MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH

klimaaktiv
mobil

bmlfuw.gv.at
klimaaktivmobil.at

MASTERPLAN RADFAHREN 2015–2025

Das BMLFUW dankt allen PartnerInnen und beteiligten AkteurInnen
für ihre Beiträge zum Masterplan Radfahren 2015-2025

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:
BUNDESMINISTERIUM
FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT
Stubenring 1, 1010 Wien
bmlfuw.gv.at

Projektleitung
BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT,
UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT
Abt. I/5 Mobilität, Verkehr, Lärm
DI Robert Thaler, DI Martin Eder

Alle Informationen finden Sie unter: klimaaktivmobil.at/radfahren

Text und Redaktion: Ing. Holger Heinfellner BSc, DI Nikolaus Ibesich,
DI Agnes Kurzweil (Umweltbundesamt)
Bildnachweis Portraitfotos: jeweilige Landes- oder Gemeindeämter
Gestaltung und Produktion Cover: Grayling Austria Gmbh
Satz: Manuela Kaitna (Umweltbundesamt)

1. Auflage

Druck:
Zentrale Kopierstelle des BMLFUW, UW-Nr. 907.
Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens.

Alle Rechte vorbehalten.

Wien, Mai 2015

INHALT

4 VORWORT

5 ZUSAMMENFASSUNG

6 UMSETZUNGSSCHWERPUNKTE UND ERFOLGE
10 Länder und Gemeinden
20 Umsetzungsmassnahmen im Detail

27 ENTWICKLUNGEN IN EUROPA

31 MASSNAHMEN

44 WIRKUNG (WIRTSCHAFT, GESUNDHEIT, KLIMASCHUTZ)

46 LITERATUR UND QUELLEN

47 KONTAKTE

VORWORT

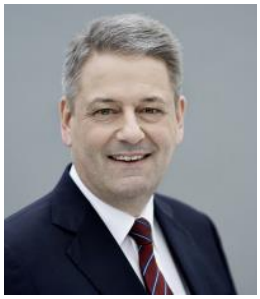
MOBILITÄTSWENDE DURCH MEHR RADVERKEHR

Der Verkehr ist eine der größten Herausforderungen für die Klima- und Energiepolitik in Österreich und in Europa. In Österreich verursacht er ein Drittel der Treibhausgasemissionen und ist zu 93 Prozent von Erdöl abhängig. Die Erdölimporte für den Verkehr kosten uns jedes Jahr 6 Milliarden Euro – Geld das besser in umweltfreundliche Mobilität investiert werden sollte. Darum brauchen wir für ein lebenswertes Österreich nicht nur eine Energiewende. sondern auch eine Mobilitätswende. Dabei spielt der Radverkehr eine wichtige Rolle.

Mit dem Masterplan Radfahren 2015-2025 führen wir die erfolgreiche Radverkehrsförderung in Österreich fort. Ziel ist es, mit einer noch breiteren Umsetzung des Masterplan Radfahrens und neuen Impulsen den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 13 Prozent zu steigern. Neben fahrradfreundlichen Rahmenbedingungen braucht es dafür auch ausreichende Zukunftsinvestitionen in qualitative Radinfrastruktur und Bewusstseinsbildung für das Radfahren im Alltag.

Als Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ist es mein Ziel, dass Österreich in der Umwelt- und Klimapolitik in Europa wieder den Ton angibt. Österreichs Radverkehrsförderung gilt international als Vorbild, und auf Initiative Österreichs und Frankreichs wird an der Entwicklung eines Pan-Europäischen Masterplan Radfahren gearbeitet. Denn Radfahren ist ein wichtiger Baustein für das europäische Ziel einer CO2-arme Wirtschaft bis 2050.

Ich lade alle ein, gemeinsam die aktive Umsetzung des Masterplan Radfahren voranzutreiben. Die bewusste Entscheidung für umwelt- und klimafreundliche Mobilität ist ein wichtiger Beitrag für eine lebenswerte Zukunft in Österreich.



Ihr ANDRÄ RUPPRECHTER
Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserkraft

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Masterplan Radfahren 2006 und dem darauffolgenden Umsetzungsschwerpunkt Radverkehr in den klima**aktiv** mobil-Programmen setzte das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) den Startschuss für eine neue Radverkehrsförderoffensive in Österreich. Im Jahr 2011 wurden die Maßnahmen evaluiert und neue Schwerpunkte für die Umsetzung 2011 bis 2015 gesetzt. Neben der klima**aktiv** mobil Radverkehrsoffensive wurde auch der Radverkehr als Wirtschaftsfaktor und Gesundheitsfaktor stärker in den Mittelpunkt gestellt, sowie Schwerpunkte bei der Förderung von Elektrofahrrädern sowie der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Öffentlichen Verkehr gelegt.
Der Radverkehrsanteil ist in Österreich von 2006 bis 2010 von 5 % auf 7 % gestiegen. Für das Jahr 2015 wurde ein Radverkehrsanteil von 10 % als Ziel gesteckt. Die Ergebnisse der bundesweiten Haushaltsbefragung zur Mobilität „Österreich unterwegs“ werden im Laufe des Jahres 2015 veröffentlicht. Dokumentierte Steigerungen des Radverkehrsanteils auf lokaler Ebene zeigen jedoch bereits jetzt, dass die bisherigen Zielrichtungen der Radverkehrsförderung in Österreich richtig gesetzt wurden und das neue Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 13 % zu erhöhen, bei konsequenter Umsetzung erreichbar ist.
Trotz der Erfolge in der Radverkehrsförderung der vergangenen Jahre, lässt sich noch ausreichend Potenzial zur Weiterentwicklung erkennen, weshalb Maßnahmen sowohl neu entwickelt, als auch aus dem Umsetzungszeitraum 2011–2015 übernommen und an aktuelle Herausforderungen angepasst wurden. Folgende Schwerpunkte wurden für den Umsetzungszeitraum 2015–2025 gesetzt:

--- **klimaaktiv mobil Radverkehrsoffensive**:
Die erfolgreiche bundesweite Radverkehrskoordination sichert die Beratung, Förderung und Bewusstseinsbildung im Radverkehr auf allen Ebenen und initiiert eine Investitionsoffensive über klima**aktiv** mobil zur Förderung des Radverkehrs.

--- **Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen**:
Radfahrfreundliche Siedlungsstrukturen, der Ausbau der Infrastruktur, radfahrfreundliche gesetzliche Rahmenbedingungen sowie ein Pan-Europäischer Masterplan Radfahren im Rahmen der UNECE /WHO Pane-Europäischen Programms Verkehr, Gesundheit, Umwelt fördern den Radverkehr.

--- **Informationssysteme und Bewusstseinsbildung**:
Zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs ist die Hebung des Stellenwerts des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad notwendig. Imagekampagnen, Radfahrtrainings und Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen sollen dazu beitragen.

--- **Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln**:
Die Kombination des Fahrrads mit anderen Verkehsmitteln, insbesondere jenen des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen und ÖV) ist ein wichtiges Fundament für die klimafreundliche Mobilität.

--- **Wirtschaftsfaktor Radfahren**:
Der steigenden wirtschaftlichen Bedeutung des Radfahrens wird mit der Entwicklung und Vermarktung hochwertiger Produkte und Dienstleitungen aus Österreich Rechnung getragen.

--- **Radfahren als Gesundheitsförderung**:
Um den volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen durch Radfahren zu maximieren, soll die Steigerung des Radverkehrsanteils als Maßnahme der Gesundheitsförderung verstärkt im Gesundheitsbereich kommuniziert und verankert werden.

Diesen sechs Schwerpunkten wurden 24 Maßnahmen zugeordnet.

UMSETZUNGSSCHWERPUNKTE UND ERFOLGE

AKTIVITÄTEN DES BMLFUW

Mit dem klima**aktiv** mobil Programm setzt das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) wichtige Impulse zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität und leistet wesentliche Beiträge zu den Umweltzielen und gesetzlichen Verpflichtungen in Österreich und der EU.

Das klima**aktiv** mobil Programm ist eingebettet in die Klimaschutzinitiative klima**aktiv** des BMLFUW und unterstützt Betriebe, Flottenbetreiber und Bauträger, Städte, Gemeinden und Regionen sowie Tourismusakteure, ebenso wie Schulen und Jugendinitiativen bei der Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten zur Reduktion der CO_2-Emissionen.

Die klima**aktiv** mobil Investitionsförderung für alternative Fahrzeuge und Elektromobilität, Radverkehrsausbau und Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutzgesetz und Bundes-Energieeffizienzgesetz und setzt wichtige Wirtschaftsimpulse. Damit trägt klima**aktiv** mobil auch zur Arbeitsplatzsicherung und Schaffung von „green jobs“ bei.

Mit klima**aktiv** mobil wird unsere Umwelt geschützt, dem Klimawandel entgegengewirkt und die Lebensqualität unserer Bürgerinnen und Bürger verbessert. Gleichzeitig bieten sich neue Chancen für Wirtschaft und Unternehmen, Städte und Gemeinden.

Mit der Fortsetzung der Radverkehrsförderung leistet klima**aktiv** mobil einen zentralen Beitrag zur Umsetzung des Masterplans Radfahren und zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Österreich. Besonders hervorzuheben ist dabei die enge Kooperation und Abstimmung zwischen dem BMLFUW und den Bundesländern zum Ausbau der Radinfrastruktur in den Ländern.

In den vier Beratungs- und Förderprogrammen werden Länder, Städte und Gemeinden, Betriebe, Tourismusverbände sowie Schulen und Jugendorganisationen bei der Entwicklung und Umsetzung der Radverkehrsförderung unterstützt:

- Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber
- Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen
- Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen
- Mobilitätsmanagement für Tourismus, Freizeit und Jugend

Von den in ganz Österreich verteilten Projekten wiesen bis Mai 2015 rund 2.000 einen expliziten Radverkehrsbezug auf. Bei Umsetzung dieser Initiativen wird eine jährliche CO_2-Einsparung von ca. 87.000 Tonnen erreicht.

Detailinformationen zu den Projekten finden sich unter klimaaktivmobil.at/maps

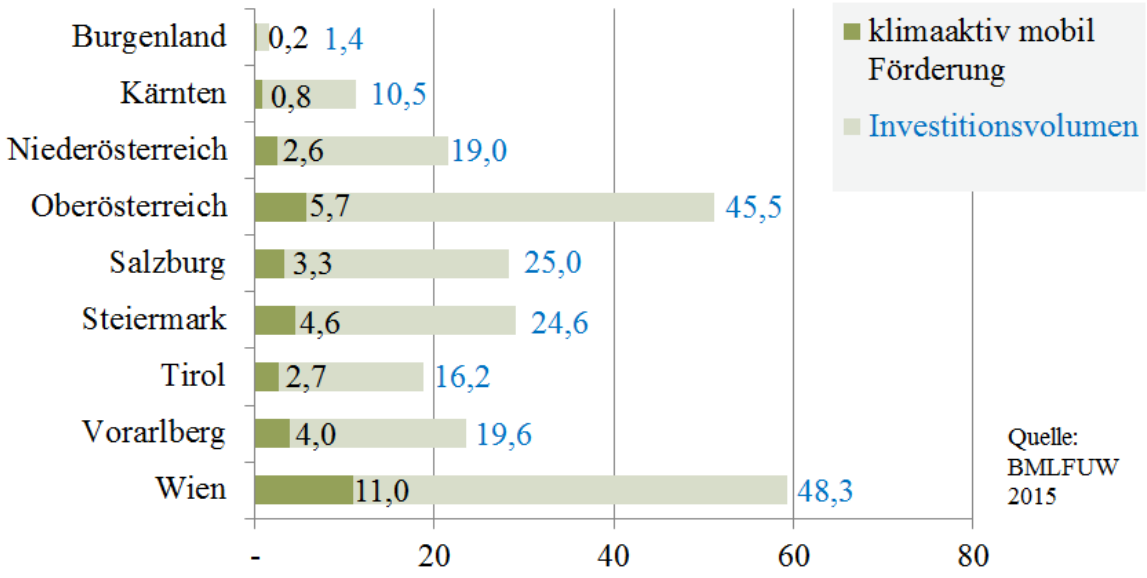
Mit diesen konkreten Projekten, die mit Unterstützung des klima**aktiv** mobil Programms im Zusammenwirken mit dem Klima- und Energiefonds aus den Mitteln des BMLFUW umgesetzt werden, konnte ein signifikanter Impuls zur Radverkehrsförderung und damit zur Steigerung des Images des Radfahrens in Österreich erreicht werden.

Durch den Radförderschwerpunkt im klima**aktiv** mobil Programm konnten mit Unterstützung des Klima- und Energiefonds aus den Mitteln des BMLFUW 152 Radverkehrsprojekte von Bundesländern, Gemeinden, Betrieben und Vereinen mit 34,7 Mio. Euro gefördert werden. Diese Förderungen lösten insgesamt Investitionen von 210 Mio. Euro aus und führten zu einer CO_2-Reduktion von 19.000 Tonnen pro Jahr.

Im Jahr 2014 wurden 22 Projekte mit rd. 5,8 Mio. Euro gefördert und lösten damit Investitionen von rd. 27,5 Mio. Euro aus. Dies führte zu einer CO_2-Reduktion von rd. 4.600 Tonnen pro Jahr und – bezogen auf die technische Nutzungsdauer – zu einer CO_2-Reduktion von rd. 138.000 Tonnen.

klima**aktiv** mobil Radverkehrsförderung

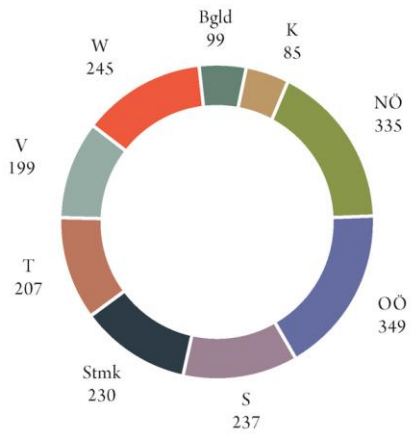
klima**aktiv** mobil Förderungen für den Radverkehr und dadurch ausgelöste Investitionen 2007-2014 (in Mio. Euro gerundet)



Die Bandbreite der Maßnahmen in den klima**aktiv** mobil Radprojekten reicht von umfangreichen mehrjährigen Ausbauprogrammen für den Radverkehr von Bundesländern – die neben Infrastrukturausbau auch bewusstseinsbildende Maßnahmen wie Aktionen, Kampagnen, Fachveranstaltungen und Informationsplattformen beinhalten – bis zu Maßnahmen von Gemeinden, wie die Errichtung von Radabstellanlagen und Radstreifen.

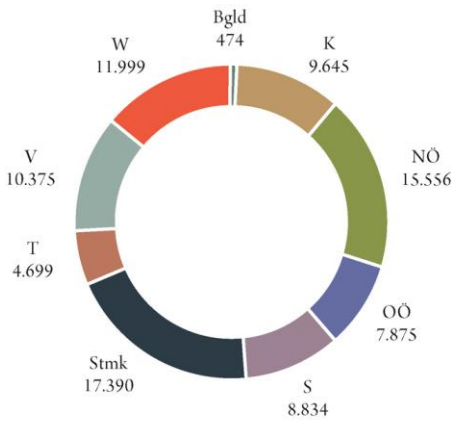
Anzahl der klima**aktiv**mobil - Radprojekte

nach Bundesland



CO_2-Reduktion durch klima**aktiv**mobil - Radprojekte

in Tonnen/Jahr je Bundesland



2014 wurden 48.000 E-Bikes verkauft. Dies entspricht einem Marktanteil von rd. 12 %. Mit der Elektrofahrradförderung für Betriebe und Gemeinden leistete klima**aktiv** mobil einen wichtigen Beitrag zum E-Bike-Boom und zur erfolgreichen Markteinführung in Österreich.

AKTIVITÄTEN DES BMVIT

Der nichtmotorisierte Verkehr einschließlich des Radverkehrs wird als tragende Säule der Gesamtverkehrspolitik des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) gesehen. Der Gesamtverkehrsplan für Österreich (BMVIT 2012a) baut auf die Grundprinzipien sozial, sicher, umweltfreundlich und effizient auf und setzt damit auf die gezielte und intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln. Der Radverkehr ist ein bedeutsamer Bestandteil eines vernetzten multimodalen Verkehrssystems. Deshalb wird ihm besonderes Augenmerk geschenkt.

Auch innerhalb des Bundes hat das BMVIT eine führende Rolle eingenommen und dafür gesorgt, Widerstände zu überwinden und Barrieren abzubauen, um wesentliche Verbesserungen der Bedingungen für das Radfahren zu erreichen, illustriert unter anderem durch folgende Umsetzungsbeispiele:

--- Das Ministerium hat 2009 mit dem Unterausschuss Radverkehr des Verkehrssicherheitsbeirates (gem. §23 Abs.6 UUG) ein eigenes Expertengremium eingerichtet, das sich seitdem mit radverkehrsrelevanten Fragestellungen mit Schwerpunkt auf Verkehrssicherheit beschäftigt und damit maßgeblich auf die sichere und positive Entwicklung des Radverkehrs auf gesamtösterreichischer Ebene hinwirkt. Der Beirat hat die Gestaltung des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 maßgeblich mitbeeinflusst und zur Initiierung weiterer radverkehrsrelevanter Aktivitäten des BMVIT beigetragen.

--- Mit dem StVO-Fahrradpaket 2013 wurde den Kommunen die Möglichkeit gegeben, flexibel und bedarfsgerecht auf die Bedürfnisse der RadfahrerInnen einzugehen. Seither können Städte und Gemeinden Begegnungszonen und eigene Fahrradstraßen einrichten, dazu kommt die flexiblere Handhabe der Benützungspflicht von Radwegen. Ein wesentlicher Schritt für mehr Fahrradsicherheit ist auch die seit vier Jahren gültige Radhelmpflicht für Kinder bis zwölf Jahren und das eingeführte Rücksichtnahmegebot. Gegenwärtig sind weitere „Fahrradpakete“ in Vorbereitung bzw. Diskussion.

--- Auch die Fahrradverordnung wurde 2013 unter Beiziehung des Unterausschusses Radverkehr aktualisiert und an den technischen Fortschritt angepasst.

--- Das Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 wurde vom BMVIT im Rahmen eines umfangreichen Beteiligungsprozesses entwickelt und wird aktuell evaluiert. Das Programm legt die verkehrssicherheitsbezogenen Ziele und Maßnahmen für die kommenden 10 Jahre – insbesondere auch für den Radverkehr – fest.

--- Das BMVIT hat zahlreiche Forschungsprojekte zum Radverkehr und dessen Verkehrssicherheit initiiert, etwa im Rahmen der 1., 3. und 4. Ausschreibung des Verkehrssicherheitsfonds (VSF). Die Mittel des VSF ermöglichen eine kontinuierliche Unterstützung von Forschungsprojekten zur Verkehrssicherheit und kommen auch maßgeblich dem Radverkehr zu gute.

--- Seit Jahren unterstützt das BMVIT Projekte und Initiativen welche die Verkehrssicherheit erhöhen. Einige dieser Projekte unterstützen auch Radfahrtrainings für jüngere und ältere Personen, die auf Basis ihrer speziellen Bedürfnisse hinsichtlich sicherer Verkehrsteilnahme geschult werden.

--- Die große bundesweite Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs“ (2013-2015) wird erstmals seit langem wieder eine detaillierte Bestandsaufnahme des Radverkehrs ermöglichen und wichtige Planungsgrundlagen schaffen.

--- Seit 2009 hat das BMVIT mit dem Maßnahmenprogramm „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr ISR“ (BMVIT 2009) die Errichtung rund 5.000 moderner Abstellplätze für Fahrräder an Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs unterstützt, um damit die Vernetzung zwischen den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu verbessern und für ein nahtloses Mobilitätsangebot zu sorgen. Für Infrastruktur und Konzepte sowie Planungen wurden dabei seit 2009 rund 7,5 Millionen Euro vorgesehen.

--- Mit GIP.at wird die Graphenintegrations-Plattform GIP in ganz Österreich umgesetzt. Ziel des Projekts GIP.at ist es, die Verkehrsdaten nach einheitlichen Regeln digital verwalten zu können. Diese Daten inkludieren auch solche zu Infrastruktur und Regelungen für den Radverkehr.

--- Die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) ist eine auf der GIP basierende Verkehrsmittel übergreifende gemeinsame Verkehrsauskunft für ganz Österreich, die das gesamte Verkehrsgeschehen abdeckt. Es werden Routinginformationen und sonstige Informationsinhalte für die meisten Verkehrsmittel und deren Verknüpfungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt, wie PKW-Routing, ÖV-Routing, Fahrrad-Routing, Bike & Ride, Park & Ride, Leihfahrräder und Carsharing-Angebote. Durch die Hervorhebung von Alternativen kann das Umsteigen auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel erleichtert werden und wird deren Bekanntheitsgrad gesteigert.

--- Das BMVIT hat eine Reihe von Leitfäden, Ratgebern und Studien veröffentlicht, um Wissen über und Verständnis für den Radverkehr zu verbessern. Diese sind kostenlos unter bmvit.gv.at erhältlich und informieren etwa über Radverkehrszahlen, zeigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, helfen gegen Fahrraddiebstahl oder unterstützen Kinder und ältere Menschen bei der sicheren Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad.

--- Das BMVIT unterstützt Forschungs-, Innovations- und Technologieprojekte im Bereich Aktiver Mobilität wie Radfahren und Zufußgehen bereits seit Jahren substantiell. In den Jahren 2008 bis 2014 wurden im Bereich der personenmobilitätsbezogenen Forschung rund 150 Projekte mit etwa 25 Mio. Euro gefördert. Programme wie „ways2go“ und „Mobilität der Zukunft“ helfen mit, den Weg zu einem nachhaltigen Verkehrssystem vorzubereiten bzw. zu begleiten.

--- Das BMVIT setzt auch zahlreiche Initiativen in Form bewusstseinsbildender Maßnahmen. So wurden Informationen zielgruppengerecht aufbereitet im Wege verschiedenster Medien gestreut.
So zum Beispiel die Themen „Sicherer Schulweg“ sowohl für Eltern als auch für Autofahrerinnen und -fahrer oder „Sicheres Radfahren“ in kindgerechter Gestaltung.

LÄNDER UND GEMEINDEN

IN DEN BUNDESLÄNDERN, STÄDTEN UND GEMEINDEN wurden auch in den letzten Jahren wieder zahlreiche Initiativen und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung gesetzt, wie auf den nächsten Seiten im Überblick gezeigt wird.
Der Österreichische Städtebund und der Österreichische Gemeindebund unterstützen als klima**aktiv** mobil Kooperationspartner der ersten Stunde die Umsetzung des Masterplans Radfahren durch fachliche Hilfestellungen für ihre Mitglieder und durch die aktive Beteiligung an der Arbeitsgruppe Radverkehr.

Rund ein Drittel der CO_2-Einsparungen durch klima**aktiv** mobil Radverkehrsprojekte wird durch Maßnahmen von rund 100 Kommunen und Regionalverbänden erwirkt. Das zeigt die Bedeutung der Kommunen für den Klimaschutz und die erfolgreiche Umsetzung des Masterplans Radfahren in Österreich.

