

Sehr geehrte Frau Landeshauptmann Klasnic.

Sehr geehrter Herr Landesrat Ressel.

Sehr geehrter Herr Minister Bergauer.

Meine Herren Bürgermeister aus Marburg und Graz.

Sehr geehrter Präsident Godefrooij.

Meine sehr geehrten Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Velo City 99.

Als Vertreter des österreichischen Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten darf ich Ihnen die Grüße des zuständigen Ressortchefs, Bundesminister Dr. Hannes Farnleitner übermitteln. Der Herr Bundesminister freut sich über das Zustandekommen dieser 11. internationalen Fahrrad-Konferenz in Graz und Marburg und wünscht Ihnen, sehr geehrte Teilnehmer, interessante Vorträge und Exkursionen, spannende Diskussionen und ein gedeihliches Konferenzergebnis.

Ich persönlich darf noch hinzufügen, dass mich der grenzüberschreitende Charakter dieser Veranstaltung besonders freut. Möge er angesichts der menschlichen Katastrophen, die sich nur wenige hundert Kilometer von uns entfernt abspielen, ein kleines Beispiel für die positiven Aspekte nachbarschaftlicher Zusammenarbeit auf allen Ebenen sein.

In meinem folgenden Vortrag möchte ich Ihnen die Zielsetzungen des Bundes beim Aufbau und der Erweiterung des Radwegenetzes an Bundesstraßen darstellen, danach die Vorgangsweise, die Kriterien unter denen sich der Bund an der Errichtung und der Erhaltung von Radwegen finanziell beteiligt und den Stand der Umsetzung des österreichischen Radverkehrskonzeptes.

### **Zielsetzungen**

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 das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten in den Jahren 1986 – 1988 in Zusammenarbeit mit den Ländern, Interessensvertretungen (ÖAMTC; ARBÖ, KfV,

Argus, Wirtschaftskammer, Fremdenverkehrswerbung etc.) ein österreichweites Radwegekonzept für die Errichtung bzw. Förderung von Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Bundesstraßen erstellt. Ziel dieses Konzeptes war, den Langsamverkehr von Hauptstraßen auf Radverkehrswege zu verlagern und somit das Niveau der Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsflusses zu optimieren. Über diese 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
- Verbesserungen der Gesundheit und der Lebensqualität
- Verbesserung der Raumwirksamkeit öffentlicher Verkehrssysteme
- geringerer Erhaltungsaufwand der Verkehrswege
- hohe Verkehrssicherheit bei richtiger Ausgestaltung
- geringer Flächenbedarf bei der Abstellung
- Entlastung von aufwendigeren Verkehrsarten

Mit der Erstellung des österreichischen Radverkehrskonzeptes sollte das erfolgreiche Bemühen der Verkehrsingenieure zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für eine möglichst sichere, umweltschonende und wirtschaftliche Synthese sowohl motorisierter als nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer vor Augen geführt werden.

### **Vorgangsweise**

Im Rahmen der Tätigkeit des Arbeitskreises „österreichisches Radverkehrskonzept“ wurde nicht nur eine Bestandserhebung jener Bundesstraßenabschnitte durchgeführt, die bereits mit Radverkehrsanlagen ausgerüstet waren bzw. die sich mit Rücksicht auf dzt. und künftige Verkehrsaufkommen zur Unterbringung von Radwegen eigneten, sondern darüber hinaus auch im Zusammenarbeit mit den Landesregierungen eine möglichst genaue Erfassung der regionalen

Fremdenverkehrsaktivitäten hinsichtlich eines sonstigen, bereits bestehenden oder geplanten Radwegenetzes ausgearbeitet. Hierbei wurde danach getrachtet, auch andere Abschnitte des Netzes, wie z.B. Landes- und Gemeindestraßen, Güter-, Wirtschafts- und Forstwege bzw. Privat- und Uferbegleitwege mitzuverwenden.

Im Rahmen der Tätigkeit des Arbeitskreises wurden insbesondere folgende Problemkreise bearbeitet und normiert.

- Art und Führung der Radverkehrsanlagen
  - Radfahrstreifen oder Radweg
  - einseitiger Zweirichtungsverkehr oder zweiseitiger Einrichtungsverkehr
- Beschilderung, Kennzeichnung und Wegweisung
- Bemessung aus verkehrstechnischer und konstruktiver Sicht
- Kompetenz-, Haftungs- und Erhaltungsabgrenzung im Falle der Mitverwendung von Wirtschafts-, Privat-, forstbehördlichen – oder gewässerbehördlichen Wegen
- verwaltungstechnische Abwicklung und Finanzierung nach Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes
  - Radverkehrsanlagen, die im Zuge von Bundesstraßenbauvorhaben errichtet werden
  - Radverkehrsanlagen als Parallel- oder Sammelstraßen (Wege), die jedoch nicht im Zuge eines Bundesstraßenbauvorhabens gelegen sind.

