

Masterplan Radfahren 2030

Zwischenevaluierung und Neuausrichtung bis 2030
Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030



Masterplan Radfahren 2030

Zwischenevaluierung und Neuausrichtung bis 2030
Ein Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Wien, 2024

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
(BMK), Radetzkystraße 2, 1030 Wien, +43 (0) 800 21 53 59

Autoren: Stefan Lambert, Willy Raimund (Umweltbundesamt)

Lektorat: Elisabeth Klocker (Österreichische Energieagentur)

Fotonachweis: Adobe Stock, Michael (Coverbild; dieses Bild wurde mit einem
KI-System generiert), Cajetan Perwein (Portrait BM Leonore Gewessler)

Wien, 2024

Vorwort

Egal ob in der Stadt, in der Gemeinde oder am Land: Radfahren hält fit und gesund, macht Spaß und ist noch dazu eine besonders klimaschonende Art, mobil zu sein. Im Verkehr liegen die großen Hebel für mehr Klimaschutz in Österreich. Gerade angesichts der Klimakrise, der Abhängigkeit von fossilen Ressourcen und zunehmend versiegelter Böden ist es wichtiger denn je, auf klimafreundliche, gesundheitsfördernde und ressourcenschonende Mobilität zu setzen. Dem Radfahren kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Es schützt das Klima, spart Platz und fördert die Gesundheit. Wer kurze Wege oft mit dem Fahrrad zurücklegt, bleibt fit, ist flexibel unterwegs und schont sowohl die Umwelt als auch die Geldbörse. Darüber hinaus fließt jeder Euro, der in einen Radweg investiert wird, in die lokale Wirtschaft.

Starke Impulse für den Radverkehr zu setzen ist mir ein großes Anliegen. Deshalb hat die Bundesregierung das Budget für Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement im Klimaschutzministerium 2024 auf 108 Mio. Euro pro Jahr vervielfacht – das ist 25-mal so viel wie noch 2019.

Darauf bauen wir eine starke Fahrradoffensive auf. Sie reicht von der Förderung von Radinfrastruktur über Bewusstseinsbildung, Beratung für Gemeinden, Betriebe und andere Zielgruppen bis hin zu attraktiven Förderungen zum Beispiel für Transportfahrräder. Mir ist besonders wichtig, die Kräfte der Gemeinden, Länder und des Bundes zu bündeln, damit wir gemeinsam den ambitionierten Masterplan Radfahren und das Ziel eines Radverkehrsanteils von 13 Prozent rasch und effektiv umsetzen können.



Bundesministerin
Leonore Gewessler

Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Der Mobilitätsmasterplan 2030 ist der neue Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor und gibt den strategischen Überbau für die Verkehrspolitik der nächsten Jahre vor. Im Personenverkehr wird im Mobilitätsmasterplan 2030 unter anderem das Ziel gesetzt, Formen der Aktiven Mobilität und deren Kombination mit dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zu fördern und zu stärken. Für die Mobilitäts- und Energiewende stellen die Formen der Aktiven Mobilität als emissionsfreie und gesundheitsfördernde Mobilitätsformen – insbesondere auch der Radverkehr – eine wichtige Grundlage für die Transformation zu einem klimaverträglichen, zukunftsfähigen, sicheren und gesunden Mobilitätssystem dar. Daher listet die vorliegende Zwischenevaluierung und Fortschreibung des Masterplans Radfahren den Status quo im Radverkehr, Umsetzungsschwerpunkte und Maßnahmen auf, die das Erreichen eines Radverkehrsanteils von 13 % in Österreich bis zum Jahr 2030 ermöglichen sollen. Der Masterplan Radfahren ergänzt eine Reihe weiterer Umsetzungsstrategien (Masterpläne, Aktionspläne, Sofortprogramme), wie beispielsweise den Masterplan Gehen, den Masterplan Kinder- und Jugendmobilität, den Masterplan Güterverkehr oder den Aktionsplan zur Digitalen Transformation in der Mobilität.

Die Umsetzung beziehungsweise das Monitoring der Zielerreichung des Mobilitätsmasterplans 2030 wird auf zwei Ebenen bewertet. Die erste Ebene des Monitorings wird jährlich im Rahmen des sogenannten Now-Cast-Berichts mit einer ersten Abschätzung der Treibhausgasemissionen für das vorangegangene Jahr erfolgen. Mit dem Zusatzkapitel im Now-Cast-Bericht wird diese Abschätzung nun durch den Bericht über die Zielerreichung des Mobilitätsmasterplans 2030 erweitert. Hierfür werden jährlich relevante und aussagekräftige Indikatoren für den Verkehrssektor zusammengestellt und laufend erweitert. Die zweite Ebene des Monitorings betrifft die jeweiligen Fachstrategien beziehungsweise Masterpläne. Die Umsetzung des Masterplans Radfahren 2030 wird in der Bund-Länder-Gemeinden-Arbeitsgruppe Radfahren koordiniert und begleitet. Eine Evaluierung des Umsetzungsstandes ist für spätestens 2030 geplant.

Inhalt

Vorwort	3
Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030	5
1 Kontext und Ziele	8
1.1 Masterplan Radfahren.....	8
1.2 Entwicklung des Radverkehrs in Österreich.....	9
1.3 Warum Radverkehr wichtig ist – Klima, Gesundheit, Wirtschaft.....	11
1.4 Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs: Gemeinsame Offensive von Bund, Ländern und Gemeinden.....	12
2 Zwischenevaluierung	14
2.1 Stakeholderumfrage.....	14
2.2 Report Aktive Mobilität 2022.....	16
2.3 Zielnetz – Ergebnisse der Studie Investitionsbedarf Radverkehr.....	17
2.4 Bicycle Policy Audit (BYPAD) auf nationaler Ebene	18
3 Umsetzungen und Erfolge seit 2015	21
3.1 Bund.....	21
3.2 Länder, Städte & Gemeinden.....	26
4 Schwerpunkte und Maßnahmen bis 2030	36
4.1 Radverkehrsoffensive des Bundes (klimaaktiv mobil).....	36
4.2 Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen.....	40
4.3 Informationssysteme und Bewusstseinsbildung.....	51
4.4 Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.....	56
4.5 Wirtschaftsfaktor Radfahren.....	60
4.6 Gesundheitsfaktor Radfahren.....	67
5 Radfahren 2040	70
Literatur und Quellen	71

1 Kontext und Ziele

1.1 Masterplan Radfahren

Mit dem Masterplan Radfahren 2006 als nationale Radverkehrsstrategie wurde eine neue Radverkehrsoffensive in Österreich gestartet und 2011 mit neuen Schwerpunktsetzungen zwischenevaluiert. Mit dem Masterplan Radfahren 2015–2025 wurde die zweite nationale Radverkehrsstrategie mit erweiterten Themenschwerpunkten (20 Maßnahmen in sechs Handlungsfeldern) formuliert. Trotz der bisherigen Erfolge in der Radverkehrsförderung ist ausreichend Potenzial zur Weiterentwicklung vorhanden. Die vorliegende Zwischen-

Abbildung 1: Der Masterplan Radfahren seit 2006. Quelle: klimaaktiv mobil. Foto: iStock (Nirunya Juntoomma)



evaluierung erweitert den Umsetzungshorizont des Masterplans Radfahren auf 2030 und passt die bestehenden Maßnahmen an aktuelle Herausforderungen an. Anschließend an eine Darstellung des Status quo zum Radverkehr in Österreich und einer Erläuterung der Umsetzungsschwerpunkte und der bisherigen Erfolge werden aktuelle Entwicklungen und Erwartungen sowie Herausforderungen und Ziele beschrieben, gefolgt vom aktualisierten Maßnahmenkapitel mit folgenden Schwerpunkten:

- **Radverkehrsoffensive des Bundes (klimaaktiv mobil):** Die Förderoffensive Radverkehr wird fortgeführt und ausgeweitet. Die Bundesradverkehrskoordination sichert die Beratung, Förderung und Bewusstseinsbildung auf allen Ebenen.
- **Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen:** Radfahrfreundliche Raum- und Siedlungsstrukturen, der Ausbau der Radinfrastruktur, radfahrfreundliche gesetzliche und strategische Rahmenbedingungen fördern den Radverkehr.

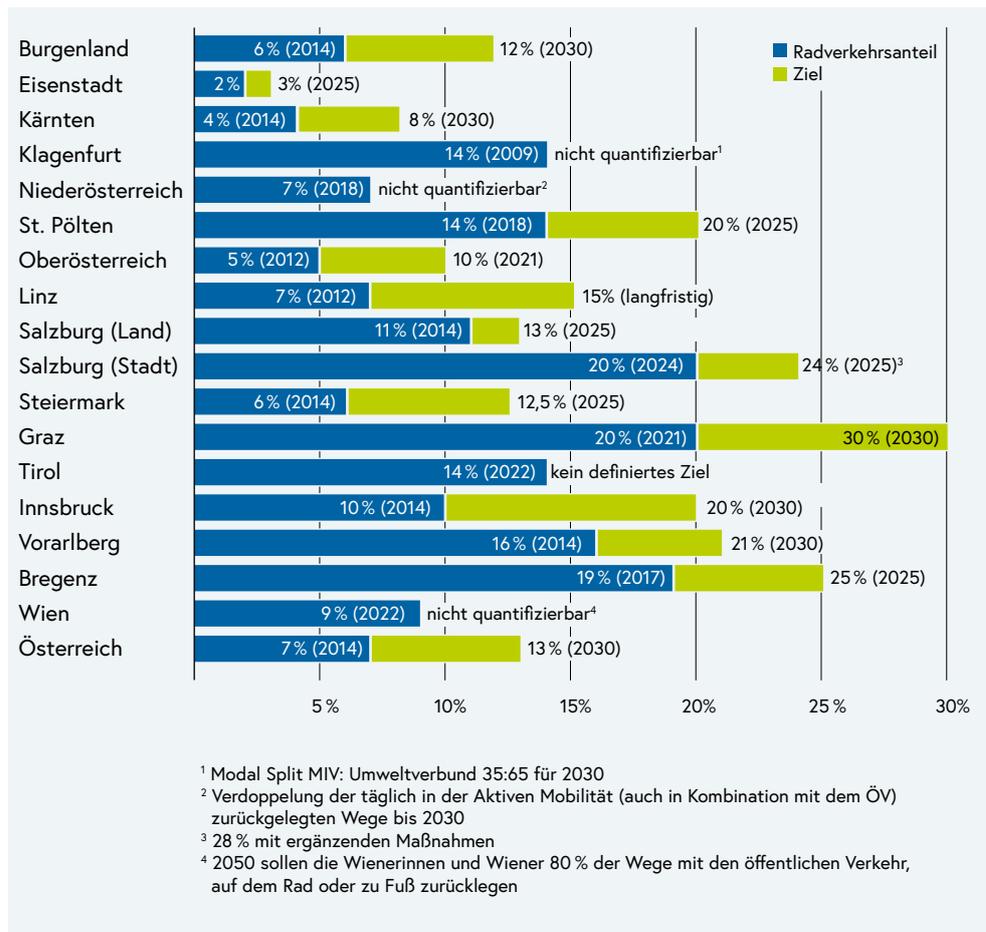
- **Informationssysteme und Bewusstseinsbildung:** Imagekampagnen wie „Österreich radelt“, Radfahrtrainings und Länderaktivitäten tragen zur Hebung des Stellenwerts des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel bei.
- **Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln:** Die Kombination des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Öffentlichen Verkehr beziehungsweise dem Umweltverbund, ist das Fundament für die klimaneutrale Mobilität 2040.
- **Wirtschaftsfaktor Radfahren:** Die wachsende Bedeutung der Radverkehrswirtschaft wird mit der Entwicklung und Vermarktung hochwertiger Produkte und Dienstleistungen aus Österreich unterstützt.
- **Radfahren als Gesundheitsförderung:** Um den volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen durch Radfahren zu maximieren und die Synergien zu verstärken, wird die Sektorkopplung Gesundheit und Mobilität im Masterplan verankert.

1.2 Entwicklung des Radverkehrs in Österreich

Zur Umsetzung der Vorgaben des Pariser Klimavertrags hat sich die österreichische Bundesregierung zur Klimaneutralität bis 2040 bekannt und im Regierungsprogramm einen Schwerpunkt zur Förderung der Aktiven Mobilität und damit des Radverkehrs gesetzt. Dieses Ziel ist allerdings nur zu erreichen, wenn sowohl auf europäischer Ebene als auch in Österreich alle Akteurinnen und Akteure an einem Strang ziehen. Der European Green Deal der Europäischen Kommission eröffnet diese Möglichkeit. Der Radverkehrsanteil in Österreich lag bei der letzten bundesweiten Erhebung „Österreich unterwegs“ (Daten aus 2013/2014) bei 7 % und wird im Mobilitätsmasterplan 2030 auch für 2018 mit 7 % angegeben (Anteil an den Wegen). Die angestrebte Verdopplung des Radverkehrsanteils in Österreich auf 13 % bis 2030 wird zum Ziel der Klimaneutralität beitragen (BMK Mobilitätsmasterplan 2030).

Steigerungen des Radverkehrsanteils in einigen Städten wie Wien oder Graz und Bundesländern wie Tirol und Vorarlberg zeigen bereits derzeit eine positive Entwicklung.

Abbildung 2: Modal Split des Radverkehrs (Anteil der Wege) in Bundesländern und Landeshauptstädten. Quelle: regionale Mobilitätserhebungen, Umfrage Radkoordinator:innen 2021, Österreich unterwegs 2015



Eine Reihe von Bundesländern und Städten haben in den letzten Jahren Konzepte zur Förderung des Radverkehrs oder der Aktiven Mobilität (inklusive Fußverkehr) erstellt, um der Zielerreichung auch auf regionaler und lokaler Ebene Rechnung zu tragen. Damit wird der Stellenwert des Radverkehrs gestärkt und die Entwicklung des Radverkehrs sowohl im Alltag als auch in der Freizeit beziehungsweise im Tourismus vorangetrieben. Auch die Covid-19-Pandemie hat die Resilienz des Radfahrens gezeigt: Während die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr zurückgingen, wurde das Fahrrad verstärkt genutzt. So stieg etwa der Anteil des Radfahrens am Modal Split in Wien von 7 % (2019) auf 9 % (2022). Im Pandemie-Jahr 2020 wurden an den automatischen Zählstellen um 12 % mehr Radfahrende gezählt als im Jahr davor.

Die European Cyclists' Federation (ECF, 2020) stellt Österreich ein gutes Zeugnis für die starke Verankerung des Radverkehrs im Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) aus. Lediglich Frankreich liegt in dieser Bewertung aller EU-Staaten vor Österreich. In der ECF-Bewertung der National Cycling Strategies von 47 europäischen Ländern (2021) beziehungsweise 44 Ländern (Update 2022) ist Österreich einer von zehn Staaten mit einer expliziten und gültigen nationalen Radverkehrsstrategie und einer von nur fünf Staaten, die bereits die dritte Auflage eines nationalen Masterplans Radverkehr vorgelegt haben.

1.3 Warum Radverkehr wichtig ist – Klima, Gesundheit, Wirtschaft

Radfahren ist klimafreundlich, umweltschonend, gesund, energieeffizient, platzsparend, geräuscharm, günstig und – wie sich während der Covid-19-Pandemie gezeigt hat – krisenresilient. Radfahren bringt einen deutlichen Mehrfachnutzen und leistet wichtige Beiträge zur Erreichung von Klima-, Umwelt- und Gesundheitszielen, weist positive volkswirtschaftliche Effekte auf, stellt einen immer bedeutender werdenden Wirtschaftsfaktor dar, ist ein wichtiger Zubringer zum öffentlichen Verkehr und trägt, weil platzsparend, zur notwendigen Umverteilung des öffentlichen Straßenraums hin zum Umweltverbund bei. Der Mehrfachnutzen des Radfahrens wird besonders im Bereich Klima und Gesundheit deutlich. Das Risiko vorzeitiger Sterblichkeit sinkt für Radfahrende im Vergleich zu Nicht-Radfahrenden um 30 %. Dazu kommen vermiedene Gesundheitskosten durch geringere Schadstoff- und Lärmbelastung, eine im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr kostengünstige Radverkehrsinfrastruktur, positive Beschäftigungseffekte und Wertschöpfung durch den Radtourismus, vor allem im ländlichen Raum.

Mit dem Masterplan Radfahren 2030 wird der Radverkehr als Beitrag zur Erreichung von nationalen und internationalen Umwelt-, Energie- und Gesundheitszielen gefördert:

- Reduktion von Luftschadstoffen: Die Förderung des Radverkehrs und der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Rad tragen zur Reduktion der Feinstaubbelastung und des Ausstoßes an Stickstoffoxiden (NO_x) bei.
- Mehr Klimaschutz: Radverkehrsförderung ist eine wichtige Maßnahme zur CO₂-Reduktion.
- Weniger Lärm: Belastungen durch den Straßenverkehrslärm werden verringert.
- Mehr Energieeinsparung: Das Fahrrad übernimmt im Kurzstreckenverkehr eine wichtige Rolle bei der Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr. Rund 40 % der Pkw-Fahrten in Österreich sind kürzer als fünf Kilometer und somit in Raddistanz. Im urbanen Raum ist das Rad auf dieser Entfernung meist das schnellste Verkehrsmittel. E-Fahrräder vergrößern den Aktionsradius und damit das Verlagerungspotenzial erheblich auf zehn Kilometer oder 61 % der Pkw-Fahrten.
- Positive Gesundheitswirkungen: Investitionen in den Radverkehr „rechnen“ sich durch Einsparungen im Gesundheitsbereich und tragen zu einer gesünderen Bevölkerung bei.

Regelmäßiges Radfahren hat vielfältige positive Wirkungen: So wird das Risiko einer Erkrankung an Typ-2-Diabetes oder von Herz-Kreislauf-Beeinträchtigungen gesenkt, Fettleibigkeit vorgebeugt und das psychische Wohlbefinden gesteigert. Eine aktuelle

Berechnung mit dem HEAT-Tool (Health Economic Assessment Tool for Cycling)¹ ergibt bei Erreichung des angestrebten Modal Split von 13 % einen volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen von 2,56 Milliarden Euro pro Jahr. Pro gefahrenem Radkilometer beläuft sich der volkswirtschaftliche Gesundheitsnutzen auf 0,54 Euro. Werden die Bewegungsempfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) eingehalten (150 Minuten mittlere Anstrengung pro Woche, unter anderem durch Gehen oder Radfahren), steigt die Lebenserwartung um 7,5 Monate und es werden über 10.000 vorzeitige Todesfälle pro Jahr verhindert (EU27), hat die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) errechnet. Das spart den EU-Mitgliedstaaten 8 Milliarden Euro pro Jahr an Gesundheitskosten.

Positiver wirtschaftlicher Nutzen: Die Radwirtschaft wird hinsichtlich ihrer gesamtwirtschaftlichen Bedeutung grob unterschätzt (Herstellung, Groß- und Einzelhandel, Vermietung). Insgesamt stehen diese Sektoren für einen Umsatz von knapp 1,15 Milliarden Euro. Fasst man das Wertschöpfungsnetzwerk Fahrrad weiter und inkludiert alle Elemente aus den Bereichen Sport und Verkehr, so erhöht sich der Umsatz auf insgesamt rund 3,7 Milliarden Euro.

1.4 Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs: Gemeinsame Offensive von Bund, Ländern und Gemeinden

Im Rahmen des 13. Österreichischen Radgipfels im April 2022 in Wien setzten Bund, Länder und Gemeinden gemeinsam einen wichtigen Schritt zur Stärkung des Radverkehrs in Österreich. Mit dem umfangreichen Übereinkommen wird mit einer Reihe von ambitionierten Maßnahmen das Ziel einer Steigerung des Radverkehrsanteils von 7 % auf 13 % weiter konsequent verfolgt.

Abbildung 3: Unterzeichnung des Bund-Länder-Gemeinden-Abkommens zur Radverkehrsförderung. Quelle: klimaaktiv mobil/APS-Fotoservice/Ludwig Schedl



1 heatwalkingcycling.org/ Health Economic Assessment Tool for walking and cycling WHO (World Health Organisation)

Gemeinsam für die Stärkung des Radverkehrs: Bund, Länder und Gemeinden erkennen das Radfahren als Eckpfeiler für ein sicheres, raumeffizientes und ressourcenschonendes Gesamtverkehrssystem sowie für eine gesunde Bevölkerung an.

