



LANDESRECHNUNGSHOF
STEIERMARK

PRÜFBERICHT

Radverkehr in der Steiermark

VORBEMERKUNGEN

Der Landesrechnungshof übermittelt gemäß Art. 52 Abs. 2 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) idgF dem Landtag und der Landesregierung den nachstehenden Prüfbericht unter Einarbeitung der eingelangten Stellungnahmen einschließlich einer allfälligen Gegenäußerung.

Dieser Prüfbericht ist nach der Übermittlung über die Webseite <http://www.lrh.steiermark.at> verfügbar.

Der Landesrechnungshof ist dabei zur Wahrung berechtigter Geheimhaltungsinteressen, insbesondere im Hinblick auf den Datenschutz und auf Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, verpflichtet.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

In Tabellen und Anlagen des Prüfberichtes können bei den Summen von Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

Zitierte Textstellen und die eingelangten Stellungnahmen werden im Prüfbericht in kursiver Schriftart dargestellt.



LANDTAG STEIERMARK - LANDESRECHNUNGSHOF
Trauttmansdorffgasse 2 | A-8010 Graz

lrh@lrh-stmk.gv.at

T +43 (0) 316 877 2250

F +43 (0) 316 877 2164

<http://www.lrh.steiermark.at>



Berichtszahl: LRH-27512/2021-24

INHALTSVERZEICHNIS

KURZFASSUNG	3
1. ÜBERSICHT	5
2. STRATEGIE	6
2.1 Historie	6
2.1.1 Österreichisches und Steirisches Radverkehrskonzept	6
2.2 Masterplan Radfahren des Bundes	6
2.2.1 Masterplan Radfahren 2006	6
2.2.2 Masterplan Radfahren 2011 – 2015	7
2.2.3 Masterplan Radfahren 2015 – 2025	8
2.3 Radverkehrsstrategie Steiermark.....	8
2.3.1 Radverkehrsstrategie Steiermark 2008 – 2012	8
2.3.2 Radverkehrsstrategie Steiermark – Endbericht Juni 2014	11
2.3.3 Radverkehrsstrategie Steiermark 2025	12
3. FÖRDERUNG	17
3.1 Landesförderung.....	17
3.2 Bundesförderung	19
4. ORGANISATION	22
4.1 Organisationshandbuch	22
4.2 Organisationsstruktur und Aufgabenverteilung.....	22
4.3 Umsetzungsmanagement	26
4.3.1 Verantwortlichkeiten und Aufgabenverteilung	26
4.3.2 Controlling.....	29
5. REGIONALE MOBILITÄTSPLÄNE UND RADVERKEHRSKONZEPTE	31
5.1 Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+	31
5.2 Regionale Verkehrskonzepte und Regionale Mobilitätspläne	33
5.3 Radverkehrskonzepte	35
5.3.1 Rahmenvertrag	36
5.3.2 Einzelförderungsvertrag.....	39
6. ATTRAKTIVIERUNG DES RADVERKEHRS	40
6.1 Maßnahmen	40
6.2 Umgesetzte Projekte.....	42
6.2.1 Feldbach	42
6.2.2 Wildon	54
6.2.3 Trofaiach	65
6.3 Erkenntnisse hinsichtlich der Förderungsabwicklung	77
7. EFFIZIENZ DER MASSNAHMEN IM RADVERKEHR	80
7.1 Darstellung im Landesbudget	80
7.2 Messbarkeit im Radverkehr	83
7.3 Klima- und Energiestrategie.....	86
8. ERHALTUNG UND VERKEHRSSICHERHEIT	87
8.1 Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur.....	87
8.2 Verkehrssicherheit	90
9. KOSTENÜBERSICHT	93
10. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	100

KURZFASSUNG

Der Landesrechnungshof überprüfte den Radverkehr in der Steiermark. Die Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau ist für den Radverkehr zuständig. Seit den 1980er Jahren wird am Thema Radverkehr gearbeitet. Seither wird der Radverkehr auf Basis unterschiedlicher Masterpläne gefördert. Aktuell wird an der Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025 gearbeitet, im Rahmen derer acht Schwerpunkte definiert wurden. Die generelle Stärkung des Radverkehrs sowie die Verkehrssicherheit finden sich darunter.

Im Zeitraum 2015 - 2020 gab das Land Steiermark 32,81 Mio. Euro in Form von Förderungen und Kofinanzierungen für den Radverkehr aus. Zusammen mit dem Gemeindeanteil flossen in diesem Zeitraum 61,86 Mio. Euro in den Radverkehr.

Das Land Steiermark fördert die Errichtung von Radwegen, die überwiegend durch die Gemeinden erfolgt. Grundlage für die Förderabwicklung ist die Förderungsrichtlinie Radverkehr.

Die Zuständigkeiten auf Seiten des Landes sind entsprechend geregelt, und die Abwicklung der Förderung erfolgt in Übereinstimmung mit den Vorgaben. Konkret überprüft wurden die Radverkehrskonzepte der Pilotregionen Feldbach, Wildon und Trofaiach. Im Wesentlichen wurden die Programme entsprechend umgesetzt.

Beim strategischen Controlling und bei einzelnen Punkten in Rahmenverträgen mit Gemeinden wurde Verbesserungsbedarf festgestellt. Die Prüfung ergab Mängel beim Änderungsmanagement und im operativen Controlling bei der Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen des Verkehrskonzepts.

Parallel zur Landesförderung gibt es eine Förderungsmöglichkeit des Bundes, die durch die Kommunalkredit Public Consulting GmbH abgewickelt wird. Die Abwicklung der Bundesförderung stellt sich als aufwendig und langwierig dar. Die Auszahlung der Förderungen verzögert sich oft um Jahre.

Die im Globalbudget Verkehr enthaltenen Wirkungsziele und Indikatoren haben keinen entsprechenden Bezug zum Thema Radverkehr.

Die Messbarkeit der Wirksamkeit des Mitteleinsatzes ist eine Grundlage des Landesbudgets. Der Radverkehr leistet auch einen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele der Klima- und Energiestrategie des Landes Steiermark. Die Anpassung der Wirkungsziele wurde mittlerweile zugesagt.

Die Messbarkeit der Wirksamkeit ist für das Budget und für die Klima- und Energiestrategie von großer Bedeutung. Verbesserungen in der Erhebungsmethodik bzw. ein Ausbau des Zählstellennetzes sind dazu erforderlich.

Mit dem steigenden Anteil des Radverkehrs und dem erhöhten Geschwindigkeitsniveau der Radfahrer (E-Bikes) gewinnt das Thema Verkehrssicherheit an Bedeutung. Der Landesrechnungshof empfiehlt, eine flächendeckende sicherheitstechnische Überprüfung der Radwege, womit ein wesentlicher Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit geleistet werden kann.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A16	Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
BBL	Baubezirksleitung
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
GRW	Geh- und Radweg(e)
G & D	Gemeinde(n) und Dritte
HR	Hauptradroute
KESS	Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
KFV	Kuratorium für Verkehrssicherheit
KPC	Kommunalkredit Public Consulting GmbH
LRH	Landesrechnungshof Steiermark
L-VG	Landes-Verfassungsgesetz 2010
MIV	motorisierter Individualverkehr
NGO	Non-Governmental Organisation
OHB	Organisationshandbuch
ÖV	öffentlicher Verkehr
RMP	regionaler Mobilitätsplan
RVK	regionale(s) Verkehrskonzept(e)
STED	Straßenerhaltungsdienst

1. ÜBERSICHT

Prüfungsgegenstand	Der Landesrechnungshof (LRH) überprüfte den Radverkehr in der Steiermark (Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau - A16).
Politische Zuständigkeit	Gemäß der zum Zeitpunkt der Berichtsveröffentlichung geltenden Geschäftsverteilung der Mitglieder der Steiermärkischen Landesregierung liegt die politische Zuständigkeit bei Herrn Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang.
Rechtliche Grundlage	<p>Die Prüfungszuständigkeit des LRH ist gemäß Art. 50 Abs. 1 Z. 1 Landes-Verfassungsgesetz 2010 (L-VG) gegeben.</p> <p>Als Prüfungsmaßstäbe hat der LRH die ziffernmäßige Richtigkeit, die Übereinstimmung mit den bestehenden Rechtsvorschriften, die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit heranzuziehen (Art. 49 Abs. 1 L-VG).</p> <p>Der LRH hat aus Anlass seiner Prüfungen Vorschläge für eine Beseitigung von Mängeln zu erstatten sowie Hinweise auf die Möglichkeit der Verminderung oder Vermeidung von Ausgaben und der Erhöhung oder Schaffung von Einnahmen zu geben (Art. 49 Abs. 3 L-VG).</p>
Vorgangsweise	Grundlage der Prüfung waren die Auskünfte und vorgelegten Unterlagen der A16 sowie eigene Recherchen und Wahrnehmungen des LRH.
Prüfzeitraum	Die Prüfung umfasste überwiegend den Zeitraum von 2015 bis 2021.
Stellungnahmen zum Prüfbericht	Die Stellungnahmen von Herrn Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang sind in kursiver Schrift direkt in den jeweiligen Berichtsabschnitten eingearbeitet.

2. STRATEGIE

2.1 Historie

2.1.1 Österreichisches und Steirisches Radverkehrskonzept

Der Beginn einer strukturierten Auseinandersetzung mit dem Thema Radverkehr in Österreich bzw. in der Steiermark geht auf die 1980er Jahre zurück. Zwei Jahre nach dem 1988 erschienenen Österreichischen Radverkehrskonzept entstand das Steirische Radverkehrskonzept. Das damalige Hauptaugenmerk richtete sich auf Infrastrukturprojekte im freizeithlichen und touristischen Radverkehr. Der Schwerpunkt wurde auf den Radwegbau gelegt, der vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung, damalige Fachabteilung 18A Gesamtverkehr und Projektierung, koordiniert und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden umgesetzt wurde.

2.2 Masterplan Radfahren des Bundes

2.2.1 Masterplan Radfahren 2006

Im Jahr **2006** wurde vom Lebensministerium, dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW), ein bundesweiter **„Masterplan Radfahren – Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich“** herausgegeben. Dieser Masterplan für den Radverkehr sollte einen bundesweiten Impuls für die Radverkehrsförderung bewirken und die Maßnahmenumsetzung in Kooperation von Bund, Ländern und Kommunen sowie möglichen weiteren Interessenten (z. B. Betriebe) fördern. Damit sollten Umwelt- und Gesundheitsziele sowie die Steigerung der Lebensqualität in den potenziellen Regionen, Städten und Gemeinden erreicht werden.

Österreich hatte zu diesem Zeitpunkt einen Radverkehrsanteil von ca. 5 %, der im Vergleich zu anderen europäischen Ländern vergleichsweise niedrig war. Die damaligen Werte¹ lagen z. B. in den Niederlanden bei 27 %, Dänemark bei 18 %, Deutschland und Belgien bei je 10 %. **Die bundesweite Zielsetzung war eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils** im Österreichschnitt in einem Umsetzungszeitraum von rund zehn Jahren. Die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr sollte durch die Umsetzung dieses Planes erreicht werden. **Erstmals** wurde der **Fokus auf den Alltagsradverkehr** gelegt.

¹ vgl. European Conference of Ministers of Transport; National Policies to Promote Cycling, Paris 2004

Aus verschiedenen Mobilitätserhebungen ist ersichtlich, dass ca. 25 % aller privaten Autofahrten kürzer als 2 km bzw. ca. 50 % aller privaten Autofahrten kürzer als 5 km betragen. Kurze Fahrdistanzen sind besonders für den Radverkehr geeignet. Durch die Verlagerung von privaten Kurzstreckenfahrten vom PKW auf das Fahrrad können positive Umweltwirkungen erreicht werden. Hierbei seien genannt:

- Reduktion von Treibhausgasen (Klimaschutz)
- Reduktion von Luftschadstoffen (Feinstaub, Stickoxide etc.)
- Verringerung der Belastungen durch Straßenverkehrslärm
- positive Gesundheitswirkungen durch die Bewegungsförderung
- Attraktivierung des Wohn- und Arbeitsumfeldes (Stärkung von Ortskernen etc.)
- Effizienzsteigerung und Kostenersparnis bei Errichtung und Erhaltung der Infrastruktur

Durch entsprechende Maßnahmensetzung – wie dies auch in erfolgreichen internationalen Umsetzungsbeispielen gezeigt wurde – kann eine entsprechende Steigerung erreicht werden. Im Masterplan für den Radverkehr wurden daher sieben Handlungsfelder und 17 konkrete Maßnahmen ausgearbeitet. Unter den Handlungsfeldern befinden sich u. a. attraktive und sichere Radverkehrsinfrastruktur, Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung. Die Maßnahmen enthalten Schwerpunkte wie z. B. die Einrichtung einer bundesweiten Radverkehrskoordination, einer Informationsplattform, einer Investitionsoffensive und einer Verbesserung der Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr (ÖV).

2.2.2 Masterplan Radfahren 2011 – 2015

Im Jahr **2011** wurde ein weiterer **Masterplan Radfahren** vom Ministerium vorgelegt, der sich mit **Umsetzungserfolgen und neuen Schwerpunktsetzungen für 2011 bis 2015** auseinandersetzt. Der Masterplan von 2006 wurde darin evaluiert und nach Befragung von 85 Stakeholdern aus verschiedensten Bereichen (Gebietskörperschaften, Wirtschaft, Non-Governmental Organisations (NGO) etc.) mit einer Rücklaufquote von knapp 60 % weiterentwickelt.

Der erste Teil des Masterplans befasste sich mit Umsetzungsberichten des Ministeriums, der Länder, Städte und Gemeinden sowie mit der Beleuchtung der Thematik aus dem Blickwinkel der Wirtschaft und der Gesundheit. Im zweiten Teil wurden neue Entwicklungen und Schwerpunktsetzungen betrachtet. Hier galt – neben einer kurzen Einführung von internationalen Trends im Radverkehr – dem aufkommenden Elektrofahrrad und den damit verbundenen Möglichkeiten (z. B. ältere Personen als Radfahrer, schweißfreies Alltagsverkehrsmittel, Radfahren in topografisch ungünstigeren Regionen möglich), aber auch Anforderungen an die Infrastruktur (z. B. Querschnittdimensionierung und erhöhte Geschwindigkeit, diebstahlsichere Abstellplätze, Errichtung von Lademöglichkeiten) das Hauptaugenmerk.

Die Ziele der Radverkehrsförderung bzw. die Schwerpunktsetzung im Masterplan Radfahren 2011 – 2015 wurden zum Teil vom Masterplan Radfahren 2006 übernommen bzw. weiterentwickelt und weiter ergänzt. Hinsichtlich des im Jahr 2006 gesetzten Zieles, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr bis 2015 von 5 % auf 10 % zu steigern, wurde angegeben, dass nach Erhebungen im Jahr 2010 der Anteil bei 7 % lag und damit diese Steigerung bei konsequenter Umsetzung erreicht werden könnte. Neue Schwerpunktsetzungen betrafen u. a. die bundesweite Radverkehrskoordination, Beratung und Förderung durch „klimaaktiv mobil“², die Hebung der Wertigkeit des Radverkehrs als Wirtschafts- und Gesundheitsfaktor, die Forcierung des Elektrofahrrades sowie die Stärkung und Verbesserung der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖV.

2.2.3 Masterplan Radfahren 2015 – 2025

Ein weiterer **Masterplan Radfahren 2015 – 2025**, der vom BMLFUW im Mai 2015 veröffentlicht wurde, ist im Aufbau dem vorherigen Masterplan sehr ähnlich. Umsetzungsschwerpunkte des BMLFUW – vor allem die Programme und Radverkehrsförderungen von „klimaaktiv mobil“ – sowie Aktivitäten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie werden entsprechend dargestellt. Auch die Länder und Gemeinden waren mit ihren Umsetzungsmaßnahmen abgebildet sowie die Detailergebnisse zu den einzelnen 2011 definierten Schwerpunkten.

Die aktuelle Zielsetzung unterscheidet sich nicht von der Vorgängerversion von 2011. **Der angepeilte Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr von 10 % konnte aufgrund noch ausständiger Erhebung nicht bestätigt werden.** Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils auf **13 % bis zum Jahr 2025** wird jedenfalls als **bundesweites Ziel** formuliert. Zu den 2011 festgelegten Schwerpunkten wurden noch die zwei Bereiche „radfahrfreundliche Rahmenbedingungen“ sowie „Informationssysteme und Bewusstseinsbildung“ hinzugefügt.

2.3 Radverkehrsstrategie Steiermark

2.3.1 Radverkehrsstrategie Steiermark 2008 – 2012

Das Land Steiermark legte 2008 – zwei Jahre nach Erscheinen des ersten Masterplans Radfahren des Bundes – ein Programm vor, welches die Radverkehrsstrategie für die Jahre 2008 bis 2012 vorgab. Dieses umfassende Konvolut beschreibt die Ausgangssituation in der Steiermark hinsichtlich Zahlen und Fakten bezüglich des

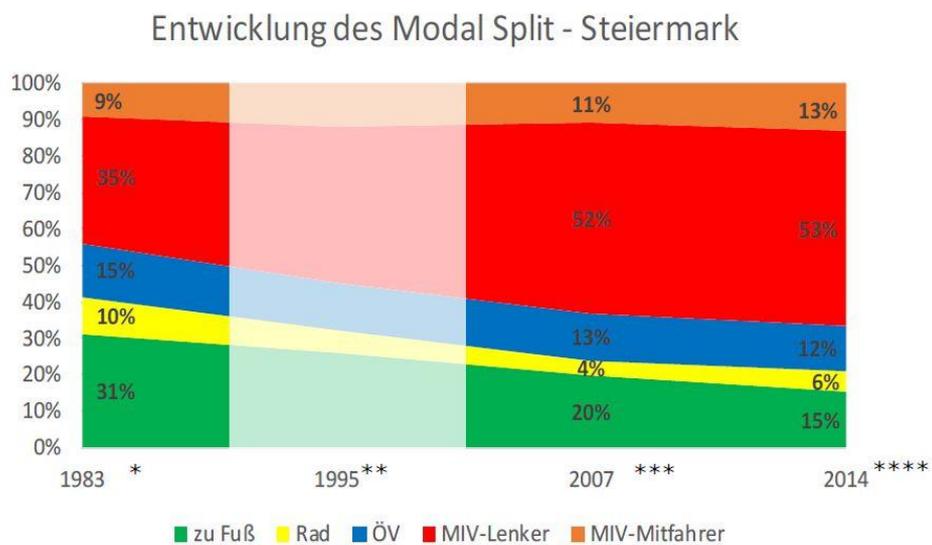
² „klimaaktiv“ ist die 2004 gegründete Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Ziel der Initiative ist die Senkung von Treibhausgasemissionen. Im Fokus stehen die vier Themenbereiche Bauen und Sanieren, Energiesparen, erneuerbare Energien und Mobilität. Das Thema Verkehr wird im Bereich „klimaaktiv mobil“ behandelt.

Radverkehrs. Eine Expertengruppe aus verschiedensten Bereichen (Bedienstete der Verkehrsabteilung des Landes, Vertreter der Verkehrsplanung der Stadt Graz, des Verkehrsverbundes Steiermark, von NGOs, von Betrieben, von Tourismusverbänden und Gemeinden sowie der Forschungsgesellschaft Mobilität) erarbeitete die Ziele, Themenfelder und Maßnahmen dieser Strategie.

Die politische Vorgabe und das definierte Ziel war „die Verdoppelung des Radverkehrsanteils von 6 % auf 12 % bis zum Jahr 2012“.

Der LRH stellt fest, dass dieses Ziel selbst die ambitionierte österreichische Zielvorgabe des Masterplans Radfahren 2006 (von 5 % auf 10 % bis 2015) noch übertraf.

Die Anteile aller Verkehrsarten werden in der Steiermark bereits seit 1983 gemonitort. Folgend ist eine Modal Split-Grafik dargestellt, eine der häufigst verwendeten Mobilitätskenngrößen, die die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel erfasst.



* Veröffentlichungen im Rahmen des steirischen Gesamtverkehrsprogrammes – Zwischenbericht Februar 1990

** zwischen 1983 und 2007 keine gesonderte steirische Auswertung verfügbar, 1995-Werte wurden aus österreichischer Befragung umgerechnet

*** Veröffentlichung im Rahmen Gesamtverkehrskonzept Steiermark

**** Bericht Steiermark unterwegs 2018 auf Basis der Mobilitätsbefragung Österreich unterwegs aus 2014

Abb.: Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel zwischen 1983 und 2014;
Quelle: Unterlagen der A16

In der Grafik ist ersichtlich, dass der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr in der Steiermark im Jahr 2007 lediglich 4 % statt der in der Strategie angeführten 6 % betrug.

Der LRH stellt fest, dass die Zahl des in der Radverkehrsstrategie Steiermark 2008 – 2012 angegebenen Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr in unterschiedlichen Unterlagen verschieden hoch angegeben wird.

Der LRH empfiehlt, entsprechend qualitätsgesichertes Zahlenmaterial zu verwenden. Dies ist insbesondere für die Messbarkeit der Zielerreichung wesentlich.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Die A16 arbeitet seit Jahren am Stand der Wissenschaft mit unterschiedlichen Forschungseinrichtungen und gemeinsam mit anderen Bundesländern sowie dem Ministerium an effizienteren Methoden (GPS-Erfassung, Mobilfunkdaten, Online-Erhebungen etc.) von Mobilitätsdaten. Für die Zukunft sollte qualitätsgesichertes und vergleichbares Zahlenmaterial zur Verfügung stehen.

Die Grafik lässt ab dem Zeitpunkt der Herausgabe der Radverkehrsstrategie Steiermark 2008 – 2012 einen moderaten Anstieg des Radverkehrs und eine Einbremsung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erkennen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Maßnahmen hinsichtlich Planung und Bau von Radinfrastruktur und die begleitende Bewusstseinsbildung zu diesem Anstieg beitragen. **Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr ist im Jahr 2014 mit lediglich 6 % angegeben.**

Der LRH stellt fest, dass die politische Vorgabe, einen 12%igen Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2012 zu erreichen, klar verfehlt wurde.

Für die Radverkehrsförderung in der Steiermark wurde ein **Säulenmodell** erstellt:

- Säule A: Infrastruktur
Dieser Bereich umfasst alle konzeptionellen, planlichen und baulichen Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Radverkehr (Erhebungen, Planungen, Errichtung von Radverkehrswegen und -knoten, Abstellanlagen, Leitsystem, Beschilderung, Markierung etc.).
- Säule B: Kommunikation und Bewusstseinsbildung
Dieser Bereich umfasst sämtliche Aktionen, Projekte, Trainings, Forschungs- und Modellvorhaben sowie Öffentlichkeits- und Imagearbeit, Publikationen etc.
In verschiedenen Unterlagen wird die Säule B zusätzlich auch mit den Schlagworten Information und Motivation benannt.

- Säule C: Organisation und Rahmenbedingungen
Hier fallen Themenfelder hinein, die den Radverkehr komplementär unterstützen (z. B. verwaltungstechnische Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen, Parkraumbewirtschaftung, die Aufgaben des Radverkehrsbeauftragten etc.).
In anderen Unterlagen wird die Säule C zusätzlich auch mit den Schlagworten Radverkehrsbeauftragter bzw. Kooperieren benannt.

In Anlehnung an den bundesweiten Masterplan Radfahren wurden von den Beteiligten des Arbeitskreises zwölf Themenfelder mit 56 Maßnahmen ausführlich festgeschrieben.

Neben der Vorstellung von Projekten aus der Steiermark wurden für den interessierten Anwender dieser Strategie (Regionen, Städte und Gemeinden) nützliche Sachverhalte hinsichtlich der Verkehrsplanung und -förderung dargestellt.

2.3.2 Radverkehrsstrategie Steiermark – Endbericht Juni 2014

Nach Ablauf der ersten Radverkehrsstrategie 2012 wurde ein Prozess gestartet, um den Radverkehr noch besser zu etablieren. Es folgten Abstimmungsgespräche mit Vertretern des Bundes sowie mit Radverkehrskordinatoren anderer Länder. Auch internationale Vorreiterstrategien und -projekte (z. B. aus den Niederlanden oder Dänemark) wurden zur besseren Orientierung und als zusätzliche Ideengeber herangezogen.

Ein Ziviltechnikerbüro wurde mit der Erstellung einer umfassenden Studie beauftragt. Sie enthält drei wesentliche Arbeitspakete, bei denen der Fokus gezielt und verstärkt auf den Alltagsradverkehr gerichtet ist:

- gesamtsteirische Analyse der Raumstruktur in Hinblick auf den Radverkehr
- Potenzialabschätzung „Radfahrer“ um Entwicklungszentren und in regionalen Zentren
- Vertiefung auf zwei Modellraumebenen

Dabei wurde die Ausgangslage analysiert und eine Vielzahl von Parametern wie Schwerpunkträume, regionale Zentren, Entwicklungsachsen, aber auch topographische Gegebenheiten und demographische Kennzahlen im Bezug zum Alltagsradverkehr flossen in diese Studie ein. Einwohnerentwicklung und -verteilung, Beschäftigte und Arbeitsplätze sowie die Altersstruktur und der potenzielle Radverkehr wurden einbezogen und beleuchtet. Einen wesentlichen Bereich stellte die Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte dar, bei denen Ortskerne und Bahnhöfe, aber auch Kategorien wie Ausbildung, Arbeit, Einkaufen und Freizeit definiert wurden. Aktionsräume des Radverkehrs um regionale Zentren und entlang von Entwicklungsachsen (einschließlich Bahnhaltstellen) waren ebenso Bestandteil dieser Arbeit. Zur Überprüfung der Anwendbarkeit bzw. Praxistauglichkeit der Radverkehrsstrategie wurden zwei Modellräume (Kleinregion Hartberg und Kleinregion Graz-Umgebung Süd) ausgewählt.

Aus Sicht des LRH enthält diese Studie wichtige Erhebungen, Analysen und Erkenntnisse für die Radverkehrsplanung in der Steiermark. Sie stellt jedoch keine Strategie im herkömmlichen Sinn dar.

Auf Nachfrage des LRH führte die A16 aus, dass es sich bei dieser Arbeit *„nicht um eine Radverkehrsstrategie handelt. Hier wurde eine ungünstige Wortwahl getroffen. Eine bessere Titulierung wäre ‚Vorstudie zur Radfahrstrategie‘ gewesen.“*

2.3.3 Radverkehrsstrategie Steiermark 2025

Aufbauend auf die Potenzialanalyse und Grundlagenerhebung aus der oben genannten Vorstudie aus dem Jahr 2014 sowie mit den gewonnenen Erkenntnissen aus den bereits gestarteten Pilotprojekten wurde unter Mitarbeit vieler Experten aus den verschiedensten Bereichen im Juni 2016 die derzeit gültige Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 – „Starker Antritt“ veröffentlicht und im Juli 2016 durch die Landesregierung beschlossen.

Neben der Vision der aktuellen Strategie,

- den Radverkehr als wesentliches Bindeglied einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität zu etablieren,
- das Verkehrsmittel Fahrrad in allen Entscheidungen zur Mobilitätsgestaltung sowie Verkehrsplanungen und Bauausführungen gleichwertig zu behandeln und
- den Radverkehr von den öffentlichen Gebietskörperschaften als Basisaufgabe verstanden und entsprechend vorangetrieben zu wissen,

wird Bezug auf die drei Säulen A, B und C genommen, die bereits bei der Strategie 2008 – 2012 erläutert wurden.

Plakativ dargestellt sind auch die Vorteile, die der Umstieg auf das Fahrrad mit sich bringt und die für die Zukunft verstärkt von Bedeutung sein werden:

- Klimaschutz – Verringerung des CO₂-Ausstoßes und der Treibhausgase
- Gesundheitsaspekt – Radfahren wirkt gesundheitsfördernd
- Gewonnene Lebenszeit – keine Stau- und Parkplatzprobleme
- Guter Stil – ohne Kfz frei und multimodal unterwegs sein
- Belebung der Ortszentren – Attraktivitätssteigerung dieses wertvollen Raumes

Die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 orientiert sich an nationalen und internationalen Trends und Vorbildern. In Regionen, Städten oder Gemeinden mit entsprechendem Potenzial stellt der Radverkehr hinsichtlich der oben genannten Vorteile und wegen seines geringen Flächenverbrauchs eine besonders verträgliche Mobilitätsform dar.

In der Unterlage sind auch Radverkehrsanteile am Gesamtverkehr von europäischen Städten ersichtlich, die einen Vergleich zulassen (Auswahl durch den LRH):

- Houten (NL) 44 %
- Münster (D) 38 %
- Kopenhagen (DK) 35 %
- Bozen (I) 29 %
- Innsbruck 23 %
- Graz 14,5 %
- Wien 6 %

Hinsichtlich der in der Strategie 2008 – 2012 genannten Zielvorgabe für die gesamte Steiermark findet sich in der aktuellen Strategie kein vergleichbarer Wert. Es ist der Stand von 2014 mit einem 6%igen Radverkehrsanteil in der Steiermark erwähnt, der Wert von Graz mit 14,5 % sowie die Werte der Pilotregionen Fürstenfeld, Kapfenberg, Wildon und Feldbach zwischen 8 % und 10 % angegeben. Weiters soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split in den Potenzialräumen bis 2025 auf 20 % bis 25 % gesteigert werden. **Diese Soll-Werte sollen nach Auskunft der A16 zukünftig innerhalb des Radmonitorings mit den tatsächlichen Ist-Werten verglichen werden.**

Der LRH stellt fest, dass sich die Bezugnahme der Werte auf die jeweilige Region bzw. Örtlichkeit zwischen den beiden Radverkehrsstrategien von 2008 – 2012 und der Radverkehrsstrategie 2025 änderte und nicht mehr vergleichbar ist.

Der LRH empfiehlt, bei den einzelnen Versionen von Strategien und Konzepten Kontinuität bei den angegebenen Werten sicherzustellen. Dies stellt einen Beitrag für Transparenz und verbesserte Vergleichbarkeit dar.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Die Empfehlung wird bei einer Neuauflage berücksichtigt werden. Dauerhafte Messgrößen und deren Skalierung sollen in Zukunft im Rahmen des Projektes „Radmonitor“ bzw. bei der künftigen Auswahl effizienter Erhebungsmethoden von Mobilitätsdaten definiert werden.

Für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 wurden **acht Schwerpunkte** definiert:

1. Radverkehr stärken

Der Fokus wird auf den Alltagsradverkehr gelegt, und das Fahrrad soll als vorrangiges Verkehrsmittel für kurze Alltagswege etabliert werden.

2. Siedlungsschwerpunkte und starke ÖV-Korridore

Bereits bei der Siedlungs- und Standortentwicklung wird das Mobilitätsverhalten der Menschen vordefiniert. Kurze Wege sind im Sinne einer fahrradfreundlichen Struktur zu entwickeln bzw. zu erhalten.

3. Ganzheitliche Planung: Radverkehrskonzepte als Basis

Die Radverkehrsplanung soll als selbstverständlicher Bestandteil von Mobilitäts- und Raumentwicklungsplanung innerhalb einer integrativen Planung etabliert werden. Radverkehrskonzepte dienen als umfassende Grundlage für eine dauerhaft strukturierte, effiziente und wirksame Entwicklung des Radverkehrs in den Potenzialräumen.

4. Multimodalität – Verknüpfung Rad und ÖV

Ziel ist, Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu schaffen, insbesondere die Verknüpfung von Fahrrad und ÖV.

5. Verkehrssicherheit

Diese kann durch Respekt gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern erreicht werden. Qualitätsstandards für Infrastrukturen beseitigen Unsicherheiten und verringern das Konfliktpotenzial.

6. Radfahren als Lebensgefühl

Radfahren liegt im Trend. Radfahren muss als positives Lebensgefühl vermittelt werden, und die Vorteile des Radfahrens müssen durch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen verbreitet werden.

7. Begleiten und messen

Eine regelmäßige Beobachtung des Radverkehrs ist für die Einschätzung der Ist-Situation und deren Weiterentwicklung notwendig. Ein Monitoringsystem garantiert seriöse Aussagen und dient als Steuerungsinstrument. Das Land Steiermark wird zukünftig die Radverkehrsentwicklung standardisiert erheben und beobachten (Radmonitor Steiermark). Auch die Aufnahme von Unfällen wird weitergeführt und für die Optimierung der Radinfrastruktur herangezogen.

8. Kooperation, Strukturen und Budgetmittel

Aufbau eines dichten Netzes an kompetenten verantwortlichen Stellen in der kommunalen und in der Landesverwaltung (z. B. Radverkehrsbeauftragte). Die Gemeinden nehmen bei der Umsetzung der Radverkehrsstrategie eine zentrale Rolle ein und sehen das als Basisaufgabe in ihrem Wirkungskreis.

Für die Umsetzung dieser Schwerpunkte wurden verschiedene Handlungsfelder mit zahlreichen Maßnahmen definiert. Diese dienen als **Ideengeber für die Verwirklichung von Radverkehrsprojekten**. Eine dynamische Weiterentwicklung dieser Maßnahmen

muss jedoch durch das Aufkommen neuer Trends und durch gewonnene Erfahrungen aus umgesetzten Projekten laufend vorgenommen werden.

Die oben genannten acht Schwerpunkten sind mit Zielen, Akteuren und Ergebnissen (qualitative Evaluierung) bzw. Messgrößen, Ausgangs- und Zielwerten sowie Methoden (quantitative Evaluierung) hinterlegt. Diese sind Grundlage für eine qualitative und quantitative Beurteilung des Erfolges der Radverkehrsstrategie.

