



Radschnellverbindungen als Investition in die Zukunft

2021-06
Verkehr aktuell
Österreichische
Post AG
SP 02Z030781 N

Der Radverkehrsanteil in Österreich soll bis zum Jahr 2025 auf 13 Prozent verdoppelt werden, so das Ziel von Österreichs aktuellem Regierungsprogramm und des Masterplans Radfahren. Eine zentrale Maßnahme zum Erreichen dieses Ziels sind Radschnellverbindungen.

Radschnellverbindungen sind in Österreich eine neue Kategorie in der Netzhierarchie der Rad-Infrastruktur. Sie verbinden meist zwei oder mehr Gemeinden sowie Regionen möglichst direkt, mit wenig Kreuzungen und weitgehend ohne Umwege miteinander. Die Trassierung soll möglichst auf eigenen Flächen erfolgen und in eine Richtung mehr als zwei Meter, bei Zweirichtungsradwegen mindestens vier Meter breit sein. Ein einheitliches Logo dient zur Orientierung und als Leitsystem. Diese Standards gelten in Deutschland und großteils auch in den Niederlanden sowie in den Ballungsräumen London und Kopenhagen.^{1,2}

Großes Potenzial für viele kurze Autofahrten

Sechs von zehn Autofahrten, die in Österreich an Werktagen zurückgelegt werden, sind kürzer als zehn Kilometer, vier von zehn Autofahrten sind kürzer als fünf Kilometer.³ Gerade bei regelmäßig zurückgelegten Arbeitswegen besteht großes Potenzial, kurze Autofahrten auf das Fahrrad zu verlagern. Attraktive Infrastruktur ist dafür die wichtigste Voraussetzung. In Österreich gibt es bereits mehr als eine Million Elektro-Fahrräder.⁴ Der Trend zum E-Fahrrad schafft mehr Nachfrage und vergrößert auch das Potenzial für Radschnellverbindungen.

Radschnellwege kosten einen Bruchteil von Autobahnen



Für 10 Millionen Euro können folgende Fahrbahnlängen gebaut werden



11,1 Kilometer Radschnellwege



2,5 Kilometer Hauptverkehrsstraße



0,5 Kilometer Autobahn

Durchschnittliche Kosten auf Basis von mehr als 30 Machbarkeitsstudien aus Deutschland

Quelle: mvp.de/Difu 2019 Grafik: VCO 2021

Infrastruktur ist ein wichtiger Faktor für die Verkehrsmittelwahl. Mit dem Budget für einen Kilometer Autobahn können über 20 Kilometer Radschnellwege gebaut werden.

Die Idee von leistungsstarken, direkt geführten und sicheren Radschnellverbindungen ist nicht neu. In den Niederlanden wurde bereits in den 1980er-Jahren mit der Errichtung sogenannter „Snelfietsroutes“ begonnen. In Dänemark sind sie als „Supercykeltier“, in Großbritannien als „Cycleways“, in Belgien als „Fiets-o-Strats“, in der Schweiz als „Velobahnen“ und in Deutschland als „Radschnellwege“ bekannt. Die wesentlichsten Merkmale sind eine direkte Trassenführung, möglichst niveaufreie Kreuzungen, ausreichend breite Fahrspuren sowie eine weitgehende bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr und zu Gehenden. Damit lassen sich verhältnismäßig hohe Reisegeschwindigkeiten auf langen Distanzen mit möglichst wenigen Stehzeiten erzielen.

Radschnellverbindungen in Österreich

Seit Juli 2020 können Gemeinden in Österreich um eine Förderung für Radschnellverbindungen ansuchen. Einige Projekte befinden sich bereits in der Umsetzungsphase.

Anfang des Jahres 2021 haben das Bundesland Vorarlberg und der Bund eine Partnerschaftsvereinbarung für den Ausbau der Radweg-Infrastruktur im Zeitraum der Jahre 2022 bis 2027 mit einem Volumen von 62 Millionen Euro unterzeichnet. Bis zum Jahr 2027 soll unter anderem ein 200 Kilometer langes Netz an Radschnellverbindungen entstehen.⁵ Ein erstes Teilstück zwischen Dornbirn und Hohenems wurde im Frühjahr 2021 für den Radverkehr freigegeben.

