

ÜBEREINKOMMEN ZUR FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS IN ÖSTERREICH

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

klimaaktiv

mobil



 Österreichischer
Gemeindebund


Österreichischer
Städtebund

Wien am 4. April 2022

Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs in Österreich

für die Schaffung eines sicheren und leistungsfähigen Radverkehrs in Österreich sowie für die Erreichung des in der #mission2030, der Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung, definierten Zieles zur Steigerung des österreichweiten Radverkehrsanteils von 7 % auf 13 % bis 2025.

Die Unterzeichnenden anerkennen den hohen Wert des Radfahrens als Eckpfeiler für ein sicheres, raumeffizientes und ressourcenschonendes Gesamtverkehrssystem sowie für eine gesunde Bevölkerung. Auch angesichts der mit der COVID-Pandemie verbundenen Herausforderungen bietet das Fahrrad ein besonders krisenresilientes und zukunftsorientiertes Verkehrsmittel. Gezielte Investitionen in Fahrradproduktion, -handel, -infrastruktur und -serviceangebote sind als konjunkturbelebende Maßnahmen nicht nur für Tourismus und Sport, sondern für die gesamte Volkswirtschaft von hoher Bedeutung.

Wir stimmen gemeinsam überein, der Förderung des Radfahrens einen hohen Stellenwert beizumessen, und vereinbaren folgende Schwerpunktaktivitäten:

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

für das Bundesministerium für
Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation &
Technologie

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Bundesministerin Leonore Gewessler BSc

für das Land Burgenland

LR Mag. Heinrich Dorner



für das Land Kärnten

LR Mag. Sebastian Schuschnig



für das Land Niederösterreich

LR DI Ludwig Schleritzko



für das Land Oberösterreich

BR Günther Pröllner



für das Land Salzburg

LR Mag. Stefan Schnöll



für das Land Steiermark

LAbg. Mag. Wolfgang Moitzi



für das Land Tirol

NR Hermann Weratschnig MSc MBA



für das Land Vorarlberg

LR MMag. Daniel Zadra



für die Stadt Wien

SRⁱⁿ Mag.^a Ulli Sima



für den Städtebund

SRⁱⁿ Mag.^a Ulli Sima



für den Gemeindebund

Bgm. Mag. Alfred Riedl



Präambel

Der Verkehr ist eine der größten Herausforderungen für die österreichische Klima- und Energiepolitik und wirkt sich erheblich auf die Umwelt sowie das Klima aus. Viele wichtige Maßnahmen konnten bereits umgesetzt werden – diese Bemühungen gilt es nun zu verstärken, um den Sektor zukunftsorientiert weiterzuentwickeln. 2017 war der Verkehr für rund 29 % der gesamten Treibhausgasemissionen in Österreich verantwortlich und verzeichnete dabei im dritten Jahr hintereinander einen Anstieg. Die Emission von Luftschadstoffen und Lärm, ebenso wie Bodenversiegelung sowie Zerschneidung und Segmentierung der Landschaft und Lebensräume sind weitere negative Auswirkungen des motorisierten Verkehrs. Zudem entstehen dadurch signifikante interne und externe volkswirtschaftliche Kosten. Gleichzeitig ist zur Erfüllung vieler Grundbedürfnisse der Menschen Mobilität notwendig und hat die Entwicklung unserer heutigen Gesellschafts- und Wirtschaftssysteme maßgeblich geprägt. Mobilität auch zukünftig zu gewährleisten und zugleich die Umweltauswirkungen zu reduzieren, ist die große Herausforderung der erforderlichen Mobilitätswende.

Rund die Hälfte der in Österreich zurückgelegten Wege ist kürzer als fünf Kilometer. Speziell in Stadt-Umlandregionen gibt es demnach noch großes Potential für mehr Rad- und Fußverkehr. Die Vorteile aktiver Mobilität sind vielseitig: Beim Zu-Fuß-Gehen und Radfahren werden praktisch keine Treibhausgase, Luftschadstoffe oder Lärm emittiert. Ein abgestelltes Fahrrad benötigt nur rund ein Achtel der Fläche eines abgestellten Pkws, im fließenden Verkehr ist der Flächenvorteil noch weit größer. Ein hoher Radverkehrsanteil verbessert den Verkehrsfluss und hilft bei der Reduktion von Stauerscheinungen und den damit verbundenen volkswirtschaftlichen Kosten. Das Fahrrad ermöglicht einen flexiblen Tür-zu-Tür-Verkehr. Die gesundheitlichen Vorteile in Form von reduzierter Sterblichkeit, reduzierter Morbidität, einer Steigerung des psychischen Wohlbefindens, gesundheitlicher Vorteile für Kinder, einem Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit und reduzierter Abwesenheit bei der Arbeit sind weitere volkswirtschaftliche Vorteile der Förderung aktiver Mobilität. Der heimische Radverkehr ist dabei für rund 20.000 Arbeitsplätze sowie rund eine Milliarde Euro an Wertschöpfung verantwortlich. Gezielte Investitionen in Fahrradproduktion, -handel, -infrastruktur und -serviceangebote sind als konjunkturbelebende Maßnahmen in Folge von COVID-19 nicht nur für Tourismus und Sport, sondern für die gesamte Volkswirtschaft von hoher Bedeutung.

