

Report: Aktive Mobilität 2026

Erhebungsergebnisse zum Fuß- und Radverkehr in Österreich



Report: Aktive Mobilität 2026

Erhebungsergebnisse zum Fuß- und Radverkehr
in Österreich

Wien, 2026

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

bmimi.gv.at

Autorinnen und Autoren: Niklas Schönböck, Olivia Halwachs (Österreichische Energieagentur)

Fotonachweis Umschlag: BMIMI, MediaBrothers GmbH

Wien, 2026.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
aktivemobilitaet@klimaaktivmobil.at.

Zusammenfassung

Zu-Fuß-Gehen und Radfahren im Alltag sind bewegungsaktive Formen der Mobilität, die die Gesundheit fördern und die Umwelt schützen. Sie sind zudem ressourcenschonend, emissionsfrei, platzsparend und lärmarm. Radfahren und Zu-Fuß-Gehen sind somit wichtige Bestandteile eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems.

Der vorliegende „Report: Aktive Mobilität 2026“ soll als Grundlage für Statistiken und Benchmarks im Sinne der Masterpläne Radfahren und Gehen dienen. Dazu bündelt der Report die Ergebnisse der dritten österreichweiten Befragung zur Aktiven Mobilität aus dem Jahr 2025 sowie einer geodatenbasierten Auswertung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen.

Die Ergebnisse zeigen, dass Zu-Fuß-Gehen in Österreich weiterhin eine sehr hohe Bedeutung im Alltag hat. Auch im Jahr 2025 geben 92 % der Befragten an, täglich oder mehrmals pro Woche zu Fuß unterwegs zu sein. Gleichzeitig ist der Anteil jener, die gerne zu Fuß gehen, im Vergleich zu 2023 um 5 Prozentpunkte gestiegen.

Beim Radverkehr zeigt sich ein ähnliches Bild. 28 % der Befragten fahren täglich oder mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad. Zudem zeigt sich eine hohe Nutzungsintensität: 39 % der Radfahrenden legen an einem normalen Werktag mehr als 30 Minuten mit dem Fahrrad zurück, 17 % sogar mehr als 60 Minuten. Besonders hervorzuheben ist die zunehmende Bedeutung von E-Fahrrädern. Deren Nutzer:innen legen häufiger längere Strecken zurück und sind insgesamt öfter mit dem Fahrrad unterwegs. Der hohe Marktanteil von E-Fahrrädern – 57 % aller verkauften Fahrräder – unterstreicht diesen Trend zusätzlich.

Ebenso hat sich die intermodale Mobilität in den vergangenen Jahren weiter verstärkt. Rund ein Viertel der Radfahrenden und 60 % der Fußgänger:innen kombinieren Aktive Mobilität und Öffentlichen Verkehr mehrmals pro Monat. Zudem ist der Besitz von Jahreskarten für den öffentlichen Verkehr seit 2021 um 6 Prozentpunkte gestiegen. Auch Formen der Mikromobilität sind fester Bestandteil des Alltags der Befragten: 38 % nutzen Tretroller, E-Roller, Hoverboards oder ähnliche Verkehrsmittel zumindest mehrmals pro Monat.

Inhalt

Rahmenbedingungen und Initiativen zur Förderung Aktiver Mobilität	6
Verkehrspolitische Zielsetzungen	6
Mobilitätsmasterplan 2030	6
Masterplan Gehen 2030	6
Masterplan Radfahren 2030	6
Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs	6
Österreichische Initiative – klimaaktiv mobil	7
Datenquellen zu Aktiver Mobilität in Österreich	8
Hintergrund und Methodik	9
Aktive Mobilität in Österreich	10
Mobilitätsausstattung von Haushalten	10
Nutzung Aktiver Mobilität	11
Häufigkeit des Zu-Fuß-Gehens	11
Gehdauer pro Werktag	13
Fußwege nach Wegzwecken	16
Einfluss des Wetters auf das Zu-Fuß-Gehen	17
Häufigkeit des Radfahrens	17
Nutzungsverhalten beim E-Fahrrad	18
Radfahrdauer pro Werktag	20
Motivatoren und Barrieren beim Fahrradfahren	21
Wege mit Fahrrad nach Wegzwecken	24
Einfluss des Wetters auf das Radfahren	24
Mobil mit Rollern, Skateboards und anderen Kleinstfahrzeugen	25
Erfahrungen mit Transporträdern	26
Aktive Mobilität und der Öffentliche Verkehr	26
Erreichbarkeit von Bus und Bahn	26
Zu-Fuß-Gehen und ÖV kombinieren	28
Fahrrad und ÖV kombinieren	29
Roller und ÖV kombinieren	30
Sicherheit beim Zu-Fuß-Gehen und Radfahren	31

Unfälle beim Zu-Fuß-Gehen und Radfahren.....	31
Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge nach beteiligter Verkehrsart.....	32
Fahrraddiebstähle und Vandalismus.....	34
Kinder und Jugendliche aktiv mobil.....	34
Aktiv mobil zur Bildungseinrichtung.....	34
Begleitwege und Transportmöglichkeiten von Kindern.....	36
Fahrrad besitzen oder teilen.....	37
Erwerb und Kaufabsicht von Fahrrädern.....	37
Bikesharing.....	39
Fahrradzubehör	40
Erhebungen zu den Fahrradverkaufszahlen.....	41
Fahrradkampagnen als Motivator.....	42
Infrastruktur für Aktive Mobilität.....	43
Infrastruktur mit Tempo-30-Beschränkung im Ortsgebiet.....	43
Sichere Fußverkehrsinfrastruktur.....	44
Sichere Radinfrastruktur.....	46
Bike&Ride-Erreichbarkeitsklassen.....	48
Fernradwege: EuroVelo- und Österreich-Radrouten.....	50
Literaturverzeichnis.....	51
Anhang.....	52
Befragung zu Aktiver Mobilität in Österreich – Allgemein.....	52
Befragung zu Aktiver Mobilität in Österreich – Zu-Fuß-Gehen.....	55
Befragung zu Aktiver Mobilität in Österreich – Radfahren.....	56
Über klimaaktiv mobil.....	58
Strategische Steuerung klimaaktiv mobil.....	58
Strategische Steuerung klimaaktiv mobil.....	58
Operatives Dachmanagement klimaaktiv mobil.....	58
Fußverkehrskoordination.....	58
Radverkehrskoordination.....	59
Aktive Mobilität.....	59

Rahmenbedingungen und Initiativen zur Förderung Aktiver Mobilität

Zu-Fuß-Gehen und Radfahren leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verbesserung der öffentlichen Gesundheit. Aktive Mobilität ist damit ein zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Österreich. Vor diesem Hintergrund wurden auf nationaler Ebene Strategien und Maßnahmen erarbeitet, um den Anteil aktiver Mobilitätsformen gezielt zu erhöhen. Nachfolgend werden zentrale Zielsetzungen und Initiativen dargestellt.



Verkehrspolitische Zielsetzungen

Mobilitätsmasterplan 2030

Der Mobilitätsmasterplan 2030 ebnet den Weg zur Energie- und Mobilitätswende und zeigt Möglichkeiten auf, um Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern. Ziel ist es, den Anteil der Aktiven Mobilität bis 2040 von 23 % (Stand: 2018) auf 35 % zu erhöhen.



Masterplan Gehen 2030

Zu-Fuß-Gehen ist die umweltfreundlichste und gesündeste Art der Fortbewegung. Österreich nahm mit dem ersten Masterplan Gehen im Jahr 2015 eine Vorreiterrolle in Europa ein. Der aktuelle Masterplan Gehen 2030 ist Teil nationaler Strategien und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen. Ziel ist es, den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 20 % zu erhöhen.



Masterplan Radfahren 2030

Der Masterplan Radfahren 2030 führt die erfolgreiche Radverkehrsförderung in Österreich fort. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt verstärkt auf dem Radfahren als Wirtschafts- und Gesundheitsfaktor. Die Förderung von Elektro-, Falt- und Transporträdern, die Verknüpfung des Radfahrens mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie radfahrfreundliche Rahmenbedingungen sollen auch auf europäischer Ebene neue Schwerpunkte setzen. Durch eine breitere Umsetzung des Masterplans und zusätzliche Impulse soll der Radverkehrsanteil auf 13 % gesteigert werden.



Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs

Im Rahmen des 13. Österreichischen Radgipfels in Wien wurde mit dem „Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs: Gemeinsame Offensive von Bund, Ländern und

Gemeinden“ ein wichtiger Schritt zur Stärkung des Radverkehrs in Österreich gesetzt. Mit einer Reihe ambitionierter Maßnahmen soll der Radverkehrsanteil österreichweit von 7% auf 13% erhöht werden.

Österreichische Initiative – klimaaktiv mobil

klimaaktiv mobil ist die Initiative für Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI). Seit 2004 begleitet und unterstützt klimaaktiv mobil Städte, Gemeinden und Regionen, Unternehmen, Bildungseinrichtungen, Tourismus- und Freizeitakteur:innen sowie Bürger:innen dabei, Mobilität nachhaltig, effizient und zukunftsfähig zu gestalten.

Im Fokus stehen Aktive Mobilität – insbesondere Gehen und Radfahren –, innovatives Mobilitätsmanagement sowie die Entwicklung attraktiver, alltagstauglicher und klimafreundlicher Mobilitätsangebote. Ziel ist es, klimaverträgliche Mobilität im Alltag zu verankern und gleichzeitig Lebensqualität, Gesundheit und Standortattraktivität zu stärken.

Dafür bietet klimaaktiv mobil ein umfassendes Unterstützungsangebot: von Beratung, Qualifizierung und Information über Bewusstseinsbildung bis hin zu Förderungen für konkrete Umsetzungsprojekte. So werden innovative Mobilitätslösungen entwickelt, umgesetzt und langfristig in Städten, Gemeinden, Regionen und Organisationen verankert.

Mit seinen Programmen und Maßnahmen leistet klimaaktiv mobil einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende in Österreich: Die Initiative stärkt nachhaltige Mobilitätsstrukturen, reduziert Emissionen und unterstützt die Erreichung der österreichischen Klima- und Energieziele sowie die Umsetzung des Nationalen Energie- und Klimaplanes (NEKP).

	Wir beraten Sie kostenfrei Kostenlose Unterstützung bei der Entwicklung, Umsetzung und Förderung von Maßnahmen für klimafreundliche und aktive Mobilität
	Wir fördern Ihre Klimaschutzmaßnahme Finanzielle Unterstützung für Unternehmen, Städte, Gemeinden und Vereine für Projekte zur Förderung von Radfahren, Gehen und Mobilitätsmanagement
	Wir informieren und motivieren Zielgruppenspezifische Informationen und Kampagnen zu klimafreundlicher und aktiver Mobilität: Radfahren, Gehen, Öffentlicher Verkehr, Spritsparen
	Werden auch Sie klimafit Fachliche Weiterbildung und Zertifizierung wie klimaaktiv mobil Radfahrlehrer:innen, Fahrschulen, Jugend mobil-Coaches, Spritspartrainer:innen
	Werden Sie Teil unseres Netzwerks Starkes Netzwerk aus Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Zivilgesellschaft sowie Auszeichnung vorbildlicher Projekte und Partner:innen

Abbildung 1: Fünf Säulen der Klimaschutzinitiative klimaaktiv mobil

Datenquellen zu Aktiver Mobilität in Österreich



Neben dem vorliegenden Report liefern folgende Studien und Erhebungen einen Überblick über die Situation des Fuß- und Radverkehrs in Österreich.

Die bundesweite Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“, die als Stichtagserhebung konzipiert ist, wurde in den Jahren 2013 und 2014 erstmals seit 1995 wieder durchgeführt. Ziel war es, eine aktuelle, einheitliche und qualitativ hochwertige Datengrundlage zum Mobilitätsverhalten in Österreich zu schaffen. 2026 erfolgt eine neue Erhebung im Rahmen von „Österreich unterwegs“, deren Ergebnisse aber noch nicht vorliegen.

Eine weitere wichtige Datenquelle ist der Mikrozensus „Umweltbedingungen, Umweltverhalten“, der alle drei bis fünf Jahre erhoben wird. Er beleuchtet die Umweltbedingungen im Wohnumfeld sowie das Mobilitätsverhalten von Privatpersonen. Seit 2007 zeigt die Erhebung, dass Klimawandel und zunehmender Verkehr die drängendsten Umweltprobleme darstellen.



Hintergrund und Methodik

Im Jahr 2021 wurde erstmals eine Erhebung zur Aktiven Mobilität durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im „Report: Aktive Mobilität“ publiziert. Neben dem Fuß- und Radverkehr umfasste sie auch angrenzende Themen wie die öffentliche Verkehrsanbindung sowie die Mobilität von Kindern und Jugendlichen. In den Jahren 2023 und 2025 wurde die Befragung mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr wiederholt.

Ein kontinuierliches Monitoring der Entwicklungen im Fuß- und Radverkehr auf nationaler Ebene ermöglicht es, Trends frühzeitig zu erkennen. Der vorliegende „Report: Aktive Mobilität 2026“ stellt die Ergebnisse der Erhebungen aus den Jahren 2023 und 2025 gegenüber und ermöglicht fundierte Vergleiche.

Vor diesem Hintergrund wurden im Zeitraum vom 6. bis 31. Oktober 2025 insgesamt 3.739 Interviews mit in Österreich lebenden Personen ab 16 Jahren durchgeführt. Dazu wurde eine disproportionale Stichprobe gezogen (mindestens 400 Interviews pro Bundesland). Anschließend wurden die Daten repräsentativ für die Bevölkerung in Österreich ab 16 Jahren gewichtet. Die Interviews folgten einem hybriden Erhebungsdesign: 1.800 CATI (telefonische Interviews) und 1.939 CAWI (Online-Access-Panel-Interviews). Die durchschnittliche Interviewdauer betrug 15 Minuten (CATI) beziehungsweise 9 Minuten (CAWI). Erhoben wurden das aktuelle Mobilitätsverhalten, Gründe und Barrieren für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sowie Verbesserungspotenziale. Es handelt sich nicht um eine vollständige Wegeerhebung innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Ebenso wurden Wegelängen, Verkehrsleistungen und Anteile der Verkehrsmittel pro Person (Modal Split) nicht erfasst. Ein Vergleich mit umfassenden Mobilitätsbefragungen wie „Österreich unterwegs“ ist daher in diesen Punkten nicht möglich.

Interviews und Datenanalyse erfolgten durch die marketmind GmbH (Porzellangasse 32, 1090 Wien). Die in den Grafiken angeführten Prozentwerte sind auf ganze Zahlen gerundet. Dadurch kann es bei Summenbildungen zu Abweichungen von 100 % von maximal 1 % kommen. Prozentwerte von 2 % oder weniger sind in den Grafiken nicht ausgewiesen. Die genauen Werte sind dem zugehörigen Tabellenband zu entnehmen.

Weitere Publikationen zum Thema finden Sie unter klimaaktivmobil.at/publikationen.

Aktive Mobilität in Österreich

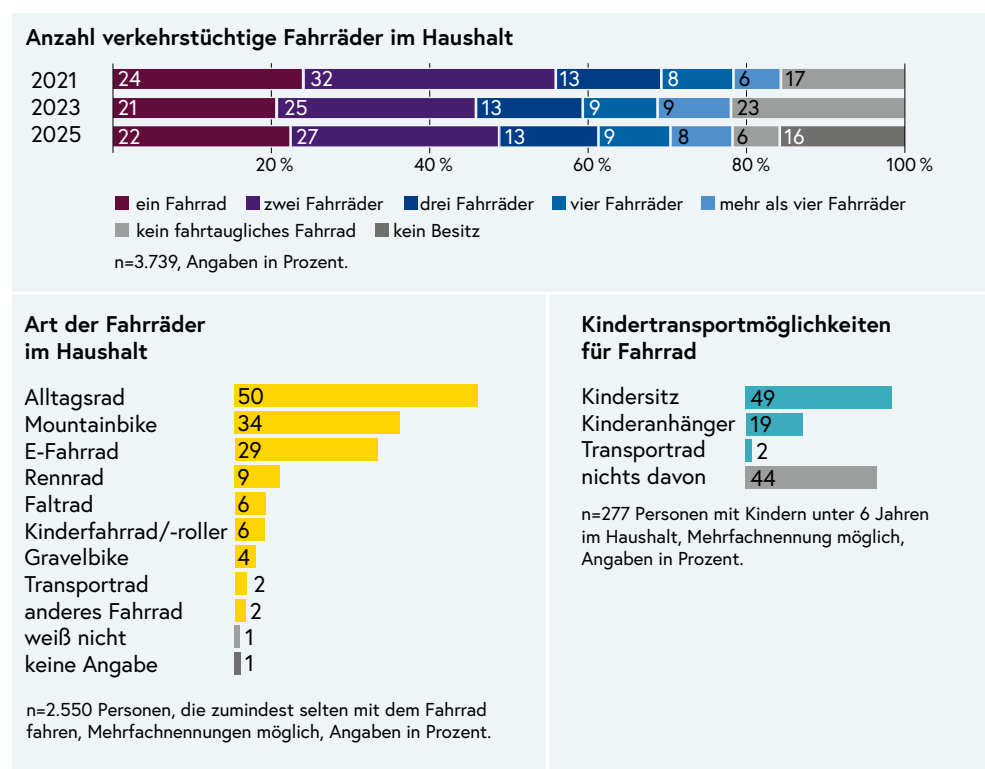
Mobilitätsausstattung von Haushalten

In österreichischen Haushalten zählt das Fahrrad zur gängigen Grundausstattung. In rund 78 % der Haushalte steht mindestens ein verkehrstüchtiges Fahrrad zur Verfügung, und in 56 % sind es sogar zwei oder mehr. Im Vergleich zu 2023 zeigen die aktuellen Werte einen leichten Anstieg um 1 Prozentpunkt und bleiben also insgesamt stabil.

Die Hälfte aller Fahrräder entfällt auf Alltagsräder. Dahinter folgen Mountainbikes mit 33 % und E-Fahrräder mit 29 %. Erstmals wurde im aktuellen Erhebungsjahr auch der Fahrradtyp Gravelbike erfasst: 4 % der Haushalte besitzen ein solches Modell. Zudem hat der Besitz von Falträdern im Vergleich zu 2023 deutlich zugenommen, und zwar von 2 % auf 6 %.

In Haushalten mit Kindern unter 6 Jahren verfügen 56 % über eine Möglichkeit zum Kindertransport mit dem Fahrrad. Von diesen Haushalten besitzen 49 % einen Kindersitz, 19 % einen Kinderanhänger und 2 % ein Transportrad mit entsprechender Vorrichtung.

Abbildung 2: Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern und Fahrradzubehör für den Transport von Kindern



Beim Besitz einer Jahreskarte für den Öffentlichen Verkehr zeigt sich im Vergleich zu den Vorjahren 2021 und 2023 ein deutlicher Anstieg: Besaßen in den Vorjahren jeweils 31% der Befragten eine Jahreskarte, waren es 2025 bereits 37%.

Beim Besitz eines Pkw Führerscheins gab es hingegen kaum Veränderungen. Wie schon 2021 gaben auch 2025 90% der Befragten an, einen Pkw Führerschein zu haben. Zudem steht in 85% der Haushalte mindestens ein Pkw zur Verfügung. In 38% der Haushalte sind zwei oder mehr Fahrzeuge vorhanden.

In 27% der befragten Haushalte stehen weitere Fahrzeuge wie Roller, Skateboards und Hoverboards zur Verfügung. 11% der Haushalte verfügen über einen Tretroller, 10% über einen E-Roller. Insgesamt besitzen 9% ein Skateboard, 3% ein Hoverboard und 2% sonstige Fahrzeuge dieser Kategorie.

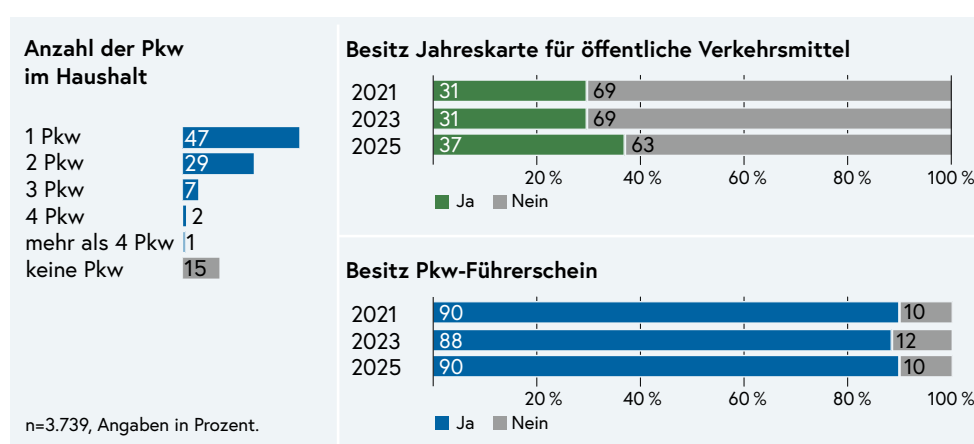


Abbildung 3: Weitere verfügbare Mobilitätsoptionen der Befragten (Jahreskarte für den Öffentlichen Verkehr, Führerschein, Tretroller, E-Roller et cetera)

Nutzung Aktiver Mobilität

Die folgenden Kapitel geben einen Überblick darüber, wie häufig und in welchem Umfang aktive Mobilitätsformen genutzt werden. Zudem zeigen sie auf, welche Faktoren die Häufigkeit und Dauer der Nutzung begünstigen oder einschränken.

Häufigkeit des Zu-Fuß-Gehens

Im Jahr 2025 geht in allen Altersgruppen ein hoher Anteil der Befragten, nämlich 92%, regelmäßig mindestens fünf Minuten zu Fuß. Besonders ausgeprägt ist dies in der Altersgruppe der 50- bis 59-Jährigen, in der 75% beinahe täglich zu Fuß unterwegs sind und weitere 19% mehrmals pro Woche. Überdurchschnittlich aktiv sind zudem Personen in Ausbildung: 96% von ihnen gehen regelmäßig zu Fuß.

Im Vergleich zu 2023 zeigt sich eine leichte Verschiebung in der Häufigkeit dieser Mobilitätsform. So ist der Anteil der Personen, die täglich zu Fuß gehen, leicht zurückgegangen, während jener der Personen, die dies mehrmals pro Woche tun, zugenommen hat. Im Jahr 2023 waren noch 73% täglich und 19% mehrmals pro Woche zu Fuß unterwegs; 2025 waren es 70% beziehungsweise 22%.

Wie oft gehen Sie mindestens 5 Minuten am Stück zu Fuß?

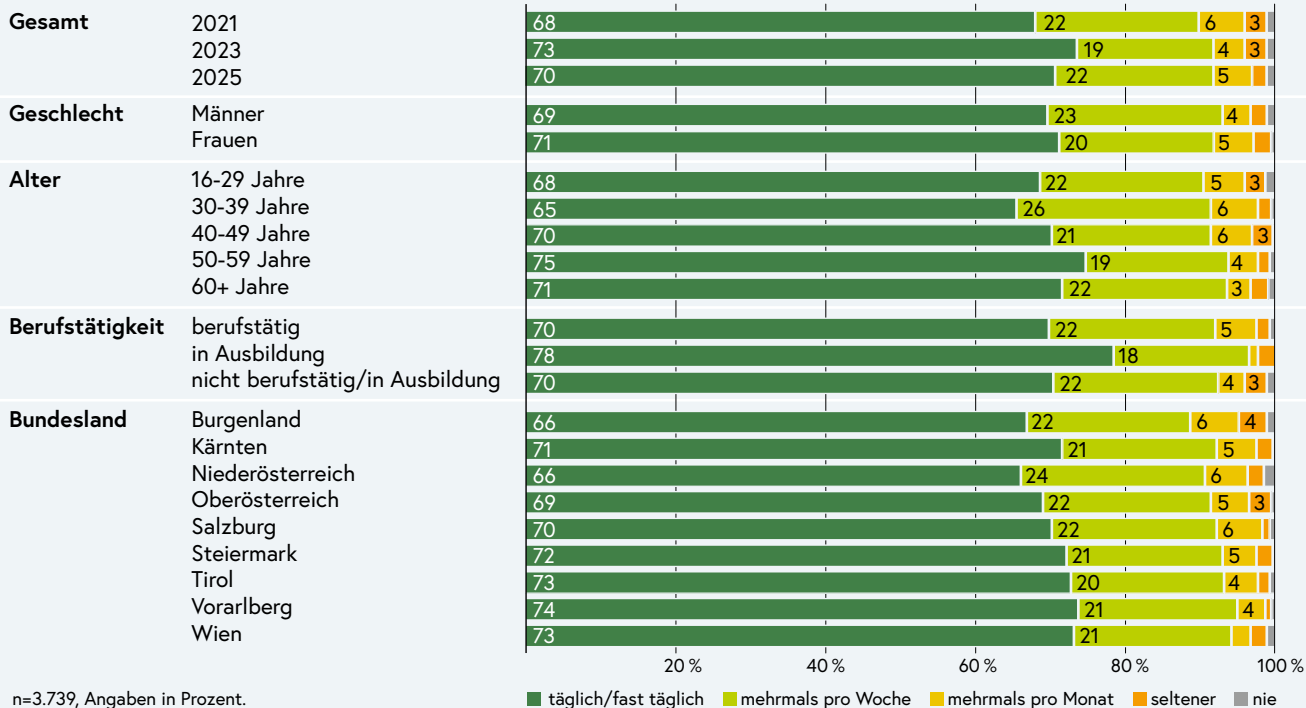


Abbildung 4: Häufigkeit des Zu-Fuß-Gehens der Befragten nach Alter, Berufstätigkeit und Bundesland

Zudem zeigt sich, dass der Besitz eines Fahrrads sich positiv auf das Zu-Fuß-Gehen auswirkt. Personen, die Rad fahren oder mindestens ein Fahrrad besitzen, gehen häufiger täglich zu Fuß als Personen, die nicht fahren oder kein Fahrrad besitzen.