10 zentrale Punkte für den Radverkehr in Österreich

- Bedürfnisse des Radverkehrs in Raum- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigen
- Rechtsrahmen weiterentwickeln, um Radverkehr zu attraktivieren
- Investitionsbedarf feststellen, um Diskussionsbasis zur Bereitstellung entsprechender Finanzmittel zu schaffen
- Aufnahme der überregionalen Radrouten in die Landesstraßengesetze prüfen
- GIP-Daten im Radinfrastrukturbereich erweitern, um Datenverfügbarkeit und Datenqualität zu heben und zu vereinheitlichen
- Systematik Radrouten Österreich beschließen und Trans-Europäisches Radverkehrsinfrastruktur-Netz in Österreich entwickeln
- Gemeinsame österreichweite Motivationskampagne „Österreich radelt“ ausbauen
- Radverkehr steuerlich begünstigen
- Schnittstelle Radverkehr und Öffentlicher Verkehr optimieren
- Wissen schaffen, Innovationen stärken

2 Zwischenevaluierung

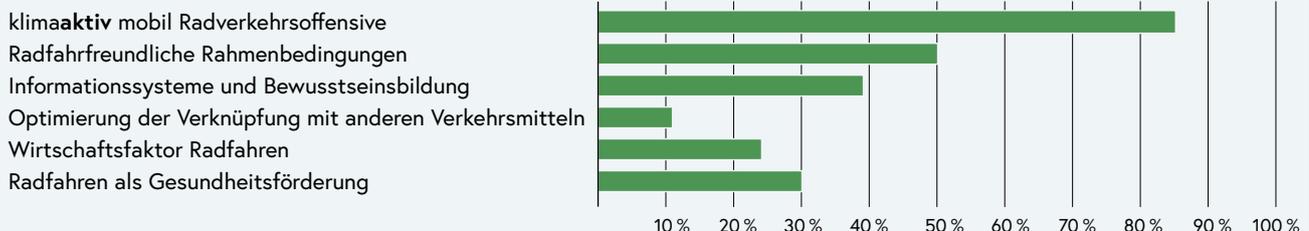
2.1 Stakeholderumfrage

Wie bereits 2011 und 2015 wurden auch 2021 wichtige Akteur:innen, Praktiker:innen und Expert:innen aus den Bereichen Mobilität und Gesundheit zum Thema Radfahren mittels Fragebogen eingebunden, um den Umsetzungsgrad zu evaluieren und auf neue Entwicklungen aufmerksam zu machen. Der Fragebogen wurde 2021 an Stakeholder (Teilnehmende des Unterausschusses Radverkehr, der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr, des Städtebund-Verkehrsausschusses, der Radlobby Österreich, der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), der ÖBB und den Arbeitsgruppen zu den Gesundheitszielen Österreich) verschickt, daher sind neuere Entwicklungen wie die 33. StVO-Novelle noch nicht abgebildet:

- 79 % kennen den Masterplan Radfahren 2015–2025, 71 % halten eine nationale Radverkehrsstrategie für erforderlich, 29 % für begrüßenswert.
- 72 % sind der Meinung, dass der Masterplan Radfahren 2015–2025 die Entwicklung des Radverkehrs in Österreich positiv beeinflusst hat.
- 85 % sind der Meinung, dass der Masterplan Radfahren 2015–2025 die Umsetzung des Schwerpunktes „klimaaktiv mobil Radoffensive“ positiv beeinflusst hat,
- weitere genannte Schwerpunkte sind „Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen“ (50 %), „Informationssysteme und Bewusstseinsbildung“ (39 %), „Radfahren als Gesundheitsförderung“ (30 %) und „Radfahren als Wirtschaftsfaktor“ (24 %).
- Die geringste Einflussnahme des Masterplans laut 11 % der Stakeholder war beim Schwerpunkt „Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ zu erkennen (siehe Abbildung 10).
- 92 % kennen die Aktion „Österreich radelt“ und 55 % der Institutionen der Umfrageteilnehmer:innen nehmen an „Österreich radelt“ teil.

Abbildung 4: Auswirkungen des Masterplans Radfahren 2015–2025 auf Schwerpunkte. Quelle: Stakeholderbefragung – 2021, Umweltbundesamt

In welchem der folgenden Schwerpunkte konnten Sie Auswirkungen des Masterplan Radfahren 2015-2025 erkennen?



Die Erfahrungen der Stakeholder zum Masterplan Radfahren 2015–2025 sind überwiegend positiv. Der Masterplan Radfahren wird als wichtiges Strategiedokument und hilfreiche Grundlage gesehen, etwa auch für die Erstellung von Strategien auf Landes- und Regionalebene. Er ist vor allem auf Länderebene gut bekannt. Es wird allerdings auf den teilweise geringen Bekanntheitsgrad bei Stakeholdern zum Beispiel auf Gemeindeebene verwiesen. Ebenso wird vereinzelt vorgeschlagen, Maßnahmen zu konkretisieren und mit Fristigkeiten und Erfolgsindikatoren zu versehen. Als maßgebliche Erfolge der Radverkehrsförderung der letzten Jahre werden unter anderem die Aufstockung der Fördermittel, die gute Vernetzung Bund/Länder/Gemeinden (Arbeitsgruppe Radverkehr – AG RV) sowie das allgemein gute Image des Radfahrens genannt. Als wichtigste Maßnahmen zur Zielerreichung des Masterplans Radfahren werden gesehen:

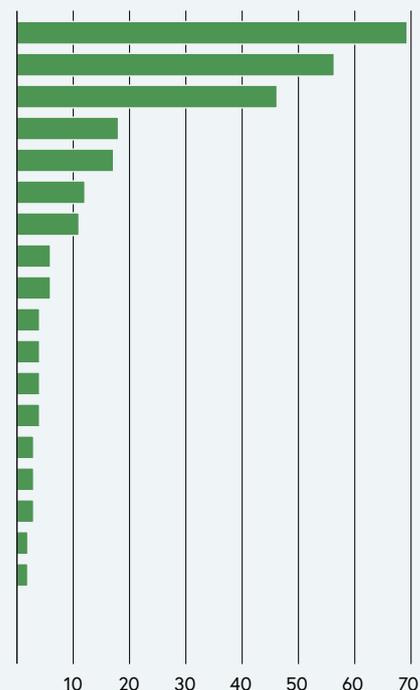
- Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr
- Radfahrfreundliche Verkehrsorganisation und Siedlungsstrukturen
- Novellierung der StVO und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundes- und Landesebene

Abbildung 5: Stakeholderbefragung – Die wichtigsten Maßnahmen zur Zielerreichung (13 % Anteil des Radverkehrs am Modal Split).
Quelle: Stakeholderbefragung 2021, Umweltbundesamt

Bitte priorisieren Sie jene drei Maßnahmen, die aus Ihrer Sicht am wichtigsten zur Zielerreichung sind.

Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr
 Radfahrfreundliche Verkehrsorganisation und Siedlungsstruktur
 Novellierung der StVO und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene
 Bewusstseinsbildung und Imagekampagnen
 Anpassung von Landesgesetzen, Richtlinien und Vorschriften auf Landesebene
 Radverkehrskoordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden intensivieren
 Attraktivierung der Fahrradmitnahme in Bahn und Bus
 Finanzielle und fiskalische Anreizsysteme
 Radfahren als Gesundheitsförderung
 Ausbauoffensive Bike & Ride
 Aus- und Weiterbildung im Bereich Fahrrad/Radverkehr
 Verkehrserziehung und Radfahrtraining
 Beratungsprogramme im RV und RV-Förderung im Rahmen des Mobilitätsmanagements
 Aufbau von Radverleihsystemen
 Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte
 Berücksichtigung von Gesundheitseffekten durch Radfahren
 Forcierung des Elektrofahrrads
 Internetplattform und laufendes Benchmarking
 Radtourismusland Österreich
 Fahrrad-Cluster Österreich – Vernetzung Fahrradgewerbe und -industrie

Punkteanzahl



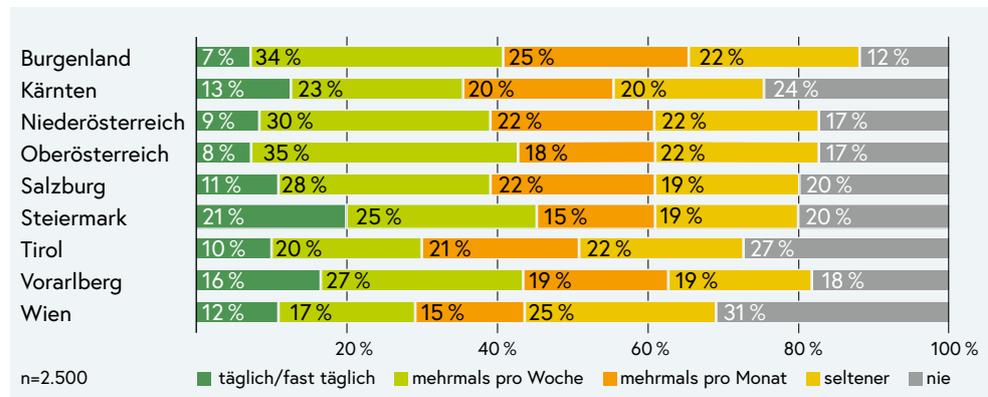
Auf die Frage, welche Maßnahmen bereits erfolgreich umgesetzt wurden, wurden an den ersten Stellen „Forcierung des Elektrofahrrads“, „Investitionsoffensive und Förderprogramm für den Radverkehr“ und „Verkehrserziehung und Radfahrtrainings“ genannt. Bei den bislang – Stand 2021 – zu wenig forcierten Maßnahmen findet sich an erster Stelle

„Attraktivierung der Fahrradmitnahme in Bahn und Bus“, gefolgt von „Radfahrfreundliche Verkehrsorganisation und Siedlungsstruktur“ und „Novellierung der StVO und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene“. Besonders bei der Maßnahme zur Novellierung der StVO hat sich mit der zwischenzeitlich umgesetzten 33. StVO Novelle die Ausgangslage deutlich verändert, sodass mit Stand 2024 hier nicht von einer zu wenig forcierten Maßnahme zu sprechen ist.

2.2 Report Aktive Mobilität 2022

Die repräsentative Bevölkerungsumfrage wurde 2021 zum ersten Mal erstellt und 2023 wiederholt. Dabei wurden u.a. Fahrradbesitz und -nutzung (Struktur, Häufigkeit, Entfernung, etc.) abgefragt. Der Report soll alle zwei Jahre erstellt werden und damit auch Basis für die Radverkehrsstatistik und das Benchmarking sein. Radfahren erfreut sich großer Beliebtheit – acht von zehn Personen fahren Rad. Am häufigsten wird das Fahrrad in der Freizeit genutzt. Etwas mehr als die Hälfte (55 %) der Berufstätigen oder in Ausbildung Befindlichen legt zumindest manchmal die gesamte Strecke in die Arbeit oder zur Ausbildungsstätte mit dem Fahrrad zurück. Gäbe es mehr Umkleide- oder Duschkmöglichkeiten und gesicherte Abstellanlagen, würden mehr Befragte das Fahrrad für diese Wegstrecke nutzen. Die nächste Bus-, Bahn-, Straßenbahn- oder U-Bahnhaltestelle erreichen sieben von zehn Befragten in einer Entfernung von bis zu zwei Kilometern.

Abbildung 6: Häufigkeit Radfahren nach Bundesland.
Quelle: Report Aktive Mobilität 2022, BMK 2024



Drei von zehn Befragten sind zumindest schon ein Mal mit einem Elektrofahrrad gefahren, 22 % mehrmals. Je älter die Befragten sind, desto häufiger wird das E-Bike genutzt. Die häufigste Nutzung zeigt sich in den bergigen Bundesländern Tirol und Vorarlberg. Bei zwei Dritteln der Befragten hat sich durch den Besitz eines E-Bikes das Radfahrverhalten geändert. Sie fahren länger und/oder häufiger.

2.3 Zielnetz – Ergebnisse der Studie Investitionsbedarf Radverkehr

Der Mobilitätsmasterplan 2030 (Seite 32) schreibt fest: „Der Investitionsbedarf bis 2030 im Radverkehr wird auf Basis eines österreichweiten Zielnetzes für die Radinfrastruktur gemeinsam mit den Bundesländern ermittelt.“ Auch im Bund-Länder-Gemeinden-Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs wird als Punkt 7 festgehalten: „Investitionsbedarf feststellen, um Diskussionsbasis zur Bereitstellung entsprechender Finanzmittel zu schaffen“.

Um den für die Umsetzung des Masterplans Radfahren 2030 sowie für die Zielerreichung (13 % Radverkehrsanteil) notwendigen Investitionsbedarf durch Gebietskörperschaften und darauf aufbauend den Budgetbedarf bis 2030 abzuschätzen, wurde in einer Bund-Länder-Kooperationsstudie der Investitionsbedarf für den Radverkehr in Österreich ermittelt. Die Ergebnisse sollen als Diskussionsgrundlage für die weiteren Umsetzungsschritte dienen. Durch die Erstellung eines umfassenden Investitionsprogramms (vergleichbar mit Zielnetz ÖBB, ASFINAG Ausbauprogramm) soll der Radverkehr mit dem Schienen- und Kraftfahrzeugverkehr gleichgestellt werden. Die Ermittlung des Investitionsbedarfs erfolgte für die Bereiche Infrastruktur für den Fließverkehr, Infrastruktur für den ruhenden Verkehr, Radverleihsysteme, Kommunikation, Förderung Private/Betriebe, Forschung, Aus- und Weiterbildung, Personaleinsatz.

Zur Abschätzung des Investitionsbedarfs bei den lokalen Netzen wurden drei unterschiedliche Szenarien für die Ausgestaltung der Zielnetze ausgearbeitet. Kosten für Grundeinlösen, Planungskosten oder Kosten zur Erhaltung der neu zu errichtenden Infrastrukturen wurden nicht berücksichtigt. Beim regionalen Radverkehrsnetz (Alltag) wurde der Bedarf an Radinfrastruktur nur in den Potenzialräumen ermittelt. Der Investitionsbedarf für ein flächendeckendes Radverkehrsnetz in Österreich liegt höher als die ermittelten Werte. Als Grundannahme wurde auch Tempo 30 km/h auf Nebenstraßen im Ortsgebiet angenommen, mit der Konsequenz, dass für Straßen mit Tempo 30 km/h kein baulich getrennter Radweg errichtet werden muss. Ohne flächendeckendes Tempo 30 auf Nebenstraßen im Ortsgebiet würde der Investitionsbedarf nochmals steigen. Folgendes steht hinter den Berechnungen:

- Zielnetz Radverkehr (Summe regional und lokal): 33.268 Kilometer
 - Regionales Radverkehrsnetz in Potenzialräumen mit 7,5 Kilometer Einzugsbereich (= nicht flächendeckend)
 - Zielnetz Radverkehr (regional): 10.633 Kilometer
 - okales Radverkehrsnetz: Maschenweite 500 Meter
 - Zielnetz Radverkehr (lokal): 22.635 Kilometer
 - davon Zielnetz Radverkehr lokal höherrangig (Radschnellverbindungen, Hauptradrouten): 2.659 Kilometer
 - Rest (19.976 Kilometer) im Mischverkehr mit Tempo 30 km/h

Auf Basis dieses Zielnetzes wurde laut Szenario 1 ein Gesamtinvestitionsbedarf für Österreich von 6,95 Milliarden Euro ermittelt.

Tabelle 1: Gesamtinvestitionsbedarf Radverkehr in Millionen Euro, Szenario 1. Quelle: Studie Investitionsbedarf Radverkehr

	Burgenland	Kärnten	NÖ	OÖ	Salzburg	Steiermark	Tirol	Vorarlberg	Wien	Österreich
Fließverkehr	165,1	299,5	1.645,4	1.369,0	171,6	1.468,9	207,1	242,5	657,8	6.226,8
Ruhender Verkehr	3,1	7,0	25,2	19,9	11,8	16,2	16,6	14,3	29,8	143,9
Radverleih	0,5	0,5	2,7	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	27,6	33,0
Fahrradmitnahme	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,1
Kommunikation	4,4	8,4	25,4	22,4	8,4	18,7	11,4	6,0	28,8	134,0
Förderungen	1,6	5,5	13,5	11,6	4,7	11,9	6,1	2,9	10,4	88,2
Forschung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45,0
Aus-/Weiterbildung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	96,0
Personal	6,0	10,0	30,0	27,0	10,0	23,0	14,0	8,0	34,0	162,0
Gesamt	180,7	330,9	1.742,1	1.450,0	206,5	1.538,7	257,0	273,7	788,4	6.950,9

2.4 Bicycle Policy Audit (BYPAD) auf nationaler Ebene

Erstes Bicycle Policy Audit (BYPAD) für Österreich durchgeführt

BYPAD (bypad.org) ist ein Tool zur Bewertung der Radverkehrspolitik. Dabei werden die Radverkehrsaktivitäten durch Politik, Verwaltung und Interessensgruppen der Radfahrenden bewertet. Die Methode wurde in mehr als 200 Städten und Regionen in Europa erfolgreich angewandt. In Österreich wurde das BYPAD schon von 65 Gemeinden und Regionen, wie beispielsweise vom Land Vorarlberg, und von den Städten Graz, Linz und Salzburg verwendet. Im Rahmen des EU-Projekts Danube Cycle Plans wurde das BYPAD für die nationale Anwendung adaptiert und für Österreich Anfang 2022 im Auftrag des BMK umgesetzt.

In einem ersten Schritt wurde der Status quo der österreichischen Radverkehrspolitik von den Evaluierenden – bestehend aus Interessensvertretungen, Verwaltung und Politik – bewertet und in einem zweiten Schritt die Areale für Verbesserungen ausgemacht. Die Ergebnisse bilden einen Input für die Fortschreibung des österreichischen Masterplans Radfahren. Die BYPAD-Analyse ergab, dass Österreich mit seinen Radverkehrsaktivitäten guter Durchschnitt ist, aber in fast allen Bereichen Verbesserungschancen hat. Am besten wurde für Österreich das Modul „Förderung des Radverkehrs auf verschiedenen Ebenen“ sowie „Personal und Mittel“ bewertet. Vor allem die deutlich erhöhten Bundesmittel für den Radverkehr wurden als positiv angesehen. Um

diese Chancen zu nutzen, bedarf es einer Stärkung des Verwaltungspersonals für den Radverkehr auf allen Ebenen (Bund, Länder, Städte und Gemeinden). Dies war eine der wesentlichen Empfehlungen der Evaluator:innengruppe.

Am schlechtesten wurde die Situation in den Bereichen „Flächennutzung- und Infrastrukturplanung“ sowie „Nutzerbedürfnisse“ gesehen, vor allem, weil in der täglichen Praxis bei (politischen) Raumordnungs- und Infrastrukturentscheidungen der Radverkehr zu wenig berücksichtigt wird. Hier werden vor allem gesetzliche Änderungen der (Landes-)Raumordnungs- und (Bundes- und Landes-)Infrastrukturgesetze zugunsten der Aktiven Mobilität von der Evaluator:innengruppe empfohlen.

Verbesserungsvorschläge aus der BYPAD-Evaluierung für Österreich:

- Bundesgesetz für Mobilitätsmanagement und Aktive Mobilität (Finanzierungsgrundlage, formeller Status der Arbeitsgruppe Radverkehr und des Masterplans Radfahren)
- Ausreichende jährliche Budgetierung (Studie Investitionsbedarf Radverkehr), zum Beispiel Fünfjahres-Bundesfinanzrahmenplan (in Analogie zur ASFINAG)
- Erhöhung der Personalkapazitäten für den Radverkehr (BMK/Bund, Länder, Gemeinden)
- Abbau steuerlicher und finanztechnischer Hemmnisse für den Radverkehr (Finanzministerium)
- Einbindung der Gesundheitskassen/Sozialversicherungsträger (Mittel für die Aktive Mobilität, Radfahren als Gesundheitsvorsorge, „Radfahren auf Rezept“)
- Kontinuierliche Beseitigung fahrradunfreundlicher Bestimmungen
- Messbare Indikatoren im Masterplan Radfahren (was in welchem Maß bis wann umgesetzt wird)
- Radfahrfreundlichere Gestaltung von StVO und anderen Gesetzesmaterien
- Rechtliche Verankerung regionaler/nationaler Radrouten in Landesstraßengesetzen
- Flächendeckende Ausbauplanungen der Radverkehrsinfrastruktur (Zielnetze) und Koordinierung durch die Länder
- Radverkehrs-Check bei allen hochrangigen Infrastrukturbautätigkeiten (Straßen, Eisenbahn, Gebäude und anderes)
- Durchlässigkeit hochrangiger Infrastruktur für den Radverkehr (Eisenbahn-, Bundesstraßen-Gesetze)
- Verbesserte Radmitnahmemöglichkeiten im öffentlichen Verkehr (Berücksichtigung von Bahn und Bus in Verhandlungen zu neuen Verkehrsdiensteverträgen)
- Landesweit einheitliches Radverleihsystem an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ähnlich OV-fiets/Niederlande)
- Verbindliche Integration aktiver Mobilität im Lehrplan für Verkehrserziehung (Stundenbudget)
- Qualität der Radanbindungen zu Haltestellen als Teil der ÖV-Güteklassen

- Budgetverlagerung von Park & Ride auf Bike & Ride inklusive sicherer Radverbindungen zu ÖV-Haltestellen
- Solide Datenbasis für Radverkehr („Österreich unterwegs“ alle fünf Jahre, Report Aktive Mobilität, Graphenintegrations-Plattform GIP)

Zwischenzeitlich wurden – Stand 2024 – mehrere Verbesserungsvorschläge aus der BYPAD Evaluierung wie beispielsweise der Report Aktive Mobilität, der Abbau der steuerlichen Hemmnisse, die Bike & Ride Erreichbarkeitsklassen sowie die StVO-Novelle für den Radverkehr umgesetzt.