Für das Monitoring der Zielerreichung ist u. a. die Einrichtung des „Radmonitors Steiermark“ angeführt, indem periodische Erhebungen ab dem Jahr 2019 verarbeitet werden sollen. Auf Nachfrage des LRH, wie dieses Monitoring der Ziele gehandhabt wird, führte die A16 aus:

„Eine Maßnahme des Schwerpunktes „Begleiten und Messen“ ist die Entwicklung eines entsprechenden zukunftssträchtigen Erfassungsformates und Werkzeuges für die Radmobilität mit dem Arbeitstitel „Radmonitor“. Geplant ist, die Gestaltung des Radmonitors als zentralen Informations-Hub, über den qualitative und quantitative Zahlen, Daten, Fakten und Medien zum Thema (Alltags-) Radfahren erfasst, veröffentlicht und evaluiert werden können. Das Thema „Radmonitoring“ wird auch seit längerem in der bundesweiten Arbeitsgruppe „Radverkehr“ behandelt, jedoch noch ohne Ergebnis. Es gibt bundesweite Bestrebungen, einen für die erforderlichen periodischen Erhebungen einheitlichen und vergleichbaren Standard zu schaffen. Ein Abstimmungstermin ist für 2021 avisiert. Der Plan ist, diese Entwicklungen zu berücksichtigen und daran anknüpfend den „steirischen Radmonitor“ zu entwickeln. Eine Entwicklung und Umsetzung ist für 2021/2022 vorgesehen.“

Der LRH stellt fest, dass sich dieses bereits 2016 angekündigte systematische Controllingtool erst im Aufbau befindet und die bereits für 2019 avisierten periodischen Erhebungen nicht entsprechend den gesetzten Zielen vorgenommen werden können.

Der LRH empfiehlt, den Aufbau dieses geplanten Radmonitors voranzutreiben und bestmöglich die Erreichung der selbst gesetzten Ziele anzustreben.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Das Thema „Radmonitoring“ wird seit längerem in der bundesweiten Arbeitsgruppe „Radverkehr“ behandelt. Es gibt bundesweite Bestrebungen, einen für die erforderlichen periodischen Erhebungen einheitlichen und vergleichbaren Standard zu schaffen. Der Plan ist, diese Entwicklungen zu berücksichtigen und daran anknüpfend den „steirischen Radmonitor“ zu entwickeln. Eine Entwicklung und Umsetzung ist für 2021/2022/2023 vorgesehen.

In der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 werden die Erkenntnisse aus der Vorstudie zur Radfahrstrategie 2014 kompakt und anschaulich dargestellt. Vor allem wird auf den nutzbringenden Ausbau des Radverkehrs in den eruierten Potenzialräumen

hingewiesen. Die in der Studie berücksichtigten Aspekte der Topografie, der Siedlungsschwerpunkte, der Erreichbarkeit von ÖV-Korridoren und der Abhängigkeit der Distanz und der Fahrzeit für den Umstieg auf das Fahrrad wurden in der Strategie beschrieben.

Der LRH begrüßt die Schwerpunktlegung und Förderung des Ausbaues der Radinfrastruktur auf diese Potenzialräume. In urbanen und suburbanen Räumen gibt es aufgrund von höheren Bevölkerungszahlen und -dichten sowie der geringen Distanzen zwischen Ausgangs- und Zielpunkten ein hohes Radverkehrspotenzial. Die gleichzeitige Fokussierung auf die Verknüpfung der Radinfrastruktur mit den Achsen des ÖV stärkt die multimodale Mobilität und ist zukunftsweisend.

In der Radfahrstrategie Steiermark 2025 wird insbesondere empfohlen, in Potenzialräumen umfassende und strukturierte Radverkehrskonzepte anzustreben, um eine systematische Steigerung des Radverkehrs durch grundlegende und planerische Überlegungen zu bewirken. Auch die Kooperation zwischen dem Land Steiermark und den Regionen bzw. Gemeinden wird behandelt. Zudem wurden Erfahrungen und Erkenntnisse aus den bis zum damaligen Zeitpunkt begonnenen bzw. bereits in Umsetzung befindlichen Pilotprojekten sowie internationale Trendentwicklungen und Empfehlungen hinsichtlich qualitativer Planungsgrundsätze vermittelt.

Derzeit sind über 20 Großprojekte zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur in Umsetzung bzw. in Vorbereitung. Für die Verwirklichung von 1.645 km Radwegenetz für den Alltagsradverkehr sind insgesamt über € 200 Mio. an Investitionskosten veranschlagt. (Diese Zahlen beschränken sich auf 16 Projekte, bei denen die diesbezügliche Planung bereits abgeschlossen ist.)

Der LRH erachtet die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 als hilfreiches Mittel, um Ziele, Schwerpunkte und Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils zu kommunizieren, zu verfolgen und umzusetzen.

Der LRH empfiehlt, die gesetzten Rahmenbedingungen und Ziele umzusetzen und zu verfolgen, neu gewonnene Erkenntnisse aus verwirklichten Projekten einfließen zu lassen und somit die Strategie weiterzuentwickeln.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Mit der Umsetzung der Radverkehrsstrategie bzw. der Radverkehrskonzepte in den Regionen wurde begonnen. Sobald ausreichend Erfahrungen aus den umgesetzten Konzepten vorliegen, wird die Radverkehrsstrategie evaluiert und weiterentwickelt.

3. FÖRDERUNG

3.1 Landesförderung

Das Land Steiermark ist bestrebt, den Alltagsradverkehr und den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu fördern und deutlich zu erhöhen. Im Fokus stehen dabei vor allem urbane Siedlungsräume und stark frequentierte ÖV-Korridore, die das größte Radverkehrspotenzial darstellen. Basierend auf der gültigen Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 ist es künftig erforderlich, die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer umweltfreundlich, sicher, komfortabel und attraktiv zu gestalten. Förderungsprojekte können strukturierte Radverkehrskonzepte inklusive umfangreicher Maßnahmenbündel, aber auch Einzelmaßnahmen sein. Konzepte und Maßnahmenbündel haben in der Mittelvergabe gegenüber Einzelmaßnahmen Vorrang.

Radverkehrsprojekte können Abschnitte enthalten, die vom Land gefördert werden bzw. bei denen es zu Kostenteilungen zwischen dem Land und der Gemeinde kommt. Es wird hierbei zwischen der **Errichtung von Radwegen abseits von Landesstraßen (Förderung) und an Landesstraßen (Beitragsleistung bzw. Kostenteilung)** unterschieden.

Vom Verfassungsdienst wird folgende Vorgehensweise empfohlen:

„Grundsätzliche Aufnahme aller Maßnahmen, jedoch Unterscheidung in tatsächliche Förderungen für Radwege, die nicht im Eigentum des Landes stehen oder stehen werden und Kostenbeteiligungen für Radwege, die Teile der Landesstraße sind.“

In einem Leitfaden für die Förderung des Radverkehrs sowie in der Förderungsrichtlinie Radverkehr – beide wurden entsprechend der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 erarbeitet – sind die wichtigsten Eckpunkte für gewillte Gemeinden bzw. Gemeindeverbände, juristische Personen mit Gemeindebeteiligung, Unternehmen und Vereine geregelt. Die vom Land gewährten einmaligen und nicht rückzahlbaren Zuschüsse betreffen verschiedene Leistungen und Maßnahmen wie Planungen, Errichtung von Radverkehrs- und Abstellanlagen, Leitsysteme und Bewusstseinsbildung. Die Höchstfördersätze liegen bei den jeweiligen Bereichen zwischen 50 % und 100 %. Nicht im Förderungsprogramm enthalten sind u. a. Netzplanung mit ausschließlich touristischem Schwerpunkt oder Kosten für betriebliche und bauliche Erhaltung der Infrastruktur.

Folgende Tabelle zeigt die geltenden Förderungssätze der Landesförderung:

Gruppe	mit Radverkehrskonzept [%]	Einzelmaßnahme [%]
Radverkehrskonzept	50 Planungsübereinkommen bzw. 100 bei unterzeichnetem Rahmenvertrag	X
Planungsleistungen (lt. Kapitel 3, Pkt. 1.1)	50	50
Maßnahme Strecke/Knoten Haupttradrouten (HR)	70	X
Maßnahme Konstruktiv Haupttradrouten HR	70	X
Maßnahme Strecke/Knoten Neben-/Verbindungsrouen NR	50	X
Maßnahme Konstruktiv Neben-/Verbindungsrouen NR	70	X
Radfahranlage (Maßnahme Alltagsradverkehr)	X	50
Radfahranlage Konstruktiv (Maßnahme Alltagsradverkehr)	X	50
Touristische Radroute (Maßnahme Freizeitverkehr)	50	30
Touristische Radrouten – Konstruktiv (Maßnahme Freizeitverkehr)	50	30
Radabstellanlagen	60	50
Leitsystem	entsprechend der Quote für Abschnitt (70 bei HR, 50 bei NR und Touristischer Radroute)	30
Säule B	60	50

Tab.: Übersicht betreffend die Höhe der Landesförderung; Quelle: Förderungsrichtlinie Radverkehr, Jänner 2018 – aufbereitet durch den LRH

Der Ablauf der Förderung ist im Leitfaden grafisch und in der Richtlinie verbal, getrennt nach Förderungen mit Radverkehrskonzept bzw. Förderungen von Einzelmaßnahmen, ausführlich dargestellt. Die Abwicklung der Förderung für beide Varianten umfasst im Wesentlichen folgende Punkte:

- Idee
- Entscheidung über die Förderungswürdigkeit
- Detailplanung der Maßnahmen bzw. der Maßnahmenbündel
- Finanzierungs- und Erhaltungsvertrag
- Maßnahmenumsetzung
- Förderungsanzahlung

Zusätzlich ist bei Projekten mit Radverkehrskonzepten auch ein Rahmenvertrag zwischen dem Land Steiermark und dem Förderungsnehmer aufzusetzen.

In der Förderungsrichtlinie Radverkehr sind die einzelnen Schritte, inklusive aller wichtigen Fristen, benötigten Unterlagen und Inhalte in den Anträgen, detailliert beschrieben. Präzise Ausführungen hinsichtlich der Förderungsvoraussetzungen und der Förderungsauszahlung finden sich ebenfalls darin. Die Richtlinie enthält das genaue Ausmaß der Förderung, Definitionen sowie technische Voraussetzungen (Planungsgrundsätze und Qualitäten im Radverkehr).

Sämtliche Unterlagen sowie weiterführende Formulare finden sich auf der Homepage www.radland.steiermark.at/foerderung (Stand September 2021).

Der LRH erachtet die vorliegenden Unterlagen als gut aufbereitete und geeignete Werkzeuge für die Förderungsabwicklung im Bereich Radverkehr.

3.2 Bundesförderung

Der Bund bzw. das BMK fördert die Umsetzung von Radverkehrsprojekten von Betrieben, Vereinen und Kommunen unter dem Titel Radverkehr und Mobilitätsmanagement im Rahmen des Förderungsprogrammes „klimaaktiv mobil“. Zur Förderung gelangt aktuell eine breite Palette von klimafreundlichen Mobilitätslösungen, die zur Forcierung des Rad- und Fußverkehrs, zu umweltschonendem Mobilitätsmanagement auf kommunaler, regionaler sowie betrieblicher und touristischer Ebene und zur Umstellung von Transportsystemen, Fuhrparks und Flotten auf alternative Antriebe und Kraftstoffe beiträgt. **Die Abwicklung der Bundesförderung erfolgt über die Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC).**

Beispielhaft werden neben weiteren Schwerpunkten im Programm (wie Fußverkehr, Nachrüstung Fahrradparken oder Radschnellverbindungen) im Bereich zur Forcierung des Radverkehrs folgende förderungsfähige Maßnahmen angeführt:

- Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Radwege)
- Radabstellanlagen (auch mit E-Ladepunkten)
- Leitsysteme, Wegweisungen und Bodenmarkierungen
- Dauerzählstellen
- Einrichtung eines Radverleihs, Errichtung von Bike&Ride-Systemen
- Anschaffung von (Elektro-)Fahrrädern
- bewusstseinsbildende Maßnahmen (z. B. Informationsmaßnahmen, Veranstaltungen)

Die Berechnung der Förderungshöhe erfolgt je nach Maßnahme in Form eines prozentuellen Anteils an den förderungsfähigen Investitionskosten bzw. als Pauschale. Bei einer Kombination von mehreren Maßnahmen, bei gleichzeitiger

Umsetzung bewusstseinsbildender Maßnahmen bzw. bei der Einbeziehung weiterer Akteure können Zuschläge über den festgelegten Förderungssatz hinaus vergeben werden. **Die Förderung wird in Form eines einmaligen, nicht rückzahlbaren Investitionskostenzuschusses vergeben.**

Die Berechnung der Höhe der Förderung ist – verglichen mit der Landesförderung – unübersichtlich und von zahlreichen Faktoren abhängig. Ein Auszug aus dem Leitfaden zur Förderung zeigt folgendes Bild:

Radverkehr und klimafreundliches Mobilitätsmanagement	
Förderungsbasis	Investitionsmehrkosten Förderungsfähige Kosten, die unmittelbar mit dem entstehenden Umwelteffekt (CO ₂ -Reduktion, Energieeinsparung, ...) in Verbindung stehen bzw. förderungsfähige Kosten abzüglich Kosten einer (wenn vorhanden) vergleichbaren Mobilitätsmaßnahme ohne Umweltnutzen;
Förderungssatz	20 % der förderungsfähigen Kosten bei rein national geförderten Vorhaben Bei ELER-Kofinanzierung: 20 % der förderungsfähigen Kosten bei wettbewerbsrelevanten Vorhaben bzw. 40 % bei nicht-wettbewerbsrelevanten Vorhaben
	Zuschlagsmöglichkeiten (in Summe max. 10 %): <input type="checkbox"/> 5 % bei der Kombination von mehreren (mind. zwei) Maßnahmen <input type="checkbox"/> 5 % bei der Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen <input type="checkbox"/> 5 % bei Einbeziehung weiterer Betriebe/Gebietskörperschaften (bzw. weiterer Entscheidungsträger/Akteure)
Pauschale	Die Berechnung der Förderung erfolgt in Form einer Pauschale unter Berücksichtigung allfälliger Zuschläge. Besuchermobilität – Veranstaltungen <ul style="list-style-type: none"> • 0,20 Euro pro TeilnehmerIn bei beworbenen Maßnahmen • 0,30 Euro pro TeilnehmerIn bei Investitionen • 0,50 Euro pro TeilnehmerIn bei Investitionen & beworbenen Maßnahmen Schnupperticket (Mindestlaufzeit drei Jahre) <ul style="list-style-type: none"> • 300 Euro pro Ticket und Jahr • 325 Euro pro Ticket und Jahr bei zusätzlich beworbenen Maßnahmen E-Mobilitätsmanagement, E-Flotte und E-Logistik weitere Informationen finden Sie HIER Nachrüstung Fahrradparken weitere Informationen finden Sie im Kapitel 1.3
Maximale Förderung	600 Euro für jährlich eingesparte Tonne CO ₂ ¹ für Radinfrastrukturprojekte: 1.800 Euro für jährlich eingesparte Tonne CO ₂ + 6 Euro/jährlich verlagerte PKW-Kilometer ¹ bzw. benötigte Investitionsförderung gemäß Online Antrag

Abb.: Höhe der Bundesförderung im Bereich des Radverkehrs und des klimafreundlichen Mobilitätsmanagements; Quelle: Leitfaden Aktionsprogramm „klimaaktiv mobil“, 2021

Weiterführende Bedingungen und eine Checkliste von Unterlagen, die für die Antragsstellung beachtet werden müssen bzw. erforderlich sind, werden in einem Leitfaden umrissen.

Informationen über den Förderungsprozess und die Abwicklung der Förderung finden sich unter Zugrundelegung vieler Formulare, Bedingungen und Nachweisunterlagen auf den Internetseiten des BMK³ bzw. der KPC⁴.

Zeitgleich mit dem Förderungsantrag beim Bund erfolgt auch die Beantragung einer Förderung aus dem **Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)**. Dieser Topf fördert ebenfalls die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raums und verfolgt u. a. die strategischen Ziele der Verbesserung der Umwelt und der Landwirtschaft sowie der Lebensqualität im ländlichen Raum. In den von der KPC abgewickelten Förderungsinstrumenten ist eine Kofinanzierung aus ELER-Mitteln für Projekte des Förderungsprogramms „klimaaktiv mobil“ aus den Förderungsbereichen Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen möglich. Für diese Förderung müssen gewisse Voraussetzungen erfüllt werden. **Die Entscheidung der Förderungswürdigkeit in dieser Förderungsschiene wird anhand von Auswahlkriterien von der KPC getroffen.**

Bei den geprüften Projekten wurden noch keine Förderungsgelder ausbezahlt (siehe Kap. 6.2).

³ <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radfahren-foerdern-mit-system.html>
(Stand September 2021)

⁴ www.umweltfoerderung.at/betriebe/mobilitaetsmanagement-eler (Stand September 2021)

4. ORGANISATION

4.1 Organisationshandbuch

Das Organisationshandbuch (OHB) ist eine systematische Zusammenfassung aller organisatorischen Regelungen und Vorschriften, die sich sowohl auf die Aufbau- als auch auf die Ablauforganisation beziehen.

Der LRH stellt fest, dass für die A16 ein OHB auf der Kollaborationsplattform des Landes in digitaler Form vorliegt. Die Elemente des OHB entsprechen den Vorgaben des Leitfadens der Abteilung 1 Organisation und Informationstechnik.

4.2 Organisationsstruktur und Aufgabenverteilung

Die wesentlichen Beteiligten auf öffentlicher Seite beim Thema Radverkehr sind auf Ebene der Landesverwaltung die A16 sowie die Gemeinden. Da die Gemeinden in vielen Bereichen des Radverkehrs wichtige Aufgaben haben, wurden diese in der nachfolgenden Darstellung der Hauptbeteiligten zusätzlich zu den entsprechenden Organisationseinheiten der A16 aufgenommen.

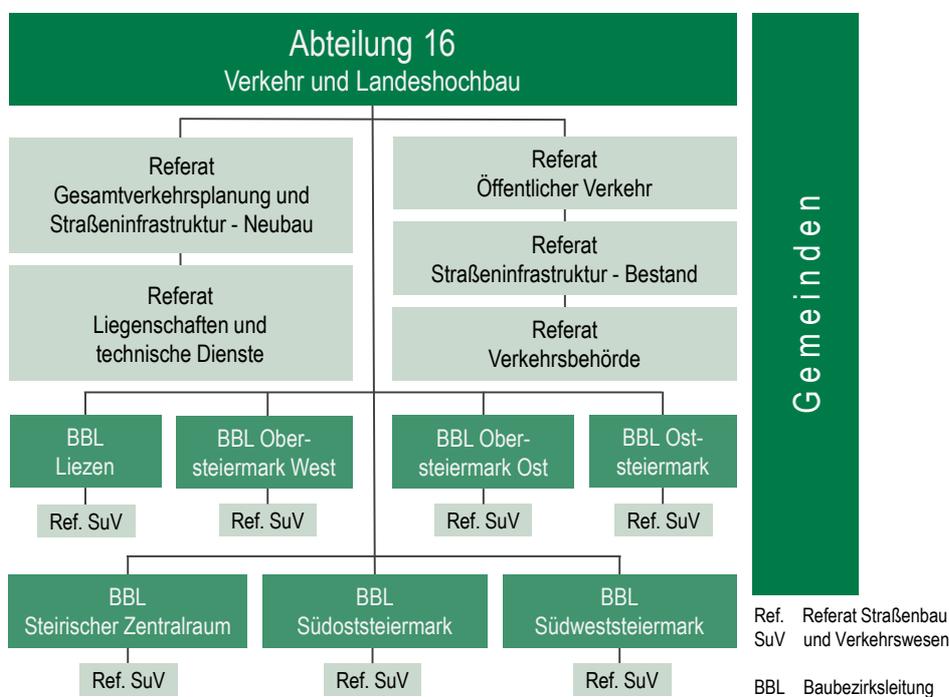


Abb.: Hauptbeteiligte Stellen von der Strategie bis zur Erhaltung betreffend Radverkehr;
Quelle: Unterlagen der A16 – aufbereitet durch den LRH

Die Aufgaben bei der Radverkehrsstrategie, der Erstellung von Konzepten, der Förderung und Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr sind wie folgt verteilt:

Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur Neubau

Das Referat ist zuständig für die Sicherstellung der Mobilität für die Bevölkerung, die Verbesserung der inneren und äußeren Erreichbarkeiten sowie die verkehrliche Absicherung des Wirtschaftsstandortes Steiermark.

Aufgabenbereiche des Referates sind:

- Gesamtverkehr
- Radverkehr
- Elektromobilität
- Verkehrssicherheit
- Verkehrsinformation
- Straßeninfrastruktur – Neubau
- Bauprogramm

In diesem Referat ist die Funktion des Radverkehrskordinators angesiedelt.

Referat Öffentlicher Verkehr

Aufgabe des Referats ÖV ist die Attraktivierung sowie die Steigerung des Marktanteils des ÖV und des nichtmotorisierten Verkehrs, die damit im Zusammenhang stehenden Förderungsabwicklungen betreffend den Immissions- und Klimaschutz.

Die Aufgaben verteilen sich die Bereiche:

- ÖV – Planung und Leistungsbestellung
- ÖV – Infrastrukturförderung
- Konzessionswesen
- Immissions- und Klimaschutz
- Radverkehr und Straßennetz

Im Referat ÖV ist die Funktion des für Förderungen im Radverkehr zuständigen Mitarbeiters auf Landesebene angesiedelt.

Referat Straßeninfrastruktur – Bestand

Das Referat Straßeninfrastruktur – Bestand ist für die Umsetzung aller Projekte am Bestand des steirischen Landesstraßennetzes verantwortlich und wickelt diese in enger Kooperation mit den jeweiligen Baubezirksleitungen (BBL) ab.

Referat Liegenschaften und technische Dienste

Das Referat Liegenschaften und technische Dienste ist für nachstehende Aufgaben und Leistungen (Auszug) zuständig:

- An- und Verkauf aller Liegenschaften, bei denen das Land Steiermark Eigentümer ist/wird
- Datenmanagement
- Straßenbau und Verkehrstechnik
- technische Dienste

Referat Verkehrsbehörde

Die Verkehrsbehörde ist für die Genehmigung von Radwegen in ihrem Zuständigkeitsbereich verantwortlich.

Baubezirksleitungen

Die sieben BBL sind die regionalen Außenstellen der A16 und setzen die operativen Aufgaben in den Bereichen Naturschutz, Straßenbau und Verkehrswesen, Wasserwirtschaft, Anlagentechnik und Baukultur um.

Gemeinden

Gemeinden bzw. Dritte (z. B. Gemeindeverbände, juristische Personen mit Gemeindebeteiligung) sind die Partner vor Ort. Diese sind auch die möglichen Förderungsnehmer der Radverkehrsförderung des Landes.

Die Gemeinden werden bei Umsetzungsprozessen sowohl bei der strategischen Phase (z. B. Einbeziehung bei der Erstellung der Radverkehrskonzepte) als auch bei der Planungsphase (z. B. Planungskoordination) und ggf. auch bei der Bauausführung (z. B. Ausschreibung und Vergabe, Projektcontrolling) eingebunden bzw. unterstützt. Dies hängt im Wesentlichen davon ab, ob das Land oder die Gemeinde die Bauherrenrolle übernimmt (siehe Kapitel 4.3 Umsetzungsmanagement).

Ebenfalls sind die Gemeinden für die Genehmigung von Radwegen in ihrem Zuständigkeitsbereich verantwortlich. Den Gemeinden kommt durch Übernahme der Verantwortungsbereiche für die betriebliche Erhaltung und bauliche Instandhaltung für die Geh- und Radwege (GRW), Begleitwege, Gemeindestraßenanschlüsse sowie Gehsteige (auch an den Landesstraßen) eine wichtige Aufgabe in der Nutzungsphase der (Radweg-)Infrastruktur zu.

Weitere Beteiligte

Zusätzlich zu den abgebildeten Hauptbeteiligten sind fallweise noch Organisationseinheiten eingebunden, wie z. B. der Straßenerhaltungsdienst (STED).

Die Fachabteilung STED der A16 ist für die betriebliche Erhaltung und Instandhaltung der Landesstraßen zuständig. Der STED ist lt. Angaben der A16 grundsätzlich nicht mit dem Bau und der Erhaltung der Radwege befasst. Im Leistungskatalog des STED sind dennoch folgende Leistungen im Zusammenhang mit dem Radverkehr angeführt:

- Nebenanlageninstandhaltung: Betriebliche Erhaltung an zwei Radweg-Abschnitten in Graz (1,594 km entlang L302, 3,153 km entlang B67)
- Mithilfe bei der Errichtung von GRW als „Maßnahmen für die A16“ bei freien Ressourcen des STED
- die Durchführung von „Kleinmaßnahmen wie Fahrbahnteiler, Verkehrsinseln, GRW“ ist im Kontrakt als Maßnahme für die BBL genannt
- die „Errichtung von GRW, wenn die Leistungen des STED den Landesanteil darstellen“, ist im Kontrakt als Maßnahme für Gemeinden ohne Verrechnung genannt

4.3 Umsetzungsmanagement

4.3.1 Verantwortlichkeiten und Aufgabenverteilung

Die Aufgaben und Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung der Radverkehrsstrategie (z. B. Erstellung von Radverkehrsstrategien, Umsetzung von Projekten oder Maßnahmen) sind in Form einer Verantwortlichkeitsmatrix festgelegt. Da sich die Verantwortlichkeiten mit den Rahmenbedingungen (z. B. das Vorhandensein eines beschlossenen Radverkehrskonzeptes, die Lage zu einer Landesstraße) ändern, ergeben sich mehrere Verantwortlichkeitsmatrizen (siehe folgenden Abbildung).

Radverkehrskonzept beschlossen		Kein Radverkehrskonzept geplant / in Ausarbeitung		
A1: Bauherr Land Beitragsleistung Gemeinde an Land	A2: Bauherr Gemeinde Beitragsleistung Land an Gemeinde	B1: Bauherr Land Beitragsleistung Gemeinde an Land	B2: Bauherr Gemeinde Beitragsleistung Land an Gemeinde	Radweg an Landesstraße
A3: Bauherr Gemeinde Förderung Land an Gemeinde		B3: Bauherr Gemeinde Förderung Land an Gemeinde		Radweg abseits von Landesstraße

Abb.: Sechs Verantwortlichkeitsmatrizen A1 bis A3 und B1 bis B3 infolge unterschiedlicher Rahmenbedingungen bei der Umsetzung von Maßnahmen und Projekten auf Basis der Radverkehrsstrategie; Quelle: Unterlagen der A16 – aufbereitet durch den LRH

Die Abbildung zeigt sechs unterschiedliche Verantwortlichkeitsmatrizen infolge unterschiedlicher Rahmenbedingungen (mit/ohne Radverkehrskonzept; an-/abseits Landesstraße):

Liegt ein beschlossenes Radverkehrskonzept vor, ergeben sich zwei Verantwortlichkeitsmatrizen A1 und A2 für Radwege, die an einer Landesstraße liegen. Im Fall von A1 wird die Bauherrenrolle von Landesseite wahrgenommen, und es kommt zu einer Beitragsleistung der Gemeinde(n) oder Dritter an das Land. Bei A2 ist die Gemeinde der Bauherr, und es kommt zur Beitragsleistung des Landes an die Gemeinde. Liegt der Radweg abseits einer Landesstraße, ist die Verantwortlichkeitsmatrix A3 anzuwenden, wobei die Bauherrenrolle von der Gemeinde wahrgenommen wird und das Land die Gemeinde fördert. Die passende Variante A ist auch für den Fall anzuwenden, dass ein fertiges Radverkehrskonzept vorliegt, das noch nicht beschlossen wurde. In diesem Fall

sind jedoch nicht die erhöhten Förderungsquoten für Radverkehrskonzepte gültig, sondern sinngemäß jene für Einzelmaßnahmen.

Ist kein Radverkehrskonzept vorhanden oder geplant (z. B. kein Potenzialgebiet), ergeben sich zwei Verantwortlichkeitsmatrizen B1 und B2 für Radwege, die an einer Landesstraße liegen. Bei B1 wird die Bauherrenrolle von Landesseite wahrgenommen, und es kommt zu einer Beitragsleistung der Gemeinde(n) oder Dritter an das Land. Im Fall B2 ist die Gemeinde der Bauherr, und es kommt zur Beitragsleistung des Landes an die Gemeinde. Liegt der Radweg abseits einer Landesstraße, ist die Verantwortlichkeitsmatrix B3 anzuwenden, in der die Bauherrenrolle von der Gemeinde wahrgenommen wird und das Land die Gemeinde fördert.

In den Verantwortlichkeitsmatrizen sind die Phasen von der Strategie über die Planung und ggf. die Förderung bis zur Umsetzung (Bau) mit den jeweiligen Prozess-Schritten (z. B. Radverkehrskonzepte, Ausschreibung und Vergabe, Bauabwicklung und Abrechnung) und des Weiteren konkretere Aufgaben aufgelistet. Daneben sind die möglichen zuständigen Prozessbeteiligten (Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur – Neubau, Referat ÖV, Referat Straßeninfrastruktur – Bestand, Referat Liegenschaften und technische Dienste, BBL Referat Straßenbau und Verkehrswesen, Gemeinden) in Spalten angegeben und die Verantwortlichkeit bzw. die Form der Einbindung über entsprechende Kennzeichnung (E Einbeziehung, D Durchführung, I Information, V Verantwortung, () optional) den jeweiligen Aufgaben zugeordnet.

In der nachfolgenden Abbildung ist eine der möglichen sechs Varianten (am Beispiel A3) einer Verantwortlichkeitsmatrix symbolhaft dargestellt:

A Radverkehrskonzept beschlossen										
A3 Radweg abseits von Landesstraßen (dh. nicht auf Landesstraßengrund) Bauherr Gemeinde (Förderung des Landes an Gemeinde) Förderwürdigkeit vorhanden; Förderantrag Jahresbündel lt. Rahmenvertrag										
				Gesamtenverkehrsplanung u. Strasseninfra. Neubau	Öffentlicher Verkehr	Strasseninfrastruktur-Bestand	Liegenschaften und technische Dienste	Baubezirkelungen - Referat, Straßenbau u. Verkehr	Gemeinden	
L-Kürzel	Prozessschritte	Aufgaben	Anmerkung							
VT-VP-GA	Strategie	Radverkehrsstrategie Steiermark	Entwickeln der Radverkehrsstrategie Steiermark	V	D	E	E	E		
		Betreiben der Umsetzung der Radverkehrsstrategie			V	D	E	E	E	
		Evaluierung der Radverkehrsstrategie			V	D	E	E	E	
		Koordination und Information der Radverkehrsbeauftragten in den BBLs			(V, D)		(V, D)		E	Strategie/Ablauf: Ref1 techn. Planung u. Qualitätsstandards Ref 3; Schulungsprogramm Ref1+3
		Förderungsrichtlinie	Entwickeln der Förderungsrichtlinie	V	D	E	E	E	I	
		Information und Beratung von Gemeinden in Förderungsbelangen			E	V			D	
		Radverkehrskonzepte (Ausarbeitung, Freigabe/Genehmigung der Maßnahmen, etc.)	Entwickeln des Radverkehrskonzeptes	V	(D)	I	E	E	(D)	E = Teilnahme mind. an Workshop Säule A u. Prüfung/Freigabe der MN mind. an L-Straßen an Strecken u. Knoten
		Prüfung (Durchführbarkeit, Genehmigungsfähigkeit) der Maßnahmen durch Sachverständige					E		V, D	
		Antragstellung für einen Rahmenvertrag			I				E	Einbringung Antrag bei BBL; formelle/inhaltliche Prüfung u. Freigabe durch BBL weiterleiten (ELAK) an Ref. 1
		Erstellung eines Rahmenvertrages			V, D	I	I	I	I	
		Festlegung eines Programmkoordinators			V, D		E	E		
		Betreiben der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes / Festlegung des Maßnahmenbündels			(V, D)		(V, D)	(V, D)	E	
		Evaluierung des Radverkehrskonzeptes			(V, D)		(I, D)	(I, D)	I	Bringschuld: Fortschrittsberichte durch Programmkoordinator an Ref. 1
		VT-SV-KP	Planung	Planungskoordination (Planung mit Kosten, Zustimmungserklärungen der Anrainer, etc.)	Aufnahme des Maßnahmenbündels in das Bauprogramm	V, (D)	(D)	I	(E, D)	(E, D)
Bauftragung der notwendigen Planungsleistungen für die einzelnen Projekte aus dem Maßnahmenbündel						I	I	V, D	Qualitätssicherung, Begleitung (techn. Richtlinien, gesetzl. Bestimmungen etc.)	
Planung durchführen mit technischer Unterstützung durch A16 in Bezug auf Qualität der Planung						E	E	V, D	Planungsbegleitung, inkl. techn. Support für Spezialgebiete (Brücken etc.), Qualitätssicherung, Lebenszykluskosten	
Einholung der Zustimmungserklärungen von den Grundstückseigentümern								E	V, D	
VT-RF-FR	Förderung	Förderung	Antragstellung für Fördervertrag Maßnahmenbündel					E	V, D	
		Prüfung auf Vollständigkeit und Qualität der Antrags/Projektunterlagen und Freigabe						V, D	Unterstützung der BBL bei Bedarf, in Abstimmung mit Programmkoordinator	
		Antrag auf Förderung (des Maßnahmenbündels) über die BBL an die A16				I		D	V	BBL in Abstimmung mit dem Programmkoordinator
VT-SV-KP	Planung	Planungskoordination (Verfahren, Grundeinlöse, etc.)	Erstellung des Förderungs- und Erhaltungsvertrages für das Maßnahmenbündel			I, (E)	V, D	I	I	
		Einholung der straßenrechtlichen Genehmigung						E	V, D	
		Einholung der allenfalls sonstig erforderlichen materienrechtlichen Genehmigungen (wasserrechtlich, naturschutzrechtlich, eisenbahnrechtliche Bewilligung, Rodungsbevollmächtigung etc.)							E	V, D
VT-SV-AV	Bau	Ausschreibung und Vergabe	Durchführen der Grundeinlöse					E	V, D	
		Auswahl des Vergabeverfahrens, Erstellung der Ausschreibungsunterlagen, Prüfen der Angebote und Zuschlagsentscheidung, Beauftragung der Baumaßnahme						(D)	V, D	
VT-SV-BA	Bau	Bauabwicklung und Abrechnung	Durchführen des Projektcontrollings inkl. Nachtragsmanagement sowie Überprüfung der Abrechnung der Baumaßnahme					(D)	V, D	
		Durchführen der Endvermessung							V, D	
VT-RF-FR	Förderung	Förderung	Abrechnungsunterlagen und Antrag auf Auszahlung erstellen					E	V, D	
		Plausibilitätsprüfung der von den Gemeinden eingelangten Firmenrechnungen						V, D	in Abstimmung mit dem Programmkoordinator	
		Auszahlung der Förderung und abschließende Info an den Programmkoordinator			I	V, D	I	I		

Abb.: Beispiel für eine Verantwortlichkeitsmatrix; Quelle: A16

Der LRH stellt fest, dass die Verantwortlichkeiten zwischen den beteiligten Organisationseinheiten von der Strategie bis zur Umsetzung von Projekten und Maßnahmen für den Radverkehr nachvollziehbar geregelt und dokumentiert sind.

