



**BYPAD**  
BICYCLE POLICY AUDIT

Endbericht zu  
**BYPAD Österreich – Evaluation auf nationaler  
Ebene**

Auftraggeber

Umweltbundesamt GmbH  
Spittelauer Lände 5 | 1090 Wien

Autor:innen:

Karl Reiter, Margit Braun | IVP  
Andreas Friedwagner | Verracon



Eisteichgasse 5/4 | 8042 Graz | ZVR: 430745121

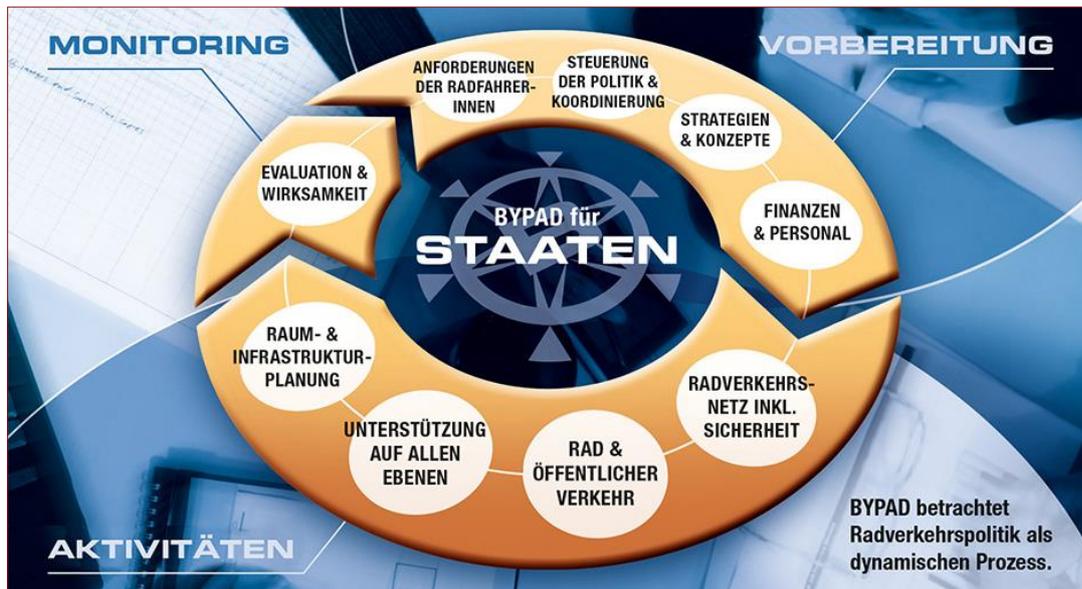
## Inhaltsverzeichnis

<b>1   Was ist BYPAD?</b> .....	<b>2</b>
<b>2   Radverkehrssituation in Österreich</b> .....	<b>3</b>
<b>3   Auswertung der 9 Module</b> .....	<b>4</b>
Modul 1: Nutzerbedürfnisse .....	5
<i>Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:</i> .....	5
Modul 2: Führung und Koordinierung.....	5
<i>Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:</i> .....	6
Modul 3: Politik auf Papier .....	7
<i>Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:</i> .....	7
Modul 4: Personal und Mittel .....	8
<i>Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:</i> .....	8
Modul 5: Radwegenetz inkl. Sicherheit.....	9
<i>Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:</i> .....	9
<i>Maßnahmen, die Qualitätsstufe zu erreichen/zu verbessern:</i> .....	10
Modul 6: Kombination Radfahren - ÖV.....	10
<i>Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:</i> .....	11
<i>Maßnahmen, die Qualitätsstufe zu erreichen/zu verbessern:</i> .....	11
Modul 7: Förderung des Radverkehrs auf verschiedenen Ebenen .....	12
<i>Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:</i> .....	12
Modul 8: Flächennutzungs- und Infrastrukturplanung .....	13
<i>Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:</i> .....	14
Modul 9: Evaluierung und Wirksamkeit.....	14
<i>Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:</i> .....	15

## 1 | Was ist BYPAD?

Das Bicycle Policy Audit (BYPAD), das von europäischen Radverkehrsexperten entwickelt wurde und auf internationalen Qualitätsmanagement-Methoden basiert, gibt einen Überblick über die Qualität der aktuellen Radverkehrspolitik. Der Prozess basiert auf einer standardisierten Bewertung der Ist-Situation durch drei verschiedene Akteursgruppen (Nutzer- und Interessensvertretungen, Verwaltung und politische Entscheidungsträger:innen) dadurch werden unterschiedliche Perspektiven in den Bewertungsprozess einbezogen. Es werden die Stärken und Schwächen des bestehenden Systems ermittelt und gemeinsame Verbesserungsbereiche identifiziert. Dabei geht es nicht nur um die Maßnahmen, sondern auch darum, wie dieser Prozess in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist. So können Problemfelder analysiert, neue Handlungsfelder und Verbesserungspotenziale erkannt, strategische Partner gefunden und nachhaltige Lösungsvorschläge erarbeitet werden.

Der Standardfragebogen besteht aus 21 Fragen, die 9 Modulen zugeordnet sind:



Eine gute Radverkehrspolitik braucht die Zusammenarbeit von Alltagsradler:innen, Verwaltung und Politik, und genau das ermöglicht die BYPAD-Methode. Seit 2021 auch für ganze Länder!

In fünf Stufen (von Stufe 0 – keine Aktivitäten bis zur Stufe 4 – dem integrierten bestmöglichen Ansatz) erfolgt die Bewertung der Radverkehrspolitik. Jede Stufe präsentiert einen Schritt in der Professionalisierung auf dem Weg zum Radfahrland. Qualitätsverbesserung heißt schrittweises Durchlaufen verschiedener Entwicklungsstufen.

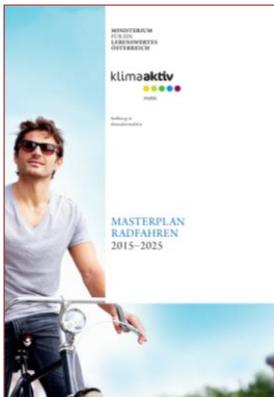


Die BYPAD-Methode wird seit 1999 angewendet und hat sich bereits in 250 Gemeinden, Städten und Regionen in 27 Ländern bewährt. Für die Anwendung auf nationaler Ebene wurde die BYPAD Methodik modifiziert und in den Ländern der Donauregion praktiziert (Projekt Danube Cycle Plans).

## 2 | Radverkehrssituation in Österreich

Der Radverkehrsanteil ist in Österreich von 2006 bis 2013/14 von 5 % auf 7 % gestiegen. Damit liegt Österreich im Mittelfeld der Fahrradnutzung in Europa. Deutschland und Schweden liegen wesentlich besser, und in Ländern wie Dänemark oder Ungarn ist der Radverkehrsanteil mehr als dreimal, in den Niederlanden sogar fünfmal so hoch. Österreich hat also ein beachtliches Steigerungspotenzial. Mit dem „Masterplan Radfahren 2015-2025“ hat sich Österreich aber das Ziel gesetzt, bis 2025 den Radverkehrsanteil auf 13 % zu erhöhen. Da es seitdem keine bundesweiten Mobilitätshebungen gab, kann über Fortschritte bei der Zielerreichung keine gesicherte Angabe gemacht werden. Steigerungen des Radverkehrsanteils in einigen Städten wie Wien oder Graz und Regionen wie Vorarlberg zeigen tendenziell in eine positive Entwicklung.

Mit dem „Masterplan Radfahren 2015-2025“ des BMK werden Rahmenbedingungen und Förderungen sowie Impulse für mehr Radverkehr auf allen Ebenen gesetzt.



Der Masterplan enthält folgende Schwerpunkte:

1. klimaaktiv mobil Radverkehrsoffensive
2. Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen
3. Informationssysteme und Bewusstseinsbildung
4. Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
5. Wirtschaftsfaktor Radfahren
6. Radfahren als Gesundheitsförderung:

Diesen sechs Schwerpunkten wurden 24 Maßnahmen zugeordnet.

Stakeholder-Bewertungen zu den Masterplan-Befragungen 2015 und 2021 zeigen die wichtigsten Problembereiche sowie die gewünschten Prioritätensetzungen. Eine wesentliche Erkenntnis daraus ist, dass sowohl 2015 als auch 2021 die radfahrfreundliche Verkehrsorganisation und Siedlungsstruktur und die fahrradfreundlichen Gesetze sowohl bei der Mängelbewertung als auch bei der Priorisierung einen hohen Stellenwert einnehmen, gefolgt von der Attraktivierung der Verknüpfung von ÖV und Rad.

Mangelhafter Umsetzungsgrad der Maßnahmen	2015	2021
Radfahrfreundliche Verkehrsorganisation und Siedlungsstruktur	1.	2.
Fahrradfreundliche Gesetze/Vorschriften auf Bundes- und Landesebene	2.	3.
Attraktivierung Kombination ÖV mit Fahrrad	3.	1.

Gewünschte Priorisierung der Maßnahmen	2015	2021
Investitionsoffensive Radverkehr und Förderprogramm	1.	1.
Radfahrfreundliche Verkehrsorganisation und Siedlungsstruktur	2.	2.
Attraktivierung Kombination ÖV mit Fahrrad	3.	
Fahrradfreundliche Gesetze/Vorschriften auf Bundes- und Landesebene		3.

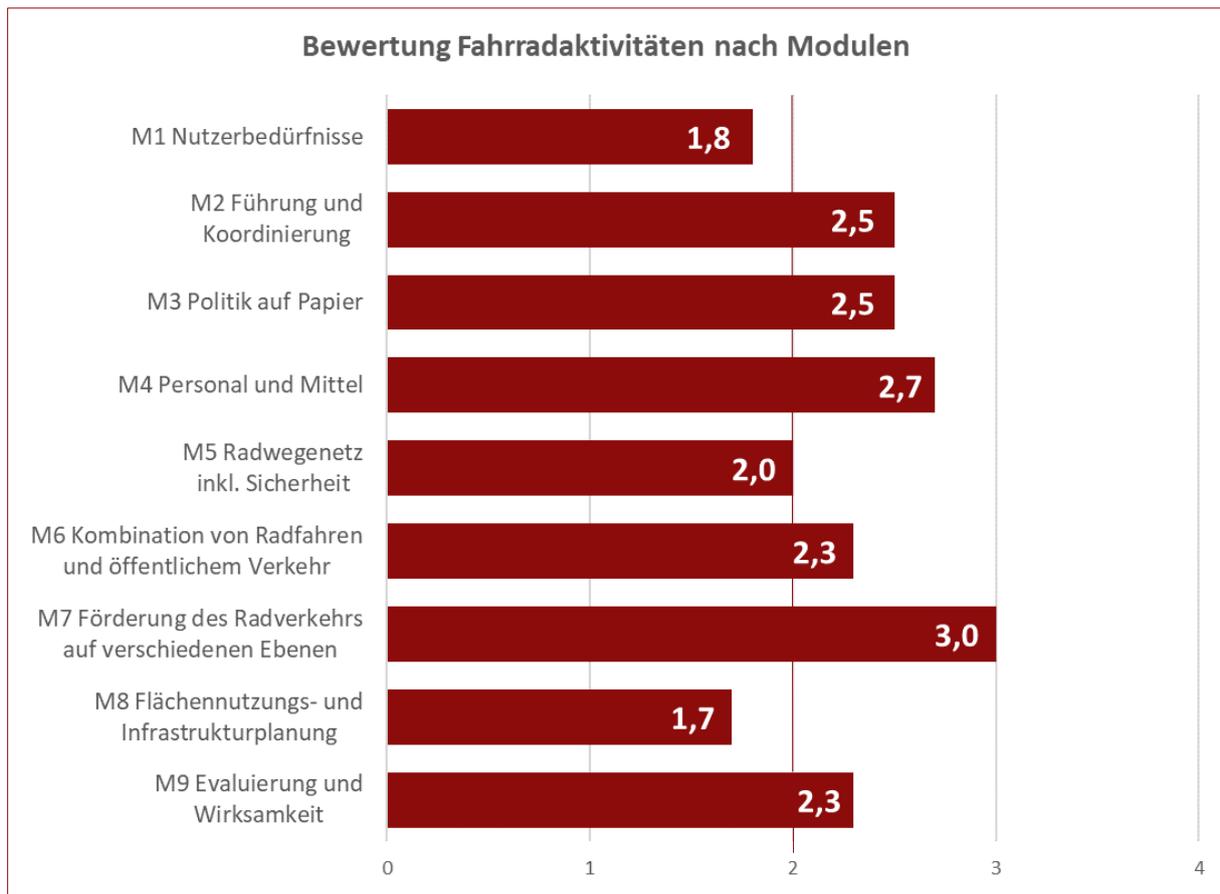
Sowohl die Problembereiche als auch die zu priorisierenden Handlungsfelder wurden im Rahmen des BYPAD Prozesses ausführlich behandelt. Dabei stellte sich heraus, dass für nahezu jede Verbesserung der im Masterplan genannten Radverkehrsaktivitäten eine personelle Aufstockung in der Bundes-Radverkehrskoordination nötig ist.

### 3 | Auswertung der 9 Module

BYPAD bildet in neun Modulen die Qualität der Radverkehrspolitik eines Landes ab. Die Modulbewertungen ergeben sich aus den Bewertungen der einzelnen Fragen, und diese wiederum ergeben sich aus den Bewertungen der Evaluator:innen aus den Bereichen Politik, Verwaltung und Interessensvertretungen sowie den Diskussionen aus den Auditsitzungen. Die Teilnehmer:innen der Evaluierungsgruppe wurden auf Vorschlag der Radverkehrskoordination im BMK eingeladen, sich am Audit zu beteiligen.

Die Bewertungen der einzelnen Fragen finden sich bei der Beschreibung der jeweiligen Module.

Die untenstehende Grafik gibt einen Überblick über die Gesamtbewertung je Modul:



Sechs der neun Module wurden über dem Durchschnitt bewertet; am höchsten bewertet wurde das Modul 7 | Förderung des Radverkehrs auf verschiedenen Ebenen und am niedrigsten das Modul 8 | Flächennutzungs- und Infrastrukturplanung. Ein Modul (M5) liegt im Durchschnitt und zwei Module (M1 und M8) liegen darunter. Damit ist Österreich, was die BYPAD Bewertung betrifft, guter Durchschnitt, hat allerdings in allen Bereichen Entwicklungspotenzial.

Die im folgenden Text angeführten Verbesserungsvorschläge dienen als Input für die Fortschreibung des Masterplans Radverkehr. Sie basieren auf den Kommentaren und Diskussionen der BYPAD Evaluator:innen, auf Fragebogeninhalten und auf Hintergrundinformationen aus dem bestehenden Masterplan und der „State of the Art“-Analyse des Projektes *Danube Cycle Plan*.

## Modul 1: Nutzerbedürfnisse

Die Bedürfnisse der Alltagsradfahrenden müssen bei den Radverkehrsaktivitäten (Planung, Umsetzung, Evaluierung) eine wesentliche Rolle spielen, da sie die Grundlage für erfolgreiche Umsetzungen im Sinne der Betroffenen bilden.

Die Frage dazu ist: Wie werden auf nationaler Ebene die Bedürfnisse von Radfahrenden erhoben und berücksichtigt? (F1)

<i>Bewertung:</i>	Frage 1: 1,8
	<b>Modul 1: Stufe 1,8</b>

### Status-quo:

Die Interessensvertretung der Radfahrenden sieht sich auf Verwaltungsebene gut eingebunden. So ist die Radlobby Österreich als Mitglied der Arbeitsgruppe Radverkehr (AG RV) kontinuierlich in die Umsetzung des Masterplans Radfahren involviert. Die AG RV trifft sich drei bis vier Mal pro Jahr. Weiters sind die Interessensvertretungen im Verkehrssicherheitsbeirat und im Unterausschuss Radverkehr eingebunden. Allerdings wird die Einbindung auf Ebene der Parlamentspolitik bemängelt.

Beginnend mit 2022 werden die Bedürfnisse der Radfahrenden alle zwei Jahre auf Bundesebene erhoben und als bundesweiter Aktiver Mobilitätsreport veröffentlicht. Als Vorlage dient der Aktive Mobilitätsreport der Stadt Wien.

### *Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:*

- Einbeziehung der Radlobby als Auskunftsperson in den Verkehrsausschuss des Parlaments.
- Kontinuierliche Durchführung von Erhebungen unter Vertreter:innen von Schulen/ Bildungseinrichtungen, Arbeitsstätten, Freizeiteinrichtungen etc., um radverkehrsrelevante Bedürfnisse abzufragen, Erhebungsergebnisse zu veröffentlichen und die Radverkehrsaktivitäten entsprechend anzupassen.
- Interessenvertretungen von Radfahrenden könnten Blog-Seiten für Radfahrenden schaffen und deren Feedback regelmäßig auswerten.

## Modul 2: Führung und Koordinierung

Verkehrspolitische Entscheidungen hängen davon ab, wie hoch der Stellenwert des Radverkehrs in Politik und Verwaltung ist und wie stark der Einfluss der handelnden Personen darauf ist. Die Umsetzungsintensität und -qualität von Radverkehrspolitik wird durch eine optimale Vernetzung und Zusammenarbeit der zuständigen Ministerien mit den Ländern und anderen betroffenen Organisationen gewährleistet.

Die Fragen dazu sind: Welchen Stellenwert hat der Radverkehr in Politik und Verwaltung? (F2), Welchen Einfluss haben die für den Radverkehr zuständigen Personen aus Politik und Verwaltung auf den Entscheidungsprozess? (F3), Welche Ausschüsse und Arbeitsgruppen, die sich mit der Förderung des Radverkehrs beschäftigen, gibt es? (F4), Wie ist die Koordinierung mit anderen relevanten Ministerien organisiert? (F5)

<i>Bewertung:</i>	Frage 2: Stufe 2,1	Frage 3: Stufe 3	Frage 4: Stufe 2,5	Frage 5: Stufe 2,5
	<b>Modul 2: Stufe 2,5</b>			

***Status-quo:***

Der Stellenwert des Radverkehrs hat sich erhöht – dies zeigt auch die massive Erhöhung der Bundesfördermittel für den Radverkehr. Eine gute Koordination der Verwaltungsebenen ist wichtig und gegeben. Die Förderung und Forcierung des Radverkehrs und der Aktiven Mobilität sind im Regierungsprogramm der Bundesregierung als Priorität verankert. Allerdings fehlen im Politikbereich Gesundheitswesen (Prävention, Gesundheitsförderung) derzeit noch festgelegte Ziele und Mittel. Ein regelmäßiger formalisierter Austausch zu nationalen Radverkehrsthemen erfolgt zwischen Bund, Ländern und Gemeinden, aber auch zwischen den Ministerien (Tourismus, Gesundheit, Sport) im Rahmen der AG RV. Neben der AG RV gibt es noch eigene Ausschüsse zu Radtourismus und seit 2022 neu die AG Sektorkopplung „Gesundheit und Mobilität“ – das heißt, die Sektor-Koppelung wird bereits verstärkt vorgenommen.

Auch die Interessensvertretungen sind über die AG RV eingebunden. Das Beispiel der Wirtschaftskammerinitiative für Dienstfahrräder zeigt, dass die Unterstützung des Finanzministeriums essentiell ist: Kleine notwendige Veränderungen sind noch nicht vorgenommen worden, obwohl sie große Wirkung erzielen könnten.

***Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:***

- Vorbereitung eines Bundesgesetzes für Mobilitätsmanagement und Aktive Mobilität und dadurch eine Außer-Streit-Stellung und längerfristige Verankerung dieses Themas. Weiters wäre damit eine Finanzierungsgrundlage geschaffen und eine AG RV auf einen formellen Status gehoben. Als Vorarbeit dient eine Analyse der Vor- und Nachteile sowie der Good Practices in anderen Staaten.
- Kontinuierliche Zusammenarbeit mit Vertreter:innen des Finanzministeriums, um steuerliche und finanztechnische Hemmnisse für den Radverkehr (z.B. Dienstfahrrad) abzubauen. Dazu gehört auch der Austausch mit Interessensvertretungen (z.B. mit dem Fahrradhandel), um gemeinsam Verbesserungen zu erreichen (z.B. beim Thema Dienstfahrrad).
- Einwirkung auf das Gesundheitsministerium und die Gesundheitskassen, um konkrete Ziele und Mittel für die Aktive Mobilität bereitzustellen.
- Sichtbarmachung des erhöhten Stellenwerts des Radverkehrs durch mehr Personal und mehr Budget.
- Einrichtung eines schlanken, interministeriellen Teams, das flexibel ergänzt werden kann, als Vorbereitung auf die AG RV und radverkehrsrelevante Ausschüsse, damit Themen/Positionen besser vorbereitet und Lösungsvorschläge ausgearbeitet werden können. Das Team sollte sich (physisch oder virtuell) 1x im Monat treffen.
- Erweiterung der AG RV um Vertreter:innen des Finanzministeriums (BMF), des Ministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort (BMDW) sowie des Innenministeriums (BMI/Polizei).
- Definition der Arbeits- und Entscheidungsprozesse im Unterausschuss Radverkehr zur Effizienzsteigerung.
- Verbindliche Aufnahme der Ergebnisse aus dem Unterausschuss Radverkehr in die Tagesordnung des parlamentarischen Verkehrsausschuss und Dokumentation der Themenbehandlung.

### Modul 3: Politik auf Papier

Gesetzliche Vorgaben und ordnungspolitische Rahmenbedingungen schaffen die Basis für radverkehrsfriendly Entscheidungen. Nationale Radverkehrsstrategien geben Orientierung und setzen Prioritäten für die Umsetzung von fortschrittlicher Radverkehrspolitik auf allen Ebenen.

Die Fragen dazu sind: Was beinhaltet die nationale Radverkehrspolitik? (F6), Wie wird die Umsetzung der in der nationalen Radverkehrsstrategie enthaltenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gewährleistet? (F7), Wie unterstützen nationale Gesetze und Vorschriften den Radverkehr? (F8)

Bewertung:	Frage 6: Stufe 2,5	Frage 7: Stufe 2,5	Frage 8: Stufe 2
	<b>Modul 3: Stufe 2,5</b>		

#### Status-quo:

Seitens des BMK wurde bereits mit dem ersten Masterplan Radfahren 2006 eine Bundesradverkehrskoordination eingerichtet und die Bundesländer und Landeshauptstädte eingeladen, auch ihrerseits Radkoordinator:innen einzurichten. Der Masterplan Radfahren wurde zwischenevaluiert und 2015 eine zweite ergänzte Neufassung des Masterplans Radfahren für den Zeitraum 2015-2025 aufgelegt. Auf internationaler Ebene ist Österreich im Rahmen der EU und von THE PEP (Transport Health Environment Pan European Programme) bestens vernetzt und hat federführend in THE PEP Partnership Cycling mit Frankreich und 28 Staaten UNECE WHO und ECF sowie CONEBI die Erstellung des ersten Pan-Europäischen Masterplan zur Förderung des Radverkehrs in Europa unterstützt und vorangetrieben, verhandelt und die politische Beschlussfassung bei der 5. Ministerkonferenz THE PEP in Wien Mai 2021 erreicht.

Es besteht eine enge Abstimmung innerhalb des BMK bezüglich StVO sowie mit dem BMSGPK z.B. Aktionsplan Bewegung und BMLRT Tourismus.

In der StVO hat der Autoverkehr Priorität, einfache Maßnahmen wie Tempo 30 auf Hauptstraßen oder Verkehrsfilter bzw. getrennte Ampelphasen scheitern an „der Leichtigkeit / der Leistungsfähigkeit“ für den Kfz-Verkehr. Laut den behördlichen Sachverständigen braucht es eine (neue) Rechtsgrundlage für Maßnahmen dieser Art, damit der Radverkehr stärker in der praktischen Umsetzung verankert wird. Beispiele für rechtliche Benachteiligungen des Radverkehrs finden sich in der StVO (Dominanz der Kfz-Leistungsfähigkeit, undefinierte/unzureichende Sicherheitsabstände beim Überholen, ungleiche Strafhöhen, Verbot des Nebeneinanderfahrens, zu geringe Gewichtsgrenzen für Lastenräder und Fahrradanhänger), aber auch in Finanzgesetzen (z.B. Kilometergeld) und in Arbeitsgesetzen (Arbeitswege ohne Rechtssicherheit).

#### *Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:*

- Erhöhung der Verbindlichkeit des Masterplans Radfahren durch Integration in ein eigenes Bundesgesetz Mobilitätsmanagement und Aktive Mobilität.
- Einbau einiger messbarer Indikatoren in die Fortschreibung des Masterplans Radfahren (was/wie viel bis wann umgesetzt wird), um eine objektive Fortschrittskontrolle zu ermöglichen.
- Aufbauend auf die Analyse der fahrradunfreundlichen Gesetze (Auftrag der Landesklima-Referenten-Konferenz) kontinuierliche Beseitigung der fahrradunfreundlichen Bestimmungen.
- Schaffung gerechterer Verhältnisse in der StVO und anderen Gesetzesmaterien durch Beseitigung der Priorisierung des Kfz-Verkehrs (z.B. gesetzlich verankerte reduzierte Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo es nicht möglich ist, Radinfrastruktur zu errichten). Es sollen auch Gesetzesinnovationen aus dem Ausland (z.B. Rechtsabbiegen bei Rot in Frankreich oder die Erlaubnis, nebeneinander Rad zu fahren in den Niederlanden) herangezogen werden.
- Motivation der Sozialversicherungsträger, das Thema „Radfahren im Alltag“ (bzw. Aktive Mobilität im Alltag) als Gesundheitsprävention im Sozialversicherungsrecht aufzunehmen.

## Modul 4: Personal und Mittel

Finanzielle und personelle Ressourcen auf Bundesebene bilden das Rückgrat für die Unterstützung bei Planung und Umsetzung sämtlicher Radverkehrsaktivitäten in Österreich.

Die Fragen dazu sind: Wie ist die Finanzierung der Radverkehrsmaßnahmen sichergestellt (sowohl für die Investitionen auf nationaler Ebene als auch Fördermittel für Regionen/Kommunen)? (F9), Wer bereitet die nationale Radverkehrspolitik vor und setzt sie um? (F10)

<i>Bewertung:</i>	Frage 9: Stufe 2,5	Frage 10: Stufe 3
	<b>Modul 4: Stufe 2,7</b>	

### Status-quo:

Budget: Zur Umsetzung des Masterplans Radfahren wurde 2007 im klimaaktiv mobil Förderprogramm des BMK ein eigener Radverkehrsförderschwerpunkt eingerichtet, wodurch der Bund mit Bundesmitteln den österreichweiten Ausbau der Radinfrastruktur, Radabstellanlagen, Radverleihsysteme, Kaufförderung für E-Bikes und E-Transporträdern, Bewusstseinsbildung u.v.a. finanziell unterstützt. Die Fördermittel im klimaaktiv mobil Förderprogramm wurden 2020 auf rd. 40 Mio. Euro verzehnfacht und 2022 um nochmals 20 Mio. Euro erhöht. Den rechtlichen Rahmen für die Bundesradverkehrsförderung stellt die klimaaktiv mobil Förderrichtlinie als Sonderförderrichtlinie im Einvernehmen mit dem BMF dar. Die klimaaktiv mobil Förderrichtlinie wurde 2021 im Einvernehmen mit dem BMF novelliert und hat eine Laufzeit bis 2031.

Personal: Die Umsetzung des Masterplans Radfahren wird auf allen Ebenen mehr Personal benötigen. Das betrifft die Einbindung der Bedürfnisse der Radfahrenden sowie der Interessensgruppen, die mit dem Radverkehr zu tun haben, als auch die Koordination des Informations-/Kommunikationsflusses mit Ländern und Gemeinden. Insbesondere betrifft das die aktive Einbindung und kontinuierliche Betreuung aller relevanten Ministerien, die positiv Rahmenbedingungen für den Radverkehr schaffen können. Zusätzlich gilt es, externe Aufträge zu vergeben und zu betreuen. Die Wirksamkeit des Masterplans Radfahren sowie der eingesetzten finanziellen Mittel hängt maßgeblich von ausreichender Personalbereitstellung ab.

### *Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:*

- Ausreichende jährliche Budgetierung auf Bundeseite im Zuge der 5 Jahre Bundesfinanzrahmenplanung (in Analogie zur ASFINAG) bzw. im Rahmen eines Bundesgesetzes zu Mobilitätsmanagement und Aktiver Mobilität. Grundlage zu Finanzierungsfragen stellt die 2022 neu erstellte „Grundlagenstudie Investitionsbedarf Radverkehr“ dar.
- Motivation der Sozialversicherungsträger (Gesundheitskassen), die Förderung des Radfahrens als Gesundheitsvorsorge budgetär zu verankern.
- Ausreichende und langfristige Dotierung von tourismusrelevanten Radverkehrsmaßnahmen durch das BMLRT.
- Ausbau der Bundesradverkehrskoordination und Erhöhung der Personalkapazitäten beim BMK als auch bei anderen Ministerien in Bezug auf Radverkehrsagenden.

## Modul 5: Radwegenetz inkl. Sicherheit

Die Qualität des Radverkehrsnetzes ist ein entscheidender Faktor für die Radfahrfreundlichkeit eines Landes, das gilt sowohl für den touristischen als auch den Alltagsradverkehr. Wesentliche Komponenten sind Netzdichte, Qualitätskriterien, Ausbaugrad, Erhaltungsqualität und Sicherheit.

Die Fragen dazu sind: Wie ist der Umfang und die Qualität des Radwegenetzes für Touristen und Freizeitradler? (F11), Wie ist der Umfang und die Qualität des Alltagsradwegenetzes? (F12)

<i>Bewertung:</i>	Frage 11: Stufe 2,2	Frage 12: Stufe 2,0
	<b>Modul 5: Stufe 2,0</b>	

### Status-quo:

Das Radwegenetz in Österreich ist von sehr unterschiedlicher Qualität, das betrifft sowohl den Freizeit- und Tourismusradverkehr als auch den Alltagsradverkehr. Das übergeordnete touristische Radroutennetzwerk (Österreich Radrouten und EuroVelo Routen in Österreich) wurde bereits definiert. Ab 2022 soll das neue National EuroVelo Coordination Center, betrieben durch die Österreichische Energieagentur (im Auftrag des BMK), für eine kontinuierliche Verbesserung der nationalen Radrouten mit Hilfe des klimaaktiv mobil Förderprogramms sorgen. Zielnetze für den Alltagsradverkehr fehlen noch vielerorts. Generell liegen Planung und Ausbaumaßnahmen für die Radverkehrsnetze im Kompetenzbereich der Bundesländer sowie der Gemeinden. Der Bund (BMK Radverkehrsförderschwerpunkt) unterstützt Gemeinden und Länder finanziell beim österreichweiten Ausbau der Radinfrastruktur und der Radabstellanlagen durch das klimaaktiv mobil Förderprogramm. Im Masterplan Radfahren finden sich allerdings nur wenige messbare Ziele, was eine Überprüfung der konkreten Zielerreichung erschwert. Es fehlen Ausbauziele, z.B. wie viele Kilometer an sicheren Radwegen bis wann gebaut werden sollten. Für die Planung und Umsetzung von Radinfrastruktur gibt es fundierte Richtlinien und Planungsempfehlungen, jedoch halten sich die planenden und umsetzenden Stellen oft nicht daran. Weiters sind diese Grundlagen nur für den Infrastrukturneu- und -ausbau anzuwenden, weswegen weite Teile des Bestandsnetzes nicht bzw. noch nicht den definierten Qualitätskriterien entspricht.

### *Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:*

- Rechtliche Verankerung der nationalen Radrouten bspw. in den Landesstraßengesetzen auf selber Ebene wie die Landesstraßen L und B (zzt. Beschluss der Landesverkehrsreferentenkonferenz LVRK).
- Integration der Radschnellverbindungen in Landesstraßengesetze so wie in Kärnten als gesetzliche Basis und klaren Auftrag / Budgetierung.
- Flächendeckende Ausbauplanungen (Zielnetze) und Koordinierung durch die Länder, Schaffung eigener Radverkehrsabteilungen in den Landesverwaltungen mit ausreichenden Ressourcen (z.B. auch durch Umschichtungen aus dem Landesstraßenbau).
- Definition von klaren Soll-Ist-Vergleichen und Zielerreichungspfade im Masterplan Radfahren. Das beinhaltet das Festlegen von Qualitätskriterien für eine hochwertige Radinfrastruktur und deren Umsetzungen in einem definierten Zeitraum.
- Formalisierte Einbindung der Gemeinden bei der Erstellung der regionalen Zielnetze, wodurch eine Information der Gemeinden bezüglich der Hauptradnetze gewährleistet ist.
- Ressourcen für die Beratung der Gemeinden bei der Planung von lokalen und gemeindeübergreifenden Zielnetzwerken vorsehen.
- Systematische Prüfung der nationalen Netz(aus)bauprojekte des Bundes (z.B. Schnellstraßen, Bahntrassen, Glasfaser, Strom, Gas, Wärme, Abwasser, Kraftwerke usw.), ob sich Synergien zum Ausbau der Radinfrastruktur ergeben. Das betrifft sowohl die Durchlässigkeit hochrangiger

Infrastruktur für den Radverkehr als auch die begleitende/gemeinsame Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur entlang großer Infrastrukturprojekte.

*Maßnahmen, die Qualitätsstufe zu erreichen/zu verbessern:*

- Anwendung internationaler Qualitätsstandards und Gestaltungsrichtlinien für den touristischen und Alltagsradverkehr. Neue Fahrradroutes werden nach diesen Richtlinien gebaut und auch bestehende Routen werden entsprechend angepasst (z.B. Berücksichtigung der Lastenradgröße oder der E-Fahrradgeschwindigkeit).
- Schritt-für-Schritt-Umsetzung eines Sofort-Maßnahmenprogramms, mit dem Ziel, Länder und Gemeinden dabei zu unterstützen, alle Routen auf einen bestimmten Qualitätsstandard zu bringen.
- Unterstützung der Länder und Gemeinden bei einer jährlichen Überprüfung und Instandhaltung des Radroutennetzes.
- Verbindung der wichtigsten regionalen Zentren durch Radschnellverbindungen (Radhighways) sowie Ausbau von Radschnellverbindungen als leistungsfähige Routen in den großen Städten sowie als Verbindung zu den Umlandgemeinden.

**Modul 6: Kombination Radfahren - ÖV**

Die Kombination von öffentlichem Verkehr und Radfahren hat auf nationaler Ebene eine besondere Bedeutung, da in Verbindung mit den überregional bzw. national verkehrenden Bahnen und Bussen große Potenziale für einen Umstieg vom Kfz auf ÖV-/Rad-Kombinationen ausgeschöpft werden können.

Die Frage dazu ist: Was wird unternommen, um die Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad zu optimieren? (F13)

<i>Bewertung:</i>	Frage 13: 2,3
	<b>Modul 6: Stufe 2,3</b>

**Status-quo:**

Der Masterplan Radfahren enthält umfassende Maßnahmen und Empfehlungen für die verbesserte Kombination Rad und ÖV (Radstation, Fahrradgarage, Fahrradboxen, Fahrradständer). Ressortintern im BMK erfolgt eine Abstimmung mit den für den ÖV und Bike+Ride zuständigen Abteilungen. Die ÖBB sind durch eine verantwortliche Person in der Holding sowie in der ÖBB Infrastruktur AG in der AG Radverkehr vertreten und somit in regelmäßigem Austausch mit den relevanten Organisationen auf Bundes-, Länder- bzw. Gemeindeebene, um eine Optimierung der Abstimmung ÖV und Rad zu erreichen. Mangels Personalressourcen im BMK Abt II/6 konnte das Thema Radverkehr & ÖV mit den Themen sichere Radverkehrsverbindung zur ÖV-Haltestelle, Bike+Ride, Fahrradmitnahme, Radverleihsysteme, Verbesserung Umfeld von Verkehrsstationen noch nicht mit der notwendigen Intensität bearbeitet werden. Zum Beispiel fehlen auch eine österreichweite Analyse des Bedarfs an Radabstellanlagen sowie eine Definition der Qualitätsstandards unter Berücksichtigung der Anforderungen sowohl von E-Bikes (Lademöglichkeit, diebstahlsicher) als auch von Transportfahrrädern (erhöhte Platzanforderungen) für Abstellanlagen.

Eine ÖBB-Umfrage unter Gemeinden zeigt, dass Personen das Radfahren überhaupt erst dann in Betracht ziehen, wenn eine sichere Radverkehrsverbindung zum Bahnhof besteht. Generell gibt es das Problem, dass die Gemeinden den Bau (im Falle von zulaufenden Landesstraßen aber auch die Länder) einer sicheren und attraktiven Radwegverbindung zum Bahnhof in vielen Fällen zu wenig Aufmerksamkeit schenken bzw. diesem wichtigen Aspekt aus unterschiedlichen Gründen (u.a. zusätzliche Kosten) ablehnend gegenüberstehen. Auch wird das Thema bei Bahnhofsumbauten/-neugestaltungen zurzeit von den ÖBB und vielen Ländern im Planungsprozess noch nicht strukturiert als Teilaufgabe berücksichtigt.

Von den ÖBB wird Potenzial für den Ausbau von Abstellanlagen bei Bahnhöfen gesehen. Die zuständige ÖBB Infrastruktur AG steht dahingehend in regelmäßigem Austausch mit den Ländern, und u.a. auch mit der Radlobby. Die Kosten für den Ausbau von Bike+Ride Anlagen werden nach festgelegten Schlüsseln zwischen den ÖBB, dem jeweiligen Land und der jeweiligen Standortgemeinde aufgeteilt. Diese ausschließliche finanzielle Beteiligung der Standortgemeinde, nicht aber der angrenzenden Gemeinden, deren Bevölkerung diese Infrastruktur ebenso nutzt, wird bei Bike+Ride Anlagen, in noch stärkerem Maße aber bei Park+Ride-Anlagen, als problematisch gesehen.

Fernverkehr: Lt. ÖBB ist es geplant, in den Fernzügen Fahrradzonen mit reservierten Sitzplätzen in der Nähe der Fahrradabstellmöglichkeiten einzurichten. Prinzipiell wäre eine flexible Reservierung der Radmitnahme möglich, allerdings sind Änderungen in der Reservierungssoftware teuer und werden daher einer Kosten-Nutzen-Betrachtung unterworfen.

Nahverkehr: In Nahverkehrszügen steht der Wunsch nach mehr Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Konflikt mit – insbesondere in der Hauptverkehrszeit – stark ausgelasteten bzw. überlasteten Sitzplatzkapazitäten. Eine flexiblere Innenraumgestaltung beim eingesetzten Wagenmaterial könnte allerdings außerhalb der Hauptverkehrszeiten und besonders am Wochenende, in Regionen, in denen viele Freizeitradler:innen unterwegs sind, höhere Kapazitäten für die Fahrradmitnahme schaffen. Änderungen im Nahverkehr und dem zugehörigen Wagenmaterial sind erst ab 2027 im Zuge des Abschlusses neuer Verkehrsdienstverträge möglich. Anpassungen im Busverkehr könnten bereits früher erfolgen.

Im Bereich Radverleih ist zwischen touristischem Angebot und Pendlerangebot zu differenzieren; aufbauend auf ihre ÖBB 360° Mobilitätsservices streben die ÖBB im Freizeitverkehrssegment innovative Lösungen in Kooperation mit lokalen Anbietern an.

#### *Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:*

- Zuordnung von adäquaten Personalkapazitäten in der Bundesradverkehrskoordination, um die Kombination von ÖV und Fahrrad in Zusammenarbeit mit den ÖBB, den Verbänden bzw. den großen Verkehrsunternehmen voranzutreiben. Damit die im Masterplan enthaltenen Empfehlungen realisiert werden.
- Durchführung einer Erhebung/Potenzialanalyse bzgl. der Radabstellsituation an Bahnhöfen bzw. übergeordnete Bushaltestellen und der zugehörigen Radverkehrsverbindungen zu den ÖV-Haltestellen.
- Entwicklung eines Förderprogramms für Planung und Bau von sicheren, direkten Radverkehrsverbindungen zu ÖV-Haltestellen.
- Orientierung (Budget) der Bike+Ride-Mittel anhand des Verlagerungspotentials; Erstellung einer mittelfristigen Prioritätenreihung und ggf. Umschichtung von Park+Ride zu Bike+Ride Mitteln.
- Berücksichtigung verbesserter Radmitnahmemöglichkeiten im Rahmen der Verhandlungen für die Verkehrsdienstverträge 2027+ (z.B. seitens der Verbände bzw. Länder).
- Verbesserung bei der Regelung über Haftung von mittransportierten Rädern in öffentlichen Verkehrsmitteln im Sinne der Kund:innen und Busfahrer:innen, die derzeit noch für Schäden an mittransportierten Rädern haften.
- Erstellung eines Maßnahmenkatalogs der ÖBB in Zusammenarbeit mit Interessensvertretung Radlobby zur Verbesserung der Kombinierbarkeit Rad und Bahn (etwa auch Radverleih).
- Machbarkeitsuntersuchung für ein landesweit einheitliches Radverleihsystem an ÖV-Haltestellen (analog zu den Niederlanden).

#### *Maßnahmen, die Qualitätsstufe zu erreichen/zu verbessern:*

- Die ÖV-Verkehrsknotenpunkte sind im nationalen Radroutennetz (Zielnetz) integriert und werden bei der Erweiterung des Netzes kontinuierlich berücksichtigt.

- Die wichtigsten ÖV-Verkehrsknotenpunkte verfügen über Fahrradverleih und Reparaturdienste. Spezielle Förderprogramme unterstützen den Kauf von Falträdern, die in Zügen und Bussen einfach und kostenlos transportiert werden können.

### Modul 7: Förderung des Radverkehrs auf verschiedenen Ebenen

Die Bundesförderung von Radverkehrsaktivitäten von Gemeinden stellt einen wichtigen Hebel dar, die Umsetzung von Maßnahmen zu erleichtern und zu beschleunigen, wodurch den Radfahrenden vor Ort unmittelbarer Nutzen entsteht.

