

4284/AB**= Bundesministerium vom 21.01.2021 zu 4461/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2020-0.821.965

. Jänner 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Deimek und weitere Abgeordnete haben am 10. Dezember 2020 unter der **Nr. 4461/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Förderungskriterien von Radschnellverbindungen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- Wie viele der in Österreich bereits bestehenden Radwege erfüllen die im genannten Leitfaden angeführten Förderungskriterien?
- Um welche Radwege handelt es sich dabei?
- Wie viele der in Österreich bereits bestehenden Radwege erfüllen die im genannten Leitfaden angeführten Förderungskriterien nicht?
- Um welche Radwege handelt es sich dabei?

Aufgrund der Kompetenzverteilung in der Straßeninfrastruktur sind derzeit Bundesländer und Gemeinden Straßenerhalter von Radwegen. Der Bund selbst errichtet keine Radinfrastruktur, sondern unterstützt deren Errichtung seitens der Bundesländer und Gemeinden. Damit liegen dem Bund analog beispielsweise zu den Gemeindestraßen keine detaillierten Informationen zu Radwegbreiten, Kurvenradien und Steigungen etc. vor. Im Zuge der Digitalisierung des Verkehrsnetzes in Österreich im Rahmen der Graphenintegrationsplattform (GIP.gv.at) wird im seitens des BMK unterstützten Projekt GIP4Radrouting die bestehende Radinfrastruktur durch die Bundesländer digitalisiert. Mit dem für Ende 2021 geplanten Projektabschluss sollte eine übersichtliche Information zur Radinfrastruktur in Österreich möglich sein. Daten zum Kriterium für das Potential von mind. 2.000 Radfahrenden pro 24 Stunden werden im Rahmen der Graphenintegrationsplattform jedoch nicht erhoben, sodass auch mit Projektabschluss von GIP4Radrouting eine abschließende Bewertung, wie viele Radwege die Kriterien derzeit schon erfüllen bzw. nicht erfüllen, nicht möglich sein wird.

Dem Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) ist als Beispiel für einen bestehenden Radweg, welcher schon derzeit die Kriterien einer Radschnellverbindung erfüllt, der Radweg Bregenz-Hard (Vorarlberg) bekannt.

Zu Frage 5:

- Welche der genannten Kriterien werden am häufigsten nicht erfüllt?

Wie zu den Fragen 1 bis 4 schon ausgeführt, sind die bestehenden Radwege in Österreich noch nicht flächendeckend digitalisiert. Seitens des BMK wird davon ausgegangen, dass bei den bestehenden Radwegen in Österreich am häufigsten die Kriterien „Festlegung der Radschnellverbindungen (mindesten 5 Kilometer lang) in Planungsdokumenten des Bundeslandes (Korridor- bzw. Netzplanung)“ und „Wirkungsabschätzung (bspw. Veränderung der Fahrraderreichbarkeit) mit einer Potential von mind. 2.000 Radfahrenden pro 24h“ nicht erfüllt werden.

Zu den Fragen 6 bis 9:

- Woraus ergibt es sich, dass zu fördernde Radschnellverbindungen 4 Meter breit sein müssen?
- Wäre eine Förderung von Radschnellverbindungen mit geringerer Breite (zum Beispiel 3 oder 3,5 Meter) nicht ebenso sinnvoll?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, warum wird dann eine Breite von 4 Metern verlangt?

Betreffend Radverkehrsnetze hat sich in den letzten Jahren international sowie national zusätzlich zu den bestehenden Netzhierarchien von Radinfrastruktur, nämlich der Flächenerreichung, der Sammelrouten und der Hauptstradrouten, auch Radschnellverbindungen als höchste Hierarchie etabliert. Diese bilden in der Netzhierarchie – vergleichbar mit Schnellstraßen und Autobahnen bei sonstiger Straßeninfrastruktur – die höchste Netzebene (siehe Abbildung 1). Radschnellverbindungen stellen für den Radverkehr – insbesondere für den Radpendlerverkehr bis 10 km – bestimmte Routen dar, welche über größere Entfernung wichtige Quell- und Zielbereiche verbinden, durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren und eine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglichen.

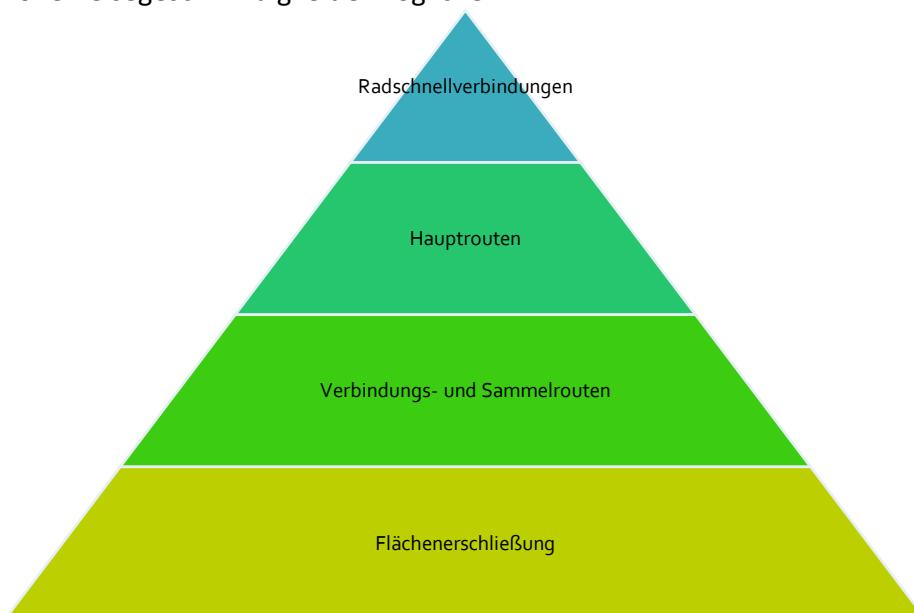


Abbildung 1: Hierarchische Gliederung von Radverkehrsnetze nach RVS 03.02.13

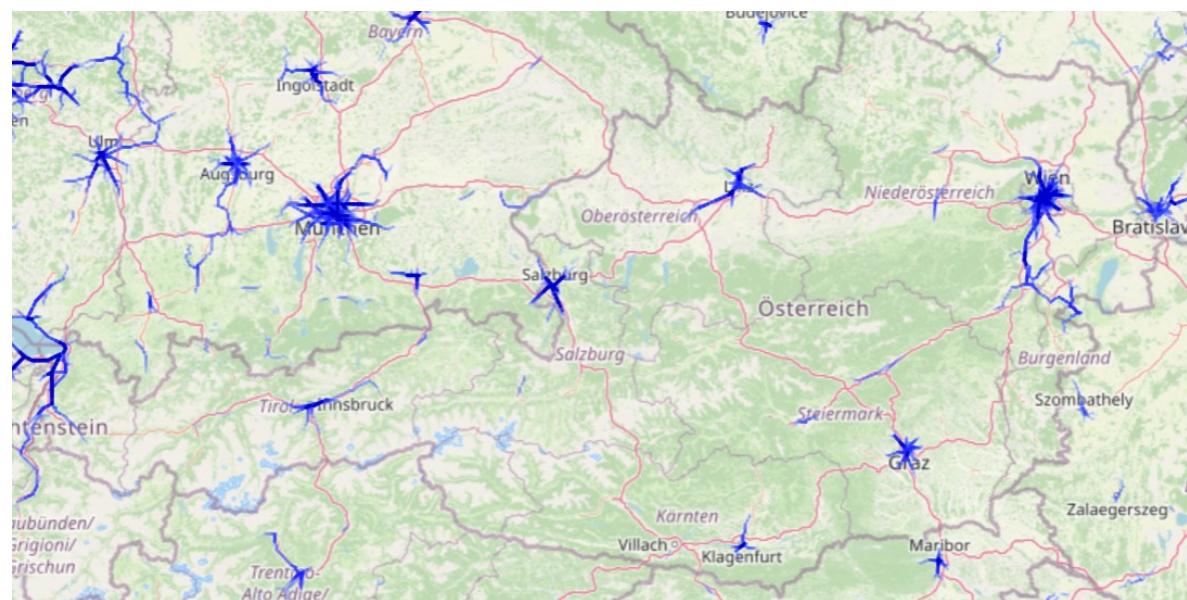
In den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.02.13 „Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr (www.fsv.at), welche den „Stand der Technik“ für Radinfrastruktur abbilden, ist für Zweirichtungsradwege eine Verkehrsraumbreite von min. 2,0 Meter festgelegt. Dies ergibt sich aus der durchschnittlichen Fahrzeugsbreite von Fahrrädern bzw. dem Platzbedarf von Fahrrädern in Bewegung im Begegnungsfall.

Die Errichtung solcher Radwege mit geringeren Breiten als die der Radschnellverbindungen ist als Hauptroute, Verbindungs- oder Sammelroute oder als Flächenerschließung sinnvoll und wird seitens des BMK über das **klimaaktiv** mobil-Förderprogramm auch unterstützt.

Eine Verkehrsraumbreite von 4,0 Metern ermöglicht bei Radschnellverbindungen im Zweirichtungsverkehr in beide Richtung jederzeit das Überholen – d.h. den Begegnungsfall von 4 Fahrrädern analog zu einer vierspurigen Schnellstraße – und stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal für den Radpendlerverkehr dar. Die Mindestbreite von 4,0 Metern im Zweirichtungsradverkehr entspricht dem internationalen Standard für Radschnellverbindungen und wird beispielsweise in den deutschen Richtlinien für Radschnellwege (FGSV Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen), bei den CycleHighways in London (London Cycling Design Standards) oder den Snelfietsroute in den Niederlanden (Design Manual for Bicycle Traffic, CROW) angewendet. In Österreich ist dies bei den Landesradrouten in Vorarlberg Alltag oder bei den geplanten Radschnellverbindungen der Stadt Graz als Verkehrsraumbreiten bereits in Umsetzung.

Sollte die Breite von 4,0 Metern seitens der planenden Gebietskörperschaft als zu großzügig angesehen werden, dann sollte für die entsprechende Verbindung eher eine Hauptroute (entspricht einer Landesstraße B) statt einer Radschnellverbindung (entspricht einer Schnellstraße) umgesetzt werden.

Im EU-Projekt CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning) wurde auf Basis der Siedlungs- und Bevölkerungsdichte das Potential für Radschnellverbindungen (Korridore) ermittelt und dargestellt.



Quelle: CHIPS, <http://dutchcyclinglaboratory.nl/content/cyclehighway-network/>

Zu den Fragen 10 bis 13:

- Wie viele Anträge wurden bisher zur Förderung von Radschnellverbindungen gestellt?
- Wie viele Anträge erfüllten davon die genannten Kriterien?
- Wie viele Anträge wurden genehmigt?
- Wie viele Anträge wurden davon mangels Entsprechung der Kriterien abgelehnt?

Im Zeitraum von 1.7. bis 31.12.2020 wurde drei Radschnellverbindungsprojekte bei klimaaktiv mobil eingereicht. Alle eingereichten Projekte erfüllen die Kriterien für den Förderschwerpunkt Radschnellverbindungen. Ein Projekt wurde bereits zur Förderung empfohlen, die restlichen Projekte werden noch geprüft. Seit Beginn des Förderschwerpunkts Radschnellverbindungen wurde noch kein Projekt mangels Entsprechung der Kriterien abgelehnt.

Leonore Gewessler, BA

