

# Rad-Strategie für Österreich





## Forderung der Radlobby

*„Sehr geehrte Ministerinnen und Minister!  
Wir ersuchen Sie und die gesamte Bundesregierung, die Rahmenbedingungen für das Verkehrsmittel Fahrrad umfassend zu verbessern und die nötigen Maßnahmen in dieser Legislaturperiode umzusetzen. Damit Österreich zum radfreundlichen Vorzeigeland wird!“*

Alec Hager, Sprecher der Radlobby Österreich

Die **RADLOBBY Österreich** ist der Bundesverband aller österreichischen RadverkehrsvertreterInnen und wurde im Jänner 2013 gegründet, um die Interessen der RadfahrerInnen bundesweit zu wahren.

Die RADLOBBY Österreich vertritt über 6.000 Mitglieder und die Interessen jener 2 Millionen\* ÖsterreicherInnen, die regelmäßig (\*VCÖ 2012) zum Verkehrsmittel Fahrrad greifen.

Die Tätigkeit der RADLOBBY Österreich zielt darauf ab, die Rahmenbedingungen für den Alltagsradverkehr zu verbessern und das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu forcieren. Denn Klimaschutz, Gesundheit, Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Volkswirtschaft profitieren von mehr Radverkehr!



### Verein Radlobby Österreich

Lichtenauergasse 4/1/1, 1020 Wien  
radlobby.at  
info@radlobby.at  
Jänner 2014

Die Web-Plattform **radpublik.at**, die von der RADLOBBY Österreich im Wahljahr 2013 ins Leben gerufen wurde, dient über direkte Mitbestimmungs-Tools zur Erstellung eines Meinungsbild der österreichischen RadlerInnen über die aktuelle Verkehrspolitik. Die Handlungsvorschläge auf den folgenden Seiten sind ein Resultat dieser Initiative.



Mit diesen zwölf Maßnahmen kann die neue Regierung das Land sicherer, menschenfreundlicher und fahrradtauglicher machen. Ein Forderungskatalog.

Die Radlobby Österreich hat mit ihrer Wahlinitiative „RADpublik“ in den Wochen vor der Nationalratswahl in mehreren Online-Abstimmungen die bundespolitischen Knackpunkte für ein radfreundlicheres Österreich ermittelt. Diese zwölf Vorschläge trägt die Radlobby jetzt an die neue Regierung heran, um endlich Schwung in die Radverkehrspolitik zu bringen.

Das Lebensministerium will den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2015 auf bundesweit 12 Prozent steigern. Im Vergleich zu Ländern wie Dänemark und den Niederlanden, in denen der Radanteil schon heute bei 19 bzw. 31 Prozent liegt, wirkt dieses Ziel allerdings eher bescheiden. Beim Ausbau der Rad-Infrastruktur hinkt Österreich hinterher. Insbesondere die zunehmende Urbanisierung und der demographische Wandel stellen Städte und Kommunen auch im Verkehr vor enorme Herausforderungen. Die Bundesregierung ist gefordert, die richtigen Rahmenbedingungen innerhalb der Bundeskompetenzen zu setzen, um Mobilität lebenswert und attraktiv zu gestalten. Von konkreten bundespolitischen Maßnahmen für eine Mobilitätswende war die österreichische Regierung bisher allerdings noch weit entfernt. Mit Weitsicht, politischem Willen und kosteneffizienten Investitionen ließen sich auch hierzulande die dringend nötigen effektiven Veränderungen initiieren. Die generelle Grundforderung lautet: Einbinden aller radrelevanten Ministerressorts für eine gemeinsame Rad-Strategie durch Bündelung von politischem Willen und Budgets. Das betrifft die Ressorts Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Bildung, Finanzen, Wirtschaft. Jedes dieser Ressorts kann seine Beiträge leisten.

Hier die Forderungen aus der Radlobby an die neue Regierung.

### 1. Verbindliche Klimaziele

Der Verkehr in Österreich verursacht pro Kopf 2,6 Tonnen CO<sub>2</sub>

pro Jahr, deutlich mehr als in den meisten anderen EU-Ländern. Österreich ist eines der Schlusslichter der EU bei der Umsetzung der Klimaziele. Höchste Zeit also, verbindliche Klimaziele im Verkehrsbereich zu setzen und die betreffenden Maßnahmen vorzuschreiben.

### 2. Umsetzung des Nationalen Aktionsplans Bewegung

Bewegungsmangel und Umweltschäden haben Gesundheitskosten in Milliardenhöhe zur Folge. Mehr Alltagsradfahrende wären Teil der Lösung dieser Probleme. Der bereits existente Aktionsplan muss so bald wie möglich in Angriff genommen werden.

### 3. Gerechtigkeit bei Pendlerzahlungen und Kilometergeld

Kilometergeld für Dienstwege mit dem Fahrrad wird nur für Wege ausbezahlt, die länger als zwei Kilometer sind. Wer hingegen für eine kürzere Strecke ins Automobil steigt, wird bereits dafür entschädigt. Während das Kilometergeld bei der Verwendung eines Autos pro Jahr mit maximal 30.000 Kilometern limitiert ist, liegt die Obergrenze bei Fahrrädern bei nur 1.500 Kilometern pro Jahr, also fünf pro Tag. Diese Ungerechtigkeiten müssen endlich beseitigt werden.

### 4. Steuerliche Anreize für den Radkauf

Nach dem Vorbild der Niederlande wäre eine lohnsteuerfreie Auszahlung von Radkaufunterstützungsbeiträgen durch Arbeitgeber sinnvoll. Holländer können so 700 Euro im Zweijahresrhythmus bekommen.

### 5. Anreize für Radförderung im Betrieb

Eine angemessene Reduktion der Arbeitgeberbeiträge bei Krankenkassen im Ausgleich für radförderliche Maßnahmen im Betrieb könnte die Motivation für Radabstellanlagen, Mobilitätsprämien oder Umkleieräume sein. Das Gesundheitssystem würde von aktiven Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern jedenfalls profitieren.

### 6. Praktische Radfahrausbildung an den Schulen

Verkehrsausbildung kann Spaß machen und Sicherheit vermitteln, wenn sie im Straßenraum

statt in der Klasse stattfindet. Praxis und Bewegung sollten die Theorie der schulischen Verkehrserziehung ergänzen und daher im Lehrplan verankert sein.

### 7. Temporäre autofreie Zonen vor Schulen

Zu Fuß gehen oder Rad fahren wäre für Schulkinder nicht nur gesünder, sondern sicherer. Das bekräftigt eine aktuelle Universitätsstudie im Auftrag des deutschen Autoclubs ADAC: Eltern bringen durch das „Eltern-taxi“ Gefahr ins Schulumfeld. Am besten zu entschärfen durch temporäre autofreie Zonen rund um Schulen, wie es Leibnitz und Bozen vorzeigen.

### 8. Flächendeckende Radmitnahme in ÖBB-Zügen

Ein Dauerthema, das nicht an Brisanz verliert: Radmitnahmegerlegenheiten werden weniger, obwohl die Nachfrage steigt. Vor allem der Railjet darf nicht radfreie Zone bleiben. (Siehe auch Kommentar auf S. 7)

### 9. Abschaffung von diskriminierenden Sonder-Nachrangregeln

Bei Verlassen einer Radfahranlage haben Radfahrende derzeit generell Nachrang. Rechtsregel und Reißverschlussprinzip sollten aber für alle Fahrzeuge gelten, also auch fürs Fahrrad.

### 10. Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrende

Belgien, Niederlande, Deutschland und Frankreich zeigen es vor: Abbiegeerlaubnis mittels Zusatztafel bei Rot macht Radverkehr flüssiger und ist kein Sicherheitsproblem.

### 11. Regelung des Seitenabstandes beim Vorbeifahren

Derzeit mangelt es an einer konkreten Regelung des Seitenabstandes, wenn Kfz Radfahrende überholen. Hier kann Portugal als Vorbild dienen, wo 1,5 Meter Mindestabstand vorgeschrieben sind.

### 12. Überarbeitung der Radverkehrsanlagenrichtlinien

Um die Sicherheit zu verbessern, sollten die Mindestbreiten von Radverkehrsanlagen erhöht, Einsatzkriterien für Mehrzweckstreifen überdacht und Sharrows eingeführt werden.

Detailforderungen  
>>>

# Sechs Ministerien für den Radverkehr

An den Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Österreich wirken sechs Ministerressorts entscheidend mit. Die Radlobby Österreich hat deren Beiträge zum Handlungsfeld Radverkehr analysiert und macht hier die Potentiale fest, wodurch die Ressorts Verkehr, Umwelt, Finanzen, Gesundheit, Wirtschaft und Bildung zu Radverkehrsförderung beitragen können. Um die positiven Effekte durch mehr Radverkehr für Österreich herstellen zu können, sind diese sechs Ressorts und die Bundesregierung in ihrer Gesamtheit aufgefordert, diese Vorschläge in einer stringenten „Rad-Strategie für Österreich“ umzusetzen. Das aktuelle Regierungsprogramm wird dieser Anforderung noch nicht gerecht.

## VERKEHRSMINISTERIUM

Das Verkehrsministerium hat größte Bedeutung für den Radverkehr. Es entscheidet über zahlreiche Kernbereiche wie Straßenverkehrsordnung, Fahrradverordnung, Radmitnahmemöglichkeiten bei ÖBB als deren Eigentümer, Straßenbau via ASFINAG, Ausrichtung der konkreten Verkehrspolitik-Maßnahmen durch den Gesamtverkehrsplan 2012 und das Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020.

### Fakten

- 73% der bundesweiten Personenverkehrsleistung werden mit dem Auto zurück gelegt, nur
- 24% mit ÖV;
- 3% zu Fuß oder per Rad (Gesamtverkehrsplan BMVIT)

### Bilanz

- Der „Unterausschuss Radverkehr“ wurde ins Leben gerufen
- Die StVO-Novelle 2013 hat die Einführung von Fahrradstraße und Begegnungszone umgesetzt, sowie die Möglichkeit zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht.
- Die Fahrradverordnungs-Novelle hat u.a. Kindermitnahme in Familienrädern erlaubt, aber noch viele nötige Aktualisierungen unterlassen.

### Handlungsbedarf

- Tempo 30/80/100 für Österreich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einführen
- Streichung der diskriminierenden Sonder-Nachrangregeln für den Radverkehr
- Senkung der Radverkehrsstrafen (geringeres Gefährdungspotential als KFZ)
- Generelle Einbahnen-Öffnung für den Radverkehr

- Erlaubnis von Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrende mittels Zusatztafel (wie in NL, DE, BEL, FRA)
- Überarbeitung der Verkehrsplanungsrichtlinien („RVS“) für bessere Radverkehrsanlagen
- Aufhebung der Benutzungspflicht von Mehrzweckstreifen bzw. generelle Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht
- Konkrete Regelung des Seitenabstandes eines KFZ zu Radlern
- Zulassen von „Radfahren in geschlossenen Gruppen“ (z.B. Schulausflüge!)
- Generelle Erlaubnis zum Nebeneinander-Radeln (Vorbild DE)
- Modernisierung der Fahrradverordnung

## FINANZMINISTERIUM

Finanzielle Anreize werden vom Finanzministerium für fast alle Zielgruppen eingesetzt. Radverkehr wird dabei vernachlässigt, trotz der hohen Einsparungspotentiale sowie der direkten und indirekten Effekte des „Wirtschaftsfaktors Radfahren“.

