

Frischer Wind

Die Radverkehrsstrategie
für Vorarlberg



VORARLBERG
MOBIL
ANDERS UNTERWEGS



Radverkehr soll bis 2015 im Vergleich zu 2003 um über 20% zunehmen.

Vorwort

Seit etlichen Jahren gelten Vorarlbergs Radfahrer als die fleißigsten im Bundesgebiet. Der hohe Radverkehrsanteil ist das Ergebnis einer seit fast 20 Jahren aktiv betriebenen Politik für das Radfahren. Es findet kein Straßenausbau mehr statt, bei dem nicht auch die Radfahrer im Planungsprozess bestmöglich berücksichtigt werden. Mehrmals wurde Vorarlberg bereits als radfahrfreundlichstes Land Österreichs ausgezeichnet. Über 500 Kilometer fahrradtauglicher Wege, die alle Landesteile miteinander verbinden, stehen für die heimischen Radler bereit. Im letzten Jahr hat das Land rund 3,3 Millionen Euro in den Bau und die Instandhaltung von Radwegen investiert.

Land und Gemeinden tragen der bemerkenswerten Fahrradbegeisterung in Vorarlberg gleichermaßen Rechnung. Das angestrebte Ziel lautet, die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2015 noch einmal um 20 Prozent zu steigern. Das ist möglich, weil verschiedenen Auswertungen zufolge 43 Prozent aller Autofahrten in Vorarlberg kürzer als fünf Kilometer und überhaupt nur ein Drittel aller Autofahrten länger als 10 km sind. Im Radverkehr steckt damit noch ein großes Potenzial, ganz abgesehen davon, dass Investitionen in den Radverkehr im Vergleich zu Investitionen in den motorisierten Verkehr um ein vielfaches billiger sind und viel schneller wirksam werden.

Das gut ausgebaute und attraktive Radwegenetz für sich allein genommen vermag den hohen Radverkehrsanteil in Vorarlberg noch nicht zu erklären. Zum Erfolg haben vor allem auch die gemeinsamen Initiativen von Land und Gemeinden beigetragen, durch die das Radfahr-Image erkennbar verbessert wurde. Innovationen wie etwa das Landrad (elektromotorengestützte Fahrräder gefördert durch das Land) tragen ihren Teil dazu bei, die Akzeptanz und das Bewusstsein, aber auch die Bereitschaft, aufs Fahrrad umzusteigen, weiter zu erhöhen.

Vorarlberg konnte nur deshalb zur Radlerhochburg werden, weil ambitionierte Ziele engagiert verfolgt wurden. Mit dieser Radverkehrsstrategie für Vorarlberg, die das Fahrrad endgültig zum Alltags-Verkehrsmittel machen will, ist erneut ein ehrgeiziges Vorhaben formuliert worden. Arbeiten wir gemeinsam daran, es umzusetzen. Unser Dank gebührt allen Mitgliedern des Lenkungsausschusses sowie allen Zuständigen im Land und in den Gemeinden für die Mitarbeit, die wertvollen Anregungen und die guten Ideen. Nicht zuletzt gebührt unser Dank allen, die mit dem Fahrrad aktiv unterwegs sind. Erst durch sie wird diese Strategie lebendig.

Mag. Karlheinz Rüdisser
Verkehrslandesrat

Wilfried Berchtold
Gemeindeverbandspräsident

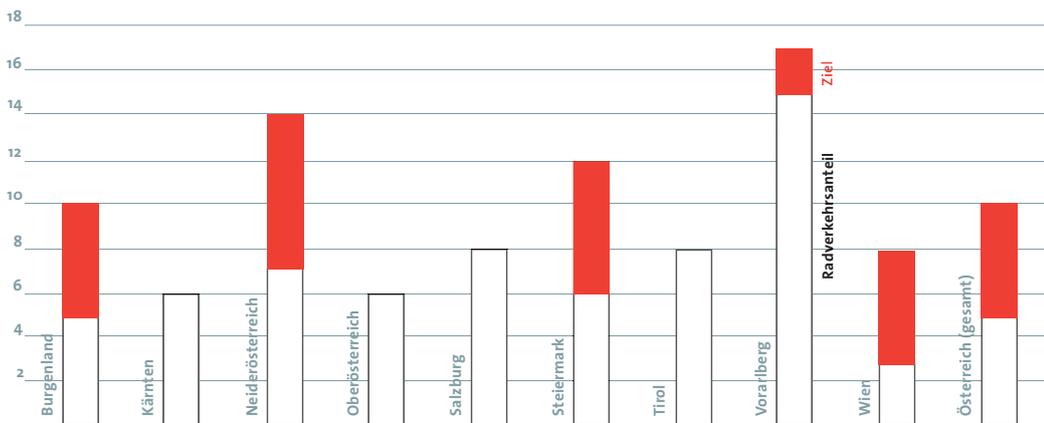
Einleitung

Das Fahrrad ist eine geniale Erfindung. „Schnellen Fußes“^{o1} bringt es uns ans Ziel, spart dabei Energie und verursacht weder Lärm noch Abgase. Das Fahrrad braucht wenig Platz und kostet nicht die Welt. Deshalb ist es auch weltweit das beliebteste Verkehrsmittel.

Vorarlberg ist mit 15% Radverkehrsanteil Fahrrad-Primus unter den österreichischen Bundesländern. Der Vergleich mit den Radfahrernationen wie Holland oder Dänemark zeigt jedoch, dass das Potenzial noch lange nicht ausgereizt ist. Auch in der Schweiz und Deutschland finden wir vorbildliche Städte und Regionen. So konnte die Stadt Münster durch engagierte Radverkehrspolitik den Radverkehrsanteil auf 38% steigern. Das Fahrrad hat damit das Auto überholt und ist nun das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Münster.

Das Fahrrad ist die passende Antwort auf die derzeitigen Herausforderungen: Klimawandel, Peak Oil, Bewegungsmangel, Staus, Luftschadstoffe,... Das Verkehrskonzept „Mobil im Ländle“^{o2} hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil von 14% auf 17% zu erhöhen. Diese Zielsetzung ist Basis für die vorliegende Strategie. Auch von Bundesseite bekommt diese Strategie Rückenwind. Der nationale Masterplan Radfahren^{o3} sieht gar eine Verdoppelung des Radverkehrs in den nächsten 10 Jahren von 5% auf 10% vor.

„Die Bundesregierung steht weiters für die Umsetzung des Masterplan Radfahren, eine Investitionsoffensive Radverkehr, die Schaffung radverkehrsfreundlicher rechtlicher Rahmenbedingungen und eine verstärkte Kooperation seitens des Bundes mit den Ländern und Gemeinden mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil auf 10% zu verdoppeln.“^{o5}



Radverkehrsanteile in Österreich

Die Förderung des Radverkehrs ist, abgesehen von preispolitischen Maßnahmen, das effizienteste Mittel zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehr.⁰⁴ Auch die positiven Gesundheitseffekte führen dazu, dass sich Investitionen in den Radverkehr schnell rechnen.

Die vielen positiven Aspekte des Radverkehrs waren Anlass, dem Fahrrad vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken und eine breit abgestimmte Strategie für den Radverkehr zu erarbeiten.

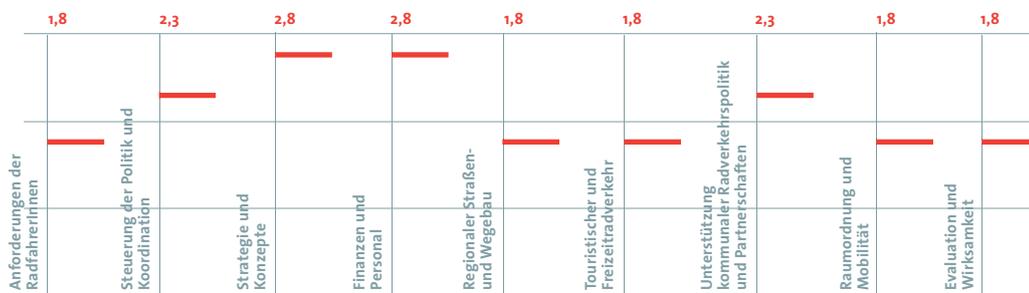
Frischer Wind – die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg

Die vorliegende Radverkehrsstrategie baut auf dem Ergebnis einer umfassenden Stärken/Schwächen-Analyse nach der BYPAD-Methode auf, die im Juni 2008 für Vorarlberg erstellt wurde. Neben internen und externen Fachleuten waren Entscheidungsträger und Interessensvertreter in diesen Prozess eingebunden.

Ein Projektteam bestehend aus Vertretern von Land und Gemeindeverband sowie externen Fachleuten hat darauf aufbauend Handlungsansätze ausgearbeitet und für die vorliegende Strategie konkretisiert. Viele Gemeinden folgten der Einladung und brachten ihre Anliegen für die Radverkehrsstrategie ein. Zusätzlich wurden in vielen Gesprächen und Veranstaltungen zahlreiche Interessensgruppen mit einbezogen. Politiker und Abteilungsleiter stimmten wichtige Entscheidungen im Lenkungsausschuss ab.

Im vorliegenden Arbeitspapier sind die wichtigsten Ergebnisse dieses Prozesses festgehalten. Es soll all jene bei ihrer täglichen Arbeit unterstützen, die in irgendeiner Form für die Verbesserung des Radverkehrs arbeiten. Dabei wird Radverkehr in einem sehr breiten Spektrum betrachtet. Die Themenfelder wurden in folgende vier Bereiche eingeteilt und in diesem Strategiepapier im Detail beschrieben:

- _____
- _____
- _____
- _____



Ergebnis der Selbsteinschätzung



Inhalt

Vorwort	03
Einleitung	04 05
Infrastruktur und Service	09
Landesradrouten – ein Netz verbindet Gemeinden	10 13
Örtliche Radrouten – schnelle Verbindungen innerorts	14 15
Flächendeckend fahrradfreundlich	16 17
Mountainbike – ein neues Netz entsteht	19
Abstellanlagen mit Komfort	20 21
Kommunikation und Motivation	23
Wegweisung mit System	24 25
Kommunikation – Lust auf's Radfahren	26 27
Radfahrtraining – selbstbewusst und sicher unterwegs	28 29
Kooperationen und Synergien	31
Fahrrad und Öffentlicher Verkehr (ÖV) – eine gute Partnerschaft	32 33
Gemeindekooperationen für den Radverkehr	34 35
Landesweite Angebote für Gemeinden	36 37
Kooperationen im Gesundheitsbereich	38
Zusammenarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	40 41
Innovationen und Rahmenbedingungen	43
Pedelec und Bike-Sharing	44 45
Raumplanerische Instrumente optimal eingesetzt	46 47
StVO für den Radverkehr verbessern	47
Förderungen – mehr Geld für den Radverkehr	48
Qualitätssicherung - laufend besser werden	50 51
Institutionen und Adressen	52
Literatur und Quellen	53
Anhang	54 59



Infrastruktur und Service

09 | 21

Landesradrouten – ein Netz verbindet Gemeinden | Örtliche Radrouten – schnelle Verbindungen innerorts | Flächendeckend fahrradfreundlich | Mountainbike – ein neues Netz entsteht | Abstellanlagen mit Komfort

Landesradrouten – ein Netz verbindet Gemeinden

Überörtliche Radrouten wurden in der Vergangenheit überwiegend für den Freizeitverkehr geplant. Die aktuelle Strategie hingegen konzentriert sich auf die Bedürfnisse des Alltagsradverkehrs. Herausforderung dabei ist, im dicht besiedelten Siedlungsraum Lösungen zu finden, welche die vielseitigen Interessen berücksichtigen.

Ein attraktives, zügig und sicher befahrbares Netz an „Landesradrouten“ wird – analog zu den Autobahnen und Landesstraßen – das Rückgrat für den Radverkehr in Vorarlberg bilden. Radfahrende genießen auf solchen Landesradrouten in der Regel Vorrang. Das Netz verbindet Gemeinden und wichtige Ortsteile und soll aus dem Siedlungsgebiet in rund 3 Minuten erreichbar sein. Ergänzt werden die Landesradrouten durch örtliche Radrouten. Zusammen bilden Landesradrouten und örtliche Radrouten ein feinmaschiges, attraktives Wegenetz für den Alltagsradverkehr.

Die Lage von Landesradrouten wird nicht vom Land vorgegeben, sondern gemeindeübergreifend konzipiert und mit dem Land abgestimmt. Die rechtliche Zuständigkeit bleibt im Kompetenzbereich der jeweiligen Gemeinde; für Radwege entlang von Landesstraßen bleibt weiterhin das Land zuständig.

Damit ein lückenloses und attraktives Wegenetz entstehen kann, fördern Bund und Land Vorarlberg den Bau neuer Radwege großzügig. In Zukunft soll auch der Betrieb und die Erhaltung der Landesradrouten vom Land mit bis zu 70% der Kosten unterstützt werden.

(→ finanzielle Förderungen, S 48)

Entwicklung des Landesradrouennetzes

Die Planung und Errichtung des Landesradrouennetzes erfolgt in folgenden 6 Schritten:

1. Definition der Wunschlinien auf Landesebene

Die Wunschlinien zeigen, welche Zentren/Orte auf direktem Wege mit Landesradrouten verbunden werden sollen. Sie geben noch keine Auskunft über die tatsächliche Lage der Wege. Diese Wunschlinien wurden bereits erarbeitet. Das Ergebnis ist auf S 12 dargestellt.

2. Detaillierung der Wunschlinien auf regionaler Ebene

In einem zweiten Schritt werden die Wunschlinien aus der Nähe betrachtet. Im Rahmen der Erstellung eines sogenannten „Regionalen Radroutenkonzepts“ wird auf regionaler Ebene dargestellt, welche Orte, Ortsteilzentren und sonstige wichtige Zielpunkte direkt miteinander verbunden werden sollen. Weiters wird die Anbindung zu den Radwegen in die benachbarten Gemeinden/Regionen festgelegt. Auch auf dieser Stufe werden lediglich einzelne Fixpunkte definiert, die konkrete Lage der Wege bleibt noch offen.

Für die Stadt Feldkirch ist das Ergebnis dieser Stufe beispielhaft auf S 13 zu sehen.

3. Linienführung in der Region verorten

In der dritten Stufe wird die Lage der Radrouten örtlich genau festgelegt. Die Landesradrouten werden nicht ausschließlich auf eigenen Radwegen geführt, sondern vielfach über Straßen und Wege mit geringem KFZ-Verkehr. Um die gewünschten Qualitäten zu erreichen sind oftmals Anpassungen entlang dieser Routen erforderlich (Kreuzungsgestaltungen, Vorrangregelungen, Tempolimits für KFZ,...). Zusätzlich werden Lücken geschlossen und die Wege zu einem attraktiven Netz ergänzt. Kriterien für die Linienführung sind:

die Erschließung wichtiger Ziele ohne Umwege
flüssiges Fahren
hohe Umfeldqualität
geringe Belastungen durch den KFZ-Verkehr
niedrige Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr
subjektive und objektive Sicherheit
Homogenität – das Führungsprinzip soll über eine längere Strecke beibehalten werden

Entlang der geplanten Radroute sind sämtliche Mängel zu analysieren und es ist zu prüfen, ob und mit welchem Aufwand die Bedingungen für den Radverkehr verbessert werden können. Kann die gewünschte Radroute erst mittelfristig realisiert werden, so muss eine Übergangslösung gefunden werden.

Die Schritte 2 und 3 werden in regionalen Radroutenkonzepten (→ S 59) erarbeitet. Wichtig: die Definition der Landesradrouten ist Basis für den Fördervertrag (→ S 48) und die Beschilderung (→ S 24).

4. Beschlussfassung und Fördervertrag

Die im Schritt 3 ausgearbeiteten Landesradrouten werden nach Abstimmung mit den zuständigen Behörden von den beteiligten Gemeinden und der Landesregierung beschlossen und sind Bestandteil des mit dem Land abzuschließenden Fördervertrags. Geplante Wege sollen im Flächenwidmungsplan der betreffenden Gemeinde ersichtlich gemacht werden.

