

**3303/AB XXII. GP****Eingelangt am 09.09.2005****Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

**Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-11.000/0026-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

Wien, 8. September 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3362/J-NR/2005 betreffend Umsetzung der CEMT-Deklaration CEMT/CM(2004)11 "National Cycling Policies for Sustainable Urban Transport, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 11. Juli 2005 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Welche Schritte haben Sie wann im einzelnen gesetzt, um die Deklaration der Europäischen Verkehrsministerkonferenz CEMT/CM(2004)11 betreffend "National Cycling Policies for Sustainable Urban Transport", beschlossen am 26./27.5.2004 in Ljubljana, umzusetzen?

**Antwort:**

Hierzu möchte ich generell Folgendes anmerken:

Die von der CEMT verabschiedeten Resolutionen sind grundsätzlich politische Absichtserklärungen, die keine völkerrechtliche Verbindlichkeit besitzen. Auch ist es in der CEMT keineswegs üblich, einen Zeitrahmen für die Umsetzung der Resolutionen vorzugeben, noch ist in irgendeiner Weise die Art der Umsetzung vorgegeben. Dies unterscheidet die Resolutionen der CEMT grundsätzlich von Rechtsakten der EU.

Im vorliegenden Fall handelt es sich nicht um eine Resolution sondern um eine „politische Erklärung“, die eingangs einen Überblick über die in den CEMT-Ländern bestehenden nationalen Politiken zur Förderung des Fahrradverkehrs gibt und schlussendlich daraus generelle politische Handlungsoptionen ableitet. Konkret haben die Verkehrsminister in 2004 in Ljubljana in ihrer politischen Erklärung festgestellt, dass die folgenden (sieben) in nationalen Politiken angewandten Handlungsalternativen, das Fahrradfahren sowie die

Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des Umfeldes für Fahrradfahrer in Städten fördern können.

Daraus ist jedoch nicht eine konkrete Aufforderung zur unmittelbaren, vollständigen, direkten und allgemeinen Umsetzung der aufgezählten politischen Handlungsalternativen ableitbar. Auch ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass für eine allfällige Umsetzung keine unmittelbare Zuständigkeit des bmvit gegeben ist; diese liegt vielmehr bei den Ländern, Städten bzw. Gemeinden. Die vorliegende politische Erklärung und der ihr zugrundeliegende Bericht bietet vielmehr einen Überblick über die in europäischen Ländern übliche Politiken zur Förderung des Fahrradverkehrs in den Städten, hat also primär informativen Charakter.

Das bmvit betreibt eine nach funktionalen Gesichtspunkten ausgerichtete Verkehrspolitik und weniger nach modalen. D.h. eine Politik, die sich nach Sektoren und Funktionen des Verkehrs als integriertes System ausrichtet und nicht nach einzelnen Verkehrsträgern, also zB eine Infrastrukturpolitik oder eine Verkehrssicherheitspolitik. Dieser Ansatz ist moderner, zielgerichtet und flexibler als eine starr nach Modi ausgerichtete Politik. Im Rahmen einer sektoralen Verkehrspolitik nimmt selbstverständlich der Verkehrsträger Fahrrad einen bestimmten Stellenwert ein. Beispiel: Verordnung des bmvit über Fahrräder, Fahrradanhänger und zugehörige Ausrüstungsgegenstände (Fahrradverordnung), BGBl. II Nr. 146/2001.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt für den Stellenwert des Fahrradverkehrs sind die jeweiligen verkehrsgeografischen, demografischen und klimatischen Bedingungen in den einzelnen Ländern, die maßgeblich den Einsatz des Verkehrsträgers Fahrrad beeinflussen. Die vorliegende politische Erklärung postuliert in keiner Weise einen idealen Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr oder die Notwendigkeit bestimmte verkehrspolitische Maßnahmen zu setzen um dies zu erreichen. Es ist keineswegs so, wie von den Grünen im Entschließungsantrag 122/A(E) zur Einführung eines „Masterplan Rad“ in Österreich argumentiert wird, dass es zahlreiche Vorurteile gegen das Radfahren, wie das überschätzte Unfallrisiko, die in anderen Ländern offenbar nicht gegebene Witterungsabhängigkeit, die hohen Infrastrukturstarkosten durch die angeblich unumgänglichen separierten Wege sowie eine übertriebene Sondergesetzgebung, gäbe, die zu Nachteilen [...] für den Fahrradverkehr führten. Vielmehr wird in dem der vorliegenden politischen Erklärung zugrundeliegenden Bericht selbst der Schluss gezogen, dass eine Reihe von Barrieren für den Fahrradverkehr bestünden, wie eben u.a. genau die oben genannten. Ob diese Barrieren selbst in jenen Ländern, die einen außergewöhnlich hohen Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr aufweisen durch einen Masterplan Rad beseitigt werden oder wurden ist verkehrswissenschaftlich nicht nachzuweisen. Deutschland weist trotz Masterplan keinen überdurchschnittlich hohen Anteil auf, während Dänemark einen solchen verzeichnet ohne einen Masterplan zu haben.

