



# Investitionen ins Radfahren rentieren sich vielfach

2022  
Verkehr aktuell  
Österreichische  
Post AG  
SP 02Z030781 N

**Das Ziel Klimaneutralität 2040 ist nur mit einem höheren Radverkehrsanteil erreichbar. Der wichtigste Baustein dafür sind höhere Investitionen in die Radinfrastruktur. Mehr Radverkehr schafft zudem gesellschaftlichen Nutzen und ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.**

Am 4. April 2022 wurde beim Österreichischen Radgipfel von Bund, Ländern und Gemeinden ein Übereinkommen unterzeichnet, wonach der Radverkehrsanteil von derzeit sieben auf 13 Prozent gesteigert werden soll – und die dafür notwendigen Maßnahmen konsequent umzusetzen sind.<sup>1</sup> Dieses Ziel ist ebenfalls im Masterplan Radfahren 2015–2025, in den österreichischen Gesundheitszielen, der nationalen Klimastrategie 2050 sowie im Mobilitätsmasterplan 2030 festgeschrieben.<sup>2,3,4,5</sup> Gemäß der letzten umfassenden Mobilitätserhebung für Österreich aus dem Jahr 2014 lag der Radverkehrsanteil bei 6,4 Prozent.<sup>6</sup>

## Potenzial für Radverkehr mit viel Luft nach oben

Bei den Bundesländern reichte der Anteil von vier Prozent in Kärnten bis 16 Prozent in Vorarlberg.<sup>6</sup> Auch in den Landeshauptstädten variiert der Anteil deutlich, von zwei Prozent in Eisenstadt, neun Prozent in Wien, bis zu rund 20 Prozent in Salzburg, Graz und Bregenz.<sup>7,8</sup> Das Potenzial des Radfahrens ist damit lange nicht ausgeschöpft. In der Radverkehrsstrategie der Stadt Salzburg wird von einem erreichbaren Radverkehrsanteil von 30 bis 40 Prozent ausgegangen.<sup>9</sup> Um diese Ziele zu erreichen, braucht es Investitionen in die Radinfrastruktur sowie gute Rahmenbedingungen.



Foto: Werner Ried\_VCO

## Fahrradzone für 6.000 Menschen in Saarbrücken

Seit dem Jahr 2020 ist in Deutschland die Einrichtung von Fahrradzonen möglich.<sup>54</sup> Die erste wurde im selben Jahr in Bremen umgesetzt.<sup>55</sup> Eine weitere wurde im Mai 2021 im Nauwieser Viertel in Saarbrücken eröffnet.<sup>56</sup> In Summe wurden für das Projekt rund 150.000 Euro veranschlagt.<sup>57</sup> Die Fahrradzone setzt sich aus 14 Fahrradstraßen zusammen und umfasst eine Fläche von rund 700 mal 500 Meter. In dem Gebiet der Fahrradzone leben rund 6.000 Menschen. In Fahrradzonen gilt Tempo 30, nebeneinander fahren ist erlaubt. Einbahnen dürfen Radfahrende in beide Richtungen befahren. Kfz-Verkehr ist nur zum Zu- und Abfahren erlaubt. Autos und Motorräder dürfen Radfahrende nur mit 1,5 Meter Sicherheitsabstand überholen.

Erstmals erhebt eine Studie umfassend den Investitionsbedarf für ein hochwertiges Radverkehrsnetz in Österreich. Hohe Investitionen sind nötig, für Straßenbau wird bisher jedoch deutlich mehr ausgegeben.

Zahlreiche internationale Beispiele zeigen, dass ein hoher Radverkehrsanteil möglich ist, etwa Kopenhagen mit 28 Prozent, Münster mit rund 40 Prozent oder Oldenburg mit 43 Prozent.<sup>10,11,12</sup> Unter den Bewohnerinnen und Bewohnern von Amsterdam liegt der Fahrrad-Anteil an Werktagen

bei 36 Prozent.<sup>13</sup> Doch nicht nur in Großstädten hat der Radverkehr großes Potenzial. In den Niederlanden gibt es 202 Kleinstädte mit einem höheren Radverkehrs- als Pkw-Anteil.<sup>14</sup>

