

Wenn die



nicht besser als

Bargeld wäre ...

**DIE ERSTE**  
Nehmen Sie uns beim Namen

**BUNDESMINISTERIUM FÜR **  
**WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN**

**ÖSTERREICHISCHES  
RADVERKEHRSKONZEPT**



**Bundesstraßenverwaltung  
Generelle Planung**

Der Ich-Du-Er-Sie-Es  
Berater weiß, was sich  
Bausparer wünschen.



Große Wünsche werden kleine Fische. Mit der besten Sparform für dich und mich. Mit günstigen Darlehen für sie und ihn. Und mit der staatlichen Prämie, die schon jedes Kind bekommt.

Die  Bausparkasse

ÖSTERREICHISCHES  
RADVERKEHRSKONZEPT

# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vorwort des Herrn Bundesministers .....	3
1. Einleitung .....	5
2. Entwicklung .....	5
2.1 Konstituierung des Arbeitskreises "Österreichisches Radverkehrskonzept" .....	5
2.2 Zielvorstellungen .....	6
2.3 Problemkreise .....	7
3. Gegenwärtige Situation .....	8
3.1 Grundsätzliches zu den Radverkehrskonzepten der Bundesländer .....	8
3.2 Ausgestaltung der Uferbegleitwege entlang der Donau .....	9
3.3 Pilotprojekte 1988 .....	11
3.4 Finanzierung und Erhaltung .....	12
4. Technische Belange .....	13
4.1 Richtlinien .....	13
4.2 Wegweisung und Beschilderung .....	17
5. Österreichweit geplanter Ausbau .....	18
5.1 Bestehende und kurzfristig geplante Radverkehrs- anlagen .....	18
5.2 Konzepte der Bundesländer bzw. Ausbauprogramme	23
5.3 Übersicht .....	26
6. Chancen für die Zukunft .....	28

Herausgeber, Eigentümer u. Verleger: Republik Österreich,  
Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten  
Bundesstraßenverwaltung, Abteilung für Generelle Planung

Für den Inhalt verantwortlich: Kommissär Dipl.-Ing. Norbert Deweis  
Graphische Bearbeitung: Amtsrat Wolfgang Neidhart  
alle A-1011 Wien, Stubenring 1

Bearbeitungsstand: November 1989

© Kartengrundlage und Druck: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen  
A-1080 Wien, Krotenthallergasse 3

**VORWORT  
DES HERRN  
BUNDESMINISTERS**



Nach einer Phase des rasanten Wachstums zeichnet sich nun im Straßenbau eine Entwicklung ab, die durch eine Abkehr von den bisherigen quantitätsorientierten Werthaltungen und Hinwendung zu einer verstärkten Berücksichtigung qualitätsbezogener Kriterien gekennzeichnet ist. Dies bedeutet gerade für ein Fremdenverkehrsland wie Österreich, daß unser Straßennetz nicht nur verkehrssicher und umweltschonend auszubauen ist, sondern daß diese Straßen darüber hinaus auch so benutzerfreundlich als möglich gestaltet werden. Damit kann die bisher hauptsächlich kraftfahrzeugorientierte Bedeutung des Straßenraumes zugunsten einer Wiedereinbindung anderer Nutzungsansprüche, wie etwa Fußgänger- oder Radverkehr erweitert werden.

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten hat zur Umsetzung dieser Zielvorstellungen im Rahmen eines interdisziplinären Arbeitskreises in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Landesdienststellen, der Fremdenverkehrswirtschaft, Regionalgremien und Interessensvertretungen ein bundesweites Radverkehrskonzept erstellt, das in einem Zeithorizont von etwa 10 Jahren verwirklicht werden soll. Die vorliegende Broschüre erhebt keinen Anspruch auf eine ausgefeilte journalistische oder mediengerechte Darstellung, sondern bietet als 1. Schritt einen kurzen Überblick über dieses Radwegkonzept sowie die damit im Zusammenhang stehenden geplanten und zum Teil bereits realisierten Maßnahmen.

Ich bin überzeugt, daß mit diesem Beispiel der Zusammenarbeit zur Verwirklichung eines gemeinsamen Zieles neue Maßstäbe zur Qualitätsverbesserung unseres Straßennetzes unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer gesetzt werden können.

Dr. Wolfgang SCHÜSSEL  
Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

## 1. EINLEITUNG

Der stetig steigenden Bedeutung des Radfahrverkehrs als gesellschaftspolitischer und wirtschaftlicher Faktor im Beruf, Alltag und Freizeit, sowie dem immer größer werdenden Potential an Radfahrverkehr Rechnung tragend, hat es sich als notwendig erwiesen, den Langsamverkehr von Hauptstraßen (Bundesstraßen) auf Radverkehrsanlagen zu verlegen, und somit das Niveau der Verkehrssicherheit wie auch die Qualität (Harmonie) des Verkehrsflusses, zu optimieren.

Über diese aus Sicht der Bundesstraßenverwaltung maßgebenden Faktoren hinausgehend, treten bei Förderung des Fahrradverkehrs noch eine Reihe von Vorteilen ein, die weit über das Verkehrssystem hinaus wirksam werden, wie etwa:

- neue Akzente in der Freizeitwirtschaft
- Energieeinsparungen
- Gesundheit
- Verbesserung der Raumwirksamkeit öffentlicher Verkehrssysteme (Straße, Bahn, Schiff)
- geringerer Erhaltungsaufwand der Verkehrswege
- hohe Verkehrssicherheit bei richtiger Ausgestaltung
- geringerer Flächenbedarf bei der Abstellung (gegenüber KFZ)
- Entlastung von aufwendigeren Verkehrsarten

Mit der Erstellung des "Österr. Radverkehrskonzeptes" soll das erfolgreiche Bemühen der Verkehrsingenieure zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für eine möglichst sichere, umweltschonende und wirtschaftliche Synthese der sowohl motorisierten als auch nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer vor Augen geführt werden.

## 2. ENTWICKLUNG

### 2.1 Konstituierung des Arbeitskreises "Österreichisches Radverkehrskonzept"

Um diese eingangs erwähnten Vorteile zur Geltung bringen zu können, wurde im Dezember 1986 im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (szt. Bundesministerium für Bauten und Technik) ein Arbeitskreis "Österreichisches Radverkehrskonzept" installiert und mit der Planung eines österreichischen Radverkehrsnetzes und Entwicklung eines Ausbauprogrammes für die Realisierung dieser Radverkehrsanlagen betraut.

Zur Mitarbeit in diesem Arbeitskreis wurden neben den zuständigen Fachabteilungen der Bundesstraßenverwaltung bzw. der im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes befaßten Dienststellen der Landesregierungen,

die Sektion III (Tourismus) im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten

der ARBÖ

der ÖAMTC

die ARGUS (Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr)

die FGS (Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen im Österr. Ingenieur- und Architektenverband)

die Bundeswirtschaftskammer Sektion Fremdenverkehr  
Sektion Verkehr

das Kuratorium für Verkehrssicherheit

die Österreichische Fremdenverkehrswerbung

die Österreichische Bundessportorganisation und

der Verlag Freytag - Berndt & Artaria

eingeladen.

Grundlage für die weitere Tätigkeit des Arbeitskreises bildete eine Bestandserhebung von jenen Bundesstraßenabschnitten im österreichischen Straßennetz, die bereits mit Radverkehrsanlagen ausgerüstet sind bzw. die sich aufgrund ihrer Fahrbahnbreiten und mit Rücksicht auf das dzt. und künftige Verkehrsaufkommen zur Unterbringung von Radverkehrsanlagen eignen.