4.3.2 Controlling

Die auf Basis der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 erarbeiteten Radverkehrskonzepte und Projekte zur Förderung des Radverkehrs mit zahlreichen Maßnahmenbündeln und Einzelmaßnahmen erfordern ein wirksames Controllingssystem im Rahmen eines Multiprojektmanagements. Ein in regelmäßigen Abständen zu durchlaufender Controllingzyklus (PDCA – Plan-Do-Check-Act) ermöglicht einen ganzheitlichen Überblick über den Stand der Planungen und Umsetzungen im Hinblick auf Kosten, Zeit und Qualität sowie Abweichungsanalysen und eine zeitnahe Steuerung.

Die Erhebungen des LRH im März 2021 ergaben Verbesserungsbedarf beim Monitoring der Zielerreichung der Radverkehrsstrategie sowie beim systematischen Controlling.

Während der Prüfung des LRH richtete die A16 einen Lenkungsausschuss ein, bei dem alle maßgeblichen Stellen der A16 inkl. der verantwortlichen Koordinatoren vertreten sind. Die erste der quartalsweise geplanten Sitzungen (kürzere Intervalle im Bedarfsfall) wurde am 17. April 2021 abgehalten. Der Lenkungsausschuss ist für das Programmgesamtergebnis, das Krisenmanagement und die erforderlichen Programmressourcen verantwortlich. In den Sitzungen werden die aktuellen Zwischenstände und Entwicklungen in den einzelnen Regionen anhand von Umsetzungsberichten (Gesamtkostenvergleich, Plan-Ist-Darstellungen, Gründe für Abweichungen, allfällige Probleme, Vorausschau) behandelt. Der Lenkungsausschuss ist darüber hinaus bei

- Maßnahmenänderungen ab 50 % Kostenerhöhung und über € 50.000,-,
- Trassenverlegungen,
- zusätzlichen oder wegfallenden Maßnahmen sowie
- Kommunikations- oder Vertragsproblemen mit Gemeinden

zu einer Entscheidungsfindung zu befassen.

Der LRH stellt fest, dass während der LRH-Prüfung mit der Einrichtung eines Lenkungsausschusses und den damit verbundenen Aktivitäten das Controllingssystem weiterentwickelt wurde.

Der LRH empfiehlt, das Controlling weiter auszubauen. Neben den Radverkehrskonzepten, Projekten, Maßnahmenbündeln sowie dem Maßnahmen-Umsetzungscontrolling ist auch die Zielerreichung der Radverkehrsstrategie in den Controllingprozess zu integrieren.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Der Controllingprozess wird laufend weiterentwickelt. Sobald größere Teile der Radverkehrskonzepte umgesetzt sind und auch der steirische Radmonitor installiert wurde, wird die Zielerreichung in den Controllingprozess aufgenommen. Die Überprüfung wird insbesondere in den Lenkungsausschüssen erfolgen.

5. REGIONALE MOBILITÄTSPLÄNE UND RADVERKEHRSKONZEPTE

In diesem Kapitel wird die Berücksichtigung und Einflechtung des Radverkehrs in den verschiedenen Verkehrskonzepten und Mobilitätsplänen sowie die Erstellung von Radverkehrskonzepten behandelt.

5.1 Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+

Am 3. März 2008 wurde das „Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+“ von der Steiermärkischen Landesregierung einstimmig beschlossen. Darin wird die Mobilität in der Steiermark anhand von Daten und Fakten dargestellt und beschrieben, wohin sich der Verkehr in Zukunft entwickeln soll und welche verkehrspolitischen Ziele es zu erreichen gilt. Mit dem Blick auf künftige Synergien bzw. auf ein ausgeglichenes Miteinander der Bedürfnisse der Menschen, der Umwelt und Wirtschaft wurden Visionen, Strategien und Ziele definiert.

Die Grundpfeiler dieses Gesamtverkehrskonzeptes beinhalten u. a.

- den politischen Konsens für ein zukunftsfähiges Gesamtverkehrskonzept,
- die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Steiermark,
- die Sicherung der Mobilität aller Menschen in der Steiermark, aber auch
- die Schaffung eines umwelt- und sozialverträglichen sowie volkswirtschaftsförderlichen Gesamtverkehrssystems und
- das bewusste Unterstützen von ÖV-Mitteln, Fußgänger- und Fahrradverkehr – vor allem in den Ballungsräumen.

Ein im Leitbild abgebildeter Gedanke ist, dass das Bedürfnis nach Mobilität unter der größtmöglichen Schonung von Ressourcen stattfinden soll, welche die geringsten negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben. Dabei sind alle Verkehrsarten, beginnend vom Fuß- und Radverkehr über den ÖV auf Straße und Schiene bis hin zum MIV und Flugverkehr, in dieses Verkehrssystem einzubinden.

Ein Hauptthema in diesem Konzept befasst sich mit der Mobilität in der Steiermark sowie deren Rahmenbedingungen, Grundsätzen und Leitlinien. Weiters wird dem ÖV und der Infrastruktur für Bahn und Bus sowie der Straßeninfrastruktur ein gewichtiger Platz eingeräumt. Die umweltverträgliche Mobilität, in die der Radverkehr eingebunden ist, wird nur am Rande behandelt.

Hierbei wird der Fußgänger und Radfahrer als der umweltfreundlichste Verkehrsteilnehmer beschrieben, den es als „schwächsten Verkehrsteilnehmer“ zu schützen gilt. Dieser Schutz kann durch Fußgängerzonen, Radwege, Temporeduktionen und Verkehrsberuhigungen verwirklicht werden. In puncto Radverkehr wird vor allem das überregionale Hauptradwegenetz der Steiermark beschrieben, das weiter ausgebaut werden soll und einen Bestandteil der heimischen Fremdenverkehrswirtschaft darstellt.

Gesondert wird es auch als Ziel formuliert, das Fahrrad nicht nur als Freizeit-, sondern auch als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren und damit den Trend des sinkenden Radverkehrs (siehe auch Grafik Modal Split, Kapitel 2.3.1) umzukehren. Die formulierte Vision sieht das Radfahren als umweltfreundliche Verkehrsart und als wesentlichen Faktor in der Gesamtmobilität. Strategisch soll neben dem Ausbau der überregionalen Hauptradwege die Schaffung eines fußgänger- und fahrradfreundlichen Umfeldes, die zyklische Aktualisierung des steirischen Radverkehrskonzeptes sowie die Hilfestellung für Gemeinden bei der Umsetzung von verkehrsberuhigten Zonen zukünftig im Mittelpunkt stehen. Als Ziele wurden u. a. die Vergrößerung der Weganteile im Radverkehr – vor allem in Bezug auf den Alltagsverkehr – sowie die Verlagerung der kurzen PKW-Wege auf den Radverkehr festgeschrieben.

Der LRH stellt fest, dass der sinkende Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr Thema im „Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+“ war. Erste Schritte zur Stärkung des Alltagsradverkehrs sind Teil dieses Konzeptes.

5.2 Regionale Verkehrskonzepte und Regionale Mobilitätspläne

Ab Beginn der 2000er Jahre bis 2012 wurden in der Steiermark bezirks- bzw. regionsweite Verkehrskonzepte (**regionale Verkehrskonzepte – RVK**) erarbeitet, die für die jeweiligen Planungsgebiete die strategische Grundlage für Investitionen und die Mittelverwendung aus dem Budget der Verkehrsabteilung darstellten. Ziele und Strategien einer zukunftsfähigen Regionalverkehrspolitik und die dazugehörige Prioritätensetzung wurden festgelegt.

In Zusammenarbeit regionaler Planungsbeiräte sollten die Interessen von politischen Verantwortlichen sowie von Regionen und Bezirken mit den aus dem steirischen Gesamtverkehrsplan abzuleitenden Zielvorstellungen in Einklang gebracht werden. Sinn dieser Konzepte war und ist die Abbildung der verkehrsrelevanten Einflussgrößen innerhalb der Region und deren Entwicklungspotenzial sowie die Beziehungen untereinander. Ein zukunftsorientiertes Verkehrskonzept mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmenprogrammen in den Bereichen Straßenbau, ÖV, Verkehrssicherheit und Radverkehr stellt das Ziel dar.

Mit dem Fortschreiten der Entwicklungen und Strömungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich wurde im Jahr 2015 eine neue Initiative gesetzt, die Mobilität in den Regionen der Steiermark neu aufzustellen. Ab 2016 wurden sukzessive auf die mittlerweile etablierten sieben steirischen Großregionen die Prioritäten für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem auf regionaler Ebene festgelegt. Diese mündeten in die **regionalen Mobilitätspläne (RMP)**.

Ähnlich den RVK wurden in einem partizipativen Prozess unter Einbindung von regionalen Entscheidungsträgern Ergebnisse erzielt, strategische Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte festgelegt und in abschließenden Berichten festgehalten. Es galt, die Mobilität und die Erreichbarkeiten aller Menschen in der Steiermark sicherzustellen sowie einerseits den übergeordneten europäischen, nationalen und steiermarkweiten Zielsetzungen, Strategien und Konzepten zu entsprechen und andererseits die Schnittstellen zu den regionalen und lokalen Verantwortlichkeiten zu definieren.

Die Festlegungen in den RMP stellen die Basis für regionale Programme und Maßnahmen dar, wie z. B. die Weiterentwicklung der S-Bahnlinien, die Planung der regionalen Buslinien, das Landesstraßenbauprogramm, die Entwicklung von Radverkehrskonzepten sowie weitere Ziele zur Sicherung und Verbesserung der Mobilität der Menschen.

Derzeit liegen für die Bezirke Graz und Graz-Umgebung sowie für die Region Obersteiermark West gültige RVK aus den Jahren 2010 und 2011 vor. RMP gibt es für die Regionen Südweststeiermark, Südoststeiermark, Liezen, Oststeiermark, Obersteiermark Ost und für die Teilregion Voitsberg.

Der LRH stellt fest, dass in den RVK, die bereits länger zurückliegen, das Thema Radverkehr nur am Rande behandelt wird. Hauptaugenmerk wird eher auf den Lückenschluss und die Ergänzung des überregionalen Radwegenetzes (Region Obersteiermark West) gelegt. Für den Bezirk Graz-Umgebung, wo Potenzialräume vorhanden sind, spielt die Erweiterung des auf den Freizeitverkehr ausgerichteten Radwegenetzes auf den Alltagsverkehr eine untergeordnete Rolle. Auf die Stärkung des multimodalen Verkehrs mit dem ÖV, auf ein dichtes Netz von dem Stand der Technik entsprechenden Radabstellanlagen und die Berücksichtigung der Bedürfnisse der E-Fahrräder wird eingegangen. Die Stadt Graz gibt als Ziel an, das radiale Hauptradroutennetz stadtgrenzenüberschreitend zu verdichten und um tangentielle Radrouten zu erweitern.

Bei den RMP stellt der LRH eine deutliche Priorisierung des Alltagsradverkehrs fest. Aufbauend auf das Drei-Säulen-Modell der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 wurden Potenzialräume identifiziert und Ziele gesetzt sowie der Radverkehr in den Vordergrund gebracht. Beispielhaft werden folgende Ziele und Strategien wiedergegeben (RMP Südoststeiermark):

- fußgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung von Ortszentren
- Gestaltung des Straßenraumes als Förderung des Miteinanders unterschiedlicher Verkehrsarten
- gemeindeübergreifende Radverkehrskonzepte in den Potenzialräumen
- sichere Fuß- und Radwegverbindungen zu Bahnhöfen und Bahnhaltstellen
- Verbesserung der Infrastruktur für das Fahrradparken
- bewusstseinsbildende Veranstaltungen

5.3 Radverkehrskonzepte

Die Basis und Ausgangsposition für Radverkehrskonzepte stellt die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 dar. Das Ziel dieser Strategie ist die Stärkung des Radverkehrs im Allgemeinen und die Förderung des Alltagsradverkehrs im Speziellen. Die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen stellt in Zukunft ein noch wichtiger werdendes Ziel dar. Die Erweiterung und Verdichtung des aktuellen Radwegenetzes in den Potenzialräumen, basierend auf dem bestehenden Straßennetz (Säule A), und die Umsetzung von Maßnahmen zur Schaffung positiver Rahmenbedingungen (Säule B und Säule C) für den Radverkehr wird angestrebt.

Des Weiteren orientierten sich die Radverkehrskonzepte an den RVK bzw. an den RMP. Die Umsetzung der in der Strategie bzw. in den RVK oder RMP genannten Zielen erfolgt entweder durch Einzelmaßnahmen oder durch gesamte Maßnahmenbündel. Maßnahmenbündel werden anhand von Radverkehrskonzepten erstellt. Für die Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes sind neben dem fachlichen Expertenwissen zur Materie auch Ortskenntnisse und Detailinformationen zur Vor-Ort-Situation erforderlich. Daher werden sie meist in einem kooperativen Prozess unter Beteiligung von örtlichen Verantwortungsträgern, der Bevölkerung, von Vertretern des Landes Steiermark und von Fachplanern erstellt. Das Ergebnis ist ein langfristiges, verbindliches und strukturiertes Entwicklungsprogramm für den Radverkehr in potenziellen Regionen, Städten oder Gemeinden.

Derzeit sind elf Radverkehrskonzepte auf der Homepage des Landes Steiermark einzusehen. Mit Stand Juli 2021 sind über zwanzig Radverkehrskonzepte in bzw. vor Umsetzung bzw. befinden sich in der Planungsphase.

Für diese Prüfung wurden drei Projekte, denen ein Radverkehrskonzept zugrunde liegt, zur näheren Betrachtung ausgewählt. In Kapitel 6.2 werden diese näher beschrieben und der Prozess von der Ideenfindung über die Planung, Ausführung und Abrechnung bis hin zur Förderung dargestellt.

Bei Projekten, denen Radverkehrskonzepte zu Grunde liegen, sind vor Umsetzung der Maßnahmen Rahmenverträge abzuschließen. Im Zuge dieser Prüfung wurden sie vom LRH näher betrachtet.

5.3.1 Rahmenvertrag

Der Rahmenvertrag, der mit der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 eingeführt wurde, wird von der A16 entwickelt und ausgearbeitet.

Er wird zwischen dem Land Steiermark und dem Förderungsnehmer abgeschlossen und garantiert dem Förderungsnehmer, dass das Geld von Seiten des Landes für das gesamte Projekt bereitgestellt wird. Der Rahmenvertrag bewirkt jedoch noch keinen Geldfluss. Zum Zeitpunkt der Rahmenvertragsunterzeichnung befinden sich Projekte noch in einer Grobplanungsphase. Die Förderungsmittel werden erst ausbezahlt, wenn Umsetzungen im Detail geplant werden und auf Basis von jährlichen Einzelverträgen zur Ausführung gelangen.

Die im Rahmenvertrag angeführten Beträge beziehen sich lt. Auskunft der A16 zeitlich gesehen auf den Projektstart. Es gibt **keine ausgewiesene Preisbasis** und es werden auch keine Valorisierungen vorgenommen. Die A16 begründet dies mit dem Argument, dass es sich hierbei lediglich um einen budgetären Anhaltspunkt handelt und der Rahmenvertrag noch in detailliertere Einzelverträge über die Projektlaufzeit verteilt wird.

Der LRH stellt fest, dass bei den genannten Summen in den Rahmenverträgen keine Preisbasis angegeben ist und dass keine Valorisierungen vorgenommen werden. Dies scheint vor allem im Hinblick auf unterschiedliche Interpretationsmöglichkeiten problematisch, da lt. Vertragsvereinbarungen eine Kostenerhöhung nicht förderfähig ist.

Der LRH empfiehlt, eine Klarstellung hinsichtlich der Preisbasis und einer eventuellen Valorisierung für die genannten Summen im Rahmenvertrag zu verankern.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Eine Überarbeitung und Anpassung des Rahmenvertrages wird in den genannten Punkten bzw. den Empfehlungen entsprechend erfolgen. In Zukunft wird besonders darauf geachtet, dass die im Vertrag geforderten Berichtspflichten der Vertragspartner eingehalten werden.

In den Bedingungen des Rahmenvertrages ist die dauerhafte und rechtsgültige Bestellung eines Radverkehrsbeauftragten für die Projektlaufzeit vorgesehen. Für die Dauer der Vertragslaufzeit (d. h. Projektlaufzeit + 25 Jahre) ist dessen Bestellung lediglich als Zielvorgabe formuliert.

Der LRH erachtet eine geforderte Bestellung eines Radverkehrsbeauftragten über die gesamte Vertragslaufzeit als sinnvoll und empfiehlt, diesen Passus im Rahmenvertrag entsprechend verbindlich zu gestalten.

In Punkt 4 des Rahmenvertrages wird der Förderungsverfall thematisiert, sollte in zwei Folgejahren kein Antrag auf Projektumsetzung eingebracht werden. Die A16 führt zu diesem Punkt aus, dass damit lediglich die Untätigkeit der Gemeinde vermieden werden soll, da das Budget für diese Maßnahmen reserviert wurde und sie entsprechend den Radverkehrskonzepten (zumindest mehrheitlich) umgesetzt werden sollen.

Der LRH erachtet diese Formulierung als nicht eindeutig. Es ist unklar, ob die Förderung bei Eintritt dieses Falles nur für das vorgesehene Jahresbündel oder für das Gesamtprojekt (inklusive der Rückzahlung der bisher ausbezahlten Förderungsbeträge) verfällt.

Der LRH empfiehlt, die Formulierungen hinsichtlich des Förderungsverfalls eindeutig zu formulieren.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Eine Überarbeitung und Anpassung des Rahmenvertrages wird in den genannten Punkten bzw. den Empfehlungen entsprechend erfolgen. In Zukunft wird besonders darauf geachtet, dass die im Vertrag geforderten Berichtspflichten der Vertragspartner eingehalten werden.

In mehreren Punkten im Rahmenvertrag (z. B. Auszahlungsbedingungen) wird der Erfüllungsgrad erwähnt. Das Ziel ist ein Mindesterfüllungsgrad der Umsetzungen von 75 %. Für die Ermittlung dieses Erfüllungsgrades wird lediglich die Anzahl der Maßnahmen lt. den Tabellen in den Maßnahmenbündeln als Indikator herangezogen. In den beispielhaft dargestellten Projekten (siehe Kapitel 6.2) wurde ersichtlich gemacht, dass die Kosten der einzelnen Maßnahmen starke Größenunterschiede aufweisen. Die einzelnen Positionen reichen von zwei- bis sechsstelligen Eurobeträgen.

Der LRH stellt fest, dass aufgrund dieser unterschiedlichen Kosten der einzelnen Maßnahmen und bei der ausschließlichen Betrachtung des Verhältnisses der geplanten zu den ausgeführten Maßnahmen ein wenig aussagekräftiges Ergebnis bei der Ermittlung des Erfüllungsgrades entstehen kann.

Der LRH empfiehlt, die Regelung für die Ermittlung des Erfüllungsgrades zu überdenken und zumindest eine kombinierte Betrachtung der Anzahl der Maßnahmen und deren Kosten vorzunehmen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Eine Überarbeitung und Anpassung des Rahmenvertrages wird in den genannten Punkten bzw. den Empfehlungen entsprechend erfolgen. In Zukunft wird besonders darauf geachtet, dass die im Vertrag geforderten Berichtspflichten der Vertragspartner eingehalten werden.

In den Punkten 2.3 wird die Vorlage von jährlichen Tätigkeitsberichten und Zwischenabrechnungen, in Punkt 2.4.2 die Berichtspflicht von halbjährlich stattfindenden Projektsteuerungstreffen festgehalten.

Nach Auskunft der A16 wurden bislang keine Zwischenabrechnungen durchgeführt, die Abrechnungen erfolgten stets als Gesamtabrechnung des Maßnahmenbündels. Die geforderten jährlichen Tätigkeitsberichte liegen nicht vor, da der Umsetzungsstand zwischen Förderungsgeber und Förderungsnehmer in diversen Abstimmungen besprochen wird. Lt. Ankündigung der A16 soll zukünftig die vertraglich festgelegte Berichtspflicht des Förderungsnehmers durch den Förderungsgeber verstärkt eingefordert werden. Es wurden auch keine Projektsteuerungstreffen abgehalten. Eine laufende Evaluierung der umgesetzten und geplanten Maßnahmen erfolgte im Rahmen der Erarbeitung der jeweiligen Anträge.

Der LRH stellt fest, dass zu den im Zuge dieser Prüfung gesichteten Projekte im Rahmenvertrag festgelegten Pflichten keine Berichte vorliegen.

Der LRH empfiehlt, diese Berichtspflichten vom Vertragspartner einzufordern.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Eine Überarbeitung und Anpassung des Rahmenvertrages wird in den genannten Punkten bzw. den Empfehlungen entsprechend erfolgen. In Zukunft wird besonders darauf geachtet, dass die im Vertrag geforderten Berichtspflichten der Vertragspartner eingehalten werden.

Der LRH stellt fest, dass die Rahmenverträge seit dem ersten Projekt bereits weiterentwickelt wurden. In einzelnen Punkten gibt es noch Anpassungsbedarf.

Der LRH empfiehlt, die Verträge entsprechend den in diesem Kapitel angeführten Punkten anzupassen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Eine Überarbeitung und Anpassung des Rahmenvertrages wird in den genannten Punkten bzw. den Empfehlungen entsprechend erfolgen. In Zukunft wird besonders darauf geachtet, dass die im Vertrag geforderten Berichtspflichten der Vertragspartner eingehalten werden.

5.3.2 Einzelförderungsvertrag

Bei Einzelmaßnahmen, denen kein Radverkehrskonzept und kein Rahmenvertrag zugrunde liegt, werden zwischen dem Land als Förderungsgeber und antragsberechtigten Förderungsnehmern (z. B. Gemeinden, Unternehmen etc.) ausschließlich Einzelförderungsverträge geschlossen. Diese Verträge beinhalten neben der Beschreibung der Maßnahme die festgelegten Fristen und die Nachweisplichten des Förderungsnehmers.

Es werden auch bei Projekten, denen ein Radverkehrskonzept und Rahmenverträge zugrunde liegen, **jährliche Einzelförderungsverträge** zwischen dem Förderungsgeber und dem Förderungsnehmer abgeschlossen. Aufbauend auf die Radverkehrskonzepte und Rahmenverträge werden die Maßnahmen der Säulen A und B detailliert geplant und projiziert. Der Förderungswerber reicht jährliche Sammelanträge zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen (**Maßnahmenbündel**) beim Förderungsgeber ein. Dieser Antrag enthält die einzelnen Maßnahmen für das jeweilige Jahr. Zusätzlich werden technische Berichte für Maßnahmen der Säule A bzw. Umsetzungskonzepte und Jahrespläne für Maßnahmen der Säule B beigelegt. Behördliche Bewilligungen, Zustimmungserklärungen bei Grundinanspruchnahmen und Finanzierungsgarantien sind dem Antrag ebenfalls beizufügen. Bei der Beantragung von Förderungen sind Fristen laut Richtlinien einzuhalten.

Auf Grundlage der Einzelförderungsverträge erfolgt nach Umsetzung der Maßnahmen und Prüfung der Unterlagen durch den Förderungsgeber die Auszahlung der Förderungsmittel durch das Land.

6. ATTRAKTIVIERUNG DES RADVERKEHRS

6.1 Maßnahmen

Um den Radverkehr – vor allem den Alltagsradverkehr – attraktiv zu gestalten und um eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr in potenziellen Regionen bzw. Örtlichkeiten zu erreichen, müssen umfassende Maßnahmen gesetzt und entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden. Ziel von Projekten muss sein, Beiträge zur Verbesserung für das Radfahren zu leisten und das Rad als Alltagsverkehrsmittel zu fördern. Die Stärkung des Radverkehrs trägt maßgeblich zu einer nachhaltigen und sozial verträglichen Mobilität bei. Das Fahrrad ist ein platzsparendes und emissionsfreies Verkehrsmittel. Die Etablierung des Fahrrades als alltagstaugliches Verkehrsmittel trägt zur Gesundheitsförderung bei, was auch vor dem Hintergrund der älter werdenden Gesellschaft eine Rolle spielt.

Um den Alltagsradverkehr zu steigern und den Umstieg auf das Fahrrad zu attraktivieren, ist die Umsetzung von verschiedensten Maßnahmen in diversen Aktionsfeldern möglich:

Dies erfordert **Investitionen in den fließenden und den ruhenden Radverkehr**. Die Optimierung und Erweiterung des Radverkehrsnetzes stellt das Aktionsfeld mit dem höchsten finanziellen Aufwand dar. Ein strukturiertes, **durchgängiges und lückenloses Radverkehrsnetz** ist für die Akzeptanz wichtig. Dies betrifft die ausreichend dimensionierte Querschnittsgestaltung der Radwege, um den Stand der Technik (E-Bikes, Lastenfahräder etc.) zu berücksichtigen und ein entsprechendes Sicherheitsgefühl bei den Nutzern zu bewirken. Neben der kostenintensiven Neuerrichtung von Infrastruktur gibt es bei den einzelnen Projekten auch meist weniger investitionsintensive Maßnahmen (z. B. die Öffnung von Einbahnen oder Busfahrstreifen). Im Mischverkehr stellen oft unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus von Rad- und Kfz-Verkehr bzw. mangelnde oder fehlende Radverkehrsanlagen für den fließenden und ruhenden Radverkehr Hemmnisse für den Radverkehr dar. Mittels regulativer Maßnahmen wie der Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen kann dem entgegengewirkt werden. Ziel ist, ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen, um den Radverkehr flächendeckend zu attraktivieren.

Durch einfache, aber effiziente Markierungslösungen im Zuge eines durchgängigen **Beschilderungs- und Leitsystems** können Radverkehrswege komfortabler, vor allem aber sicherer gestaltet werden. Auch hinsichtlich der **Abstellanlagen** für den ruhenden Radverkehr gibt es verschiedene Möglichkeiten der Errichtung. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen, die an wichtigen Quell- und Zielpunkten aufgestellt werden, animieren zur häufigeren Nutzung des Fahrrades. Für die Förderung des Alltagsradverkehrs

erweist sich eine hohe Qualität von Abstellanlagen, die eine sichere Verwahrung und Absperrung des Fahrrades ermöglicht, als sinnvoll.

Ein weiteres Aktionsfeld stellt der Bereich **Service und Dienstleistungen** dar. Öffentliche Serviceeinrichtungen, bei denen kleine Reparaturen durch den Radfahrer selbst durchgeführt werden können bzw. an deren Stationen ein Aufpumpen der Reifen möglich ist, erhöhen die Sicherheit und den Komfort für Radfahrer. Auch **Dienst- bzw. Leihfahrräder**, aber vor allem die **Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖV** bringen einen wesentlichen Nutzen hinsichtlich der Steigerung des Radverkehrsanteils.

Information und Kommunikation sind für die Ausschöpfung der Potenziale des Radverkehrs wichtig. Maßnahmen bzw. Aktionen zur Radverkehrsförderung müssen gut kommuniziert werden, damit sie in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Hierzu zählen Karten über das Radverkehrsnetz bzw. Informationen zum Radfahren allgemein sowie spezifische Auskünfte zum Radfahren in der jeweiligen Gemeinde bzw. in der Region. Für die **Bewusstseinsbildung** eignen sich vielfältige Aktionen, die auch auf die jeweilige Zielgruppe ausgerichtet werden können. Durch **Imagekampagnen** und **Veranstaltungen** kann das **Fahrradklima verbessert** und eine positive Grundstimmung in der Öffentlichkeit gegenüber den Anliegen des Radverkehrs erreicht werden.

Die **Organisation und die Rahmenbedingungen** sind weitere Aktionsfelder. Hierbei sind auch Maßnahmen zu nennen, die erst mittel- bis langfristig Wirkung hinsichtlich des Radverkehrs zeigen. So sollen mit der Erstellung eines vorausschauenden Radverkehrskonzeptes sowie einer umfassenden Strategie aufbauende Maßnahmen und die Vermeidung von Zielkonflikten erreicht werden. Die frühzeitige Berücksichtigung des Radverkehrs bei neuen Bauvorhaben und bei der Erstellung neuer Bebauungspläne ist hier zu nennen. Laufende Evaluierungen ergeben Auskünfte über die Auswirkungen und den Nutzen der gesetzten Maßnahmen. Ein Qualitätsmanagement sichert die dauerhafte Erhaltung und Verbesserung der Einrichtungen. Auch die Auseinandersetzung mit verschiedenen Möglichkeiten einer finanziellen Förderung durch das Land, den Bund, die Europäische Union bzw. andere mögliche Förderungsgeber fällt in dieses Aktionsfeld.

Der LRH stellt fest, dass bereits umfassende Maßnahmen in allen relevanten Bereichen gemacht wurden.

Der LRH empfiehlt, die bereits gesetzten Maßnahmen laufend zu evaluieren und gegebenenfalls entsprechend anzupassen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Es ist geplant, Anpassungen im Rahmen von Neuauflagen (Radverkehrsstrategie, Förderrichtlinie) vorzunehmen.

6.2 Umgesetzte Projekte

Von den zahlreichen in den letzten Jahren entwickelten Radverkehrskonzepten in der Steiermark wählte der LRH mit Feldbach, Wildon und Trofaiach drei über die Steiermark verteilte Projekte und unterzog sie einer Überprüfung.

Die in den folgenden Abbildungen dargestellten Kosten sind Gesamtkosten (inkl. Mehrwertsteuer), die über bestimmte Förderungs- und Aufteilungsquoten vom Land Steiermark, von der jeweiligen Gemeinde und ggf. von Dritten (G & D) (Bund, Europäische Union) voraussichtlich getragen werden. Die Aufteilung der Gesamtkosten zwischen den Vertragspartnern über den Berichtszeitraum ist im Kapitel 9 Kostenübersicht dargestellt.

6.2.1 Feldbach

In der Stadtgemeinde Feldbach und in der umliegenden Region waren vor Umsetzungsbeginn der ausgearbeiteten Radverkehrsmaßnahmen bereits viele Radverkehrsanlagen mit unterschiedlicher Ausprägung und unterschiedlichen Querschnitten bzw. Breiten vorhanden. Die touristischen Radwege und -routen (R11, R32 und R45) waren teilweise gut ausgebaut, **deren räumliche Lage deckte sich jedoch in vielen Fällen nicht mit den Ansprüchen für den Alltagsradverkehr**. Für diesen Zweck wurde die Radverkehrsinfrastruktur in den Grundlagen zur Planung als mangelhaft eingestuft. Neben der Lückenhaftigkeit des Netzes wiesen auch Knoten- und Kreuzungspunkte Mängel auf.

Feldbach ist ein wichtiger Arbeitsstandort in der Region und ein zentraler Standort für die Bereiche Bildung, Versorgung, Gesundheit, Verwaltung usw. Die Zahlen der Tagespendler zur Arbeit und vor allem die Binnenpendler bergen ein großes Potenzial für den Umstieg auf das Fahrrad.

Die Stadtgemeinde Feldbach fungierte daher in einem durch das Land Steiermark begleiteten Prozess als Pilotregion für die Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes. Als erste Pilotregion im Bundesland stellte die Stadtgemeinde einen entsprechenden Antrag zur Förderung bzw. Kostenbeteiligung für die Verwirklichung der gesetzten Ziele.

Radverkehrskonzept Pilotregion Feldbach

Das Radverkehrskonzept wurde in Form eines Pilotprojektes erstellt, bei dem hinsichtlich konzeptioneller Planung und Zusammenarbeit zwischen den Projektpartnern und den landesinternen Stellen (Stadtgemeinde Feldbach, Land Steiermark, BBL Südoststeiermark) sowie auch bei externen Planern Erfahrung gesammelt wurde. Die Erkenntnisse daraus flossen bei der Erstellung von nachfolgenden Strategiepapieren der Verkehrsabteilung sowie bei künftigen Radverkehrskonzepten ein.

Das Konzept, welches im Jänner 2016 fertiggestellt wurde, stellt die wesentliche Grundlage zur weiteren Vorgehensweise für die Förderung des Alltagsradverkehrs und zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Pilotregion Feldbach dar. Es ist zentraler Inhalt eines Rahmenvertrages zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Feldbach.

Im Radverkehrskonzept wurden auf Basis des Idealnetzes für den Radverkehr sechs Hauptradrouten mit einer Länge von rund 37 km entwickelt, die das Stadtzentrum als wesentliche Verknüpfung vorsieht. Zusätzlich wurde ein Nebenroutennetz für die untergeordnete Erschließung und für Lückenschlüsse mit einer Länge von 35 km erarbeitet. Somit wurde ein flächendeckendes Radverkehrsnetz entwickelt, welches die wesentlichen Quellen und Ziele der Region verbindet. Zusätzlich wurden verschiedene Maßnahmen ausgearbeitet, die auch Fahrradabstellanlagen für den ruhenden Verkehr sowie ein entsprechendes Leitsystem mit Bodenmarkierungen und Beschilderungen vorsehen. Die Bereiche der Motivation, Information und Kommunikation, die Behandlung der Organisation und Rahmenbedingungen waren ebenso Bestandteile des Konzeptes.

Förderungsantrag und Rahmenvertrag

Der Förderungsantrag zum Rahmenvertrag wurde vom Gemeinderat Feldbach am 9. Juni 2016 beschlossen und am 1. Juli 2016 beim Land eingereicht. Der Antrag enthält die wesentlichen Vorhaben und Umsetzungsmaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept, welches ein langfristiges, verbindliches und strukturiertes Entwicklungsprogramm darstellt. Entsprechend den vertraglichen Bestimmungen wurde der Leiter der Bauabteilung in der Stadtgemeinde als Radverkehrsbeauftragter bestellt.

Der Rahmenvertrag, abgeschlossen zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Feldbach, wurde am 11. November 2016 von Vertretern der Stadtgemeinde und vom für Verkehr zuständigen Mitglied der Landesregierung unterfertigt. Es sind darin die auf Basis des Förderungsantrages wesentlichen Eckpunkte dieses Gesamtprojektes vereinbart. Das zugrundeliegende Radverkehrskonzept ist das erste dieser Art in der Steiermark, das im Ausmaß vertraglich vereinbarter Maßnahmen über mehrere Jahre zwischen den beiden Vertragspartnern abgeschlossen wurde.

Die Gesamtkosten sind mit € 3.265.000,-- veranschlagt. Diese Gesamtkosten werden von den Vertragspartnern getragen, wobei der Gemeindeanteil € 1.265.000,-- beträgt und die restlichen € 2.000.000,-- das Land Steiermark trägt, je zur Hälfte als Förderung bzw. als Kostenbeteiligung.

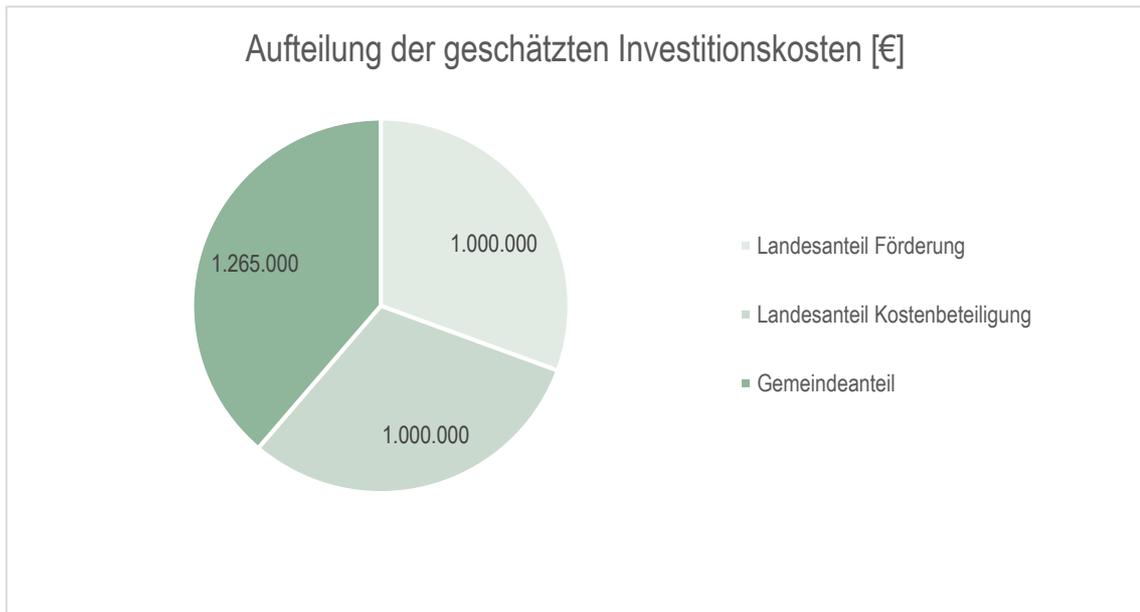


Abb.: Aufteilung der geschätzten Investitionskosten lt. Rahmenvertrag

Außerhalb des Rahmenvertrages wurde von der Stadtgemeinde Feldbach um eine Bundesförderung angesucht. Ein entsprechendes Antwortschreiben von der KPC liegt dem LRH vor. Darin wird die positive Beurteilung des Projektes sowie die Vorlage an den Beirat von „klimaaktiv mobil“ mitgeteilt und eine Bundesförderung von € 520.168,08 sowie eine ELER-Förderung iHv. € 508.441,92 in Aussicht gestellt. Diese Förderungsbeträge werden in vorhergehender Grafik nicht berücksichtigt, da sie nicht Bestandteil des Rahmenvertrages sind.

Die Projektlaufzeit (Umsetzungszeitrahmen des gesamten Vorhabens) ist von 2016 bis 2021 vorgesehen. Die anschließende 25-jährige Vertragslaufzeit endet am 31. Dezember 2046.

Die prognostizierten Kosten teilen sich sowohl auf die einzelnen Säulen als auch auf die einzelnen Maßnahmengruppen. Darunter fallen bauliche Maßnahmen bei Strecken und Knoten bzw. konstruktive Maßnahmen sowohl bei den Hauptradrouten als auch bei den Nebenradrouten. Zusätzlich sind Kosten in den Bereichen Wegweisung, Detailplanung, Radabstellanlagen und Information bzw. Kommunikation abgebildet. Eine vorgesehene Zählstelle mit € 10.000,- wurde in die letzte Gruppe hinzugenommen.

Die voraussichtliche Aufteilung dieser geplanten Kosten stellt sich wie folgt dar:

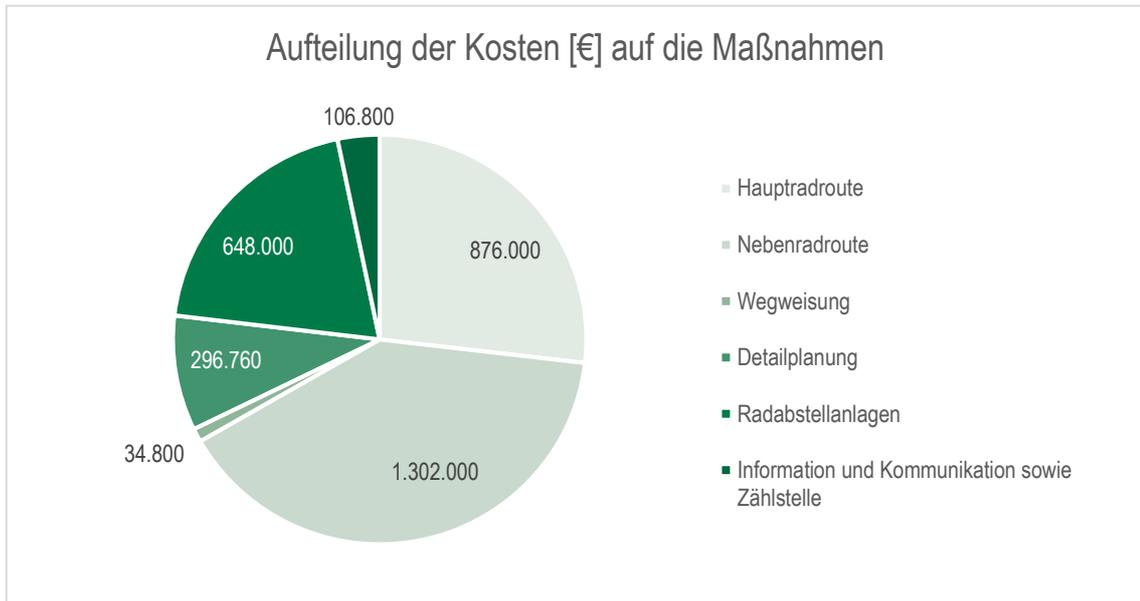


Abb.: Aufteilung der geschätzten Kosten auf die einzelnen Maßnahmen

Die Grafik zeigt, dass sich der Hauptteil der Kosten auf die Nebenradrouten (40 %) und auf die Hauptradrouten (27 %) bezieht. Gemeinsam binden sie zwei Drittel der veranschlagten Kosten. Die Errichtung von Radabstellanlagen ist mit 20 %, die Detailplanung mit 9 % der Gesamtkosten vorgesehen. Die Maßnahmen im Bereich Wegweisung sowie Information und Kommunikation weisen einen Prozentsatz von eins bzw. drei auf.

Einzelförderungsvertrag 2016 / 2017

Für eine stichprobenartige Überprüfung der Umsetzung der Maßnahmen wurde der Einzelförderungsvertrag aus den Jahren 2016 und 2017 herangezogen. Zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Feldbach wurde für die genannten zwei Jahre ein gemeinsames Maßnahmenbündel vereinbart. Dieser Einzelförderungsvertrag wurde im Februar bzw. März 2018 unterfertigt. Er beinhaltet neben den allgemeinen Vertragsbestandteilen (verschiedene Bestimmungen, Rechte und Pflichten) vor allem die Förderungsgewährung und die umzusetzenden Maßnahmen.

Für das Jahr 2016 sind im Einzelförderungsvertrag förderbare Kosten iHv. € 500.800,-- angegeben. Abzüglich der **Kofinanzierung** von „klimaaktiv mobil“ wurde der Förderungsanteil des Landes mit € 172.800,-- berechnet. Für das Jahr 2017 sind die förderbaren Kosten mit € 396.000,-- angegeben. Auch hier wurde die Landesförderung abzüglich der Kofinanzierung durch den Bund mit € 157.600,-- festgelegt.

Hinsichtlich der im Einzelvertrag angegebenen Investitionskosten und der beiliegenden Maßnahmenbündel gibt es eine gravierende Divergenz zu den dem LRH übermittelten Förderungsanträgen der Stadtgemeinde Feldbach für 2016 und 2017 (beide datiert mit 30. Juni 2017) sowie den Maßnahmenpaketen mit dem Soll-Ist-Vergleich. Im Soll-Ist-Vergleich sind für das Jahr 2016 17 statt der ursprünglich vorgesehenen 15 Maßnahmen, für das Jahr 2017 27 statt der vertraglich festgehaltenen 24 Maßnahmen angeführt. Die beiden Maßnahmen im Jahr 2016 stellen Kostenbeteiligungen iHv. € 28.861,-- dar, die drei zusätzlichen Maßnahmen im Jahr 2017 belaufen sich hingegen auf € 564.291,-- und sind als förderfähige Maßnahmen ausgewiesen. Somit würden sich die im Einzelvertrag für 2017 festgelegten Kosten auf € 960.245,-- erhöhen.

Der LRH stellt fest, dass eine gravierende Kostendifferenz zwischen den vertraglich vereinbarten Maßnahmenbündeln und den anschließend umgesetzten Maßnahmen besteht. Eine Dokumentation hinsichtlich dieser Änderungen ist in den Unterlagen nicht ersichtlich.

Der LRH empfiehlt, bei Änderungen eine entsprechende Dokumentation zu führen. Ein geeignetes Änderungsmanagement ist einzuführen. Vertraglich vereinbarte Maßnahmenpakete sind grundsätzlich einzuhalten.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Im Jahr 2021 hat die A16 als Controlling-Instrument für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen Lenkungsausschüsse eingeführt. Im Rahmen dieser Lenkungsausschüsse werden Änderungen besprochen und dokumentiert. Grundsätzlich wird darauf geachtet, dass vereinbarte Maßnahmenpakete einzuhalten sind. Änderungen dürfen nur mit einer entsprechenden Begründung erfolgen.

In der folgenden Grafik sind die Maßnahmen lt. den dem LRH vorgelegten Soll-Ist-Vergleichen dargestellt. Diese 41 Maßnahmen reichen von Erhebungs-, Planungs- und Projektierungsmaßnahmen über bauliche Maßnahmen im Bereich Radverkehrs- und Radabstellanlagen, entsprechende Leitsysteme, Grundeinlösen bis hin zu informativen und kommunikativen Maßnahmen.

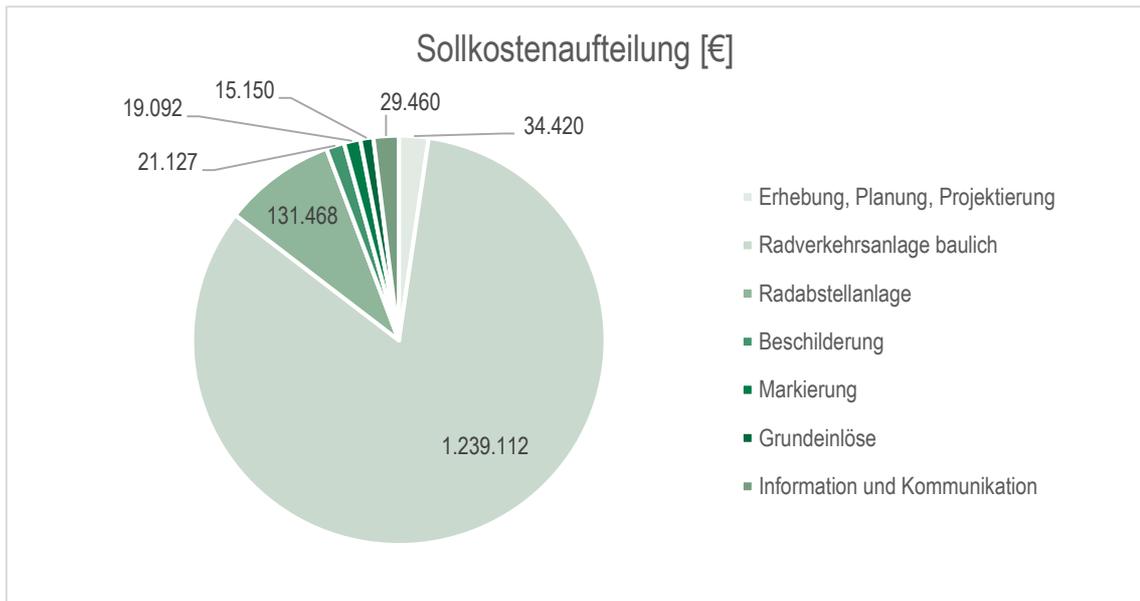


Abb.: Aufteilung der Sollkosten auf einzelne Schwerpunkte 2016 / 2017

Aus der Grafik ist ersichtlich, dass über 83 % (€ 1.239.112,--) der vorgesehenen Investitionskosten für die baulichen Radverkehrsanlagen (Strecken und Knoten) und 9 % (€ 131.468,--) für die Errichtung von Radabstellanlagen vorgesehen sind. Die Anteile der Sollkosten für die restlichen Bereiche liegen zwischen 1 % und 2,3 %.

Einige Maßnahmen im baulichen Bereich (Ausbau von GRW) belaufen sich auf über € 200.000,--, hingegen sind einzelne Maßnahmen im Beschilderungs- und Markierungsbereich mit unter € 500,-- verbucht. Die durchschnittlichen Kosten pro Maßnahme liegen bei € 36.300,--.

Umsetzung der geplanten Maßnahmen 2016 & 2017

Im Rahmenvertrag (0-Plan) wurden 62 Maßnahmen (41 Maßnahmen für Radverkehrsanlagen bzw. Strecken und Knoten, acht Maßnahmen für Abstellanlagen, 13 Maßnahmen für Information und Kommunikation) definiert, die ursprünglich für die Umsetzung in den Jahren 2016 & 2017 vorgesehen waren. Von den im Förderungsvertrag für 2016 & 2017 (Maßnahmenbündel 2016 & 2017, SOLL) geplanten 41 Maßnahmen wurden zehn Maßnahmen umgesetzt (IST).

Die genannten Maßnahmen für 2016 & 2017 sind in folgender Abbildung für 0-Plan, SOLL und IST dargestellt:

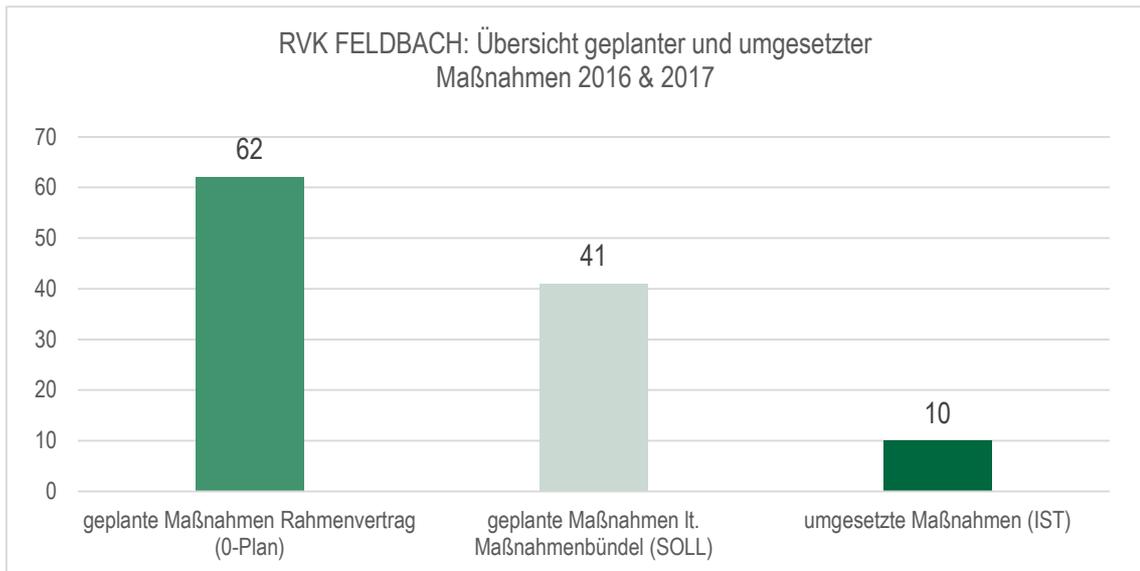


Abb.: Übersicht geplanter und umgesetzter Maßnahmen lt. 0-Plan, SOLL und IST

In den Abrechnungsunterlagen zu den umgesetzten Maßnahmen ist vermerkt, dass drei der zehn Maßnahmen „teilweise umgesetzt“ wurden. Im Vergleich zum geplanten SOLL aus dem Maßnahmenbündel-Vertrag konnten nur knapp 25 % der Maßnahmen umgesetzt werden.

Bei der Betrachtung der Kosten der umgesetzten Maßnahmen zeigt sich in nachfolgender Abbildung ein geringerer Unterschied zwischen SOLL und IST:

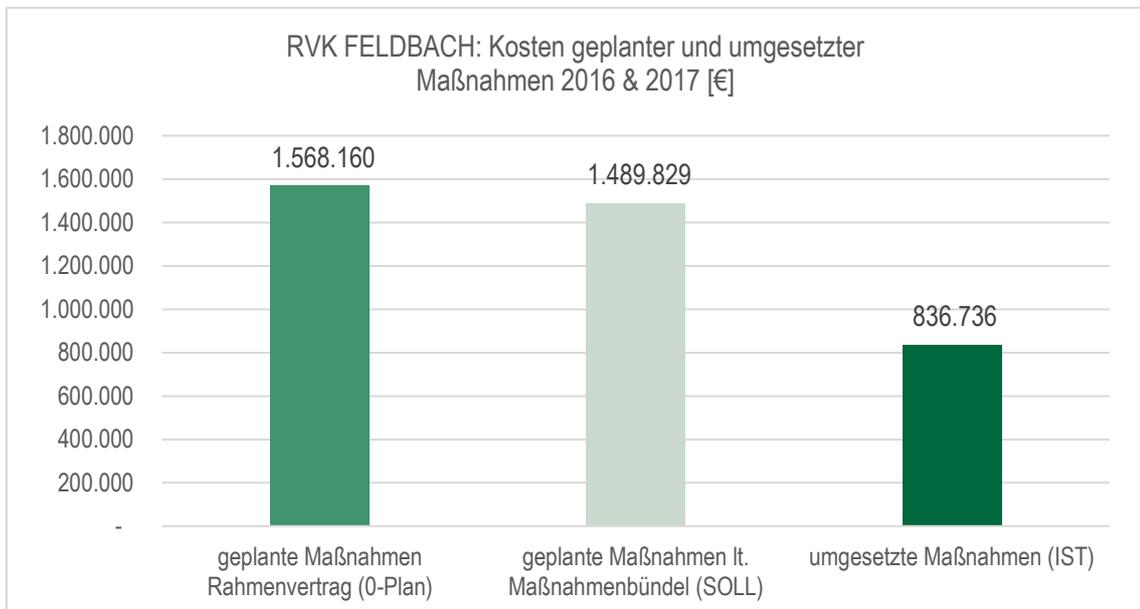


Abb.: Kosten der Maßnahmen: 0-Plan, Maßnahmenbündel-SOLL und IST

Die veranschlagten Kosten der ursprünglich im Rahmenvertrag (0-Plan) gelisteten 62 Maßnahmen für 2016 & 2017 beliefen sich auf € 1.568.160,--, wogegen die geplanten 41 Maßnahmen des Maßnahmenbündels mit € 1.489.829,-- angesetzt wurden. Die tatsächlich zur Umsetzung gelangten zehn Maßnahmen wurden mit € 836.736,-- abgerechnet. Mit den Kosten für die umgesetzten Maßnahmen wurden 56 % der vorgesehenen Mittel des Vertrags für das Maßnahmenbündel 2016 & 2017 genutzt.

Die A16 führt in ihrer Stellungnahme zum Umsetzungsstand des Maßnahmenbündels 2016 & 2017 wie folgt aus:

„Bei der Erstellung der Maßnahmenbündel für 2016 und 2017 war die Stadt Feldbach mit dem Zeitraum der Umsetzung sehr euphorisch. Besonders die Grundeinlösen konnten auf Grund zahlreicher Widerstände nicht so, wie ursprünglich vorgesehen, durchgeführt werden, weshalb sich in zeitlicher Hinsicht Verzögerungen einstellten. Daher wurde zwischen dem Land Steiermark und der Stadt Feldbach vereinbart, dass die Umsetzung des ursprünglichen Maßnahmenbündels zeitlich angepasst werden muss, die zugesagten finanziellen Förderungen aber dennoch aufrecht bleiben. Daher konnte die Abrechnung des Maßnahmenbündels 2016/2017 erst im Dezember 2018 erfolgen.“

Die Differenz zwischen SOLL und IST bei den Gesamtkosten der umgesetzten Maßnahmen sowie die von der A16 angeführten Probleme bei den Grundeinlösen und den daraus entstandenen Folgewirkungen ist in der nachfolgenden Abbildung mit einer Aufschlüsselung der oben dargestellten Gesamtkosten in verschiedene Kostenkategorien zusammengestellt:

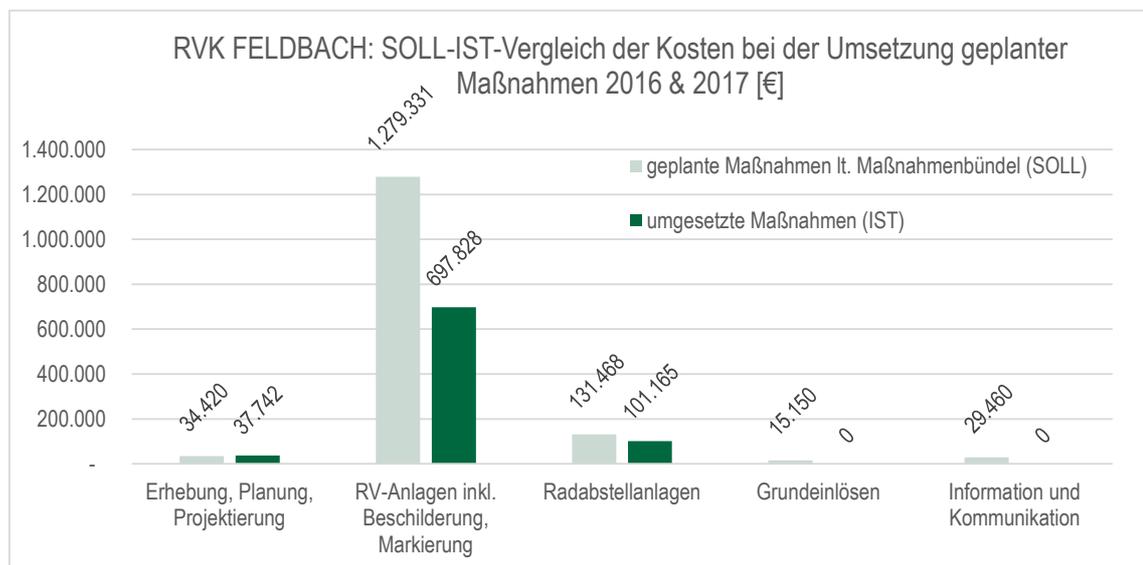


Abb.: SOLL-IST-Vergleich der Kosten zwischen Förderungsvertrag und Umsetzung der Maßnahmen

Die Kostenkategorie für Erhebung, Planung, Projektierung wurde in einem ähnlichen Ausmaß wie geplant abgerechnet.

Die abgerechneten Kosten für Radverkehrsanlagen, Beschilderung und Markierung stellen mit € 697.828,-- bzw. 83 % den größten Anteil an den Gesamtkosten für 2016 & 2017 dar. Diese liegen jedoch um € 581.503,-- unter dem Plan-SOLL aus dem Maßnahmenbündel-Vertrag. Die Kosten für Radabstellanlagen stellen mit € 101.165,-- den zweitgrößten Kostenwert der Abrechnung dar. Mit den abgerechneten Kosten für Radabstellanlagen (zwei teilweise umgesetzte Anlagen) wurde das geplante Budget (SOLL) iHv. € 131.468,-- zu 77 % genutzt.

Die nicht erfolgten Grundeinlösen (€ 15.150,-- im SOLL vs. € 0,-- im IST) sind lt. obiger Stellungnahme der A16 ein Grund für die Verzögerungen bei der Umsetzung weiterer geplanter Maßnahmen.

Die vorgesehenen Mittel für Information und Kommunikation iHv. € 29.460,-- wurden nicht genutzt.

Der LRH ist der Meinung, dass insbesondere in der Anfangsphase einer Radverkehrsinitiative Aktivitäten im Bereich Information und Kommunikation gesetzt werden müssen, um die Wichtigkeit des Themas herauszuarbeiten und die positiven Effekte des Radverkehrs in der jeweiligen Region darzustellen. Dies stellt einen Beitrag zu einer erhöhten Akzeptanz dar, der sich auch bei Grundeinlösen positiv auswirken kann.

Die im Maßnahmenbündel-Vertrag noch in drei getrennt ausgewiesenen Kostenkategorien für Radverkehrsanlagen, für Beschilderung und für Markierung mussten im SOLL-IST-Vergleich zusammengefasst werden, da in der Abrechnungsauflistung keine Trennung vorgenommen wurde.

Für eine transparente Darstellung der Umsetzungsdetails in den SOLL-IST-Vergleichen empfiehlt der LRH, für die Abrechnungen die Kostenkategorien aus den Maßnahmenbündel-Verträgen beizubehalten.

Die Stichprobenprüfungen der Abrechnungsübersicht und dem SOLL-IST-Vergleich ergaben nachvollziehbare Ergebnisse.

Beispiele für umgesetzte Maßnahmen 2016 & 2017 in Feldbach

Der LRH führte für die im Jahr 2016 und 2017 abgerechneten Kosten eine Besichtigung von umgesetzten Maßnahmen durch, wovon nachfolgend drei Beispiele angeführt sind.

Das erste Beispiel ist die Maßnahme am Radweg in der Bürgergasse. 2016 wurden einige mittig am Radweg stehende Bäume entfernt. Entsprechende Ersatzpflanzungen wurden mit dieser Maßnahme ebenfalls finanziert.



Abb.: Radweg in der Bürgergasse mit Bäumen am Radweg vor der Maßnahme (Foto links) und nach der durchgeführten Maßnahme (Foto rechts); Quelle: A16

Ein weiteres Beispiel wurde an der L201 Berndorferstraße besichtigt. Die Straßenbrücke über den Saazer Bach, über die auch der GRW geführt wurde, war in einem desolaten Zustand. Im Zuge der Planungen wurde eine eigene vom Kfz-Verkehr getrennte GRW-Brücke konzipiert, die im Jahr 2016 geplant und umgesetzt wurde (siehe nachfolgende Fotos).



Abb.: GRW an der Berndorferstraße über die alte Straßenbrücke (Foto links) und die 2016 realisierte, getrennt geführte GRW-Brücke (links im rechten Foto); Quelle: Foto links: A16

Im dritten Beispiel für umgesetzte Maßnahmen wurde je eine Rampe zum Raabsteg umgesetzt. Die alten Anrampungen waren zu steil, neben den Fußgängerstufen zu schmal und bereits mangelhaft (siehe nachfolgendes Foto). Im Zuge der 2017 umgesetzten Verbesserung wurden die Rampen zum Raabsteg verbreitert und durch die Abflachung gleichermaßen für Radfahrer und Fußgänger leicht nutzbar gemacht.



Abb.: Steile und schmale Rampe zum Raabsteg vor der Maßnahme (Foto links) und nach der Realisierung der flachen Anrampung für Fußgänger und Radfahrer (Foto rechts); Quelle: Foto links: A16

Überblick zum Kostenstand 2016 bis 2020

Die folgende Übersicht der jährlichen Kosten über mehrere Förderungsjahre in Form eines SOLL-IST-Vergleichs zeigt den Stand der Gesamtentwicklung hinsichtlich der Nutzung (IST) der im Rahmenvertrag geplanten und im Einzelförderungsvertrag konkretisierten jährlichen Kosten.

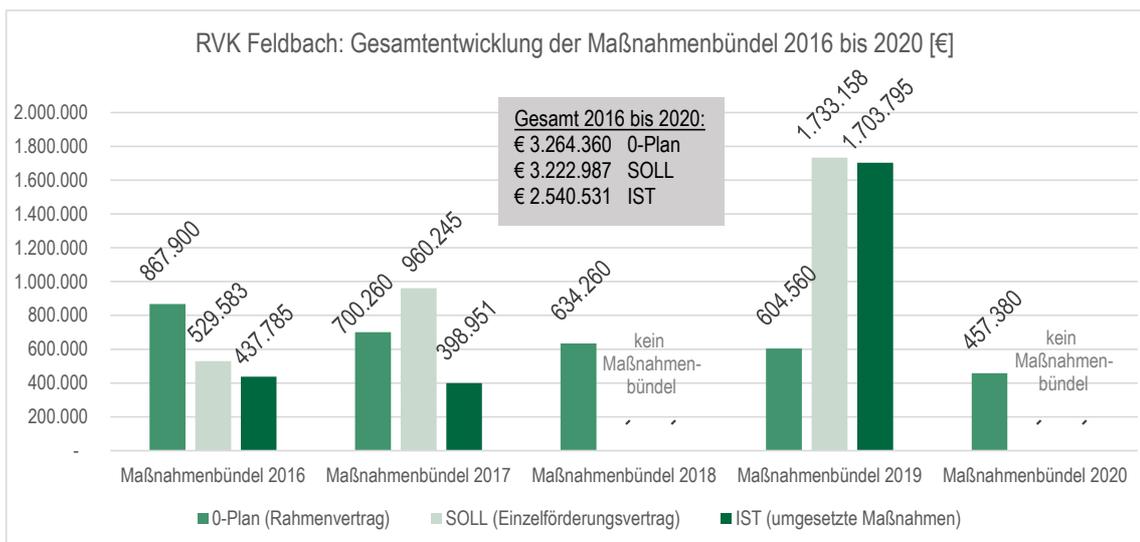


Abb.: Übersicht der Kosten zu den Maßnahmenbündeln 2016 bis 2020

Beim Vergleich der Einzelverträge für die jährlichen Maßnahmenbündel (SOLL) mit den ursprünglich im Rahmenvertrag (0-Plan) geplanten Ausgaben zeigen sich starke Schwankungen. Im Gesamtvergleich zwischen SOLL (€ 3,22 Mio.) und 0-Plan (€ 3,26 Mio.) wurden die Unterschiede über die Laufzeit jedoch wieder ausgeglichen.

Der Verlauf der IST-Kosten zeigt, dass zahlreiche geplante Maßnahmen in den ersten Jahren (2016 bis 2018) nicht umgesetzt wurden.

Auffällig ist, dass im Jahr 2018 kein Maßnahmenbündel eingereicht wurde. Die A16 gibt an, dass aufgrund der Verzögerungen (siehe obigen Abschnitt „Umsetzung der geplanten Maßnahmen 2016 & 2017“) im Einvernehmen mit dem Land kein Maßnahmenbündel 2018 beantragt wurde.

Im Maßnahmenbündel 2019 wurde ein umfangreiches Maßnahmenbündel (SOLL: € 1,73 Mio.) erstellt, das kostenseitig in weiten Teilen umgesetzt werden konnte.

Für die weiteren Maßnahmenbündel ab 2020 wurde zwischen Land und Gemeinde vereinbart, keine weiteren Maßnahmenbündel (fördertechnisch) abzuwickeln, solange keine Abrechnung der Gemeinde betreffend die „klimaaktiv mobil“-Förderung auf Bundesebene erfolgt ist.

Die gesamten IST-Kosten über den Zeitraum 2016 bis 2020 liegen mit € 2.540.531,-- um € 682.456,-- hinter dem möglichen SOLL-Wert aus der Summe der Maßnahmenbündel iHv. € 3.222.987,--. Das entspricht einem Wert an noch nicht genutzten Mitteln von 21 %.

6.2.2 Wildon

Wildon befasste sich als eine der ersten Gemeinden in der Steiermark mit dem Thema Radverkehrsentwicklung. In der Region Wildon sind bereits Radverkehrsanlagen vorhanden, die insbesondere touristischen Zwecken dienen (Radwege R2, R14 und R62). **Die räumliche Lage dieser Radwege deckt sich jedoch meist nicht mit Ansprüchen für den Alltagsradverkehr.** Mit der Umsetzung der geplanten Maßnahmen aus dem Konzept soll eine Erweiterung und Verdichtung des aktuellen Radwegenetzes, basierend auf dem bestehenden Straßennetz, erfolgen. Mit begleitenden Rahmenbedingungen und Strukturen soll eine positive und dauerhafte Entwicklung des Radverkehrs geschaffen werden. **Eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen sowie eine Fokussierung auf den Alltagsradverkehr sind Ziele des Projektes.**

Radverkehrskonzept Pilotregion Wildon

Basierend auf die Radverkehrsstrategie des Landes Steiermark 2025 und unter Berücksichtigung des Schwerpunktes „Ganzheitliche Planung: Radverkehrskonzepte als Basis“ wurde ein langfristiges, verbindliches und strukturiertes Entwicklungsprogramm für den Planungsraum Wildon in Form eines Radverkehrskonzeptes entwickelt. Dieser Planungsprozess erfolgte in kooperativer Weise durch die Marktgemeinde Wildon, die BBL Südweststeiermark, der Landesentwicklung Steiermark, dem Land Steiermark sowie einem externen Fachplaner.

