

Masterplan Radfahren

Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte
2011 – 2015



Projektleitung und Gesamtkoordination:
Abt V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm
Leitung: DI Robert Thaler,
DI Martin Eder, Bundesradverkehrskordinator

Medieninhaber und Herausgeber:
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft (Lebensministerium), Stubenbastei 5, 1010 Wien

Konzept und Redaktion:
Lebensministerium, Abt V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm
DI Robert Thaler
DI Martin Eder
komobile Gmunden GmbH
DI Helmut Koch
DI Sebastian Reinberg
DI Doris Teufelsbrucker
DI Martin Niegl

Layout: Graphische Gestaltung im Erdgeschoss GmbH, Siebensterngasse 1/8, 1070 Wien

Produktion: glanzlicht print producing GmbH, Kettenbrückengasse 23/4/1, 1050 Wien

Titelfotos: Frau mit Rad: pressedienst-fahrrad (www.selleroyal.com), Rad auf Rolltreppe: pressedienst-fahrrad (www.r-m.de), Junge auf Fahrrad: © istockphoto / Troels Graugaard; Radfahren am Mozartplatz: KTM Fahrrad/Mandl

Copyright:
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2010.
Alle Rechte insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung vorbehalten. Kein Teil des Leitfadens darf in irgendeiner Form (durch Kopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne Genehmigung der Herausgeber reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Die Informationen und Inhalte dieses Leitfadens wurden sorgfältig zusammengestellt, dienen der unverbindlichen allgemeinen Information und ersetzen nicht eine eingehende individuelle Beratung. Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übernimmt für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität der enthaltenen Daten keine Haftung. Eine Haftung für unmittelbare oder mittelbare Schäden, welche durch die Nutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, ist ausgeschlossen.

Wien, April 2011

Masterplan Radfahren

Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte
2011 – 2015





DI Niki Berlakovich,
Umweltminister

Foto: Lebensministerium

AUF DEM RAD'L ZU MEHR LEBENSQUALITÄT

Radfahren ist heute mehr als nur ein Sport. RadfahrerInnen sind Umwelt- und KlimaschützerInnen, leben gesünder und kurbeln die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt an. Das Lebensministerium hat 2006 mit dem Start des „Masterplan Radfahren“ einen Meilenstein in der Radverkehrsförderung gesetzt. Bundesländer, Städte und Gemeinden sowie die Radverkehrswirtschaft haben die Radverkehrsförderungen über die Klimaschutzinitiative klima:aktiv mobil des Lebensministeriums bisher erfolgreich genutzt.

In der Umsetzung des Masterplans liegen wir nun bei der Halbzeit und die Evaluierung der Tätigkeiten zeigt ganz klar: Österreich ist mit einem Radverkehrsanteil von sieben Prozent auf gutem Weg, das nationale Radverkehrsziel von zehn Prozent bis 2015 zu erreichen.

2011 setzen wir den „Masterplan Radfahren“ nun mit Verbesserungen und noch effektiveren Maßnahmen aus den Ergebnissen der Zwischenevaluierung fort. Die Modernisierung der nationalen Radverkehrsstrategie trägt den neuen Entwicklungen im Radverkehr Rechnung und soll noch mehr BürgerInnen zum Umstieg auf das Fahrrad bringen. Meine Vision ist die Energieautarkie für Österreich. Das bedeutet einerseits, unser Land zum Selbstversorger mit erneuerbaren heimischen Energien zu machen, andererseits aber auch, massiv beim Energiesparen anzusetzen. Das Fahrrad oder das Elektro-Bike mit Strom aus sauberer erneuerbarer Energie ist eine optimale Alternative zu kurzen Autofahrten unter fünf Kilometern. Und das sind immerhin 50 %, also die Hälfte aller Autofahrten!

Mehr Radverkehr in Österreich bedeutet damit weniger Verbrauch fossiler Energie im Straßenverkehr und damit weniger Umweltbelastung, mehr Gesundheit und mehr green jobs: kurz mehr Lebensqualität. Zur umweltfreundlichen Mobilität der Zukunft gehört das Radfahren einfach dazu und liegt im Trend.

Daher lade ich alle BürgerInnen und VerantwortungsträgerInnen ein, mit uns gemeinsam weiterhin aktiv und tatkräftig das Radfahren in Österreich zu forcieren und den „Masterplan Radfahren“ umzusetzen.

Ihr Umweltminister
Niki Berlakovich

Inhaltsverzeichnis

ZUSAMMENFASSUNG / EXECUTIVE SUMMARY	7
<hr/>	
1. UMSETZUNGSSCHWERPUNKTE UND ERFOLGE	8
<hr/>	
1.1 RADVERKEHR IN ÖSTERREICH: AKTUELLE TRENDS SEIT 2006	8
1.2 UMSETZUNGSSCHWERPUNKT RADVERKEHR DURCH DAS LEBENS MINISTERIUM	9
1.3 UMSETZUNGSSCHWERPUNKT IM RADVERKEHR BEI LÄNDERN, STÄDTEN UND GEMEINDEN	12
1.4 RADFAHREN UND WIRTSCHAFT	24
1.5 RADFAHREN UND GESUNDHEIT	25
1.6 UMSETZUNGSMASSNAHMEN DES MASTERPLANS RADFAHREN 2006 IM DETAIL	26
1.7 ERFAHRUNGEN MIT DEM MASTERPLAN RADFAHREN 2006 AUS DER SICHT VON STAKEHOLDERN	34
<hr/>	
2. MASTERPLAN RADFAHREN – NEUE ENTWICKLUNGEN UND SCHWERPUNKTE	36
<hr/>	
2.1 INTERNATIONALE ENTWICKLUNG DES RADVERKEHRS	36
2.2. ENTWICKLUNGEN UND TRENDS IM RADVERKEHR IN ÖSTERREICH	37
2.3 ZIELE DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG	39
2.4 SCHWERPUNKTSETZUNGEN IM MASTERPLAN RADFAHREN 2011 - 2015	39
2.5 KLIMA:AKTIV MOBIL RADVERKEHRSOFFENSIVE	40
2.6 WIRTSCHAFTSFAKTOR RADFAHREN	43
2.7 RADFAHREN ALS GESUNDHEITSFÖRDERUNG	45
2.8 RADFAHREN MIT RÜCKENWIND (ELEKTROFAHRRAD)	46
2.9 RADFAHREN & ÖFFENTLICHER VERKEHR	48
2.10 WIRKUNGEN UND NUTZEN	50
<hr/>	
3. LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS	51
<hr/>	

Zusammenfassung / Executive Summary

Mit dem Masterplan Radfahren 2006 und dem darauffolgenden Umsetzungsschwerpunkt Radverkehr in den klima:aktiv mobil-Programmen setzte das Lebensministerium den Startschuss für eine neue Radverkehrsförderoffensive in Österreich. Mit der Steigerung des Radverkehrsanteil in Österreich von 5 % auf 7 % (2010) ist ein erster großer Erfolg der Radverkehrsförderung gelungen. Grundlage für diesen Erfolg ist die gemeinsame Umsetzung des Masterplans Radfahren durch Bund, Länder, Städte und Gemeinden auf Basis zahlreicher ambitionierter Radverkehrsstrategien und -programme die zwischen 2006 und 2010 entwickelt, beschlossen und mit Unterstützung von klima:aktiv mobil in der Umsetzung begonnen wurden.

Das ambitionierte Ziel, den Radverkehrsanteil österreichweit bis 2015 auf 10 % zu verdoppeln ist bei konsequenter Umsetzung des Masterplans Radfahren erreichbar und bleibt aufrecht. Die Mehrzahl der Maßnahmen des Masterplans Radfahren 2006 wurden in der Umsetzung bereits begonnen. Auf Basis der Maßnahmevaluierung und neuer Entwicklungen ergeben sich für den Umsetzungszeitraum 2011-2015 folgende neue Schwerpunktsetzungen:

- **klima:aktiv mobil Radverkehrsoffensive:** mit der bundesweiten Radverkehrskoordination soll die erfolgreiche Beratung, Förderung und Bewusstseinsbildung im Radverkehr mit den Ländern, Städten und Gemeinden sowie der Wirtschaft forciert und weiterentwickelt werden.
- **Wirtschaftsfaktor Radfahren:** durch die wirtschaftlich steigende Bedeutung des Radfahrens in Österreich, soll die Fahrradwirtschaft gestärkt und neue Aus- und Weiterbildungsangebote im Sinne von green jobs geschaffen werden.
- **Radfahren als Gesundheitsförderung:** die Steigerung des Radverkehrsanteils ist als Maßnahme der Gesundheitsförderung verstärkt zu verankern.
- **Elektrofahrrad:** um die Potenziale und den Umweltnutzen des Elektrofahrrads auszuschöpfen und neue Bevölkerungsgruppen zum Radfahren zu motivieren, ist die forcierte Einführung des Elektrofahrrads zu verstärken.
- **Fahrrad & öffentlicher Verkehr:** die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr ist deutlich zu verbessern und zu stärken.

Das Lebensministerium dankt allen PartnerInnen und AkteurInnen für ihre Initiativen zur Förderung des Radverkehrs und lädt sie ein, die Umsetzung des Masterplans Radfahren gemeinsam weiter voranzutreiben.

In 2006, the Austrian Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management launched the "Cycling Master Plan", the new cycling strategy for Austria. To commence the implementation of the strategy, the Austrian Action Program for Mobility Management, klima:aktiv mobil, established a special focus and support scheme for financed cycling projects.

The first major success was achieved by increasing the amount of cycling in Austria from 5 % to 7 % (2010). This can be ascribed to the joint implementation of the "Cycling Master Plan" by the federal government, states, cities and municipalities, which all initiated numerous programs and strategies for cycling promotion at regional and local levels between 2006 and 2010. With the support of klima:aktiv mobil, many projects to promote cycling are now being carried out.

The ambitious goal of doubling cycling in Austria to 10 % by 2015 is now within reach provided the implementation of the "Cycling Master Plan" is continued on a consistent basis. Most of the steps in the "Cycling Master Plan 2006" have now been initiated. Based on the evaluation of past experiences and new developments in the field of cycling, the following new priorities were defined:

- **klima:aktiv mobil Cycling Campaign:** In addition to coordinating cycling nationwide, there is a need to focus on successful consulting, promotion and awareness-raising for cycling. This should be further developed in cooperation with the federal, regional and local authorities as well as the economic sector.
- **Cycling as an economic factor:** As the economic importance of cycling in Austria has increased in the last years, the bicycle industry needs to be strengthened. There is also a need for the creation of new green jobs.
- **Cycling and health:** More effort must be put into highlighting the health benefits of cycling.
- **Electric bicycles:** More effort must be put into the introduction onto the market of this new mode of transport in order to tap its full potential, reap its environmental benefits and attract new population groups to cycling.
- **Cycling and public transport:** The combination of cycling with public transport must be improved and significantly strengthened.

The Austrian Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management thanks all its partners for their initiatives to promote cycling and invites them to promote the implementation of the "Cycling Master Plan".

1 Umsetzungsschwerpunkte und Erfolge

1.1 RADVERKEHR IN ÖSTERREICH: AKTUELLE TRENDS SEIT 2006

Radfahren im Alltag weist in Österreich ein enormes Potenzial auf. Ein hoher Prozentsatz der zurückgelegten Wege ist aufgrund der kurzen Entfernungen problemlos mit dem Fahrrad zu bewältigen [1]:

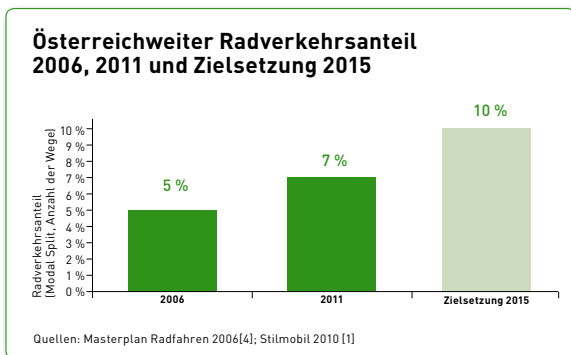
- 21 % aller Pkw-Fahrten sind kürzer als 2,5 km
- 47 % aller Pkw-Fahrten sind kürzer als 5 km (ca. 20 Min. bei 15 km/h mit dem Rad)

Durch den Einsatz von E-Bikes erweitert sich der Aktionsradius im Alltagsradverkehr deutlich (Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf ca. 22 km/h und Kraftersparnis). Ausgehend von einer Ausweitung des Aktionsradius auf ca. 10 km (ca. 27 Min. bei 22 km/h) erweitert sich das Potenzial der mit dem Fahrrad absolvierbaren Wege auf bis zu 75 % [1].

Ergänzend zu den bereits bekannten positiven Auswirkungen des Radfahrens auf Umwelt und Klima steigt das Wissen um die ökonomische Effizienz der Radverkehrsförderung [2] und die positiven Gesundheitswirkungen [3] stetig an. Das öffentliche Bewusstsein für die positiven persönlichen und volkswirtschaftlichen Folgewirkungen des Radverkehrs steigt ebenfalls.

Im Masterplan Radfahren 2006 [4] sowie im aktuellen Regierungsprogramm wurde ausgehend von einem Radverkehrsanteil von ca. 5 % im Jahr 2006 die Verdoppelung des österreichweiten Radverkehrsanteils auf 10 % bis zum Jahr 2015 als Ziel formuliert.

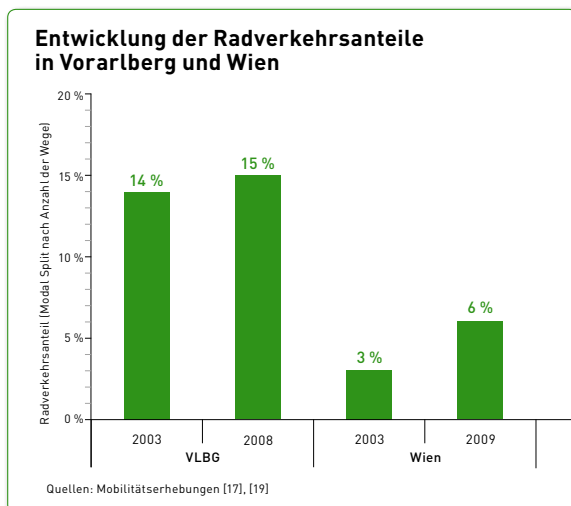
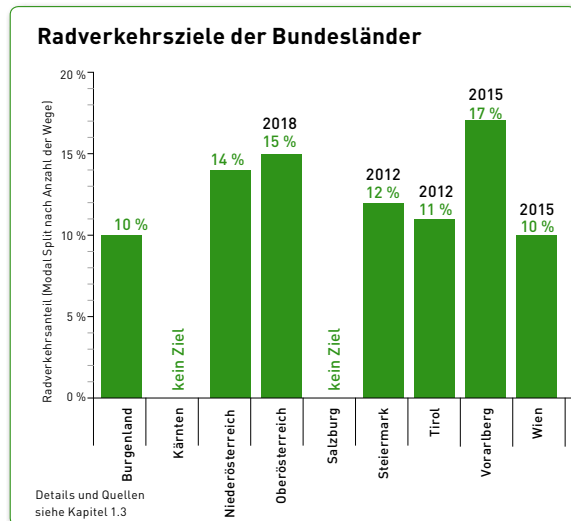
Laut neuesten Daten [1] liegt der österreichweite Radverkehrsanteil derzeit bei 7 %.



In jenen Bundesländern, in denen neuere Mobilitäts-erhebungen durchgeführt wurden, ist ein Anstieg der Radverkehrsanteile zu beobachten. Der Masterplan Radfahren 2006 mit seinem nationalen Radverkehrsziel setzte bei den Bundesländern eine Dynamik in Bewegung, sodass sich inzwischen sieben von neun Bundesländern ebenfalls Ziele zur Steigerung des Radverkehrsanteils gesetzt haben. Der Radverkehrsanteil von 7 % in Österreich ist in Kooperation mit Bundesländern und Gemeinden ein Umsetzungserfolg des Masterplan Radfahren.

Viele Städte weisen mittlerweile bemerkenswerte Radverkehrsanteile auf und haben sich ambitioniertere Ziele gesetzt:

- **Stadt St. Pölten:** 10 % (2002) | Ziel 20 %
- **Stadt Baden:** 11 % (2010) | Ziel 15 % im Jahr 2031
- **Stadt Salzburg:** 16 % (2004) | Ziel Steigerung
- **Stadt Graz:** 16,1 % (2008) | Ziel Steigerung



1.2 UMSETZUNGSSCHWERPUNKT RADVERKEHR DURCH DAS LEBENSMINISTERIUM

Mit dem Umsetzungsschwerpunkt Radverkehr in den klima:aktiv mobil-Beratungs- und Förderprogrammen konnte die Umsetzung des Masterplan Radfahren auf Bundesebene durch das Lebensministerium erfolgreich gestartet werden. In den vier Beratungs- und Förderprogrammen werden Länder, Städte und Gemeinden, Betriebe, Tourismusverbände, Schulen und Jugendorganisationen bei der Entwicklung und Umsetzung der Radverkehrsförderung unterstützt:

- Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und öffentliche Verwaltungen
- 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 (www.maps.klimaaktiv.at) weisen bis November 2010 ca. 340 Projekte einen expliziten Radverkehrsbezug auf. Bei Umsetzung dieser Projekte wird eine jährliche CO₂-Einsparung von ca. 66.000 Tonnen erreicht.



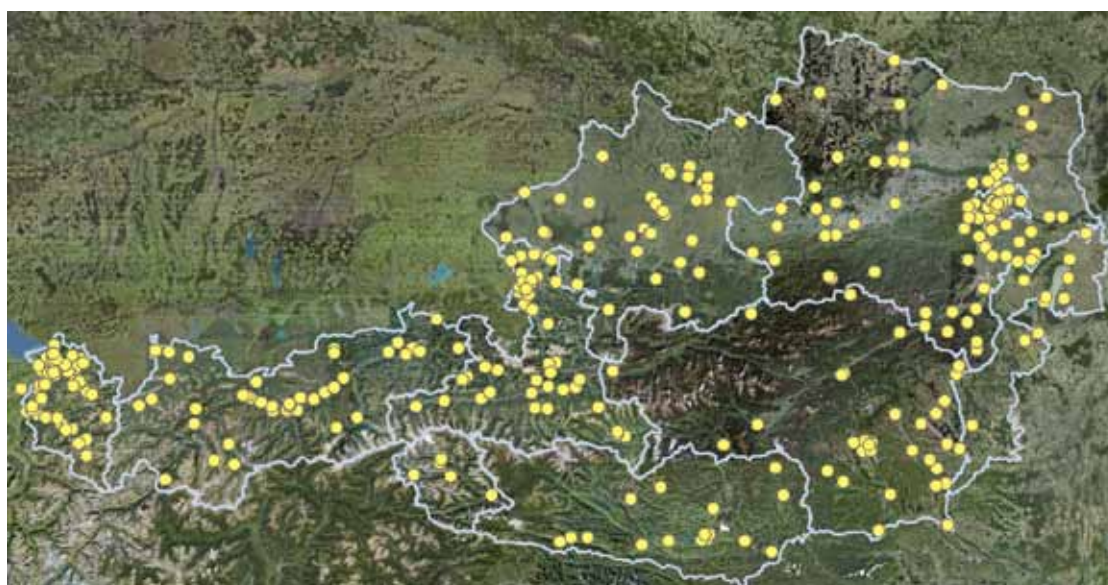
DI Günter Liebel,
Sektionschef
Allgemeine
Umweltpolitik,
Lebensministerium

Mit effizienter Radverkehrskoordination und den klima:aktiv mobil Radförderprogrammen setzen wir in Zusammenarbeit mit Ländern, Städten und Gemeinden den Masterplan Radfahren konsequent um und haben so die Weichen österreichweit „pro Fahrrad“ gestellt.“

Mit diesen konkreten Projekten, die mit Unterstützung des klima:aktiv mobil-Programms im Zusammenwirken mit dem Klima- und Energiefonds aus den Mitteln des Lebensministeriums 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 Lebensministeriums 87 Radverkehrsprojekte von Bun-

klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr



Quelle: Lebensministerium

Jährliche CO₂-Einsparung in Tonnen durch klima:aktiv mobil-Radprojekte

Bundesland	Mobilitätsmanagement für			GESAMT
	Städte, Gemeinden, Regionen	Tourismus, Freizeit, Jugend	Betriebe, Bauträger, öff. Verwaltungen	
Burgenland	111	70	81	262
Kärnten	0	3.017	2	3.018
Niederösterreich	10.458	3.573	218	14.249
Oberösterreich	4.067	1.011	150	5.229
Salzburg	4.090	2.004	266	6.360
Steiermark	10.407	5.625	974	17.005
Tirol	3.650	983	143	4.776
Vorarlberg	7.612	1.085	345	9.042
Wien	6.210	64	33	6.306
GESAMT	46.604	17.432	2.211	66.247

Stand: November 2010
Quelle: Österreichische Energieagentur

Anzahl der klima:aktiv mobil-Radprojekte nach Bundesland und Programm

Bundesland	Mobilitätsmanagement für			GESAMT
	Städte, Gemeinden, Regionen	Tourismus, Freizeit, Jugend	Betriebe, Bauträger, öff. Verwaltungen	
Burgenland	3	10	3	10
Kärnten	0	6	3	6
Niederösterreich	34	71	28	71
Oberösterreich	9	31	12	31
Salzburg	17	36	7	36
Steiermark	8	60	27	60
Tirol	18	30	7	30
Vorarlberg	12	72	47	72
Wien	3	24	20	24
GESAMT	104	340	154	340

Stand: November 2010
Quelle: Österreichische Energieagentur

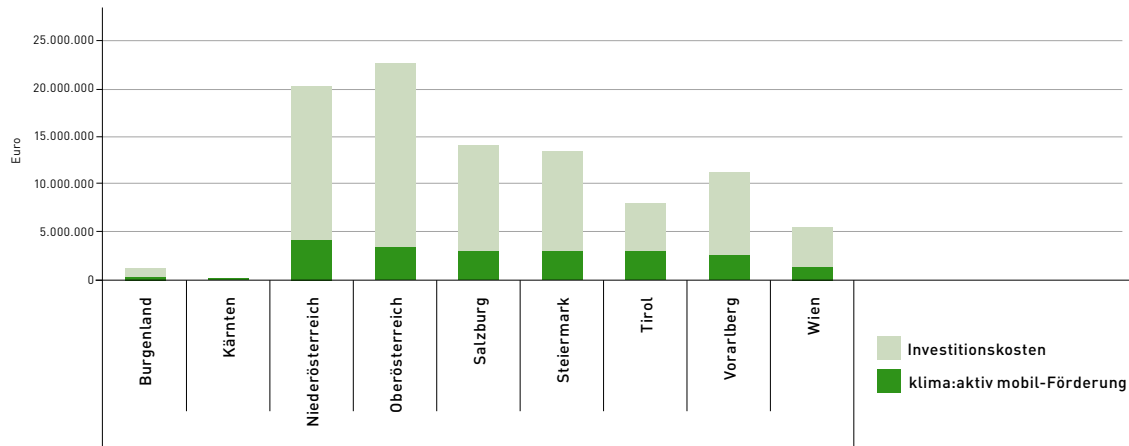
desländern, Gemeinden, Betrieben und Vereinen mit 20,1 Mio. Euro gefördert werden. Diese Förderungen lösten insgesamt Investitionen von 95,6 Mio. Euro aus, sicherten bzw. schufen damit rund 1.100 green jobs und führten zu einer CO₂-Reduktion von 19.000 Tonnen pro Jahr.

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.

klima:aktiv mobil unterstützt Länder, Städte, Gemeinden und Betriebe und hilft den AkteurInnen, in deren Wirkungsbereich Radprojekte umzusetzen.

Damit konnte in Summe eine Radverkehrsoffensive in Österreich ausgelöst werden.