Darüber hinaus wurden die Dienststellen in den Landesregierungen (insbesondere jene der Raumplanung) aufgefordert, eine möglichst genaue Erfassung der regionalen Fremdenverkehrsaktivitäten hinsichtlich eines im Wirkungsbereich der Gemeinde, der Gemeindeverbände, der Bezirke, der Städte und Fremdenverkehrsregionen bereits bestehenden oder geplanten Radwegenetzes auszuarbeiten.

## 2.2 Zielvorstellungen

Eine der Prämissen dabei stellte die Tatsache dar, daß zur Herstellung des Netzschlusses von überregionalen mit regionalen Radverkehrsanlagen nicht nur Bundesstraßenabschnitte dienen, sondern danach getrachtet werden sollte, auch jene des untergeordneten Netzes, also jene der Landes- und Gemeindestraßen, Güter-, Wirtschafts- und Forstwege bzw. Privat- und Uferbegleitwege, mitzuverwenden. Grundsätzlich stehen

für die Linienführung derartiger Radverkehrsanlagen auch aufgelassene Trassen von Nebenbahnen zur Diskussion.

Weitere wesentliche Zielsetzungen waren:

- \* Die nach dem dzt. Stand der Technik üblichen Anwendungsformen von Radverkehrsanlagen, nämlich jener der
  - Radfahrstreifen im Niveau der Bundesstraße
  - Radweg und/oder in Kombination mit Gehweg (kombinierter Rad- und Gehweg) getrennt von der Fahrbahnin Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten, den Anforderungsprofilen der Topographie etc. optimal zur Anwendung bringen.
- \* Entlastung von stark frequentierten Bundesstraßen vom Anteil des Langsamverkehrs und dadurch quantifizierbare Hebung des Niveaus der Verkehrssicherheit. In diesem Zusammenhang ergibt sich aus verkehrstechnischer Sicht eine Verbesserung der Qualität (Harmonie) des Verkehrsflusses.
- \* Motivierung zu einer Verkehrsmittelwahl die durch Substitutionierung ihrer Wirkungen beträchtliche positive Auswirkungen auf die Belange der Umwelt darstellt.
- \* Belebung der Tourismuswirtschaft und gleichzeitiges Auslösen starker wirtschaftlicher Impulse in der sogenannten Freizeitindustrie.
- \* Schaffung einer größtmöglichen Raumwirksamkeit öffentlicher Verkehrssysteme (Kombination mit Straße, Bahn, Schiff, Flugzeug).

## 2.3 Problemkreise

Im Rahmen der Tätigkeit des Arbeitskreises sowie bei konkreten Projektbearbeitungen kristallisierten sich eine Reihe von technischen, rechtlichen und finanziellen Problemkreisen heraus.

Dabei galt es im besonderen folgende Fragen zu lösen:

- Frage der Art sowie der Führung der Radverkehrsanlage:
  - Radfahrstreifen oder Radweg
  - Einseitiger Zweirichtungsverkehr oder zweiseitiger Einrichtungsverkehr
- Frage der auf Bundesebene einheitlichen Beschilderung, Kennzeichnung und Wegweisung.
- Fragen der Verkehrssicherheit.
- Fragen zur Bemessung aus verkehrstechnischer und konstruktiver Sicht.

- Fragen der verwaltungstechnischen Abwicklung.
- Fragen der Kompetenzabgrenzung im Falle der Mitverwendung von Wirtschafts-, Privat-, forstbehördlichen- oder gewässerbehördlichen Wegen.
- Rechtliche Fragen und Probleme im Zusammenhang mit der österr. Straßenverkehrsordnung.
- Fragen der Haftungspflichten, sofern ein anderer Rechtsträger als die Bundesstraßenverwaltung auftritt.
- Frage der Erhaltung:
  - Erhaltung durch Bundesstraßenverwaltung
  - Erhaltung durch Gemeinde, Gemeindeverbände und/oder Fremdenverkehrsverbände.
- Fragen der Finanzierung im Zusammenhang mit den Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes.
  - Radverkehrsanlagen, die im Zuge von Bundesstraßenbauvorhaben errichtet werden
  - Radverkehrsanlagen als Parallel- oder Sammelstraßen (wege), jedoch nicht im Zuge eines Bundesstraßenbauvorhabens.
- Fragen der Landes- und Bundesgrenzen überschreitenden Radverkehrsanlagen.

### 3. GEGENWÄRTIGE SITUATION

Die bis dato gewonnene Erfahrung in der Planung von Verkehrsnetzen, die Tätigkeit des Arbeitskreises und der im Rahmen des Arbeitskreises gegründeten Arbeitsausschüsse ("StVO und Leiteinrichtungen", "Erhaltung und überschreitende Kompetenzen") sowie in weiterer Folge deren Vernetzung mit ministeriumsinternen Stellen zugrunde legend, führten letztendlich zu einer grundsätzlichen Klärung der im vorstehenden Kapitel aufgezeigten Fragen und Problemkreise.

#### 3.1 Grundsätzliches zu den Radverkehrskonzepten der Bundesländer

Wesentlicher Bestandteil des vorliegenden gesamtösterreichischen Radverkehrskonzeptes stellten die kürzlich vollzählig vorgelegten Radverkehrskonzepte der einzelnen Bundesländer dar. Basierend auf die im Kapitel 2.2 definierten Zielvorstellungen und einer Erhebung des vorhandenen bzw. künftigen Potentials an nichtmotorisiertem Verkehr (Berufspendler-, Ausbildungs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr), resultierten

sodann Wunschlinien durch die Verbindung der Ziel- und Quellpunkte der genannten Verkehrsarten.

Derartige Ziel- und Quellpunkte sind Wohngebiete, Bildungs- und Arbeitsstätten, Einkaufszentren, Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, Naherholungsgebiete, Freizeit-, Sport- und Kulturstätten.

Desweiteren – um größere Distanzen des Radverkehrs, der hauptsächlich Freizeit- und Urlaubsverkehr ist, zu berücksichtigen – wurde versucht, in die Radverkehrskonzepte die bedeutenden Sehenswürdigkeiten, landschaftlich bedeutende Fluß- und Seelandschaften, Jugendherbergen, Campingplätze, Museen, Bäder, usw. einzubinden. Der Funktion des Radfahrverkehrs als Erweiterung zum öffentlichen Verkehr wurde insofern Rechnung getragen, als ausgehend von den schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln, auch Überlegungen hinsichtlich der Anordnung von "Bike- and Ride" Standorten angestellt wurden.

Vom festgestellten potentiellen Radroutenbedarf ausgehend, wurde in einem weiteren Schritt das vorhandene Verkehrsangebot – also das Straßen- und Wegenetz (dazu siehe Kapitel 2.1) – auf die Eignung für den Radverkehr untersucht. Zufolge der Steigungsempfindlichkeit des Radverkehrs spielte gerade in dieser Planungsphase der Längenschnitt (Nivellette) des zur Verfügung stehenden Straßen- und Wegenetzes eine große Rolle.

Sowohl aus Aktivitäten der jeweiligen Bundesländer, als auch aus lokal- regionalen Aktivitäten heraus, wurden sämtliche verfügbaren Daten über vorhandene und geplante Radwegenetze zusammengetragen und hinsichtlich ihrer Brauchbarkeit für die vorgenannten Zielvorstellungen untersucht, sodaß als Grundlage für die österreichweit geplante Errichtung von Radverkehrsanlagen die in Kapitel 5.2 angeführten Landeskonzepte zur Verfügung stehen.

#### 3.2 Ausgestaltung der Uferbegleitwege der Donau zur Benützbarkeit für den Radverkehr:

Um künftighin die dzt. noch bestehenden Lücken im Verlauf der Uferbegleitwege der Donau (besser bekannt als "Treppelwege") zum Zwecke der Benützbarkeit für den Radfahrer zu schließen, bedurfte es innerhalb des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten zwischen der Bundesstraßenverwaltung und der Wasserstraßendirektion einer fruchtbaren Zusammenarbeit, um diese – von Passau bis Hainburg durch-

gehende Radverkehrsanlage – in ihrem gesamten Verlauf radfahrgerecht zur Verfügung zu stellen.