Wie oft gehen Sie mindestens 5 Minuten am Stück zu Fuß?

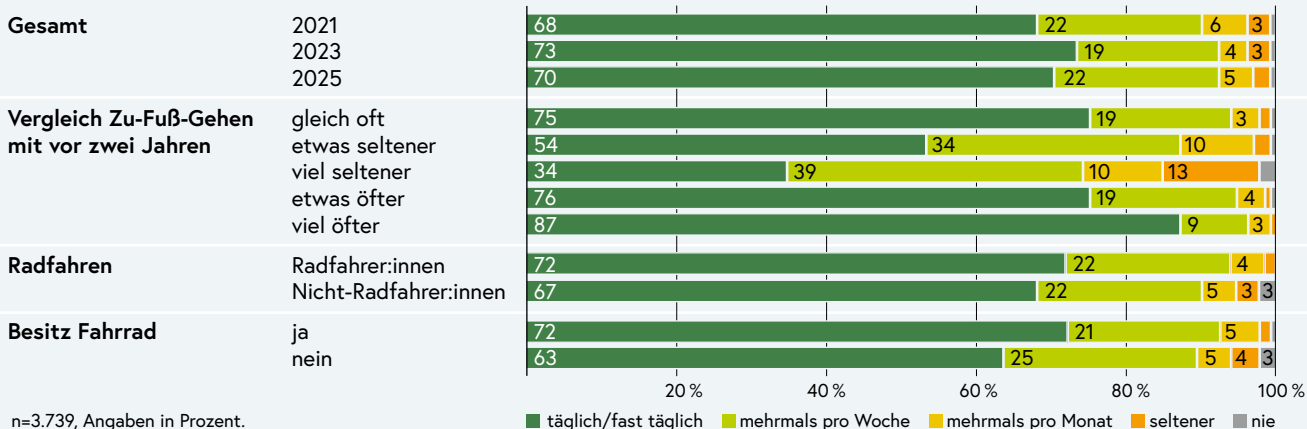


Abbildung 5: Häufigkeit des Zu-Fuß-Gehens der Befragten im Vergleich zu ihrer Fahrradnutzung und ihrem Fahrradbesitz

Im Vergleich zu vor zwei Jahren geben 19% der Befragten an, häufiger oder viel häufiger zu Fuß zu gehen. Demgegenüber gehen nach eigener Einschätzung 16 % seltener und 5 % viel seltener zu Fuß.

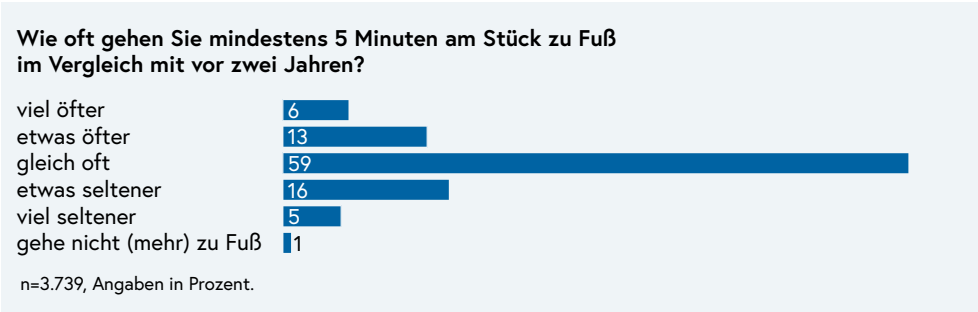
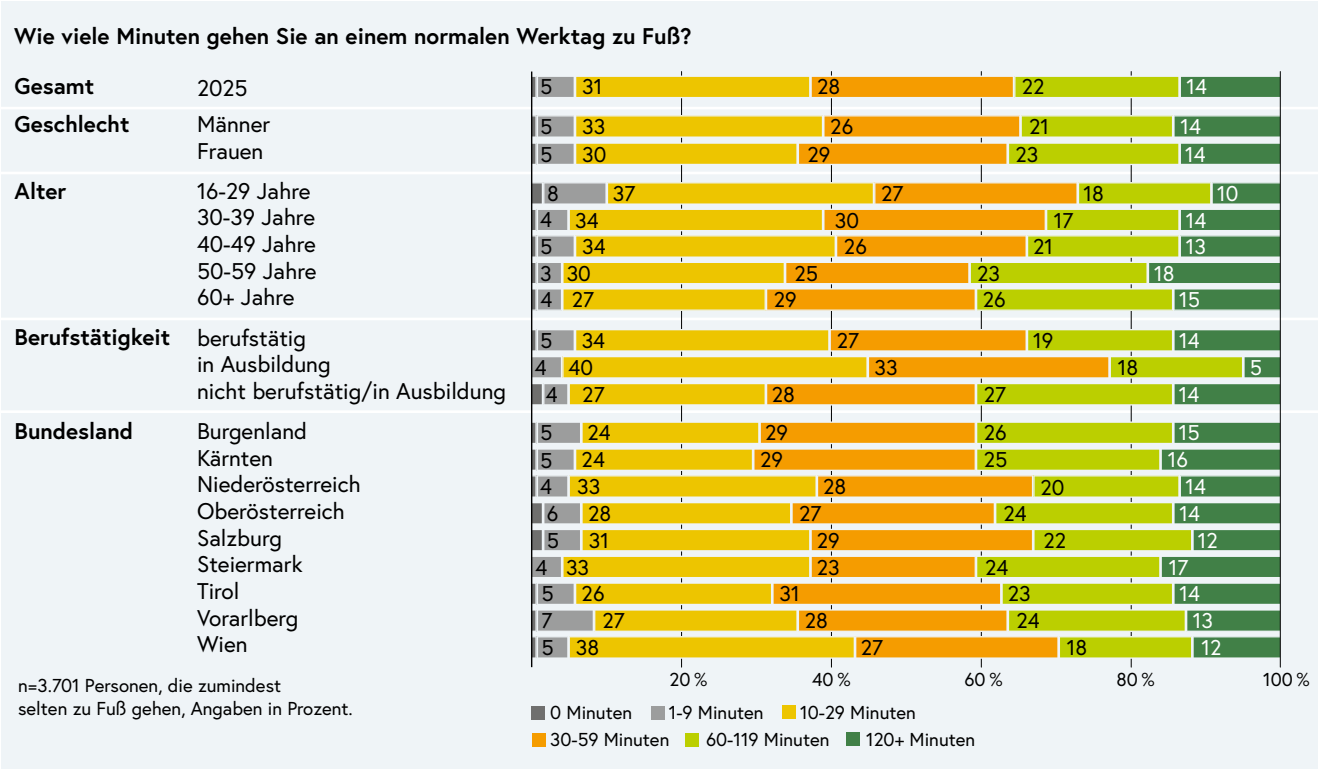


Abbildung 6 : Häufigkeit des Zu-Fuß-Gehens aller Befragten im Vergleich zu vor zwei Jahren

Gehdauer pro Werktag

Im Durchschnitt gehen die Befragten an einem Werktag 58 Minuten zu Fuß. Jüngere Personen in der Altersgruppe der 16- bis 29-Jährigen (48 Minuten) sowie Personen in Ausbildung (44 Minuten) gehen weniger als der Gesamtdurchschnitt.

Abbildung 7: Gehminuten pro Werktag



Motivatoren und Barrieren beim Zu-Fuß-Gehen

89% aller Befragten geben an, gerne zu Fuß zu gehen. Dabei sind Fitness und Gesundheit mit 77% die wichtigsten Beweggründe, gefolgt von Verkehrssicherheit (68%) und einer guten Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (63%).

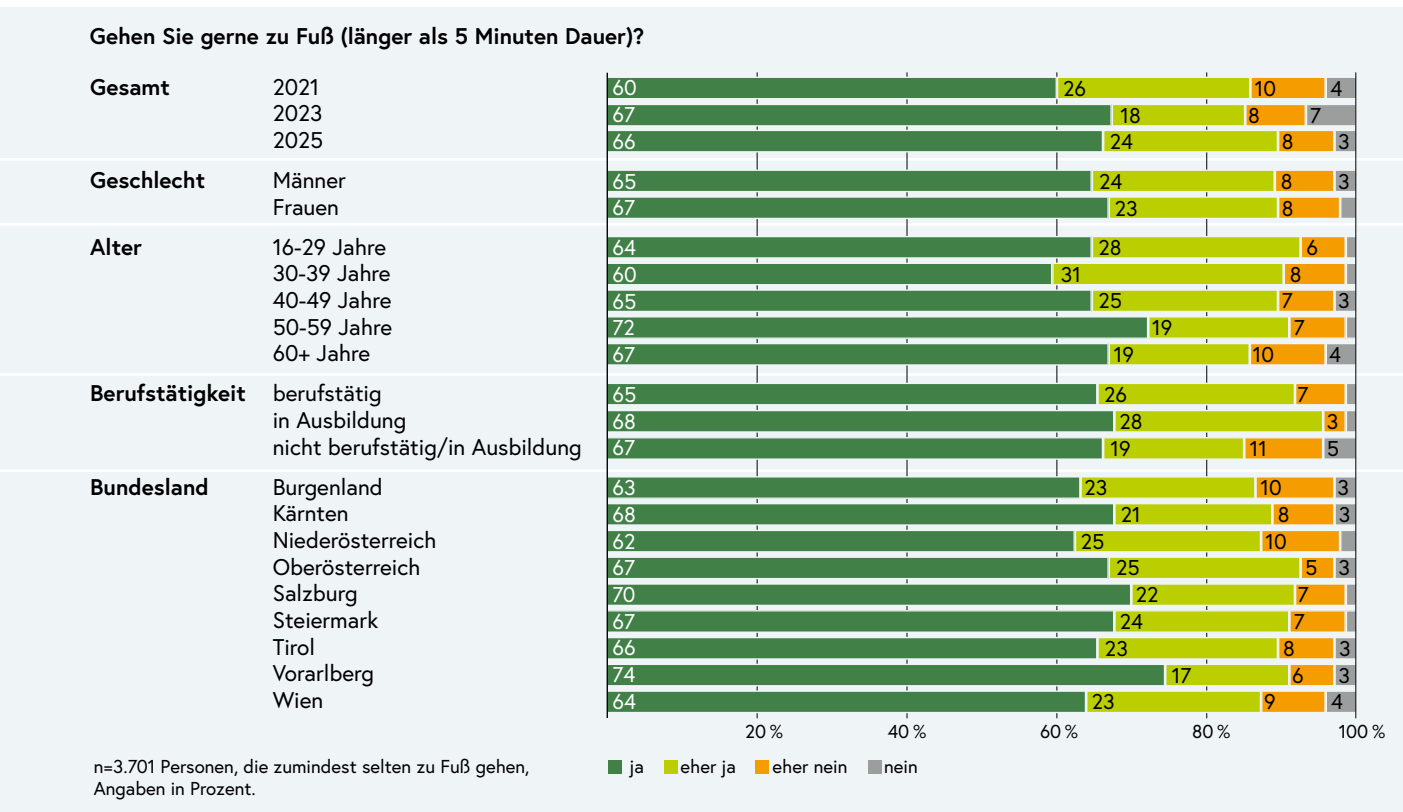
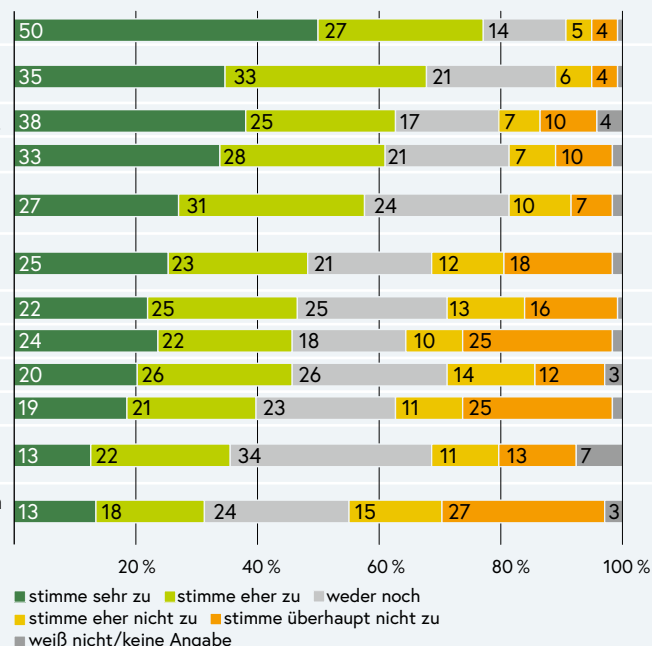


Abbildung 8: Beliebtheit des Zu-Fuß-Gehens bei Personen, die zumindest selten 5 Minuten am Stück zu Fuß gehen, unterteilt nach Alter, Berufstätigkeit und Bundesland

Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen zu?

- Ich gehe zu Fuß, um fit und gesund zu bleiben.
- Ich fühle mich hinsichtlich der Verkehrssicherheit beim Zu-Fuß-Gehen sicher.
- Öffentlicher Verkehr und Zu-Fuß-Gehen lassen sich gut verbinden.
- Ich gehe zu Fuß, weil ich so unabhängig und flexibel bin.
- Ich bin mit der Verfügbarkeit und Qualität der Gehwege, gemischte Geh- und Radwege zufrieden.
- Ich würde mich sicherer fühlen, wenn Kraftfahrzeuge langsamer fahren würden.
- Ich gehe zu Fuß, da ich so schnell meine Ziele erreichen kann.
- Ich gehe zu Fuß, da es kostengünstig ist.
- Ich fühle mich auf gemischten Geh- und Radwegen sicher.
- Ich gehe zu Fuß, um das Klima zu schützen.
- Die Situation fürs Zu-Fuß-Gehen in meiner Gemeinde bzw. in meinem Bezirk hat sich in den letzten zwei Jahren verbessert.
- Ich würde häufiger zu Fuß gehen oder andere Wege wählen, wenn Anzahl und Qualität der Gehwege verbessert werden würden.

n=3.701 Personen, die zumindest selten zu Fuß gehen, Angaben in Prozent.



Als größte Barriere für das Zu-Fuß-Gehen werden weite Distanzen genannt, die 53% der Befragten als hinderlich empfinden. Auch ein hoher Transportbedarf (48%), etwa durch größere Einkäufe oder Gepäckstücke, sowie ungünstiges Wetter (36%) werden häufig als Hemmnisse genannt. Ältere Personen geben zudem häufiger körperliche Einschränkungen (21%) an, während jüngere eher unzureichend ausgebaute Wege (11%) und den Verkehr (14%) als Barriere nennen.

Abbildung 9: Zustimmung der Befragten zu den Beweggründen für das Zu-Fuß-Gehen und zur Zufriedenheit mit der Infrastruktur

Tabelle 1: Gründe für das Nicht-Zu-Fuß-Gehen nach Alter, Angaben in Prozent

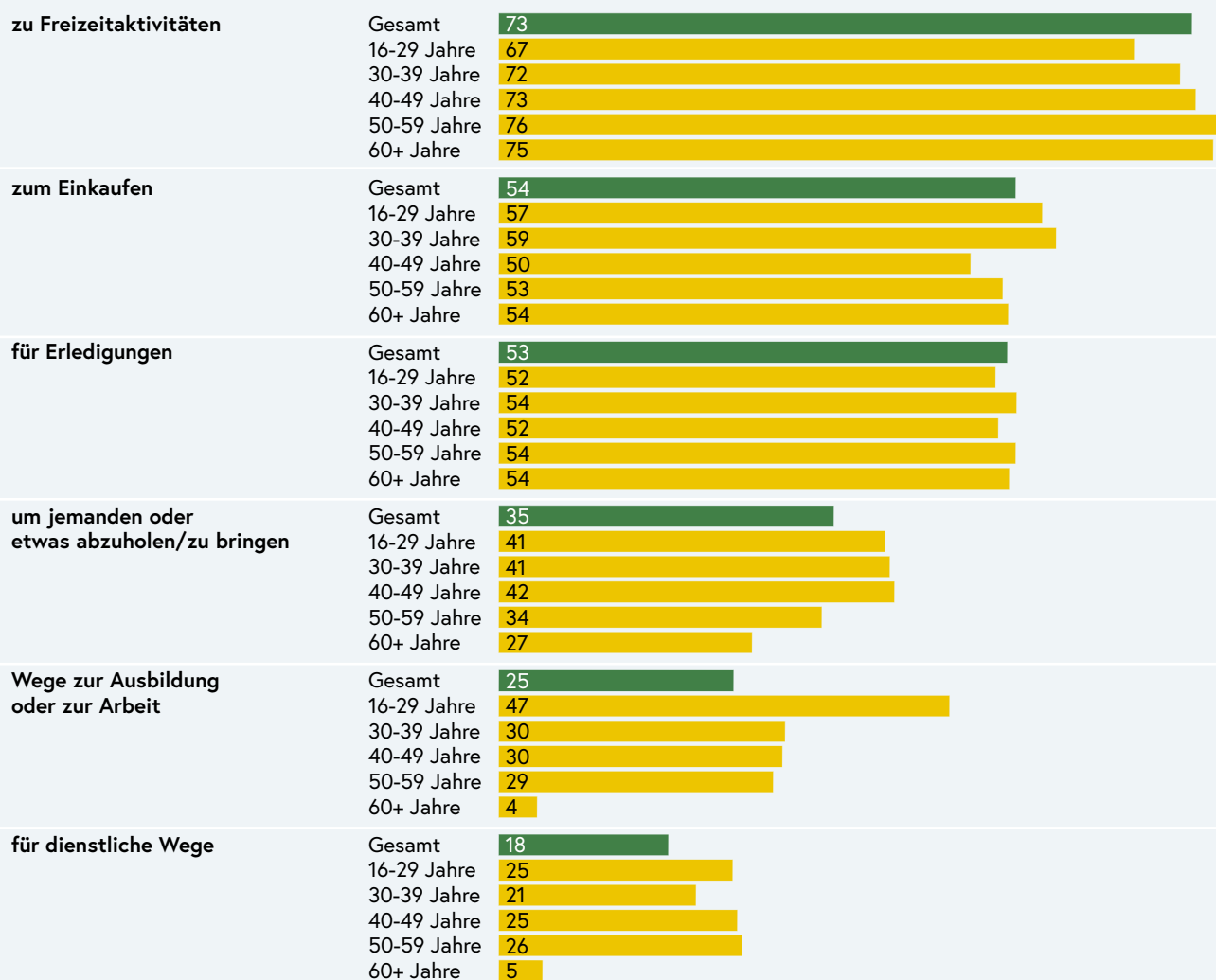
Gründe	16-29 Jahre	30-39 Jahre	40-49 Jahre	50-59 Jahre	60+ Jahre	Durchschnitt
Die Distanzen sind zu weit.	55	49	57	54	51	53
Ich muss etwas transportieren.	43	42	45	53	53	48
Das Wetter ist oft ungünstig.	39	35	39	35	34	36
Ich finde es zu anstrengend.	16	12	12	11	16	14
Ich bin körperlich nicht in der Lage.	6	7	6	12	21	12
Es gibt zu viel Verkehr.	14	14	10	7	6	9
Es gibt zu wenige gut ausgebaute Wege.	11	10	5	3	2	6
Die Querungsmöglichkeiten sind schlecht.	8	7	4	2	1	4
Ich finde es zu gefährlich.	5	4	4	2	2	3

Fußwege nach Wegzwecken

Am häufigsten legen die Befragten Wege zu Freizeitaktivitäten zu Fuß zurück (73%), gefolgt von Einkaufswegen (54%) und sonstigen Erledigungen (53%). Wege zur Arbeit oder Ausbildungsstätte sowie dienstliche Wege spielen mit 25% beziehungsweise 18% eine geringere Rolle. Anders ist es bei den 16- bis 29-Jährigen: Fast die Hälfte von ihnen (47%) geht den Arbeits- oder Ausbildungsweg zumindest gelegentlich zu Fuß. Besonders häufig gilt das für Personen in Ausbildung, von denen 71% zu Fuß zur Ausbildungsstätte gehen.

Abbildung 10: Wegzwecke von Zu-Fuß-Gehenden nach Altersgruppen

Welche Wege legen Sie zumindest gelegentlich zu Fuß zurück?



n=3.701 Personen, die zumindest selten zu Fuß gehen, Angaben in Prozent.

Einfluss des Wetters auf das Zu-Fuß-Gehen

84 % der Befragten gehen auch bei Kälte zu Fuß. Personen in Ausbildung (91 %) und 50- bis 59-Jährige (88 %) tun dies am häufigsten.

Der Großteil bleibt auch bei Regen zu Fuß mobil: 63 % gehen auch bei Schlechtwetter zu Fuß. Die Unterschiede zwischen den Bundesländern sind dabei sehr groß: Im Burgenland gehen 47 % bei Regen zu Fuß, in Vorarlberg als Spitzenreiter sind es 74 %.

Österreichweit gehen zudem 78 % der Befragten auch bei Schneefall zu Fuß. In Vorarlberg ist der Anteil mit 82 % am höchsten, im Burgenland mit 74 % am niedrigsten.

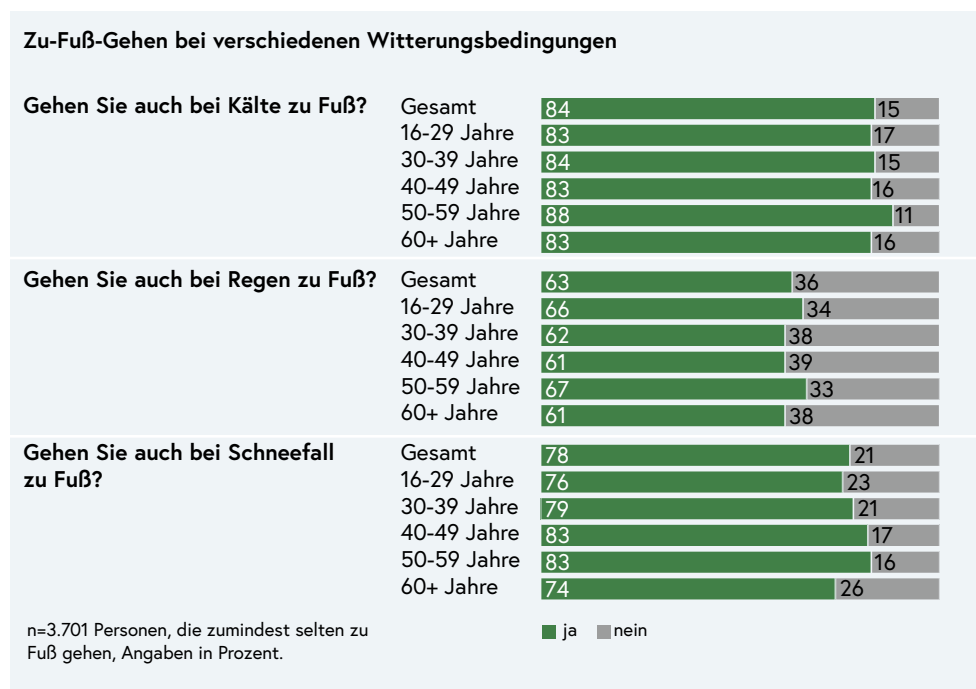


Abbildung 11: Einstellung der Befragten zum Zu-Fuß-Gehen bei unterschiedlichen Witterungsbedingungen

Häufigkeit des Radfahrens

Insgesamt fahren 28 % der befragten Personen regelmäßig mit dem Fahrrad (täglich, mehrmals pro Woche), während rund ein Drittel das Fahrrad nie nutzt. In den Altersgruppen der 30- bis 39-Jährigen und der 40- bis 49-Jährigen fahren tendenziell mehr Personen mit dem Fahrrad. Männer verwenden das Fahrrad etwas häufiger als Frauen, und auch Personen in Ausbildung greifen überdurchschnittlich oft darauf zurück.

