



Ein vernetzteres Europa

Über Grenzen kooperieren heißt Europa mitgestalten

Nähere Informationen: www.oerok.gv.at/kooperationen

Grenzenloser Radverkehr für den Donaauraum

Im transnationalen Projekt „Danube Cycle Plans“ wurden binnen zweieinhalb Jahren die strategischen Planungen für ein grenzüberschreitendes Radwegenetz im Donaauraum abgeschlossen. Dieses ra(d)sante Tempo war möglich, weil das engagierte Team ohne Scheuklappen Ideen für praktikable Lösungen aus neun Staaten ausgetauscht und die Werbetrommel nicht nur für Urlaubs-, sondern auch für Alltags-Radfahrende gerührt hat.



Alle Fotos: © ÖROK/APA-Fotoservice/Letner

Willy Raimund, inhaltlicher Projektleiter der Umweltbundesamt GmbH, beim EuroVelo 6 Radweg

Die strategischen Planungen für transnationale Radmobilität im Donaauraum bezeichnet Projektleiter Willy Raimund vom Umweltbundesamt als „Fortsetzungsgeschichte“ und „wunderbare Chance“. Unter touristischen Gesichtspunkten wurden die Gegebenheiten be-

reits beleuchtet und Strategien für eine umweltfreundliche Anreise sowie das Erkunden der umgebenden Sehenswürdigkeiten aus INTERREG- Mitteln gefördert („Transdanube Pearls“, „Trans Danube Travel Stories“). Im Folgeprojekt „Policies, plans and pro-

motion for more people cycling in the Danube region“, kurz „Danube Cycle Plans“ rückte die Alltagsmobilität per Fahrrad in den Fokus. Von Juli 2019 bis Ende 2022 haben die Beteiligten zahlreiche Ideen und Aktionen vorangetrieben.



Willy Raimund, Umweltbundesamt GmbH

Erstmals wurden dabei auch die Gesundheitsaspekte dieser Fortbewegungsart in die Kosten-Nutzen-Abwägung einbezogen. „Insgesamt liegen nun eine Menge Guidelines und Grundlagen auf dem Tisch, die jetzt erst einmal umgesetzt werden müssen. Hier wären Mittel für Mobilität, Klimaschutz und Gesundheit sehr gut angelegt. Erdacht wurden sie von Projektpartnern aus neun Ländern im Donauraum gemeinsam“, fasst Raimund zusammen. Den Flaschenhals für den Ausbau von Radwegen in Europa sieht der Projektleiter aktuell nicht bei den Fördermitteln, sondern bei der physischen und planerischen Umsetzung durch Politik, technische Büros, Beamtinnen und Beamte sowie Baufirmen.

Nachahmung erwünscht

Von der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den Partnern zeigt sich der Mobilitätsexperte vom Umweltbundesamt begeistert. Trotz der Coronapandemie mit eingeschränkten Möglichkeiten sich persönlich zu treffen, wurde eine Fülle verschiedener Tasks – große und kleine, gemeinsam oder bilateral – umgesetzt. Wichtig für den Erfolg war, dass die Teams aus Österreich, Serbien, Kroatien, der Tschechischen Republik,

Slowenien, Slowakei, Ungarn, Bulgarien und Rumänien in hochrangigen staatlichen Stellen mit entsprechendem Auftrag und Pouvair angesiedelt waren. Funktionierende Ideen und Lösungen, ob im Ministerium erdacht oder in einer kleinen Gemeinde erprobt, wurden vorbehaltlos ausgetauscht. Das Motto war „kopieren erlaubt – nachmachen erwünscht“.

„Gemeinsam wurde über Karten gebrütet, um die besten Routen zu finden. Mit Rücksicht auf Topografie, Infrastruktur und Grenzübergänge sowie Anschlüsse an vorhandene Radwege.“
Willy Raimund

Zahlreiche Ideen wurden in Rekordzeit umgesetzt, obwohl die Radinfrastruktur sowie das Bewusstsein und die Ausstattung für Radmobilität in den beteiligten Staaten sehr unterschiedlich ausgeprägt waren. INTERREG ist keine Einbahnstraße im Sinne falsch verstandener Entwicklungshilfe, sondern ein trans-europäisches Mentoring in alle Richtungen. „In jedem beteiligten Land gibt es einen Schatz von Ideen und Erfahrungen zu heben, von dem alle profitieren“, so Raimund. Alle Beteiligten freuen sich natür-

lich, dass das Verwaltungsprojekt „Danube Cycle Plans“ 2023 für die europaweite Auszeichnung „Regio-stars“ nominiert wurde.

Viele Ideen und ein Team-Spirit

So wurde im Rahmen des Projekts etwa in Rumänien die Gunst der Stunde genutzt und der 1,5-Meter-Abstand beim Überholen von Radfahrenden auf Überlandstraßen erstmals gesetzlich festgelegt. Einhalb Jahre später hat man diese Regelung in der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) nachgebessert (2 Meter). Wer hätte gedacht, dass Ungarn unter den neun Staaten das meiste Geld pro Einwohnerin und Einwohner in den Radverkehr investiert? Dass die Tschechische Republik das engmaschigste Radnetz hat? Um im Radverkehr etwas auf die Straße zu bringen, in Ländern, wo das Auto immer noch eine heilige Kuh ist, braucht es Ideenreichtum, Improvisationsgeschick, Überzeugungskraft und Drive – eine Mischung, die den Team-Spirit ausmachte.

Die abgestimmten Strategien und Planungen wurden in vier Arbeitspakete gegliedert. Alle teilnehmenden Staaten und Stellen sollten bis Ende 2022 nationale Radverkehrspläne und Politiken zur Radmobilität entwickeln (1) und dauerhafte Strukturen zur Weiterentwicklung der Alltagsmobilität mit dem Fahrrad aufbauen (2). Die österreichische Idee eines jährlichen Radgipfels mit allen Stakeholdern wurde etwa erfolgreich in alle anderen Staaten exportiert. Auch nationale Fahrradbeauftragte und ständige Radarbeitsgruppen standen Modell. Standards für Radwege, je nach Frequenz und erreichter Geschwindigkeit beziehungsweise Kontakt mit anderen Verkehrsteilnehmenden, wurden gemeinsam abgestimmt. Im Vorfeld des Projekts, schon bei der Antragstellung, überlegten sich

alle Partner, von wem im eigenen Land die größten Widerstände beim Thema zu erwarten wären. Diese Gruppen wurden jeweils sehr konkret eingebunden.

Anbindung an Eurovelo-Netzwerk

Gemeinsam wurde das nationale und transnationale Radverkehrsnetz „DanuVelo“ geplant (3) und an das Eurovelo-Netzwerk angebunden. Der Name spiegelt die sprachliche Vielfalt und den grenzüberschreitenden Charakter des Donauraums wider. Hier zeigte Slowenien seine Stärke in der GIS-basierten Erfassung sämtlicher Radwege, die auf Knopfdruck in Kartenmaterial eingeblendet werden können. Das wurde wiederum im Umweltbundesamt als nachahmenswert aufgegriffen: „Gemeinsam wurde über Karten gebrütet, um die besten Routen zu finden. Mit Rücksicht auf Topografie, Infrastruktur und Grenzübergänge sowie Anschlüsse an vorhandene Radwege.“ Nicht selbstverständlich, wo doch Radwege bisweilen schon an Bezirksgrenzen abrupt enden. Arbeitspaket vier war die begleiten-

„In jedem beteiligten Land gibt es einen Schatz von Ideen und Erfahrungen zu heben, von dem alle profitieren.“
Willy Raimund

de Kommunikation mit Stakeholderinnen und Stakeholdern national, auf EU-Ebene und international. Raimund kommt ins Schwärmen, wenn er an die Fülle von Aktionen denkt. So wurde die Alltagsmobilität auf dem Fahrrad während der Tschechischen Ratspräsidentschaft auf die Agenda genommen oder zur Weltbank Kontakt geknüpft. Zur Velocity Radkonferenz 2022 in



Ljubljana reiste eine 18-köpfige Projektdelegation über fünf Tage mit dem Fahrrad an und überzeugte auf dem gesamten Weg Gemeindevertreterinnen und -vertreter. „Bei bescheidenem Wetter“, wie Raimund weiß, „haben knapp 20 Leute das von Anfang bis zum Ende durchgezogen“.

Das Rad im Alltag bringt letztlich die Europäische Union ganz konkret den Zielen einer grünen, gesunden und leistbaren Mobilität näher. Es wurden auch Videos von „Fahrrad-Botschafter:innen“ gedreht, die ihr Rad täglich nutzen. Sie be-

antworten wie und warum sie das tun – vom FH-Professor Wolfgang Grillitsch aus Pörschach, der mit Rad und Zug den Arbeitsweg bestreitet und sein Schlauchboot als Anhänger nutzt, über Klimaschutzministerin Leonore Gewessler oder den tschechischen Transportminister Martin Kupka, bis zu Radprofis wie Lada Kozlíková und Tomáš Konečný.

Strenge Rechnung – gute Freunde

Die Konsortiumsleitung ist verantwortlich für Abrechnung und Administration und macht sich nicht nur beliebt, wenn sie Rechnungen und Reports einfordert. Aber an der gemeinsamen Zugkraft und Umsetzungsstärke gab es nie Zweifel: „Die First Level Control im Programm ist sehr genau, aber danach richtet man sich, wenn man weitere Projekte abwickeln und das Thema voranbringen will.“ Ein Folgeprojekt, das den Öffentlichen Verkehr mit den bisherigen Planungen verbindet, ist in Arbeit. Die Geschichte geht also weiter.

Programm	Interreg Danube Transnational 2014–2020
Projekt-Bezeichnung	Danube Cycle Plans – Policies, plans and promotion for more people cycling in the Danube region
Projektpartner in Österreich	Umweltbundesamt GmbH (Lead Partner)
Kooperiert mit Partnern aus	BG, CZ, HR, HU, RO, SI, SK & SRB
Projektlaufzeit	07/2020 – 12/2022
Projektbudget in €	1,7 Mio. (gesamt); davon 1.4 Mio. EU-Mittel
Projektwebsite	www.interreg-danube.eu/approved-projects/danube-cycle-plans
Beitrag zu	Prioritätsbereich Prioritätsbereich 1b „Verbesserung Mobilität und Multimodalität – Schienen-, Straßen- und Luftverkehr“ der EU-Strategie für den Donauraum (EUSDR)