Dementsprechend wurde ein mehrjähriges Ausbauprogramm entwickelt, welches sich – über den Ausbau der wenigen noch offenen kleineren Teilbereiche hinaus – die beiden folgenden Hauptziele gesetzt hat:

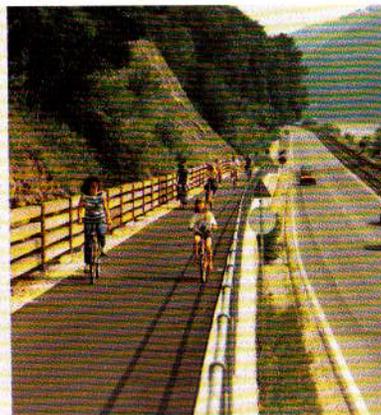
- radfahrgerechte Adaptierung der Überströmstrecken im Bereich von Kraftwerksanlagen
- Ausbau des bautechnisch schwierigen und finanziell sehr aufwendigen rund 35km langen Abschnittes von Passau bis Schlögen

Generell betrachtet läßt sich festhalten, daß diese im Rahmen des Österr. Radverkehrskonzeptes als "Donau-Radrouten" ausgewiesene Radverkehrsanlage die wesentliche Bedeutung der Funktion einer überregionalen Radrouten widerspiegelt. Diese Funktion wird nicht nur durch die Schaffung einer durchgehenden rund 360 km langen Radrouten, sondern auch durch die damit erzielbaren Netzverbindungen zu bestehenden regionalen Radwegenetzen der Gemeinde- od. Fremdenverkehrsverbände im Umfeld der Donau, verdeutlicht.

Die nachstehenden Abbildungen zeigen ein Beispiel der bereits im Bundesland Oberösterreich getroffenen Maßnahmen zur verkehrssicheren Ausgestaltung dieser "Donau-Radrouten". Die Bedeutung, dieser Maßnahmen wird klar ersichtlich, wenn die in den letzten Jahren eintretende Radfahrfrequenz und die damit verbundene stark steigende Gastronomie und Freizeitwirtschaft entlang dieser Strecke vor Augen gehalten wird.



Donauradweg bei Ottensheim  
Radwegunterführung unter der B 127 Rohrbacher Straße



Donauradweg in Ottensheim  
neben der B 127 Rohrbacher Straße

### 3.3 Pilotprojekte 1988:

Durch Umschichtungen im Bauprogramm der Bundesstraßenverwaltung zum Zwecke des Ausbaues von Radverkehrsanlagen, konnten – quasi als "Pilotprojekte" – in drei Bundesländern wesentliche Netzschlußverbindungen zu regionalen Radwegenetzen hergestellt werden.

So wurde im Bundesland Niederösterreich entlang der B 3 Donau Straße eine Fortsetzung zum Radwegenetz der Wiener Donauinsel in Richtung Norden, als auch die Verbindung der bestehenden Radverkehrsanlagen in der Ortsdurchfahrt Langenzersdorf und Ortsdurchfahrt Korneuburg geschaffen. Mit der Fertigstellung dieser Baumaßnahme wird eine radfahrerfreundliche Verbindung zwischen dem Erholungsraum der Wiener Donauinsel bis hin zu den Auen in Greifenstein (Radrouten "Korneuburg – Wien", mit Anschluß an die Donau-Radrouten beim Kraftwerk Greifenstein) zur Verfügung stehen.



Radverkehrsanlage an der B 3 Donau Straße in Korneuburg

Im Burgenland konnte – wie die folgende Abbildung verdeutlicht – durch die Realisierung von Teilbereichen mehrerer Radverkehrsanlagen eine Reihe von Netzschlüssen an den Radrouten R 50 "Burgenland-Nord-Süd-Route", der R 56 "Geschriebenstein-Eisenberg-Route" und der R 62 "Deutschkreuzer-Route" und somit eine deutliche Vergrößerung des zur Verfügung stehenden Radwegenetzes im Mittel- und Südburgenland erreicht werden.



im Rahmen des "Mittelpinzgauer" Teiles des Salzburger Radverkehrsnetzes wurden einige der noch fehlenden Abschnitte – die im Zuge der B 311 Pinzgauer Straße verlaufen – ergänzt und somit die Benützung eines von Zell am See (mit Anschluß nach Kaprun) bis nördlich von Saalfelden (mit Anschluß nach Leogang) durchgehenden Radwegenetzes mit einer Länge von rund 25 km ermöglicht. Dabei wurden einerseits die nicht mit der Bundesstraße im Zusammenhang stehenden Teilbereiche der Radroute "Mittelpinzgau" bereits von den Gemeinden errichtet und andererseits noch im Herbst des Jahres 1988 die niveaufreie und somit verkehrssichere Verknüpfung der Leoganger Radroute mit der des Mittelpinzgauer von der Bundesstraßenverwaltung in Betrieb genommen.



Niveaufreie Verknüpfung zweier Hauptradrouten (Leogang-Saalfelden) im Zuge der B 311 Pinzgauer Straße (kurz vor Fertigstellung)

### 3.4 Finanzierung und Erhaltung:

Wie der Erfahrungswert mit den bereits realisierten und in Planung befindlichen Radverkehrsanlagen zeigt, mußte der Frage der Finanzierung und der damit im Zusammenhang

stehenden Frage der Erhaltung besonderes Augenmerk geschenkt werden.

Die Erbringung der entsprechenden verkehrlichen Nachweise (siehe Kap. 4.1) vorausgesetzt, wird demnach in zwei unterschiedliche Vorgangsweisen differenziert:

- \* Bei der Realisierung von selbständig geführten Radverkehrsanlagen, die im Sinne des Bundesstraßengesetzes abseits der Bundesstraße zu liegen kommen, übernimmt die Bundesstraßenverwaltung ein Drittel der Errichtungskosten. Die verbleibenden zwei Drittel sind je zur Hälfte vom jeweiligen Land bzw. von der jeweiligen Gemeinde zu tragen. In diesem Fall (kein räumlicher Zusammenhang mit der Bundesstraße), muß die Erhaltungs- wie auch Haftungsübernahme in Form entsprechender Übereinkommen durch einen anderen Straßenerhalter (Rechtsträger) vor Ausführung sichergestellt werden.
- \* Bei der Realisierung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, die im Sinne des Bundesstraßengesetzes als Bestandteil der Bundesstraße gelten, übernimmt die Bundesstraßenverwaltung zur Gänze die Errichtungs- und Erhaltungskosten. Um jedoch eine wirtschaftliche und zweckmäßige Verwaltung zu gewährleisten, wird auch in diesem Fall in Form geeigneter Übereinkommen die Erhaltungs- und Haftungsübernahme durch einen anderen Rechtsträger anzustreben sein. Als Radverkehrsanlagen im Sinne dieses Absatzes gelten:
  - Radfahrstreifen
  - Radwege bzw. kombinierte Rad- und Gehwege, die durch einen Schutz(-Grün)streifen von der Fahrbahn getrennt sind

## 4. TECHNISCHE BELANGE

### 4.1 Richtlinien

Als wesentlicher Beitrag zur Umsetzung der gestellten verkehrspolitischen Zielsetzungen sind die in Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (FGS) im Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein und dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten entstandenen Richtlinien verkehrstechnischer und bautechnischer Natur anzusehen.