Zwischen den Bundesländern zeigen sich deutliche Unterschiede. In Salzburg fahren 16 % der Befragten fast täglich und 23 % zumindest mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad. In Vorarlberg nutzen 20 % das Fahrrad fast täglich, weitere 18 % mehrmals pro Woche. In Wien geben hingegen 46 % der Befragten an, nie mit dem Fahrrad zu fahren – das sind 13 Prozentpunkte mehr als im Durchschnitt.

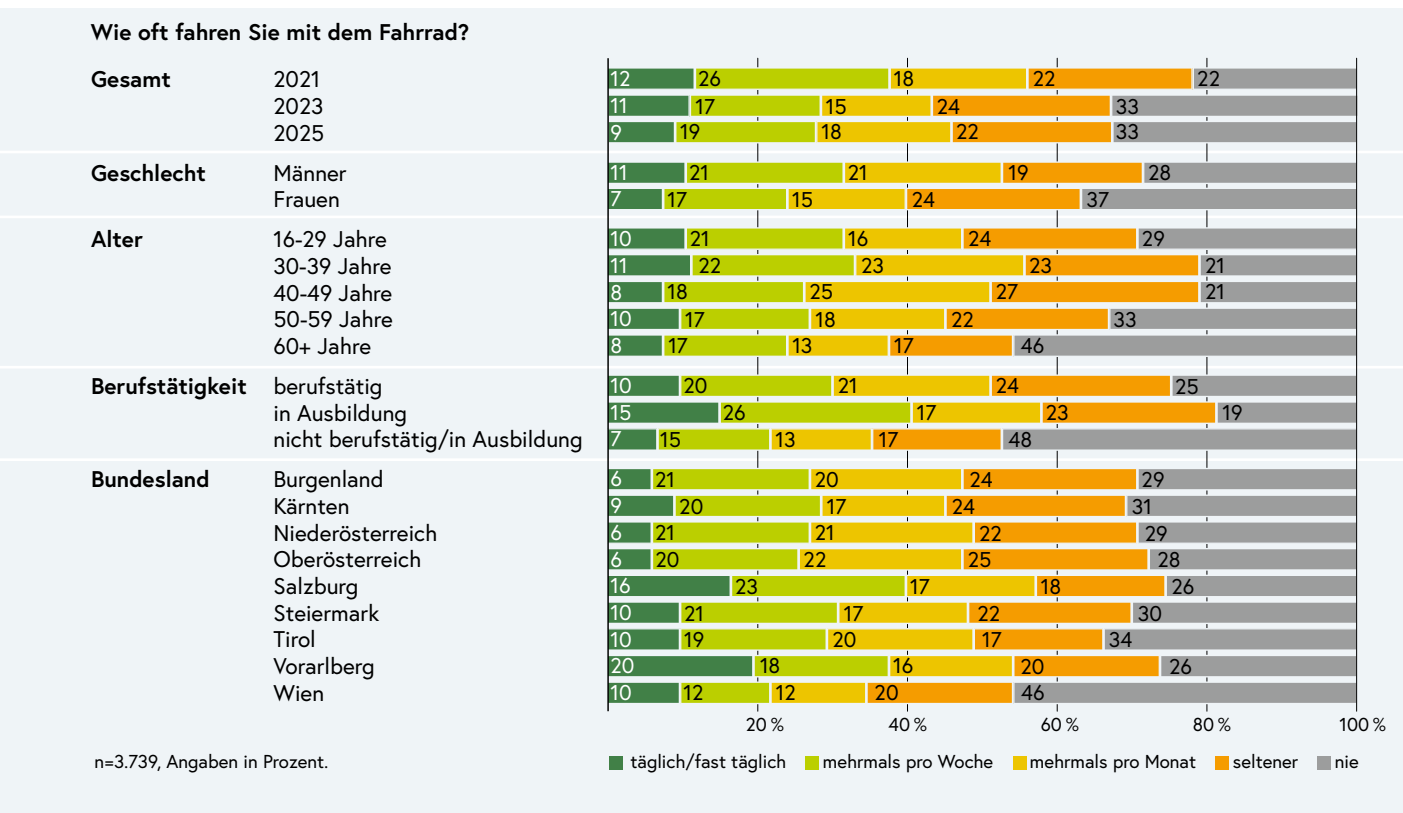


Abbildung 12: Häufigkeit des Radfahrens der Befragten nach Geschlecht, Alter und Bundesland

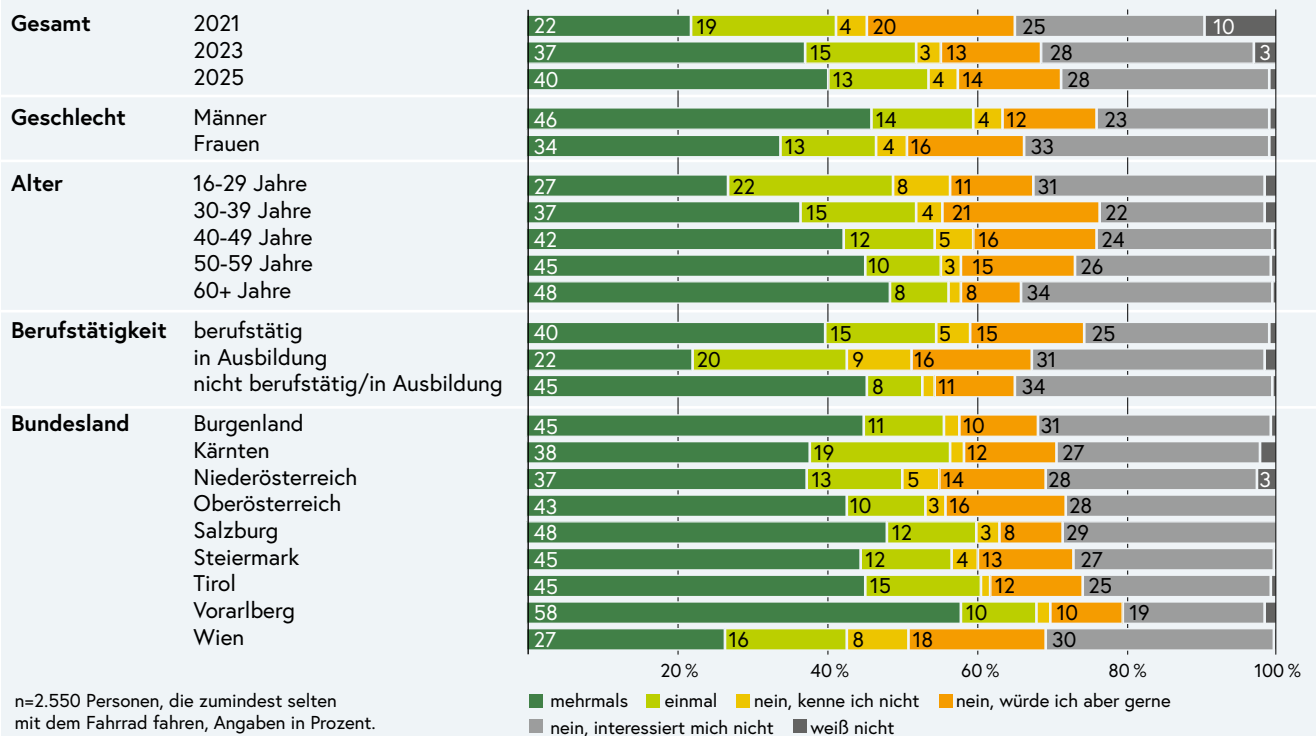
Nutzungsverhalten beim E-Fahrrad

Laut der Befragung 2025 haben 53 % der Personen, die zumindest selten mit einem Fahrrad fahren, ein E-Fahrrad bereits einmal oder mehrmals ausprobiert. 14 % haben damit noch keine Erfahrung, und 28 % sind nicht interessiert.

Am häufigsten werden E-Fahrräder von Personen ab 50 Jahren (45 %) beziehungsweise ab 60 Jahren (48 %) genutzt. Tendenziell zeigt sich, dass mit steigendem Alter auch der Anteil jener zunimmt, die bereits Erfahrungen mit E-Fahrrads gemacht haben.

Besonders häufig werden E-Fahrräder in Vorarlberg genutzt: 58 % der Befragten geben an, bereits mehrmals Erfahrungen damit gemacht zu haben. In Wien ist der Anteil mit 27 % am geringsten. Gleichzeitig ist das Interesse, ein E-Fahrrad auszuprobieren, mit 18 % in Wien am höchsten.

Wie oft sind Sie schon mit einem E-Fahrrad gefahren?



Für 50 % der Befragten hat sich die Fahrradnutzung nach der Anschaffung eines E-Fahrrads positiv verändert: Sie fahren nun längere Strecken. Besonders in der Altersgruppe der über 60-Jährigen (59 %) werden nun größere Distanzen zurückgelegt. 40 % der Befragten geben zudem an, häufiger zu fahren, während bei 32 % das Verhalten unverändert blieb. Nur 3 % fahren nach der Anschaffung seltener.

Abbildung 13: Häufigkeit der Nutzung eines E-Fahrrads nach Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit und Bundesland

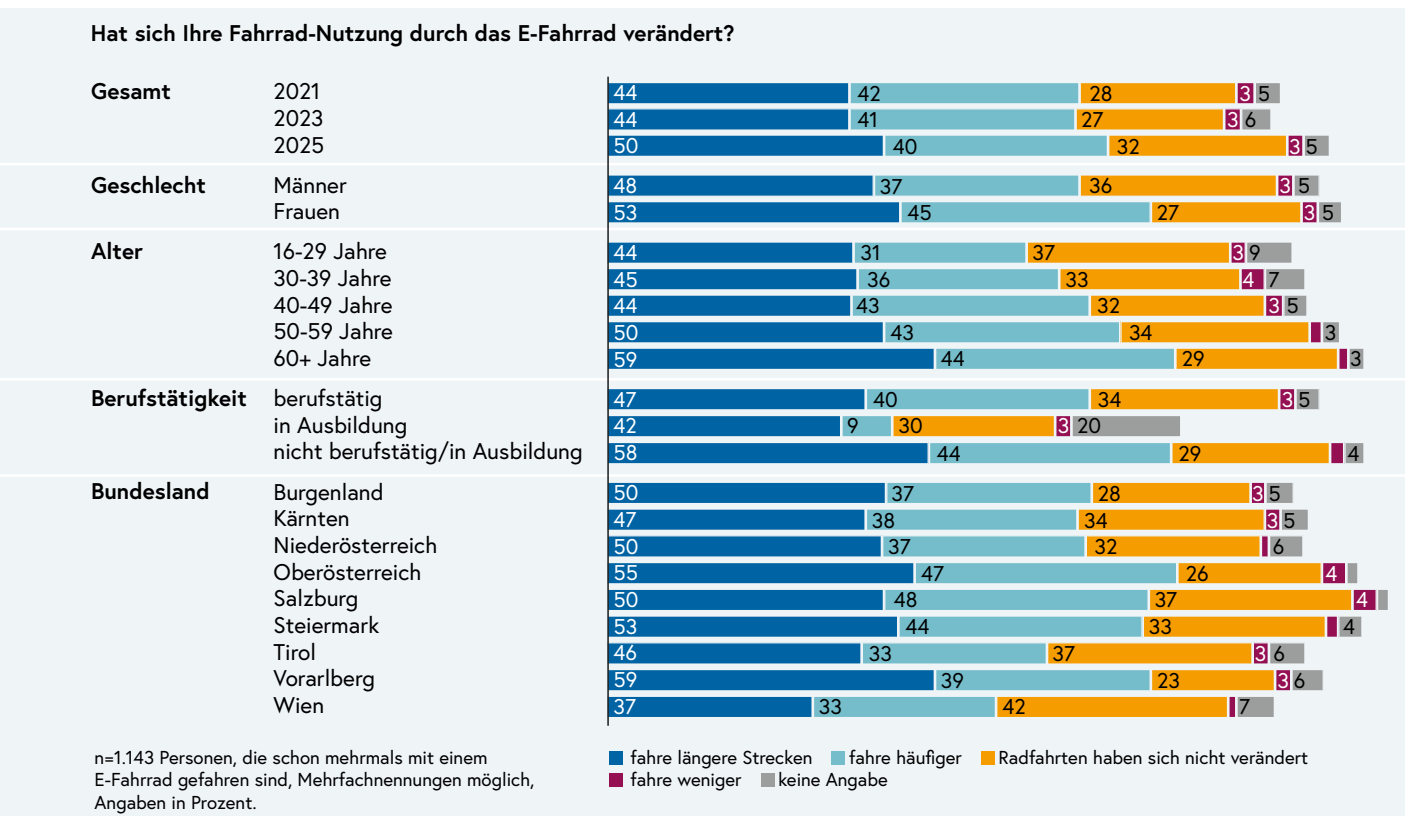
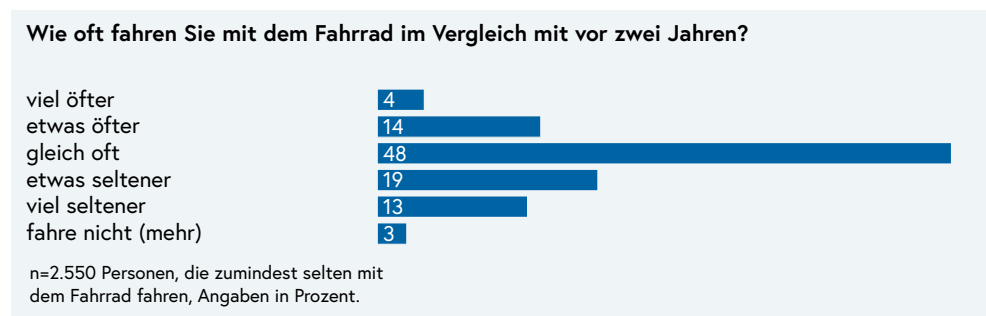


Abbildung 14: Einschätzung zur Veränderung der Fahrradnutzung durch das E-Fahrrad

Radfahrdauer pro Werktag

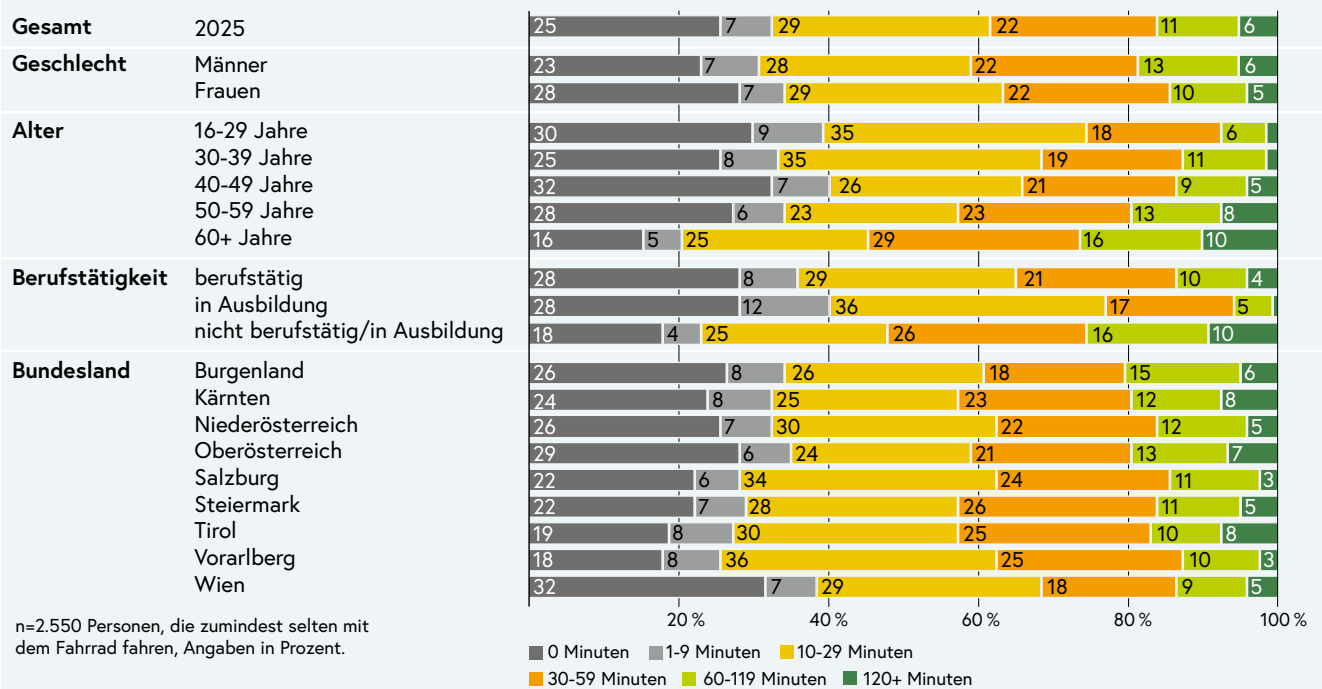
Fast die Hälfte der Befragten fährt genauso häufig Fahrrad wie vor zwei Jahren. 18 % geben an, das Fahrrad häufiger zu nutzen, während 27 % seltener damit unterwegs sind. Nur 3 % verwenden es inzwischen gar nicht mehr.

Abbildung 15: Häufigkeit des Radfahrens aller Befragten im Vergleich zu vor zwei Jahren



Bei der täglichen Fahrdauer zeigt sich ein klarer Schwerpunkt: Die meisten sind zwischen 10 und 59 Minuten pro Werktag mit dem Rad unterwegs. Konkret fahren 29 % 10 bis 29 Minuten und 22 % 30 bis 59 Minuten. Immerhin 11 % fahren mehr als eine Stunde pro Werktag, weitere 6 % sogar mehr als zwei Stunden.

Wie viele Minuten fahren Sie an einem normalen Werktag mit dem Fahrrad?



Motivatoren und Barrieren beim Fahrradfahren

Unter den Personen, die zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad fahren, geben 52 % an, dies gerne zu tun; weitere 29 % fahren eher gerne damit. Die Berufstätigkeit hat dabei nahezu keinen Einfluss auf die Beliebtheit des Fahrradfahrens. Unabhängig von Berufs- oder Ausbildungsstatus geben zwischen 79 und 81 % der Befragten an, dass sie sehr oder eher gerne Fahrrad fahren.

Abbildung 16: Radminuten pro Werktag

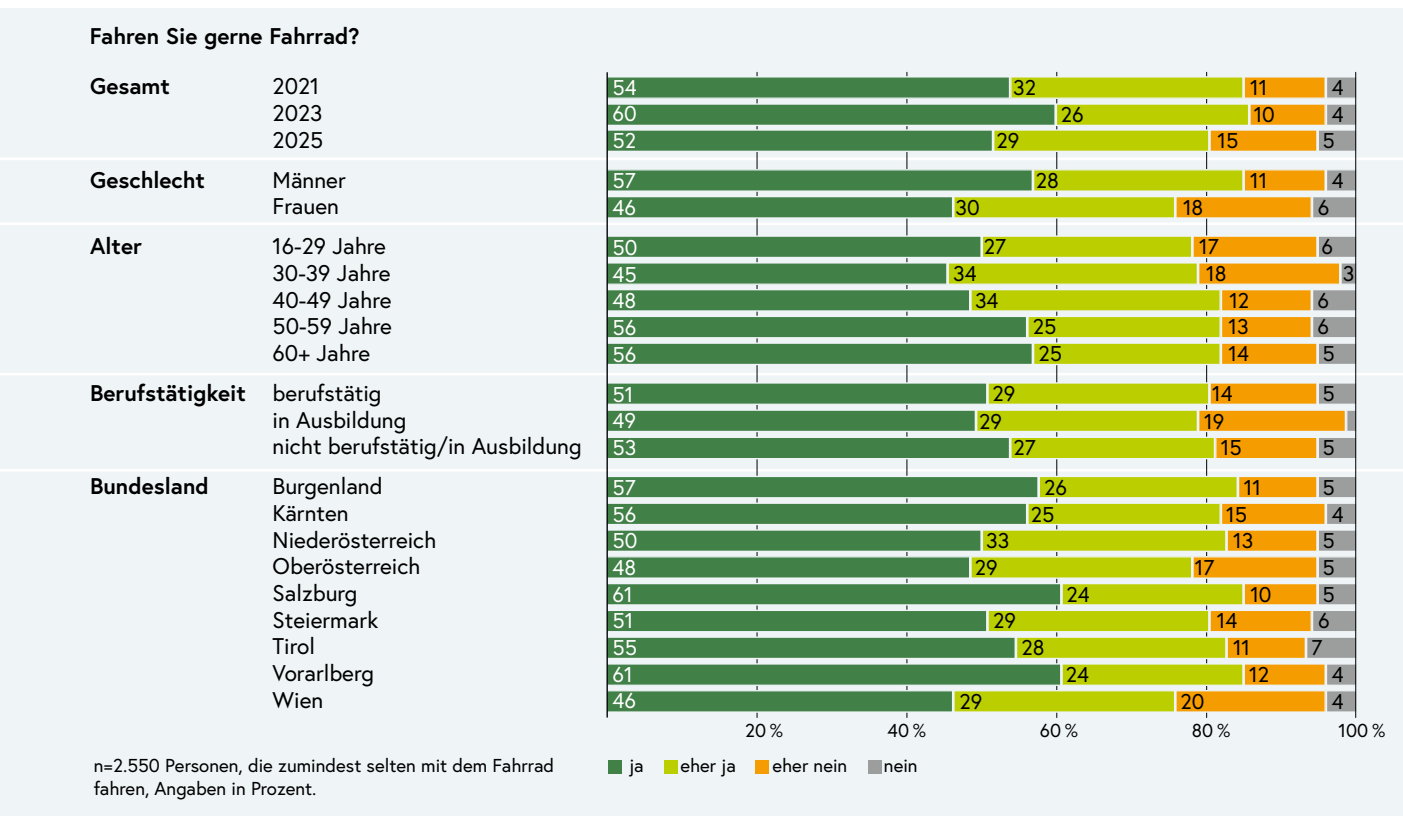
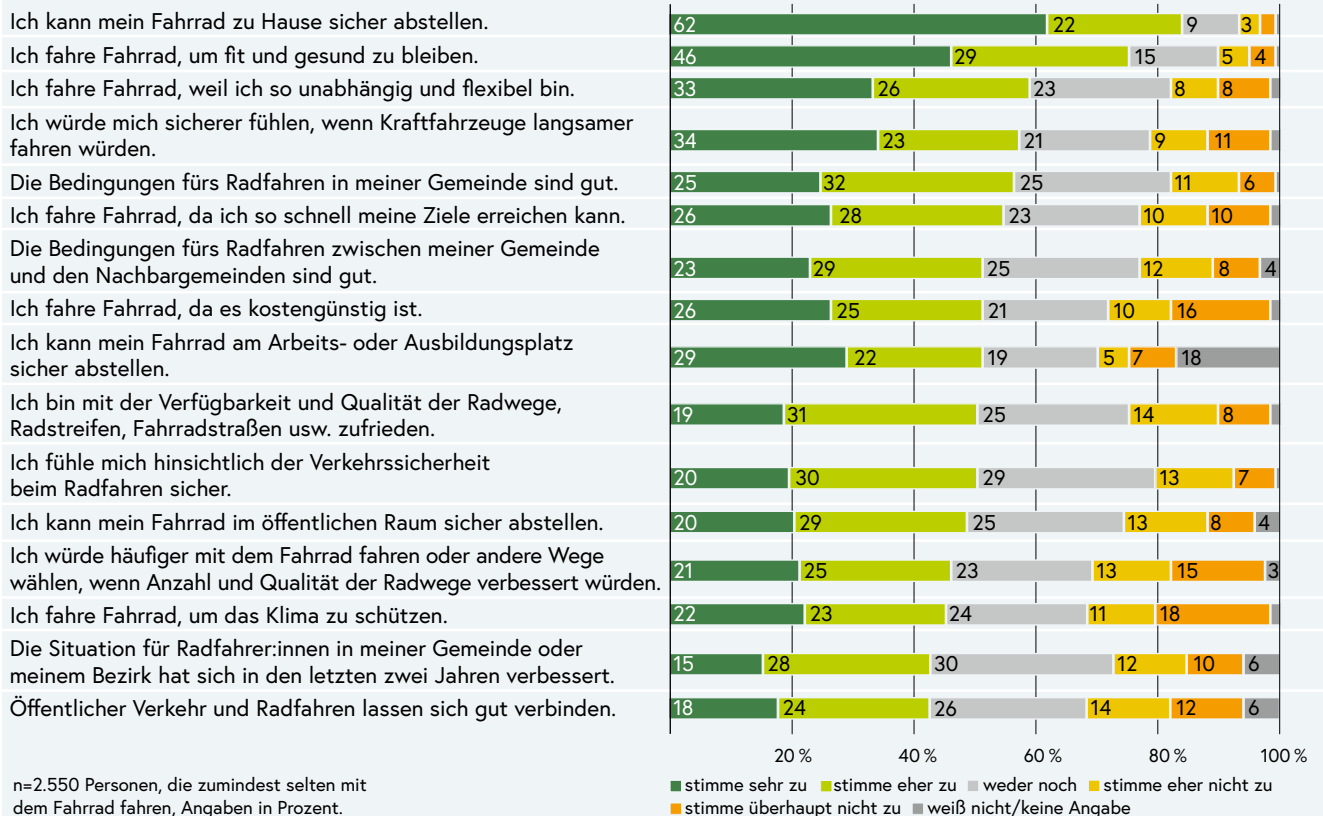


Abbildung 17: Beliebtheit des Radfahrens bei Personen, die zumindest selten Fahrrad fahren, unterteilt nach Alter, Berufstätigkeit und Bundesland

Eine sichere Abstellmöglichkeit zu Hause ist für 62 % der Befragten ein wichtiges Kriterium für die Nutzung ihres Fahrrads. 46 % nennen zudem den gesundheitlichen Vorteil als wichtigen Motivator.

Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen zu?



Als häufigste Barriere wird mit 35% das ungünstige Wetter genannt. Für 31% sind weite Distanzen eine Hürde, während 30% angeben, nicht Fahrrad zu fahren, wenn sie etwas transportieren müssen. In Wien geben zudem überdurchschnittlich viele Befragte (29%) an, dass sie kein fahrtüchtiges Fahrrad besitzen.

Abbildung 18: Zustimmung der Befragten zu den Beweggründen für das Fahrradfahren und zur Zufriedenheit mit der Infrastruktur

Tabelle 2: Gründe für das Nicht-Radfahren nach Alter, Angaben in Prozent

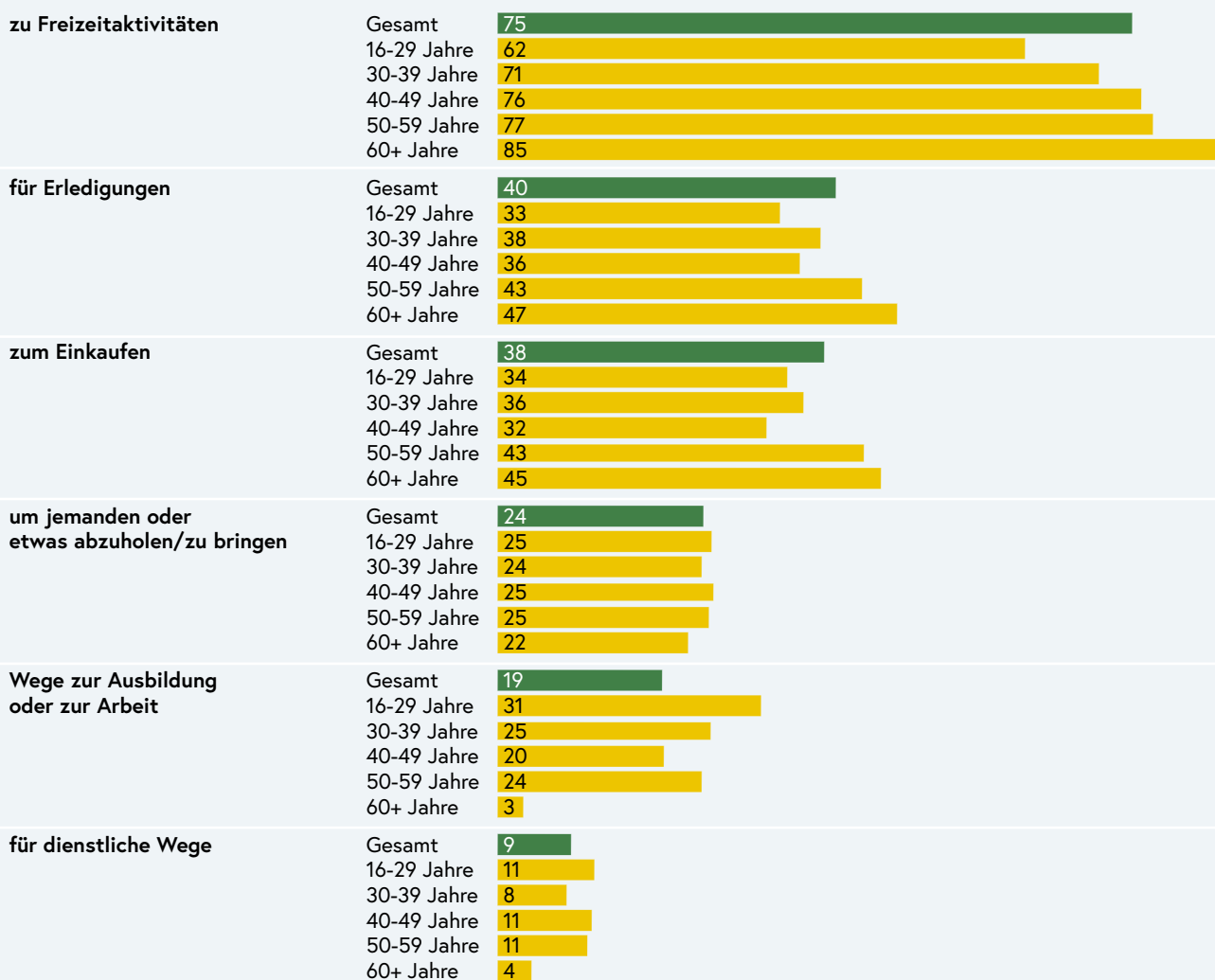
Gründe	16-29 Jahre	30-39 Jahre	40-49 Jahre	50-59 Jahre	60+ Jahre	Durchschnitt
Das Wetter ist oft ungünstig.	37	35	42	36	31	35
Die Distanzen sind zu weit.	31	30	38	32	26	31
Ich muss etwas transportieren.	25	29	32	35	30	30
Ich besitze kein fahrtüchtiges Fahrrad.	17	14	15	15	21	17
Es gibt zu viel Verkehr.	19	18	19	16	12	16
Ich finde es zu anstrengend.	15	15	15	15	14	15
Ich finde es zu gefährlich.	15	15	14	13	14	14
Es gibt zu wenige gut ausgebaute Wege.	20	19	18	12	5	13
Ich bin körperlich nicht in der Lage.	6	6	6	10	22	12
Die Querungsmöglichkeiten sind schlecht.	9	7	7	5	2	5
Ich kann nicht Radfahren.	5	4	2	2	3	3

Abbildung 19: Wegzwecke von Radfahrenden nach Altersgruppen

Wege mit Fahrrad nach Wegzwecken

Personen, die zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad unterwegs sind, geben an, dieses besonders häufig für den Weg zu Freizeitaktivitäten zu nutzen (75%). Vor allem Nicht-Berufstätige (81%) und Menschen über 60 Jahre (85%) fahren dafür besonders häufig mit dem Fahrrad. Im Gesamtdurchschnitt nutzen zudem 40% das Fahrrad für Erledigungen und 38% zum Einkaufen. Besonders oft wird in Vorarlberg mit dem Fahrrad eingekauft (48%).

Welche Wege legen Sie zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad zurück?



n=2.550 Personen, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, Angaben in Prozent.

Einfluss des Wetters auf das Radfahren

39% der Radfahrer:innen lassen sich von der Kälte nicht abhalten und fahren auch bei niedrigen Temperaturen mit dem Fahrrad. Regen und Schneefall sind für viele jedoch

ein Hindernis: Mehr als drei Viertel fahren bei Regen nicht mit dem Fahrrad, bei Schneefall verzichten sogar 87% darauf. Tendenziell sind ältere Personen dazu weniger bereit als jüngere.

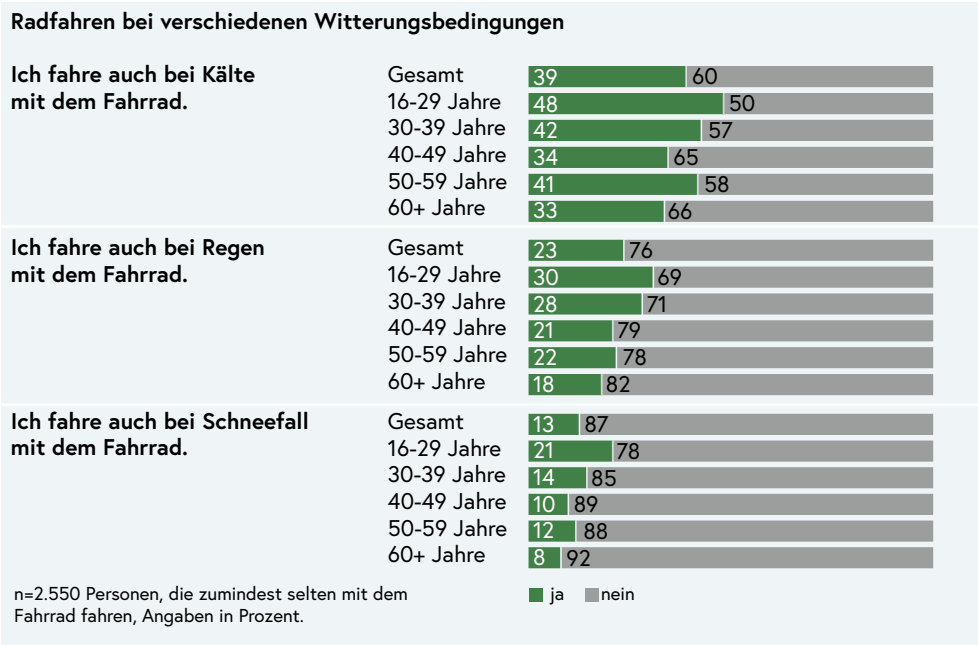


Abbildung 20: Einstellung der Befragten zum Radfahren bei unterschiedlichen Witterungsbedingungen

Mobil mit Rollern, Skateboards und anderen Kleinstfahrzeugen

Neben dem Fahrrad und dem Zu-Fuß-Gehen nutzen immer mehr Menschen auch Mikromobilitätsangebote wie (E-)Roller, Skateboards, Hoverboards und ähnliche Kleinstfahrzeuge. 11% der Befragten besitzen einen Tretroller und etwa jede zehnte Person einen E-Roller. Des Weiteren geben 9% an, ein Skateboard zu besitzen; 3% besitzen ein Hoverboard.

Insgesamt nutzen 8% der Befragten fast täglich ein Mikromobilitätsangebot, 15% tun dies mehrmals pro Woche oder pro Monat. Junge Menschen und Männer nutzen diese Angebote deutlich häufiger als über 60-Jährige und Frauen. Auch zwischen den Bundesländern zeigen sich große Unterschiede: So fährt in Vorarlberg ein Fünftel der Befragten (fast) täglich damit, während es in Kärnten nur 2% sind.

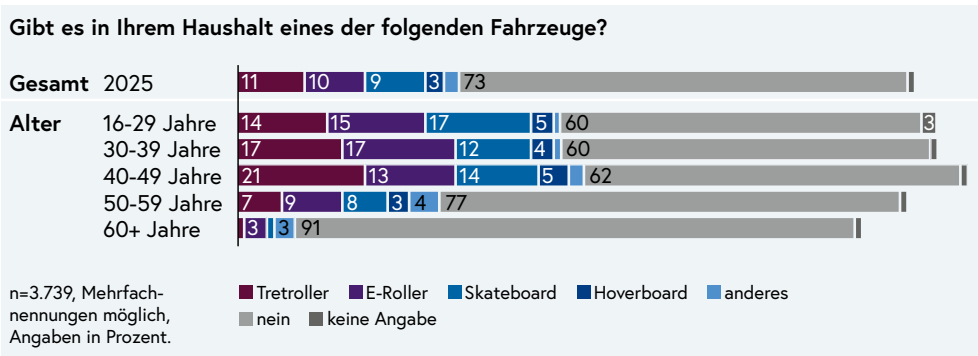


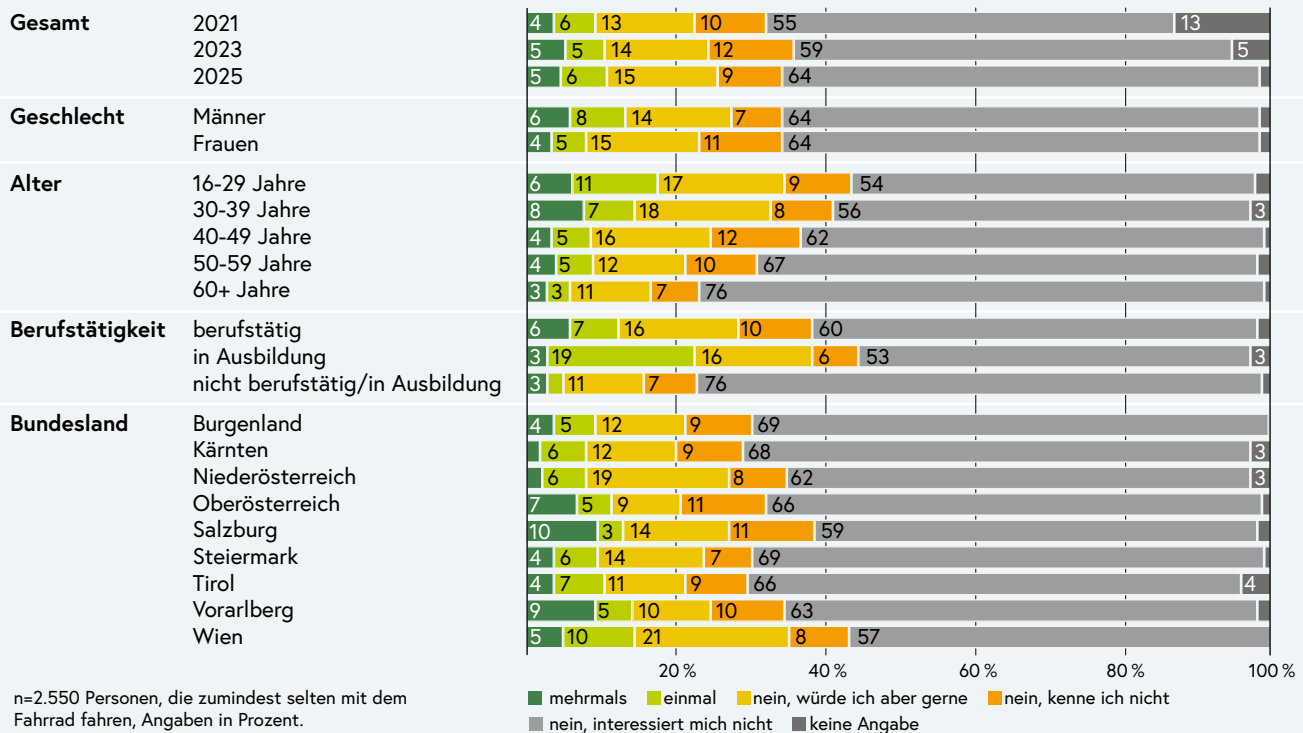
Abbildung 21: Besitz und Nutzung von Tretrollern, E-Rollern, Skateboards und ähnlichen Kleinstfahrzeugen

Erfahrungen mit Transporträdern

11% der Befragten haben bereits einmal oder mehrmals ein Transportrad genutzt, vor allem Personen in Ausbildung (23%). Etwa 15% aller Befragten würden ein Transportrad gerne einmal ausprobieren, rund zwei Drittel haben daran jedoch kein Interesse. Tendenziell nimmt das Interesse am Ausprobieren mit steigendem Alter ab. Die Erfahrungswerte mit Transporträdern sind über die Jahre hinweg stabil. Das Desinteresse ist allerdings von 55% im Jahr 2021 auf 64% im Jahr 2025 gestiegen.

Abbildung 22: Häufigkeit der Nutzung von Transporträdern

Wie oft sind Sie schon mit einem Transportrad gefahren?



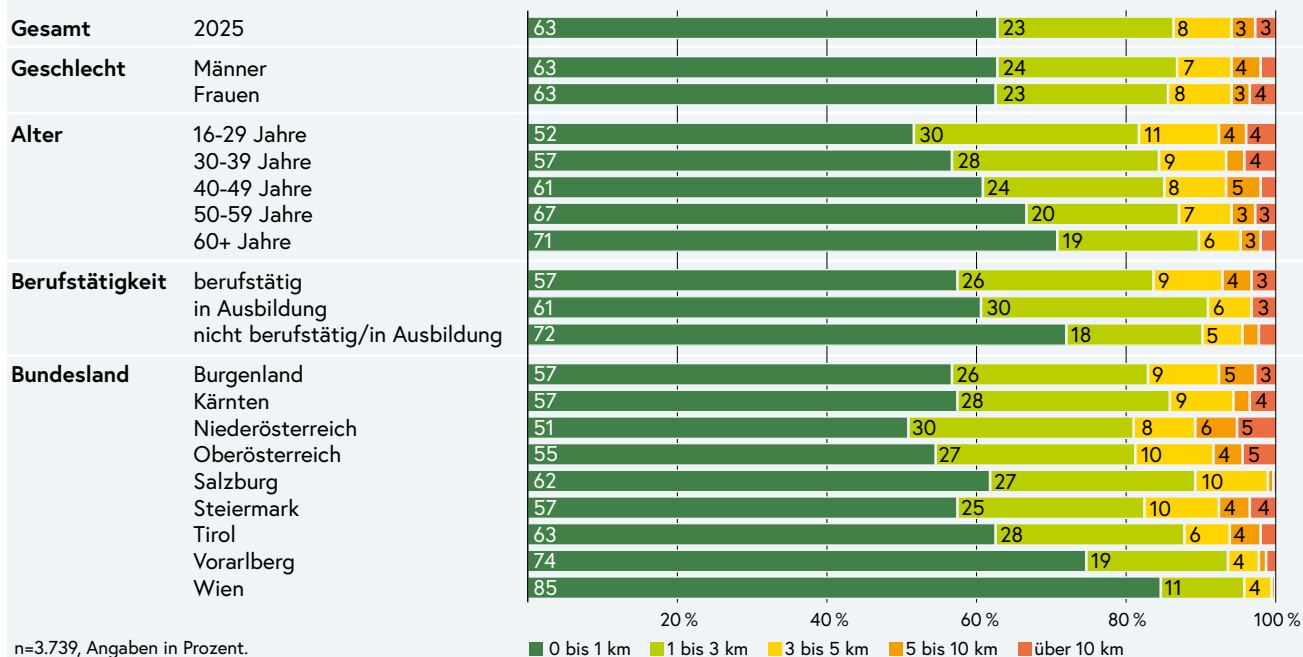
Aktive Mobilität und der Öffentliche Verkehr

Bei längeren Distanzen werden aktive Mobilitätsformen häufig mit dem Öffentlichen Verkehr kombiniert.

Erreichbarkeit von Bus und Bahn

Die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr in Österreich ist gut. Rund zwei Drittel der Befragten geben an, maximal einen Kilometer von der nächsten Bus-, Bahn-, Straßenbahn- oder U-Bahn-Station entfernt zu wohnen. Die beste Anbindung weisen Wien (85%), Vorarlberg (74%) und Tirol (63%) auf. Ältere Personen wohnen zudem tendenziell näher an der nächsten Haltestelle als jüngere.

Wie weit ist die nächste Bus-, Bahn-, Straßenbahn-, U-Bahnhaltestelle von Ihrem Wohnort entfernt?



Die Entfernung zwischen Wohnort und Arbeits- beziehungsweise Ausbildungsstätte verteilt sich relativ gleichmäßig: Bei 23% der Befragten beträgt sie mehr als 20 Kilometer. Jeweils 20% der Befragten geben an, zwischen 10 und 20 beziehungsweise 5 und 10 Kilometer zu pendeln. Bei 19% ist dieser Weg 2 bis 5 Kilometer lang, bei 17% weniger als 2 Kilometer.

Die Distanzen sind in den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich am größten. Dort legen 42% beziehungsweise 37% der Befragten mehr als 20 Kilometer zur Arbeit oder Ausbildungsstätte zurück. In Wien ist dieser Anteil mit 6% deutlich geringer.

Abbildung 23: Einschätzung der Befragten zur Entfernung von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs zu ihrem Wohnort nach Alter, Berufstätigkeit und Bundesland

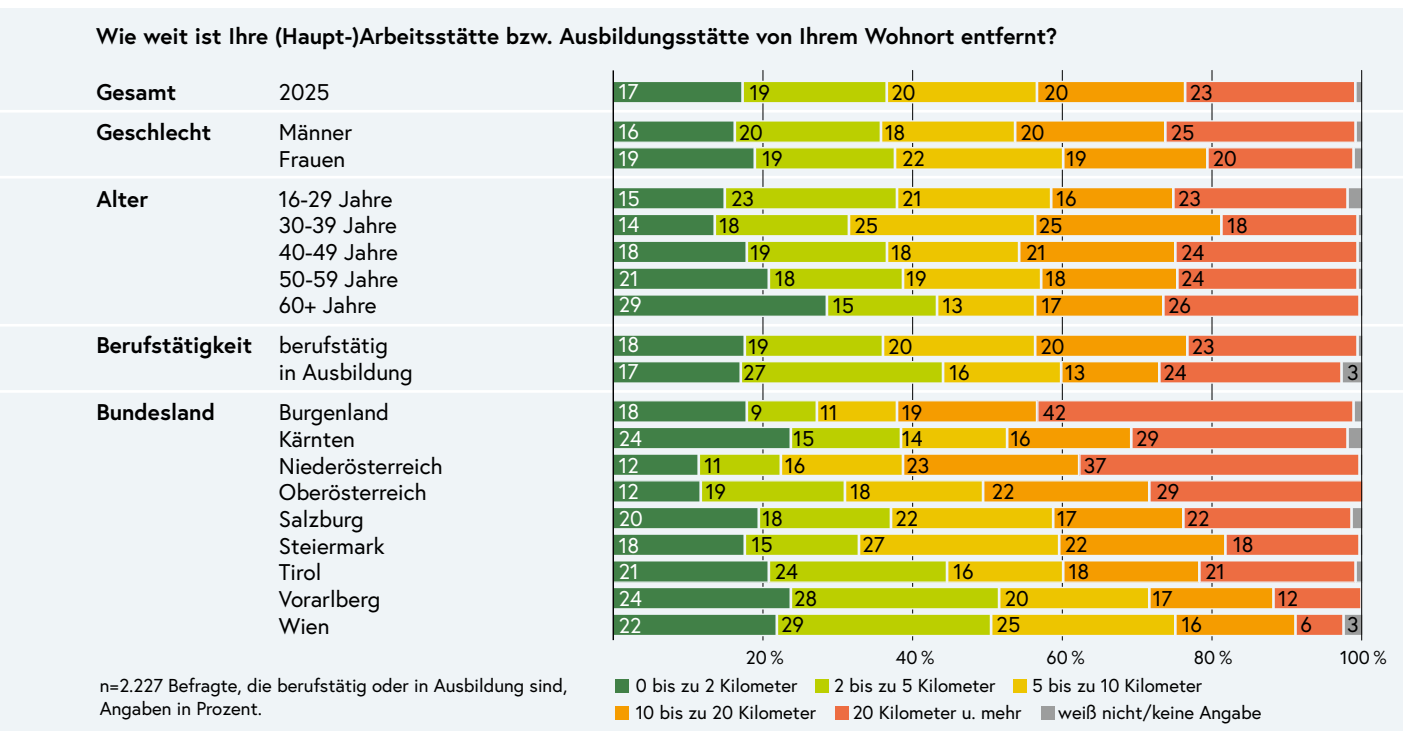


Abbildung 24: Entfernung zwischen Arbeits-/Ausbildungsstätte und Wohnort

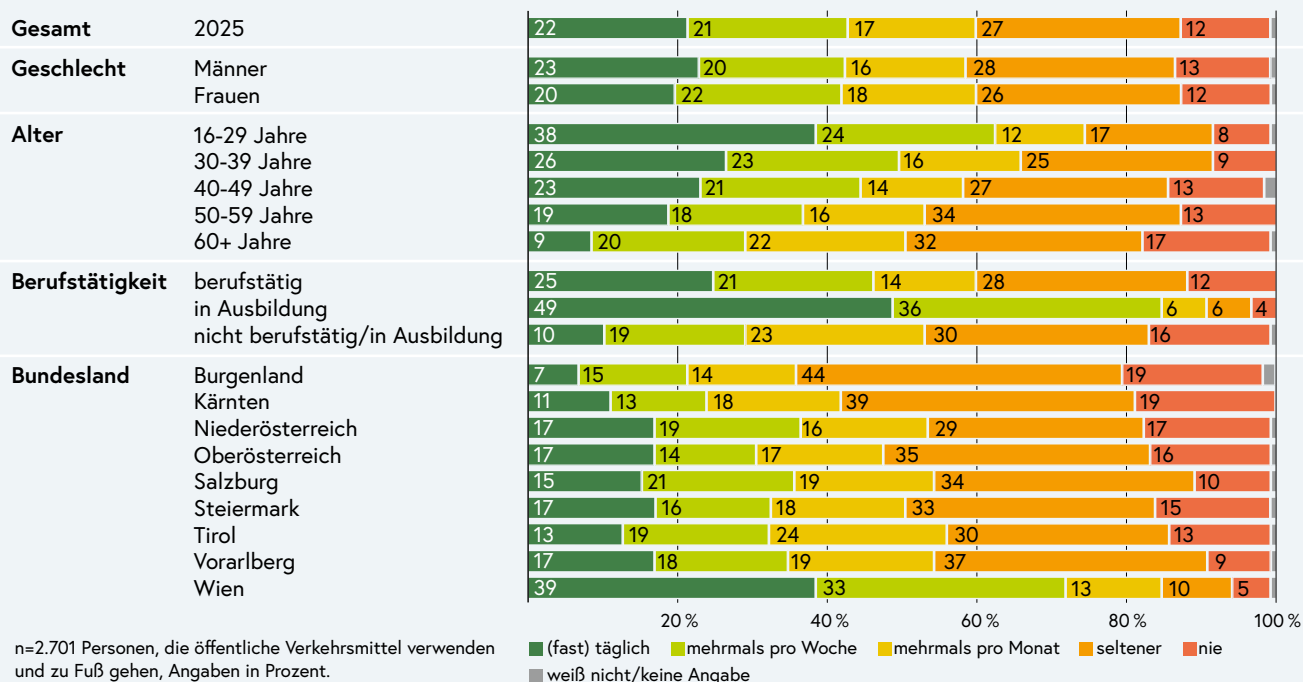
Zu-Fuß-Gehen und ÖV kombinieren

Die Kombination von Aktiver Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht Flexibilität und Reichweite. Im Durchschnitt gehen 22 % der Befragten (fast) täglich zu Fuß zur oder von der nächsten Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs. 27 % tun dies selten, und 12 % kombinieren Zu-Fuß-Gehen und ÖV nie.