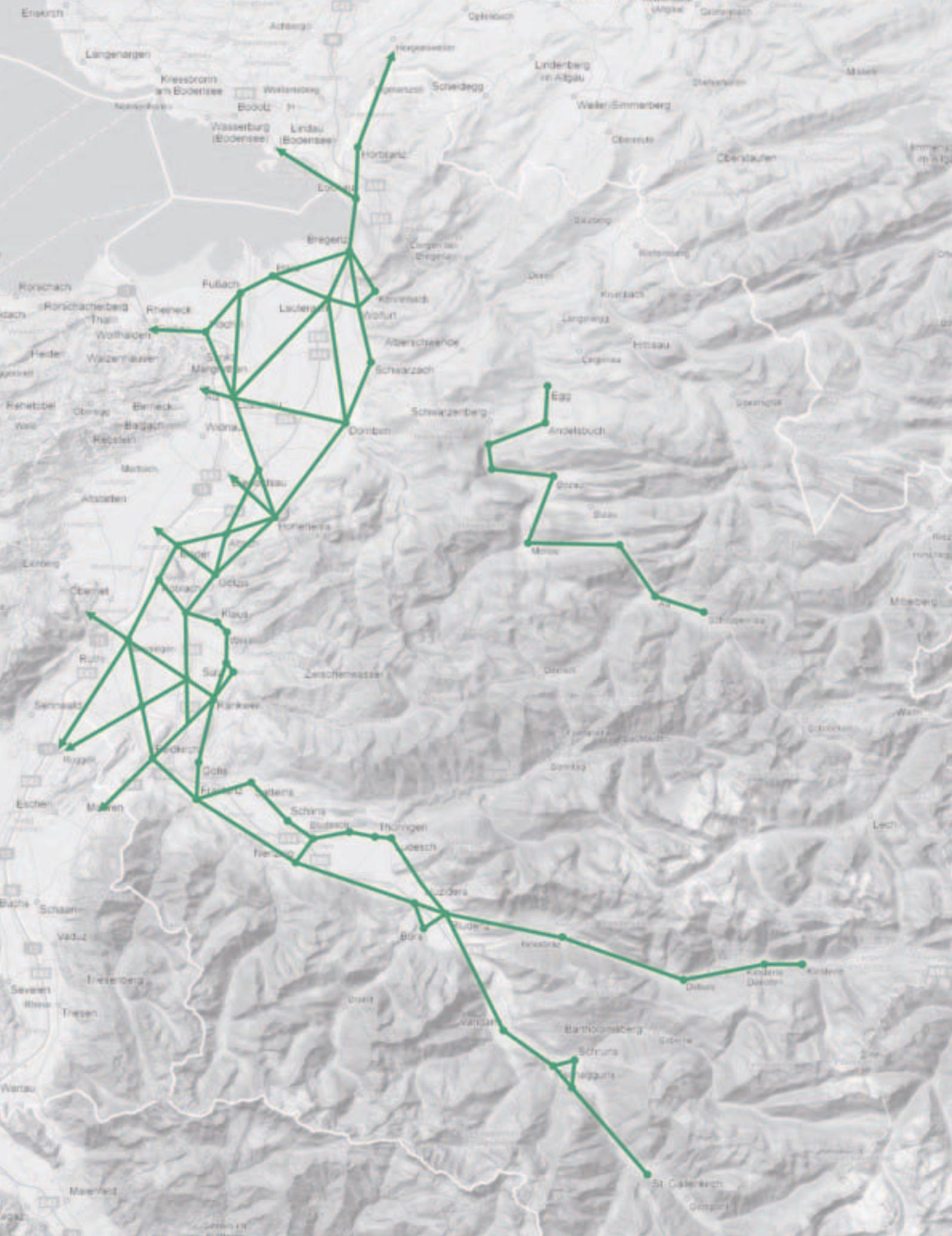
5. Maßnahmenprogramm

Nach der Einigung auf den genauen Routenverlauf für die Landesradrouten werden die erforderlichen Maßnahmen definiert. Bauliche Maßnahmen, Vorrangänderungen, Geschwindigkeitsreduktion, Markierungen u.v.m. können für attraktive Radrouten erforderlich sein. Kostenschätzung, Prioritätenreihung und die Erstellung eines Zeitplans sind Teil des Maßnahmenprogramms und damit Basis für die mittelfristige Budgetplanung von Land und Gemeinden.

6. Umsetzung

Nach der umfangreichen Planung folgt die Umsetzung. Nachdem sowohl Planung als auch die Umsetzung des Radroutennetzes viel Know-How erfordern und einer Abstimmung bedürfen, wird eine Zusammenarbeit der Gemeinden auf regionaler Ebene empfohlen.

Darüber sind im Kapitel Gemeindekooperationen (→ S 34) nähere Informationen nachzulesen.





Im Bild auf der linken Seite ist der Schritt 1 dargestellt, die Wunschlinien für die Landesradrouten. Sie lassen erkennen, welche Orte auf direktem Wege verbunden werden sollen.

Der kleine Plan oben stellt den Schritt 2 beispielhaft für die Stadt Feldkirch dar. Die Wunschlinien zeigen, welche Ortsteile von den Landesradrouten erschlossen werden sollen. Die konkrete Lage der Routen ist noch nicht definiert.

Erst im dritten Schritt, der im kleinen Plan unten für Feldkirch dargestellt ist, wird die Lage der Radrouten festgelegt. Auf dem Plan sind Landesradrouten (grün) und örtliche Radrouten (blau) zu sehen.



Örtliche Radrouten – schnelle Verbindungen innerorts

Neben den Landesradrouten, die Gemeinden miteinander verbinden, sind die örtlichen Radrouten zusätzliche, direkte innerörtliche Verbindungen mit hoher Qualität. Sie verbinden Ortsteile und Quartiere und bilden somit ein engmaschiges Netz an attraktiven Verbindungen für den Alltagsradverkehr.

Nachdem die örtlichen Radrouten nicht gemeindeübergreifend abgestimmt werden müssen, können sie von der jeweiligen Gemeinde autonom entwickelt werden. Planung und Errichtung der örtlichen Radrouten erfolgen sinngemäß in den gleichen 6 Schritten wie die Entwicklung der Landesradrouten.

Örtliche Radrouten können gemeinsam mit den Landesradrouten im Rahmen eines regionalen Radroutenkonzeptes erarbeitet werden.

Netzqualitäten für Landesradrouten und örtliche Radrouten

Ziel der Radverkehrsstrategie sind durchgängig hohe Qualitätsstandards auf den Landesradrouten und örtlichen Radrouten. Die Standards orientieren sich an Qualitäten in Holland und Dänemark. Die Radroute muss sicher, zügig und direkt befahren werden können. Landesradrouten sollen an Kreuzungspunkten grundsätzlich bevorrangt werden. Nur in begründeten Ausnahmefällen darf davon abgewichen werden. Die Standards für Landesradrouten und örtliche Radrouten sind im Anhang 1 genauer beschrieben. Die Einhaltung dieser Standards ist Voraussetzung für den Erhalt der Förderungen des Landes.

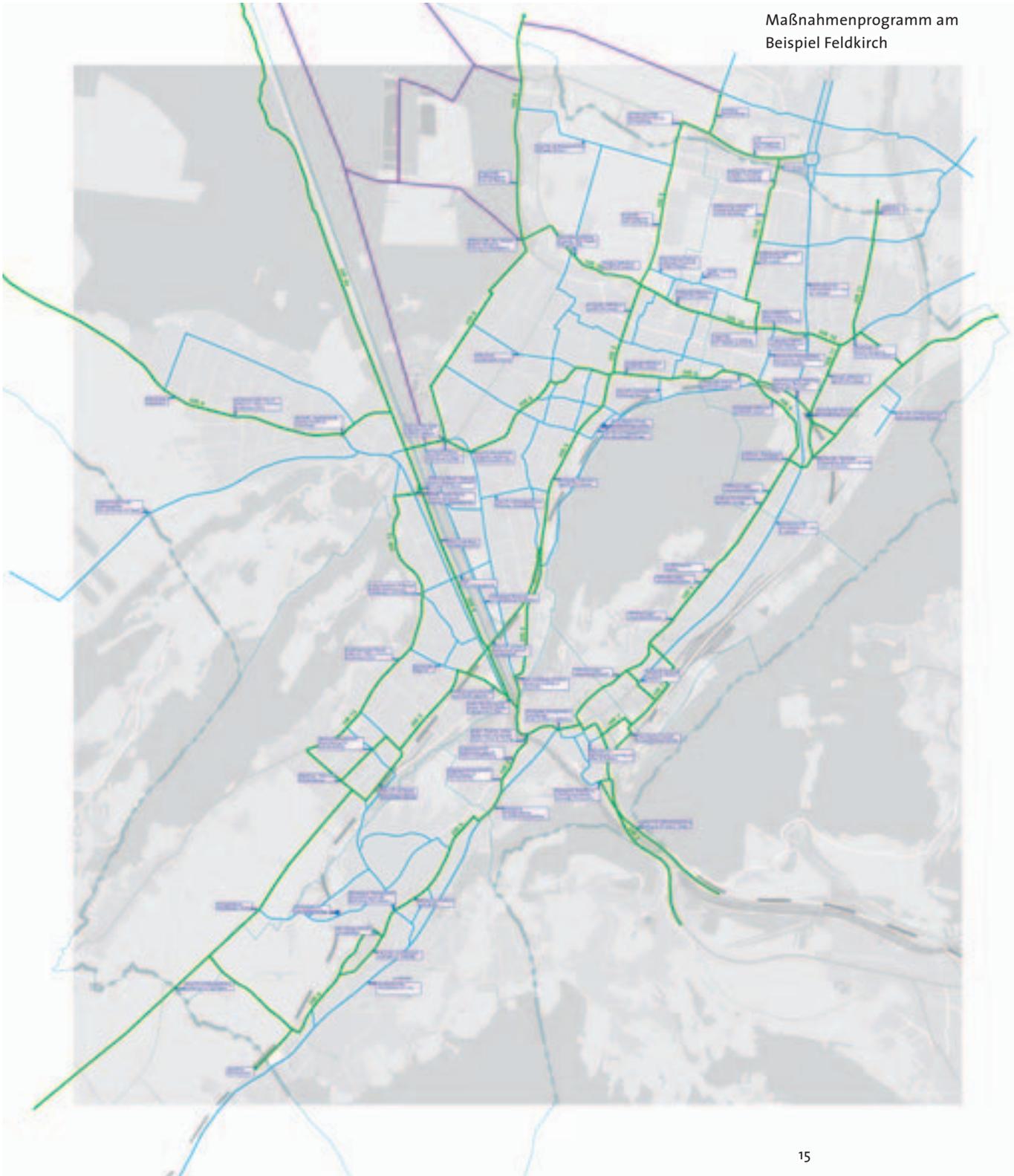
Die Umsetzung der Radrouten kann sich über einen längeren Zeitraum hinziehen. Um eine konsequente Realisierung der geplanten Maßnahmen sicher zu stellen, sollte die Umsetzung regelmäßig überprüft werden. Weiters ist die Erhaltung der Radrouten in geeigneter Form sicher zu stellen.

„Attraktive, sichere und zusammenhängende Velorouten sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo als Verkehrsmittel noch stärker benutzt wird.“ ⁰⁶

Maßnahmen:

Erstellung von regionalen Radroutenkonzepten	Gemeinden in Kooperation Förderung durch das Land VIIb Straßenbau	kurz-/mittelfristig
Ausarbeitung von Förderrichtlinien zwischen Land und Gemeinden für Bau und Erhaltung der Landesradrouten	Land VIIb Straßenbau	kurzfristig
Detailliertes Maßnahmenprogramm	Gemeinden (alleine oder in Kooperation), Land VIIb Straßenbau	kurz-/mittelfristig
Abschluss von Förderverträgen	Gemeinden (alleine oder in Kooperation), Land VIIb Straßenbau	kurz-/mittelfristig
Umsetzung der Maßnahmen	Gemeinden (alleine oder in Kooperation), Land VIIb Straßenbau	kurz-/mittelfristig

Maßnahmenprogramm am
Beispiel Feldkirch



Flächendeckend fahrrad- freundlich

In Wohngebieten heißt das Motto im Verkehr „Miteinander“. Getrennte Radverkehrsanlagen sind in der Regel weder notwendig noch sinnvoll. Alle Verkehrsmittel benutzen dieselbe Fahrbahn und nehmen gegenseitig aufeinander Rücksicht. Die Vorarlberger Städte und Gemeinden sind durch ein feinmaschiges Straßen- und Wegenetz erschlossen, dem Radverkehr steht somit ein dichtes Wegenetz zur Verfügung.

Voraussetzung für ein harmonisches Miteinander ist ein angepasstes, sprich niedriges Geschwindigkeitsniveau. Die Zielsetzung „Tempo 30“ ist eine Entscheidung für den Radverkehr. Es kann damit sehr rasch und kostengünstig ein qualitativ hochwertiges Radwegenetz geschaffen werden. Als Ergänzung zu den Landesradrouten verbinden innerörtliche Radrouten lokale Ziele auf direktem Weg mit Priorität.

Folgende Maßnahmen unterstützen dabei den Radverkehr:

Radfahrstreifen

Auf Hauptverkehrsstraßen wird die Markierung von durchgehenden Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen (Mindestbreite 1,50 m) empfohlen. Als Alternative ist der Bau von straßenbegleitenden Radwegen möglich, wobei besonders auf die Führung der Radwege in Kreuzungsbereichen und auf Konflikte mit Personen, die zu Fuß gehen, zu achten ist.

Kreuzungen

Kreuzungen können fahrradfreundlich gestaltet werden mit vorgezogenen Haltelinien, „aufgeblasenen“ Fahrradstreifen bzw. eigenen Abbiegespuren mit vorgezogenen Haltelinien und durch eine radfahrfreundliche Ampelsteuerung (Vorgrün bzw. Dauergrün für den Radverkehr)⁰⁷. Für Planungen wird auf die einschlägigen Handbücher und Richtlinien verwiesen.⁰⁸

Reduktion Schleichverkehr

Der KFZ-Verkehr soll so lange wie möglich auf dem übergeordneten Straßennetz bleiben und möglichst kurz im Quartier fahren. Die Durchfahrt durch Wohngebiete soll daher für den KFZ-Verkehr erschwert oder ganz unterbunden werden. Straßengestaltung, Temporeduktion, KFZ-Sperren, Einbahnregelungen, Fahrverbote und ähnliche verkehrsorganisatorische Maßnahmen können den sogenannten Schleichverkehr unterbinden und somit die Qualität für den Radverkehr im Quartier erhöhen.

Lückenschlüsse

Der Radverkehr hingegen ist im Quartier erwünscht. Durch die Verbindung von Sackgassen mit Geh- und Radwegen können kurze, direkte Wege für Radfahrende geschaffen werden. Die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr kann die Wege wesentlich verkürzen. Sicherheitsbedenken hinsichtlich geöffneter Einbahnen können durch die Unfallstatistik ausgeräumt werden.

„Die Entscheidung für Tempo 30 ist auch eine Entscheidung für das Radfahren“⁰⁹

Amt der Tiroler Landesregierung, mobile.
Impulse für eine Nachhaltige Mobilität.
Ausgabe 03/07 Radfahren fördern. S. 11

Maßnahmen:

Prüfung Erweiterung Tempo 30-Zonen	Gemeinde	laufend
Definition innerörtlicher Radrouten	Gemeinde (ev. Gemeinde- kooperation)	kurz- /mittelfristig
Maßnahmenkonzept inner- örtliche Radrouten, Lückenschlüsse, Kreuzungen, Unter- bindung Schleichverkehr	Gemeinde (ev. Gemeinde- kooperation)	kurz- /mittelfristig, laufend
Umsetzung Maßnahmenkonzept	Gemeinde/Gemeinde- kooperation	laut Zeitplan im Maßnahmenkonzept





Mountainbike – ein neues Netz entsteht

Das bestehende Radwegenetz durch Rheintal und Walgau wurde für die Freizeitnutzung konzipiert und deckt aus heutiger Sicht nur mehr einen Teil des tatsächlichen Bedarfes ab. Die Entwicklung eines alltagstauglichen Radroutennetzes steht deshalb im Vordergrund der Radverkehrsstrategie. Die optimale Abstimmung der Schnittstellen zwischen Mountainbike- und Radwegenetz, im Sinne eines Freizeit- und Alltagsroutennetzes ist von großer Bedeutung, da sich die beiden Netze in vielen Bereichen ergänzen.

Von der langjährigen Erfahrung mit der guten Dokumentation der Beschilderung und der laufenden Nachführung des Wanderwegenetzes kann eine künftige Radwegebeschilderung in hohem Maße profitieren. Besonders bewährt hat sich die Arbeitsteilung mit den fast 400 Wegewarten in den Gemeinden und alpinen Vereinen, die für eine optimale Wartung des Wegenetzes bzw. der Beschilderung sorgen.

Zu den Zielen des Vorarlberger Tourismusbildes 2010+ gehört die Etablierung eines landesweiten, einheitlichen und attraktiven Routennetzes für Mountainbiker. Dazu wurden in den vergangenen Monaten die Rahmenbedingungen wesentlich verbessert und ein Gesamtpaket erarbeitet, bei welchem folgende Aspekte im Vordergrund stehen:

Landesweite Koordination durch die Raumplanungsabteilung

Gemeindegrenzen überschreitende Planung des Routennetzes

Interessenabstimmung

Vereinbarungen zwischen Betreibern und den Wegehaltern einer Route,

Versicherungsschutz für die Schad- und Klagloshaltung der Wegehalter

Ausarbeitung eines Beschilderungskonzeptes

Bewerbung der ausgewiesenen Routen um eine Lenkung zu erreichen.

Die Beschilderung lehnt sich an die zurückhaltend gestaltete Wanderwegbeschilderung an. Ein wesentlicher Aspekt der zu einer Freigabe der Routen geführt hat, liegt in der Förderung der Aufwendungen für die Wegeinstandhaltung.

Die wichtigsten Informationen zum Mountainbikenetz Vorarlberg stehen im Internet unter www.vorarlberg.at/mountainbike zur Verfügung. Hier findet sich auch eine digitale Karte, in welche die freigegebenen Mountainbikerouten laufend eingetragen werden. Es wird damit gerechnet, dass bis zum Jahr 2010 rund 1.500 Kilometer an offiziell ausgewiesenen Mountainbikerouten beworben werden können.

Vorbild für die Entwicklung des Mountainbikenetzes ist das erfolgreiche Vorarlberger Wanderwegekonzept, mit dem eine landesweit einheitliche Markierung und Beschilderung für rund 5.700 Kilometer Wanderwege geschaffen wurde.

„Landesweite Dokumentation und Qualitätssicherung durch die Wegewarte ist die Basis für ein funktionierendes Mountainbike- und Wanderwegenetz.“ ¹⁰

Maßnahmen:

Erarbeitung eines zusammenhängenden Mountainbikenetzes	Land VIIa Raumplanung und Gemeinden	mittelfristig
Laufende Nachführung und Weiterentwicklung des Mountainbikenetzes	Land VIIa Raumplanung und Gemeinden bzw. alpine Vereine	mittelfristig

Abstellanlagen mit Komfort

Abstellmöglichkeiten am Start und Ziel sind Voraussetzung dafür, dass das Fahrrad überhaupt benutzt werden kann. Attraktive Abstellanlagen, richtig platziert, sind ein Schlüsselement in der Förderung des Radverkehrs. Radfahren muss bequem sein. Das Fahrrad sollte einem beim Verlassen der Haustür quasi in die Hände fallen und stets bequemer erreichbar sein als das Auto.

Nicht zuletzt leisten Radabstellplätze, die vor Witterung und Diebstahl schützen, einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit des Radverkehrs. Sie animieren dazu, hochwertige Fahrräder zu benutzen und schützen vor witterungsbedingten Schäden.

Eine gute Abstellanlage wird ergänzt durch entsprechende Serviceeinrichtungen. Bewachung, Pumpstation und Werkzeug, Schließfächer für Fahrradhelm und Regenmantel, Orientierungspläne, Lademöglichkeit für's Elektrorad sowie ähnliche Annehmlichkeiten machen das Rad fahren attraktiver.

Die Radverkehrsstrategie sieht ein differenziertes Maßnahmenpaket vor:

bei Neubauten

Mit der Reform der Stellplatzverordnung soll bei allen Neubauten (Wohnbauten, Betrieben, öffentliche Bauten, Schulen) eine Mindestanzahl qualitativ hochwertiger Fahrradabstellplätze vorgeschrieben werden. Die neue Stellplatzverordnung soll noch 2009 in Kraft treten.

bei bestehenden Wohngebäuden

Als Anreiz zur Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen bei bestehenden Wohnbauten wird eine Förderung aus Mitteln des Wohnbaufonds (Erweiterung der bestehenden Tiefgaragenförderung) geprüft.

bei Betrieben und im öffentlichen Raum

Planung und Errichtung von Abstellanlagen bei Betrieben und im öffentlichen Raum werden im Rahmen von klima:aktiv mobil, der Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums, gefördert.¹¹ Die Einbettung in ein Gesamtkonzept ist erforderlich. Zudem soll geprüft werden, inwieweit eine gemeinsame Ausschreibung und Beschaffung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen für Gemeinden (z.B. durch den Umweltverband) erfolgen kann.

am Bahnhof und Haltestellen

Der Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Verkehr ist ein eigenes Kapitel (→ S 32) gewidmet. Zu Qualitätsanforderungen von Abstellanlagen an Bahnhöfen finden Sie Informationen im Anhang S 57.

für Großveranstaltungen

Für Großveranstaltungen bieten sich mobile Abstellplätze, zB aus Baugittern an, die ein sicheres und geordnetes Abstellen der Fahrräder ermöglichen und damit die Zugänge zur Veranstaltung freihalten.

Tip: Der Leitfaden Fahrradparken bietet Hilfestellung bei der Planung von Radabstellanlagen und ist beim Energieinstitut Vorarlberg sowie als Download unter www.vorarlberg.at/fahrrad erhältlich.

„Überdachte Veloparkplätze erhalten die Funktionstüchtigkeit des Velos, verlängern deren Lebensdauer und erhöhen damit die Verkehrssicherheit.“¹²

Maßnahmen:

Stellplatzverordnung anpassen	Land VIIa Raumplanung	kurzfristig
Prüfung Förderung für Nachrüstung von Fahrradabstellplätzen bei privaten Wohnbauten	Land IIIId Wohnbauförderung	kurzfristig
Erstellung eines kommunalen Abstellanlagenkonzept	Gemeinden	kurz-/mittelfristig
Gemeinsame Ausschreibung und Beschaffung von Abstellanlagen	Gemeinden	laufend
Betriebliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs inkl. Abstellanlagen	Betriebe	kurz-/mittelfristig
Abstellanlagen bei Bahnhöfen	ÖBB, Standortgemeinde bei Bahnhofsumbauten	kurz-/mittel-/langfristig
Pilotprojekt Fahrradabstellplätze bei Großveranstaltungen	Land VIa Allgemeine Wirtschaft	kurzfristig
Angebot für mobile Fahrradständer für Großveranstaltungen schaffen	Gemeinden	laufend



Kommunikation und Motivation

23 | 29

Wegweisung mit System | Kommunikation – Lust auf's Radfahren
Radfahrtraining - selbstbewusst und sicher unterwegs

Wegweisung mit System

Für Autofahrer ist die Orientierung einfach: allenthalben weisen Wegweiser den richtigen Weg. Hauptstraßen sind am Vorrang und Straßenquerschnitt leicht zu erkennen und neuerdings helfen zusätzlich Navigationsgeräte bei der Orientierung.

Radfahrende haben es wesentlich schwerer. Sie fahren gerne abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen; und auch sie lieben den schnellen, direkten Weg. Wer sich nicht auskennt landet dabei allzu oft in einer Sackgasse und kehrt schlussendlich doch wieder auf die Hauptstraße zurück. Was nützen die schönsten Radrouten wenn sie nicht gefunden werden?

Die aktuelle Fahrradwegweisung in Vorarlberg beschränkt sich im Wesentlichen auf Freizeitrouten, ist weder durchgängig noch aktuell und entspricht nicht mehr den heutigen Standards. Es besteht Handlungsbedarf.

Eine Arbeitsgruppe hat bereits wichtige Vorarbeiten für ein einheitliches Wegweisungssystem auf allen Landesradrouten und örtlichen Radrouten geleistet. Die neue Wegweisung soll insbesondere die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs abdecken, leicht verständlich und gut erkennbar sein. Sie umfasst neben den Schildern auch Bodenmarkierungen.

Leitfaden Radverkehrswegweisung

Bis Ende 2009 wird ein Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Vorarlberg fertig gestellt sein und allen Gemeinden und Interessierten zur Verfügung gestellt.

Festgelegt wurde bereits, dass die neue Radverkehrswegweisung in Vorarlberg als zielorientierte Wegweisung konzipiert wird. Das bedeutet, dass auf den Wegweisern Ziele wie beispielsweise Städte und Gemeinden in entsprechender Hierarchie und mit Entfernungen in Kilometer angegeben werden. Damit wird vor allem den Anforderungen des Alltagsverkehrs entsprochen. Die Bezeichnung von Themenrouten wird nur in sehr beschränkter Form möglich sein.

„Gute Wegweisung mobilisiert umfangreiche Potenziale zusätzlicher Nutzergruppen“¹³

Der erste Schritt zur Umsetzung der neuen Radverkehrswegweisung ist die Festlegung der Landes- und örtlichen Radrouten. (→ S 10) Danach werden die Ziele definiert, die in die Beschilderung aufgenommen werden und deren Hierarchie festgelegt. Lokale Ziele werden beispielsweise nur innerhalb der Gemeinde und in der Regel erst am Knotenpunkt ihres Abzweigens von der Landes- bzw. örtlichen Radroute ausgewiesen.

Aufbauend auf Wegenetz und Zielen werden Standorte und Aufschriften der Wegweiser geplant. Im Leitfaden Radverkehrswegweisung wird die Vorgehensweise im Detail erläutert. Aktuelle Informationen und Planungshilfen finden Sie nach Fertigstellung im Internet www.vorarlberg.at/fahrrad. Gemeinden werden bei der Planung und Umsetzung von der zuständigen Fachabteilung Straßenbau im Amt der Vorarlberger Landesregierung unterstützt.

Die Produktion der Wegweiser wird vom Land Vorarlberg finanziert. Die Gemeinden sind für die Aufstellung und Wartung der Wegweiser zuständig. Das Organisationsmodell wird im Leitfaden zur Radverkehrswegweisung im Detail definiert werden.

Ergänzend zur Wegweisung vor Ort soll es mittelfristig möglich sein, einen persönlichen Radausflug oder eine beabsichtigte Radtour im Internet zu planen. Die Einführung eines Radroutenplaners wird mit den bundesweiten Aktivitäten abgestimmt. Damit sollen neue Medien und Werkzeuge wie Internet, Rad-Navigationsgeräte und ähnliches bereits in der Konzeption der Radverkehrswegweisung Berücksichtigung finden.

Maßnahmen:

Leitfaden Radverkehrswegweisung in Vorarlberg fertig stellen	Land VIIb Straßenbau	kurzfristig
Routen und Ziele definieren	Land VIIb Straßenbau gemeinsam mit den Gemeinden bzw. Gemeindekooperationen	kurz-/mittelfristig
Aufbau und Unterhalt einer flächendeckenden, einheitlichen Radverkehrswegweisung	Land VIIb Straßenbau gemeinsam mit den Gemeinden bzw. Gemeindekooperationen	mittelfristig, laufend
Aufnahme der Wegweiser ins GIS	Land VIIb Straßenbau	mittelfristig, laufend
Erstellung eines Radroutenplaners	Land VIIb Straßenbau	mittel-/langfristig

Kommunikation – Lust auf's Rad fahren

Mobilitätsverhalten beginnt im Kopf. Werden wir als Radfahrende geschätzt und im Verkehr als gleichberechtigte Personen wahrgenommen? Der Mensch verfügt über ein feines Sensorium, tausende Eindrücke im Alltag prägen das Bild, also das Image und damit das Ansehen und den Selbstwert der Radfahrenden. Die Wertschätzung von Personen die Rad fahren kann nicht allein mit Inseraten und Plakaten verbessert werden, Imagearbeit kann die Wahrnehmung jedoch verstärken und lenken. In erster Linie ist das Straßenbild prägend. Es wirkt jeden Tag und ist authentisch.

Die Radverkehrsstrategie verfolgt deshalb einen sehr breiten Kommunikationsansatz, der von hochwertiger Infrastruktur über Information, Serviceleistungen und Bewusstseinsbildung bis hin zu imagebildenden Aktivitäten reicht.

Hochwertige Infrastruktur als Imagefaktor

In Vorarlberg wird insbesondere die neue Wegweisung (→ S 24) das Straßenbild in den kommenden Jahren prägen. Weiters sind die hochwertigen Bauprojekte, Abstellanlagen und die geplanten Fahrradbarometer (→ S 50) sichtbare Zeichen für die Bevölkerung. Die dänische Stadt Odense hat im Rahmen einer vierjährigen Kampagne (1999-2002) eine Reihe neuer Produkte für Radfahrende entwickelt wie etwa die Grüne Welle am Fahrradweg, besonders schön gestaltete Abstellanlagen oder einen Fahrradbarometer. Im Stadtbild wurde somit sichtbar, dass der Radverkehr wichtig ist. Während der Kampagne stieg die Fahrradnutzung – entgegen dem nationalen Trend - um 20% an, sodass danach jeder 4. Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt wurde. Gleichzeitig ist die Zahl der Fahrradunfälle um 20% gesunken.¹⁴

Privilegien als Zeichen der Wertschätzung

An sogenannten „Konfliktpunkten“ wird der Stellenwert der einzelnen Verkehrsmittel besonders gut sichtbar. An Kreuzungen sind deshalb bewusst die Bedürfnisse der Radfahrenden zu berücksichtigen. Möglichkeiten sind beispielsweise die rote Einfärbung des Radfahrstreifens, vorgezogene Haltelinien sowie Vorgrün für Radfahrende bei Lichtsignalanlagen. Diese Maßnahmen machen deutlich, dass Personen die Rad fahren Wertschätzung finden und willkommen sind.

Serviceangebote unterstreichen den hohen Stellenwert

Attraktive Abstellanlagen an privilegierten Orten sind ein klares Zeichen für den Stellenwert des Radverkehrs. Ergänzt durch Serviceangebote wie Pumpstationen, Schließfächer oder Reparaturstationen sind sie ein bedeutender Imagefaktor.

Immer wichtiger wird die Präsenz im Internet; geplant ist zum Beispiel die Einrichtung eines Routenplaners für den Radverkehr.

Fahrradverleihangebote (→ S 45) sind nicht nur praktisch für die Nutzer sondern haben sich in vielen Städten bereits zu wichtigen Imageträgern für den Radverkehr etabliert.

„Ladet man das Image der Fahrradmobilität mit positiven Assoziationen auf, wie es uns die Automobilbranche vormacht, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Frau bzw. Mann zum Fahrrad greift.“¹⁵

Kommunikationskonzept

Die Kampagne FAHR RAD aus den Jahren 1992 – 1996 hat über die Grenzen Vorarlbergs hinaus Schule gemacht. FAHR RAD geht zurück auf die Initiative von Gemeindevertretern, die gemeinsam mit dem Umweltinformationsdienst des Landes ein Projektteam gründeten, um möglichst viele Leute zum Rad fahren zu bewegen. Der dezentrale Ansatz und die gute Zusammenarbeit mit Gemeinden und Betrieben sind bis heute beispielgebend.

Die wertvollen Erfahrungen aus der FAHR RAD – Kampagne sollen genutzt werden, um ein Kommunikationskonzept für die nächsten 5 Jahre zu erarbeiten. Dabei ist auf die aktuellen Entwicklungen und Rahmenbedingungen Rücksicht zu nehmen. Ein dezentraler Handlungsansatz unter Einbeziehung möglichst vieler Akteure scheint sinnvoll, da die Förderung des Radverkehrs sich gut mit den Interessen anderer Initiativen und Netzwerke (Gesundheit, Umwelt) deckt und Synergien genutzt werden können.

Die geplanten Infrastrukturprojekte und die landesweit einheitliche Wegweisung sind gute Anknüpfungspunkte für weitere Kommunikationsmaßnahmen. Im Jahr 2009 soll das Kommunikationskonzept für den Radverkehr fertig gestellt werden. Die weiteren Maßnahmen ergeben sich aus diesem Konzept.

Fahrrad-Aktionen

Viele Betriebe und Gemeinden setzen regelmäßig Aktivitäten, die den Radverkehr unterstützen und positiv thematisieren. Beispielgebend sind das Fahrradfrühstück oder der Fahrradjackpot. Ziel der Radverkehrsstrategie ist es, diese sehr positiv zu bewertenden Initiativen im Rahmen der landesweiten Kampagne noch besser unterstützen zu können.

Unter "Landesweite Angebote für Gemeinden" (→ S 36) sind bestehende und geplante Angebote zur Unterstützung von Gemeinden beschrieben.

Maßnahmen:

Kommunikation im Zusammenhang mit neuer Infrastruktur	Gemeinden, Land VIa Allgemeine Wirtschaft VIIb Straßenbau	laufend
Konzeption und Umsetzung eines mehrjährigen Kommunikationskonzeptes	Land VIa Allgemeine Wirtschaft	kurz-/mittelfristig
Aktionen zur Bewerbung und Imagesteigerung des Radverkehrs	Gemeinden/Betriebe	laufend

Radfahrtraining - selbstbewusst und sicher unterwegs

Woran denken Sie beim Wort Fahrschule? Automatisch ans Auto? Es ist selbstverständlich, dass das Verhalten im Verkehr gelernt und geübt werden will. Das gilt natürlich auch für's Fahrrad.

Kinder

Die meisten Kinder lernen Rad fahren schon vor Erreichen des 10. Lebensjahres bei den Eltern; Mit Tandems, Trailerbikes uä kann das Wissen über Rad fahren und Sicherheit schon bei kleinen Kindern erlernt werden. Das Vorbild der Eltern ist äußerst wichtig. Diese Rolle sollte auch anderen Erwachsenen verstärkt bewusst gemacht werden.¹⁶

Ungefähr zum 10. Lebensjahr besucht ein Kind die vierte Schulstufe. Im Lehrplan der vierten Klasse Volksschule besteht die Verpflichtung, den Theorieunterricht für die „Radfahrprüfung“ zu erteilen und die Schüler entsprechend vorzubereiten. Die Schulen (selbst oder mit Hilfe der Elternvereine) führen auch die Vorbereitung zur praktischen Prüfung durch. Gemeinsam mit der Exekutive wird in praktisch allen Klassen der vierten Schulstufe in Vorarlberg die Fahrradprüfung abgenommen.¹⁷ Mit dem Radfahrausweis dürfen Kinder selbständig am Straßenverkehr teilnehmen; das ist ihnen ohne Radfahrprüfung erst ab dem vollendeten 12. Lebensjahr erlaubt.

Durch Übungen im Schonraum und auf der Straße werden die Kinder schnell zu Verkehrsprofis. Inhalte und Methoden der Mobilitäts-erziehung entwickeln sich weiter. Am Computer können die Kinder beispielsweise spielerisch die Verkehrsregeln lernen.¹⁸

Rad fahren im Alter

Bewegung ist ein wichtiger Gesundheitsfaktor und fördert körperliche und geistige Fitness, gerade auch für ältere Personen. Doch mit fortschreitendem Alter fahren Menschen aus unterschiedlichen Gründen weniger Fahrrad. Neben gesundheitlichen Gründen spielt auch die Angst vor dem Straßenverkehr, vor Unfällen oder Stürzen eine wesentliche Rolle. Dabei geraten sie in einen Teufelskreis. Weniger Übung, weniger Fitness, weniger Sicherheit... Unsicherheit beim Rad fahren führt auch zu vermehrten Alleinunfällen bei älteren Leuten.

„In Graz werden Kinder aufs Radfahren dort vorbereitet, wo Verkehr stattfindet: im Straßenverkehr und unter realen Bedingungen. Damit trägt das Radfahrtraining maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.“¹⁹





Spaß am Rad fahren, fit und sicher im Verkehr sowie selbständige Mobilität bis ins hohe Alter sind die Ziele des Radfahrtrainings für Senioren, die von der Rad-Fahrschule Vorarlberg¹⁷ angeboten werden. Die Herausforderung ist, ältere Personen in geeigneter Form anzusprechen und für das Training zu motivieren.

Radfahrtrainings für Personen mit Migrationshintergrund

Rad fahren gehört in vielen Ländern nicht zum Alltag. Viele MigrantInnen haben nie Rad fahren gelernt und kennen die Verkehrsregeln nicht, obwohl Rad fahren eine einfache und kostengünstige Möglichkeit wäre, mobil zu sein. Die soziale Barriere wird an die Kinder sozusagen weitervererbt, der Stellenwert des Fahrrads bleibt auch in den nachfolgenden Generationen gering. Was in den Niederlanden schon länger Tradition hat wurde auch in Dornbirn erfolgreich ausprobiert. Auf Initiative der Umweltschutzabteilung der Stadt Dornbirn wurde im Rahmen eines Sprachkurses und Integrationsprogramms ein Radfahrtraining für Migrantinnen angeboten. Das Angebot wird fortgesetzt und zur Nachahmung empfohlen.

Maßnahmen:

Radfahrtraining an Schulen	Schulen, ÖAMTC, ARBÖ, AUVA, Sichere Gemeinde, Polizei, Landesschulrat, KfV	laufend
Radfahrtraining für ältere Personen	Initiative Sichere Gemeinden	laufend
Radfahrtraining für Personen mit Migrationshintergrund	Gemeinden in Kooperation mit den Betreuungseinrichtungen	bei Bedarf



Kooperationen und Synergien

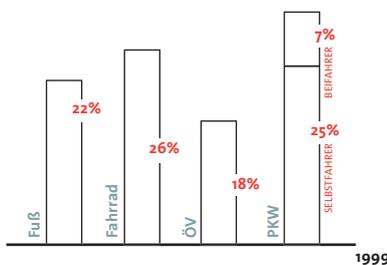
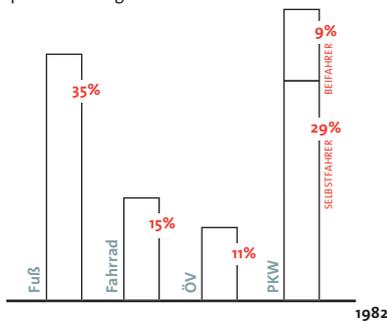
31 | 41

Fahrrad und Öffentlicher Verkehr (ÖV) – eine gute Partnerschaft
Gemeindekooperationen für den Radverkehr | Landesweite Angebote für Gemeinden
Kooperationen im Gesundheitsbereich
Zusammenarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Fahrrad und Öffentlicher Verkehr – eine gute Partnerschaft

Städte wie Basel (CH) oder Freiburg i. Br. (D) zeigen, dass ein attraktiver öffentlicher Verkehr (ÖV) und ein gleichzeitig hoher Radverkehrsanteil möglich sind. Diese umweltfreundlichen Verkehrsmittel ergänzen sich gut. Beide konnten in den erwähnten Städten auf Kosten des Autoverkehrs Anteile gewinnen. Eine Zunahme des Radverkehrs durch Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr und ein gleichzeitig hoher ÖV-Anteil ist auch erklärtes Ziel des Vorarlberger Verkehrskonzeptes.

Entwicklung modal split in Freiburg ²⁰



Warum ergänzt das Fahrrad den öffentlichen Verkehr so gut?

Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen. Die akzeptierte Entfernung steigt mit dem Fahrrad von etwa 300m auf über 1.000m. Das entspricht einem mehr als zehnfach (!) so großen Einzugsgebiet.

Wird Rad fahren gezielt gefördert – z.B. bei SchülerInnen, so kann eine gleichmäßigere Auslastung und damit ein effizienterer Betrieb des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Nicht zuletzt ergänzen sich die Stärken des ÖV ideal mit der Flexibilität des Fahrrades. Gemeinsam sind sie eine echte Alternative zum PKW.

Um Fahrrad und öffentlichen Verkehr kombiniert nutzen zu können (Bike&Ride) sind gute Abstellanlagen an den Bus- und Bahn-Haltestellen notwendig. Gute Fahrradabstellanlagen entlasten die Züge von der Fahrradmitnahme, die in den Verkehrsspitzen Probleme verursacht. An guten und sicheren Abstellplätzen werden die Fahrräder auch über Nacht stehen gelassen. Deshalb bietet sich das Fahrrad für den Pendlerverkehr auch im Zielbereich an. Gute Abstellanlagen ermöglichen somit Bahnfahrten, wenn der Zubringer/Verteiler mit Bussen unwirtschaftlich bzw. nicht möglich ist.

Im Vergleich zum PKW benötigen Fahrräder weniger als 1/10 der Stellfläche. Die Flächen können flexibler angeordnet werden. Bike&Ride ist wesentlich wirtschaftlicher als Park&Ride.

Bike & Ride

Der Schwerpunkt der Radverkehrsstrategie liegt auf attraktiven Abstellplätzen an ÖV-Haltestellen. Der Verkehrsverbund Vorarlberg wird bis Ende 2009 einen Katalog von Ausstattungsmerkmalen für ÖV-Haltestellen in Vorarlberg erarbeiten.

Speziell für Abstellanlagen an Bahnhöfen wurden in der Radverkehrsstrategie bereits Qualitätsanforderungen definiert (siehe Anhang S 57).

„Das Fahrrad ist das ideale ergänzende Verkehrsmittel zum öffentlichen Verkehr“ ²¹

Automatisches Fahrradverleihsystem

Weiters soll geprüft werden, ob die Errichtung eines automatischen Fahrradverleihsystems (→ S 45) an wichtigen Haltepunkten die Attraktivität des öffentlichen Verkehr unterstützen kann und in welcher Form ein solches Leihradsystem umgesetzt werden kann.

Fahrradmitnahme

Die Fahrradmitnahme im Zug ist in Vorarlberg in praktisch allen Nahverkehrszügen möglich und sehr beliebt. Bei Neuanschaffungen von Zugsgarnituren bei den ÖBB ist deshalb auf den Platzbedarf von Fahrrädern besondere Rücksicht zu nehmen. Wesentliche Verbesserungen bzw. Kapazitätserweiterungen sind jedoch erst langfristig zu erwarten. Aus Gründen der begrenzten Kapazität in Spitzenzeiten sieht die Radverkehrsstrategie keine Forcierung der Fahrradmitnahme im Pendlerverkehr vor und legt zunächst den Fokus auf attraktive Abstellanlagen.

Im Bereich Bus ist die Fahrradmitnahme differenziert zu betrachten. Nachdem in den Linienbussen weniger Platz zur Verfügung steht, ist die Fahrradmitnahme im Bus schwieriger als im Zug:

_im Rheintal und Walgau soll die Fahrradmitnahme im Zug erfolgen; für die Mitnahme im Bus besteht nur in Ausnahmefällen Bedarf.

_auf den Linien 62-66 (Hanggemeinden) ist die Fahrradmitnahme in den Niederflurbussen bereits jetzt eingeschränkt möglich. Aufgrund der geringen Kapazitäten wird dieses Angebot nicht beworben. Vor einer Erweiterung des Angebotes auf ähnliche Linien muss das Konzept optimiert werden.

_in Tourismusregionen wie zum Beispiel dem Bregenzerwald wäre eine Fahrradmitnahme im Bus ebenfalls sehr interessant, wurde aus betrieblichen Gründen bisher jedoch nicht allgemein angeboten. Mögliche Lösungen sollen geprüft werden.

Ein Mitnahmesystem, das sowohl die Radfahrenden zufrieden stellt als auch auf die Betriebsanforderungen Rücksicht nimmt, muss fundiert vorbereitet werden. Für 2010 ist eine entsprechende Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung der Erfahrungen im Verkehrsverbund sowie aus dem In- und Ausland vorgesehen.

Maßnahmen:

Handbuch Ausstattung von ÖV-Haltestellen	Verkehrsverbund Vorarlberg	kurzfristig
Fahrradabstellplätze an wichtigen ÖV-Haltestellen	Gemeinden und Land V1a Allgemeine Wirtschaft	kurz-/mittelfristig
Kapazitätserweiterung für Fahrräder im Regionalverkehr Bahn	Land V1a Allgemeine Wirtschaft, ÖBB	langfristig
Konzept Fahrradmitnahme Bus	Verkehrsverbund Vorarlberg	mittelfristig

Gemeindekooperationen für den Radverkehr

Den Gemeinden kommt bei der Umsetzung dieser Radverkehrsstrategie eine zentrale Rolle zu. Eine fachliche Spezialisierung mit hoher Professionalität ist für kleinere Gemeinden mit schlanker Verwaltung nicht möglich. Die Ressourcen sind beschränkt. Gleichzeitig ist der Abstimmungsaufwand enorm: Planungen und Vorhaben müssen mit Nachbargemeinden, Region, Land manchmal sogar mit dem Bund oder Nachbarländern koordiniert werden.

Um den Verwaltungsaufwand für die einzelne Gemeinde einerseits in Grenzen zu halten und andererseits mögliche Synergien nutzen zu können, sind Gemeindekooperationen ein geeigneter Weg. Sie haben sich in Vorarlberg bereits in der Organisation des öffentlichen Verkehrs sehr gut bewährt. Beim Radverkehr gibt es bereits erste Ansätze der Kooperation im Rahmen von regionalen Radroutenkonzepten oder einer institutionalisierten Zusammenarbeit wie beispielsweise beim regionalen Mobilitätsmanagement plan b-Mobil in der Hofsteigregion.

Gemeindekooperationen im Allgemeinen und beim Radverkehr im Besonderen sind im Interesse des Landes Vorarlberg. Sie sichern die Umsetzung eines durchgängigen Wegenetzes und vereinfachen den Koordinationsaufwand für die Landesverwaltung. Gemeindezusammenarbeit wird daher im Radverkehr aktiv gefördert.

Die interkommunale Zusammenarbeit soll sich an den Leitsätzen orientieren, die im Rahmen der Vision Rheintal erarbeitet wurden²². Die Gemeindekooperation muss den Umfang der Kooperation festlegen und gewisse Spielregeln vereinbaren. Im Anhang 3 befindet sich eine Liste möglicher Aufgaben einer Gemeindekooperation und eine Reihe von Fragen, die für die Zusammenarbeit zu klären sind.

Das Land Vorarlberg unterstützt Gemeindekooperationen und beteiligt sich an den (Personal-) Kosten von Gemeindekooperationen, die sich unter anderem um die Umsetzung der regionalen Radroutenkonzepte kümmern.

Regionale Radroutenkonzepte

Die Region Vorderland und die Region Walgau West haben bereits wesentliche Schritte für die Erstellung von regionalen Radroutenkonzepten gesetzt, andere Konzepte sind in Umsetzung bzw. Vorbereitung. Diese regionalen Radroutenkonzepte bilden eine wichtige Basis für die Zusammenarbeit der beteiligten Gemeinden untereinander sowie mit den Ansprechpersonen in der Landesverwaltung.

Die Erstellung regionaler Radroutenkonzepte wird vom Land Vorarlberg mit 70% der Kosten unterstützt. Die Inhalte dieser Konzepte sind im Anhang 4 aufgelistet.

„Für die interkommunale Zusammenarbeit braucht es institutionalisierte Orte der Auseinandersetzung und des Regionalmanagements“²²

Maßnahmen:

Erstellen von Richtlinien für die Förderung einer Gemeindekooperation für den Radverkehr	Land IIIa Finanzangelegenheiten, VIIa Raumplanung	kurzfristig
Gemeindekooperation bilden und Spielregeln sowie Organisationsform vereinbaren	Gemeinden	kurz-/mittelfristig
Finanzierungsvereinbarung für Gemeindekooperation	Gemeindekooperation mit Land/Lebensministerium	kurz-/mittelfristig
Businessplan für die Gemeindekooperation	Gemeindekooperation	kurz-/mittelfristig



Landesweite Angebote für Gemeinden

Durchführung von kommunalen oder regionalen Radaudits (BYPAD)

BYPAD - Bicycle Policy Audit – ist ein qualitatives Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik. Es basiert auf internationaler Best Practice und gibt einen Überblick über wichtige Maßnahmen und Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik.

Mit BYPAD können Gemeinden und Regionen die Qualität ihrer Radverkehrspolitik in einer Stärken- und Schwächen - Analyse selbst auswerten. Gleichzeitig erhalten sie konkrete Hinweise dafür, wie sie ihre Radverkehrspolitik künftig verbessern können. Die BYPAD-Gruppe setzt sich aus drei Personengruppen zusammen: Menschen aus der Politik, aus der Verwaltung und Personen, die im Alltag mit dem Rad unterwegs sind. Sie werden von externen BYPAD-Fachleuten begleitet. In einem Aktivitätenplan werden die vereinbarten Maßnahmen zusammengefasst.

BYPAD wurde bereits in den Städten Bregenz, Feldkirch und Dornbirn sowie den Gemeinden Lustenau und Wolfurt durchgeführt. Vorarlberg MOBIL und die Abteilung Straßenbau bieten in Zusammenarbeit mit dem Energieinstitut Vorarlberg interessierten Gemeinden die Durchführung eines Audits an und übernehmen einen Großteil der anfallenden Kosten.

Vorarlberg MOBIL - Gemeindeplattform

Um die Aktivitäten der Gemeinden im Bereich Mobilität besser bündeln zu können hat das Land Vorarlberg im Rahmen der Initiative Vorarlberg MOBIL eine Gemeindeplattform eingerichtet. In regelmäßigen Abständen treffen sich Interessierte aus Gemeinden zu einem Erfahrungsaustausch und setzen gemeinsam Projekte und Aktionstage um. Die Gemeindeplattform steht auch für Radverkehrsprojekte offen.

Aus- und Weiterbildung

Neben dem Bewusstsein für den Radverkehr müssen die Verantwortlichen auch wissen wie's geht. Leider werden viele Projekte für den Radverkehr nicht optimal umgesetzt, da es an fundiertem Know-How fehlt. Und Radverkehrsplanung kann ganz schön knifflig sein. Kreuzungen oder Kreisverkehre erfordern zum Beispiel spezielle Lösungen, die oft nicht auf der Hand liegen. Weiterbildung ist daher ein wichtiges Anliegen dieser Strategie und in jedem Fall eine lohnende Investition. Für Radverkehrsbeauftragte, Planende und andere Personen aus der Verwaltung sollen regelmäßige Exkursionen und ein Ausbildungsangebot entwickelt werden. Zusätzlich wird das Land bei Bedarf Leitfäden für konkrete Fragestellungen zum Thema Radverkehr herausgeben. Ein Anfang ist schon gemacht. Neben dem bereits verfügbaren Leitfaden Fahrradparken ist der Leitfaden für die Fahrrad-Wegweisung in Vorbereitung.

„Ich bin froh, dass das BYPAD-Audit gemacht wurde. Es ist eine Bestätigung – viele Inputs auch für die Zukunft – und es ist erfreulich, dass sich diese mit den eigenen Ideen decken. Die Umsetzung wird eine große Herausforderung. Danke auch den Alltagsradfahrern für ihre Zeit und den Input!“²³

Aktionspakete: Fahrradwettbewerb

Unter dem Motto: „FAHR RAD ALL TAG“ bietet Vorarlberg MOBIL auch 2009 wieder die Durchführung eines Fahrradwettbewerbs an. Der Wettbewerb ist ein Angebot für Gemeinden und Betriebe und möchte zum Umsatteln vom Auto auf's Fahrrad motivieren. Der spielerische Wettbewerb kommt gut an. Er ermuntert auch Neulinge öfter mal aufs Fahrrad aufzusteigen. Mit über 5.000 Teilnehmenden war der Wettbewerb 2008 ein großer Erfolg.



Geradelt wurden insgesamt 3,2 Mio. km, also über 80 Mal um den Erdball. Auf Grund des großen Erfolgs wird diese Aktion auch im Jahr 2009 wieder allen interessierten Organisationen angeboten.

Um den Aufwand für teilnehmende Gemeinden möglichst gering zu halten bietet das Energieinstitut Vorarlberg im Auftrag von Vorarlberg MOBIL umfassende Unterstützungsleistungen bei der Abwicklung des Wettbewerbs (Plakate, Infofolder, Internetdatenbank zur Teilnehmerverwaltung und Kilometererfassung, Organisation von Preisen,...)

Maßnahmen:

Audits für die Radverkehrspolitik (BYPAD) durchführen	interessierte Gemeinden	laufend
Exkursionen organisieren	Land Vla Allgemeine Wirtschaft	laufend (~ alle 2 Jahre)
Weiterbildungsmaßnahmen für kommunale Akteure und Führungskräfte organisieren	Land VIIb Straßenbau Vla Allgemeine Wirtschaft	mittelfristig
Leitfäden und Planungshilfen	Land VIIb Straßenbau Vla Allgemeine Wirtschaft	bei Bedarf
Jährliche Aktionsangebote zur Fahrradbewerbung (zum Beispiel Fahrradwettbewerb) für Gemeinden, Organisationen	Land Vla Allgemeine Wirtschaft	laufend

Kooperationen im Gesundheitsbereich

Die Zahlen sind alarmierend!

Die Bewegungsarmut wird in Österreich zunehmend größer. Übergewicht, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Krebs, Typ-II-Diabetes und andere Erkrankungen steigen stark an, weil sich die Bevölkerung zu wenig bewegt. Genau hier ist Rad fahren im Alltag die Lösung. Rad fahren hat eindeutig positive Auswirkungen auf die Gesundheit und erhöht die Lebenserwartung.

Die WHO hat ein Berechnungstool entwickelt, mit der Maßnahmen im Radverkehr bezüglich dem Aspekt der geringeren Sterblichkeit (Mortalität) wirtschaftlich bewertet werden können. Obwohl ein sehr konservativer Ansatz verfolgt wird – d.h. wahrscheinlich ist der Nutzen noch wesentlich größer – sind die Ergebnisse beachtlich. Nach den Berechnungen auf Basis der KONTIV-Zahlen 2008 werden in Vorarlberg durch das Rad fahren jährlich 95 Menschenleben gerettet, was einem volkswirtschaftlichen Nutzen von 116 Mio. Euro (!) entspricht.

Die Steigerung des Radverkehrsanteiles von 2 Prozentpunkten, wie sie sich diese Strategie zum Ziel setzt, bringt einen weiteren Nutzen von über 13 Mio. Euro bzw. 12 „gerettete Leben“ - und das jedes Jahr.

Die monetäre Bewertung der Gesundheit ist nur ein Versuch einer Annäherung. Gesundheit ist ein unbezahlbares Gut, die Verbesserung der Lebensqualität kann gar nicht in Geld aufgewogen werden.

Vor diesem Hintergrund hat die Vorarlberger Landesregierung die Initiative „Vorarlberg>>bewegt“ ins Leben gerufen, mit dem Ziel Gesundheitsbewusstsein nachhaltig in den Köpfen zu verankern. Gerade beim Thema Radverkehrsförderung bietet sich eine Kooperation zwischen Vorarlberg MOBIL und Vorarlberg>>bewegt an.

Das Fahrrad hat positive Auswirkungen auf praktisch alle Bereiche der nachhaltigen Entwicklung. Eine Zusammenarbeit mit den betreffenden Initiativen und Verwaltungseinheiten soll daher forciert werden.

„Zahlreiche Studien haben stichhaltige und eindeutige Belege für eine Verbindung zwischen körperlicher Untätigkeit und einem erhöhten Ablebensrisiko aufgezeigt.“²⁴

Maßnahmen:

Vertiefung der Kooperation von Vorarlberg MOBIL und anderen Akteuren, insbesondere aus dem Gesundheitsbereich	Land Via Allgemeine Wirtschaft	kurz-/ mittelfristig
---	-----------------------------------	----------------------



Zusammenarbeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Es klingt paradox: je mehr Personen mit dem Fahrrad unterwegs sind, umso weniger Fahrradunfälle passieren. Soweit jedenfalls die Erfahrungen aus Dänemark und Deutschland. In diesen Ländern wird bei der Fahrradförderung auch besonderer Wert auf die Radverkehrssicherheit gelegt. Für die positive Korrelation zwischen Radverkehrsanteil und -sicherheit gibt es mehrere Gründe:

Das Fahrrad ist im Straßenraum sehr präsent und verankert sich damit besser im Bewusstsein der Personen, die mit dem Auto unterwegs sind. Bei einem radfahrfreundlichen Klima sind die Geschwindigkeiten des Autoverkehrs niedriger, die Menschen verhalten sich im Verkehr kooperativ statt aggressiv.

Ein zweiter Effekt ist, dass bei einem hohen Fahrradanteil die Infrastruktur für den Radverkehr in der Regel besser ist. Das heißt Unfalldatenhäufungspunkte wurden saniert und die Planenden haben gelernt, sichere Kreuzungen zu gestalten.

Und drittens: Übung macht den Meister.

Wer mehr fährt, fährt sicherer. Das gilt ganz besonders beim Fahrrad.

In Vorarlberg haben sich die Zahlen zur Verkehrssicherheit in den letzten Jahren leider nicht verbessert; im Radverkehr sogar eher leicht verschlechtert. Diese Zahlen sind Auftrag, der Radverkehrssicherheit besonderes Augenmerk zu schenken.

Ziel der Fahrradstrategie ist eine Verringerung der Fahrradunfälle und somit der Zahl der Verletzten und Getöteten.

Unfalldatenanalyse

Die Verkehrsunfalldaten werden von der Polizei erfasst und an die Statistik Austria übermittelt, welche sie dem Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) zur Verfügung stellt. Das KfV kontrolliert die eingegebene Daten, berichtigt sie und

kann aufgrund der berichtigten Daten genauere Auswertungen durchführen als sie von der Statistik Austria zur Verfügung gestellt werden. Mit der noch einzurichtenden Unfalldatenbank (die vom KfV gespeicherten Unfalldaten stellen einen ersten wichtigen Schritt in diese Richtung dar) können rasch Problempunkte identifiziert werden. Es wird jeder Gemeinde empfohlen, mit Unterstützung des KfV die Unfalldatenhäufungspunkte zu lokalisieren und zu analysieren (siehe auch § 96 StVO 1960). Im Rahmen der Erstellung von regionalen Radroutenkonzepten (→ S 10) ist eine Unfalldatenanalyse fixer Bestandteil.

Sicherheitsinspektion

Gerade auf Landesradrouten macht es Sinn, die bestehende Infrastruktur mit Fachleuten der Behörden, Kommunen, Polizei, KfV oder Planungsbüros zu betrachten. Oft kann mit kleinen Eingriffen die Sicherheit wesentlich verbessert werden und zwar noch bevor es „kracht“. Bei der Erstellung eines Radroutenkonzeptes sollte eine Sicherheitsinspektion durchgeführt werden. Die Verbesserungsvorschläge werden protokolliert und fließen mit in das Maßnahmenprogramm ein.

Sicherheitsaudit

Erfahrene Fachleute können Planungen sehr gut bezüglich ihrer Sicherheit für den Radverkehr beurteilen. Das KfV und andere Fachleute bieten sogenannte Audits an, bei denen die Pläne vor der Umsetzung analysiert und wenn notwendig Abänderungsvorschläge erarbeitet werden. Aktuelle Planungshilfen und Forschungsergebnisse unterstützen die Planung einer sicheren Infrastruktur.

Die Weiterbildungsangebote (→ S 36) werden hier einen Schwerpunkt setzen.

„Die Niederlande und Dänemark belegen, dass durch einen hohen Anteil an Radverkehr die Sicherheit für diesen steigt und das Unfallrisiko sinkt.“ ²⁶

Sichere Ausrüstung

Die Fahrradverordnung²⁵ schreibt die Ausrüstung von Fahrrädern und Fahrradanhängern vor. Zur gesetzlichen Grundausstattung des Fahrrads gehören Vorder- und Rücklicht (am besten mit Standlichtfunktion), Bremsen, Reflektoren und eine Glocke. Durch Aktionen soll das Bewusstsein für die Bedeutung einer gut funktionierenden Ausrüstung gestärkt werden und die Bevölkerung motiviert werden, ihr Fahrrad regelmäßig in der Fachwerkstätte warten zu lassen. Der Landesschulrat führt in Zusammenarbeit mit den Verkehrssicherheitspartnern regelmäßige Schwerpunktaktionen an Schulen durch.

Fahrradhelm

Die Radverkehrsstrategie empfiehlt die erfolgreiche Praxis, durch Motivierung und Bewusstseinsbildung die Helmtragequote zu erhöhen. Wichtigste Zielgruppe dabei sind Kinder und Sportler. An Schulen sollen bei den Abstellanlagen verstärkt praktische Schließfächer für Fahrradhelme eingerichtet werden.

Fahrradanhänger

Im Fahrradanhänger sind Kinder sicherer als im Fahrradsitz; vorausgesetzt der Anhänger ist gut ausgerüstet. Dazu gehören hochwertige Sicherheitsgurte, Abdeckung von Speichen, Fahnenstange mit Wimpel, betriebssichere Kupplung und nicht zuletzt gute Bremsen beim Zugfahrzeug sowie eine Auflaufbremse bei schwerer Beladung. Ein weiterer Vorteil des Anhängers ist, dass zwei Kinder sicher transportiert werden können. Auch für den Transport von Einkäufen und anderen Lasten ist der Fahrradanhänger eine sichere Alternative zum Kraftfahrzeug. Aufgrund der vielen Vorteile wird der Kauf von Fahrradanhängern von vielen Gemeinden in Vorarlberg finanziell unterstützt.

Einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit leisten auch Fahrradtrainings, denen ein eigenes Kapitel gewidmet ist (→ S 28)

Maßnahmen:

Unfallanalyse auf allen Radrouten und Sicherheitsinspektion	Gemeinden mit KfV oder Planungsbüros	kurz-/mittelfristig
Sicherheitsaudits bei Planungen	Gemeinden, Land VIIb Straßenbau	kurz-/mittelfristig
Förderung von Fahrradanhängern	Gemeinden	laufend
Aufklärung und Bewusstseinsbildung für Fahrradhelm	Land Ib Verkehrsrecht Verkehrssicherheitspartner	kurz-/mittelfristig
Schwerpunktaktionen Fahrradausrüstung	Landesschulrat, Polizei, KfV, Sichere Gemeinde, ARBÖ, AUVA	laufend



Innovationen und Rahmenbedingungen

43 | 51

Pedelec und Bike-Sharing | Raumplanerische Instrumente optimal eingesetzt
StVO für den Radverkehr verbessern | Förderungen – mehr Geld für den Radverkehr
Qualitätssicherung - laufend besser werden

Pedelec und Bike-Sharing

Obwohl die Erfindung des Fahrrads nun schon beinahe 200 Jahre zurückreicht – Karl Drais hat das Laufrad als Vorgänger des heutigen Fahrrades 1817 entwickelt – ist die Entwicklung des Fahrrades noch lange nicht abgeschlossen. Moderne Gangschaltungen, Hydraulikbremsen, Nabendynamo und zahlreiche andere Entwicklungen aus jüngster Zeit machen das Fahrrad nicht nur komfortabler, sondern auch sicherer. Zwei besonders interessante Innovationen werden der Alltagsnutzung des Fahrrades einen kräftigen Schub verleihen. Es sind dies Pedelecs und automatische Fahrradverleihsysteme. Die Radverkehrsstrategie unterstützt die Verbreitung dieser Innovationen in Vorarlberg.

Flottenversuch Landrad

Niemand will verschwitzt ins Büro oder in eine Sitzung kommen. Bisher war das ein Argument gegen das Fahrrad. Nun gibt es eine Lösung, mit der auch die vielen kleinen und größeren Steigungen in Vorarlberg kein Problem mehr darstellen.

Eine innovative Technologie, die gerade einen regelrechten Boom erlebt, ist das Pedelec, ein Fahrrad, das über eine Batterie und einen Elektroantrieb verfügt. Der Motor wird nicht über einen Gashebel gesteuert sondern rein über die Tretkraft. Je fester in die Pedale getreten wird, desto stärker unterstützt der Motor - geräuschlos, sauber und mit enorm geringem Energieverbrauch. Mit Pedelecs können Steigungen und größere Entfernungen mit einem Fahrrad mühelos überwunden werden.

Um herauszufinden, in welchem Ausmaß solche elektrisch unterstützten Fahrräder in Vorarlberg PKW-Wege ersetzen können, hat das Land Vorarlberg gemeinsam mit dem gemeinnützigen Institut Kairos – Wirkungsforschung und Entwicklung das Projekt LANDRAD ins Leben gerufen.

Im Jahr 2009 werden in Vorarlberg 500 hochwertige, elektrisch unterstützte Fahrräder zu einem attraktiven Preis verkauft. Im Gegenzug stellen die LANDRAD- Pioniere ein Jahr lang Daten über die Nutzung für dieses Forschungsprojekt zur Verfügung. Ziel ist es, Informationen über das Verlagerungspotenzial zu bekommen.

„Auf einer Probefahrt werden Sie mit glänzenden Augen erfahren, wie wunderbar ein Pedelec fährt. Das Pedelec eröffnet neue Horizonte. Seien Sie dabei!“²⁸

Automatische Fahrradverleihsysteme (Bike-Sharing)

In vielen großen Städten Europas entstehen neue Fahrradverleihsysteme. Das Fahrrad kann in Selbstbedienung ausgeliehen und an einem anderen Ort in der Stadt wieder zurück gegeben werden. Die Deutsche Bahn will bis Ende 2009 ihr System Call a Bike auf über 100 ICE-Bahnhöfe ausweiten und so die Kombination Bahn – Fahrrad noch attraktiver gestalten.

Für Vorarlberg wurden zwei Einsatzbereiche für ein Fahrradverleihsystem identifiziert:

– Tourismus:

Rad fahren liegt im Trend und ist eine beliebte Urlaubsaktivität. Im Sommer 2008 gaben 23% der Gäste in Vorarlberg an, dass sie im Urlaub Rad fahren bzw. gerne Rad fahren würden, wenn es ein Angebot gäbe.²⁷ Im Jahr 2006 waren es erst 12%.

Das Fahrrad passt ideal in das Vorarlberger Tourismusleitbild. Ein Fahrradverleihsystem in Tourismusregionen bringt zusätzliche Attraktivität für die Region und entlastet gleichzeitig die Beherbergungsbetriebe, die sich nicht mehr um die Organisation eines Fahrradverleihs kümmern müssen.

Auf Initiative der Gemeinde Bezau entsteht im Bregenzerwald ein Fahrradverleihsystem. Erste Erfahrungen sollen schon in der Sommersaison 2009 gesammelt werden. Bei Erfolg ist eine Ausweitung des Verleihsystems geplant.

– Ergänzung zum öffentlichen Verkehr:

Fahrrad und öffentlicher Verkehr ergänzen einander ideal und können ihre Stärken miteinander kombinieren. Nachdem die Fahrradmitnahme im Zug und Bus problematisch bzw. gar nicht möglich ist, kann ein einfach zu nutzender Fahrradverleih eine sinnvolle Alternative darstellen. Vor der Einführung eines BikeSharing-Systems als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr sind jedoch noch eine Reihe von Fragen zu klären. Im kommenden Jahr soll dafür eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden.

Maßnahmen:

Großer Flottenversuch „Landrad“	Land Via Allgemeine Wirtschaft in Kooperation mit Kairos und interessierten Gemeinden	kurzfristig
Pilotprojekt Fahrradverleih Bregenzerwald	Gemeinde Bezau mit Bregenzerwälder Gemeinden	kurzfristig
Machbarkeitsstudie ÖV-gestützter, automatischer Fahrradverleih	Verkehrsverbund, Land Via Allgemeine Wirtschaft	kurzfristig

Raumplanerische Instrumente optimal eingesetzt

Die Radverkehrsstrategie hat das Ziel, für den Fußgänger- und Radverkehr ein feinmaschiges und attraktives Wegenetz zu schaffen. Der „Ort der kurzen Wege“ ist der Leitgedanke. Im Gegensatz zum Auto ist das Fahrrad lärm- und abgasfrei und mit geringen Unfallrisiken verbunden. Radverkehr ist also orts- und siedlungsverträglich, Durchgangsverkehr mit dem Fahrrad ist erwünscht.

Die Umsetzung eines feinmaschigen Wegenetzes kann in der Praxis mit Schwierigkeiten verbunden sein. Die Bereitschaft ist oft gering, sich Privatgrundstücke für Geh- und Radwege ablösen zu lassen. Zusätzlich muss die Umsetzung mit anderen Bauprojekten abgestimmt werden.

Durchwegung/Netzverknüpfung

Um ein attraktives Wegenetz tatsächlich umsetzen zu können braucht es eine langfristige, verbindliche Planung. Das Vorarlberger Raumplanungsgesetz bietet grundsätzlich eine Reihe von Instrumenten zur Umsetzung der Planungen eines engmaschigen Geh- und Radwegenetzes. Die vorhandenen Handlungsspielräume werden bis dato noch nicht voll ausgeschöpft. Ein gemeinsames Verständnis zur Auslegung und optimalen Anwendung der raumplanerischen Instrumente in Bezug auf die Radverkehrsplanung wäre hilfreich.

Es soll daher geprüft werden, inwieweit die bestehenden Instrumente der Raumplanung zur Umsetzung des Radverkehrsnetzes bzw. zur Förderung des Radverkehrs allgemein angewendet werden können und welche Ergänzungen allenfalls notwendig sind. Die Empfehlungen können im Rahmen der Aus- und Weiterbildung oder in Form einer Kurzinformation zur Verfügung gestellt werden und sollen in die Förderungen bzw. Förderrichtlinien für Radverkehrsmaßnahmen einfließen.



StVO für den Radverkehr verbessern

Der in der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) häufig zitierte Grundsatz der „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ gilt grundsätzlich für alle Verkehrsarten. In der Praxis werden diese Grundsätze für den Radverkehr häufig nicht beherzigt. Selbst die StVO ist in einigen Punkten widersprüchlich bzw. nicht leicht verständlich. Die Bestimmungen der StVO sollten hinsichtlich der Bedürfnisse des Radverkehrs optimiert werden. Dazu gehören aus Vorarlberger Sicht folgende Punkte:

- Die Einführung einer Fahrradstraße nach deutschem Vorbild
- Radfahren gegen die Einbahn generell erlauben mit der Möglichkeit von Ausnahmen
- Die Vorrangregelung beim Verlassen von Radverkehrsanlagen soll überarbeitet werden
- Die Benützungspflicht von Radwegen soll aufgehoben werden

– die Höchstgeschwindigkeit von 10km/h beim Befahren von Radfahrerüberfahrten soll entfallen

– Rechtsabbiegen bei Rot für den Radverkehr bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen

– Es soll geprüft werden, ob die Radfahrprüfung nicht schon ab der 3. Schulstufe angeboten werden kann.

– Die Weiterentwicklung besonderer Verkehrsflächen in Richtung „Begegnungszonen“ bzw. „Shared Space“ wird ausdrücklich begrüßt.

Die Handlungsspielräume innerhalb des bestehenden gesetzlichen Rahmens werden in der Praxis nicht bzw. nicht einheitlich genutzt. Eine homogene und positive Ausweisung der Radwege (zB: Radweg statt Fahrverbot ausgenommen Radfahrer) ist wünschenswert. Es soll daher ein Meinungsaustausch unter den beteiligten Fachleuten unterstützt werden, um ein gemeinsames Verständnis zur Anwendung der StVO zu erreichen.

„Im Jahr 1994 wurden mit der 20. StVO-Novelle Sonder-Vorrangregeln eingeführt, die nur auf Straßen mit Radfahranlagen gelten. Sie sind innerhalb Europas die kompliziertesten. Sie sollen möglichst vollständig wieder an die normalen Vorrangregeln angeglichen werden.“²⁹

Maßnahmen:

Empfehlungen für die Anwendung raumplanerischer Instrumente ausarbeiten	Land VIIa Raumplanung	kurz-/mittelfristig
Änderungsvorschläge für StVO abstimmen und umsetzen	BMVIT, Arbeitsgruppe Radverkehr der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr, Land Ib Verkehrsrecht in den entsprechenden Gremien	kurzfristig
Arbeitsgruppe Rechtsfragen Radverkehr	Land Ib Verkehrsrecht, Bezirkshauptmannschaften	kurzfristig

Förderungen – mehr Geld für den Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs ist dem Land Vorarlberg ein zentrales Anliegen. Die Förderung für die Errichtung von Landesradrouten soll daher von 50% auf 70% der Kosten erhöht werden.

Neu hinzu kommt die Förderung für Unterhalt und Sanierung der Landesradrouten, ebenfalls mit 70% der Kosten. Voraussetzung für eine Förderung ist jedoch, dass die Gemeinden sich zur Einhaltung der definierten Qualitätsziele wie beispielsweise einer raschen Schneeräumung oder der Unterbindung von PKW-Parkierung auf Radrouten verpflichten.

Die Förderrichtlinien werden noch im Detail ausgearbeitet und veröffentlicht. Folgende Eckpunkte der Förderung sollten Berücksichtigung finden:

Basis der Förderung ist ein regionales Radroutenkonzept, in dem die Landesradrouten festgelegt sind. Nur ausgewiesene Landesradrouten werden gefördert. Das regionale Radroutenkonzept muss mit der Abteilung Straßenbau sowie mit den Nachbargemeinden abgestimmt sein

und von den betroffenen Gemeindevertretungen beschlossen worden sein. Ein Zeitplan ist Teil des Radroutenkonzeptes.

Die Gemeinden werden aufgefordert, die Plandatensätze in einem GIS-Format zur Verfügung zu stellen und die Linienführung der Landesradrouten im Flächenwidmungsplan darzustellen.

Landesradrouten führen oft über Gemeindestraßen, Güterwege, Privatstraßen u.ä. Bei gemeinsamer Nutzung mit anderen Verkehrsmitteln wird der Weg bis zu einer Regelbreite von 3,5m bzw. 1,75m je Richtung gefördert.

„In Zukunft wird sich das Land bei der Schaffung eines Landesradverkehrsnetzes finanziell stärker engagieren, um die Umsetzung von Projekten zur Verbesserung des Radwegenetzes zu beschleunigen.“³⁰

Maßnahmen:

Regionale Radroutenkonzepte erstellen, abstimmen und beschließen	Gemeindekooperation bzw. Gemeinden (mit Land VIIb Straßenbau)	kurz-/mittelfristig
Förderrichtlinien überarbeiten und veröffentlichen	Land VIIb Straßenbau	kurzfristig



20. SEPTEMBER 21. AUGUST 2018

OPERA IM FESTSPIELHAUS

OPERETTE

UNTERSERKONZERT

SOHNESPIEL

KUNST AM BODEN 2017

UNTERSCHULERE

WWW.BREGENZERFESTSPIELE.COM

Qualitätssicherung - laufend besser werden

Einrichtung von Dauerzählstellen

Für den Radverkehr wurden bisher – im Gegensatz zum KFZ-Verkehr – keine Dauerzählstellen eingerichtet. Dauerzählstellen sind wichtige Planungshilfen, da die langjährige Entwicklung des Verkehrsaufkommens sowie der Einfluss der Witterung sehr genau beobachtet werden kann. Mit Dauerzählstellen können auch kurzfristige Zählungen besser hochgerechnet und interpretiert werden. Zudem können die Wirkungen von Maßnahmen seriös evaluiert werden.

Bislang gibt es noch kein einheitliches System für Dauerzählstellen im Radverkehr. Österreichweit wird gerade an einem Konzept gearbeitet, das die Zählergebnisse vergleichbar macht. Vorarlberg beabsichtigt sich an den bundesweiten Vorgaben zu orientieren und an ausgewählten Stellen Dauerzählstellen einzurichten.

Fahrradbarometer

Der sogenannte Fahrradbarometer wurde in der dänischen Stadt Odense entwickelt. An einer gut sichtbaren Stelle in der Stadt kann jeder auf einer großen Anzeige die aktuellen Zählergebnisse sehen und sich damit von der Wirksamkeit der Radverkehrspolitik überzeugen. Aufgrund des großen Erfolges wurde der Fahrradbarometer in andere Länder exportiert und soll bald auch in Vorarlberg eingesetzt werden. Hoch oder Tief? – am Fahrradbarometer ist die Stimmung für den Radverkehr für alle ablesbar.

Zwischenevaluation

Das Land und die Gemeinden haben sich in dieser Strategie einiges vorgenommen und ambitionierte Ziele gesetzt. Es ist vorgesehen, die Umsetzung der Radverkehrsstrategie in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Wurden die geplanten Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt? Wo liegen die Probleme, wo muss nachjustiert werden, um das Ziel zu erreichen? Im Jahr 2012 ist eine Evaluation geplant, die die Umsetzung der Strategie kritisch beleuchtet und allen Beteiligten ein Feedback geben wird.

Verkehrserhebung im KONTIV-Design

In der Vorbereitung zum Verkehrskonzept Vorarlberg wurde 2003 eine Erhebung des Verkehrsverhaltens in Vorarlberg im sogenannten „KONTIV-Design“ (kontinuierliche Erhebung des Verkehrsverhaltens) durchgeführt. Das ist ein standardisiertes Verfahren, mit dem wichtige Mobilitätskenngrößen wie der sogenannte Modal Split, also die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel, ermittelt werden. Auf diesem Modal Split beruht die Zielsetzung des Verkehrskonzeptes 3-2-1. 2008 wurde eine weitere Erhebung durchgeführt. Wie die Zahlen zeigen, ist Vorarlberg auf dem besten Weg dazu, die Ziele im Radverkehr zu erreichen. Der Anteil im Radverkehr stieg von 14% auf 15%. Für 2015 ist eine neuerliche KONTIV-Erhebung geplant die zeigen wird, ob die Ziele des Verkehrskonzeptes erreicht worden sind.

„Der Fahrradbericht bewertet die Leistung der Stadt bezüglich ihrer Anstrengungen im Radverkehr und richtet sich an die Bürger von Kopenhagen und die Stadtverwaltung. Für die Einwohner ist er eine Informationsquelle für jeden, der am Status von Kopenhagen als Fahrradstadt interessiert ist. Für die Verwaltung ist er ein hilfreiches Planungstool um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern.“ ³¹

Maßnahmen:

Konzept für Dauerzählstellen	Land VIIb Straßenbau in Abstimmung mit Bund	kurzfristig
Einrichtung von Dauerzählstellen mit/ohne Fahrradbarometer	Gemeinden in Abstimmung mit Land VIIb Straßenbau	mittelfristig
Zwischenevaluation Radverkehrsstrategie	Land VIIb Straßenbau VIa Allgemeine Wirtschaft	mittelfristig (2012)
KONTIV-Erhebung	Land VIa Allgemeine Wirtschaft	alle 5 Jahre



**Amt der Vorarlberg Landesregierung
Abt VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
Landhaus, 6901 Bregenz**

Radverkehrspolitik, Mobilitätsmanagement,
Kommunikation&Bewusstseinsbildung,
Fahrradabstellanlagen, Förderung Fahrradab-
stellanlagen an Haltestellen, Pedelec, Bike-Sha-
ring, Gemeindekooperation und Weiterbildung
gem. mit Abt. VIIb

_Dipl.BW (FH) Harald Moosbrugger,
Abteilungsvorstand
_DI Martin Scheuermaier,
Koordinationsstelle Vorarlberg MOBIL
_Tel: +43 (0)5574/511-26114
_martin.scheuermaier@vorarlberg.at
_www.vorarlberg.at/fahrrad
_fahrrad.vmobil.at

Abt VIIb – Straßenbau

Widnau 12, 6800 Feldkirch

Radrouten- und Radwegplanung, Radwegbau,
Radwegförderung, Gemeindekooperation,
Radverkehrswegweisung, Radverkehrszählungen,
GIS-Daten

_DI Gerhard Schnitzer, Abteilungsvorstand
_Peter Moosbrugger, Landesradwegbeauftragter
_Tel: +43 (0)5574/511-27225
_peter.moosbrugger@vorarlberg.at
_www.vorarlberg.at/fahrrad

Abt. Ib – Verkehrsrecht

Landhaus, 6901 Bregenz

Rechtsfragen des Radverkehrs, StVO, Verkehrssi-
cherheit, Verkehrserziehung gem. mit Landes-
schulrat

Dr. Egbert Hinterauer, Abteilungsvorstand
Tel: +43 (0)5574/511-21210
Mail: egbert.hinterauer@vorarlberg.at
www.vorarlberg.at/verkehrsrecht

Abt VIIa – Raumplanung und Baurecht

Landhaus, 6901 Bregenz

Mountainbike- und Wanderwegenetz, raumpla-
nerische Fragen des Radverkehrs

_Dr. Wilfried Bertsch, Abteilungsvorstand
_DI Manfred Kopf
_Tel: +43 (0)5574/511-21119
_manfred.kopf@vorarlberg.at
_www.vorarlberg.at/mountainbike

Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH

Herrengasse 14, 6800 Feldkirch

Kombination Fahrrad und Öffentlicher Verkehr,
Bike&Ride, Fahrradabstellanlagen an ÖV-Halte-
stellen

_Ing. Christian Österle, Geschäftsführer
_Ing. Raimund Frick, Angebotsmanagement
_Tel: +43 (0)5522/83951-3216
_raimund.frick@vmobil.at
_www.vmobil.at



Martin Scheuermaier, Peter Moosbrugger

Landesschulrat für Vorarlberg

Bahnhofsstraße 12, 6900 Bregenz

Verkehrserziehung, Schulwegsicherheit
_Peter Steuer, Verkehrserziehungsreferent
_Tel: +43 (0)5574/4960-524
_peter.steuer@lsr-vbg.gv.at
_www.vobs.at/ve

Energieinstitut Vorarlberg

Stadtstr. 33/CCD, 6850 Dornbirn

Bypad, Leitfaden Fahrradparken, Betreuung Fahr-
radwettbewerb und Vorarlberg Mobilwoche
_DI Dr. Adolf Groß, Geschäftsführer
_DI Martin Reis
_Tel: +43 (0)5572/31202-79
_martin.reis@energieinstitut.at
_www.energieinstitut.at

Klimabündnis Vorarlberg

Kutzenau 14, 6841 Mäder

Autofreier Tag/Mobilitätswoche, Klimatour
_Gabriele Greußing
_Tel: +43 (0)5523-63575
_vorarlberg@klimabuendnis.at
_www.klimabuendnis.at

Wirtschaftskammer Vorarlberg

Umweltpolitische Abteilung

Wichnergasse 9, 6800 Feldkirch

Mobilitätsmanagement im Unternehmen
_Dr. Manfred Fiel, Leiter
_Tel: +43 (0)5522/305-340
_fiel.manfred@wkv.at
_Mag. Verena Lässer
_Tel: +43 (0)5522/305-372
_laesser.verena@wkv.at

Lebensministerium

Abt. Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen

und Lärm Stubenbastei 5, 1010 Wien

klima:aktiv mobil, Radverkehrskoordination, Bun-
desweite AG Radverkehr,
_DI Robert Thaler, Abteilungsleiter
_DI Martin Eder, Radverkehrs Koordinator
_Tel: +43 (0)151522-1207
_martin.eder@lebensministerium.at
_www.lebensministerium.at
_www.klimaaktivmobil.at

Verkehrsclub Österreich

Bräuhausgasse 7-9, 1050 Wien

VCÖ-Mobilitätspreis, Nichtmotorisierten-
Versicherung, Fahrraddiebstahl-Versicherung
_Tel: +43 (0)1/8932697
_vcoe@vcoe.at
_www.vcoe.at

Verkehrssicherheitspartner:

Initiative Sichere Gemeinden

Realschulstraße 6, 6850 Dornbirn

Vorarlberger Rad-Fahrschule, Geschicklichkeits-
training, Helmeinstellung, Rad-Helm-Spiele-Fest,
Mountainbike-Kurs, Inlineskate-Kurs
_Ing. Franz Rein, Geschäftsführer
_Mag. Johannes Peterlunger
_Tel: +43 (0)5572/54343-42
_johannes.peterlunger@sicheregemeinden.at
_www.sicheregemeinden.at

KfV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

Landesstelle Vorarlberg

Anton-Schneider-Straße 2, 6900 Bregenz

Verkehrssicherheitsprogramm,
Verkehrsunfalldaten
_Mag. Martin Pfanner, Landesstellenleiter
_Tel: +43 (0)5/77077-2600
_martin.pfanner@kf.v.at
_www.kfv.at

ARBÖ – Landeszentrum Feldkirch

Reichstraße 82, 6800 Feldkirch

Fahrradüberprüfung, Verkehrskindergarten,
_Markus Weber
_Tel: +43 (0)5522/73800
_markus.weber@arboe.or.at

ÖAMTC Vorarlberg

Untere Roßmähder 2, 6850 Dornbirn

Fahrrad-Sicherheitscheck, Meister auf 2 Rädern
_Jürgen Wagner
_Tel: +43 (0)5572/23232-7640
_Juergen.wagner@oeamtc.at

AUVA – Allgemeine

Unfallversicherungsanstalt

Aussenstelle Dornbirn

Eisengasse 12, 6850 Dornbirn

_DI Roland Kirschner
_Tel: +43 (0)5572/26942
_roland.kirschner@auva.at

Landespolizeikommando Vorarlberg

Bahnhofstraße 45, 6900 Bregenz

Verkehrserziehung, Fahrradcodierung
_Chefinsp. Meinrad Müller
_Tel: +43 (0)5/913380-4200
_meinrad.mueller@polizei.gv.at

- ⁰¹ Das in der Schweiz für Fahrrad gebräuchliche Wort Velo leitet sich ab vom französischen: vélocipède = „Schnellfuß“, lateinisch: velox = schnell und pes = Fuß.
- ⁰² Amt der Vorarlberger Landesregierung (Hrsg.). Mobil im Ländle. Verkehrskonzept Vorarlberg 2006. Bregenz 2006
- ⁰³ Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg.). Masterplan Radfahren. Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich, Wien 2006
- ⁰⁴ Steininger, Karl u.a., Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr, Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel, Karl-Franzens-Universität Graz (Hrsg.) Wissenschaftlicher Bericht Nr. 15-2007, S 135ff
- ⁰⁵ Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode, Regierungsprogramm 2008-2013, Gemeinsam für Österreich. S 82
- ⁰⁶ Bundesamt für Straßen ASTRA (Hrsg.), Planung von Velorouten, Handbuch. 2008
- ⁰⁷ Stadt Münster (Hrsg.), Signale für den Radverkehr. Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung, Hannover 2007. Gratis Download unter: http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pdf/Signale_Radverkehr.pdf oder zu bestellen bei: „Planungsgemeinschaft Verkehr PGV, Große Barlinge 72a, 30171 Hannover“ bzw. per Mail unter pgv@pgv-hannover.de
- ⁰⁸ zB. Meschik, Michael, Planungshandbuch Radverkehr, Springer, Wien 2008
Gute Arbeitsbehelfe bietet auch die Zeitschrift „mobile“, Impulse für eine nachhaltige Mobilität, vom Amt der Tiroler Landesregierung. Die Nummern 01/06: Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten, 03/07 Radfahren fördern, 04/07 Planungsleitfaden Radverkehr betreffen die hier besprochenen Themen. Gratis Download unter: <http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplannung/publikationen/#c41549> oder zu beziehen bei der Abteilung Verkehrsplanung der Tiroler Landesregierung
ERA 95 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen e.V. Köln (Aktualisierung geplant) www.fgsv.de
RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) Herausgeber: FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr) www.fsv.at
- ⁰⁹ Amt der Tiroler Landesregierung (Hrsg.), „mobile“, Impulse für eine nachhaltige Mobilität, 03/07, Radfahren fördern, Innsbruck 2007
- ¹⁰ sinngemäß übernommen aus: „Wander-Wege-Service – Handbuch für die Anlage und Betreuung von Wanderwegen; Band 25 Schriftenreihe Raumplanung Vorarlberg
- ¹¹ Lebensministerium (Hrsg.) Leitfaden Radverkehrsförderung. Ein Praxis-Leitfaden für Kommunen, Schulen, Betriebe und Tourismus, 2008
- ¹² Bundesamt für Straßen (ASTRA) (Hrsg.). Veloparkierung. Empfehlung zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. Bern 2008. Bezug: Velokonferenz Schweiz.
- ¹³ Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.). Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 2006. Kapitel 2, S. 3 Bestellung/Download per Internet: www.radverkehrsnetz.nrw.de
- ¹⁴ Andersen, Troels; Edrén, Kristina. Evaluering af Odense – Danmarks Nationale Cykelby, Odense Kommune, 2004
- ¹⁵ Innerebner, Günther. Fahrrad Bozen – Bici Bolzano, Marketing für eine neue Mobilität: die Radmobilität in Bozen als Beispiel. Dokumentation im Rahmen des Projektes viaNova, 2006
- ¹⁶ Dazu ist folgender Ratgeber zu empfehlen: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Hrsg.). mobil mit Kind und Rad. Der Ratgeber für die ganze Familie. Bremen 2008
- ¹⁷ www.vmobil.at → Fahrrad → Radfahrerschule
- ¹⁸ www.ritaundronny.at, www.helmi.at
- ¹⁹ Lisa Rucker, Vizebürgermeisterin der Stadt Graz
- ²⁰ Quelle: Stadt Freiburg, Tiefbauamt. Auch in Freiburg hat der Fußgängerverkehr deutlich abgenommen. Dies entspricht einem bundesweiten, gesellschaftlichen Trend. Deutlich gewinnen konnten hingegen Radverkehr und ÖPNV und der PKW-Verkehr nahm ab. Freiburg ist aufgrund seiner gelungenen umweltfreundlichen Verkehrsplanung Vorbild für andere Städte und Regionen.
- ²¹ Energieinstitut Vorarlberg (Hrsg.), Leitfaden Fahrradparken, Dornbirn 2008
- ²² Land Vorarlberg u. Gemeinden, Vision Rheintal, Dokumentation 2006, S.81, Bregenz 2006 Ergebnis K1 des Fachteams „Gemeindekooperation“
- ²³ DI Stefan Duelli, Abteilungsleiter Stadt- und Verkehrsplanung Feldkirch zitiert nach: BYPAD Qualitätsmanagement für den Radverkehr in Feldkirch, Qualitätsplan. Graz 2006
- ²⁴ Lebensministerium (Hrsg.) Wirtschaftliche Evaluierung von Verkehrsinfrastruktur und Strategien. Methodische Leitlinie zur wirtschaftlichen Beurteilung der gesundheitlichen Auswirkungen von Gehen und Radfahren. Wien 2009, S 7
- ²⁵ BGBl II Nr. 146/2001, 146. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Fahrräder, Fahrradanhänger und zugehörige Ausrüstungsgegenstände (Fahrradverordnung). Sie ist verfügbar unter: http://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblPdf/2001_146_2/2001_146_2.pdf
- ²⁶ VCÖ Warum eine Radhelmpflicht kontraproduktiv ist. Argumentarium Wien 2009
- ²⁷ Quelle: Tourismus-Monitor Austria (T-MONA) – Vorarlberg-Ergebnisse; T-MONA ist ein Kooperationsprojekt der Österreich Werbung, der Wirtschaftskammer Österreich sowie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit sowie der Landestourismusorganisationen; Vorarlberg-Ergebnisse im Sommer 2008; Basis: persönliche Interviews mit Urlaubsgästen, Dauer ca. 35 min, n = 1.502; Vorjahr = Sommer 2006 mit kleinerem Sample
- ²⁸ E-motion, Ein Spezial von aktiv Radfahren und ExtraEnergy, 29. Jahrgang, BVA Bielefelder Verlag, Bielefeld 2008.
- ²⁹ VCÖ (Hrsg.) Radfahren – Potenziale und Trends, In der VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Ausgabe 3/2006 Wien 2006. S. 23
- ³⁰ Amt der Vorarlberger Landesregierung (Hrsg.). Mobil im Ländle. Verkehrskonzept Vorarlberg 2006. Bregenz 2006. S. 121
- ³¹ Copenhagen, City of Cyclist. Bicycle Account 2006, City of Copenhagen (eigene Übersetzung) weitere Informationen, teilweise in Englisch www.kk.dk/CityofCyclists

Anhang 01

Funktion und Qualitätsstandards für Landesradrouten und örtliche Radrouten

Netzgliederung ' Funktion	Landesradrouten	Örtliche Radrouten
generelle Funktion	durchleiten, verbinden sammeln	sammeln erschließen
Verbindungsfunktion	grenzüberschreitend Gemeinde – Gemeinde Ortsteil – Ortsteil	Ortsteil – Ortsteil Quartier – Quartier netzbildend
Erschließungsfunktion	wichtige Ziele, Ortsteile innerorts	
Einzugsbereich (Erreichbarkeit)	eine LRR soll vom Siedlungs- gebiet in 3 min erreichbar sein	vor Ort
Qualitätsstandards	Landesradrouten	Örtliche Radrouten
Netzbildung / Verknüpfungen / Durchgängigkeit	erforderlich; innerhalb des LRR- Netzes sowie Anknüpfungen zu grenzüberschreitenden Netzen	anzustreben; möglichst engmaschige Netze mit direkten Verbindungen, keine Benachteiligung gegenüber MIV-Netz
Routenwahl	eigene Trasse (vom KFZ-Verkehr getrennt) bzw. verkehrsarme Routen in Ausnahmefällen Radverkehrs- anlage (straßenbegleitender Radweg, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen) oder im Mischverkehr	eigene Trasse oder Radverkehrsanlage (straßenbegleitender Radweg, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen) oder im Mischverkehr
Verkehrsstärke KFZ	max. 200 KFZ/h (bei Mischverkehr)	keine Begrenzung bei entsprechender Radverkehrsanlage
Verkehrsarten	kein gebietsfremder Durch- gangsverkehr	keine Einschränkung
Geschwindigkeit für KFZ	max. Tempo 30 (außer bei getrennt geführten Radweg)	max. Tempo 30 – 40 (Ausnahmen 50) (außer bei getrennt geführtem Radweg)
LKW-Verkehr	möglichst unterbinden, falls dennoch LKW-Verkehr, kein Rang- ieren auf der Radroute	
Fahrbahnbreite (Breitenangaben gültig für den Verkehrsraum, für den Lichtraum sind jeweils 0,25 m zum Verkehrsraum zuzuschlagen, der Lichtraum ist von festen Bauteilen z.B. Mauern oder Stützen frei- zuhalten)	Radweg im Zweirichtungsverkehr mind. 3,00 m, im Einrichtungsver- kehr mind. 2,00 m Nebeneinander fahren ermöglichen Richtungs- trennung bei hohen Radverkehrs- stärken bei Bedarf (z.B.: Gefahren- stellen), Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen mind. 1,50 m	Radweg im Zweirichtungsverkehr 2,50 m, im Einrichtungsverkehr 1,75 m Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen mind.
Mischnutzung mit FußgängerInnen	in Abhängigkeit der Frequenzen von Fußgänger und Radfahrer Breitenzu- schlag nach gültigen Richtlinien	in Abhängigkeit der Frequenzen von Fußgänger und Radfahrer Breitenzuschlag nach gültigen Richtlinien

Qualitätsstandards	Landesradrouten	Örtliche Radrouten
Längsneigung	möglichst nicht über 3 % - 4 %	lt. RVS
Querneigung	mind. 1,5 % - max. 3 %	mind. 1,5 %
Linienführung	attraktiv, möglichst direkt und geradlinig	
Kurvenradien / Kurvenverbreiterungen	lt. RVS	lt. RVS
Knotenformen / Vorrangregime	bei Querung von ES und SS Vorrang oder gleichrangige Knotenformen, Querungshilfen bei HVS, Verlegung in die zweite Ebene nur bei hoher Qualität der Rampen	lt. RVS
Zufahrten	möglichst wenig Zufahrten	
Parkierung	keine direkt angeschlossene Senkrechtparkierung, Sicherheitsabstand bei Längsparkierung	
Belag / Einbauten	staubfreier Belag mit hoher Ebenheit, keine Kanten und Absätze quer zur Fahrtrichtung, möglichst durchgehender Belag ohne Einbauten wie Schächte, Kappen, etc. in den Fahrlinien feiner Deckbelag erforderlich GK 8/11	möglichst wenig Einbauten in den Fahrlinien
Beschilderung	durchgehend, einheitlich	Nach Bedarf
Markierung	einheitliche Symbolik (Piktogramme, Farbe, etc.) nach Bedarf bei Kreuzungen und Gefahrenstellen abschnittsweise flächige Markierung der Radverkehrsanlage zur besseren Wahrnehmbarkeit dieser für andere Verkehrsteilnehmer	einheitliche Symbolik (Piktogramme, Farbe, etc.) nach Bedarf bei Kreuzungen und Gefahrenstellen abschnittsweise flächige Markierung der Radverkehrsanlage zur besseren Wahrnehmbarkeit dieser für andere Verkehrsteilnehmer
Beleuchtung	durchgehende Beleuchtung	durchgehende Beleuchtung im Siedlungsgebiet; nach Möglichkeit auch außerhalb des Siedlungsgebiets, sofern nachts stark frequentierte Strecke

Anhang 01

Funktion und Qualitätsstandards für Landesradrouten und örtliche Radrouten

Qualitätsstandards	Landesradrouten	Örtliche Radrouten
Ausstattung	Übersichtskarten, Trinkwasser Servicestationen möglicherweise Akku“banken“, Solartankstellen, Fahrradleihstationen	
Erhaltung	Qualitätsmanagement entsprechend einer Landesstraße rechtzeitige Erhaltungsmaßnahmen zur Gewähr- leistung der Benützungqualität	Qualitätsmanagement entsprechend einer wichtigen Gemeindestraße rechtzeitige Erhaltungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Benützungqualität
Unterhalt	hohe Priorität für Straßenreinigung und Winterdienst analog den Vorgaben für eine Landesstraße mit dem Ziel, dem Radfahrer jeder- zeit und unabhängig von Jahreszeit oder Witterung eine komfortable Benützung der Radverkehrsanlage zu gewährleisten mit entspre- chenden Handlungsanweisungen zu - regelmäßigen Kontrollfahrten, zu Reinigungsintervallen, zur Schnee- räumung mit Prioritätenreihung, etc.	hohe Priorität für Straßenreinigung und Winterdienst analog den Vorgaben für eine wichtige Gemeindestraße mit dem Ziel, dem Radfahrer jederzeit und unabhängig von Jahreszeit oder Witterung eine komfortable Benützung der Radver- kehrsanlage zu gewährleisten mit entsprechenden Handlungsanweisungen zu regelmäßigen Kontrollfahrten, zu Reinigungsintervallen, zur Schneeräumung mit Prioritätenreihung, etc
Baustellenorganisation (inkl. Beschilderung)	verkehrsrechtlich Bewilligung notwendig, Umleitung zwingend erforderlich mit durchgängiger Beschilderung der Umleitungsroute	
Wiederherstellungsqualität nach Baustellen	Belagserneuerung und ergänzungen jeweils vollflächig	Belagserneuerung und ergänzungen jeweils vollflächig
räumliches Umfeld / Straßenraumqualität	möglichst attraktives Umfeld gute Einsehbarkeit, keine „Hinterhofsituationen“	
Gender-Aspekte	Ausweichmöglichkeit / alternative Wegeführung bei unbelebtem, nicht sozial kontrolliertem Umfeld Berücksichtigung von spezifischen Zielen	Ausweichmöglichkeit / alternative Wegeführung bei unbelebtem, nicht sozial kontrolliertem Umfeld Berück- sichtigung von spezifischen Zielen

Anhang 02

Qualitätskriterien für Fahrradabstellanlagen an Bahnhaltstellen und Bahnhöfen

Kriterium 01: Erreichbarkeit

Die Abstellplätze müssen an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden (Beachtung der Zufahrtsstrecken der Radfahrer). Fahrradabstellplätze müssen flüssig, leicht (fahrend) und sicher erreichbar sein. Dabei sind die Abstellplätze so anzulegen, dass sie **am Weg zu und nahe bei den Bahnsteigen** liegen. Umwege werden von den Radlern nicht geschätzt bzw. akzeptiert. In der Regel sind deshalb Abstellplätze beidseitig der Gleisanlagen anzulegen.

Kriterium 02: Sicherheit

Zum Kriterium Sicherheit gibt es verschiedene Aspekte. Zunächst einmal die Fahrradständer; sie sollen sicheren Halt geben, vor Beschädigungen schützen und die Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen abzusperren.

Die Abstellanlage muss gut beleuchtet und einsehbar sein. Bei größeren Bahnhöfen ist eine Fahrradstation mit (video-) bewachten Stellplätzen zu überlegen, bei kleineren Haltestellen die Einrichtung von Fahrradboxen für das sichere Abstellen über Nacht.

Kriterium 03: Komfort und Service

Fahrräder werden für längere Zeit und bei jedem Wetter am Bahnhof abgestellt. Eine Überdachung ist unbedingt notwendig. Zusätzlich sind weitere Serviceeinrichtungen wünschenswert:

- Servicestation mit Kompressor und Werkzeug/Aufhängevorrichtung für kleinere Reparaturen (Hinweis: frostsicheren und absperribaren Platz für den Kompressor mit entsprechenden Leitungen vorsehen!) Wünschenswert ist die Kombination mit einem Fahrradfachhändler, der Reparaturen vor Ort durchführen kann und Zubehör (zB. Regenmäntel) verkauft.
- Schließfächer für Helm, Regenschutz etc.
- Wer an die Zukunft denkt sollte eine Möglichkeit vorsehen, Pedelecs (Fahrräder mit elektrischer Unterstützung) zu laden.

Die Integration in die Infrastrukturbauten des Bahnhofs ist wünschenswert, sodass sie gestalterisch und funktional ein Ganzes bilden. Die Fahrradständer sollten leicht gereinigt werden können.

Kriterium 04: ausreichende Kapazität und Erweiterungsmöglichkeit

Bahnhöfe und Haltestellen unterscheiden sich stark in Größe, Lage, Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln, vorhandene Nutzungen und mehr. Bei der Berechnung und Gestaltung der Abstellanlagen ist zu beachten, wie viele WegpendlerInnen und ZupendlerInnen und sonstige Personen den Bahnhof nutzen und ob das Umfeld sicher ist oder die Fahrräder vor Vandalismus geschützt werden müssen.

An Bahnhaltstellen, die abseits des Siedlungsraumes liegen (Klaus, Schlins,...) sind ausreichend Fahrradboxen für die sichere Aufbewahrung der Fahrräder notwendig. Bei städtischen Bahnhöfen können abschließbare Stellplätze reduziert werden, wenn entsprechende Alternativen vorhanden sind (zB. Kombination mit Taxistand, Fahrradstation, etc.).

Für jeden Bahnhof/Bahnhaltstelle ist daher eine individuelle Planung unerlässlich. Zählungen werden in den Monaten Juni oder September, werktags bei schönem Wetter zwischen 9.00 und 15.00 Uhr empfohlen. Nachdem die Zahl der abgestellten Fahrräder mit dem Ausbau der Infrastruktur zunimmt, sind entsprechende Reserven bzw. Erweiterungsmöglichkeiten vorzusehen. Für eine erste Grobabschätzung für den Bedarf können 2-4 Stellplätze für 10 Einsteiger an der Haltestelle herangezogen werden. 5% der Stellplätze sind für Spezialfahrzeuge vorzusehen (Fahrräder mit Anhänger, Liegeräder und Trikes, u.ä.).



Anhang 03 | Gemeindekooperation: Aufgaben und Spielregeln

Funktionen und Aufgaben die in Form einer Gemeindekooperation erledigt werden könnten

Planung und Umsetzung von Radinfrastruktur
im Auftrag der Gemeinden

- _ Erstellung von Budgets, Durchführung von Kostenschätzungen
- _ Durchführung bzw. Vergabe von Planungen aller Art im Bereich Radverkehr Planungen
- _ Ansuchen um Fördermittel
- _ Ausschreibung von Bauleistungen
- _ Koordination der Bauausführung
- _ Abrechnung der Kosten

Öffentlichkeitsarbeit und Marketing für das
Thema Radverkehr

- _ Betreuung von Bürger-Fahrrad-Beiräten
- _ Durchführung von Rad-Foren
- _ Organisation von Aktionen wie dem FAHR RAD Wettbewerb, Rad-Frühling, Fahrradsicherheits-Checks, Rad-Point-Aktionen,....
- _ Erstellung von Fahrradkarten

Schnittstelle zwischen Land und Gemeinden

- _ Ansprechpartner für den Landesradwegbeauftragten
- _ Ansprechpartner für die Koordinationsstelle Vorarlberg MOBIL
- _ Ansprechpartner für Bürgermeister, Bauämter und Umweltbeauftragte der Gemeinden
- _ Vertretung der Gemeindeinteressen gegenüber Land, Bund und Nachbarregionen

Datenerfassung, Datenpflege und Erfolgskontrolle

- _ Durchführung und Auswertung von Radverkehrsählungen, Unfalldatenauswertungen
- _ Erfassung und Pflege von Radwegen, Beschilderungen, Abstellanlagen im GIS

Funktion eines Straßenmeisters für Radwege
und Abstellanlagen in der Region

- _ Sicherstellung einer guten Belagsqualität (Löcher, Glasscherben,...)
- _ Funktionierende und ausreichende Beleuchtung
- _ Instandhaltung der Beschilderung und Markierung
- _ Organisation des Winterdiensts für wichtige Radrouten
- _ Anlaufstelle für Bürgerbeschwerden zur Radinfrastruktur
- _ Sicherstellung von Fahrradtauglichen Baustelleneinrichtungen (Teilnehmer bei Baustellenbesprechungen der BH,...)

Folgende Fragen müssen innerhalb der Gemeindekooperation für den Radverkehr geklärt werden:

- _ Welche Gemeinden kooperieren miteinander?
- _ Wer vertritt die Kooperation nach außen (gegenüber dem Land), wer vertritt die Gemeinden innerhalb der Kooperation?
- _ Wer muss wann, wie und worüber informiert werden?
- _ Welche Entscheidungsgremien gibt es?
- _ Welche Aufgaben können die Gemeinden an die Kooperation übergeben?
- _ Die Budgeterstellung sowie die Aufteilung der Kosten zwischen den Gemeinden, Land, Bund und allfälligen weiteren Finanzierungsträgern.

Anhang 04¹ Inhalte regionaler Radroutenkonzepte

Zusammenstellung der verpflichtenden Inhalte von regionalen Radroutenkonzepten als Voraussetzung zum Erhalt von Fördermitteln des Landes für die Errichtung, den Betrieb und die Erhaltung von Landesradrouten

1. Planung – Routenführung – Netzbildung

- _ Darstellung der bestehenden und geplanten Landesradrouten in Abstimmung mit der Wunschliniendarstellung der Radstrategie Vorarlberg
- _ Beschreibung der Einbindung in das landesweite Routensystem und Festlegung der Anknüpfungspunkte an den Grenzen des Planungsperimeters
- _ Beschreibung der Maßnahmen bei Routenführung auf bestehenden Straßen und Wegen
- _ Beschreibung der neu zu errichtenden Trassen
- _ Beschreibung der Zielerreichung entsprechend der Qualitätskriterien der Radstrategie Vorarlberg für die bestehenden und geplanten Routen
- _ Aussagen zu Maßnahmen für den innerörtlichen Radverkehr abseits der Landesradrouten sowie zur Einbindung desselben in die Landesradrouten

2. Realisierung

- _ Beschreibung der einzelnen Umsetzungsschritte mit einer Prioritätenreihung mit dem Ziel einer raschen Herstellung einer qualitativ hochwertigen Netzdurchgängigkeit
- _ Indikativer Zeitplan
- _ Bereitstellung eines Plandatensatzes in einem GIS-Format zum Import ins Landes-GIS

3. Festlegungen und Abstimmungen

- _ Beschluss des Radroutenkonzeptes durch alle Gemeindevertretungen, welche vom regionalen Radroutenkonzept betroffen sind
- _ Anhörung der an die Region angrenzenden Nachbargemeinden und Behandlung allfälliger Einwendungen dieser Gemeinden mit Aussagen und Lösungsansätzen zu den Einwendungen
- _ Positive Stellungnahme des Landesradwegbeauftragten
- _ Übernahme der geplanten und allfällig bereits vorhandener Landesradrouten in den jeweiligen Flächenwidmungsplan und Darstellung in diesem



Herzlichen Dank
an die Mitglieder im
Lenkungsausschuss
und Projektteam:

Landesrat
Manfred Rein
Landesrat
Karlheinz Rüdissler
Bürgermeister
Wilfried Berchtold
Gerhard Schnitzer
Harald Moosbrugger
Martin Scheuermaier
Peter Moosbrugger
Martin Reis
Anton Gächter
Manfred Bischof
Manfred Kopf
Werner Pichler
Christian
Steger-Vonmetz

Mit freundlicher
Unterstützung
Radverkehrskordinatorator
Martin Eder



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

Amt der Vorarlberger
Landesregierung
Abt. VIa – Allgemeine
Wirtschaftsangelegenheiten
Römerstraße 15
A-6901 Bregenz
www.vorarlberg.at/fahrrad
fahrrad@vorarlberg.at

Externe Bearbeitung:

Energieinstitut Vorarlberg,
Dornbirn (Koordination)
Besch und Partner KEG, Feldkirch
Christian Steger-Vonmetz, Bregenz
Werner Pichler, Feldkirch
Forschungsgesellschaft Mobilität, Graz

Redaktion

Christian Steger-Vonmetz,
6900 Bregenz

Layout und Gestaltung

Büro für Gestaltung
Günter Kassegger, Dornbirn

Druck

Höfle Druckerei, Dornbirn

Fotos

Amt der Vorarlberger
Landesregierung – Landespressestelle
Foto Alexandra Serra, Bregenz
Foto Helmut Freuis, Bregenz

Internet

www.vorarlberg.at/fahrrad



www.vorarlberg.at/fahrrad