Niederösterreich plant bis zum Jahr 2030 ein

Netz von ebenfalls 200 Kilometer an Radschnellwegen auf elf Routen umzusetzen.⁶ Seit dem Jahr 2012 arbeitet Wien an städtischen Rad-Langstreckenverbindungen. Es liegen ein Zielnetz, die angestrebten Qualitätskriterien sowie Detailplanungen für einzelne Strecken vor, die zum Teil auch schon umgesetzt sind – wie beispielsweise der Radweg am Getreidemarkt.⁷

Auch für Graz und das Umland liegt eine Radnetzstudie vor. Auf Grundlage einer GPS-Datenanalyse und einem Verkehrsmodell wird darin ein Netz an Radschnellverbindungen empfohlen.⁸ Zur Verbesserung der überregionalen Radinfrastruktur in Kärnten sollen bis zum Jahr 2030 die ersten Radschnellverbindungen für Pendelnde verkehrswirksam sein.⁹ Im Gesamtverkehrskonzept des Großraums Linz sind neun Radhaupt-routen mit einer Gesamtlänge von 40 Kilometer definiert, die sternförmig um das Stadtzentrum von Linz angeordnet sind.¹⁰ In den Jahren 2018 und 2019 wurden die ersten Teilstücke in Steyregg und in Puchenu realisiert.

Radschnellverbindungen bringen mehr Pendelverkehr vom Auto auf das Fahrrad

Im Jahr 2006 wurde in den Niederlanden eine Kampagne zur Ideenfindung zur Reduktion von Staus auf Autobahnen lanciert. Eines der Ziele war es, Arbeitswege unter 15 Kilometer vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern. Dadurch erhielt das Thema Radschnellwege in den Niederlanden zusätzlichen Aufwind. Das Netz in den Niederlanden ist im Jahr 2019 rund 300 Kilometer lang, bis zum Jahr 2030 soll es verdreifacht werden.¹¹ Das Potenzial ist speziell für Pendelnde sehr hoch. 61 Prozent der Bevölkerung in den Niederlanden wohnen näher als 15 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt – und damit in sehr guter (E-)Fahrrad-Distanz.¹²

In der Region Arnheim-Nijmegen im Osten der Niederlande stieg im Laufe des letzten Jahrzehnts die Anzahl der Autofahrten. Eine Trendumkehr sollte durch Investitionen in Radschnellwege erreicht werden. Im Jahr 2017 waren bereits drei Radschnellverbindungen umgesetzt und sechs weitere in Bau.¹³

Die im Jahr 2013 eröffnete Radschnellverbindung von Leiden nach Den Haag bewirkte eine Erhöhung des Radverkehrs um 25 Prozent. Etwa 15 Prozent der dort mit dem Fahrrad zurückge-

legten Wege sind länger als 15 Kilometer. Auf der Strecke von Breda nach Etten-Leur verdreifachte sich die Anzahl der Radfahrenden nach Umsetzung eines Radschnellwegs auf fast 900 pro Tag im Jahr 2011. In den folgenden zwei Jahren erhöhte sich die Anzahl nochmals um weitere 54 Prozent.²