Das aus dieser Zusammenarbeit entstandene „Radverkehrskonzept Pilotregion Wildon“ wurde im Oktober 2017 fertiggestellt. Es ist einerseits zentraler Inhalt des Radverkehrsvertrages zwischen dem Land Steiermark und der Marktgemeinde Wildon und dient andererseits als wesentliche Grundlage zur weiteren Vorgangsweise für die Förderung des Alltagsradverkehrs und zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Region.

Dafür wurden umfassende Maßnahmen erarbeitet, um eine komfortable und sichere Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr sicherzustellen. Ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, welches wesentliche Quellen und Ziele der Region verbindet, wurde entwickelt. Mit sieben Hauptradrouten und zusätzlichen Erschließungsrouten (Nebenradrouten) werden strategisch wichtige Punkte (z. B. Bahnhof, Arbeitsstätten, Bildungseinrichtungen etc.) erschlossen. Diese sind weiters mit einem entsprechenden Leitsystem und mit sicheren Radabstellanlagen auszustatten. Auch die Säule B (Bewusstseinsbildung und Kommunikation) sowie die Säule C (Organisation und Rahmenbedingungen) werden im Konzept behandelt.

Förderungsantrag und Rahmenvertrag

Der Förderungsantrag zum Rahmenvertrag wurde vom Gemeinderat Wildon am 8. November 2017 beschlossen und am 17. November 2017 beim Land eingereicht. Dieser Antrag beinhaltet die wesentlichen Vorhaben im Zuge des Umsetzungsprozesses. So ist geplant, Maßnahmen im Bereich der Säule A in Form von 25 km Hauptradrouten und 8 km Nebenradrouten umzusetzen. Zusätzlich sollen 15 Fahrradabstellanlagen im Gemeindegebiet errichtet bzw. optimiert werden. Im Bereich der Säule B sind Informationsmaterialien zum Thema Radverkehr (Radnetzplan, Infolder etc.) sowie verschiedene Veranstaltungen und Kampagnen zur Steigerung des Radverkehrsanteils geplant. Hinsichtlich der Organisation und Kooperation (Säule C) wird auf die Vernetzung von verschiedenen Stakeholdern in der Planungsphase sowie die Einbindung der Gemeindebevölkerung verwiesen.

Gemäß den vertraglichen Bestimmungen muss von der Gemeinde ein Radverkehrsbeauftragter bestellt werden. Für diese Funktion wurde eine Person aus dem Gemeinderat namhaft gemacht. Diese legte ihre Funktion mittlerweile zurück und wurde durch ein anderes Gemeinderatsmitglied ersetzt.

Wer für die Funktion des Radverkehrsbeauftragten nominiert wird, steht der Gemeinde frei. Jedoch wurde bereits im Radverkehrskonzept angeregt, neben einem „politischen“ **Radverkehrsbeauftragten** auch **eine Person aus der Gemeindeverwaltung** zu nominieren.

Der LRH ist der Meinung, dass der Anregung im Radverkehrskonzept, einen Radverkehrsbeauftragten aus der Gemeindeverwaltung zu nominieren, sinnbringend ist.

Der Rahmenvertrag, abgeschlossen zwischen dem Land Steiermark und der Marktgemeinde Wildon, wurde am 14. September 2018 (Land Steiermark) bzw. am 8. Mai 2019 (Marktgemeinde Wildon) unterfertigt. Es sind darin die auf Basis des Förderungsantrages wesentlichen Eckpunkte dieses Gesamtprojektes vereinbart.

Die Gesamtkosten sind mit € 3.269.000,-- veranschlagt. Die Höhe des Landesanteils liegt lt. Förderungsantrag bei € 2.223.000,--. Hierbei entfallen auf den Bereich Förderung € 596.000,-- und auf den Bereich Kostenteilung € 1.627.000,--. Bei der Gemeinde verbleiben prognostizierte Kosten iHv. € 1.046.000,--, wobei um mögliche weitere Förderungen bei Bund bzw. Europäischer Union angesucht wurde.

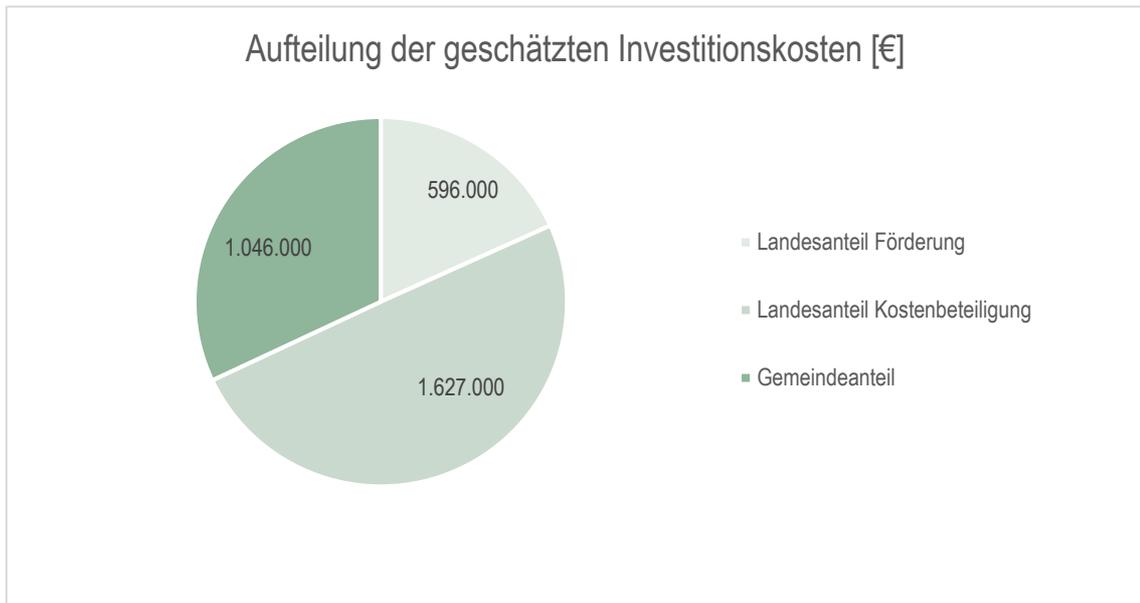


Abb.: Aufteilung der geschätzten Investitionskosten lt. Rahmenvertrag

Die Umsetzung des gesamten Vorhabens ist in den Jahren 2018 bis 2027 vorgesehen. Nach dieser Projektlaufzeit läuft dieser Vertrag noch 25 Jahre bis Ende 2052 weiter.

Die vorgesehenen Kosten teilen sich sowohl auf die einzelnen Säulen sowie auch auf die einzelnen Maßnahmengruppen auf. Darunter fallen bauliche Maßnahmen bei Strecken und Knoten bzw. konstruktive Maßnahmen sowohl bei den Hauptradrouten als auch bei den Nebenradrouten. Weiters sind Kosten in den Bereichen Wegweisung, Detailplanung, Radabstellanlagen und Motivation bzw. Kommunikation abgebildet. Die voraussichtliche Aufteilung dieser geplanten Kosten stellt sich wie folgt dar:

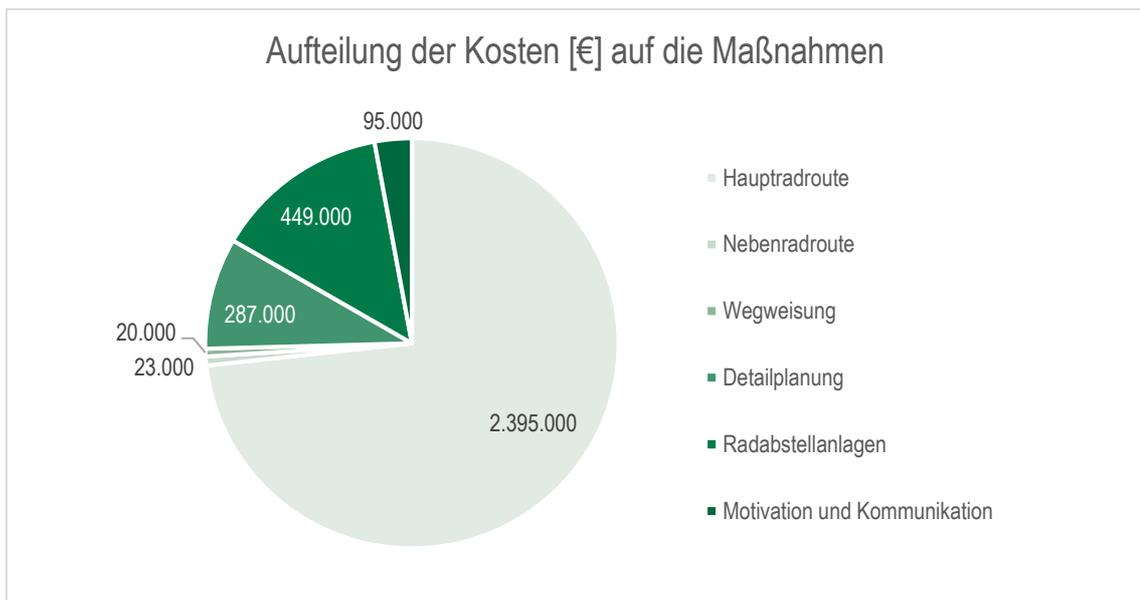


Abb.: Aufteilung der geschätzten Kosten auf die einzelnen Maßnahmen

Aus der Grafik ist ersichtlich, dass sich der Hauptteil der Kosten auf die Hauptradrouten (73 %) und auf die Errichtung von Radabstellanlagen (14 %) bezieht. Die Detailplanung schlägt mit 9 % der Gesamtkosten zu Buche, wobei sich die Posten Nebenradroute, Wegweisung sowie Motivation und Kommunikation im Bereich von unter einem bis knapp drei Prozent bewegen.

Einzelförderungsvertrag 2018

Der LRH wählte für die stichprobenartige Überprüfung ein Jahr der Projektlaufzeit aus, um die Umsetzung der Maßnahmen sowie deren Abrechnung nachzuvollziehen. Bei diesem Projekt wurde der Einzelförderungsvertrag mit dem Maßnahmenbündel aus dem Jahr 2018 herangezogen.

Dieser Einzelförderungsvertrag zwischen dem Land Steiermark und der Marktgemeinde Wildon wurde im Juni bzw. Dezember 2018 unterfertigt. Er beinhaltet neben den üblichen Vertragsbestandteilen (verschiedene Bestimmungen, Rechte und Pflichten) vor allem die Förderungsgewährung und die umzusetzenden Maßnahmen.

Die Investitionskosten sind lt. Einzelförderungsvertrag 2018 und lt. Maßnahmenbündel 2018 mit € 189.524,-- angesetzt. Der errechnete Förderungsbetrag liegt bei einer maximalen Höhe von € 74.102,--. Hinsichtlich der Kostenteilung werden von den obigen Investitionskosten € 23.572,-- dem Land Steiermark zugerechnet.

Die für 2018 umzusetzenden Maßnahmen sind im Maßnahmenbündel aufgelistet und mit Soll-Kostenansätzen hinterlegt. Insgesamt sind 23 Maßnahmen vorgesehen. Diese reichen von Erhebungs-, Planungs- und Projektierungsarbeiten über die bauliche Umsetzung von Radverkehrsanlagen und deren Wegweisung, Beschilderung und Markierung bis hin zu Veranstaltungen im Informations- und Kommunikationsbereich.

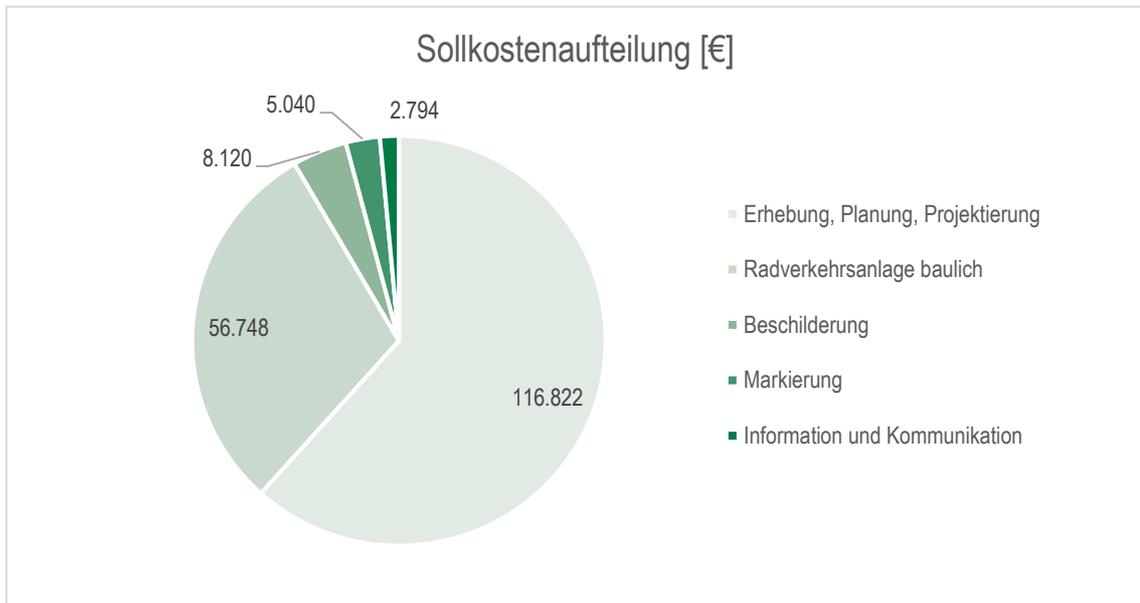


Abb.: Aufteilung der Sollkosten auf einzelne Schwerpunkte

Die Grafik zeigt, dass die beiden Schwerpunkte Erhebung, Planung und Projektierung mit 62 % (€ 116.822,--) sowie bauliche Errichtung von Radverkehrsanlagen mit 30 % (€ 56.748,--) den Hauptteil der geplanten Investition darstellen. Für die Bereiche Beschilderung und Markierung liegt der Anteil an den Kosten bei 4,3 % und 2,7 %. Für die Information und Kommunikation sind € 2.794,-- bzw. 1,5 % der Sollkosten vorgesehen.

Die einzelnen Maßnahmen unterscheiden sich kostenmäßig zum Teil sehr stark. So sind z. B. eine Planungsmaßnahme zur Verbreiterung eines Steges sowie die bauliche Ausführung einer Maßnahme mit jeweils € 55.000,-- veranschlagt. Fünf Maßnahmen im Bereich der Beschilderung weisen jeweils einen Betrag von € 120,-- auf. Die durchschnittlichen Kosten pro Maßnahme belaufen sich auf € 8.240,--.

Umsetzung der geplanten Maßnahmen 2018

Im Rahmenvertrag (0-Plan) wurden 20 Maßnahmen definiert, die ursprünglich für die Umsetzung im Jahr 2018 vorgesehen waren. Von den im Förderungsvertrag für 2018 (Maßnahmenbündel 2018, SOLL) geplanten 23 Maßnahmen wurden 15 Maßnahmen umgesetzt (IST). Die Maßnahmen für das Jahr 2018 sind in folgender Abbildung für 0-Plan, SOLL und IST dargestellt.

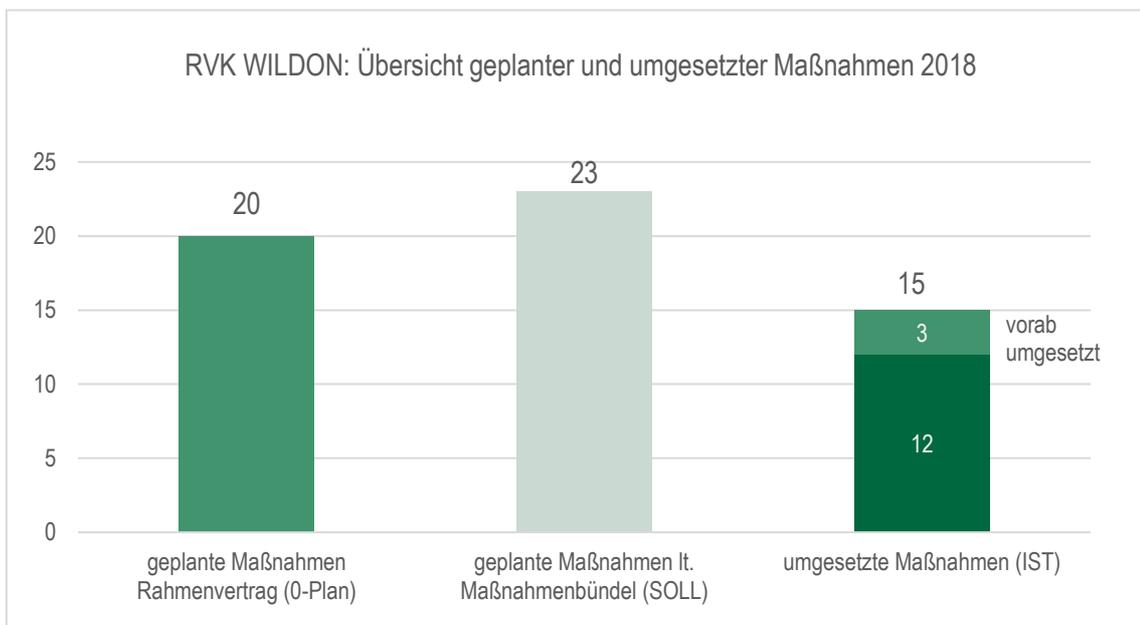


Abb.: Übersicht geplanter und umgesetzter Maßnahmen lt. 0-Plan, SOLL und IST

Acht Maßnahmen des Maßnahmenbündels, die dem Bereich Wegweisung und Beschilderung zuzuordnen sind, wurden „nach hinten verschoben“. Drei der 15 umgesetzten Maßnahmen wurden bereits vorab umgesetzt, sodass dafür im Abrechnungszeitraum keine Kosten anfielen.

Durch zahlreiche Vorziehungen und Verschiebungen ist ein geringes Maß an Übereinstimmung der Maßnahmen lt. 0-Plan mit dem Maßnahmenbündel des Förderungsvertrags 2018 (SOLL) gegeben.

Dies zeigt sich auch in folgender Abbildung, in der die kalkulierten Kosten zwischen 0-Plan (€ 322.138,-) und SOLL (€ 189.524,-) lt. Maßnahmenbündel verglichen werden:

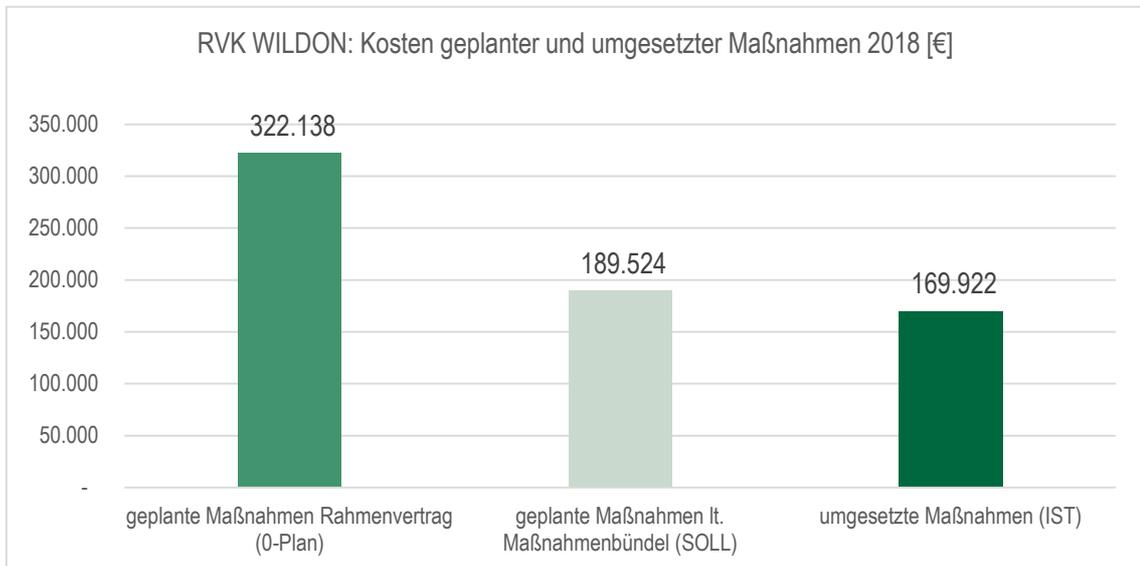


Abb.: Kosten der Maßnahmen: 0-Plan, Förderungsvertrag-Soll, IST

Die Kosten für die umgesetzten Maßnahmen liegen mit € 169.922,- ca. 10 % unter dem SOLL-Wert des Förderungsvertrags 2018 für das Maßnahmenbündel. Die Differenz ist in nachfolgender Abbildung insbesondere durch die nach hinten verschobenen Maßnahmen im Bereich Beschilderung und Markierung nachvollziehbar:

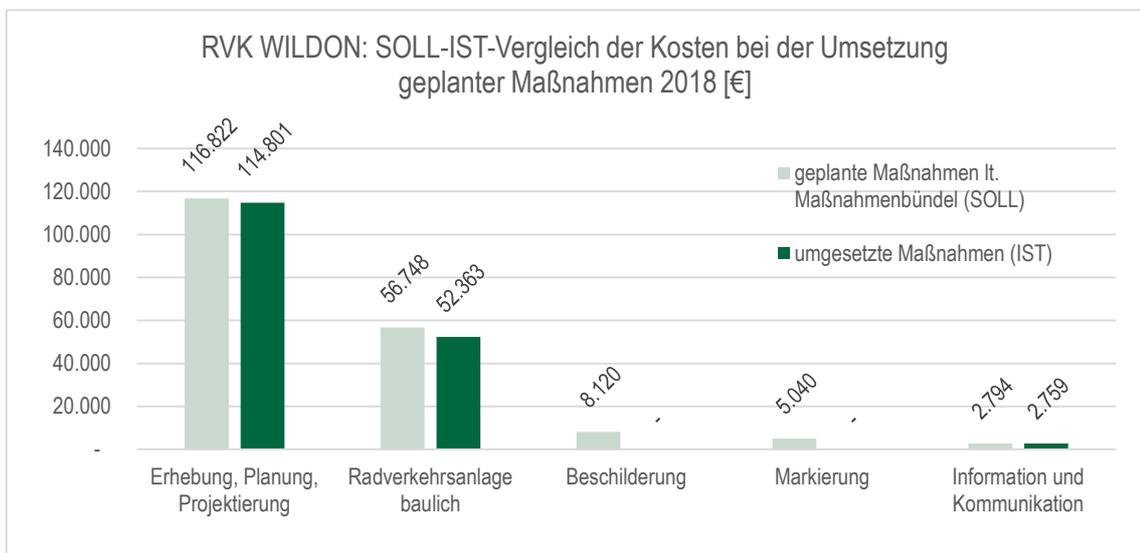


Abb.: SOLL-IST-Vergleich der Kosten zwischen Förderungsvertrag und Umsetzung der Maßnahmen

Der SOLL-IST-Vergleich in der Abbildung zeigt die Höhe der Kosten für die geplanten bzw. umgesetzten Maßnahmen in den unterschiedlichen Kostengruppen, wobei mit € 114.801,- oder knapp 68 % der größte Kostenanteil (acht umgesetzte Maßnahmen)

im Bereich Erhebung, Planung und Projektierung ausgewiesen ist. Im Bereich Radverkehrsanlage baulich wurden € 52.363,-- oder 31 % mit der Umsetzung einer Maßnahme (Aframerstraße) verbraucht. Für Information und Kommunikation wurden für drei Maßnahmen € 2.759,-- oder knapp 2 % der Jahreskosten 2018 ausgegeben. Von den elf geplanten Maßnahmen für Beschilderungen wurden acht (davon eine mit Markierungsarbeiten) nach hinten verschoben. Drei Maßnahmen konnten vorab erledigt werden, weshalb im Abrechnungszeitraum für den Kostenbereich Beschilderungen keine Kosten anfielen.

Die Stichprobenprüfungen von Angeboten, Abrechnungen und Übersichten betreffend umgesetzte Förderungs- und Kostenteilungsmaßnahmen für das Jahr 2018 waren nachvollziehbar.

Beispiele für umgesetzte Maßnahmen 2018 in Wildon

Der LRH führte für die im Jahr 2018 geltend gemachten Kosten eine Besichtigung von umgesetzten Maßnahmen durch, wovon nachfolgend zwei Beispiele angeführt sind.

Das erste Beispiel ist die Maßnahme an der Aframerstraße, wo im ersten Bauabschnitt (ab Buchenweg nach Norden) der Straßenquerschnitt mit einem Gehsteig eingengt und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h umgesetzt wurde. Damit sollte die überdurchschnittlich hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden.



Abb.: Sanierte Aframerstraße mit Einengung der Fahrbahn durch westseitigen Gehsteig

Der LRH stellt fest, dass die Wirksamkeit dieser Maßnahme nach der Umsetzung noch nicht überprüft wurde.

Der LRH empfiehlt, die Wirksamkeit der gesetzten Maßnahme durch Messung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu überprüfen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

An der Aframerstraße wird demnächst eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt.

Nicht im ursprünglichen Radverkehrskonzept war die Erneuerung und Verbreiterung des an einer Nebenroute gelegenen Kainachstegs. Da einige bautechnische Merkmale (z. B. Geländerhöhe ca. 98 cm, Stegbreite ca. 140 cm) nicht mehr den radverkehrstechnischen Vorgaben entsprachen, musste die Gemeinde Wildon den Steg für den Radverkehr sperren. Im Jahr 2018 erfolgten die Erhebungen, Planungen und Einreichungen zum Bau des verbreiterten Kainachstegs, der dann im Folgejahr mit dem Maßnahmenbündel 2019 realisiert wurde.



Abb.: Querschnitt des alten Kainachstegs (links) und des 2018 geplanten verbreiterten Stegs, der 2019 realisiert wurde (rechts); Quelle: Foto links: A16



Abb.: 2018 geplanter Kainachsteg, der 2019 realisiert wurde

Überblick zum Kostenstand 2018 bis 2021

Die folgende Übersicht der jährlichen Kosten über mehrere Förderungsjahre in Form eines SOLL-IST-Vergleichs zeigt den Stand der Gesamtentwicklung hinsichtlich der Nutzung (IST) der im Rahmenvertrag geplanten und im Einzelförderungsvertrag konkretisierten jährlichen Kosten.

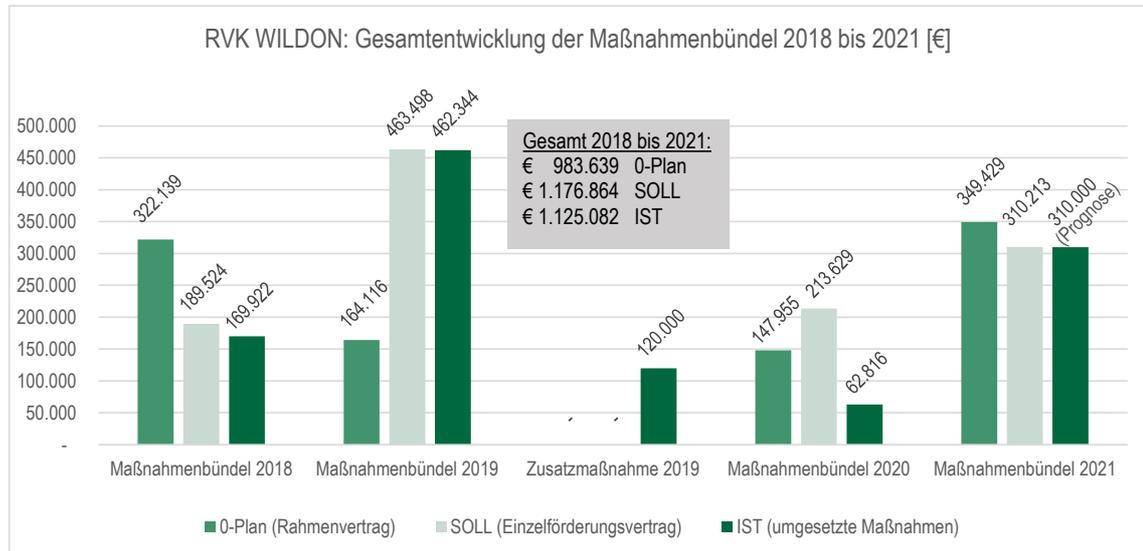


Abb.: Übersicht der Kosten zu den Maßnahmenbündeln 2018 bis 2021

Im Fall des RVK Wildon ist in der Abbildung zu erkennen, dass die IST-Kosten in den Jahren 2018 und 2019 grundsätzlich im Bereich der SOLL-Werte aus dem Jahresförderungsvertrag der Maßnahmenbündel liegen, wobei mit dem Kainachsteg Maßnahmen (Planungen 2018, Umsetzung 2019) finanziert wurden, die nicht im Rahmenvertrag definiert waren und erst in den Förderungsverträgen für die jährlichen Maßnahmenbündel ergänzt wurden.

Im Jahr 2019 wurde eine Zusatzmaßnahme (Deckschichtsanierung der L 215) aufgrund einer Budgetknappheit im Bereich der Straßensanierung aus dem Radverkehrsbudget finanziert. Diese Maßnahme war weder im Rahmenvertrag noch im Einzelförderungsvertrag 2019 enthalten.

Der LRH stellt fest, dass zusätzliche Maßnahmen finanziert wurden, die nicht im Rahmenvertrag enthalten sind.

Der LRH ist der Meinung, dass aufgrund der Laufzeit des Rahmenvertrages ein bestimmtes Maß an Flexibilität bei der Umsetzung neuer Maßnahmen, die noch nicht im Rahmenvertrag verankert waren, sinnvoll ist. Die Übernahme von Kosten aufgrund einer Budgetknappheit in anderen Bereichen ist nur bedingt nachvollziehbar.

Der LRH empfiehlt im Sinne der Transparenz und Kostenwahrheit, nur jene anteiligen Kosten auf die Kostenstellen des Radverkehrs zu verbuchen, die direkt mit der Förderung des Radverkehrs zu verknüpfen sind.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Bei Deckschichtsanierungen, die dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr dienen, ist eine Trennung in „Straßenmaßnahmen“ und „Radverkehrsmaßnahme“ vorzunehmen, zu dokumentieren und eine entsprechende Budgetzuordnung vorzunehmen. Darauf wird in Zukunft besonders geachtet.

Im Jahr 2020 wurden die SOLL-Kosten von € 213.629,- durch zahlreiche Verschiebungen weit unterschritten. Die Gründe für die Nutzung von lediglich € 62.816,- gibt die A16 mit begründeten Wünschen der Gemeinde, Gemeinderatswahlen inkl. Bürgermeisterwechsel sowie Auswirkungen der Corona-Pandemie an. Die prognostizierten Kosten für 2021 zeigen eine gute Korrelation zur Kostensumme lt. Förderungsvertrag für das Maßnahmenbündel.

In der Gesamtbetrachtung liegen die IST-Kosten iHv. € 1.125.082,- knapp (ca. 4 %) unter den SOLL-Kosten mit € 1.176.864,- gemäß der Summe der Kosten der Förderungsverträge für die jährlichen Maßnahmenbündel. Im Vergleich mit der Kostensumme lt. 0-Plan (€ 983.369,-) liegen die aktuellen IST-Kosten um € 141.443,- bzw. 14 % höher. In diesem Zusammenhang ist die Zusatzmaßnahme aus dem Jahr 2019 (€ 120.000,-) als wesentlicher Grund für die Abweichung zu nennen.

6.2.3 Trofaiach

Bereits in der Radverkehrsstrategie Steiermark 2014 (Vorstudie zur Strategie) wurde das Gemeindegebiet von Trofaiach als eigenständiger Aktionsraum ausgewiesen und abgegrenzt. Der Schwerpunkt des Potenzials für die Nutzung einer Radinfrastruktur wurde im Zentrumsbereich und in den unmittelbar angrenzenden Ortsteilen identifiziert. Die Planungen zum Radverkehrskonzept beziehen sich daher ausschließlich auf das Gemeindegebiet von Trofaiach. Die bis dahin in geringem Ausmaß vorhandenen Radverkehrsanlagen bildeten eine unzusammenhängende Ansammlung von kombinierten GRW, die zu einem erheblichen Teil – vor allem hinsichtlich Querschnittsbreiten und Oberflächen – nicht den Anforderungen der Nutzer bzw. dem Stand der Technik entsprachen. Diese bestehenden GRW stellten wichtige direkte Verbindungen dar und sollten mittels Anpassungen attraktiviert und optimiert bzw. in ein umfassendes Radverkehrsnetz eingebunden werden. Der Landesradweg R38 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch das gesamte Stadtgebiet.

Für das gesamte Ortsgebiet in der Stadtgemeinde Trofaiach gilt mit wenigen Ausnahmen Tempo 30. Im Zentrumsbereich sind die Fahrbahnquerschnitte zum Teil sehr knapp

bemessen, die Fahrbahnen werden als Begegnungszonen genutzt. Abgesehen von den oben erwähnten GRW findet der meiste Radverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn als Mischverkehr statt. Aufgrund des generell niedrigen Geschwindigkeitsniveaus mit der Tempo-30-Regelung ist dies in vielen Bereichen auch nicht problematisch.

Radverkehrskonzept Trofaiach

Bis zum Start der Bearbeitung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes wurden in Trofaiach keine expliziten Radverkehrsplanungen durchgeführt. In einem kooperativen und fast einjährigen Prozess wurde unter Einbeziehung der radfahrenden Bevölkerung, der Stadtgemeinde, dem Land Steiermark und der BBL Obersteiermark Ost sowie dem externen Fachplaner, unter Berücksichtigung von Vorgaben und Zielsetzungen der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 sowie aller relevanten Richtlinien und Vorgaben, ein umfassender Maßnahmenkatalog zur Radverkehrsförderung erarbeitet. Der Fokus lag dabei auf den Alltagsradverkehr. Das im Juni 2018 fertiggestellte Radverkehrskonzept bietet eine nachhaltige und langfristige Strategie zur konkreten Förderung des Radverkehrs in Trofaiach.

Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten wurden Maßnahmen erarbeitet, um eine komfortable und sichere Radinfrastruktur für den Alltagsradverkehr sicherzustellen. Beim Entwurf des Radroutennetzes wurden die räumliche Verteilung von Quellen und Zielen der Nutzer sowie die Gegebenheiten des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes berücksichtigt. Die höchsten Bevölkerungsdichten finden sich in den dicht bebauten Wohnsiedlungen im zum Teil peripheren Ortsbereich. Diese Quellen sind mit den Zielen (Einkaufsmöglichkeiten, ÖV, Verwaltung, Bildung, Arbeitsstätten etc.) bestmöglich zu verbinden. Diese Ziele sind in Trofaiach vor allem im unmittelbaren Zentrumsbereich angesiedelt. Für die Erschließung sind vier Hauptradrouten mit einer Gesamtstreckenlänge von 5,5 km geplant. Sie bilden das Hauptnetz und verbinden die Siedlungsgebiete aus allen vier Himmelsrichtungen mit dem Zentrum. Das Netz der Sammel- oder Nebenradrouten dient als Zubringer zu den Hauptradrouten und zur Feinvernetzung. Dieses untergeordnete Netz weist eine Länge von 26,3 km auf.

Förderungsantrag und Rahmenvertrag

Der Gemeinderatsbeschluss für den Förderungsantrag zum Rahmenvertrag erfolgte durch den Gemeinderat Trofaiach am 28. Juni 2018. Der Antrag wurde am 29. Juni 2018 unterfertigt und beim Land eingereicht. Die beantragte Gewährung einer Förderung dient der Umsetzung von Projekten und Maßnahmen für die Radinfrastruktur im Gemeindegebiet von Trofaiach auf Grundlage des obigen Radverkehrskonzeptes. Ähnlich wie in den beiden vorherigen Anträgen von Feldach bzw. Wildon werden die Ausführungen entsprechend der Radverkehrsstrategie 2025 mit dem Drei-Säulen-Programm erläutert.

Im Bereich Planen und Bauen (Säule A) ist auf knapp 32 km ein strukturiertes Radroutennetz geplant, für welches konkrete Optimierungsmaßnahmen formuliert wurden und bei dem die Zielgebiete mit zahlreichen Abstellanlagen ausgestattet werden. Für die Säule B (Kommunikation und Motivation) ist eine mehrjährige Kommunikationsstrategie geplant, die mit Elementen der Imagebildung, Information und Veranstaltungen eine nachhaltige Bewusstseinsbildung bewirken soll. Hinsichtlich der Organisation und Kooperation (Säule C) ist die Sicherstellung der Finanzierung und die Installierung eines mit Kompetenzen und Ressourcen ausgestatteten Radverkehrsbeauftragten festgeschrieben. Der vom Gemeinderat bestellte Radverkehrsbeauftragte ist ein Bediensteter der gemeindeeigenen Bauabteilung.

Der Rahmenvertrag zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Trofaiach wurde am 23. Oktober 2018 (Land Steiermark) bzw. am 31. Oktober 2018 (Stadtgemeinde Trofaiach) unterfertigt. Es sind darin die auf Basis des Förderungsantrages wesentlichen Eckpunkte dieses Gesamtprojektes vereinbart.

Beim gegenständlichen Rahmenvertrag sind Daten angeführt, die offensichtlich von einem anderen Projekt stammen. Diese sind insbesondere Daten hinsichtlich Förderungsantrag, Radverkehrskonzept und Regierungsbeschluss.

Der LRH stellt fest, dass der Rahmenvertrag falsche Daten enthält.

Der LRH empfiehlt, bei der Erstellung von Vertragsunterlagen auf eine entsprechende Qualitätssicherung zu achten.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

In Zukunft wird bei der Erstellung der Vertragsunterlagen noch mehr auf eine entsprechende Qualitätssicherung geachtet.

Die Gesamtkosten des Projektes sind mit € 1.170.000,-- veranschlagt. Die Höhe der Landesförderung liegt lt. Rahmenvertrag bei € 670.000,--. Der geschätzte Gemeindeanteil wird mit € 500.000,-- angegeben.



Abb.: Aufteilung der geschätzten Investitionskosten lt. Rahmenvertrag

Die Umsetzung des Projektes in Trofaiach ist in den Jahren 2018 bis 2024 geplant. Nach dieser Projektlaufzeit läuft dieser Vertrag noch 25 Jahre bis Ende 2049 weiter.

Die prognostizierten Gesamtkosten können in verschiedenen Maßnahmengruppen dargestellt werden. In der folgenden Grafik werden die Kosten für bauliche Maßnahmen bei Strecken und Knoten bzw. konstruktive Maßnahmen sowohl bei den Hauptradrouten als auch bei den Nebenradrouten sowie Kosten in den Bereichen Wegweisung, Detailplanung, Radabstellanlagen und Motivation bzw. Kommunikation abgebildet.

Die voraussichtliche Aufteilung dieser geplanten Kosten stellt sich wie folgt dar:

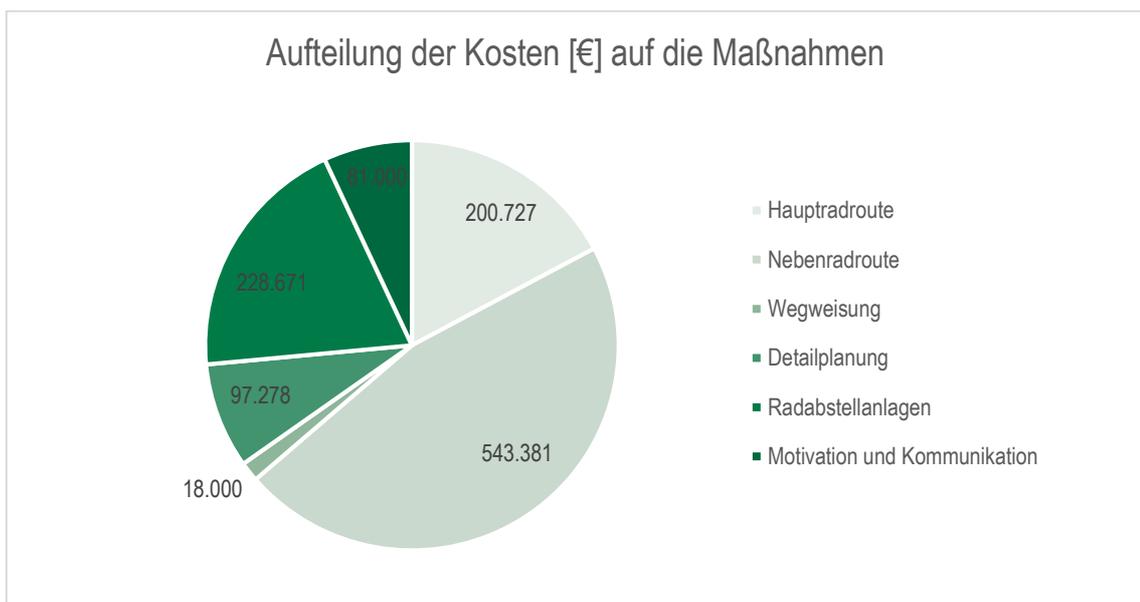


Abb.: Aufteilung der geschätzten Kosten auf die einzelnen Maßnahmen

Die Darstellung zeigt, dass sich fast die Hälfte der Kosten (über 46 %) auf die Nebenradrouten bezieht. Die Maßnahmengruppen Radabstellanlagen und Hauptradrouten belegen mit 20 % und 17 % die nächsthöheren Werte. Die Detailplanung mit 8 %, die Maßnahmen im Bereich Motivation und Kommunikation mit 7 % und die Wegweisung mit 2 % vervollständigen die Gesamtkosten.

Einzelförderungsvertrag 2019

Um bei den ausgewählten Projekten auch unterschiedliche Jahre der Umsetzung zu beleuchten, wurde für die stichprobenartige Überprüfung im Projekt Trofaiach der Einzelförderungsvertrag mit dem dazugehörigen Maßnahmenbündel von 2019 ausgewählt.

Dieser Einzelförderungsvertrag zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Trofaiach wurde am 3. Mai bzw. am 19. Juni 2019 unterfertigt. Er beinhaltet neben den üblichen Vertragsbestandteilen (verschiedene Bestimmungen, Rechte und Pflichten) vor allem die Förderungsgewährung und die umzusetzenden Maßnahmen.

Die Investitionskosten sind lt. Einzelförderungsvertrag 2019 und lt. Maßnahmenbündel 2019 mit € 103.849,- angesetzt. Der errechnete Förderungsbetrag liegt bei einer maximalen Höhe von € 61.899,-. In diesem Bündel sind keine Maßnahmen mit einer Kostenteilung vorhanden.

Die für 2019 umzusetzenden Maßnahmen sind im Maßnahmenbündel aufgelistet und mit Soll-Kostenansätzen hinterlegt. Insgesamt sind 31 Maßnahmen vorgesehen. Diese gliedern sich in Erhebungs-, Planungs- und Projektierungsarbeiten, in die Errichtung von Radabstellanlagen, in Beschilderung und Markierung sowie in Maßnahmen im Bereich der Information und Kommunikation.

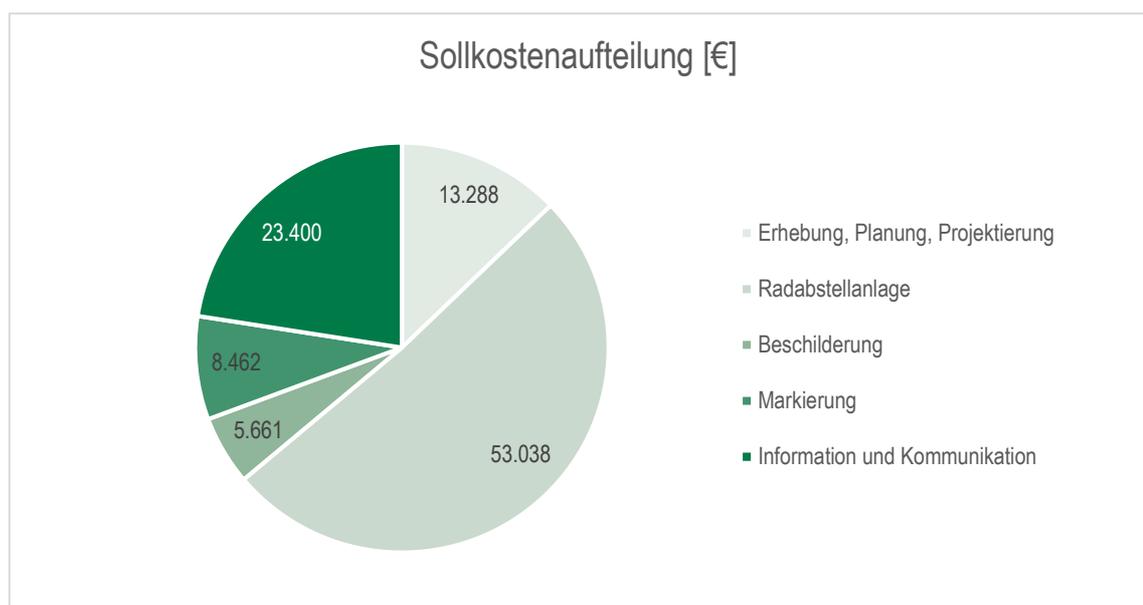


Abb.: Aufteilung der Sollkosten auf einzelne Schwerpunkte

Im Maßnahmenbündel 2019 liegt das Hauptaugenmerk mit über 51 % (€ 53.038,--) der Kosten auf der Errichtung von Radabstellanlagen. Der Bereich Information und Kommunikation beinhaltet eine einzige Maßnahme, die mit knapp 23 % bzw. € 23.400,-- am zweithöchsten dotiert ist. Die Sollkosten für Erhebungen, Planungen und Projektierungen weisen einen Anteil von 13 % (€ 13.288,--) auf. Für Beschilderungen bzw. Markierungen sind 5 % (€ 5.661,--) bzw. 8 % (€ 8.462,--) der Kosten vorgesehen.

Im Bereich der baulichen Umsetzung gibt es keine Posten hinsichtlich der kostenintensiven Arbeiten bei Radrouten. Somit sind die einzelnen Positionen für die Errichtung von Maßnahmen für den ruhenden Radverkehr bzw. für das Leitsystem mit relativ geringen Kosten ausgewiesen. Die beiden mit Abstand höchsten Dotierungen von Radabstellanlagen betragen jeweils ca. € 8.000,--. Im Gegenzug dazu sind Markierungen mit einem Kostenansatz von unter € 60,-- als eigene Maßnahmen ausgewiesen. Die durchschnittlichen Kosten pro Maßnahme liegen bei € 3.350,--.

Umsetzung der geplanten Maßnahmen 2019

Im Rahmenvertrag (0-Plan) wurden 32 Maßnahmen definiert, die ursprünglich für die Umsetzung im Jahr 2019 vorgesehen waren. Von den im Förderungsvertrag für 2018 (Maßnahmenbündel 2018, SOLL) geplanten 31 Maßnahmen wurden 20 Maßnahmen umgesetzt (IST).

Die Maßnahmen in den unterschiedlichen Kategorien sind für das Jahr 2019 in folgender Abbildung für 0-Plan, SOLL und IST dargestellt.

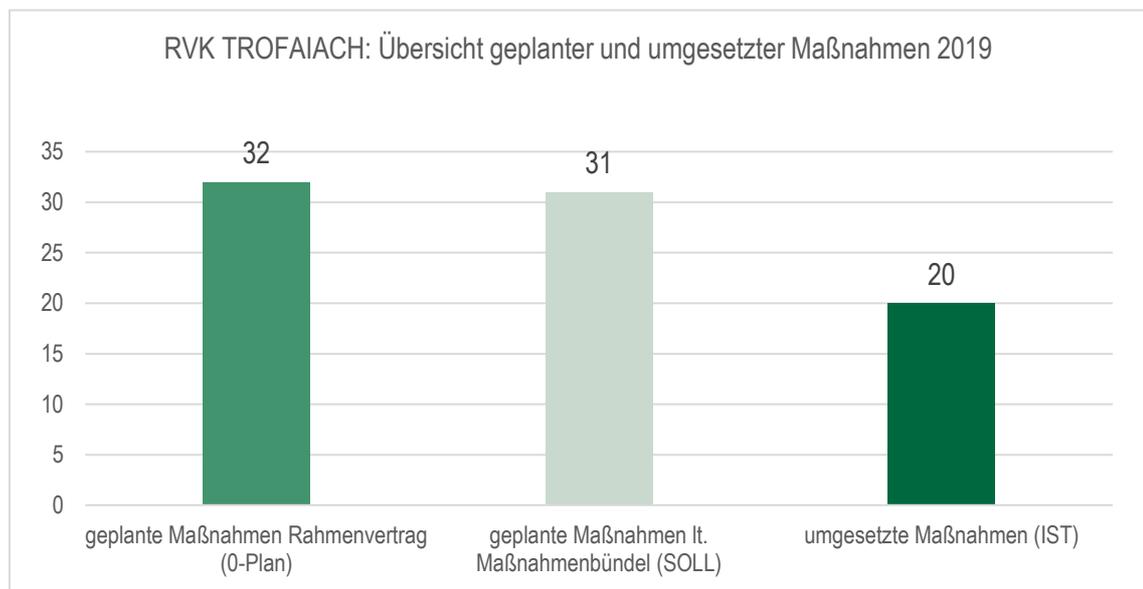


Abb.: Übersicht geplanter und umgesetzter Maßnahmen lt. 0-Plan, SOLL und IST

Elf Maßnahmen des Maßnahmenbündels wurden aus verschiedenen Gründen (Warten auf Verordnung, Ausführung nach Sanierung, Ausführung nach Hausabriss etc.) aufgeschoben bzw. nicht umgesetzt.

Durch die geringere Zahl an Maßnahmenumsetzungen im Vergleich zum SOLL wurden auch geringere Kosten abgerechnet. Dies zeigt sich in folgender Abbildung, wenn die kalkulierten Kosten im SOLL (€ 103.849,-) lt. Maßnahmenbündel und IST (€ 75.951,-) verglichen werden.

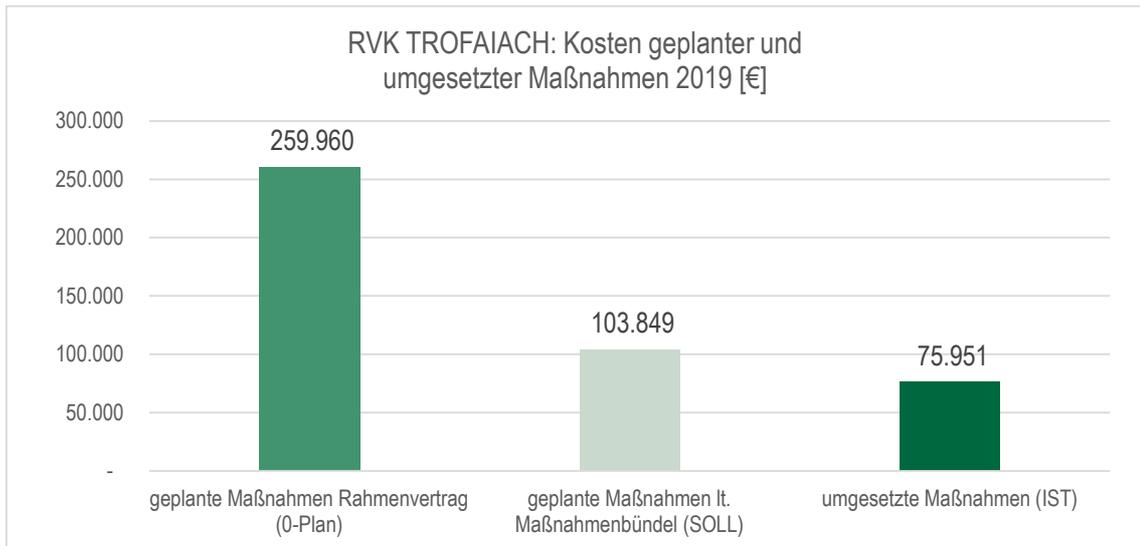


Abb.: Kosten der Maßnahmen: 0-Plan, Förderungsvertrag-Soll, IST

Auffällig ist der Sprung der geplanten Kosten zwischen ursprünglichem 0-Plan (€ 259.960,-) lt. Rahmenvertrag und konkretem Maßnahmenbündel 2019 (€ 103.849,-). Die Differenz ist durch Verschiebung bzw. Tausch mit kostengünstigeren Maßnahmen von zwei kostenintensiven Maßnahmen im Radwegebau und einer Radabstellanlage erklärbar.

Die erwähnten IST-Kosten für die umgesetzten Maßnahmen liegen mit € 27.898,- bzw. 27 % unter dem SOLL-Wert (€ 103.849,-) des Förderungsvertrags 2019 für das Maßnahmenbündel. Die Unterschiede zwischen SOLL und IST sind in den Kostenkategorien in nachfolgender Abbildung dargestellt.

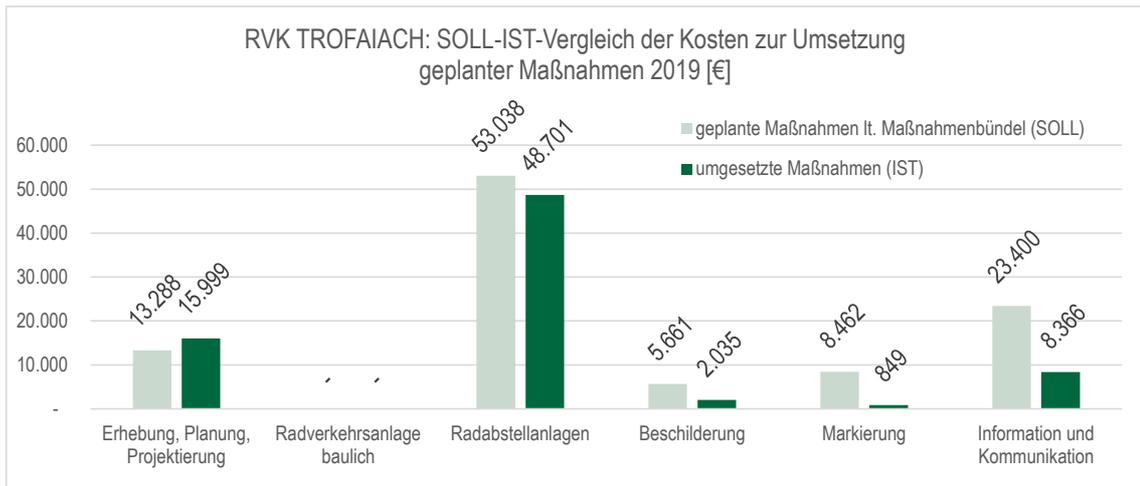


Abb.: SOLL-IST-Vergleich der Kosten zwischen Förderungsvertrag und Umsetzung der Maßnahmen

Die einzigen Mehrkosten im Vergleich zum SOLL entstanden im Bereich Erhebung, Planung, Projektierung, wo um € 2.711,- bzw. 20 % mehr abgerechnet wurde. Die SOLL-Kosten für Radabstellanlagen wurden mit IST-Kosten von € 48.701,- zu 92 % erreicht. Die Kosten für Beschilderung mit IST-Kosten von € 2.035,- lagen nur bei einer Ausnutzung der veranschlagten Kosten von 36 %. Im Vergleich zum veranschlagten SOLL wenig umgesetzt wurde im Bereich Markierung, wo lediglich 10 % der veranschlagten Mittel für 2019 genutzt wurden. Eine geringe Erreichung der vorgenommenen Jahresziele ist im Bereich Information und Kommunikation festzustellen, wo mit € 8.366,- nur 36 % des geschätzten Mittelbedarfs iHv. € 23.400,- genutzt wurden.

Die Stichprobenprüfungen von Abrechnungen und Übersichten betreffend umgesetzte Förderungsmaßnahmen für das Jahr 2019 waren z. B. durch Verwendung von Pauschalwerten bedingt nachvollziehbar. Eine nicht umgesetzte Maßnahme ist dadurch im SOLL-IST-Vergleich nicht ersichtlich. Insbesondere durch die Verankerung der Umsetzungsquote mit dem Anteil umgesetzter Maßnahmen im Vertragswerk ist es erforderlich, jede Maßnahme aus den Maßnahmenbündeln einzeln in den Abrechnungen und SOLL-IST-Vergleichen ersichtlich zu machen.

Der LRH empfiehlt, die Abrechnungen mit der Gemeinde transparenter zu gestalten und in nachvollziehbarer Form in den SOLL-IST-Vergleichen darzustellen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Künftig soll einheitlich das vom zentralen Fördercontrolling zur Verfügung gestellte Muster „Förderungsabrechnung Belegs-Kosten-Verzeichnis 2019“ verwendet werden. Soll-Ist-Vergleiche der Maßnahmenbündel sollen weiters im Rahmen der Lenkungsausschüsse durchgeführt werden.

Die Rechnungsprüfung der Abrechnung mit der Gemeinde durch die A16 ist nachvollziehbar.

Beispiele für umgesetzte Maßnahmen 2019 in Trofaiach

Der LRH führte für die im Jahr 2019 geltend gemachten Kosten eine Besichtigung von umgesetzten Maßnahmen durch, wovon nachfolgend Beispiele angeführt sind. Die Beispiele betreffen durchwegs Radabstellanlagen, da 2019 nahezu 95 % der abgerechneten Kosten der sichtbaren Maßnahmen (z. B. Radwege, Radabstellanlagen, Beschilderungen etc.) in Radabstellanlagen investiert wurden.

Von insgesamt 17 geplanten Radabstellanlagen (Einzelmaßnahmen) aus dem Vertrag für das Maßnahmenbündel 2019 wurden in der Abrechnung 16 Anlagen angeführt. Nicht umgesetzt wurde lediglich die Abstellanlage beim Kindergarten Koloniegasse. Die Abstellanlagen wurden in unterschiedlichen Ausführungen und Größenordnungen ausgeführt (siehe folgende Abbildungen).



Abb.: Radabstellanlage vor dem Freibad in der Badgasse



Abb.: Radständer vor der Musikschule (links) und bei der Stadtbücherei (rechts)



Abb.: überdachte Abstellanlagen beim Rathaus (links) und beim Kindergarten Rebenburggasse (rechts)

Überblick zum Kostenstand 2018 bis 2021

Die Übersicht der jährlichen Kosten über mehrere Förderungsjahre in Form eines SOLL-IST-Vergleichs zeigt den Stand der Gesamtentwicklung hinsichtlich der Nutzung (IST) der im Rahmenvertrag geplanten und im Einzelförderungsvertrag konkretisierten jährlichen Kosten.

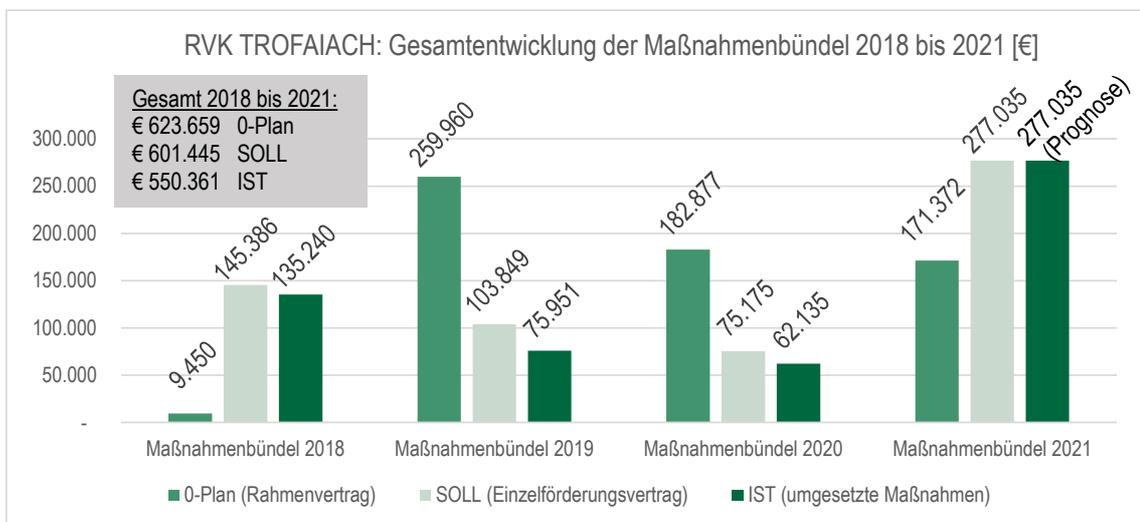


Abb.: Übersicht der Kosten zu den Maßnahmenbündeln 2018 bis 2021

Generell fällt bei der Betrachtung der Gesamtentwicklung für Trofaiach auf, dass es lediglich zwischen Rahmenvertrag (0-Plan) und Einzelförderungsverträgen größere Verschiebungen gab. Insbesondere die Vorziehung kostenintensiverer Maßnahmen in das Maßnahmenbündel 2018 (Bau einer Radweganlage) verursachte einen Sprung zwischen 0-Plan-Kosten von € 9.450,- auf € 145.386,- im Einzelförderungsvertrag 2018 (SOLL). Die IST-Kosten wurden mit € 135.240,- knapp unter den SOLL-Kosten (ca. 9 %) abgerechnet.

Die geringeren SOLL-Kosten in den Jahren 2019 und 2020 im Vergleich zum 0-Plan sind als Folge der Vorziehung der kostenintensiveren Maßnahmen in das Jahr 2018 plausibel. Die abgerechneten IST-Kosten liegen in diesen beiden Jahren mit 27 % (2019) und 17 % (2020) unter den jeweiligen geplanten SOLL-Kosten. Die nicht umgesetzten Maßnahmen und die damit verbundenen freien Mittel aus den ersten drei Jahren mündeten in einem mit € 277.035,-- vergleichsweise hoch dotierten Maßnahmenbündel für 2021. Die IST-Kosten 2021 mit € 277.035,-- werden lt. Prognose der A16 die SOLL-Kosten für 2021 erreichen.

Im Gesamtvergleich der Summen von 2018 bis 2021 betragen die ursprünglich kalkulierten Kosten aus dem 0-Plan (Rahmenvertrag) € 623.659,-- und liegen somit knapp über dem Niveau der SOLL-Kostensumme. Die IST-Kosten mit € 550.361,-- sind um € 51.084,-- (ca. 8 %) unter den geplanten SOLL-Kosten (€ 601.445,--).

Zusammenfassende Feststellungen und Empfehlungen zu den drei Stichprobenprüfungen zur Umsetzung von Maßnahmen in Feldbach, Wildon und Trofaiach:

Generell ist festzustellen, dass unterschiedliche Maßnahmen hohe Kostenunterschiede aufweisen.

Für die Erreichung der vertraglich festgelegten Umsetzungsquote wird jede Maßnahme unabhängig von der Höhe der Kosten gleichwertig betrachtet.

Der LRH empfiehlt, darauf zu achten, dass für die Erreichung der Quote nicht nur günstige Maßnahmen umgesetzt werden, sondern die sinnhafte und durchgängige Umsetzung der Projektinhalte forciert wird.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Gemäß dem Rahmenvertrag (VI/Pkt.6.2) ist die Herstellung lückenloser, verkehrswirksamer Hauptradrouten, allenfalls mit entsprechenden Alternativen, ein prioritäres Ziel. Dieses Ziel wird von den zuständigen Stellen (Programmkoordinatoren) im Rahmen der Umsetzung laufend zu prüfen sein.

Neben dem Controlling hinsichtlich der Kosten sieht der LRH insbesondere das Controlling der Maßnahmenumsetzungen als Schlüssel zur Erreichung der Förderungsziele.

Verschobene Maßnahmen wurden in den Folgejahren nicht mit neuen Umsetzungsterminen versehen und scheinen somit nicht weiter auf. Die vollständige Umsetzung der Maßnahmen ist ein Erfolgsfaktor für die Erreichung des Förderungsziels.

Wie im Kapitel 4.3.2 Controlling erwähnt, empfiehlt der LRH, das Controlling auch hinsichtlich Maßnahmencontrolling bzw. Umsetzungssteuerung entsprechend zu verbessern.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Die Umsetzung von Radverkehrskonzepten ist für alle beteiligten Personen und Vertragspartner ein ständiger Lernprozess. Ziel der A16 und der involvierten Personen ist, sich in allen Bereichen ständig zu verbessern.

Da sich aufgrund der langen Laufzeit Änderungen ergeben können, kommt dem Änderungsmanagement besondere Bedeutung zu. Ein Änderungsmanagement war bei den geprüften Projekten nicht ersichtlich.

Die A16 gibt zum Änderungsmanagement an, dass im Zuge der Sitzung des Lenkungsausschusses am 22. Juni 2021 ein Maßnahmenänderungsformblatt thematisiert wurde und dieses derzeit (Stand August 2021) entwickelt wird.

Der LRH empfiehlt, ein entsprechend umfassendes Änderungsmanagement einzuführen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Erste Schritte in diese Richtung wurden bereits veranlasst. Die Einhaltung und Durchführung des Änderungsmanagements ist im Rahmen der Lenkungsausschüsse sicherzustellen.

6.3 Erkenntnisse hinsichtlich der Förderungsabwicklung

Die Kombination von verschiedenen Förderungen zu einem Projekt ist grundsätzlich möglich. So können für die Umsetzung von Maßnahmen Gelder aus Landes-, Bundes- und EU-Töpfen lukriert werden. Die zulässigen Obergrenzen hinsichtlich des EU-Beihilfenrechtes müssen jedoch eingehalten werden. Eine transparente Darstellung der gesamten Förderung zu den jeweiligen Projekten ist erforderlich.

Das Zusammenspiel der Förderungsabwicklung des Bundes und des Landes stellt eine besondere Herausforderung für alle Beteiligten dar. Bei den überprüften Projekten (siehe Kap. 6.2 Umgesetzte Projekte) zeigte sich, dass die Gemeinden als Förderungsnehmer die Projekte vorfinanzieren müssen. Die Höhe der möglichen Bundesförderung ist auch zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahmen oft noch unklar. Bei den überprüften Projekten sind – obwohl die Antragsstellung und die Umsetzung bereits vor mehreren Jahren erfolgten – noch keine Förderungsmittel von Seiten des Bundes geflossen. Die Vorfinanzierung der Gemeinden und die Unsicherheiten hinsichtlich der tatsächlichen Höhe der Förderung verursachen in den betroffenen Gemeinden Probleme.

Der LRH stellt fest, dass sich das Prozedere bei den Pilotprojekten hinsichtlich der Förderungsabwicklung beim Bund als langwierig und unsicher dargestellt hat. Dies ist kein Beitrag für ein positives Image für die Umsetzung von künftigen Radverkehrsprojekten bzw. fördert nicht die Bereitschaft der Beteiligten, in den Radverkehr zu investieren.

Im September 2020 wurde von Seiten der Länder versucht, eine praktikable Lösung für die Abwicklung zu finden. Die Empfehlung der KPC dazu ist, die Abwicklung der Förderungsprojekte in Kombination einer Bundesförderung in Form einer Anschlussförderung des Landes durchzuführen. Seit damals wird folgende Vorgehensweise praktiziert:

1. Förderungsansuchen bis Förderungsantrag gemäß Förderungsrichtlinie Radverkehr Land Steiermark
2. mit diesem genehmigten Projekt Antragsstellung bei „klimaaktiv mobil“ durch die Gemeinde
3. nach Zusage „klimaaktiv mobil“ erfolgt Anschlussfördervertrag mit Ermittlung der voraussichtlichen Kofinanzierungssumme beim Land
4. Abrechnung/Anschlussförderung nach Auszahlung der Bundesmittel (Berechnungsgrundlage sind die förderfähigen Kosten abzüglich der Bundesmittel)

Die Nachteile bei den „klimaaktiv mobil“-Förderungen stellen sich lt. Auskunft der A16 wie folgt dar:

- Die Antragsstellung ist sehr aufwändig und kostenintensiv (bis zu fünfstelligen Eurobeträge), da die Erstellung der Unterlagen meist nur durch externe Büros zu bewerkstelligen ist. Interne Kosten seitens der Gemeinden und des Landes sind dabei noch nicht berücksichtigt.
- Die jeweiligen Gemeinden müssen für die gesamte Finanzierung in Vorlage treten. Es führt meist zu langen Laufzeiten, bis die „klimaaktiv mobil“-Förderung bewilligt wird und anschließend erst das Land im Nachgang aktiv werden kann.
- Die Entscheidungsprozesse bei der Förderungsbewilligung sind intransparent. Es ist ungewiss, wie lange es bis zu einer Entscheidung dauert, noch gibt es konkrete diesbezügliche Begründungen.
- Es können nur einzelne Maßnahmen und Projekte eingereicht werden. Maßnahmenbündel und Konzepte sind nicht möglich.

Diese Umstände lassen Gemeinden bzw. Umsetzer von Radverkehrsprojekten oft auf die Bundesförderung verzichten bzw. es werden geplante Vorhaben nicht umgesetzt. Aktivitäten in Richtung der Verbesserung der Förderungsabwicklung seitens der Radverkehrskordinatoren der Bundesländer gibt es bereits seit 2019.

Der LRH stellt fest, dass das derzeitige Procedere hinsichtlich der Förderungsmodalitäten nur bedingt zufriedenstellend ist.

Der LRH empfiehlt, die Abwicklung der Förderung im Zusammenspiel zwischen Bund und Land für Förderungsnehmer und deren Projekte besser abgestimmt durchzuführen. Der Förderungsprozess ist kompakt und effizient zu gestalten, Doppelgleisigkeiten sind zu vermeiden. Der Förderungsnehmer braucht entsprechende Planungssicherheit. Eine einfache Abwicklung von Förderungen begünstigen eine positive Entwicklung des Radverkehrs.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz 2021 wurde auf Initiative des Landes Steiermark ein entsprechender Beschluss zur Vereinfachung und Optimierung der Förderungsabwicklung gefasst. Dementsprechend ist hier nun der Bund am Zug.

7. EFFIZIENZ DER MASSNAHMEN IM RADVERKEHR

7.1 Darstellung im Landesbudget

Seit 2015 ist das Budget in Gesamt-, Bereichs- und Globalbudgets gegliedert. Auf Basis dieser Budgetstruktur wurde die Wirkungsorientierung der getätigten Ausgaben verankert. Ziele dabei sind,

- den Budgetvollzug transparenter zu machen,
- den Handlungsspielraum der Verwaltung zu erhöhen und
- die Leistungen der Verwaltung sichtbar zu machen.

Ein wesentliches Prinzip dieses Systems ist die Messbarkeit festgelegter **Wirkungsziele**. Dafür bedarf es einer Definition aussagekräftiger und messbarer Kennzahlen (Indikatoren), die überprüfbar und innerhalb des rechtlich vorgesehenen Wirkungscontrollings **einer späteren Evaluierung zugänglich** sind.

Die gegenständliche Prüfung betrifft das Globalbudget Verkehr. Im aktuellen Landesbudget werden unter dem Punkt **Globalbudget Verkehr** die **wesentlichen Aufgaben der A16** wie folgt definiert [Auszug, Hervorhebungen durch den LRH]:

*„Im strategischen Bereich der Gesamtverkehrsplanung sind die Erstellung, Umsetzungsbegleitung und Evaluierung des Gesamtverkehrsprogrammes, der Regionalverkehrskonzepte sowie thematischer Strategiekonzepte die Hauptaufgaben. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen, die Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen, **die Förderung von nicht motorisierten Verkehrsarten** sowie das Beteiligungsmanagement die wesentlichen Aufgaben. Im Bereich der Straßeninfrastruktur zählen die Planung, der Neu- und Ausbau sowie die Instandsetzung des Landesstraßennetzes und die Abwicklung aller damit verbundenen rechtlichen Verfahren zu den Hauptaufgaben. Im Straßenerhaltungsdienst sind laufende Erhaltungsmaßnahmen am Straßennetz und der Winterdienst die Hauptaufgaben zur Gewährleistung einer ständigen und sicheren Benutzbarkeit des Straßennetzes. Weitere wesentliche Aufgaben sind die **Maßnahmenumsetzung des Verkehrssicherheitsprogrammes**, die Liegenschaft von Verkehrsgrundstücken, verkehrsrechtliche Angelegenheiten, der Sachverständigendienst sowie die Koordination der Baubezirksleitungen.“*

Das Globalbudget Verkehr enthält u. a. Wirkungsziele, die mit dem Thema Radverkehr in Bezug stehen. Der Radverkehr ist eine nicht motorisierte Verkehrsart und als solche daher auch aus ökologischer Sicht von besonderer Bedeutung.

„Wirkungsziel 90 (Z090)

Die Anzahl der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des nicht-motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehr haben sich erhöht.

Kurze Begründung

Es soll der Straßenverkehr reduziert und der Anteil des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs sowie des nicht-motorisierten Verkehrs erhöht werden. Gleichzeitig soll es damit im städtischen Bereich zu einer Verflüssigung des Individualverkehrs kommen. Ebenso sollen die Auswirkungen der Mobilität auf ihre Umgebung umweltverträglich und der Lebensraum von Menschen, Tieren und Pflanzen so gering wie möglich beeinträchtigt werden.

Maßnahmen zur Umsetzung

Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs durch zusätzliche Leistungsbestellungen im ÖV-Bereich; Investitionen zum Ausbau der S-Bahn in der Obersteiermark (S8 und S9), zusätzliche Investitionen im Schnellbusbereich; Förderungen für das Projekt "Rad im Alltag"

Strategische Grundlagen

Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+“

Für dieses Wirkungsziel wurden zur Überwachung der Erreichung zwei Indikatoren festgelegt. Diese beziehen sich ausschließlich auf den ÖV.

Indikatoren	Einheit	Budget 2021	Budget 2020	Ist 2019	Ist 2018	Strategie-bezug	Steuer-barkeit
I01 Anteil des öffentlichen Personenverkehrs am Gesamtverkehr	%					✳	●
I02 Fahrgastzahlen (inkl. Schüler- und Lehrlingsfreifahrten) pro Jahr	Anz.					✳	●

Abb.: Indikatoren zum Wirkungsziel 90; Quelle: Landesbudget

Der LRH stellt fest, dass ein Bezug zum Radverkehr in diesem Wirkungsziel nicht hergestellt wird. Konkrete Werte betreffend die Ist-Situation sind dazu nicht angeführt.

Der LRH empfiehlt, den Bereich Radverkehr im Form von Indikatoren in die Betrachtung aufzunehmen und die Wirksamkeit der im Radverkehr gesetzten Maßnahmen im Rahmen des Budgets zu verfolgen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Von der Verkehrsabteilung werden geeignete Wirkungsindikatoren für den Radverkehr erarbeitet und in weiterer Folge einem Controlling unterzogen.

Das Wirkungsziel 86 befasst sich mit der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr. Aufgrund der angestrebten Ausweitung des Radverkehrs erhält das Thema Sicherheit zusätzliche Bedeutung.

„Wirkungsziel 86 (Z086)

Die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr hat sich verbessert und die Anzahl an getöteten Menschen und Unfällen mit Personenschaden hat sich verringert.

Kurze Begründung

Langfristig sollen im steirischen Verkehrsgeschehen durch bewusstseinsbildende Maßnahmen insbesondere für Risikogruppen, durch die Entschärfung von Unfallhäufigkeitsstellen etc., die Todesopfer und Unfallzahlen reduziert werden.

Maßnahmen zur Umsetzung

Maßnahmen im Infrastruktur- und Überwachungsbereich; Durchführung bewusstseinsbildender Maßnahmen (z. B. Schaltung von Verkehrssicherheitsspots in den Medien)

Strategische Grundlagen

Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020, Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+“

Das Land Steiermark beauftragte in diesem Zusammenhangeine das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) mit der Erstellung eines Konzeptes mit dem Titel „Standardisierte Radwegenetz-Überprüfung (in der Steiermark)“. Eine einheitliche und systematische Überprüfung des Radwegenetzes soll einen Beitrag zur Unfallprävention leisten. Nähere Ausführungen dazu sind dem Kapitel 8.2 zu entnehmen.

Der LRH empfiehlt, die Effekte, die durch die Audits samt den hervorgehenden Maßnahmen erzielt werden, zu monitoren. Strukturierte Daten über die Wirksamkeit der Maßnahmen sollten in weiterer Folge erhoben werden. Diese würden sich auch als zusätzlicher Indikator für das Wirkungsziel 86 eignen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Die Definition und Festlegung sinnvoller, dauerhafter Kennzahlen werden im Rahmen des Projektes „Radmonitor“ behandelt werden. Siehe dazu auch Beantwortung 2.3.1

Die A16 arbeitet seit Jahren am Stand der Wissenschaft mit unterschiedlichen Forschungseinrichtungen und gemeinsam mit anderen Bundesländern sowie dem Ministerium an effizienteren Methoden (GPS-Erfassung, Mobilfunkdaten, Online-Erhebungen etc.) von Mobilitätsdaten. Für die Zukunft sollte qualitätsgesichertes und vergleichbares Zahlenmaterial zur Verfügung stehen.

7.2 Messbarkeit im Radverkehr

Modal Split

Eine Kenngröße betreffend die Aufteilung des Verkehrs auf unterschiedliche Verkehrsmittel ist der **Modal Split**. Im Rahmen der letzten Erhebung des Modal Split⁵ in der Steiermark aus dem Jahr 2014 wurde ermittelt, dass für 6 % der Wege das Rad herangezogen wird.

Auf Anfrage des LRH, welche Controllingmaßnahmen zur Beurteilung der Erreichung von Zielen im Radverkehr eingesetzt werden, führt die A16 aus:

„Um den 7-Jahresabstand (2007, 2014, 2021) der Modal Split Erhebungen zu wahren, war ursprünglich angedacht, heuer (2021) eine Erhebung durchzuführen. Coronabedingt wären diese Werte stark beeinflusst, weshalb eine Erhebung im Jahr 2022/23 voraussichtlich als zweckmäßig erscheint.

Eine Aussage über den „derzeitigen“ Anteil des Radverkehrs, etwa als jährliche Betrachtung, ist mit bisher entwickelten Methoden [...] unter vertretbarem Aufwand derzeit nicht möglich. Mit den aktuellen Erhebungsmethoden beläuft sich eine entsprechend detaillierte steiermarkweite Erhebung auf über eine Mio.€ und erfordert eine extrem motivierte Mitarbeit seitens der Bevölkerung (Ausfüllen von Wegetagebüchern). Diese große Beteiligung braucht es für repräsentative Ergebnisse (Bsp. Volkszählung – wurde aus ähnlichen Gründen seinerzeit auch nur alle 10 Jahre durchgeführt).

Die A16 arbeitet seit Jahren am Stand der Wissenschaft mit unterschiedlichen Forschungseinrichtungen und gemeinsam mit anderen Bundesländern sowie dem Ministerium an effizienteren Methoden (GPS-Erfassung etc.) von Mobilitätsdaten.“

Der LRH ist der Meinung, dass Daten auch betreffend Modal Split eine Messgröße zur Beurteilung der Entwicklung des Radverkehrs darstellen.

Der LRH empfiehlt, den Modal Split regelmäßig zu erheben. Das Erhebungsintervall sollte auch unter Berücksichtigung des Erhebungsaufwandes und der damit verbundenen Kosten festgelegt werden. Eine Nutzen-Kosten-Betrachtung sollte dafür Entscheidungsgrundlage sein. Technische Weiterentwicklungen bei den Erhebungsmethoden sind laufend zu beobachten und Innovationen zu prüfen. Effizientere Methoden können eine wirtschaftlichere Erhebung begünstigen und ein kürzeres Betrachtungsintervall ermöglichen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Die A16 arbeitet seit Jahren am Stand der Wissenschaft mit unterschiedlichen Forschungseinrichtungen und gemeinsam mit anderen Bundesländern sowie dem Ministerium an effizienteren Methoden (GPS-Erfassung, Mobilfunkdaten, Online-Erhebungen etc.) von Mobilitätsdaten. Für die Zukunft sollte qualitätsgesichertes und vergleichbares Zahlenmaterial zur Verfügung stehen.

⁵ Der Modal Split bezieht sich auf die Verkehrssituation von Montag bis Freitag.

Begleiten und Messen

Ein Schwerpunkt der Radverkehrsstrategie ist „Begleiten und Messen“. Dazu führt die A16 aus:

„Entsprechend dem aktuellen Stand der Technik werden Radverkehrszählungen am Querschnitt bisher mittels Zählschleifen (Induktion bei Fahrzeugübertritt) durchgeführt. Aufgrund des Errichtungsaufwandes und des Nachteiles einer Schwächung des Radwegbelages (durch Einschneiden für Schleifen), werden Zählungen bisher nur an besonders neuralgischen Punkten durchgeführt.

Um die Anzahl an Zählquerschnitten zu erhöhen, arbeitet die A16 im Rahmen des Urbanen Mobilitätslabors „Graz grenzenlos“ gemeinsam mit zahlreichen Partnern an innovativen Lösungen hinsichtlich der Frequenzerfassung. Derzeit werden optische Erfassungssysteme mit Ursprung aus Antwerpen/Belgien getestet. Diese hätten den Vorteil, dass auch der Fußverkehr erfassbar wäre. Im Zuge der Testphase wird sich zeigen, ob dieses Produkt in der flächigen Erfassung des aktiven Verkehrs in der Steiermark unterstützen kann.

Am Landesstraßennetz werden im Zuge von Bestandsausbauten bei Bedarf Zählstellen (Kombination MIV und Rad) errichtet und betreut (Ref. Liegenschaften u. techn. Dienst). Neu: GRW L311/Höhe Denzel; GRW L301/Wetzelsdorferstraße; B70/Don Bosco; B67/GRW Lazarettgürtel; B67a/GRW St. Peter Hauptstraß; GRW L327/Kainbach; L321/GRW Gradnerstraße;

Gratkorner Becken/HR3-GRW Murbrücke (siehe Beilage „Murbrücke_Gratkorn_-Messprotokoll_2020.pdf“)

Im Rahmen der Umsetzung der Radverkehrskonzepte ist die Errichtung von Messstellen vorgesehen. Potentielle Standorte werden mit den Gemeinden derzeit ermittelt. Die Umsetzung ist geplant, wenn eine Typenempfehlung auf Basis der Tests durch das urbane Mobilitätslabor erfolgen kann und der überwiegende Teil einer Hauptverbindung durchgängig verkehrswirksam ist.

In Ausarbeitung: Feldbach, Wildon, Trofaiach, Gratkorner Becken, Region Hartberg, Bruck a.d. Mur, Fürstenfeld.“

Gerade für eine kontinuierliche Feststellung der Akzeptanz der Maßnahmen sind Erhebungen erforderlich. Dazu eignen sich Zählungen des Radverkehrs.

Der LRH stellt fest, dass das vorhandene Zählstellennetz im Radverkehr nicht flächendeckend ist und nur besonders neuralgische Punkte abdeckt.

Der LRH empfiehlt, das Zählstellennetz zu erweitern. Dies ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für ein entsprechendes Monitoring der gesetzten Maßnahmen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Die Grundkonzeption für ein Zählstellennetz in der Steiermark soll 2022 erfolgen und danach Zug um Zug ausgerollt werden.

In diesem Bereich können technische Innovationen zu neuen Möglichkeiten der Erhebung führen. Effizientere Erhebungsmethoden können eine umfassendere Erhebung ermöglichen.

Der LRH empfiehlt, die Entwicklungen bei den Erhebungsmethoden laufend zu beobachten und sich daraus ergebende neue Möglichkeiten zu nutzen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Von der Verkehrsabteilung werden künftig die Entwicklungen bei den Erhebungsmethoden noch intensiver beobachtet und gegebenenfalls Anpassungen vorgenommen.

Wie bereits erwähnt, sind im Landesbudget für das Wirkungsziel 90 zwei Indikatoren angeführt, die keinen direkten Bezug zur Entwicklung des Radverkehrs haben.

Der LRH empfiehlt, das Thema Radverkehr in Form von Indikatoren in die Struktur zur Erhebung der Wirkungsorientierung ins Landesbudget aufzunehmen. Als Indikatoren eignen sich beispielsweise auch der Modal Split bzw. Daten aus Radverkehrszählungen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Von der Verkehrsabteilung werden geeignete Wirkungsindikatoren für den Radverkehr erarbeitet und in weiterer Folge einem Controlling unterzogen.

Die Definition und Festlegung sinnvoller, dauerhafter Kennzahlen werden im Rahmen des Projektes „Radmonitor“ behandelt werden.

Die A16 arbeitet seit Jahren am Stand der Wissenschaft mit unterschiedlichen Forschungseinrichtungen und gemeinsam mit anderen Bundesländern sowie dem Ministerium an effizienteren Methoden (GPS-Erfassung, Mobilfunkdaten, Online-Erhebungen etc.) von Mobilitätsdaten. Für die Zukunft sollte qualitätsgesichertes und vergleichbares Zahlenmaterial zur Verfügung stehen.

7.3 Klima- und Energiestrategie

Maßnahmen im Bereich Mobilität leisten einen Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes. Die Mobilität ist einer von acht thematischen Bereichen der Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030 (KESS). Dazu ist in der KESS angeführt:

„Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Umstieg auf neue Fahrzeugtechnologien sind dabei wichtige Hebel für die Steiermark um insgesamt den Trend in Richtung energiesparende und emissionsarme bzw. emissionsfreie Mobilitätsangebote zu verstärken.“

Unter dem Schwerpunkt Individualverkehr ist das Ziel definiert, den Anteil aktiver Mobilität (Fuß- und Radverkehr) und den Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im MIV zu erhöhen.

Eine angeführte Maßnahme ist die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. In der Radverkehrsstrategie des Landes wird das als konkreter Angelpunkt angeführt.

Laut KESS ist es zur Erreichung der Klimaziele nötig, das Rad- und Fußwegenetz sowie das Angebot an Fahrradabstellanlagen entsprechend den Bedürfnissen im werktäglichen Verkehr weiter auszubauen, deren Sicherheit und die Qualität zu erhöhen, Bewusstseinsbildung zu betreiben und Informationen zu verbreiten sowie organisatorische Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Infrastruktur muss entsprechend den Bedürfnissen des werktäglichen Verkehrs ausgebaut werden.

Der LRH stellt fest, dass eine Verstärkung des Radverkehrs auch einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann. Die Messbarkeit der Fortschritte in Richtung einer Steigerung im Radverkehr ist auch im Sinne der Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen in Richtung Erreichung der Klimaziele nötig.

Der LRH empfiehlt, die Wirksamkeit der Maßnahmen im Sinne der Erreichung der Klimaziele laufend zu monitoren.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Ähnlich wie beim Thema Mobilitätserhebung und –monitoring arbeitet die A16 auch in diesem Bereich am aktuellen Stand der Wissenschaft und Forschungseinrichtungen an geeigneten Methoden und Modellen für das Monitoring der Erreichung der Klimaziele. Sobald praktikable und aussagekräftige Methoden/Verfahren zur Verfügung stehen, werden diese in der Praxis angewandt.

8. ERHALTUNG UND VERKEHRSSICHERHEIT

In diesem Kapitel wird der Fokus der Betrachtungen auf die Nutzungsphase der bestehenden und neu gebauten Radverkehrsinfrastruktur gelegt. Dabei geht es einerseits um die betriebliche und bauliche Erhaltung der Radwege und andererseits um die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit.

8.1 Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur

Obwohl einige Zustandsmerkmale bei Radwegen eine andere Relevanz haben als bei Kfz-Verkehrsanlagen, ist die Erhaltung der Radwege grundsätzlich wie die Erhaltung der Landes- und Gemeindestraßen zu sehen. Zwischen betrieblicher Erhaltung (Wartung, Winterdienst, Grünpflege, Reinigung etc.) und baulicher Erhaltung (Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung) wird unterschieden.

Zuständigkeiten

Im Unterschied zu den Landesstraßen, wo es für die betriebliche und bauliche Erhaltung verschiedene Zuständigkeiten im Bereich der A16 gibt, erfolgt **die Erhaltung der Radwege in der Steiermark grundsätzlich durch die Gemeinden**. Die Zuständigkeit der Gemeinden für die betriebliche und bauliche Erhaltung der Radwege wird in entsprechenden Verträgen über die Errichtung, Erhaltung und Finanzierung des jeweiligen Projektes geregelt. Auch die Übergabe des Landes bzw. Übernahme der gebrauchsfertigen Anlagenteile durch die Gemeinden ist darin festgehalten. In diesen Verträgen sind die betriebliche und bauliche Erhaltung erläutert und die Verantwortlichkeitsbereiche (siehe folgende Tabelle) festgelegt.

Anlage	betriebliche Erhaltung und bauliche Instandhaltung	
	Gemeinde	Land
Landesstraßen	--	100 %
Gemeindestraßenanschlüsse	100 %	--
Begleitwege	100 %	--
GRW (inkl. Steinschichtungen und Brückenfundamente)	100 %	--
Gehsteige, Gehwege (inkl. Steinschichtungen und Brückenfundamente)	100 %	--

Tab.: Verantwortungsbereiche gemäß Vertrag über die Errichtung, Erhaltung und Finanzierung von Radwegprojekten; Quelle: A16 – aufbereitet durch den LRH

Kommt ein Vertragspartner seinen Erhaltungspflichten nicht nach, ist das Land gemäß Vertrag berechtigt, diese nach vorheriger schriftlicher Androhung und Setzung einer angemessenen Nachfrist selbst durchzuführen. Die anfallenden Kosten sind dabei vom säumigen Vertragspartner zu tragen. Bei Gefahr in Verzug ist das Land berechtigt, die notwendigen Maßnahmen sofort zu setzen.

Die A16 gibt an, dass es bislang noch nicht erforderlich war, aufgrund mangelnder Erhaltungsmaßnahmen des zuständigen Erhalters eine Nachfrist zu setzen bzw. Maßnahmen zu veranlassen. Der Vertragsinhalt bzgl. Eingriffsrecht der A16 ist jedoch erst in jüngster Zeit Bestandteil der Förderungsverträge, weshalb durchwegs neue Radwege davon betroffen sind.

Anforderungen an die Erhaltung von Radwegen^{6,7}

Bei der Erhaltung von Radwegen kann zwischen abgetrennten Radwegen und Radwegen, die mit dem Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-) gemeinsam geführt werden, unterschieden werden.

Bei einer gemeinsamen Nutzung der Fahrfläche durch Rad- und Kfz-Verkehr sind die Erhaltungsmaßnahmen mit denen für Straßen für Kfz-Verkehr gleichzusetzen, da primär die Kfz für die auftretenden Schäden verantwortlich sind.

Bei getrennt geführten Radwegen ist die Infrastruktur nicht durch die überwiegenden Nutzer (Radfahrer) beansprucht, sondern vielmehr durch die Witterung, die oftmals nahe gelegene Bepflanzung (Durchwurzelungsproblematik) sowie durch die Benutzung Dritter (land- und forstwirtschaftlicher Verkehr). Durch andere Problemschwerpunkte bei Schäden auf Radwegen sind andere Ansätze in der Erhaltung notwendig als im Erhaltungsmanagement von Straßenanlagen für Kfz.

Die Relevanz bestimmter Zustandsmerkmale bei Radwegen ist durchaus unterschiedlich zur Straßeninfrastruktur für Kfz (Landesstraßen, Gemeindestraßen) zu sehen. So ist die Griffigkeit des Belages bei Landesstraßen sehr relevant, bei Radwegen eher von untergeordneter Bedeutung (nicht zu verwechseln mit Rutschgefahr durch Laub und mangelndem Winterdienst), da einerseits die Geschwindigkeiten auf Radwegen unter jenen des Kfz-Verkehrs liegen und damit die Anforderungen an den Kraftschluss zwischen Reifen und Fahrbahn geringer sind. Andererseits ist der die Griffigkeit reduzierende Poliereffekt von Fahrradreifen im Gegensatz zu Kfz-Reifen zu vernachlässigen.

Durchwurzelungsschäden sind bei Landesstraßen zwar relevant, **bei Radwegen** aufgrund der Nähe zur Vegetation, insbesondere bei getrennt geführten Radwegen, jedoch **sehr relevant**.

⁶ vgl.: Witek M.: Erhaltungsmanagement für Radwege; Diplomarbeit, Institut für Straßenbau und Straßenerhaltung, Technische Universität Wien, 2011

⁷ vgl.: Märschalk G., Oertelt S.: Anforderungen an die Erhaltung von Radwegen; Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Straßenbau Heft S. 84, 2014

Auch weitere Merkmale, wie z. B. Quer- und Längsebenheit, Oberflächenschäden oder Reparaturstellen, haben durchaus unterschiedliche Relevanz bei der Erhaltung von Radwegen im Vergleich zu Landes- oder Gemeindestraßen.

Ein guter Erhaltungszustand spielt nicht nur für einen nachhaltigen Umstieg auf das Verkehrsmittel Fahrrad eine wesentliche Rolle, sondern auch hinsichtlich Fahrsicherheit ist dieser von hoher Bedeutung. Aufgrund der Vielzahl an zuständigen Gemeinden, die für die Erhaltung von mit Landesmitteln mitfinanzierten Radwegen befasst sind, wurde bei der A16 angefragt, wie sichergestellt bzw. überwacht wird, dass die Erhaltung der Radwegeinfrastruktur mit einem möglichst einheitlichen Verständnis zur betrieblichen und baulichen Erhaltung (Inspektionsintervalle, Anwendung der richtigen Maßnahmen zum optimalen Eingriffszeitpunkt, Maßnahmenplanung etc.) erfolgt.

Die A16 führte in der Beantwortung wie folgt aus:

„Gemäß den vertraglichen Vereinbarungen mit den Gemeinden sind auch vollflächige Sanierungen der Fahrbahnoberflächen bauliche Erhaltungen. Ein nicht rechtzeitiges Sanieren kann zu erhöhten Aufwendungen zu einem späteren Zeitpunkt führen (analog Gemeindestraßen). Ein begleitendes Erhaltungsmanagement wird seitens der Landesstraßenverwaltung nicht durchgeführt, da der Kosten-Nutzen-Effekt zu hinterfragen wäre bzw. dies in der Verantwortung der Gemeinden liegt. Nachdem die Gemeinden selbst Wegeerhalter sind, ist die dafür erforderliche Kompetenz bei diesen vorhanden.“

In der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 wird das Thema Qualität bei touristischen Radrouten behandelt. Dabei sollen *„laufende Qualitätskontrollen und die Entwicklung eines Systems zur Wartung und Erhaltung von ‚Top-Radrouten‘“* umgesetzt werden⁸.

Der LRH ist der Meinung, dass eine steiermarkweite Vereinheitlichung im Bereich Erhaltungsmanagement in der Radinfrastruktur sinnvoll ist. Gemeinden sind in unterschiedlichem Umfang mit dem Thema Erhaltungsmanagement der Radwege konfrontiert. Die Gemeinden sollten von Seiten des Landes im Bedarfsfall mit Erhaltungs-Know-how betreffend Radwege unterstützt werden.

Ein Leitfaden zur Erhaltung der Radinfrastruktur ist eine Möglichkeit zur Vereinheitlichung und Effizienzsteigerung von Erhaltungsmaßnahmen. Die Inhalte des Leitfadens können mit entsprechenden Schulungen (z. B. Wissenstransfer in Säule B: Motivation und Kommunikation) vermittelt werden.

⁸ Radverkehrsstrategie Steiermark 2025: Handlungsfeld Tourismus, Maßnahmen; Ziel: Steigerung und Erhalt der Qualität touristischer Radrouten mit dem Anspruch „Qualität vor Quantität“

Der LRH empfiehlt, einen Leitfaden bzw. eine Richtlinie zur Weiterentwicklung der Erhaltungssysteme von Gemeinden zur Verfügung zu stellen (z. B. als Anhang zum Förderungsvertrag). Damit können die Erhaltungsmaßnahmen und damit das Sicherheitsniveau der Radwegeinfrastruktur in den unterschiedlichen Gemeinden bzw. Regionen vereinheitlicht bzw. erhöht werden.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Die A16 wird zur Erstellung eines Erhaltungsleitfadens für Radinfrastrukturen, die vom Land gefördert bzw. den Gemeinden zur Erhaltung übergeben werden, die Initiative ergreifen. Bei der Erstellung ist die A7 bzw. sind einzelne Gemeinden einzubinden. Sobald dieser Erhaltungsleitfaden vorliegt, wird dieser als verbindliche Beilage bei künftigen Verträgen etabliert werden.

8.2 Verkehrssicherheit

Das Thema der Verkehrssicherheit ist in der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 als eigenes Handlungsfeld beschrieben. Als konkrete Maßnahme betreffend die bestehenden Radwege ist dabei die Unfalldatenanalyse inkl. Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallstellen sowie die Sicherheitsinspektion vor Ort genannt.

Die Anzahl der in Österreich getöteten Radfahrer schwankte im Betrachtungszeitraum 2011 bis 2020 zwischen 32 und 52. Bezogen auf die Steiermark liegt die Anzahl der Todesopfer im Radverkehr in diesem Zeitraum zwischen vier und acht.

Die Anzahl der in der Statistik erfassten verletzten Radfahrer hat österreichweit eine Bandbreite zwischen 5.745 und 9.308. Der Höchstwert wurde im Jahr 2020 verzeichnet. Bezogen auf die Steiermark ergibt sich folgendes Bild.

Fahrradunfälle mit Personenschaden						
Zeitraum	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Unfälle mit Fahrradbeteiligung und Personenschäden	1.036	1.101	1.098	1.163	1.125	1.302
Getötete	6	8	6	5	4	4

Tab.: Fahrradunfälle mit Personenschaden in der Steiermark; Quelle: KFV – aufbereitet durch den LRH

Ein Drittel der Unfälle mit Personenschaden ereignete sich auf Landesstraßen. Der überwiegende Teil der restlichen Unfälle passierte im Gemeindestraßennetz.

Die A16 gibt an, dass auf den Radwegen gegenwärtig keine flächendeckend gesonderten Unfallanalysen oder Maßnahmen durchgeführt werden. Kamen Radfahrer mit Kfz (an Kreuzungspunkten) in Konflikt, werden diese im Rahmen der allgemeinen Unfallhäufungsstellen-Analysen am Landesstraßennetz geprüft und ggf. mit geeigneten Maßnahmen entschärft.

Standardisierte Radwegenetz-Überprüfung

Die A16 hat zur Umsetzung der o. g. Maßnahme der Radverkehrsstrategie (Sicherheitsinspektion vor Ort) die KfV Sicherheits-Service GmbH beauftragt, eine speziell auf die Anforderungen des Radwegenetzes abgestimmte Überprüfungsmethode im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu erstellen. Nach zweijähriger Bearbeitung wurde im Jänner 2021 die Studie mit dem Titel „Standardisierte Radwegenetz-Überprüfung (in der Steiermark)“ fertiggestellt.

Grundsätzliches Ziel der Studie ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radfahrverkehr auf den inspizierten Strecken. Mögliche Schwachstellen sollen ausgebessert und damit Unfallprävention erzielt werden. Die verkehrssicherheitstechnische Überprüfung soll gemäß der Studie systematisch am Landesradwegenetz und an sonstigen hochrangigen Radrouten in der Steiermark durchgeführt werden.

Die Studie zu einer standardisierten Radwegenetz-Überprüfung befasst sich in einem Hauptkapitel mit dem Ablauf einer Überprüfung von der Priorisierung von Abschnitten des Radwegenetzes (z. B. auf Basis von Unfallgeschehen, Verkehrsbedeutung) über die Beteiligten und deren Aufgaben bis zur Radwegenetz-Überprüfung im Detail.

In einem weiteren Kapitel werden konkrete Prüfinhalte zur Befundaufnahme (z. B. Trassierungselemente Kreuzung und Querschnitt, Straßenausrüstung, Fahrbahnzustand) behandelt.

In einer konkreten Anwendung der Befundaufnahme und Prüfinhalte im Zuge einer Pilot-Befahrung wird in der Studie beispielhaft ausgeführt, wie die Berichtslegung unter Berücksichtigung des vorliegenden Unfallgeschehens und unter Verwendung entwickelter Formblätter (Befundungsblätter, Maßnahmenvorschläge, Monitoringtabelle für Maßnahmen) zu einer standardisierten Überprüfungs-Befahrung aussehen kann.

Eine Auflistung der Landesradwege in der Steiermark mit ca. 2.000 km Länge und Übersichtskarten mit Unfall-Hotspots mit Fahrradbeteiligung in der Steiermark sowie Vorschläge einer digitalen Radweg-Sicherheitsüberprüfung bilden die abschließenden Kapitel dieser Studie.

Der LRH stellt fest, dass die A16 mit der vorliegenden Studie betreffend standardisierter Radwegenetz-Überprüfung erste Schritte setzte, die Maßnahmen aus der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 hinsichtlich Verkehrssicherheit (Unfalldatenanalyse inkl. Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallstellen sowie die Sicherheitsinspektion vor Ort) zu erfüllen.

Der LRH sieht in diesem System ein sinnvolles Mittel zur Hebung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

Zum Stand der Umsetzung bzw. Nutzung der Studie in den Regionen gibt die A16 an, dass die Studie im Jänner 2021 fertiggestellt wurde und in weiterer Folge das KfV mit der Überprüfung der in der Studie genannten Unfall-Hotspots mit Fahrradbeteiligung beauftragt werden soll.