Wie häufig das Zu-Fuß-Gehen in Verbindung mit dem ÖV genutzt wird, unterscheidet sich zwischen den jeweiligen Altersgruppen deutlich: Während 38 % der 16- bis 29-Jährigen (fast) täglich einen Fußweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren, sind es bei den 50- bis 59-Jährigen nur 19 % und bei den über 60-Jährigen 9 %.

Auch zwischen den Bundesländern gibt es große Unterschiede: Kombinieren in Wien 39 % der Befragten (fast) täglich das Zu-Fuß-Gehen mit dem Öffentlichen Verkehr, sind es im Burgenland nur 7 %.

Wie häufig kombinieren Sie einen Fußweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf einem Weg?



Fahrrad und ÖV kombinieren

5% der Befragten nutzen auf einem Weg (fast) täglich die Kombination aus Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln. Weitere 9% tun dies mehrmals pro Woche und 10% mehrmals pro Monat. Knapp die Hälfte nutzt diese Kombination nie; im Burgenland ist dieser Anteil mit 62% am höchsten. Am stärksten verbreitet ist die tägliche Verbindung beider Mobilitätsformen in Salzburg mit 8% und Vorarlberg mit 7%.

In den verschiedenen Altersgruppen zeigt sich: Je jünger die Befragten sind, desto eher kombinieren sie das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Während 10% der 16- bis 29-Jährigen beide Mobilitätsformen kombinieren, sind es bei den 50- bis 59-Jährigen nur 3% und bei den über 60-Jährigen 1%.

Insgesamt ist der Anteil der Personen, die das Fahrrad gemeinsam mit dem ÖV nutzen, jedoch gestiegen: Während 2021 und 2023 noch 64 beziehungsweise 65% angaben, nie beide Mobilitätsformen zu verbinden, sind es 2025 nur noch 49%. Gleichzeitig ist der Anteil jener, die dies seltener tun, auf 27% gestiegen.

Abbildung 25: Häufigkeit der Kombination von ÖV mit Zu-Fuß-Gehen nach Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und Bundesland

Wie häufig kombinieren Sie das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf einem Weg?

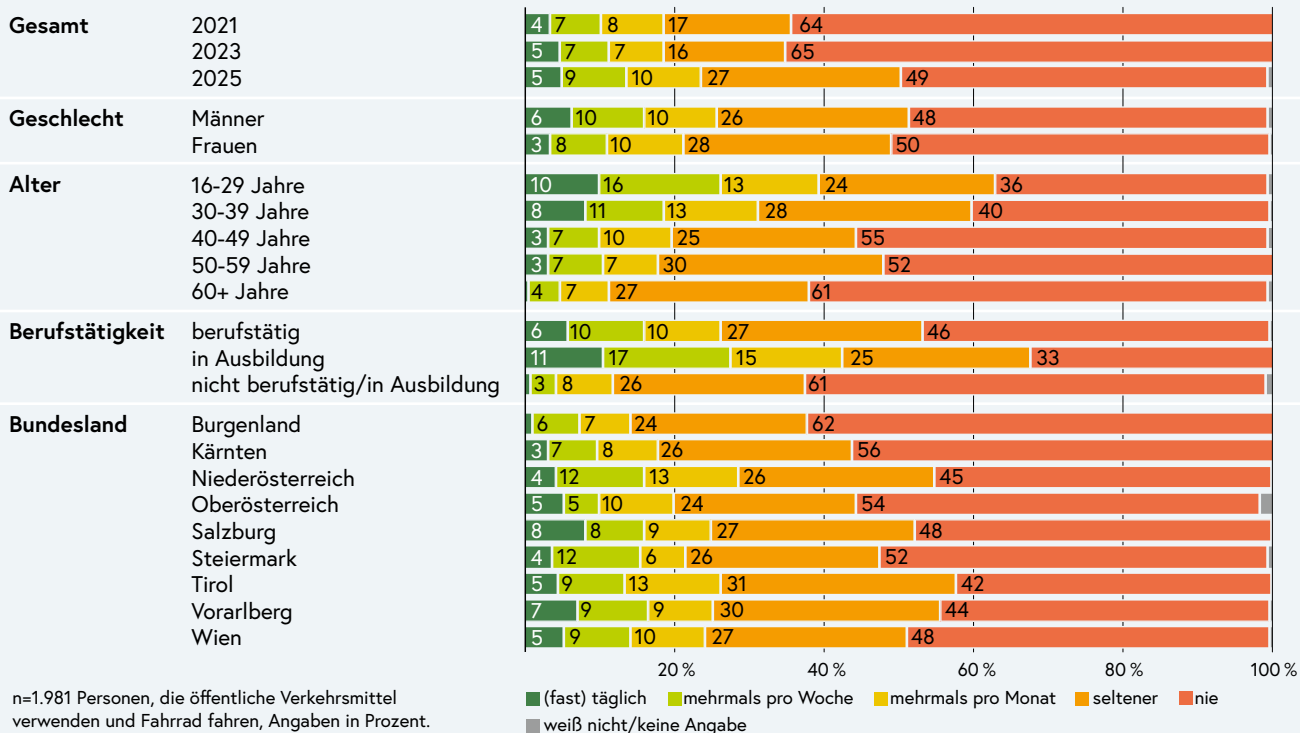


Abbildung 26: Kombination von Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und Bundesland

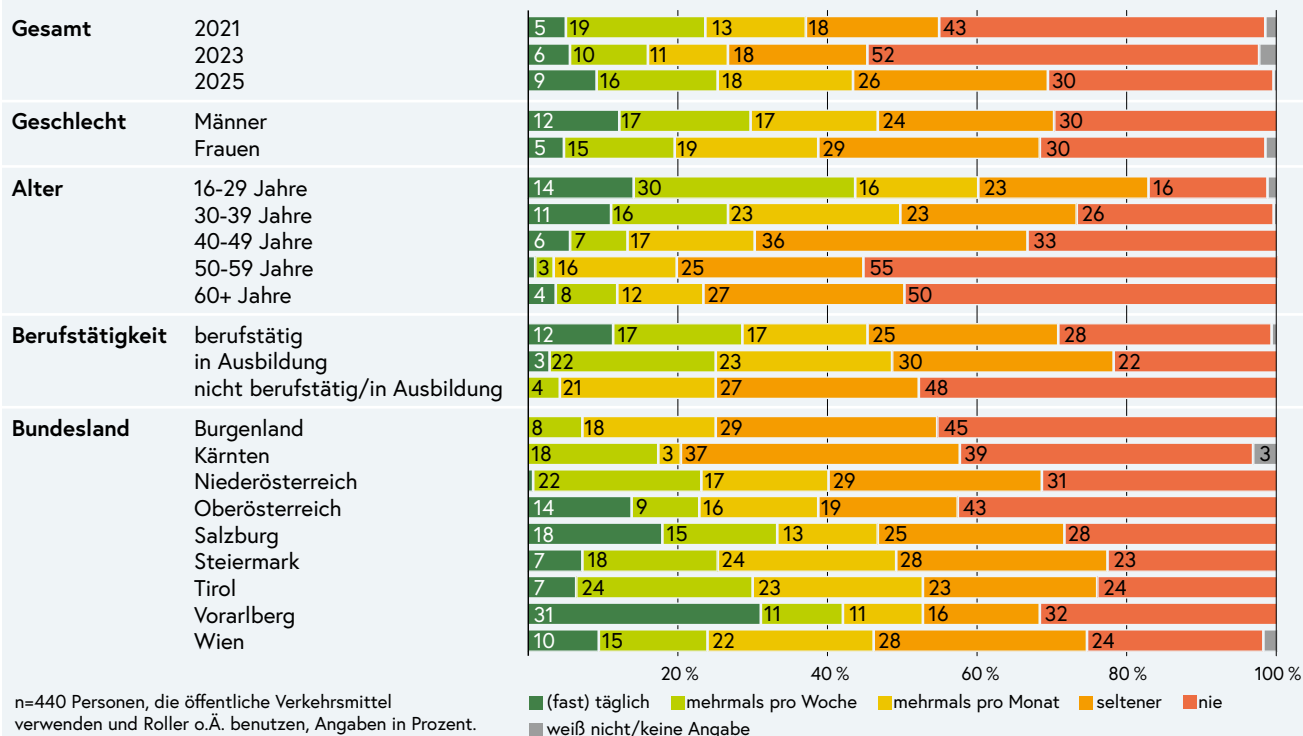
Roller und ÖV kombinieren

Immer mehr Personen nutzen (E-)Roller, Tretroller oder ähnliche Mobilitätsformen zusammen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. 9 % tun dies fast täglich, 16 % mehrmals pro Woche. Vor allem jüngere Personen (14 %) nutzen die Verbindung von Rollern und ÖV fast täglich, ebenso berufstätige Personen (12 %). Tendenziell greifen zudem mehr Männer (12 %) als Frauen (5 %) auf diese Kombination zurück.

Große Unterschiede gibt es vor allem zwischen den Bundesländern: Während in Vorarlberg 31 % der Befragten Roller oder ähnliche Fahrzeuge fast täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren, tun dies im Burgenland 45 % und in Oberösterreich 43 % nie.

Insgesamt zeigt sich ein steigender Trend zur Kombination von Rollern und ähnlichen Fahrzeugen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Während im Jahr 2021 lediglich 5 % der Befragten und 2023 6 % diese Kombination fast täglich nutzten, sind es 2025 bereits 9 %. Zudem nimmt der Anteil der Personen zu, die dies gelegentlich tun. Nur noch 30 % der Befragten kombinieren die beiden Mobilitätsformen nie.

Wie häufig kombinieren Sie den Tretroller, E-Roller, Hoverboard, etc. mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf einem Weg?



Sicherheit beim Zu-Fuß-Gehen und Radfahren

Die Sicherheit von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden wird über die Befragung sowie über die Unfallstatistik der Statistik Austria erfasst.

Unfälle beim Zu-Fuß-Gehen und Radfahren

Erfasst wurde, ob Personen beim Zu-Fuß-Gehen bereits einen Unfall hatten. Mit 9% werden dabei Stürze als häufigste Unfallursache angegeben. Unfälle mit einem Auto (3%) oder anderen Verkehrsteilnehmer:innen (1%) sind deutlich seltener.

Abbildung 27: Häufigkeit der Kombination von ÖV mit Tretrollern, E-Rollern und ähnlichen Fahrzeugen nach Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit und Bundesland

Abbildung 28: Unfälle der Befragten beim Zu-Fuß-Gehen

Hatten Sie schon einmal einen schweren Unfall beim Zu-Fuß-Gehen?

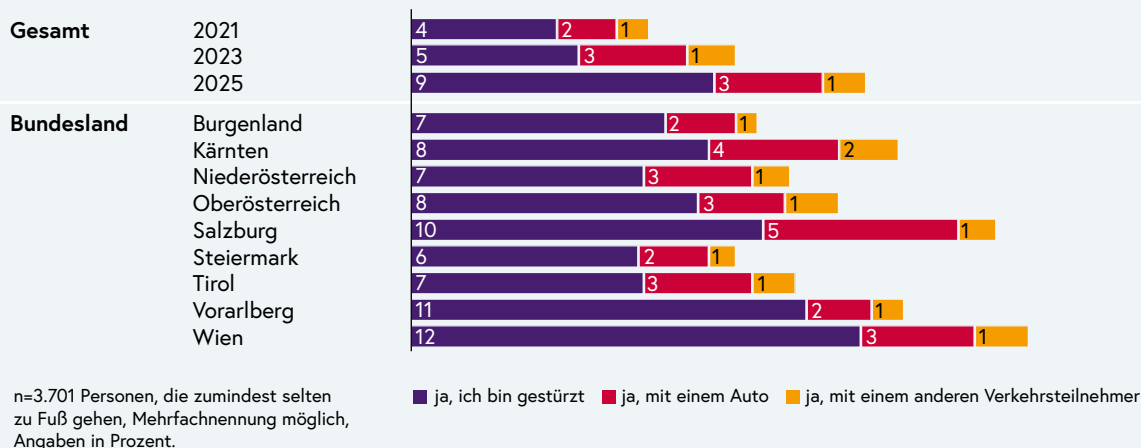
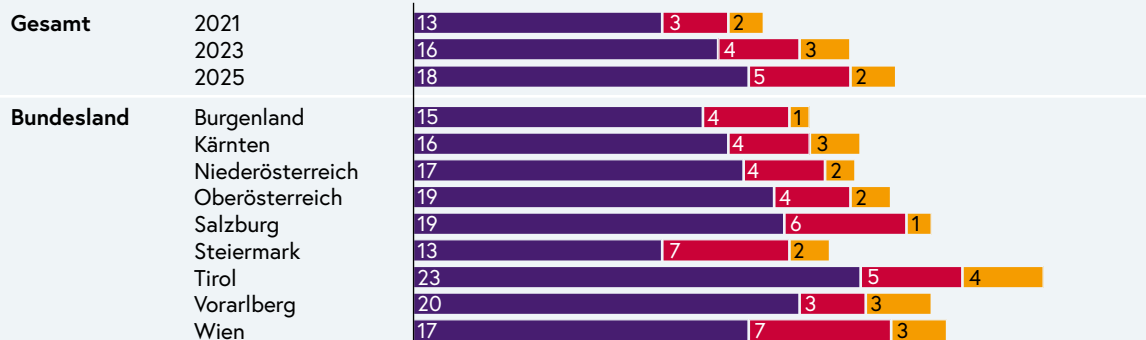


Abbildung 29: Unfälle der Befragten beim Radfahren

Für das Radfahren liegen ebenfalls Angaben zu Unfällen vor. Stürze stehen mit 18 % auch hier an erster Stelle. 5 % der Befragten berichten von einem Unfall mit einem Auto, 2 % von einem Unfall mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen.

Hatten Sie schon einmal einen schweren Unfall mit dem Fahrrad?



n=2.550 Personen, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, Mehrfachnennung möglich, Angaben in Prozent.

Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge nach beteiligter Verkehrsart

Für die Auswertung der Straßenverkehrsunfälle mit Todesfolge nach beteiligter Verkehrsart wurden Daten von Statistik Austria aus den Jahren 2022 bis 2025 herangezogen. Dabei wird zwischen Alleinunfällen, Unfällen mit zwei und Unfällen mit mehr als zwei beteiligten Verkehrsarten unterschieden. In den Zahlen werden auch mitfahrende Personen erfasst. Unfälle zwischen zwei Fußgänger:innen werden von Statistik Austria hingegen nicht als Straßenverkehrsunfall ausgewiesen. Zudem werden E-Scooter seit 2023 als eigene Kategorie geführt, während sie vorher zusammen mit Fahrrädern gezählt wurden. [1]

Insgesamt wurden von 2022 bis 2025 1.526 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Davon kamen 582 Personen bei Alleinunfällen ums Leben. Weitere 818 Personen starben bei Unfällen mit zwei beteiligten Verkehrsarten, 126 Personen bei Unfällen mit mehr als zwei beteiligten Verkehrsarten. [1]

Die meisten Todesopfer waren Pkw-Insass:innen mit 671 Personen, gefolgt von Fahrer:innen einspuriger Krafträder (332), Fußgänger:innen (207), Fahrradfahrer:innen (183), Lkw-Fahrer:innen (69) und E-Scooter (16) sowie Sonstigen (48). Bei Unfällen mit zwei beteiligten Verkehrsarten waren Pkw am häufigsten beteiligt: Rund 50 % der Todesopfer (414 Personen) entfielen auf Unfälle mit Beteiligung eines Pkw, rund 32 % (263 Personen) auf Unfälle mit Beteiligung eines Lkw. [1]

Getötete 2022 bis 2025 nach Verkehrsart

	Beteiligte Verkehrsart					
	Fußgänger:in	(E-)Fahrrad, E-Scooter*	Einspurige Krafträder	Pkw (Kombi)	Lkw	Sonstige***
Getöte insgesamt						
Fußgänger:in		3	4	97	59	25
(E-)Fahrrad*	3	2	3	54	29	21
E-Scooter**	1			2	2	1
Einspurige Krafträder	1		12	109	26	13
Pkw (Kombi)				137	125	48
Lkw				9	20	
Sonstige***				6	2	4

Alleinunfälle	74	140	299	33	36	
Zwei beteiligte Verkehrsarten	188	118	161	310	29	12
Mehr als zwei beteiligte Verkehrsarten	19	7	31	62	7	

* Bis 2022 inkl. E-Scooter

** Ab 2023

*** Omnibusse, Zug- und Arbeitsmaschinen, Schienenfahrzeuge, Spiel- und Sportgeräte, sonstige Verkehrsarten und nicht klassifizierbare Verkehrsteilnehmer:innen.

Quelle: Statistik Austria

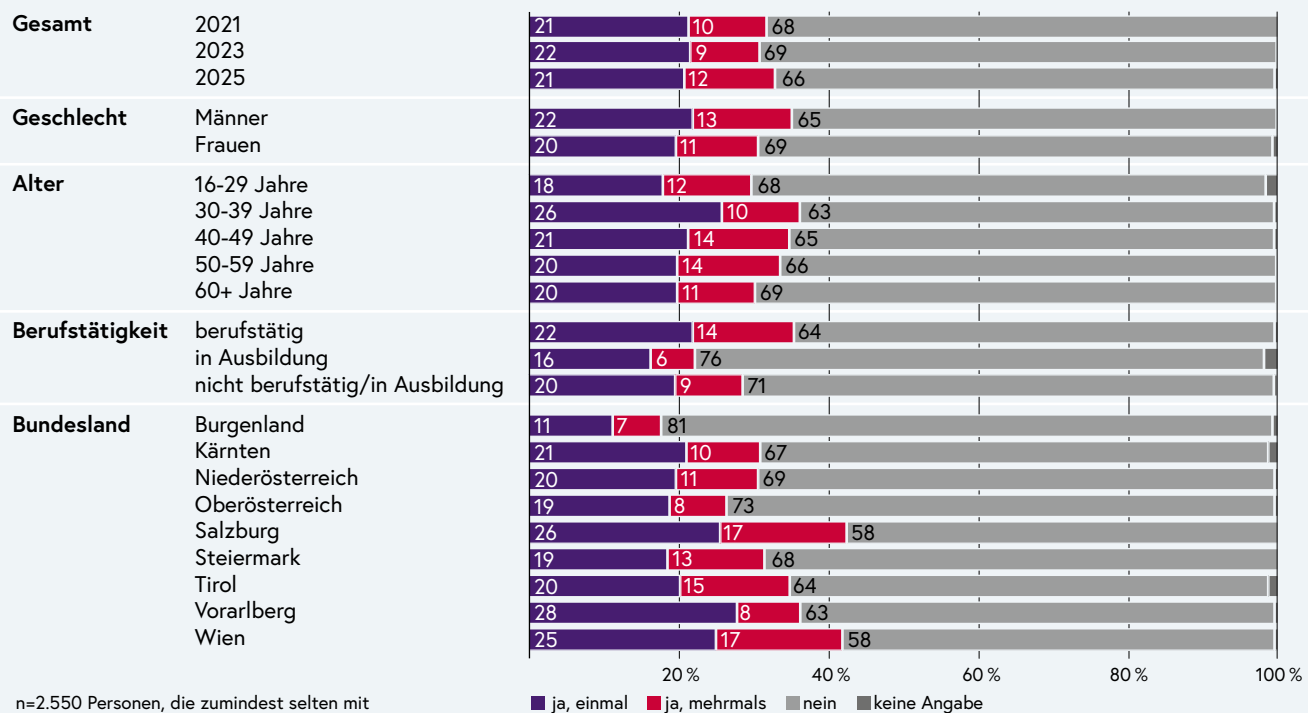
Abbildung 30: Tödliche Unfälle mit zwei Beteiligten nach Verkehrsart in Österreich (2020–2025)

Fahrraddiebstähle und Vandalismus

In Österreich sind Fahrraddiebstähle und Beschädigungen von Fahrrädern weit verbreitet. 33 % der Befragten geben an, dass eines ihrer Fahrräder bereits einmal gestohlen oder beschädigt wurde; 12 % waren sogar mehrmals davon betroffen. Besonders häufig treten solche Vorfälle in den Bundesländern Salzburg und Wien auf (jeweils 42 %). Die wenigsten Fahrraddiebstähle und Fälle von Vandalismus gibt es im Burgenland. Dort haben nur 18 % entsprechende Erfahrungen gemacht.

Abbildung 31: Häufigkeit von Diebstahl und Beschädigung von Fahrrädern der Befragten

Wurde Ihnen schon einmal ein Fahrrad gestohlen oder beschädigt?



Kinder und Jugendliche aktiv mobil

Kinder und Jugendliche bewegen sich anders fort als Erwachsene. Deshalb widmet der „Report: Aktive Mobilität“ der Mobilität von Kindern und Jugendlichen einen eigenen Schwerpunkt.

Aktiv mobil zur Bildungseinrichtung

Etwa 54 % der Befragten geben an, dass ihr Kind unter 16 Jahren mindestens mehrmals pro Woche zu Fuß in den Kindergarten, in die Schule oder zur Ausbildungsstätte geht. In Wien und Vorarlberg gehen mit jeweils 62 % die meisten Kinder zu Fuß. Im Vergleich zu den Vorjahren ist der Anteil der Kinder gestiegen, die fast täglich zu Fuß gehen: Waren es 2021 noch 30 % und 2023 35 %, sind es im Jahr 2025 bereits 40 %.

Wie oft geht Ihr Kind zu Fuß in den Kindergarten, in die Schule oder Ausbildungsstätte?

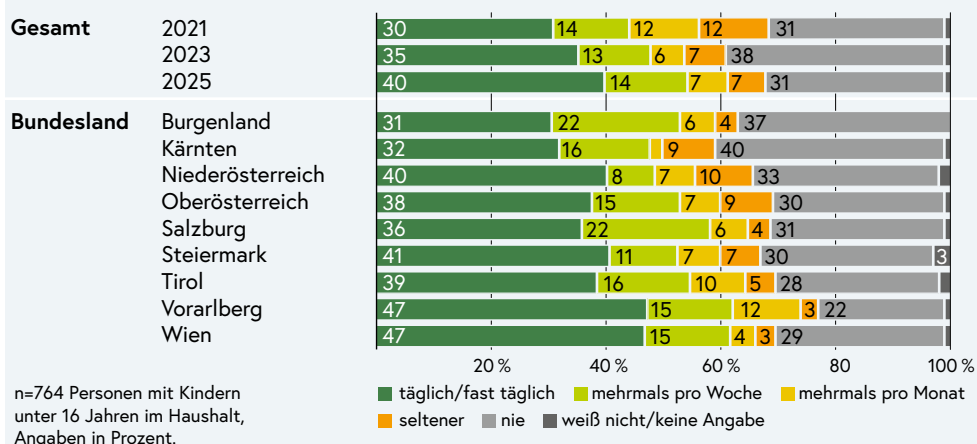


Abbildung 32: Häufigkeit des Zu-Fuß-Gehens von Kindern der Befragten zur Bildungseinrichtung, gesamt und nach Bundesland

21% der Kinder fahren täglich oder mehrmals pro Woche selbst mit dem Fahrrad zur Bildungseinrichtung. Besonders häufig tun dies Kinder in Salzburg (35%), Vorarlberg (30%) und Oberösterreich (29%). Insgesamt ist der Anteil der Kinder, die den Weg mit dem Fahrrad zurücklegen, im Vergleich zu den Vorjahren gesunken.

Mit dem Roller fahren 19% der Kinder täglich oder mehrmals pro Woche zur Bildungseinrichtung. In Salzburg (35%) und Vorarlberg (26%) tun dies die Kinder besonders häufig. Im Burgenland (7%) und Kärnten (11%) fahren Kinder vergleichsweise selten mit dem Roller in den Kindergarten, zur Schule oder zur Ausbildungsstätte.

Wie oft fährt Ihr Kind in den Kindergarten, in die Schule oder Ausbildungsstätte mit dem Fahrrad?

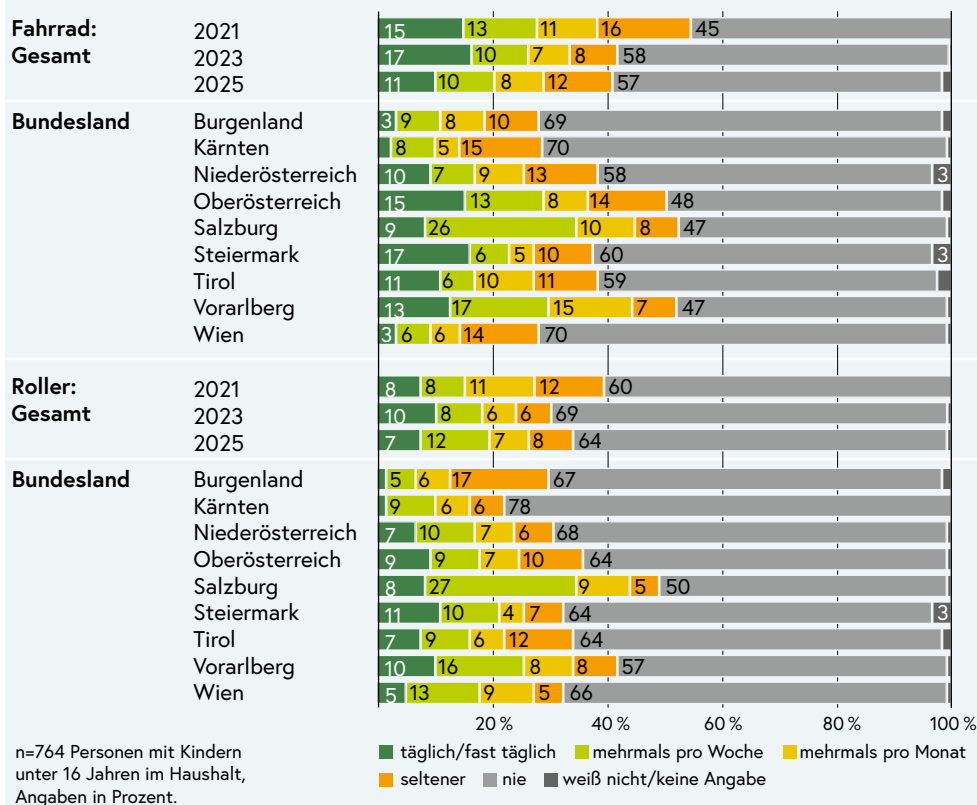
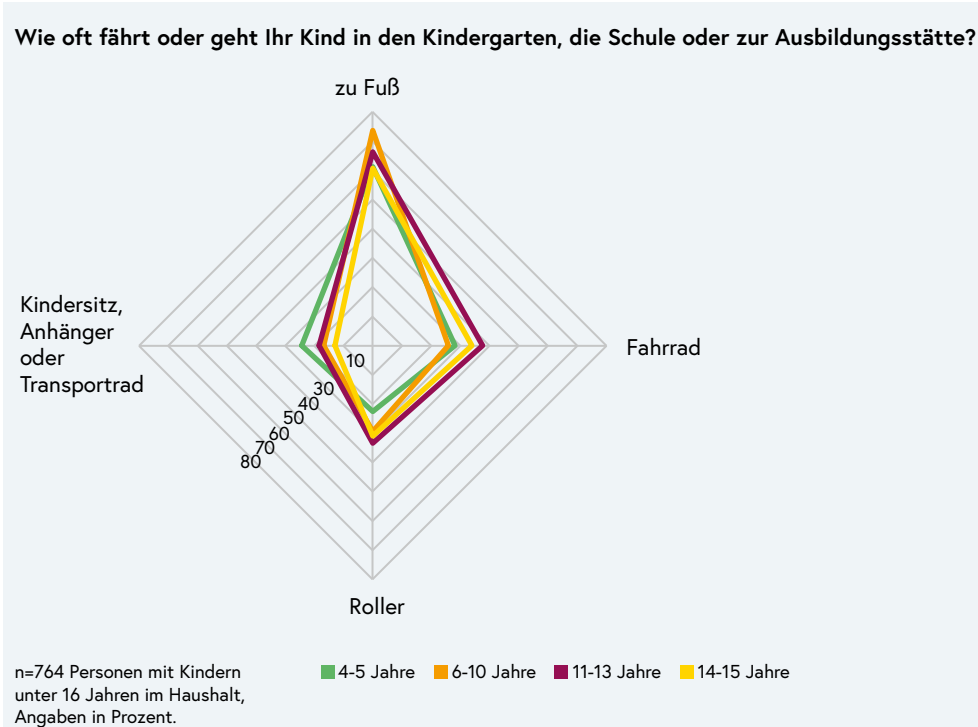


Abbildung 33: Häufigkeit der Nutzung von Fahrrädern und Rollern von Kindern der Befragten für den Weg zur Bildungseinrichtung, gesamt und nach Bundesland

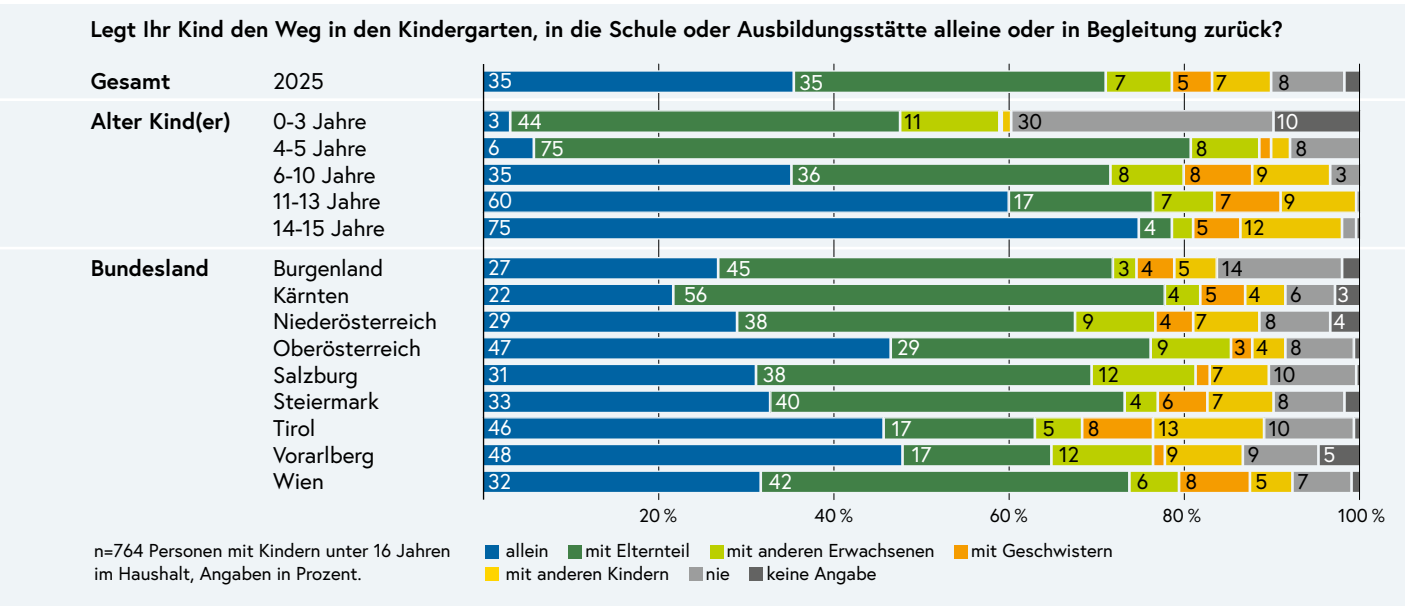
Abbildung 34: Gegenüberstellung der Nutzung aktiver Mobilitätsformen für den Weg zur Bildungseinrichtung



Begleitwege und Transportmöglichkeiten von Kindern

Mit steigendem Alter gehen Kinder zunehmend allein zur Bildungseinrichtung. Vor allem ab dem Volksschulalter steigt dieser Anteil deutlich: Bereits 35% bewältigen den Weg allein, weitere 9% in Begleitung von anderen Kindern. In der Unterstufe im Alter von 11 bis 13 Jahren legen bereits 60% den Weg allein und 9% gemeinsam mit anderen Kindern zurück. Bei den 14- bis 15-Jährigen sind es drei Viertel, die allein zur Bildungseinrichtung gehen oder fahren, während 12% dies in Begleitung von anderen Kindern tun.

Abbildung 35: Begleitung der Kinder nach Alter



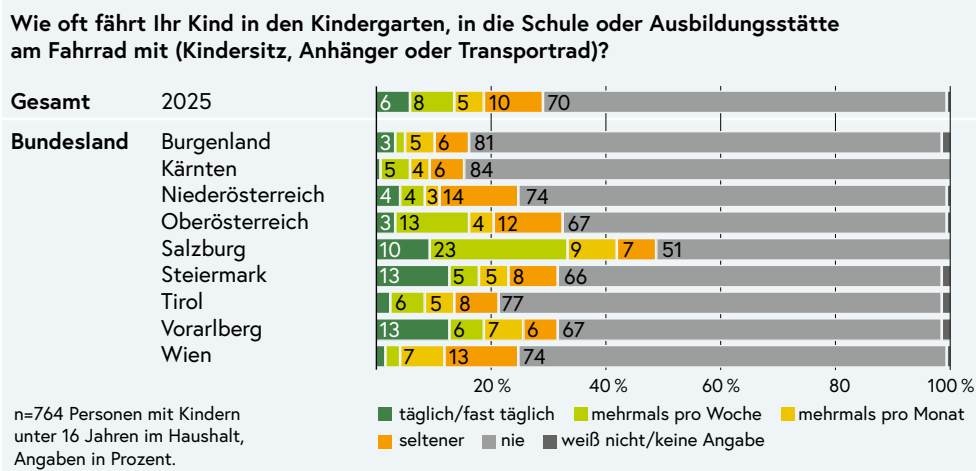


Abbildung 36: Verfügbarkeit und Nutzung von Kindertransportmöglichkeiten mit dem Rad auf dem Weg zur Bildungseinrichtung, gesamt und nach Bundesland

Personen mit Kindern unter 6 Jahren im Haushalt wurden zudem befragt, ob sie über eine Kindertransportmöglichkeit mit dem Rad verfügen. Knapp die Hälfte besitzt einen Kindersitz, ein Fünftel einen Kinderanhänger, und nur 2 % besitzen ein Transportrad. 44 % haben keine der genannten Kindertransportmöglichkeiten.

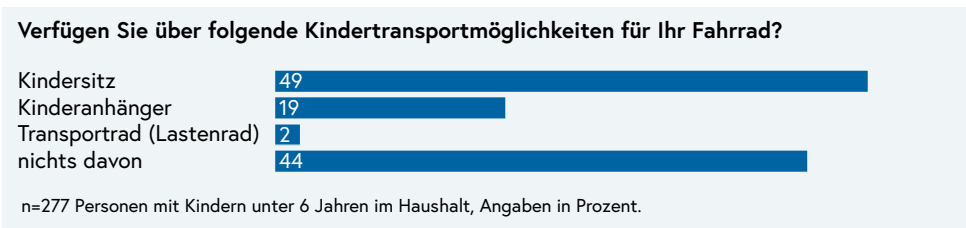


Abbildung 37: Verfügbarkeit von Kindertransportmöglichkeiten mit dem Fahrrad

Fahrrad besitzen oder teilen

Im Rahmen der Umfrage wurden die Teilnehmenden zu ihrem letzten Fahrradkauf, ihrer Kaufabsicht und zur Nutzung von Bikesharing-Angeboten befragt.

Erwerb und Kaufabsicht von Fahrrädern

In den letzten zwei Jahren (2024 und 2025) kauften 22 % der Befragten ein Fahrrad. Weitere 38 % erwarben in den letzten fünf Jahren ein Fahrrad. Besonders bei Personen unter 50 Jahren und bei Männern liegt der letzte Kauf noch nicht lange zurück: In den Jahren 2024 und 2025 kauften 27 % der Personen unter 50 Jahren und 26 % der Männer ein Fahrrad.

Die höchsten aktuellen Anteile an Käufen wurden 2025 in Tirol und Vorarlberg mit 13 % beziehungsweise 14 % verzeichnet, während in Kärnten nur 5 % der Befragten in diesem Jahr ein Fahrrad erworben haben. In Wien ist der Anteil der länger zurückliegenden Käufe mit 43 % am höchsten.

Wann haben Sie sich zuletzt ein Fahrrad gekauft?

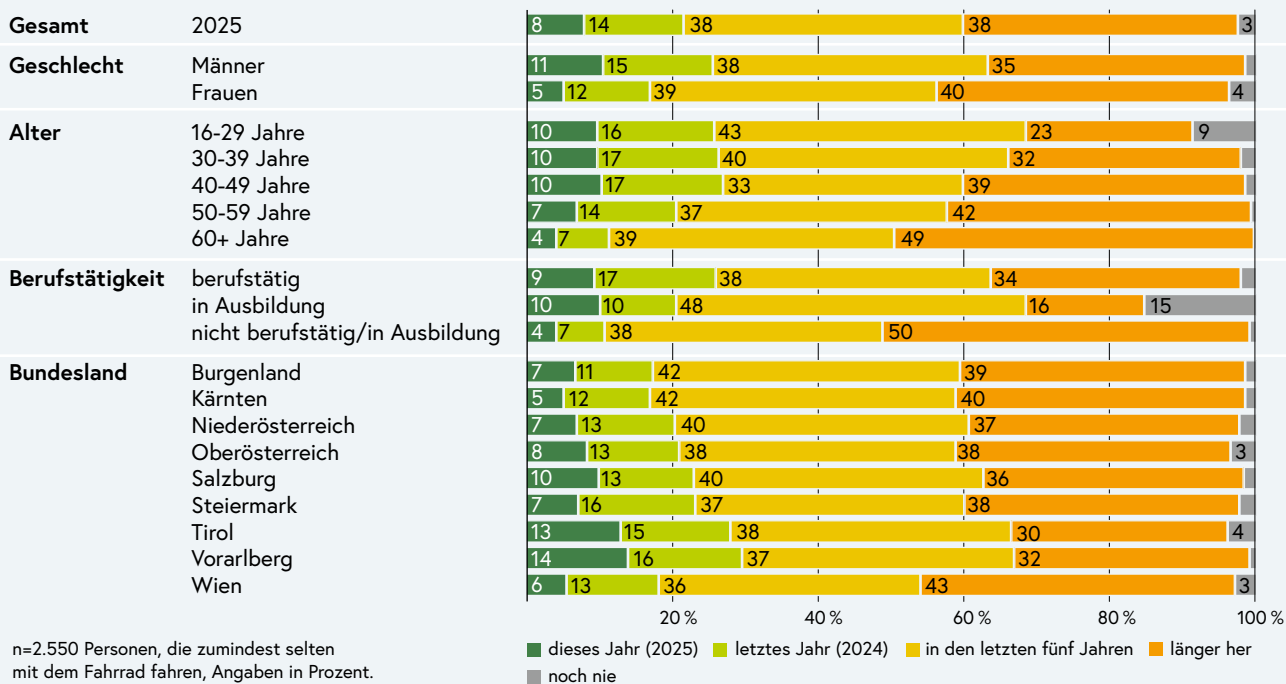
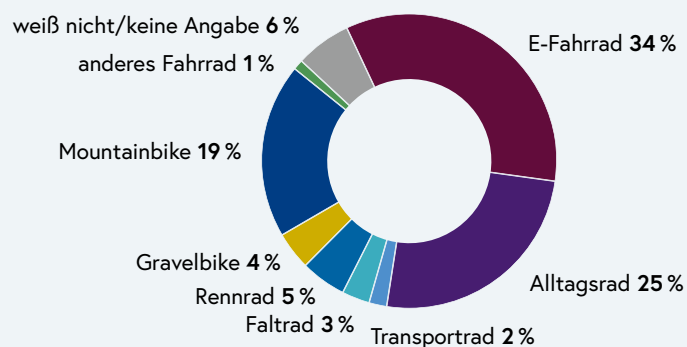


Abbildung 38: Anschaffung eines Fahrrads im Haushalt nach Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und Bundesland

Beim nächsten Fahrradkauf würden die Befragten am ehesten ein E-Fahrrad wählen: 34% gaben an, dass sie sich künftig für diese Variante entscheiden würden. Mit zunehmendem Alter steigt die Präferenz für E-Fahrräder weiter an; bei den über 60 Jährigen liegt ihr Anteil bei 49%. Etwa 25% bevorzugen beim nächsten Kauf ein Alltagsrad, 19% ein Mountainbike. Dabei tendieren Frauen eher zu einem Alltagsrad (32%) und Männer eher zu einem Mountainbike (22%). Erstmals wurden auch Gravelbikes abgefragt: 4% der Befragten würden sich beim nächsten Kauf für diesen Fahrradtyp entscheiden.

Abbildung 39: Kaufabsicht nach Art des Fahrrads

Welches Fahrrad würden Sie am ehesten kaufen?



n=2.550 Personen, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren.

Welches Fahrrad würden Sie am ehesten kaufen?

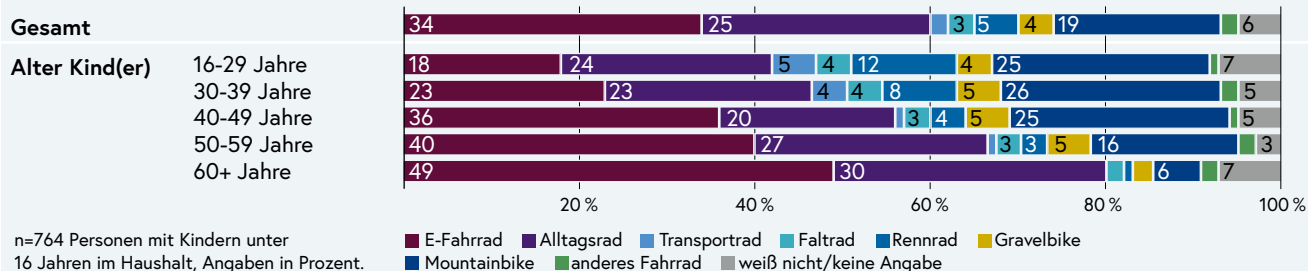


Abbildung 40: Kaufabsicht nach Art des Fahrrads sowie nach Alter

Bikesharing

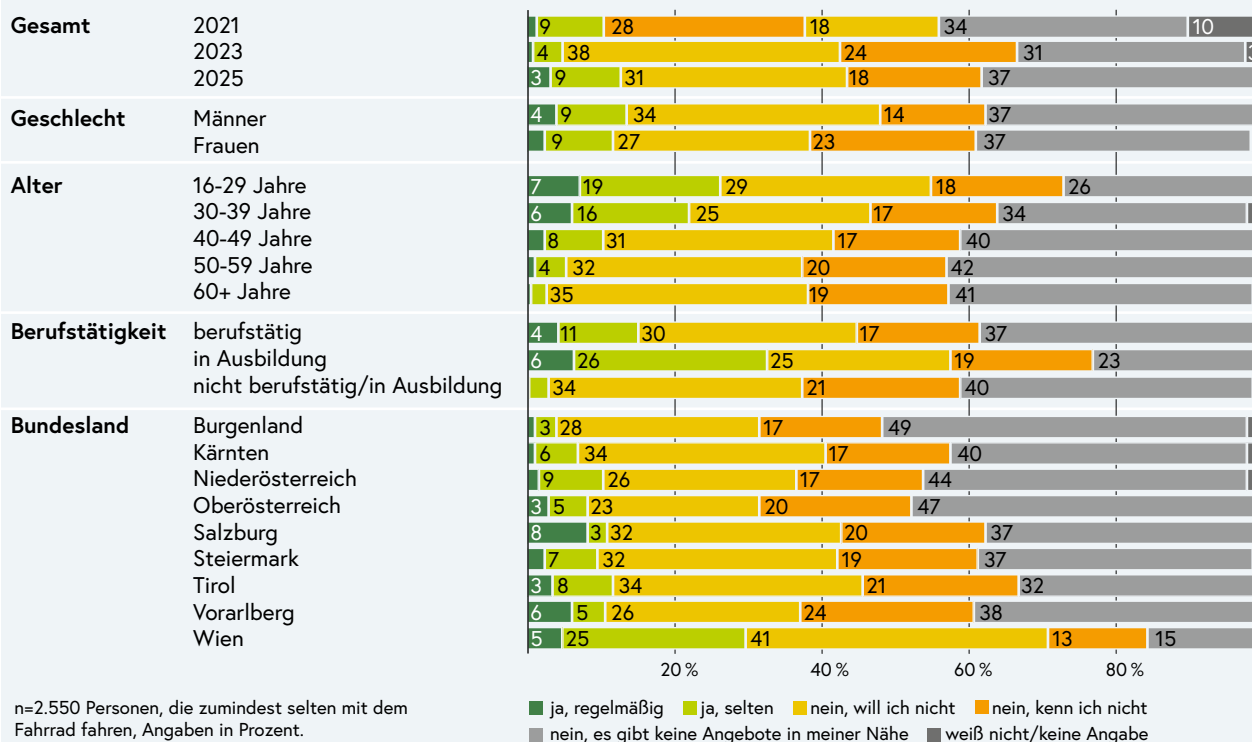
Die Nutzung von Bikesharing-Angeboten ist in Österreich insgesamt sehr gering: Nur 3 % der befragten Personen nutzen es regelmäßig, weitere 9 % selten. Ein großer Teil der Befragten möchte Bikesharing nicht nutzen (31%), 18 % kennen dieses Angebot gar nicht. Zudem geben 37 % der Befragten an, dass es in ihrer Nähe kein Bikesharing-Angebot gibt.

Regional zeigen sich deutliche Unterschiede: Während 30 % der Befragten in Wien angeben, das Angebot hin und wieder zu nutzen, berichten im Burgenland 49 % der Befragten, dass es in ihrer Nähe kein entsprechendes Angebot gibt.

Tendenziell nutzen jüngere Personen Bikesharing häufiger als ältere. So nehmen 7 % der 16- bis 29-Jährigen das Angebot regelmäßig in Anspruch, bei den über 50-Jährigen sind es nur 1 %. Der Anteil der Personen in Ausbildung, die das Angebot zumindest selten nutzen, ist mit 32 % vergleichsweise hoch.

Abbildung 41: Häufigkeit der Nutzung von Bikesharing-Angeboten nach Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit und Bundesland

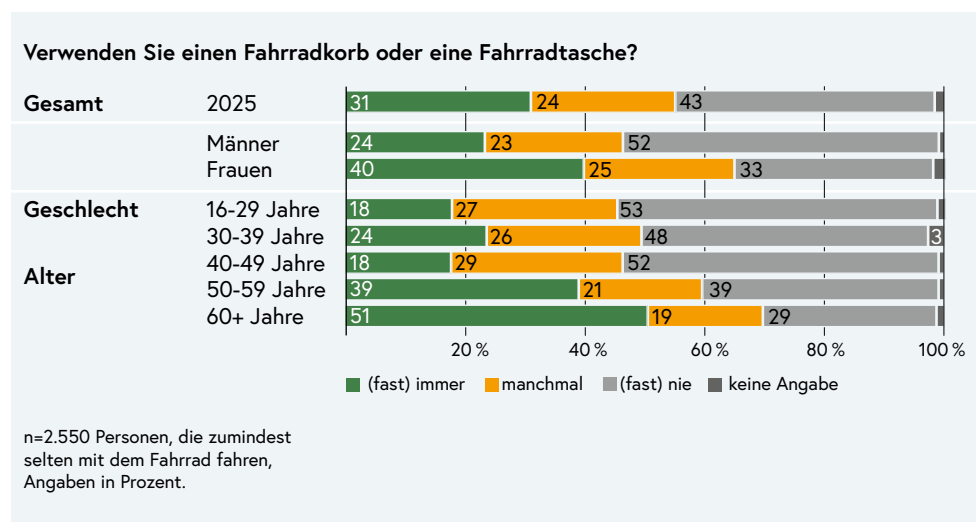
Nutzen Sie Bikesharing?