Dabei war – wie bereits erwähnt – von dem Grundsatz auszugehen, den Fußgänger- und Radverkehr an Straßen durch bau-

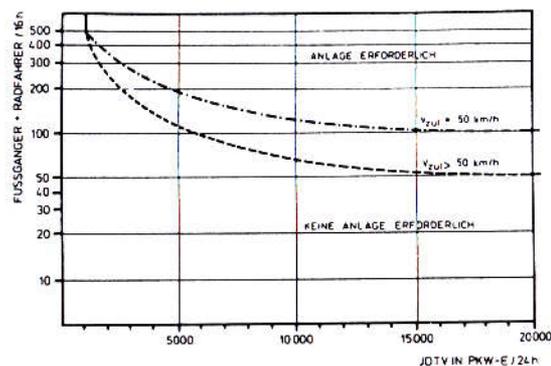
liche oder sonstige Maßnahmen getrennt vom KFZ-Verkehr zu führen. Diese Maßnahmen dienen vor allem der Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs und erst in zweiter Linie zur Homogenisierung bzw. Verflüssigung des KFZ-Verkehrs (siehe auch Kapitel 1 und Kapitel 2.2). Wenn es aus wirtschaftlichen, topographischen oder umweltbezogenen Gründen zweckmäßig ist, sollen derartige Anlagen auch als "Parallelwege" abseits der Straße angelegt werden. Diesem Gedanken wurde ja – wie unter Kapitel 3.4 angeführt – bereits bei der Frage der Finanzierung und Erhaltung Rechnung getragen.

In den vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten verbindlich erklärten Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS 3.561) werden verkehrstechnische Einsatzkriterien für die Errichtung von Rad- und Gehwegen an Straßen definiert.

Demzufolge sind Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) an Straßen dann einzurichten, wenn

- es die vorhandenen Verkehrsverhältnisse erfordern (Bedarfskriterium),
- die vorhandenen bzw. künftigen infrastrukturellen Gegebenheiten eine Bereitstellung von Verkehrsanlagen für den nichtmotorisierten Verkehr als zweckmäßig erscheinen lassen (Angebotskriterium).

Wie aus nachstehendem Diagramm zu entnehmen, ist der "Nachweis des Bedarfskriteriums" durch Ermittlung der verkehrlichen Merkmale (Verkehrsfunktion des Straßenzuges, maßgebende Verkehrsstärken des motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrs) zu führen.



Bedarfskriterium für die Notwendigkeit der Errichtung einer Anlage für den nichtmotorisierten Verkehr

Als "Nachweis des Angebotskriteriums" gelten in diesem Sinne die Wunschlinien des nichtmotorisierten Verkehrs, wie sie sich zwischen den einzelnen Nutzungen (Bestand) bzw. Widmungen (Entwicklung) ohne Bezug auf ein vorgegebenes Netz ergeben. Durch eine die RVS 3.561 ergänzende Dienstanzweisung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten wurden Richtwerte für eine Grenzbelastung angegeben, bei deren Überschreitung das Angebotskriterium herangezogen werden kann. Demzufolge gelten als Richtwerte für zweistreifige Straßenquerschnitte folgende Verkehrsstärken. (JDTV = jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h).

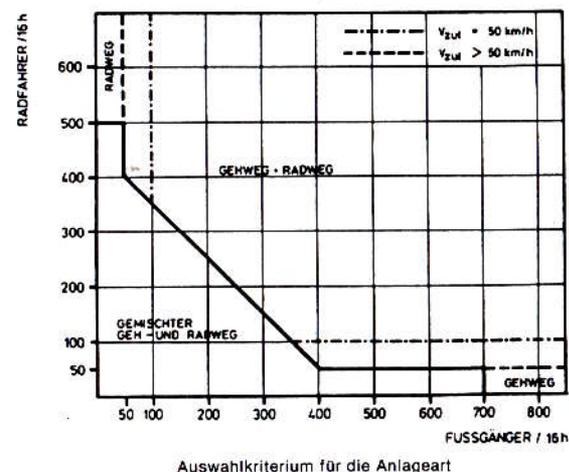
Bundesstraßen mit 8,50m Fahrbahnbreite

JDTV ..... 8.500 Kfz/24h

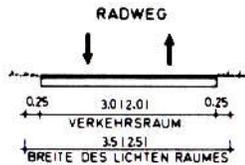
Bundesstraßen mit 8,0, 7,0 u. 6,50m Fahrbahnbreite

JDTV ..... 7.000 Kfz/24h

Die Bestimmung der Art der Anlage für den nichtmotorisierten Verkehr (getrennter oder gemeinsamer Geh- und Radweg) wird durch das folgende Diagramm ermöglicht.

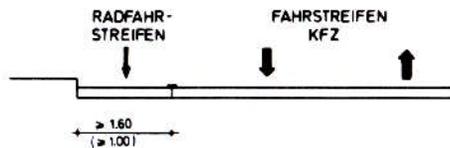
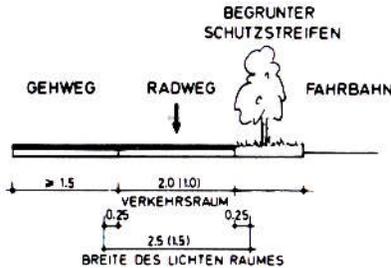


Eine weitere Richtlinie, die RVS 3.562, beschreibt die Planung und den Entwurf (funktionelle Gliederung, Netzelemente, Entwurfs-elemente in Grund- und Aufriß, Kreuzungen), den Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen, sowie Abstellanlagen und Leiteinrichtungen (Wegweisung, Beschilderung) für alle für den Radverkehr zugelassenen Verkehrsflächen. Die nachstehenden Abbildungen geben einen kurzen Einblick in diese Richtlinie.

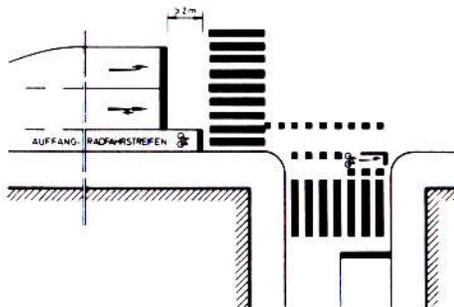


Querschnitt für selbständig geführten Radweg (Richtwerte in Klammern für reduzierten Querschnitt)

Querschnitt für straßenbegleitenden Radweg mit begrüntem Schutzstreifen für Überlandbereiche (Richtwerte in Klammern für reduzierten Querschnitt; zusätzlicher Trennstreifen  $\geq 0,25$  m bei Aufstellung von Verkehrszeichen oder Leuchten zwischen Geh- und Radweg)

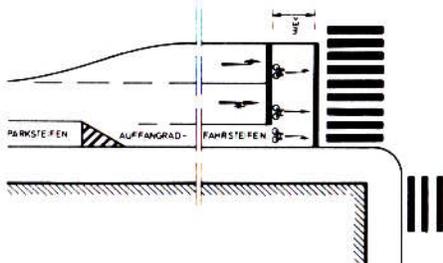


Querschnitt für Radfahrstreifen (Klammerwert für verkehrsberuhigte Straßen  $v_{zul} \leq 30$  km/h)



Ausbildung eines Auffangradfahrstreifens an einer lichtsignalgeregelten Kreuzung mit indirekter Führung der linksabbiegenden Radfahrer

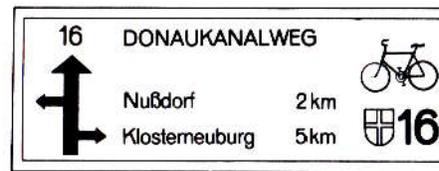
Ausbildung eines Auffangradfahrstreifens an einer lichtsignalgeregelten Kreuzung mit direkter Führung des linksabbiegenden Radfahrers (der Unterschied zu obiger Darstellung liegt darin, daß während der Sperrzeit ein gesichertes Aufstellen zum Linksabbiegen möglich ist)



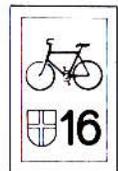
## 4.2 Wegweisung und Beschilderung

Der im Rahmen des Arbeitskreises "Österreichisches Radverkehrskonzept" tätig gewesene Arbeitsausschuß "StVO und Leiteinrichtungen" war mit der Erstellung eines einheitlichen Informationssystems betraut, das den Grundsätzen nach Erkennbarkeit, Lesbarkeit, Begreifbarkeit und Kontinuität Rechnung trägt.

Als Beispiel für die Informationsgehalte einer Wegweisung, die unabhängig von der des KFZ-Verkehrs so beschaffen sein muß, daß die Information von Radfahrern rechtzeitig wahrgenommen werden kann, sollen die beiden nachstehenden Abbildungen einer Beschilderung dienen.



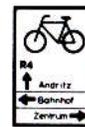
Wegweisung



Routennummerierung

Als Informationsgehalte sind dabei

- Routenbezeichnungen oder -nummerierung
  - Ortsteile, Sehenswürdigkeiten, wichtige Ziele und Kreuzungspunkte mit Radrouten
  - Abstellanlagen
  - Baustellen und Hinweise auf Umleitungen
- anzugeben. Ergänzend können Entfernungs- bzw. Zeitangaben angeführt werden. An wichtigen Kreuzungspunkten im Radverkehrsnetz und an zentralen Orten sollten Informationspläne über das Radverkehrsnetz aufgestellt werden.



a)



b)



c)



d)

Wegweiser für den Radverkehr

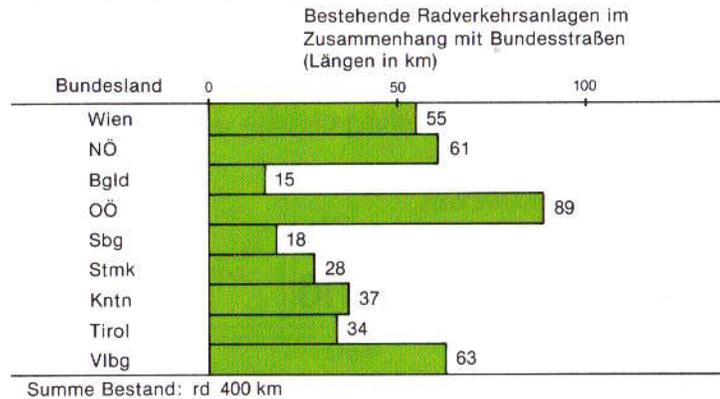
Die Grundfarbe der Hinweiszeichen ist weiß, die Beschriftung und Darstellungen sind grün. Ein grüner Rand ist vorzusehen.

- Wegweisung vor Kreuzung
- Wegweisung vor Kreuzung mit Verdeutlichung der Führung des Radverkehrs
- für eine Radroute
- für entfernte Ziele mit Empfehlung der Fahrtrichtung

## 5. ÖSTERREICHWEIT GEPLANTER AUSBAU

### 5.1 Bestehende bzw. kurzfristig geplante Radverkehrsanlagen:

Die folgende Graphik stellt eine Übersicht der in den einzelnen Bundesländern dzt. bestehenden Radverkehrsanlagen dar, die sowohl im Zusammenhang mit der Bundesstraße stehen, als auch aus Mitteln der Bundesstraßenverwaltung errichtet wurden (Stand Sommer 1989).



Die folgenden sechs Abbildungen aus den Bundesländern Vorarlberg und Kärnten zeigen Beispiele von bereits realisierten Radverkehrsanlagen, wobei zur besseren Veranschaulichung die beiden grundsätzlichen Anwendungsarten von Radverkehrsanlagen, nämlich Radweg und Radfahrsteifen, in unterschiedlichen Ausbildungsformen vor Augen geführt werden sollen.



B 190 Vorarlberger Straße, Ortsdurchfahrt Dornbirn  
beidseitige Geh- und Radwegführung



Radverkehrsanlage im  
Stadtbereich v. Klagenfurt  
kombiniert mit Gehweg  
(ähnlich dem Ring-Rund-  
Radweg in Wien)



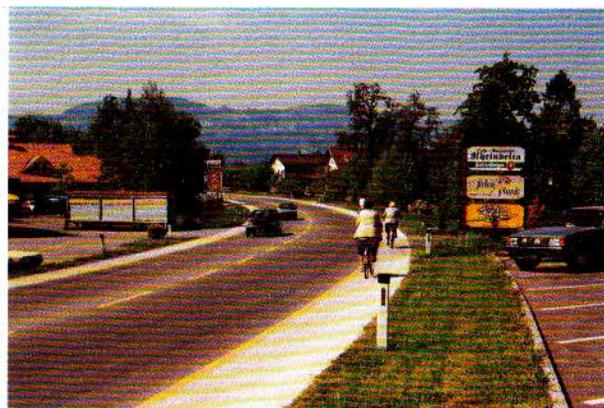
B 190 Vorarlberger Straße,  
Ortsdurchfahrt Dornbirn  
beidseitig getrennt geführte  
Geh- und Radwege,  
Kreuzungsausbildung



Beidseitig getrennt geführter  
Radweg im Stadtbe-  
reich von Klagenfurt



B 202 Schweizer Straße,  
Bereich Hard  
beidseitig geführter Geh-  
und Radweg

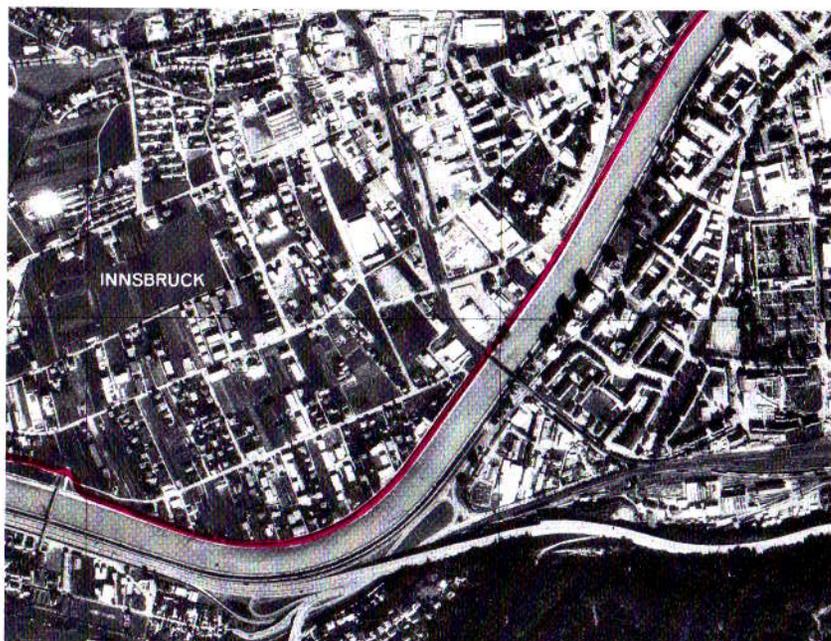


B 202 Schweizer Straße, Be-  
reich Hard-Fußbach-Höchst  
beidseitig geführter Rad-  
fahrstreifen

Ausgehend vom bestehenden Netz von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen sind zur schrittweisen Umsetzung des in Kapitel 5.3 dargestellten österreichweit geplanten Radverkehrskonzeptes die in der Tabelle angeführten Beispiele von kurzfristig geplanten Bauvorhaben aufgelistet. Nachdem eine vollständige Auflistung aller kurzfristig geplanten Vorhaben den Rahmen dieser Broschüre sprengen würde, wurde in der tabellarischen Aufstellung auszugsweise je eine geplante Radverkehrsanlage pro Bundesland angegeben.

Bundesland	Bundesstraße	Abschnitt	Teilbereich Länge km	Anteil der BStV (Mio. S) an den Errichtungskosten
Wien	B 12/B 13	Liesing - Breitenfurt	3	3,5
NÖ	B 37	Krems - Senftenberg	3,5	3,1
Bgld.	B 50	Eisenstadt - Wulka - prodersdorf	6,7	1,4
OÖ	B 1/B 144	Schwanenstadt - Attersee	21	7
Sbg.	B 1/B 147	Straßwalchen	2,2	2,7
Stmk.	B 67	Graz - Spielfeld	25	3,6
Kntn.	B 83	Klagenfurt - Velden	16	6
Tirol	B 171	Innsbruck - Kematen	5,8	1
Vlbg.	B 190	Frastanz - Feldkirch	1	1,8

Im Zuge der kurzfristigen Bauvorhaben wird – um stellvertretend ein Beispiel heranzuziehen – für die im Rahmen des Tiroler Radverkehrskonzeptes ausgewiesene überregionale Radverbindung "Telfs – Jenbach" im Abschnitt "Innsbruck – Kematn" auf eine Länge von rd. 5,8 km eine Asphaltdecke aufgebracht und somit radfahrgerecht ausgestaltet.



Ausschnitt aus Übersichtsluftbild der Radverkehrsanlage "Innsbruck-Kematn" als Bestandteil der Radroute "Jenbach-Telfs"

Fortsetzung der Radroute "Jenbach-Telfs" im Tiroler Oberland, Bereich von Stams

## 5.2 Konzepte der Bundesländer bzw. geplantes Ausbauprogramm:

### WIEN:

Für das Wiener Stadtgebiet wurde im Jahr 1983 ein Konzept für ein Radwegenetz ausgearbeitet. Dieses Konzept wurde in der Folge laufend verfeinert, verbessert und auch ergänzt.

Die im Rahmen des Wiener Radverkehrskonzeptes festgelegten 36 Radwegeabschnitte, die im Zusammenhang mit der Bundesstraße zu sehen sind, erfordern einen, auf 10 Jahre bezogenen Investitionsbedarf von ca. 290 Mio. S (sh. Kapitel 5.3). Der Ausbau entspricht der Netzkonzeption und wird sich nach einer erstellten Prioritätenreihung richten. Die Netzlänge kann damit von dzt. 275 km (Stand Dezember 1988) bis 1999 um 82 km erweitert werden, wobei zusätzlich noch die auf Landes- oder Bezirksebene stattfindenden Radwegenetzerweiterungen platzgreifen werden.

### NIEDERÖSTERREICH:

In der Radverkehrskonzeption für NÖ wurden insgesamt 4.084 km Radwege bzw. Radrouten ausgewiesen. Auf die Einwohnerzahl Niederösterreichs von 1,43 Mio. Einwohner umgelegt, bedeutet dies, daß pro Einwohner 2,86 m Radwege entfallen.

Wie in der folgenden Tabelle dargestellt, sind dabei

- 46% des Netzes den Bundesstraßen
- 48% den Landesstraßen und
- 6% den Gemeinde- oder sonstigen Straßen zuzuordnen.

	zusätzlicher Radweg nicht erforderlich (km)	auf unterge- ordnetem Netz möglich (km)	Radverkehrs- anlage erfor- derlich (km)
Bundesstraße	805	129	957
Landesstraße	1.863	—	102
Gemeinde oder sonstige Straße	221	—	7

Für die Zukunft ist daher gedacht, daß von den 3.029 km an Bundesstraßen B und 354 km an Bundesstraßen A, S (Autobahnen und Schnellstraßen), mehr als die Hälfte von Radwegen begleitet werden können.

Um die geplanten 957 km Radwege an Bundesstraßen zu realisieren, erfordert dies einen auf 10 Jahre bezogenen Investitionsbedarf in der Höhe von rd. 480 Mio. S. (sh. Kapitel 5.3)

#### BURGENLAND:

Im Burgenland weist die Planung und Umsetzung eines Radwegenetzes bereits einen gediegenen Standard auf. Um die einzelnen Bezirks- oder Fremdenverkehrsradwegenetze überregional zu verbinden sind – zusätzlich zu den regionalen Erweiterungen – innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren rund 125 km an Radwegen entlang von Bundesstraßen geplant. Dafür wird ein Investitionsmittelbedarf von rd. 87 Mio. S (sh. auch Kapitel 5.3) erforderlich.

Insgesamt werden 13 überregionale, zum Zwecke der Netzverbindung konzipierte Radwege, als Radrouten, wie z.B. die R 50 "Burgenland-Nord-Süd-Radroute", analog zu der relevanten Bundesstraße (in diesem Fall die B 50 Burgenland Straße) bezeichnet und als solche ausgedeutet.

#### OBERÖSTERREICH:

Der Grundgedanke bei der Erstellung des OÖ-Radverkehrskonzeptes war jener, den unterschiedlichen Regionen wie z.B. Mühlviertel, Salzkammergut, Zentralraum Linz usw. in Form von Teilkonzepten Rechnung zu tragen. Das Gesamtkonzept von Oberösterreich setzt sich somit aus 8 verschiedenen "Regions"-Konzepten zusammen.

Für die im Zusammenhang mit den Bundesstraßen stehenden überregionalen Radverkehrsanlagen sind bis 1999 rd. 230 Mio. S (sh. Kapitel 5.3) zur Realisierung von rd. 125 km erforderlich. Darin ist jedoch ein großer Anteil – rd. 130 Mio. S – für den Ausbau des 35 km langen Abschnittes "Passau-Schlögen" des Donauradweges enthalten.

#### SALZBURG:

Ähnlich dem oö. Grundgedanken wurde bei der Erstellung des Salzburger Radverkehrskonzeptes den großen Regionen, Pinzgau, Zentralraum Salzburg/Nord und Stadt Salzburg in Form dreier Teilkonzepte Rechnung getragen. Um die notwendigen überregionalen Netzverbindungen zu den kleinräumigeren Strukturen in einer Länge von rd. 80 km zu erreichen, werden für die im Zusammenhang mit den Bundesstraßen stehenden Radverkehrsanlagen in den kommenden 10 Jahren rd. 80 Mio. S. (sh. auch Kapitel 5.3) erforderlich.

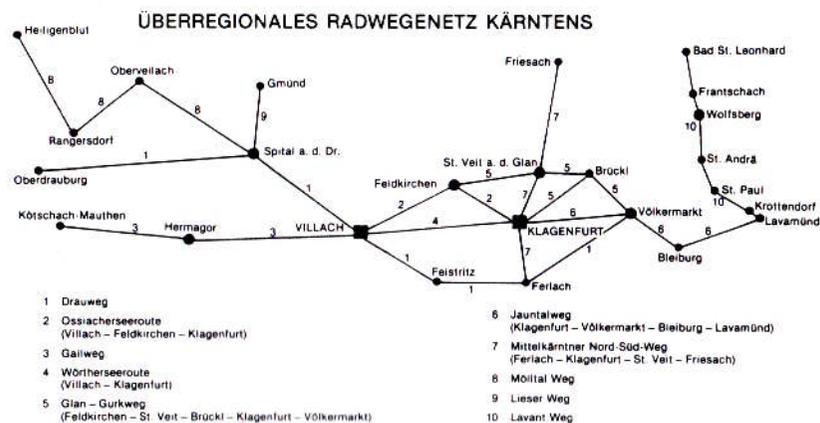
#### STEIERMARK:

Um das Ziel einer schrittweisen Realisierung des Steirischen Radverkehrskonzeptes zu erreichen, soll durch sukzessive Erweiterung des regionalen und örtlichen Radwegenetzes, sowie der mit der Bundesstraße in Verbindung stehenden überregionalen Radwege, in den nächsten 10 Jahren mit einem Finanzbedarf von rd. 343 Mio. S. (sh. Kapitel 5.3) eine Netzerweiterung von rd. 605 km realisiert werden.

#### KÄRNTEN:

Ausgehend von den bereits für alle Bezirke von Kärnten vorliegenden Radwegekonzepten sollen die im Kärntner Radverkehrskonzept dargestellten überregionalen Radwege die regional bedeutsamen Radwegenetze zusammenschließen. Für die Ausbaumaßnahmen dieser Radwege, die in Summe ein überregionales Radwegenetz von 1.197 km ergeben, sind rd. 255 Mio. S. erforderlich. Davon stehen rd. 280 km an Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Bundesstraßen. Um diese Radwege an Bundesstraßen zu realisieren, ist bis 1999 ein Investitionsbedarf von rd. 150 Mio. S. (sh. Kap. 5.3) zu veranschlagen.

Im Zuge der Verknüpfung der überregionalen Radwege der einzelnen Bezirkskonzepte kristallisierten sich einerseits für ein sinnvolles Beschilderungssystem der Radwege in Kärnten und andererseits für ein landesweites Radwegekonzept, 10 markante Landesradwege heraus, die somit das Grundnetz für Gesamtkärnten bilden.



Die Abbildung zeigt die – stellvertretend für die ebenso in den anderen Bundesländern vollzogene – Konzeption des

Radweg-Grundnetzes, sowie die Bezeichnung der überregionalen Radrouten.

#### TIROL:

Im Bundesland Tirol wird an einem Radverkehrskonzept und an der schrittweisen Verwirklichung desselben gearbeitet. Diese Radwege sind durchwegs sogenannte "Radwanderwege", die – zufolge der in den Tallandschaften Tirols ausgeprägten Bündelung der Verkehrswege – eher abseits der großen Straßenzüge gelegen sind.

Aus der Zusammenstellung der regionalen Radwegenetze ergibt sich ein vorgesehene Netz von rd. 404km. 166km sind bereits als asphaltierte Wege befahrbar, 179km sind als Schotterwege verfügbar und müssen noch mit einer bituminösen Decke versehen werden. Weitere rd. 60km sind neu zu errichten. Der dafür erforderliche Finanzbedarf beträgt – auf 10 Jahre betrachtet – rd. 117 Mio. S. (sh. auch Kapitel 5.3).

#### VORARLBERG:

Das Radverkehrskonzept Vorarlberg berücksichtigt im wesentlichen die drei großen Tallandschaften Rheintal/Walgau, Klostertal/Montafon und Bregenzerwald/Großes Walsertal und stellt somit die überregionalen Netzverbindungen zwischen den einzelnen Fremdenverkehrs (Bezirks-) Konzepten dar.

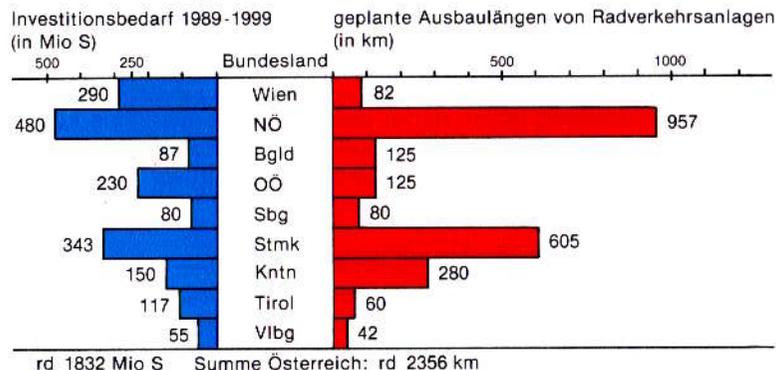
Innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren sind für die Errichtung von rd. 12,5km Radverkehrsanlagen im Zuge von Bundesstraßenprojekten rd. 16Mio. S, für die Errichtung von rd. 30km Radverkehrsanlagen außerhalb von Bundesstraßenprojekten rd. 39 Mio. S erforderlich.

### 5.3 Übersicht:

Aufgrund der vorhandenen Planungen der Bundesländer für die Errichtung von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen, sowie der bereits teilweise erfolgten Radroutenfestlegungen wurden die Streckenabschnitte der Radverkehrsanlagen definiert, kostenmäßig erfaßt und auf ein 10jähriges Ausbauplanungsprogramm umgelegt.

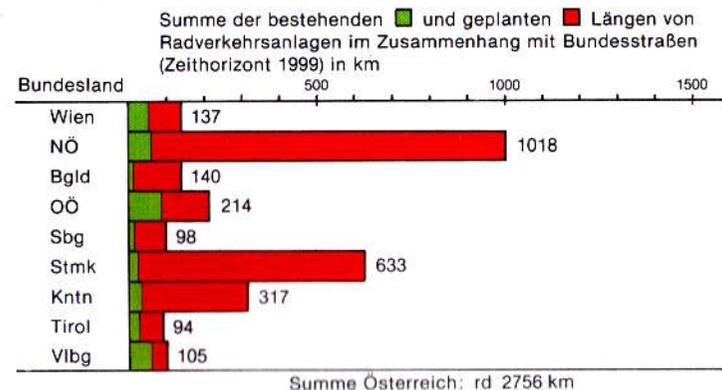
Die folgende Grafik zeigt die geplanten Ausbaulängen in km sowie den erforderlichen Finanzbedarf bis 1999 in Mio. S. Demzufolge werden für den geplanten Ausbau von rd. 2356 km

an Radverkehrsanlagen, die im Zusammenhang mit den Bundesstraßen stehen, rd. 1832 Mio. S. als Investitionsmittelbedarf zu veranschlagen sein.



Unter Zugrundelegung der – wie im Kapitel 3.4 aufgezeigten – Finanzierungsmodelle werden für die Bundesstraßenverwaltung im Gesamtzeitraum von 10 Jahren rd. 610Mio. S., das sind 61 Mio. S. pro Jahr erforderlich werden. Die durchschnittlichen jährlich anfallenden Investitionsmittel für ein Bundesland errechnen sich mit rd. 6,8 Mio. S./Jahr und Bundesland, wobei – zufolge der unterschiedlichen Bundesländersummen – ein relativ stark differierender Schwankungsbereich auftritt.

Die folgende Graphik stellt eine Übersicht jener Gesamtlängen (Bestand und geplanter Ausbau) an Radverkehrsanlagen dar, die bei Realisierung entsprechend dem vorliegenden Österr. Radverkehrskonzept in Kombination mit dem 10-jährigen Ausbauprogramm ab 1999 zur Verfügung stehen könnten.



## 6. CHANCEN FÜR DIE ZUKUNFT

Unter diesem Titel kann die Summe aller positiven Auswirkungen gesehen werden, die sich bei Realisierung der Radverkehrsanlagen entsprechend dem Radverkehrskonzept (natürlich in Verbindung mit jenen der regionalen Gemeinde- oder Fremdenverkehrsnetze) ergeben.

Zusammenfassend sollen daher diese Aspekte nochmals kurz beleuchtet werden, um so den politischen Entscheidungsträgern die damit verbundenen "Chancen" deutlich vor Augen zu führen:

### **Gesellschaftspolitische Auswirkungen:**

Das Fahrrad eignet sich – entsprechende Disziplin unter Berücksichtigung zwischenmenschlicher Spielregeln vorausgesetzt – von den mechanischen Verkehrsmitteln als einziges für eine mit dem Fußgänger gemeinsame Benützung von Verkehrsflächen bzw. nur teilweise bedingt im Zuge von Mehrzweckfahrstreifen (wobei die zulässige Geschwindigkeit nicht mehr als 30km/h betragen sollte) mit dem Kraftfahrzeugverkehr. Länder wie Japan, Holland sowie in letzter Zeit die BRD zeigen, daß dieses System funktionieren kann.

Das Fahrrad in Anwendung zum Zwecke des Berufspendel- und Besorgungsverkehrs sowie im Freizeit- und Urlaubsverkehr trägt nicht unwesentlich zur Verbesserung des allgemeinen Gesundheitszustandes der Bevölkerung bei. Ebenso ist zufolge der geringeren Geschwindigkeiten ein bewußtes Erlebnis der Umwelt, der zahlreichen infrastrukturellen Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, usw. viel intensiver möglich.

### **Umweltbezogene Auswirkungen:**

Die Ergebnisse der Untersuchung für das Bundesland Niederösterreich als Beispiel zugrunde legend, kann von einer Untergrenze von rd. 10% der von rd. 1,5 Mio. Einwohner dieses Bundeslandes ausgegangen werden, die durch ein fertiggestelltes Radwegenetz veranlaßt werden, für die täglichen Wege (Berufspendel-, Ausbildungs- und Besorgungsverkehr) oder für Freizeit- und Urlaubsverkehr, das Fahrrad zu verwenden. Ein Verlagerungspotential von nur 10% der Fahrten ergibt 150.000 Fahrten mit einer durchschnittlichen Menge von rd. 3km. Dies ergibt eine Substitutionswirkung gegenüber dem PKW von zumindest 450.000 PKW-km täglich. Diese Werte sind niedrig gegriffen, da durch die verstärkte Benützung des Fahrrades auch Strukturveränderungen entstehen werden, die die derzeitigen oft langen PKW-Fahrten (insbesondere in

den Ballungsräumen) später in Fahrradfahrten umwandeln könnten.

Umgelegt auf das Jahr ergibt dies, gerechnet mit 10 l Treibstoff pro 100km, eine Verringerung des Treibstoffbedarfes für den Straßenverkehr von rd. 16.400 Tonnen für das Bundesland Niederösterreich und damit eine Treibstoffersparnis, umgelegt auf den pro Kopf-Verbrauch der Bevölkerung dieses Bundeslandes von rund 11 l pro Einwohner u. Jahr.

Hiezu kommen noch abgas- und schadstoffreduzierende Effekte, die bei der heutigen Ausstattung der KFZ bei rd. 1.400 Tonnen pro Jahr liegen.

Aus den Erhebungen der Reisegewohnheiten der Österreicher ist zu entnehmen, daß – wiederum das Beispiel Niederösterreich vor Augen haltend – in diesem Bundesland rd. 462.000 Tagesausflüge und Kurzurlaube stattfinden (für das Bundesland Wien sind es rd. 709.000). Wenn nur rd. 20% dieser Tagesausflüge in Niederösterreich auf das Fahrrad verlagert werden (die Steigerungsrate der Bevölkerung sowie die erhöhte Freizeitaktivität nicht berücksichtigt!), ergibt dies eine Einsparung an Treibstoff, bei zugrunde gelegten Reiseentfernungen von etwa 10 km, von 100.000-200.000 Liter.

Wird diese obige Betrachtung nicht nur für ein Bundesland, sondern auf ganz Österreich umgelegt, so werden die eintretenden Entlastungen der Umwelt, die sich als Folgewirkung eines Radverkehrsnetzes einstellen, deutlich erkennbar.

### **Verkehrliche Auswirkungen**

Auf die entlastende Wirkung des Anteils an Langsamverkehr im Mischverkehrsablauf im österreichischen Straßennetz wurde bereits eingangs verwiesen. Durch die so weit wie mögliche Trennung des motorisierten vom nichtmotorisierten Verkehr kann eine bessere Homogenisierung bzw. Verflüssigung des Verkehrsablaufes ("Qualität des Verkehrsflusses") an den stark belasteten Bundesstraßen erzielt werden. Diesem Regelkreis sind weitere positive Aspekte beizufügen. Nämlich die Verringerung der Gefährdungspotentiale in Form einer Erhöhung des Niveaus der Verkehrssicherheit, sowohl für den motorisierten als auch für den nichtmotorisierten Verkehr im Bundesstraßennetz, was wiederum eine Reduktion der Unfallfolgekosten mit sich bringt.

Bei grundsätzlicher Betrachtung des Verkehrssystems als Ganzes wird durch den Ausbau und mit der Anbindung der Radverkehrsanlagen an jene des öffentlichen Personennahverkehrs (Bus, Bahn, Schiff, etc.) eine Verbesserung der Raum-

wirksamkeit öffentlicher Verkehrssysteme (Straße, Schiene, Wasser, etc.), sowie eine effizientere Ausnutzung derer, erreicht.

So gesehen wird künftighin der gezielten und vernetzten Verkehrsmittelwahl im Gesamtverkehrssystem und der daraus resultierenden Entlastung von aufwendigeren Verkehrsarten besonderes Augenmerk zuteil werden müssen.

#### **Wirtschaftliche Auswirkungen:**

Jede Art des Fahrradverkehrs hat auf das Gastwirtschaftsgewerbe starke positive Effekte, führt zu einer Hebung der Tourismuswirtschaft, verbunden mit wirtschaftlichen Impulsen in der sogenannten "Freizeitindustrie".

Die Ursache liegt – anhand der Donau-Radrouten "Passau – Hainburg" leicht verdeutlicht – darin, daß einerseits der Radfahrer in wesentlich kürzeren Abständen gastwirtschaftliche Infrastrukturen benötigt und andererseits die Übernachtungshäufigkeit bei gleicher Streckenlänge ein Vielfaches der des Autofahrers beträgt. Während der KFZ-Verkehr mühelos in einem Tag die Längs- und Breitenausdehnungen von Österreich zurücklegen kann, ist es durch die geringen Geschwindigkeiten des Radfahrverkehrs erforderlich, öfters Pausen einzulegen und somit das Vielfache an Geld pro Fahrradfahrt gleicher Länge im Gebiet in Umlauf zu bringen. Das wiederum kommt in erster Linie der Tourismuswirtschaft zugute und führt innerhalb der kleinräumigeren Strukturen zu einer starken Belebung der Freizeitindustrie.

Bereits unter dem Punkt "Verkehrliche Auswirkungen" wurde auf die erzielbare Einsparung der volkswirtschaftlichen Unfallfolgekosten hingewiesen.

Alleine im Jahr 1987 sind österreichweit, unter Zugrundelegung einer Kostenträgerrechnung, bei einer Anzahl der Gesamtunfälle von rd. 43.900 und davon beteiligten 7% an Radfahrern (im Verschuldensverhältnis PKW : Rad = 52% : 48%) und Annahme von "nur" leichten Sachschadenskosten, insgesamt 13,8 Mio. S. als volkswirtschaftlicher Verlust (Einzel- und Gemeinkosten) zu sehen.

Wird demgegenüber, der auf 10 Jahre hochgerechnete Investitionsmittelbedarf (siehe Kapitel 5.3) der Bundesstraßenverwaltung in der Höhe von rd. 61 Mio. S./Jahr für die Realisierung des Radverkehrskonzeptes gestellt, so wäre alleine bei Reduzierung des Unfallgeschehens um 50%, eine Amortisation von rd. 12% des jährlich zu veranschlagenden Investitionsmiteleinsatzes gegeben.

Auf einmal geht's im Leben  
drunter und drüber



 Unfallversicherung

Die  Versicherung

weiß, wie's geht.