Karin Hörzing,
Vizebürgermeisterin und Verkehrsreferentin der Landeshauptstadt Linz/ Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Städtebund

„In den Städten spielt das Fahrrad als umweltfreundliche Mobilitätsform eine immer wichtigere Rolle. Durch gezielte Förderung und Attraktivierung des Fahrradverkehrs konnte der Anteil der RadfahrerInnen in vielen Städten deutlich gesteigert werden. Gleichzeitig hat sich das Fahrrad gerade im innerstädtischen Bereich für viele Menschen zu einem Alltagsverkehrsmittel entwickelt. Radfahren liegt mehr denn je im Trend. Die gemeinsamen Aktivitäten von klima**aktiv** mobil und den Mitgliedern des Städtebundes zur Förderung des Radverkehrs zeigen Wirkung und sind zu begrüßen.“

Helmut Mödlhammer,
Präsident des Österreichischen Gemeindebundes

„Radfahren ist in den österreichischen Gemeinden längst von der reinen Freizeitbeschäftigung zu einem wichtigen Verkehrsmittel geworden. Immer mehr Menschen legen kurze und mittlere Wege mit dem Fahrrad zurück. Diese Entwicklung sehen wir nicht nur in Ballungsräumen immer deutlicher, sondern auch in den ländlichen Gebieten. Die Gemeinden tun alles, um dieser Verkehrsform den notwendigen Raum zu geben. Dazu zählen natürlich auch Fahrradwege, aber auch die Bewusstseinsbildung, dass Radfahrer/innen auch im Straßenverkehr gleichwertige Verkehrsteilnehmer sind. Mit der Möglichkeit der „Begegnungszone“ haben wir erst kürzlich ein neues Instrument bekommen, um Radfahrer/innen noch mehr Raum zu geben. Die Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln für den Ausbau von Radwegen oder fahrradfreundlicher Infrastruktur ist dabei natürlich ein entscheidender Punkt. Ein Masterplan, sei es auf nationaler oder lokaler Ebene, hilft dabei die Bedürfnisse festzustellen und in mehreren Ausbaustufen abzuarbeiten. Ich bin froh, dass das Ministerium für ein lebenswertes Österreich hier wertvolle Grundlagenarbeit leistet, die auch für die Gemeinden von großer Bedeutung ist.“

BURGENLAND

Das Burgenland hat weithin den Ruf als attraktives Radfahrland. In den vergangenen Jahren wurde das Radwegenetz weiter ausgebaut und kommt mittlerweile auf über 2.500 km beschilderte Radwege und Radrouten. Im Fokus standen bislang vorwiegend Angebote für den Freizeit- und Tourismusverkehr. Die Nutzung des Fahrrads wird insbesondere für kurze Strecken immer beliebter.

--- Ausweitung des Radverleihsystems nextbike rund um den Neusiedler See;
--- Ausweitung des E-Bike Radverleihsystems im Südburgenland;
--- beinahe 100 % der Schülerinnen und Schüler der 3. Klasse Volksschule absolvieren den Fahrradführerschein;
--- jährliche Teilnahme an der Aktion „Österreich radelt zur Arbeit“;
--- Unterstützung der Aktion „Bikebird“;
--- Routendefinition und Beschilderung der EuroVelo 13 Route „Iron Curtain Trail“, des ersten Fernradwegs entlang der österreichisch-ungarischen Grenze inklusive Beschreibung im online Routenplaner „Alpstein“.

Hans Niessl,
Landeshauptmann
Burgenland

„Die Haushaltsbefragung im Rahmen der neuen Gesamtverkehrsstrategie Burgenland zeigt, dass die Burgenländerinnen und Burgenländer das Fahrrad nicht nur gerne in der Freizeit, sondern auch als Verkehrsmittel für Alltagswege nutzen bzw. stärker nutzen wollen. Das Radland Burgenland sieht dies als Auftrag, das bereits bestehende 2.500 km lange (touristische) Radroutennetz auf Alltagstauglichkeit zu optimieren. Ein Rad-Basisnetz soll geschaffen werden, welches – begleitet von zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur und bewusstseinsbildenden Maßnahmen – den Alltagsradverkehr fördert.“

KÄRNTEN

Der Anteil des, in Kärnten zum Großteil touristisch geprägten, Radverkehrs soll von derzeit 6 % auf 12 % im Jahr 2025 gesteigert werden.

--- Das überregionale Kärntner Radwegenetz hat im Endausbau eine Gesamtlänge von 1.380 km. Bis dato sind 1.000 km realisiert, wobei 500 km auszubauen waren und 500 km auf Gemeindestraßen verlaufen.
--- In den letzten Jahren wurde zusätzlich zum Ausbau ein Lückenschlussprogramm erarbeitet und das Augenmaß verstärkt auf die Qualitätsverbesserung gelegt.
--- Im Zusammenhang mit der Qualitätsverbesserung wurde ein mittelfristiges Sanierungsprogramm erstellt.
--- Es wurde eine Beschilderungsoffensive durchgeführt, bei der alle Radwege neu beschildert wurden.
--- Bestehende Radverkehrsanlagen wurden hinsichtlich Verkehrssicherheit, Qualität der Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (ÖV), Anzahl und Qualität der Rastplätze und Übernachtungsmöglichkeiten sowie der Möglichkeiten der Verpflegung für unterwegs evaluiert.
--- Das Netz an automatischen Dauerzählstellen für den Radverkehr umfasst mittlerweile neun Anlagen.

Rolf Holub,
Landesrat Kärnten

„Zugegeben – es kostet Überwindung, sich frühmorgens auf den Sattel zu schwingen. Dabei wissen wir eigentlich alle: Radfahren macht viel mehr Spaß als mit dem Auto im Stau zu stehen. Ein Vergleich der Umweltbilanz zeigt: Bereits die Produktion eines PKWs verschlingt so viel Energie und Rohstoffe, wie die Produktion von 80–100 Fahrrädern. Laut dem „Energiemasterplan Kärnten“ beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs im Modal Split derzeit 29 %. Bis 2025 soll dieser Anteil auf 40 % steigen. Zukünftig wird der Stellenwert des Fahrrades als nachhaltiges Verkehrsmittel steigen. In Kombination mit Bus und Bahn eignet sich das Fahrrad hervorragend für die tägliche Fahrt zur Arbeit. Deshalb wird dieser Bereich in Kärnten noch stärker als bisher berücksichtigt.“

NIEDERÖSTERREICH

Das Land Niederösterreich hat sich mit der „RAD-Land-Kampagne“ (radland.at) das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 auf 14 % zu erhöhen.

--- Förderung von Radfahr-Schlüsselprojekten im Ortsgebiet und von Alltagsradwegen außerhalb des Ortsgebietes;
--- Etablierung der Ausbildungsschiene RADL-akademie für Gemeinden und ExpertInnen;
--- Etablierung von regionalen RADL-Grundnetzen (gemeindeübergreifende Radverkehrsverbindungen);
--- Weiterführung des Radverleihsystems nextbike entlang der Zentren und Achsen;
--- Kooperation mit Schulen („Klimafit zum RADLhit“, „AUVA-Radworkshop“, „BIKEline“ etc.) und Veranstaltung öffentlichkeitswirksamer Goßevents („RADLpicknick“, „Wir RADLn in die Kirche“, „RADgipfel Österreich“ etc.);
--- Unterstützung der Aktion „NÖ radelt zur Arbeit“;
--- Auskunftsplattform in Radangelegenheiten: radland.at
--- Bereitstellung diverser Broschüren wie z. B. „RADLgeber“, „RADLgeber für Kids“, „E-RADLgeber“.

Dr. Stephan Pernkopf,
Landesrat Niederösterreich

„Das Land NÖ hat das Ziel, den Alltagsradverkehr bis 2020 zu verdoppeln. Die Wichtigkeit der Förderung des Radverkehrs spiegelt sich in der Verankerung im NÖ Mobilitätskonzept, dem NÖ Klima- und Energieprogramm sowie dem NÖ Energiefahrplan wider. Wichtig ist es dabei, die Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr zu verbessern, um Multimodalität zu ermöglichen. Die Initiative „RADLand NÖ“ trägt entscheidend zur Bewusstseinsbildung in Sachen Alltagsradverkehr bei.“

OBERÖSTERREICH

Das Land Oberösterreich wird im Laufe des Jahres 2015 das neue Landesradverkehrskonzept „Sei ned fad, nimm’s Rad“ vorstellen. Auch das aktuelle Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz beinhaltet einen Radschwerpunkt und behandelt darin die Radhauptrouten sowie Radabstellanlagen.

--- An der „FahrRad-Beratung Oberösterreich“ und den jährlichen Radvernetzungstreffen nehmen bereits mehr als 90 Gemeinden teil. (Infos: fahrradberatung.at)
--- Die Oö. Bautechnikverordnung regelt die Mindestmenge und Qualität der Radabstellanlagen bei Neubauten.
--- Organisation zielgruppenspezifischer Aktionen wie „Oberösterreich radelt zur Arbeit“, „Sei ned fad, nimm's Rad“, „BIKELine“ und „AUVA-Radworkshops“;
--- Erarbeitung eines Radhauptroutennetzes mit den Gemeinden im Großraum Linz bis zum Herbst 2014, das in Etappen nach definierten Qualitätsstandards und mit erhöhter Landes förderung realisiert wird;
--- rd. 2.100 km Radwanderwege mit einheitlicher Beschilderung, dazu kommen über 500 km verordnete Radfahranlagen entlang des höherrangigen Straßennetzes.

Franz Hiesl,
Landeshauptmann-Stellvertreter Oberösterreich

„Oberösterreich ist das Radland Nummer eins und investiert jährlich 7 Mio. Euro direkt in den Radverkehr. Mit dem Donauradweg befindet sich eine der beliebtesten Radstrecken Europas in unserem Bundesland. Diese Spitzenposition möchte ich weiter ausbauen. Das gilt nicht nur für den Freizeitradverkehr, sondern auch für das Radfahren im Alltag. Ein wichtiger Schritt dazu ist die Umsetzung der Radhauptrouten für den Alltagsverkehr im Großraum Linz.“

SALZBURG

Das Bundesland Salzburg möchte vor allem den Alltags-Radverkehr forcieren und den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 13 % steigern. Dieses Ziel wurde im Leitbild „Radverkehr in Salzburg“ festgelegt, das 2014 und 2015 erstellt wurde.

--- Jährliches Radwegebauprogramm mit Schwerpunkt auf wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz;
--- Fahrradberatung und Rad-Newsletter für Gemeinden;
--- Förderung von Radabstellanlagen bei Bushaltestellen;
--- Anschlussförderung an klima**aktiv** Förderung „Sanierung Fahrradparken“;
--- Erstellung des Leitfadens „Fahrradparken“;
--- Errichtung von Fahrradboxen bei Bus- und Bahn-Haltestellen;
--- Veranstaltung bzw. Unterstützung von Schulaktionen wie beispielsweise Radworkshops, „BIKEline“ oder der Aktion „Toter Winkel“;
--- Veranstaltung bzw. Unterstützung von weiteren Aktionen, wie beispielsweise Fahrradkursen für MigrantInnen, Radcheck und Radlichtaktion oder der Radmotivationsaktion „wer radlt gewinnt“;
--- Internet-Radrouting;
--- gemeinsame Webseite von Stadt und Land Salzburg (salzburgrad.at).

Hans Mayr, Landesrat Salzburg

„Vor allem als Verkehrsmittel für den Alltag möchten wir im Bundesland Salzburg das Fahrrad in den nächsten Jahren noch attraktiver machen. Radfahren ist positiv für den Einzelnen: Es ist gesund, Radfahrende sind unabhängig und kostengünstig unterwegs und meistens macht es Spaß. Radfahren ist auch gut für die Gesellschaft, weil es raumsparend, leise und sicher ist und hilft, die Umwelt- und Klimaziele zu erreichen. Wir werden im Land Salzburg die Radinfrastruktur weiter ausbauen, vor allem Lücken im Radwegenetz sollen geschlossen werden. Im Bereich Bewusstseinsbildung wird es mehr Aktionen und Informationen geben und auch die Zusammenarbeit mit den Gemeinden wird verstärkt. Bis zum Jahr 2025 sollen in Salzburg 13 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.“

STEIERMARK

Radfahren hatte in der Steiermark v. a. touristische Bedeutung. Die gegenwärtige Weiterentwicklung des Radverkehrsprogramms 2008–2012 soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in der Steiermark stetig zu erhöhen.

--- Bei der Infrastruktur konnten weitere Lücken geschlossen werden.
--- Eine Initiative zur Förderung von Radabstellanlagen wurde eingerichtet.
--- Projekte zu Radverkehrspotenzialerhebungen an Entwicklungsachsen und eine Mobilitätserhebung (KOMOD) liefern Grundlagendaten für eine zielgerichtete Entwicklung.
--- Radverkehrskonzepte in Zielgebieten werden ausgearbeitet.
--- Im Bereich Bewusstseinsbildung sind Projekte wie die Fahrradwettbewerbe („Steiermark radelt zur Arbeit“, „BIKEline“) zum fixen Bestandteil im Förderportfolio des Landes Steiermark geworden.
--- Informationen zu weiteren „Best Practice“ Projekten, wie etwa dem optimierten Fahrradnavi „Bike Nature Guide“ können über die Informationsplattform radland.steiermark.at bezogen werden.

Dr. Gerhard Kurzmann,
Landesrat Steiermark

„Das Mobilitätsverhalten in der Steiermark ist in Bewegung. Immer mehr Menschen in unserem Land nutzen das Fahrrad für ihre alltäglichen Wege. Sei es in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr oder die ganze Strecke zu Arbeit, Ausbildung und Freizeiteinrichtungen – die Zahl der „Radler“ steigt. Wir freuen uns über diese Entwicklung in Richtung umweltbewusstes und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten sowie die wertvolle Initiative und Unterstützung des Ministeriums dazu.“

TIROL

Unter der Dachmarke „Tirol auf D'Rad" innerhalb des Mobilitätsprogramms Tirol Mobil wurden zahlreiche bewusstseinsbildende und infrastrukturelle Maßnahmen gesetzt, die nachhaltig der Steigerung des Radverkehrsanteils in Tirol, mit dem Ziel von 14 % im Jahr 2020, zugutekommen.

--- Ausbau des Tiroler Radwegenetzes (z. B. Zillertalradweg, Innradweg), derzeit stehen rd. 800 km Radwege zur Verfügung;
--- Organisation des Tiroler Fahrradwettbewerbs „Ganz Tirol radelt!" mit bereits knapp 600.000 gefahrenen Kilometern (Stand Mai 2015);
--- Veranstaltung des Ideenwettbewerbs Radkultur zur aktiven Einbindung der Bevölkerung;
--- Veranstaltung bzw. Unterstützung von Schulaktionen wie beispielsweise „BIKEline";
--- Organisation von Radfahrkursen für SeniorInnen bzw. MigrantInnen.

Mag. Ingrid Felipe Saint Hilaire,
Landeshauptmann-Stellvertreterin

„In Innsbruck wurden in den letzten Jahren die Gehsteige breiter, die Lücken in den wichtigen Radwegrouten werden nach und nach geschlossen. In der Bezirkshauptstadt Reutte wurde das Modell der „sharrows" aus San Francisco übernommen – große Radfahrpiktogramme auf den Straßen, die zu vorsichtigerem und langsamerem Autoverkehr führen. Wir arbeiten an einem neuen Radweg von Innsbruck in seine Feriendörfer, der auch das Mittelgebirge für RadfahrerInnen erschließt. Zwischen St. Johann und Fieberbrunn im Tiroler Unterland wird gerade an einem Radweg gebaut. Warum die ganze Arbeit? Weil Radfahren gesünder, umweltfreundlicher und gerade in den Ballungsräumen auch schon schneller ist als das Im-Stau-Stehen mit dem Auto. Ich freue mich deshalb auch über die Initiative der österreichischen Bundesregierung für Radfahrerinnen und Radfahrer."

VORARLBERG

Vorarlberg nimmt, was den Radverkehr betrifft, eine Vorreiterrolle in Österreich ein. Der Radverkehrsanteil liegt bei 17 % und soll bis 2020 auf 20 % erhöht werden. Dafür ist unter anderem die Weiterentwicklung der Radverkehrsstrategie „Frischer Wind" geplant.

--- Das Land fördert seit 01.01.2012 die Planung und den Bau von Landesradrouten mit bis zu 70 % und unterstützt im Rahmen der Fahrradberatung für Gemeinden BYPAD (Bicycle Policy Audit);
--- mehrjähriges Kommunikationskonzept fürs Radfahren (FAHRRADFREUNDLICH) seit 2011 und jährliche FAHRRADPARADE seit 2013;
--- Aufnahme der Fahrradrouten im VoGIS, Online-Routenplaner und Radnavi seit 2014;
--- Aufbau eines Radverkehrszählstellennetzes (derzeit 8 Zählstellen) sowie Erhebung des Modalsplits im Jahr 2013;
--- Seit Juni 2013 ist die Errichtung von Fahrradabstellplätzen in der Stellplatzverordnung des Landes verpflichtend vorgeschrieben.
--- Ausbau von Bike & Ride im Zuge von Bahnhofsneubauten;
--- Vorarlberger Fahrradakademie;
--- Top-Up Förderung „Nachrüstung mit überdachten Fahrradabstellanlagen" (neu seit April 2015).

Johannes Rauch,
Landesrat Vorarlberg

„Der Radverkehr in Vorarlberg befindet sich auf der Erfolgsspur. Das Land macht sich auf den Weg, den bundesweit höchsten Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 von 15 auf 20 Prozent zu erhöhen. Das erreichen wir, indem wir sowohl auf Bewusstseinsbildung als auch auf den konsequenten Ausbau der Radwege setzen. Es liegt mir am Herzen, dass Fahrradfahren für Vorarlbergerinnen und Vorarlberger im Alltag attraktiver wird. Die Hälfte der Autowege an einem Werktag ist derzeit kürzer als fünf Kilometer. Dort setzen wir an und verweisen verstärkt auf das Fahrrad als komfortable, schnelle, günstige und umweltfreundliche Alternative. Mit der Vorarlberger Radverkehrsstrategie, gemeinsam mit dem Österreichischen Masterplan, werden wir diese ambitionierten Ziele auch erreichen."

WIEN

Die Stadt Wien setzt sich zum Ziel, dass 2025 80 % der Wege der Wienerinnen und Wiener im öffentlichen Verkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und hat seit dem Jahr 2011 ein umfangreiches Maßnahmenprogramm zur Steigerung des Radverkehrs umgesetzt.

--- Eckpfeiler im Bereich Infrastruktur waren der Bau des Radweges auf der Außenseite der Wiener Ringstraße, die Umgestaltungen der nun auch für Radfahrende nutzbaren Straßenbahnhaltestellenkaps in der Ottakringer Straße und die „fahrradfreundliche“ Hasnerstraße.
--- Insgesamt wurde das Radfahrnetz zwischen den Jahren 2010 und 2014 um 96 km ausgebaut und hat eine Länge von 1.270 km (Stand 2015). Es wurden in diesem Zeitraum 9.588 Radabstellplätze im Öffentlichen Raum geschaffen.
--- In den Stadterweiterungsgebieten (Hauptbahnhofviertel, Seestadt Aspern oder ehemaliges Nordbahnhofgelände) wird Radinfrastruktur von Beginn an stark mitberücksichtigt.
--- Die weltweit bedeutendste Fachkonferenz zum Radfahren, die Velo-City, hat im Jahr 2013 in Wien stattgefunden.
--- Die Mobilitätsagentur Wien hat mit dem RadJahr 2013 die erste integrierte Bewusstseinsbildungskampagne zum Radfahren der Stadt organisiert und umgesetzt.

Maria Vassilakou,
Vizebürgermeisterin Wien
© pid/Fürthner

„Die Stadt Wien setzt ganz auf den Ausbau des Radverkehrs. Bis zum Jahr 2025 sollen in Wien 80 % der alltäglichen Wege umweltfreundlich zurückgelegt werden: mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dieses Ziel ist nur erreichbar, wenn der Radverkehr weiterhin stark steigt. Wien baut daher in den kommenden Jahren Rad-Langstreckenverbindungen von der Stadtgrenze bis ins Stadtzentrum, setzt auf umfangreiche Service-Maßnahmen für Radfahrende und plant, das größte Bike-Sharing-System Österreichs zu attraktivieren und auszubauen.“

BREGENZ

Die Stadt Bregenz besitzt ein dichtes Radwegenetz und schafft kontinuierlich auch Radverbindungen ins Umland. Im Radverkehrskonzept 2006 wird als wesentliches Ziel eine Erhöhung des Radverkehrsanteils angestrebt.

--- Kontinuierlicher Ausbau des Radwegenetzes;
--- Radverkehrsanteil: 20 % (plan-b-Region), Zielsetzung: Erhöhung des Radverkehrsanteils;
--- seit 2005 regelmäßiges Audit im Rahmen des europaweiten BYPAD-Programms zur Sicherung der Qualität der Radverkehrsmaßnahmen;
--- Bereitstellung von Dienstfahrrädern und einer Fahrrad-Service-Station für MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung;
--- Förderung für den Kauf von Fahrradanhängern für Kinder und Lastenanhängern, seit April 2014 wird auch der Kauf von Fahrrad-Trolleys subventioniert;
--- regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit in regionalen Medien sowie Organisation eines Fahrradmarktes zum Auftakt der Radsaison.

DI Markus Linhart,
Bürgermeister Bregenz
© Reinhard Fasching

„Die Hälfte aller Strecken, die bei uns mit dem Auto zurückgelegt werden, sind kürzer als fünf Kilometer. Gerade Bregenz ist eine typische „Stadt der kurzen Wege“. Da bietet sich das Radfahren als gesunde und umweltschonende Alternative geradezu an. Die Politik unterstützt alles, was diese Form der „sanften Mobilität“ fördert.“

EISENSTADT

Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt in Eisenstadt auf der Öffnung bzw. Attraktivierung wichtiger Verbindungen für den Radverkehr.

--- Klima**aktiv** mobil Projektpartner im Radverkehr;
--- Die „Radverkehrsoffensive Eisenstadt“ wurde unter dem Motto „Wer Rad fährt, lebt gesünder“ umgesetzt.
--- Im Stadtentwicklungsplan „Eisenstadt 2030“ wurde die Überarbeitung des Radverkehrskonzepts mit konkreten Vorschlägen niedergeschrieben.
--- kontinuierliche Erweiterung und Ergänzung des Radwegenetzes;
--- 2015 wird es zu einer Überarbeitung des städtischen E-Bike-Verleihs kommen, mit Entnahmestationen in allen drei Stadtbezirken.

Mag. Thomas Steiner,
Bürgermeister Eisenstadt

„Durch die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr konnten wir eine Vernetzung der Stadtbezirke Kleinhöflein, Eisenstadt und St. Georgen erreichen, die für Radfahrer besonders attraktiv ist. Für unser Bestreben, das Radwegenetz der burgenländischen Landeshauptstadt stetig auszubauen, wurde Eisenstadt im Jahr 2012 vom Kuratorium für Verkehrssicherheit mit dem Preis ‚fahrradfreundliche Gemeinde‘ ausgezeichnet. Gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Geschäftsbereichs Technik bin ich bemüht, das Angebot für Radverkehr noch weiter zu optimieren. Nach einem zweijährigen Prozess wurde Anfang 2015 der neue Stadtentwicklungsplan ‚Eisenstadt 2030‘ vorgestellt, der sich ebenfalls intensiv mit der Thematik auseinandersetzt. Das bestehende Radfahrkonzept soll hier in der kommenden Zeit mit konkreten Maßnahmen und Vorschlängen überarbeitet werden.“

GRAZ

Die Förderung des Radverkehrs hat in Graz lange Tradition. Die „Verkehrspolitische Leitlinie 2020“ und das „Grazer Mobilitätskonzept 2020“ bilden zusammen die „Mobilitätsstrategie der Stadt Graz“ mit dem Ziel der Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 % im Jahr 2021. Im Rahmen der Stadt/Land-Radschwerpunkte konnten seit 2011 mehrere Großprojekte für Geh- und Radweg-Lückenschlüsse (graz.at/rad → Projekte) zur Umsetzung gelangen:

--- 2011 wurde der Geh- und Radweg Riesstraße zum LKH Graz mit Stützwandbau errichtet.
--- 2012 konnte die 165 m lange Geh-/Radweg-Längsbrücke Fischeraustraße-Nord eröffnet werden.
--- 2013/2014 wurden Ausbaumaßnahmen (Brücke, Geh-/Radweg – Rampe) zur Verbindung der Bezirke Gösting & Andritz getroffen.
--- Der Geh- und Radweg Gabriachbach wurde 2014 fertiggestellt.
--- 2015 ist im Radschwerpunkt die Errichtung des 1,6 km langen Ost-West Geh- und Radweges Wetzelsdorferstraße und der Baubeginn am Eggenberger Gürtel vorgesehen. Von Stadt und Land sind dafür jeweils 1,275 Mio. Euro budgetiert.