Klima:aktiv mobil-Förderung und dadurch ausgelöste Investitionen 2007–2010



Quelle: Lebensministerium, 03.2011

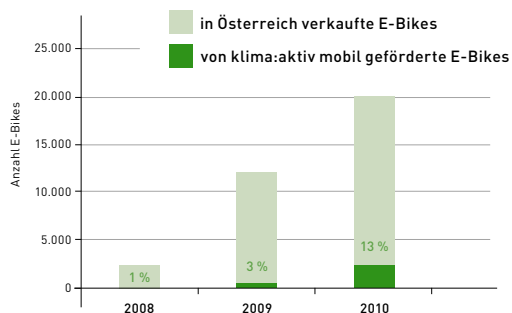
Von den 20.000 im Jahr 2010 österreichweit verkauften E-Bikes wurden 2.600 (ca. 13 %) durch klima:aktiv mobil gefördert. Mit der Elektrofahrzeugförderung für Betriebe und Gemeinden leistete klima:aktiv mobil einen wichtigen Beitrag zum E-Bike-Boom und zur erfolgreichen Markteinführung in Österreich. Komplementär dazu wurde die Anschaffung von Elektrofahrzeugern durch Privatpersonen von fast allen Bundesländern gefördert. Die Fördersummen liegen zwischen 120 und 400 Euro und richten sich an unterschiedliche Zielgruppen. Teilweise wird die Förderung auch bei Nutzung von Ökostrom differenziert. Die Elektrofahrzeugförderungen der öffentlichen Hand sind ein wichtiger Impuls für den Marktstart des Elektrofahrers in Österreich.



DI Robert Thaler
Leiter der Abt Verkehr,
Mobilität, Siedlungs-
wesen, Lärm,
klima:aktiv mobil,
Lebensministerium

„Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz und zur Gesundheitsförderung. Radfahren stärkt die Nahversorgung und bietet vielfältige Chancen für die Wirtschaft – von der Fahrradherstellung und den neuen E-Bikes bis zu Handel und Reparatur, vom Fahrradverleih bis zum Radtourismus. Der Radförderschwerpunkt für Länder, Städte, Gemeinden und die Wirtschaft im klima:aktiv mobil-Programm des Lebensministerium hat sich erfolgreich entwickelt und ist ein Motor für den Radverkehr.“

In Österreich verkaufte und geförderte E-Bikes 2008–2010



Quelle: Lebensministerium, 03.2011

1.3 UMSETZUNGSSCHWERPUNKT IM RADVERKEHR BEI LÄNDERN, STÄDTEN UND GEMEINDEN

Viele wesentliche Initiativen zur Radverkehrsförderung erfolgten in den letzten Jahren durch Bundesländer, Städte und Gemeinden.

Im Folgenden wird ein grober Überblick über den Stand der Radverkehrsförderung in den Ländern, Städten und Gemeinden gegeben.

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 CO₂-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.



**Vizebürgermeister
Klaus Luger,
Verkehrsreferent der
Landeshauptstadt Linz /
Vorsitzender des
Verkehrsausschusses im
Städtebund**

„Das Fahrrad gewinnt zunehmend als günstige, rasche und umweltfreundliche Mobilitätsform in Städten an Bedeutung. Vor allem auf Wegstrecken von bis zu 6 Kilometern ist das Fahrrad allen anderen Verkehrsteilnehmern überlegen.

Als Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Städtebundes begrüße ich deshalb den Masterplan Radfahren als wichtige Maßnahme des Bundes zur Radverkehrsförderung.“



**Bgm. Helmut
Mödlhammer, Präsident
des Österreichischen
Gemeindebundes**

„Die Förderung des Radverkehrs ist für die Gemeinden in vielfacher Hinsicht wichtig. Einerseits sind es die Gemeinden, die das Radwegenetz im wesentlichen tragen, errichten und erhalten. Andererseits wird das Fahrrad zunehmend zum Nahverkehrsmittel für kleinere und größere Wege. Und nicht zuletzt ist der Radverkehr ein enormer Faktor in der Freizeit- und Tourismuswirtschaft. Jede Maßnahme, die das Netz an Radwegen vergrößert und den Anteil am gesamten Individualverkehr erhöht, ist daher zu begrüßen. Die Aktivitäten von klima:aktiv mobil sind hier unersetzbar.“

BURGENLAND

Die Abteilung Tourismus arbeitet gemeinsam mit Gemeinden und den Abteilungen Güterwegebau und Straßenbau am Ausbau des Radwegenetzes. Ein wesentliches Ziel der „Radverkehrsoffensive“ des Landes Burgenland 2008 ist eine Qualitätssteigerung. Sowohl im Freizeitverkehr als auch für Alltagsradler soll der Radverkehrsanteil deutlich angehoben werden.

- Das Land Burgenland legte 2008 mit dem Masterplan Radfahren für das Burgenland [6] eine Landesradverkehrsstrategie vor, mit dem Ziel, den Alltagsradverkehr auf insgesamt 10 % zu erhöhen und den Anteil der Rad fahrenden Gäste um 20 % zu steigern. Mit der Umsetzungscoordination wurde DI Roman Michalek (Mobilitätszentrale Burgenland) betraut.
- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radverkehrsanteil: 5 % (1995), Zielsetzung: 10 % [6]
- Radwegenetz vorwiegend touristisch: 1.800 km Radwanderwege mit einheitlicher Markierung
- Mobilitätsberatungsoffensive für Städte und Gemeinden
- Abstellplätze und Bike&Ride-Anlagen bei vielen Bahnhöfen

- Automatisches Verleihsystem „nextbike Burgenland“, bestehend aus ca. 250 Fahrrädern an über 34 Terminals an Bahnhöfen und wichtigen Standorten rund um den Neusiedler See
- Internet-Radroutenplaner
- Radverkehrsbudget (Landesmittel/Jahr, Durchschnitt): ca. 300.000 Euro (hauptsächlich für touristische Radverkehrsinfrastruktur)
- E-Bike-Landesförderung: 30 % des Einkaufspreises, max. 200 Euro



LR Ing.
Werner Falb-Meixner

„Das bestens ausgebaute und beschilderte Radwegenetz im Burgenland umfasst rund 2.500 Kilometer und unterstreicht den Ruf des Burgenlandes als Österreichs attraktivstes Radfahrland. Es freut mich, dass die heimische Landwirtschaft einen wichtigen Beitrag dazu leistet, indem das Radwegenetz im Burgenland zu rund 60 % aus Güterwegen besteht.“

KÄRNTEN

Der Radverkehr in Kärnten ist zum Großteil touristisch geprägt. Das überregionale Radwegenetz ist derzeit ca. 950 km lang. Ein einheitliches Wegweisungssystem befindet sich in Entwicklung.

- Seitens des Landes Kärnten wurde bislang noch keine explizite Radverkehrsstrategie ausgearbeitet. Der Landesradverkehrskordinator Ing. Ludwig Siedler ist beim Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 17, Straßen- und Brückenbau, tätig.
- Der Radverkehrsanteil beträgt ca. 6 % (1995) [5]; Zielsetzungen zum zukünftigen Radverkehrsanteil wurden noch keine festgelegt.
- Die Hauptinitiative des Landes besteht im Ausbau des touristischen Radwegenetzes.
- Das durchschnittliche jährliche Radverkehrsbudget des Landes liegt bei ca. 2.100.000 Euro, wobei hauptsächlich in die touristische Radverkehrsinfrastruktur investiert wird.

NIEDERÖSTERREICH

Das Land Niederösterreich hat sich mit der „RAD-Land-Kampagne“ das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil deutlich zu erhöhen. Mit gezielten Förderprogrammen (z. B. für Schlüsselprojekte, Anbindung von Ortsteilen, bewusstseinsbildende Maßnahmen in Gemeinden) und durch medienwirksame Schwerpunktveranstaltungen (RADLrekord-TAG, Weltrekordversuch „Wir radln die Rüben rüber“ usw.) wird an der Erreichung eines Radverkehrsanteils von 14 % gearbeitet.



Dr. Stephan Pernkopf,
Landesrat
Niederösterreich

„Das Land Niederösterreich trägt mit der Initiative RADLand mit großem Engagement dazu bei, den Radverkehrsanteil in Österreich im Sinne des „Masterplans Radfahren“ deutlich zu steigern. Durch die Projektpartnerschaft mit klima:aktiv mobil und die hervorragende Zusammenarbeit mit dem österreichischen Radverkehrskordinator steht das RAD-Land Niederösterreich auch weiterhin ganz im Zeichen des Radfahrens.“

- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Landesradverkehrskordinator: DI Christoph Westhauser MAS (Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten)
- Radverkehrsanteil: 7 % (2008) [7], Zielsetzung: 14 % [8]
- Radverkehrsstrategie: NÖ Klimaprogramm 2009–2012 [8]



Quelle: Michael Praschl

Umsetzungsschwerpunkte und Erfolge

- „RADLand-Kampagne 2007–2013“ (Medienkooperationen, Informations- und Werbematerial für Gemeinden, medienwirksame Schwerpunktveranstaltungen, wie z. B. RADLrekordTAGE, Plattform www.radland.at usw.)
- Beratung von Gemeinden und Ausbildung von „kommunalen Radverkehrsbeauftragten“
- Radverleihsystem „LEIHRADL – nextbike“: ca. 210 Standorte (Stand 2011)
- Radverkehrsbudget (Landesmittel/Jahr, Durchschnitt): ca. 3.500.000 Euro, davon ca. 750.000 Euro für Bewusstseinsbildung
- Förderung bewusstseinsbildender Maßnahmen in den Gemeinden und Radfahrtschlüsselprojekte im Ortsgebiet
- Förderung von Alltagsradwegen außerhalb des Ortsgebiets (Verbindungen von Gemeinden, Katastralgemeinden, Anbindung wichtiger Infrastruktureinrichtungen)
- Mobilitätsmanagement des Landes unterstützt umweltfreundliche Mobilität der MitarbeiterInnen, u.a. Gemeinschaftseinkauf von E-Bikes und Aktion „ÖÖ Landesdienst fährt Rad“
- Radverkehrsbudget (Landesmittel/Jahr, Durchschnitt): ca. 10.000.000 Euro, davon ca. 150.000 Euro für Bewusstseinsbildung und Beratung
- E-Bike-Ankaufsförderung (2008–2010)
- Gemeinden erhalten für Radabstellanlagen bei Bushaltestellen bis zu 50 % der Anschaffungskosten, wenn diese klar definierte Qualitätskriterien erfüllen
- nextbike-Verleihsystem ab 2011 in ÖÖ

OBERÖSTERREICH

Das Land Oberösterreich investiert mit ca. sieben Euro pro EinwohnerIn pro Jahr die höchste Summe aller Bundesländer in den Radverkehr. Mit der Verschreibung einer Mindestanzahl von Fahrradabstellplätzen bei Neubauten war Oberösterreich Vorreiter in der Landesgesetzgebung.

- Das Radverkehrsziel wurde mit dem Landesradverkehrskonzept 2009 [9] klar formuliert und mit umfassenden Maßnahmen definiert. Als Landesradverkehrsbeauftragter wurde Christian Hummer (Amt der OÖ Landesregierung, Abt. Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr) eingesetzt.
- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radverkehrsanteil: 6 % (2001) [10], Zielsetzung: [9] 10 % (2021) bzw. „bei ambitionierter Radverkehrspolitik“ 15 % (2018)
- rund 2.100 km Radwanderwege mit einheitlicher Beschilderung
- Österreichweiter Radgipfel 2010
- Beratungsprogramm „FahrRad“ (2008–2010): bisher 15 Gemeinden beraten, Ausweitung und Harmonisierung mit BYPAD ab 2011



LH-Stv. Franz Hiesl

„Oberösterreich ist das Radland Nummer eins und investiert mit jährlich rund sieben Euro pro Einwohner die höchste Summe aller Bundesländer in den Radverkehr. Diese Spitzenposition möchte ich weiter ausbauen: Für das Tourismusland Oberösterreich und für die Verkehrssicherheit.“



LAND SALZBURG

Im Land Salzburg hat der Radverkehr bislang vor allem touristische Bedeutung. Es gibt zahlreiche Themenradwege und ein Landesradwegenetz, das stetig ausgebaut wird.

- Im Landesmobilitätskonzept 2006–2015 ist bis 2015 die Errichtung 140 km zusätzlicher Radwege geplant. Mit den Radverkehrsagenden ist DI Ralf Kühn (Amt der Salzburger Landesregierung, Referat 6/23 – Verkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr) betraut.
- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radverkehrsanteil: 8 % (1995) [5]
- Radverkehrsinitiative: Ausbau und Lückenschluss des Landesradverkehrsnetzes, Bewusstseinsbildung
- Es existieren über 2.000 km beschilderte Radwege. Die Markierung und Beschilderung von Radwegenanlagen ist in einer eigenen Richtlinie geregelt.
- Sicherheitsaudit des Landesradverkehrsnetzes (durch verkehrstechnische Amtssachverständige) im Rahmen der Kampagne Verkehrssicherheitsprogramm Salzburg 2005–2008 („Gib 8!“)
- Österreichweiter Radgipfel Salzburg 2011 „Mit dem Rad zur Arbeit“ in der Stadt Salzburg in Zusammenarbeit mit dem Land Salzburg, der Stadt Salzburg und dem Lebensministerium
- Radverkehrsbudget (Landesmittel/Jahr, Durchschnitt): 4.000.000 Euro für Radverkehrsinfrastruktur



LH-Stv.
Dr. Wilfried Haslauer

„Ob Mountainbike, Rennrad, Trekking- oder Citybike – in Salzburg ist für jeden Geschmack etwas dabei. Seit Anfang der 90er-Jahre läuft unter Federführung der Landesbaudirektion der Aufbau des Salzburger Landesradverkehrsnetzes. Rund 660 Kilometer Landesradverkehrsnetz sind fertiggestellt. Beim Salzburger Landesradverkehrsnetz kommen bis 2015 jedenfalls weitere 100 Kilometer hinzu, womit im Endausbau 760 Kilometer zur Verfügung stehen. Salzburg begrüßt die Initiative des Lebensministeriums, ist sie doch eine wertvolle Unterstützung bei der Förderung des Radverkehrs.“

STEIERMARK

Radfahren hatte in der Steiermark v. a. touristische Bedeutung. Das aktuelle Radverkehrsprogramm 2008–2012 enthält neben Maßnahmen zum Radwegeausbau auch solche zur Bewusstseinsbildung zum Thema Radfahren im Alltag.



Landesrat
Dr. Gerhard Kurzmann

„Das Fahrrad ist in der steirischen Verkehrspolitik fest verankert. Es ist ein kostengünstiges Fortbewegungsmittel für den Alltag und Sportgerät zugleich. Vor allem bei unseren Jungen gilt es, vermehrt wieder das Bewusstsein für die vielen positiven Aspekte des ‚Radelns‘ zu wecken, weil es auch der Gesundheit der Menschen dient.“

- Mit dem Landes-Radverkehrsprogramm 2008–2012 legt das Land Steiermark eine 56 Maßnahmen umfassende Landesradverkehrsstrategie vor. Nach der Pensionierung des Landesradverkehrskordinators ist die Stelle derzeit unbesetzt, Radverkehrsagenden im Bereich Bewusstseinsbildung werden von Mag. Bernhard Krause (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abt. 18A – Gesamtverkehr und Projektierung) betreut.
- Österreichweiter Radgipfel 2008 in Graz, in Zusammenarbeit mit dem Land Steiermark, der Stadt Graz und dem Lebensministerium
- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr und BYPAD Zertifizierung
- Radverkehrsanteil: 6 % (1995) [5], Zielsetzung: 12 % (2012) [11]
- 2.000 km Hauptradwege mit einheitlicher Beschilderung (Endausbau ca. 2.440 km)
- Informationsplattform „Radland Steiermark“ (www.radland.steiermark.at)
- Radkarten (Kinder, Radrouten, Hauptradrouten für Graz und Umgebung usw.) [12]



Quelle: Land Stmk

- Radschwerpunkte 2007–2010: z. B. 2010 „Junges Rad“
- Radfahrtraining für Kinder im Volksschulalter (www.radfahrtraining.at), Radkarte für Knirpse, mobile Radfahrschule (www.radfahrschule.at), Kinderwebsite zum Thema Fahrrad (www.ritaundronny.at)
- Projekt „BikeLine“: Fahrrad als Verkehrsmittel für den Schulweg (www.bikebird.at/bikeline/)
- Wettbewerb „Wer radelt gewinnt“, mit dem Rad zur Arbeit (www.werradeltgewinnt.at)
- Fahrradklimatest in steirischen Gemeinden, Ausbildungsleitfaden „Radfahrtraining und Bewusstseinsbildung“ (www.radland.steiermark.at, Stichwort Radscout)
- Rad&Bahn-Fahrpläne, Radlertickets
- Ratgeber über die Anforderungen von Radabstellanlagen, Diebstahlprävention, Radfahren mit Kindern
- Radverkehrsbudget (Landesmittel/Jahr): Infrastruktur ca. 3.500.000 Euro (2010), Bewusstseinsbildung ca. 625.000 Euro/Jahr (Durchschnitt 2007–2010)
- Förderung von Radabstellanlagen
- 3 VeloVital-Radverleihstandorte (www.velovital.at)
- Überregionales Radnetz ca. 217 km mit landesweitem Wegweisungskonzept [14]
- Planungsleitfäden für den Radverkehr [15]
- Informationsplattform zu Radverkehrsaktivitäten
- Verschiedene v. a. bewusstseinsbildende Maßnahmen im Rahmen von „Tirol auf D'Rad“
- Radwegmodell „Tirol setzt auf RAD“ [14] zur Förderung der Infrastruktur auf Landesradwegen
- „Tirol auf D'Rad“-Aktionen: z. B. Frühjahrscheck, Sattelfeste, Velobus (der begleitete Schulweg mit dem Rad)
- Österreichweiter Radgipfel 2009 in Tirol, in Zusammenarbeit mit dem Land Tirol, der Stadt Innsbruck und dem Lebensministerium
- Projekt „Crazy Bike“: Mal- und Zeichenwettbewerb
- Fahrradwerkstatt, „Das Fahrrad im Unterricht“
- Radverkehrsbudget (Landesmittel/Jahr, Durchschnitt): Infrastrukturausbau ca. 2.000.000 Euro, ca. 300.000 Euro/Jahr für Soft Measures im Mobilitätsprogramm (Maßnahmen im Bereich der nachhaltigen Mobilität)
- Förderung für Radwanderwege mit Begleiteinrichtungen (2007–2013) [15]
- 128 movelo-Verleihstationen (E-Bikes)

TIROL

Unter der Dachmarke „Tirol auf D'Rad“ innerhalb des Mobilitätsprogramms „Tirol mobil“ werden zahlreiche bewusstseinsbildende und infrastrukturelle Maßnahmen gesetzt. Es bestehen Kooperationen mit Südtirol, u. a. bei Schul- und Gemeindeprojekten wie z. B. „Crazy Bike“.

- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Mobilitätskoordinator: DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich (Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Verkehrsplanung)
- Radverkehrsanteil: 8 % (1995) [5] (Mobilitätsbefragung 2011 im Laufen), Zielsetzung: +3 % (2008–2012) für Strecken bis 3 km [13]



Anton Steixner,
Landeshauptmann-
Stellvertreter von Tirol

„Radfahren attraktiv zu gestalten und die Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen zu animieren bedeutet vor allem die Lust am Radfahren zu wecken. Das Land Tirol setzt daher neben dem Aufbau einer hochwertigen Infrastruktur vor allem auf Bewusstseinsbildung. Mein Ziel ist es, den Tirolerinnen und Tirolern zu vermitteln: Radfahren macht Spaß. Kooperationen im Rahmen des klima:aktiv mobil-Programms sind dabei besonders wertvoll.“



Quelle: Land Tirol

VORARLBERG

Vorarlberg nimmt, was den Radverkehr betrifft, eine Vorreiterrolle in Österreich ein. Der Radverkehrsanteil liegt bei 15 % und soll nach den Zielsetzungen im Verkehrskonzept 2006 bis zum Jahr 2015 auf 17 % erhöht werden. Diese Zielsetzung ist auch Basis für die „Radverkehrsstrategie für Vorarlberg 2009“, die all jene unterstützen soll, die an einer Verbesserung des Radverkehrs arbeiten.

- Auf Basis der Zielsetzungen im Landesverkehrskonzept Vorarlberg 2006 „Mobil im Ländle“ wurde 2009 die Landesradverkehrsstrategie „Frischer Wind“ [16] beschlossen. Als Landesradverkehrskordinator ist DI Martin Scheuermaier (Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten) tätig.
- 1. österreichweiter Radgipfel 2007 in Feldkirch, veranstaltet durch das Land Vorarlberg, der Stadt Feldkirch und dem Lebensministerium
- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radverkehrsanteil: 15 % (2008) [17], Zielsetzung: 17 % (2015) [16]
- 500 km Radwegenetz
- „Vorarlberg MOBIL“-Fahrradumfrage 2010: Radfahren in der kalten Jahreszeit
- Jährlicher Fahrradwettbewerb, auch speziell für Schulen
- E-Bike-Flottenversuch: „Landrad – Neue Mobilität für den Alltagsverkehr in Vorarlberg“ (www.landrad.at)
- Planung von regionalen Radroutenkonzepten
- „Fahrrad Freundlich“ – mehrjähriges Kommunikationskonzept fürs Radfahren, Start April 2011

- Verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsplattform mit Fahrradbereich (www.fahrrad.vmobil.at)
- Unterstützung von BYPAD für Gemeinden
- Fahrrad-Weiterbildungsveranstaltungen und Fahrradexkursionen für Gemeindeverantwortliche
- Radverkehrsbudget (Landesmittel/Jahr, Durchschnitt): 2.500.000 – 3.000.000 Euro für Infrastrukturausbau, 220.000 Euro für Bewusstseinsbildung
- „Leitfaden Fahrradparken“ [18]
- Derzeit Überarbeitung der Stellplatzverordnung mit Festlegung von Mindeststandards für Radabstellanlagen bei Gebäuden
- Parkhaus für Fahrräder am Bahnhof Dornbirn
- 13 nextbike-Stationen im Bregenzerwald



LR Karlheinz Rüdissler

„Der Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Lösung unserer Umwelt- und Klimaprobleme. In Vorarlberg sind die Hälfte der an einem Werktag zurückgelegten Wege kürzer als 5 km - eine gute Voraussetzung um den Umstieg auf das Fahrrad weiter zu forcieren. Die Vorarlberger Radverkehrsstrategie und der Österreichische Masterplan Radfahren schaffen die Rahmenbedingungen für die Radmobilität von Morgen um diese Zielsetzung zu erreichen.“



Quelle: Land Vorarlberg

WIEN

Im Masterplan Verkehr 2003 (Fortschreibung 2008) hat die Stadt Wien Ziele und Maßnahmen für den Radverkehr definiert. Im Regierungsübereinkommen 2010 wurde eine Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 10 % bis zum Jahr 2015 als Ziel gesetzt. In Wien werden Radverkehrsdaten umfassend erhoben.

- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Landesradverkehrskordinatorator: Ing. Franz Blaha (MA 46, Abt. für Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten)
- Radverkehrsanteil: 5,5 % (2009) [19], Zielsetzung: 10 % (2015) [20]
- Beschildertes Radwegenetz ca. 1.200 Radwegkilometer, über 200 km Radfahren gegen die Einbahn, laufendes Lückenschlussprogramm, einheitliches Beschilderungssystem für Basisrouten teilweise umgesetzt, stetiger Ausbau von Radabstellanlagen
- Radverkehrserhebungen seit den 1980er-Jahren: Dauerzählungen seit 2002, derzeit an 8 Standorten, Ergänzung durch händische Zählungen und regelmäßige Mobilitätsbefragungen (z. B. Haushaltsbefragungen [19])
- Ausstellungstour „Fahr Rad in Wien“ 2010: Wanderausstellung in 5 Einkaufszentren und beim Bike Festival 2010 als Fortführung der Radfahrerausstellung 2009 in der Wiener Planungswerkstatt
- Jährliches ARGUS-Bike-Festival am Wiener Rathausplatz im April als Auftakt der Radsaison
- Radverkehrsbudget (Landesmittel/Jahr, Durchschnitt): 6.000.000 Euro [Masterplan Verkehr], seit 2003 gibt es ein zentrales Radverkehrsbudget zur Realisierung von übergeordneten Radverkehrsanlagen
- Förderungen für E-Bikes: 30 % des Anschaffungswertes, max. 300 Euro, bisher wurden rund 2.500 E-Bikes gefördert
- Citybike: Stationenplan im Internet, geplanter Ausbau bis 2015 von derzeit 62 auf 120 Stationen



Vizebgm.
Maria Vassilakou

„Die Stadt Wien hat ein klares Ziel formuliert: Wir wollen den Anteil der RadlerInnen am Wiener Verkehr in den kommenden fünf Jahren verdoppeln. Damit geht Wien sogar über das im Masterplan formulierte Ziel hinaus und orientiert sich dabei an Städten wie München oder Kopenhagen. Die Verdoppelung des Radverkehrs bedeutet für Wien eine echte Kulturänderung des Verkehrs. Der Masterplan Radfahren unterstützt die Stadt Wien dabei.“



BREGENZ

Die Stadt Bregenz besitzt ein dichtes Radwegenetz und bemüht sich seit Jahren, auch Radverbindungen ins Umland zu schaffen. Im Radverkehrskonzept 2006 wird als wesentliches Ziel eine Erhöhung des Radverkehrsanteils angestrebt. Bregenz liegt in der „plan-b-Region“ (www.mobilplanb.at).

