

Anfrage

des Abgeordneten Deimek
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie
betreffend **Förderungskriterien von Radschnellverbindungen**

Im „Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Radverkehr und Mobilitätsmanagement“ werden die aktuellen Förderungskriterien für Radschnellverbindungen angeführt, wobei bis zu 50% der förderungsfähigen Investitionsmehrkosten gefördert werden. Die zu fördernde Radschnellverbindung hat für solch eine Förderung folgende Eigenschaften aufzuweisen:

- Festlegung der Radschnellverbindungen (mindesten 5 Kilometer lang) in Planungsdokumenten des Bundeslandes (Korridor- bzw. Netzplanung)
- Wirkungsabschätzung (bspw. Veränderung der Fahrraderreichbarkeit) mit einer [sic!] Potential von mind. 2.000 Radfahrenden pro 24h
- direkte, weitgehend umweg- und steigungsfreie Linienführung
- niveaufrei mit dem KFZ-Verkehr bzw. Bevorrangung an niveaugleichen Kreuzungen
- **ausreichende Verkehrsraumbreite (Zweirichtungsradweg \geq 4,0m, Einrichtungsradweg \geq 2,0m je Fahrtrichtung)**
- sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Geschwindigkeiten (Projektierungsgeschwindigkeit 30 km/h)
- Kurvenradien von min. 20 Meter; in Kreuzungsbereichen ist eine Reduktion der Kurvenradien auf 8 Meter (Projektierungsgeschwindigkeit 20 km/h) zulässig.
- Steigung max. 6%
- Schutzstreifen zur KFZ-Fahrbahn bei straßenbegleitendem Radweg; Parkstreifen sind neben dem Radfahrstreifen bei Radschnellverbindungen nicht zulässig.
- hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton)
- Markierung von Randlinien
- Begleitender Gehweg mit taktiler oder baulicher Trennung

([https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/Leitfaden Aktionsprogramm KA Mobil 2020.pdf](https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/Leitfaden_Aktionsprogramm_KA_Mobil_2020.pdf))

Nun wird eine Verkehrsraumbreite von mindestens vier Metern bei Zweirichtungsradwegen, und damit eine Breite von mindestens zwei Metern bei Einrichtungsradwegen wohl kaum umsetzbar sein (sogar von PKW befahrene Güterwege weisen in der Regel lediglich eine Breite von drei Metern auf). Einerseits herrscht im städtischen Bereich ein genereller Platzmangel: Radschnellverbindungen, die den ruralen mit dem urbanen Bereich verbinden sollen (man denke dabei vor allem an den Pendlerverkehr), werden in der Realität keine vier Meter breit sein und damit nie den Förderungskriterien entsprechen können. Andererseits wird auch in der ländlichen Gegend die Einhaltung der vorgegebenen Breite kaum möglich sein, müssten dafür doch immense Grundflächen verbaut werden, womit wiederum eine großflächige Bodenversiegelung einhergeht.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Wie viele der in Österreich bereits bestehenden Radwege erfüllen die im genannten Leitfaden angeführten Förderungskriterien?
2. Um welche Radwege handelt es sich dabei?
3. Wie viele der in Österreich bereits bestehenden Radwege erfüllen die im genannten Leitfaden angeführten Förderungskriterien nicht?
4. Um welche Radwege handelt es sich dabei?
5. Welche der genannten Kriterien werden am häufigsten nicht erfüllt?
6. Woraus ergibt es sich, dass zu fördernde Radschnellverbindungen 4 Meter breit sein müssen?
7. Wäre eine Förderung von Radschnellverbindungen mit geringerer Breite (zum Beispiel 3 oder 3,5 Meter) nicht ebenso sinnvoll?
8. Wenn nein, warum nicht?
9. Wenn ja, warum wird dann eine Breite von 4 Metern verlangt?
10. Wie viele Anträge wurden bisher zur Förderung von Radschnellverbindungen gestellt?
11. Wie viele Anträge erfüllten davon die genannten Kriterien?
12. Wie viele Anträge wurden genehmigt?
13. Wie viele Anträge wurden davon mangels Entsprechung der Kriterien abgelehnt?

*Andreas
Oelert*

*h
BSP
ANA*

