

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl

und

Landesrat Rudi Anschober

16. September 2009

zum Thema

"Die Türen für Radverkehrsoffensive sind geöffnet - das neue Landes-Radverkehrskonzept liegt vor"

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Klosterstraße 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-115 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Die Türen für Radverkehrsoffensive sind geöffnet- das neue Landes-Radverkehrskonzept liegt vor

Radverkehr als Alltagsverkehr war in Oberösterreich jahrelang Nebensache - daher sind die Anteile am Gesamtverkehr laufend gesunken. Landesrat Rudi Anschober hat die Trendwende durchgesetzt: nach der Erstellung des Oö. Gesamtverkehrskonzeptes, in welchem dem Radverkehr breiter Raum gewidmet wurde und der Bestellung eines Landesradfahrbeauftragten liegt nunmehr das Landesradverkehrskonzept vor. Das Ziel von Anschober ist, den Radverkehr bis zum Jahr 2015 zu verdoppeln.

Die nächste Legislaturperiode muss eine Ausbauoffensive für den Radfahrverkehr mit dem Ziel einer Verdoppelung des Radfahranteils bringen. Jahrzehntelang ist der Radverkehr laufend weniger geworden, jetzt beginnt ein neuer Boom, der das Klima schont, die RadfahrerInnen fit hält und in Oberösterreich bereits 3.500 Jobs sichert. Nach dem Freizeitverkehr wird nun die Ausbauoffensive für den Rad-Alltagsverkehr kommen. Im Oö. Gesamtverkehrskonzept wurde dieser Schwerpunkt neu festgelegt, der neue Radverkehrsbeauftragte hat nunmehr ein Landesradverkehrskonzept vorgelegt.

"Dieses Landesradverkehrskonzept enthält zahlreiche Maßnahmen, die in den nächsten Jahren in Oberösterreich umgesetzt und unser Bundesland zur Hochburg des Radfahrens machen soll", so LR Anschober.

Folgende Maßnahmen sind das Um und Auf einer erfolgreichen Radfahroffensive:

- **forcierter Ausbau von regionalen und überregionalen Radfahranlagen (Radwegen, Radfahrstreifen, Radrouten) mit besonderer Beachtung der Bedürfnisse des lokalen kleinräumigen Radverkehrs und von wichtigen Haupttrouten des Alltags-Radverkehrs**

Von den bestehenden rund 11.500 Radwegkilometer in ganz Österreich liegen 2.100 km in Oberösterreich. Österreichweit ist das Landesstraßennetz mit 33.430 km dreimal so groß wie das Radwegenetz - Vorarlberg hat im Verhältnis zum Straßennetz viele Radwege:

Vorarlberg:	500 km Radwege,	798 km Landesstraßen
Oberösterreich	2.100 km Radwege	5. 986 km Landesstraßen
Österreich	11.500 km Radwege	33.430 km Landesstraßen

(Quelle: VCÖ 2009)

Der Grund für das gute Abschneiden Vorarlbergs ist die Tatsache, dass bei jedem Straßenausbau auch der Radverkehr berücksichtigt wird - eine Forderung, die Landesrat Anschober auch für Oberösterreich erhebt.

Um die Anteile am Alltagsradverkehr zu erhöhen, müssen attraktive Radrouten geschaffen werden, auf denen ohne Umwege die täglichen Ziele erreicht werden können. Dazu muss ein Netz an Haupttrouten des Alltagsverkehrs geschaffen werden. Dabei muss es gelingen, einen einheitlichen Qualitätsstandard für diese Haupttrouten festzulegen. Als erster Schritt soll in einer Pilotregion mit Hilfe von Alltagsradfahrer/innen herausgefunden werden, wo diese Haupttrouten verlaufen und hier die Radwege/Radstreifen etc verbessert oder errichtet werden.

Dass eine solche Ausbaumaßnahme nicht nur für die Umwelt und die Gesundheit notwendig wäre, sondern auch Arbeitsplätze bringt, zeigt nach Landesrat Anschober eine aktuelle Studie, die das Lebensministerium 2009 gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Österreich erarbeitet hat: Neben der Fahrradproduktion, dem Handel und Servicebereich wurden touristische Radsportveranstaltungen, aber auch Urlaube und Radwegeausbau berücksichtigt.

Diese Kurzstudie beziffert die direkten und indirekten Wertschöpfungseffekte durch die Radwirtschaft in Österreich mit 882,5 Millionen Euro (Oberösterreich: 189,2 Mio. Euro) und geht von mehr als 18.000 gesicherten Arbeitsplätzen aus. Im Bundesland Oberösterreich hängen mehr als 3.500 Jobs am Fahrrad - die meisten von ganz Österreich.

Dies bestätigt auch die Studie von DI Reinhard Haller von der TU Wien, der in seiner Studie "Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur- Investitionen" davon ausgeht, dass durch den Bau von hochrangigen Straßen 10.189 Arbeitsplätze geschaffen werden, verkehrsberuhigende Maßnahmen oder Radwegebau aber 15.935 Arbeitsplätze in der jeweiligen Region bringen.

- **Durchführung einer Radverträglichkeitsprüfung**

Im Zuge von Straßenbauprojekten (Umfahrungen, Ortsplatzgestaltungen, Sanierungen) ist bereits in der Planungsphase der Radverkehr umfassend zu berücksichtigen. Die Interessen der Radfahrer/innen sind zu wahren, neue Radwege zu schaffen, um Verkehrsspitzen zu entlasten, den Verkehr zu beruhigen und zu verlagern sowie die Mobilität und Verkehrssicherheit zu erhöhen. Baustellen dürfen nicht dazu führen, dass Radwege unterbrochen und für Radfahrer/innen einen Hindernislauf darstellen.

- **Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Öffentlichen Verkehr**

Obwohl eine stetige Nachfrage vorhanden ist und zuletzt eine Umfrage des VCÖ 2009 gezeigt hat, dass im Vergleich zum Vorjahr 47 % mehr mit dem Fahrrad unterwegs sind, schrumpft das Angebot der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr. So können weder im neuen Railjet der ÖBB noch in der Pöstlingbergbahn Fahrräder mitgenommen werden.

Ab dem Jahr 2010 müssen Bahnunternehmen allerdings gemäß einer Verordnung des Europäischen Parlaments (EG Nr. 1371/ 2007) es den Fahrgästen ermöglichen, ihr Fahrrad in den Zug mitzunehmen - allerdings nur dann, wenn dies den betreffenden Schienenverkehrsdienst nicht beeinträchtigt und in den Waggons möglich ist.

Dass die Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln möglich ist, zeigen Innsbruck oder die Stadt Salzburg, die in ihren O-Bussen die Mitnahme von Fahrrädern erlaubt.

- **Verbesserung der Abstellanlagen mit besonderer Bedachtnahme auf Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (Bike-and- Ride) und wichtige Ziele des Radverkehrs**

Das Fahrrad ist bei den täglichen Wegen oft nur ein Teil der benützten Verkehrsmittel. Die Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr erleichtert einen mobilen Lebensstil, ohne vom Auto abhängig zu sein. Das Fahrrad als Zubringer zum (Bus)- Bahnhof oder von dort zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte verbessert das Reisezeitverhältnis von Öffentlichem Verkehr zum Individualverkehr beträchtlich. Gerade diese Form der Mobilität sollte gefördert werden, da gerade die Wege zur Arbeit/ Ausbildungsstätten in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens stattfinden - das Fahrrad leistet seinen Beitrag zur Verkehrsentlastung.

Notwendig ist dazu aber die Errichtung von entsprechenden Bike & Ride Anlagen, die gewissen Qualitätskriterien entsprechen müssen: Wetterschutz und ein geringes Diebstahlsrisiko sind Grundvoraussetzungen- ebenso eine geringe Distanz von Abstellplatz zur Ein- bzw. Ausstiegsstelle des Öffentlichen Verkehrsmittels.

- **Initiativen und Förderungen für die Erstellung von Gemeinderadkonzepten;**

Weniger Lärm- und Schadstoffbelastung, mehr Verkehrssicherheit und mehr Lebensqualität: Gemeinden erzielen viele Vorteile, wenn mehr mit dem Fahrrad gefahren wird. Für Gemeinden gibt es viele Möglichkeiten, um den Radverkehr attraktiv zu machen. Als erster Schritt ist sicher die Erstellung eines Gemeinderadwegekonzeptes sinnvoll, das neben einer Schwachstellenanalyse, auch Erhebung der Alltagswege und Maßnahmen für die jeweiligen Gemeinden enthalten soll. Allerdings sollte dabei den Gemeinden bzw. den Regionen ein kommunales bzw. regionales Musterradfahrkonzept als Handbuch mit Checkliste zur Verfügung gestellt werden.

Dass Fahrradfahren Potenzial hat, zeigen die Untersuchungen des VCÖ:

VCÖ: Im Westen fahren die meisten mit dem Fahrrad (Anteil an Bevölkerung, wie viele täglich oder mehrmals die Woche im Alltag Radfahren)

Vorarlberg:	38 Prozent
Salzburg:	36 Prozent
Tirol:	33 Prozent
Burgenland:	29 Prozent
Niederösterreich:	27 Prozent
Oberösterreich:	27 Prozent
Steiermark:	27 Prozent
Kärnten:	23 Prozent
Wien:	15 Prozent

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2009

Fahradexpert/innen halten eine Verdoppelung des Radverkehrs in Österreich für realistisch. Im Jahr 2008 legte statistisch gesehen jede Person rund 195 km pro Jahr mit dem Fahrrad zurück, in Vorarlberg waren es aber bereits 431 km, in Tirol 225 km und - an fünfter Stelle - Oberösterreich mit 190 km.

Anschober: "Auch in OÖ ist eine Verdoppelung mittelfristig das Ziel. Große Potentiale sind nämlich gegeben: immerhin ist jede vierte Autofahrt kürzer als zwei Kilometer, ist jede zweite Autofahrt in OÖ kürzer als fünf Kilometer - gerade hier ist der Spritverbrauch aber am größten."

Wenn die Maßnahmen des Landesradfahrkonzeptes verwirklicht werden, kann Oberösterreich das Radfahrland Nr. 1 in Österreich werden und den Radverkehrsanteil verdoppeln, so Anschober abschließend.