- Mit dem Radverkehrskonzept 2006 besteht eine städtische Radverkehrsstrategie für deren Umsetzung der Radverkehrsplaner Ing. Helmut Freus (Abt. Planung und Bau) zuständig ist.
- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radverkehrsanteil: 21 % (plan-b-Region), Zielsetzung: Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Dichtes Radwegenetz, rund 45 km, laufendes Lückenschlussprogramm und Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Projekt „plan-b“: Zusammenarbeit mit 5 Nachbargemeinden (Region mit rund 60.000 EinwohnerInnen), Schaffung von Radverbindungen ins Umland (z. B. Radbrücke Bregenz-Hard: ca. 720 m Radweg-Zulaufstrecke, Fertigstellung April 2011)
- Verleih von mobilen Radabstellanlagen für Veranstalter: Abstellanlage für 4 bis zu 240 Fahrräder
- 39 Rad-Postzusteller als Initiative von plan-b
- Zahlreiche Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung: Zusammenarbeit von Radverkehrsbeauftragten, Stadtbusverantwortlichen und Mobilitätsbeauftragten
- Seit 2005 regelmäßiges Audit im Rahmen des europäischen BYPAD-Programms zur Sicherung der Qualität der Radverkehrsmaßnahmen
- Dienstfahrräder und Fahrrad-Service-Station für MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung
- Förderung für den Kauf von Fahrradanhängern für Kinder und Lastenanhängern
- Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit in regionalen Medien sowie „plan-b-Radfrühling“ zum Auftakt der Radsaison
- Fahrradwettbewerb in der plan-b-Region



**Bürgermeister
DI Markus LINHART**

„Bregenz setzt eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung von RadfahrerInnen. Das Fahrrad gewinnt im Zuge der Mobilitätsdiskussion immer mehr an Bedeutung. Der Masterplan Radfahren und die Aktivitäten des Lebensministeriums unterstützen die Stadt Bregenz bei ihrer Radverkehrsförderung.“

EISENSTADT

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



**Bürgermeisterin
Andrea Fraunschiel**

„Wer Rad fährt, lebt gesünder. So lautet auch das Motto der Eisenstädter Radoffensive. Viele Untersuchungen und Auszeichnungen bestätigen, dass Eisenstadt eine Stadt mit hoher Lebensqualität ist. Das gilt nicht nur für die Bereiche Wirtschaft, Arbeitsplätze und Bildung, sondern gerade auch für den Natur- und Umweltschutz. Daher ist unser Ziel, ein radfahrerfreundliches Eisenstadt zu verwirklichen und die Umwelt vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Wir wollen den Alltagsverkehr durch Verbesserung der Radinfrastruktur und verstärkte Öffentlichkeitsarbeit fördern und die RadfahrerInnen ins Zentrum bringen. Durch aktive und ambitionierte Radverkehrsförderung soll der Radverkehrsanteil verdoppelt werden.“

- 2008 wurde ein Radverkehrskonzept als kommunale Radverkehrsstrategie für Eisenstadt erstellt. Mit der Umsetzung wurden als Radverkehrsbeauftragter DI Wolfgang Leinner (Baudirektor) und als Radkoordinator Walter Märk (Magistrat der Stadt Eisenstadt, Abt. Technik) betraut.
- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radverkehrsanteil: 3 %, im Rahmen der Radverkehrsoffensive wird eine Verdoppelung angestrebt
- Im Rahmen der „Radverkehrsoffensive Eisenstadt“ wurden unter anderem die Fußgängerzone im Zentrum für RadfahrerInnen geöffnet, eine Servicestation für RadfahrerInnen im Innenhof des Rathauses eingerichtet sowie Fahrradabstellanlagen errichtet.
- Fahrradverleih: 5 nextbike-Standorte
- Das Radverkehrsbudget für das Jahr 2011 beträgt 20.400 Euro.
- Radfahrtraining an allen Grazer Volksschulen sowie für SeniorInnen / für MigrantInnen
- Grazer CityRadeln 2011: an 5 Terminen, begleitete Radtour durch die Stadt, Gewinnspiel
- „Tour de Graz“ am autofreien Tag: für RadfahrerInnen und SkaterInnen, anschließendes Mobilitätsfest
- „Graz steigt um“-Initiative der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung: Unterstützung des Umstiegs auf Fahrrad, Zufußgehen, öffentlichen Verkehr am Arbeitsweg
- Aktionstag für RadfahrerInnen und FußgängerInnen „Graz schafft neue Wege“, Mai 2009
- Regelmäßige kleinere Aktionen: Fahrradcodierung, Aktion Licht&Technik, Fahrradcheck
- Förderung von Radabstellanlagen/Beschilderung und Bodenmarkierung auf Haupttrouten

GRAZ

Graz weist mit 16,1 % den höchsten Radverkehrsanteil aller Landeshauptstädte auf. Die Förderung des Radverkehrs hat in Graz lange Tradition. Neben Wien wird in Graz das Radverkehrsaufkommen kontinuierlich automatisch erhoben und regelmäßig publiziert.

- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radverkehrskordinator: DI Helmut Spinka (Stadt Graz, Abt. Verkehrsplanung)
- Radverkehrsstrategie: Verkehrspolitische Leitlinie 2020 (2010), Prioritätenreihung Radverkehrsnetzausbau (2009)
- Radverkehrsanteil: 6,1 % (2008) [21], Zielsetzung: „Steigerung des Radverkehrsanteils“
- Ca. 120 km Radverkehrsnetz mit 13 Hauptradrouten
- Fahrradklimatest seit 2007 jährlich sowie automatische Radverkehrszählung an 4 Dauerzählstellen seit 2004
- Radstation am Hauptbahnhof: 275 Stellplätze, Schließfächer, Fahrradverleih, Fahrrad-Service-Box, Fahrrad-Schlauchomat



**Bürgermeister-Stellvertreterin
Lisa Rücker**

„Mit dem Masterplan Radfahren ist es erstmals gelungen, eine Vernetzung der Radverkehrsaktivitäten in ganz Österreich zu erreichen.

Als Verkehrsreferentin der Stadt Graz sind die Themenfelder des Masterplans handlungsanleitend, denn Radfahren besteht gleichermaßen aus Infrastruktur, Kommunikation und radfahrfreundlichen Rahmenbedingungen. Wir begrüßen die Initiativen des Lebensministeriums im Radverkehrsbereich!“



Quelle: Stadt Graz

INNSBRUCK

Innsbruck verfügt über ein rund 70 km langes Radwegenetz. Der Anteil der RadfahrerInnen ist mit insgesamt 14 % relativ hoch und liegt im Bereich des Stadtzentrums mittlerweile bei 20 %, beim reinen Kundenverkehr sogar bei 25 %. Um diesen Anteil auszubauen, wird weiter in den Ausbau des Radwegenetzes investiert. Das Schließen von Lücken im bestehenden Netz und das Schaffen von neuen Radwegeachsen stehen im Vordergrund.

- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radkoordinator: Helmut Krainer (Magistratsabteilung III, Baudirektion)
- Radverkehrsanteil: ca. 14 % (2010), keine Zielsetzungen
- Geplant sind der weitere Ausbau der derzeit 70 km Radverkehrsanlagen durch die Schaffung neuer Radwegeachsen, der Lückenschluss im Radverkehrsnetz und der Bau von (überdachten) Radabstellanlagen und Servicestationen [22].
- Eine aktuelle Kundenbefragung in der Innenstadt ergab, dass mehr als 25 % der Kunden mit dem Rad zum Einkaufen fahren. Im zentrumsnahen Einkaufszentrum Sillpark, das über eine optimale Radanbindung verfügt, liegt dieser Anteil nach Einschätzung der Stadt noch höher.
- Insgesamt im Stadtgebiet ca. 4.000 öffentlich zugängliche Fahrradabstellplätze, davon 750 am Bahnhof Innsbruck, überdachte Radabstellplätze an 8 weiteren Standorten (32 Boxen zu je 6 Rädern)
- „I Bike“-Radverleih in Innsbruck (Fahrräder und E-Bikes für touristische Nutzung) (www.i-bike.at); Aufbau des nextbike-Verleihsystems für das Jahr 2011 geplant
- Kostenlose Beförderung von Fahrrädern in allen Fahrzeugen der Innsbrucker Verkehrsbetriebe
- „RADGEBER“: Stadtplan mit radfahrerspezifischen Informationen
- Seitens der Radverkehrskoordination wird auch besonders auf die Berücksichtigung der Radverkehrs bei baustellenbedingten Sperrungen und Umleitungen geachtet.



Stadtrat
Ernst Pechlaner

„Als Stadtrat für Umwelt und Verkehr ist mir die Förderung des Radverkehrs ein besonderes Anliegen. Durch den Masterplan Radfahren konnten bereits erste Erfolge erzielt werden, wir werden engagiert an dessen weiterer Umsetzung arbeiten.“

KLAGENFURT

Die Stadt Klagenfurt verfügt über ein ca. 120 km langes Radverkehrsnetz.

Mit den Radverkehrsagenden ist DI Alexander Sadila (Magistrat der Stadt Klagenfurt, Dienststellenleiter Straßenbau und Verkehr) betraut.

Es existiert ein einheitliches Wegweisungssystem für den Radverkehr, und abschnittsweise ist das Radfahren in der Fußgängerzone zugelassen. Aufgrund seiner Topographie und Stadtgröße hat Klagenfurt sehr gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Weiters könnten die Synergien zwischen dem Alltagsradverkehr und dem wirtschaftlich relevanten Radtourismus sehr gut genutzt werden.

Für das Stadtgebiet ist ein Plan der vorhandenen Radrouten verfügbar.

LINZ

Die Stadt Linz setzt bei der Radverkehrsförderung neben dem Infrastrukturausbau auf spezielle Anreizmaßnahmen wie die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch RadfahrerInnen mittels Induktionsschleifen. Ein kostenloser Fahrradanhängerverleih soll das Potenzial des Fahrrades als Transportmittel im Alltag heben. In der Stadt Linz wird das Radverkehrsaufkommen an mehreren Querschnitten laufend automatisch erhoben, wobei die Ergebnisse eine kontinuierliche Zunahme des Radverkehrs aufzeigen.

- Radfahrbeauftragter: Dipl.-Ing. Rainer Doppelmaier (Magistrat der Stadt Linz, Abt. Stadtplanung)
- Radverkehrsanteil: 5 % (2000)

- Schwerpunktsetzung bei Infrastrukturmaßnahmen: Lückenschlüsse, Markierung von Kreuzungsbereichen, Öffnung von Busspuren, Radfahren gegen die Einbahn, vorgezogene Radstreifen
- Automatische Grünzeitanforderungen für RadfahrerInnen auf wichtigen Radwegen
- Automatische Radverkehrszählungen an mehreren Standorten
- Kostenloser Fahrradanhängerverleih
- 3 frei zugängliche Radservicestationen
- PR-Aktionen (Radfrühling, Magistrat fährt Rad, ...)

SALZBURG (STADT)

Salzburg spielt eine Vorreiterrolle in der Radverkehrsförderung und weist mit 16 % den zweitgrößten Radverkehrsanteil in Österreich auf. Seit 20 Jahren ist ein Radverkehrskordinator mit den Agenden des Radverkehrs betraut. Mit dem „Radwegeprogramm 2010 und Folgejahre“ wurden die Planung und der Bau von Radwegen, eine Aktualisierung der Radwegweisung, eine Radständeroffensive und andere Maßnahmen (insgesamt 46 Einzelmaßnahmen) beschlossen.

- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radverkehrskordinator: Ing. Peter Weiss (MA 6/00 – Baudirektion)
- Radverkehrsanteil: 16 % (2004), Zielsetzung: Steigerung insbesondere bei Schlechtwetter
- Über 170 km Radwegenetz, 21 Radrouten, 5.500 Abstellplätze, kostenlose Servicestationen (Eigenentwicklung)
- Große Nachfrage nach Fahrradboxen: laufende Erweiterungen, Radboxen bei neuen S-Bahnstationen
- 14 mobile überdachte Radständer (Eigenentwicklung), weitere 20 geplant
- (Internationaler) Verleih von mobilen, klappbaren Radständern für Großveranstaltungen (Eigenentwicklung)
- Radlichtaktion April 2011 (mit KfV, ARBÖ, ÖAMTC, Polizei, AK): RadfahrerInnen werden an Aktionsstellen über die richtige Radbeleuchtung informiert.

Parallel zur jährlichen Lichtaktion durchgeführte Zählungen ergaben einen Anstieg der Helmtragequote von 7 % (2004) auf 16 % (2008).

- Salzburger Radfrühling 2011: seit Jahren etablierte 3-tägige Veranstaltung zum Auftakt der Radsaison
- Radgipfel Salzburg, Mai 2011: Veranstaltung von Land Salzburg, Lebensministerium und Stadt Salzburg, Thema: „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Aktion „Wer radelt gewinnt“, Sommer 2010: 380 MitarbeiterInnen von 19 Salzburger Unternehmen erradelten 220.137 km. Die Aktion läuft 2011 unter dem Titel „Salzburg radelt zur Arbeit“.
- Radverkehrsbudget 2010: über 1 Mio. Euro für Infrastruktur, ca. 50.000 Euro für Bewusstseinsbildung
- E-Bikes von movelo an 8 Standorten sowie 3 private Radverleihfirmen
- Citybike Salzburg: 1 Standort
- nextbike: 20 Standorte geplant für Sommer 2011



Stadträtin
Mag. Claudia Schmidt

„Die Stadt Salzburg kann auf 20 Jahre Radverkehrsförderung zurückblicken. Sie profitiert stark vom Erfahrungsaustausch der Radverkehrskordinatoren. Die Zusammenarbeit, kombiniert mit den Förderprogrammen, wirkt sich positiv auf die künftige Entwicklung aus. Die Wirkung des ‚Masterplans Radfahren‘ ist somit bereits deutlich spürbar.“



Quelle: Stadt Salzburg

ST. PÖLTEN

Die Stadt St. Pölten setzt in der Radverkehrsförderung insbesondere auf den Lückenschluss im Radverkehrsnetz und auf die Berücksichtigung von RadfahrerInnen in Kreuzungsbereichen. Für das gesamte Stadtgebiet wurde darüber hinaus ein einheitliches Radleitsystem erstellt.

- Mit dem Radverkehrsentwicklungskonzept St. Pölten 2005 besteht eine kommunale Radverkehrsstrategie zur Erhöhung des Radverkehrsanteils. Als Radverkehrskordinator ist DI Gregor Gradnitzer (Magistrat St. Pölten, Abt. Stadtplanung) tätig.
- klima:aktiv mobil-Projektpartner im Radverkehr
- Radverkehrsanteil: 10 % (2002), Zielsetzung: 20 % (Radverkehrsentwicklungskonzept 2005)
- Radverkehrsanlagen mit einer Länge von insgesamt 176 km
- Durchschnittliche Investitionen im Radverkehr ca. 3,1 Euro pro EinwohnerIn und Jahr
- Ausbau der Wegeinfrastruktur mit Schwerpunkt Lückenschluss sowie punktuelle Kreuzungsumgestaltungen
- Aufwertung des Traisental-Radweges als Hauptroute mit wichtiger Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen
- Einheitliches Radleitsystem
- Errichtung von Radabstellanlagen
- nextbike-Radverleihstationen an 9 Standorten



Bgm. Mathias Stadler

„In Zeiten zunehmender Umweltprobleme und steigender Spritpreise leistet das Fahrrad als umweltfreundlicher Verkehrsträger einen wesentlichen Beitrag zur Entschärfung dieser Probleme. In diesem Zusammenhang unterstützt der Masterplan Radfahren die Städte bei der Bewältigung der Aufgabe, für die sichere und effiziente Abwicklung des Radverkehrs zu sorgen.“

1.4 RADFAHREN UND WIRTSCHAFT

Die Bedeutung des Radfahrens als Wirtschaftsfaktor wird zunehmend erkannt. Entsprechende Untersuchungen untermauern die positiven wirtschaftlichen Folgen der Radverkehrsförderung.

KURZSTUDIE „WIRTSCHAFTSFAKTOR RADFAHREN“



Im Jahr 2009 gab das Lebensministerium mit Unterstützung der Wirtschaftskammer Österreich eine Kurztudie in Auftrag, in deren Rahmen erstmals die volkswirtschaftlichen Effekte des Radfahrens in Österreich quantifiziert wurden [2].

Insgesamt werden durch den Radverkehr in Österreich direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte in einer Höhe von 882,5 Mio. Euro erwirtschaftet – mit Arbeitsplatzeffekten in der Höhe von 18.328 Vollzeit-Äquivalenten. Als besonders beschäftigungsrelevant stellt sich der Radtourismus heraus. Rund die Hälfte der Wertschöpfung und 70 % der green jobs im Radverkehr stammen aus dem Radtourismus. Nach der regionalen Verteilung profitiert Oberösterreich aufgrund der Fahrradproduktion, des starken Fahrradhandels und des Donauradwegs am meisten von der Fahrradwirtschaft.

STUDIE „RADFAHREN UND EINKAUFEN“

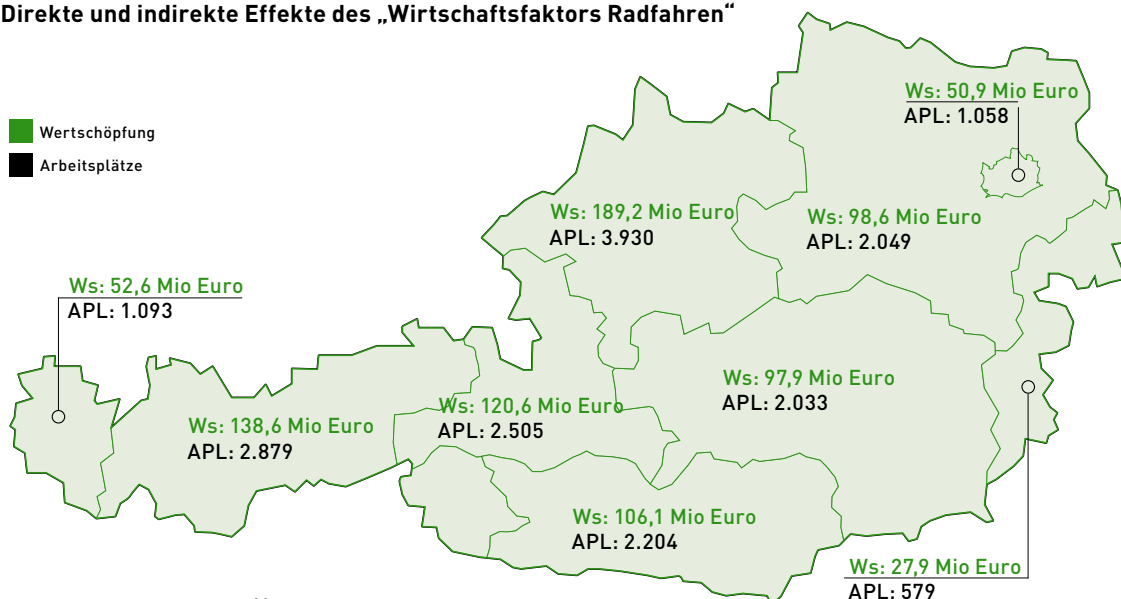
Zur Abschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung und der Potenziale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich, wurde vom Lebensministerium mit Unterstützung der Wirtschaftskammer im Jahr 2010 die Studie „Radfahren und Einkaufen“ durchgeführt [23]. Die bedeutendsten Ergebnisse dieser Studie sind:

- Die Potenziale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich sind groß. Rund die Hälfte aller Einkäufe wiegen weniger als 5 kg, rund 70 % der getätigten Einkäufe lassen sich problemlos per Fahrrad oder Korb nach Hause transportieren.
- Das Kaufkraftvolumen des Fahrrads liegt bei 2,5 Mrd. Euro (rund 6,6 % Marktanteil).

Die Modellberechnungen zeigten auch, dass der Radverkehr besonders den lokalen Einzelhandel stärkt. Mit einer Erhöhung des Radverkehrs um 1 % lässt sich ein zusätzliches Umsatzpotenzial von 0,2 % für den lokalen Einzelhandel realisieren. Dies entspricht einer Summe von 87,6 Mio. Euro. Die Förderung des Radverkehrs stärkt die lokale Nahversorgung und den Einzelhandel, da RadfahrerInnen in den nahegelegenen Stadtvierteln und im Ortszentrum und nicht „auf der grünen Wiese“ einkaufen.



Direkte und indirekte Effekte des „Wirtschaftsfaktors Radfahren“



1.5 RADFAHREN UND GESUNDHEIT

Die Gesundheitseffekte des Radfahrens konnten im Rahmen des „Transport, Health and Environment Pan-European Programme“ (THE PEP, www.thepep.org) auch auf Initiative des Lebensministeriums stark thematisiert werden.



Francesca Racioppi
Kommissarische Leiterin
Europäisches Zentrum
für Umwelt und
Gesundheit in Rom,
WHO-Regionalbüro
für Europa

„Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) unterstützt die Forcierung des Radfahrens als wichtigen Beitrag zur Gesundheitsförderung. Österreich hat durch die Mitwirkung am internationalen Projekt zur ökonomischen Abschätzung des Gesundheitsnutzens des Radfahrens einen wichtigen Beitrag zum paneuropäischen Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) von WHO und UNECE geleistet. Der österreichische Masterplan Radfahren und das klima:aktiv mobil-Programm mit den erfolgreichen Umsetzungsmaßnahmen sind sehr ermutigende und zukunftsweisende Beispiele für die Förderung des Radfahrens mit Betonung des Nutzens für die Gesundheit. Im Sinne der Förderung von Innovationen und der Vorbildwirkung auf internationaler Ebene ist dies von größtem Interesse.“

Mittlerweile steht zur Abschätzung der Gesundheitseffekte ein wichtiges Werkzeug zur Verfügung:

Von der WHO wurde im Rahmen des Pan-europäischen 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“ [3]. 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 vom Lebensministerium zur Verfügung gestellt [24]. Angewendet wurde das Tool bislang u. a. für die Abschätzung der Gesundheitswirkungen im Zusammenhang mit dem Masterplan Radfahren 2006 sowie für die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg:

- Anwendung des HEAT-Tools auf den Masterplan Radfahren 2006 durch das Lebensministerium [25]: Der Radverkehrsanteil in Österreich lag 2006 bei 5 % mit einer durchschnittlichen Fahrlänge von 2 km. Damit lag laut WHO-Rechner der durchschnittliche Gesundheitsnutzen 2006 bei 405 Mio. Euro pro Jahr. Mit dem Ziel von 10 % Radverkehrsanteil bis 2015 erhöht sich der jährliche Gesundheitsnutzen auf 810 Mio. Euro!

- Anwendung des HEAT-Tools auf die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg [16]: Die Strategie setzt sich zum Ziel, den Radverkehrsanteil in Vorarlberg um 2 % zu steigern. Dies würde einen weiteren Nutzen von über 13 Mio. Euro und 12 gerettete Leben pro Jahr bringen.