3 Umsetzungen und Erfolge seit 2015

3.1 Bund

Mit der Arbeitsgruppe Radverkehr, dem Unterausschuss Radverkehr (Verkehrssicherheitsbeirat), der Arbeitsgruppe Radtourismus, der Sektorkopplung Gesundheit und Mobilität, dem jährlichen österreichweiten Radgipfel und dem klimaaktiv mobil Radnewsletter konnten wichtige institutionalisierte Plattformen sowie Umsetzungs- und Informationsbausteine zum Radverkehr beziehungsweise zur Aktiven Mobilität etabliert werden. Mit der Jobrad-Initiative und der Vorsteuerabzugsfähigkeit und Sachbezugsbefreiung für Fahrräder und Elektrofahrräder sowie der 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung wurden wichtige Verbesserungen des rechtlichen Rahmens für den Alltagsradverkehr und das betriebliche Mobilitätsmanagement gesetzt. Das 2021 gestartete klimaaktiv Programm „Aktive Mobilität“ setzt ergänzend zur Förder- und Beratungsoffensive für den Radverkehr Schwerpunkte zu Radfahrkursen für Volksschulkinder.

3.1.1 Radverkehrsoffensive des Bundes (klimaaktiv mobil)

Förderprogramme für den Radverkehr: Mit der Förderoffensive für den Radverkehr unterstützt das Klimaschutzministerium im klimaaktiv mobil Förderprogramm Maßnahmen wie die Errichtung von Radschnellverbindungen, Radwegen und Radabstellanlagen sowie Radverleihsystemen, aber auch begleitende Informations- und Bewusstseinsbildungskampagnen. Das Förderangebot richtet sich an Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Vereine sowie an touristische Einrichtungen. In den letzten Jahren konnten die Bundesfördermittel für den Radverkehr signifikant aufgestockt werden: 2020 und 2021 standen im Rahmen von klimaaktiv mobil je 40 Millionen Euro (Verzehnfachung zu 2019) zur Verfügung. Bis 2024 erfolgten weitere Aufstockungen auf 108 Mio. Euro. Bis zu 30 % der förderfähigen Kosten können beispielsweise beim Ausbau der Radinfrastruktur gefördert werden. Als neuer Förderschwerpunkt wird die Errichtung von Radschnellverbindungen mit bis zu 50 % der förderfähigen Kosten unterstützt. 2022 kamen als Förderschwerpunkt regionale mehrjährige Radnetzausbauprogramme hinzu. Alleine im Jahr 2023 wurden für 5.816 Projekte mit rund 69 Mio. Euro Förderung Investitionen von 180 Mio. Euro in Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement ausgelöst und mehr als 900 Jobs gesichert. Insgesamt werden durch diese Projekte rund 10.200 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart und unter anderem 193 km Radinfrastruktur sowie rund 1.070 Radabstellanlagen errichtet.

Transportrad- und Faltradförderung: Im Rahmen der E-Mobilitätsinitiative unterstützt der Bund gemeinsam mit dem österreichischen Sportfachhandel den Kauf von E-Bikes und, (E-)Transporträdern und (E-)Falträdern. Diese Förderungen belaufen sich 2024 auf 300 Euro pro Stück ab dem Ankauf von fünf Stück E Bikes beziehungsweise auf 900 Euro für ein (E-)Transportrad sowie auf 500 Euro für ein (E-)Faltrad. Darüber hinaus wurde der Mehrwertsteuersatz für Fahrradreparaturleistungen zu Jahresbeginn 2021 auf 10 % gesenkt. klimaaktiv mobil hat zum „Transportwunder Fahrrad“ 2019 eine umfassende Broschüre neu aufgelegt, in der vom Kindersitz bis zum Transportrad alle Aspekte des Personen- und Warentransports per Fahrrad beleuchtet werden.

Die klimaaktiv mobil Beratungsprogramme setzen seit 2006 Schwerpunkte im Bereich von Mobilitätsmanagement für den Rad- und Fußverkehr in Österreichs Betrieben, Städten und Gemeinden sowie Tourismus- und Bildungseinrichtungen. Ergänzend zur Förder- und Beratungsoffensive für Radverkehr und Fußverkehr wurde 2021 ein eigenes klimaaktiv mobil Schwerpunktprogramm Aktive Mobilität mit dem Fokus auf Radfahrkurse für Kinder, Aus- und Weiterbildung, verstärkte Forcierung der Aktiven Mobilität sowie Beratung für Betriebe und Kommunen und im Rahmen von Bewusstseinsbildungskampagnen gestartet.

Radfahrkurse an Volksschulen: Mit den zweistündigen klimaaktiv mobil Radfahrkursen werden Schülerinnen und Schüler dazu animiert und inspiriert, das Fahrrad als gesundheitsfördernde Mobilitätsform wahrzunehmen und im Alltag zu nutzen. 2021 konnten österreichweit – trotz Erschwernis bedingt durch die Covid-19-Pandemie – bereits 15.500 Kinder in 860 Kursen geschult werden. Das Ziel ist, das Schulungsangebot in den Folgejahren für 80.000 Volksschulkinder auszurollen. 2022 stellte das Klimaschutzministerium erneut 1,3 Mio. Euro bereit und ermöglichte damit 4.500 Radfahrkurse für 80.000 Volksschulkinder in ganz Österreich – für einen klimaschonenden Schulweg, der Spaß macht und fit hält.

3.1.2 Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen

StVO-Novelle: Mit der 33. Novelle der StVO (gültig seit Oktober 2022) konnten wichtige fahrradfreundliche Lösungen realisiert werden:

- Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot für Fahrräder (Grünpfeil für das Rad)
- Seitlicher Mindestabstand beim Überholen von Radelnden (ab Tempo 30 innerorts 1,5 Meter und außerorts 2 Meter)
- Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens neben Kindern bis 12 Jahren und bis Tempo 30 (ausgenommen Schienenstraßen, Vorrangstraßen und Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung)
- Annäherung an eine Radfahrüberfahrt mit angepasster Geschwindigkeit (10 km/h nur mehr, wenn ein Auto in unmittelbarer Nähe unterwegs ist)
- Die bisherige Praxis, jedes einzelne fehlende Ausrüstungsteil am Rad (zum Beispiel ein fehlender Reflektor und ein defektes Rücklicht) gesondert zu bestrafen, wird

zu einer Verwaltungsstrafe zusammengefasst, das Strafmaß wird somit auf ein angemessenes Ausmaß reduziert.

- Zukünftig kann die Behörde auf Radfahranlagen das Befahren durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und S-Pedelecs zulassen, was den Bau von Radwegen am Land erleichtert.

Mit der Neuauflage der RVS 03.02.13 „Radverkehr“ wurde 2022 ein weiterer Schritt zur Erhöhung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards der Radverkehrsinfrastruktur gesetzt. Die erstmalig kostenfreie Bereitstellung der Planungsgrundlagen zum Beispiel für Gemeinden und Planende soll die Nutzung und Anwendung der RVS erhöhen. Zusätzlich ist die Erstellung von Praxisleitfäden zur Anwendung der RVS geplant.

Internationale Kooperationen: Auf europäischer Ebene waren die Beschlussfassung des Pan-Europäischen Masterplans zur Förderung des Radverkehrs (2021) unter der Ägide des BMK sowie – als einer der ersten Umsetzungsschritte – das Projekt Danube Cycle Plans (2020–2022) unter Federführung des BMK sowie des Umweltbundesamts die Meilensteine der letzten Jahre.

Im Rahmen von THE PEP (Transport, Health and Environment Pan-European Programme), einem Programm der WHO und UNECE zur Förderung der Zusammenarbeit der Verkehrs-, Umwelt- und Gesundheitsministerien in Richtung einer klimafreundlichen und gesundheitsfördernden Mobilität, starteten Österreich und Frankreich eine Partnerschaft mit dem Ziel der Förderung des Radverkehrs in Europa. Im Rahmen dieser Partnerschaft wurde ein Pan-Europäischer Masterplan zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet, der bei der 5. THE-PEP-Ministerkonferenz in Wien 2021 von 46 Minister:innen und Staatssekretär:innen aus 41 Staaten im Rahmen der Wiener Deklaration als historischer Meilenstein zur Förderung der umweltfreundlichen, gesundheitsfördernden, Aktiven Mobilität in Europa beschlossen wurde. Er enthält konkrete Zielsetzungen und Maßnahmenempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs in ganz Europa mit dem Ziel, bis 2030 den Radverkehr in der pan-europäischen Region zu verdoppeln. Es wurde weiters beschlossen, den Masterplan Cycling auf einen Masterplan Active Mobility zu erweitern, um fußverkehrsrelevante Inhalte einzubeziehen. Der THE PEP Masterplan Active Mobility soll beim nächsten hochrangigen Minister:innentreffen 2025 beschlossen werden.



Abbildung 7: Beschluss Wiener Deklaration und Pan-Europäischer Masterplan zur Förderung des Radverkehrs. Quelle: BMK/Cajetan Perwein

Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte – (Stiftungs-)Professuren: Radverkehr war und ist Teil der Mobilitätsforschungsprogramme des BMK, zum Beispiel von „ways2go“, „Mobilität der Zukunft“, oder auch des Verkehrssicherheitsfonds. Themenfelder wie „Personenmobilität innovativ gestalten“ sowie die Forschungsfelder „Multimodale Lebensstile“, „Aktive Mobilität“ und „Gleichberechtigte Mobilität“ inkludieren den Radverkehr und fördern den Stellenwert, die Qualität und damit die Akzeptanz des Radfahrens und sollen verstärkt werden. An den Unis Graz und Innsbruck konnten zwei Professuren zu Aktiver Mobilität etabliert werden.



3.1.3 Informationssysteme und Bewusstseinsbildung

Der Bund und die Bundesländer setzen seit 2019 gemeinsam die Kampagne „Österreich radelt“ (radelt.at) um. Die breite österreichweite Bewusstseinsbildungsaktion baut dabei auf erfolgreiche Vorläuferkampagnen und Wettbewerbe wie etwa „Radelt zur Arbeit“ oder „Radius“ in Vorarlberg auf und vereint all diese Initiativen unter einem Dach. Die Bilanz 2021: Über 31.000 Teilnehmende sind über 24 Millionen km geradelt und haben damit fast 4.300 Tonnen CO₂ eingespart. 2022 sammelten 36.000 Österreicher:innen über 29 Millionen Radkilometer und vermieden damit rund 5.000 Tonnen CO₂. Mit der „Aktion Winterradeln“, E-Bike-Testaktionen oder dem „Passathon“ (nachhaltige Architektur per Rad) werden immer wieder neue Schwerpunkte gesetzt und „Österreich radelt“ ist zur Ganzjahreskampagne gewachsen. Unter dem Motto „Jeder Kilometer zählt!“ soll durch die bundesweite Mitmachaktion der Anteil des Radverkehrs an den in Österreich zurückgelegten Wegen gesteigert und der Stellenwert des Fahrrads als effizientes, gesundes und umweltfreundliches Alltagsverkehrsmittel gehoben werden. Die aktivsten Vereine, Gemeinden, Betriebe und Schulen werden jedes Jahr ausgezeichnet und mit attraktiven Preisen rund um den Radverkehr belohnt.

Bereits seit 2007 findet einmal jährlich der Österreichische Radgipfel statt und hat sich als das Jahresevent zur Förderung des Alltagsradverkehrs mit rund 200–500 Teilnehmenden etabliert. Hier vernetzen sich Fachleute aus Politik, Verwaltung, NGOs oder Planung. Der Radgipfel wird jedes Jahr von einer anderen Stadt in Kooperation mit dem jeweiligen Bundesland und dem Bund veranstaltet. Eine Übersicht zu allen Radgipfel-Konferenzen seit 2007 inklusive Download von Fachvorträgen ist auf der **klimaaktiv mobil** Webseite radgipfel.at zu finden.

Website und Radnewsletter **klimaaktiv mobil**: Die Internetplattform klimaaktivmobil.at/radfahren hat sich etabliert. Meldungen und Informationen zum Thema Radfahren in Österreich (und international) sind online abrufbar, der Radnewsletter informiert viermal im Jahr über Neuigkeiten, Events und aktuelle Radverkehrsthemen mit Blick über die Grenzen. Die Bundesländer, Städte und Interessensvertretungen verfügen über eigene Internetauftritte zum Thema Radfahren.

3.1.4 Wirtschaftsfaktor Radfahren

Die Radwirtschaft wird hinsichtlich ihrer gesamtwirtschaftlichen Bedeutung grob unterschätzt. Die 2022 aktualisierte Publikation „Wirtschaftsfaktor Radfahren“ veranschaulicht

die vielfältigen positiven volkswirtschaftlichen Effekte der Radwirtschaft. Die direkte und indirekte Bruttowertschöpfung hat sich im Vergleich zu 2009 mit 2,6 Milliarden Euro mehr als verdoppelt. Insgesamt ergibt sich durch die Radwirtschaft als Summe der direkten, der indirekten und der Einkommenseffekte in der nachgelagerten Wertschöpfungskette (induzierte Effekte) sogar eine Bruttowertschöpfung von 2,9 Milliarden Euro in Österreich. Beim Vergleich mit anderen Branchen liegen die direkten Effekte der Radwirtschaft höher als jene des Straßenbaus, während ihre gesamtwirtschaftliche Bedeutung so groß ist wie die der Papierindustrie oder der Telekommunikation. Am stärksten profitieren die mit dem Radtourismus verbundenen Sektoren, wie das Beherbergungswesen und die Gastronomie sowie der Einzelhandel und die Herstellung von Fahrrädern.

Die Radwirtschaft ist überdurchschnittlich beschäftigungsintensiv: Insgesamt arbeiten in Österreich mehr als 46.000 Menschen in der Radwirtschaft (2019). Im Vergleich zu 2009 hat sich die Anzahl der Vollzeit-Äquivalente knapp verdoppelt. Zwei Drittel der direkt Beschäftigten sind dabei dem Radtourismus zuordenbar (Beherbergungs- und Gastronomiedienstleistungen sowie Einzelhandel ohne Kfz). Die Radwirtschaft beschäftigt somit in der Größenordnung so viele Personen wie beispielsweise die Energieversorgung.

Der Marktanteil der verkauften Pedelecs (E-Bikes) betrug 2021 45 %. Der durchschnittliche Kaufpreis für ein Fahrrad hat sich von 2015 bis 2020 mehr als verdoppelt. Die Anzahl der verkauften Transportfahrräder, die insbesondere im urbanen Raum eine ernstzunehmende Alternative zu fossil betriebenen Kraftfahrzeugen sind, ist ebenso im Steigen begriffen. Insgesamt hat sich im Vergleich zu 2009 die Wertschöpfung im Bereich Radtourismus in etwa verdreifacht und die Anzahl der Beschäftigten beinahe verdoppelt. Rad- und Mountainbike-Tourismus sowie Kurzurlaube mit dem Fahrrad bieten zunehmend Potenzial für einen sanften und klimaverträglichen Tourismus.

3.1.5 Gesundheitsfaktor Radfahren

Regelmäßiges Gehen und Radfahren bieten viele gesundheitliche Vorteile. Statistisch gesehen erhöhen sich Lebenserwartung und Lebensqualität. Körperliche Bewegung kann einen Beitrag zur Vermeidung von Übergewicht leisten und andere positive Auswirkungen auf die Gesundheit haben (beispielsweise die Verringerung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Krebs, Diabetes Typ II und Depressionen sowie Vorbeugung von weiteren Krankheiten und Verletzungen).

JobRad: Mit dem vom Bund geförderten „JobRad“-Modell unterstützen Betriebe und Gemeinden ihre Mitarbeitenden, berufliche und private Wege umweltfreundlich per Rad zurückzulegen, und profitieren zugleich von steuerlichen Vorteilen und finanziellen Förderungen. Seit 1.1.2020 sind Fahrräder und Elektrofahrräder vorsteuerabzugsberechtigt (nicht für Gemeinden) und deren Privatnutzung (Sachbezug) ist lohnsteuerbefreit (jobrad.at). Damit wurde eine Besserstellung des Dienstfahrrads gegenüber dem fossil betriebenen Dienstwagen erreicht.

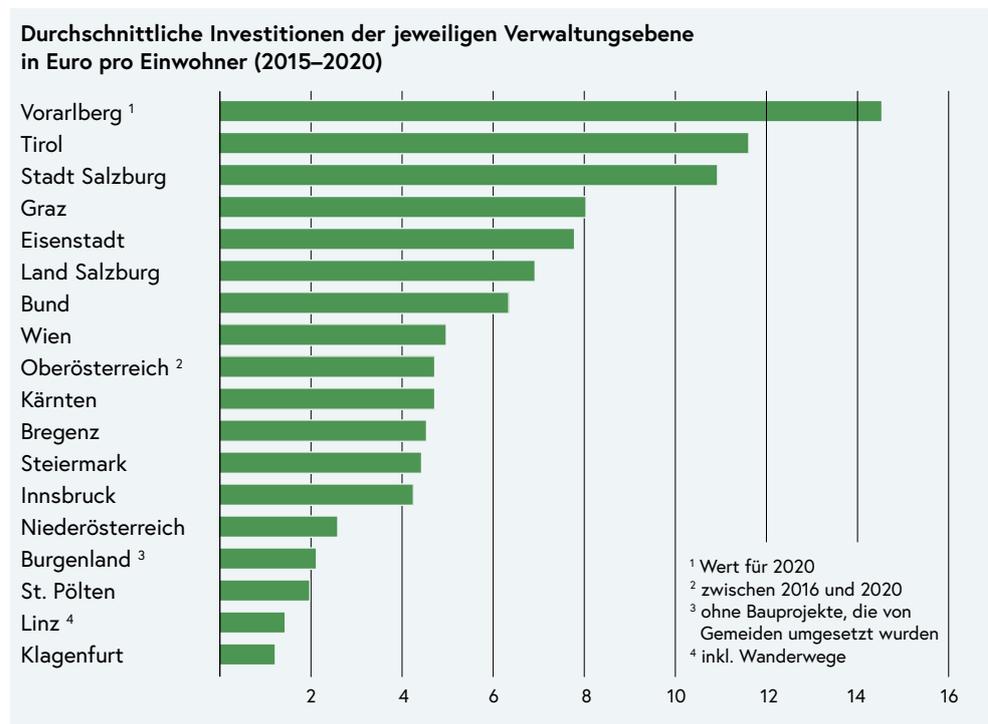
Radfahren hat nicht zuletzt durch die Covid-19-Pandemie erneut einen Aufschwung erlebt. Die Pandemiebeschränkungen haben sich positiv auf den Fuß- und

Radverkehr ausgewirkt. Zu den positiven Gesundheitseffekten wie Reduktion des Risikos von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Stärkung des Immunsystems kam, dass Radfahren Mobilität an der frischen Luft mit genug Abstand zu anderen Personen ermöglichte. Entsprechende Ziele und Förderungen im Gesundheitsbereich, die Radfahren als Gesundheitsprävention im Sozialversicherungsbereich auch budgetär verankern (Stichwort „Gesundheitsprämie“, „Radfahren auf Krankenschein“) fehlen noch. Eine interministerielle Arbeitsgruppe „Sektorkopplung Gesundheit & Mobilität“ nimmt sich dieser Themen an.

3.2 Länder, Städte & Gemeinden

Länder, Städte und Gemeinden setzen laufend Initiativen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs,² unter anderem wurden Radkoordinator:innen eingesetzt und regionale sowie lokale Radstrategien erstellt. Einige Verwaltungen bündeln die Verantwortlichkeiten für Radfahren und Gehen bereits zu aktiver Mobilität. Städtebund und Gemeindebund unterstützen bei der Umsetzung der Pläne und Strategien auf allen Ebenen, unter anderem durch fachliche Hilfestellung für ihre Mitglieder und durch die aktive Mitarbeit in der Arbeitsgruppe Radverkehr.

Abbildung 8: Radverkehrsförderung nach Bundesländern und Städten.
Quelle: Umfrage Radkoordinator:innen 2021



2 Die Angaben der Länder und Städte im folgenden Kapitel beruhen im Wesentlichen auf einer Umfrage aus dem Jahr 2021 unter den Radkoordinator:innen zu Maßnahmen und Umsetzungen ab 2015 und Plänen bis 2025/2030.

Mit dem Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs setzten Bund, Länder und Gemeinden im Frühjahr 2022 gemeinsam einen wichtigen Schritt zur Stärkung des Radverkehrs in Österreich. Mit einer Reihe von ambitionierten Maßnahmen wird das Ziel einer Steigerung des Radverkehrsanteils von 7 % auf 13 % weiter konsequent verfolgt.