### **Finanzierung und Erhaltung**

In Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (FGS) wurden die verkehrstechnischen Einsatzkriterien für die Errichtung von Rad- und Gehwegen an Bundesstraßen definiert. Dem zufolge sind Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) 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**)

Der Nachweis des Bedarfskriteriums erfolgt durch Ermittlung der Verkehrsfunktion des Straßenzuges und der maßgebenden Verkehrsstärken des motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrs. Als Nachweis des Angebotskriteriums gelten in diesem Sinne die Wunschlinien des nichtmotorisierten Verkehrs, wie sie sich zwischen den einzelnen Nutzungen bzw. Widmungen ohne Bezug auf ein vorgegebenes Netz ergeben. Darüber hinaus werden Richtwerte für eine Grenzbelastung angegeben, bei deren Überschreitung das Angebotskriterium herangezogen werden kann.

(Diese Richtwerte betragen für zweistreifige Straßenquerschnitte bei Fahrbahnbreite über 8,0 m: JDTV = 8.500 Kfz/24h und Fahrbahnbreiten unter 8,0 m: JDTV = 7.000 Kfz/24h.)

Soferne diese verkehrlichen Nachweise erbracht werden, übernimmt die Bundesstraßenverwaltung ein Drittel der Errichtungskosten für die Realisierung von selbständig geführten Radverkehrsanlagen, die im Sinne des Bundesstraßengesetzes abseits der Bundesstraße zu liegen kommen. Die verbleibenden zwei Drittel sind je zur Hälfte vom jeweiligen Land bzw. von der jeweiligen Gemeinde zu tragen. Die Erhaltungs- und Haftungsübernahme in Form von entsprechenden Übereinkommen muß durch einen anderen Straßenerhalter vor Ausführung der Radverkehrsanlage sichergestellt werden.

Bei der Realisierung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, die im Sinne des Bundesstraßengesetzes als Bestandteil der Bundesstraße gelten, übernimmt die Bundesstraßenverwaltung die Errichtungs- und Erhaltungskosten zur Gänze. Im Sinne einer wirtschaftlichen und zweckmäßigen Verwendung der Finanzmittel wird jedoch auch in diesem Fall getrachtet die Erhaltungs- und Haftungsübernahme durch einen anderen Rechtsträger anzustreben.

**Statistik (Entwicklung 1988 bis 1998)**

Die ersten Aktivitäten im Ausbau des überregionalen österreichweiten Radwegesetzes gehen zurück bis ins Jahr 1988. Damals wurden in drei Bundesländern mit einer Investition von insgesamt ca. 19 Mio.S. wesentliche Netzverbindungen zu regionalen Radwegenetzen geschaffen.

Insgesamt wurden in den Jahren 1988 – 1998 aus Mitteln der Bundesstraßenverwaltung ca. 1029 Mio.S., hievon in der Steiermark 430 Mio.S, für den weiteren Ausbau des österreichischen Radverkehrsnetzes investiert. Waren bis Ende des Jahres 1989 knapp 400 km an bestehenden Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit Bundesstraßen in Betrieb, so wurde bis Frühjahr 1999 das zur Verfügung stehende Netz auf insgesamt 3.542 km (also um ca. 800 %) erweitert. 835 km davon befinden sich alleine in der Steiermark.

Für das Jahr 1999 ist für die Errichtung von Radverkehrsanlagen ein Budgetrahmen in der Größenordnung von ca. 139 Mio.S. vorgesehen.

Aufgrund der vorhandenen Planungen für die Errichtung von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen wurde ein Ausbauplanungsprogramm mit Realisierungshorizont 2010 erstellt. Demzufolge sollen für den geplanten Ausbau von weiteren ca. 3.450 km an Radverkehrsanlagen, die im Zusammenhang mit Bundesstraßen stehen, weitere ca. 2.200 Mio.S. investiert werden.

Bei konsequenter Verfolgung dieser Zielvorstellung werden somit im Jahr 2010 ca. 7.000 km an Radverkehrsanlagen an oder im Zusammenhang mit Bundesstraßen bestehen.

Meine Damen und Herren, Sie sehen also, daß wir auf dem besten Wege sind Vision und Wirklichkeit zusammen zu führen um dem Fahrrad zu mehr Bedeutung im Berufs- und Freizeitverkehr zu verhelfen.

Ich wünsche allen Teilnehmern einen interessanten Meinungsaustausch und überhaupt alles Gute, was zum Gelingen der 11. internationalen Fahrradkonferenz in Graz und Marburg beiträgt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit