

Bericht

des Ausschusses für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung zum Antrag der Abg. Klubobmann Egger MBA, Zweiter Präsident Dr. Huber und Weitgasser (Nr. 173 der Beilagen) betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung hat sich in der Sitzung vom 14. April 2021 gemeinsam mit dem vorliegenden Antrag mit dem Antrag der Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner und Dr.ⁱⁿ Dollinger ([Nr. 313 der Beilagen](#)) betreffend ein Maßnahmenpaket zur Prävention von E-Bike-Unfällen befasst. Bezüglich der Beschlussfassung zum mitverhandelten Antrag wird auf den diesbezüglichen Ausschussbericht [Nr. 351 der Beilagen](#) verwiesen.

Klubobmann Abg. Egger MBA verliest den Antrag und beantragt die Einleitung der Debatte und Beschlussfassung.

Abg. Dr.ⁱⁿ Klausner erklärt, dass der Radfahrboom unvermindert anhalte und E-Bikes voll im Trend lägen. Dies habe positive Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt. Mit der hohen Zahl von E-Bikern steige aber auch die Zahl der Unfälle und damit die Zahl der Verletzten. Mit dem E-Bike ließen sich längere Strecken leichter bewältigen, was einer der Gründe für die steigende Zahl von E-Bikes auf den Straßen sei. Das Verletzungsrisiko sei allerdings höher als bei normalen Fahrrädern. Durch das Gewicht der Räder, die höheren Geschwindigkeiten und den damit verbundenen längeren Bremsweg komme es vermehrt zu Unfällen. Es sei deshalb wichtig, auf das Thema Prävention aufmerksam zu machen, um Verletzungen und Unfälle, die auch tödlich enden könnten, in Zukunft vermeiden zu können. Sie spreche sich für ein Maßnahmenpaket zur Prävention aus. Als Beispiele seien die landesweite proaktive Information zum Thema E-Bike-Sicherheit bzw. der Vermeidung von E-Bike-Unfällen sowie die Aufnahme eines Maßnahmenkatalogs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit E-Bikes in das Verkehrssicherheitsprogramm 2017 - 2025 zu nennen. Darüber hinaus solle die verstärkte Nutzung von E-Bikes in der Planung der Verkehrsinfrastruktur Berücksichtigung finden. Ebenso sollten Fahrtechnikkurse bzw. Fahrsicherheitskurse verstärkt angeboten werden. Zielgruppe seien hier Neu- und Wiedereinsteiger. Schließlich weise sie noch auf die Wichtigkeit der Entwicklung von Techniken zur besseren Unterscheidbarkeit von E-Bikes von normalen Fahrrädern hin. An die Experten richtet sie die Fragen, welche wichtigen Punkte im Rahmen eines Fahrsicherheitstrainings vermittelt werden sollten, welche Erfahrungen es hinsichtlich präventiver Maßnahmen auf das Verhalten der Menschen gebe und welche Vorteile sich aus der besseren Unterscheidbarkeit von E-Bikes von normalen Fahrrädern ergäben.

Abg. Klubobmann Egger MBA berichtet, dass in Salzburg immer mehr Menschen auf das Fahrrad umstiegen, was grundsätzlich positiv sei. Dramatisch sei jedoch die Steigerung von Unfällen und Unfällen mit Todesfolgen. Er spreche sich dafür aus, alles zu tun, um diese Unfälle zu vermeiden, insbesondere technische Möglichkeiten der Unfallvermeidung sollten vermehrt eingesetzt werden. Es gebe Beispiele aus Tirol, wo eine heimische Firma im Zusammenhang mit der digitalen Vernetzung Möglichkeiten zur gegenseitigen Warnung von Verkehrsteilnehmern geschaffen habe. In Salzburg gebe es ein großes Forschungsprojekt unter der Führung der Salzburg Research Forschungsgesellschaft, an dem auch die Universität Salzburg als Projektpartner mitwirke. Er ersuche Dr. Loidl von der Universität Salzburg um eine kurze Darstellung dieses Projektes.

Abg. Ing. Wallner verweist darauf, dass E-Bikes im Verkehrssicherheitsprogramm 2017 - 2025 bereits Berücksichtigung gefunden hätten und es noch weitere Programme wie „Fahr Rad in Salzburg!“ oder „salzburg.mobil 2025“ gebe. Dies zeige, dass dieses Thema in der Politik präsent sei und diese auch beschäftige. Auch im Bereich des Ausbaus der Infrastruktur sei schon viel umgesetzt worden. An DI Weis richtet er die Frage nach den bisher gesetzten Initiativen, der Berücksichtigung des vermehrten Aufkommens von E-Bikes in den Bauprogrammen sowie dem Nutzen der Kennzeichnung von E-Bikes.

Abg. Scheinast ersucht um Auskunft zur durchschnittlichen Geschwindigkeit von Fahrrädern und E-Bikes sowie zu Auswirkungen auf die zukünftige Planung von Fahrradwegen.

Abg. Rieder stellt fest, dass die FPÖ die Intention beider Anträge unterstütze. Er ersuche um Auskunft über die Höhe der Förderungen für Fahrsicherheitskurse.

Ing. Frühwirth (ARBÖ Salzburg) erklärt in Beantwortung der an ihn gerichteten Fragen, dass es aufgrund des höheren Gewichtes und der höheren Geschwindigkeit wichtig sei, bei Fahrsicherheitstrainings das Handling des E-Bikes beim Langsamfahren zu vermitteln sowie das Bremsverhalten und Ausweichmanöver zu trainieren. Im Zusammenhang mit der Prävention erklärt er, dass bei den Kursen auf das vorausschauende Fahren sowie das Tragen von Schutzausrüstung hingewiesen werde. Dies habe auch eine Vorbildwirkung für junge Menschen. Zur Kennzeichnung von E-Bikes hält er fest, dass es derzeit keine Kennzeichnung gebe. Eine Kennzeichnung wäre gerade im Zusammenhang mit den höheren Geschwindigkeiten von E-Bikes eine Unterstützung.

Dr. Loidl (Universität Salzburg) führt aus, dass der Radverkehr eine zentrale Rolle bei der Transformation des Mobilitätssystems spiele und soziale und wirtschaftliche Notwendigkeiten diesen Umbau erforderlich machten. Sicherheit spiele für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer eine zentrale Rolle und stelle eine wesentliche Barriere dar. Unzählige Studien belegten, dass Sicherheitsbedenken zu den Hauptgründen zählten, warum Personen nicht auf das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel umstiegen. Jede Investition in die Fahrradsicherheit bringe somit eine Mehrfachdividende. Im Zusammenhang mit Radverkehrssicherheit gebe es drei An-

satzpunkte und zwar die Fahrerin oder den Fahrer, das Fahrzeug an sich und die Infrastruktur. Diese drei Ansatzpunkte solle man auch nicht gegeneinander ausspielen. Studien zeigten, dass die Ursache für Unfälle im Radverkehrsbereich meist die Geschwindigkeit bzw. Geschwindigkeitsunterschiede seien. Technische Einrichtungen wie die räumliche Trennung oder Hilfsmittel an Kreuzungen könnten hier eine Rolle spielen. Dies werde im Forschungsprojekt „Bike2CAV“ berücksichtigt, in dem es darum gehe, wie Radfahrer in ein System des vernetzten Fahrens eingebunden werden könnten. Das Projekt gehe in die Richtung, dass es automatisierte bzw. teilautomatisierte Systeme bzw. intelligente Infrastruktur geben könne. Unmittelbarer Nutzen dieses Projektes sei, dass es zu einer Verbesserung der Datenlage komme, die im Bereich des Radverkehrs vielfach suboptimal sei. Ein weiteres Ziel dieses Projektes sei beispielsweise die sicherere Gestaltung von Kreuzungsbereichen. Zusammenfassend sei festzuhalten, dass es letztlich eine Frage der Verteilung des Straßenraumes sei, der zumindest in Städten nicht vermehrbar sei. Je mehr Nutzungsarten sich überlagerten, desto höher sei das Konfliktpotenzial. Entschärfungen seien mit technischer Infrastruktur und Fahrsicherheitstrainings möglich, jedoch gebe es natürliche Grenzen. Es sei letztendlich eine politische Frage, wie mit dem steigenden Radverkehrsanteil umgegangen werde, um die Sicherheit zu gewährleisten.

DI Weis (Referat 6/12) erklärt, dass die mit dem Fahrrad zurückgelegten Personenkilometer jährlich um 5 - 7 % anstiegen. Die Anzahl der Verletzten nehme ebenfalls zu, während die Zahl der Toten stabil bleibe. Österreichweit kämen jährlich rund 40 Radfahrerinnen und Radfahrer ums Leben, wobei vier bis fünf Personen auf Salzburg entfielen. Die Ausgaben für die Infrastruktur im Radwegbereich seien in den letzten zehn Jahren von € 3 Mio. auf € 6 Mio. jährlich gestiegen. Zur durchschnittlichen Geschwindigkeit im Radfahrbereich erläutert er, dass diese bei normalen Fahrrädern ohne Hilfsmittel auf der Ebene etwa 20 km/h betrage. Mit einem konventionellen E-Bike erreiche man rund 24 km/h und mit einem S-Pedelec 30 km/h. Die Zunahme der Geschwindigkeit und die Erhöhung der Frequenz im Fahrradbereich spiegle sich auch in den technischen Regelwerken (RVS) für die Ausstattung von Radfahranlagen wider. Früher sei es üblich gewesen, Radfahranlagen mit einer Breite von 2 - 2,50 m zu errichten. Mittlerweile würden Fahrradwege nicht unter einer Breite von 3 m errichtet. Bei stark frequentierten Anlagen betrage die Breite sogar 4 - 5 m. Darüber hinaus sei es zu einer Aufweitung der Mindestradien in Kurven gekommen. Vor allem im Freilandbereich ziele man darauf ab, den Radfahrerbereich räumlich vom motorisierten Individualverkehr zu trennen, um Konfliktpunkte zu vermeiden. Zur Frage der Kennzeichnung von E-Bikes erklärt er, dass sich die Grenzen bei den Fahrradtypen vermischten und die nicht ganz klare Unterscheidung der einzelnen Fahrräder große Schwierigkeiten bereite. Schließlich berichtet er, dass das Land mit dem ARBÖ und dem ÖAMTC gute Partner im Salzburger Verkehrssicherheitsprogramm habe und das Land großen Wert auf die Ausbildung insbesondere älterer Radfahrerinnen und Radfahrer lege. Zur Förderung dieser Kurse durch das Land erklärt DI Weis, dass vorerst eine grundsätzliche Förderungszusage ausgesprochen und nach Durchführung der Kurse die Förderung ausbezahlt werde, die rund € 50,-- pro Teilnehmer betrage.

Der Antrag der Abg. Klubobmann Egger MBA, Zweiter Präsident Dr. Huber und Weitgasser (Nr. 173 der Beilagen) betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer wird einstimmig angenommen.

Der Ausschuss für Infrastruktur, Mobilität, Wohnen und Raumordnung stellt einstimmig den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

Die Salzburger Landesregierung wird aufgefordert zu prüfen, wie die Verkehrssicherheit von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern mittels technischem Einsatz im Sinne der Präambel weiterhin verbessert werden kann. Dieser Bericht möge dem Salzburger Landtag binnen drei Monaten nach Behandlung zugestellt werden.

Salzburg, am 14. April 2021

Der Vorsitzende:
Obermoser eh.

Der Berichterstatter:
Egger MBA eh.

Beschluss des Salzburger Landtages vom 28. April 2021:

Der Antrag wurde einstimmig zum Beschluss erhoben.