Mehr Menschen zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen zu bewegen, ist daher erklärtes Ziel der Europäischen Union, ebenso wie der Bundesregierung, Bundesländer, Gemeinden und Städte in Österreich. Festgeschrieben in zahlreichen Strategiepapieren auf unterschiedlichen Verwaltungsebenen heißt es in der österreichischen Klima- und Energiestrategie: „Die für eine aktive Mobilität notwendige Qualitätssteigerung des Verkehrsangebots muss geschaffen werden. Ziel ist daher die Umsetzung und Weiterentwicklung des ‚Masterplans Radfahren 2015-2025‘ sowie der Radinfrastrukturausbauprogramme in Zusammenarbeit mit den Gebietskörperschaftsebenen, um eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in Österreich von 7 % auf 13 % bis 2025 zu erreichen.“ Dazu braucht es die budgetäre Absicherung der Radverkehrsförderung, insbesondere zur Errichtung von notwendiger Infrastruktur sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr, ebenso wie Maßnahmen, die eine österreichische Radkultur fördern, und die Schaffung radverkehrsfreundlicher Regelwerke.

Radfahren und Zu-Fuß-Gehen leisten einen wichtigen Beitrag zu den Klima- und Energiezielen, zur Reduktion der verkehrsbedingten ökologischen und ökonomischen Auswirkungen, zur nachhaltigen Stärkung des Tourismusstandorts Österreich und nicht zuletzt zur Bewältigung der mit der COVID-Pandemie verbundenen Herausforderungen. Mit dem Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs in Österreich bekennen sich die Unterzeichnenden dazu, das Potential des Radverkehrs bestmöglich auszuschöpfen.

1.) Bedürfnisse des Radverkehrs in Raum- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigen

Darunter wird die Umsetzung einer Raum- und Verkehrsplanung verstanden, welche bei Vollzug der rechtlichen Bestimmungen und Normen die Bedürfnisse des Radverkehrs bei der Entscheidungsfindung auf allen Ebenen ausgewogen mitberücksichtigt.

Der Wirkungsbereich von Ländern und Gemeinden ermöglicht eine umfangreiche Förderung des Radverkehrs, beispielsweise bei örtlicher Raumplanung oder beim Vollzug der Straßenverkehrsordnung. Die Umsetzung kann jedoch nur dann gelingen, wenn sich auch die örtliche Verkehrspolitik dazu bekennt und in der Raum- und Verkehrsplanung die entsprechenden radverkehrsfreundlichen Entscheidungen trifft.

Die verstärkte Berücksichtigung des Radverkehrs ist heute in vielen Länder und Gemeinden Österreichs, wie viele erfolgreiche Praxisbeispiele zeigen, bereits eine Selbstverständlichkeit. Ziel ist daher auch eine Angleichung des Standards der Berücksichtigung des Radverkehrs und der Raumzuweisung innerhalb Österreichs auf hohem Niveau in Abhängigkeit vom spezifischen Bedarf.

Der Radverkehr soll bei der politischen Entscheidungsfindung vor Ort angemessen berücksichtigt werden. Gerade in dicht besiedelten Räumen mit einer hohen Nutzungsdichte und zum Teil zuwiderlaufenden Raumnutzungsansprüchen kann es erforderlich sein, dem steigenden Radverkehr verstärkt Raum zu geben.

Übereinkommen: Wir bekennen uns zu einer verstärkten Berücksichtigung der Radverkehrsbedürfnisse in der täglichen verkehrspolitischen Entscheidungsfindung sowie beim Verwaltungshandeln in der Raum- und Verkehrsplanung. Die Unterzeichnenden werden dafür eintreten, eine radverkehrsfreundliche Praxis im Verwaltungshandeln umzusetzen.