Unabhängig davon, habe ich aber gerade Anfang September der Förderung einer Studie des VCÖ zum Thema „Verkehrssicherheitswirkungen eines Masterplan Radverkehr“ aus den Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds meine Genehmigung erteilt.

### **Frage 2:**

Welche Schritte haben Sie insbesondere wann im einzelnen gesetzt, um die sieben in dieser Deklaration enthaltenen konkreten "national policy actions" umzusetzen bzw. die entsprechende Performance Österreichs zu verbessern?

### **Antwort:**

Ich möchte auf meine Beantwortung zu Fragepunkt 1 verweisen. Die in der vorliegenden politischen Erklärung aufgeführten sieben „Policy Actions“ stellen einen Überblick über die in Europa üblichen und typischen Handlungsalternativen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Städten dar und sind in diesem Sinne nicht normativ verbindlich umzusetzen.

### **Frage 3:**

Wann werden Sie einen "Masterplan Rad" nach zB niederländischem oder deutschem Vorbild vorlegen?

**Antwort:**

Bezugnehmend auf die generellen Ausführungen zu Fragepunkt 1, insbesondere aber auch zur Kompetenzlage in Österreich, möchte ich anmerken, dass in der vorliegenden politischen Erklärung bestimmte nationale Politiken lediglich beispielhaft erwähnt werden und ihr spezieller verkehrspolitischer Wert evaluiert wird, ohne dabei Anspruch auf Allgemeingültigkeit oder allgemeine Umsetzbarkeit gleichermaßen im gesamten CEMT-Raum zu erheben. Dies wäre auch gar nicht möglich aufgrund der unterschiedlichen verkehrsgeografischen, demografischen, klimatischen und organisatorischen Verhältnisse in den einzelnen CEMT-Ländern.

Derzeit besteht keine Absicht des bmvit einen Masterplan Rad nach deutschem oder niederländischen Vorbild einzuführen. Der Hauptgrund liegt darin, dass die verkehrsgeografischen und verkehrspolitischen Umstände in den Niederlanden nicht mit denen in Österreich vergleichbar sind, wenn man bedenkt, welchen hohen Stellenwert gleichzeitig der Straßengüterschwerverkehr in der niederländischen Verkehrspolitik hat. Umgekehrt ist der Anteil des Fahrradverkehrs in Österreich in etwa derselbe wie in Deutschland ohne dass der Masterplan in Deutschland daran etwas geändert hätte. Generell kann verkehrswissenschaftlich nicht nachgewiesen werden, dass ein solcher Masterplan tatsächlich den Stellenwert des Fahrradfahrens im Verkehrssystem ändert, da insbesondere in den Niederlanden der Fahrradverkehr traditionell immer einen hohen Stellenwert hatte, auch schon lange vor dem Beschluss des Masterplans.

Jedoch befassen sich die Experten meines Ressorts insbesondere mit dem niederländischen Masterplan und versuchen durch eine gezielte Auswertung, Rückschlüsse auf eine mögliche teilweise und auf die Verwaltungsstruktur Österreichs zugeschnittene Umsetzung in Österreich zu ziehen (siehe auch dazu meine Beantwortung zu Fragepunkt 4).

**Frage 4:**

Welche Maßnahmen werden sie in diesem Sinn setzen, um insbesondere - wie etwa auch im Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm empfohlen - den Stellenwert des Radverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken und die nötigen rechtlichen Änderungen und Fördermaßnahmen auf Bundesebene herbeizuführen?

**Antwort:**

Im aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm des bmvit (siehe [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at) / Strasse / Verkehrssicherheit), direkter Link

[http://www.bmvit.gv.at/sixcms\\_upload/media/231/verkehrssicherheitsprogramm2004.pdf](http://www.bmvit.gv.at/sixcms_upload/media/231/verkehrssicherheitsprogramm2004.pdf)

sind auf Seite 34 folgende Ziele und Maßnahmenempfehlungen zum Radverkehrs enthalten:

- Förderung des Baus regionaler und überregionaler Radwege, dazu wird erläutert: "Die Erfüllung von noch festzulegenden Qualitätsstandards hinsichtlich der Verkehrssicherheit wird künftig ein Kriterium für die Förderungswürdigkeit von Radwegeprojekten sein."
- Die Erstellung eines bundesweiten, regionalen bzw. überregionalen Konzepts für Radfahranlagen kann als entscheidende Triebfeder für die weitere Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer gesehen werden."

Aus diesem Text im Verkehrssicherheitsprogramm 2004 kann zwar nicht direkt die Erstellung eines Masterplans für den Radverkehr durch das bmvit abgeleitet werden, es ergibt sich daraus aber doch eine (Selbst-)Verpflichtung zur Förderung des Radverkehrs.

Folgende Maßnahmen im Sinne der Verbesserung der Bedingungen für den Fahrradverkehr sind erforderlich:

- Erarbeitung verbindlicher Normen für Radverkehrsanlagen (Gemeinsam mit Fachleuten des Kuratorium für Verkehrssicherheit, der Länder, der Gemeinden und Radfahrervertretungen). Legistisch könnten diese in einem Annex zur Straßenverkehrsordnung zusammengefasst werden.
- Eine Aufhebung der Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen in bestimmten Fällen (z.B. ungeeignete Wege für den Alltagsverkehr) sollte geprüft werden.
- In einer österreichweiten Informationskampagne gemeinsam mit dem Gesundheitsministerium und dem Lebensministerium sowie mit den Ländern, Gemeinden und Verkehrsclubs sollten die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens propagiert werden. In der Broschüre "Verkehr- Umwelt- Gesundheit" der Ärztinnen und Ärzte für eine gesunde Umwelt aus dem Jahr 2002 werden u.a. folgende Vorteile regelmäßiger Bewegung angeführt (S 47): 50 %-iger Rückgang des Herzinfarktrisikos und des Risikos der Erwachsenenendabetes , Schutz vor Dickdarm und Brustkrebs.
- Bei Neu- und Umbauten von Bahnhöfen und Haltestellen sollte auf die Einrichtung sicherer, witterungsgeschützter und leicht zugänglicher Fahrradabstellanlagen geachtet werden ("Bike and Ride").

Da auf Grund der bestehenden Kompetenzen die Planung, der Bau und die Erhaltung von Radverkehrsanlagen in die Kompetenz der Länder und vor allem der Gemeinden sind, muss dort die Bewusstseinsbildung ansetzen, um engagierte Partner für eine bundesweite Förderung des Radverkehrs zu gewinnen.

Wie groß die Potenziale für den Radverkehr sind, zeigt die im Auftrag der EU-Kommission durchgeföhrte TERM Statistik aus 2001: Demnach sind 50 % der Pkw-Fahrten in den EU-15 unter 6 km weit.

#### **Frage 5:**

Welche Schritte haben Sie bzw. Ihre VorgängerInnen oder Stellvertreter gesetzt, um die 2001 von den Ministern beschlossene Empfehlung, wonach die nationalen Regierungen einen unterstützenden nationalen politischen Rahmen für nachhaltigen Stadtverkehr etablieren sollten, in Österreich umzusetzen?

#### **Antwort:**

Die Empfehlungen von 2001 betreffend die Verbesserung eines nachhaltigen urbanen Verkehrswesens sind wie folgt:

- Erstellung einer *nationalen* Verkehrspolitik:

Österreich verfügt schon seit vielen Jahren über eine Verkehrspolitik, die maßgeblich an den Bedürfnissen der Bewohner, der Gäste und der Umwelt ausgerichtet ist. Ausgehend von einem verkehrspolitischen Rahmen, den das bmvit erstellt und der überwiegend für das übergeordnete und hochrangige Verkehrsnetz gilt, sowie für Belange der internationalen Verkehrspolitik, bestehen auch ähnliche Politiken der Länder und Gemeinden, bei denen ein noch engeres Verhältnis zu den unmittelbaren Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gegeben ist.

Die Hauptziele der österreichischen Verkehrspolitik sind die Entwicklung einer nachhaltigen, auf Dauer verträglichen Mobilität für die Bürger und Gäste Österreichs, die den Bedürfnissen der Entwicklung unserer Volkswirtschaft genügen und den europäischen Interessen entsprechen. Dabei sollen möglichst umweltfreundliche Verkehrsträger gefördert und der Verkehr möglichst von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden.

- Verbesserung der institutionellen Zusammenarbeit und Koordination:

Im Rahmen der gesamtösterreichischen Verkehrspolitik erstellt das bmvit lediglich einen Rahmen, der sich auf die hochrangigen Verkehrsträger sowie auf internationale Belange bezieht. Ausführung, Umsetzung sowie lokale verkehrspolitischen Belange werden im Rahmen des Föderalismus in Österreich von den Ländern und Gemeinden besorgt. Die Zusammenarbeit zwischen den Bundes- und Länderbehörden funktioniert seit Jahren

einwandfrei und bezieht auch nachgeordnete bzw. halbstaatliche und private Institutionen mit ein (siehe dazu die nächsten beiden Punkte).

- Dezentralisierung/Zentralisierung der Verkehrspolitik

In Österreich herrscht – wie ich glaube – ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Zentralisierung und Dezentralisierung in der Verkehrspolitik vor. Wie schon erwähnt, erstellt das bmvit lediglich einen Rahmen, der sich auf die hochrangigen Verkehrsträger sowie auf internationale Belange bezieht. Ausführung, Umsetzung sowie lokale verkehrspolitischen Belange werden im Rahmen des Föderalismus in Österreich von den Ländern und Gemeinden besorgt.

Ein Beispiel für übergeordnete Bundesbelange sind etwa die Erstellung des Generalverkehrsplanes sowie Planung, Bau und Erhaltung des Autobahnnetzes in Österreich. Ebenfalls in Bundeskompetenz fallen die Belange der ÖBB und die Kontrolle der Nutzung des Schienennetzes. Internationale Belange wären etwa der Abschluss internationaler Abkommen auf Ebene der UNO, der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) und anderer internationaler Organisationen, sowie die Vertretung verkehrspolitischen Belange Österreich auf EU-Ebene. Klassische regionale Bereiche der regionalen Verkehrspolitik sind etwa Bau und Erhaltung des Landes- und Gemeindestraßennetzes, Verkehrssicherheit, Überwachung, urbaner Verkehr, Nahverkehr.