Fahrradzubehör

Rund ein Drittel der Befragten verwendet fast immer einen Fahrradkorb oder eine Fahrradtasche, weitere 24 % nutzen dies manchmal. Solche Gepäcklösungen werden vor allem von Frauen und älteren Personen genutzt.

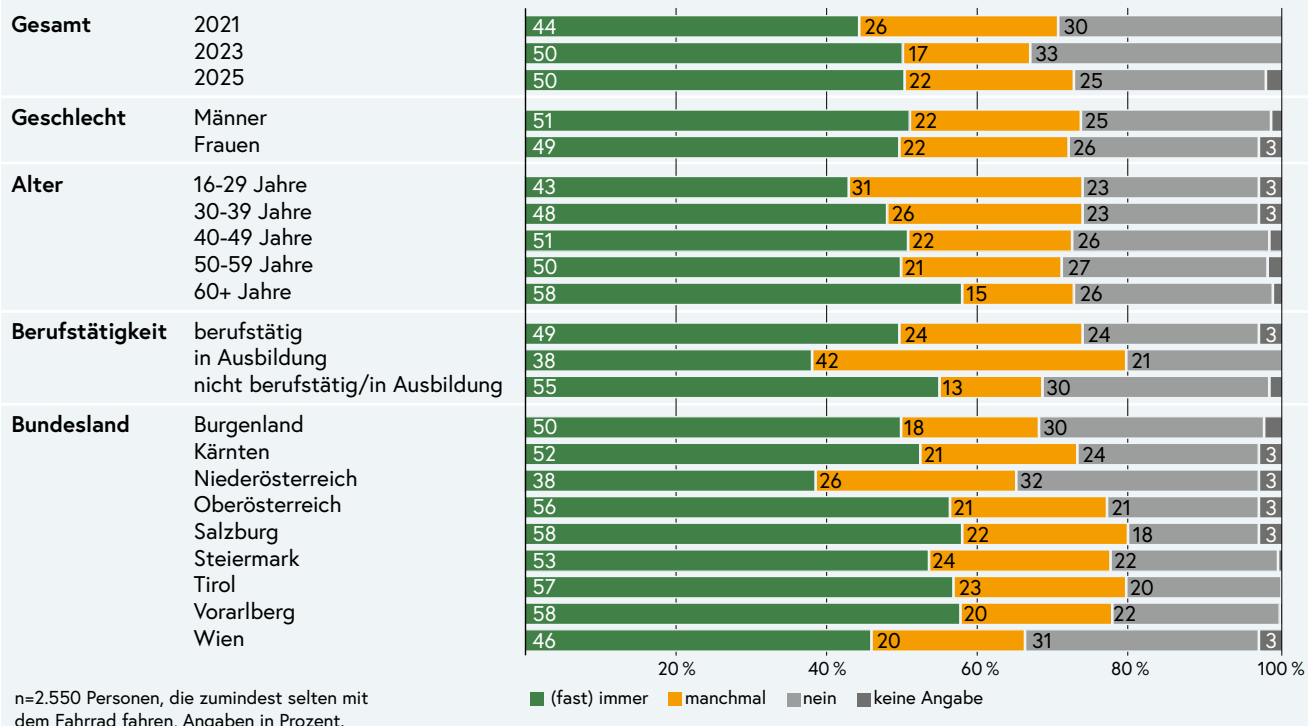
Abbildung 42: Nutzung von Fahrradkorb oder Fahrradtasche nach Alter



Die Hälfte der Befragten gibt zudem an, fast immer einen Helm zu tragen, 22 % tun dies manchmal. 25 % tragen dagegen fast nie einen Helm. Die Helmnutzung steigt tendenziell mit dem Alter: Während 43 % der 16- bis 29-Jährigen regelmäßig einen Helm tragen, sind es bei den über 60-Jährigen 58 %.

Die höchsten Anteile an Helmträger:innen verzeichnen Salzburg und Vorarlberg mit jeweils 58 %, dicht gefolgt von Tirol mit 57 %. In Niederösterreich (32 %) und Wien (31 %) ist hingegen der Anteil jener Personen am größten, die fast nie oder nie einen Helm tragen.

Verwenden Sie einen Fahrradhelm?

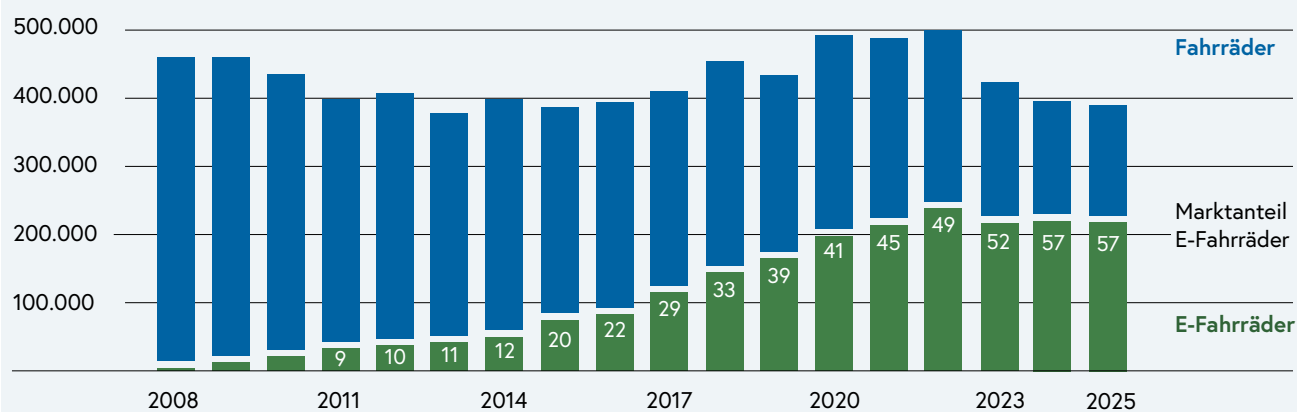


Erhebungen zu den Fahrradverkaufszahlen

Im Jahr 2025 wurden in Österreich insgesamt 389.000 Fahrräder verkauft. Der größere Anteil entfiel dabei auf E-Fahrräder: Es wurden 222.731 Stück abgesetzt. Das entspricht einem Marktanteil von 57,3% und liegt damit über dem Wert von 52% im Jahr 2023. [2]

Abbildung 43: Verwendung eines Fahrradhelms nach Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und Bundesland

Verkaufte Fahrräder in Österreich*



*Die dargestellten Zahlen beziehen sich auf die verkauften Fahrräder der Fahrradindustrie an den österreichischen Sport- und Fahrradfachhandel, Angaben in Prozent.

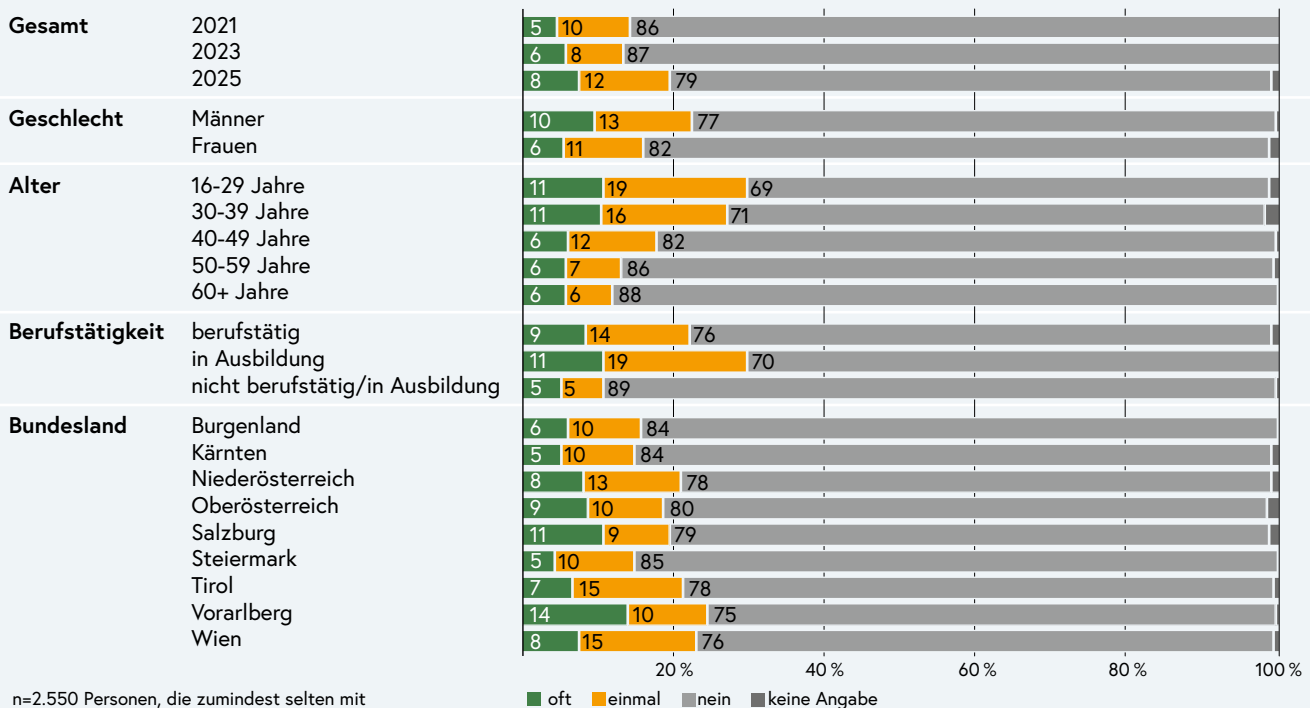
Abbildung 44: Verkaufte Fahrräder in Österreich von 2008 bis 2025 (Datenbasis: VSSÖ)

Fahrradkampagnen als Motivator

Der Großteil der Radfahrenden in Österreich hat bisher an keiner Fahrradkampagne teilgenommen. Nur rund ein Fünftel war einmal oder mehrmals beteiligt. Im Vergleich zu den Vorjahren ist der Anteil der Teilnehmer:innen allerdings gestiegen. So gaben 2021 und 2023 jeweils 14% an, bereits an einer Fahrradkampagne teilgenommen zu haben, 2025 waren es 20%. Vor allem jüngere Personen und Menschen in Ausbildung nehmen häufiger teil: In beiden Gruppen liegt der Anteil bei 30%. Im Bundesländervergleich weist Vorarlberg mit 24% den höchsten Anteil auf, davon sind 14% häufige Teilnehmer:innen.

Abbildung 45: Teilnahme an einer Fahrradkampagne nach Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit und Bundesland

Haben Sie schon einmal bei einer Kampagne zum Radfahren (etwa Österreich Radelt oder Bundeslandinitiativen) teilgenommen?



n=2.550 Personen, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, Angaben in Prozent.

Infrastruktur für Aktive Mobilität

Die Graphenintegrations-Plattform (GIP) bildet die Grundlage für elektronische Verwaltungsprozesse im Verkehr und dient als Basis für eine österreichweite, intermodale Verkehrsinformation. Für den vorliegenden Report wurden GIP-Daten genutzt, um die Infrastruktur für Aktive Mobilität in Österreich zu analysieren. Dazu zählen unter anderem das Rad- und Fußverkehrsnetz sowie Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen. Da die Digitalisierung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur noch nicht flächendeckend abgeschlossen ist, können die vorhandenen Daten in einzelnen Fällen von der tatsächlichen Infrastruktur abweichen.

Im Rahmen der Analyse wurden verschiedene Aspekte der Infrastruktur für Aktive Mobilität untersucht. Zunächst wurden Straßen mit Tempo 30 Beschränkungen im Ortsgebiet erhoben und nach Bundesländern ausgewertet. Darüber hinaus wurde mithilfe des „8-bis-80“-Ansatzes ermittelt, welche Teile des österreichischen Verkehrsnetzes für Personen zwischen 8 und 80 Jahren als sicher zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen gelten. Diese Bereiche wurden als „sicheres Radverkehrsnetz“ beziehungsweise „sicheres Fußverkehrsnetz“ zusammengefasst. Auf Basis des sicheren Radverkehrsnetzes wurden zudem Bike-and-Ride-Erreichbarkeitsklassen berechnet, die die Erreichbarkeit von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs mit dem Fahrrad sowie deren Versorgungsqualität abbilden.

Infrastruktur mit Tempo-30-Beschränkung im Ortsgebiet

Eine flächendeckende Tempo 30 Regelung stellt eine kosteneffiziente Möglichkeit dar, die Verkehrssicherheit im Ortsgebiet zu erhöhen und insbesondere Nebenstraßen besser für den Rad- und Fußverkehr nutzbar zu machen.

In Wien gelten rund 27 % des Straßen- und Wegenetzes als Tempo 30 Zonen – der höchste Anteil im Bundesländervergleich. Es folgen das Burgenland mit 22 % und Vorarlberg mit 21 %. In Oberösterreich sind einige Tempo-30-Abschnitte schon digitalisiert, aber aus technischen Gründen noch nicht öffentlich verfügbar. [3]

Tabelle 3: Anteil des Straßennetzes mit Tempo-30-Beschränkung im Ortsgebiet nach Bundesländern, Länge in Kilometer (km) beziehungsweise Anteil in Prozent (%)

Bundesland	Straße Freiland (km)	Tempo 30 Freiland (km)	Straße Ortsgebiet (km)	Tempo 30 Ortsgebiet (km)	Anteil Tempo 30 Ortsgebiet
Burgenland	16.105	142	4.456	967	22 %
Kärnten	44.537	125	4.317	596	14 %
Niederösterreich	91.275	266	16.935	2.292	14 %
Oberösterreich	48.354	4	21.221	35	0 %
Salzburg	27.566	141	3.958	437	11 %
Steiermark	40.116	114	15.680	1.459	9 %
Tirol	43.994	32	8.692	384	4 %
Vorarlberg	8.797	524	4.684	986	21 %
Wien	17	3	7.209	1.959	27 %
Österreich	320.761	1.351	87.152	9.116	10 %

Sichere Fußverkehrsinfrastruktur

Als „sicheres Fußverkehrsnetz“ werden folgende Infrastrukturtypen zusammengefasst:

- Fußgängerzonen
- Wohnstraßen
- Begegnungszonen
- Bauliche Fußwege
- Gemischte Geh- und Radwege
- Straßen mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 20 Kilometer pro Stunde

Die folgende Tabelle zeigt die Länge der österreichischen Fußverkehrsinfrastruktur in Kilometern, aufgeschlüsselt nach Bundesland. Die Werte wurden hierarchisch gefiltert, das heißt, jeder Kilometer wurde nur der hierarchisch höchsten Kategorie zugewiesen. Eine Mehrfachzuordnung ist somit ausgeschlossen. [3]

Tabelle 4: Sicheres Fußverkehrsnetz nach Bundesländern (Stand GIP 09/2025), Länge in Kilometern (km)

Verkehrsfläche (in km)	Burgen- land	Kärnten	NÖ	OÖ	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg	Wien	Österreich
Fußgängerzonen	1	6	13	6	10	7	12	7	13	75
Wohnstraße	30	20	106	24	10	2	43	8	45	287
Begegnungszone	2	2	12	4	1	0	8	8	6	43
gemeinsamer Geh- & Radweg	127	680	1.810	1.368	1.045	1.325	531	533	137	7.555
Gehweg	120	554	6.813	3.329	176	837	1.445	1.220	4.692	19.187
≤ 20 km/h	15	2	33	0	7	11	11	1	4	86
Summen	320	1.301	9.015	4.796	1.410	2.227	2.067	1.848	4.961	27.944

Das Straßen- und Wegenetz mit Zu-Fuß-Geh-Erlaubnis auf Basis der GIP in Österreich umfasst derzeit 397.216 Kilometer. Davon gelten aktuell 27.944 Kilometer als sichere Fußverkehrsinfrastruktur – das entspricht einem Anteil von 7%. Mit 19.187 Kilometern bilden bauliche Fußwege den Großteil des sicheren Fußverkehrsnetzes. Gemischte Geh- und Radwege umfassen 7.555 Kilometer. Die höchste Dichte findet sich in den Ballungszentren der Landeshauptstädte sowie entlang der Flüsse Donau, Inn und Mur. [3]

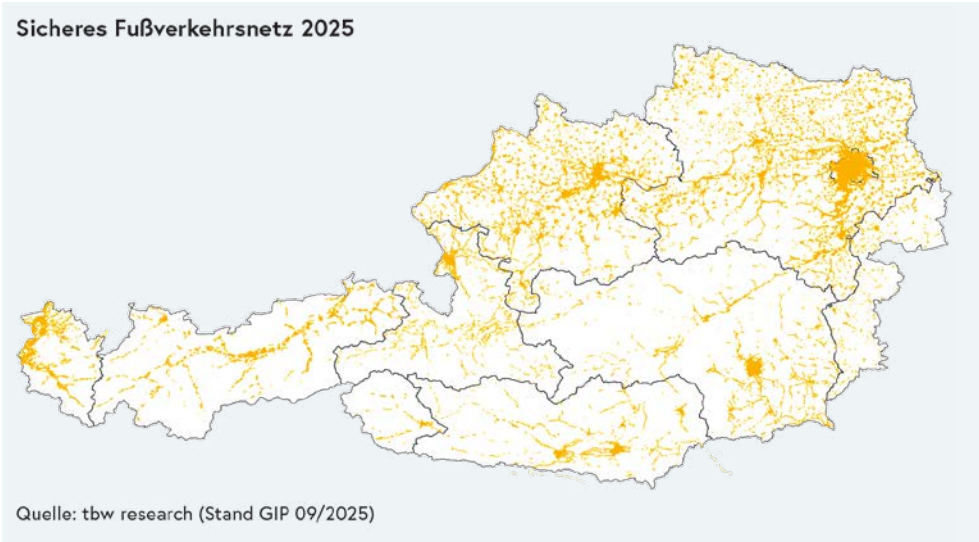


Abbildung 46 : Darstellung des sicheren Fußverkehrsnetzes in Österreich.

Sichere Radinfrastruktur

Als „sicheres Radverkehrsnetz“ werden folgende Infrastrukturtypen zusammengefasst:

- Bauliche Radwege
- Radwege ohne Benützungspflicht
- Getrennte Geh- und Radwege mit und ohne Benützungspflicht
- Gemischte Geh- und Radwege mit und ohne Benützungspflicht
- Fahrradstraßen
- Radfahrstreifen
- Radfahrerüberfahrten
- Mehrzweckstreifen
- Wohnstraßen
- Begegnungszonen
- Fußgängerzonen mit Radfahrerlaubnis
- Radfahren gegen die Einbahn mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde
- Straßen mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde
- Straßen mit einem generellen Fahrverbot mit Ausnahmen für Fahrräder im Ortsgebiet mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde

Neben dem sicheren Radverkehrsnetz gibt es ein umfangreiches Infrastrukturnetz, das für den Radverkehr freigegeben ist. Beispiele hierfür sind Fahrbahnen von Landesstraßen im Freiland. Aufgrund der hohen Geschwindigkeitsdifferenz ist ein sicheres Radfahren für Kinder dort jedoch nicht möglich. [3]

Die folgende Tabelle zeigt die Länge der österreichischen Radinfrastruktur in Kilometern, aufgeschlüsselt nach Bundesland. Die Werte wurden hierarchisch gefiltert, das heißt, jeder Kilometer wurde nur der hierarchisch höchsten Kategorie zugewiesen. Eine Mehrfachzuordnung ist somit ausgeschlossen.

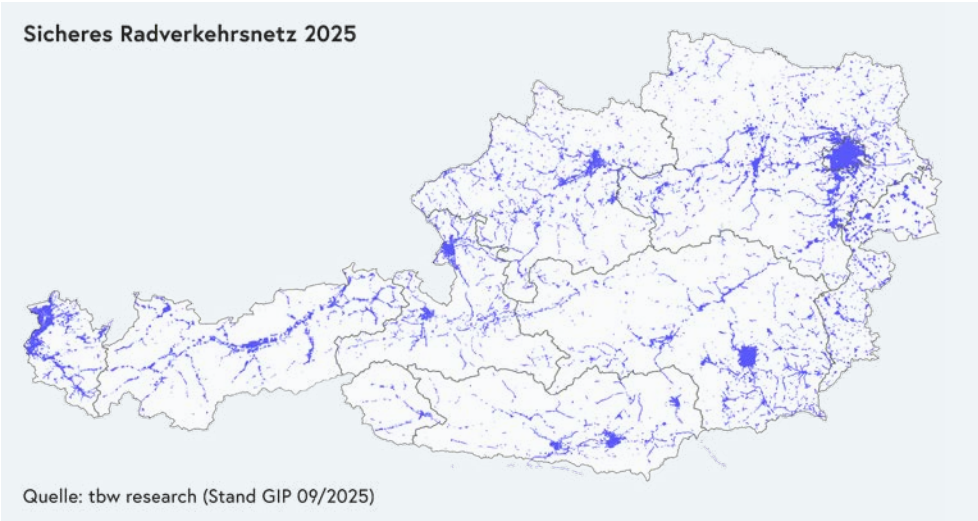
Tabelle 5: Länge der österreichischen Radinfrastruktur nach Netzelement in Kilometern nach Bundesländern

Verkehrsfläche (in km)	Burgen- land	Kärnten	NÖ	OÖ	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg	Wien	Österreich
Radweg	69	6	87	118	35	38	35	7	186	581
Getrennter Geh- und Radweg	6	27	44	10	12	1	3	0	43	146
Gemeinsamer Geh- und Radweg	127	680	1.810	1.368	1.045	1.325	531	533	137	7.555
Fahrradstraße	14	10	33	5	5	2	1	34	13	117
Radfahrstreifen	1	1	20	12	25	13	7	66	27	172
Mehrzweckstreifen	18	15	44	41	28	6	26	45	74	298
Radüberfahrt	0	1	0	1	0	5	1	0	1	8
Begegnungszone	2	2	12	4	1	0	8	8	6	43
Wohnstraße	30	20	106	24	10	2	43	8	45	287
≤ 30 km/h	939	587	2.205	6	504	1.475	341	1.405	1.390	8.851
Fußgängerzone ausg. Fahrrad	1	6	13	6	10	7	12	7	13	75
Fahrverbot ausg. Fahrrad ≤ 50 km/h	26	15	137	248	104	109	807	157	251	1.855
Summen	1.235	1.381	4.525	1.843	1.790	3.012	1.815	2.274	2.552	20.428

Das Straßennetz mit Radfahrerlaubnis auf Basis der GIP in Österreich umfasst derzeit 212.599 Kilometer. Davon gelten aktuell 20.428 Kilometer als sicheres Radverkehrsnetz. Dies entspricht einem Anteil von 9,6 %. Mit 8.851 Kilometern entfällt der größte Anteil des sicheren Radverkehrsnetzes auf Straßen mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h. Dicht dahinter folgen gemischte Geh- und Radwege mit 7.555 Kilometern. [3]

Ähnlich wie bei der Fußverkehrsinfrastruktur weist das sichere Radverkehrsnetz die höchste Dichte in den Ballungszentren der Landeshauptstädte sowie entlang der Flüsse Donau, Inn und Mur auf. [3]

Abbildung 47: Sicheres Radverkehrsnetz in Österreich



Bike&Ride-Erreichbarkeitsklassen

Die Bike&Ride-Erreichbarkeitsklassen werden auf Basis des „sicheren Radverkehrsnetzes“ berechnet. Sie zeigen an, wie gut die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs mit dem Fahrrad oder E-Fahrrad erreichbar sind und welche Qualität sie in Bezug auf Verkehrsmittelangebot, Netzdichte und Intervallhäufigkeit aufweisen. Die Klassifizierung orientiert sich an den bestehenden ÖV-Güteklassen (A bis F), welche die Versorgungsqualität des Öffentlichen Verkehrs abbilden, und wird mit der Kategorie „Distanz“ kombiniert. Für E-Fahrräder gelten ÖV-Haltestellen innerhalb eines Radius von bis zu 3,6 Kilometern als erreichbar. [3]

In Wien können 99 % der Bevölkerung die nächstgelegene ÖV-Haltestelle mit dem E-Fahrrad erreichen. In Vorarlberg trifft dies auf rund 89 % zu. Den niedrigsten Anteil weist Oberösterreich auf: Dort erreichen 41 % der Menschen die nächste ÖV-Haltestelle mit dem E-Fahrrad. [3]

Tabelle 6: Personen mit Hauptwohnsitz nach Bundesland und Bike&Ride-Erreichbarkeitsklassen E-Fahrrad bis 3,6 Kilometer

2025	A	B	C	D	E	F	Summe A-F	Be- völkerung	Anteil an der Bevölkerung
Bgld	9.272	28.062	27.529	26.132	19.003	31.542	141.540	301.953	46,9 %
Ktn	115.353	13.259	24.292	33.636	25.638	27.055	239.233	569.773	42,0 %
NÖ	216.243	116.364	109.759	107.143	137.130	102.651	789.290	1.723.711	45,8 %
OÖ	142.771	97.065	70.368	122.152	130.867	65.551	628.774	1.530.412	41,1 %
Sbg	150.101	40.262	37.495	56.694	44.028	28.568	357.148	571.396	62,5 %
Stmk	272.157	60.490	43.616	83.116	68.031	54.838	582.248	1.269.779	45,9 %
T	119.397	36.793	44.141	89.780	105.037	78.717	473.865	775.970	61,1 %
Vbg	168.071	9.489	91.548	45.655	32.061	19.840	366.664	409.973	89,4 %
Wien	1.963.771	26.616	9.830	2.961	845	1	2.004.024	2.005.783	99,9 %
Ö	3.157.136	428.400	458.578	567.269	562.640	408.763	5.582.786	9.158.750	61,0 %

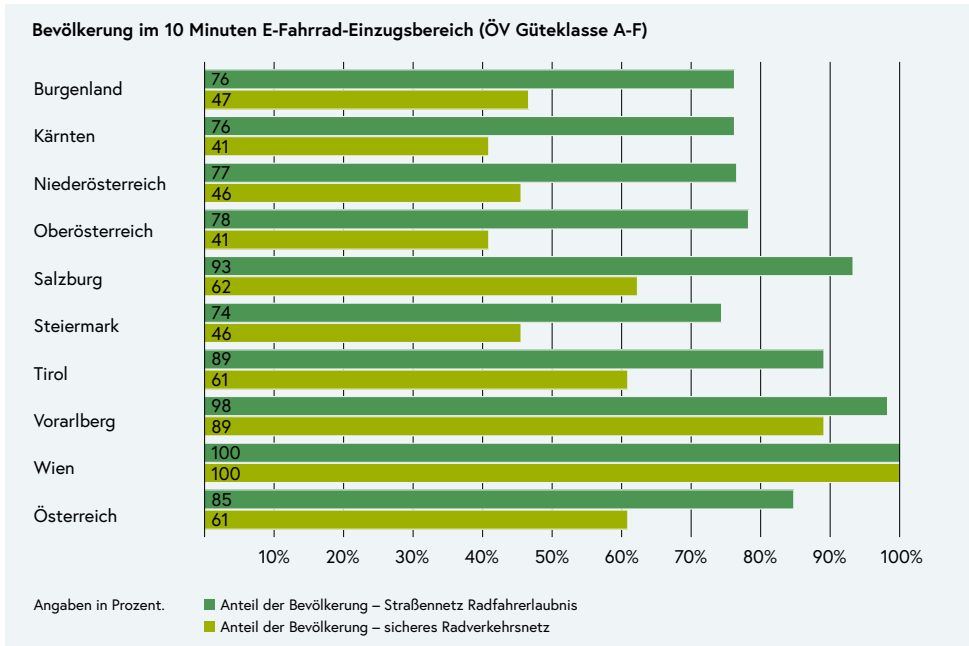


Abbildung 48: Bevölkerung im Fahrrad-Einzugsbereich von 10 Minuten (Haltestellen der ÖV-Güteklassen A-F)

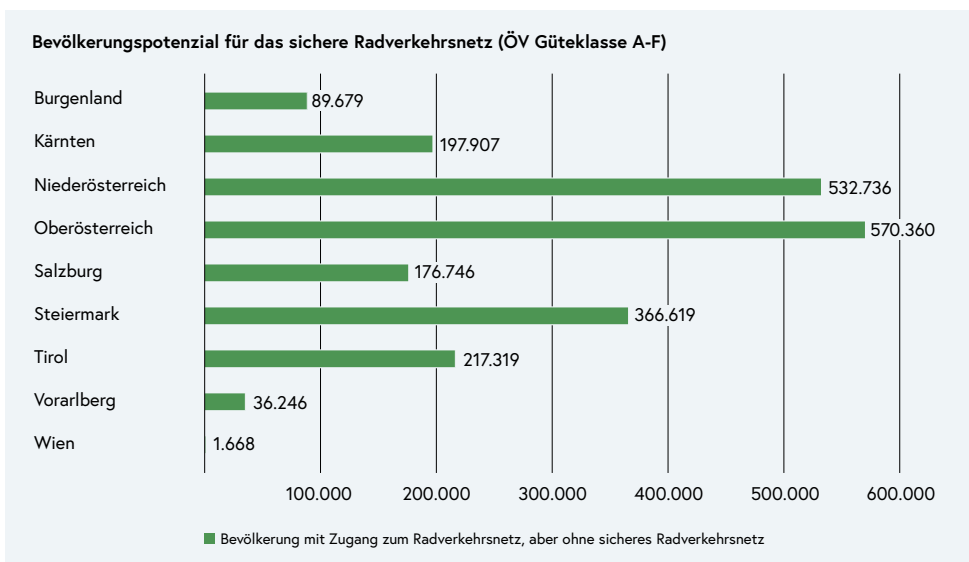


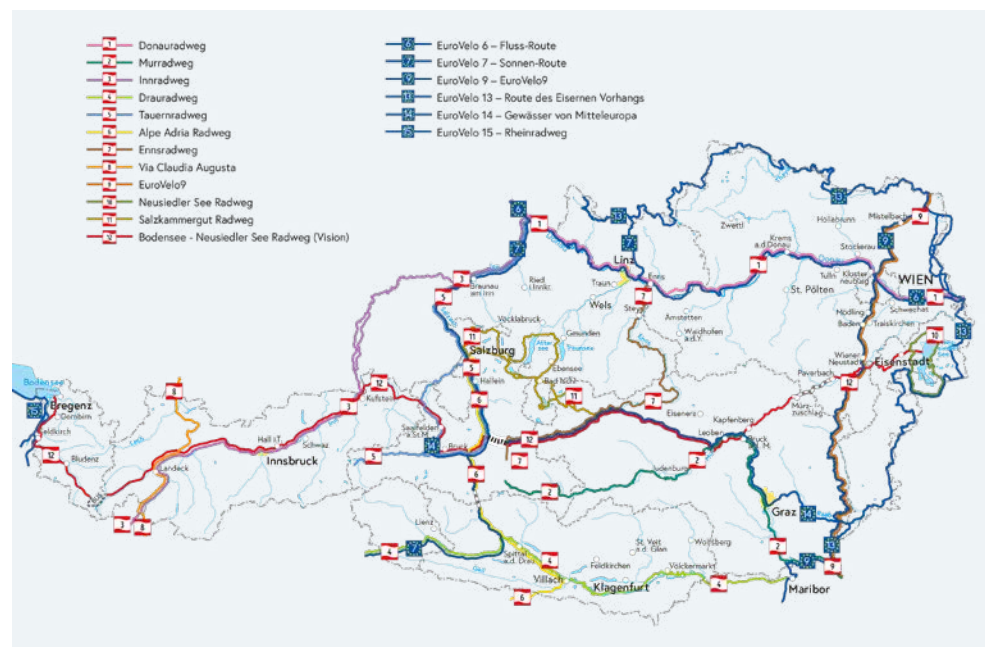
Abbildung 49: Bevölkerungspotenzial für das sichere Radverkehrsnetz (ÖV Güteklasse A-F)

Fernradwege: EuroVelo- und Österreich-Radrouten

Die zwölf österreichischen Radrouten sowie die fünf durch Österreich führenden EuroVelo-Routen erschließen das gesamte Bundesgebiet – sowohl für das touristische Langstreckenradfahren als auch für Tagesausflüge. Insgesamt führen rund 2.350 Kilometer an EuroVelo-Fernradwegen durch Österreich.

Auf der EuroVelo 15 (Rheinradweg) wurde im Juli 2025 eine wesentliche Erweiterung umgesetzt. Das Land Vorarlberg ergänzte die Strecke um rund 35 Kilometer als Alternative zur bisherigen Führung durch die Schweiz. Die neue Route beginnt am Egelsee an der Grenze zwischen Liechtenstein und Österreich, verläuft durch die historische Altstadt von Feldkirch, folgt der Ill und dem Rhein, führt durch das Naturgebiet „Alter Rhein“ in Lustenau und endet beim Bruggerloch in Höchst. [4]

Abbildung 50: Österreichische Radroutenkarte 2025



Literaturverzeichnis

- [1] Statistik Austria, 2026: Getötete 2022 bis 2025 nach Verkehrsart und die weitere beteiligte Verkehrsart (bei zwei Beteiligten). Unveröffentlicht.
- [2] Verband der Sportartikelerzeuger und Sportfachhändler Österreichs (VSSÖ), 2025: Factbox zur österreichischen Fahrradindustrie 2025. Wien. vssoe.at/fileadmin/user_upload/vsso_pa_fahrradmarktzahlen_2025_26-03-31_FINAL.pdf; letzter Zugriff 08.06.2026.
- [3] tbw research GesmbH, 2026: Sicheres Radnetz, sicheres Fußverkehrsnetz und Bike&Ride-Erreichbarkeit. Wien. bmim.gv.at/dam/jcr:fefe82de-7475-429c-9db9-e99d76d00723/bike-and-ride_bericht_2025.pdf; letzter Zugriff 08.06.2026.
- [4] Nationale EuroVelo Koordinationsstelle (NECC), 2026: EuroVelo: Radrouten durch Europa. Wien. klimaaktivmobil.at/gemeinden/mobilitaet/radverkehr/necc-nationale-eurovelo-koordinationsstelle; letzter Zugriff 08.06.2026.

Anhang

Befragung zu Aktiver Mobilität in Österreich – Allgemein

Frage	Antwortmöglichkeit
In welchem Bundesland wohnen Sie?	Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol, Vorarlberg, Wien
Bitte geben Sie die Postleitzahl Ihres Wohnortes an.	[Postleitzahl]
Bitte geben Sie ihr Geschlecht an.	Männlich, Weiblich, Divers
Wie alt sind Sie?	16 bis 29 Jahre, 30 bis 39 Jahre, 40 bis 49 Jahre, 50 bis 59 Jahre, 60 Jahre und älter
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?	1 Person, 2 Personen, 3 Personen, 4 Personen, 5 Personen, 6 Personen, Mehr als 7 Personen
Was ist Ihre höchste abgeschlossene Ausbildung?	Kein Pflichtschulabschluss, Pflichtschule, Lehrabschluss (Berufsschule), Fach-/Handelschule (ohne Matura), Matura, Fachhochschule oder Universität, Keine Angabe
Sind Sie berufstätig?	Berufstätig (Vollzeit), Berufstätig (Teilzeit), In Ausbildung/Studium/Schule, Nein, Keine Angabe
Wie weit ist Ihre (Haupt-)Arbeitsstätte beziehungsweise Ausbildungsstätte von Ihrem Wohnort etwa entfernt?	0 bis 2 km, 2 bis 5 km, 5 bis 10 km, 10 bis 20 km, Über 20 km, Weiß nicht oder keine Angabe
Wie viele fahrtaugliche Fahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?	Ja (eins), Ja (zwei), Ja (drei), Ja (vier), Ja (mehr als vier), Nein (kein fahrtaugliches Fahrrad), Nein (kein Besitz)
Besitzen Sie eine Jahreskarte für öffentliche Verkehrsmittel?	Ja, Nein
Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?	Ja, Nein
Gibt es in Ihrem Haushalt einen Pkw?	Ja (zwei), Ja (drei), Ja (vier), Ja (mehr als vier), Nein
Wie oft gehen Sie mindestens fünf Minuten am Stück zu Fuß?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Weiß nicht oder keine Angabe
Wie viele Minuten gehen Sie an einem normalen Werktag zu Fuß?	[Minuten]
Verglichen mit vor zwei Jahren: Wie oft gehen Sie zu Fuß?	Gleich oft, Etwas seltener, Viel seltener, Etwas öfter, Viel öfter, Gehe nicht (mehr) zu Fuß

Frage	Antwortmöglichkeit
Warum gehen Sie nicht zu Fuß?	Ich muss etwas transportieren, Das Wetter ist oft ungünstig, Die Distanzen sind zu weit, Es gibt zu wenige gut ausgebaute Wege, Die Querungsmöglichkeiten sind schlecht, Es gibt zu viel Verkehr, Ich finde es zu gefährlich, Ich finde es zu anstrengend, Ich bin körperlich nicht in der Lage
Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie
Wie viele Minuten fahren Sie an einem normalen Werktag (in einer normalen Woche) mit dem Fahrrad?	[Minuten]
Verglichen mit vor zwei Jahren: Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad?	Gleich oft, Etwas seltener, Viel seltener, Etwas öfter, Viel öfter, Fahre nicht (mehr) mit dem Fahrrad
Warum fahren Sie nicht mit dem Fahrrad?	Ich kann nicht Rad fahren, Ich besitze kein fahrtüchtiges Fahrrad, Ich muss etwas transportieren, Das Wetter ist oft ungünstig, Die Distanzen sind zu weit, Es gibt zu wenige gut ausgebaute Wege, Die Querungsmöglichkeiten sind schlecht, Es gibt zu viel Verkehr, Ich finde es zu gefährlich, Ich finde es zu anstrengend, Ich bin körperlich nicht in der Lage
Gibt es in Ihrem Haushalt eines der folgenden Fahrzeuge?	Tretroller; E-Roller; Hoverboard; Skateboard; Anderes, und zwar ...; Nein; Keine Angabe
Wie oft fahren Sie mit dem Tretroller, E-Roller, Hoverboard, Skateboard oder mit Ähnlichem?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Weiß nicht oder keine Angabe
Wie häufig legen Sie Wege mit dem Öffentlichen Verkehr zurück?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Weiß nicht oder keine Angabe
Wie weit ist die nächste Bus-, Bahn-, Straßenbahn-, U-Bahn-Haltestelle von Ihrem Wohnort entfernt?	0 bis 1 km, 1 bis 3 km, 3 bis 5 km, 5 bis 10 km, über 10 km
Wie häufig kombinieren Sie einen Fußweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf einem Weg?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Weiß nicht oder keine Angabe
Wie häufig kombinieren Sie das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf einem Weg?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Weiß nicht oder keine Angabe
Wie häufig kombinieren Sie den Tretroller, E-Roller, das Hoverboard, Skateboard oder Ähnliches mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf einem Weg?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Weiß nicht oder keine Angabe
Wie viele Kinder unter 16 Jahren leben in Ihrem Haushalt?	1 Kind, 2 Kinder, 3 Kinder, 4 Kinder, 5 Kinder oder mehr, Keine Kinder, Keine Angabe
Wie alt ist Ihr Kind/sind Ihre Kinder?	[Alter]
Verfügen Sie über folgende Kindertransportmöglichkeiten für Ihr Fahrrad?	Kindersitz, Kinderanhänger, Transportrad („Lastenrad“)

Frage	Antwortmöglichkeit
Legt Ihr Kind im Alter von [...] den Weg in den Kindergarten, in die Schule oder zur Ausbildungsstätte allein oder in Begleitung zurück?	Allein, Mit Elternteil, Mit anderen Erwachsenen, Mit Geschwistern, Mit anderen Kindern, Nie, Keine Angabe
Wie oft geht Ihr Kind im Alter von [...] zu Fuß in den Kindergarten, in die Schule oder zur Ausbildungsstätte?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Keine Angabe
Wie oft fährt Ihr Kind im Alter von [...] in den Kindergarten, in die Schule oder zur Ausbildungsstätte selbst mit dem Fahrrad?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Keine Angabe
Wie oft fährt Ihr Kind im Alter von [...] in den Kindergarten, in die Schule oder zur Ausbildungsstätte selbst mit dem Roller oder Ähnlichem?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Keine Angabe
Wie oft fährt Ihr Kind im Alter von [...] in den Kindergarten, in die Schule oder zur Ausbildungsstätte am Fahrrad mit (Kindersitz, Anhänger, Transportrad)?	(Fast) täglich, Mehrmals pro Woche, Mehrmals pro Monat, Seltener, Nie, Keine Angabe

Befragung zu Aktiver Mobilität in Österreich – Zu-Fuß-Gehen

Frage	Antwortmöglichkeit
Gehen Sie gerne zu Fuß (länger als fünf Minuten)?	Ja, Eher ja, Eher nein, Nein
Gehen Sie auch bei Kälte zu Fuß?	Ja, Nein, Keine Angabe
Gehen Sie auch bei Regen zu Fuß?	Ja, Nein, Keine Angabe
Gehen Sie auch bei Schneefall zu Fuß?	Ja, Nein, Keine Angabe
Welche Wege legen Sie zumindest gelegentlich zu Fuß zurück, die länger als fünf Minuten dauern?	Wege zur Ausbildung oder zur Arbeit, Zum Einkaufen, Für Erledigungen, Um jemanden oder etwas abzuholen/zu bringen, Für dienstliche Wege, Zu Freizeitaktivitäten, Keine Angabe
Hatten Sie schon einmal einen schweren Unfall beim Zu-Fuß-Gehen?	Mehrfachantwort möglich: Ja, ich bin gestürzt; Ja, mit einem Auto; Ja, mit einem oder einer anderen Verkehrsteilnehmer:in; Nein
Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu:	[Zustimmung 1-5]
Ich gehe zu Fuß, um das Klima zu schützen.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich gehe zu Fuß, weil ich so unabhängig und flexibel bin.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich gehe zu Fuß, da ich so schnell meine Ziele erreichen kann.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich gehe zu Fuß, da es kostengünstig ist.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich gehe zu Fuß, um fit und gesund zu bleiben.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich bin mit der Verfügbarkeit und Qualität der Gehwege zufrieden.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Die Situation fürs Zu-Fuß-Gehen in meiner Gemeinde beziehungsweise in meinem Bezirk hat sich in den letzten zwei Jahren verbessert.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich würde häufiger zu Fuß gehen und andere Wege wählen, wenn die Anzahl und Qualität der Gehwege verbessert würden.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich fühle mich hinsichtlich der Verkehrssicherheit beim Zu-Fuß-Gehen sicher.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich würde mich sicherer fühlen, wenn Kraftfahrzeuge (Autos, Lastwagen, Motorräder ...) langsamer fahren würden.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich fühle mich auf gemischten Geh- und Radwegen sicher.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe

Frage	Antwortmöglichkeit
Öffentlicher Verkehr und Zu-Fuß-Gehen lassen sich gut verbinden.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe

Befragung zu Aktiver Mobilität in Österreich – Radfahren

Frage	Antwortmöglichkeit
Fahren Sie gerne Fahrrad?	Ja, Eher ja, Eher nein, Nein
Fahren Sie auch bei Kälte mit dem Fahrrad?	Ja, Nein, Keine Angabe
Fahren Sie auch bei Regen mit dem Fahrrad?	Ja, Nein, Keine Angabe
Fahren Sie auch bei Schneefall mit dem Fahrrad?	Ja, Nein, Keine Angabe
Welche Wege legen Sie zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad zurück?	Wege zur Ausbildung oder zur Arbeit, Zum Einkaufen, Für Erledigungen, Um jemanden oder etwas abzuholen/zu bringen, Für dienstliche Wege, Zu Freizeitaktivitäten, Keine Angabe
Welche Fahrräder stehen Ihnen zur Verfügung?	Mehrfachantwort möglich: E-Fahrrad, Alltagsrad, Transportrad, Faltrad, Rennrad, Gravelbike, Mountainbike, Kinderfahrrad/-roller, Anderes Fahrrad, Weiß nicht oder keine Angabe
Wie oft sind Sie schon mit einem E-Fahrrad gefahren?	Mehrmals; Einmal; Nein, noch nicht gefahren, kenne ich nicht; Nein, noch nicht gefahren, würde ich aber gerne; Nein, noch nicht gefahren, interessiert mich nicht; Keine Angabe
Hat sich Ihre Fahrradnutzung durch das E-Fahrrad verändert?	Mehrfachantwort möglich: Fahre längere Strecken, Fahre häufiger, Radfahrten haben sich nicht verändert, Fahre weniger, Keine Angabe
Sind Sie schon einmal mit einem Transportrad gefahren?	Mehrmals; Einmal; Nein, noch nicht gefahren, kenne ich nicht; Nein, noch nicht gefahren, würde ich aber gerne; Nein, noch nicht gefahren, interessiert mich nicht; Keine Angabe
Nutzen Sie Bikesharing?	Ja (regelmäßig), Ja (selten), Nein (will ich nicht), Nein (kenne ich nicht), Nein (es gibt kein Angebot in meiner Nähe), Keine Angabe
Verwenden Sie einen Fahrradhelm?	(Fast) immer, Manchmal, (Fast) nie, Keine Angabe
Verwenden Sie einen Fahrradkorb oder eine Fahrradtasche?	(Fast) immer, Manchmal, (Fast) nie, Keine Angabe
Wann haben Sie sich zuletzt ein Fahrrad gekauft?	Dieses Jahr (2025), Letztes Jahr (2024), In den letzten fünf Jahren, Länger her, Noch nie
Welches Fahrrad würden Sie am ehesten kaufen?	E-Fahrrad, Alltagsrad, Transportrad, Faltrad, Rennrad, Gravelbike, Mountainbike, Anderes Fahrrad, Weiß nicht, Keine Angabe
Wurde Ihnen schon einmal ein Fahrrad gestohlen oder beschädigt?	Ja (einmal), Ja (mehrmals), Nein, Keine Angabe

Frage	Antwortmöglichkeit
Hatten Sie schon einmal einen schweren Unfall mit dem Fahrrad?	Mehrfachantwort möglich: Ja, ich bin gestürzt; Ja, mit einem Auto; Ja, mit einem oder einer anderen Verkehrsteilnehmer:in; Nein
Haben Sie schon einmal an einer Kampagne zum Radfahren (zum Beispiel „Österreich radelt“ oder Bundeslandinitiativen) teilgenommen?	Oft, Einmal, Nein, Keine Angabe
Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	[Zustimmung 1-5]
Ich fahre Fahrrad, um das Klima zu schützen.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich fahre Fahrrad, weil ich so unabhängig und flexibel bin.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich fahre Fahrrad, da ich so schnell meine Ziele erreichen kann.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich fahre Fahrrad, da es kostengünstig ist.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich fahre Fahrrad, um fit und gesund zu bleiben.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich bin mit der Verfügbarkeit und Qualität der Radwege, Radstreifen, Fahrradstraßen und so weiter zufrieden.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Die Bedingungen fürs Radfahren in meiner Gemeinde sind gut.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Die Bedingungen fürs Radfahren zwischen meiner Gemeinde und den Nachbargemeinden sind gut.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Die Situation für Radfahrer:innen in meiner Gemeinde/meinem Bezirk hat sich in den letzten zwei Jahren verbessert.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich würde häufiger mit dem Fahrrad fahren und andere Wege wählen, wenn die Anzahl und Qualität der Radwege, Radstreifen, Fahrradstraßen und so weiter verbessert würden.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich fühle mich hinsichtlich der Verkehrssicherheit beim Radfahren sicher.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich würde mich sicherer fühlen, wenn Kraftfahrzeuge (Autos, Lastwagen, Motorräder ...) langsamer fahren würden.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Öffentlicher Verkehr und Radfahren lassen sich gut verbinden.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich kann mein Fahrrad zu Hause sicher abstellen.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich kann mein Fahrrad am Arbeits- oder Ausbildungsplatz sicher abstellen.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe
Ich kann mein Fahrrad im öffentlichen Raum (Supermarkt, Bahnhof ...) sicher abstellen.	1: Stimme sehr zu, 5: Stimme überhaupt nicht zu, Weiß nicht/keine Angabe

Kontakt klimaaktiv mobil

Strategische Steuerung klimaaktiv mobil

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Abteilung II/6, Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement
II6@bmimi.gv.at

Operatives Dachmanagement klimaaktiv mobil

Österreichische Energieagentur
+43 1 586 15 24
info@klimaaktivmobil.at
klimaaktivmobil.at

Fußverkehrscoordination

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Abteilung II/6, Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement
Bernhard Kalteis
bernhard.kalteis@bmimi.gv.at

Radverkehrscoordination

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Abteilung II/6, Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement
Martin Eder
martin.eder@bmimi.gv.at

Aktive Mobilität

Österreichische Energieagentur
Kathrin Chiu, Theresia Homola
aktivemobilitaet@klimaaktivmobil.at
klimaaktivmobil.at/radfahren

