

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2023-0.193.116

. Mai 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Bernhard, Kolleginnen und Kollegen haben am 9. März 2023 unter der **Nr. 14488/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Förderung von Falträdern gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Welche Mittel wurden für diese Förderung des Kaufs von Falträdern bereitgestellt?*
- *Aus welchem Budgetposten kommen diese Mittel?*

Im klimaaktiv mobil-Förderprogramm stehen 2023 € 67 Mio. aus Mitteln des Klima- und Energiefonds zur Verfügung. Davon sind € 32 Mio. gemäß Jahresprogramm des Klima- und Energiefonds für den Schwerpunkt „Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement“ budgetiert, in dessen Rahmen neben den pauschalierten Förderangeboten für die Anschaffung von Falträdern und Transporträdern mit oder ohne Elektroantrieb sowie Elektro-Fahrrädern und für Nachrüstung des Fahrradparkens auch Infrastrukturprojekte für den Fußverkehr sowie Projekte zur Forcierung von klimafreundlichem Mobilitätsmanagement unterstützt werden. Die Projekte werden nach Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen abgearbeitet, es gibt daher kein reserviertes Budget für einzelne Förderschwerpunkte.

Die weiteren € 35 Mio. im Förderprogramm sind gemäß Jahresprogramm des Klima- und Energiefonds für den Schwerpunkt „Radnetzausbauprogramme und Radschnellverbindungen“ vorgesehen. Je nach Nachfrage und Inanspruchnahme nach den Förderschwerpunkten ist eine Umschichtung zwischen diesen möglich.

Zu Frage 3:

- *Welchen konkreten klima- und verkehrspolitischen Nutzen erwartet sich das BMK von dieser Förderung?*

Das Fahrrad ermöglicht es, den 10 Minuten-Einzugsbereich einer Haltestelle im Vergleich mit dem Zu-Fuß-Gehen um das 13-fache auf 20 km² zu vergrößern. Für jene 38 % aller Pkw-Fahrten, die länger als 10 Kilometer sind, ist eine direkte Fahrt mit dem Elektro-Fahrrad aufgrund der längeren Fahrtdauer nicht praktikabel. Für die Kombination von normalen Fahrrädern mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) fehlen wiederum derzeit teils die Kapazitäten für die Fahrradmitnahme und/oder ein flächendeckendes Angebot an Radverleihsystemen, um in der sogenannten „letzten Meile“ vom Zielbahnhof noch 1-4 Kilometer an den Zielort zu kommen.

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

klimaaktiv
mobil

10-Minuten-Einzugsbereich von Haltestellen



Falträder eignen sich gut, um diese Lücke zu schließen. Da Falträder im gefalteten Zustand als Gepäckstück im ÖV kostenlos mitgenommen werden, sind sie besonders für unregelmäßige Fahrten wie Dienstreisen und Besuchsfahrten für die „letzte Meile“, aber auch für regelmäßige Fahrten zum Pendeln eine klimafreundliche Alternative. Erst aus der Kombinationsmöglichkeit Faltrad und ÖV können auch längere Pkw-Fahrten in Bereichen ohne ausreichenden ÖV auf den Umweltverbund verlagert werden. Da rund die Hälfte der Bevölkerung in Österreich außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs mit guter ÖV-Erschließung wohnt, ist das Verlagerungspotential durch Falträder hoch.

Zu Frage 4:

- *Auf welcher konkreten Studien- bzw. Evidenzlage basiert die Annahme, dass eine derartige Förderung eine Änderung des Mobilitätsverhaltens erwirken wird?*

Erfolgreiche Umsetzungen von Faltradförderungen sind beispielweise:

- Der Münchner Verkehrsverbund (MVG) hat 2012 gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) und der Stadt München einen Rabatt von € 50,00 für 500 ADFC-MVG Falträder vergeben. Ziel der Aktion war, unter anderem, mit der generellen Zunahme des Radverkehrs den steigenden Bedarf der Fahrradmitnahme in den Verkehrsmitteln des MVG zu ermöglichen, insbesondere dann, wenn der Zielort nicht optimal mit dem allgemeinen ÖV erschlossen ist.

- Seitens des Landes Vorarlberg gab es zur Bewerbung der regionalen ÖV-Jahresnetzkarte 2018+2019 eine Aktion mit dem Fahrradfachhandel, sodass Käufer:innen von Falträdern auf Antrag einen Gutschein für eine ÖV-Jahresnetzkarte im Wert von max. € 378,00 bzw. max. 30 % des Kaufpreises des Faltrads erhielten. Ziel der Förderaktion war es, die Kombination Faltrad & ÖV zu bewerben.
- Weiters zeigte eine Studie zum Thema kombinierter Verkehr Rad-Zug in den Niederlanden (2019), dass der Anteil an Radfahrenden, die ein Faltrad nutzen, um zum Start-Bahnhof zu kommen („erste Meile“) zwischen 7 % und 11 % der Personen liegt, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen. Auf den Wegen vom Ziel-Bahnhof zum Reiseziel („letzte Meile“) liegt der Anteil der Radfahrenden, die ein Faltrad nutzen, zwischen 10 % und 65 % der Radfahrenden.