Mag. Siegfried Nagl,
Bürgermeister Graz

“Wir haben uns sehr lange in der Verkehrspolitik und Stadtplanung dem fließenden Autoverkehr verschrieben. Das hat vor allem in Städten mit einem größeren historischen Altstadtkern unschöne Spuren hinterlassen, die nun korrigiert werden. Daher wird dem Radverkehr zu Recht heute mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Eine moderne Mobilitätspolitik muss den Umweltverbund – Öffentlicher Verkehr (Bim und Bus), Rad- und Fußverkehr stärken. Das schafft mehr Lebensqualität, schützt Klima und die Umwelt und hält gesund. Für die jüngeren Generationen ist diese Haltung inzwischen schon zu einer hippen Lebenseinstellung geworden.”

INNSBRUCK

Innsbruck verfügt über ein rund 130 km langes Radroutennetz und einen hohen Radverkehrsanteil von 23 %. Um diesen Anteil weiter auszubauen und das Ziel von 25 % im Jahr 2025 zu erreichen, wird unter anderem weiter in den Ausbau des Radwegenetzes investiert.

--- Infrastrukturell wurden bis einschließlich 2014 beispielsweise der Durchstich zwischen Innrain und der Innpromenade, die Fuß-/Radwegbrücke Sillmündung, die Fuß-/Radwegverbindung Kranebittear Allee, die Fuß- und Radwegverbindung Olympiastraße Wiesengasse und die Radwegverbindung durch den Stadtpark Rapoldi realisiert.
--- Des Weiteren werden die monatliche Radwerkstatt und die jährliche Radbörse veranstaltet.
--- Die Stadt Innsbruck nimmt am Tiroler Fahrradwettbewerb „Ganz Tirol radelt!“ teil.

Mag.[a] Sonja Pitscheider,
Vizebürgermeisterin
Innsbruck

„Radverkehrsförderung ist für Städte und Gemeinden ein Garant für mehr Lebensqualität. Kurze bis mittlere Strecken lassen sich ohne Weiteres mit dem Fahrrad zurücklegen. Tägliche Bewegung hält fit und spart zudem Nerven und Geld. Radverkehr trägt maßgeblich zur Belebung der Innenstädte bei und ist eine große Stütze für den Einzelhandel. Die Förderungen von klima**aktiv** mobil unterstützen uns in unseren Bestrebungen, die täglichen Mobilitätsbedürfnisse flexibel und einfach mit dem Fahrrad erledigen zu können und der Auszeichnung Fahrradhauptstadt Österreich gerecht zu werden.“

KLAGENFURT

Die Stadt Klagenfurt verfügt über ein rund 95 km langes Radwegenetz. Der aktuelle Radverkehrsanteil von 7 % soll bis 2025 auf 10 % angehoben werden.

--- Stetiger Ausbau des Radwegenetzes inklusive Lückenschluss;
--- Schaffung von Fahrradstraßen laut § 67 StVO;
--- Förderung der Elektromobilität durch Errichtung von Ladestationen;
--- Erstellung eines Radroutenplans im Internet;
--- Erstellung eines Radverkehrskonzeptes als Grundlage eines leistungsfähigen und attraktiven Radwegenetzes mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Radverkehrsanteils.

Dr. Maria-Luise Mathiaschitz,
Bürgermeisterin Klagenfurt

„Unsere Stadt verfügt über ein attraktives Radwegenetz, das laut Stadtentwicklungskonzept 2020+ – auch und gerade im Interesse einer Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität – weiter ausgebaut werden soll. Konkret sind in nächster Zeit die Schließung von Lücken im Wegenetz sowie die Etablierung eines elektronischen Leihsystems für Fahrräder vorgesehen. Klagenfurt eignet sich auch aufgrund seiner topographischen Lage sehr gut zum Radfahren. Daher ist mir eine gute Anbindung der Wohngebiete an das Radwegenetz ebenso wichtig wie das Vorhandensein von ausreichend Abstellplätzen für Räder bei neuen Wohnsiedlungen. Das wird seitens der Stadt im Rahmen der Erteilung von Baubewilligungen auch gefordert und geprüft.“

LINZ

Die Stadt Linz setzt bei der Radverkehrsförderung neben dem Infrastrukturausbau auf spezielle Anreizmaßnahmen, wie die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch RadfahrerInnen mittels Induktionsschleifen, oder Haltegriffe an Kreuzungen. Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils von derzeit 7,8 % auf 15 % im Jahr 2025.

--- Infrastrukturelle Schwerpunktsetzungen erfolgen in Form von Lückenschlüssen, der Öffnung von Busspuren und Einbahnen, vorgezogenen Radstreifen und roten Beschichtungen bei Radüberfahrten.
--- Ein kostenloser Radanhängerverleih soll das Potenzial des Fahrrads als Transportmittel im Alltag heben.
--- In der Stadt wird das Radverkehrsaufkommen an mehreren Querschnitten laufend erhoben, wobei die Ergebnisse eine kontinuierliche Zunahme des Radverkehrs aufzeigen.
--- Mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen wie „Magistrat fährt Rad“ („Mit dem Rad zur Arbeit“), oder dem Linzer Radfrühling wird versucht, dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit zu schenken.

Klaus Luger,
Bürgermeister Linz

„Der Radverkehr hat in den letzten Jahren in den Städten erheblich zugenommen. Immer mehr Verkehrsteilnehmer entdecken, dass Radfahren gesund und umweltschonend ist, zudem Spaß macht, die Flexibilität steigert und sowohl Zeit als auch Geld spart. Laut Statistik Austria fahren 2/3 der über 15-Jährigen im Alltag zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad. Die Förderung des Radverkehrs wird deshalb eine immer größere Herausforderung. Neben einer kontinuierlichen Verbesserung der Infrastruktur werden zukünftig auch eine stärkere Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehr sowie eine Steigerung des Angebotes an qualitativ hochwertigen Radabstellmöglichkeiten notwendig sein. Zusätzlich können durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeiten positive Effekte in der Meinungsbildung erreicht werden.“

SALZBURG

Die Stadt Salzburg konnte Ihre Spitzenposition unter den Landeshauptstädten noch ausbauen. Mit einem umfangreichen Förderprogramm konnte der Radverkehrsanteil von 16 % (2004) auf 20 % (2012) sogar noch gesteigert werden.

--- Schwerpunkte der letzten Jahre waren die Förderung von Bike & Ride und die Verbesserung der Wegweisung. Die Entwicklung einer Online-Radkarte (radlkarte.info) samt App, der Ausbau der Radabstellanlagen und Self-Service-Stationen sowie wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz.
--- Als die wichtigsten Bauvorhaben der letzten Jahre können der Wilhelm-Kaufmann-Steg Salzburg Süd, die Geh- und Radwegbrücke über die Rudolf-Biebl-Straße sowie die Bike & Ride-Anlage am Hauptbahnhof genannt werden.
--- Ein gemeinsam erstellter „Leitfaden Fahrradparken“ und die gemeinsame Förderung von Radboxen für ÖV-Haltestellen (radbox.at) sind Produkte einer fruchtbaren Kooperation zwischen Stadt und Land.
--- 2015 gab es erstmals eine Förderung für Radanhänger und Transporträder.

Dr. Barbara Unterkofler,
Stadträtin Salzburg

„Das Rad ist in der Stadt Salzburg als Verkehrsmittel nicht mehr wegzudenken. Rund 20 % der VerkehrsteilnehmerInnen nützen das umweltfreundliche Fortbewegungsmittel. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, investiert die Stadt Salzburg pro Jahr rund eine Million Euro in den Ausbau ihrer Radverkehrsinfrastruktur. Der Masterplan Radfahren ist ein wichtiger Wegweiser und Ideengeber für die Attraktivierung des Radverkehrs in der Stadt Salzburg.“

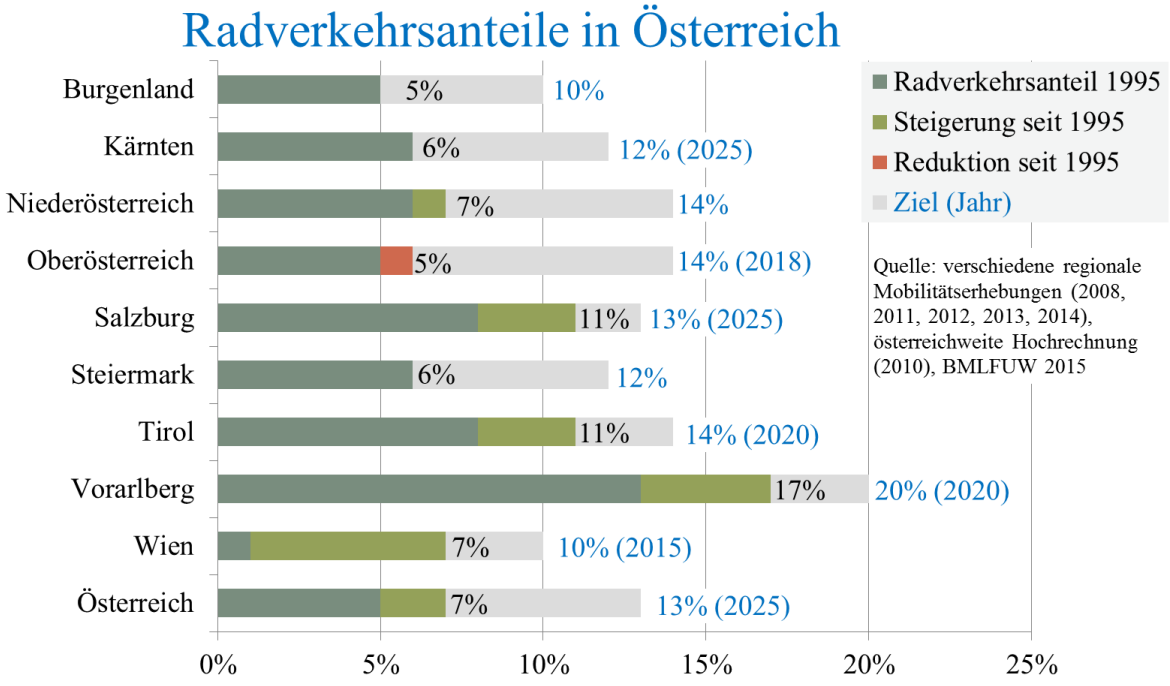
ST. PÖLTEN

In der aktuellen Neufassung des Generalverkehrskonzepts hat sich die Stadt St. Pölten zum Ziel gesetzt ihren Radverkehrsanteil bis zum Jahre 2025 auf 15 % zu steigern. Um dies zu erreichen sieht das Generalverkehrskonzept der Stadt die folgenden Maßnahmen vor:

- Verlagerung des Motorisierten Individualverkehrs auf die Umfahrungsstraßen und Rückgewinnung des urbanen Straßenraums als Aufenthaltsraum für den Fußgänger- und Radverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr.
- Fortführung des Lückenschlussprogramms im Radverkehr bei den Radfahranlagen im Stadtzentrum sowie entlang stark befahrener Straßenzüge,
- Weiterentwicklung des im Jahre 2010 eingeführten Radverleihsystems „nextbike“, das seit seiner Einführung jährliche Zuwachsraten von 30 % - 50 % verzeichnet, wobei der von November bis März dauernde Winterbetrieb mittlerweile circa ein Drittel sämtlicher Ausleihen in St. Pölten beiträgt.

Mag. Matthias Stadler,
Bürgermeister St. Pölten

„Wir haben in unserem neuem Generalverkehrskonzept bewusst einen Handlungsschwerpunkt im Radverkehr gesetzt, da dieser in St. Pölten einen leistungsfähigen Verkehrsträger mit viel Potential im Stadtverkehr darstellt. Die diesbezüglich im Zuge der Bürgerbeteiligung zur Neufassung des Generalverkehrskonzepts seitens der Bevölkerung erhaltenen positiven Rückmeldungen haben uns in unserem Vorhaben zusätzlich bestärkt.“



UMSETZUNGSMASSNAHMEN IM DETAIL

STAKEHOLDERUMFRAGE

Wie bereits bei der Zwischenevaluierung des Masterplan Radfahren im Jahre 2011 wurden auch im Rahmen der Evaluierung und Weiterentwicklung des Masterplans für die Jahre 2015–2025 PraktikerInnen, ExpertInnen und wichtige AkteurInnen im Radverkehr aus ganz Österreich eingebunden.

Die Fragebögen wurden von 54 Stakeholdern beantwortet:

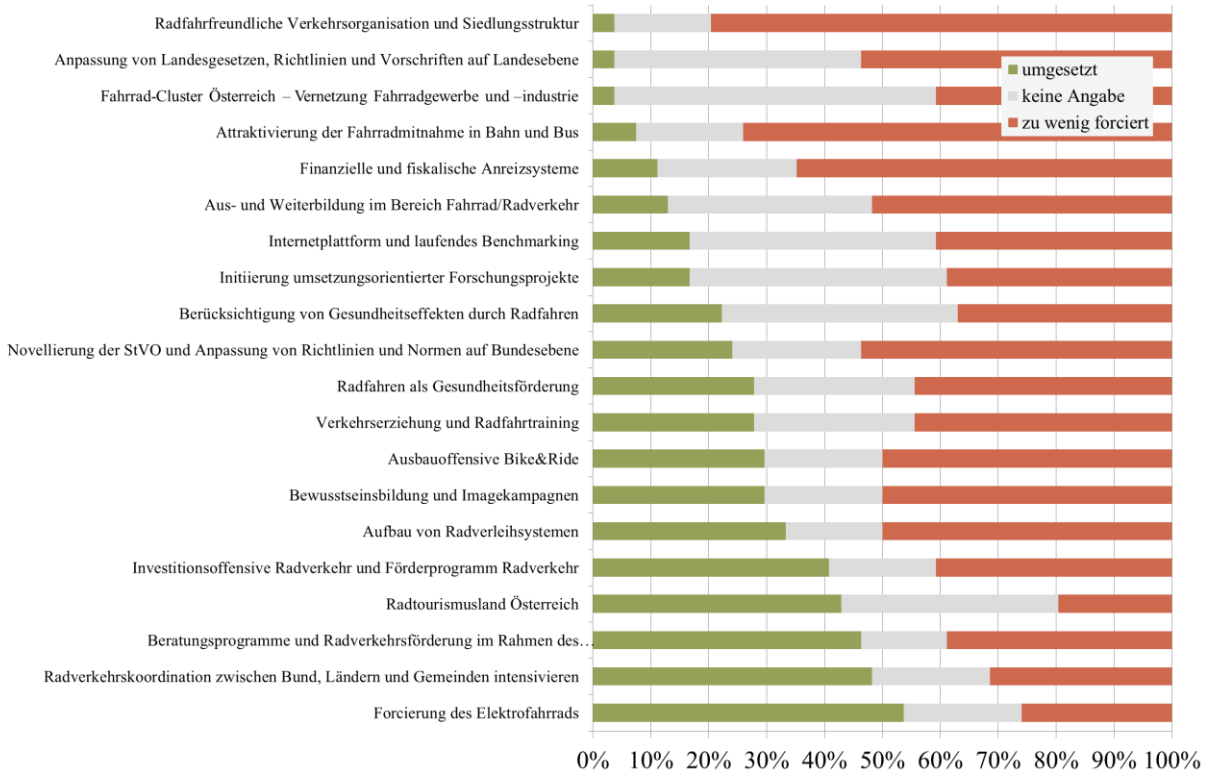
--- 87 % ist der „Masterplan Radfahren – Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte 2011–2015“ aus dem Jahr 2011 bekannt.
--- 76 % halten eine nationale Radverkehrsstrategie für notwendig bzw. erforderlich.
--- 57 % geben an, dass der Masterplan Radfahren die Entwicklung des Radverkehrs in ihrem Zuständigkeitsbereich beeinflusst hat.
--- 83 % sehen einen Zusammenhang zwischen dem Masterplan Radfahren und den Erfolgen der Radverkehrsförderung in Österreich.
--- Die größte Auswirkung war mit 74 % auf den Schwerpunkt klima**aktiv** mobil Radverkehrs offensive zu erkennen, gefolgt mit 67 % Schwerpunkt Elektrofahrräder. Der dritte erkennbare Schwerpunkt war mit 48 % Fahrrad & Öffentlicher Verkehr, knapp gefolgt von Radfahren als Gesundheitsförderung mit 44 %. Die geringste Auswirkung mit 33 % war beim Schwerpunkt Wirtschaftsfaktor Radfahren zu erkennen.

Als wichtigste Maßnahmen des Masterplans Radfahren werden gesehen:

--- Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm Radverkehr
--- Radfahrfreundliche Verkehrsorganisation und Siedlungsstruktur
--- Attraktivierung der Fahrradmitnahme in Bahn und Bus

Ergebnisse der Stakeholderumfrage

Welche Maßnahmen wurden aus Ihrer Sicht (erfolgreich, vollständig) umgesetzt bzw. bislang zu wenig forciert?



Quelle: Stakeholderumfrage, Umweltbundesamt 2015

UMSETZUNGSMAßNAHMEN

Der „Masterplan Radfahren Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte 2011–2015“ (BMLFUW 2011) berücksichtigt alle Ebenen der Radverkehrsförderung und sieht in 5 Schwerpunkten insgesamt 20 Maßnahmen vor: Die Umsetzung der 20 Maßnahmen erfolgte aufgrund der unterschiedlichen Akteurinnen/Akteure und Kompetenzbereiche in unterschiedlicher Intensität. Einige Maßnahmen sind vollständig umgesetzt, andere sind in Umsetzung begriffen und ein Teil steht noch vor der Umsetzung.

SCHWERPUNKT 1: KLIMAAKTIV MOBIL RADVERKEHRSOFFENSIVE

Radverkehrskoordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden intensivieren

RadverkehrskoordinatorInnen tragen wesentlich dazu bei, dass das Thema Radfahren in den verschiedenen Verwaltungsebenen behandelt und getragen wird. Sowohl auf Bundes- als auch Bundesländerebene wurden noch im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Radfahren 2006 RadverkehrskoordinatorInnen etabliert. Im Zeitraum 2011–2015 wurden zudem neue RadverkehrskoordinatorInnen in den Verwaltungseinheiten von Gemeinden und bei Interessenvertretungen eingesetzt. Insgesamt konnte die Vernetzung und Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren intensiviert und verbessert werden, unter anderem durch die gemeinsame „Arbeitsgruppe Radverkehr“ sowie im Rahmen des jährlich stattfindenden Radgipfels.

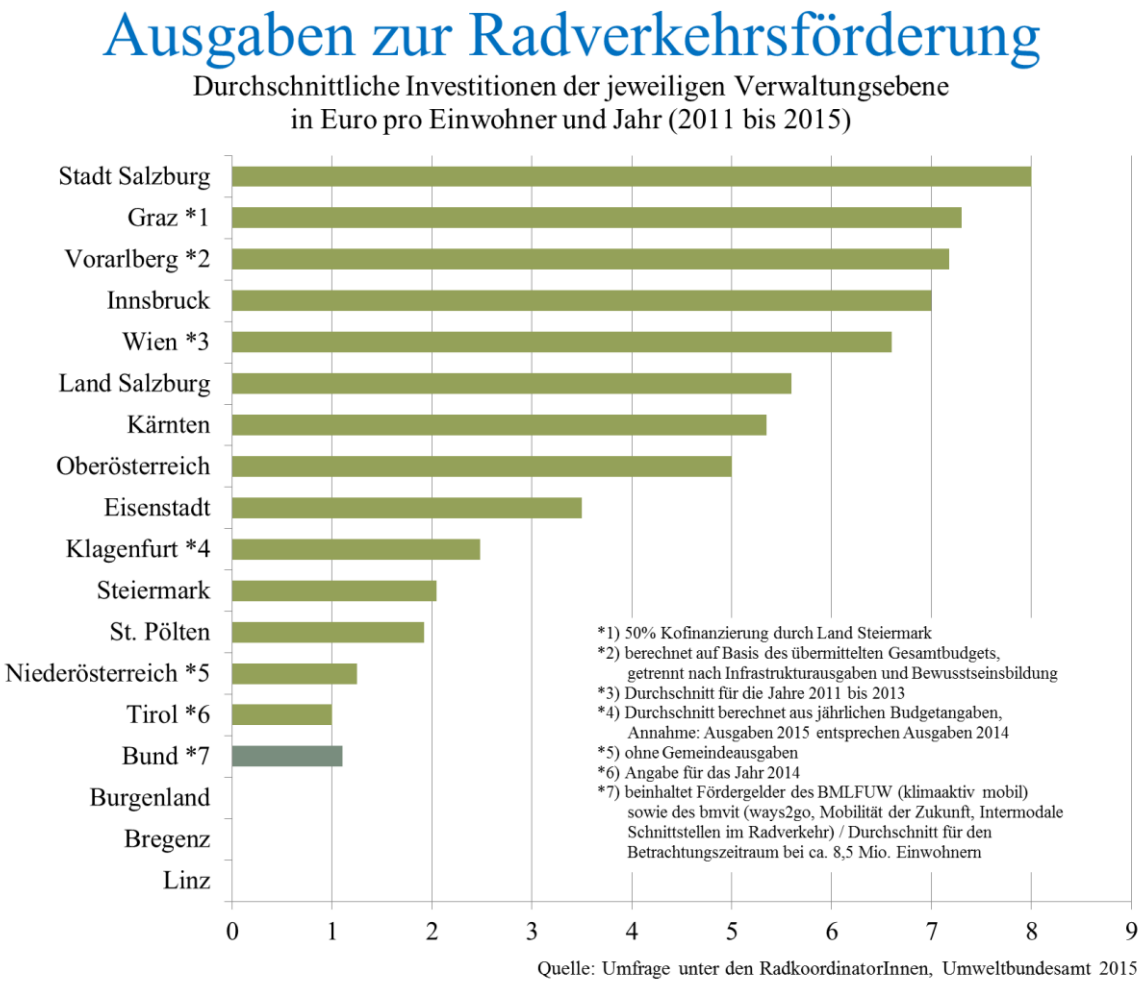
Internetplattform und laufendes Benchmarking

Über die bundesweite klima**aktiv** mobil Internetplattform radfahren.klimaaktiv.at sind die aktuellsten Meldungen und Informationen zum Thema Radfahren in Österreich online abrufbar, ein Radnewsletter informiert 4-mal im Jahr über die Neuigkeiten, Events und aktuelle Radverkehrsthemen mit Blick über die Grenzen Österreichs hinaus. Auch verfügen sämtliche Bundesländer sowie InteressenvertreterInnen über eigene Internetauftritte zum Thema Rad. Fortschritte konnten zudem im Bereich des Radroutings gemacht werden: Bereitgestellt über die Verkehrsauskunft Österreich können die Radrouten für gesamt Österreich über anachb.at abgerufen werden. Auch bietet der klima**aktiv** mobil Partner Bikecitizen eine Fahrrad-Routing App an.

Im Bereich Benchmarking (vergleichende Analysen) wurde im Jahr 2012 eine österreichweite Mobilitätserhebung durchgeführt, deren Ergebnisse 2015/2016 erwartet werden. Auf Bundesländerebene wurden zusätzliche Dauerzählstellen (z. B. in Kärnten, Vorarlberg) eingerichtet, wodurch insgesamt die Datenlage in Österreich verbessert werden konnte.
Seit dem Jahr 2009 besteht die Möglichkeit für Gemeinden und Regionen, ein BYPAD (Bicycle Policy Audit – bypad.org) durchführen zu lassen. Bislang haben sich in Österreich 38 Städte bzw. Gemeinden und 2 Bundesländer (Steiermark und Vorarlberg) auditieren lassen.

Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr

Die Investitionsoffensive Radverkehr wurde auch im Zeitraum 2011 bis 2015 fortgesetzt. Finanzielle Unterstützung durch das klima**aktiv** mobil Förderungsprogramm gab es für Betriebe, Gemeinden, Vereine sowie Tourismus- und Bildungseinrichtungen bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen – von der Radinfrastruktur und Radverleihsystemen bis hin zu Radverkehrsbeauftragten mit Förderboni für Bewusstseinsbildung und Kombination von Maßnahmen. Ebenso gefördert wurden Elektro- und Transportfahrräder, auch eine Förderoffensive für Radabstellanlagen (Sanierung Fahrradparken) wurde durchgeführt. Durchschnittlich wurden jährlich durch klima**aktiv** mobil rund 4,3 Mio. Euro in den Radverkehr investiert sowie weitere 0,3 Mio. im Bereich Dachmanagement / Bewusstseinsbildung / Beratung und Studien. Ergänzt um weitere durchschnittlich rd. 4,8 Mio. Euro pro Jahr aus den Förderprogrammen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (ways2go, Mobilität der Zukunft und Intermodale Schnittstellen im Radverkehr) wurden vonseiten des Bundes insgesamt rd. 1,10 Euro pro Einwohner und Jahr in die Förderung des Radverkehrs investiert. Einer Umfrage unter den RadverkehrskoordinatorInnen der Bundesländer und Landeshauptstädte zufolge wurden auf Bundesländerebene durchschnittlich rund 4 Euro je Einwohner und Jahr investiert, die Landeshauptstädte gaben durchschnittlich rund 5 Euro je Bewohner und Jahr für die Förderung des Radverkehrs aus. Im Vergleich dazu werden in den Niederlanden als Summe aller Verwaltungsebenen 24 Euro je Einwohner und Jahr in die Förderung des Radverkehrs investiert.



Beratungsprogramme im Radverkehr und Radverkehrsförderung im Rahmen des Mobilitätsmanagements

Diese Maßnahme wird vorwiegend vom BMLFUW über die klima**aktiv** mobil Beratungsprogramme betrieben und läuft ungebrochen seit dem Jahr 2006. Die Beratungsprogramme zum Mobilitätsmanagement richten sich hierbei an unterschiedliche Nutzergruppen: „Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber“, „Städte, Gemeinden und Regionen“, „Tourismus, Freizeit und Jugend“ sowie „Kinder, Eltern und Schulen“. Der Leitfaden zur Radverkehrsförderung (BMLFUW 2012) unterstützt Projektträger bei der Auswahl der richtigen Fördermaßnahmen und -instrumente.

Bewusstseinsbildung und Imagekampagnen

Im klima**aktiv** mobil Bewusstseinsbildungsprogramm war das Radfahren von Beginn an erfolgreich integriert. So wurde beispielsweise Mit der Radfahrkampagne des BMLFUW und dem Elektro-Fahrrad Rennen auf den Großglokner 2009 wurde der E-Bike Boom in Österreich mit ausgelöst.

Österreichweit werden jährlich unzählige Veranstaltungen und Kampagnen von den unterschiedlichen Stakeholdern auf allen Ebenen durchgeführt so beispielsweise die Radfahrkampagne der Stadt Wiener Neustadt oder der Motivationswettbewerb „Österreich radelt zur Arbeit“ der Radlobby Österreich.

Radfahrfreundliche Verkehrsorganisation und Siedlungsstruktur

Ein wesentlicher Schritt in Richtung fahrradfreundliche Straßenräume ist mit der Novellierung der StVO gelungen: Seit März 2013 sind in Österreich Begegnungszonen erlaubt. Eine Begegnungszone ist „eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist“ mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h. Fußgänger und Radfahrer dürfen in Begegnungszonen weder gefährdet noch behindert werden, das Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist gestattet. Seit der rechtlichen Verankerung wurden in Österreich mehr als 20 Begegnungszonen verordnet.

Durch Siedlungsstrukturen, die kurze Wege ermöglichen, kann die Raumplanung den Radverkehr wesentlich unterstützen. Das Thema der kurzen Wege zur Stärkung des Umweltverbundes wurde u. a. im Zuge der ÖREK-Partnerschaft „Energieraumplanung“ (2014) als wesentliches Handlungsfeld aufgenommen. Ideen und Anregungen, das Rad von Beginn an beim Hochbau (von der Raum- bis zur Gebäudeplanung) zu berücksichtigen, stellte das BMVIT mit dem Leitfaden „Bau aufs Rad“ (BMVIT 2012) zusammen.

Verkehrserziehung und Radfahrtraining

Sowohl österreichweit als auch in den Bundesländern werden zahlreiche Maßnahmen und Aktionen zur Verkehrserziehung und zum Radfahrtraining durchgeführt. Für Kinder der 4. Schulstufe ist die Fahrradprüfung fixer Bestandteil des Lehrplans, ein Großteil der Kinder nehmen an Fahrradprüfungen teil. Um die Verbreitung und flächendeckende Umsetzung eines zweistufigen Radfahrtrainings (Training im Schonraum, Training im Verkehrsraum) voranzutreiben, soll ab dem Jahr 2015 eine österreichweite einheitliche Grundausbildung für KursleiterInnen von Radfahrkursen angeboten werden (BMLFUW 2015b).

Verkehrserziehung, aber insbesondere modernes Verkehrsverhalten im Umweltverbund, stehen im Fokus der grenzüberschreitenden Vernetzungsplattform für PädagogInnen aus Tirol und Südtirol (schulmobil.at), die ihre SchülerInnen hin zu einem neuen, modernen Verkehrsverhalten im Umweltverbund führen wollen.

Auf Bundesebene wurde mit dem Netzwerk Verkehrserziehung des Bundesministeriums für Bildung und Frauen ein umfassende Plattform zur schulischen Verkehrserziehung geschaffen (netzwerk-verkehrserziehung.at). Durch verschiedene Aktionen wie beispielsweise dem Wettbewerb „Bikeline“, in dessen Rahmen österreichweit gemeinsam Fahrradkilometer gesammelt (bikebird.at) werden, oder analog zum Pedibus der „Velobus“ wird das Radfahren am täglichen Schulweg geübt und attraktiv gemacht.

SCHWERPUNKT 2: WIRTSCHAFTSFAKTOR RADFAHREN

Fahrrad-Cluster Österreich – Vernetzung Fahrradgewerbe und -industrie

RADKOMPETENZ ÖSTERREICH

Die 2014 gegründete Plattform „Radkompetenz Österreich“ setzt sich zum Ziel, zur Verbesserung der Radverkehrssituation bestmögliche Radverkehrslösungen österreichischer Herkunft anzubieten, internationale Vernetzungsaktivitäten zu setzen und Wissenstransfer für InteressentInnen aus Österreich und ganz Europa zu betreiben. Die 17 Gründungsmitglieder von „Radkompetenz Österreich“ stellen eine Auswahl der besten Unternehmen und Institutionen aus den Bereichen Planung, Beratung, Dienstleistung, Produktion und Forschung dar, die Österreich im Radverkehrsbereich zu bieten hat. Darüber hinaus hat sich ebenfalls im Jahr 2014 die ARGE Fahrrad – ein Zusammenschluss von Produzenten und Anbietern der österreichischen Fahrradindustrie – unter dem Dach des Verbandes der Sportartikelerzeuger und Sportausrüster Österreichs (VSSÖ 2015) gebildet.

Radtourismusland Österreich
Der Radtourismus ist in Österreich ein wesentlicher Wirtschaftszweig und ein wichtiges touristisches Produkt. Noch im Jahr 2010 wurde die Arbeitsgruppe unter Vorsitz des BMWFW eingerichtet und es wurden Innovations-Workshops (BMWFW, Österreichwerbung) zum Thema „Radland Österreich“ mit großer regionaler Beteiligung durchgeführt. In weiterer Folge wurden im Jahr 2011 „Qualitätskriterien für Radrouten und Radbetriebe in Österreich“ sowie Leitfäden für fahrradfreundliche Betriebe und zur Optimierung von Radrouten veröffentlicht.
Durch den Tourismus und mit Unterstützung von klima**aktiv** mobil wurden in den vergangenen Jahren hochwertige Radinfrastrukturen und -services, insbesondere auch im E-Mobilitätsbereich, eingerichtet und gefördert, die auch für den Alltagsverkehr genutzt werden können.

Aus- und Weiterbildung im Bereich Fahrrad/Radverkehr
Einmal jährlich wird seit dem Jahr 2007 der Radgipfel als österreichische Fachveranstaltung zum Thema Radverkehr in Österreich zu unterschiedlichen Themen organisiert. Seit dem Jahr 2012 findet zudem einmal jährlich die klima**aktiv** mobil Fahrradakademie statt. Im Rahmen der Fahrradakademie werden Exkursionen zu Good-Practice-Beispielen des Alltagsradverkehrs im In- und Ausland durchgeführt, womit Verständnis für den Alltagsradverkehr und möglicher Lösungen erzielt werden soll.
Mit dem WIFI wird seit 2011 erfolgreich der dreimodulige Kurs „Fahrradtechnik“ angeboten.
Im Bereich Verkehrsplanung wurde mit der Publikation „Kosteneffiziente Maßnahmen des Radverkehrs in Gemeinden“ (BMVIT 2013) ein Leitfaden für die lokale Umsetzung von Fahrradprojekten – von der Optimierung des Radwegenetzes, von Fahrradparken, Service und Dienstleistungen, Information und Kommunikation bis hin zu organisatorischen Maßnahmen und Rahmenbedingungen – geschaffen.

SCHWERPUNKT 3: RADFAHREN ALS GESUNDHEITSFÖRDERUNG

Im Nationalen Aktionsplan Bewegung (BMLVS 2013) wurde im Ziel 13 („den Anteil an bewegungsaktiver Mobilität der Bevölkerung erhöhen“) das Radfahren im Alltag als zu fördernde Bewegungsform aufgenommen. Auch im nationalen Rahmengesundheitsziel 8 – Gesunde und sichere Bewegung im Alltag durch entsprechende Gestaltung der Lebenswelten fördern – findet die Förderung des Radverkehrs Berücksichtigung.

Die Erfahrungen Österreichs konnten auch auf europäischer Ebene ausgeweitet werden: Im Rahmen der Ministerkonferenz 2014 von THE PEP (Transport, Heath and Environment Pan-European Programme) starteten Österreich und Frankreich eine Partnerschaft mit dem Ziel der Förderung des Radverkehrs in Europa. Im Rahmen dieser Partnerschaft wird in Umsetzung der Beschlüsse der Minister in Paris ein gesamteuropäischer Masterplan zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet, der bis zur 5. THE PEP Ministerkonferenz in Wien 2019 abgeschlossen werden soll.

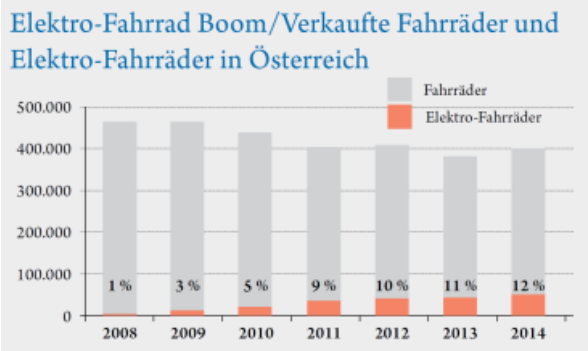
© Guillaume Grandin

Berücksichtigung von Gesundheitseffekten durch Radfahren
Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat im Paneuropäischen Programm Verkehr, Gesundheit, Umwelt THE-PEP ein Bewertungstool (HEAT Health Ergonomie Assessment Tool) entwickelt, um den monetären volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen durch Radfahren im Alltag berechnen zu können. Regelmäßig finden Online-Trainings für die Nutzung des Berechnungstools statt. Die Integration in die RVS 02.01.22 hat bislang noch nicht stattgefunden.

Finanzielle und fiskalische Anreizsysteme
Diese Maßnahme zielte auf eine Reform des Kilometergeldes auf Basis eines fixen Kilometersatzes, unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel. Dadurch sollte das Fahrrad und die Kombination Fahrrad und Öffentlicher Verkehr auf langen Dienstreisen finanziell mit dem Pkw gleichgestellt werden.
Im Jahr 2011 wurde das Kilometergeld für Radfahrten auf 38 Cent vereinheitlicht, was insgesamt eine Erhöhung im Kurzstreckenbereich darstellt.
Eine Vereinheitlichung von kleiner und großer Pendlerpauschale, im Sinne einer Förderung der Arbeitswegkombination Fahrrad und Öffentlicher Verkehr, konnte nicht erreicht werden, ebenso wenig eine Hebung der Kilometergrenze bei der großen Pendlerpauschale von 2 Kilometern auf 5 Kilometer.

SCHWERPUNKT 4: ELEKTROFAHRRAD

Forcierung des Elektrofahrrads



Förderungen zum Thema Elektrofahrräder, unter anderem die Förderung von Elektrofahrrädern in Betrieben durch klima**aktiv** mobil oder durch Förderprojekte, haben diese stark ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt. Der Boom des Elektrofahrrads hielt in der Periode 2011–2015 an, die Zahl der verkauften E-Fahrräder steigt.
Die Forcierung von Elektrofahrrädern führte zu einer Attraktivierung des Radfahrens für Ältere, Schwächere, bislang nicht so Sportliche. Radfahren ist generell wieder im Trend und durch den Aufschwung der Elektrofahrräder auch in hügeligen Gemeinden wieder mehr in den Mittelpunkt gerückt. In Städten wird das Elektrofahrrad auch als Alternative zum Öffentlichen Verkehr genutzt.
Durch die Zunahme der Elektrofahrräder kam vor allem im Tourismus das Problem der unterschiedlichen Ladevarianten auf.

Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte

In den vergangenen Jahren wurden unterschiedlichste Forschungsprojekte zum Thema Radverkehr durchgeführt. Im Rahmen der Forschungs- und Technologieförderprogrammlinie „Ways2go“ (bis 2012) des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), mit Schwerpunkt der Personenmobilität, wurden u. a. im Projekt „BikeWave“ eine App zum Routing mit minimalen Ampelwartezeiten von A nach B am Smartphone entwickelt, und im Projekt „BIKENAVI“ eine intermodale und interaktive Open Platform Navigation für RadfahrerInnen. Im Jahr 2012 startete das neue Forschungsprogramm des BMVIT „Mobilität der Zukunft“, in dem ein Themenkomplex die Personenmobilität beinhaltet und Radprojekte gefördert werden.

Das BMVIT organisiert zudem seit dem Jahr 2007 die Veranstaltungsreihe „Forschungsforum Mobilität für alle“ mit dem Ziel, den aktuellen Stand der Forschung und innovative Lösungen im Mobilitätsbereich vorzustellen. Das „Forschungsforum Mobilität für Alle“ soll auch eine Diskussions- und Vernetzungsplattform für ForscherInnen und ein interessiertes Fachpublikum bieten. Im Forschungsforum 2014, das den Schwerpunkt E-Mobilität hatte, wurden u. a. Fragen zum E-Fahrrad behandelt.

Novellierung der Straßenverkehrsordnung und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene

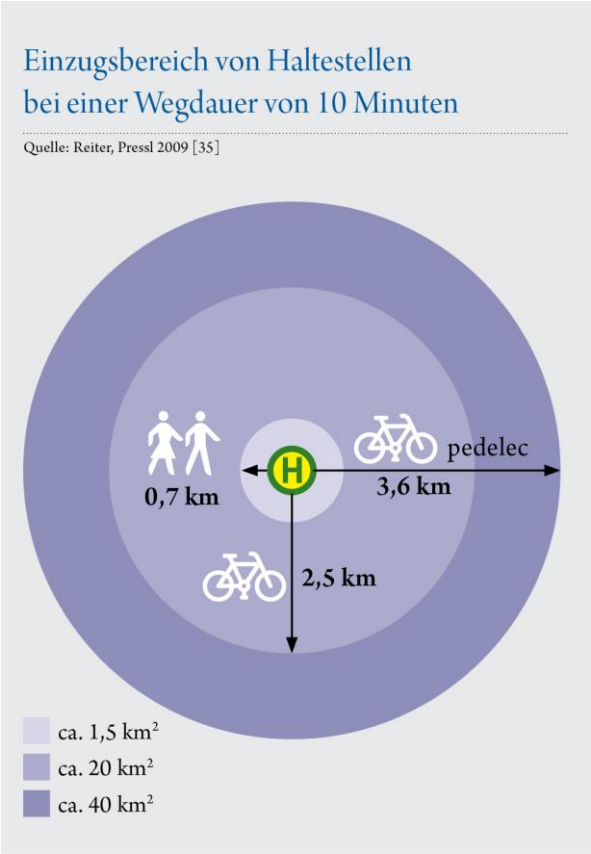
Mit Novellierungen der Straßenverkehrsordnung in den Jahren 2011 und 2013 traten in Österreich einige wichtige Änderungen für den Radverkehr in Kraft. Die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht für Kinder oder das Rücksichtnahmegebot zählen ebenso zu den neuen Regelungen wie die Einführung von Fahrradstraßen und Begegnungszonen. Straßen oder Straßenabschnitte können demnach zeitweilig, aber auch dauernd zu Fahrradstraßen erklärt werden. Auch kann die Benützungspflicht von Radwegen sowie Geh- und Radwegen unter bestimmten Umständen seitens der Behörde aufgehoben werden. Geregelt ist des Weiteren, wie Fahrräder in Österreich ausgestattet sein müssen.
Zusätzlich wurde im Jahr 2011 die RVS 03.02.13 „Radverkehr“ von der Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr veröffentlicht – ein weiterer wichtiger Schritt für die Erhöhung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards der Radverkehrsinfrastruktur.

Anpassung von Landesgesetzen, Richtlinien und Vorschriften auf Landesebene

Der Radverkehr wird von vielen landesgesetzlichen Regelungen beeinflusst. Als besonders relevant wird hier beispielhaft die Situation im Bereich der Fahrradabstellanlagen in Gebäuden gesehen. Diese sind in den Bauordnungen der Länder festgelegt. Acht von neun Bundesländern (BMVIT 2012) nehmen in ihren Bauordnungen Bezug auf den Radverkehr, etwa durch eine Verpflichtung zur Errichtung von Fahrradstellplätzen. Mit der Novelle der Stellplatzverordnung 2013 besteht nunmehr auch in Vorarlberg die Verpflichtung, Radabstellplätze in einer bestimmten Anzahl zu errichten.
Ideen und Anregungen, das Rad von Beginn an beim Hochbau (von der Raum- bis zur Gebäudeplanung) zu berücksichtigen, stellte das BMVIT mit dem Leitfaden „Bau aufs Rad“ (BMVIT 2012) zusammen.

SCHWERPUNKT 5: FAHRRAD UND ÖFFENTLICHER VERKEHR

Bike & Ride



Die Bedürfnisse der RadfahrerInnen in der Wegekette Rad – Öffentlicher Verkehr, vor allem die Abstellmöglichkeiten bei Bahnhöfen und Haltestellen, werden immer mehr berücksichtigt. In den vergangenen Jahren wurden viele Abstellanlagen forciert. Ein besonderes Service bieten Stadt und Land Salzburg mit einer Förderinitiative von Radboxen als wetterfester, diebstahlsicherer Unterstand bei ÖV-Haltestellen (radbox.at).
Der Klima- und Energiefonds fördert zudem über die Förderschiene „Intermodale Schnittstelle Radverkehr“ Infrastrukturmaßnahmen an den markanten Schnittstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), um die Akzeptanz des Fahrrads weiter zu erhöhen. Allein im Jahr 2012 wurden 15 Projekte über diese Förderschiene unterstützt.

Aufbau von Radverleihsystemen

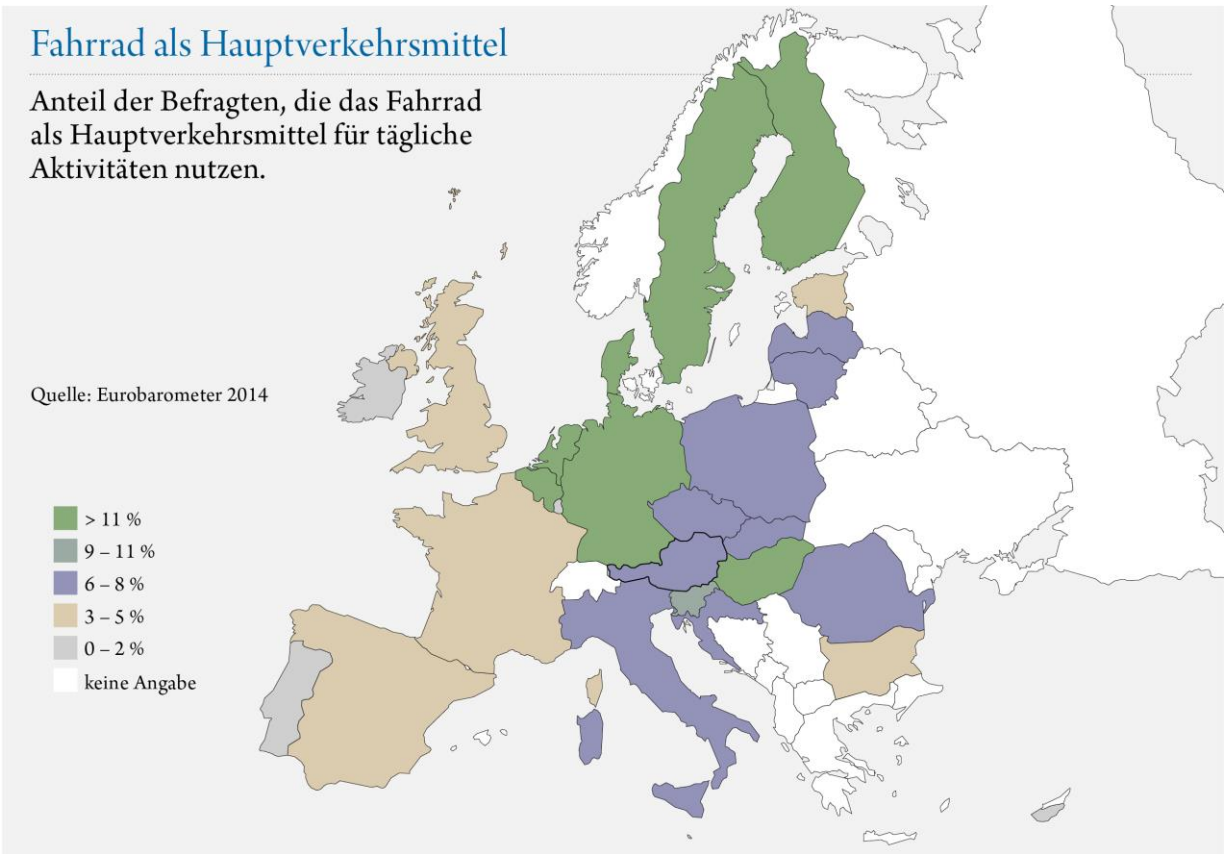
In den vergangen Jahren wurden zahlreiche Radverleihsysteme errichtet. Eine Umfrage aus dem Jahr 2015 hat ergeben, dass mittlerweile in 8 von 9 Bundesländern und 7 von 9 Landeshauptstädten auf Fahrradverleihsysteme zurückgegriffen werden kann. So konnte das Verleihsystem Citybike in Wien sowie Nextbike in Niederösterreich und Burgenland weiter gefestigt werden. Teilweise wurde der Verleih mit touristischen Karten (wie z. B. Niederösterreich-Card) kombiniert.
Zusätzlich wurden Radverleihsysteme im Tourismus (insbesondere der Verleih von Elektrofahrrädern) vorangetrieben, nicht zuletzt aufgrund der Förderungen über die klima**aktiv** mobil Förderschienen.

Attraktivierung der Fahrradmitnahme in Bahn und Bus

Mit dem „RegioBiking“ können in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs Fahrräder einfach mitgenommen werden, durch das Einfach-Raus-Radticket steht insbesondere für Gruppen ein kostengünstiges Angebot für Radmitnahme im Nahverkehr zur Verfügung.
Als problematisch erwies sich in den vergangenen Jahren die Fahrradmitnahme im Fernverkehr. Derzeit werden die ÖBB Railjets schrittweise bis zum Jahr 2016 mit Fahrradabteilen ausgestattet. Jeder Zug soll ein Fahrradabteil erhalten, in dem jeweils bis zu 5 Fahrräder abgestellt werden können. Bis Ende Mai 2015 sollen in einem ersten Schritt die Züge der Südbahn (Wien – Lienz, Wien – Graz) mit Fahrradabteilen bestückt werden. Für den Fahrradtransport ist eine Vorreservierung notwendig.

ENTWICKLUNGEN IN EUROPA

RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN EUROPA



Ein Vergleich der 28 Mitgliedstaaten der Europäischen Union zeigt, dass in 17 Ländern nationale und/oder regionale Pläne und Strategien zur Radverkehrsförderung existieren bzw. in der Vergangenheit existiert haben. Darunter befinden sich jene Länder, in denen einer EU-weiten Eurobarometerumfrage zufolge zumindest 8 % der Befragten das Fahrrad als jenes Verkehrsmittel bezeichnen, das an einem Durchschnittstag am meisten genutzt wird. Klar angeführt wird die Liste von den Niederlanden mit rd. 36 %, gefolgt von Dänemark (23 %) und Ungarn (22 %). Für Österreich gaben 6 % der Befragten das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel an.

	Investitionen in den Radverkehr durch die nationalen Regierungen		Investitionen in den Radverkehr gesamt	
	Mio. Euro pro Jahr	Euro pro Jahr, EW	Mio. Euro pro Jahr	Euro pro Jahr, EW
NL	49	3	410	24
DK	27	5	67.5	12
HU	6.5	0.65	36	3.6

Quelle: ECF-Factsheet "National investments in cycling" (2013), teilweise aktualisiert

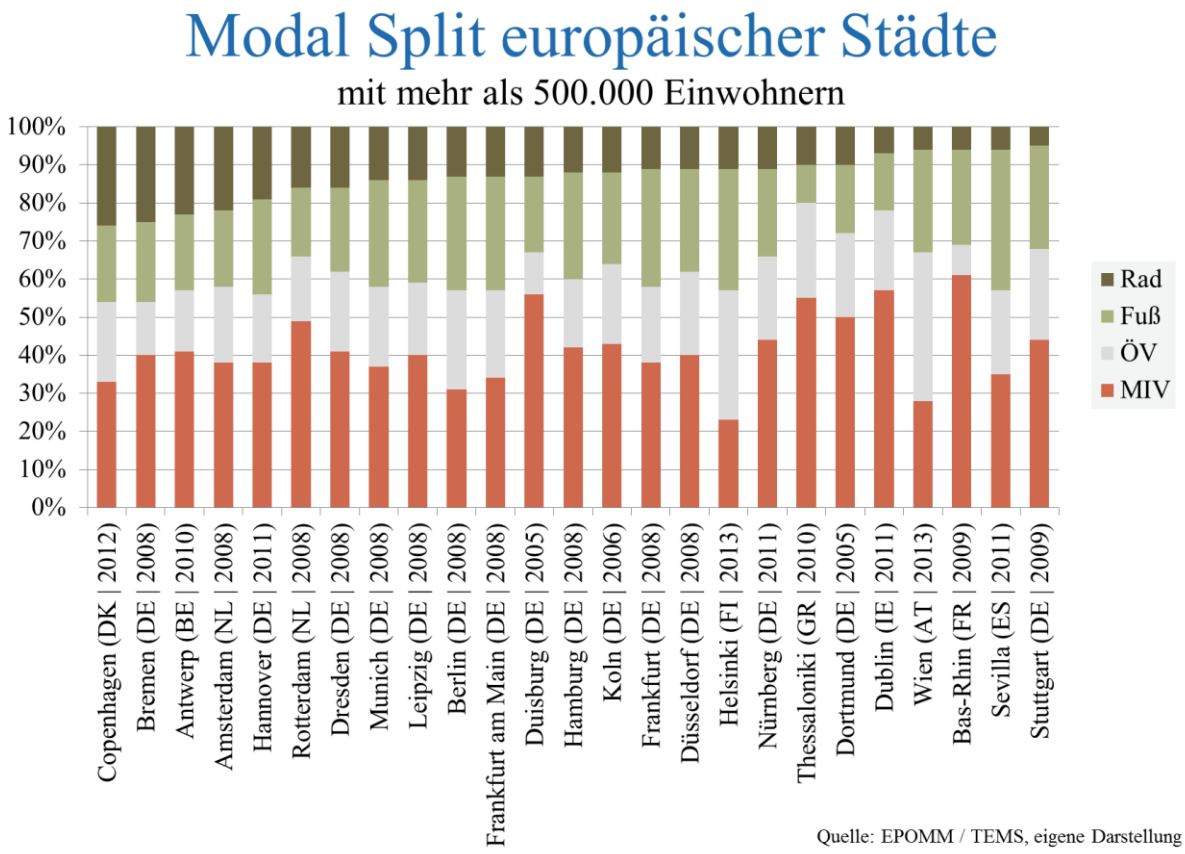
Ausschlaggebend für eine wirkungsvolle Radverkehrsförderung ist dessen budgetäre Absicherung. So weisen die drei fahrradfreundlichsten Länder die Gemeinsamkeit einer starken finanziellen Unterstützung von Radverkehrsprojekten seitens der nationalen Regierungen auf. In den Niederlanden belief sich diese Finanzierung im Jahr 2012 auf 49 Mio. Euro und damit auf 12 % des gesamten Budgets von 410 Mio. Euro (24 Euro pro EinwohnerIn), das auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene zur Förderung des Radverkehrs zur Verfügung stand (ECF 2013). In Dänemark investierte die nationale Regierung im Zeitraum 2009 bis 2014 jährlich 27 Mio. Euro, und damit 40 % des Gesamtbudgets von 67,5 Mio. Euro in den Radverkehr. Und auch in Ungarn wurden Radverkehrsprojekte im Zeitraum 2007 bis 2013 jährlich mit 6,5 Mio. Euro (18 % des Gesamtbudgets) durch die nationale Regierung unterstützt. Die Radverkehrsförderung in Ungarn zeichnet sich zudem durch einen hohen Anteil an EU-Förderung von jährlich 24 Mio. Euro aus. Das Gesamtbudget betrug im genannten Zeitraum 255 Mio. Euro.

Sechs europäische Länder haben zur Unterstützung der Umsetzung der nationalen Strategie bzw. des Plans zur Radverkehrsförderung einen Radverkehrskoordinator installiert. Neben Österreich sind dies Belgien, Deutschland, Frankreich, die Slowakei und Tschechien.
Alle existierenden nationalen und regionalen Strategien und Pläne zur Radverkehrsförderung weisen als Ziel eine Steigerung des nationalen Radverkehrsanteils aus und behandeln dabei in unterschiedlichem Ausmaß und Detailgrad dieselben Themen.

Diese sind:

1. Verbesserung der Infrastruktur
2. Erweiterung des Serviceangebots
3. Intermodalität & Verkehrsorganisation
4. Bewusstseinsbildung & Motivation
5. Bewerbung des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad
6. Erhöhung der Verkehrssicherheit
7. Fahrradtourismus & Fahrradindustrie
8. Elektromobilität
9. Politische und budgetäre Rahmenbedingungen
10. Maßnahmenevaluierung

RADFAHREN IN DEN URBANEN RÄUMEN EUROPAS



Unter den 25 europäischen Städten mit mehr als 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und den höchsten Radverkehrsanteilen finden sich 15 deutsche Städte. Angeführt wird die Liste traditionell von der dänischen Hauptstadt Kopenhagen (26 % im Referenzjahr 2012), gefolgt von Bremen (25 %, 2008), dem belgischen Antwerpen (23 %, 2010) und der niederländischen Hauptstadt Amsterdam (22 %, 2008). 23 der 25 Städte weisen die Gemeinsamkeit auf, dass die jeweiligen nationalen Regierungen Strategien und Pläne zur Radverkehrsförderung entwickelt haben.

Die hohen Radverkehrsanteile der angeführten Städte zeigen, dass das Fahrrad bereits einen hohen Stellenwert als Alltagsverkehrsmittel besitzt. Zahlreiche Initiativen und Kampagnen auf nationaler und europäischer Ebene geben Zeugnis darüber, dass in den kommenden Jahren auch neue Städte in die Liste der Top 25 aufsteigen könnten. Während Berlin sich im Vergleich der europäischen Hauptstädte hinter Kopenhagen und Amsterdam bereits an dritter Stelle befindet, haben beispielsweise auch London und Paris das Potenzial des Radverkehrs zur Lösung urbaner Mobilitätsprobleme erkannt.

In **Berlin** hat sich der Anteil des Radverkehrs zwischen 1992 und 2008 auf rd. 13 % verdoppelt (aktuellere Daten werden im Laufe des Jahres 2015 veröffentlicht). Das Netz an Radverkehrsanlagen hat eine Gesamtlänge von 1.433 km (davon 964 km bauliche Radwege) und umfasst 16 ausgewiesene Fahrradstraßen (Berlinbaut 2014). In Berlin wird die Entwicklung des Radverkehrs im Rahmen von monatlichen Pegelzählungen erhoben. An den Zählstellen in Berlin Mitte und Kreuzberg konnten dabei zwischen 2004 und 2012 Steigerungsraten von 90 % ermittelt werden. Seit 2013 wird kontinuierlich eine einheitliche Fahrradwegweisung realisiert. Vielfältiges Kartenmaterial, ein dichtes Netz an hochwertigen Bike & Ride-Anlagen sowie zahlreiche Kampagnen (berlin-nimmt-rücksicht.de/) und Veranstaltungen (ich-fahr-mit-herz.de/) fördern die Entwicklung des Radverkehrs zusätzlich. Eine online Plattform dient als Informationsdrehscheibe. Berlin verfügt seit 2004 über eine Radverkehrsstrategie; diese wurde 2013 aktualisiert und erweitert. Die Steigerung des Radverkehrsanteils von derzeit 1,5 Millionen Wegen um weitere 0,6 bis 0,9 Millionen Wege bis 2025, der durchschnittlichen Radwegelänge von 3,7 km auf 4,6 km sowie des Anteils der mit dem Öffentlichen Verkehr kombinierten Wege von derzeit 3 % auf 5 % werden als Ziele angegeben (Berlin 2013). Auch die Finanzierung der Maßnahmen und Programme zur Förderung des Radverkehrs soll mit 5 Euro je EinwohnerinIn und Jahr 2017 sichergestellt werden.

Mit der Vision des Bürgermeisters für den Radverkehr in **London** (orig.: The Mayor's Vision for Cycling in London, Greater London Authority 2013) existiert seit 2013 ein Dokument, das den strategischen Rahmen zur Förderung des Radverkehrs in London bildet. Diese Vision beschreibt ein dichtes, leistungsstarkes Radwegenetz, mehr Sicherheit für Radfahrer im Straßenverkehr und eine Steigerung der Lebensqualität in London. Als zentrales Ziel wird dabei die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 5 % im Jahr 2026 ausgewiesen. Zur Erreichung dieses Ziels sollen, neben anderen Maßnahmen, 12 Superhighways beitragen, von denen bereits vier realisiert sind. Im Februar 2015 wurden der Ausbau dieser vier Anlagen und der Neubau von vier weiteren Radschnellwegen beschlossen und dafür ein Budget von rd. 214 Mio. Euro bereitgestellt. Das Fahrradverleihsystem, das im Juli 2010 mit 5.000 Fahrrädern an 315 Standorten in Betrieb genommen wurde, ist mittlerweile auf 11.500 Fahrräder an 748 Standorten (Greater London Authority 2015, Stand: Mai 2015) angewachsen. Der weitere Ausbau des Fahrradverleihsystems „Santander Cycles" ist geplant. Eine groß angelegte Verkehrszählung an 164 Zählstellen im Zentrum Londons im Sommer 2013 wies bereits 350.000 gezählte RadfahrerInnen und damit 16 % aller gezählten Fahrzeuge aus. Wenngleich diese Zählung nicht für ganz London repräsentativ ist und die Londoner U-Bahn nicht berücksichtigt wurde, kann daraus bereits eine Wirksamkeit der bisher gesetzten Maßnahmen abgeleitet werden.

Cycle Superhighway 3, London

Am 13. April 2015 hat der Stadtrat von **Paris** den Radverkehrsplan „Plan Vélo 2015–2020" verabschiedet. Der Plan sieht Investitionen von mehr als 150 Mio. Euro vor, mit denen unter anderem die Länge der Radverkehrsanlagen bis zum Jahr 2020 von derzeit 700 auf 1.400 km verdoppelt und der Radverkehrsanteil von derzeit 5 % auf 15 % verdreifacht werden soll (Mairie de Paris 2015). Infrastrukturell ist unter anderem die Entwicklung zweier Radschnellwege (in Nord-Süd-Richtung sowie in Ost-West-Richtung) geplant. Neben dem Ausbau der Radinfrastruktur sieht der Plan auch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr und die flächendeckende Einrichtung von Tempo 30-Zonen (mit wenigen Ausnahmen) vor. Des Weiteren will die Stadt den Komfort und die Sicherheit des Radverkehrs durch neue Verkehrsregelungen verbessern. Das 2010 eingeführte Fahrradverleihsystem „Vélib" verzeichnete 2014 mit 283.000 AbonnentInnen ein Rekordjahr. Das Angebot wurde mittlerweile um Pedelecs („Vélib' électriques") und Leihfahrräder für Kinder („P'tit Vélib") erweitert. Paris ist somit gut gerüstet für das ambitionierte Ziel, bis 2020 Fahrradwelthauptstadt zu werden.

TREND TRANSPORTRAD

Ergänzend zur rasanten Verbreitung des Elektrofahrrads / Pedelecs in den vergangenen Jahren, ergeben sich gegenwärtig durch das Transportfahrrad Veränderungen im Umfeld des Radverkehrs. Transportfahrräder sind ein- oder mehrspurige Fahrräder, die im privaten und kommerziellen Bereich zur Beförderung von Personen bzw. Waren und Gütern Anwendung finden. Je nach Aufbauart werden Front-, Heck- und Tieflader mit und ohne elektromotorischer Unterstützung unterschieden, die zur Beförderung von Lasten zwischen 80 kg und 300 kg eingesetzt werden. Dabei weisen sie insbesondere im urbanen Raum im Vergleich zu konkurrierenden Personenkraftwagen bzw. leichten Nutzfahrzeug eine Reihe von Vorteilen auf:

--- **Zeitvorteil**: Im städtischen Raum liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit im Motorisierten Individualverkehr zwischen 20 km/h und 30 km/h. Elektrifizierte Transporträder erreichen Fahrgeschwindigkeiten von rd. 25 km/h, stehen weniger im Stau, unterliegen keinen Parkrestriktionen und können abkürzende Radverkehrsanlagen mitbenutzen. Daraus ergibt sich ein ausgeprägter Zeitvorteil.

--- **Kostenvorteil**: Transportfahrräder sind in der Anschaffung günstiger als Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, erzeugen wenig (Strom) bis keine Kraftstoffkosten und vergleichsweise geringe Versicherungs-, Wartungs- und Reparaturkosten. Im Bereich des urbanen Lieferverkehrs ergibt sich dadurch ein Wettbewerbsvorteil, bedingt durch niedrigere Beförderungskosten.

--- **Ökologischer Vorteil**: der Einsatz von Transportfahrrädern ist ressourcenschonend und verursacht keine bzw. sehr geringe CO_2-Emissionen, keine Luftschadstoffe wie Feinstaub und NO_x, keine Lärmbelastung und ist charakterisiert durch niedrigeren Flächenverbrauch. Der Einsatz von Transporträdern erhöht somit die Lebensqualität in hochsensiblen Lebensräumen und leistet einen wertvollen Beitrag zur Erreichung des EU-Ziels einer CO_2-freien Innenstadtlogistik bis 2030.

--- **Gesundheitsvorteil**: Die WHO empfiehlt, zumindest 30 Minuten täglich durch Alltagsbewegung wie Radfahren zu bewältigen. Die Nutzung von Transportfahrrädern sowohl im privaten als auch im kommerziellen Bereich reduziert das Krankheitsrisiko, erhöht das allgemeine Wohlbefinden und folgt somit den Forderungen und Zielen des Nationalen Aktionsplans Bewegung (NAP.b).

© Graz Holding

Das Angebot an Transportfahrrädern ist stetig wachsend und umfasst laut einer Datenbank des Verkehrsclubs Deutschland mittlerweile mehr als 100 Modelle für unterschiedliche Einsatzbereiche. Diese reichen von der Kinder- und Einkaufsbeförderung im privaten Gebrauch bis hin zu Wirtschafts- und Servicefahrten von Gewerbetreibenden und Zustelldiensten von Waren und Lebensmitteln im kommerziellen Bereich.

Das EU-geförderte Projekt Cyclelogistics quantifiziert das Potenzial zur Verlagerung von urbanen Fahrten des Motorisierten Individualverkehrs auf (elektrifizierte) Transportfahrräder im EU-Durchschnitt auf 25 % aller Fahrten bzw. 51 % aller motorisierten Fahrten mit Warentransport. Das Umweltbundesamt hat daraus für alle urbanen Räume Österreichs ein Einsparungspotenzial von rd. 1,4 Mio. Tonnen CO_2 errechnet.

© BMLFUW

MASSNAHMEN

ZIELE DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Der Radverkehrsanteil ist in Österreich von 2006 bis 2010 von 5 % auf 7 % gestiegen. Für das Jahr 2015 wurde als Ziel ein Radverkehrsanteil von 10 % angegeben. Die Ergebnisse der bundesweiten Haushaltsbefragung zur Mobilität „Österreich unterwegs“ werden im Laufe des Jahres 2015 veröffentlicht. Dokumentierte Steigerungen des Radverkehrsanteils auf lokaler Ebene zeigen jedoch bereits, dass die bisherigen Zielrichtungen der Radverkehrsförderung in Österreich richtig gesetzt wurden und das Ziel der Bundesregierung, den Radverkehrsanteil bis 2025 auf 13 % zu erhöhen, bei konsequenter Umsetzung erreichbar ist. Mit dem Masterplan Radfahren 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 MIV auf das Rad trägt zur Reduktion der Feinstaubbelastung und des Ausstoßes an Stickstoffoxiden bei.

--- **Klimaschutz:** Im Hinblick auf die Erreichung der EU-Klimaschutzziele 2030 und 2050 sowie die österreichische Klimastrategie ist die Radverkehrsförderung eine wichtige Maßnahme zur Reduktion von Treibhausgasen und zur Steigerung der Energieeffizienz im Verkehr.

--- **Verringerung** der Belastungen durch **Straßenverkehrslärm:** Durch eine Reduktion des Pkw-Verkehrs wird die Lärmbelastung deutlich reduziert.

--- **Energie:** Das Fahrrad als energieeffizientes Verkehrsmittel übernimmt im Kurzstreckenverkehr eine wichtige Rolle bei der Reduktion des Energieverbrauchs. Der Masterplan Radfahren und die Radverkehrsförderung unterstützen somit auch die Umsetzung der Energiestrategie Österreich.

--- **Positive Gesundheitswirkungen:** Die positiven Auswirkungen auf Gesundheit und Lebenserwartung durch Radfahren im Alltag sind enorm. Investitionen in den Radverkehr „rechnen“ sich durch Einsparungen im Gesundheitsbereich.

NEUE SCHWERPUNKTE IM MASTERPLAN RADFAHREN 2015–2025

Trotz der Erfolge in der Radverkehrsförderung der vergangenen Jahre, lässt sich noch ausreichend Potenzial zur Weiterentwicklung erkennen, weshalb Maßnahmen sowohl neu entwickelt, als auch aus dem Umsetzungszeitraum 2011–2015 übernommen und an aktuelle Herausforderungen angepasst wurden. Folgende Schwerpunkte wurden für den Umsetzungszeitraum 2015–2025 gesetzt:

--- **klimaaktiv mobil Radverkehrsoffensive:** Die erfolgreiche bundesweite Radverkehrskoordination sichert die Beratung, Förderung und Bewusstseinsbildung im Radverkehr auf allen Ebenen und initiiert eine Investitionsoffensive über klima**aktiv** mobil zur Förderung des Radverkehrs.

--- **Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen:** Radfahrfreundliche Siedlungsstrukturen, der Ausbau der Infrastruktur, radfahrfreundliche gesetzliche Rahmenbedingungen sowie ein Pan-Europäischer Masterplan Radfahren im Rahmen der UNECE /WHO Pane-Europäischen Programms Verkehr, Gesundheit, Umwelt fördern den Radverkehr.

--- **Informationssysteme und Bewusstseinsbildung:** Zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs ist die Hebung des Stellenwerts des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad notwendig. Imagekampagnen, Radfahrtrainings und Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen sollen dazu beitragen.

--- **Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln:** Die Kombination des Fahrrads mit anderen Verkehsmitteln, insbesondere jenen des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen und ÖV) ist ein wichtiges Fundament für die klimafreundliche Mobilität.

--- **Wirtschaftsfaktor Radfahren:** Der steigenden wirtschaftlichen Bedeutung des Radfahrens wird mit der Entwicklung und Vermarktung hochwertiger Produkte und Dienstleitungen aus Österreich Rechnung getragen.

--- **Radfahren als Gesundheitsförderung:** Um den volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen durch Radfahren zu maximieren, soll die Steigerung des Radverkehrsanteils als Maßnahme der Gesundheitsförderung verstärkt im Gesundheitsbereich kommuniziert und verankert werden.

Im Folgenden werden den fünf Schwerpunkten Maßnahmen zugeordnet.

KLIMAAKTIV MOBIL RADVERKEHRSOFFENSIVE

Maßnahme: Radverkehrskoordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden intensivieren (inkl. Ausbau der Internetplattform)

Zielrichtung	RadverkehrskoordinatorInnen stellen eine wichtige institutionelle Voraussetzung für effiziente Radverkehrsförderung und Qualitätssicherung dar. Die bundesweite Radverkehrskoordination sowie die Etablierung von RadkoordinatorInnen auf Länder- und Städteebene haben sich als erfolgreiche und effiziente Maßnahmen erwiesen. Die Intensivierung der Koordination sowie der Ausbau der Internetplattform klimaaktivmobil.at/radfahren zum Informationsaustausch zwischen allen AkteurInnen sind anzustreben.
Für die erfolgreiche Umsetzung des Masterplans für den Radverkehr ist eine gesamtösterreichische Koordination eine wichtige Rahmenbedingung. Die Einsetzung eines Radverkehrskoordinators seitens des BMFLUW hat sich bewährt. Alle Bundesländer und Landeshauptstädte haben inzwischen ebenfalls KoordinatorInnen für den Radverkehr eingesetzt. Die Arbeitsgruppe Radverkehr hat sich als effizientes Instrument zur Koordination und Operation für den Erfahrungsaustausch zwischen Bund, Ländern, Städten und Gemeinden erwiesen. Auf europäischer Ebene ist eine stärkere Kooperation und Koordination mit anderen nationalen Radverkehrskoordinationsstellen anzustreben. Für die verstärkte Koordination zwischen den Bundesministerien, soll die Bundesweite Arbeitsgruppe Radverkehr um TeilnehmerInnen der Bundesministerien BMWFW, BMG, BMLVS, BMBF und BMI erweitert werden. Die Internetplattform klimaaktivmobil.at/radfahren und der vierteljährliche Radnewsletter sind weitere wichtige Bausteine in der Vernetzung und Information aller genannten Akteurinnen/Akteure. Die Weiterentwicklung der Internetplattform beinhaltet insbesondere die Intensivierung der Kooperation mit dem deutschen Fahrradportal durch Erweiterung der Praxisbeispieldatenbank um österreichische Vorzeigebeispiele, die eine Beteiligung an der Literaturdatenbank und die Entwicklung einer ExpertInnendatenbank zum Thema Radverkehr.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Effizienzerhöhung der eingesetzten Mittel, attraktiveres Angebot, Qualitätssicherung sowie Informationsaustausch und Nutzung von Synergien (z. B. im Tourismus) durch die Internetplattform **Kosten:** gering, Personal- und Betriebskosten (Internetplattform) für die öffentliche Hand
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismus, Wirtschaftspolitik, Innovationspolitik
Umsetzung	Europa (ECF), Bund (BMLFUW, BMVIT, BMWFW, BMG, BMI, BMBF, BMBLVS), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Österreich Werbung, Landestourismusorganisationen
Nächste Schritte	Ausweitung der Vernetzung auf nationaler sowie europäischer Ebene, Zusammenstellung der zu ergänzenden Inhalte für die Internetplattform
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr

Zielrichtung	Die laufende Investitionsoffensive zugunsten des Radverkehrs seitens des Bundes (klima**aktiv** mobil, BMVIT), der Länder und der Gemeinden sollte unter Einhaltung hoher Qualitätsstandards weitergeführt werden. Die langfristige Absicherung des Radverkehrsförderungsinstruments klima**aktiv** mobil und Kofinanzierungen von Bund, Ländern und Gemeinden für die Radverkehrsinfrastruktur, um damit die Ziele des Masterplans 2025 zu erreichen, sind anzustreben.
Mit Hilfe des klima**aktiv** mobil Förderprogramms konnte die Investitionsoffensive für den Radverkehr gestartet und weiterentwickelt werden. Durch die Kofinanzierung ermöglichte Radförderprojekte der Länder und Gemeinden, die Qualitätskriterien der Förderungen und die mittelfristige Planung konnten bereits mehrjährige Ausbauprogramme für eine sichere Radinfrastruktur initiiert werden. Das klima**aktiv** mobil Förderprogramm mit seinem Radförderschwerpunkt ist weiterzuführen. Dafür sind eine weitere ausreichender Mitteldotierung und auch eine stärkere rechtliche Verankerung von zentraler Bedeutung. Auf Ebene der Länder, Städte und Gemeinden ist eine Anhebung der Radverkehrsbudgets für die Zielerreichung notwendig. Das BMLFUW hat die EU-Kofinanzierung für klima**aktiv** mobil Radprojekte über ELER im Zeitruam 2015-2020 ermöglicht. Die Kofinanzierung aus EU-Förderprogrammen für Radverkehrsprojekte (z. B. ELER; INTERREG, LIFE+) ist zu intensivieren. 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:** maßnahmenabhängig, Mittelumschichtung aus bestehenden Verkehrs- und Gesundheitsbudgets
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Verwaltungspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismus, Wirtschaftspolitik, Arbeitsmarktpolitik
Umsetzung	Bund (BMLFUW, BMF, BMVIT, BMG, BMBF, BMWFW), Länder, Städte und Gemeinden
Nächste Schritte	Budgetäre Absicherung und rechtliche Verankerung des klima**aktiv** mobil Förderprogramms für den Radverkehr, Radverkehrsförderung in den Ländern und Gemeinden
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Beratungsprogramme im Radverkehr und Radverkehrsförderung im Rahmen des Mobilitätsmanagements

Zielrichtung	Die erfolgreiche mittelfristige Weiterführung der klima**aktiv** mobil Beratungsprogramme zur Radverkehrsförderung im Rahmen des Mobilitätsmanagements für die nächsten Jahre ist sicherzustellen.
Die Beratung und Motivation von AkteurInnen und Maßnahmenträgerinnen/-trägern in Kombination mit der Förderung hat sich als effizientes Instrument zur Umsetzung des Masterplans Radfahren erwiesen. Die bestehenden Radverkehrsschwerpunkte für Städte, Gemeinden und Regionen, für Betriebe, öffentliche Verwaltung und Bauträger, für Tourismus, Freizeit und Jugend sowie für Kinder, Eltern und Schulen sollen daher weitergeführt werden. Die weitere Fortsetzung der klima**aktiv** 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 allen AkteurInnen in entsprechender Form (Broschüren, Internet) bekannt zu machen.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzzielen, fachliche Unterstützung der MaßnahmenträgerInnen, (nachhaltige) Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten **Kosten:** maßnahmenabhängig
Maßnahmeneffizienz	Hoch bis sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Tourismuspolitik, Gesundheitspolitik, Bildungspolitik, Verkehrssicherheit
Umsetzung	Bund (BMLFUW, BMBF, BMWFW), Wirtschaftskammer, Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen und -verbünde, Betriebe, Schulen
Nächste Schritte	Budgetäre Absicherung und potenzielle Adaptierung durch das Energieeffizienzgesetz (EEffG) des klima**aktiv** mobil Beratungsprogramms
Zeithorizont	2015–2025

RADFAHRFREUNDLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Maßnahme: Radfahrfreundliche Siedlungsstruktur durch Energieraumplanung

Zielrichtung	Energieraumplanung als eine Determinante für Energiewende und Klimaschutz ist eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung einer radfahrfreundlichen Verkehrsorganisation und kompakten Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen.
Bestehende Siedlungsstrukturen bieten oft wenig Anreize, um vom Pkw auf das Fahrrad oder andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Zu-Fuß-Gehen) umzusteigen. Gleichzeitig kann und muss klimafreundliche Mobilität einen Beitrag zur notwendigen Energiewende beitragen, da sowohl der Energieverbrauch als auch die Nutzbarkeit erneuerbarer Energiequellen von den Raumstrukturen beeinflusst werden. Der Begriff Energieraumplanung 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 und erfordern unter anderem --- Überzeugungsarbeit zur Hebung des Stellenwerts des Radverkehrs --- Das Aufzeigen von Bedürfnissen und Anforderungen des Radverkehrs sowie --- Unterstützung und Beratung der MaßnahmenträgerInnen insbesondere auf Gemeindeebene Die Berücksichtigung von Energie- und Mobilitätskriterien bei der Wohnbauförderung bzw. die Baulandausweisung in Abhängigkeit von der Erreichbarkeit mit Fahrrad und Öffentlichem Verkehr sowie die Aufhebung der Grundsteuerbefreiung von Verkehrsflächen sind wichtige Bausteine auf dem Weg zur Schaffung fahrradfreundlicher Siedlungsstrukturen. Insgesamt besteht 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 Klimaschutzzielen, Kosteneinsparung bei Infrastrukturausgaben und Gesundheitskosten durch Erhöhung des Radverkehrsanteils, Attraktivierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel **Kosten:** gering (maßnahmenabhängig)
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Baurecht, Raumordnung
Umsetzung	Länder, Kommunen, Bund (BMLFUW, BMVIT)
Nächste Schritte	Bewusstseinsbildung bei den Maßnahmenträgerinnen/-trägern, Entwicklung von Novellierungsentwürfen von Verordnungen und Gesetzen in der Wohnbauförderung, Bauordnung, Flächenwidmung etc.
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Ausbau von Rad-Schnellverbindungen

Zielrichtung	Rad-Schnellverbindungen dienen der Bündelung von Radverkehrsströmen bei Gewährleistung hoher Reisegeschwindigkeiten, minimalen Zeitverlusten durch Umwege oder Anhalten an (lichtsignalgeregelten) Knotenpunkten und großzügig dimensionierten Fahrbahnbreiten. Sie stellen hochwertige Infrastrukturelemente für den Radverkehr dar, verbinden die anzustrebenden kompakten Siedlungen miteinander und sind für die nachhaltige Steigerung des Radverkehrsanteils unverzichtbar.
Steigendes Radverkehrsaufkommen, höhere Reisegeschwindigkeiten im Radverkehr (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 Rad-Schnellverbindungen anzustreben. Die Qualitätsstandards für Rad-Schnellverbindungen sollen in der RVS 03.02.13 Radverkehr definiert werden. Analog zu den Landesradrouten in Vorarlberg und dem Radlgrundnetz in Niederösterreich sind in Räumen mit hohem Radverkehrspotential Rad-Schnellverbindungen 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 **Kosten:** mittel
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Baurecht, Raumordnung, Finanzausgleich
Umsetzung	Länder, Kommunen, Bund (BMLFUW, BMVIT)
Nächste Schritte	Definition von Qualitätsstandards, Novellierung der Landesstraßengesetze
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Radverkehrssicherheit

Zielrichtung	Zusätzlich zu den Vorteilen der Flexibilität, Umweltfreundlichkeit, Kosteneffizienz und Gesundheitsförderung muss auch die Sicherheit beim Radfahren im Straßenverkehr ein hohes Niveau erreichen. Ein hoher Radverkehrsanteil, infrastrukturelle Maßnahmen sowie Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind die Basis dafür.
11 % aller im Straßenverkehr Verletzten und 6 % aller Getöteten sind RadfahrerInnen. 82 % der Unfälle mit RadfahrerInnenbeteiligung passieren im Ortsgebiet, gleichzeitig ist hier die Hälfte der Getöteten zu beklagen. Das österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 weist als Ziele für das Jahr 2020 eine Reduktion der Verkehrstoten um 50 %, der Schwerverletzten um 40 % und der Unfälle mit Personenschaden um 20 % aus. Zur Erreichung dieser Ziele ist auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr notwendig. Als effektivstes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern im Straßenverkehr gilt die Erhöhung des Radverkehrsanteils an sich (saftey by numbers). Je mehr RadfahrerInnen im Straßenraum unterwegs sind, desto stärker werden alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen hinsichtlich der Bewegungslinien und Platzbedürfnisse der RadfahrerInnen sensibilisiert. Ziel ist die gleichberechtigte Koexistenz aller Verkehrsmittel zur Steigerung der Verkehrssicherheit der schwachen VerkehrsteilnehmerInnen (RadfahrerInnen und FußgängerInnen). Ein weiterer Ansatzpunkt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr ist die Steigerung der Sichtbarkeit der RadfahrerInnen. Dies erfordert beispielsweise die Verbesserung der Sichtbeziehungen, insbesondere im dicht bebauten urbanen Raum, sowie bauliche Maßnahmen gemäß den themenrelevanten Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) nach dem neuesten Stand des Wissens. Auch 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 und Radverkehrs-Checks, Bewusstseinsbildung und Imagekampagnen, Verkehrserziehung und Radfahrtraining*).	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Erhöhung der Verkehrssicherheit, Einsparung von Gesundheitskosten, Attraktivierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel **Kosten:** maßnahmenabhängig
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Verkehrssicherheit, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik
Umsetzung	Bund (BMVIT, BMLFUW, BMG), Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe, Schulen, PlanerInnen, Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (RVS), KfV
Nächste Schritte	Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms
Zeithorizont	2015–2025

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

Zielrichtung	Aufbauend auf den Verbesserungen für den Radverkehr im Rahmen der 24. und 25. StVO-Novelle sind weitere Verbesserungen in der StVO notwendig. Auch sind Richtlinien auf Bundesebene, die den Radverkehr betreffen (RVS, OIB-Richtlinien), permanent weiter zu entwickeln.
Mit der Einführung von Begegnungszonen und Fahrradstraßen und der Aufhebung der Radwegbenützungspflicht wurden zahlreiche Forderungen des Masterplans von 2011 im Gesetzestext realisiert. Die Weiterführung des Unterausschuss Radverkehr des Verkehrssicherheitsbeirats sowie eine weitere Verbesserung der Stellung der RadfahrerInnen im Straßenverkehr durch Modifikationen der StVO sind jedenfalls wünschenswert. --- Verankerung der Radwegweisung --- Reform der Sondervorrangregel für den Radverkehr --- Radfahren gegen die Einbahn im Ortsgebiet als Standard mit der Möglichkeit zur Einschränkung --- Verbesserung der Situation für Rad fahrende Kinder Die Abstimmung zur einheitlichen Anwendung und Interpretation der StVO ist innerhalb der Arbeitsgruppe Radverkehr zu forcieren. Um die Mindestqualitätsstandards der RVS Radverkehr in Österreich einheitlich zur Anwendung zu bringen, ist eine Verbindlichkeit anzustreben. Zur Förderung des Radverkehrs sind zwei Planungsgrundsätze in die RVS aufzunehmen: Priorisierung aktiver Mobilität in den Planungsgrundsätzen und verstärkter Einsatz von Sharrows bei beengten Platzverhältnissen.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Attraktivierung des Radfahrens, (nachhaltige) Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten **Kosten:** keine
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrssicherheit, Gesundheitspolitik
Umsetzung	Bund (BMVIT, BMLFUW, BMI, BMG), Länder, Kommunen, Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (RVS), NGOs, KfV
Nächste Schritte	Erstellung eines Novellierungsentwurfs der StVO durch das BMVIT, Überarbeitung/Aktualisierung der RVS hinsichtlich Hebung des Stellenwerts und Priorisierung aktiver Mobilität, Vereinheitlichung/Überarbeitung von Normen in Bezug auf den Radverkehr
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Anpassung von Landesgesetzen, Richtlinien und Vorschriften auf Landesebene

Zielrichtung	Ziel bleibt die nachhaltige Stärkung der Position des Radverkehrs durch umfassende Verankerung in der Bau- und Raumordnungsgesetzgebung nach dem Vorbild bestehender innovativer Landesgesetze (z. B. Fahrradabstellanlagen), 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, der Wohnbauförderung und Ähnlichen, ist sicherzustellen.
Die Raumordnungs- und Baugesetze auf Landesebene bestimmen maßgeblich die Qualität des Radverkehrs im Hinblick auf kurze Wege und Abstellanlagen in Gebäuden. Wie bereits im Masterplan 2011 thematisiert, tragen Förderungen, wie z. B. die Wohnbauförderung, mittelfristig zu Siedlungsstrukturen bei, die den Radverkehr erleichtern oder behindern können. Da in diesem Bereich bislang, mit wenigen Ausnahmen wie beispielsweise im Land Salzburg, keine nennenswerten Verbesserungen erkannt werden können, wird die Forderung nach einer radverkehrsfreundlichen Reform der themenrelevanten Landesgesetze (inkl. der Wohnbauförderung) erneuert. Im Bereich der Abstellanlagen unterstützen Novellen der Bauordnungen und Bautechnikverordnungen der Länder eine Forcierung des Radverkehrs. Dennoch sind weitere Verbesserungen, wie beispielsweise eine Überarbeitung der Stellplatzverpflichtung nach Vorbild des Wiener Garagengesetztes (flächenmäßig günstiger Abtausch von Fahrradstellplätzen gegen Pkw-Stellplätze im Verhältnis 6 Fahrradstellplätze statt 1 Pkw-Stellplatz) zur Reduktion der Flächen für den ruhenden Motorisierten Individualverkehr und zur Aufwertung des Fahrrads zum gleichberechtigten Alltagsverkehrsmittel, anzustreben. Des Weiteren sind Mindestqualitätskriterien für Radabstellanlagen (Aufstellfläche, diebstahlsicher, ebenerdig, Distanz zum Eingang, Flächen für Fahrradanhänger) 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 Aufschließungskosten (öffentliche Hand), attraktive Abstellanlagen und Erreichbarkeit, (nachhaltige) Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten **Kosten:** gering (SystembenutzerInnen)
Maßnahmeneffizienz	Mittel- und langfristig sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Raumordnung, Baugesetzgebung, Finanzausgleich, Wohnbauförderung
Umsetzung	Länder, Bund (BMF, BMLFUW, BKA), Kommunen, Forschungsgesellschaft, PlanerInnen
Nächste Schritte	Kooperationen verstärken mit Ländern und Städten, einheitliche radverkehrsfördernde Änderungen in den Bauordnungen initiieren, Vorschlag mit Mindestkriterien für die Radverkehrsförderung
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Schaffung radfahrfreundlicher Rahmenbedingungen in Europa und verstärkte internationale Kooperation

Zielrichtung	Eine enge Vernetzung und Bündelung der Kräfte der BundesradkoordinatorInnen führt zu einer Hebung des Stellenwerts des Radverkehrs und der Schaffung radfahrfreundlicher Rahmenbedingungen in gesamten europäischen Raum.
Durch Bewusstseinsbildung, Informationsaustausch und Vereinheitlichung von Qualitätsstandards mit Ländern mit hohen Radverkehrsanteilen als Benchmark können die Radverkehrsanteile aller europäischer Länder gehoben und radfahrfreundliche Rahmenbedingungen im gesamten europäischen Raum geschaffen werden. Die Vernetzung und Zusammenarbeit der Nationalen RadverkehrskoordinatorInnen legt den Grundstein für die Entwicklung von transnationalen Maßnahmen im Beriech er Datenerhebung, der Standardisierung sowie die Nutzung europäischer Finanzierungsinstrumente auch für den Radverkehr (TEN-T). In der Ministerdeklaration von Paris des UNECE / WHO Pan-Europäischen Programms Verkehr, Gesundheit, Umwelt (THE PEP) wurde die Entwicklung eines pan-europäischen Masterplans zur Förderung des Radfahrens und die Einrichtung eines THE PEP Partnership on Promotion of Cycling auf Initiative Österreichs und Frankreichs beschlossen. Österreich übernimmt mit Frankreich die Projektleitung und bringt sich so aktiv in die europäische Zusammenarbeit ein	
Wirksamkeit	**Nutzen:** länderübergreifender Informationsaustausch, Nutzung von Synergien, Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzzielen **Kosten:** gering
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik
Umsetzung	UNECE / WHO THE PEP, EU, Bund (BMLFUW, BMVIT, BMG)
Nächste Schritte	Europäische Kooperationen verstärken, Erstellung des pan-europäischen Masterplan Radfahren und Verabschiedung 2019 bei der THE PEP Ministerkonferenz in Wien, Deklaration der überregionalen Radwege und -routen als TEN-Netz
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte

Zielrichtung	Die erfolgreiche Verankerung des Radverkehrs im Forschungsprogramm „Mobilität der Zukunft“ des BMVIT soll weitergeführt werden. Die Forschungsschwerpunkte sollten auf Elektrofahrräder, (elektrifizierte) Transportfahrräder, Diebstahlsicherung, Änderung des Verkehrsverhaltens und Mobilitätsdatenerhebung gelegt werden.
Mit der Elektrifizierung des Fahrrads einerseits und dem (gewerblichen) Einsatz von Transportfahrrädern andererseits ergibt sich eine Vielzahl neuer Möglichkeiten und Produkte (z. B. elektronische Wegfahrsperre, integrierte LED-Beleuchtung, GPS-Tracking, Vereinheitlichung der Ladegeräte, automatische Elektrofahrradverleihsysteme, Paketboxen am Zielort oder die Entwicklung anforderungsgerechter Transportfahrräder selbst), die in umsetzungsorientierten Forschungsprojekten mit der Fahrradwirtschaft zu neuen Innovationen und Produkten führen sollen. Neben der produktorientierten Forschung (für die/den RadfahrerIn als ErgebnisnutzerIn) sind auch Forschungsprojekte im Bereich der Änderung des Verkehrsverhaltens bzw. der Mobilitätsdatenerhebung für den Radverkehr mittels Smartphones bzw. GPS-Tracking (für die Gebietskörperschaft als Ergebnisnutzer) zu initiieren. Die Verkehrssicherheitsforschung ist auch im Bereich Radverkehr vor allem in Hinblick auf neue Fahrzeugentwicklungen und der Verkehrsunfallanalyse konsequent fortzuführen.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Effizienzerhöhung, Technologievorsprung **Kosten:** projektabhängig
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Innovationspolitik, Wirtschaftspolitik, Wissenschaftsförderung, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik
Umsetzung	Bund (BMVIT, BMWF), Länder, Universitäten, Forschungseinrichtungen, diverse Fonds (Verkehrssicherheitsfonds, FGÖ usw.)
Nächste Schritte	Intensivierung des Forschungsschwerpunkts Radverkehr in den Forschungsprogrammen des BMVIT, Vernetzung der Fahrradwirtschaft sowie deren Abnehmer mit den Forschungseinrichtungen
Zeithorizont	2015–2025

INFORMATIONSSYSTEME UND BEWUSSTSEINSBILDUNG

Maßnahme: Radverkehrsstatistik und Benchmarking

Zielrichtung	Umfassende und aktuelle 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.
Im Bereich Benchmarking wird die Forderung nach einem harmonisierten Radverkehrszählsystem von Bund, Ländern, Kommunen und Tourismus, bestehend aus automatischen Zählgeräten, Mobilitätserhebungen, Interviews und Umfragen („Fahrradklimatest"), erneuert. Mit den für 2015 erwarteten Ergebnissen der österreichweiten Mobilitätserhebung 2012 soll die Grundlage für ein Benchmarking-System im Radverkehr gelegt werden, um eine hochwertige Radverkehrsstatistik zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs zu schaffen. Die Indikatoren des Benchmarking-Systems sollen in der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr erarbeitet werden. Die Datenerhebung soll mit der auch auf europäischer Ebene notwendigen Radverkehrsdatenermittlung abgestimmt sein.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Qualitätssicherung, effizienterer Mitteleinsatz (öffentliche Hand) **Kosten:** mittel
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Verkehrspolitik
Umsetzung	Bund (BMVIT, BMLFUW), Länder, Gemeinden
Nächste Schritte	Auswertung der Ergebnisse der Mobilitätserhebung 2012, Entwicklung eines Radverkehrsstatistik-Konzepts bzw. Benchmarking-Systems
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Radverkehrs-Check der Infrastruktur sowie der Verkehrs- und Raumplanung

Zielrichtung	Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen und Radverkehrs-Checks dienen der Qualitätssicherung geplanter und bereits realisierter Anlagen für den Radverkehr bzw. von Anlagen mit Berührungspunkten zum Radverkehr und sollen bundesweit harmonisiert angewandt und wenn möglich rechtlich verankert werden.
Sowohl bei Verkehrsverhandlungen, Raumordnungskonzepten oder der Entwicklung von Verkehrsverordnungen als auch bei der Planung und Realisierung von Verkehrskonzepten, Verkehrsanlagen und (halb)öffentlichen und privaten Hoch- und Tiefbauten, werden die Belange des Nicht Motorisierten Verkehrs oft nicht oder nur am Rande berücksichtigt. Qualitätseinbußen bei der Benützung der (angrenzenden) Verkehrsanlagen sind die Folge. Um die Anforderungen des Radverkehrs (als Grundlage für dessen Förderung) bereichsübergreifend und bereits zu einem frühen Zeitpunkt zu berücksichtigen, sind verpflichtende Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen zu definieren und wenn nötig rechtlich zu verankern. Den RadverkehrskoordinatorInnen der Länder und Gemeinden sollte ein Stellungnahmerecht eingeräumt werden. Verpflichtende Überprüfungen geplanter und bereits realisierter Anlagen im Rahmen von Radverkehrs-Checks dienen der Qualitätssicherung und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs. BYPAD (Bicycle Policy Audit) ist ein von internationalen RadverkehrsexpertInnen entwickeltes Tool zur Bewertung der Radverkehrspolitik einer Gemeinde, Stadt oder Region und wurde in Oberösterreich in eine Checkliste überführt. In Tirol und Vorarlberg existieren ebenfalls Checklisten mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Vergleichbar uneinheitlich erweisen sich die Verantwortlichkeiten in der Anwendung der Checklisten. Ein Vergleich und eine Harmonisierung der Checklisten sowie der für die Anwendung verantwortlichen Personalien sind anzustreben.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Attraktivierung des Radfahrens, Qualitätssicherung, effizienterer Mitteleinsatz (öffentliche Hand), Entscheidungsgrundlage für Planungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit **Kosten:** gering
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Baugesetzgebung, Verkehrssicherheit
Umsetzung	Bund (BMVIT, BMLFUW), Länder, Kommunen
Nächste Schritte	Radverkehrsverträglichkeitsprüfungen definieren und rechtlich verankern, verbindliche einheitliche Radverkehrs-Checks einführen
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Bewusstseinsbildung und Imagekampagnen

Zielrichtung	Nachhaltige Radverkehrsförderung erfordert Bewusstseinsbildung bei EntscheidungsträgerInnen hinsichtlich des Nutzens des Radverkehrs. Auch die Entwicklung eines Images des Fahrrads als intelligentes und umweltfreundliches Alltagsverkehrsmittel in der Bevölkerung ist von zentraler Bedeutung. Besonders der persönliche Nutzen (Lebensqualität, Gesundheit, schnell auf Kurzstrecken) ist hervorzuheben.
Zur Entwicklung dieses Bewusstseins über den (volkswirtschaftlichen) Nutzen der Radverkehrsförderung sind regelmäßige verwaltungsinterne Workshops für Verantwortliche im Verkehrswesen, Sachverständige, JuristInnen etc. durchzuführen. Zusätzlich ist der Radverkehr in allen verwaltungsinternen Prozessen, wie beispielsweise der Budgetaufstellung, in themenrelevanten Planungen und Besprechungen etc. zu thematisieren und in öffentlichkeitsrelevanten Tätigkeiten das positive Image des Radfahrens zu unterstützen. Dieser Prozess schließt sowohl die EntscheidungsträgerInnen in den Bereichen Verkehr und Mobilität als auch aller anderen themenrelevanten Fachbereiche mit Schnittstellen zum (Rad)verkehr – wie beispielsweise den Gesundheitsbereich – ein und dient auch der regelmäßigen Bewerbung des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad. Der Schwerpunkt des Radfahrens im klima**aktiv** mobil Bewusstseinsbildungsprogramm soll zielgruppenorientiert weitergeführt werden. Durch bundesweite Wettbewerbe (z. B. „RadeltzurArbeit.at“) sollen BürgerInnen weiterhin zur verstärkten Fahrradnutzung animiert und der Lifestyle der Radkultur propagiert werden. In Kooperation mit den Bundesländern sollen weiterhin ein jährlicher thematischer Kommunikationsschwerpunkt und eine Abstimmung der Aktivitäten rund um das Thema vereinbart werden. Der Masterplan empfiehlt, im mehrjährigen Durchschnitt 10 % der gesamten Radverkehrsausgaben für Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Bewerbung des Radfahrens im Alltag aufzuwenden, und die Kooperation mit der Fahrradwirtschaft weiter zu verstärken.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Imagevorteil für RadfahrerInnen, Attraktivierung des Radfahrens, Informationsaustausch, Qualitätssicherung, (nachhaltige) Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten, effizienterer Mitteleinsatz (öffentliche Hand), Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzzielen **Kosten:** maßnahmenabhängig (öffentliche Hand)
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Fiskalpolitik
Umsetzung	Bund (BMLFUW, BMVIT, BMBF, BMG, BMWFW, BMI), FGÖ, Verkehrssicherheitsfonds, Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen und -verbünde, Sozialversicherungen, Versicherungen, AUVA, Interessenvertretungen, Wirtschaftskammer, NGOs, Betriebe, Schulen
Nächste Schritte	Budgetäre Absicherung und rechtliche Verankerung des klima**aktiv** mobil Bewusstseinsbildungsprogramms für den Radverkehr, Einbettung regelmäßiger Workshops zum Thema Radverkehr in die relevanten Verwaltungsprozesse
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Verkehrserziehung und Radfahrtraining

Zielrichtung	Radfahren ist eine schnelle und weit verbreitete Fortbewegungsart, die bereits im jungen Alter und insbesondere im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern erlernt werden muss. Die fundierte breitgefächerte Ausbildung der RadfahrlehrerInnen und RadfahrtrainerInnen und die hochwertige Ausgestaltung der Trainings zum Erlernen der Fähigkeit, sich mit dem Fahrrad sicher durch den Straßenverkehr zu bewegen, sind dabei von zentraler Bedeutung.
Durch gesellschaftliche Veränderungen (z. B. Migration, Eltern-Taxi) nimmt die praktische Fähigkeit des Radfahrens bei Kindern leicht ab. Gleichzeitig steigt durch den Ausbau des Angebots an Ganztagsschulen und Nachmittagsbetreuungseinrichtungen sowie durch die tägliche Turnstunde der Bedarf an Bewegungsmöglichkeiten. Deshalb sollen für alle relevanten Zielgruppen (Kinder, Erwachsene, SeniorInnen, MigrantInnen) Radfahrtrainings und – insbesondere im Schulbereich – verstärkt Fahrrad-Motivationskampagnen zur Bewerbung des Verkehrsmittels Fahrrad (wie beispielsweise in den Projekten BIKEline und Velobus) angeboten werden. Der Ausbau einer flächendeckend einheitlichen Grundausbildung zur Radfahrlehrerin/ zum Radfahrlehrer sowie die Integration in der pädagogischen Ausbildung ist anzustreben. Die qualitätsvolle Weiterführung der sehr erfolgreichen Ausbildung und Durchführung der Fahrradprüfung ist sicherzustellen und zu gewährleisten. In der bestehenden Verkehrserziehung sollen alle VerkehrsteilnehmerInnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr motiviert und – hinsichtlich eines nachhaltigen ressourcenschonenden Verkehrssystems – die positiven Aspekte des Radfahrens (Spaß, Gesundheit) verstärkt hervorgehoben werden. Die Forderung nach einer Fahrradeinheit im Rahmen der Führerscheinausbildung zur praktischen Vermittlung des Blickwinkels von RadfahrerInnen im Straßenverkehr bleibt aufrecht.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Kosteneinsparung im SchülerInnentransport, Erhöhung der Verkehrssicherheit, (nachhaltige) Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten **Kosten:** gering bis mittel
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Bildungspolitik, Verkehrssicherheit
Umsetzung	Bund (BMBF, BMVIT, BMLFUW, BMI), AUVA, Länder, Schulen, Fahrschulen, WHO/UNECE (THE PEP, CEHAPE)
Nächste Schritte	Entwicklung eines Ausbildungsleitfadens für RadfahrlehrerInnen, Etablierung des Wahlfaches zur/zum RadfahrlehrerIn in der pädagogischen Ausbildung, Definition der Inhalte von Radfahrtrainings für alle Zielgruppen, Optimierung der Unterlagen für die Führerscheinausbildung
Zeithorizont	2015–2025

OPTIMIERUNG DER VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN

Maßnahme: Ausbauoffensive Bike & Ride

Zielrichtung	Das Potenzial des Fahrrads im intermodalen Verkehr ist groß, werden doch die Vorteile des ÖV (schneller Punkt-zu-Punkt-Verkehr) mit dem Fahrrad (Flächenerschließung) verknüpft. Ziel dieser Maßnahme ist es, durch den weiteren Ausbau von qualitätsvollen, sicheren und ausreichenden Radabstellanlagen an ÖV-Haltestellen intermodale Schnittstellen anzubieten und die Fahrradnutzung im Vor- und Nachlauf weiter zu erhöhen.
Durch die Initiierung einer Ausbauoffensive zugunsten einer optimalen Verknüpfung des Radverkehrs (v. a. für den Alltagsradverkehr) mit dem öffentlichen Verkehr wurde der Ausbau qualitativ hochwertiger Systemschnittstellen bereits in die Wege geleitet. Diesen Ausbau gilt es, unter verstärkter Einbindung der LandesverkehrsreferentInnen weiter voranzutreiben. Eine österreichweite Definition des Bedarfs an unterschiedlichen Typen von Radabstellanlagen (Radstation, Fahrradgarage, Fahrradboxen, Fahrradständer), abhängig von der Hauptfunktion im Vorlauf oder Nachlauf des öffentlichen Verkehrs, wird weiterhin angestrebt. Dabei sind auch verbindliche Qualitätsstandards unter Berücksichtigung der Anforderungen sowohl von E-Bikes (Lademöglichkeit, diebstahlsicher) als auch von Transportfahrrädern (erhöhte Platzerfordernisse) für Abstellanlagen festzulegen. Der Masterplan empfiehlt die Entwicklung eines österreichweiten Bike & Ride-Ausbauprogrammes mit Bestandsanalyse, Prioritätensetzung, Umsetzungsplan und flankierenden qualitätssichernden Maßnahmen sowie dessen Integration in das Park & Ride-Programm. Auch die Entwicklung eines österreichweiten Geschäfts- und Betreibermodells für Radstationen und Fahrradboxen zur Mitfinanzieurng durch die NutzerInnen wird angestrebt. Die Finanzierung soll durch die Nutzung bzw. Optimierung bestehender Park & Ride-Förderstrukturen sowie im Rahmen der Maßnahme *Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr* erfolgen.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Erleichterung der Verkehrsmittelkombination Rad/Öffentlicher Verkehr, Förderung einer effizienten Verkehrsmittelnutzung, Einsparung von Umwelt- und Gesundheitskosten **Kosten:** maßnahmenabhängig, geringe Benutzungsgebühren (SystembenutzerInnen)
Maßnahmeneffizienz	Hoch, teilweise Refinanzierung durch Benutzungsgebühren
Betroffene Politikbereiche	Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismusförderung, Wirtschaftspolitik, Öffentlicher Verkehr
Umsetzung	Bund (BMVIT, BMLFUW), Länder, Kommunen, ÖBB, Verkehrsunternehmen
Nächste Schritte	Entwicklung eines österreichweiten Bike & Ride-Ausbauprogramms, Integration von Bike & Ride in das Park & Ride-Programm, Entwicklung eines Geschäfts- und Betreibermodells für Radstationen und Fahrradboxen
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Ausbau von Radverleihsystemen

Zielrichtung	Neben den automatischen Radverleihsystemen haben sich im touristischen Bereich durch das Elektrofahrrad auch private Radverleihsysteme entwickelt. Ein weiterer Ausbau beider Systeme sowie die Sicherstellung von Synergien und Kundenfreundlichkeit sind die Ziele für die nächsten Jahre.
Durch Citybike und nextbike sowie touristische Verleihsysteme wie VeloVital und KALOVEO haben sich die Radverleihsysteme in Österreich in den letzten Jahren gefestigt. Eine Umfrage aus dem Jahr 2015 hat ergeben, dass mittlerweile in 8 von 9 Bundesländern und 7 von 9 Landeshauptstädten auf Fahrradverleihsysteme zurückgegriffen werden kann. Ein weiterer Ausbau der Radverleihsysteme bei entsprechendem Nutzungspotential wird angestrebt. Besonderes Augenmerk ist auf die Ausweitung des Angebots zum Ausleihen von E-Fahrrädern, Falträdern, Fahrradanhängern und Transporträdern nach dem Vorbild der Stadt Graz zu legen. 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 bzw. die Identifikation beim Ausleihvorgang vereinheitlicht ist. Eine tarifliche Koppelung der Radverleihsysteme mit den Tarifen der Verkehrsunternehmen, nach dem Vorbild der WienMobil-Karte oder der Tarifvergünstigungen für InhaberInnen der ÖBB VORTEILScard, ist zu verstärken. Die Bereitstellung von ausreichenden Flächen für Radverleihsysteme an Bahnhöfen zur besseren Verknüpfung der Radverleihsysteme mit dem öffentlichen Verkehr (siehe Maßnahme *Ausbauoffensive Bike & Ride*) ist zu intensivieren. Die Entwicklung eines österreichweiten harmonisierten Ausbauplans sowie die Aufnahme der Fahrradverleihsysteme in den Verkehrsgraphen der Verkehrsauskunft Österreich sind anzustreben.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs durch Abdeckung der „Last Mile“, attraktives Angebot für die intermodale Nutzung des Umweltverbunds, Stärkung von sanft mobilen Urlaubsangeboten durch Vor-Ort-Mobilität mit dem (E-)Rad **Kosten:** gering, Refinanzierung des Betriebs durch Werbe- und Nutzergebühren
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Verkehrspolitik, Tourismus
Umsetzung	Bund (BMVIT, BMLFUW, BMWFW), Verleihsystembetreiber, Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Tourismuswirtschaft
Nächste Schritte	Stärkung der Kooperationsformen, Harmonisierung der Zugangssysteme, Erweiterung des Angebots, Erstellung eines österreichweiten Ausbauplans
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: 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 verbesserter Service, besonders im Fernverkehr, ist weiterhin anzustreben.
Die Fahrradmitnahme in den Nahverkehrszügen ist grundsätzlich möglich. Durch Einschränkungen, wie zeitliche Ausnahmeregelungen (U-Bahn Wien) oder fehlende Transportkapazitäten sowie unattraktive Tarifmodelle (nur Tageskarte für das Fahrrad, nicht distanzabhängig), 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 in ganz Österreich im Nahverkehr sichergestellt werden. Informationsmaterialien für Verkehrsbetriebe zu technischen und rechtlichen Fragen zur Fahrradmitnahme im bzw. am Bus sollen in die Ausschreibung zu Leistungsbestellung bzw. bei Fahrzeugbeschaffungen eingearbeitet werden. Die Frage der Fahrradmitnahme, besonders im Eisenbahnfernverkehr, ist auch im Hinblick auf den Gepäcktransport zu sehen. Fahrgäste sollen 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. Die grundsätzliche Forderung nach Mehrzweckflächen in Zügen und Mitnahmemöglichkeiten in Bussen bleibt aufrecht.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Erleichterung der Verkehrsmittelkombination Fahrrad/Öffentlicher Verkehr, Einsparung von Umwelt- und Gesundheitskosten, Förderung des umweltfreundlichen Radtourismus **Kosten:** gering (SystembenutzerInnen), Mehreinnahmen der Verkehrsunternehmen
Maßnahmeneffizienz	Mittel (z. T. hoher Aufwand im Hinblick auf Erreichung von Umweltzielen)
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismusförderung, Wirtschaftspolitik, Öffentlicher Verkehr
Umsetzung	Bund (BMVIT, BMWFW, BMLFUW), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Landestourismusorganisationen, Österreich Werbung
Nächste Schritte	Klärung der technischen und rechtlichen Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Bus und Erstellung entsprechender österreichweit anzuwendender Informationsmaterialien, Entwicklung von Tarifmodellen zur Fahrradmitnahme, (EU-)rechtliche Verankerung von Mehrzweckflächen für Großgepäck
Zeithorizont	2015–2025

WIRTSCHAFTSFAKTOR RADFAHREN

Maßnahme: Radkompetenz Österreich – Vernetzung Fahrradgewerbe und -industrie

Zielrichtung	Die Radverkehrswirtschaft in Österreich sichert mehr als 18.000 Arbeitsplätze. Zur stärkeren Vernetzung und Synergiebildung der Unternehmen rund ums Fahrrad in Österreich (Produktion, Handel, Dienstleistung) und zur Präsentation im Ausland, soll die neu gegründete Radkompetenz Österreich unterstützt werden.
Die Ende 2014 gegründete Radkompetenz Österreich ist eine von gemeinsamen Interessen getragene Plattform auf Initiative der Radlobby Österreich und des BMLFUW. Sie unterstützt klimafreundliche Ziele im Verkehrsbereich, wie sie vom klima**aktiv** mobil Masterplan Radfahren dargelegt werden, leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Österreich durch bestmögliche Lösungen im Fahrradbereich und deren Umsetzung durch Produkte und Dienstleistungen aus Österreich, und präsentiert und verbreitet diese durch Informationsveranstaltungen und Vermarktungsaktivitäten im In- und Ausland. Die Radkompetenz Österreich soll die schnelle Reaktion österreichischer Unternehmen auf die internationale Marktbewegung sowie eine Stärkung der Exporte im Radverkehrsbereich durch eine gemeinsame (internationale) Promotion des Themas Radfahren und der entsprechenden Produkte unterstützen, und soll deshalb verstärkt in die Exportoffensive Österreichs eingebunden werden. Darüber hinaus sollen bestehenden Kooperationen innerhalb der Radverkehrswirtschaft (ARGE Fahrrad; Kooperationen WKÖ, WIFI, BLFUW; klima**aktiv** mobil Programmpartnerschaften und -projekte) weiter ausgebaut werden. Durch die Forschungstätigkeiten zum Radverkehr (siehe Maßnahme *Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte*) soll auch in Teilbereichen die internationale technische Führerschaft zu übernehmen. Durch verstärkte internationale Kooperationen wie z. B. im paneuropäischen 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
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Wirtschaftspolitik, Innovationspolitik
Umsetzung	Bund (BMLFUW, BMWFW, BMVIT), WKÖ, Radkompetenz Österreich, Fahrradwirtschaft, Forschungseinrichtungen
Nächste Schritte	Aufbau und Entwicklung der Radkompetenz Österreich, Einbindung der Radkompetenz Österreich in die Exportoffensive Österreichs, Stärkung bestehender Kooperationen in der Radverkehrswirtschaft
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Radtourismusland Österreich

Zielrichtung	Die österreichische Tourismusstrategie 2010 setzt mit dem Ausbau des Radwegenetzes auch auf den Sektor Radtourismus. Mit der Arbeitsgruppe Radtourismus unter Vorsitz des BMWFW wurde bereits ein erfolgreicher Schritt zur Koordination und Vernetzung gesetzt. Die Kooperation und Synergien innerhalb der Radtourismusbranche und zwischen Radtourismus und Alltagsradfahren sollen weiter verstärkt und ausgebaut werden.
Neben der Gründung der Arbeitsgruppe Radtourismus unter dem Vorsitz des BMWFW wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Kooperationsprojekte, wie beispielsweise der österreichweite Radroutenplaner (auf Basis der Graphenintegrationsplattform) oder die Publikation der Qualitätskriterien für Radrouten und Radbetriebe in Österreich im Auftrag des BMWFW (März 2012), umgesetzt. Diese Anstrengungen sollen verstärkt und weitere Kooperationsprojekte im Bereich Radtourismus von allen AkteurInnen gemeinsam entwickeln und umgesetzt werden. Bespiele für mögliche Kooperationsprojekte sind: --- Eine einheitliche Wegweisung auf Basis von nationalen Routen als Ergänzung des EuroVelo-Netzwerks (analog zu SchweizMobil und Vision D-Netz in Deutschland; siehe Maßnahme *Weiterentwicklung der Straßenverkehrsordnung und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene*), --- Bereitstellung der radfahrrelevanten Informationen und unmweltfreundliche Anreiseinformationen auf den Buchungsplatformen --- neue Produktentwicklungen im Radtourismus auf Basis der Ergebnisse von Innovationsworkshops, --- Investitionen in überregionale Radinfrastruktur für den Radtourismus (z. B. siehe Maßnahmen *Ausbau von Rad-Schnellverbindungen*), --- gemeinsames Marketing, gemeinsame Marktforschung und -analysen (Befragungen, Zählungen; siehe Maßnahme *Radverkehrsstatistik und Benchmarking*). Zur bestmöglichen Nutzung der Synergien soll die enge Vernetzung zwischen den Arbeitsgruppen Radtourismus und Radverkehr aufrecht gehalten werden.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Informationsaustausch, Nutzung von Synergien, neue Produkte, mehr RadtouristInnen in Österreich **Kosten:** geringe Strukturkosten für die Tourismuswirtschaft, maßnahmenabhängig (öffentliche Hand)
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Tourismuspolitik, Wirtschaftspolitik, Verkehrspolitik
Umsetzung	Bund (BMWFW, BMLFUW, BMVIT), Länder, Landestourismusorganisationen, WKÖ, Österreich Werbung, Tourismusverbände, Kommunen, Verkehrsunternehmen
Nächste Schritte	Verstärkung der Kooperationen innerhalb der Radtourismusbranche, Entwicklung und Umsetzung neuer Kooperationsprojekte
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Aus- und Weiterbildung im Bereich Fahrrad/Radverkehr

Zielrichtung	Aufbauend auf den Erfolgen durch den Masterplan von 2011–2015 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.
Im Wissensaufbau über die Bedürfnisse des Radverkehrs und moderne Methoden der Radverkehrsplanung sind in der Verkehrsplanung große Fortschritte erkennbar. Dieses Wissen soll ausgebaut und fundiert werden. Die Belange des Fahrrads bzw. des Radverkehrs sind in die akademische Verkehrsausbildung aufzunehmen. Zur beruflichen Weiterbildung für VerwaltungsmitarbeiterInnen, beispielsweise Sachverständige, EntscheidungsträgerInnen und BehördenvertreterInnen, bietet der jährlich stattfindende Fahrradgipfel Fachinputs. Diese Weiterbildungsmaßnahmen sind um themenrelevante Kurse, Fachexkursionen und Fachveranstaltungen zu erweitern. Für die Akteurinnen und Akteure in der Wirtschaft hat sich sowohl durch das Elektrofahrrad als auch durch das Transportfahrrad neuer Schulungsbedarf ergeben, der mittelfristig die Etablierung des Berufs der FahrradtechnikerIn erfordert. Auch ist der fachliche Nachwuchs im Bereich der Fahrradtechnik durch entsprechende Ausbildungsplätze sicherzustellen. Bildungskooperationen mit WKÖ und WIFI für den Fahrradhandel und die Fahrradtechnik sollen verstärkt werden. Auf diese Weise können Elektrofahrrad und (elektrifiziertes) Transportfahrrad insbesondere auch interessierten Gewerbetreibenden näher gebracht werden. In Kombination mit der Maßnahme *Radkompetenz Österreich – Vernetzung Fahrradgewerbe und -industrie* kommt die fundierte Aus- und Weiterbildung besonders einer exportorientierten Fahrradwirtschaft zugute.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Innovationsvorsprung, Schaffung qualifizierter „green jobs“, Einsparung von Umwelt-, Mobilitäts- und Gesundheitskosten **Kosten:** gering bis mittel
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Bildungspolitik, Arbeitsmarktpolitik, Innovationspolitik
Umsetzung	Bund (BMLFUW, BMWFW, BMWF), Wirtschaftskammer, WIFI, Bildungseinrichtungen, Länder, Kommunen
Nächste Schritte	Initiierung neuer Ausbildungswege entsprechend aktueller Entwicklungen, Integration des Radverkehrs in bestehende (akademische) Ausbildungen
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Forcierung des Elektrofahrrads

Zielrichtung	Bedingt durch den Vorteil des Elektrofahrrads, höhere Reichweiten zu ermöglichen, konnten neue Zielgruppen erschlossen und bereits eine nennenswerte Marktdurchdringung erreicht werden. Hinsichtlich einer weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils sind die Bemühungen für einen verstärkten Einsatz des Elektrofahrrads weiter zu intensivieren.
Das Elektrofahrrad hat sich besonders im touristischen Bereich sehr schnell in Österreich verbreitet und zahlreiche Regionen verfügen mittlerweile über ein flächendeckendes Netz an Ladestationen für Elektrofahrräder. Entwicklungspotenzial zur vermehrten Nutzung besteht nach wie vor in den Bereichen der diebstahlsicheren Abstellanlagen, der Festlegung eines technischen Standards für Elektrofahrradkomponenten (beispielsweise einheitlicher Ladestecker durch eine Europäische Norm zum EnergyBus), der fiskalischen Bevorzugung und Kaufförderung, der Initiierung eines österreichweiten Reparaturnetzwerks für Elektrofahrräder (E-Bike-Pannenhilfe), der Forcierung von Elektrofahrradverleihsystemen an Bahnhöfen sowie der Verdichtung von Ladestationen. Entsprechende Geschäftsmodelle für die vermehrte Nutzung des Elektrofahrrads (z. B. E-Bike-Dienstfahrrad-Leasing) sind zu entwickeln. Als Querschnittsmaterie ist somit das Elektrofahrrad besonders in den Maßnahmen *Aus- und Weiterbildung im Bereich Fahrrad/Radverkehr*, *Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte*, *Radfahren als Gesundheitsförderung und Berücksichtigung von Gesundheitseffekten durch Radfahren*, *Ausbauoffensive Bike & Ride* und *Ausbau von Radverleihsystemen* zu berücksichtigen. Durch verstärkte internationale Kooperationen wie z. B. im paneuropäischen Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) sollen Chancen für die innovativen österreichischen Produkte und Dienstleistungen genutzt werden. Die rechtliche Klarstellung für S-Pedelecs (bis zu 45 km/h) ist auf europäischer und österreichischer Ebene voranzutreiben.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Senkung der Umwelt- und Gesundheitskosten durch Steigerung des Radverkehrsanteils, Technologievorsprung, verbesserte intermodale Schnittstelle Elektrofahrrad/Öffentlicher Verkehr **Kosten:** gering, nutzerfinanziert
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Technologiepolitik, Baurecht, Fiskalpolitik, Gesundheitspolitik
Umsetzung	Bund (BMLFUW, BMVIT, BMF, BMG), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Betriebe
Nächste Schritte	Definition eines einheitlichen technischen Standards für Elektrofahrradkomponenten, Unterstützung von Entwicklungen und Initiativen zur weiteren Verbreitung des Elektrofahrrads
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Forcierung des Personen- und Gütertransports mit dem Fahrrad (Transportfahrräder, Anhänger, E-Fahrräder und Anhänger, E- Transporträder)

Zielrichtung	Fahrradanhänger und Transportfahrräder dienen der Bewegung großer oder schwerer Lasten, ohne dabei Luftschadstoffe oder Geräusche 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.
Knapp 60 % des Güter- und Wirtschaftsverkehrs in österreichischen Städten erfolgt mit leichten Nutzfahrzeugen bei einem Beladungsgrad von oft weniger als 13 % (entspricht rd. 200 kg). Auch für private Einkaufs- und Begleitwege erscheint der Einsatz eines Pkws oft erforderlich, jedoch könnten im EU-Durchschnitt rd. 51 % aller Wege im urbanen Bereich auf Transportfahrräder bzw. Fahrräder mit Anhänger verlagert werden. Ergänzt man das Transportfahrrad um einen Elektromotor, erweitert sich das Einsatzgebiet aufgrund der höheren Lasten und der höheren Reichweiten. Der Einsatz von Transporträdern erlebt in den österreichischen Städten gerade eine Renaissance. Dieser Trend soll weiter unterstützt und forciert werden. Für die stärkere Nutzung im Privatbereich sind entsprechende Leasingmodelle für Privathaushalte zu entwickeln. Verleihsysteme nach Grazer Vorbild (Das Transportrad Graz), ein Vertriebsnetz sowie ein Reparaturnetzwerk sind auszubauen. Für Ladegeräte und Ladestationen für elektrifizierte Transportfahrräder gelten dieselben Forderungen der Maßnahme *Forcierung des Elektrofahrrads*. Bei der Erstellung von Richtlinien, insbesondere zur Dimensionierung von Radverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen sind Fahrdynamik und die Platzerfordernisse von Transportfahrrädern besonders zu berücksichtigen (siehe Maßnahme *Weiterentwicklung der Straßenverkehrsordnung und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene*).	
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
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Technologiepolitik, Baurecht, Fiskalpolitik, Gesundheitspolitik
Umsetzung	Bund (BMLFUW, BMVIT, BMF, BMG), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Betriebe
Nächste Schritte	Zielgruppengerechte Informationsveranstaltungen, Aufbau eines Vertriebsnetzes, verstärkte finanzielle Unterstützung für Fahrradanhänger und Transportfahrräder durch Gemeinde, Land und Bund (bspw. durch die klima**aktiv** mobil Förderpauschale für Transportfahrräder)
Zeithorizont	2015–2025

GESUNDHEITSFAKTOR RADFAHREN

Maßnahme: Radfahren als Gesundheitsförderung und Berücksichtigung von Gesundheitseffekten durch Radfahren

Zielrichtung	Durch den hohen gesundheitlichen Nutzen der Bewegung im Alltag – wie dem Radfahren – ist die Steigerung des Radverkehrsanteils ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung.
Radfahren im Alltag ist ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung. Die WHO empfiehlt als gesundheitsfördernde Maßnahme 30 Minuten Bewegung am Tag, unter anderem das Radfahren von und zur Arbeit. Demnach ist die Steigerung des Radverkehrsanteils in den Aktivitäten der Akteurinnen und Akteure in der Gesundheitsförderung (betriebliche Gesundheitsförderung, Fonds Gesundes Österreich etc.) weiterhin zu berücksichtigen. Jeder Euro, der in die Gesundheitsförderung investiert wird, bringt den fünffachen volkswirtschaftlichen Nutzen. Ziel ist somit, die gesamtwirtschaftliche Effizienz der staatlichen Aktivitäten durch Berücksichtigung der positiven Gesundheitseffekte durch Radfahren zu steigern. Im Nationalen Aktionsplan Bewegung (NAP. b) (April 2013; Ziel 13: Den Anteil an bewegungsaktiver Mobilität der Bevölkerung erhöhen) wurde das Radfahren im Alltag als effiziente und kostengünstige Maßnahme zur Bewegungsförderung und damit zur Gesundheitsförderung aufgenommen. Auch im nationalen Rahmengesundheitsziel 8 – Gesunde und sichere Bewegung im Alltag durch entsprechende Gestaltung der Lebenswelten fördern – findet die Förderung des Radverkehrs Berücksichtigung. Die verstärkte Einbindung von „Nutznießern“ im Sinne des Health in All Policies Ansatzes wie Sozialversicherungen, Krankenkassen und Gesundheitsfonds bei Fachveranstaltungen und Bewusstseinsbildungskampagnen (wie beispielsweise die Kampagne „Österreich radelt zur Arbeit“ zur betrieblichen Gesundheitsförderung) ist anzustreben. 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* (inkl. behördeninterne Bewusstseinsbildung) und *Radverkehrsverträglichkeitsprüfung und Radverkehrs-Checks*). 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. Der Masterplan empfiehlt die Einbindung dieses Tools in die RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen. Die internationalen Kooperationen und Vernetzungen im paneuropäischen Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) sollen im Rahmen innovativer Kooperationsprojekte, wie beispielsweise dem gegenwärtig zu entwickelnden Pan-European Masterplan for Cycling im Rahmen des THE PEP Arbeitsplans 2014–2020, weiter ausgebaut werden.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Senkung der Umwelt- und Gesundheitskosten durch Steigerung des Radverkehrsanteils **Kosten:** mittel, Refinanzierung durch geringere Gesundheitskosten
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Gesundheitspolitik, Verkehrspolitik
Umsetzung	Bund (BMLFUW, BMG, BMVIT), Krankenkassen, Sozialversicherungen, FGÖ, WKÖ, Forschungsgesellschaft, Länder, Kommunen, Betriebe, PlanerInnen
Nächste Schritte	Verstärkte Involvierung von Sozialversicherungen, Krankenkassen und Gesundheitsfonds in Bewusstseinsbildungskampagnen, Integration von Heat For Cycling in die RVS 02.01.22
Zeithorizont	2015–2025

Maßnahme: Finanzielle und fiskalische Anreizsysteme

Zielrichtung	Aus Umweltsicht ist es Ziel, das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr mit den unveränderten fiskalischen Begünstigungen dem Pkw gleichzustellen (Internalisierung externer Kosten). Darüber hinaus ist aus Gesundheitssicht die Fahrradnutzung mit einer „Gesundheitsprämie“ zu belohnen (Internalisierung externen Nutzens).
Eine Reform des Kilometergelds auf Basis eines fixen verkehrsmittelunabhängigen Kilometersatzes ohne Obergrenze würde das Fahrrad und die Kombination Fahrrad und Öffentlicher Verkehr auf langen Dienstreisen finanziell mit dem Pkw gleichstellen, weshalb die Forderung nach einer Reform erneuert wird. Darüber hinaus ist die Belohnung der Fahrradnutzung mit einer „Gesundheitsprämie“ von zumindest 50 Cent pro km anzudenken. Die derzeitige Unterscheidung zwischen kleiner und großer Pendlerpauschale ist, im Sinne einer Förderung der Kombination Fahrrad und Öffentlicher Verkehr am Arbeitsweg, zu vereinheitlichen. Es erscheint weiterhin sinnvoll, bei der großen Pendlerpauschale die derzeitige Kilometergrenze von 2 Kilometern auf 5 Kilometer (ca. 20 Minuten Radfahrt) zu erhöhen. Steuerliche Begünstigungen für das Fahrrad, wie die Besserstellung des Dienstfahrrads gegenüber dem Dienstkraftwagen durch die Lohnsteuerbefreiung des Sachbezuges, sind zu verstärken. So ist beispielsweise die Steuerfreiheit bei der Anschaffung von Dienstfahrrädern bzw. die vollständige Absetzbarkeit für den Arbeitgeber anzustreben.	
Wirksamkeit	**Nutzen:** Verringerung der externen Kosten des Verkehrs, Verwaltungsvereinfachung (öffentliche Hand), finanzielle Vorteile bei Nutzung des Fahrrads (und öffentlicher Verkehrsmittel) **Kosten:** keine (aufkommensneutrale ökologische Steuerreform)
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Fiskalpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik
Umsetzung	Bund (BMF, BMLFUW, BMVIT, BMG), Länder, Kommunen
Nächste Schritte	Umsetzungsorientierte finanztechnische Modellrechnungen und Studien, Forcierung einer fahrradfreundlichen Steuerreform durch das BMF
Zeithorizont	2015–2025

WIRKUNG (WIRTSCHAFT, GESUNDHEIT, KLIMASCHUTZ)

RADRECHNER FÜR BETRIEBE*

Der Radrechner errechnet die betrieblichen Kosteneinsparungen aufgrund einer Reduktion der Krankenstandskosten durch den Umstieg der MitarbeiterInnen auf das Fahrrad am Weg zur Arbeit. Somit steht dem Betrieb ein Tool zur Verfügung, welches den längerfristigen monetären Nutzen durch Implementierung einer oder mehrerer Radinfrastrukturmaßnahmen aufzeigt.

Abhängig von der Anzahl der potenziellen UmsteigerInnen, welche von der Größe des Unternehmens abhängt, ergibt sich eine Kosteneinsparung pro Jahr im Durchschnitt von rd. 300 Euro für Klein-Unternehmen bis rd. 9.000 Euro für Groß-Unternehmen.

Radrechner für Betriebe; * **mobilitaetsmanagement.at/radrechner/rechner.html**

HEAT

Von der WHO wurde im Rahmen des Paneuropäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) ein Modell zur Reduzierung der Gesundheitskosten durch Radfahren entwickelt: das „Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Cycling“ (RUTTER 2007). Dieses ermöglicht die maßnahmenspezifische Berechnung der volkswirtschaftlichen Gesundheitseffekte, die sich aus der Erhöhung des Radverkehrsanteils ergeben. Ein darauf basierender Kalkulator inkl. Handbuch zur Anwendung wird von der WHO zur Verfügung gestellt (heatwalkingcycling.org).

Der Radverkehrsanteil in Österreich lag 2010 bei 7 % mit einer durchschnittlichen Fahrlänge von 2 km. Damit lag laut WHO-Rechner der durchschnittliche Gesundheitsnutzen 2010 bei 725 Mio. Euro pro Jahr. Mit dem Ziel eines 13 % Radverkehrsanteils bis 2025 erhöht sich der jährliche Gesundheitsnutzen auf 1,4 Mrd. Euro.

JOBS IN GREEN AND HEALTHY TRANSPORT (WHO EUROPE 2014)

Einerseits sind diese Arbeitsplätze Teil einer breiteren Lösung für den Klimawandel, indem sie notwendige Emissionsreduktionen und Verbesserungen der Energieeffizienz (daher green – grün)

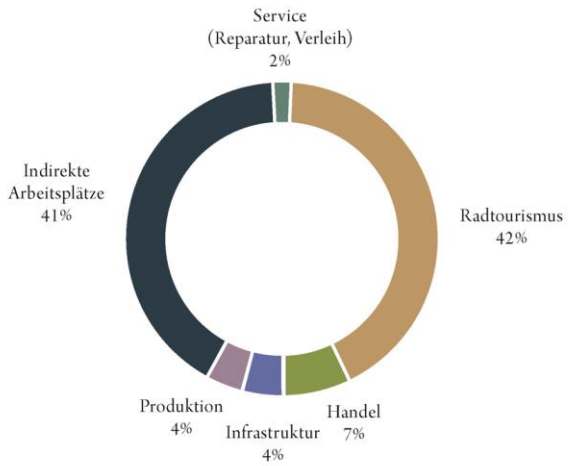
bewirken. Andererseits tragen diese Arbeitsplätze gleichzeitig zur Förderung und Nutzung von sicheren, sauberen und aktiven Fortbewegungsarten bei, die direkt Gesundheitsrisiken reduzieren können (daher healthy – gesund).
Unter diese Definition fallen alle Arbeitsplätze, die mit dem Radfahren in Verbindung stehen. Wie viele es sind, darüber gibt es eine Reihe von Schätzungen:

--- USA: 1,1 Millionen
--- Deutschland: 278.000
--- Österreich: 18.000
--- Frankreich: 33.000

Schätzungen zufolge entstehen je 1 Mio. Euro Umsatz fast 10 Arbeitsplätze in der Fahrradindustrie, dagegen nur 2,5 Arbeitsplätze in der Autoindustrie.

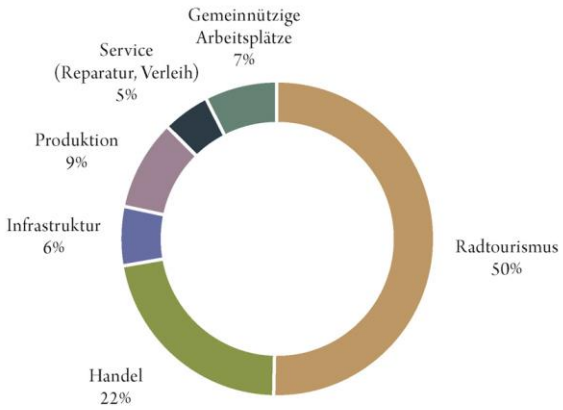
Arbeitsplätze in Verbindung mit dem Radfahren in Österreich

in Prozent



Arbeitsplätze in Verbindung mit dem Radfahren in Frankreich

in Prozent



KLIMASCHUTZ

Die EU ist mit einer 17 % Reduktion der gesamten Treibhausgase im Jahr 2011 (gegenüber 1990) auf dem Weg, das Ziel einer THG-Reduktion von 20 % bis 2020 zu erreichen (EEA 2013).
Österreich hat bis 2020 die Treibhausgas-Emissionen der nicht vom Emissionshandel erfassten Quellen um 16 % gegenüber 2005 zu reduzieren. Die Europäische Kommission geht in ihrem aktualisierten Referenz-Szenario (EK 2013) von einer 24 % THG-Reduktion bis 2020 aus.
In ihrer Mitteilung vom 22. Jänner 2014 (EK 2014a) schlägt die Europäische Kommission ein EU-weites THG-Reduktionsziel von 40 % bis 2030 im Vergleich zu 1990 vor. Dieses Ziel ist als Etappenziel zur Erreichung der langfristigen Reduktion um 80 % bis 2050 im Vergleich zu 1990 zu sehen (EK 2011).
Die EK schlägt in ihrer Mitteilung (EK 2014a) vor, das 40 %-Ziel für eine THG-Gesamtreduktion (bezogen auf 1990) auf eine 43 % Reduktion im ETS (bezogen auf 2005) und eine 30 % Reduktion im non-ETS (Emissionshandel) Bereich (bezogen auf 2005) aufzuteilen - der Verkehrssektor fällt in den non-ETS Bereich.

Im Maßnahmenprogramm 2013/2014 nach Klimaschutzgesetz (KSG 2013) ist der Radverkehr in Form von „Radverkehrsausbau bzw. Fortschreiben der regionalen Radkonzepte“ einbezogen. Im aktuellen Maßnahmenprogramm bis 2020 nach Klimaschutzgesetz wird zurzeit über eine eigene Maßnahme „Förderung aktiver Mobilitätsformen“ verhandelt.
Durch die Erhöhung des österreichweiten Radverkehrsanteils von 5 % im Jahr 2006 auf 7 % im Jahr 2011 werden, unter Berücksichtigung der verstärkten Nutzung von Elektrofahrrädern, ca. 66.000 Tonnen CO_2 pro Jahr weniger emittiert.
Bei vollständiger Erreichung der Zielsetzung des Masterplans Radfahren – nämlich den österreichweiten Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 auf 13 % anzuheben – kann die jährliche CO_2-Emission um weitere 128.000 Tonnen reduziert werden.
Gegenüber 2006 lässt sich daher durch Umsetzung des Masterplans Radfahren ein CO_2-Reduktionspotenzial von in Summe rund 200.000 Tonnen CO_2 pro Jahr abschätzen. Dies stellt einen wichtigen Schritt in Richtung der Erreichung der gesetzten EU-Klima- und Energieziele dar und ist darüber hinaus auch eine aus volkswirtschaftlicher Sicht effiziente Maßnahme.

LITERATUR UND QUELLEN

Berlin (2013): Radverkehrsstrategie für Berlin, Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt,.

Berlinbaut (2014): Mit dem Fahrrad durch Berlin – Fahrradwege und Radroutennetz, Übersichtskarte 1:50.000, 4. Auflage, Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Umwelt,

BMLFUW (2011): Masterplan Radfahren – Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte 2011 – 2015, Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien,

BMLFUW (2012): Leitfaden zur Radverkehrsförderung, Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien.

BMLFUW (2015a): klima**aktiv** mobil Förderprogramm, Leistungsbericht und neue Offensiven, Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien.

BMLFUW (2015b): Curriculum Radfahrlehrer/in, Ausbildungsleitfaden, Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien.

BMVIT (2009): Intermodale Schnittstellen im Radverkehr (ISR), Klima- und Energiefonds, Wien,

BMVIT (2012b): Bau auf's Rad, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bei Hochbauvorhaben, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Wien

BMVIT (2012a): Gesamtverkehrsplan für Österreich, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Wien.

BMVIT (2013): Kosteneffiziente Maßnahmen des Radverkehrs in Gemeinden, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Wien.

BMLVS (2013): Nationaler Aktionsplan Bewegung, NAP.b, Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport, Bundesministerium für Gesundheit, Wien.

CHEHAPE, Der Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Europa (engl. Children Health Environment Action Plan for Europe, CEHAPE) der WHO,

Cyclelogistics (2014), Cyclelogistics moving Europe forward, Final Public Report.

DfT (2014), Value for Money Assessment for Cycling Grants, London.

ECF (2013): ECF-Factsheet: National investments in cycling

EEA – European Energy Agency (2013): Trends and projections in Europe 2013. Tracking progress towards Europe's climate and energy targets until 2020.

EK – Europäische Kommission (2011): Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050. 08.03.2011. COM(2011) 112.

EK – Europäische Kommission (2013): EU Energy, Transport and GHG emissions – Trends to 2050
(Reference Scenario 2013).

EK – Europäische Kommission (2014a): Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik im Zeitraum 2020–2030. KOM(2014) 15 final.

EK – Europäische Kommission (2014b):
Quality of Transport, Special Eurobarometer 422a,

EPOMM/TEMS (2013): epomm.eu/tems
April 2015.

Greater London Authority (2013): The Mayor's Vision for cycling in London – An Olympic Legacy for all Londoners, Mayor of London/Transport for London,

Greater London Authority (2015): „Mayor announces Santander as new Cycle Hire sponsor", Mayor of London/Transport for London: tfl.gov.uk
April 2015.

KSG (2013): Klimaschutzgesetz (KSG); BGBl. I Nr. 106/2011; BGBl. I Nr. 94/2013): Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz.

Mairie de Paris (2015): „Paris se dote d'un nouveau Plan Vélo": paris.fr Mai 2015.

RUTTER, H. et al. (2007): Health economic assessment tool for cycling (HEAT for cycling). WHO Regional Office for Europe; Kopenhagen.

THE PEP, Das Pan-Europäische Programm für Verkehr, Umwelt und Gesundheit – THE PEP ist ein gemeinsames Programm der WHO Europe – Weltgesundheitsorganisation Europa und der UNECE – United Nations Economic Commission for Europe.

VSSÖ (2014): Verband der Sportartikelerzeuger und Sportausrüster Österreichs – ARGE Radverkehr,

KONTAKTE

BMLFUW
DI Martin Eder
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenring 1,
1010 Wien
martin.eder@bmlfuw.gv.at

BMVIT
DI Florian Matiasek
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1000 Wien
florian.matiasek@bmvit.gv.at

BMWFW
Mag. (FH) Renate Penitz
Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft
Stubenring 1
1011 Wien
renate.penitz@bmwfw.gv.at

BURGENLAND
Mag. Martina Jauck
Mobilitätszentrale Burgenland
Domplatz 26,
7000 Eisenstadt
martina.jauck@b-mobil.info

KÄRNTEN
Ing. Ludwig Siedler
Amt der Kärntner Landesregierung
Flatschacher Straße 70,
9020 Klagenfurt
ludwig.siedler@ktn.gv.at

NIEDERÖSTERREICH
Mag. Gerald Franz, MA
Energie- und Umweltagentur NÖ
Grenzgasse 10,
3100 St. Pölten
gerald.franz@enu.at

OBERÖSTERREICH
Christian Hummer
Amt der Oö. Landesregierung
Bahnhofplatz 1,
4021 Linz
christian.hummer@ooe.gv.at

SALZBURG
Mag. Ursula Hemetsberger
Amt der Salzburger Landesregierung
Michael-Pacher-Straße 36,
5020 Salzburg
ursula.hemetsberger@salzburg.gv.at

STEIERMARK
Mag. Bernhard Krause
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Stempfergasse 7,
8010 Graz
bernhard.krause@stmk.gv.at

TIROL
DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich
Amt der Tiroler Landesregierung
Herrengasse 1-3,
6020 Innsbruck
ekkehard.allinger@tirol.gv.at

VORARLBERG
DI Martin Scheuermaier
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus,
6901 Bregenz
martin.scheuermaier@vorarlberg.at

WIEN
DI Martin Blum
Mobilitätsagentur Wien GmbH
Große Sperlgasse 4,
1020 Wien
martin.blum@mobilitaetsagentur.at

MINISTERIUM
FÜR EIN
LEBENSWERTES
ÖSTERREICH

klimaaktiv
mobil

klimaaktivmobil.at
bmfluw.gv.at