2.) Rechtsrahmen weiterentwickeln, um Radverkehr zu attraktivieren

Radfahrende sind dem Wetter ausgesetzt und müssen fürs Vorwärtskommen selbst Energie aufwenden. Regeln und Normen sollten vor diesem Hintergrund so ausgerichtet sein, dass sie den Radfahrenden ein möglichst zügiges, attraktives, sicheres und bevorrangtes Vorankommen ermöglichen. Radverkehr betrifft verschiedenste Gesetze und Normen; die drei wesentlichen Regelwerke sind: die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Verordnung über Fahrräder, Fahrradanhänger und zugehörige Ausrüstungsgegenstände (Fahrradverordnung) sowie die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS).

Mit Beschluss der Landesverkehrsreferentenkonferenz (LVRK) vom 30.04.2015 wurden die Mitglieder der bundesweiten Arbeitsgruppe im Rahmen einer bundesweiten Radattraktivitätskampagne beauftragt, *„bestehende Richtlinien abzustimmen und bundesweit zu harmonisieren.“* Mit Beschluss der LVRK von 2018 wurde die Arbeitsgruppe Radverkehr ersucht, *„die Arbeiten fortzuführen und zur LVRK 2020 einen aktualisierten Statusbericht vorzulegen“*. Die bisherigen Arbeiten umfassen eine Liste potentieller Harmonisierungs- und Änderungsvorschläge zur Attraktivierung des Radverkehrs, wie beispielsweise bei der Radverkehrswegweisung. Mit der 30. Novelle der StVO wurden einige dieser Vorschläge umgesetzt. Dennoch gibt es nach wie vor Verbesserungspotential und die Arbeiten sollen fortgesetzt werden.

Übereinkommen: Wir bekennen uns zu einer weiterführenden Überarbeitung des Rechtsrahmens (StVO, Fahrradverordnung, Bauordnungen, etc.) zur weiteren Berücksichtigung der Bedürfnisse des Radverkehrs. Die Fachgremien (bundesweite Arbeitsgruppe Radverkehr, Unterausschuss Radverkehr) erarbeiten mögliche Maßnahmenvorschläge, die in weiterer Folge einer Prüfung zugeführt und wenn möglich umgesetzt werden sollen.

3.) Investitionsbedarf feststellen, um Diskussionsbasis zur Bereitstellung entsprechender Finanzmittel zu schaffen

Im Kostenvergleich der Verkehrsmittel ist Radfahren sehr effizient. So liegen die Baukosten für einen Kilometer Radweg bei etwa 10 % bis 20 % der Baukosten für einen Kilometer Landesstraße.¹ Zusätzlich bedeuten Investitionen in den Radverkehr einen volkswirtschaftlichen Gewinn: Für Kopenhagen wurde errechnet, dass in der Hauptverkehrszeit jeder Kilometer auf dem Fahrrad für die Gesellschaft einen Nettogewinn von 0,18 Euro zur Folge hat (Ersparnisse im öffentlichen Sektor, im Gesundheitswesen etc.), während jeder Kilometer im Auto 0,76 Euro kostet. Die Zahlen wurden 2017 für Kopenhagen errechnet.² Die volkswirtschaftlichen Folgen eines Nicht-Erreichens der Pariser Klimaziele sind dabei noch nicht eingerechnet.

In den Niederlanden werden pro EinwohnerIn rund 30 Euro pro Jahr³ für den Radverkehr eingesetzt. Ambitionierte Fahrradstädte (wie z.B. Kopenhagen) investieren über 40 Euro pro EinwohnerIn / Jahr.⁴ In Österreich schwanken die kumulierten Ausgaben zur Radverkehrsförderung aller Gebietskörperschaftsebenen (Bund, Land, Gemeinde) durchschnittlich zwischen 6 Euro (Eisenstadt, Klagenfurt, Wien) und 14 Euro (Stadt Salzburg) pro EinwohnerIn. In Summe werden durchschnittlich 54 Millionen pro Jahr für den Radverkehr in Österreich investiert (rund 6 Euro pro Einwohner).⁵ Im Vergleich dazu wurden in Österreich im Jahr 2018 rund 11,1 Milliarden Euro von der Öffentlichen Hand für den Verkehrssektor ausgegeben (gem. COFOG⁶-Klassifikation). Das sind rund 1.250 Euro pro EinwohnerIn. Laut einer WIFO Studie aus dem Jahr 2016 betragen umweltschädliche Subventionen im Verkehrsbereich 2,0 bis 2,2 Milliarden Euro pro Jahr.⁷