Gesamt zeigt sich ein hohes Potenzial an kombinierten Faltrad-Zug-Wegen, besonders auf der „letzten Meile“, das sich durch die Förderung von Falträdern vor allem in Kombination mit der Einführung des Klimatickets auch in Österreich heben lassen kann.

Zu Frage 5:

- *Welche soziale Treffsicherheit hat diese Förderung? Wie wird verhindert, dass damit vor allem der urbane Mittelstand gefördert wird?*

Die Hälfte der Haushalte im untersten Einkommensviertel hat kein Auto, ist folglich auf einen gut ausgebauten ÖV angewiesen und von Lücken in der ÖV-Erschließung besonders betroffen. Elektrofahrräder und Falträder sind im Vergleich zu Pkws kostengünstige Verkehrsmittel. Sie bieten daher auch für Personen mit niedrigem Einkommen das Potential, kostengünstige Mobilität zu ermöglichen.

Was den örtlichen Aspekt betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass die Förderung insbesondere auch auf den ländlichen Raum bzw. auf jene Bereiche abzielt, die aufgrund der längeren Distanzen zum ÖV-Netz nicht als „urban“ zu bezeichnen sind. Rund die Hälfte der Bevölkerung in Österreich lebt – vor allem im ländlichen Raum – außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs mit guter ÖV-Erschließung.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Welche konkrete CO₂ Ersparnis erwartet sich das BMK durch diese Förderung (österreichweit in CO₂)?*
- *Wie hoch werden die Kosten pro eingesparter Tonne CO₂ für diese konkrete Maßnahme sein?*

Zurzeit ist der Faltradmarkt in Österreich ein Nischenmarkt mit 2022 geschätzt wenigen hundert verkauften Falträdern in Österreich. Das Einreichpotential liegt nach derzeitigen Schätzungen bei rund 2.000 ÖV-Zeitkartenbesitzer:innen, die sich 2023 ein Faltrad anschaffen und dies zur Förderung einreichen. Das würde einen Förderbedarf von rd. € 900.000 im Jahr 2023 ergeben.

Jeder Förderung im klimaaktiv mobil Förderprogramm ist auch eine CO₂-Reduktion hinterlegt: Das Verlagerungspotential durch die Förderung von Falträdern wurde aus einer Kombination von verlagerten Radfahrten zum und vom Bahnhof sowie von verlagerten gesamten intermodalen Fahrt vom Pkw auf die Kombination Faltrad + ÖV mit Verlagerungseffekt von 1.000 Kilometer pro Jahr pro gefördertem Faltrad kalkuliert.

Gemäß der Österreichischen Luftschadstoffinventur 2022 (1990-2020) des Umweltbundesamtes werden pro verlagertem km 144,632 g CO₂-Emissionen eingespart; dh. pro (E-)Faltrad 0,14 Tonnen pro Jahr. Damit ist bei rd. 2.000 geförderten Falträdern mit einer österreichweiten CO₂-Einsparung von 280 Tonnen CO₂ pro Jahr zu rechnen. Bei einer prognostizierten CO₂-Einsparung von 0,14 Tonnen pro Jahr, einer Nutzungsdauer von 10 Jahren sowie einer Förderhöhe von € 450,00 pro (E-)Faltrad und unter Berücksichtigung einer inländischen Wertschöpfung von 38 % betragen die direkten Kosten rund € 193,00 pro Tonne CO₂.

Zum Vergleich, das deutsche Umweltbundesamt hat Umweltkosten von € 680,00 pro Tonne CO_{2äq.} bei einer Gleichgewichtung klimawandelverursachter Wohlfahrtseinbußen heutiger und zukünftiger Generationen (0 % Zeitpräferenzrate) ermittelt.

Zudem ist im Zusammenhang der Kosten der durch vermehrte aktive Mobilität ausgelöste volkswirtschaftliche Gesundheitsnutzen zu berücksichtigen. Von der WHO wurde im Rahmen des Paneuropäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) ein Modell zur Berechnung des Gesundheitsnutzens durch Radfahren entwickelt: das „Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Cycling“. Dieses ermöglicht die maßnahmenspezifische Berechnung der volkswirtschaftlichen Gesundheitseffekte, die sich aus der Erhöhung des Radverkehrsanteils ergeben. Demgemäß liegt der volkswirtschaftliche Gesundheitsnutzen in Österreich bei 54 Cent pro geradem km. In Summe bringt die Förderung von 2.000 Falträdern mit einer Jahresradfahrleistung von 1.000 km einen volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen von rd. € 1 Mio. pro Jahr.

Leonore Gewessler, BA