### Fakten

Für Dienstwege mit dem Fahrrad gibt es amtliches Kilometergeld. Jedoch mit zwei ungerechten Einschränkungen:

- Kilometergeld für Dienstwege mit dem Fahrrad wird nur für Wege ausbezahlt, die länger als zwei Kilometer sind. Wer hingegen für einen Weg, der kürzer als zwei Kilometer ist, ins Auto oder aufs Motorrad steigt, erhält dafür Kilometergeld.
- Kilometergeld für das Fahrrad beträgt maximal 570 Euro pro Jahr. Während das Kilometergeld bei der Verwendung eines Autos pro Jahr mit maxi-

mal 30.000 Kilometern limitiert ist, liegt die Kilometer-Obergrenze bei Fahrrädern bei nur 1.500 Kilometern pro Jahr, also 5 km pro Tag!

### Bilanz

- Fahrradfahrten sind grundsätzlich auch für Kilometergeld zu lässig, jedoch nur mit Nachteilen.
- Andere finanzielle Radverkehrsförderinstrumente fehlen.

### Handlungsbedarf

- Aufhebung der Ungerechtigkeiten bei den Pendlerzahlungen und Kilometergeld durch Streichung der Rad-Jahreskilometergrenze sowie der 2km-Regelung.
- Lohnsteuerfreie Auszahlung von Radkaufunterstützungsbeträgen durch Arbeitgeber als Anreiz für den Radkauf ermöglichen (NL: 700€ im Zweijahresrhythmus)
- Steuerbegünstigung von Firmenwägen abschaffen und durch steuerliche Anreize für umweltfreundliche Dienstfahrten ersetzen (z.B. Diensträder, Bahntickets).
- Ökologische Steuerreform: CO<sub>2</sub>-Steuer einführen sowie Finanzierung öffentlicher Verkehrs sowie Radinfrastruktur aus Einnahmen der Mineralölsteuer.
- Ersatz der Pendlerpauschale, die KFZ-Fahrten wahllos fördert, durch steuernde Maßnahmen für umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl.

## LEBENSMINISTERIUM

Verkehr trägt die größte Schadstoffmenge zur negativen CO<sub>2</sub>-Bilanz Österreichs bei. Österreich ist vom Erreichen der Kyoto-Ziele weit entfernt. Dem soll der „Masterplan Radverkehr“ des Umweltressorts entgegenwirken.

# Sechs Ministerien für den Radverkehr

Dieser entstand 2006 und läuft nach einer Zwischenevaluierung im Jahr 2011 weiter. Ziel: „Verdoppelung des Radverkehrsanteils im Österreichschnitt auf 10% in einem Umsetzungszeitraum bis 2015.“

## Fakten

- Gesamt stößt der Verkehr in Österreich 22 Megatonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr aus, das sind 26 Prozent der gesamten österreichischen Treibhausgas-Emission von 86,6 Megatonnen\* (\*VCÖ)
- Das Ziel der Kyoto-Verträge für Österreich liegt bei einer Reduktion der Treibhausgase um 13% gegenüber 1990. Von 1990 bis 2011 stiegen die Treibhausgas-Emissionen aus dem Sektor Verkehr (inkl. Kraftstoffexport) von 14,1 Mio. Tonnen auf 21,8 Mio. Tonnen. Selbst durch den Zukauf von Emissionsrechten ist Österreich von der Erreichung des Ziels weit entfernt, es müssen deutlich mehr und wirksamere Maßnahmen ergriffen werden.
- Der Radverkehr in Österreich liegt bei 7%, in Dänemark bei 19%.

## Bilanz

- Umfangreiche Maßnahmen zum Thema Radverkehr wurden im „Masterplan Radfahren“ gesammelt und sind zum Teil in Umsetzung.
- Insgesamt wurden 340 Projekte durch die klima:aktiv mobile Förderung umgesetzt und da durch jährlich ca. 66.000 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart.
- Verbindliche Klimaziele fehlen im Verkehrsbereich.

## Handlungsbedarf

- Finanzmittelerhöhung: Das ministerielle Ziel 10% Radver-

kehr braucht auch 10% des ministeriellen Budgets zur Ausweitung der Investitions- und Radförderungsprogramme.

- Verbindliche Klimaziele im Verkehrsbereich setzen und die betreffenden Maßnahmen vorschreiben.
- Bewusstseinsbildung verstärken, vor allem in den Zielgruppen PendlerInnen, Eltern, PolitikerInnen, PlanerInnen.
- Einwirken auf andere Ministerressorts für gemeinsame „Radstrategie Österreich“ durch Bündelung von Strategien, politischem Willen und Budgets.

## BILDUNGSMINISTERIUM

Die Begeisterung für spielerisches Radfahren ist jedem Kind gegeben, dennoch sinkt die Fähigkeit zum Radfahren und die Zeit am Fahrrad ständig. Dem gegenüber stehen Bewegungsmangel und Gewichtsprobleme unter Österreichs Kindern.

## Fakten

- Jedes vierte Kind\* in Österreich ist übergewichtig. Gründe: falsche Ernährung, Bewegungsmangel. Haltungsschäden, Übergewicht und Koordinationsstörungen nehmen zu. (\*Med-Uni Graz)
- Kinder brauchen pro Tag zwei bis drei Stunden Bewegung\*, damit sie sich gesund entwickeln können. (WHO)
- Nur 7% der Wege legen die 6- bis 15-Jährigen mit dem Fahrrad zurück, 66% mit inaktiven Verkehrsmitteln: ÖV 37 %, Auto 29 %. (VCÖ)

## Bilanz

- Förderungen für Radfahren als Bestandteil des Lehrplans oder als Verkehrsmittel für den Schulweg fehlt, ebenso Schulung zum Radfahren

im Verkehr.

- Allgemein muss mehr Bewegung in den Unterricht.
- Der „Nationale Aktionsplan Bewegung“ führt auch das Handlungsfeld „Schule + Bildung“ an, Umsetzung fehlt noch.

## Handlungsbedarf

- Aktive Unterstützung des „Nationalen Aktionsplan Bewegung“ für Erhöhung des Radfahranteils von und zur Schule (z.B. Motivationsförderung, Abstellanlagen)
- Aufnahme der praktischen Radfahrausbildung im Verkehr in den Lehrplan von Volk- und Mittelschulen sowie AHS-Unterstufe
- Sicherung des Schulwegs und Änderung des elterlichen Mobilitätsverhaltens durch autofreien Zonen rund um Schulen
- Einführung der „Täglichen Turnstunde“ mit Integration von Radfahren in den Turnunterricht
- Ausbildungsschwerpunkt Radverkehrsförderung für PädagogInnen
- Leitfaden für „Sichere Radschulenausflüge“

# Sechs Ministerien für den Radverkehr

## **GESUNDHEITSMINISTERIUM**

Bewegungsmangel und Umweltschäden haben Gesundheitskosten in Milliardenhöhe zur Folge. Mehr AlltagsradlerInnen wären Teil der Lösung dieser Probleme. Noch fehlen konkrete Maßnahmen dafür im Gesundheitsressort.

### **Fakten**

- Der Radverkehrsanteil in Österreich lag 2006 bei 5 % mit einer durchschnittlichen Fahrlänge von 2 km. Damit lag laut WHO-Rechner („HEAT-Tool“) der durchschnittliche Gesundheitsnutzen schon 2006 bei 405 Mio. Euro pro Jahr. Mit dem Ziel von 10 % Radverkehrsanteil bis 2015 würde sich der jährliche Gesundheitsnutzen auf 810 Mio. Euro erhöhen.
- Die durch Inaktivität in Österreich entstehenden Gesundheitskosten betragen ca. 3,1 Mrd.\* Euro pro Jahr. (\*„Österreichischen Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung“)
- Die Gesundheitsausgaben Österreichs sind von 20 Mrd Euro (1999) auf 31,4 Mrd Euro (2010) gestiegen. (Statistik Austria).
- Von 2,3 Mrd. Euro\*, also ca. 7 Prozent der Gesundheitskosten, ist Verkehr der Verursacher. (\*VCO „Gesundheitsfaktor Mobilität“, 2012)

### **Bilanz**

- Gemeinsam mit dem Sportministerium wurde der „Nationale Aktionsplan Bewegung“ vorbereitet („NAPb“), der ansatzweise auf Alltagsradverkehr Bezug nimmt. Die Umsetzungsmaßnahmen fehlen jedoch.
- Keine aktuellen Radförderinstrumente.

## **Handlungsbedarf**

- Rasche Umsetzung des „Nationalen Aktionsplan Bewegung“ zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse (z.B. betreffend Verkehrsflächen, Abstellanlagen)
- Finanzierung einer breit angelegten, bundesweiten Motivationskampagne für den Umstieg aufs Rad.
- Finanzielle Anreize aller Krankenkassen für den Umstieg aufs Alltagsverkehrsmittel Fahrrad bieten. (z.B. für Teilnahme an Gesundheits- oder Mobilitätsprogrammen, siehe Beispiel SVA)
- Nachdrückliches Einwirken auf alle radrelevanten Ministerressorts für koordinierte zielgerichtete Radverkehrsförderung zur Erhöhung der Gesundheits-Benefits im Rahmen einer „Rad-Strategie für Österreich“.
- Ausgewogene Reduktion der Arbeitgeberbeiträge bei den Krankenkassen im Ausgleich für radförderliche Maßnahmen im Betrieb (z.B. Diensträder, Mobilitätsprämie)

## **WIRTSCHAFTSMINISTERIUM**

Österreich ist ein Tourismusland, das auch im Radtourismus glänzt. Mit der Österreich-Werbung, die unter anderem vom Wirtschaftsministerium getragen wird, verfügt es über ein Instrument, das den Fahrradtourismus ausbauen und fördern kann. Gute Radverkehrsbedingungen sind Voraussetzung für florierenden Radtourismus.

### **Fakten**

- 10 Prozent der Sommergäste in Österreich sind Radurlauber, die angeben häufig während ihres Aufenthalts mit dem Rad gefahren zu sein (Quelle T-MONA).

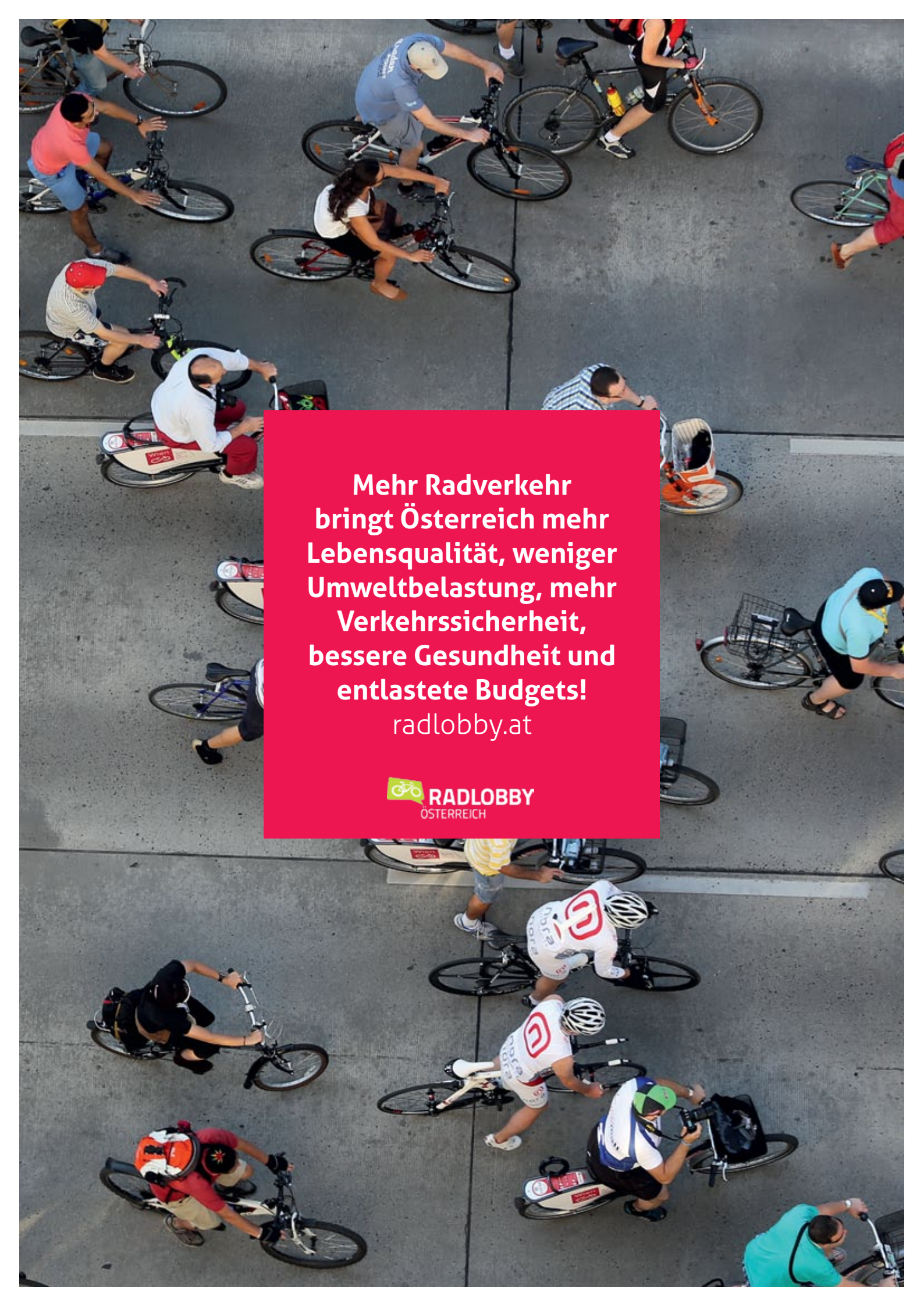
- 2012 besuchten rund 18 Mio Sommergäste Österreich, rund 1,8 Mio Gäste fahren im Urlaub mit dem Rad.
- Die Tendenz der Radurlaubbuchungen ist europaweit steigend.

### **Bilanz**

- 2010 wurde die Arbeitsgruppe „Radtourismus“ ins Leben gerufen

## **Handlungsbedarf**

- Einwirken auf die Bundesländer für neue Bauordnungen mit verpflichtenden Abstellplätzen für Räder bei Wirtschaftsbetrieben.
- Zielgerichtete Wirtschaftsförderung für Einsatz von Lastenradtransporten im Nahverkehr: Mehr als 25% der städtischen Lieferfahrten\* können so umweltfreundlich durchgeführt werden! (\*CycleLogistics)
- Einwirken auf Verkehrsministerium für Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit und Erfahrbarkeit Österreichs für Radtouristen durch Radmitnahme in allen Fern- und Hochgeschwindigkeitszügen (Railjet) und Bussen.
- Einheitliche Beschilderung eines österreichweiten Radwegenetzes mit hohen Qualitätsstandards hilft Alltags- und UrlaubsradlerInnen.



**Mehr Radverkehr  
bringt Österreich mehr  
Lebensqualität, weniger  
Umweltbelastung, mehr  
Verkehrssicherheit,  
bessere Gesundheit und  
entlastete Budgets!**  
[radlobby.at](http://radlobby.at)

 **RADLOBBY**  
ÖSTERREICH