## Neue Zielgruppen gewinnen als Hauptziel

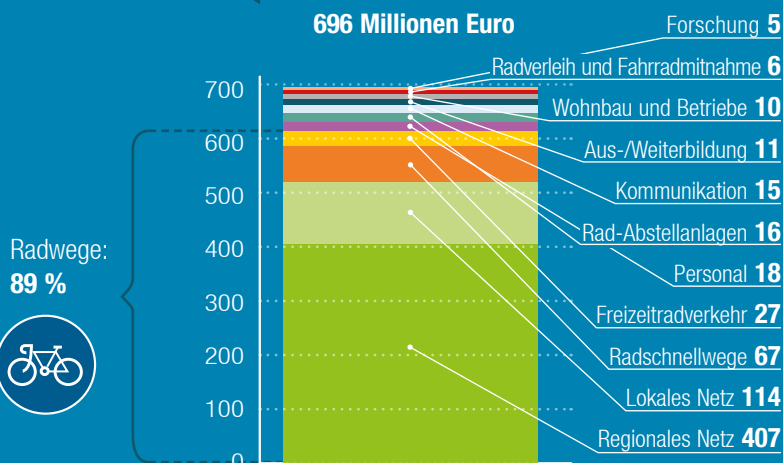
Eine etablierte Typisierung zeigt, dass neben rund sieben Prozent an überzeugten Radfahrenden und einem Drittel an überzeugten Nicht-Radfahrenden, die größte Gruppe von 60 Prozent aus Interessierten, aber Verunsicherten besteht.<sup>15</sup> Diese Gruppe bevorzugt sichere, baulich getrennte Radverkehrsanlagen und kann durch Investitionen in hochwertige Radwege angesprochen werden.<sup>16</sup> Um den Radverkehrsanteil signifikant zu erhöhen, muss die Radverkehrsplanung sich an den Bedürfnissen dieser Zielgruppe orientieren.

Eine Analyse auf Basis von 62 internationalen Städten zeigt, dass es für eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur weniger auf die Gesamtlänge oder einzelne Teilabschnitte ankommt, sondern vielmehr auf die Funktionalität und Qualität des Netzwerks. Durchgängigkeit, Direktheit sowie umfassende Erreichbarkeit aller relevanten Stadtteile sind demnach Grundvoraussetzung, damit ein Radnetz gut funktioniert. Dazu sind gesamtstädtische Planung und Ausbaustrategie ausschlaggebend – und auch kostengünstiger. Abschnittsweise Verbesserungen über Jahrzehnte oder separate Planungen für einzelne Bezirke oder Stadtteile sind gemäß Studie eine schlechte Ausbaustrategie und erhöhen den Investitionsbedarf um mindestens das Dreifache.<sup>17</sup>

## Erreichung des Radverkehrsziels erfordert Investitionen

Zum Vergleich: Bund, Länder, Gemeinden investieren rund 4 Milliarden Euro pro Jahr in Straßenbau

696 Millionen Euro



Investitionsbedarf für Radverkehrszielnetz pro Jahr in Österreich bis zum Jahr 2030 (in Millionen Euro)

Quelle: Planoptimo/Verracon 2022<sup>22</sup>, Asfinaag 2022<sup>23</sup>, Statistik Austria 2020<sup>24</sup> Grafik: VCO 2022

## Radfahren liegt im Trend

Unterschiedliche Faktoren, etwa steigendes Gesundheits- und Klimabewusstsein sowie der Trend in Richtung Elektro-Fahrrad führen dazu, dass Radfahren populärer wird. In einer repräsentativen Umfrage während der Covid-19-Pandemie im Herbst 2020 gingen 62 Prozent der Bevölkerung in Österreich davon aus, dass die Nutzung des Fahrrads längerfristig nach Ende der Pandemie zunehmen wird.<sup>18</sup> In Wien wurden im ersten Quartal 2022 so viele Radfahrende wie nie zuvor gezählt, 76 Prozent mehr als im ersten Quartal 2018 und 26 Prozent mehr als 2019.<sup>19</sup>