Zur Frage, inwieweit die in der Studie genannten Beteiligten (z. B. Behördenvertreter, Straßenerhalter, Road-Safety-Inspektoren) mit den Inhalten der Studie vertraut gemacht wurden, führt die A16 aus, „dass mit den BBL daran gearbeitet wird, die geeigneten Personen für die Prüfung der bestehenden Radinfrastruktur auszuwählen. In weiterer Folge sind Schulungen angedacht.“

Der LRH empfiehlt, derartige Audits flächendeckend durchzuführen. Da die flächendeckende Abwicklung der Audits einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen wird, sollten jene Abschnitte mit erhöhtem Gefährdungspotenzial vorrangig bearbeitet werden. Die Priorisierung der Abschnitte sollte auf Basis einer Risikoabschätzung erfolgen.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Abhängig von den jeweils verfügbaren Ressourcen und dem damit umsetzbaren Schulungskonzept wird an der zweckmäßigen Durchführung von Audits gearbeitet. Die ersten priorisierten bzw. unfallträchtigen Abschnitte werden bereits vom Kuratorium für Verkehrssicherheit überprüft.

Da die Kosten von Verbesserungsmaßnahmen grundsätzlich durch die Straßenerhalter, das sind i.d.R. die Gemeinden, zu tragen sind, empfiehlt der LRH, frühzeitig auch die Gemeinden kooperativ in die Überprüfungs-konzeption einzubinden.

Stellungnahme Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang:

Die Überprüfungen und daraus folgende Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden durchgeführt.

9. KOSTENÜBERSICHT

Im vorliegenden Kapitel werden nicht nur die Ausgaben des Landes Steiermark (vertreten durch die A16) zur Attraktivierung des Radverkehrs dargestellt, sondern zusätzlich auch die damit aktivierten Mittel von Gemeinden bzw. Dritten (z. B. Gemeindeverbände, Unternehmen etc.).

Nicht näher behandelt werden hier Förderungen des Bundes bzw. der EU, da lt. A16 noch keine Auszahlungen erfolgten. Bei Auszahlung dieser Förderungen werden sich Kostenanteile des Landes und der Gemeinden entsprechend verändern. Hinsichtlich Bundesförderungen wird lt. A16 eine effizientere Prozessgestaltung zwischen Bund und Ländern angestrebt (siehe Kapitel 6.3 Erkenntnisse hinsichtlich der Förderungsabwicklung).

Die Kosten seitens des Landes werden durch die A16 in zahlreichen Kostenkategorien erfasst. Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit wurden einige Kostenkategorien vom LRH thematisch in Gruppen zusammengefasst, die in folgender Tabelle über den Betrachtungszeitraum 2015 bis 2020 ersichtlich sind.

Gesamtkosten Land bzw. Gemeinden und Dritte	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015 bis 2020
Radwege Land	2.514.455	2.540.805	3.389.243	4.103.034	9.388.215	7.627.707	29.563.458
Abstellplätze u. Bike & Ride-Anlagen Land	118.852	181.862	116.746	167.337	242.318	341.511	1.168.625
Kommunikation & Motivation Land	234.617	269.940	370.501	660.867	335.440	201.734	2.073.100
Gesamtkosten Land	2.867.924	2.992.606	3.876.490	4.931.238	9.965.973	8.170.952	32.805.183
Radwege Gemeinden	2.406.523	2.685.828	3.404.320	3.697.255	8.080.165	7.426.000	27.700.090
Abstellplätze u. Bike & Ride-Anlagen G & D	236.658	216.753	139.182	174.057	248.318	341.511	1.356.479
Gesamtkosten G & D	2.643.181	2.902.581	3.543.502	3.871.312	8.328.482	7.767.511	29.056.569

Tab.: Gesamtkosten für das Land Steiermark und Gemeinden und Dritte [€]; Quelle: A16, Kostentabellen – aufbereitet durch den LRH

Gesamtkosten Land

Seitens des Landes wurden im Prüfzeitraum 2015 bis 2020 insgesamt € 32,81 Mio. für den Radverkehr ausgegeben.

Die **Kostengruppe „Radwege Land“** mit insgesamt € 29,56 Mio. für den Prüfzeitraum setzt sich aus Kosten für Maßnahmenumsetzung von Radverkehrskonzepten (Säule A und Säule B) und Einzelmaßnahmen von Gemeinden und Dritten zusammen, für die kein Radverkehrskonzept vorliegt.

Der überwiegende Teil der Kosten in dieser Kostengruppe fällt für den Radwegebau an. Insgesamt wurden im Betrachtungszeitraum 85,5 km Radwege neu gebaut sowie ausgebaut/verbreitert. Davon wurden 78 % bzw. 66,6 km neu gebaut und 22 % bzw. 18,9 km bestehende Radwege ausgebaut/verbreitert.

Die **Kostengruppe „Abstellplätze und Bike&Ride-Anlagen Land“** mit insgesamt € 1,17 Mio. für den Prüfzeitraum betrifft nur Einzelmaßnahmen und setzt sich aus den Kostenerfassungen (Kostenanteil in %) für

- Abstellanlagen (19 %) mit insgesamt 1.969 Stellplätzen und für
- Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen (81 %) mit 1.576 Stellplätzen

zusammen.

Die **Kostengruppe „Kommunikation & Motivation Land“** mit insgesamt € 2,07 Mio. für den Prüfzeitraum betrifft nur Einzelmaßnahmen und beinhaltet die Kategorien (Kostenanteil in %)

- Leistungsbestellungen (53 %),
- Förderungen allgemein (27 %) und
- Steiermark Rad mobil (20 %),

die der Säule B der Radverkehrsstrategie zuzuordnen sind. Ausgaben für Steiermark Rad mobil fielen in dieser Kostengruppe erst ab 2018 an.

Nachfolgend werden die genannten Kostengruppen für die Kosten des Landes für den Radverkehr in den Jahren 2015 bis 2020 grafisch dargestellt.

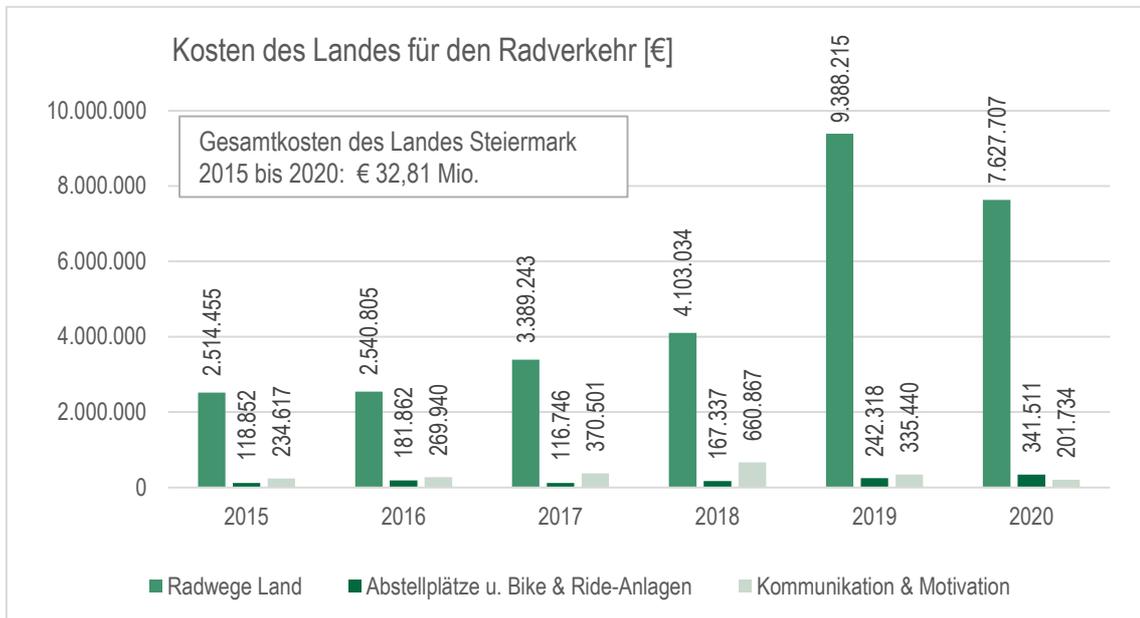


Abb.: Entwicklung der Kosten des Landes für den Radverkehr 2015 bis 2020

Die Grafik zeigt den nachvollziehbar hohen Anteil der Kosten für die Umsetzung der Maßnahmenbündel aus den Radverkehrskonzepten sowie Radwege aus Einzelmaßnahmen im Vergleich zu den Kosten für Abstellanlagen und Kommunikation und Motivation aus Einzelmaßnahmen. Der Kostenverlauf über die Jahre zeigt geringere Kosten aufgrund der von der A16 angegebenen geringeren Budgets bis 2016 und die Erhöhung der Aktivitäten und Investitionen ab 2017. Die gesteigerten Kosten bzw. Aktivitäten aufgrund der neuen Radverkehrsstrategie von 2016 sind nach der Etablierung von Radverkehrskonzepten und den darauf aufbauenden Umsetzungen in den Folgejahren nachvollziehbar. Die Aufsummierung der Kostensäulen 2015 bis 2020 ergibt Gesamtkosten für das Land iHv. € 32,81 Mio.

Gesamtkosten Gemeinden und Dritte

G & D investierten im Zeitraum von 2015 bis 2020 insgesamt € 29,06 Mio. in den Radverkehr in folgenden Kostengruppen:

Die **Kostengruppe „Radwege Gemeinden“** mit insgesamt € 27,70 Mio. setzt sich aus Kosten für Maßnahmenumsetzung von Radverkehrskonzepten (Säule A und Säule B) und Einzelmaßnahmen von G & D zusammen, für die kein Radverkehrskonzept vorliegt.

Entsprechend der Bezeichnung dieser Kostengruppe wurden die Kosten dieser Gruppe nur von Gemeinden getragen.

Die **Kostengruppe „Abstellplätze u. Bike&Ride-Anlagen G & D“** mit insgesamt € 1,36 Mio. für den Prüfzeitraum betrifft nur Einzelmaßnahmen und setzt sich aus den Kostenerfassungen (Kostenanteil in %) für

- Abstellanlagen Gemeinden und Dritte (29 %) mit insgesamt 1.969 Stellplätzen,
- Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen Gemeinden (2 %) mit 40 Stellplätzen und
- Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen Dritte (69 %) mit 1.536 Stellplätzen

zusammen.

Nachfolgend sind die genannten Kostengruppen für die Kosten von G & D für den Radverkehr in den Jahren 2015 bis 2020 grafisch dargestellt.

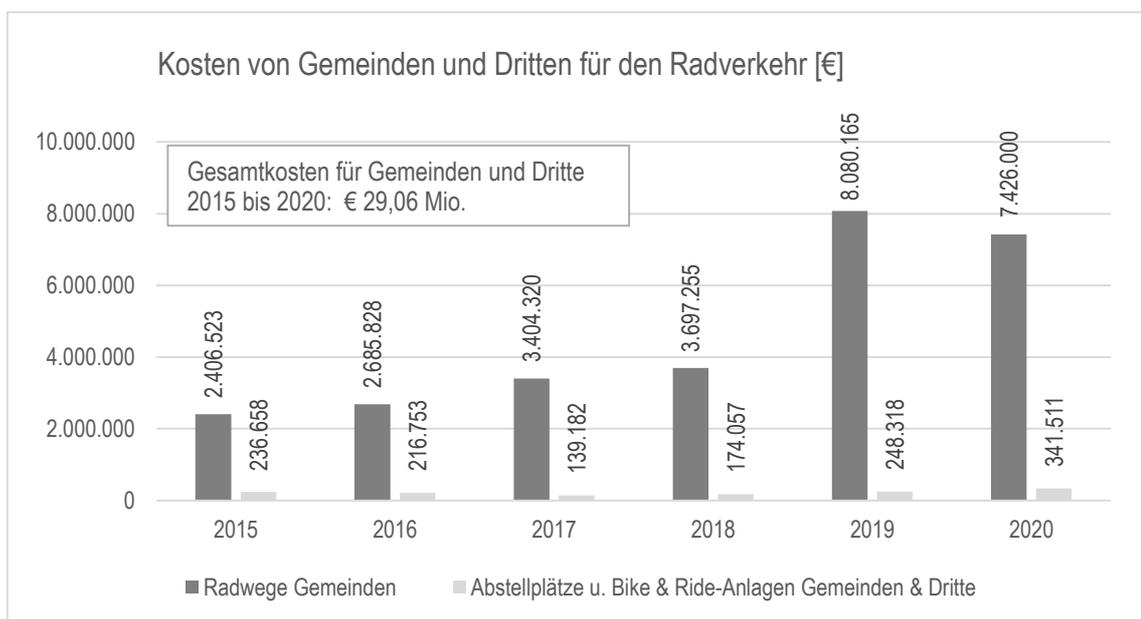


Abb.: Entwicklung der Kosten von G & D für den Radverkehr 2015 bis 2020

Die Grafik zeigt die jährlichen Werte für die Umsetzung der Maßnahmenbündel aus den Radverkehrskonzepten und Radwege aus Einzelmaßnahmen sowie Abstellplätze aus Einzelmaßnahmen. Die Summe der dargestellten Kostensäulen ergibt Gesamtkosten für G & D iHv. € 29,06 Mio.

Zusammenfassende Darstellung der Gesamtkosten und der Kostenverteilung

Die oben getrennt gezeigten Kosten von Land und G & D ergeben zusammengefasst das nachfolgende Bild zur Entwicklung der Gesamtkosten von 2015 bis 2020:

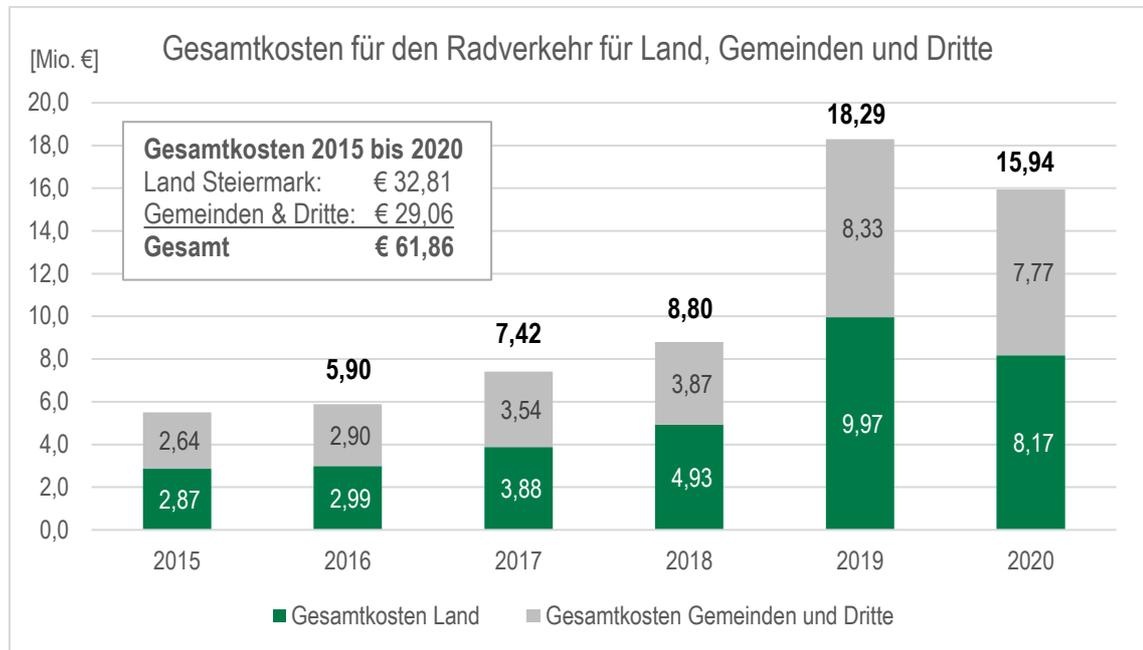


Abb.: Entwicklung der Gesamtkosten von Land, G & D für den Radverkehr 2015 bis 2020

Der Gesamtkostenverlauf steigt von 2015 auf 2016 leicht (7,1 %) und nach einem kleinen Kostensprung (25,8 % von 2016 auf 2017) auch von 2017 auf 2018 in ähnlichem Ausmaß (7,8 %). 2019 ist ein massiver Kostensprung (107,8 %) zu erkennen, 2020 ein vergleichsweise kleiner Rückgang (-12,8 %). Die merklich höheren Ausgaben 2019 und 2020) sind die Folge der erwähnten Umsetzungen der ab 2016 geplanten Maßnahmen (Basis: Strategie 2016 und darauf aufbauende Radverkehrskonzepte).

Mit den Ausgaben des Landes iHv. € 32,81 Mio. konnten Ausgaben von Gemeinden und Dritten iHv. € 29,06 Mio. aktiviert werden. Die Gesamtkosten für den Radverkehr seitens des Landes und der G & D im Zeitraum von 2015 bis 2020 betragen € 61,86 Mio.

Die Verteilung der Gesamtausgaben in den drei o.g. Kostengruppen ist in folgender Abbildung dargestellt.

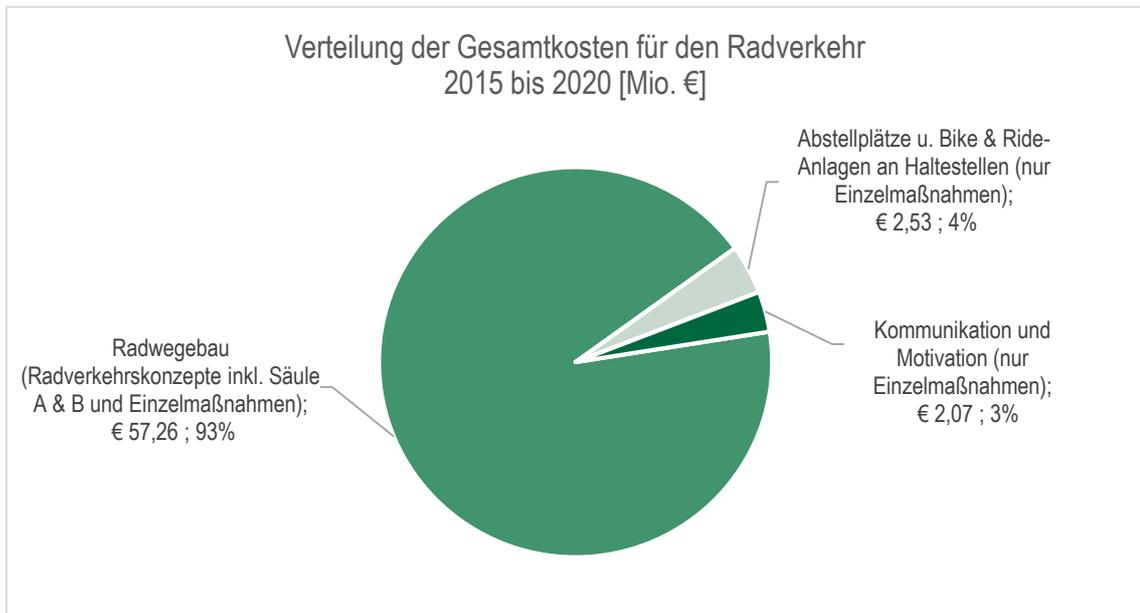


Abb.: Verteilung der Gesamtkosten für den Radverkehr auf die unterschiedlichen Kostengruppen 2015 bis 2020

Die Abbildung zur Verteilung der Gesamtkosten im Zeitraum 2015 bis 2020 zeigt, dass 93 % der Gesamtkosten bzw. € 57,26 Mio. in den Bereich des Radwegebau mit den gesamten Maßnahmenumsetzungen von Radverkehrskonzepten (Säule A und Säule B) und Einzelmaßnahmen von G & D, für die kein Radverkehrskonzept vorliegt, investiert wurden.

In den Bereich der Abstellplätze und Bike&Ride-Anlagen an Haltestellen mit insgesamt 3.545 Stellplätzen fließen nur im Rahmen von Einzelmaßnahmen 4 % der Gesamtkosten bzw. € 2,53 Mio.

Für Kommunikation und Motivation wurden nur im Rahmen von Einzelmaßnahmen 3 % der Gesamtkosten bzw. € 2,07 Mio. aufgewendet.

Anmerkungen des LRH zu den Kosten

Die A16 legte eine Vielzahl an Kostenerfassungen in verschiedenen Bereichen zum Thema Radverkehr vor. Die vom LRH vorgenommene Gegenüberstellung der jährlichen Auszahlungswerte mit dem vorgelegten Kostentabellenkonvolut ergab wesentliche nicht nachvollziehbare Differenzen. Gründe dafür waren fehlerhafte Zuordnungen und Beträge von Finanzpositionen, die nicht nur dem Radverkehr zuordenbar waren. **Die von der A16 nachgereichten Unterlagen und Ergänzungen sowie Erläuterungen waren im Wesentlichen nachvollziehbar.** Nachfragen des LRH wurden umgehend und nachvollziehbar beantwortet. **Stichprobenprüfungen** (Angebot, Auftragserteilung

und Abrechnung) **ergaben bis auf wenige Ausnahmen** (Fehlzuordnungen kleineren Ausmaßes zwischen unterschiedlichen Kostenkategorien) **plausible Ergebnisse**.

Der LRH legte das Ergebnis seiner Überprüfung in der am 13. Oktober 2021 abgehaltenen Schlussbesprechung ausführlich dar.

Vertreten waren

- das Büro von Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang,
- die Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau und
- Vertreter des Landesrechnungshofes.

10. FESTSTELLUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Der Landesrechnungshof (LRH) überprüfte den Radverkehr in der Steiermark mit Fokus auf die Zuständigkeitsbereiche der Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (A16).

Die Prüfung bezog sich überwiegend auf den Zeitraum 2015 bis 2021.

Die sehr hohe Kooperationsbereitschaft der A16 bei der Prüfung ist hervorzuheben. Anregungen und Empfehlungen wurden unmittelbar aufgegriffen bzw. schon während der Prüfung in Angriff genommen.

Folgende Empfehlungen sind für den Maßnahmenbericht maßgeblich:

Kapitel 2.3.1 Radverkehrsstrategie Steiermark 2008 – 2012

- In der Radverkehrsstrategie Steiermark 2008 – 2012 war die politische Vorgabe und das definierte Ziel die Verdoppelung des Radverkehrsanteils von 6 % auf 12 % bis zum Jahr 2012. Zugleich wiesen Unterlagen der A16 den Wert des Radverkehrsanteiles im Jahr 2007 mit 4 % aus.

➤ **Empfehlung 1:**

Auf die Verwendung von entsprechend qualitätsgesichertem Zahlenmaterial ist Wert zu legen. Dies ist insbesondere für die Messbarkeit der Zielerreichung wesentlich.

Kapitel 2.3.3 Radverkehrsstrategie Steiermark 2025

- In den Radverkehrsstrategien 2008 – 2012 und 2025 beziehen sich die Ist- und Soll-Werte des Radverkehrsanteils in der Steiermark auf verschiedene Regionen und Örtlichkeiten. Dadurch ist eine Vergleichbarkeit dieser Werte nicht mehr gegeben.

➤ **Empfehlung 2:**

Eine Kontinuität hinsichtlich der angegebenen Werte bei den einzelnen Versionen von Strategien und Konzepten ist sicherzustellen.

- In der Radverkehrsstrategie 2025 sind Schwerpunkte festgelegt, die u. a. mit Zielen, Ergebnissen und Messgrößen hinterlegt wurden. Für das Monitoring der Zielerreichung ist die Einrichtung des „Radmonitors Steiermark“ angeführt. Dieses Controllingtool befindet sich jedoch erst im Aufbau.

➤ **Empfehlung 3:**

Der Aufbau dieses geplanten Radmonitors ist voranzutreiben und die Erreichung der selbst gesetzten Ziele bestmöglich anzustreben.

Kapitel 4.3.2 Controlling

- Verbesserungsbedarf gibt es beim Monitoring zur Zielerreichung der Radverkehrsstrategie sowie beim systematischen Controlling. Während der Prüfung durch den LRH wurde mit der Einrichtung eines Lenkungsausschusses und den damit verbundenen Aktivitäten ab April 2021 das Controllingssystem weiterentwickelt.
 - **Empfehlung 4:**
Das Controlling ist weiter auszubauen. Neben den Radverkehrskonzepten, Projekten, Maßnahmenbündeln sowie dem Maßnahmen-Umsetzungscontrolling ist auch die Zielerreichung der Radverkehrsstrategie in den Controllingprozess zu integrieren.

Kapitel 5.3.1 Rahmenvertrag

- Die im Rahmenvertrag angeführten Beträge weisen keine Preisbasis auf, und es werden auch keine Valorisierungen vorgenommen.
 - **Empfehlung 5:**
Eine unmissverständliche Klarstellung hinsichtlich der Preisbasis und einer eventuellen Valorisierung für die genannten Summen ist im Rahmenvertrag zu verankern.
- Im Rahmenvertrag sind die Formulierungen hinsichtlich Förderungsverfall nicht eindeutig ausgeführt.
 - **Empfehlung 6:**
Die Formulierungen hinsichtlich des Förderungsverfalls sind im Rahmenvertrag eindeutig festzuschreiben.
- Für die Ermittlung des im Rahmenvertrages erwähnten Erfüllungsgrades wird lediglich die Anzahl der Maßnahmen lt. den Tabellen in den Maßnahmenbündeln als Indikator herangezogen. Die alleinige Betrachtung der Anzahl der Maßnahmen ohne Berücksichtigung der Kosten ist nur bedingt aussagekräftig.
 - **Empfehlung 7:**
Die Regelung zur Ermittlung des Erfüllungsgrades soll überdacht und zumindest eine kombinierte Betrachtung der Anzahl der Maßnahmen und deren Kosten vorgenommen werden.

- Im Rahmenvertrag ist die Vorlage von jährlichen Tätigkeitsberichten und Zwischenabrechnungen sowie die Berichtspflicht von halbjährlich stattfindenden Projektsteuerungstreffen enthalten. Diese Vereinbarungen wurden nicht in dieser Art und Weise durchgeführt, entsprechende Unterlagen liegen bei den einzelnen Projekten nicht vor.
- **Empfehlung 8:**
Die vertraglich festgelegten Berichtspflichten der Vertragspartner sind einzuhalten bzw. einzufordern.

Kapitel 6.2.1 Feldbach

- Vorgesehene Mittel für Kommunikation und Information wurden nicht genutzt. Insbesondere in der Anfangsphase einer Radverkehrsinitiative sind Aktivitäten im Bereich Information und Kommunikation Erfolgsfaktoren.
- **Empfehlung 9:**
Die Förderungsnehmer sind auf die Wichtigkeit von Kommunikations- und Informationsmaßnahmen insbesondere in der Anfangsphase von Radverkehrsinitiativen aufmerksam zu machen.
- Die im Maßnahmenbündel-Vertrag gesondert ausgewiesenen Kostenkategorien (für Radverkehrsanlagen, Beschilderung und Markierung) wurden in der Abrechnung zusammengefasst dargestellt. Somit war im SOLL-IST-Vergleich keine getrennte Betrachtung der IST-Werte im Vergleich zum SOLL aus dem Vertrag möglich.
- **Empfehlung 10:**
Für eine transparente Darstellung der Umsetzungsdetails in den SOLL-IST-Vergleichen sind für die Abrechnungen die Kostenkategorien aus den Maßnahmenbündel-Verträgen beizubehalten.

Kapitel 6.2.2 Wildon

- An der Aframerstraße wurde im ersten Bauabschnitt der Straßenquerschnitt mit einem Gehsteig eingengt und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h umgesetzt. Damit sollte die überdurchschnittlich hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden.
- **Empfehlung 11:**
Die Wirksamkeit von umgesetzten Maßnahmen ist grundsätzlich zu kontrollieren. Insbesondere die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgenommene Adaptierung an der Aframerstraße sollte durch Messung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs überprüft werden.

- Im Jahr 2019 wurde eine Zusatzmaßnahme (Deckschichtsanierung der L 215) aufgrund einer Budgetknappheit im Bereich der Straßensanierung aus dem Radverkehrsbudget finanziert. Diese Maßnahme war weder im Rahmenvertrag und im Einzelförderungsvertrag 2019 enthalten, noch ist sie direkt dem Radverkehr zuordenbar.
 - **Empfehlung 12:**
Im Sinne der Transparenz und Kostenwahrheit sind nur jene anteiligen Kosten auf die Kostenstellen des Radverkehrs zu verbuchen, die direkt mit der Förderung des Radverkehrs zu verknüpfen sind.

Kapitel 6.2.3 Trofaiach

- Der Rahmenvertrag Trofaiach enthält grundlegende Daten hinsichtlich des Förderungsantrages, des Radverkehrskonzeptes und des Regierungsbeschlusses, die offensichtlich von einem anderen Projekt stammen.
 - **Empfehlung 13:**
Bei der Erstellung von Vertragsunterlagen ist auf eine entsprechende Qualitätssicherung zu achten.
- Die Stichprobenprüfungen von Abrechnungen und Übersichten betreffend umgesetzte Förderungsmaßnahmen ergaben aufgrund der verwendeten Pauschalen nur eine bedingte Nachvollziehbarkeit.
 - **Empfehlung 14:**
Abrechnungen mit Gemeinden sind z. B. durch Aufführung jeder einzelnen Maßnahme aus den Maßnahmenbündelverträgen transparenter zu gestalten und in nachvollziehbarer Form in den SOLL-IST-Vergleichen darzustellen.
- Ein Änderungsmanagement war bei den geprüften Projekten trotz zahlreicher Änderungen nicht ersichtlich.
 - **Empfehlung 15:**
Ein umfassendes Änderungsmanagement ist einzuführen.

Kapitel 6.3 Erkenntnisse hinsichtlich der Förderungsabwicklung

- Das Procedere hinsichtlich der Bundesförderung ist aufwändig und langwierig. Bis dato flossen bei den überprüften Projekten noch keine Bundesmittel, selbst die Höhe der möglichen Bundesförderung ist zum Zeitpunkt der Maßnahmenumsetzung meist unklar. Die Vorfinanzierung der Projekte erfolgt durch die Gemeinden.
 - **Empfehlung 16:**
Der Förderungsprozess sollte kompakt und effizient gestaltet werden. Entsprechende Initiativen sollten auch seitens des Landes gesetzt werden.

Kapitel 7.1 Darstellung im Landesbudget

- Ein direkter Bezug der Wirkungsziele und Indikatoren zum Radverkehr ist nicht vorhanden. Konkrete Werte betreffend die Ist-Situation sind nicht angeführt.
 - **Empfehlung 17:**
Indikatoren zum Radverkehr sind in die Betrachtung aufzunehmen und die Wirksamkeit der im Radverkehr gesetzten Maßnahmen im Rahmen des Budgets zu verfolgen.
 - **Empfehlung 18:**
Die aus den im Zusammenhang mit der „Standardisierten Radwegenetz-Überprüfung“ erstellten Audits hervorgehenden Maßnahmen sollten gemonitort werden.

Kapitel 7.2 Messbarkeit im Radverkehr

- Daten betreffend Modal Split stellen eine Messgröße zur Beurteilung der Entwicklung des Radverkehrs dar. Dieser wird derzeit in einem Abstand von sieben Jahren erhoben.
 - **Empfehlung 19:**
Das Erhebungsintervall sollte auch unter Berücksichtigung des Erhebungsaufwandes und der damit verbundenen Kosten kürzer festgelegt werden. Technische Weiterentwicklungen bei den Erhebungsmethoden sind laufend zu beobachten und Innovationen zu prüfen.
- Das vorhandene Zählstellennetz im Radverkehr ist nicht flächendeckend. Lediglich besonders neuralgische Punkte sind abdeckt.
 - **Empfehlung 20:**
Das Zählstellennetz ist zu erweitern. Dies ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für ein entsprechendes Monitoring der gesetzten Maßnahmen.

Kapitel 7.3 Klima- und Energiestrategie

- Die Verstärkung des Radverkehrs leistet auch einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele. Die Messbarkeit der Fortschritte in Richtung einer Steigerung im Radverkehr ist auch im Sinne der Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen mit der Intention zur Erreichung der Klimaziele nötig.
 - **Empfehlung 21:**
Die Wirksamkeit der Maßnahmen im Radverkehr ist im Sinne der Erreichung der Klimaziele laufend zu monitoren.

Kapitel 8.1 Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur

- Zahlreiche Merkmale, wie z. B. Griffigkeit, Durchwurzelungsschäden, Quer- und Längsebenheit haben unterschiedliche Relevanz bei der Erhaltung von Radwegen im Vergleich zu Landes- oder Gemeindestraßen. Gemeinden sind in ungleichem Umfang mit dem Thema Erhaltungsmanagement von Radwegen konfrontiert.

➤ **Empfehlung 22:**

Eine steiermarkweite Vereinheitlichung im Bereich Erhaltungsmanagement für Radwegeninfrastruktur ist anzustreben. Die Gemeinden sollten für die Weiterentwicklung ihrer Erhaltungssysteme mit einem Leitfaden bzw. einer Richtlinie durch das Land unterstützt werden.

Kapitel 8.2 Verkehrssicherheit

- Die A16 setzte mit der vorliegenden Studie betreffend standardisierter Radwegenetz-Überprüfung erste Schritte, die Maßnahmen aus der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 hinsichtlich Verkehrssicherheit zu erfüllen. In weiterer Folge sind sicherheitstechnische Audits geplant.

➤ **Empfehlung 23:**

Da eine flächendeckende Abwicklung der Audits einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen wird, sollten jene Abschnitte mit erhöhtem Gefährdungspotenzial vorrangig bearbeitet werden. Die Priorisierung der Abschnitte sollte auf Basis von Risikoabschätzungen erfolgen.

➤ **Empfehlung 24:**

Da die Kosten von Verbesserungsmaßnahmen grundsätzlich durch die Radwegerhalter (i.d.R. Gemeinden) zu tragen sind, sind auch die Gemeinden frühzeitig kooperativ in die Überprüfungs-konzeption einzubinden.

Graz, am 19. November 2021

Der Landesrechnungshofdirektor:

Mag. Heinz Drobesh