Das von der Europäischen Union geförderte IMPALA-Projekt [26] verfolgt das Ziel, Erkenntnisse aus Planung, Finanzierung, Bau und Management von lokalen Infrastrukturen für Bewegungsaktivitäten in der Freizeit zu gewinnen und zu verbreiten. Unterschieden werden dabei Sportanlagen, Freizeitinfrastrukturen (u. a. Radinfrastruktur) und urbane sowie naturnahe Räume. Dafür untersucht IMPALA nationale politische Strategien sowie Verfahrensweisen und Instrumente zur Entwicklung von Infrastrukturen für Sport und Bewegung in der Freizeit. IMPALA soll die koordinierte Entwicklung lokaler Infrastrukturen für Bewegungsaktivitäten in der Freizeit in den EU-Mitgliedsstaaten unterstützen.

Die Gesundheitseffekte des Radfahrens haben auch bereits in die „EU-Leitlinien für körperliche Aktivität“ [27] Eingang gefunden. Durch die Leitlinien soll die Umsetzung von WHO-Empfehlungen gefördert werden. Die Leitlinien wenden sich in erster Linie an politische EntscheidungsträgerInnen und wurden in Anlehnung an bewährte politische Vorgehensweisen entwickelt. Die Leitlinien 25, 27, 28, 29 und 30 gehen dabei explizit auf das Radfahren ein. Auszug aus Leitlinie 29: „Lokale Verwaltungen sollen das Radfahren als festen Bestandteil in die Städteplanung und das Bauwesen aufnehmen. Radwege und Parkmöglichkeiten müssen entworfen, entwickelt und im Hinblick auf fundamentale Sicherheitsanforderungen gewartet werden.“



1.6 UMSETZUNGSMASSNAHMEN DES MASTERPLANS RADFAHREN 2006 IM DETAIL

Der Masterplan Radfahren 2006 [4] berücksichtigt alle Ebenen der Radverkehrsförderung und sieht in 7 Handlungsfeldern insgesamt 17 Maßnahmen vor:

Die Umsetzung der 17 Maßnahmen erfolgte aufgrund der unterschiedlichen AkteurInnen und Kompetenzbereiche in unterschiedlicher Intensität. Einige Maßnahmen sind vollständig umgesetzt, andere sind in Umsetzung begriffen und ein Teil steht noch vor der Umsetzung.

Hier soll ein Überblick darüber geboten werden, welche bedeutenden Entwicklungen, Initiativen und Projekte in den 17 Maßnahmenfeldern innerhalb der letzten 5 Jahre stattgefunden haben.

UMSETZUNGSMASSNAHME: BUNDESWEITE RADVERKEHRSKOORDINATION

Zur Koordination der Umsetzung des Masterplans Radfahren wurde 2008 im Lebensministerium, Abteilung für Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm, ein Bundesradverkehrskordinator bestellt: DI Martin Eder. Auch in allen Bundesländern, Landeshauptstädten und in vielen weiteren Städten wurden mittlerweile Personen in der Verwaltung mit der Radverkehrskoordination betraut. Als Koordinationsgremium wurde unter Vorsitz des Lebensministeriums aus VertreterInnen des BMVIT, der Länder, der Landeshauptstädte sowie des Städte- und des Gemeindebundes die bundesweite „Arbeitsgruppe Radverkehr“ gebildet.

Mit dem Ziel der Förderung des Erfahrungsaustausches und der verstärkten Nutzung von Synergien zum Radtourismus wurde auf Initiative des Lebensministeriums und des Wirtschaftsministeriums die „Arbeitsgruppe Radtourismus“ gebildet. Diese agiert seit 2010 unter Vorsitz des BMWFJ und setzt sich aus VertreterInnen von Lebensministerium, BMVIT, Landestourismusorganisationen und Österreich Werbung zusammen. Durch gemeinsame Sitzungen mit der „Arbeitsgruppe Radverkehr“ konnten bereits der Erfahrungsaustausch intensiviert und gemeinsame Kooperationsprojekte zwischen Radtourismus und Alltagsradverkehr erreicht werden.

Seit 2007 wird jährlich von einem Bundesland in Kooperation mit dem Lebensministerium ein bundesweiter Fahrradkongress abgehalten (Radgipfel Feldkirch 2007, Radgipfel Steiermark 2008, Radgipfel

Tirol 2009, Radgipfel Oberösterreich 2010, Radgipfel Salzburg 2011).

Generell werden die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch von allen Beteiligten als sehr positiv gesehen und gelobt (siehe Kapitel 1.7).



DI Martin Eder, Bundesradverkehrskordinator
Abt Verkehr, Mobilität,
Siedlungswesen, Lärm,
Lebensministerium

„Der Erfahrungsaustausch und die Kooperation bei der Umsetzung des Masterplans Radfahren auf unterschiedlichen Verwaltungsebenen sind der Schlüssel für eine erfolgreiche nationale Radverkehrskoordination.“

UMSETZUNGSMASSNAHME: INTERNETPLATTFORM UND LAUFENDES BENCHMARKING

Als zentrale Informationsplattform wurde unter www.radfahren.klimaaktiv.at eine Seite zum Radverkehr eingerichtet, die regelmäßige Fachinformationen zum Radverkehr anbietet. Mit einem vierteljährlichen Newsletter der bundesweiten Radverkehrskoordination werden alle relevanten AkteurInnen sowie interessierte BürgerInnen mit Neuigkeiten rund um das Rad versorgt. Als ExpertInnenplattform befindet sich eine Kooperation mit der Praxisbeispiel-Datenbank des deutschen nationalen Radverkehrsportals (www.nationaler-radverkehrsplan.de) in Vorbereitung.

Im Bereich Benchmarking (vergleichende Analysen) gab es mangels bundesweit einheitlicher Mobilitäts-erhebung noch keine großen Fortschritte. Einige Städte (Wien, Graz, Salzburg und Linz) und touristische Radrouten (Burgenland, Donauradweg) haben Dauerzählstellen eingerichtet bzw. Radzählungen durchgeführt, und einige Bundesländer (Vorarlberg, Salzburg) planen die Errichtung weiterer Zählstellen. Allerdings gibt es Bemühungen und Ansätze, die Datlage zu verbessern:

- Die Publikation „Radverkehr in Zahlen“ des BMVIT stellt umfassende Daten und Fakten zum Radverkehr in übersichtlicher Form dar [28].
- Im Rahmen des Forschungsprojektes „BikeCount“ [29], das über das ways2go-Forschungsförderungs-

programm des BMVIT gefördert und finanziert wurde, wurde ein Ansatz für den Aufbau eines österreichweiten Radverkehrs-Zählstellennetzes entwickelt.

- Ebenfalls im Rahmen des Forschungsförderungsprogramms „ways2go“ des BMVIT läuft derzeit das Projekt KOMOD [30], das zur Vorbereitung und Konzeptionierung einer österreichweiten Mobilitätsdatenerhebung dienen soll. KOMOD ist eine Konzeptstudie für eine bundesweite technologieunterstützte Mobilitätsenerhebung.

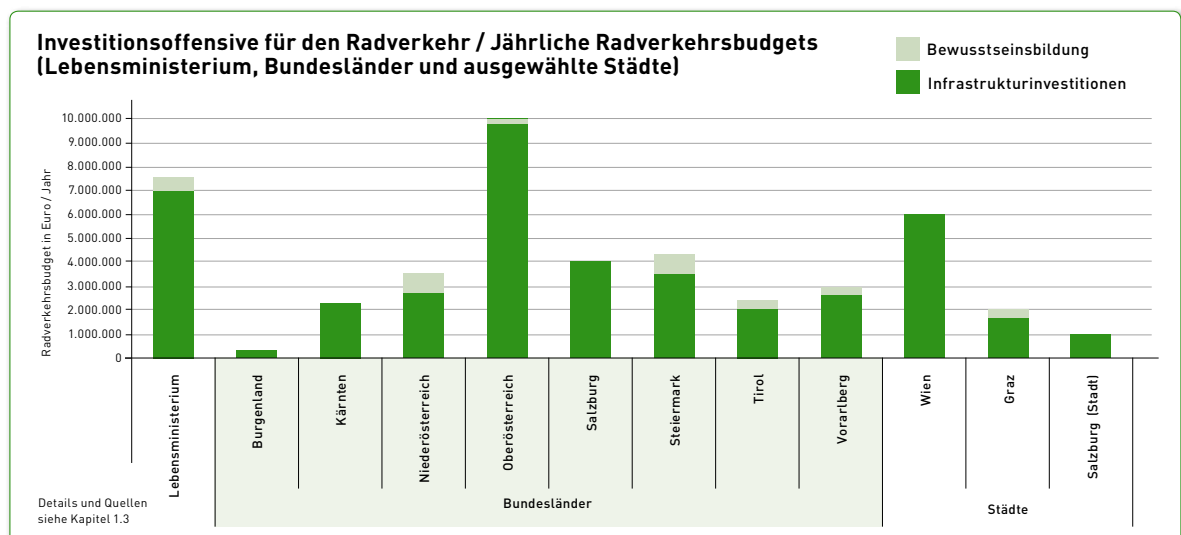
Mit Unterstützung des Lebensministeriums wurden 2009 auch 13 BYPAD-AuditorInnen in Österreich ausgebildet (www.bypad.org). Die Anwendung von BYPAD (Bicycle Policy Audit) als Auditinstrument bei Gemeinden und Bundesländern und somit als Benchmarking-Instrument erfolgte bislang in Österreich nur vereinzelt.

UMSETZUNGSMASSNAHME: INVESTITIONSOFFENSIVE RADVERKEHR

Als zentrale Maßnahme des Masterplans Radfahren hat das Lebensministerium im klima:aktiv mobil-Programm den Radförderschwerpunkt geschaffen, um damit Länder, Städte, Gemeinden und Betriebe bei der Radverkehrsförderung und Investitionen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu unterstützen. Über das klima:aktiv mobil-Förderprogramm wurden damit bisher, mit Unterstützung des Klima- und Energiefonds aus den Mitteln des Lebensministeriums, 87 Radverkehrsprojekte von Bundesländern, Gemeinden, Betrieben und Vereinen mit 20,1 Mio. Euro gefördert. Aufgrund der Kofinanzierung lösten diese Förderungen Investitionen in den Radverkehr von

insgesamt 95,6 Mio. Euro aus, die rund 1.100 green jobs schufen bzw. sicherten. Auch die Ausbauqualität ist sichergestellt, da alle geförderten Maßnahmen gemäß der jeweils gültigen RVS Radverkehr [31] auszuführen sind. Um die Wirkungseffizienz der Radverkehrsmaßnahmen hochzuhalten, kommt bei klima:aktiv mobil der erhöhte Fördersatz nur bei Investitionsprojekten mit bewussteinbildenden Maßnahmen zum Tragen. Seit 2008 wurden vom Lebensministerium insgesamt ca. 1.635.000 Euro für Maßnahmen der Bewussteinbildung zum Radverkehr aufgewendet. An E-Bike-Förderungen wurden bislang seitens des Lebensministeriums ca. 900.000 Euro ausgeschüttet.

Das Bewusstsein, dass sich Investitionen in den Radverkehr volkswirtschaftlich rechnen, hat zugenommen. Der jährliche volkswirtschaftliche Nutzen pro zusätzlicher/m RadfahrerIn liegt zwischen 128 Euro und 563 Euro [32]. Mit dem derzeitigen Radverkehrsanteil von 7 % könnten aufgrund des positiven volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzens durch das Radfahren in Österreich jährlich Investitionen in den Radverkehr in der Höhe von 700 Mio. Euro (rund 85 Euro pro EinwohnerIn) von der öffentlichen Hand getätigt werden (siehe Kapitel 1.5).



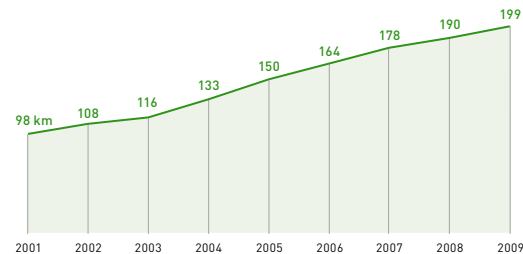
UMSETZUNGSMASSNAHME: RADFAHR-FREUNDLICHE VERKEHRSORGANISATION

In diesem Bereich sind erst punktuell von einigen Städten Maßnahmen realisiert worden. Das Bewusstsein für eine radfahrfreundliche Verkehrsorganisation nimmt jedoch bei Politik und Verwaltung zu. Die Verkehrsberuhigung auf Straßen wird zunehmend zum Thema, neue Planungsphilosophien wie „Shared Space“ und „Straße FairTeilen“ (Wien) sind im Vormarsch. Der Stellenwert des Radverkehrs in der Planung nimmt zwar laufend zu, in vielen Fällen gab jedoch vor allem das zunehmende Radverkehrsaufkommen Anstoß zu neuen Planungen. Während radverkehrsfreundliche Lösungsansätze unter ExpertInnen mittlerweile bekannt sind, stößt die Umsetzung sinnvoller und effizienter Maßnahmen in vielen Fällen auf Widerstand der Politik bzw. auf rechtliche Barrieren (z. B. Shared Space).

Beispiele für Maßnahmenumsetzungen in diesem Bereich sind u. a.:

- Im Modell „Hofsteigader“ [33] wurde eine Landesstraße in Vorarlberg auf einer Länge von 6,2 km nach dem „Berner Modell“ hinsichtlich der Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen optimiert. Hauptpunkte der Planungen sind ein Betriebskonzept für den Individual-, öffentlichen, Rad- und Fußverkehr in Kombination mit einem Gestaltungskonzept zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Hebung der Sicherheit der VerkehrsteilnehmerInnen. Der erste Bauabschnitt wurde im Herbst 2010 eröffnet, die Baumaßnahmen sollen bis 2013 abgeschlossen sein.
- Seit Mai 2007 ist Enns Mitglied des internationalen Verbandes cittaslow [34]. cittaslow-Partner implementieren Maßnahmen zur Altstadtbelebung und -revitalisierung. So wurden in Enns u. a. städtebauliche und infrastrukturelle Gestaltungsmaßnahmen getätigt und ein spezielles Radler-, Genuss- und Kulturangebot entwickelt.
- In der Stadt Wien wird, wie auch in anderen Städten (Salzburg, Graz), das Radfahren gegen die Einbahn immer stärker ausgeweitet (aktuell über 200 km). Besonders für RadfahrerInnen sind kurze Wege entscheidend, sodass das Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr eine gute Maßnahme zur Radverkehrsförderung ist. Eine Prinzipumkehrung in der Straßenverkehrsordnung, die das Radfahren gegen die Einbahn im Ortsgebiet flächendeckend zulassen und nur in Ausnahmefällen untersagen würde, ist derzeit nicht in Sicht.

Radfahren gegen die Einbahn in Wien, 2001–2009



Quelle: Radverkehr in Zahlen, BMVIT 2010 [28]

UMSETZUNGSMASSNAHME: BERATUNGSPROGRAMME FÜR AKTEURINNEN IM RADVERKEHR

Im Radverkehrsschwerpunkt der klima:aktiv mobil-Programme des Lebensministeriums werden bundesweit Beratungen von Ländern, Städten, Gemeinden und Betrieben zur Umsetzung von Radverkehrsprojekten mit dem Ziel der CO₂-Reduktion durchgeführt.

Im Rahmen der vier Beratungsprogramme werden ProjektträgerInnen bei Maßnahmenentwicklung und Umsetzung unterstützt.

Bis Ende 2010 konnten österreichweit ca. 340 Projekte mit explizitem Radverkehrsbezug entwickelt und entsprechende Zielvereinbarungen mit den ProjektträgerInnen abgeschlossen werden. Bei Umsetzung dieser Projekte wird eine jährliche CO₂-Einsparung von ca. 66.000 Tonnen erreicht. Darüber hinaus konnte im Rahmen der Beratungen in vielen weiteren Fällen das Bewusstsein für die Vorteile des Radverkehrs bei Maßnahmen und EntscheidungsträgerInnen erhöht werden.

Auf Basis der realisierten Projekte wurde vom Lebensministerium der „Leitfaden Radverkehrsförderung“ [22] mit Best-Practice-Beispielen zu allen Komponenten der Radverkehrsförderung in Österreich erstellt. Durch die Verbreitung des Leitfadens bei relevanten AkteurInnen wie Bundesländern, Gemeinden und Betrieben konnte das Wissen über gute Radverkehrslösungen stark gesteigert werden.

Details zu den klima:aktiv mobil-Beratungsprogrammen sind in Kapitel 1.2 angeführt.



UMSETZUNGSMASSNAHME: RADVERKEHRS-FÖRDERUNG IM RAHMEN DES MOBILITÄTS-MANAGEMENTS

Dieser Maßnahmenbereich wird vom klima:aktiv mobil-Förderprogramm des Lebensministeriums umgesetzt.

Über das klima:aktiv mobil-Förderprogramm wurden seit 2007, mit Unterstützung des Klima- und Energiefonds aus den Mitteln des Lebensministeriums, 87 Radverkehrsprojekte mit 20,1 Mio. Euro gefördert. Dadurch konnten Gesamtinvestitionen von 95,6 Mio. Euro in den Radverkehr ausgelöst und ca. 1.100 green jobs gesichert bzw. geschaffen werden. Die durch diese Fördermaßnahmen erreichte CO₂-Reduktion liegt bei ca. 19.000 Tonnen pro Jahr.

Darüber hinaus wird im Rahmen von klima:aktiv mobil auch eine Elektrofahrradförderung für Gemeinden und Betriebe angeboten, aus der seit 2009 die Anschaffung von ca. 3.000 Elektrofahrrädern gefördert wurde.

Im Rahmen des Förderprogramms „Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen“ wurden bisher rund 180 Bildungseinrichtungen beraten. Für diese Schulen und Kindergärten wird im Rahmen des Programms eine kostenfreie Prozessbegleitung mit Mobilitätsanalysen und Umfeldanalysen angeboten. Darauf aufbauend werden Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt. Dies sind z. B. Ausstellungen, Mobilitätsaktionstage, Pedibus, Einbindung des Themas in den Unterricht oder Radreparaturworkshops.

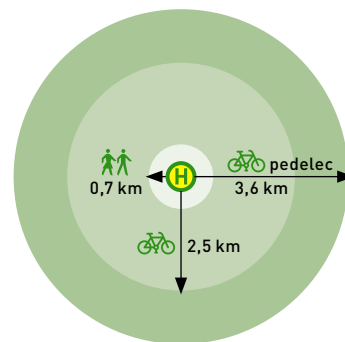
Details zu den klima:aktiv mobil-Förderprogrammen sind in Kapitel 1.2 angeführt.



UMSETZUNGSMASSNAHME: INVESTITIONSOFFENSIVE BIKE&RIDE

Derzeit wird bei rund 12 % der Wege mit der Bahn das Fahrrad als Zubringer genutzt, beim Bus sind es ca. 2 %. Die Mobilitätserhebungen in Niederösterreich [7] und Vorarlberg 2008 [17] haben leichte Zuwächse im Bereich Bike&Ride gezeigt, das Potenzial dürfte angesichts der Vorteile des Fahrrads in der Flächenerschließung aber deutlich höher sein.

Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegdauer von 10 Minuten



	Durchschnittsgeschwindigkeit	In 10 Min zurückgelegte Strecke	Einzugsgebiet
	4 km/h	0,7 km	ca. 1,5 km ²
	15 km/h	2,5 km	ca. 20 km ²
	22 km/h	3,6 km	ca. 40 km ²

Quelle: Reiter, Pressl 2009 [35]

Neben vereinzelt guten Praxisbeispielen, wie dem Bahnhof Dornbirn, den Radstationen in Graz und Baden sowie der geplanten Fahrradgarage am Hauptbahnhof Wien, wären ein nach Fahrradboxen (für das Fahrrad im Nachlauf) und Radabstellanlagen (für das Fahrrad im Vorlauf) differenziertes österreichweites Bike&Ride-Ausbauprogramm wichtig. Als Fördergeber sei hier der Klima- und Energiefonds mit den Mitteln des BMVIT und der Förderung zur Verbesserung der intermodalen Schnittstelle im Radverkehr (ISR) genannt. Im Jahresprogramm 2010 war diese Förderschiene mit 2 Mio. Euro dotiert [36]. Im Zuge der Förderschiene ISR wurde auch ein umfangreiches Handbuch – „Intermodale Schnittstelle im Radverkehr“ – mit Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb für Verwaltung, Verkehrsdienstleistungsanbieter und Planer erstellt [37].

UMSETZUNGSMASSNAHME: ATTRAKTIVIERUNG DER FAHRRAD- MITNAHME IN BAHN UND BUS



Quelle: Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB)

Im Nahverkehr der ÖBB ist die Fahrradmitnahme gegen Aufpreis einfach und unbürokratisch möglich. Problematisch bleibt die Fahrradmitnahme im Fernverkehr. Im Bereich der ÖBB-EC- und IC-Züge gab es insoweit Verbesserungen, als alle Großraumwagen

mit Fahrradhaken ausgestattet wurden und damit die Mitnahmemöglichkeit verbessert wurde. In Kombination mit der neu eingeführten Last-Minute-Buchbarkeit der Fahrradplätze wurde eine Steigerung der Buchungszahlen erreicht.

Im Gegensatz zu den positiven Beispielen im ÖBB-Nahverkehr und in vielen städtischen Verkehrsbetrieben, ist die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im Bahn-Fernverkehr verbesserungswürdig. Durch die Einführung der Railjet-Züge wurde die Möglichkeit für BahnkundInnen, das eigene Fahrrad in der Bahn mitzunehmen, leider deutlich reduziert. Besonders auf der Verbindung zwischen Vorarlberg und Tirol, die im Endausbau nur mehr über den Railjet erfolgen soll, wäre dann keine Fahrradmitnahme mehr möglich. Im Zuge des geplanten Umbaus der Bistroabteile sollten auch in Railjet-Zügen Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen werden. Eine radfreundliche Neuorientierung der Bahnangebote im Fernverkehr ist daher dringend wünschenswert, damit die vielen Vorteile der Umweltkombination Bahn & Rad von BahnkundInnen auch genutzt werden können.

Erste positive Schritte wurden vonseiten der ÖBB etwa durch eine Konzern-Charta zum Fahrrad- und Fußgängerverkehr und durch die Nominierung von Ansprechpersonen für den Radverkehr gesetzt.

In mehreren Städten ist die Fahrradmitnahme gratis möglich, auch in Straßenbahnen, Obussen und Autobussen (z. B. Innsbruck). In der Wiener U-Bahn ist die Fahrradmitnahme nur zu bestimmten Zeiten möglich.

UMSETZUNGSMASSNAHME: AUFBAU - AUTOMATISCHER RADVERLEIHSYSTEME

Automatische Radverleihsysteme waren in Österreich bereits 2006 mit dem Citybike in Wien in Ansätzen vorhanden. Das System ist mittlerweile etabliert und wird in Wien sukzessive ausgeweitet (Anzahl der Stationen 2006: ca. 50; 2010: 62). Aufgrund der hohen Investitionskosten konnte sich das Citybike aber bisher nicht ausbreiten. Zusätzlich hat sich das System nextbike als kostengünstiges, regionales Radverleihsystem etabliert. Mit Ende 2010 erreicht nextbike insgesamt ca. 210 Standorte, davon 36 Standorte im Burgenland, 162 Standorte (+51 mit Saisonstart 2011) in Niederösterreich und 10 Stationen in Vorarlberg (Bregenzerwald). Für 2011 sind Ausweitungen auf Oberösterreich und Salzburg Stadt vorgesehen. Die ÖBB plant in Kooperation mit Gemeinden den stärkeren Ausbau von nextbike an Bahnhöfen außerhalb von Wien. Eine Kooperation der drei nextbike-Betreiber in Österreich unter einer „Plattform nextbike“ zur besseren Nutzung von Synergien ist im Aufbau.

Österreich liegt hier im internationalen Trend: Automatische Radverleihsysteme haben in den letzten fünf Jahren einen regelrechten Radverkehrsboom ausgelöst. So wurde das System Citybike von der Gewista (über den Mutterkonzern JCDecaux) erfolgreich nach Paris (Vélib' mit 25.000 Fahrrädern an 1.800 Stationen) und in weitere Städte exportiert. Im radtouristischen Bereich haben sich durch den E-Bike-Boom einige Anbieter von (nichtautomatischen) E-Bike-Verleihsystemen etabliert, die den Elektrofahrradverleih sehr erfolgreich in ganze Tourismusregionen bringen. Als Beispiel sind hier die beiden klima:aktiv mobil-Programmpartner VeloVital (www.velovital.at) und KALOVEO (www.kaloveo.com) zu nennen.

UMSETZUNGSMASSNAHME: BEWUSST- SEINSBILDUNG UND IMAGEKAMPAGNEN

Durch das klima:aktiv mobil Bewusstseinsbildungsprogramm konnte ein positiver Imagewandel des Fahrrads erreicht, sowie das Bewusstsein für die Bedeutung des Radverkehrs bei EntscheidungsträgerInnen und der Bevölkerung erheblich gesteigert werden. Bei einer repräsentativen Umfrage im Oktober 2009 [38] gaben 95 % der Befragten an, zu wissen, dass man mit Radfahren einen Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen leisten kann. Die grundsätzliche Bereitschaft, im Alltag mehr mit dem Fahrrad zu fahren, wird von fast drei Viertel der Befragten (72 %) geäußert. Besonders erfolgreich war die 2009 durchgeführte „Wadel mit!“-Tour.

Bei Stakeholder-Events in allen Bundesländern mit Umweltminister DI Nikolaus Berlakovich wurde bei den relevanten EntscheidungsträgerInnen das Bewusstsein für den Radverkehr gestärkt. Mit dem Höhepunkt der „Wadel mit!“-Tour – dem ersten E-Bike-Rennen auf den Großglockner – setzte auch in Österreich der E-Bike-Boom ein.

Aber auch auf Ebene der Bundesländer und Gemeinden ist die Bewusstseinsbildung neben dem Infrastrukturausbau als effiziente Maßnahme zur Radverkehrsförderung inzwischen Standard. Viele Initiativen der Länder finden auch bereits deutlichen Niederschlag im Budget, wie z. B. in Niederösterreich mit der erfolgreichen Dachmarke „RADLand“, in Vorarlberg mit „VorarlbergMobil“, in Tirol mit „Tirol auf D’Rad“ oder in der Steiermark, wo im Rahmen der Landesradkampagne Steiermark in den Jahren 2007–2010 insgesamt 2,5 Mio. Euro für die Bewusstseinsbildung zum Radverkehr verfügbar waren. Bei der klima:aktiv mobil-Förderung werden bewusstseinsbildende Maßnahmen in Kombination mit Infrastrukturmaßnahmen durch einen erhöhten Fördersatz berücksichtigt. Beispiele für Aktionen und Imagekampagnen:

- Bike2Business (2006–2008): Wettbewerb für fahrradfreundliche Unternehmen in Kooperation zwischen Lebensministerium und Wirtschaftskammer
- Wettbewerbe zum Alltagsradverkehr: „fahrRadpass“, Global 2000 mit Unterstützung des Lebensministeriums (www.fahrradpass.at); „FAHR RAD“, Vorarlberg (www.fahrradwettbewerb.at); „Wer radelt gewinnt“, Steiermark und Salzburg (www.werradeltgewinnt.at); „Landesdienst fährt Rad“, Oberösterreich (www.land-oberoesterreich.gv.at)



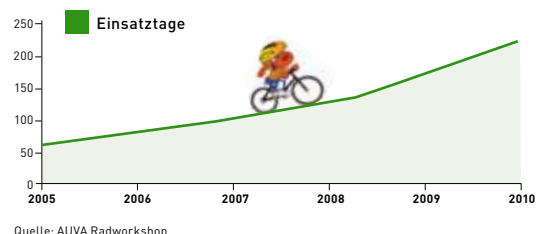
UMSETZUNGSMASSNAHME: VERKEHRS-ERZIEHUNG UND FAHRSCHULAUSBILDUNG „PRO FAHRRAD“

Im Gegensatz zu anderen Ländern, welche die Fahrradausbildung bei Kindern erst wieder aufbauen müssen (z. B. www.dft.gov.uk/bikeability), steht mit der gesetzlich verankerten Fahrradprüfung in Österreich grundsätzlich ein gutes Instrument zur Verfügung. Nach Schätzungen [39] absolvieren jährlich rund 96 % der ca. 82.000 Kinder der 4. Schulstufe die Radfahrprüfung.

Die theoretische Prüfungsvorbereitung auf die Fahrradprüfung ist im Lehrplan der 4. Schulstufe verankert, die Verankerung der praktischen Prüfungsvorbereitung scheidet derzeit an mangelnden Ressourcen. Mit dem klima:aktiv mobil-Programm „Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen“ konnte auch das Thema Fahrrad durch verschiedene Aktionen (z. B. durch Radreparaturkurse in Kooperation mit dem örtlichen Fahrradhandel) in die rund 180 klima:aktiv mobil-Schulen und -Kindergärten gebracht werden.

Als gutes Beispiel für das Radfahrtraining im Schonraum ist der AUVA-Radworkshop (www.radworkshop.at) zu nennen. Der AUVA-Radworkshop ist ein bundesweites Radfahrtrainingsprogramm, das allen Schulstufen der Volksschulen kostenlos angeboten wird. Durch den Fahrradsicherheitsparcours wird die sichere Fahrzeugbeherrschung geübt, zusätzlich werden auch die Betriebs- und Verkehrssicherheit der Kinderfahrräder sowie die konsequente und korrekte Verwendung eines Fahrradhelms geprüft.

Entwicklung der Einsatztage an Schulen des AUVA Radworkshops.



Die zweite Stufe, das Radfahrtraining im Verkehrsraum, wird schon erfolgreich an allen Grazer Volksschulen umgesetzt (www.radfahrtraining.at).

In die Führerscheinausbildung hat das Radfahren bzw. eine Ausbildung zum Radfahren bisher keinen Eingang gefunden.

UMSETZUNGSMASSNAHME: NOVELLIERUNG DER STRASSENVERKEHRS- ORDNUNG UND ANPASSUNG VON RICHT- LINIEN UND NORMEN AUF BUNDESEBENE

Mit dem steigenden Bewusstsein für die positiven Wirkungen des Radverkehrs wurde auch die Notwendigkeit einer besseren Berücksichtigung in der Straßenverkehrsordnung erkannt.

Die Planungsrichtlinie für den Radverkehr – RVS 03.02.13 „Radverkehr“ vom Juni 2001 – wurde entsprechend überarbeitet und am 1.3.2011 neu veröffentlicht [31]. Neben Regelungen zu Sichtweiten, neuen Grenzwerten zum Mischprinzip, und einer höheren Projektierungsgeschwindigkeit (30 km/h) wurden auch die Empfehlungen für die Wegweisung (Leitsysteme) überarbeitet.

Im Zuge der Überarbeitung der RVS Radverkehr wurden von den ExpertInnen auch Vorschläge zu, aus Sicht des Radverkehrs, notwendigen Änderungen der StVO erarbeitet und dem BMVIT übermittelt. Vonseiten des BMVIT wurde daraufhin der Unterausschuss Radverkehr im Verkehrssicherheitsbeirat des BMVIT mit ca. 30 Mitgliedern – FachexpertInnen von maßgeblichen VertreterInnen der Wirtschaft, Verkehrsclubs und Nichtregierungsorganisationen – eingesetzt. Dabei wurden den Radverkehr betreffende StVO-Änderungsvorschläge inhaltlich diskutiert. Die 23. StVO-Novelle sieht im Begutachtungsentwurf 2011 folgende, den Radverkehr betreffende, Anpassungen vor:

- Rücksichtnahmegebot
- Fahrradstraße
- Flexibilisierung der Radwegbenutzungspflicht
- Neues gemeinsames Verkehrszeichen „Schutzweg und Radfahrerüberfahrt“
- Radhelmpflicht für Kinder

UMSETZUNGSMASSNAHME: FINANZIELLE UND FISKALISCHE ANREIZSYSTEME

Durch die Steuerreform wurde ab 2011 das amtliche Kilometergeld für RadfahrerInnen erhalten und neu geregelt. Beim amtlichen Kilometergeld handelt es sich grundsätzlich um einen Kostenersatz für die dienstliche Nutzung des privaten Fahrzeugs für Bundesbedienstete. Das amtliche Kilometergeld ist aber auch in der Privatwirtschaft von Bedeutung, da bis zu dieser Höhe Kostenersätze des Dienstgebers an den Dienstnehmer nicht einkommensteuerpflichtig sind. Das amtliche Kilometergeld beträgt für Radfahrten und Zufußgehen seit 1.1.2011 einheitlich 38 Cent/km

(bisher für Radfahrten für den ersten bis fünften Kilometer je 23,3 Cent und ab dem sechsten Kilometer je 46,5 Cent). Die Neuregelung bedeutet eine finanzielle Verbesserung für Radfahrten bis 13,5 Kilometer. Bei Dienstwegen von über 13,5 Kilometern war die alte Regelung für RadfahrerInnen vorteilhafter. Da jedoch 95 % aller Radfahrten im Alltag kürzer als 13,5 Kilometer sind, ist das neue amtliche Kilometergeld eine deutliche Verbesserung für die Mehrheit der RadfahrerInnen. Gleichzeitig wurde das Kilometergeld für Pkw auf 42 Cent angehoben.

Weitere direkt den Radverkehr betreffende fiskalische Veränderungen erfolgten in den letzten Jahren nicht. Indirekt wurde durch die Anhebung der Mineralölsteuer ab 2011 eine leichte Attraktivierung des Radfahrens erreicht, deren positive Wirkung aber aufgrund der kurzen Distanzen gering ist.

UMSETZUNGSMASSNAHME: 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 an positiven Beispielen kurz dargestellt:

- Die OÖ Bauordnung enthält Verpflichtungen zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen bei Neubauten, wobei konkrete Vorgaben zu Mindestanzahl, Gestaltung und Situierung enthalten sind. Die grundsätzliche Verpflichtung wurde bereits 2006 im Bautechnikgesetz eingeführt, während Anzahl, Größe und Ausstattung ergänzend in der Bautechnikverordnung 2008 im Detail geregelt wurden [40].
- Das Wiener Garagengesetz enthält seit 2010 die Möglichkeit, dass 10 % der für Bauwerke vorgeschriebenen Kfz-Pflichtstellplätze im Verhältnis 1:6 gegen Fahrradabstellplätze getauscht werden können [41].
- In Vorarlberg ist derzeit eine neue Stellplatzverordnung in Erarbeitung, in der Mindestanzahl und Qualität von Fahrradabstellanlagen Eingang finden sollen [42].

Die neuen gesetzlichen Regelungen gelten meist nur für den Neubau, jedoch nicht für den derzeitigen Gebäudebestand. Auch ist die Berücksichtigung der Mobilität und der Erreichbarkeit durch den Radverkehr und den öffentlichen Verkehr in den Wohnbauförderungen der Länder wichtig.



Quelle: Christian Steger-Vonmetz

UMSETZUNGSMASSNAHME: BESSERE VERNETZUNG DES FAHRRADBEZOGENEN GEWERBES

Generell ist die Bedeutung des Produkts Fahrrad für die Imagebildung von Radfahren sehr wichtig. Durch die steigende Bedeutung des Fahrrads als Wirtschaftsfaktor (z. B. auch durch E-Bikes) steigt auch die Bedeutung des fahrradbezogenen Gewerbes. Institutionalisierte Strukturen in der WKÖ zum Thema Fahrrad wären daher sehr wichtig. Verstärkte Kooperationen und Vernetzungen von Maßnahmen-trägerInnen mit dem fahrradbezogenen Gewerbe (Wirtschaftskammer) sind jedoch z. B. im Rahmen der Studien „Wirtschaftsfaktor Radfahren“ [2] und „Radfahren und Einkaufen“ [23] bereits erfolgt. Details zu diesen Studien sind in Kapitel 1.4 angeführt.

Durch die Entwicklungen in der Elektromobilität (E-Bikes) kam es einerseits zu einer Preis- und Wertsteigerung von Fahrrädern, andererseits auch zu einer steigenden „Techniklastigkeit“. Dadurch steigen auch die Anforderungen an die Qualifikation von Fahrradmechanikern stark an.

Ab 2011 wird daher in Kooperation zwischen Lebensministerium, WIFI, WKÖ-Bundesgremium Mode und Freizeit (Sportartikelhandel) und WKÖ-Bundessinnung Mechatronik eine Ausbildungsschiene zum Thema E-Bike sowie Fahrradtechnik eingeführt. Durch die Absolvierung dieser Ausbildung wird die Qualifikation für die Anmeldung des Teilgewerbes „Fahrradtechnik“ erworben.

UMSETZUNGSMASSNAHME: QUANTIFIZIERUNG VON GESUNDHEITSEFFEKTEN UND BERÜCKSICHTIGUNG BEI NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNGEN

Hinsichtlich der Quantifizierung der Gesundheitseffekte des Radfahrens wurden seit 2006 große Fortschritte gemacht (Details dazu siehe Kapitel 1.5). Eine

Berücksichtigung der Gesundheitseffekte bei Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen ist bislang leider noch nicht in relevantem Umfang erfolgt, da die Verankerung in den entsprechenden RVS-Richtlinien noch nicht erfolgte.



UMSETZUNGSMASSNAHME: INITIIERUNG UMSETZUNGSORIENTIERTER FORSCHUNGSPROJEKTE

Im Rahmen der Forschungsförderungsprogrammlinie „ways2go“ des BMVIT (www.ways2go.at) werden Innovationen und Technologien für den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse gefördert. Seit 2008 wurden in diesem Förderprogramm insgesamt 10 Forschungsprojekte (5 davon bereits abgeschlossen) zum Themenkomplex Fahrrad gefördert. Die Budgets dieser Forschungsprojekte betragen insgesamt über 1,4 Mio. Euro und werden bzw. wurden mit einer Summe von zusammen ca. 990.000 Euro gefördert [43]. Die konkreten Forschungsprojekte zum Radverkehr im Rahmen der Programmlinie ways2go sind: Radpendler, BikeCount, SmartCountPlus, su:b:city, Femel-bike, RegInnoMobil, KoRa, Flexbike, MOTION-FF, Com oVer. Auch das Projekt KOMOD (Vorbereitung einer österreichweiten Mobilitäts-erhebung; siehe Maßnahme Internetplattform und laufendes Benchmarking) wird im Rahmen des ways2go-Programms gefördert.

Vom Lebensministerium wird gemeinsam mit dem österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (BMVIT) das Projekt „BikeRisk“ finanziert. Eine umfassende Kenntnis der Risikofaktoren (Verkehrsunfälle, Schadstoffbelastung) und ihr Zusammenhang mit anderen Lebensbereichen ist eine wesentliche Voraussetzung, um das Radfahren im Alltag sicherer und gleichzeitig attraktiver zu machen. Deshalb soll im Projekt eine Inventarisierung und Bewertung der für das Risiko des Radfahrens im Alltag verantwortlichen Aspekte und Faktoren durchgeführt werden. Die Projektergebnisse werden für das Frühjahr 2011 erwartet.



Quelle: su:b:city (Martin Nieg)

1.7 ERFahrungen mit dem Masterplan Radfahren 2006 aus der Sicht von Stakeholdern

Wie bereits bei seiner ursprünglichen Erstellung wurden auch im Rahmen der Evaluierung und Weiterentwicklung des Masterplans PraktikerInnen, ExpertInnen und wichtige AkteurInnen im Radverkehr aus ganz Österreich eingebunden. Insgesamt wurden 85 Stakeholder um Inputs ersucht. Die Befragung erfolgte auf Basis eines elektronisch übermittelten Fragebogens. Mit 20 Personen wurden ergänzende telefonische Interviews geführt.

Folgende Institutionen wurden um Stellungnahme ersucht:

- Gebietskörperschaften: Radverkehrskordinatoren der Bundesländer und Landeshauptstädte, BMVIT, BMUKK, BMG, BMWFJ sowie Städtebund und Gemeindebund
- Wirtschaft: relevante Sparten der WKÖ (Sportartikelhandel, Transport, Umwelt, Mechatronik, Fahrzeugindustrie, Verkehrspolitik), Unternehmen (KTM Bikes, Intersport Eybl, Scherz Bikes, Funbike, Bauer's E-Bike), Österreich Werbung, Landestourismusorganisationen und ÖBB (Teilgesellschaften und Holding)
- klima:aktiv mobil-Programmpartner: KALOVEO, movelo, Happy Bike, Bikersfun, Neusiedl am See, Feldkirch, Stadtgemeinde Baden, Verein Ökoregion Kaindorf, Traun, GESIBA, WKÖ Vorarlberg, VeloVital, Innsbrucker Verkehrsbetriebe
- NGOs: radlobby.at, IG Fahrrad, ARGUS, ARGUS Steiermark, Initiative Oberösterreich, DINAMO Wr. Neustadt
- Weitere: die Umweltberatung, FGM, KfV, Klimabündnis, VCÖ, AUVA, Energieinstitut Vorarlberg
- Auf internationaler Ebene wurden Radverkehrskordinatoren aus Frankreich, Tschechien, Deutschland, Schweiz, Schweden und Dänemark sowie die European Cyclist Federation (ECF) um Stellungnahme ersucht.

Einschätzungen zum Masterplan Radfahren 2006

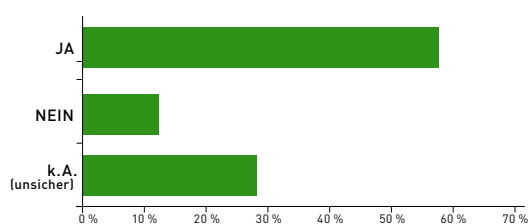
Die Fragebögen wurden von ca. 50 Stakeholdern beantwortet:

- Ca. 75 % von diesen ist der Masterplan Radfahren 2006 bekannt.

- Ca. 78 % halten eine nationale Radverkehrsstrategie für notwendig bzw. erforderlich.
- Ca. 69 % geben an, dass der Masterplan Radfahren die Entwicklung des Radverkehrs in ihrem Zuständigkeitsbereich beeinflusst hat.
- Ca. 58 % sehen einen Zusammenhang zwischen dem Masterplan Radfahren und den Erfolgen der Radverkehrsförderung in Österreich.

Stakeholderumfrage 2011

Stehen die Erfolge der Radverkehrsförderung in Österreich im Zusammenhang mit dem Masterplan Radfahren?

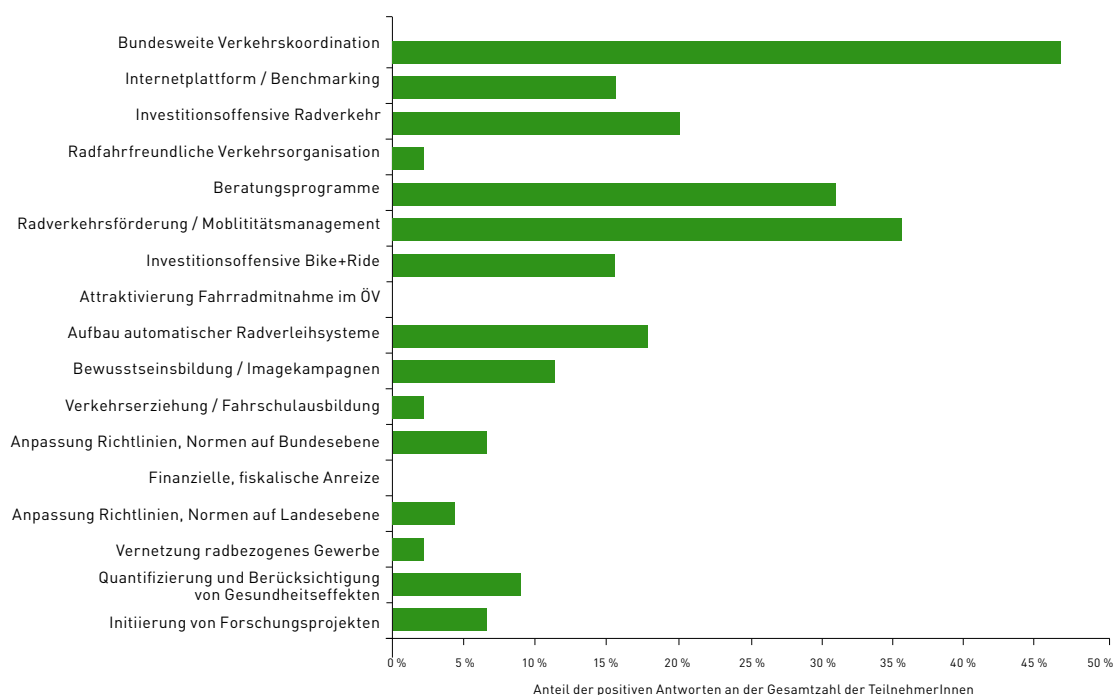


Die Maßnahmen des Masterplans Radfahren 2006 werden von den Stakeholdern folgendermaßen eingeschätzt:

- „Bundesweite Radverkehrskoordination“ wird von 40 % als besonders wichtige Maßnahme des Masterplans betrachtet.
- Die Maßnahmen „Investitionsoffensive Radverkehr“ (29 %), „Radverkehrsförderung/Mobilitätsmanagement“ (20 %) und „Bewusstseinsbildung Imagekampagnen“ (18 %) werden ebenfalls als besonders wichtig betrachtet.
- Eine konkrete Maßnahmenumsetzung war für 47 % aller Stakeholder bei „Bundesweite Radverkehrskoordination“, für 36 % bei „Radverkehrsförderung/Mobilitätsmanagement“ und für immer noch 31 % bei „Beratungsprogramme“ erkennbar.
- Aus Sicht der Stakeholder zu wenig forciert wurden insbesondere „Attraktivierung Fahrradmitnahme im ÖV“ (33 %) sowie „Investitionsoffensive Bike&Ride“, „Bewusstseinsbildung Imagekampagnen“ und „Anpassung Richtlinien, Normen Bundesebene“ (jeweils 27 %).

Stakeholderumfrage 2011 | Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Radfahren 2006

„Die Umsetzung dieser Maßnahme war erkennbar bzw. sogar erfolgreich“
(Mehrfachnennungen möglich)



Als wichtigste positive Elemente des Masterplans Radfahren werden die Koordination der AkteurInnen, die Fördermittel und die Rolle als Ideen- und Impulsgeber gesehen.

Als besonders problematisch werden die Budgetknappheit auf allen Ebenen (insbesondere der Gemeinden) eingeschätzt, wodurch das Erreichen der Zielsetzungen gefährdet werden könnte. Die schwierige Umsetzungsmöglichkeit (-wahrscheinlichkeit) aufgrund der Zuständigkeiten wird ebenfalls als Problem gesehen.

Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Masterplans Radfahren

Als aktuell und zukünftig größte Herausforderungen für die Radverkehrsförderung und Schwerpunktsetzungen für den Masterplan Radfahren werden gesehen:

- Intermodale Vernetzung (Bike&Ride und Fahrradmitnahme) und Abstellanlagen (Qualität und Sicherheit)
- Infrastrukturausbau (Kapazitätsausweitung, Lückenschlüsse, Schnellradwege, Begleitwege Freilandstraßen)
- Elektromobilität
- Vernetzung aller AkteurInnenebenen sowie Bündelung von Strategien, politischem Willen und Budgets
- Radfahrfreundliche Verkehrsorganisation, Verkehrsberuhigung und Änderung der Verkehrskultur
- Signifikante Änderungen in der Landes- und Bundesgesetzgebung (StVO, Bauordnungen)
- Weiterführung und Ausweitung der Investitions- und Radförderungsprogramme
- Verstärkte Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen zur Qualifizierung
- Bewusstseinsbildung (Kinder, PolitikerInnen, PlanerInnen)

2. Masterplan Radfahren – neue Entwicklungen und Schwerpunkte

2.1 INTERNATIONALE ENTWICKLUNG DES RADVERKEHRS

In Ländern wie den Niederlanden, Dänemark, Deutschland oder Schweiz, die höhere Radverkehrsanteile als derzeit Österreich haben, besitzt der Radverkehr seit längerem einen hohen Stellenwert, wie bereits im Masterplan Radfahren 2006 dargestellt. Auch sind erfreuliche neue Trends für das Radfahren in vielen Ländern, wie etwa Tschechien oder Spanien und in vielen Städten, wie beispielsweise in New York, London oder Paris, wo der Radverkehr bisher eine geringeren Stellenwert hatte, zu beobachten.

Das Rad erlebt daher auch international immer mehr eine Renaissance als zweckmäßiges, umweltfreundliches, attraktives und schnelles Fortbewegungsmittel, insbesondere in den Städten aber auch auf längeren Distanzen im Radtourismus.

Viele Städte und Gemeinden entdecken den Radverkehr immer mehr als zweckmäßige und attraktive Fortbewegungsart.

NEW YORK

In den letzten drei Jahren wurden 200 Meilen Radwege in allen Stadtteilen gebaut und damit das stadtweite Fahrradnetzwerk verdoppelt. Gleichzeitig wurden 4,9 Meilen separat geführte Radwege, 20 überdachte Fahrradparkstrukturen und 3.100 Fahrradständer errichtet, begleitet von einem 45%igen Anstieg im Fahrradverkehrsverkehr. Bis 2015 soll das Fahrradpendeln verdoppelt, bis 2020 verdreifacht werden. Bis 2030 sollen 1.800 Radwegemeilen errichtet werden, bis zum abgeschlossenen stadtweiten Radwegenetz wären dies 50 Meilen Radwege pro Jahr.

In New York wird der Radverkehr monatlich von April bis Oktober gezählt, mit drei zusätzlichen Zählungen im Mai, August und September. Aus diesen Fahrradverkehrszählungen wird der „Commuter Cycling Indicator“ (CCI) abgeleitet. 2010 zeigte der CCI zum vierten Mal in Folge einen zweistelligen Anstieg, was das Fahrradpendeln zu der am schnellsten wachsenden Transportform in der Stadt macht.

Highlights 2010:

- Das Fahrradpendeln stieg von 2009 auf 2010 um 13 % an.
- Das Fahrradpendeln hat sich in New York City von 2006 bis 2010 mehr als verdoppelt.

- 2010 gab es mehr als viermal so viele Fahrradpendler wie 2006.

Sämtliche angeführten Informationen zum Radverkehr in New York finden sich unter [44].

LONDON



Ziel für London ist eine Steigerung des Radverkehrs um 400 % im Vergleich zum Jahr 2000. Um das zu erreichen, sollen neben anderen Maßnahmen zwölf neue Superhighways gebaut und ein Fahrradverleihsystem errichtet werden. Die neuen hochwertigen Routen sind gut markiert und führen direkt von den Außenbezirken in die Innenstadt. Um die Sicherheit zu erhöhen, werden die Superhighways an Knotenpunkten mit „Trixi-Spiegeln“ ausgestattet, um Lkw-Abbiegeunfälle zu vermeiden. Im Juli 2010 wurden die ersten beiden „Barclays Cycle Superhighways“ eröffnet. Das Radverkehrsaufkommen auf den beiden Strecken soll von gegenwärtig 5.000 Radfahrten pro Tag auf 27.000 Radfahrten steigen. [45]

PARIS

Bis 2020 soll sich die Zahl der FahrradnutzerInnen in Paris verdoppeln.

Im Jahr 2010 hat Paris das Radwegenetz um 30 % ausgebaut und mit der Einführung von „Radfahren gegen die Einbahn“ in den 30er-Zonen das Radwegenetz verdichtet. Weiters ist bis 2014 geplant, 700 km zusätzliche Radwegeeinrichtungen und zwei große Radverbindungen („Panoramastraßen“) Nord-Süd und Ost-West zu errichten. Die Stadt soll über zehn sogenannte „Türen“ mit dem Radwegenetz der Grenzstädte verbunden werden.

Um die PariserInnen zum stadtweiten Radfahren zu ermutigen, wurde 2010 das Fahrradverleihsystem Vélib' eingeführt. Außerdem sollen 1.000 sichere und bequeme Fahrradabstellplätze pro Jahr auf den Straßen und in gewidmeten Räumen in Gebäuden geschaffen werden. [46]

2.2 NEUE ENTWICKLUNGEN UND TRENDS IM RADVERKEHR IN ÖSTERREICH

In den vergangenen Jahren fanden einige zum Teil wesentliche Veränderungen im Umfeld des Radverkehrs statt. Insbesondere betrifft dies das neu entstandene Themenfeld Elektrofahrrad/Pedelec sowie die steigende Bedeutung des Themas Energie und Klima.

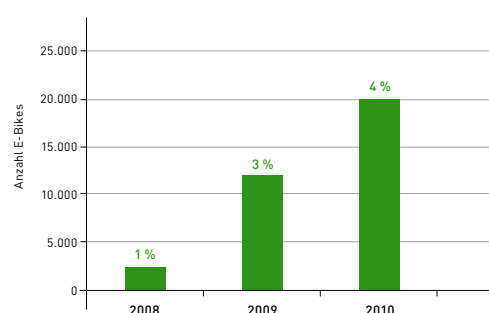
ELEKTROFAHRRAD | PEDELEC

Pedelecs (Pedal Electric Cycles) sind elektrisch unterstützte Fahrräder, die einen neuen Fahrradtrend – ähnlich dem Mountainbike-Boom der 90er-Jahre – auslösten. Fahrräder mit Elektromotor ermöglichen auch weniger trainierten Personen, längere Distanzen und Steigungen zurückzulegen oder aber höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten zu halten. Durch die Motorunterstützung beim Treten bleiben die gesundheitlichen Aspekte des Radfahrens erhalten. E-Bikes ermöglichen bei minimalen Energiekosten ein schnelles Vorankommen ohne große Kraftanstrengung. Durch den hohen Fahrkomfort werden die Vorteile des Radverkehrs (gesund, kostengünstig, umweltfreundlich) einem größeren Personenkreis und neuen Zielgruppen zugänglich gemacht. Elektrofahrräder sprechen folgende Zielgruppen an:

- Ältere Personen, die weiter mit dem Rad mobil bleiben wollen
- ArbeitspendlerInnen, die nicht verschwitz ins Büro kommen wollen
- RadfahrerInnen mit Fahrradanhänger zum Kinder- und Lastentransport
- Untrainierte, die mit trainierten RadfahrerInnen einen gemeinsamen Ausflug machen wollen
- RadfahrerInnen in hügeligen Regionen

In den letzten Jahren haben Verkauf und Nutzung von E-Bikes enorm zugenommen. Es werden laufend neue Marken und Modelle entwickelt. Im Jahr 2010 wurden österreichweit ca. 20.000 E-Bikes verkauft. Der Marktanteil an der Gesamtzahl der verkauften Fahrräder lag damit bei ca. 4 %. Für 2010 sind für Deutschland 200.000 verkaufte E-Bikes prognostiziert, 700.000 für ganz Europa [47]. Wie weiter entwickelte Märkte, wie z. B. die Niederlande, zeigen, liegt das Marktpotenzial für Elektrofahrräder bei bis zu 15 %.

Anzahl der in Österreich in den Jahren 2008–2010 verkauften E-Bike mit Marktanteil



Quelle: Lebensministerium, 03.2011

Anforderungen an die Infrastruktur

Aus dem vermehrten Einsatz von E-Bikes ergeben sich besondere Anforderungen an die Infrastruktur:

- Radfahranlagen müssen für höhere Geschwindigkeiten dimensioniert werden. In der neuen Fahrradrichtlinie RVS 03.02.13 [31] wird die Projektierungsgeschwindigkeit von 20 auf 30 km/h hinaufgesetzt.
- Aufgrund des zu erwartenden höheren Radfahranteils und der höheren Geschwindigkeiten sind breitere Wege, ausreichende Warteflächen und optimierte Ampelschaltungen vorzusehen.
- Aufgrund der höheren Anschaffungskosten (ab 1.500 Euro aufwärts für qualitativ hochwertige Pedelecs) sind ausreichend diebstahlsichere Abstellplätze (ebenerdig in den Gebäuden oder Fahrradboxen) vorzusehen.
- Mittelfristig ist eine vermehrte Errichtung von Lademöglichkeiten für Akkus erforderlich, was wiederum eine Vereinheitlichung der Ladesysteme erforderlich macht.

Wirtschaftlichkeit und Mobilitätsverhalten

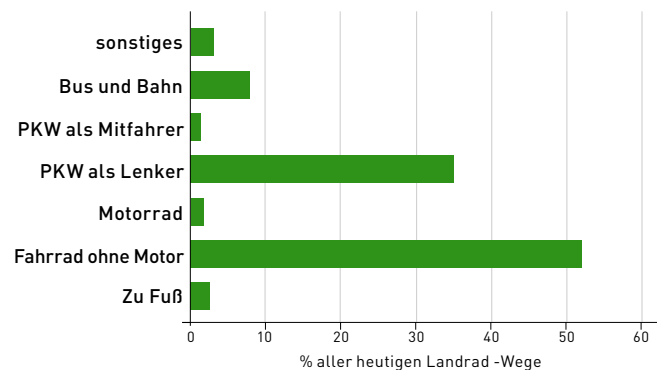
Ein Elektrofahrrad, dessen Akku (z. B. zum Haushaltstarif von Wien Energie) geladen wird, schlägt mit 80 Cent pro 100 Kilometern zu Buche. Ein herkömmliches Moped mit Verbrennungsmotor, das etwa 3,5 Liter Benzin auf 100 Kilometern verbraucht, verursacht dagegen Kosten von rund 4 Euro pro 100 Kilometern.

Im Rahmen des Projektes Landrad, eines Flottenversuchs mit 500 Pedelecs in Vorarlberg, wurde das Mobilitätsverhalten der E-Bike-NutzerInnen untersucht. Man kam zu folgenden Ergebnissen [48]:

- Die jährlichen Fahrleistungen stiegen bei der beobachteten Personengruppe um den Faktor 3,5. Liegt die jährliche Fahrradfahrleistung in Vorarlberg bei ca. 400 km, so legten die Landrad-BesitzerInnen im Schnitt 1.400 km/Jahr zurück.
- Rund 35 % der Wege mit dem Pedelec wurden vorher mit dem Pkw zurückgelegt, jedoch nur 7 % mit Bus oder Bahn. Die Befürchtung der Verlagerung vom Öffentlichen Verkehr zum Elektrofahrrad wurde im Flottenversuch widerlegt und gleichzeitig das enorme Verlagerungspotenzial vom Pkw auf das Elektrofahrrad gezeigt.
- Bei 21 % aller Landrad-BesitzerInnen konnte eine dauerhafte Verhaltensänderung festgestellt werden.
- Landrad-BesitzerInnen sind keine regelmäßigen NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs, obwohl für 89 % der Weg zur nächsten Haltestelle weniger als 500 Meter beträgt.
- Die Pedelec-Wege waren im Schnitt 7 km lang, d. h. dass im Gegensatz zum normalen Rad mit durchschnittlich 2 Kilometern pro Weg die Fahrtweiten mit dem Pedelec deutlich weiter sind.

Verkehrsmittelverlagerung durch das Elektrofahrrad

Landrad statt ...



Quelle: Kairos GmbH, Bregenz, www.landrad.at [48]



Quelle: Lebensministerium

2.3 ZIELE DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Der Radverkehrsanteil ist in Österreich von 2006 bis 2010 von 5 % auf 7 % gestiegen. Die Steigerung des Radverkehrsanteils zeigt, dass die bisherigen Zielrichtungen der Radverkehrsförderung in Österreich richtig gesetzt wurden, und das Ziel der Bundesregierung, den Radverkehrsanteil bis 2015 auf 10 % zu erhöhen, bei konsequenter Umsetzung erreichbar ist. Mit dem Masterplan Radfahren wird der Radverkehr als Beitrag zur Erreichung von Umwelt-, Energie- und Gesundheit gefördert:

- **Reduktion von Luftschadstoffen:** Die Förderung des Radverkehrs und der Umstieg von Pkw-NutzerInnen auf das Rad trägt zur Reduktion der Feinstaubbelastung und des Ausstoßes an Stickoxiden bei. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Einhaltung des Emissionshöchstwertgesetzes und des Immissionsschutzgesetzes Luft geleistet.
- **Klimaschutz:** Im Hinblick auf die Erreichung der EU-Klimaschutzziele 2020 und die österreichische Klimastrategie [52] 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 [50].
- **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 und Reduktion von krankheitsbedingten Arbeitsausfällen [3] [25]. Der Masterplan Radfahren leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des paneuropäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) sowie des Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplans der WHO für Europa (CEHAPE).

Die Förderung des Radverkehrs ist eine der effizientesten Maßnahmen zur Reduktion von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen, und das Fahrrad stellt quasi ein „energieautarkes“ Verkehrsmittel dar.

2.4 NEUE SCHWERPUNKTSETZUNGEN IM MASTERPLAN RADFAHREN 2011 – 2015

Neuentwicklungen wie das Elektrofahrrad machen eine teilweise Neuausrichtung der Schwerpunktsetzungen im Masterplans Radfahren notwendig. Um die erfolgreich begonnene Radverkehrsförderung auf Bundesebene effizient fortzusetzen, werden folgende Schwerpunkte im neuen Masterplan Radfahren für den Umsetzungszeitraum 2011-2015 gesetzt:

- **klima:aktiv mobil Radverkehrsoffensive:** mit der bundesweiten Radverkehrskoordination soll die erfolgreiche Beratung, Förderung und Bewusstseinsbildung im Radverkehr mit den Ländern, Städten und Gemeinden sowie der Wirtschaft forciert und weiterentwickelt werden.
- **Wirtschaftsfaktor Radfahren:** durch die wirtschaftlich steigende Bedeutung des Radfahrens in Österreich sollen die Synergien innerhalb der Fahrradwirtschaft zur erfolgreichen Exportorientierung gestärkt sowie die Vernetzung ausgebaut und neue Aus- und Weiterbildungsangebote im Sinne von green jobs geschaffen werden.
- **Radfahren als Gesundheitsförderung:** der volkswirtschaftliche Gesundheitsnutzen durch Radfahren im Alltag ist enorm, daher soll die Steigerung des Radverkehrsanteils als Maßnahme der Gesundheitsförderung verstärkt im Gesundheitsbereich verankert werden.
- **Elektrofahrrad:** die Einführung der Elektromobilität ist beim Radverkehr bereits erfolgreich im Gange. Um die Potenziale und den Umweltnutzen des Elektrofahrrads auszuschöpfen und neue Bevölkerungsgruppen für das Radfahren zu gewinnen, ist die forcierte Einführung des Elektrofahrrads zu verstärken.
- **Fahrrad & öffentlicher Verkehr:** die Kombination Fahrrad und öffentlicher Verkehr ist ein wichtiges Fundament für die klimafreundliche Mobilität. Die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr ist deutlich zu verbessern und zu stärken.

Im Folgenden werden, ausgehend von den Maßnahmen des Masterplans Radfahren, die einzelnen Umsetzungsmaßnahmen den fünf neuen Schwerpunkten zugeordnet. Neue Maßnahmen sind als solche gekennzeichnet

2.5 KLIMA:AKTIV MOBIL RADVERKEHRSOFFENSIVE

Maßnahme: Radverkehrskoordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden intensivieren	
Zielrichtung	RadverkehrskordinatorInnen stellen eine wichtige institutionelle Voraussetzung für effiziente Radverkehrsförderung und Qualitätssicherung dar. Sie gewährleisten die Berücksichtigung der Interessen der RadfahrerInnen bei allen relevanten Entscheidungen. Die bundesweite Radverkehrskoordination sowie die Etablierung von RadkoordinatorInnen auf Länder- und Städteebene haben sich als erfolgreiche und effiziente Maßnahmen des Masterplans Radfahren 2006 erwiesen, und diese sollen intensiviert werden.
<p>Für die erfolgreiche Umsetzung des Masterplans für den Radverkehr ist eine gesamtösterreichische Koordination eine wichtige Rahmenbedingung. Die Einsetzung eines Radverkehrskordinators seitens des Lebensministeriums im Zuge der Umsetzung des Masterplans Radfahren 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 Radverkehrskordinationsstellen anzustreben.</p> <p>Die Aufgaben der bundesweiten Radverkehrskoordination sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Koordination der Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans • Koordinationsstelle auf Bundesebene für den Radverkehr • Vernetzung von Bund, Ländern, Städten, Gemeinden, Wirtschaft, Tourismus, Gesundheitssektor und weiteren AkteurInnen • Bundesweites Lobbying für den Radverkehr • Ansprechpartner für Länder, Städten und Gemeinden, Tourismus, Wirtschaft, Gesundheit 	
Wirksamkeit	Nutzen: Erhöhung der Effizienz der eingesetzten Mittel und attraktiveres Angebot Kosten: geringe Personalkosten für die öffentliche Hand
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismus, Wirtschaftspolitik
Umsetzung	Europa (ECF), Bund (Lebensministerium, BMVIT, BMWFJ, BMG, BMI, BMUKK), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen
Erste Schritte	Ausweitung der Vernetzung auf europäische Ebene, Intensivierung der Kooperation von Bund, Länder, Städten, Gemeinden sowie der Wirtschaft
Zeithorizont	2011-2015

Maßnahme: Internetplattform und laufendes Benchmarking	
Zielrichtung	Durch die Internetplattform www.radfahren.klimaaktiv.at und den vierteljährlichen Radnewsletter wurde eine erste Austauschplattform für ExpertInnen geschaffen. Der Ausbau und die inhaltliche Ausweitung der Plattform sollen den stärkeren Informationsaustausch ermöglichen. Für das Benchmarking ist eine harmonisierte Vorgehensweise bei der Radverkehrszählung erforderlich – mit dem Ziel, ein österreichweites Radverkehrszählsystem zu etablieren.
<p>Die Weiterentwicklung der Internetplattform www.radfahren.klimaaktiv.at beinhaltet folgendes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kooperation mit dem deutschen Fahrradportal im Bereich Praxisbeispieldatenbank - Sammlung von Informationen und Lösungsvorschlägen zu aktuellen Radverkehrsthemen <p>Auf Basis des derzeit laufenden Prozesses GIP.at (Graphenintegrationsplattform.at) sollen nach erfolgreicher Integration der Geodaten in Kooperation mit dem Radtourismus passende Produkte für die RadfahrerInnen (z. B. österreichweites Radrouting, Buchungsplattform usw.) entwickelt werden.</p> <p>Im Bereich Benchmarking ist von Bund, Ländern, Kommunen und Tourismus ein einheitliches Radverkehrszählsystem, bestehend aus automatischen Zählgeräten, Mobilitätshebungen, Interviews und Umfragen („Fahrradklimatest“), zu erstellen. Mit der geplanten österreichweiten Mobilitätshebung 2012 könnte die Grundlage für ein Benchmarkingsystem im Radverkehr gelegt werden.</p>	
Wirksamkeit	Nutzen: Informationsaustausch, Qualitätssicherung, Effizienzerhöhung, Entscheidungsgrundlage für Planungen, Nutzung von Synergien (z. B. im Tourismus) Kosten: geringe Erstellungs- und Betriebskosten für die öffentliche Hand
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Tourismus, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Innovationspolitik
Umsetzung	Bund (Lebensministerium, BMVIT, BMWFJ), Österreich Werbung, Landestourismusorganisationen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände, Länder, Kommunen
Erste Schritte	Kooperationsvereinbarung, Suche nach Partnern, Festlegung der Inhalte
Zeithorizont	2011-2015

Maßnahme: Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr	
Zielrichtung	Die gestartete Investitionsoffensive zugunsten des Radverkehrs im Rahmen des klima:aktiv mobil-Programms des Lebensministeriums sollte unter Einhaltung hoher Qualitätsstandards forciert und weitergeführt werden. Auch Länder und Gemeinden sollten gestartete Radförderprogramme weiterführen. Die mittelfristige Absicherung des Radverkehrsförderungsinstruments klima:aktiv mobil und Kofinanzierungen von Bund, Ländern und Gemeinden für die Radverkehrsinfrastruktur, um damit die Ziele des Masterplans 2015 zu erreichen, sind machbar.
<p>Mithilfe des klima:aktiv mobil-Förderprogramms konnte die Investitionsoffensive für den Radverkehr gestartet werden. Durch Bundeskofinanzierungen 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 und auszubauen. Dafür sind eine weitere ausreichende Mitteldotierung und auch eine stärkere rechtliche Verankerung von zentraler Bedeutung. Auch auf Ebene der Länder, Städte und Gemeinden ist die weitere ausreichende Dotierung der Radverkehrsförderung essentiell, um die gewünschten Ziele des Radverkehrs zu erreichen. Die Anwendung der RVS Radverkehr in der jeweils gültigen Fassung ist schon Standard, auch die sehr effiziente Kombination der Infrastruktur mit der Bewusstseinsbildung. Neue Anforderungen an die Infrastruktur ergeben sich im Zusammenhang mit Elektrofahrrädern (höhere Fahrgeschwindigkeit, Sicherheits- und Ausstattungserfordernisse bei Abstellanlagen), die erst in der RVS Radverkehr berücksichtigt werden müssen (siehe Maßnahme Novellierung der Straßenverkehrsordnung und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene). Neue Ansätze in der Verkehrsplanung wie Shared Space und Begegnungszonen sind zu evaluieren. Auch eine verstärkte Kofinanzierung aus EU-Förderprogrammen für Radverkehrsprojekte (z. B. LIFE+) ist zu prüfen. Aufgrund der enormen positiven Gesundheitseffekte ist die heutige Finanzierung von Ausbaumaßnahmen für den Radverkehr eine wichtige Maßnahme zur Bewegungsförderung und damit zur Vermeidung von Bewegungsarmut und Übergewicht und den dadurch verursachten Gesundheitsproblemen und -kosten. Die Sicherstellung ausreichender Finanzmittel für den Radverkehr ist daher nicht nur aus Umweltgründen, sondern auch aus gesundheitspolitischer Sicht wichtig.</p>	
Wirksamkeit	Nutzen: Einsparung von Umwelt- und Gesundheitskosten, Sicherung von green jobs Kosten: maßnahmenabhängig, vor allem Mittelschicht aus dem Bereich Gesundheit
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik, Tourismus, Wirtschaftspolitik, Arbeitsmarktpolitik
Umsetzung	Bund (Lebensministerium, BMF, BMVIT, BMG), Länder, Städte und Gemeinden
Erste Schritte	Budgetäre Absicherung und rechtliche Verankerung des klima:aktiv mobil-Förderprogramms für den Radverkehr
Zeithorizont	2011-2015

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 Mobilitätsmanagement für die nächsten Jahre ist sicherzustellen.
<p>Die Beratung und Motivation von AkteurInnen und MaßnahmenträgerInnen 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 und 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.</p>	
Wirksamkeit	Nutzen: Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzziele, 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 (Lebensministerium, BMUKK, BMWFJ), Wirtschaftskammer, Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen und -verbände, Betriebe, Schulen
Erste Schritte	Budgetäre Absicherung und rechtliche Verankerung des klima:aktiv mobil-Beratungsprogramms
Zeithorizont	2011-2015

Maßnahme: Bewusstseinsbildung und Imagekampagnen

Zielrichtung	Das Image des Fahrrads als intelligentes und umweltfreundliches Alltagsverkehrsmittel ist weiter zu kommunizieren. Dabei sind in der Kommunikation verstärkt die Zielgruppen mit dem größten Verlagerungspotenzial anzusprechen. Besonders der persönliche Nutzen (Lebensqualität, Gesundheit, schnell auf Kurzstrecken) ist hervorzuheben.
	<p>Der Schwerpunkt des Radfahrens im klima:aktiv mobil-Bewusstseinsbildungsprogramm soll weitergeführt werden. Zum effizienten Mitteleinsatz sind die Zielgruppen mit hoher Wahrscheinlichkeit der Verlagerungswirkung anzusprechen. Durch bundesweite Wettbewerbe (z. B. „RadeltzurArbeit.at“) sollen BürgerInnen zur verstärkten Fahrradnutzung animiert werden.</p> <p>Das Bewusstsein über die volkswirtschaftlichen Vorteile des Radfahrens ist bei allen EntscheidungsträgerInnen in der öffentlichen Hand so weit zu verankern, dass bei öffentlichkeitsrelevanten Tätigkeiten der öffentlichen Hand das positive Image des Radfahrens unterstützt wird. Hier sind vor allem vom Gesundheitsbereich als größtem Nutznießer eines hohen Radverkehrsanteils verstärkt Aktivitäten zu setzen.</p> <p>In Kooperation mit den Bundesländern sollen ein jährlicher thematischer Kommunikationsschwerpunkt und eine Abstimmung der Aktivitäten rund um das Thema vereinbart werden. Weiters sollen in der Medienbetreuung auf die Vorbildwirkung von Personen des öffentlichen Lebens gesetzt werden sowie erfolgreiche Radverkehrsprojekte der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Kooperation mit der Fahrradwirtschaft bei der Bewusstseinsbildung ist zu verstärken.</p>
Wirksamkeit	Nutzen: Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzziele, Imagevorteil für RadfahrerInnen, Einsparung von Umwelt- und Gesundheitskosten, Kosten: maßnahmenabhängig (öffentliche Hand)
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik
Umsetzung	Bund (Lebensministerium, BMVIT, BMUKK, BMG, BMWFJ, BMI), FGÖ, Verkehrssicherheitsfonds, Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen und -verbände, Sozialversicherungen, Versicherungen, AUVA, Interessenvertretungen, Wirtschaftskammer, NGOs, Betriebe, Schulen
Erste Schritte	Budgetäre Absicherung und rechtliche Verankerung des klima:aktiv mobil-Bewusstseinsbildungsprogramms für den Radverkehr
Zeithorizont	2011-2015

Maßnahme: Radfahrfreundliche Verkehrsorganisation und Siedlungsstruktur

Zielrichtung	Durch Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs soll eine deutliche Attraktivierung des Radfahrens im Alltag erreicht werden. Je höher die Verkehrsanteile von RadfahrerInnen und FußgängerInnen, desto höher die Verkehrssicherheit. Darum wird auch im österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 die Verlagerung auf den Radverkehr unterstützt. Eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung einer radfahrfreundlichen Verkehrsorganisation stellt die Siedlungsstruktur dar, weshalb die Raumordnung kurze Wege für den Radverkehr unterstützen sollte.
	<p>Nachdem die Verkehrsorganisation auf regionaler und lokaler Ebene entschieden wird, ist in diesem Bereich vor allem die Bewusstseinsbildung der EntscheidungsträgerInnen (Sachverständige, Verkehrsbehörden) für die Bedürfnisse des Radverkehrs notwendig.</p> <p>Eine klare Straßenhierarchie liefert Anhaltspunkte für differenzierte Verhaltensvorschriften (z. B. Tempolimits). Wie das Beispiel der Niederlande zeigt, trägt eine klare Straßenhierarchie verstärkt zur Verkehrssicherheit bei. Demnach sind im Bereich der radfahrfreundlichen Verkehrsorganisation auch begleitende Aktivitäten auf Bundesebene, wie flächendeckend Tempo 30 auf Nebenstraßen im Ortsgebiet und flächendeckendes Radfahren gegen die Einbahn im Ortsgebiet, notwendig. Auch die Einrichtung von Fahrradschnellstraßen nach dem Vorbild von Vorarlberg als hochrangige und schnelle Radverkehrsverbindungen mit Vorrang vor dem Querverkehr ist vermehrt umzusetzen.</p> <p>Um auch mittelfristig den Radverkehrsanteil zu steigern, ist die Sicherstellung von kompakten Siedlungen und kurzen Wegen für den Radverkehr durch die Raumordnung wichtig. Die Wohnbauförderung als wichtiges Förderinstrument sollte neben Energiekriterien auch Mobilitätskriterien enthalten. Insgesamt besteht starker Konnex zu den Maßnahmen Novellierung der Straßenverkehrsordnung und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene und Anpassung von Landesgesetzen, Richtlinien und Vorschriften auf Landesebene.</p>
Wirksamkeit	Nutzen: Erreichung von Klimaschutzziele, 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 (Lebensministerium, BMVIT)
Erste Schritte	Überzeugungsarbeit zur Hebung des Stellenwerts des Radverkehrs, Aufzeigen von Bedürfnissen, Anforderungen des Radverkehrs, Unterstützung und Beratung von MaßnahmenträgerInnen, Wohnbauförderung an Mobilität koppeln, Baulandausweisung nach Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr plus Fahrrad
Zeithorizont	2011-2015

Maßnahme: Verkehrserziehung und Radfahrtraining	
Zielrichtung	Durch entsprechende Bewusstseinsbildung sollen alle VerkehrsteilnehmerInnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr motiviert werden. Weiters soll auch die Fähigkeit, mit dem Fahrrad sicher fahren zu können, mithilfe von Radfahrtrainings verbessert werden.
	In die bestehende Verkehrserziehung sind die positiven Aspekte des Radfahrens (Spaß, Gesundheit) verstärkt zu integrieren. In urbanen Bereichen sind im öffentlichen Raum entsprechende Bewegungsräume für Kinder zu schaffen, in denen die Fähigkeit des Radfahrens sicher erlernt und geübt werden kann. Durch gesellschaftliche Veränderungen (z. B. Migration, Eltern-Taxi) nimmt die Fähigkeit des Radfahrens leicht ab. Dazu sollen für alle relevanten Zielgruppen (Kinder, Erwachsene, SeniorInnen, MigrantInnen) Radfahrtrainings entwickelt und angeboten werden. Analog zum Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 ist eine Reform der Fahrradprüfung mit einer einheitlichen österreichweiten Fahrradausbildung sowie einer stärkeren Einbindung der Eltern umzusetzen. Für die Fahrradprüfung ist flächendeckend ein zweistufiges Radfahrtraining (Training im Schonraum, Training im Verkehrsraum) auch mithilfe von ehrenamtlichen TrainerInnen (z. B. wie im Projekt BikeScout) zu forcieren. Auch in der Führerscheinausbildung soll der Blickwinkel von RadfahrerInnen im Straßenverkehr durch eine Fahrradeinheit praktisch vermittelt werden.
Wirksamkeit	Nutzen: Kosteneinsparung im Schülertransport, 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 (BMUKK, BMVIT, Lebensministerium, BMI), AUVA, Länder, Schulen, Fahrschulen, WHO/UNECE (THE PEP, CEHAPE)
Erste Schritte	Entwicklung von Fahrrad- und Laufradtrainings für alle Zielgruppen, Konzept für flächendeckendes zweistufiges Training für die Fahrradprüfung, Optimierung der Unterlagen für die Führerscheinausbildung
Zeithorizont	2011–2015

2.6 WIRTSCHAFTSFAKTOR RADFAHREN

Maßnahme: Fahrrad-Cluster Österreich – Vernetzung Fahrradgewerbe und -industrie	
Zielrichtung	Die Radverkehrswirtschaft in Österreich sichert 18.000 Arbeitsplätze. Um die stärkere Vernetzung und Synergiebildung der bestehenden WirtschaftsakteurInnen rund ums Fahrrad (Produktion, Handel, Dienstleistung) zu fördern, soll die Bildung eines Fahrrad-Clusters unterstützt werden.
	Die bestehenden Kooperationen innerhalb der Radverkehrswirtschaft (ARGE Fahrrad; Kooperationen WKÖ, WIFI, Lebensministerium; klima:aktiv mobil-Programmpartnerschaften und -projekte) sollen gestärkt und ausgebaut werden. Durch einen regelmäßigen Informationsaustausch, Fachveranstaltungen sowie Vernetzung innerhalb des Fahrrad-Clusters 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 erreicht werden (ähnlich dem Beispiel der „Cycling Embassy of Denmark“). Mit der Weiterentwicklung des Elektrofahrrads entsteht durch Forschungstätigkeiten in Österreich (siehe Maßnahme Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte) auch die Möglichkeit, die internationale technische Führerschaft zu übernehmen. Die Tiefe des Fahrrad-Clusters ist mit den AkteurInnen gemeinsam zu definieren bzw. hängt vom Entwicklungsprozess ab. Durch verstärkte internationale Kooperationen wie z. B. im Pan-europäischen Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) sollen Chancen für die innovativen österreichischen Produkte und Dienstleistungen genutzt werden.
Wirksamkeit	Nutzen: Informationsaustausch, Nutzung von Synergien Kosten: geringe Strukturkosten für die Fahrradwirtschaft
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Wirtschaftspolitik, Innovationspolitik
Umsetzung	Bund (Lebensministerium, BMWFJ), WKÖ, Fahrradwirtschaft, Forschungseinrichtungen
Erste Schritte	Startveranstaltung zur Vernetzung der Fahrradwirtschaft
Zeithorizont	2011–2015

Maßnahme neu: 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 BMWFJ wurde ein erster erfolgreicher Schritt zur Koordination und Vernetzung gesetzt. Die Kooperation und Synergien innerhalb der Radtourismusbranche und zwischen Radtourismus und Alltagsradfahren sollen verstärkt und ausgebaut werden.
	<p>Auf Basis der bestehenden Arbeitsgruppe Radtourismus sind von den AkteurInnen Kooperationsprojekte im Bereich Radtourismus gemeinsam zu entwickeln und umzusetzen. Beispiele für mögliche Kooperationsprojekte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Österreichweiter Radroutenplaner (auf Basis von GIP.at) - Einheitliche Wegweisung auf Basis von nationalen Routen als Ergänzung des EuroVelo-Netzwerks (analog zu SchweizMobil und Vision D-Netz in Deutschland) - Intermodales Anreise-Tool für die Anreise mit dem Fahrrad bzw. als Infodrehscheibe für die Radverfügbarkeit vor Ort - Radler-Hotline bzw. Infoplattform (eventuell in Kooperation mit den Radverleihsystemen) - Neue Produktentwicklung im Radtourismus auf Basis der Ergebnisse von Innovationsworkshops - Entwicklung von Qualitätskriterien für radtouristische Betriebe und Infrastruktur (Bed&Bike, ADFC-Qualitätsradnetz, SchweizMobil) - Investition in überregionale Radinfrastruktur für den Radtourismus (z. B. Fahrradschnellstraßen; siehe Maßnahme Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr) - Gemeinsames Marketing, gemeinsame Marktforschung und -analysen (Befragungen, Zählungen; siehe Maßnahme Internetplattform und laufendes Benchmarking) <p>Zur bestmöglichen Nutzung der Synergien soll eine enge Vernetzung zwischen den Arbeitsgruppen Radtourismus und Radverkehr bestehen.</p>
Wirksamkeit	Nutzen: Informationsaustausch, Nutzung von Synergien, neue Produkte, mehr Radtouristen in Österreich Kosten: geringe Strukturkosten für die Tourismuswirtschaft, maßnahmenabhängig (öffentliche Hand)
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Tourismuspolitik, Wirtschaftspolitik, Verkehrspolitik
Umsetzung	Bund (BMWFJ, Lebensministerium, BMVIT), Länder, Landestourismusorganisationen, WKÖ, Österreich Werbung, Tourismusverbände, Kommunen, Verkehrsunternehmen
Erste Schritte	Startveranstaltung zur Vernetzung der Fahrradwirtschaft
Zeithorizont	2011-2015

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

Zielrichtung	Durch gestiegenen Bedarf und zur effizienten Radverkehrsförderung ist das fachliche Wissen über den Radverkehr sowie über das Fahrrad stärker zu verbreiten. Dabei ist besonders in den Bereichen Wirtschaft und Verkehrsplanung der Wissenstransfer zu verstärken.
	<p>Die Bedürfnisse des Radverkehrs und moderne Methoden der Radverkehrsplanung sind in der Verkehrsplanung nicht flächendeckend bekannt. Daher sind für die Verkehrsplanung in den Bereichen der akademischen Ausbildung (Universitäten, Fachhochschulen) und der beruflichen Weiterbildung (z. B. Sachverständige, EntscheidungsträgerInnen) entsprechende Maßnahmen (ähnlich dem Beispiel der deutschen Fahrradakademie) in Form von Kursen, Fachexkursionen und Fachveranstaltungen zu setzen.</p> <p>Für die AkteurInnen in der Wirtschaft hat sich durch das Elektrofahrrad neuer Schulungsbedarf ergeben. Auch ist der fachliche Nachwuchs im Bereich der Fahrradtechnik durch entsprechende Ausbildungsplätze sicherzustellen. Die 2011 gestarteten Kooperationen (z. B. „Fit for E-Bike“ Ausbildung von Lebensministerium, WKÖ, WIFI für den Fahrradhandel und die Fahrradtechnik) sind zu verstärken und auszuweiten. In Kombination mit der Maßnahme Fahrrad-Cluster Österreich – Vernetzung Fahrradgewerbe/-industrie kommt der fundierten Aus- und Weiterbildung besonders einer exportorientierten Fahrradwirtschaft zugute.</p>
Wirksamkeit	Nutzen: mehr Qualität, Schaffung qualifizierter green jobs, Einsparung von Umwelt- und Gesundheitskosten Kosten: gering bis mittel
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrspolitik, Bildungspolitik, Arbeitsmarktpolitik
Umsetzung	Bund (Lebensministerium, BMWFJ, BMWF), Wirtschaftskammer, WIFI, Bildungseinrichtungen, Länder, Kommunen
Erste Schritte	Initiierung neuer Ausbildung, Integration des Radverkehrs in bestehende Ausbildungen
Zeithorizont	2011-2015

2.7 RADFAHREN ALS GESUNDHEITSFÖRDERUNG

Maßnahme neu: Radfahren als Gesundheitsförderung	
Zielrichtung	Durch den hohen gesundheitlichen Nutzen der Bewegung im Alltag wie dem Radfahren, ist die Steigerung des Radverkehrsanteils ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung.
	<p>Radfahren im Alltag ist ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung. Demnach ist die Steigerung des Radverkehrsanteils in den Aktivitäten der AkteurInnen in der Gesundheitsförderung (Betriebliche Gesundheitsförderung, Fonds Gesundes Österreich, etc.) zu berücksichtigen. Die WHO empfiehlt als gesundheitsfördernde Maßnahme 30 Minuten Bewegung am Tag, unter anderem das Radfahren von und zur Arbeit.</p> <p>In den geplanten Nationalen Aktionsplan Bewegung (NAP. b) ist das Radfahren im Alltag als effiziente und kostengünstige Maßnahme zur Bewegungsförderung und damit zur Gesundheitsförderung aufzunehmen. Durch eine verstärkten und regelmäßigen Wissensaustausch der AkteurInnen sind die entsprechenden Aktivitäten zwischen Gesundheitsförderung und Radverkehrsförderung abzustimmen, um die bestmöglich Synergiewirkung zu erzielen. Mittels Fachveranstaltungen sind Best-Practice Beispiele zur Kooperation zwischen Gesundheitsförderung und Radverkehrsförderung – wie die Beteiligung der AOK an der deutschen bike2work-Kampagne – bekannt zu machen und die verstärkte Einbindung von „Nutznießern“ wie Krankenkassen und Gesundheitsfonds (z. B. Fonds Gesundes Österreich) in die Förderung des Alltagsradverkehrs als Gesundheitsmaßnahme anzustreben.</p>
Wirksamkeit	Nutzen: Senkung der Umwelt- und Gesundheitskosten durch Steigerung des Radverkehrsanteils Kosten: mittel, Refinanzierung durch geringere Gesundheitskosten
Maßnahmeneffizienz	Hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Gesundheitspolitik, Verkehrspolitik
Umsetzung	Bund (Lebensministerium, BMG, BMVIT), Krankenkassen, Sozialversicherungen, FGÖ, WKÖ, Länder, Kommunen, Betriebe
Erste Schritte	Entwicklung einer Plattform Radfahren in der Gesundheitsförderung
Zeithorizont	2011–2015

Maßnahme: Berücksichtigung von Gesundheitseffekten durch Radfahren	
Zielrichtung	Ziel ist, die gesamtwirtschaftliche Effizienz der staatlichen Aktivitäten durch Berücksichtigung der positiven Gesundheitseffekte durch Radfahren zu steigern.
	<p>Mit dem unter Mitwirkung Österreichs im Rahmen des Pan-europäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) ausgearbeiteten WHO-Kalkulator für Gesundheitseffekte durch Radfahren (HEAT-Tool) steht ein einfaches Tool zur Berechnung der Gesundheitseffekte bei der Planung und Beurteilung von Verkehrsprojekten sowie sonstigen den Radverkehr betreffenden staatlichen Aktivitäten zur Verfügung. Die Gesundheitseffekte des Radfahrens sind bei Kosten-Nutzen-Untersuchungen durch Integration in die relevanten Richtlinien (RVS 02.01.22 „Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen“) zu berücksichtigen. In weiterer Folge sind bei Verkehrsplanungsprojekten und Aktivitäten der Verkehrspolitik die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens stärker zu berücksichtigen. Weitere Untersuchungen über die Auswirkungen des Radfahrens im Alltag auf die Morbidität sind durchzuführen. Im Bereich der betrieblichen Gesundheitsförderung sind die positiven Gesundheitseffekte mit Hilfe eines Tools (ähnlich dem HEAT for Cycling) als betriebswirtschaftliche Entscheidungsunterstützung den Unternehmen näher zu bringen.</p> <p>Die internationalen Kooperationen und Vernetzungen im Pan-europäischen Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) sollen im Rahmen innovativer Kooperationsprojekten weiter ausgebaut werden.</p>
Wirksamkeit	Nutzen: Bessere Berücksichtigung externer Effekte, effizienterer Mitteleinsatz (öffentliche Hand) Kosten: gering
Maßnahmeneffizienz	Mittel- und langfristig sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Gesundheitspolitik, Verkehrspolitik
Umsetzung	Bund (BMG, Lebensministerium, BMVIT), Krankenkassen, Sozialversicherungen, FGÖ, WKÖ, Länder, Kommunen, Forschungsgesellschaft, PlanerInnen
Erste Schritte	Fachveranstaltung mit Stakeholdern im Verkehrs- und Gesundheitsbereich, Integration in RVS 02.01.22
Zeithorizont	2011–2015

Maßnahme: Finanzielle und fiskalische Anreizsysteme	
Zielrichtung	Aus Umweltsicht ist es Ziel, das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr mit den derzeitigen fiskalischen Begünstigungen dem Pkw gleichzustellen (Internalisierung externer Kosten). Darüber hinaus ist aus Gesundheits-sicht die Fahrradnutzung mit einer „Gesundheitsprämie“ zu belohnen (Internalisierung externen Nutzens).
	Eine Reform des Kilometersgelds auf Basis eines fixen Kilometersatzes, unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel, würde das Fahrrad und die Kombination Fahrrad und öffentlicher Verkehr auf langen Dienstreisen finanziell mit dem Pkw gleichstellen. Zusätzlich sollte, aufgrund des positiven Gesundheitsnutzens, die Fahrradnutzung mit einer Gesundheitsprämie von rund 50 Cent/km belohnt werden. Die derzeitige Unterscheidung zwischen kleiner und großer Pendlerpauschale ist, im Sinne einer Förderung der Arbeitswegkombination, Fahrrad und öffentlicher Verkehr zu vereinheitlichen. Bei der großen Pendlerpauschale ist die derzeitige Kilometergrenze von 2 Kilometern auf 5 Kilometer (ca. 20 Minuten Radfahrt) zu erhöhen. Die Privatnutzung von Dienstfahrrädern ist analog zum Jobticket einkommenssteuerfrei zu stellen. Für die Einkommenssteuer bei Privatnutzung von Firmenkraftfahrzeugen ist eine fahrleistungsabhängige Komponente einzuführen.
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, Lebensministerium, BMVIT, BMG), Länder, Kommunen
Erste Schritte	Finanztechnische Modellrechnungen
Zeithorizont	2011–2015

2.8 RADFAHREN MIT RÜCKENWIND (ELEKTROFAHRRAD)

Maßnahme neu: Forcierung des Elektrofahrrads	
Zielrichtung	Das Elektrofahrrad erschließt neue Zielgruppen für das Radfahren, erhöht die Reichweite und führt zu einer Verlagerung vom Pkw zum Elektrofahrrad. Durch den verstärkten Einsatz des Elektrofahrrads soll der Radverkehrsanteil gesteigert werden.
	Das Elektrofahrrad hat sich besonders im touristischen Bereich in den letzten Jahren sehr schnell in Österreich verbreitet. Für die vermehrte Nutzung auch im Alltagsradverkehr sind neben diebstahlsicheren Abstellanlagen an Haltestellen sowie Wohn- und Bürogebäuden auch die fiskalische Bevorzugung und Kaufförderung, die Initiierung eines österreichweiten Reparaturnetzwerks für Elektrofahrräder (E-Bike-Pannenhilfe), die Forcierung von Elektrofahrradverleihsystemen an Bahnhöfen und die Vereinheitlichung von Ladegeräten erforderlich. Entsprechende Geschäftsmodelle für die vermehrte Nutzung des Elektro-fahrrads (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, Ausbauoffensive Bike&Ride und Aufbau von Radverleihsystemen zu berücksichtigen. Durch verstärkte internationale Kooperationen wie z. B. im Pan-europäischen Programm für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) sollen Chancen für die innovativen österreichischen Produkte und Dienstleistungen genutzt werden.
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 (Lebensministerium, BMVIT, BMF, BMG), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Fahrradwirtschaft, Betriebe
Erste Schritte	Entwicklung gemeinsamer Umsetzungsschritte mit dem Fahrrad-Cluster, Konzepte für Betreiber- und Geschäftsmodelle
Zeithorizont	2011–2015

Maßnahme: Initiierung umsetzungsorientierter Forschungsprojekte	
Zielrichtung	Die erfolgreiche Verankerung des Radverkehrs im Forschungsprogramm ways2go des BMVIT soll weitergeführt werden. Die Forschungsschwerpunkte sollten auf Elektrofahrräder, Diebstahlsicherung, Änderung des Verkehrsverhaltens und Mobilitätsdatenerhebung gelegt werden.
<p>Mit der Elektrifizierung des Fahrrads ergeben sich eine Vielzahl neuer Möglichkeiten und Produkte (z. B. elektronische Wegfahrsperre, integrierte LED-Beleuchtung, GPS-Tracking, Vereinheitlichung der Ladegeräte, automatische Elektrofahrradverleihsysteme), 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.</p>	
Wirksamkeit	Nutzen: Effizienzerhöhung, Technologievorsprung Kosten: projektabhängig
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Innovationspolitik, Wirtschaftspolitik, Wissenschaftsförderung, Verkehrspolitik, Gesundheitspolitik
Umsetzung	Bund (BMVIT, Lebensministerium, BMWF), Länder, Universitäten, Forschungseinrichtungen, diverse Fonds (Verkehrssicherheitsfonds, FGÖ usw.)
Erste Schritte	Berücksichtigung des Forschungsschwerpunkts Radverkehr in den Forschungsprogrammen des BMVIT, Vernetzung der Fahrradwirtschaft mit den Forschungseinrichtungen
Zeithorizont	2011-2015

Maßnahme: Novellierung der Straßenverkehrsordnung und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene	
Zielrichtung	Abhängig von den Ergebnissen für den Radverkehr der derzeit laufenden Überarbeitung der StVO sind weitere Verbesserungen in der StVO notwendig. Auch sind Richtlinien auf Bundesebene, die den Radverkehr betreffen (RVS, OIB-Richtlinien), permanent zu verbessern.
<p>Derzeit ist eine StVO-Novelle zum Radverkehr in Begutachtung. Zur Attraktivierung des Radverkehrs sind folgende StVO-Änderungen wünschenswert: Verankerung des Rücksichtnahmegebots, flächendeckend Radfahren gegen die Einbahn mit Möglichkeit für Ausnahmen, Aufhebung bzw. Flexibilisierung der Radwegbenutzungspflicht im Ortsgebiet, Vereinfachung der Vorrangregelungen für RadfahrerInnen, Einschränkung der Anwendung von Radfahrerüberfahrten, Fahrradstraßen und geschlossener Zug für RadfahrerInnen nach deutschem Vorbild, bessere Anpassung der Verkehrszeichen an die Bedürfnisse des Radverkehrs, einfach überprüfbare Regeln in der Fahrradverordnung sowie klare Adressaten (Handel, RadfahrerIn). Um die Mindestqualitätsstandards der RVS Radverkehr in Österreich einheitlich zur Anwendung zu bringen, ist eine Verbindlichkeit anzustreben. In den weiteren Richtlinien auf Bundesebene (z. B. OIB-Richtlinien) sind die Bedürfnisse des Radverkehrs sowie des Elektrofahrrads entsprechend zu berücksichtigen.</p>	
Wirksamkeit	Nutzen: Attraktivierung des Radfahrens, Einsparung von Umwelt- und Gesundheitskosten Kosten: keine
Maßnahmeneffizienz	Sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Umweltpolitik, Verkehrssicherheit, Gesundheitspolitik
Umsetzung	Bund (BMVIT, Lebensministerium, BMI, BMG), Länder, Kommunen, Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (RVS), NGOs, KfV
Erste Schritte	Erstellung eines Novellierungsentwurfs der StVO durch das BMVIT, Überarbeitung/Aktualisierung der RVS, Vereinheitlichung/Überarbeitung von Normen in Bezug auf den Radverkehr
Zeithorizont	2011-2014

Maßnahmen: Anpassung von Landesgesetzen, Richtlinien und Vorschriften auf Landesebene

Zielrichtung	Ziel ist 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 Regelung zwischen den Ländern möglichst harmonisiert werden sollten. Die Berücksichtigung des Radverkehrs in allen relevanten Richtlinien und Vorschriften auf Landesebene (z. B. Wohnbauförderung) ist sicherzustellen.
	Die Raumordnungs- und Baugesetze auf Landesebene bestimmen maßgeblich die Qualität des Radverkehrs im Hinblick auf kurze Wege und Abstellanlagen in Gebäuden. Auch die Förderungen, wie z. B. die Wohnbauförderung, tragen mittelfristig zu Siedlungsstrukturen bei, die den Radverkehr erleichtern oder behindern können. Im Bereich der Abstellanlagen ist ein flächenmäßig günstiger Abtausch von Fahrradstellplätzen gegen Pkw-Stellplätze wie im Wiener Garagensgesetz (Verhältnis: 6 Fahrradstellplätze statt 1 Pkw-Stellplatz) anzustreben. Weiters sind Mindestqualitätskriterien für Radabstellanlagen (Aufstellfläche, diebstahlsicher, ebenerdig, Distanz zum Eingang, Flächen für Fahrradanhänger) ebenfalls in den gesetzlichen Bestimmungen zu regeln. Mittelfristig ist die Baulandausweisung in den Raumordnungsgesetzen an die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen mit dem öffentlichen Verkehr bzw. dem Fahrrad zu knüpfen.
Wirksamkeit	Nutzen: Verringerung von Anschließungskosten (öffentliche Hand), attraktive Abstellanlagen und Erreichbarkeit, Einsparung Umwelt /Gesundheitskosten Kosten: geringfügig (SystembenutzerInnen)
Maßnahmeneffizienz	Mittel- und langfristig sehr hoch
Betroffene Politikbereiche	Raumordnung, Baugesetzgebung, Finanzausgleich, Wohnbauförderung
Umsetzung	Länder, Bund (BMF, Lebensministerium, BKA), Kommunen, Forschungsgesellschaft, PlanerInnen
Erste Schritte	Kooperationen verstärken mit Ländern und Städten, Vorschlag mit Mindestkriterien für die Radverkehrsförderung
Zeithorizont	2011-2015

2.9 FAHRRAD & ÖFFENTLICHER VERKEHR

Maßnahme: Ausbauoffensive Bike&Ride

Zielrichtung	Das Potenzial des Fahrrads im intermodalen Verkehr ist groß, werden doch die Vorteile der öffentlichen Verkehrsmittel (schneller Punkt-zu-Punkt-Verkehr) mit dem Fahrrad (Flächenerschließung) verknüpft. Ziel dieser Maßnahme ist es, mit qualitativvollen, sicheren und ausreichenden Radabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs den Anteil der Fahrgäste mit Fahrradnutzung im Vor- und Nachlauf zu erhöhen.
	Durch die Initiierung einer Ausbauoffensive zugunsten einer optimalen Verknüpfung des Radverkehrs (v.a. für den Alltagsradverkehr) mit dem öffentlichen Verkehr, soll ein beschleunigter Ausbau qualitativ hochwertiger Systemschnittstellen erfolgen. Für ein mehrjähriges Ausbauprogramm ist der Bedarf an unterschiedlichen Typen von Radabstellanlagen (Radstation, Fahrradgarage, Fahrradboxen, Fahrradständer) abhängig von der Hauptfunktion im Vorlauf oder Nachlauf des öffentlichen Verkehrs österreichweit zu definieren. Dabei sind auch verbindliche Qualitätsstandards unter Berücksichtigung der Anforderungen von E-Bikes (Lademöglichkeit, diebstahlsicher) für Abstellanlagen festzulegen. Die Finanzierung soll durch die Nutzung bzw. Optimierung von bestehenden Park&Ride-Förderstrukturen sowie im Rahmen der Maßnahme Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr erfolgen. Für den Bereich Radstationen und Fahrradboxen wäre ein österreichweites Betreibermodell wünschenswert, sodass der Betrieb der Radabstellanlagen nutzerfinanziert ist.
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, Lebensministerium), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen
Erste Schritte	Siehe Maßnahme Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm für den Radverkehr, Geschäfts- und Betreibermodell für Radstationen/Fahradboxen, Integration von Bike&Ride in das Park-&-Ride-Programm
Zeithorizont	2011-2015

Maßnahme: Aufbau von Radverleihsystemen	
Zielrichtung	Neben den automatischen Radverleihsystemen haben sich im touristischen Bereich durch das Elektrofahrrad auch personelle Radverleihsysteme entwickelt. Eine 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 gut entwickelt. Durch entsprechende Anschubförderungen seitens der öffentlichen Hand soll sich die Zahl der Verleihstationen auf ganz Österreich erweitern und vervielfachen. Dabei ist im Sinne der Kundenfreundlichkeit die Kooperation zwischen unterschiedlichen Systemen zu verstärken, sodass nur eine einmalige Systemanmeldung notwendig ist bzw. die Identifikation beim Ausleihvorgang vereinheitlicht ist. Als Entwicklungsschritt der nächsten Jahre ist die mögliche Integration von E-Bikes bei den automatischen Radverleihsystemen zu prüfen. Eine tarifliche Koppelung der Radverleihsysteme mit den Tarifen der Verkehrsunternehmen (z. B. günstiger Tarif für VORTEILScard-BesitzerInnen) ist anzustreben. Zur besseren Verknüpfung der Radverleihsysteme mit dem öffentlichen Verkehr sind besonders an Bahnhöfen entsprechende Flächen für Radverleihsysteme zur Verfügung zu stellen.
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, Lebensministerium, BMWFJ), Verleihsystembetreiber, Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde, Tourismuswirtschaft
Erste Schritte	Stärkung der Kooperationsformen, Erstellung eines österreichweiten Ausbauplans
Zeithorizont	2011–2015

Maßnahme: Attraktivierung der Fahrradmitnahme in Bahn und Bus	
Zielrichtung	Besonders im Freizeitverkehr ist die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr ein wichtiger Service zur Nutzung des Umweltverbunds und daher aus radtouristischer Sicht sehr relevant. Ein verbesserter Service, besonders im Fernverkehr, ist anzustreben.
	<p>Derzeit ist die Fahrradmitnahme in den Nahverkehrszügen 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 wesentliche Anreize zum Umstieg. Eine unkomplizierte, spontane und attraktive Fahrradmitnahme in allen relevanten öffentlichen Verkehrsmitteln, wie sie derzeit z. B. schon in Innsbruck möglich ist, soll daher sichergestellt werden.</p> <p>Die Frage der Fahrradmitnahme, besonders im Eisenbahnfernverkehr, ist weiters im Hinblick auf den Gepäcktransport zu sehen. Fahrgäste sollen die Möglichkeit haben, Großgepäck – sei es Skiausrüstung, Kinderwagen oder Fahrrad – selbst mitzutransportieren. Dazu wären verstärkt Mehrzweckflächen in Zügen und Mitnahmemöglichkeiten in Bussen anzubieten. Dieses Potenzial haben andere europäische Eisenbahngesellschaften schon erkannt: Sie bieten verstärkt Mehrzweckflächen in Zügen an.</p>
Wirksamkeit	Nutzen: Erleichterung der Verkehrsmittelkombination Fahrrad/öffentlicher Verkehr, Einsparung von Umwelt- und Gesundheitskosten, Förderung des umweltfreundlichen Radtourismus Kosten: geringfügig (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, BMWFJ, Lebensministerium), Länder, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde
Erste Schritte	Klärung der technischen und rechtlichen Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Bus, Entwicklung Tarifmodelle Fahrrad, gesetzliche Verankerung von Mehrzweckflächen für Großgepäck
Zeithorizont	2011–2015

2.10 WIRKUNGEN UND NUTZEN

Reduktion der CO₂-Emissionen

Mit dem Beschluss des EU-Energie- und Klimapakets 2009 setzte sich Europa das Ziel, bis 2020 die Energieeffizienz um 20 % zu erhöhen, den Anteil an erneuerbaren Energiequellen um 20 % zu erhöhen und die Treibhausgasemissionen um 20 % zu senken [49]. Österreich ist verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen in Sektoren (wie dem Verkehrssektor), die nicht dem Emissionshandel unterliegen, bis 2020 um mindestens 16 % – bezogen auf die Emissionen des Jahres 2005 – zu reduzieren. Die österreichische Energiestrategie nennt als Klimaschutzmaßnahmen im Mobilitätsbereich – einem der Hauptverursacher von CO₂-Emissionen – auch die Umsetzung des Masterplans Radfahren und die Erhöhung des Radverkehrsanteils als eine sehr effiziente Maßnahme zur Senkung der CO₂-Emissionen [50].

Durch die Erhöhung des österreichweiten Radverkehrsanteils von 5 % im Jahr 2006 auf derzeit 7 % werden, unter Berücksichtigung der verstärkten Nutzung von Elektrofahrrädern bereits heute ca. 66.000 Tonnen CO₂ pro Jahr weniger emittiert.

Bei vollständiger Erreichung der Zielsetzung des Masterplans Radfahren – nämlich den österreichweiten Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2015 aus 10 % anzuheben – kann die jährliche CO₂-Emission um weitere 84.000 Tonnen reduziert werden.

Gegenüber 2006 lässt sich daher durch Umsetzung des Masterplans Radfahren ein CO₂-Reduktionspotenzial von in Summe rund 150.000 Tonnen CO₂ 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.

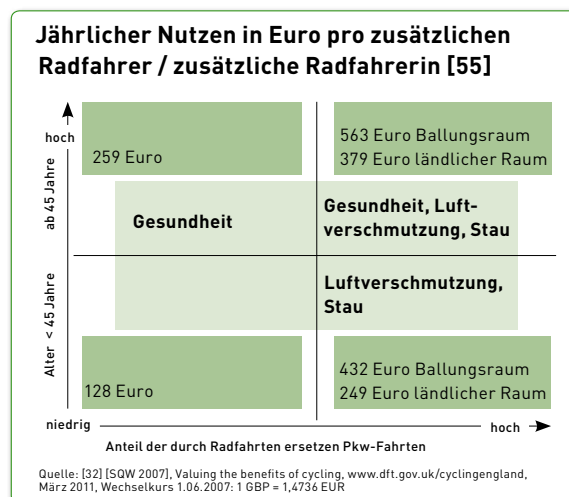
Gesundheitsnutzen

Die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens im Alltag wurden im Kapitel 1.5 für Österreich schon dargestellt. Die Basis für die großen Effekte ist ein bei regelmäßigen RadfahrerInnen (ca. 2 Stunden Radfahren pro Woche mit 14 km/h) um 28 % geringeres Mortalitätsrisiko gegenüber nicht regelmäßigen RadfahrerInnen [24]. Demnach würde die Zielerreichung des Masterplans Radfahren im Jahr 2015 mit der Steigerung des Radverkehrsanteils auf 10 % ei-

nen jährlichen Gesundheitsnutzen von rund 810 Mio. Euro bedeuten [25].

Volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen

In einer Studie von Cycling England wurde der volkswirtschaftliche Nutzen des Radfahrens monetär bewertet (siehe Abbildung). Abhängig von Alter, Wohnort und Ersatz von Pkw-Fahrten bringt jede/jeder zusätzliche RadfahrerIn einen volkswirtschaftlichen Nutzen zwischen 128 und 563 Euro pro Jahr [32]. Demnach bringt die Zielerreichung des Masterplans Radfahren 2011 – je nachdem, welche Personen zum Radfahren motiviert werden können – einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 47 bis 208 Mio. Euro pro Jahr.



3 Literatur- und Quellenverzeichnis

- [1][HERRY 2010]: Herry Consult GmbH; StilMobil – Lebensstil-Mobilitäts-Matrix Österreich; Lebensministerium; Wien; 2010.
- [2][MIGLBAUER 2009]: Miglbauer E., Pfaffenbichler P., Feilmayr W.; Kurzstudie „Wirtschaftsfaktor Radfahren – Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich“; Lebensministerium und WKÖ; Wien; 2009; (www.klimaaktiv.at/article/articleview/74749/1/27241); zugegriffen 08.03.2011).
- [3][RUTTER 2007]: Rutter H. et al.; Health economic assessment tool for cycling (HEAT for cycling); WHO Regional Office for Europe; Kopenhagen; 2007.
- [4][Lebensministerium (HG)]: Trafico; Masterplan Radfahren 2006 – Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich; Wien; 2006.
- [5][BMVIT 2002]: Herry Consult GmbH; Verkehr in Zahlen 2002; BMVIT; Wien; 2002.
- [6][KFV 2008]: Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV); „Rad&Tat“ – Masterplan Radfahren für das Burgenland; Mobilitätszentrale Burgenland; Eisenstadt; 2008.
- [7][HERRY 2009 N]: Herry Consult GmbH; „Landesweite Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2008“; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung; Wien; 2009.
- [8][NÖ 2008]: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. RU3; NÖ Klimaprogramm 2009–2012; St. Pölten; 2008.
- [9][ÖÖ 2009 2]: Land Oberösterreich; Landes-Radverkehrskonzept; Linz; 2009.
- [10][ÖÖ 2001]: Land Oberösterreich; Landesmobilitätshebung 2001; Linz; 2001.
- [11][STMK 2008]: Land Steiermark; Landesradverkehrsprogramm „Strategie Radverkehr Steiermark 2008–2012“; Graz; 2008.
- [12][STMK 2011]: Land Steiermark; Radkarten und Radführer; Graz; 2011; (www.radland.steiermark.at/cms/ziel/20854529/DE/); zugegriffen 08.03.2011).
- [13][UBA 2007]: Umweltbundesamt; Maßnahmenprogramm nach § 9a IG-Luft zur Verbesserung der Luftgüte; Land Tirol; Wien; 2007; (www.umwelt-net.at/filemanager/download/26173/); zugegriffen 08.03.2011).
- [14][TIROL 2011 2]: Land Tirol; Radwegmodell „Tirol setzt auf RAD“; Innsbruck; 2011; (www.tirol.gv.at/themen/sport/radfahren/radwegmodell/beschilderung-wegweisung/); zugegriffen 08.03.2011).
- [15][TIROL 2007]: Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung; „Radfahren fördern!"; Innsbruck; 2007.
- [16][VORARLBERG 2009]: Land Vorarlberg; „Frischer Wind“ – Die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg; Bregenz; 2009; (www.vorarlberg.gv.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/fahrrad/frischerwind_dieradverk.htm); zugegriffen 08.03.2011).
- [17][HERRY 2009 V]: Herry Consult GmbH; „Verkehrsverhaltensbefragung (Kontiv) Vorarlberg 2008“; Amt der Vorarlberger Landesregierung; Wien; 2009.
- [18][VORARLBERG 2008]: Energieinstitut Vorarlberg, Koordinationsstelle Vorarlberg MOBIL; Leitfaden Fahrradparken; Land Vorarlberg; Bregenz; 2008; (www.vorarlberg.gv.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/fahrrad/leitfadenfahrradparken.htm); zugegriffen 08.03.2011).
- [19][SOCIALDATA 2010]: Socialdata – Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung; Fahrradmobilität in Wien – Fahrradnutzung in Wien – Radspezifische Ergebnisse der Haushaltsbefragung Wien 2009; Stadt Wien MA 18; Linz; 2010; (www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/erhebungen/); zugegriffen 08.03.2011).
- [20][SPÖ/GRÜNE WIEN 2011]: Gemeinsame Wege für Wien – das rot-grüne Regierungsabkommen; Wien; November 2010.
- [21][ZIS+P 2009]: ZIS+P Verkehrsplanung; Bestandsaufnahme des Verkehrsverhaltens der Grazer Wohnbevölkerung 2008; Stadt Graz; 2009.
- [22][TRAFICO 2009]: Trafico et al.; Leitfaden Radverkehrsförderung – Ein Praxis-Leitfaden für Kommunen, Schulen, Betrieb, Tourismus und Bauräger, 2. Auflage 2009; Lebensministerium; Wien; 2009; (www.klimaaktiv.at/filemanager/download/47443); zugegriffen 08.03.2011).
- [23][CIMA 2010]: CIMA Beratung + Management GmbH; Studie „Radfahren und Einkaufen“; Lebensministerium und WKÖ; Wien; 2010; (www.klimaaktiv.at/article/articleview/82815/1/27241); zugegriffen 08.03.2011).
- [24][HERRY 2008]: Herry Consult GmbH; Gesundheitseffekte durch Radfahren – Kalkulator zur volkswirtschaftlichen Evaluierung, Benutzerhandbuch Version 2; Lebensministerium; Wien 2008; (www.klimaaktiv.at/article/articleview/75923/1/27241); zugegriffen 08.03.2011).
- [25][Lebensministerium 2009]: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. V/5; Gesundheitseffekte durch Radfahren, Ergebnis Österreich; Wien; 2009; (www.klimaaktiv.at/filemanager/download/50319/); zugegriffen 08.03.2011).
- [26][RÜTTEN 2010]: Rütten A. et al.; IMPALA – Improving Infrastructures for Leisure-Time Physical Activity in the Local Arena; gefördert von der Exekutivagentur für Gesundheit und Verbraucher der Europäischen Kommission; Erlangen; 2010; (www.impala-eu.org); zugegriffen 08.03.2011).
- [27][EU 2008]: EU-Arbeitsgruppe „Sport und Gesundheit“; EU-Leitlinien für körperliche Aktivität – Empfohlene politische Maßnahmen zur Unterstützung gesundheitsfördernder körperlicher Betätigung; Brüssel 2008; (http://ec.europa.eu/sport/library/doc/c1/pa_guidelines_4th_consolidated_draft_de.pdf); zugegriffen 08.03.2011).
- [28][FGM 2010]: Forschungsgesellschaft Mobilität und Research (FGM) & Data Competence; Radverkehr in Zahlen – Daten, Fakten und Stimmungen; BMVIT; Wien; 2010.
- [29][KOMOBILE 2009]: komobile Gmunden GmbH; BikeCount – Technologien und Wege zur Etablierung einer bundesweiten Datenbasis zum Radverkehrsaufkommen; Forschungsprojekt gefördert und finanziert im Rahmen des ways2go-Förderprogramms des BMVIT; Gmunden; 2009.
- [30][SAMMER 2010]: Sammer G. et al.; KOMOD – Konzeptstudie Mobilitätsdaten Österreich; Forschungsprojekt gefördert und finanziert im Rahmen des ways2go-Förderprogramms des BMVIT; Wien; 2009–2010; (www2.ffg.at/verkehr/projekte.php?id=750&lang=de&browse=programm); zugegriffen 08.03.2011).
- [31][FSV 2010]: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr (FSV); Richtlinien und Vorschriften für das Verkehrswesen (RVS); RVS 03.02.13 „Radverkehr“; [aktuelle Ausgabe 01.03.2011].
- [32][SQW 2007]: Valuing the benefits of cycling, Cambridge 2007, www.dft.gov.uk/cyclingengland, März 2011, Wechselkurs 1.06.2007: 1 GBP = 1,4736 EUR
- [33][SCHWARZACH/WOLFFURT 2008]: Gemeinden Schwarzach und Wolfurt in Zusammenarbeit mit dem Amt der Vorarlberger Landesregierung; „Hofsteigader L3“ – Lenkungs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept; 2008.
- [34][ENNS 2007]: Tourismus und Stadtmarketing Enns; Informationen zu cittaslow-Aktivitäten in Enns; Enns; 2007; (www.tse-enns.at/citta.php?lang=de&kat=3&page=9 / www.cittaslow.info); zugegriffen 08.03.2011).
- [35][REITER PRESSL 2009]: Reiter K., Pressl R.; FGM-AMOR; Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegdauer von 10 Minuten – Vergleich Fahrrad-Pedelec; Graz; 2009; entnommen aus: FGM; Energieregion Weiz-Gleisdorf GmbH (Hrsg.), „Mobilitäts- und Marketingkonzept für den Pedelec-Einsatz in der Energieregion Weiz-Gleisdorf“; 2009; (www.fgm.at/docs/E_pedelec_broschure_web.pdf); zugegriffen 08.03.2011).
- [36][KLIEN 2010]: Klima- und Energiefonds; Jahresprogramm 2010; Wien; 2010; (www.klimafonds.gv.at); zugegriffen 08.03.2011).
- [37][LOB IC 2010]: LOB iC GesmbH et al.; ISR – Intermodale Schnittstelle im Radverkehr – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb für Verwaltung, Verkehrsdienstleistungsanbieter und Planer; BMVIT, Klima- und Energiefonds; Wien; 2010; (www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/downloads/isrhandbuch.pdf); zugegriffen 08.03.2011).
- [38][KARMASIN 2010]: Karmasin Marktforschung; Repräsentative Umfrage zum Radverkehr in Österreich; Lebensministerium; Wien; 2010; (www.klimaaktiv.at/article/articleview/68857/1/27241); zugegriffen 08.03.2011).
- [39] Auskunft BMUKK, März 2011
- [40][ÖÖ 2009]: Land Oberösterreich; ÖÖ Bautechnikverordnungs-Novelle 2008; relevante Paragraphen: § 45a und § 50; Linz; 2009.
- [41][WIEN 2010]: Stadt Wien; Wiener Garagengesetz, LGBl 46/2010.
- [42] Auskunft Land Vorarlberg; März 2011
- [43][BMVIT FFG 2011]: Auskunft BMVIT (Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien) und Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) am 25.02.2011.
- [44][NYC DOT 2011]: New York City Department of Transportation; Homepage „Bicyclists“; New York; 2011; (www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bikemain.shtml); zugegriffen 08.03.2011).
- [45][TFL 2010]: Transport for London; „London is all set to become a cycling city“; London; 2010; (www.tfl.gov.uk/corporate/media/newscentre/metro/16332.aspx); zugegriffen 08.03.2011).
- [46][PARIS 2011]: Mairie de Paris; Homepage „Vélo“; (www.paris.fr/portail/loisirs/PortaLut?page_id=9070); zugegriffen 08.03.2011).
- [47][ZIV 2010]: Zweirad-Industrie-Verband (ZIV); Presseausendung zur Marktsituation für Elektrofahrräder vom 31.08.2010; Bad Soden; 2010; (www.ziv-zweirad.de); zugegriffen 08.03.2011).
- [48][KAİROS 2010]: Kairos – Wirkungsforschung & Entwicklung GmbH; Landrad – Neue Mobilität für den Alltagsverkehr in Vorarlberg; Bregenz; 2010; (landrad.at/fileadmin/downloads/110103_bericht_landrad.pdf); zugegriffen 08.03.2011).
- [49][EU 2009]: Rat der Europäischen Union; Pressemitteilung 8434/09 [Presse 77] vom 6. April 2009; (http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/misc/107136.pdf).
- [50][Lebensministerium BMWFJ 2010]: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend; Energiestrategie Österreich; Wien; 2010; (www.energiestrategie.at); zugegriffen 08.03.2011).
- [51][IEA 2011]: International Energy Agency; World Energy Outlook 2010; Paris; 2011; (www.worldenergyoutlook.org); zugegriffen 08.03.2011).
- [52][Lebensministerium 2007]: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; Anpassung der Klimastrategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels 2008–2013; Wien; 2007.
- [53][HERRY/SAMMER 1999]: Mobilitätshebung österreichischer Haushalte 1995; BMVIT; Wien; 1999.