Einer Umfrage (2021) unter den Radverkehrskordinator:innen der Bundesländer und Landeshauptstädte zufolge wurden auf Bundesländerebene zwischen 2015 und 2020 durchschnittlich rund 6 Euro je Einwohner:in und Jahr investiert, die Landeshauptstädte gaben durchschnittlich rund 5 Euro je Bewohner:in und Jahr für die Förderung des Radverkehrs aus (siehe Abbildung 8). Die Investitionen in den Radverkehr sind seit dem Jahr 2020 zum Teil erheblich gestiegen.

Laut einer Auswertung der Graphenintegrations-Plattform GIP beläuft sich die Länge des sicheren Radverkehrsnetzes für ganz Österreich auf etwas über 18.700 km (siehe Tabelle 2). Es ist davon auszugehen, dass dieses Netz zum einen ständig wächst, zum anderen dass die Zahlen auch unterschiedliche Datenstände nach Ländern widerspiegeln, je nach Erhebungsstand der GIP. Die Anstrengungen der Gemeinden, Städte und Länder sowie die Förderbarkeit von GIP-Erhebungen seitens klimaaktiv mobil sollen hier weitere Verbesserungen bringen.

Tabelle 2: Länge des sicheren Radverkehrsnetzes in Österreich in km Quelle: GIP-Auswertung Stand Februar 2024 im Auftrag des BMK

Radinfrastruktur (in km)	Burgen- land	Kärnten	NÖ	OÖ	Salz- burg	Steier- mark	Tirol	Vorarl- berg	Wien	Österreich
	68	15	78	108	40	34	36	7	163	549
	6	22	39	6	5	1	3	0	43	125
	112	673	1.646	1.315	1.068	1.305	510	550	135	7.314
	4	10	15	3	4	2	1	32	9	80
Radfahrstreifen	1	1	21	4	35	15	7	69	22	175
Mehrzweckstreifen	17	16	44	32	22	7	26	46	83	293
	0	7	8	0	0	4	1	3	37	60
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1	2	7	3	1	0	8	6	5	33
	25	20	91	23	0	2	43	9	45	258
	944	551	1.219	6	376	1.182	328	1.519	1.791	7.916
	1	6	12	5	10	8	12	7	12	73
	18	16	137	248	97	105	820	143	261	1.845
Summen	1.197	1.339	3.317	1.753	1.658	2.665	1.795	2.391	2.606	18.721

Seitens der Bundesländer und Landeshauptstädte wurden 2021 nachfolgende Umsetzungsberichte eingemeldet.

Burgenland

Aufbauend auf der Gesamtverkehrsstrategie wurde im Jahr 2018 der neue Masterplan Radfahren erstellt. Das Burgenland hat sich zum Ziel gesetzt, die Anzahl der Wege, die im Burgenland mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, bis 2030 auf 12 % zu verdoppeln. Im Masterplan werden die erforderlichen Schritte und Rahmenbedingungen zur Erreichung dieses Ziels festgelegt. Einerseits geht es darum, die Infrastruktur zu verbessern und damit die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen. Andererseits soll das Bewusstsein für die Vorteile des Radfahrens durch verschiedene Aktivitäten gestärkt werden. Der Masterplan Radfahren wurde in enger Abstimmung mit den relevanten Akteur:innen erstellt. Gemeinsam erarbeiten, gemeinsam umsetzen – nach diesem Motto soll der Masterplan als Richtschnur für die Förderung des Radfahrens im Burgenland dienen, für die Gemeinden, das Land und für alle Burgenländer:innen.

Kärnten

Kärnten hat das Thema Radwege federführend in den Landesverkehrsreferent:innenkonferenzen 2017–2020 eingebracht. Daraus sind die „klimaaktiv mobil Bund-Länder-Partnerschaften zum Ausbau des Radverkehrs“ entstanden. Seit 2019 findet in Klagenfurt „Ring frei“ statt. Hier wird mit der Bevölkerung, den Schulen, den Stakeholdern und den Radsportvereinen die Öffentlichkeitsarbeit gemacht. Neben der reinen Radwegplanung und dem Radwegbau wird versucht, mit den Stakeholdern Radprojekte und Maßnahmen umzusetzen (Radverleih, Radladestationen, optimale Beschilderung, Radmasterpläne, Radverkehrszählung etc.). Ziele sind: Anhebung des Modal Split, Verbreiterung und Profilierung des Angebots zur touristischen Nutzung, Verbreitung und qualitative Aufwertung der Radinfrastruktur, Reduzierung von Emissionen, direkte und indirekte Wertschöpfung, Beitrag zur Gesundheit, Lückenschlüsse im überregionalen Radwegenetz, Ausbau der Radinfrastruktur, bewusstseinsbildende Maßnahmen, Transport des Fahrrads im ÖV sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Niederösterreich

Wesentlicher Umsetzungserfolg war die Erarbeitung der Strategie für mehr Aktive Mobilität in NÖ (2021) sowie der zwei neuen Förderschienen für Radverkehrsanlagen in NÖ. Ein weiterer Meilenstein war die Gründung der Radland GmbH, die als Agentur für Aktive Mobilität die Bewusstseinsbildung für das Radfahren und Gehen stärken wird. Die neue Strategie bildet die Arbeitsgrundlage für alle Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens und Gehens bis 2030. Das zentrale Ziel ist die Verdopplung der aktiv mobil zurückgelegten Wege von 1,1 Mio. auf 2,2 Mio. bis 2030. Wesentliche Umsetzungsvorhaben sind Ausbau von Radschnellwegen und Radbasisnetzen, Stärkung der Ortszentren, Bike & Ride-Offensive, Bahnhofsumfeldanalysen, Ausbau nextbike NÖ, Pendler-Faltrad-Initiative, Initiative „GIP for Radrouting“, Ausweitung des Radkursangebotes, Durchführung einer

Imagekampagne, Weiterentwicklung „NÖ radelt“ und Etablierung der Radzertifizierung „Radhauptstadt“ sowie des neuen „Radland-Preises“ für Gemeinden.

Oberösterreich

Oberösterreich setzt auf drei Säulen, um das Ziel eines höheren Alltagsradverkehrsanteils zu erreichen: verstärkter Radinfrastrukturausbau, bewusstseinsbildende Maßnahmen und geeignete Rahmenbedingungen (unter anderem Verkehrssicherheit). Dazu wurde 2018 aufbauend auf das OÖ Gesamtverkehrskonzept ein Mobilitätsleitbild für die Region Linz mit dem Titel „Kumm steig um“ erstellt, unter anderem mit einem Schwerpunkt auf Aktive Mobilität. Seit 2016 investiert das Infrastrukturressort in OÖ jährlich circa 7 Millionen Euro in den Radverkehr, unter anderem in folgende Maßnahmen:

- 60 km neue Radwege entlang von Landesstraßen (2016–2020), weitere 46 km in Planung beziehungsweise Umsetzung (2021)
- Radhaupttroutennetz im Großraum Linz
- 2.500 neue Bike & Ride-Radabstellplätze
- Dachmarke „Mobil ans Ziel“ für Information und Kommunikation zu nachhaltiger Mobilität
- bereits 138 Gemeinden in der FahrRad-Beratung OÖ
- Radmodellregion Wels Umland seit 2018
- Radverkehrs-Check für Bauprojekte des Infrastrukturressorts ab 2022
- 61.000 Teilnehmer:innen an Radsicherheitsaktionen (2016–2020)

Salzburg

Das Bundesland Salzburg hat sich im Fahrrad-Leitbild „Fahr Rad in Salzburg!“ und im Landesmobilitätskonzept zum Ziel gesetzt, bis 2025 den Alltagsradverkehr auf 13 % zu steigern. Arbeitsschwerpunkte sind dabei:

- Radwegebauprogramm des Landes
- Erstellung Landesradroutenkonzept und Förderung der Landesradrouten (für Gemeinden)
- „Fahrradberatung für Gemeinden“ (individueller Maßnahmenplan)
- Errichtung von Fahrradabstellplätzen im Bautechnikgesetz des Landes verankert
- Förderung für Nachrüstungen überdachter Radabstellanlagen
- Förderung von Radabstellanlagen bei Bushaltestellen
- Ausbau von Bike & Ride bei Bahnhöfen
- Radnewsletter und gemeinsame Webseite von Stadt und Land Salzburg (salzburggrad.at)
- Jährliche Radzählungen
- Schulaktionen (Radworkshops, Aktion „Toter Winkel“ ...)
- Sicherheitsaktionen (E-Bike-Kurse, Abstand, Radcheck, Radlicht ...)
- Radmotivationsaktion „Salzburg radelt“ inklusive Winterradeln

Steiermark

Fahrrad auf der Überholspur! 2016 erfolgte im steiermärkischen Landtag die Beschlussfassung der Radverkehrsstrategie 2025. Fünf Jahre danach kann eine erste erfolgreiche Zwischenbilanz gezogen werden. Immer mehr steirische Gemeinden haben den Wert von aktiver Mobilität für die Lebensqualität in Stadt- und Ortskernen erkannt und denken um. 2021 waren landesweit 21 Großprojekte (Radverkehrskonzepte) zum Ausbau der Radwege-Infrastruktur in Umsetzung und in Vorbereitung, die Gesamtinvestitionen dieser Vorhaben von Land und Gemeinden belaufen sich auf mehr als 200 Millionen Euro. Ergänzend dazu sind zahlreiche Einzelmaßnahmen in Planung oder in Umsetzung. Weiters geschehen sind:

- Bewusstseinsbildende Kampagne unter der Dachmarke STEIERMARK RADMOBIL
- Österreichischer Radgipfel in der Steiermark (450 Teilnehmer:innen aus 15 Nationen)
- Österreichischer Mobilitätspreis für die Radnetzstudie Graz und Umland
- Aufbau Social-Media-Kanäle und Online-Informationsplattform radmobil.steiermark.at
- Podcastreihe „Sattelfest“

Tirol

Seit Inkrafttreten des Tiroler Radkonzeptes 2016 wurden vom Land Tirol 160 Projekte zur Ertüchtigung der Radinfrastruktur für den Alltags- und Freizeitverkehr gefördert. Das Land Tirol tritt dabei als Partner der Gemeinden und Tourismusverbände auf und unterstützt Projekte sowohl mit hohen Förderungen als auch mit entsprechender fachlicher Begleitung. Es wurden mehr als 26 Millionen Euro an Fördermitteln ausgeschüttet. Somit sind bisher insgesamt 44 Millionen Euro in die Sanierung und den Neubau von 157 km Radwegen geflossen. Fast abgeschlossen ist die Asphaltierung des 220 km langen Innradwegs, von dem bereits 206 km befestigt sind. Weitere Radwegprojekte in der Länge von 142 km sind in Vorbereitung. Das Budget für den Ausbau der Radinfrastruktur wurde seit 2016 von 1,5 Millionen Euro auf 6,5 Millionen Euro aufgestockt. So konnten alle angesuchten und förderungsfähigen Vorhaben unterstützt werden. Der politische Grundsatzbeschluss zur Fortführung der Radwegoffensive ist gefasst und 2022 wurde die neue Tiroler Radstrategie 2030 präsentiert.

Vorarlberg

Vorarlberg ist seiner Vorreiterrolle in Österreich weiter gerecht geworden: Über 16 % der werktäglichen Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt – Tendenz steigend. Damit das so bleibt, werden jährlich Schritt für Schritt die Maßnahmen der Radverkehrsstrategie „Ketten-Reaktion“ aus dem Jahr 2017 umgesetzt, unter anderem:

- Förderung und Umsetzung von 200 km Radschnellverbindungen

- sukzessive Umsetzung des Radroutennetzes in allen Regionen gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und damit auch die Umsetzung von 25 Leuchtturmprojekten
- Verbesserung der Angebote zur Kombination von Rad und ÖV
- Unterstützung einer Radkultur in Vorarlberg durch Kommunikationsmaßnahmen wie beispielsweise „Vorarlberg radelt“
- Maßnahmen zur Vermittlung von Radkompetenz, vom Kindergarten bis zum Senior:innenverein
- Maßnahmen zur besseren Orientierung: Beschilderung, Radkarten, Navis und Onlineangebote
- Einsatz für ein radfreundlicheres Regel- und Normenwerk in Österreich

Wien

Wien steht für eine Mobilitätspolitik, die ökologisch verträglich, ökonomisch tragfähig und sozial fair ist. Neben der Optimierung des öffentlichen Verkehrs, dem Schaffen von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und der Erhöhung der Verkehrssicherheit setzt Wien auch stark auf das Gehen und Radfahren als Teil des Umweltverbundes. Die zentrale Zielorientierung der Mobilitätspolitik lautet „80 zu 20“: 2025 sollen die Wiener:innen 80 % der Wege mit dem öffentlichen Verkehr, auf dem Rad oder zu Fuß zurücklegen. Die Stadt Wien fördert den Radverkehr seit Jahren konsequent und baut die Infrastruktur stetig aus. Seit dem Jahr 2010 ist das Radverkehrsnetz um fast 500 Kilometer gewachsen. Auch die Anzahl der Menschen, die das Rad für ihre Mobilität in der Stadt nutzen, steigt kontinuierlich. Für die kommenden Jahre ist ein deutlich verstärkter Ausbau der Radinfrastruktur geplant.

Bregenz

Die Landeshauptstadt Bregenz besitzt ein dichtes Radwegenetz und schafft und verbessert nachhaltig seine Radverbindungen hinsichtlich ihrer Netzdichte, Sicherheit, Komfort und vielem mehr. Insbesondere werden Radschnellverbindungen in Kooperation mit den benachbarten Gemeinden im Rahmen der Gemeindekooperation „plan b“ umgesetzt. Im Fuß- und Radverkehrskonzept 2019 wurde als wesentliches Ziel eine weitere Erhöhung des Radverkehrsanteils angestrebt:

- Kontinuierlicher Ausbau des Radwegenetzes und Umsetzung des Maßnahmenpakets
- Erhöhung des Radverkehrsanteiles von 20 % auf 25 % (bis 2025)
- Weiterentwicklung der Radkultur/des Radverkehrsklimas
- „Gleichberechtigte“ Mobilität von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Kfz-Verkehr
- Wahrnehmung von Entwicklungspotenzial
- Interne Radförderung mit Bereitstellung von Dienstfahrrädern, Radservicestationen, Jobrädern et cetera

- Förderung für den Ankauf von Fahrradanhängern für Kinder und Lastenanhängern, Fahrradrolleys und Lastenrädern
- Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit
- Mobilitätsmanagement in Schulen und Kindergärten
- Radfahren als wichtiger Beitrag zum Klimaschutz

Eisenstadt

Eisenstadt arbeitet konsequent daran, das Fahrradfahren noch bequemer und sicherer zu machen. Mit der größten Radwegeoffensive, die es in Eisenstadt je gegeben hat, flossen 2021 knapp 440.000 Euro in den Ausbau der Infrastruktur, 2022 waren es 780.000 Euro. Diese Investitionen haben vor allem für die Alltagsradfahrer:innen großen Nutzen. Damit wurden Lücken im Radwegenetz geschlossen und moderne Stellplätze geschaffen. Um den Umstieg auf das Rad noch mehr zu forcieren, setzt die Stadt neben den baulichen Maßnahmen auch auf Aktionen, um das Bewusstsein der Bürger:innen noch mehr zu schärfen. Dazu kommen weitere Initiativen, etwa die Förderung für E-Lastenräder und Ladeinfrastruktur oder auch die bewährte E-Bike-Förderung, die Öffnung der Einbahnstraßen oder der sukzessive Ausbau der 30 km/h-Zonen in der Stadt. Nicht zuletzt dafür hat die Stadt 2021 den Aquila, den Verkehrssicherheitspreis in der Kategorie Gemeinden und Städte, gewonnen. Denn das geringere Geschwindigkeitsniveau bietet günstige Voraussetzungen für sicheres Radfahren im Mischverkehr. Eisenstadt ist hier Vorreiter. Die Idee: Radfahrende sollen mit dem Autoverkehr mitfahren können. Das geht bereits im Großteil von Eisenstadt. Die 30 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung gilt nämlich schon auf über 80 % der Gemeindestraßen.

Graz

Mit dem Ziel, Graz zu einer europäischen Fahrradhauptstadt zu machen, starteten das Land Steiermark und die Stadt Graz 2020 die „Radoffensive 2030“. Als Basis für das gemeinsame Vorhaben, das Radwegenetz großflächig auszubauen, dient die vom Land Steiermark in Auftrag gegebene Radnetzstudie. Sie zeigt Korridore auf, wo potenzielle Radschnellrouten möglich sind. Insgesamt 100 Millionen Euro sind dafür reserviert. Während der Masterplan Radoffensive 2030 im Jahr 2021 erschienen ist, gab der Grazer Gemeinderat die „ersten Kilometer“ im Radwegenetz für die Jahre 2021 bis 2023 vor. Diese ersten Teilabschnitte sind mit einem städtischen Anteil von 5,49 Millionen Euro budgetiert. Die Kosten werden ebenso zu gleichen Teilen vom Land getragen. Insgesamt sollen pro Jahr 10 Millionen Euro von Stadt und Land in den Ausbau der Radinfrastruktur investiert werden.

Innsbruck

Die entscheidenden Lückenschlüsse in den Jahren 2015 und 2016 waren die Öffnung der beiden Innbrücken Emil-Betouhart-Steg und Karwendel-Brücke. 2016/2017 wurde die Grenobler Brücke errichtet. Hier entstand unter der Straßenbahnebene ein gedeckter Fuß- und Radweg über den Inn. Im Jahr 2020 wurde im Stadtmagistrat Innsbruck der

Masterplan Radverkehr 2030 zur Förderung des Radverkehrs erstellt und vom Gemeinderat am 19.11.2020 zur Umsetzung beschlossen. In Summe umfasst der Masterplan ein Investitionsvolumen von rund 38 Millionen Euro. Die Vision ist die „Anerkennung des Fahrrads als gleichberechtigtes Verkehrsmittel und die Verankerung im Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer:innen sowie in der Praxis“. Konkretes Ziel ist die „Steigerung des Radverkehrs auf 20 % im ganzen Jahresverlauf, ohne Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs und Fußverkehrs.“ Für das Kapitel Infrastruktur wurden unter Einbeziehung der Bevölkerung und Expert:innen Lücken im Radwegenetz gelistet und hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit bewertet und schließlich priorisiert.

Klagenfurt

Das Leuchtturmprojekt war die Erstellung des Radmasterplans im Jahr 2017/2018 (Masterplan Radfahren Klagenfurt) gemeinsam mit dem Land Kärnten:

- Grundsätzliche Betrachtung und Ableitung von Planungsgrundsätzen
- Strategische Festlegung der Fahrradinfrastruktur, Kategorisierung des Radwegenetzes
- Straßenrechtliche Maßnahmen in Bezug auf die Radweginfrastruktur
- Radverleihsystem nextbike
- Radverkehrsinfrastruktur bei allen S-Bahn-Haltestellen mit nextbike, Fahrradboxen, Radabstellanlagen, Servicestationen, Wegweisung
- Ausbau von Mobilitätsknoten: ÖV-Haltestelle, nextbike, E-Carsharing, Radservicestation, Radabstellanlagen, Paketboxen und Ähnliches
- Errichtung von Dauerzählstellen auf Radwegen
- Entwicklung von Radschnellwegen

Linz

Die Radinfrastruktur wird laufend an zahlreichen Stellen verbessert, vor allem mittels neuer Radwege (wie etwa auf der neuen Donaubrücke), Lückenschlüsse, Sanierungen, flächiger Bodenmarkierungen (Signalbeschichtungen) an gefährlichen Kreuzungen und Bike & Ride-Anlagen (zum Beispiel Mühlkreisbahnhof und Linz Oed). Ein Winter-Basisradwegenetz, vorgezogene Radstreifen im Kreuzungsbereich, Radfahren gegen die Einbahn und Mitbenutzung von Busspuren sowie Gratisverleihangebote (Lastenräder, Anhänger) und Radservicestationen runden das Servicepaket für Radfahrende ab. Zudem wird seit 2022 unter dem Titel „L_INZ FAHR_RAD“ eine Fahrradstrategie für die Stadt erstellt, deren Ziel eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils ist.

Salzburg Stadt

Die Stadt Salzburg tritt kräftig in die Pedale und baut die Radinfrastruktur Schritt für Schritt aus:

- Beschluss der Radverkehrsstrategie 2025+ samt Maßnahmenprogramm (Ziel: 24 beziehungsweise 28 % Radverkehrsanteil bis 2025)
- Verdoppelung von Budget und Personal
- Ausbau/Verbesserung der Radhaupttrouten: Radbrücken (zum Beispiel Alterbachbrücke) und Radwege in die Umlandgemeinden (zum Beispiel Bergheim, Richtung Freilassing)
- Infrastruktur: 526 Radboxen vorrangig an ÖV-Haltestellen, neues Radabstellkonzept Innenstadt, Ausbau von Servicestationen und Radzählstellen
- Informations- und Bewusstseinsarbeit: Aktion „schaut aufeinander“, Rad-Report, „Radverkehr sichtbar machen“ mit zwei Anzeigestelen am Salzachradweg

Sankt Pölten

Bis 2020 wurden zahlreiche kleinräumig wirkende Maßnahmen umgesetzt. 2016 wurde das integrierte Stadtentwicklungskonzept beschlossen. 2019 wurde die „Leitkonzeption Öffentlicher Raum“, mit dem klaren Fokus auf aktive Mobilitätsformen, erstellt. Im Rahmen dieser Erstellung sowie im Zuge des anstehenden Kulturhauptstadtjahres 2024 wurde der Wettbewerb für die Neugestaltung der Promenade ausgelobt. Aufgrund dieser planerischen Vorgaben sowie der Neugestaltung der Promenade wird die erste Leitkonzeption „Aktive Mobilität“ erstellt. Geplant ist ein integriertes Planungsdokument, das Handlungsfelder, Schwerpunkte und Maßnahmen für die Stadt formuliert, die in den Folgejahren sukzessive umgesetzt werden sollen. Neben der Neugestaltung der Promenade zugunsten des Umweltverbundes soll auch der Domplatz autofrei und damit zur Fußgängerzone (inklusive Radverkehr) werden. Des Weiteren sollen die bereits im Generalverkehrskonzept 2014 formulierten Umweltverbundachsen zu solchen umgestaltet werden.

4 Schwerpunkte und Maßnahmen bis 2030

Die Förderung des Radverkehrs seitens des Bundes wurde in den letzten Jahren erheblich forciert. Um bis 2030 einen bundesweiten Radverkehrsanteil von 13 % zu erreichen, ist die konsequente Fortführung der Maßnahmen sowie deren Weiterentwicklung an aktuelle Herausforderungen notwendig. Im Hinblick auf den Masterplan Gehen 2030 dürfen sich Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs nicht hinderlich auf die Entwicklung des Fußverkehrs auswirken (und umgekehrt). Folgende Schwerpunkte werden für den Umsetzungszeitraum bis 2030 fortgesetzt:

- Radverkehrsoffensive des Bundes (klimaaktiv mobil)
- Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen
- Informationssysteme und Bewusstseinsbildung
- Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Wirtschaftsfaktor Radfahren
- Gesundheitsfaktor Radfahren

4.1 Radverkehrsoffensive des Bundes (klimaaktiv mobil)



Maßnahme 1: Radverkehrskoordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden weiterführen (inklusive Internetplattform)

Zielrichtung

Radverkehrskordinator:innen stellen eine wichtige institutionelle Voraussetzung für effiziente Radverkehrsförderung und Qualitätssicherung dar. Die bundesweite Radverkehrskoordination sowie die Etablierung von Radkordinator:innen auf Länder- und Städteebene haben sich als erfolgreiche und effiziente Maßnahmen erwiesen. Koordination zwischen allen Ebenen sowie die etablierte Internetplattform klimaaktivmobil.at/radfahren zum Informationsaustausch sind weiterzuführen.

Kurzbeschreibung

Für die erfolgreiche Umsetzung des Masterplans Radfahren ist eine gesamtösterreichische Koordination eine wichtige Rahmenbedingung. Die Einsetzung einer Bundesradverkehrskoordination im BMK hat sich bewährt. Alle Bundesländer und Landeshauptstädte haben ebenfalls Koordinator:innen für den Radverkehr eingesetzt. Für die verstärkte Koordination zwischen den Bundesministerien sind in der Arbeitsgruppe Radverkehr Teilnehmende der Bundesministerien BMK, BMSGPK, BMBFW, BMAW, BMKOES und

BMI vertreten. Eine Erweiterung um Vertreter:innen des Finanzministeriums (BMF) wird angestrebt. Die Arbeitsgruppe Radverkehr hat sich als effizientes Instrument zur österreichweiten Koordination und Operation für den Erfahrungsaustausch zwischen Bund, Ländern, Städten und Gemeinden erwiesen. Auf europäischer Ebene ist unter anderem über THE PEP eine starke Kooperation und Koordination mit anderen nationalen Radverkehrskordinationsstellen etabliert.

Um eine objektive Fortschrittskontrolle der Maßnahmenumsetzung zu ermöglichen, sollen unter anderem in der Arbeitsgruppe Radverkehr messbare Indikatoren entwickelt werden. Die Maßnahmen sollen anhand dieser Indikatoren terminisiert beziehungsweise mit einem Umsetzungshorizont belegt werden. Radverkehrszählungen, Modal-Split-Erhebungen und ähnliche Indikatoren können ebenso zur Umsetzungskontrolle herangezogen werden (welche Maßnahme wurde zu welchem Grad umgesetzt). Jährlich beziehungsweise anlassbezogen soll der Masterplan Radfahren in der AG Radverkehr einer Fortschrittskontrolle unterzogen werden.

Die Internetplattform klimaaktivmobil.at/radfahren und der regelmäßige Radnewsletter sind weitere wichtige Bausteine in der Vernetzung und Information aller genannten Akteur:innen.

Wirksamkeit

Nutzen: Effizienzerhöhung der eingesetzten Mittel, attraktiveres Angebot, Qualitätssicherung sowie Informationsaustausch und Nutzung von Synergien (zum Beispiel im Tourismus) durch die Internetplattform

Kosten

gering, Personal- und Betriebskosten für die öffentliche Hand

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismus, Wirtschaftspolitik, Innovationspolitik

Umsetzung

Europa (ECF), Bund (BMK, BMSGPK, BMBWF, BMAW, BMKOES und BMI), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Österreich Werbung, Landestourismusorganisationen

Nächste Schritte

Fortführung und punktueller Ausbau der guten Vernetzung auf nationaler sowie europäischer Ebene, Indikatorenentwicklung für Umsetzungsmonitoring

Zeithorizont

2024–2030



Maßnahme 2: Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr

Zielrichtung

Die laufende Investitionsoffensive zugunsten des Radverkehrs seitens des Bundes (BMK, klimaaktiv mobil), der Länder und der Gemeinden sollte unter Einhaltung hoher Qualitätsstandards weitergeführt und nach deutlichen Budgetsteigerungen 2020–2024 weiter ausgebaut werden. Die langfristige rechtliche Absicherung des Radverkehrsförderungsinstruments klimaaktiv mobil und Kofinanzierungen von Bund, Ländern und Gemeinden für die Radverkehrsinfrastruktur sind für die Zielerreichung notwendig. Die Finanzierung der laut „Studie Investitionsbedarf Radverkehr“ notwendigen Investitionen für die Umsetzung der Zielnetze ist seitens Bund, Länder und Gemeinden gemeinsam sicherzustellen, um die angestrebte Verdopplung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 13 % erreichen zu können.

Kurzbeschreibung

Auf Ebene des Bundes, der Länder, Städte und Gemeinden ist eine weitere Anhebung der Radverkehrsbudgets für die Zielerreichung notwendig. Das BMK hat die EU-Kofinanzierung für klimaaktiv mobil Radprojekte über den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) erfolgreich verlängert. Für den effizienten Mitteleinsatz sind auf Landes- und (stadt-)regionaler Ebene Radverkehrszielnetze zu erstellen. Die Finanzierung von deren Umsetzung bis 2030 und darüber hinaus beispielsweise durch Umschichtung von Straßenbaumitteln ist auch mit der mittelfristigen Absicherung der Radverkehrsmittel für die Zielerreichung zentral.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Investitionen in den Radverkehr ist enorm positiv: Ein Euro in den Radverkehr investiert bringt einen volkswirtschaftlichen Nutzen von über 5 Euro (DfT 2014). Die Sicherstellung ausreichender Finanzmittel für den Radverkehr ist daher auch im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes.

Wirksamkeit

Nutzen: Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten, Sicherung von „green jobs“, Nutzung von Synergien

Kosten

siehe Studie Investitionsbedarf Radverkehr beziehungsweise Kosten der anderen Maßnahmen, Mittelumschichtung aus bestehenden Verkehrs- und Gesundheitsbudgets

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Verwaltungspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismus, Wirtschaftspolitik, Arbeitsmarktpolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMF, BMSGPK, BMAW), Länder, Städte und Gemeinden

Nächste Schritte

Budgetäre Absicherung und rechtliche Verankerung der Förderinstrumente des Bundes für den Radverkehr (klimaaktiv mobil), Radverkehrsförderung in den Ländern und Gemeinden

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 3: Beratungsprogramme im Radverkehr und Radverkehrsförderung im Rahmen des Mobilitätsmanagements



Zielrichtung

Die Weiterführung der Radverkehrsförderung im Rahmen der Aktiven Mobilität und des Mobilitätsmanagements sowie in den klimaaktiv mobil Beratungsprogrammen für die nächsten Jahre ist sicherzustellen.

Kurzbeschreibung

Die Beratung, Motivation und Weiterbildung von Akteur:innen in Kombination mit der Förderung hat sich als effizientes Instrument zur Umsetzung des Masterplans Radfahren erwiesen. Das Programm „Aktive Mobilität“ und die bestehenden Radverkehrsschwerpunkte für Städte, Gemeinden und Regionen, für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber, für Freizeit und Tourismus, für die klimaneutrale Verwaltung und für Jugend und Bildungseinrichtungen sollen daher weitergeführt werden. Die weitere Fortsetzung der klimaaktiv mobil Programme für den Radverkehr soll durch budgetäre Absicherung gewährleistet werden.

Zur besseren Know-how-Verbreitung sind die Erfahrungen und Best-Practice-Beispiele aus der Radverkehrsförderung in Österreich auch mittels Weiterbildungsangeboten (klimaaktiv mobil Akademie) allen Akteur:innen bekannt zu machen.

Wirksamkeit

Nutzen: Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzzielen, fachliche Unterstützung der Maßnahmenträger:innen, (nachhaltige) Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten

Kosten

rund 18 Millionen Euro/Jahr Personalkosten (Studie Investitionsbedarf Radverkehr)

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Tourismuspolitik, Gesundheitspolitik, Bildungspolitik, Verkehrssicherheit

Umsetzung

Bund (BMK, BMBFW), Wirtschaftskammer, Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen und -verbände, Betriebe, Schulen

Nächste Schritte

Budgetäre Absicherung des klimaaktiv mobil Beratungsprogramms

Zeithorizont

2024–2030

4.2 Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen



Maßnahme 4: Radfahrfreundliche Siedlungsstruktur durch Raumplanung

Zielrichtung

Raumplanung als eine Determinante für Energiewende und Klimaschutz ist eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung einer radfahrfreundlichen Verkehrsorganisation und kompakten Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen.

Kurzbeschreibung

Bestehende Siedlungsstrukturen bieten oft wenig Anreize, um vom Pkw auf das Fahrrad oder andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Gehen) umzusteigen. Gleichzeitig leistet klimafreundliche Mobilität einen Beitrag zur notwendigen Energiewende, da sowohl der Energieverbrauch als auch die Nutzbarkeit erneuerbarer Energiequellen von den Raumstrukturen beeinflusst werden.

Der Begriff Energieraumplanung beschäftigt sich mit der räumlichen Dimension des Energieverbrauchs und der Energieversorgung und fasst jene Planungsgrundsätze zusammen, die nach dem Prinzip der Funktionsmischung zu kompakten Siedlungen mit kurzen Wegen und funktionierenden Ortsstrukturen führen. Diese Planungsgrundsätze sind sowohl für neue als auch für existierende Siedlungen anzuwenden.

Ein Indikator für die Bike & Ride Erreichbarkeit soll entwickelt werden. Neben dem Energieausweis für Siedlungen soll auch die Bike & Ride-Erreichbarkeit als Kennzahl bei Immobilieninseraten berücksichtigt werden können. Weiters soll die Berücksichtigung von Energie- und Mobilitätskriterien bei der Wohnbauförderung beziehungsweise die Baulandausweisung in Abhängigkeit von der Bike & Ride-Erreichbarkeit forciert werden. Die Aufhebung der Grundsteuerbefreiung von Verkehrsflächen kann zu mehr Kostentransparenz im Verkehr führen. Insgesamt besteht ein starker Konnex zu den Maßnahmen Weiterentwicklung der Straßenverkehrsordnung und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene und Anpassung von Landesgesetzen, Richtlinien und Vorschriften auf Landesebene.

Wirksamkeit

Nutzen: Erreichung von Klimaschutzziele, Reduktion des Bodenverbrauchs und der Bodenversiegelung durch kompakte Siedlungen, Kosteneinsparung bei Infrastrukturausgaben und Gesundheitskosten durch Erhöhung des Radverkehrsanteils, Attraktivierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel

Kosten

gering (maßnahmenabhängig)

Betroffene Politikbereiche

Raumordnung, Baurecht, Umweltpolitik, Verkehrspolitik

Umsetzung

Länder, Kommunen, Bund (BMK)

Nächste Schritte

Bewusstseinsbildung bei den Maßnahmenträger:innen, Prüfung eines Förderbonus Siedlungsdichte, Entwicklung von Novellierungsentwürfen von Verordnungen und Gesetzen in der Wohnbauförderung, Bauordnung, Flächenwidmung et cetera

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 5: Zielnetze für den Radverkehr

Zielrichtung

Für den zielgerichteten Ausbau des Radverkehrsnetzes sind Zielnetze mit einem Umsetzungshorizont von zehn Jahren ein effizientes Planungsinstrument und führen durch umfassende Netzbetrachtungen zu besseren Umsetzungsergebnissen in der Radinfrastruktur.

Kurzbeschreibung

Zielnetze in allen Bundesländern (Infrastrukturbetrachtung) sind zu definieren und umzusetzen sowie Unterstützung bei der Erstellung von (stadt-)regionalen Radverkehrszielnetzen ist anzubieten. Durch die Netzbetrachtung, definierte Mindestqualitätsstandards sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr sowie Integration von Points of Interests (ÖV-Haltestellen, Nahversorgung, Arbeitsstätten et cetera) wird der mittelfristige Ausbau auf jene Netzlückenschlüsse mit der größten Wirkung fokussiert. Damit werden für die Daseinsvorsorge ein effizienter Mitteleinsatz sowie eine mehrjährige Kontinuität im Ausbau der Radinfrastruktur erreicht.

Weiters soll die rechtliche Verankerung nationaler Radrouten, des Radverkehrszielnetzes sowie von Radschnellverbindungen beispielsweise in den Landesstraßengesetzen



als Landesstraßen R geprüft werden (siehe Bund-Länder-Gemeinden-Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs).

Wirksamkeit

Nutzen: Erreichung von Klimaschutzzielen, Erhöhung des Radverkehrsanteils, Verbesserung der Fahrraderreichbarkeit, Attraktivierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel

Kosten

rund 283 Millionen Euro/Jahr bei Umsetzung bis 2040 (siehe Studie Investitionsbedarf Radverkehr)

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Baurecht, Raumordnung

Umsetzung

Länder, Bund (BMK, Förderung), Kommunen (Umsetzung)

Nächste Schritte

Detaillierung der auf Landesebene und in der „Studie Investitionsbedarf Radverkehr“ (2022) definierten Ansätze zu Zielnetzen, Detailplanung und laufende Umsetzung

Zeithorizont

2024–2030



Maßnahme 6: Ausbau von Radschnellverbindungen

Zielrichtung

Radschnellverbindungen dienen der Bündelung von Radverkehrsströmen bei Gewährleistung hoher Reisegeschwindigkeiten, minimaler Zeitverluste durch Umwege oder Anhalten an (lichtsignalgeregelten) Knotenpunkten und großzügig dimensionierter Fahrbahnbreiten. Sie stellen hochwertige Infrastrukturelemente für den Radverkehr dar, verbinden die anzustrebenden kompakten Siedlungen miteinander und sind für die nachhaltige Steigerung des Radverkehrsanteils unverzichtbar.

Kurzbeschreibung

Steigendes Radverkehrsaufkommen, höhere Reisegeschwindigkeiten im Radpendlerverkehr (auch durch die zunehmende Nutzung von Elektrofahrrädern und Pedelecs) sowie die Forderung nach Energieraumplanung mit entsprechender Energie- und Flächeneffizienz wecken den Bedarf nach hochwertiger Infrastruktur für den Radverkehr. Um diesem Bedarf gerecht zu werden, ist die verstärkte Errichtung zügig befahrbarer, umweg- und wartezeitarmer Radschnellverbindungen anzustreben.

Die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen wurden in der 2022 neu aufgelegten Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) 03.02.13 „Radverkehr“ definiert. Analog zu den Landesradrouten in Vorarlberg und dem „Radlgrundnetz“ in Niederösterreich sind in Räumen mit hohem Radverkehrspotenzial Radschnellverbindungen zu definieren. Für neu zu errichtende Anlagen sind die erforderlichen Flächen (analog zur Energienetzplanung) unter den Gesichtspunkten der Energieraumplanung in den Flächenwidmungsplänen freizuhalten. Die Integration der Landesradwege im Landesstraßengesetz analog zum Straßennetz (nach Kärntner Vorbild) gewährleistet die Sicherstellung des erforderlichen Budgets, der Umsetzung und des gesetzlichen Auftrages.

Wirksamkeit

Nutzen: Kosteneinsparung bei Infrastrukturausgaben, Attraktivierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel, Flächeneffizienz

Kosten

rund 67 Millionen Euro/Jahr (siehe Studie Investitionsbedarf Radverkehr)

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Baurecht, Raumordnung, Finanzausgleich

Umsetzung

Länder, Kommunen, Bund (BMK)

Nächste Schritte

Definition von Qualitätsstandards, Novellierung der Landesstraßengesetze

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 7: Radverkehrssicherheit

Zielrichtung

Zusätzlich zu den Vorteilen der Flexibilität, Umweltfreundlichkeit, Kosteneffizienz und Gesundheitsförderung muss auch die Sicherheit beim Radfahren im Straßenverkehr gemäß dem „Safe System“ Ansatz ein sehr hohes Niveau erreichen. Ein hoher Radverkehrsanteil, infrastrukturelle Maßnahmen sowie Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind die Basis dafür.

Kurzbeschreibung

24 % aller im Straßenverkehr Schwerverletzten und 9 % aller Getöteten sind Radfahrende (2015–2019). 69 % der schwerverletzten Radfahrenden wurden im Ortsgebiet und 31 %



im Freiland verletzt (2013–2017). 48 % der getöteten Radfahrenden sind im Ortsgebiet und 52 % im Freiland zu beklagen.

Die österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 mit dem Handlungsfeld „Aktive, sichere und klimafreundliche Mobilität“ weist als Ziele für das Jahr 2030 eine Reduktion der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen sowie der Schwerverletzten um 50 % aus. Zur Erreichung dieser Ziele ist auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr im Sinne des „Safe System“ bzw. „Vision Zero“ Ansatzes notwendig.

Als effektivstes Instrument dafür gilt die Erhöhung des Radverkehrsanteils an sich (Safety in Numbers). Je mehr Radfahrende im Straßenraum unterwegs sind, desto sicherer wird es für Radfahrende. Eine flächendeckende sichere Radinfrastruktur unter Anwendung des Trennprinzips ab einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h ist sehr relevant für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. So weisen mit 3.000 km rund die Hälfte aller Hauptstraßen im Ortsgebiet keine getrennte Radinfrastruktur oder parallele sichere Radverbindung auf. Im Freiland sind es mit 5.600 km sogar rund drei Viertel der höherrangigen Straßen mit Radfahrerlaubnis, welche keine sichere Radinfrastruktur haben. Ein weiterer Ansatzpunkt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr ist die Steigerung der Sichtbarkeit der Radfahrenden (Sichtweiten, Reflexmaterialien am Fahrrad et cetera). Auch die Verkehrserziehung (zum Erlernen des richtigen und sicheren Umgangs mit dem Fahrrad im Straßenverkehr) und Mobilitätsbildung (zum Forcieren von nachhaltigem und umweltfreundlichem Mobilitätsverhalten) bereits im frühen Alter leisten einen wertvollen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, sowohl im Radverkehr als auch im Gesamtverkehrssystem (siehe Maßnahmen Radverkehrsverträglichkeitsprüfung der Infrastruktur sowie der Verkehrs- und Raumplanung, Bewusstseinsbildung und Imagekampagnen, Verkehrserziehung und Radfahrtraining).

Wirksamkeit

Nutzen: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Einsparung von Gesundheitskosten (präventive Gesundheitsförderung/Gesundheitsvorsorge), Attraktivierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel

Kosten

maßnahmenabhängig

Betroffene Politikbereiche

Verkehrssicherheit, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMSGPK), Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe, Schulen, Planende, Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV)

Nächste Schritte

Umsetzung der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 8: Weiterentwicklung mittelfristiger bundesrechtlicher Finanzierungsgrundlagen



Zielrichtung

Prüfung und Entwicklung einer bundesrechtlichen Grundlage beziehungsweise Änderung bestehender Materiengesetze zur Verankerung der Ziele der Radverkehrsförderung inklusive Infrastruktur und Finanzierung sowie Verfahren für die Erstellung der Zielnetze. Damit soll die Bundesradverkehrskoordination im BMK, die bundesweite Arbeitsgruppe Radverkehr (AG RV) sowie der Masterplan Radfahren, dessen laufende Fortschreibung und Evaluierung auf einen formellen Status gehoben werden. Als Vorarbeit dient eine Analyse der Vor- und Nachteile sowie der Good-Practice-Beispiele in Österreich (beispielsweise klimaaktiv mobil Radverkehrsförderung) und anderen Ländern.