Einen Beitrag zu diesem Trend leistet die Beliebtheit von Elektro-Fahrrädern. In Österreich wurden in den Jahren von 2017 bis 2021 rund

865.000 Elektro-Fahrräder verkauft – und damit etwa zwölfmal mehr als E-Pkw.<sup>20,21</sup> Bei den im Jahr 2021 rund 490.000 verkauften Fahrrädern betrug der Marktanteil von E-Fahrrädern 45 Prozent, der Umsatz-Anteil sogar 73 Prozent.<sup>22</sup>

### Potenzial von Elektro-Fahrrädern durch Infrastrukturausbau nutzen

Mit einem E-Fahrrad erhöht sich der erreichbare Einzugsbereich maßgeblich. Daten für Vorarlberg zeigen, dass per E-Fahrrad zurückgelegte Arbeitswege gegenüber herkömmlichen Fahrrädern durchschnittlich um ein Viertel weiter, Alltagswege insgesamt sogar um 49 Prozent weiter sind.<sup>23</sup> Dieses Potenzial aufgrund der größeren Reichweite kann jedoch nur gehoben werden, wenn eine überörtliche Radinfrastruktur für weitere Strecken vorhanden ist. In der Metropolregion um Kopenhagen gibt es bereits rund 200 Kilometer an Radschnellwegen, bis zum Jahr 2045 soll das Netz auf 850 Kilometer wachsen.<sup>24</sup> Die Metropolregion Hamburg plant den Ausbau von 300 Kilometern an Radschnellwegen.<sup>25,26</sup> Auch in Österreich haben etwa die Bundesländer Vorarlberg und Niederösterreich angekündigt jeweils 200 Kilometer an Radschnellwegen zu errichten.<sup>27,28</sup>

### Planung auf zukünftigen Bedarf auslegen

In der im April 2022 erschienenen Neuauflage der offiziellen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) für den Radverkehr wurden neben einem Kapitel zum Thema Fahrrad-Abstellanlagen erstmals auch Radschnellverbindungen aufgenommen.<sup>29</sup> Die RVS stellen den Stand der Technik dar und werden in der Praxis für die Planung von Straßeninfrastrukturen herangezogen.<sup>30</sup> Eine weitere Neuerung ist der Ersatz von Mindest- und Regelbreiten durch Grundbreiten mit Zuschlägen je Radverkehrsstärke und die Einführung eines Bedarfskriteriums, wonach sich die Radverkehrsplanung auch am zukünftigen Bedarf orientieren soll.<sup>31</sup> Dadurch wird vorausschauende Netzgestaltung als Grundsatz in den RVS verankert.

### Radverkehr hat hohen Investitionsbedarf

Bei Infrastruktur gilt der verkehrswissenschaftliche Grundsatz: Angebot schafft Nachfrage. Um den Radverkehrsanteil zu erhöhen, bedarf



Beispiele der Mobilitätswende

Foto: Ralf Röhmer - ConU/MWK Berlin

### Flaniermeile Friedrichstraße

Ende August 2020 wurde die Berliner Friedrichstraße im Zuge der Covid-19-Pandemie versuchsweise auf einem 500 Meter-Abschnitt für Autos gesperrt und zur „Flaniermeile“ erklärt. Eine im April 2022 veröffentlichte Datenauswertung zeigt, dass sich die Anzahl der Gehenden von Juli bis September 2021 im Vorjahresvergleich um 51 bis 61 Prozent erhöht hat, die Anzahl der Radfahrenden im Juli und August 2021 um 31 beziehungsweise 37 Prozent. Beim Radverkehr ist eine hohe Anziehungskraft und Bündelungswirkung der Flaniermeile erkennbar. Zudem wurde beobachtet, dass Gehende deutlich häufiger die Straßenseite wechseln und auch die Zahl der Aufenthalte sowie die durchschnittliche Verweildauer zugenommen haben – alles Indizien für höhere Aufenthaltsqualität.<sup>58</sup> Der Verkehrsversuch Friedrichstraße soll deshalb dauerhaft weitergeführt werden.<sup>59</sup>

es demnach einer konsequenten Ausbaustrategie der Radinfrastruktur. Im Mai 2022 wurde eine Studie veröffentlicht, die den Investitionsbedarf zur Erreichung des Radverkehrszielnetzes in Österreich abschätzt. Das regionale Radzielnetz soll dabei zumindest gleich lang wie das höherrangige

Der durch Radverkehr generierte Umsatz verteilt sich auf viele Branchen. Deshalb wird die wirtschaftliche Relevanz oft unterschätzt.

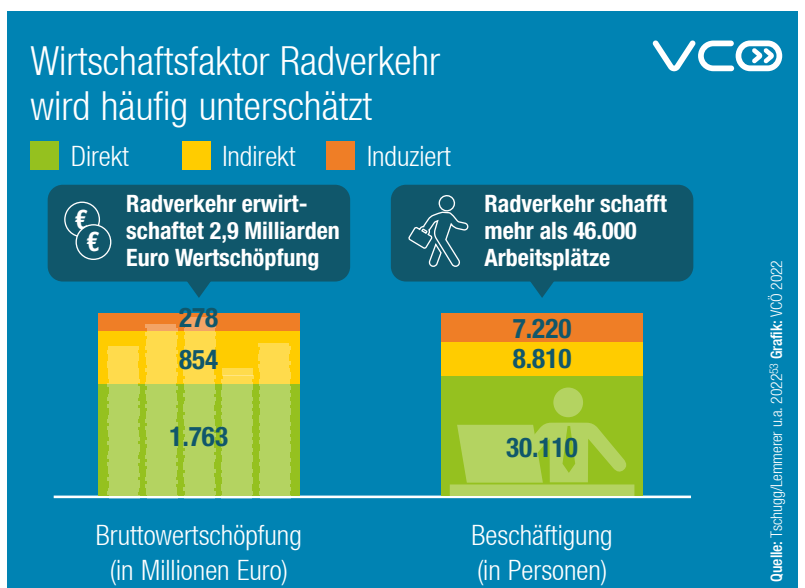




Foto: Jurjen Drenth

## Wo ein Wille, da ein Radweg

Im Jahr 2010 traf die neue Stadtregierung in Utrecht eine verkehrspolitische Grundsatzentscheidung: Gehen und Radfahren haben Priorität. Grundpfeiler war die Umsetzung von fünf Haupttrouten, um alle Stadtteile gut per Fahrrad zu verbinden, ergänzt durch Verkehrsberuhigung, autofreie Straßen und fahrradfreundliche Ampelschaltung. Auch in Fahrrad-Abstellanlagen wurde investiert, speziell an Bahnhöfen für den Pendelverkehr. Im Jahr 2019 wurde am Hauptbahnhof das weltweit größte Fahrradparkhaus mit 12.500 Stellplätzen eröffnet. Vom Jahr 2015 bis 2020 wurden 186 Millionen Euro in den Radverkehr investiert. Der Radverkehrsanteil liegt inzwischen bei 39 Prozent, rund die Hälfte der Wege bis 7,5 Kilometer werden per Rad erledigt und die Fahrradnutzung steigt jährlich um vier Prozent.<sup>60</sup>

Bei externen Effekten werden die Folgen von individuellem Verhalten auf die Allgemeinheit übertragen – sowohl im Fall von Kosten als auch im Fall von Nutzen.

Autostraßennetz sein. Das lokale Radzielnetz für Siedlungskerne ab 100 Einwohnerinnen und Einwohner soll je Quadratkilometer zumindest vier Kilometer, in Wien zehn Kilometer an Radrouten aufweisen. Der Investitionsbedarf für das mittlere von drei Szenarien wird auf jährlich bis zu 696 Millionen Euro bis zum Jahr 2030

geschätzt, knapp 90 Prozent davon sind für den Ausbau der Radweg-Infrastruktur vorgesehen.<sup>32</sup> Deutlich mehr fließt jedoch in das bereits gut ausgebaute Straßennetz. Zum Vergleich: die Asfinag investiert jährlich mehr als eine Milliarde Euro in den Erhalt und Ausbau von Autobahnen und Schnellstraßen, dazu kommen Investitionen von rund drei Milliarden Euro in den Straßenbau durch Länder und Gemeinden.<sup>33,34</sup>