Damit Österreich die selbstgewählten Ziele aus dem Umwelt-, Verkehrs- und Gesundheitsbereich erreichen kann, braucht es im Verkehr eine klare Trendwende. Aus diesem Grund sind substantielle Veränderungen notwendig. Neben dem Ausbau eines attraktiven ÖPNV-Angebotes ist eine deutliche Investitionsoffensive in den Radverkehr (Ausbau Infrastruktur, Bewusstseinsbildung etc.) die zielführendste und effizienteste Maßnahme (geringe Kosten, Akzeptanz der Bevölkerung, positive Gesundheitseffekte etc.), um diese Ziele zu erreichen. Insbesondere im Hinblick auf eine angestrebte Verdoppelung des Radverkehrsanteils bis 2025 ist eine deutliche Erhöhung der budgetären Mittel für den Radverkehr durch alle Unterzeichnenden notwendig.

Übereinkommen: Nur mit erhöhten Investitionen in den Radverkehr und entsprechenden Personalressourcen können die gesetzten Ziele im Bereich Umwelt- und Klimaschutz, Verkehr und Gesundheit effizient erreicht werden. Bund, Länder, Gemeinden und Städte bekennen sich dazu, einen signifikanten finanziellen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs zu leisten. Wir werden den erforderlichen Investitionsbedarf für Radverkehrsmaßnahmen feststellen und darauf aufbauend einen Vorschlag zur Kostentragung entwerfen.

1 *Masterplan Radfahren Klagenfurt 2018, Seite 26*

2 www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2017/07/Velo-city_handout.pdf, Abfrage am 16.4.2020

3 www.resilience.org/stories/2018-11-08/a-modest-investment-with-major-dividends-cycling-culture-in-the-netherlands/, Abfrage am 16.4.2020

4 copenhagenizeindex.eu/cities/copenhagen, Abfrage am 16.4.2020

5 *Erhebung des BMK unter den Bundesländern und Landeshauptstädte. Durchschnittswert*

6 *Classification of the Functions of Government*

7 *Kletzan-Slamanig, Köppl: „Umweltschädliche Subventionen in den Bereichen Energie und Verkehr“, WIFO-Monatsberichte, Wien 2016.*

4.) Aufnahme der überregionalen Radrouten in die Landesstraßengesetze prüfen

Im Jahr 1988 hat der Kärntner Landtag mittels Beschluss das Konzept der überregionalen Radwege, welches von 1985 bis 1988 auf Aufforderung des Bundes erstellt wurde, beschlossen. Die überregionalen Radwege verbinden Agglomerationen auf kürzestem Wege und die Gemeinden können sich bei der Entwicklung der lokalen Radverkehrsinfrastruktur an den überregionalen Radwegen orientieren.

Aufgrund zahlreicher Herausforderungen wie beispielsweise der Verländerung der Bundesstraßen, unterschiedlicher Fördermodelle innerhalb des Bundeslandes Kärnten, der Erhaltung der Infrastruktur oder Problemen im Zusammenhang mit der Grundbeschaffung (oft mussten Umwege in Kauf genommen werden) wurden diese überregionalen Radwege schließlich in das Kärntner Straßengesetz (derzeitige Novelle (Kärntner Straßengesetz 1991, K-StrG, LGBl. Nr. 72/1991 [Wiederverlautbarung] in der Fassung der Novelle LGBl. Nr. 8/2017)) aufgenommen.

Mit der Aufnahme der überregionalen Radwege in das Landesstraßengesetz wurden die Radwege zu Landesstraßen erklärt. Damit wurden das öffentliche Interesse hervorgehoben, die Finanzierung vereinheitlicht, die Erhaltung geregelt und die Möglichkeit der Kollektivierung bei Nichteinigung mit dem Grundeigentümer / der Grundeigentümerin geschaffen. Die Finanzierung sieht nun vor, dass die Gesamtkosten der Radverkehrsanlage zwischen dem Land und der betreffenden Gemeinde, in welcher der Radweg verläuft, im Verhältnis 2:1 geteilt werden. Zudem ist die jeweilige Gemeinde nun auch für die Erhaltung und Verwaltung zuständig.

Übereinkommen: Die Vorteile einer Aufnahme der überregionalen Radrouten in die Landesstraßengesetze können den Stellenwert des Radverkehrs heben. Die Vertreterinnen und Vertreter der Bundesländer in der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr prüfen in ihrem jeweiligen Bundesland, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Aufnahme bestimmter Radwege in das jeweilige Landesstraßengesetz machbar und sinnvoll ist.