- Einbeziehung der Öffentlichkeit und Kommunikation

Auch private Institutionen sowie halbstaatliche Organisationen und diverse nachgelagerte Dienststellen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie werden in die Verkehrspolitik einbezogen bzw. mit selbständigen Aufgaben betraut. Beispielsweise gibt es eine langjährige Zusammenarbeit mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit in Fragen der Verkehrssicherheit oder dem Österreichischen Normungsinstitut.

Immer wieder werden Studien und Forschungsaufträge an Universitäten, Forschungsinstitute und Konsultingunternehmen vergeben. So wird nicht nur der Wissensstand vergrößert, sondern auch ein Beitrag zur Sicherung des Forschungsstandortes Österreich geleistet.

Über die Homepage des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
<http://www.bmvit.gv.at/sixcms/detail.php/template/mainindex/>  
sowie die Pressesprecher und diverse Veröffentlichungen und zahlreiche andere Kontakte mit Medien, Organisationen und Privatpersonen wird der Kontakt nicht nur zur breiten Öffentlichkeit, sondern auch einschlägigen Fachorganisationen, wie etwa den Autofahrerclubs, dem Verkehrsclub Österreich, diversen Fachzeitschriften, den gesetzlichen Interessensvertretungen und interessierten Unternehmen aufrechterhalten.

- Gesetzliches und regulatorisches Rahmenwerk

Selbstverständlich ist die österreichische Verkehrspolitik auf allen föderalen Ebenen in eine Vielzahl gesetzlicher Bestimmungen und ausführender Verordnungen eingebettet. Öffentlicher Verkehr ist eine überwiegende Kompetenz der Gemeinden und umfasst auch in Teilbereichen Aspekte der Umwelt- und Sozialpolitik sowie der Raum- und Städteplanung und auch wirtschafts- und standortpolitische Fragen.

- Preispolitik im Verkehr

Der Preispolitik im Verkehr sind enge Grenzen gesetzt:

Einerseits erfordern die enormen Erhaltungskosten des Verkehrsnetzes die Einhebung entsprechender Nutzergebühren, sei es als Mauten, Trassenallokationsgebühren bei der Bahn oder Fahrkarten im öffentlichen Verkehr. Dies auch deshalb weil verursacherspezifische Preise eine wichtige Steuerfunktion erfüllen, die mithelfen, einseitige Entwicklungen in Verkehrswesen zu verhindern und gleichzeitig ein öffentliches Problem- und Wertbewusstsein zu schaffen.

Andererseits sind auch Förderungen wettbewerbsrechtlich nur beschränkt möglich und nur dann zulässig, wo Förderungen den politischen Zielen der Europäischen Union entsprechen.

Jedenfalls ist die Infrastrukturpolitik schon lange eine wesentliche Funktion der Wirtschafts-, Beschäftigungs- und Standortpolitik sowohl von Bund als auch Ländern und Gemeinden.

- Rationale Investitionspolitik

Mit der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2002 und seiner Umsetzung bis zum Planungshorizont 2030 ist nicht nur eine ausgewogenes Konzept zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Österreich gelungen. Er beinhaltet auch die Finanzierung der Infrastrukturvorhaben, sowie einen Zeitplan für die Umsetzung.

- Statistik und Forschung

Verkehrsstatistik wird auf allen föderalen Ebenen betrieben. Zusätzlich beschäftigen sich staatliche Institutionen, wie etwa die Statistik Austria, als auch private, wie etwa das Kuratorium für Verkehrssicherheit und auch Forschungseinrichtungen mit Fragen der Datenerhebung im Verkehrsbereich. Statistische Erhebungen können u.a. auf der homepage unter [http://www.bmvit.gv.at/sixcms/detail.php/template/i/\\_e1/2/\\_e2/0/\\_e3/7000/\\_relid/3886/](http://www.bmvit.gv.at/sixcms/detail.php/template/i/_e1/2/_e2/0/_e3/7000/_relid/3886/) eingesehen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Hubert Gorbach