Die Fragen dazu sind: Wie unterstützt die nationale Ebene Gemeinden und Regionen bei der Errichtung der Radverkehrsinfrastruktur? (F14), Welche Unterstützung erhalten Regionen und Gemeinden bezüglich Know-how, Beratung und Schulungen zum Radverkehr? (F15), Was wird getan, um lokale/regionale Radverkehrskampagnen zu koordinieren oder zu unterstützen? (F16), Was wird in den Bereichen Verkehrserziehung und Radfahrtraining unternommen? (F17)

<i>Bewertung:</i>	Frage 14: Stufe 3,0	Frage 15: Stufe 2,5	Frage 16: Stufe 2,8	Frage 17: Stufe 3,0
	<b>Modul 7: Stufe 3,0</b>			

#### Status-quo:

Der Bund fördert die Gemeinden mit Bundesmitteln, um den Ausbau von Radinfrastruktur, Radabstellanlagen und Radverleihsysteme voranzutreiben. Weiters gibt es eine Kaufförderung für E-Bikes und E-Transporträdern. Ebenfalls gefördert werden bewusstseinsbildende Maßnahmen. Das BMK hat mit einzelnen Ländern klimaaktiv mobil Kooperationspartnerschaften zum Ausbau des Radverkehrs und zur Abstimmung der Radnetzausbauten abgeschlossen. Zusätzlich bietet klimaaktiv mobil Mobilitätsmanagement für Schulen, Betriebe, Verwaltungen, Gemeinden, Tourismus, etc. an. Mit der Bund-Länder-Kampagne „Österreich radelt“ gibt es eine kostenlose Beteiligungsmöglichkeit / ein Kampagnentool für Betriebe und Gemeinden zur Motivation.

Seit 2021 wird mit einem eigenen Schwerpunktprogramm klimaaktiv mobil für Aktive Mobilität Aus- und Weiterbildung angeboten. Es werden Fachleute auf unterschiedlichsten Ebenen geschult. Das wird betrifft die Ausbildung von Radfahrtrainer:innen für Kinder und andere Zielgruppen und ab 2022 z.B. eine Sachverständigenschulung im Rahmen einer Peer-to-Peer-Veranstaltung. Der österreichische Radsportverband möchte künftig alle Altersgruppen bei der Organisation von Events und Schulungen zur Steigerung der Radfahrfähigkeiten unterstützen und kann auch Ressourcen als Radfahrtrainer:innen anbieten. Das Aktionsprogramm „Radfahren für Kinder“ sieht österreichweite Radfahrkurse für Volksschulkinder als Vorbereitung auf die als Schulveranstaltung umgesetzte Freiwillige Radfahrprüfung vor.

#### *Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:*

- Ausreichende jährliche Dotierung der Förder- und Beratungsmittel zur Unterstützung der Gemeinden, z.B. Erhöhung der Förderquote für bewusstseinsbildende Aktivitäten.
- Anstreben eines politischen Grundkonsenses „Österreich als Fahrradnation“ (nach Vorbild „Anti-Atomland“), ähnlich wie Dänemark oder Niederlande.
- Budgetierung einer Mindestinvestitionssumme in Radverkehrskampagnen im klimaaktiv mobil Förderprogramm zur kostenlosen Bereitstellung von Kampagnenmaterial von Bund und Ländern für Gemeinden (Bildmaterial, Anleitungen, Texte).
- Förderung von Radverkehrs-Zielnetzen seitens des Bundes (klimaaktiv mobil).
- Intensivierung der Bewerbung der Kampagne „Österreich radelt“ über weitere Kanäle wie z.B. Tourismus, Ärzte(kammer), Gemeindebund, Gesundheitsministerium.

- Schaffung von Kampagnenangeboten zum Freizeit- und touristischen Radverkehr als Einstig in das Alltagsradfahren.
- Unterstützung der Förderabwicklung Radverkehr für Gemeinden seitens der Länder nach niederösterreichischem Vorbild.
- Unterstützung von Gemeinden, einen Bestellkatalog von Aktiven Mobilitätsaktionen zusammenstellen, woraus Schulen geeignete Aktionen kostenfrei auswählen können (analog zum Grazer Aktionsprogramm Schulisches Mobilitätsmanagement).
- Aufbau und Ausweitung der klimaaktiv mobil Akademie als nationale Stelle für ein kontinuierliches Schulungsangebot.
- Intensivierung der Bewerbung der bestehenden Aus- und Weiterbildungsangebote bei Gemeinden.
- Kontinuierliche Einbindung von Radverkehrsthemen in bestehende Schulungen für Fachleute aus Verwaltung und Planungsbüros, z.B. FSV-Verkehrsschulungen u.a. für Sachverständige.
- Erhöhung der Fördermittel und des Fördersatzes für Radfahrtrainings in Gemeinden.
- Ressourcen im Lehrplan Verkehrserziehung (Stundenbudget) für Aktive Mobilitätsbildung (Radfahren, Zufußgehen) verbindlich vorsehen. Das BMK unterstützt das BMBWF bei der Adaptierung des entsprechenden Lehrplans.
- Finanzierung von bundesweiten Radfahrtrainings für Senioren. Motivation von E-Fahrrad-Einsteigern zur Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining durch Ausgabe von Gutscheinen beim Kauf eines E-Rades.
- Kostenfreier Zugang für Gemeinden für radverkehrsbezogene RVS.
- Herausgabe und aktive, kostenfreie Verbreitung von Radplanungsleitfäden, basierend auf der RVS und den Erfahrungen aus Salzburg und Tirol, für alle österreichischen Gemeinden.

## Modul 8: Flächennutzungs- und Infrastrukturplanung

Raumplanerische Vorgaben eröffnen einerseits langfristige Möglichkeiten, Radverkehrsnetze aufzubauen und zu verbessern, können aber andererseits auch Barrieren bei Nichtanwendung von Durchlässigkeiten schaffen. Ähnliches gilt für die Errichtung von Netzausbauten im Energie-, Wasser- und Verkehrsbereich.

Die Fragen dazu sind: Inwieweit unterstützt die aktuelle Raumordnungspolitik den Radverkehr? (F18), Inwieweit werden die Bedürfnisse von Radfahrenden/Fußgängern bei der (Verkehrs-) Infrastrukturplanung berücksichtigt? (F19)

<i>Bewertung:</i>	Frage 18: Stufe 1,5	Frage 19: Stufe 1,8
	<b>Modul 8: Stufe 1,7</b>	

### Status-quo:

Raumordnung und Baugesetze schaffen Strukturen, die jahrzehntelang nachwirken und liegen im Kompetenz- und Verantwortungsbereich der Bundesländer. Bauvorschriften regeln, wie viele Radabstellplätze bei Neubauten errichtet werden müssen – dies ist von Land zu Land verschieden, so haben z.B. OÖ und Vbg. eine gute Radstellplatzverordnung.

Das BMK unterstützt die Länder und Gemeinden durch finanzielle Förderungen und Beratungen bei der radfahrfreundlicheren Raum- und Siedlungsplanung, der Eindämmung der Zersiedelung, der Ortskernbelebung sowie der Parkraumbewirtschaftung. Maßnahmen in diesem Bereich sind z.T. Fördervoraussetzung bzw. erhöhen die Fördersatzes für Radinfrastruktur im Rahmen von klimaaktiv mobil.

Trotzdem ermöglichen und fördern die bestehenden Landesraumordnungsgesetze noch die fortschreitende Zersiedlung und fahrradunfreundliche Siedlungsentwicklungen.

*Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:*

- Stärkung der Kompetenz des Bundes in der Raumplanung.
- Österreichweite Einbindung der Rad- und E-Radanbindungen zu Haltestellen in die ÖV-Güteklassen für die ÖV-Erreichbarkeit, analog zu den Beispielen Salzburg und Vorarlberg.
- Aktive Bewerbung von raumordnerischen Best Practices und gleichzeitige Verknüpfung mit Förderinstrumenten des Bundes, z.B. indem in den Landesraumordnungsgesetzen die Radverkehrs-Netzichte in den Bebauungsplänen als Zielgröße festgelegt/aufgenommen und/oder eine Grundstückserschließung auch mit Geh- und Radwegen möglich und entsprechend gesetzlich verankert wird.
- Aufsetzen einer Förderinitiative für Gemeinden zur Überarbeitung ihrer Bebauungspläne, damit in der Flächenwidmung Platz für die Durchgangswege geschaffen wird.
- Aufzeigen von kontraproduktiven Bestimmungen (Gesetze und Vorschriften) für den Radverkehr in den Landesraumplanungsgesetzen und Länder kontinuierlich zur Änderung anspornen.
- Schaffung von Voraussetzungen auf Landesebene für Verdichtungen des Radwegenetzes im Bestand und für eine verstärkte Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr, damit eine Umsetzung auf Gemeindeebene ermöglicht bzw. erleichtert wird.
- Aufnahme des Themas Radwegeausbau in bestehende Gemeindeverbände bzw. Schaffung von neuen Gemeindeverbänden, um regional konsistente Radverkehrsplanungen zu ermöglichen.
- Prüfung der Radverträglichkeit / Durchführung eines Radverkehrschecks bei allen hochrangigen Infrastrukturbautätigkeiten (Straßen, Bahngleise, Gebäude etc.) und Entwicklung einer entsprechenden österreichweit gültigen Checkliste für die verantwortlichen Stellen z.B. Radverkehrsbeauftragte, Radverkehrskoordinator:innen oder Sachverständige
- Gesetzliche Verankerung der verpflichtenden Querungsmöglichkeit für Rad- und Fußverkehr bei Eisenbahnen und Bundesstraßen (Eisenbahngesetz, Bundesstraßengesetz).
- Einbindung von Radfahrorganisationen (z.B. Radlobby) in die Planungsprozesse auf allen Ebenen, damit die Bedürfnisse von Radfahrenden berücksichtigt werden.

**Modul 9: Evaluierung und Wirksamkeit**

Die Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen ist Voraussetzung für den effizienten Einsatz von Ressourcen – dies betrifft sowohl die Überprüfung der Effekte als auch die Qualität der Prozesse. Aufbauend auf die Evaluierung können Strategien angepasst und fortgeschrieben werden.

Die Fragen dazu sind: Inwieweit werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt? (F20), Wie werden Informationen über die Entwicklung und Verbesserung der Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs erhoben und genutzt? (F21)

<i>Bewertung:</i>	Frage 20: Stufe 2,5	Frage 21: Stufe 2,2
	<b>Modul 9: Stufe 2,3</b>	

**Status-quo:**

Im bestehenden Masterplan Radfahren wird im Kapitel „Radverkehrsstatistik und Benchmarking“ empfohlen, eine hochwertige Radverkehrsstatistik zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs zu schaffen. Ein harmonisiertes Radverkehrszählssystem von Bund, Ländern, Kommunen und Tourismus

bestehend aus automatischen Zählstellen, Mobilitätshebungen, Interviews und Umfragen wäre einzurichten.

Die formulierten Ziele und Maßnahmen aus dem Masterplan wurden bis dato nur teilweise umgesetzt. Einige Länder (z.B. Vorarlberg, Niederösterreich, Burgenland) und Städte (Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck) verfügen über Dauerzählstellen. Eine harmonisiertes, bundesweites Zählsystem (z.B. nach dem Modell BIKECOUNT) ist noch nicht realisiert. Allerdings fördert der Bund Errichtung und Betrieb automatischer Dauerzählstellen; bei vom Bund geförderten Radschnellverbindungen werden diese sogar vorgeschrieben.

Zwar gibt es auf Bundesebene österreichweite Mobilitätshebungen, die auch Modal Split Daten für den Radverkehr beinhalten, diese werden aber nur in großen Zeitabständen durchgeführt (1995 und 2013/14). 2022 wird erstmals der „Aktive Mobilitätsreport“ erstellt, eine österreichweite Bevölkerungsbefragung, die alle zwei Jahre wiederholt werden soll.

Die AG RV ist die Plattform für den Austausch zwischen Bund und den Ländervertreter:innen sowie den Landeshauptstädten. Die Gesprächsergebnisse fließen in die Evaluierung und Neuausrichtung des Masterplan Radfahren sowie in die klimaaktiv mobil Förderinstrumente ein.

### *Verbesserungsvorschläge als Input zum Masterplan:*

- Durchführung von Mobilitätshebungen auf Bundesebene in kürzeren Zeitintervallen, z.B. alle 5 Jahre.
- Durchführung von Mobilitätshebungen auf Länder- und Gemeindeebene nach gleichen Erhebungsmethoden und -standards wie die Bundeserhebung.
- Auswertung der Mobilitätshebung auch nach dem Etappenprinzip, um die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege gerechter und realitätsnäher zu erfassen.
- Einrichten einer nationalen Plattform für Zählstellendaten, welche die qualitätsgeprüften Werte der Dauerzählstellen sammelt (Open Government Data). Tracking Daten aus „Österreich radelt“-App werden pseudonymisiert als OGD zur Verfügung gestellt.
- Aufbauend auf ein bundesweites Radverkehrszählkonzept Schaffung von Vorgaben für ein österreichweit standardisiertes Zählstellensystem. Ergänzungen und Neuanschaffungen werden nur bei Berücksichtigung dieser Vorgaben gefördert.
- Forcierung eines bundesländerübergreifenden Austausches hinsichtlich Kosten, Strategie und Anbieter für Zählstellen und ggf. Initiierung einer gemeinsamen Beschaffung als Vorstufe für ein bundesweites System.
- Verwendung der Zähltdaten zur Radverkehrsmodellierung, z.B. nach dem internationalen Vorbild-Produkt „Brutus“.
- Förderung der Digitalisierung des Radverkehrssystems, d.h., Radinfrastruktur nach einheitlichem GIP-Standard vollständig erheben und Änderungen kontinuierlich einpflegen, ggf. Förderung von Gemeinden bei Dateneingabe und -pflege.
- Förderung von projektbezogener Datenerhebung und Evaluierung, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen, z.B. Vorher-/Nachher-Erhebung oder Monitoring der klimaaktiv mobil Radfahrkurse.
- Motivation und Unterstützung von Ländern und größeren Städten beim Aufbau einer „Arbeitsgruppe Radverkehr“ nach Vorbild der Bundesarbeitsgruppe.
- Aufbau von Unterstützungsressourcen für kleinere Gemeinden (z.B. überregionale hauptamtliche Mobilitätsbeauftragte wie in Vorarlberg), um die qualitätsvolle Evaluierung zu gewährleisten.
- Vergabe von Förderboni im klimaaktiv mobil Förderprogramm für Gemeinden und Länder, die ein BYPAD Audit oder ähnliche Prozesse durchführen.
- Erhöhung der BMK-internen Ressourcen zur permanenten Fortschrittsüberprüfung des Masterplans, auch unter Zuhilfenahme der Länder-Inputs.