Kurzbeschreibung

Der Stellenwert des Radverkehrs hat sich erhöht – dies zeigt auch die signifikante Steigerung der Bundesfördermittel für den Radverkehr der letzten Jahre. Eine gute Koordination der Verwaltungsebenen ist wichtig und gegeben. Die Förderung und Forcierung des Radverkehrs und der Aktiven Mobilität sind für die Erreichung der Klimaschutzziele sowie der Gesundheitsziele essenziell.

Ebenso ist der Ausbau der Bundesradverkehrskoordination und die Erhöhung der Personalkapazitäten sowohl beim BMK als auch bei anderen Ministerien in Bezug auf Radverkehrssagenden notwendig. Ein regelmäßiger formalisierter Austausch zu nationalen Radverkehrsthemen erfolgt zwischen Bund, Ländern und Gemeinden, aber auch zwischen den Ministerien im Rahmen der bestehenden Arbeitsgruppe Radverkehr. Neben der AG Radverkehr gibt es noch den Unterausschuss Radverkehr im Rahmen des Verkehrssicherheitsbeirates, die Arbeitsgruppe Radtourismus und seit 2022 neu die AG Sektorkopplung „Gesundheit und Mobilität“.

Um die ausreichenden Personalressourcen und eine langfristige Finanzierung von Bundeseite im Zuge beispielsweise einer Fünfjahres-Bundesfinanzrahmenplanung (in Analogie zu den anderen Verkehrsmodi Schiene und MIV/Straße) sicherzustellen, sollen mögliche rechtliche Weiterentwicklungen der Radverkehrsfinanzierung geprüft werden (beispielsweise Bundesgesetz Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement). Damit sollte auch das klimaaktiv mobil Förderprogramm für Aktive Mobilität (inklusive Radverkehrsförderung) und Mobilitätsmanagement, dessen rechtliche Basis derzeit auf der klimaaktiv mobil Sonderförderrichtlinie im Einvernehmen mit BMF bis 2031 fußt, langfristig verankert werden. Als strategische Grundlage zur Förderung des Radverkehrs

in Österreich soll der Masterplan Radfahren und seine weitere Entwicklung dienen. Schätzgrundlage für die langfristige Finanzierung stellt die 2022 veröffentlichte „Studie Investitionsbedarf Radverkehr“ dar.

Wirksamkeit

Nutzen: Erhöhung der Planungssicherheit für alle Akteur:innen durch rechtliche Verankerung des Radfahrens, der Aktiven Mobilität und des Mobilitätsmanagements auf Bundesebene; langfristig gesicherte Finanzierung

Kosten

siehe Maßnahmen Ausbau von Radschnellverbindungen und Zielnetze für den Radverkehr

Betroffene Politikbereiche

Verkehrspolitik, Umweltpolitik, Gesundheitspolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMF)

Nächste Schritte

Analyse der Vor- und Nachteile sowie der Good Practices; Erarbeitung und Abstimmung eines Gesetzesentwurfes; Beschlussfassung

Zeithorizont

2030



Maßnahme 9: Weiterentwicklung der Straßenverkehrsordnung und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene

Zielrichtung

Aufbauend auf den Verbesserungen für den Radverkehr im Rahmen der letzten StVO-Novellen sind die StVO und weitere Richtlinien auf Bundesebene, die den Radverkehr betreffen (RVS, OIB-Richtlinien), permanent weiter zu entwickeln.

Kurzbeschreibung

Mit den letzten Novellen der StVO (zuletzt 33. Novelle, wirksam ab 1. Oktober 2022) wurden zahlreiche radfahrfreundliche Lösungen realisiert. Die Aufnahme der Ergebnisse aus dem Unterausschuss Radverkehr in die Tagesordnung des parlamentarischen Verkehrsausschusses und Dokumentation der Themenbehandlung werden angeregt. Die Weiterführung des Verkehrssicherheitsbeirats sowie eine weitere Verbesserung der Stellung der Radfahrenden im Straßenverkehr durch Weiterentwicklung der StVO sind anzustreben.

Die Abstimmung zur einheitlichen Anwendung und Interpretation der StVO ist innerhalb der Arbeitsgruppe Radverkehr zu forcieren. Um die Mindestqualitätsstandards

der RVS 03.02.13 Radverkehr in Österreich einheitlich zur Anwendung zu bringen, ist eine Verbindlichkeit anzustreben. Die seit 2022 kostenfreie Bereitstellung der RVS zum Beispiel für Gemeinden soll die Anwendung der RVS bei der Umsetzung der Standards beziehungsweise Richtlinien für radfreundliche Infrastruktur erhöhen. Zusätzlich ist die Erstellung von Praxisleitfäden mit konkreten Beispielen zur Anwendung der RVS geplant.

Weitere Gesetzesmaterien und Verordnungen (zum Beispiel Bundesstraßengesetz, Eisenbahngesetz, Steuerrecht, Gesundheitsvorsorgerecht) sind für die Radverkehrsförderung relevant und es werden seitens der AG Radverkehr Verbesserungsvorschläge erarbeitet.

Wirksamkeit

Nutzen: Attraktivierung des Radfahrens, (nachhaltige) Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten

Kosten

keine

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrssicherheit, Gesundheitspolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMF, BMSGPK), Länder, Kommunen, Forschungsgesellschaft Straße –Schiene – Verkehr (FSV), NGOs, KfV

Nächste Schritte

Weitere Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr in StVO und bundesweiten Gesetzesmaterien, breite Anwendung der neuen RVS Radverkehr, Hebung des Stellenwerts und Priorisierung aktiver Mobilität, Vereinheitlichung/Überarbeitung von Standards in Bezug auf den Radverkehr

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 10: Anpassung von Landesgesetzen, Richtlinien und Vorschriften auf Landesebene

Zielrichtung

Zur nachhaltigen Stärkung der Position des Radverkehrs ist eine umfassende Verankerung in der Bau- und Raumordnungsgesetzgebung nach dem Vorbild innovativer Landesgesetze (zum Beispiel Fahrradabstellanlagen) notwendig, wobei die Regelungen zwischen den Ländern möglichst harmonisiert werden sollten. Die Berücksichtigung des Radverkehrs in allen relevanten Richtlinien und Vorschriften auf Landesebene, wie beispielsweise



den Bauordnungen, den Wohnbauförderungsgesetzen und -richtlinien und Ähnlichem, ist sicherzustellen.

Kurzbeschreibung

Die Baugesetze auf Landesebene bestimmen maßgeblich die Qualität des Radverkehrs im Hinblick auf kurze Wege und Abstellanlagen in Gebäuden. Förderungen wie zum Beispiel die Wohnbauförderung tragen mittelfristig zu Siedlungsstrukturen bei, die den Radverkehr erleichtern oder behindern können. Die Forderung nach einer radverkehrsfreundlichen Gestaltung der themenrelevanten Landesgesetze (inklusive Stellplatzverordnungen und Wohnbauförderung) bleibt aufrecht.

Im Bereich der Abstellanlagen unterstützen Novellen der Bauordnungen und Bautechnikverordnungen der Länder eine Forcierung des Radverkehrs. Weitere Verbesserungen zur Reduktion der Flächen für den ruhenden motorisierten Individualverkehr und zur Aufwertung des Fahrrads zum gleichberechtigten Alltagsverkehrsmittel sind anzustreben. Des Weiteren sind Mindestqualitätskriterien für Radabstellanlagen (Aufstellfläche, Diebstahlsicherheit, ebenerdige Position, Distanz zum Eingang, Flächen für Fahrradanhänger und Transporträder) und deren Standort (zum Beispiel Wohnungsneubau, Stationen des Öffentlichen Verkehrs) ebenfalls in den gesetzlichen Bestimmungen zu regeln. Mittelfristig ist in der Baulandausweisung die Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr und dem Fahrrad zu berücksichtigen.

Wirksamkeit

Nutzen: Verringerung von Anschließungskosten (öffentliche Hand), attraktive Abstellanlagen und Erreichbarkeit, (nachhaltige) Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten

Kosten

gering (Systembenutzende)

Betroffene Politikbereiche

Raumordnung, Baugesetzgebung, Finanzausgleich, Wohnbauförderung

Umsetzung

Länder, Bund (BMF, BMK, BKA), Kommunen, Forschungsgesellschaft, Planende

Nächste Schritte

Kooperationen verstärken mit Ländern und Städten, einheitliche radverkehrsfördernde Änderungen in den Bauordnungen initiieren, Vorschlag mit Mindestkriterien für die Radverkehrsförderung

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 11: Schaffung radfahrfreundlicher Rahmenbedingungen in Europa und verstärkte internationale Kooperation



Zielrichtung

Eine enge Vernetzung nationaler Radkoordinator:innen führt zu einer Hebung des Stellenwerts des Radverkehrs und der Schaffung radfahrfreundlicher Rahmenbedingungen im gesamten europäischen Raum.

Kurzbeschreibung

Durch Bewusstseinsbildung, Informationsaustausch und Vereinheitlichung von Qualitätsstandards mit Ländern mit hohen Radverkehrsanteilen als Benchmark können die Radverkehrsanteile in allen europäischen Ländern gehoben und radfahrfreundliche Rahmenbedingungen im gesamten europäischen Raum geschaffen werden.

Die Vernetzung und Zusammenarbeit der nationalen Radverkehrskoordination:innen legt den Grundstein für die Entwicklung von transnationalen Maßnahmen im Bereich der Datenerhebung, der Standardisierung sowie der Nutzung europäischer Finanzierungsinstrumente auch für den Radverkehr („TEN-T Cycling“).

Bei transeuropäischen Netzen wie höherrangigen Straßen (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen) und Eisenbahntrassen, die Radwegverbindungen zerschneiden, ist die Umsetzung niveaufreier, sicherer Querungsmöglichkeiten (Brücken, Untertunnelungen et cetera) für den Radverkehr zu verankern (siehe Maßnahme 14). Im Bestand ist fehlende Radinfrastruktur bis 2040 möglichst nachzurüsten.

In der Ministerdeklaration 2021 von Wien des UNECE / WHO Pan-Europäischen Programms Verkehr, Gesundheit, Umwelt (THE PEP) wurde der im Rahmen des THE PEP Partnership Radfahren ausgearbeitete pan-europäische Masterplan zur Förderung des Radfahrens beschlossen. In den Folgejahren werden die Forderungen und Maßnahmen des Masterplans zur Umsetzung gebracht.

Wirksamkeit

Nutzen: länderübergreifender Informationsaustausch, Nutzung von Synergien, Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzziele

Kosten

gering

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik

Umsetzung

UNECE/WHO THE PEP, EU, Bund (BMK, BMSGPK)

Nächste Schritte

Verstärkung europäischer Kooperationen, Umsetzung des 2021 beschlossenen pan-europäischen Masterplans Radfahren, Deklaration der überregionalen Radwege und -routen als TEN-T-Cycling-Netz

Zeithorizont

2022–2040



Maßnahme 12: Initiierung umsetzungsorientierter FTI-Maßnahmen

Zielrichtung

Die erfolgreiche Verankerung des Radverkehrs in den Forschungs-, Technologie- und Innovationsschwerpunkten des BMK soll weitergeführt werden. Die Forschungsschwerpunkte sollten zum Beispiel auf folgende Aspekte gelegt werden: Radfahren und Gesundheit, Digitalisierung, Änderung des Verkehrsverhaltens, Flächengerechtigkeit, Genderaspekte, Planung & Partizipation, Raumordnung & Radverkehr, klimaneutrale Governance und Quartiere in Städten, Evidenz- und Entscheidungsgrundlagen, Mobilitätsdatenerhebung, Multimodalität, Fahrradlogistik und Transportfahrräder, Elektrifizierung und Elektrik, Nutzung von GPS-Daten et cetera.

Kurzbeschreibung

Das BMK liefert im Rahmen seiner missions- und transformationsorientierten FTI-Strategie Beiträge zur Erreichung eines klimaneutralen Mobilitätssystems. Aufbauend auf den Voraktivitäten des Programms Mobilität der Zukunft kommt der Aktiven Mobilität dabei auch weiterhin ein wichtiger Stellenwert zu. Die Einrichtung zweier Professuren zu Aktiver Mobilität an österreichischen Universitäten bietet große Chancen, die Forschung rund um das Fahrrad und die positiven Wirkungen des Radfahrens zielgerichtet voranzutreiben (Kompetenz- und Fachkräfteaufbau, Kooperationsnetzwerke Wissenschaft/Praxis et cetera). Neben der produktorientierten Forschung (für Radfahrende als Ergebniszunutzen) sind Forschungsprojekte zum Beitrag des Fahrrads zur Mobilitätswende, im Sinne der Mobilitätsgarantie und zur Gesundheitsförderung zu initiieren, ebenso wie Projekte im Bereich digitaler Infrastruktur- und Nachfragedaten sowie Planungswerkzeuge. Die Forschungsaktivitäten und -ergebnisse müssen zudem besser in einen geeigneten Umsetzungsrahmen eingebettet werden. Die Verkehrssicherheitsforschung ist auch im Bereich Radverkehr vor allem in Hinblick auf neue Fahrzeugentwicklungen und der Verkehrsunfallanalyse konsequent fortzuführen.

Wirksamkeit

Nutzen: Verhaltensveränderungen, Verkehrsverlagerung, Effizienzerhöhung, Technologievorsprung, Wissens-, Kompetenz- und Kapazitätsaufbau

Kosten

rund 5 Millionen Euro/Jahr (Studie Investitionsbedarf Radverkehr)

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, FTI-Politik, Wirtschaftspolitik, Wissenschaftsförderung, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMSGPK, BMKOES, BMBWF), Länder, Städte, NGOs, Universitäten, Forschungseinrichtungen, diverse Fonds: Verkehrssicherheitsfonds (VSF), Fonds Gesundes Österreich (FGÖ), Klima- und Energiefonds (KLIEN) et cetera

Nächste Schritte

Intensivierung des Forschungsschwerpunkts Radverkehr im FTI-Schwerpunkt Mobilitätswende und in der Mission „Klimaneutrale Stadt“ des BMK, Identifikation und Unterstützung themenspezifischer Lösungsbausteine, Aufbau interdisziplinärer und sektorübergreifender Kooperationen/Allianzen/Umsetzungspartnerschaften (zum Beispiel Arbeitsgruppe Sektorkopplung Gesundheit & Mobilität), Einbettung in Reallaborumgebungen (urbane und regionale Mobilitätslabore, Centre for Mobility Change (CMC), Policylab.at), Berücksichtigung in BMK-Städtepartnerschaften (Pionierstädte der Klimaneutralität), Einbettung in europäische und transnationale Forschungskooperationen (zum Beispiel EU-Partnerschaft Driving Urban Transitions, D A CH Kooperation Verkehrsinfrastrukturforschung), Vernetzung der Fahrradwirtschaft sowie deren Abnehmer mit den Forschungseinrichtungen

Zeithorizont

2024–2030

4.3 Informationssysteme und Bewusstseinsbildung

Maßnahme 13: Radverkehrsstatistik und Indikatoren

Zielrichtung

Aktuelle und regelmäßige Radverkehrsstatistiken bilden eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für den effizienten Ressourceneinsatz. Für das Benchmarking ist eine harmonisierte Vorgehensweise bei der Radverkehrszählung erforderlich, um ein österreichweit einheitliches Radverkehrszählsystem zu etablieren.

Kurzbeschreibung

Im Bereich der Indikatoren/des Benchmarkings wird die Forderung nach einem harmonisierten Radverkehrszählsystem von Bund, Ländern, Kommunen und Tourismus be



stehend aus automatischen Zählgeräten, Zählstellen, Mobilitätserhebungen, Interviews und Umfragen erneuert. Mit den Ergebnissen der österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“ 2013/2014 wurde die Grundlage für ein Benchmarkingsystem im Radverkehr gelegt. Die Erhebung erfolgte nach dem Hauptverkehrsmittelkonzept. Die etappenweise Erhebung von Wegen entlang einer Wegekette mit dem Wechsel des Verkehrsmittels (zum Beispiel Arbeitsweg mit dem Rad und der Bahn) soll standardmäßig und in kürzeren Zeitabständen (maximal alle fünf Jahre) bei künftigen Mobilitätserhebungen umgesetzt werden. Mit dem 2021 erstmals erhobenen „Report Aktive Mobilität“ wurde eine weitere Grundlage geschaffen, welche alle zwei Jahre erneuert werden soll. Die Indikatoren des Benchmarkingsystems werden in der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr abgestimmt.

Wirksamkeit

Nutzen: Qualitätssicherung, effizienterer Mitteleinsatz (öffentliche Hand)

Kosten

mittel

Betroffene Politikbereiche

Verkehrspolitik

Umsetzung

Bund (BMK), Länder, Gemeinden

Nächste Schritte

Konsequente Fortführung des Radverkehrsstatistikkonzepts beziehungsweise Benchmarkingsystems

Zeithorizont

2024–2030



Maßnahme 14: Radverkehrsverträglichkeitsprüfung der Infrastruktur sowie der Verkehrs- und Raumplanung

Zielrichtung

Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen dienen der Qualitätssicherung geplanter und bereits realisierter Anlagen für den Radverkehr beziehungsweise von Anlagen mit Berührungspunkten zum Radverkehr und sollen bundesweit harmonisiert angewandt und gegebenenfalls rechtlich verankert werden.

Kurzbeschreibung

Bei Verkehrskonzepten, Verkehrsanlagen und privaten Hoch- und Tiefbauten werden Radverkehr und Aktive Mobilität oft unzureichend berücksichtigt. Qualitätseinbußen

bei der Benützung der (angrenzenden) Verkehrsanlagen sind die Folge (zum Beispiel Erreichbarkeit per Rad, Radverbindungen). Um die Anforderungen des Radverkehrs bereichsübergreifend und bereits zu einem frühen Zeitpunkt zu berücksichtigen, sind verpflichtende Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen zu definieren und wenn nötig rechtlich zu verankern. Den Radverkehrskordinator:innen der Länder und Gemeinden sollte bei Bauvorhaben ein Stellungnahmerecht eingeräumt werden. Die Anwendung eines BYPAD (Bicycle Policy Audit) als Tool zur Bewertung der Radverkehrspolitik einer Gemeinde, Stadt, Region oder eines Staates wird empfohlen.

Bei der Planung und Umsetzung von höherrangigen Straßen (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen) und Eisenbahntrassen, die Radwegverbindungen zerschneiden, sind niveaufreie Querungsmöglichkeiten (Brücken, Untertunnelungen, sichere Querungen) für den Radverkehr umzusetzen (siehe Maßnahme 11 sowie Maßnahme 9).

Wirksamkeit

Nutzen: Attraktivierung des Radfahrens, Qualitätssicherung, effizienterer Mitteleinsatz (öffentliche Hand), Entscheidungsgrundlage für Planungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit

Kosten

gering

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Baugesetzgebung, Verkehrssicherheit

Umsetzung

Bund, Länder, Kommunen

Nächste Schritte

Einheitliche Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen definieren, und allenfalls rechtlich verankern

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 15: Bewusstseinsbildung und Imagekampagnen

Zielrichtung

Nachhaltige Radverkehrsförderung und die Schaffung eines positiven Images erfordern Bewusstseinsbildung bei den Entscheidungsträger:innen und Nutzer:innen hinsichtlich der vielfältigen Vorteile des Radverkehrs. Neben dem Nutzen für Klima, Umwelt, Gesundheit und (Volks-)Wirtschaft ist auch der persönliche Nutzen hervorzuheben (Lebensqualität, Gesundheit, schnell auf Kurzstrecken, kostengünstig, krisenresilient).



Kurzbeschreibung

Zur Entwicklung dieses Bewusstseins über den (volkswirtschaftlichen) Nutzen der Radverkehrsförderung sind regelmäßige verwaltungsinterne Workshops für Verantwortliche im Verkehrswesen, Sachverständige, Jurist:innen et cetera durchzuführen. Eine Einbindung von Interessenvertretungen der Radfahrenden, beispielsweise der Radlobby Österreich, in den parlamentarischen Prozess wird angeregt. Zusätzlich ist der Radverkehr in allen verwaltungsinternen Prozessen, wie beispielsweise der Budgeterstellung, in themenrelevanten Planungen und Besprechungen et cetera, zu thematisieren und dessen positives Image in öffentlichkeitsrelevanten Tätigkeiten zu unterstützen. Dieser Prozess schließt die Entscheidungsträger:innen sowohl in den Bereichen Verkehr und Mobilität als auch in allen anderen themenrelevanten Fachbereichen mit Schnittstellen zum (Rad-) Verkehr – wie beispielsweise dem Gesundheitsbereich – ein und dient der Bewerbung des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad.

Der Schwerpunkt Radfahren im klimaaktiv mobil Bewusstseinsbildungsprogramm sowie die Bund-Länder Motivationskampagne „Österreich radelt“ sollen zielgruppenorientiert weiterentwickelt werden, um noch mehr Menschen in Österreich zur verstärkten Fahrradnutzung zu animieren und um zu einer positiven Radkultur im Land beizutragen.

Wirksamkeit

Nutzen: nachhaltige Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten, Imagevorteil für Radfahrende, Attraktivierung des Radfahrens, Informationsaustausch, effizienterer Mitteleinsatz (öffentliche Hand), Beitrag zur Erreichung der Gesundheits- und Klimaschutzziele

Kosten

rund 15 Millionen Euro/Jahr (Studie Investitionsbedarf Radverkehr)

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Fiskalpolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMSGPK, BMAW, BMI), FGÖ, Verkehrssicherheitsfonds, Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen und -verbände, Sozialversicherungen, Versicherungen, Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA), Interessenvertretungen, Wirtschaftskammer, NGOs, Betriebe, Schulen

Nächste Schritte

Weiterentwicklung der bestehenden Bewusstseinsbildungsprogramme, verstärkte Einbindung der Gesundheitsförderungsakteur:innen (Sozialversicherungen)

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 16: Verkehrserziehung und Radfahrtraining



Zielrichtung

Radfahren soll bereits in jungem Alter im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern erlernt werden, um sich sicher im Straßenverkehr bewegen zu können. Die fundierte Ausbildung von Radfahrlehrenden ist dabei von zentraler Bedeutung. Auch in anderen Bereichen (Erwachsene, Senior:innen, Migrant:innen) sollen zielgerichtete Angebote weitergeführt und ausgebaut werden.

Kurzbeschreibung

Bereits gelungen ist der Ausbau einer flächendeckend einheitlichen Grundausbildung zur Radfahrlehrerin/ zum Radfahrlehrer, ebenso wird das Angebot von Radfahrkursen in Volksschulen über klimaaktiv mobil in den kommenden Jahren flächendeckend ausgerollt. Eine Ausweitung auf weitere Zielgruppen (beispielsweise Sekundarstufe, E-Scooter) soll geprüft werden. Die mittelfristige budgetäre Absicherung der Radfahrkurse ist sicherzustellen und eine Integration in die pädagogische Ausbildung sowie in den Lehrplan als Beitrag zur täglichen Bewegungseinheit ist weiterhin anzustreben. Die qualitätsvolle Weiterführung der sehr erfolgreichen Fahrradprüfung ist sicherzustellen. In der bestehenden Verkehrs- und Mobilitätsbildung sollen alle Verkehrsteilnehmer:innen zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr motiviert und die positiven Aspekte des Radfahrens (Spaß, Gesundheit) verstärkt hervorgehoben werden. Die Integration einer Lehrinheit „Aktive Mobilität“ im Rahmen der Führerscheinausbildung zur praktischen Vermittlung des Blickwinkels von Radfahrenden und Gehenden im Straßenverkehr wird angestrebt.

Wirksamkeit

Nutzen: (nachhaltige) Einsparung von Gesundheits-, Umwelt- und Mobilitätskosten, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Kosteneinsparung im Schultransport

Kosten

mittel

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Bildungspolitik, Verkehrssicherheit

Umsetzung

Bund (BMK, BMBWF, BMI), AUVA, Länder, Schulen, Fahrschulen

Nächste Schritte

Ausrollen und regelmäßiges Abhalten der klimaaktiv mobil Radfahrkurse in Volksschulen, Etablierung des Wahlfaches Radfahrlehrer:in in der pädagogischen Ausbildung, Definition der Inhalte und Angebotsausbau von Radfahrtrainings für alle Zielgruppen (zum Beispiel E-Bike Kurse vor allem für Senior:innen), Aufbau eines BikeGuide-Ausbildungssystem

durch den Österreichischen Radsportverband (ÖRV), Optimierung der Unterlagen für die Führerscheinausbildung

Zeithorizont

2024–2030

4.4 Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln



Maßnahme 17: Ausbauoffensive Bike & Ride

Zielrichtung

Um das hohe Potenzial des Fahrrads im multimodalen Verkehr auszuschöpfen, ist der weitere Ausbau qualitätsvoller, sicherer und ausreichender Radabstellanlagen an ÖV-Haltestellen sicherzustellen.

Kurzbeschreibung

Um die Fahrradnutzung auf der „ersten und letzten Meile“ zu erhöhen, ist die optimale Verknüpfung des (Alltags-)Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr durch den Ausbau qualitativ hochwertiger Systemschnittstellen (unter anderem Bahnhofstestellen und bedeutende Bushaltestellen als multimodale Knotenpunkte) voranzutreiben. Dabei sind auch Anforderungen sowohl von E-Bikes (Lademöglichkeit, Diebstahlsicherheit) als auch von Transportfahrrädern (erhöhter Platzbedarf) zu berücksichtigen.

Der Masterplan Radfahren empfiehlt die Entwicklung eines österreichweiten Aktionsplans ÖV & Fahrrad, welcher auch Maßnahmen zum Bike & Ride-Ausbau (beispielsweise Bedarfsanalyse im Hinblick auf die Zielnetze 2030/2040 und unterschiedliche Ausstattungskategorien, elektronische Schließ-, Informations- und Buchungssysteme et cetera) enthalten soll. Laut Studie Investitionsbedarf Radverkehr werden jährlich durchschnittlich 5.000 erneuerte beziehungsweise neu errichtete Bike & Ride-Stellplätze (Bahn, Bus, Straßenbahn) benötigt. Eine weitere Optimierung der Finanzierungsstrukturen (Bike & Ride-Mittel, klimaaktiv mobil Förderprogramm) wird angestrebt.

Die Verbesserung der Bike & Ride-Erreichbarkeit (Radinfrastruktur zu den ÖV-Haltestellen) soll über die Maßnahme Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr erreicht werden.

Wirksamkeit

Nutzen: Erleichterung der Verkehrsmittelkombination Rad/Öffentlicher Verkehr, Förderung einer effizienten Verkehrsmittelnutzung, Einsparung von Umwelt- und Gesundheitskosten

Kosten

rund 14 Millionen Euro/Jahr (inklusive Bus und Straßenbahn – Studie Investitionsbedarf Radverkehr), geringe Benutzungsgebühren (Systembenutzer:innen)

Betroffene Politikbereiche

Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismusförderung, Wirtschaftspolitik, Öffentlicher Verkehr

Umsetzung

Bund (BMK), Länder, Kommunen, ÖBB, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde

Nächste Schritte

Erstellung eines österreichweiten Aktionsplans ÖV & Fahrrad, verstärkter Fokus von Bike & Ride in der Park & Ride-Richtlinie

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 18: Ausbau von Radverleihsystemen

Zielrichtung

Vorantreiben des österreichweiten Ausbaus und der Interoperabilität von Radverleihsystemen (Bikesharing-Systeme). Neben den 24/7 Radverleihsystemen für die „erste und letzte Meile“ haben sich im touristischen Bereich insbesondere durch das Elektrofahrrad auch regionale private Fahrradverleiher entwickelt. Der weitere Ausbau von Radverleihsystemen und des Fahrradverleihs sowie die Sicherstellung von Synergien und Kundenfreundlichkeit bleiben die Ziele auch für die nächsten Jahre.

Kurzbeschreibung

Durch Angebote im urbanen und ländlichen Raum (etwa Wien mobil Rad, nextbike et cetera) sowie durch touristischen Fahrradverleih haben sich die Radverleihsysteme in Österreich etabliert. Eine Umfrage unter den Radkoordinator:innen der Länder und der Landeshauptstädte aus dem Jahr 2021 hat ergeben, dass alle Bundesländer und Landeshauptstädte über Radverleihsysteme/Fahrradverleiher verfügen und diese in fünf von neun Bundesländern und sieben von neun Landeshauptstädten als automatisierte Radverleihsysteme öffentlich mitfinanziert sind.

Ein weiterer Ausbau der Radverleihsysteme und des Fahrradverleihs bei entsprechendem Nutzungspotenzial wird angestrebt. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die flächendeckende Verfügbarkeit von Leihfahrrädern für die letzte Meile im Öffentlichen Verkehr zur Kapazitätsentlastung bei der Fahrradmitnahme im ÖV zu setzen. Weiters ist die Ausweitung des Verleihangebots auf E-Fahrräder, Falträder, Fahrradanhänger und Transporträder zu fördern. Im Sinne der Kundenfreundlichkeit ist die Kooperation



zwischen unterschiedlichen Systemen mit dem Ziel einer einheitlichen österreichweiten Kundenschnittstelle zu verstärken, sodass nur eine einmalige Systemanmeldung notwendig beziehungsweise die Identifikation beim Ausleihvorgang vereinheitlicht ist. Eine tarifliche Koppelung der Radverleihsysteme mit den Tarifen der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde ist anzustreben. Die Bereitstellung von ausreichenden Flächen für Radverleihsysteme und des Fahrradverleihs an Bahnhöfen und bedeutenden Bushaltestellen zur besseren Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr (siehe Maßnahme 17) ist zu intensivieren. Beim Aufbau eines bundesweit einheitlichen (E-)Radverleihsystems sind die internationalen Erfahrungen (beispielsweise „OV fiets“ in den Niederlanden) zu berücksichtigen. Der Masterplan empfiehlt die Entwicklung eines österreichweiten Aktionsplans ÖV & Fahrrad, welcher auch Maßnahmen zum Ausbau der Radverleihsysteme enthalten soll.

Wirksamkeit

Nutzen: Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs („erste und letzte Meile“), Steigerung der multimodalen Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, Stärkung nachhaltig mobiler Urlaubsangebote durch Vor-Ort-Mobilität mit dem (E-)Rad

Kosten

rund 4 Millionen Euro/Jahr (Studie Investitionsbedarf Radverkehr), Refinanzierung des Betriebs zum Teil durch Werbe- und Nutzergebühren

Betroffene Politikbereiche

Verkehrspolitik, Tourismus

Umsetzung

rund 4 Millionen Euro/Jahr (Studie Investitionsbedarf Radverkehr), Refinanzierung des Betriebs zum Teil durch Werbe- und Nutzergebühren

Nächste Schritte

Stärkung der Kooperationsformen, Harmonisierung der Zugangssysteme, Erweiterung des Angebots, Erstellung eines österreichweiten Aktionsplans ÖV & Fahrrad

Zeithorizont

2024–2030



Maßnahme 19: Attraktivierung der Fahrradmitnahme in Bahn und Bus

Zielrichtung

Besonders im Freizeitverkehr ist die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr ein wichtiger Service zur Nutzung des Umweltverbundes und daher aus radtouristischer

Sicht sehr relevant. Ein verbessertes Service, besonders im Fernverkehr, ist weiterhin voranzutreiben.

Kurzbeschreibung

Die Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen ist derzeit grundsätzlich möglich. Durch Einschränkungen, wie zeitliche Ausnahmeregelungen (U-Bahn Wien) oder fehlende Transportkapazitäten sowie unattraktive Tarifmodelle (nicht vorhandene Jahreskartenmodelle), fehlen jedoch nach wie vor wesentliche Anreize zur bequemen Fahrradmitnahme. Eine unkomplizierte, spontane und attraktive Fahrradmitnahme in allen relevanten öffentlichen Verkehrsmitteln soll nach dem Vorbild der Innsbrucker Verkehrsbetriebe zu bestimmten Tageszeiten in ganz Österreich im Nahverkehr sichergestellt werden.

Im Rahmen der Erstellung eines österreichweiten Aktionsplans ÖV & Fahrrad sollen zusammen mit den Ländern und den Verkehrsverbänden die bestehenden Regelungen zur Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen überarbeitet und eine österreichweit (möglichst) einheitliche Regelung ausgearbeitet werden. Insbesondere in der Nebenverkehrszeit (und am Wochenende ganztags) soll eine Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr möglich sein. Die Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr zur angestrebten Verlagerung vom MIV zum ÖV im Sinne des Klimaschutzes ist abhängig vom vorhandenen Wagenmaterial. Aufgrund der beschränkten Transportkapazitäten kann die Fahrradmitnahme zu Spitzenzeiten auch mittelfristig nicht durchgängig angeboten werden. Der Ausbau von Alternativen zur Fahrradmitnahme wie Bike & Ride-Angeboten und Radverleihsystemen ist daher von hoher Priorität. Zusätzlich ist die erfolgreiche Faltradförderung des Bundes als platzsparende Fahrradmitnahme fortzuführen.

Informationsmaterialien für Verkehrsbetriebe zu technischen und rechtlichen Fragen zur Fahrradmitnahme im beziehungsweise am Bus sollen in die Ausschreibung zu Leistungsbestellungen beziehungsweise bei Fahrzeugbeschaffungen eingearbeitet werden. Die Frage der Fahrradmitnahme, besonders im Eisenbahnfernverkehr, ist auch im Zusammenhang mit dem Gepäcktransport zu sehen. Fahrgäste sollten die Möglichkeit haben, Großgepäck – sei es Skiausrüstung, Kinderwagen oder Fahrrad – selbst mitzutransportieren. Die rechtlichen Grundlagen zur Bereitstellung entsprechender Großgepäckflächen im Fernverkehr sind auf gesamteuropäischer Ebene zu behandeln. Im Regional- und Nahverkehr sind Mehrzweckflächen in Zügen und Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bussen weiter auszubauen.

Wirksamkeit

Nutzen: Erleichterung der Verkehrsmittelkombination Fahrrad/Öffentlicher Verkehr, Einsparung von Umwelt- und Gesundheitskosten, Förderung des umweltfreundlichen Radtourismus

Kosten

rund 2,5 Millionen Euro/Jahr für Fahrradmitnahme in Zügen (Studie Investitionsbedarf Radverkehr), Mehreinnahmen der Verkehrsunternehmen

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismusförderung, Wirtschaftspolitik, Öffentlicher Verkehr

Umsetzung

Bund (BMK, BMAW), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Landestourismusorganisationen, Österreich Werbung

Nächste Schritte

Klärung der technischen und rechtlichen Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Bus und Erstellung entsprechender österreichweit anzuwendender Informationsmaterialien, Erhebung des Fahrradmitnahmebedarfs im (Bahn-)Fernverkehr für den gezielten Ausbau von Alternativen und Kapazitäten, (EU-) rechtliche Verankerung von Mehrzweckflächen für Großgepäck

Zeithorizont

2024–2030

4.5 Wirtschaftsfaktor Radfahren



Maßnahme 20: Radkompetenz Österreich – Vernetzung rund ums Fahrrad

Zielrichtung

Die Radverkehrswirtschaft in Österreich sichert mehr als 46.000 Arbeitsplätze (2019). Zur stärkeren Vernetzung und Synergiebildung der Unternehmen rund ums Fahrrad in Österreich (Produktion, Handel, Dienstleistung, Beratung, Planung, Forschung) und zur Präsentation im Ausland wird die Plattform Radkompetenz Österreich unterstützt.

Kurzbeschreibung

Die Ende 2014 gegründete „Radkompetenz Österreich“ (radkompetenz.at) ist eine von gemeinsamen Interessen getragene Plattform auf Initiative der Radlobby Österreich und des BMK. Ziel der Plattform ist es, mit (Radverkehrs-)Produkten und Dienstleistungen aus Österreich einen Beitrag zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Österreich und Europa zu leisten. Radkompetenz Österreich präsentiert und verbreitet (Radverkehrs-) Produkte und Dienstleistungen der Mitglieder durch Informationsveranstaltungen und Vermarktungsaktivitäten im In- und Ausland.

Darüber hinaus sollen bestehende Kooperationen innerhalb der Radverkehrswirtschaft – ARGE Fahrrad; Kooperationen Wirtschaftskammer Österreich (WKO), Wirtschaftsförderungsinstitut (WIFI), BMK, klimaaktiv mobil – weiter ausgebaut werden. Durch die Forschungstätigkeiten zum Radverkehr (siehe Maßnahme 12) soll auch in

Teilbereichen die internationale technische Führerschaft übernommen werden. Durch verstärkte internationale Kooperationen wie zum Beispiel im Pan-Europäischen Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) sollen Chancen für die innovativen österreichischen Produkte und Dienstleistungen genutzt werden.

Wirksamkeit

Nutzen: Informationsaustausch, Nutzung von Synergien

Kosten

gering, Strukturkosten für die Fahrradwirtschaft

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Wirtschaftspolitik, Innovationspolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMBFW), WKO, Radkompetenz Österreich, Fahrradwirtschaft, Forschungseinrichtungen

Nächste Schritte

Weiterentwicklung von Radkompetenz Österreich, Einbindung von Radkompetenz Österreich in die Exportoffensive Österreichs, Stärkung bestehender Kooperationen in der Radverkehrswirtschaft

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 21: Radtourismusland Österreich

Zielrichtung

Die notwendige Schaffung von Strukturen für eine nachhaltige Mobilität im Tourismus inkludiert auch den Radtourismus. Mit der Einrichtung der Arbeitsgruppe Radtourismus wurde bereits ein erfolgreicher Schritt zur Koordination und Vernetzung gesetzt. Die Kooperationen und Synergien innerhalb der Radtourismusbranche und zwischen Radtourismus und Alltagsradfahren sollen weiter verstärkt und ausgebaut werden.

Kurzbeschreibung

Der Radtourismus ist in Österreich ein zunehmend wichtiges touristisches Produkt. Die Arbeitsgruppe Radtourismus hat sich als Plattform für den touristischen Radverkehr in Österreich etabliert, um den Informationsaustausch und Wissenstransfer zu beschleunigen, gemeinsame Aktivitäten und Projekte rund um das Radfahren zu entwickeln und Marketingaktivitäten besser abzustimmen. Sowohl durch die Arbeitsgruppe Radtourismus als auch mit Unterstützung seitens der beiden Ministerien BMAW und BMK beziehungs-



weise klimaaktiv mobil wurden in den vergangenen Jahren hochwertige Radinfrastrukturen und -leistungsangebote (beispielsweise das Modell des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e. V. (ADFC) „Bett+Bike“ in Österreich) errichtet beziehungsweise umgesetzt. Auch wurden gemeinsam zahlreiche Studien wie beispielsweise zu „Radverleih im Tourismus“ oder zu „Qualitätskriterien für Radrouten und Radbetriebe in Österreich“ durchgeführt. Diese Anstrengungen sollen verstärkt und weitere Kooperationsprojekte im Bereich Radtourismus von allen Akteur:innen gemeinsam entwickelt und umgesetzt werden. Beispiele für mögliche Kooperationsprojekte sind:

- Neue Produktentwicklungen im Radtourismus auf Basis der Ergebnisse von themenspezifischen Workshops
- Gemeinsame Marketingaktivitäten (zum Beispiel Radtouren in Österreich oder Radkampagne der Österreich Werbung), Beiträge zu gemeinsamer Marktforschung und gemeinsamen Marktanalysen (Befragungen, Zählungen; siehe Maßnahme 13), Austausch von Good Practices an der Schnittstelle zu Radtourismus und Öffentlichem Verkehr
- Investitionen in überregionale Radinfrastruktur für den Radtourismus (zum Beispiel siehe Maßnahme 5) unter Einbeziehung der Synergien für den Alltagsradverkehr und Aufbau eines nationalen EuroVelo-Koordinationszentrums (NECC)
- Intensivierung der Aus- und Weiterbildung zur Minderung des Fachkräftemangels (beispielsweise Stiftungsprofessur Aktive Mobilität, BikeGuides et cetera; siehe Maßnahme 22)
- Einheitliche Wegweisung auf Basis der Österreich-Radrouten als Ergänzung zum EuroVelo-Netzwerk (ähnlich zu SchweizMobil und Vision D-Netz in Deutschland; siehe Maßnahme 9)
- Bereitstellung radfahrrrelevanter Informationen und umweltfreundlicher Reiseinformationen auf Buchungsplattformen. Zur bestmöglichen Nutzung der Synergien wird die enge Vernetzung zwischen den Arbeitsgruppen Radtourismus und Radverkehr beibehalten.

Wirksamkeit

Nutzen: Informationsaustausch, Nutzung von Synergien, neue Produkte, mehr Radtourist:innen in Österreich

Kosten

geringe Strukturkosten für die Tourismuswirtschaft, rund 27 Millionen Euro/Jahr für Freizeitradwegnetz (Studie Investitionsbedarf Radverkehr)

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Tourismuspolitik, Wirtschaftspolitik, Verkehrspolitik

Umsetzung

Bund (BMAW, BMK), Länder, Landestourismusorganisationen, Kommunen, WKO, Österreich Werbung, Radtouren in Österreich, Tourismusverbände, Verkehrsunternehmen

Nächste Schritte

Verstärkung der Kooperationen innerhalb der Radtourismusbranche, Aufbau des Nationalen EuroVelo Koordinationszentrums (NECC), Entwicklung und Umsetzung neuer Kooperationsprojekte

Zeithorizont

2024–2030

Maßnahme 22: Aus- und Weiterbildung im Bereich Fahrrad/Radverkehr



Zielrichtung

Aufbauend auf den bisherigen Erfolgen ist zur effizienten Radverkehrsförderung das fachliche Wissen über den Radverkehr sowie über das Fahrrad weiter auszubauen. Dabei ist besonders in den Bereichen Wirtschaft, Verkehrsplanung und öffentliche Verwaltung der Wissenstransfer zu verstärken.

Kurzbeschreibung

Im Wissensaufbau der Verkehrsplanung über die Bedürfnisse des Radverkehrs und moderne Methoden der Radverkehrsplanung sind große Fortschritte erkennbar. Dieses Wissen soll ausgebaut und fundiert werden.

Die Belange der Radfahrenden beziehungsweise des Radverkehrs sind weiter verstärkt in die akademische Verkehrsausbildung aufzunehmen. Zur beruflichen Weiterbildung für Verwaltungsmitarbeiter:innen, beispielsweise Sachverständige, Entscheidungsträger:innen und Behördenvertreter:innen, bietet der jährlich stattfindende Fahrradgipfel Fachinputs. Die bestehenden Weiterbildungsmaßnahmen (beispielsweise „Kommunale Radverkehrsbeauftragte“) sind um bedarfsorientierte Kurse, Fachexkursionen und Fachveranstaltungen im Rahmen der neuen klimaaktiv mobil Akademie zu erweitern.

Für die Akteurinnen und Akteure in der Wirtschaft hat sich sowohl durch das Elektrofahrrad als auch durch das Transportfahrrad neuer Schulungsbedarf ergeben. Seit 2019 gibt es die Möglichkeit, den Lehrberuf Fahrradmechatronik zu ergreifen. Als Ergänzung bietet klimaaktiv mobil WIFI-Lehrgänge zur Fahrradtechnik im Ausmaß von mindestens 120 Lehreinheiten an. Die Ausbildung vermittelt die Kompetenzen der eigenständigen Instandsetzung und Wartung von Fahrrädern. Aber auch im Tourismus sollen durch die Aus- und Weiterbildung im Bereich des Radgruppenführens/Guiding qualitätsvolle Services und neue Berufsbilder forciert werden. In Kombination mit den Maßnahmen Radtourismusland Österreich und Radkompetenz Österreich – Vernetzung

rund ums Fahrrad kommt die fundierte Aus- und Weiterbildung besonders der exportorientierten Fahrradwirtschaft sowie der erlebnisorientierten Tourismuswirtschaft zugute.

Wirksamkeit

Nutzen: Innovationsvorsprung, Schaffung qualifizierter „green jobs“, Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten

Kosten

Rund 11 Millionen Euro/Jahr (Studie Investitionsbedarf Radverkehr)

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Bildungspolitik, Arbeitsmarktpolitik, Innovationspolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMBFW, BMAW), Wirtschaftskammer, WIFI, Bildungseinrichtungen, Länder, Kommunen

Nächste Schritte

Ausweitung der Kursangebote der klimaaktiv mobil Akademie, Aufbau eines BikeGuide-Ausbildungssystems durch den ÖRV, Aktualisierung bestehender Aus- und Weiterbildungen entsprechend neuer Entwicklungen, Integration des Radverkehrs in bestehende (akademische) Ausbildungen

Zeithorizont

2024–2030



Maßnahme 23: Ausschöpfung der Potentiale des Elektrofahrrads

Zielrichtung

Das Elektrofahrrad hat durch höhere Reichweiten und Komfortsteigerungen neue Zielgruppen erschlossen und eine hohe Marktdurchdringung erreicht. Durch die hohe Energieeffizienz im Vergleich zu anderen E-Fahrzeugen und dem Öffentlichen Verkehr ist die Förderung von Elektrofahrrädern für bestimmte Zielgruppen weiterzuführen.

Kurzbeschreibung

Das Elektrofahrrad hat sich – neben dem Transportradbereich – besonders im touristischen Segment sehr schnell in Österreich verbreitet. Inzwischen sind 45 % der verkauften Fahrräder elektrisch betrieben (2021); der Bestand wird in Österreich auf rund 630.000 E-Fahrräder geschätzt. Der Trend zu integrierten Elektrofahrrädern (leicht, optisch integriert) dürfte zu noch höheren Marktanteilen führen. Auch wenn zahlreiche Regionen mittlerweile über ein flächendeckendes Netz an Ladestationen verfügen, besteht durch die Reichweiten von 70–150 km bei Elektrofahrrädern für das Laden im öffentlichen

Raum keine große Notwendigkeit. Die vermehrte Verlagerung von Wegen beispielsweise auf elektrische JobRäder für den Pendlerverkehr bis 10 Kilometer ist – aufgrund der begrenzten Strommengen aus Erneuerbaren Energien – im Sinne der Sektorkopplung Energie und Verkehr anzustreben.

Durch den höheren Wert von Elektrofahrrädern werden ausreichende diebstahl- und vandalismussichere Radabstellanlagen sowohl im öffentlichen Raum als auch in Gebäuden zunehmend wichtig (siehe Maßnahme 10). Die klimaaktiv mobil Förderpauschale für Elektrofahrräder ist auf neue Fahrradtypen und soziale Treffsicherheit weiterzuentwickeln. Als Querschnittsmaterie ist somit das Elektrofahrrad besonders in den Maßnahmen Aus- und Weiterbildung im Bereich Fahrrad/Radverkehr, Initiierung umsetzungsorientierter FTI-Maßnahmen, Radfahren als Gesundheitsförderung, Ausbau-offensive Bike & Ride und Ausbau von Radverleihsystemen zu berücksichtigen. Durch verstärkte internationale Kooperationen wie zum Beispiel im Pan-Europäischen Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) sollen Chancen für die innovativen österreichischen Produkte und Dienstleistungen genutzt werden. Der Umstieg auf S-Pedelecs (mit Trittkraftunterstützung bis zu 45 km/h) ist besonders im ländlichen Raum aufgrund der längeren Fahrdistanzen als Alternative zum Pkw unterstützenswert

Wirksamkeit

Nutzen: Senkung der Umwelt- und Gesundheitskosten durch Steigerung des Radverkehrsanteils, Technologievorsprung, verbesserte intermodale Schnittstelle Elektrofahrrad/ Öffentlicher Verkehr

Kosten

gering, nutzerfinanziert

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Technologiepolitik, Baurecht, Fiskalpolitik, Gesundheitspolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMF, BMSGPK), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Betriebe

Nächste Schritte

Bedachtnahme & Nachrüstung von Lademöglichkeiten für E-Fahrräder im Wohnungsbau, bei Arbeitsstätten, Unterstützung von Entwicklungen und Initiativen zur weiteren Verbreitung des Elektrofahrrads

Zeithorizont

2024–2030



Maßnahme 24: Ausschöpfung der Potentiale des Personen- und Gütertransports mit dem Fahrrad

Zielrichtung

Fahrradanhänger und Transportfahrräder dienen der Beförderung großer oder schwerer Lasten oder von Kindern, ohne dabei Luftschadstoffe oder Lärm zu emittieren. Insbesondere im urbanen Raum ergeben sich dadurch Einsparungs- und Verlagerungspotenziale, die es sowohl im privaten als auch im gewerblichen Einsatz zu nutzen gilt.

Kurzbeschreibung

Einen wichtigen Beitrag für eine klimaneutrale City-Logistik können (Elektro-)Transportfahrräder leisten, die derzeit eine Renaissance in österreichischen Städten erleben. Sowohl Logistikunternehmen und Zustelldienste als auch Handwerker:innen nutzen die Vorteile der Schnelligkeit und Flexibilität sowie des geringen Parkplatzbedarfs durch den Einsatz von Cargo-Bikes. Das Verlagerungspotenzial ist groß, da 51 % aller motorisierten privaten und gewerblichen Güterfahrten in europäischen Städten kürzer als sieben Kilometer sind und Gütermengen unter 200 kg umfassen. Im urbanen Raum liegen Transporträder auch zum Personentransport (Kinder) im Trend. Der Transport von mehr als einem Kind am Rad (Transportfahrräder) beziehungsweise in Anhängern ist Standard und ermöglicht den Ersatz von Autofahrten. Der Trend zu Transportfahrrädern wird durch entsprechende Förderungen (zum Beispiel klimaaktiv mobil) unterstützt. In den letzten Jahren etablierte Verleihsysteme sind weiter auszubauen. Für Ladestationen für elektrifizierte Transportfahrräder gelten ebenso die Forderungen der Maßnahme Ausschöpfung der Potentiale des Elektrofahrrads. Der Rechtsrahmen für den Gütertransport am Fahrrad ist auf Basis der Produktentwicklungen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit weiter zu entwickeln. Die 2022 neu aufgelegte RVS 03.02.13 Radverkehr berücksichtigt die Fahrdynamik und die Platzfordernisse von Transportfahrrädern bei der Dimensionierung von Radverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen (siehe Maßnahme 9). Mögliche negative Wechselwirkungen bei beengten Platzverhältnissen sind weiter zu erforschen bzw. zu berücksichtigen.

Wirksamkeit

Nutzen: Aufwertung des Lebensraums durch Reduktion der Emissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr, Sicherung von Green Jobs, Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten, Technologievorsprung

Kosten

gering, nutzerfinanziert

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Technologiepolitik, Baurecht, Fiskalpolitik, Gesundheitspolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMF, BMSGPK), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Betriebe

Nächste Schritte

Nächste Schritte Rechtliche Weiterentwicklung von Ladegewicht beim Gütertransport; weitere finanzielle Unterstützung für Fahrradanhänger und Transportfahräder durch Gemeinde, Land und Bund; zielgruppengerechte Informationsveranstaltungen

Zeithorizont

2024–2030

4.6 Gesundheitsfaktor Radfahren

Maßnahme 25: Radfahren als Gesundheitsförderung und Berücksichtigung von Gesundheitseffekten durch Radfahren



Zielrichtung

Durch den hohen gesundheitlichen Nutzen der Alltagsbewegung – wie des Radfahrens – ist die Steigerung des Radverkehrsanteils ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung.

Kurzbeschreibung

Die WHO empfiehlt 30 Minuten Bewegung am Tag als gesundheitsfördernde Maßnahme, zum Beispiel das Radfahren zur Arbeit. Demnach ist die Steigerung des Radverkehrsanteils in der (betrieblichen) Gesundheitsförderung weiterhin zu berücksichtigen und auszubauen. Mehr Radfahrende bringt als eine der wenigen Maßnahmen eine Doppeldividende für Klimaschutz und Gesundheitsförderung. Jeder Euro, der in die Gesundheitsförderung investiert wird, bringt den fünffachen volkswirtschaftlichen Nutzen und Österreichs Radfahrende sparen schon jetzt jährlich eine Milliarde Euro an volkswirtschaftlichen Kosten ein. Sowohl im Nationalen Aktionsplan Bewegung (NAP.b) als auch bei den Gesundheitszielen Österreich ist Radfahren im Alltag als Maßnahme zur Bewegungs- und Gesundheitsförderung verankert. Die verstärkte Einbindung von „Nutznießer:innen“ im Sinne des „Health in All Policies“-Ansatzes, wie Sozialversicherungen, Krankenkassen und Gesundheitsfonds, ist weiterhin anzustreben. Sozialversicherungsträger werden motiviert, das Thema „Radfahren im Alltag“ als Gesundheitsprävention im Sozialversicherungsrecht sowie budgetär zu verankern. Auch sind bei Verkehrsplanungsprojekten und Aktivitäten der Verkehrspolitik sowie der öffentlichen Verwaltung die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens stärker zu berücksichtigen (siehe Maßnahmen Bewusstseinsbildung und Imagekampagnen und Radverkehrsverträglichkeitsprüfung der Infrastruktur sowie der Verkehrs- und Raumplanung).

Mit dem WHO-Kalkulator für Gesundheitseffekte durch Radfahren (HEAT for Cycling) steht ein einfaches Tool zur Berechnung der Gesundheitseffekte bei der Planung

und Beurteilung von Verkehrsprojekten sowie sonstigen den Radverkehr betreffenden staatlichen Aktivitäten zur Verfügung. Die Einbindung dieses Tools in die RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen sowie in den europäischen Kosten-Nutzen-Richtlinien wird empfohlen. Die internationalen Kooperationen und Vernetzungen im Pan-Europäischen Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) werden im Rahmen des Pan-European Masterplan for Cycling Promotion im Rahmen des THE-PEP-Arbeitsplans 2021–2026 weiter ausgebaut.

Wirksamkeit

Nutzen: Senkung der Umwelt- und Gesundheitskosten durch Steigerung des Radverkehrsanteils

Kosten

mittel, Refinanzierung durch geringere Gesundheitskosten

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Gesundheitspolitik, Verkehrspolitik

Umsetzung

Bund (BMK, BMSGPK), Sozialversicherungen, FGÖ, WKO, Forschungsgesellschaft, Länder, Kommunen, Betriebe, Planende

Nächste Schritte

Verstärkte Involvierung von Sozialversicherungen (Gesundheitskassen) und Gesundheitsfonds in Bewusstseinsbildungskampagnen, Integration von HEAT for Cycling in die RVS 02.01.22

Zeithorizont

2024–2030



Maßnahme 26: Finanzielle und fiskalische Anreizsysteme

Zielrichtung

Aus Umweltsicht ist es das Ziel, das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr aufgrund des großen volkswirtschaftlichen Umweltnutzens fiskalisch zu begünstigen. Darüber hinaus ist aus Gesundheitssicht die Fahrradnutzung mit einer „Gesundheitsprämie“ zu belohnen (Internalisierung externen Nutzens).

Kurzbeschreibung

Steuerliche Begünstigungen für das Fahrrad, wie die Besserstellung des Dienstfahrrads gegenüber dem Dienstkraftwagen durch die Lohnsteuerbefreiung des Sachbezuges, sind erfolgreiche Umsetzungsschritte (JobRad). So ist beispielsweise die Steuerfreiheit

bei der Anschaffung von Dienstfahrrädern bzw. die vollständige Absetzbarkeit für den Arbeitgeber gelungen und auch die Gehaltsumwandlung bei überkollektivvertraglicher Entlohnung ist in Österreich wie in Deutschland nun rechtlich geklärt und möglich. Die Gehaltsumwandlung ist im Bundesdienst schon möglich und soll auch in den anderen Öffentlichen Verwaltungen beziehungsweise bei Kollektivvertragsentlohnung ermöglicht werden.

Eine Ökologisierung des Kilometergelds mit Vorteilen für das Radfahren würde die Mobilitätswende beschleunigen. Darüber hinausgehende Belohnungen der Fahrradnutzung aufgrund ihres Gesundheitsnutzens sind anzudenken. Die Pendlerpauschale ist ökologisch und sozial weiterzuentwickeln. Weitere internationale Beispiele für fiskalische Anreize zur Fahrradnutzung sollen geprüft werden.

Wirksamkeit

Nutzen: Verringerung der externen Kosten des Verkehrs, Verwaltungsvereinfachung (öffentliche Hand), finanzielle Vorteile bei Nutzung des Fahrrads (und öffentlicher Verkehrsmittel)

Kosten

mittel bis hoch (je nach Ausgestaltung)

Betroffene Politikbereiche

Umweltpolitik, Fiskalpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik

Umsetzung

Bund (BMF, BMK), Länder, Kommunen

Nächste Schritte

Forcierung einer fahrradfreundlichen Steuerreform durch das BMF; Weiterentwicklung JobRad im Bundesdienst; Ermöglichung der Gehaltsumwandlung bei Ländern/Gemeinden

Zeithorizont

2024–2030

5 Radfahren 2040

Wir sind im Jahr 2040 und unser Mobilitätsverhalten hat sich verändert. Menschen bewegen sich mit einem Mix aus Gehen, Radfahren, öffentlichen Verkehrsmitteln und Sharingdiensten. Verzahnung und zentrale Buchungsplattformen („One-Stop-Shop“) sichern flächendeckend eine gesundheitsfördernde Mobilitätsgarantie. E-Bikes in verschiedensten Ausführungen spielen eine zentrale Rolle; in Städten ist der Besitz eines (Elektro-)Autos kaum noch nötig.

Doch nicht nur die Mobilität hat sich verändert: Auf Dächern und geeigneten Flächen gibt es überall PV-Anlagen, und über Land radeln wir auf Radschnellwegen an Windrädern vorbei. Das (E-)Bike wird an der Mobilstation in die Radbox gestellt und mit dem Klimaticket versperrt, bevor es per Bahn, Bus, Mikro-ÖV oder E-Carsharing weitergeht. Erneuerbarer Strom ist wertvoll, da er alle Sektoren versorgt – von der Mobilität bis hin zur industriellen Produktion (beispielsweise durch grünen Wasserstoff).

In der Linzer Innenstadt ist es erstaunlich leise, da sich viele zu Fuß oder mit dem Rad fortbewegen. So bringt eine junge Unternehmerin ihre Produkte per E-Transportrad zu ihren Kund:innen und passiert dabei Flaniermeilen unter schattenspendenden Bäumen, an denen spielende Kinder und ihre Eltern im Café Rast machen. Die 15-Minuten-Stadt ist Realität: Alle wichtigen Bedürfnisse lassen sich bequem und sicher mit dem Umweltverbund in maximal einer Viertelstunde erreichen.

Die Familie im Plus-Energie-Reihenhaus in der Südsteiermark profitiert von sicherer Radinfrastruktur: Die Kinder fahren gemeinsam zur Schule, und die Mutter pendelt zur Arbeit, indem sie mit dem Rad zum vier Kilometer entfernten Bahnhof fährt und von dort mit dem Zug weiter nach Graz. Wenn es am Rückweg ein wenig bergauf geht, wird der Heimweg zum Fitnessstudio oder der E-Antrieb zugeschaltet.

Ein Pensionistenpaar im Burgenland erledigt seine Wege in der näheren Umgebung mit E-Bikes oder dem „GmoaBus“. Durch viel Alltagsbewegung genießen beide deutlich mehr gesunde Lebensjahre. Das Burgenland hat stark in den Ausbau der erneuerbaren Energie investiert und ist trotz Mehrverbrauchs energieautark. Dank dieses Standortvorteils haben sich neue Unternehmen in der Nähe der Windparks angesiedelt. Die Kinder haben nun gute Jobs in der Region und die Enkel besuchen ihre Großeltern oft.

Von ihrer Wohngemeinschaft in Wien aus erkundet eine Gruppe junger Menschen per Nachtzug und E-Faltrad Europa abseits bekannter Touristenpfade. Sie steigen abends in Wien ein und morgens in Amsterdam, Rom, Paris, Kopenhagen, Warschau oder Bukarest aus. Und das zu fairen Preisen, denn Billigstflugangebote für Kurztrips gibt es in Europa nicht mehr. Die kulinarische, kulturelle und landschaftliche Vielfalt Europas lässt sich auf Radurlaubsreisen so im passenden Tempo entdecken und genießen.

Literatur und Quellen

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021a): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022a): Radverkehrsförderung in Österreich. Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2019): Transportwunder Fahrrad. Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2020): Mobilität der Zukunft – Zwischenbilanz Personenmobilität (Stand 2020). Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021b): Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030. Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022b): Wirtschaftsfaktor Radfahren – Aktualisierung der Studie aus dem Jahr 2009. Wien.

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2024): Report Aktive Mobilität 2022. Wien.

BMNT – Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (2019): Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich (Periode 2021–2030). Wien.

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016a): Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien.

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016b): Österreich unterwegs ... mit dem Fahrrad – Radverkehrsergebnisse der Mobilitätserhebung 2013/2014. Wien.

DfT Department for Transport (2014): Value for Money Assessment for Cycling Grants. London.

ivp – Institut für Verkehrspsychologie (2022): Endbericht zu BYPAD Österreich – Evaluation auf nationaler Ebene. Graz. Online: klimaaktiv.at/dam/jcr:11cb5dff-b5aa-4710-8515-da13d9d673ec/Endbericht%20BYPAD_%C3%96sterreich%20-%20barrierefrei.pdf (Abfrage 10/2024)

Planoptimo Büro Dr. Köll ZT, Verracon (2022): Studie Investitionsbedarf Radverkehr. Stand 28.04.2022. Online: klimaaktivmobil.at/radfahren (Abfrage 10/2024)

European Cyclists' Federation (2020): Cycling Underrepresented in EU Member States' Final National Energy and Climate Plans. Online: ecf.com (Abfrage 10/2024)

European Cyclists' Federation (2022): The State of National Cycling Strategies (2021). Online: ecf.com (Abfrage 11/2022) und Update: ecf.com (Abfrage 10/2024)

Stadt Wien – Stadtentwicklung (2022): Warum Radfahren? Generelle Radverkehrsplanung. Wien. Online: wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/ (Abfrage 10/2024)

Umweltbundesamt Deutschland (2022): Radverkehr. Dessau. Online: umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr (Abfrage 10/2024)