Auch Kopenhagen und London planen Ausbau

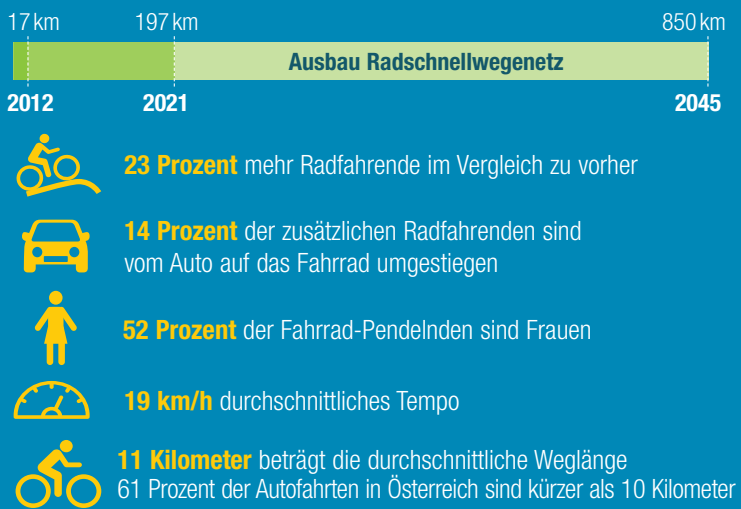
In Kopenhagen wurden im Jahr 2016 erstmals mehr Wege mit dem Fahrrad als mit dem Auto zurückgelegt.¹⁴ Da die Radinfrastruktur in die umliegenden Gemeinden oft mangelhaft war und der Autoverkehr aus dem Umland in die Stadt große Probleme verursachte, wurden im Großraum Kopenhagen in Zusammenarbeit zwischen Hauptstadt und den 30 umliegenden Gemeinden in den Jahren 2009 bis 2021 zwölf Radschnellwege mit einer Länge von insgesamt 197 Kilometer errichtet.¹⁵ Im Jahr 2020 gab es dort durchschnittlich 40 Prozent mehr Radfahrende als die Jahre davor. Für Planung und Errichtung ist die jeweilige Standortgemeinde verantwortlich, finanziell werden die Projekte vom Bund gefördert. Zur Koordination wurde eine eigene Agentur, das „Office of Cycle Superhighways“, gegründet. Bis zum Jahr 2045 soll das Netz auf 850 Kilometer an Radschnellwegen ausgebaut werden.^{14,15}

Auch in London gibt es bereits „Cycle Superhighways“. Bis zum Jahr 2024 ist ein Netz mit einer Länge von 450 Kilometern auf 12 Routen geplant.¹⁶

Radschnellweg in Nordrhein-Westfalen

Das Angebot im Freizeit- und Tourismusradverkehr ist in der Metropolregion Ruhr bereits gut ausgebaut. Im Alltagsverkehr fehlen jedoch hochwertige Radrouten. Im Jahr 2010 wurde die Projektidee zu einem Radschnellweg durch den Regionalverband Ruhr geboren. Im Jahr 2015 konnten die ersten sechs Kilometer des Radschnellwegs RS1 freigegeben werden. Mit einer direkten Trasse kann die Fahrzeit für den Radverkehr auf den verschiedenen interkommunalen Verbindungen in der Region um rund ein Drittel gesenkt werden. Im Vollausbau verbindet der RS1 die Städte Hamm im Osten und Duisburg im Westen des Ruhrgebiets auf einer Länge von 101 Kilometern. Neben einer deutlichen Reduktion der Verkehrsunfälle wird erwartet, dass jährlich 16.600

Radschnellwege in Dänemark zeigen Wirkung



Tonnen an CO₂-Emissionen vermieden werden. Im Ruhrgebiet sind nun weitere Routen mit einer Gesamtlänge von rund 170 Kilometer in Planung.¹⁷

Planung und Umsetzung in vier Stufen

Das europäische Interreg Projekt CHIPS hat einen Vierstufen-Ansatz für die Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen erarbeitet. Nach einer Potenzialanalyse und Festlegung geeigneter Korridore, folgt die Planung und Errichtung. In einer dritten Stufe sollen Kampagnen und bewusstseinsbildende Maßnahmen gesetzt werden, und zum Abschluss der Gesamtprozess evaluiert werden.¹⁸ In einer Analyse im Rahmen dieses Projekts zeigt sich, dass das Potenzial für Radschnellwege in Österreich vor allem im Einzugsgebiet rund um größere Städte und Ballungszentren hoch ist.¹⁹ In Niederösterreich wurde im Rahmen des EU-Projekts ein Netz mit Potenzialregionen für Radschnellverbindungen erarbeitet.⁶

Mehrwert von Radschnellverbindungen

Der Wirkung von Radschnellverbindungen auf die Verkehrsmittelwahl sowie der positive Mehrwert für die gesamte Gesellschaft ist in Studien belegt. Wird ein Weg mit dem Rad zurückgelegt, werden damit 11 von 17 der nachhaltigen Entwicklungsziele (SDG) der Vereinten Nationen unterstützt.²⁰ Neben der Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad, kann es auch zu einer Entlastung im Öffentlichen Verkehr kommen und Platz für Pendelnde mit weiten Routen schaffen.

Hochwertige Radschnellverbindungen führen zu mehr Radverkehr und motivieren zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad.

Großer Aufholbedarf bei Rad-Infrastruktur

Investitionen in Radschnellwege wirken

In Kopenhagen konnten seit dem Jahr 2012 der Rad-Pendelverkehr entlang von Radschnellwegen werktags um 23 Prozent gesteigert werden.¹⁵ 14 Prozent der neuen Radfahrenden nutzten zuvor für dieselbe Strecke das Auto. Der sozio-ökonomische Nutzen der in Kopenhagen geplanten Radschnellwege wird auf 765 Millionen Euro geschätzt – bei einer Investition von 295 Millionen Euro.¹⁴ Rund 40.000 Krankentage werden durch Radfahrende im Großraum Kopenhagen vermieden. Gäbe es keine Rad-Pendelnden in der Region Kopenhagen, wären 30 Prozent mehr Menschen mit dem Auto unterwegs.¹⁴

Radfahren und E-Fahrräder liegen im Trend

Im Jahr 2020 wurden in Österreich 496.000 Fahrräder verkauft, 13 Prozent mehr als im Jahr davor. 41 Prozent davon haben als Unterstützung einen E-Motor.⁴ Insgesamt gibt es in Österreich bereits mehr als eine Million E-Fahrräder. Daten aus Vorarlberg zeigen, dass die durchschnittliche Distanz mit dem E-Fahrrad 49 Prozent über jener von herkömmlichen Fahrrädern liegt.²¹ Während nur 15 Prozent der Strecken mit herkömmlichen Fahrrädern länger als fünf Kilometer sind, sind es bei E-Fahrrädern 27 Prozent. Um das Potenzial dieses Trends nutzen zu können, braucht es hochwertige Infrastruktur. Radschnellverbindungen bieten beste Voraussetzungen dafür.

Quellenverzeichnis in der Online-Version:
www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets

VCÖ-Empfehlungen

Radschnellverbindungen als wichtige Infrastruktur der Mobilitätswende rasch ausbauen

- Viele Autofahrten in Österreich sind kurz. Nicht zuletzt die Covid-19-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig eine tägliche Portion Bewegung für das psychische und physische Wohlbefinden ist. Radfahren liegt im Trend.
- Das Konzept Radschnellweg ist bekannt, der Praxisnutzen für eine Unterstützung der Fahrrad-Nutzung im Alltag ist gut belegt. Investitionen in hochwertige Radweg-Infrastruktur rechnen sich vielfach.
- Der Trend in Richtung E-Fahrräder macht deutlich, dass hochwertige Infrastruktur rasch ausgebaut werden muss. Nur so kann das entstehende Verlagerungspotenzial von Alltagswegen auf das Fahrrad voll genutzt werden.
- Vor allem im Einzugsgebiet von Ballungsräumen besteht in Österreich großes Potenzial für Radschnellverbindungen. Durch den raschen Ausbau können viele Arbeitswege mit dem Fahrrad erledigt und Pkw-Staus vermieden werden.
- Österreich hat das Ziel, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 auf 13 Prozent zu erhöhen. Koordinierte Ausbaupläne für hochrangige Radweg-Infrastruktur mit allen Bundesländern sind anzustreben.
- Pro 100 Millionen Euro Investition schafft der Bau von Radinfrastruktur um rund 50 Prozent mehr Arbeitsplätze als der Bau von Autobahnen.



Michael Schwendinger,
VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Der Trend zum E-Fahrrad kann ein Game-Changer in der Mobilitätswende werden. Auch Arbeitswege von zehn Kilometer und mehr lassen sich damit gut erledigen. Auch das Einzugsgebiet von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs vergrößert sich. Wichtigste Voraussetzung: Eine hochwertige Radweg-Infrastruktur.“

Ihre Spende macht den VCÖ-Einsatz möglich. Danke!

Spenden-Konto:

Erste Bank. IBAN:

AT11 2011 1822 5341 2200

BIC: GIBAATWWXXX