5.) GIP-Daten im Radinfrastrukturbereich erweitern, um Datenverfügbarkeit und Datenqualität zu heben und zu vereinheitlichen

Die Graphenintegrationsplattform (GIP) hat sich als das Verkehrsreferenzsystem der öffentlichen Verwaltung in Österreich etabliert. Insbesondere für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) wurden in den vergangenen Jahren umfassende Daten erfasst und in der GIP verarbeitet, sodass sie neben Verwaltungsaufgaben auch für Routinganwendungen zur Verfügung stehen. In öffentlichen Dienststellen oder in Organisationseinheiten, die im Auftrag der öffentlichen Verwaltung agieren, wird die GIP auch für die Referenzierung von straßen- bzw. verkehrsrelevanten Informationen verwendet. All diese Daten und Informationen werden von den GIP-Partnern und Kooperationspartnern erfasst und verwaltet. Die Daten werden in regelmäßigen Abständen zu einer GIP-Österreich zusammengefasst und als Open-Data der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt.

Der Modus Radverkehr hat in den vergangenen Jahren zunehmend an Stellenwert gewonnen. Selbst für Radverkehr mit sportlicher Motivation steht ein Wegenetz zur Verfügung, das für Verwaltungsprozesse und mittlerweile auch für Routinganwendungen in hoher digitaler Qualität erfasst und aufbereitet werden muss. Für die Verwaltung und Beauskunftung von Radrouten sind neben dem geometrischen Verlauf auch die Art der Radinfrastruktur, Radfahr- und Abbiegeerlaubnisse, Oberflächenbeschaffenheit, Schwierigkeitsgrade, taugliche Schiebestrecken oder Informationen über die Verkehrssicherheit auf Straßenabschnitten u.v.m. erforderlich, die derzeit noch nicht flächendeckend und im erforderlichen Ausmaß vorliegen. Insbesondere für Routinganwendungen im Radverkehr sind diese Informationen notwendig, um auf die individuellen Bedürfnisse bei Routenanfragen von A nach B reagieren zu können.

Die GIP umfasst alle Verkehrsarten (MIV, ÖV, Radfahren, Zu-Fuß-Gehen) und kann diese intermodal verbinden. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass neben MIV und ÖV auch die Informationen für den nichtmotorisierten Individualverkehr entsprechend aufgewertet und bereitgestellt werden. Durch die Überarbeitung, Erfassung und Integration weiterer radspezifischer Attribute kann eine hochwertige Routenauskunft auch für den Radverkehr in der Verkehrsauskunft Österreich VAO angeboten werden. Auch für die Verwaltung sind solche Informationen in der GIP nützlich, um notwendigen Aufgaben, wie z.B. der Prüfung von geförderten Maßnahmen, nachzukommen. Unerlässlich ist, dass die dazu erforderlichen Maßnahmen in der GIP abgestimmt und nach einem festgelegten Standard erfolgen müssen.

Das BMK ist wie auch in der Vergangenheit weiterhin bemüht, die Aktivitäten der Bundesländer im Bereich der Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinformation in Gestalt der VAO (Verkehrsauskunft Österreich) auf Basis der GIP, insbesondere auch für die sanften Mobilitätsformen, zu unterstützen.

Übereinkommen: Wir werden die flächendeckende digitale Erfassung und Aufbereitung des Radverkehrs-Infrastrukturnetzes vorantreiben – insbesondere durch die Überarbeitung und Erweiterung von Daten für den nicht motorisierten Individualverkehr in der GIP, u.a. als Grundlage für Verwaltungsaufgaben oder Zuweisung von Fördergeldern.

6.) Systematik Radrouten Österreich beschließen und Trans-Europäisches Radverkehrsinfrastruktur-Netz in Österreich entwickeln

Um im Zuge der Diskussion im Bereich Radtourismus einer systematisierten und dennoch gut vermarktbareren Kennzeichnung der Radrouten auf einem Verkehrszeichen nachkommen zu können, wurde eine „Systematik der Radrouten für Österreich“ entwickelt. Dieses Kooperationsprojekt wurde von allen Landesregierungen, dem BMK und dem BMLRT initiiert, finanziert sowie abgeschlossen und der Landesverkehrsreferentenkonferenz im April 2019 vorgelegt.

Darüber hinaus entwickelt die UNECE im Rahmen der Erstellung des Pan-Europäischen Masterplans Radfahren im UNECE/WHO Pan-Europäischen Programm Verkehr, Umwelt, Gesundheit (Transport, Health, Environment Pan-European Programme – THE PEP) eine Methodologie für die Definition von Trans-Europäischen Radverkehrsinfrastruktur-Netzen (Trans-European Cycling Infrastructure – TEC). Analog zu den Trans-Europäischen Eisenbahnen (Trans-European Railways – TER) und den Trans-Europäischen Autobahnen (Trans-European Motorways – TEM) soll mit der Definition der TEC-Netze ein Europäisches Radverkehrsnetz geschaffen werden.

Langstreckenverbindungen sind äußerst wichtig für den Radverkehr, insbesondere für den Radtourismus. In urbanen Agglomerationen bzw. Stadtregionen stellen sie zusätzlich eine hochwertige Verbindung von Zwischenzielen entlang der Gesamtstrecke zur Verfügung. Um mit dem TEC-Netz sowohl den Bedarf des touristischen Radverkehrs (EuroVelo, Österreich Radrouten) als auch des Alltagsradverkehrs (Radschnellverbindungen) abzudecken, ist das TEC-Netz bestmöglich in das regionale und lokale Verkehrsnetz einzubinden. Die Basis für das TEC-Netz in Österreich sollen die EuroVelo Routen sowie die Österreich Radrouten bilden. In urbanen Agglomerationen bzw. Stadtregionen kann das TEC-Netz durch die Hauptadradrouten bzw. Radschnellverbindungen der Stadtregion verdichtet werden.

Österreich wird sich innerhalb der Europäischen Union für die Prüfung von europäischen Finanzierungsinstrumenten für eine überregionale Radverkehrsinfrastruktur einsetzen. Die zu prüfenden möglichen Weiterentwicklungen erstrecken sich von der besseren Integration des Radverkehrs in den bestehenden europäischen Förderprogrammen (beispielsweise EFRE, INTERREG, H2020, TEN-T etc.) bis zur Berücksichtigung des Gesundheitsnutzens in den Richtlinien für europäische Investitionsprojekte (Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, 2014). Die Verantwortung für das TEC-Netz liegt bei den Bundesländern, da es sich um überregionale Radwege und -verbindungen handelt, die nach Prüfung auch ins Landesstraßengesetz aufgenommen werden könnten (siehe Punkt 3). Das definierte TEC-Netz wird durch die Bundesländer in die Graphenintegrationsplattform (GIP) eingetragen und gewartet (siehe Punkt 5).

Übereinkommen: Die EuroVelo Routen sowie die Österreich Radrouten werden gemäß dem Ergebnisbericht zur „Systematik Österreich Radrouten“ – wie er den Landesverkehrsreferentinnen und Landesverkehrsreferenten überreicht wurde – festgelegt. Die Bundesländer definieren die genaue Streckenführung und tragen diese in die Graphenintegrationsplattform (GIP) ein.

Darüber hinaus bekennen wir uns zur Definition eines TEC-Netzes für Österreich als Beitrag und Unterstützung für die Weiterentwicklung der Trans-European Cycling Infrastructure in der UNECE, um der Zunahme des Radverkehrs mit einem adäquaten und qualitativ hochwertigen Rad-Infrastrukturnetz insbesondere im Bereich der Radschnellverbindungen zu begegnen.

7.) Gemeinsame österreichweite Motivationskampagne „Österreich radelt“ ausbauen und Radfahren im Alltag bewerben

Unter dem Titel „Österreich radelt“ wurde eine österreichweite Motivationskampagne zum Radfahren entwickelt. Sie verleiht dem Radfahren als umweltfreundlicher Mobilitätsform zusätzliche Bedeutung und unterstützt das Ziel der Bundesregierung, den Radverkehr zu verdoppeln.

Um eine bundesweite Wirkung und eine Verhaltensänderung der Menschen zu erzielen, nämlich vermehrt das Fahrrad für Alltagswege zu nutzen, ist eine integrierte Marketing- und PR-Kampagne unabdingbar. Neben dem Schaffen von Aufmerksamkeit für das Radfahren an sich, gilt es, die Menschen zu motivieren, mehr mit dem Fahrrad zu fahren.

Folgende Maßnahmen können im Rahmen von Marketing- und PR-Kampagnen umgesetzt werden:

- klassische Werbung: Außenwerbung, Werbeschaltungen etc.
- Kooperationen mit Medien, die bundesweit gute Reichweite haben (z.B. überregionaler Rundfunk)
- digitale Kommunikation mit dem Herzstück der dazugehörigen Website bzw. Online Plattform
- Social Media Aktivitäten
- Public Relations bzw. fortlaufende Medienarbeit
- begleitende Maßnahmen in Form von Auftritten bei Veranstaltungen oder Postwurfsendungen

Übereinkommen: Motivationskampagnen wie „Österreich radelt“ zur Förderung des Radverkehrs in Österreich sollen analog zu Kampagnen für Verkehrssicherheit oder Bewegungsförderung mit entsprechenden budgetären und personellen Mitteln seitens Bund, Ländern und Gemeinden für den Aufbau und die stetige Weiterentwicklung der Kampagnen ausgestattet werden.

8.) Radverkehr steuerlich begünstigen

Erfreulicherweise wurde im Zuge der Steuerreform die Möglichkeit eines Vorsteuerabzugs für die betriebliche Anschaffung von E-Fahrrädern eingeräumt. Außerdem wurde in einem Schreiben des Finanzministeriums klargestellt, dass für Fahrräder mit Hilfsmotor kein Sachbezugswert zuzurechnen ist. Das JobRad Modell in Österreich soll weiterentwickelt und ähnlich attraktiv wie das JobRad Modell in Deutschland ausgestaltet werden (Gehaltsumwandlung).

Weitere steuerliche Vorteile zur Förderung des Radfahrens (z.B. Absetzbetrag für Fahrräder etc.) werden auf Expertenebene entwickelt und geprüft. Zusätzlich wird geprüft, ob für Reparaturleistungen von Fahrrädern und E-Bikes ein ermäßigter Mehrwertsteuersatz eingeräumt werden kann und in welcher Form betriebliche Zuwendungen zur Förderung von gesunder und nachhaltiger MitarbeiterInnenmobilität – z.B. zur Förderung des Radverkehrs – bis zu einer maximalen Höhe von 500 Euro pro MitarbeiterIn und Jahr steuer- und sachbezugsfrei gestellt werden können.

Übereinkommen: Aufgrund der positiven volkswirtschaftlichen Effekte werden die steuerlichen Begünstigungen von (E-)Fahrrädern weiterentwickelt und vorangetrieben sowie bekannt gemacht (speziell: Jobrad-Modelle). Bund, Länder, Gemeinden und Städte prüfen, ob und inwieweit sie im eigenen Wirkungsbereich ihren Bediensteten bereits Jobrad-Aktionen anbieten.

9.) Schnittstelle Radverkehr und Öffentlicher Verkehr optimieren

Fahrrad und Öffentlicher Verkehr haben, jeweils für sich alleine genommen, gegenüber dem Autoverkehr mitunter schwierige Startvoraussetzungen: Radfahrende sind auf kurzen und – v.a. mit E-Bikes – mittleren Strecken schnell und direkt unterwegs; für längere Strecken ist das Fahrrad aber nur bedingt tauglich. Der Öffentliche Verkehr verbindet Zentren vor allem auf längeren Strecken schnell und direkt, der Weg vom Wohn- oder Arbeitsort zur Verkehrsstation stellt aber für viele Menschen eine große Herausforderung dar.

Kombiniert können Öffentlicher Verkehr und Fahrrad für die meisten aller MIV-Wege jedoch eine echte Alternative darstellen. Die Schnittstelle Fahrrad/Öffentlicher Verkehr soll daher nahtlos verknüpft ausgestaltet werden.

Dies bedeutet konkret:

- Die sichere und attraktive möglichst direkte Radanbindung der Verkehrsstationen des regionalen und überregionalen Öffentlichen Verkehrs (insbesondere Stationen der ÖBB) sollte oberste Priorität genießen.
- Die Abstellmöglichkeiten an Verkehrsstationen sind sicher, komfortabel und benutzerfreundlich (gut ausgeleuchtet, in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig etc.) zu gestalten: Dies betrifft überdachte Abstellanlagen, Fahrradboxen und Fahrradstationen. Dazu sollte seitens Bund, Ländern und ÖBB ein österreichweites Bike&Ride Ausbauprogramm auf Basis der Verlagerungspotentiale im Einzugsbereich ausgearbeitet werden.
- Die Erreichbarkeit der Bahnsteige sollte für Fahrräder verbessert werden, nach Möglichkeit auch durch Lösungen mit Rampen und Schiebehilfen (Anpassungen von Normen), die gegenüber Liften den großen Vorteil haben, auch Radgruppen schneller den Zugang zu ermöglichen.
- An Verkehrsstationen sollten angepasst an das Nachfragepotential Angebote für die letzte Meile zu finden sein, wie Leihräder, Räder, die vom Arbeitgeber am Bahnhof zur Verfügung gestellt werden und sehr gute Busangebote. Die infrastrukturellen Voraussetzungen, damit die entsprechenden Angebote auch von Dritten bereitgestellt werden können, sollen geschaffen werden.
- Für jene, die trotz der bereits genannten Angebote ein Fahrrad in die Bahn mitnehmen müssen oder möchten, sollten gute Mitnahmebedingungen im Nah- und Fernverkehr ermöglicht werden. Im Fernverkehr ist dies auch aus touristischer Sicht von großer Bedeutung.

Übereinkommen: In den nächsten Jahren soll im jeweiligen Zuständigkeitsbereich gezielt an der Verbesserung der Schnittstelle Fahrrad/Öffentlicher Verkehr gearbeitet werden – durch gute Erreichbarkeit von Verkehrsstationen und Bahnsteigen mit dem Fahrrad, komfortable Abstellmöglichkeiten, Angebote für die letzte Meile und gute Mitnahmemöglichkeiten im schienengebundenen Nah- und Fernverkehr. Ziel ist es, ein gemeinsames österreichweites Bike&Ride Ausbauprogramm zu erstellen und insbesondere die Fahrradmitnahme im Fernverkehr zu verbessern.

10.) Wissen schaffen, Innovationen stärken

Sämtliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollen auf fundierten Wissensgrundlagen aufbauen und einen hohen Innovationsgrad aufweisen. Nur dadurch kann gewährleistet werden, dass weitere Personengruppen im notwendigen Ausmaß (Erreichung der Klimaziele, Gesundheitsrahmenziele etc.) für das Fahrradfahren gewonnen und Budgetmittel effizient eingesetzt werden. Potentiale liegen dabei im Alltags- wie auch im Freizeitverkehr, sowohl in der Personen- wie auch Güterbeförderung, und erfordern innovative Lösungen im sozio-technischen Bereich (technologische und soziale Innovationen), u.a. zu Werkzeugen und Methoden für Planung und Entscheidungsfindung, verbesserte digitale Datengrundlagen, Instrumente und Strategien für Anreizsetzungen und Steuerung, informationsbasierte und integrierte Mobilitätsdienstleistungen oder zur Transformation des öffentlichen Raums.

Forschungs- und Innovationsleistungen mit Bezug zur Fahrradmobilität zeigten in den vergangenen Jahren sowohl national als auch international eine starke Dynamik, die in Zukunft nicht verloren gehen darf. Österreichische Forschungsförderungsinitiativen haben wesentlich zur Erweiterung der Wissensbasis und Lösungskompetenz beigetragen und auch auf europäischer Ebene eine hohe Sichtbarkeit entwickelt (Programm „Mobilität der Zukunft“). Zur Diffusion der Ergebnisse und zur Erhöhung der Praxiswirksamkeit wurden zudem komplementäre Maßnahmen gesetzt, neue Prozesse entwickelt und Unterstützungsstrukturen aufgebaut (z.B. im Rahmen von sechs Mobilitätslaboren). Der dabei gewonnene Erfahrungsschatz zu innovativen, infrastrukturellen, kommunikativen, technischen und kulturellen Maßnahmen muss konsequent weiterentwickelt, auf spezifische Anforderungen in Österreichs Regionen und Städte angewandt und somit zu einem integralen Bestandteil nachhaltiger Radverkehrsförderung werden.

Kooperative Tätigkeiten in Forschungseinrichtungen und in forschungsaktiven Unternehmen sollen gefördert sowie der Transfer von Forschungsergebnissen in die Anwendungspraxis unterstützt werden. Ziel ist es, bestehende Förderinstrumente konsequent zu nutzen bzw. weiterzuentwickeln, übergreifende Synergien beispielsweise in den Bereichen Mobilität, Gesundheit und Digitalisierung zu ermöglichen und durch weithin sichtbare Leuchtturmprojekte Breitenwirkung zu erzielen, um damit u.a. auch Folgeinnovationen und Investitionen mit Wertschöpfung auszulösen.

Übereinkommen: Fördermaßnahmen im Bereich der Forschung und Innovation zum Radverkehr sind, sowohl in aktuellen als auch in zukünftigen Förderprogrammen, mit entsprechenden budgetären und personellen Mitteln auszustatten. Bund, Länder und Gemeinden bringen sich aktiv in die Forschungsprozesse ein und setzen die notwendigen Maßnahmen, um die Ergebnisse in der Öffentlichkeit zu verbreiten und wo immer möglich rasch und konsequent in die Mobilitätspraxis zu überführen.