Als Vergleichsmaßstab für den Status quo an Investitionen kann der Mitteleinsatz pro Kopf in einer Region herangezogen werden. Um signifikante Verlagerungseffekte hin zu mehr Radverkehr anzustoßen, wird allgemein, so etwa auch im aktuellen deutschen Radverkehrsplan, von einem Richtwert von mindestens 30 Euro pro Kopf und Jahr ausgegangen.<sup>35,36</sup> In der Stadt Münster wurden im Jahr 2020 rund 33 Euro pro Kopf in den Radverkehr investiert.<sup>37</sup> In Kopenhagen liegt der Wert bei etwa 36 Euro, in Oslo bei 70 Euro und in Utrecht bei 132 Euro.<sup>38</sup> Gemäß Investitionsstudie sind in Österreich Investitionen von rund 77 Euro pro Kopf und Jahr notwendig, um die Umsetzung des Radverkehrszielnetzes bis zum Jahr 2030 zu gewährleisten.

In Österreich gibt es großen Aufholbedarf. Im Zeitraum 2011 bis 2015 wurden von den Bundesländern durchschnittlich vier Euro, von den Landeshauptstädten fünf Euro pro Kopf und Jahr in den Radverkehr investiert.<sup>2</sup> Gemäß Radverkehrsstrategie der Stadt Salzburg wurde bisher rund eine Million Euro jährlich in den Radverkehr investiert, eine Erhöhung auf zwei Millionen wird als „ambitioniert“, eine Erhöhung auf vier Millionen Euro als „Top-Level“ genannt – was pro Kopf sechs Euro aktuell, 13 Euro ambitioniert und 25 Euro Top-Level ausmachen würde.<sup>9</sup> In Wien sollen in der Legislaturperiode 2020 bis 2025 mehr als 100 Millionen Euro in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur fließen, was pro Kopf und Jahr rund zehn Euro sind.<sup>39</sup>

## Autofahren verursacht externe Kosten, Radfahren bringt externen Nutzen



Kosten ← → Nutzen



-16€



+18€

20€ 15€ 10€ 5€ 0€ 5€ 10€ 15€ 20€  
Externe Kosten je 100 Personenkilometer      Externe Nutzen je 100 Personenkilometer

Quelle: EU 2019<sup>51</sup>, Glöckling u.a. 2019<sup>52</sup>, Grafik: VCO 2022

## Gesetze können Investitionskosten reduzieren

Gerade in dicht verbauten Gebieten ist die verfügbare Fläche für baulich getrennte Radwege oft sehr begrenzt. Nimmt man einen durchschnittlichen Kostensatz von 600.000 Euro je Kilometer baulich getrenntem Radweg an, summieren sich die Investitionskosten für ein Radwegnetz entlang der Gemeindestraßen mit Tempo 50 in Ös-

terreich auf mehrere Milliarden Euro.<sup>32,a</sup> Gemäß RVS kann der Radverkehr bei Tempo 30 abhängig von der Verkehrsstärke im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt werden.<sup>29</sup> Im lokalen Straßennetz kann somit die Verordnung von Tempo 30 sowie die Öffnung von Einbahnen für das Radfahren Investitionskosten enorm reduzieren, wenn auch die Verkehrsstärke reduziert wird.<sup>40</sup>

Auch das Problem der begrenzten Straßenbreiten und daraus resultierenden Lücken im Radverkehrsnetz kann durch eine Ausweitung von Tempo 30 und Radfahren im Mischprinzip in vielen Fällen gelöst werden.

In Österreich gilt diesbezüglich Graz als Vorbild, wo Tempo 30 innerorts mit Ausnahme von Vorrangstraßen bereits im Jahr 1992 flächendeckend eingeführt wurde.<sup>41</sup> Auch international findet Tempo 30 immer mehr Anklang. So wurde es etwa im Mai 2021 in spanischen Städten auf rund 80 Prozent aller Straßen umgesetzt.<sup>42</sup> Im August 2021 führte Paris in der Innenstadt, mit Ausnahme von einigen wenigen Ring- und Ausfallstraßen und Verkehrsachsen, eine flächendeckende Tempo 30-Zone ein.<sup>43</sup> In Österreich hat zuletzt der Gemeinderat in Innsbruck im März 2022 für eine flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 gestimmt.<sup>44</sup>

### Einbahnen für den Radverkehr öffnen

Eine weitere kostengünstige Maßnahme zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr.<sup>45</sup> Tempo 30 sollte dafür im Sinne der Verkehrssicherheit Voraussetzung sein.<sup>46</sup> In Wien waren etwa im Jahr 2020 mit 354 Kilometer rund 40 Prozent der 813 Kilometer an Einbahnen für das Radfahren freigegeben, im Jahr 2000 waren es lediglich 89 Kilometer.<sup>47,48</sup> In Innsbruck können 60 der 136 Einbahnen, also 44 Prozent, mit dem Fahrrad in beide Richtungen befahren werden.<sup>49</sup>

Laut RVS für Radverkehr kann Radfahren gegen die Einbahn auch bei einer Fahrbahnbreite von weniger als 3,5 Meter umgesetzt werden, sofern gewisse Rahmenbedingungen wie Ausweichmöglichkeiten und ausreichende Begegnungssichtweiten erfüllt sind.<sup>29</sup> International ist dies vielerorts bereits gelebte Praxis, in Belgien etwa seit dem Jahr 2002 und bereits ab drei Metern Fahrbahnbreite, seit 2010 in Frankreich und seit 2016 in der Schweiz. Ist das Radfahren gegen



Beispiele der Mobilitätswende

Foto: Frobles\_cc by-sa 4.0 (Wikimedia commons)

### Mehr Radwege, mehr Radverkehr

Anfang der 2000er-Jahre gab es im spanischen Sevilla 12 Kilometer an unverbundenen Radwegen. In nur vier Jahren wurde bis Ende 2007 ein Radbasisnetz von 77 Kilometer umgesetzt, bei dem bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr, einheitliche Markierung, Durchgängigkeit und Abdeckung aller Stadtgebiete im Fokus standen. Die notwendige Fläche wurde großteils durch Verschmälerung der Kfz-Fahrbahnen gewonnen. Bis zum Jahr 2011 wurde das Radnetz auf 120 Kilometer erweitert. Vor der Umsetzung betrug der Radverkehrsanteil 0,5 Prozent, im Jahr 2011 bereits 5,6 Prozent. Parallel zur Zunahme des Radverkehrs ist das Unfallrisiko gesunken. Der Frauen-Anteil der Radfahrenden ist von 13 Prozent vor, auf 36 Prozent nach Fertigstellung des Basisnetzes gestiegen. Bis zum Jahr 2021 wurde das Radnetz auf 175 Kilometer ausgebaut.<sup>60,61</sup>

die Einbahn aufgrund örtlicher Gegebenheiten zu gefährlich, kann es mit hinreichender Begründung untersagt werden.<sup>46</sup> In Österreich war bisher je Einbahn eine Verordnung der zuständigen Behörde notwendig. Im Zuge der 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2022 wird über eine Neuregelung abgestimmt.

### Radverkehr-Investitionen schaffen Nutzen

Investitionen in den Radverkehr führen zu mehr Radverkehr, diese Erkenntnis ist vielfach belegt. Für während der Covid-19-Pandemie umgesetzte Pop-up-Radwege im Zeitraum März bis Juli 2020 zeigt eine Studie für 106 untersuchte Städte, dass der Radverkehr auf neuen Radwegen zwischen 11 und 48 Prozent zugenommen hat.<sup>50</sup> Der Ausbau der Radschnellwege im Ballungsraum Kopenhagen führte dazu, dass die Anzahl der Radfahrenden auf den bestehenden Routen an Wochentagen um durchschnittlich 23 Prozent anstieg. Auf der Farum-Route, welche im Jahr 2013 zu einem Radschnellweg ausgebaut wurde, stieg die Anzahl der Radfahrenden vom Jahr 2010 bis 2018 sogar um 68 Prozent.<sup>24</sup>

# Wirtschaftsfaktor Radverkehr

Investitionen in den Radverkehr schaffen auch anderweitig Mehrwert. Generell gilt: je mehr Radverkehr, desto niedriger das Unfallrisiko – der sogenannte „Safety in Numbers“-Effekt. In der Praxis zeigt sich das etwa in Kopenhagen oder Amsterdam, wo das Unfallrisiko bei einem Unfall pro einer Million Radfahrten liegt. In vielen deutschen Städten mit weniger Radverkehr liegt der Wert zehnmal höher.<sup>38</sup> Während Autofahren durch Unfälle, Schadstoffausstoß, etc. gesellschaftliche Kosten verursacht, generiert Radfahren einen gesellschaftlichen Mehrwert von rund 18 Euro pro 100 Kilometer.<sup>51,52</sup>

## Hohe Wertschöpfung, viele Jobs

Die Radverkehrsbranche ist auf zahlreiche Bereiche aufgeteilt. Ihre wirtschaftliche Bedeutung wird oft unterschätzt. Die Netto-Umsatzerlöse der Radwirtschaft in Österreich beliefen sich laut

einer aktuellen Studie im Jahr 2019 auf mehr als 3,7 Milliarden Euro.<sup>53</sup> Die fünf umsatzstärksten Sektoren mit zusammen knapp 92 Prozent des Gesamtumsatzes sind Beherbergung, Einzelhandel, Gastronomie, Fahrradproduktion und sportliche Dienstleistungen. Die gesamte Bruttowertschöpfung inklusive indirekter und induzierter Effekte liegt bei rund 2,9 Milliarden Euro pro Jahr. Direkt in der Radwirtschaft beschäftigt sind rund 30.000 Personen, inklusive indirekter und induzierter Beschäftigungseffekte sind es mehr als 46.000 beschäftigte Personen.<sup>53</sup>

Der Fahrrad-Boom zeigt sich auch durch steigende Professionalisierung. Im Jahr 2019 wurden die beiden neuen Lehrberufe „Sportgerätefachkraft“ sowie „FahrradmechatikerIn“ etabliert, nachdem der Lehrberuf „FahrradmechanikerIn“ in Österreich in den 1970er-Jahren abgeschafft wurde.<sup>53</sup>

Quellen online unter:

[www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets](http://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets)



## VCÖ-Empfehlungen

### Klimaziele sind nur durch Milliarden-Investitionen in den Radverkehr erreichbar

- Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Radverkehrsanteil mindestens verdoppelt werden. Um dies zu erreichen, braucht es Investitionen in den Radverkehr in Milliardenhöhe.
- Baulich getrennte, sichere Radwege sind die zentrale Voraussetzung, um die große Gruppe der Unentschlossenen für das Radfahren zu gewinnen und selbstständiges Radfahren für Kinder zu ermöglichen.
- Durch regulative Maßnahmen wie flächendeckendes Tempo 30 im Ortsgebiet und Radfahren gegen die Einbahn können Milliarden an Investitionskosten eingespart werden und sie sind rasch umzusetzen.

### Radverkehr reduziert Kosten und kurbelt die Wirtschaft an

- Die Förderung des Radverkehrs ist aktive Gesundheitspolitik, wodurch die Kosten des Gesundheitssystems reduziert werden können.
- Die wirtschaftliche Bedeutung des Radverkehrs ist hoch, gerade im Tourismusland Österreich.



### Michael Schwendinger, VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Wer mehr Radverkehr will, muss in den Radverkehr investieren. Dass diese Investitionen sich vielfach rentieren, zeigen zahlreiche Beispiele. Die Fakten liegen längst auf dem Tisch. Was es zur Umsetzung eines hochwertigen Radwegnetzes braucht: politischen Willen.“

Im Jahr 2022 stehen im Rahmen von klimaaktiv mobil Förderungen für Maßnahmen zur aktiven Mobilität in der Höhe von bis zu 60 Millionen Euro zur Verfügung. Das Förderangebot richtet sich insbesondere an Städte und Gemeinden für den Bau von sicherer Infrastruktur für Gehen und Radfahren.

Kostenfreie Beratung unter:

**[klimaaktivmobil.at/gemeinden](http://klimaaktivmobil.at/gemeinden)**

**klimaaktiv**



**Bundesministerium**  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie