

Radverkehrsförderung in Österreich

Ein Leitfaden für Länder, Regionen, Gemeinden und Betriebe



Radverkehrsförderung in Österreich

Ein Leitfaden für Länder, Regionen, Gemeinden und Betriebe

Wien, 2022

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Abteilung II/6, Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

bmk.gv.at

Autorinnen und Autoren:

Günther Illek, Lisa Braun (FGM Forschungsgesellschaft Mobilität, März 2020),

Reinhard Jellinek, Bettina Reidlinger, Andrea Leindl, Kathrin Chiu, Theresia Homola

(Österreichische Energieagentur)

Gesamtumsetzung: Österreichische Energieagentur

Layout: KreativAgentur unart.com

Fotonachweis: Coverbild: stock.adobe.com - photoschmidt 2020, BMK/Cajetan Perwein

Druck: Der Schalk

Wien, 2022

Vorwort

Im Verkehr liegen die großen Hebel für mehr Klimaschutz in Österreich. Gerade angesichts der Klimakrise, zunehmend versiegelter Böden und wachsender Städte, ist es wichtiger denn je auf klimafreundliche, gesundheitsfördernde und ressourcenschonende Mobilität zu setzen. Radfahren kommt dabei einer besonderen Bedeutung zu. Es schützt es das Klima, spart Platz und fördert die Gesundheit. Wer kurze Wege oft mit dem Fahrrad zurücklegt, bleibt fit, ist flexibel unterwegs und schont sowohl die Umwelt als auch die Geldbörse. Darüber hinaus fließt jeder Euro, der in einen Radweg investiert wird, in die lokale Wirtschaft. Das Fahrrad sichert in der gesamten Wirtschaft Österreichs direkt und indirekt bereits rund 69.000 Arbeitsplätze.

Starke Impulse für den Radverkehr zu setzen ist mir ein großes Anliegen, deshalb hat die Bundesregierung das Budget für die aktive Mobilität im Klimaschutzministerium auf 60 Mio. Euro pro Jahr vervielfacht – das ist 15-mal so viel wie noch 2019.

Darauf bauen wir eine starke Fahrradoffensive auf. Sie reicht von der Förderung von Radinfrastruktur, über Bewusstseinsbildung, Beratung für Gemeinden, Betriebe und andere Zielgruppen bis hin zu attraktiven Förderungen zum Beispiel für Transportfahräder. Mir ist besonders wichtig die Kräfte der Gemeinden, Länder und des Bundes zu bündeln, damit wir gemeinsam den ambitionierten Masterplan Radfahren rasch und effektiv umsetzen können.

Dieser Leitfaden präsentiert erfolgreiche Beispiele der Radverkehrsförderung von Gemeinden, Betrieben, Tourismus und Schulen. Das soll zur Nachahmung motivieren und möglichst viele neue Projekte inspirieren. klimaaktiv mobil unterstützt mit Beratungs- und Förderprogrammen bei der Umsetzung und fördert damit das Alltagsradeln und den Ausbau sauberer Mobilität im Tourismus.

Ich bedanke mich herzlich bei allen, die mitgearbeitet haben und lade alle Leserinnen und Leser ein, selbst einen aktiven Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Leonore Gewessler
Klimaschutzministerin



Bundesministerin
Leonore Gewessler

Inhalt

Die Initiative klimaaktiv mobil.....	7
Der „Masterplan Radfahren“.....	12
Radverkehr als Strategie nationaler Programme.....	13
Radverkehrsförderung in den Bundesländern.....	14
Radverkehrsförderung – wie geht das?.....	17
Der Weg zum Radverkehrsnetz	19
Umgesetzte Beispiele aus der Praxis.....	22
Konzepte und Strategien.....	23
Infrastruktur.....	29
Verkehrsorganisation.....	34
Fahrradparken.....	38
Kampagnen.....	41
Rad und Arbeit.....	45
Kind und Rad.....	49
Transporträder und Fahrrad.....	52
Tourismus und Events.....	55
Kontakte.....	58
Checklisten.....	62



Die Initiative klimaaktiv mobil

klimaaktiv mobil trägt als wesentliche Säule der nationalen Klimaschutzinitiative bereits seit mehr als 15 Jahren zu einer nachhaltigen und gezielten Transformation des Mobilitätsbereichs in Österreich im Sinne der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes bei. Die klimaaktiv mobil Beratungstätigkeit kann von Gemeinden, Betrieben, Schulen sowie Tourismusunternehmen bei der bedarfs- und branchenoptimierten Entwicklung und Umsetzung klimaschonender Maßnahmen im (Rad-) Verkehrsbereich in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus kann Hilfestellung bei der Förderantragstellung geboten werden, die von der Kommunalkredit Public Consulting GmbH abgewickelt wird.

Ein besonderer klimaaktiv mobil Schwerpunkt ist die Förderung aktiver, nachhaltiger Mobilität wie Radfahren und Gehen. klimaaktiv mobil wirkt über fünf Säulen - durch Zielgruppenspezifische Beratungsprogramme, Förderprogramme, Bewusstseinsbildungsprogramme, Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten und ein umfangreiches Partner-Netzwerk, in dem klimaaktiv mobil Projektpartner ausgezeichnet werden. So hilft klimaaktiv mobil mit, Investitionen in Richtung Aktive Mobilität zu lenken, Bewusstsein für die zahlreichen Vorteile nachhaltiger Mobilität zu schaffen, Kompetenzen zu stärken und Wissen zu vermitteln.



Abbildung 1
klimaaktiv mobil - unart.com

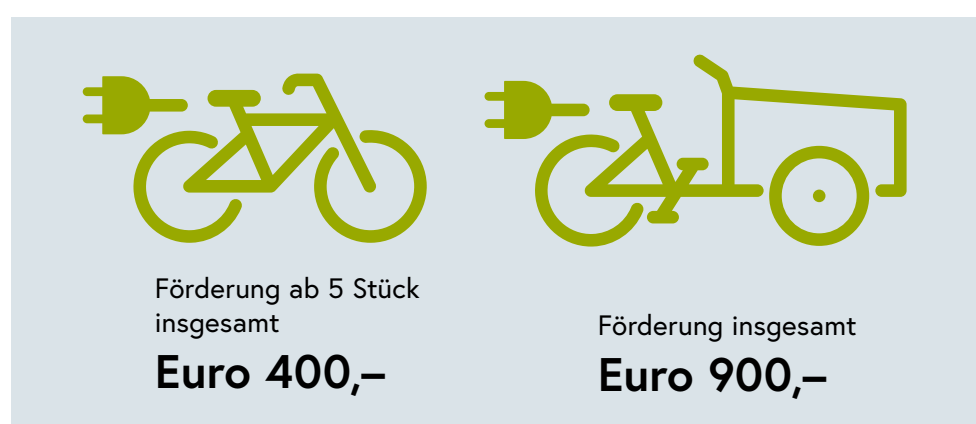
Vielfältige Förderungen für den Radverkehr

Fahrradoffensive mit bis zu 40 Mio. Euro Bundesförderung

Mit der Förderoffensive für den Radverkehr unterstützt das Klimaschutzministerium im klimaaktiv mobil Förderprogramm Maßnahmen wie die Errichtung von Radschnellverbindungen, Radwegen und Radabstellanlagen, Radverleihsystemen, aber auch begleitende Informationskampagnen. Das Förderangebot richtet sich an Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Vereine sowie an touristische Einrichtungen.

Im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive unterstützt der Bund gemeinsam mit dem österreichischen Sportfachhandel den Kauf von E-Bikes (ab 5 Stück) und (E-)Transporträdern. Diese Förderungen belaufen sich auf 400 Euro ab dem Ankauf von 5 Stück E-Bikes bzw. auf 900 Euro für ein (E-)Transportrad.

Abbildung 2
klimaaktiv mobil - unart.com



Das umfangreiche Förderangebot wurde 2021 für Maßnahmen der Aktiven Mobilität verbessert. Es wird im Rahmen von klimaaktiv mobil aus Mitteln des Klima- und Energiefonds abgewickelt.

Alleine für 220 Projekte wurden im Jahr 2021 mit rund 52 Millionen Euro Förderung Investitionen von 148 Millionen Euro in Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement ausgelöst und 1.300 Jobs gesichert. Insgesamt können durch bereits geförderte Projekte rund 9.100 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden und es wurde unter anderem 150 km Radinfrastruktur sowie rund 1.200 Radabstellanlagen errichtet.

umweltfoerderung.at

Aus- und Weiterbildungen im Radverkehr

Die Absolventinnen und Absolventen der folgenden Ausbildungen im Bereich Radfahrtraining, Verkehrserziehung und Radfahrtechnik werden als „klimaaktiv mobil Kompetenzpartner“ ausgezeichnet.

Radfahrlehrerinnen und Radfahrlehrer

Die österreichweit einheitliche Grundausbildung zum/zur Radfahrlehrenden vermittelt fundiertes theoretisches Wissen und praktische Trainingskompetenz. klimaaktiv mobil Radfahrlehrende geben im Rahmen von Kursen für unterschiedliche Personengruppen (z. B. Kinder, Jugendliche, Erwachsene oder Senior:innen) die selbstbestimmte und sichere Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel weiter.

klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radfahrkurse

WIFI-Lehrgang Fahrradtechnik

Als Ergänzung zur seit 2019 in Österreich angebotenen Lehre Fahrradmechatronik bietet klimaaktiv mobil WIFI-Lehrgänge zur Fahrradtechnik im Ausmaß von mindestens 120 Lehreinheiten an. Die Ausbildung vermittelt die Kompetenzen der eigenständigen Instandsetzung und Wartung von Fahrrädern.

wifi.at/kursbuch/handwerk-weitere-gewerbe/fahrradtechnik/fahrrad-techniker-ausbildung

Kommunale Radverkehrsbeauftragte

Für Bedienstete öffentlicher Verwaltungseinrichtungen gibt es im Rahmen des klimaaktiv mobil Lehrgangs „Kommunale Mobilitätsbeauftragte / Kommunalen Mobilitätsbeauftragter“ einen eintägigen Kurs für „Kommunale Radverkehrsbeauftragte“.

klimabuendnis.at/mobilitaetslehrgang

Bewusstsein fürs Radfahren schaffen

Österreichischer Radgipfel

Mehrere hundert Expertinnen und Experten, Planungsverantwortliche und Entscheidungstragende tauschen sich jährlich beim „Österreichischen Radgipfel“ aus. Die Fachkonferenz wird gemeinsam vom jeweiligen Bundesland und der Veranstaltungstadt in Kooperation mit klimaaktiv mobil ausgerichtet. Eine Übersicht zu allen Radgipfel-Konferenzen seit 2007 inklusive Download von Fachvorträgen ist auf der klimaaktiv mobil Webseite radgipfel.at zu finden.

Österreich Radelt

Mehr als 30.000 Personen aller Altersgruppen motiviert die Kampagne „Österreich radelt“ pro Jahr dazu, Wege im Alltag und in der Freizeit mit dem Rad zurückzulegen. Unter dem Motto „Jeder Kilometer zählt!“ soll durch die bundesweite Mitmach-Aktion der Anteil des Radverkehrs an den in Österreich zurückgelegten Wegen gesteigert und der Stellenwert des Fahrrads als effizientes, gesundes und umweltfreundliches Alltagsverkehrsmittel gehoben werden. Die aktivsten Vereine, Gemeinden, Betriebe und Schulen werden jedes Jahr ausgezeichnet und mit attraktiven Preisen rund um den Radverkehr belohnt.

Bild
Österreich Radelt - unart.com



Kommunikation pro Fahrrad

Gezielte Kommunikation „pro Fahrrad“ – auch hinsichtlich Radverkehr als Wirtschaftsfaktor und Gesundheitsnutzen – erfolgt über klimaaktiv mobil Webbeiträge, Social Media-Aktivitäten, Veranstaltungsteilnahmen und Publikationen wie z. B. die Broschüre „Transportwunder Fahrrad“.

klimaaktiv mobil Auszeichnungen

Das Engagement von Betrieben, Gemeinden sowie Freizeit- und Tourismusbetrieben wird bei Auszeichnungsveranstaltungen (z. B. im Rahmen des Radgipfels) gewürdigt und so den Projekten eine starke öffentliche Plattform geboten.

Internationale Kooperationen

Auf Initiative von Österreich, Frankreich und der European Cyclists' Federation (ECF) wurde im Rahmen des UNECE/WHO Programms THE PEP (Transport, Health, Environment Pan-European Programme) das „THE PEP Partnership on Cycling“ eingerichtet. Einer der Schwerpunkte ist die Erstellung des ersten Pan-Europäischen Masterplans zur Förderung des Radverkehrs. Bei der 5. Ministerkonferenz des Pan-Europäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt THE PEP im Mai 2021 wurde der Masterplan unter Mitwirkung von 28 Ländern, UNECE, WHO, dem ECF und der Fahrradindustrie erarbeitet. Er enthält konkrete Zielsetzungen und Maßnahmenempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs in ganz Europa mit dem Ziel, bis 2030 den Radverkehr in der pan-europäischen Region zu verdoppeln.



Bild
Stephan Rökl

Der „Masterplan Radfahren“

Erstmals 2006 erstellt, ist der „Masterplan Radfahren“ die bundesweite Strategie zur Förderung des Radverkehrs, insbesondere des Alltagsradverkehrs. In Kooperation von Bund, Ländern, Kommunen und anderen wichtigen Handelnden aus Wirtschaft, Verkehrsunternehmen und NGOs soll eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils erreicht werden. Im aktuellen Masterplan Radfahren 2015-2025 sind 20 Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern konkretisiert. Durch diese umfassenden Handlungsfelder soll der Radverkehr bis zum Jahr 2025 auf 13% gesteigert werden. Hierzu zählen die Schaffung einer radfahrfreundlichen Verkehrsorganisation und Siedlungsstruktur, eine Informations- und Investitionsoffensive als auch radfahrfreundliche und fiskalische Gegebenheiten.

Bild
klimaaktiv mobil - unart.com



Radverkehr als Strategie nationaler Programme

Zur Erreichung von Klimaschutzzielen und der Förderung gesunder Bewegung im Alltag ist die Steigerung des Radverkehrs in zahlreichen Aktionsplänen und Programmen verankert: 2012 wurden vom Ministerrat zehn **Gesundheitsziele Österreich** beschlossen, die auf eine Verbesserung der Gesundheit aller in Österreich lebenden Menschen abzielen. Das Gesundheitsziel Nr. 8 „Gesunde und sichere Bewegung im Alltag fördern“ schließt den Radverkehr mit ein.



Bild
stock.adobe.com - Pink Badger

Im 2013 veröffentlichten **Nationale Aktionsplan Bewegung (NAP.b)**, der vom Sport- und Gesundheitsministerium getragen wird, spielt die Nutzung des Fahrrads als aktive Mobilitätsform eine wesentliche Rolle für die Erhöhung der gesundheitswirksamen körperlichen Aktivität der Bevölkerung.

Im **Integrierten nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (NEKP)** bekennt sich die österreichische Bundesregierung nachdrücklich zu den **Klimaschutzzielen von Paris** und zeigt damit den Weg zur Erreichung der Energie- und Klimaziele Österreichs bis 2030 auf. Darin wird ein umfassendes Bekenntnis zur deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils abgelegt. Neben den Maßnahmen des „Masterplans Radfahren“ fällt darunter auch die Intensivierung der Forschung für den Radverkehr zur Sicherstellung der Wissensgrundlagen sowie zur Förderung von Innovationen im Radverkehr.

Das Regierungsprogramm 2020 setzt klare Ziele, wenn es um den Klimaschutz und damit einhergehende maßnahmenwirksame Rahmenbedingungen geht. Das Programm enthält in einem eigenen Radpaket Maßnahmen, wie die Berücksichtigung des Radverkehrs bei Infrastrukturinvestitionen für Straßen, Bahnhöfe, Wohn- und Städtebau, und in der Raumplanung. Weiter gibt es steuerliche Begünstigungen und Förderungen für Radinfrastruktur und ein Aktionsprogramm Radfahren für Kinder.

Radverkehrsförderung in den Bundesländern

Radverkehr liegt im Trend – in allen österreichischen Bundesländern: Alle Bundesländer sind im Bereich der Radverkehrsförderung aktiv und werden als klimaaktiv mobil Projektpartner bei der Umsetzung von Projekten unterstützt. Viele streben eine Erhöhung des Radverkehrsanteils im Alltagsverkehr an und unterstützen auch ihre Gemeinden bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen in fachlicher und finanzieller Hinsicht. Alle neun Bundesländer Österreichs sind auf den folgenden Seiten beschriebenen Umsetzungsbeispielen aus der Praxis vertreten.

Immer mehr Burgenländerinnen und Burgenländern fahren aufs Radeln ab. Diesen Trend wollen wir nutzen und weitere, starke Impulse setzen: Mit einer Fülle an Projekten soll sich die Zahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege bis 2030 verdoppeln. Dafür werden in den nächsten fünf Jahren insgesamt 25 Mio. Euro zur Attraktivierung des Radwegenetzes investiert, 350 Maßnahmen werden umgesetzt. Für die Burgenländer:innen stehen mehr als 70 verschiedene Radrouten mit einer gesamten Länge von mehr als 2.500 Kilometern zur Verfügung, die hauptsächlich touristisch und in der Freizeit genutzt werden. Für uns geht es darum, diesen Schwung auch in die Alltagsmobilität mitzunehmen. Denn unser ambitioniertes Ziel: Wir wollen zum Radland Nummer 1 werden! — Landesrat Heinrich Dorner, Burgenland

In der Steiermark wird derzeit so viel Geld in den Ausbau der Radwege investiert wie noch nie. Sowohl in den steirischen Bezirken als auch in der Landeshauptstadt Graz werden im Rahmen unserer Radverkehrsstrategie zahlreiche Projekte realisiert. Lückenlose und sichere Verbindungen über Gemeindegrenzen hinweg sorgen dafür, dass künftig noch mehr Menschen das Rad benutzen werden. Radfahren ist gesund, schont die Nerven und leistet einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz! — Landesrat Anton Lang, Steiermark

Abbildungen

Landesrat Burgenland, Bild: Manfred Weis; Landesrat Steiermark, Bild: Wolfgang Spekner; Landesrat Kärnten, Bild: Helge Bauer



Landesrat Heinrich Dorner



Landesrat Anton Lang



Landesrat Martin Gruber

Mit knapp 1400 Kilometern an überregionalen Radwegen und rund 2800 Kilometern Mountainbike-Strecken hat Kärnten großes Potenzial, sich zum Rad-Vorzeigeland zu entwickeln. Daher haben wir gemeinsam mit Fachabteilungen, Expertinnen und Experten sowie Bürgerinnen und Bürgern den „Masterplan Radmobilität 2025“ erarbeitet, um sowohl die Bedürfnisse von Alltags- und Freizeitradlern abzudecken als auch den Radtourismus zu stärken. Wir wollen den Radverkehr in ganz Kärnten fördern, durch Innovationen, den Ausbau von Radinfrastruktur, aber auch durch gezielte Aktionen. Das Rad als Verkehrsmittel muss mehr ins Bewusstsein der Kärntnerinnen und Kärntner gerückt werden – nur so werden wir unserem Ziel näher kommen, den Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr in den nächsten Jahren zu verdoppeln. — Landesrat Martin Gruber, Kärnten

In Oberösterreich haben rund 520.000 Haushalte mindestens ein funktionsfähiges Fahrrad. Rund 825.000 Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher nutzen das Fahrrad zumindest gelegentlich. Der Radverkehr bietet somit großes Potential. Das Vermeiden und somit die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Radverkehr wirkt unterstützend auf eine nachhaltige, ökologische Mobilitätsstrategie und stärkt darüber hinaus die persönliche Gesundheit. — Landesrat Günther Steinkellner, Oberösterreich

Das Land Salzburg hat sich im Radverkehr ambitionierte Ziele gesetzt. Bis zum Jahr 2025 soll sich der Anteil des Radverkehrs um 20% erhöhen und die Radunfälle um 20% reduzieren. Die Basis dafür ist eine gute Infrastruktur, sowohl in der Stadt als auch am Land. Daneben schaffen die Salzburger Radverkehrsstrategie „Fahr Rad in Salzburg“, unser Landesmobilitätskonzept „Salzburg.mobil 2025“ und der Masterplan „Radfahren“ die Rahmenrichtlinien, um das Radfahren – vor allem im Alltag – wesentlich zu verbessern. — Landesrat Stefan Schnöll, Salzburg

Aktive Mobilität braucht Infrastruktur ebenso wie Bewusstsein. Wir haben in Tirol bereits 2016 die Radoffensive gestartet und seither mit Landesunterstützung 157 km regionale und überregionale Radwege neu gebaut oder saniert. Kurz vor dem Abschluss steht das Projekt „TiRollt“ zur Erhebung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur in den Gemeinden. Damit schaffen wir die Planungsgrundlagen für den Ausbau der örtlichen Radwegnetze.

Abbildungen
Landesrat OÖ, Bild: Fotostudio Margit Berger; Landesrat Sbg, Bild: Land Salzburg/Neumayr; Landesrat Tirol, Bild: Land Tirol/Berger



Landesrat Günther Steinkellner



Landesrat Stefan Schnöll



Landesrat Josef Geisler

Die Förderoffensive für den Radverkehr von klimaaktiv bringt zusätzlichen Rückenwind für diese saubere Mobilitätsform und unterstützt die vielfältigen Aktivitäten zur Verwendung des Rads im Alltag. Denn die Mobilität ist der Schlüssel zu Klimaschutz und Energiewende.
— Landeshauptmann-Stellvertreter Josef Geisler, Tirol

Unser Ziel in Vorarlberg ist es, den Anteil an Alltagsradlerinnen und Alltagsradler noch weiter zu steigern. Derzeit haben wir einen Radverkehrsanteil von 16 % im Land – hier geht aber noch mehr. Das gelingt uns nur, wenn wir weiterhin konsequent in den Ausbau der Infrastruktur investieren. Schnelle, direkte und sichere Verbindungen motivieren mehr zum Umstieg als jeder Gesundheits- und Umweltaspekt. Dazu noch eine lebendige Radkultur und dem Fahrrad stehen alle Wege offen. — Landesrat Johannes Rauch, Vorarlberg

Wie wir uns fortbewegen, ist neben andern Faktoren wie Begrünung, Entsiegelung und Kühlung entscheidend für die Lebensqualität in unserer Klimamusterstadt Wien. Wir setzen seit vielen Jahren auf klimafreundliche Mobilität, allen voran natürlich den Ausbau der Öffis, aber ganz zentral auch auf den Rad- und Fußgänger:innenverkehr. Wir bauen die Radwege in Wien intensiv aus, fördern Radfahrinfrastruktur, Lastenräder, bieten Fahrradkurse für unterschiedliche Zielgruppen, vor allem natürlich Kinder an. Der Radanteil am modal split war im Jahr 2020 mit 9 % so hoch wie noch nie – und wir wollen ihn natürlich weiter erhöhen. — Stadträtin Ulli Sima, Wien

Die Förderung der aktiven Mobilität, allen voran des Radfahrens, ist uns im Land Niederösterreich ein großes Anliegen. Wir wollen bis 2030 die Zahl der zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Wege verdoppeln. Dafür investieren wir unter anderem in neue Rad-schnellwege, den Ausbau von Bahnhöfen zu multimodalen Verkehrsknoten und in Bewusstseinsbildung. Der neue Leitfaden von klimaaktiv mobil ist hier ein wichtiger Beitrag, denn nur gemeinsam können wir die Mobilitätswende auch ermöglichen. — Landesrat Ludwig Schleritzko, Niederösterreich

Abbildungen

Landesrat Vorarlberg, Bild:
Land Vorarlberg; Stadträtin
Wien, Bild: PID/Fürthner;
Landesrat NÖ, Bild: Philipp
Monihart



Landesrat Johannes Rauch



Stadträtin Ulli Sima



Landesrat Ludwig Schleritzko

Radverkehrsförderung – wie geht das?

Sowohl Städte und Gemeinden, als auch Betriebe, Schulen und Tourismusorganisationen können im eigenen Wirkungsbereich viel für den Radverkehr tun. Radverkehrsförderung ist besonders kosteneffizient – auch mit vergleichsweise wenig finanziellen Mitteln lässt sich im Radverkehr viel erreichen. Beispielsweise haben bereits Maßnahmen mit geringem Mitteleinsatz, wie die Öffnung von Busspuren, landwirtschaftlichen Wegen und Einbahnen, oder die Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, positive Auswirkungen auf den Radverkehr.

Darüber hinaus ist die Investition im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bedeutend geringer und platzsparender. So kosten fünfzig überdachte und beleuchtete PKW-Abstellplätze rund 280.000 Euro, während durch Fahrrad-Abstellplätze nur rund 55.000 Euro an Kosten anfallen, also in etwa 5-mal weniger. Zudem benötigt eine Fahrradabstellanlage weniger als die Hälfte an Fläche einer PKW-Abstellanlage.

Bild
stock.adobe.com -
drubig-photo



Radverkehr strategisch fördern

Radfahrende brauchen sichere und komfortable Routen. Neben dem klassischen Radwegbau kann den Radfahrenden vor allem innerorts mittels Verkehrsberuhigung, Tempo 30, Begegnungszonen sowie der Öffnung von Einbahnstraßen und Fußgängerzonen ein dichtes und attraktives Wegenetz zur Verfügung gestellt werden. Auch die Bereitstellung nutzungsfreundlicher und zielnaher Radabstellanlagen fördert den Radverkehr. Ein Leitsystem für den Radverkehr soll eine Kombination von ziel- und routenorientierter Wegleitung, Orientierungstafeln und großen Pfeilwegweisern sein. Das macht eine schnelle und bestmögliche Orientierung möglich, zeigt die Nähe der Ziele und setzt ein positives Signal gegenüber dem Radverkehr.

Der Radverkehr zeigt seine Stärken auch in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr. Fahrradfreundliche Zufahrtswege, diebstahlsichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen an Haltestellen und die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr steigern die Attraktivität beider Verkehrsmittel.

Radverkehrsförderung ist nicht nur Radwegbau. Um den Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr deutlich zu steigern, braucht es neben Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur und Services auch ein radfahrfreundliches Klima in der Gesellschaft, Bewusstseinsbildung und Maßnahmen, die zum Radfahren motivieren.

Im Zentrum jeder erfolgreichen Strategie zur Förderung des Radverkehrs steht der Mensch: Das Erfolgsrezept ist „Radfahren beginnt im Kopf“. Daher ist es wichtig, ein positives und wertschätzendes Bild der Radfahrenden zu vermitteln. Je mehr Beteiligte an einem Strang ziehen und zeigen, dass die Förderung des Radverkehrs als vollwertiges Alltagsverkehrsmittel eine Priorität der Gemeinde, des Betriebs und der Schule ist, umso erfolgreicher ist die Strategie.

Radverkehrsbeauftragte als Herzstück der Radverkehrsförderung

Im Radverkehrsbereich erfolgreiche Gemeinden, Betriebe, Schulen und Tourismuseinrichtungen haben eine Gemeinsamkeit: Personen, die beauftragt sind, sich um die Radverkehrsförderung zu kümmern. Radverkehrsbeauftragte motivieren und koordinieren Akteurinnen und Akteure, fungieren als Ansprechperson für die Radfahrenden, setzen Projekte und Maßnahmen um und stellen sicher, dass die Bedürfnisse des Radverkehrs nicht vergessen werden.

Der Weg zum Radverkehrsnetz

Die Bereitstellung eines guten Radverkehrsnetzes ist eine der Grundlagen für ein hohes Radverkehrsaufkommen in einer Region oder Gemeinde. Die folgenden Punkte geben einen ersten Überblick über erforderliche Überlegungen und Handlungsmöglichkeiten. Detailliertere Informationen bietet die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr in ihren Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen. Konkret bietet die RVS 03.02.13 Radverkehr eine kompakte Übersicht über die notwendigen Schritte zur Planung eines Radverkehrsnetzes (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr 03.02.13).

Das Wunschliniennetz als Planungsgrundlage

Generell sollten zur Planung eines Radverkehrsnetzes die wichtigsten Quellen und Ziele im Planungsgebiet einer Region oder Gemeinde erfasst werden und die kürzest möglichen, idealen Verbindungen zwischen diesen ausgearbeitet werden. Daraus ergibt sich das **Wunschliniennetz**. In der Verkehrsplanung wird hierbei unterschieden zwischen **Hauptrouten**, **Verbindungs-** und **Sammelrouten** und **flächenerschließenden Maßnahmen**.

In einem nächsten Schritt soll dieses Wunschliniennetz auf seine Umsetzbarkeit hin untersucht werden. Dabei gilt es zu beachten, ob diese Routen bereits jetzt in der Realität befahrbar sind, bzw. welche Maßnahmen erforderlich sind, damit die Befahrbarkeit realisiert werden kann.

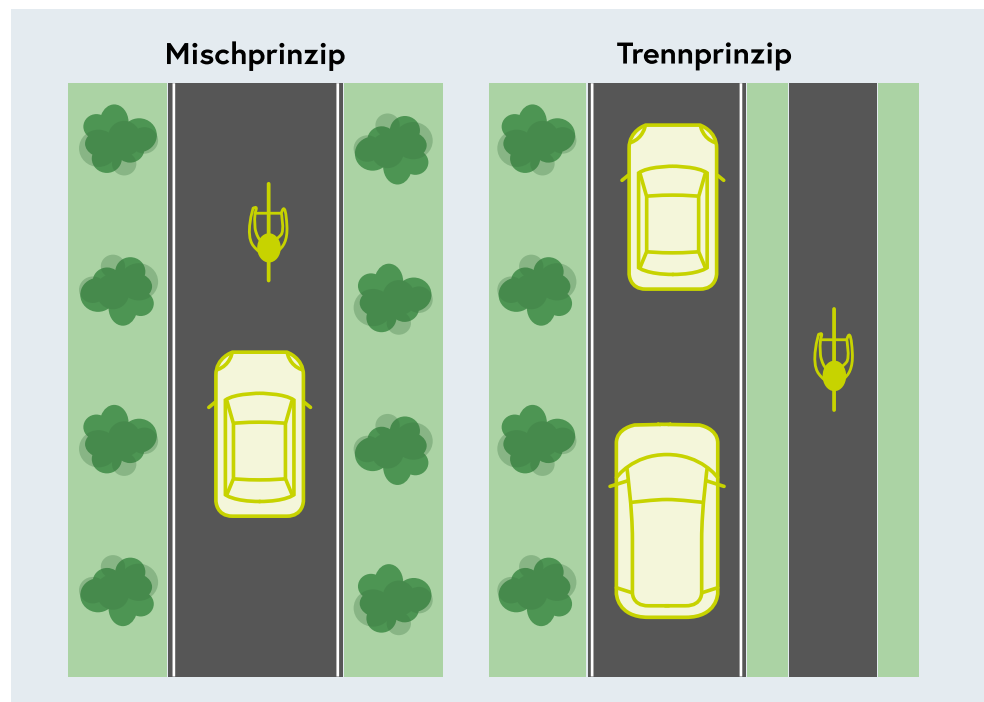
Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs

Die Führung des Radverkehrs ist generell nach zwei unterschiedlichen Konzepten möglich: dem Trennen und dem Mischen.

Beim **Trennprinzip** wird den Radfahrenden Infrastruktur zur Verfügung gestellt, die nicht mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern geteilt werden muss. Dazu zählen Radwege und Radfahrstreifen.

Beim **Mischprinzip** teilen sich die Radfahrenden gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen die zur Verfügung gestellten Flächen. Hier gibt es eine größere Auswahl an potenziellen Maßnahmen. Je nach Anlage teilt sich der Radverkehr die Infrastruktur mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Beispielsweise gemeinsam mit dem Fußverkehr auf Geh- und Radwegen oder mit dem Kfz-Verkehr auf Mehrzweckstreifen, beim Rad fahren gegen die Einbahn, Begegnungszonen, aber auch auf Fahrbahnen im Mischverkehr.

Abbildung 3
Darstellung Trennprinzip
und Mischprinzip, klimaaktiv
mobil - unart.com



Fahrradfreundlich werden – aber rasch?

Es gibt Maßnahmen zur Optimierung des Radverkehrsnetzes, die sich kostengünstig und zeitnah umsetzen lassen, und deren Einführung sich immer bezahlt macht.

Öffnung von Einbahnen

Radfahrende sind extrem „umwegsensibel“. Sie versuchen – wie auch Zufußgehende – Umwege zu vermeiden, sobald das möglich erscheint. Durch die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr können kurze Wege geschaffen und Strecken mit dem Fahrrad beschleunigt und erleichtert werden. Die Umsetzung erfolgt vergleichsweise einfach. Meist reicht das Anbringen von Zusatztafeln. Das ausschlaggebende Kriterium für die Öffnung einer Einbahn ist die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite.



Bild
stock.adobe.com -misu

Tempo 30

In Bezug auf die Verkehrssicherheit stellen die unterschiedlichen Geschwindigkeiten des Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs eine der größten Herausforderungen dar. Die Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone im Ortsgebiet – ausgenommen Vorrangstraßen – ist eine Maßnahme, die das Radfahren unmittelbar erleichtert und sicherer macht. Von einer Geschwindigkeitsbegrenzung profitieren aber nicht nur Radfahrende. Tempo-30-Zonen verbessern auch die Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen sowie die lokale Aufenthaltsqualität und unterstützen bei der Belebung der Ortszentren.

Austausch mit Radfahrerinnen und Radfahrern

Der regelmäßige Austausch mit Alltagsradelnden – z. B. in Form von sogenannten Radforen – erlaubt es, die eigenen Planungen und Überlegungen für das Radverkehrsnetz zu besprechen und so unmittelbare Einblicke und Rückmeldungen aus Sicht der späteren Nutzerinnen und Nutzer zu bekommen. Sollte vor Ort noch keine Interessensvertretung bestehen, kann eine Gemeinde auch öffentlich zum Radforum einladen. Gerade bei ersten Treffen sollte für eine gute und erfahrene Moderation gesorgt werden, um eine konstruktive Diskussion zu ermöglichen.

Nicht vergessen: Abstellanlagen für den Radverkehr

Bei der Planung oder Optimierung eines Radverkehrsnetzes sind gute Abstellmöglichkeiten an den Quell- und Zielpunkten wesentlich. Nur durch überdachte, diebstahlsichere Abstellanlagen wird auch die Nutzung von höherwertigen Fahrrädern wie Pedelecs und Transporträdern im Alltagsverkehr attraktiv.

Umgesetzte Beispiele aus der Praxis

Im folgenden Kapitel werden ausgewählte erfolgreiche Praxisbeispiele aus allen Bundesländern beschrieben. Regionen, Städte, Gemeinden, (Tourismus-)Betriebe und Vereine leisten einen wertvollen Beitrag zur Ermöglichung und Unterstützung von Aktiver Mobilität.

Die Beispiele sollen mit konkreten Informationen und Lösungsansätzen zur Radverkehrssteigerung inspirieren und zum Handeln anregen, um im eigenen Wirkungsbereich Projekte umzusetzen.

Abbildung 4
Themenbereiche, klimaaktiv
mobil - unart.com



Konzepte und Strategien

Sieben Ziele, acht Leitprojekte – der Masterplan Radfahren für das Burgenland

Verdopplung des Alltagsradverkehrs bis 2030 – die Vorgabe des neuen Masterplans Radfahren für das Burgenland ist klar. Denn laut Informationen des VCÖ (Verkehrsclub Österreich) legen die Burgenländerinnen und Burgenländer täglich nur 6 % ihrer insgesamt 205.000 Wege mit dem Fahrrad zurück. Mehr als die Hälfte aller absolvierten Wege sind allerdings kürzer als fünf Kilometer und somit eine ideale Distanz zum Radfahren.

Breiter Ansatz des Masterplans stellt die Weichen für den Erfolg

Im Masterplan Radfahren wurden bis 2030 sieben Ziele festgelegt:

- Infrastruktur für den Alltagsradverkehr fit machen
- Sicher sein und sich sicher fühlen
- Multimodale Wegekettens ermöglichen und fördern
- Bewusstsein für die Vorteile des Radfahrens schaffen
- Rahmenbedingungen und Strukturen für eine konsequente Radverkehrsförderung erzeugen
- Die Vorteile der Elektromobilität nutzen
- Die Vorreiterrolle im Radtourismus behaupten und ausbauen

Abgestimmte Leitprojekte decken Erfordernisse aller Zielgruppen ab

Die definierten Leitprojekte orientieren sich an den unterschiedlichen Bedürfnissen aller Altersgruppen sowie an denen von Freizeit- und Alltagsradfahrenden. Für den Alltagsradverkehr werden gemeinsam mit den Gemeinden für alle Bezirksvororte Radbasisnetze entwickelt und eine eigene Förderschiene etabliert. Eine eigens eingerichtete Radverkehrskoordination konzentriert sich einerseits auf Infrastrukturerrichtung und Förderabwicklung, und andererseits auf außenwirksame, eigenständige Fahrrad-Kommunikation und gezielte Maßnahmen. Zudem wird eine Ausbauoffensive umgesetzt, die die Errichtung von Abstellanlagen insbesondere an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs forciert.

Auch Kinder werden mit dem Rad vertraut gemacht, um früh eine unabhängige Mobilität zu ermöglichen. Für Freizeitradfahrende und Tourismus wird die Qualität von Top-Radrouten des bestehenden Routennetzes durch laufende Instandhaltung sichergestellt. Darüber hinaus beteiligt sich das Land Burgenland an einem Forschungsprojekt zum neuen Verkehrsmittel S-Pedelec.

b-mobil.info/de/fahrrad/masterplan-radfahren

Masterplan Radfahren Klagenfurt: Gemeinsam zum Ziel

Um den Radverkehr in und rund um Klagenfurt sicherer und vor allem leistungsfähiger zu machen, haben die Stadt Klagenfurt, die neun umliegenden Gemeinden und das Land Kärnten die „Charta für das Radfahren in Klagenfurt“ unterzeichnet.

Vorrang für Radfahrerinnen und Radfahrer

Im Großraum Klagenfurt hat das Fahrrad im Tourismus- und Freizeitbereich bereits einen wichtigen Platz. Um es jedoch auch als alltägliches Verkehrsmittel zu etablieren, wurden im Zuge der Masterplan-Umsetzung das Radwegenetz verbessert, die Radinfrastruktur ausgebaut und Begegnungszonen eingerichtet. Konkrete Maßnahmen waren beispielsweise die Öffnung von Einbahnen, Fahrradübergänge in roter Bodenfarbe, Vorrang für Radfahrende an Kreuzungen und Fahrradboxen. Zudem wurde die Möglichkeit geschaffen, über den Fahrradverleih Nextbike jederzeit 220 Räder an aktuell 32 Stationen zu leihen.

Wie viele Radlerinnen und Radler sind's denn schon?

Um noch mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren und auf den Erfolg der Maßnahmen aufmerksam zu machen, ermitteln vier Radzählstellen die Anzahl der Radfahrenden, die auch online abrufbar ist, und die Ergebnisse des Masterplans Radfahren Klagenfurt werden medienwirksam kommuniziert.

ktn.gv.at/Service/kaernten-am-rad

Professionelle Unterstützung für Gemeinden: FahrRad-Beratung OÖ

Gemeinden in Oberösterreich können bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Ankurbelung des Alltagsradverkehrs auf fachliche Hilfe der FahrRad-Beratung OÖ, das Beratungsprogramm des Landes Oberösterreich und dem Klimabündnis OÖ, zurückgreifen. Seit 2011 wird das BYPAD (Bicycle Policy Audit) als Beratungsinstrument hinzugezogen und laufend weiterentwickelt.

Vier Schritte zur richtigen Radverkehrsstrategie

Im ersten Schritt wird der Status quo der bisherigen Radverkehrsaktivitäten in der Gemeinde anhand eines systematisierten Fragebogens bewertet, die Vorteile von Radverkehrsförderung erläutert und mögliche Stolpersteine besprochen. Beim Radlokal-augenschein, dem zweiten Schritt, werden auf wichtigen Alltagsrouten sowohl positive Beispiele als auch Problemstellen in Augenschein genommen, die von der FahrRad-Beratung in einem Bericht mit Filmsequenzen und Empfehlungen festgehalten werden.

Beim dritten Schritt werden im Infrastrukturworkshop konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Und in Schritt vier, im Aktionsworkshop, wird die Strategie für die weitere Vorgehensweise in Form des Umsetzungsplans erarbeitet.

Konkrete Unterstützungsleistungen durch Profis

Zu den Services der Fahrrad-Beratung OÖ gehören:

- Ergebnisse aus den oberösterreichischen Verkehrserhebungen, Unfallstatistiken, Präsentationen zu den Workshops, Berichte zum Radlokalaugenschein
- eine Best-Practice-Datenbank
- eine Erhebungsvorlage für Radabstellanlagen
- die Fahrrad-Beratung für Betriebe
- Fahrrad-Workshops für alle Altersgruppen
- das optionale Modul „Radroutenworkshop“
- sowie die Evaluierung der Beratung nach einem und nach drei Jahren.

Partizipativer Prozess: Basis für Erfolg

Bei den Beratungsterminen arbeiten Alltagsradfahrer:innen, Personen aus der Gemeindeverwaltung und Politik gemeinsam an einem Umsetzungsplan. Zudem werden Radverkehrsbeauftragte in den Gemeinden ernannt, die den Prozess weiterhin begleiten und in die Bevölkerung tragen. Insgesamt haben bereits mehr als 130 Gemeinden auf das professionelle Angebot der Fahrrad-Beratung OÖ zurückgegriffen.

fahrradberatung.at

Radvernetzungstreffen: Größte Plattform für Erfahrungsaustausch zum Radverkehr in Oberösterreich

Die Fahrrad-Beratung OÖ, das Beratungsprogramm des Landes Oberösterreich und dem Klimabündnis OÖ, veranstaltet seit 2011 jährlich ein Radvernetzungstreffen, das sich mit je rund 280 Teilnehmenden – von Radverkehrsbeauftragten, Vertreter:innen aus Gemeinden und Betrieben bis Radfahrinteressierten - zur größten Veranstaltung für den Alltagsradverkehr in Oberösterreich entwickelt hat.

Eine Veranstaltung – viele Anregungen

Während des Radvernetzungstreffens werden Impulsvorträge und nationale sowie internationale Best-Practice-Beispiele vorgestellt, die wichtige Trends und neue Perspektiven beinhalten. Neben einem regen Erfahrungsaustausch, der Wissensweitergabe und Raum für neue Ideen fördern soll, werden bei dem Event auch teilnehmende Gemeinden und

Betriebe der Fahrrad-Beratung OÖ für ihre Aktivitäten rund um das Vorantreiben des Radverkehrs ausgezeichnet.

Radvernetzungstreffen 2021 – Radfahren im Blickfeld

Mit dem Motto des 10. Radvernetzungstreffens „Radverkehr sichtbar machen“ lag der Fokus auf der Sichtbarkeit von Radverkehr im öffentlichen Raum von Gemeinden und Regionen, in denen der Radverkehrsanteil am Modal Split noch gering ist. Die Veranstaltung zeigte daher zahlreiche Projekte zu verstärkter Bewusstseinsbildung und durchgängiger, sicherer, komfortabler und eindeutig wahrnehmbarer Infrastruktur.

radvernetzungstreffen.at

Bild
stock.adobe.com -
watcharapol



Radnetzstudie in steirischen Ballungsräumen als Impuls für Veränderung

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in Graz und den Umlandgemeinden stößt bereits jetzt an seine Grenzen. Um die Bewohner:innen zu mehr Radnutzung zu bewegen, hat das Land Steiermark in Kooperation mit Bike Citizens, der TU Graz und dem Planungsbüro Planum eine Radnetzstudie erstellt.

Studie macht innovative Radverkehrsplanung möglich

Im Zuge der Radnetzstudie wurde eine neuartige Planungsmethode für den Radverkehr in Ballungsräumen entwickelt. Dabei wurde die derzeitige Radnutzung (Routenwahl, Wartezeiten, Geschwindigkeiten, Abstellorte) anhand von realen GPS-Daten abgebildet (verfügbar gemacht von Bike Citizens). Die Werte flossen anschließend in ein Verkehrs-

modell (FamoS) ein, das die Strukturen und Potenziale des Planungsraums wiedergibt. So wird eine Radverkehrsplanung möglich, die den Bedürfnissen der Radfahrenden gerecht wird. Für die Studie wurden die Streckenkategorien Langstrecken, Mittelstrecken und Kurzstrecken eingeführt, die unterschiedliche Eigenschaften erfüllen müssen. Nach dieser Kategorisierung und auf Basis weiterer Erkenntnisse aus GPS-Daten wurde ein ideales überregionales Radnetz für das Jahr 2030 erstellt.

Ergebnisse sollen Veränderung in der Steiermark vorantreiben

Das „Bild“ dieses Radverkehrsnetzes soll den gesellschaftlichen Wandel im Mobilitätsverhalten unterstützen. Außerdem dient es der Politik zur nachfrageorientierten Planung von Radwegen, die entsprechend attraktiv sind und mehr Menschen fürs Radfahren motivieren.

radmobil.steiermark.at

Stadt Salzburg richtet ihr Radhauptnetz neu aus

Das Radhauptnetz ist Teil der Radverkehrsstrategie 2025+ der Stadt Salzburg, mit der bis zum Jahr 2025 der Radverkehrsanteil von derzeit 20 % auf 24 % erhöht werden soll. Da die Infrastruktur das Mobilitätsverhalten von Menschen entscheidend beeinflusst, setzte die Stadt Salzburg bei der Weiterentwicklung des Radhauptnetzes auf modernste Analyseinstrumente.

Wo passt's und wo hakt's?

So wurden in Zusammenarbeit mit Partnern (Urbanes Mobilitätslabor Salzburg, Universität Salzburg Z_GIS, con.sens Mobilitätsdesign) Trassen hinsichtlich der Kriterien „Exposition gegenüber dem Kfz-Verkehr“ und „Zügiges Vorankommen“ bewertet, Potenziale analysiert, Radverkehrsmodelle entwickelt und Korridore simuliert, um Routen mit bereits existierender hoher Qualität und solche mit Verbesserungsbedarf zu identifizieren.

Große und kleine Projekte für Salzburgs Radfahrende

Neben größeren baulichen Maßnahmen, wie Lückenschlüsse im Radnetz und Ausbauvorschläge für bestehende Radverkehrsanlagen, sind in der Strategie zahlreiche, rasch umsetzbare Kleinprojekte enthalten wie etwa Fahrradstraßen, breitere Mehrzweckstreifen und verbesserte Querungen für Radfahrer:innen.

stadt-salzburg.at/smartcity/smar-te-mobilitaet/radverkehrsstrategie-2025/

Regionsweites Radwegenetz durch die Region Hall entsteht

Bild
max2



In der Region Hall und Umgebung (T) legen die 40.000 Einwohnerinnen und Einwohner von 168.000 Wegen täglich bislang nur 9% mit dem Fahrrad zurück, für den Großteil verwenden sie das Auto. Um dem massiven Kfz-Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken, soll ein regionsweites Radwegenetz errichtet werden. Die daran beteiligten Gemeinden des Planungsverbands 16 Hall und Umgebung haben mit Unterstützung des Amtes der Tiroler Landesregierung 2018 die Erstellung eines Konzeptes bei dem Planungsbüro max2 in Auftrag gegeben, um neben dem Inradweg durchgängige, schnelle und sichere Alltagsradachsen zu entwickeln, die ganzjährig befahrbar sind. Schlussendlich wurden 60 km an lokalen Radachsen beschildert.

Schnelles Vorankommen für Radfahrende

Das vom Planungsbüro max2 entwickelte Radwegenetz beinhaltet zehn Hauptachsen, Nebenachsen sowie Netzergänzungen, welche die wichtigen Quellen und Ziele miteinander verbinden und an strategischen Punkten an das überregionale Netz angeschlossen werden. Die wichtigsten Elemente des Radverkehrskonzeptes sind Radschnellverbindungen, durchgehende, attraktive, sichere und direkte Routen, die Errichtung eines ganzjährig befahrbaren und attraktiven Grundnetzes, die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr, die Schaffung eines radfahrfreundlichen Klimas in den Gemeinden.

Schritt für Schritt zum Ziel

Für das ambitionierte Radwegenetz haben die Planenden bereits bestehende Verkehrswege miteinbezogen, welche sukzessive durch gezielte Maßnahmen für den Radverkehr optimiert werden. Eine derzeit in Ausarbeitung befindliche umfassende Beschilderung soll zudem die Orientierung für Radfahrende vereinfachen.

tirol.gv.at/sport/radfahren/alltags-und-freizeitradverkehr/

Infrastruktur

Stadtentwicklung mit innovativen Mobilitätsdiensten in Klagenfurt-Harbach

Im Stadtentwicklungsgebiet „hi Harbach“ in Klagenfurt (Ktn.) wird der multimodale Mobilitätsknoten hi MOBIL mit Schwerpunkt auf nichtmotorisiertem Individualverkehr entstehen. Die Fertigstellung ist Ende 2022 geplant. Damit die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner die Maßnahmen gut annehmen, werden sie vor Bezug der Wohnungen nach ihren Bedürfnissen befragt und zu nachhaltigen Mobilitätsformen beraten.

ÖV und Sharing – praktisch miteinander verknüpft

Zentrale Pfeiler des Mobilitätsknotens in diesem Stadtentwicklungsprojekt sind:

- Bushaltestellen und Busanbindungen im 10-Minuten-Takt
- nextbike-Fahrradverleihstationen mit zehn bzw. sechs E-Leihrädern als Teil des nextbike-Klagenfurt-Systems verfügbar über Smartphone-Apps; zwei E-Transporträder für die Beförderung von sperrigen und schweren Gütern; E-Carsharing-System sowie Trolley- und Fahrradanhänger-Verleihsystem
- Bei Einzug in die Smart City Erhalt eines Einkaufstrolleys
- Anbieteroffene Selbstbedienungspaketstation inkl. Be- und Entladezone
- Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsanbieter in digitaler Service-Plattform



Bild
StadtPresse/Helge Bauer

Unterstützung durch Infrastrukturausbau

Zur weiteren Stärkung des Radverkehrs wurden Maßnahmen in der Infrastruktur gesetzt, die das Radfahren und Zufußgehen attraktiver machen sollen. Allen voran wurden Lücken im Radwegenetz geschlossen und so eine Anbindung an die Innenstadt und das übergeordnete Radwegenetz ermöglicht. Innerhalb des Smart-City-Gebietes hat der Autoverkehr keinen Vorrang und das Bebauungsgebiet wurde mit Radwegen erschlossen. Bestehende Straßen wurden fahrradfreundlich gestaltet. Der ruhende Verkehr wird durch zentrale Tiefgarageneinfahrten und Parkflächen gebündelt. Eine Fahrrad-Self-Service-Station und ebenerdige Fahrradabstellanlagen direkt bei den Eingängen runden das Angebot am multimodalen Mobilitätsknoten ab.

Ausdehnung des Konzepts auf weitere Gebiete in Klagenfurt

Ziel von hi MOBIL ist es, einen multimodalen Muster-Mobilitätsknoten in hi Harbach zu schaffen. Weiters sollen zusätzliche 16 Mobilitätsknoten im Klagenfurter Stadtgebiet folgen.

hi-harbach.at

ProRad: Investitionen in die Zukunft des Radverkehrs im Thayaland

Mit dem über 100 km langen Thayarunde-Radweg in Niederösterreich entsteht eine richtungsweisende Radstrecke, die das Potenzial hat, die ganze Region zu der Rad-Vorzeigeregion des Waldviertels zu machen. Das Projekt ProRad stützt sich dabei auf das Umsetzungskonzept der Klima- und Energie-Modellregion Thayaland im Bereich zukunftsfähige Mobilität.

Aus Bahntrassen werden Radwege

Kernstück sind die zwei aufgelassenen Bahntrassen zwischen Waidhofen/Thaya und Fratres (und grenzüberschreitend bis Slavonice) sowie Göpfritz und Raabs. Als Verbindungswege werden insbesondere die bestehenden Top-Radrouten EuroVelo 13 und Kamp-Thaya-March-Radweg genutzt. Die Strecke wurde bis Juni 2017 fertiggestellt und eröffnet. Die insbesondere auf den ehemaligen Bahntrassen sehr flache Radroute bietet sowohl für die Radtouristen als auch für die Bevölkerung eine optimale Möglichkeit, mehr mit dem Rad unterwegs zu sein. Um den Radverkehr zusätzlich zu verstärken, soll die Radinfrastruktur verbessert, dezentrale Verleihmöglichkeiten von Elektrofahrrädern aufgebaut und eine mobile App als Informations- und Organisationsangebot etabliert werden.

Neue Koordinationsstelle sorgt für Weiterentwicklung des Projekts

Übergeordnet über alle Maßnahmen wird eine umfassende Radverkehrskordinationsstelle („ProRad“) in der Region etabliert, die insbesondere die Entwicklung und Umsetzung von zielgruppenorientierten Bewusstseinskampagnen, Trainings und die Koordination der Radverleih-Angebote zur Aufgabe haben wird.

thayarunde.eu

Radfreundliche Gemeinde Wals-Siezenheim setzt auf Drei-Säulen-Programm

Den Weg zu einer fahrradfreundlichen Gemeinde setzt Wals-Siezenheim (Sbg.), seit 1996 Mitglied im Klimabündnis Österreich und seit 2000 Teil des Landesprogramms für energieeffiziente Gemeinden („e5“), nun mit einem Programm fort, das auf drei Säulen basiert: Errichtung von Radwegen, Angebot von Freizeitmöglichkeiten für Radfahrende und Förderung von Radclubs. Eine vorherige Evaluation der bestehenden Situation durch die BYPAD-Beratung (Bicycle Policy Audit) sowie der Einsatz interaktiver Instrumente (Workshops, Gemeinde-App, persönliche Gespräche) stellten sicher, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung zielgenau berücksichtigt werden konnten.

Orientierung, Spaß und Gruppenaktivität erleichtern Umstieg aufs Rad

Auf Basis dieser Vorarbeiten wurde als erste Säule die Erstellung eines weitreichenden Radwegenetzes in Auftrag gegeben, das schnelle Fortbewegung, praktische Streckenführung sowie gute Orientierung zu gewährleisten hatte. Das Netz besteht nun aus sieben Hauptradrouten mit genauer farblich codierter Routenbeschilderung und drei weiteren Radrouten, die die Hauptstrecken verbinden und die Anbindung an Gemeindeangebote (z. B. Gemeindeamt, Bibliothek oder Sportplatz), Wohngebiete und periphere Bereiche abdeckt.

Als zweite Säule des Programms setzt die Gemeinde auf den Spaßfaktor: Mit dem Pumptrack, einer speziellen Mountainbike-Strecke, können Kinder spielerisch den Umgang mit zwei Rädern üben, Jugendliche am Bike ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen und auch Erwachsene die Freude auf dem Fahrrad (wieder) erleben.

Und weil geteilter Spaß doppelter Spaß ist, fördert die Gemeinde als dritte Säule auch einen aktiven Radclub, dessen Mitglieder einmal pro Woche gemeinsam ausfahren. Alle Altersgruppen sind dabei vertreten.



Maßnahmen ermutigen zur aktiven Mitgestaltung

Über die Förderung des Radverkehrs wurde nicht nur das Bewusstsein gebildet, dass Radfahren praktisch ist und Spaß macht, sondern es entstanden auch Interessensgruppen, die sich aktiv einbringen und mitgestalten. Das macht Wals-Siezenheim in Kombination mit den österreichweit höchsten Pro-Kopf-Investitionen in Radinfrastruktur zu einer der radfreundlichsten Gemeinden des Landes.

wals-siezenheim.at

Fahrradstraße Hard: Vorrang für Vorarlbergs Radfahrerinnen und Radfahrer

Aufenthaltsqualität verbessern, Verkehrssicherheit erhöhen, Radverkehr steigern – drei Ziele zugleich erreichte die Gemeinde Hard (Vbg.) mit der Eröffnung von Vorarlbergs erster Fahrradstraße im Jahr 2013. Die ersten Überlegungen zur Einführung einer Fahrradstraße wurden mit dem Radverkehrskonzept Hard 2008–2010 identifiziert und die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung mit der Novellierung der StVO 2013 geschaffen.

Rechtliche Basis als Voraussetzung für die Umsetzung

Die Fahrradstraße hat eine Gesamtlänge von 550 Metern und bietet eine attraktive Radroute zwischen dem Harder Zentrum und der Radbrücke nach Bregenz. Im Vorfeld der Umsetzung fanden Diskussionen in der Gemeinde und Anrainer:innen-Informationen statt und es wurde ein verkehrstechnisches Gutachten durchgeführt. Im April 2013 wurde schließlich die Verordnung zur Einführung einer Fahrradstraße erlassen.

Infrastrukturelle Maßnahmen wie etwa das Anbringen von Hinweis- und Zusatztafeln und die Erstellung von Bodenmarkierungen erfolgten noch vor der Eröffnung der Fahrradstraße. Im Sommer 2014 wurde die Fahrradstraße dann auch baulich umgestaltet und dabei der Niveauunterschied zwischen Gehsteig und Fahrbahn durch den Rückbau der Gehsteigkante aufgehoben, ein Zebrastreifen aufgelassen und neue Verkehrsinseln inkl. Begrünung gestaltet.



Bild
Energieinstitut Vorarlberg

Freie Fahrt für Sicherheit und Lebensqualität

Die zwei Straßen, die zuvor täglich von bis zu 720 Autos befahren wurden, sind durch die Einführung der Fahrradstraße verkehrsberuhigter geworden. Radfahrende haben hier Vorrang. Sie dürfen von den Autos weder gefährdet noch behindert werden und haben das Recht, nebeneinander zu fahren. Die zusätzliche Senkung des Tempolimits auf diesem Streckenabschnitt von 40 auf 30 km/h sorgt in Verbindung mit der Fahrradstraße für eine Reduzierung von Abgasen und Lärm und für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie für Verkehrssicherheit für Klein und Groß.

hard.at

Verkehrsorganisation

Niederösterreich öffnet Einbahnen für Radfahrerinnen und Radfahrer

Mit dem Leitfaden „Kurze Wege im Ort – Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr“ unterstützt die Landesregierung Gemeinde und Städte in Niederösterreich bei der Durchführung dieser Maßnahme. Ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, kürzere Wege, Verkehrsberuhigung und erhöhte Verkehrssicherheit sind die klaren Vorteile dieser Strategie. Herzogenburg und Perchtoldsdorf haben dies bereits erfolgreich umgesetzt.

Besserer Zugang zur Bahnstation in Herzogenburg

Im Zuge der Sanierung von Unterbau, Oberfläche und Leitungen der Schulgasse wurde die Öffnung dieser schon lange Zeit als Einbahn geführten Straße für Radfahrende mitgeplant. Die neue Verbindung bindet einerseits an die in unmittelbarer Nähe liegenden Bahnhaltestelle an und verbindet andererseits die Wohngebiete auf den beiden Bahnseiten miteinander. Die Umsetzung des Projektes war aufgrund der Breite der Straße gut realisierbar und wurde von der Bevölkerung gut angenommen. Angesichts dieses Erfolgs wird die Stadtgemeinde Herzogenburg auch in Zukunft bei Straßenbauprojekten die Möglichkeit und den Nutzen von geöffneten Einbahnen strategisch überprüfen.

Bild
Stadtgemeinde Herzogen-
burg - Christian Apl



Zwei gelungene Projekte in Perchtoldsdorf als Startschuss

Die historisch gewachsenen und damit oft engen Straßenzüge in Perchtoldsdorf zwingen Radfahrende mitunter zu großen Umwegen. Die Marktgemeinde ist seit Jahren bemüht, das Radfahren im Ort attraktiver zu machen und hat 2015 nach zwei erfolgreichen Pilotprojekten alle bestehenden Einbahnen zur Überprüfung bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft eingereicht. Mittlerweile wurden fast alle Straßen mit ausreichenden Fahrbahnbreiten genehmigt. 2019 beschloss der Gemeinderat einstimmig ein Klimaschutzmanifest und arbeitete ein Radverkehrskonzept für den gesamten Ort aus. Ziel der Marktgemeinde ist es, den Radverkehrsanteil von derzeit 6% in den nächsten Jahren deutlich zu steigern.

noe.gv.at/noe/Radfahren/Radfahren.html

Graz steigert Verkehrssicherheit auf stark befahrenem Radweg

Die Radverkehrsverbindung in der Wickenburggasse zählt zu den am stärksten frequentierten Geh- und Radwegen in Graz (Stmk.). An Spitzentagen befahren ungefähr 16.000 Radfahrerinnen und Radfahrer täglich den Kreuzungsabschnitt zwischen der Keplerbrücke und der Körösisstraße. Ein weiterer starker Radverkehrszubringer in Nord-Süd-Richtung ist die Laimburggasse. Für die Verantwortlichen der Stadt Graz war klar, dass hier aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens eine Verbesserung der Verkehrssicherheit vonnöten war.

Zusammenarbeit mit Partnern bei der Planung der Maßnahmen

Zum einen wurde mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit eine Road Safety Inspection (RSI) des Geh-/Radweges durchgeführt und Konfliktstellen identifiziert. Zum anderen machte das Institut für Straßen- und Verkehrswesen der TU Graz Simulationsberechnungen im Abschnitt zwischen der Keplerbrücke und dem Geidorfplatz parallel zur Erarbeitung eines Maßnahmenplans. Danach wurden weitere Detailplanungen und Abstimmungen der Verkehrslichtsignalanlagen umgesetzt. Die Ergebnisse dieser Vorarbeiten wurden in einer Testphase überprüft:

- In der Wickenburggasse wurde ein Teil des äußeren rechten Fahrstreifens in Fahrtrichtung Stadtpark mittels mobiler Leiteinrichtungen zwischen Körösisstraße und Laimburggasse abgetrennt.
- Von der Laimburggasse bis in den Kreuzungsbereich mit der Grabenstraße wurden orange Bodenmarkierungen für die Darstellung der reduzierten Fahrstreifenanzahl aufgebracht.

- Bei der Bushaltestelle Wickenburggasse wurde provisorisch die Ausstiegs- und Wartefläche vergrößert.
- Weiters wurde die Laimburggasse als Einbahnstraße in Richtung Norden verordnet, jedoch ausgenommen für Radfahrerinnen und Radfahrer.

Planung durch Ergebnisse bestätigt

Die Ergebnisse der Testphase bis Ende Juli bestätigten die Simulationsergebnisse der TU Graz, sodass die Bauausschreibung erfolgen konnte. Im August 2016 war Baustellenbeginn für die finale bauliche Umsetzung der Gesamtverkehrsmaßnahme, die die ausgemachten RSI-Konfliktstellen behebt und deutlich zur Verkehrssicherheit der Radfahrenden in Graz beiträgt.

radmobil.steiermark.at

Fokus auf Jugendgesundheit in Kärntner Gemeinde Schiefing

Um Jugendliche in Schiefing (Ktn.) fürs Radfahren zu motivieren und so auch zum Umweltschutz beizutragen, wurde 2011 ein Projekt zur Förderung der Selbstständigkeit und Gesundheit von jungen Verkehrsteilnehmer:innen durchgeführt. Zusammengesetzt war das Projekt aus zwei Säulen: einem Informationsworkshop zu klimafreundlicher Mobilität und der Errichtung von Fahrradabstellplätzen an jugendrelevanten Zielen (z. B. Schule, Strandbad, Sportplatz).

Maßnahmen den Bedürfnissen junger Menschen angepasst

Zu Beginn des Projektes führte das Klimabündnis Kärnten einen Workshop für Jugendliche (und interessierte Eltern) durch, in dem die Teilnehmenden über die Folgen und Auswirkungen des Straßenverkehrs und mögliche klimafreundliche Alternativen informiert wurden. Anschließend konnten die Jugendlichen E-Bikes und Segways ausprobieren und an einer Mitfahrrunde durch den Ort in einem E-Auto teilnehmen. Um die Radfahrbegeisterung der jungen Bürger:innen weiter zu stärken, wurden im Zuge der Sanierung und Umgestaltung des Schieflinger Strandbades, im Zugangsbereich eine autofreie Zone mit mehreren Fahrradständern sowie eine Ladestelle für E-Bikes errichtet.



Bild
Wolfgang Smerslak

Jugendliche zu mehr Bewegung angeregt

Durch das Projekt wurden die Jugendlichen in Schiefing darin bestärkt, ihre Wege selbstständig mit dem Rad zurückzulegen und dabei einen Beitrag zu ihrer eigenen Gesundheit sowie zum Schutz der Umwelt zu leisten. Unter anderem zeigt die hohe Auslastung der Fahrradständer beim Strandbad im Sommer, dass Radfahren in Schiefing – insbesondere für Jugendliche – schon zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist.

schiefling.gv.at

Fahrradparken

St. Pölten modernisiert Stellplatzverordnung im Stadtgebiet

Die Anzahl der PKW-Stellplätze in einem Wohngebiet beeinflusst das Mobilitätsverhalten von Bewohner:innen: Gibt es (zu) viele Parkplätze, kann dies die Autonutzung fördern. Daher hat sich Niederösterreichs Landeshauptstadt St. Pölten vorgenommen, den Stellplatzschlüssel für Kraftfahrzeuge bei Wohnbauten zu senken und im Gegenzug die Anzahl der zu errichtenden Fahrradabstellplätze zu erhöhen. Das Ziel: mehr Radverkehr, mehr öffentlicher Verkehr, mehr leistbarer Wohnraum.

Zonenmodell bringt die Stadt einen großen Schritt weiter

Vor der Anpassung des Stellplatzregulativs mussten im gesamten Stadtgebiet von St. Pölten pro Wohneinheit 1,5 Parkplätze errichtet werden. Dadurch werden aber die Errichtungs- und Wohnkosten verteuert und nutzbare Fläche im öffentlichen Raum dezimiert. Auf Basis einer Studie der Technischen Universität Wien zur Stellplatzverordnung – insbesondere für den Bereich Wohnen – wurde der Stellplatzschlüssel in St. Pölten aktualisiert. Umgesetzt wurde ein Vier-Zonen-Modell, das Projektentwicklern im großvolumigen Wohnbau die Möglichkeit gibt, auf bis zu 33% der bisher üblichen PKW-Stellplätze zu verzichten. Im Kernstadtbereich wurde von 1,5 auf 1,0 Stellplätze je Wohneinheit reduziert, in angrenzenden Bereichen von 1,5 auf 1,2 bzw. 1,35 Stellplätze je Wohneinheit. Zudem wurden die Fahrradabstellplätze im Kernstadtbereich verdoppelt. Maßgebliche Kriterien für das Zonenmodell sind die Erschließung und Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die Zentralität und Siedlungsdichte sowie wichtige zukünftige Stadtentwicklungsprojekte. Ausgenommen von dem neuen Stellplatzschlüssel sind Einfamilienhäuser und Doppelhaushälften.

Neuer Stellplatzschlüssel ist bedeutender Teil der Gesamtstrategie

Mit dem neuen Stellplatzregulativ sollen langfristig die Ziele des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2016 und des Generalverkehrskonzeptes 2014 umgesetzt werden. Es dient als wichtiger Baustein für einen Mobilitätswandel und zur Stärkung des Radverkehrs in St. Pölten.

st-poelten.at/gv-buergerservice/verkehr-mobilitaet-und-reisen/radfahren



Bild
Pierer.net

Bike&Ride-Anlage am Salzburger Hauptbahnhof spielt alle Stückeln

Im Zentrum des Projekts stand das Ziel, den Radverkehr vom überlasteten Bahnhofsvorplatz nach Schallmoos umzuleiten. Zu diesem Zweck wurde hier eine komfortable Infrastruktur für den Verkehr von und zum Hauptbahnhof geschaffen, die die Bedürfnisse der Salzburger Radfahrerenden abdeckt:

- Die Lage der Bike&Ride-Anlage ist ideal – kurze Wege zum Bahnsteig, kurze Wege Richtung Zentrum.
- Um eine möglichst optimale Ausnutzung der Fläche zu erreichen, wurde eine zweistöckige Anlage mit Anfahrtsrampen gebaut.
- 600 überdachte Radstellplätze und 64 Radboxen mit elektronischer Steuerung stehen für alle Radfahrerinnen und Radfahrer bereit.
- Die Abstellanlagen stehen für jeden kostenlos zur Verfügung.
- Die Radboxen mit Platz für je zwei Fahrräder werden an Bahnkunden um rund 80 Euro pro Jahr vermietet.

Was die neue Bike&Ride-Anlage am Salzburger Hauptbahnhof also für Radfahrende so bequem macht, ist eine besonders hochwertige Architektur, eine optimale Ausstattung sowie die ideale Lage nahe am Zugang zu den Bahnsteigen.

salzburgrad.at

Universität Innsbruck schafft Platz für Radfahrerinnen und Radfahrer

Die Leopold-Franzens-Universität (LFU) Innsbruck (T) nutzte die Sanierung der Fakultät für Bauingenieurwissenschaften (2013–2015), um dem ruhenden Radverkehr einen wichtigen Platz im Unibetrieb einzuräumen. So wurden in der Technikerstraße Fahrradabstellplätze mitgeplant und errichtet, wobei mindestens ein Radabstellplatz pro acht Studierende erbaut wurde. Insgesamt wurden 230 Fahrradbügel in Edelstahl aufgestellt, welche 460 Abstellmöglichkeiten bieten. Die aufgestellten Fahrradbügel ermöglichen ein sicheres Absperren der Räder während der Arbeits- oder Studienzzeit. Zudem wurden von der Planungsbüro ATP Innsbruck Planungs GmbH überdachte Stellplätze unter den Treppenaufgängen konzeptioniert und errichtet.

Zusammenarbeit für nachhaltige Mobilität

Die Universität Innsbruck fördert als Mitglied der Allianz Nachhaltige Universitäten den Radverkehr außerdem auch durch die Abhaltung von Veranstaltungen wie dem Mobilitätstag sowie durch die Teilnahme an der Aktion „Tirol radelt“, die Teil der österreichweiten Kampagne „Österreich radelt“ ist. Durch die Kooperation mit dem lokalen Sharinganbieter nextbike sind Leihräder für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für eine halbe Stunde kostenlos nutzbar und aufgrund der vielen Standorte am Universitäts-campus für Studierende und Bedienstete gut zugänglich.

tirol.radelt.at und nachhaltigeuniversitaeten.at

Bild
Universität Innsbruck



Kampagnen



Bild
klimaaktiv/APA-Fotoservice -
Rastegar

Österreich radelt

Unter dem Motto „Österreich radelt“ startete im März 2019 eine neue Radfahr-Motivationskampagne für ganz Österreich. Von März bis September 2019 konnten Gemeinden, Betriebe, Vereine und Schulen an der neuen Kampagne teilnehmen und für ihre zurückgelegten Radfahrten Preise gewinnen.

Die Kampagne Österreich radelt soll bundesweit die Bevölkerung motivieren, mehr Wege mit dem Rad zurückzulegen, und zeigen, dass Radfahren im Alltag Spaß macht, gesund ist und als Alternative zum Auto auch aktiver Klimaschutz ist. Als Belohnung für gefahrene Radkilometer hatten alle Teilnehmenden die Möglichkeit, bei täglichen Verlosungen und im Hauptbewerb attraktive Preise zu gewinnen. Um an den Verlosungen und dem Hauptbewerb teilnehmen zu können, mussten die geradelten Kilometer täglich, monatlich oder am Ende des Wettbewerbs auf der Website oder in der App eingetragen werden.

Die Kampagne verzeichnete 2019 über 27.000 Teilnehmende mit insgesamt über 17 Millionen gefahrener Radkilometer. Somit konnten in dem Zeitraum der Aktion mehr als 3.000 Tonnen CO₂-Ausstoß vermieden werden.

Aufgrund des Erfolgs von Österreich radelt 2019 wurde die Aktion für das folgende Frühjahr erneut angesetzt. Auch 2022 findet die Kampagne wieder statt.

radelt.at

Radmodellregion Wels Umland: Vorbildwirkung für Oberösterreich

Mit der Radmodellregion Wels Umland (OÖ) wurde Mitte 2018 die erste Radmodellregion Österreichs für Alltagsradverkehr östlich des Arlbergs ins Leben gerufen. Dabei wird insbesondere auf verstärkte Kommunikation und Bewusstseinsbildung, Schaffung von besseren Rahmenbedingungen und konkrete Pilotprojekte gesetzt.

Gemeinden entwickeln gemeinsam Lösungen

Durch die Radmodellregion Wels Umland soll Radverkehr Gemeinde-übergreifend stattfinden, Synergien durch die Regionen entstehen und mehr Wirkung bei weniger Aufwand für die einzelnen Gemeinden erzielt werden. Zudem entsteht dadurch eine positive Wechselwirkung zwischen dem Alltagsradverkehr, Radtourismus und dem Radsport – beispielsweise in der Stadtregion und der Rennradregion Wels.

Zu den vielfältigen Maßnahmen zählen unter anderem:

- Verteilung von mehreren tausend Frühstücks- und „Danke“-Sackerln an Radfahrerinnen und Radfahrer
- E-Transportfahrräder für Gemeinden zum Testen bei Veranstaltungen
- Mobile Radabstellanlagen für Veranstaltungen mit in Summe 100 Stellplätzen
- Schulprojekt „Radfahren statt Hausaufgabe“
- Aktion „Rücksicht durch Abstand“ mit Seitenabstandsmessungen und Plakataktion
- Betriebsschwerpunkt inkl. Jobradaktion

Weiters wurde ein Radinfrastruktur-Dialog mit Planungsexpert:innen aus den Niederlanden initiiert, Fachexkursionen nach Offenburg und Karlsruhe mit Akteur:innen aus Gemeinden, des Landes OÖ und der Behörden veranstaltet und eine Kommunikationsstrategie samt Markenkern erarbeitet.

Vorreiterrolle in Oberösterreich

Weitere Aktionen wurden und werden beim Programm klimaaktiv mobil zur Förderung eingereicht. Diese umfassen neue Radwege und Mehrzweckstreifen, Asphaltierung von Radrouten und Lückenschlüsse bei den bereits bestehenden Routen. Mit den bereits durchgeführten und den geplanten Schritten möchte die Radmodellregion Wels Umland zum einen die Lebensqualität der beteiligten Gemeinden verbessern und zum anderen als Vorbild für andere Gemeinden in Oberösterreich fungieren.

radmodellregion.at

Vorarlbergs Kampagne „Radfreundlich“ bewegt Menschen

Radfahren ist gesund, schnell, einfach, bequem, kostengünstig, sicher und schont Luft und Natur. Deshalb möchte die Initiative in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden, Betrieben und Institutionen Vorarlbergerinnen und Vorarlberger dazu bewegen, das Fahrrad vermehrt im Alltag zu nutzen. Die Kampagne „Radfreundlich“ des Landes Vorarlberg, Nachfolgerin der Kampagne „Fahrradfreundlich“, setzt dabei schwerpunktmäßig auf Öffentlichkeitsarbeit. 2019 wurde die Agentur Zeughaus für vier Jahre mit der Umsetzung der Aktionen betraut.



Bild
Land Vorarlberg -
Lukas Hämmerle

Bunte Palette an Maßnahmen richtet sich an alle Altersgruppen

Tipps und Tricks rund ums Radfahren werden über den Web- und Facebook-Auftritt von „Radfreundlich“ unter die Bevölkerung gebracht. Auch Gemeinden, Betriebe, Vereine und sonstige Institutionen können Teil der „Radfreundlich“-Kampagne werden und „Radfreundlich“ als Marke nutzen, um beispielsweise fahrradspezifische Veranstaltungen, Berichte oder Artikel auszuweisen. Unter anderem organisiert die Initiative den RADIUS Fahrradwettbewerb als Teil der Kampagne „Österreich radelt“ und den Malwettbewerb AbakadabRAD, in dem die Jüngsten ihr Traumrad entwerfen dürfen und so fürs Radfahren motiviert werden sollen. Zudem wird Radfahren in Medien und Kooperationen beworben und Gemeinden und Betriebe werden mit Inseratvorlagen für ihre Angebote, durch einen Verleih von gestaltetem Werbematerial oder auch einem Transportrad unterstützt.

Verstärkte Wirkung durch Synergien mit anderen Radaktivitäten

Das „Radfreundlich“-Emblem wird nicht nur für Aktionen der „Radfreundlich“-Kampagne genutzt, sondern für alle Radaktivitäten des Landes, wie etwa die Vorarlberger Radstrategie „Kettenreaktion“. Weitere Maßnahmen, die bereits über die „Radfreundlich“-Kampagne unterstützt wurden, sind beispielsweise der Ideenwettbewerb Radkultur, Austauschtreffen mit Radhändlerinnen und Radhändlern oder Eröffnungen neuer Radinfrastruktur.

vorarlberg.at/-/radfreundlich-vorarlberg

Rad und Arbeit

Klinikum Wels-Grieskirchen als fahrradfreundlicher Betrieb zertifiziert

Österreichische Betriebe, die den Radverkehr im Betrieb fördern, eine innerbetriebliche Radfahrkultur aufbauen und dauerhaft fahrradfreundliche Maßnahmen umsetzen, können sich seit März 2017 mit der CFE-Zertifizierung (Cycle Friendly Employer) für ihr fahrradfreundliches Engagement auszeichnen lassen und sich auf der EU-weiten Plattform „CFE-Zertifizierung zum fahrradfreundlichen Betrieb“ präsentieren. Das Klinikum Wels-Grieskirchen (OÖ) hat für seine Initiativen und Investitionen rund um das Fahrrad als erste österreichische Gesundheitseinrichtung das CFE-Zertifikat erhalten.

Auszeichnung in der Kategorie „Silber“

Mit dem Rad zur Arbeit zu fahren funktioniert fast überall. Doch ein Unternehmen macht es seinen radfahrenden Mitarbeitenden leichter, wenn es entsprechende Infrastrukturen wie Umkleiden, Duschen und Abstellanlagen zur Verfügung stellt. Ein umfassendes Paket an fahrradfreundlichen Maßnahmen schaffte für das Klinikum die beste Voraussetzung, um im März 2017 als fahrradfreundlicher Betrieb zertifiziert zu werden. Zu den fahrradfreundlichen Highlights zählen:

- Teilnahme an der österreichweiten Kampagne „Radelt zur Arbeit“ und Ausgabe von eigenen Klinikum-Radtrikots,
- Betriebsausflüge mit dem Fahrrad,
- Weiterbildungsangebote im Bereich Radverkehr,
- finanzielle Förderung von Radfahrerinnen und Radfahrern,
- Einsatz von Rädern und Transportfahrrädern für die betriebsinterne Logistik,
- Aufstellen von Fahrradserviceboxen, Errichtung von versperrbaren und beleuchteten Radabstellplätzen und Durchführung von kostenlosen Fahrradchecks

Schritte zur Zertifizierung

Ein Kriterienkatalog mit sechs Aktionsfeldern bildet die Basis für die Zertifizierung – ein Betrieb, der in jedem Aktionsfeld eine bestimmte Punkteanzahl erreicht hat, kann sich zu einem Vor-Ort-Audit anmelden. In Österreich ist die Radlobby Österreich für die Beratung und die Zertifizierung der interessierten Unternehmen verantwortlich.

cfe-zertifizierung.at

Betriebliches Mobilitätskonzept in Dornbirn setzt Standards

Die Kaplan Bonetti gemeinnützige GmbH, eine professionelle, niederschwellige und karitative Sozialeinrichtung mit mehreren Standorten in Dornbirn, bietet Begegnungsorte und Unterstützung für Menschen in prekären Lebenssituationen. Für die 44 Stammitarbeiterinnen und -mitarbeiter sowie zehn Zivildienstler setzt das Unternehmen bereits seit 2014 auf Basis einer betriebsinternen Erhebung ein ausgeklügeltes Maßnahmenpaket zur Förderung von sanfter Mobilität nachhaltig um.

Vielfältige Möglichkeiten rund um umweltschonende Mobilität

Das Konzept der Vorarlberger Organisation baut auf unterschiedlichen Ansätzen auf, um ein umfassendes Angebot zu gewährleisten: Die zwei Standorte des Unternehmens am Dornbirner Bahnhof können Bahn und Fahrrad in Kombination nutzen. Seit 2018 gibt es zusätzliche, großteils wettergeschützte Radabstellplätze in der Nähe des Eingangs zum Wohnhaus „Kaplan Bonetti“ und des Bürogebäudes. Die Arbeitsprojekte haben ebenfalls überdachte Fahrradabstellplätze, die Platz für 20 Räder bieten. Weiters gibt es im Wohnhaus Standardwerkzeug, um kleinere Reparaturen am Fahrrad durchzuführen, und zwei übertragbare Jahreskarten für Vorarlberg zum Ausleihen.

Für das Unternehmen wurden Firmenfahrräder gekauft, die die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jederzeit verwenden können. Für größere Distanzen wurde ein Elektrofahrzeug angeschafft. Den Bewohnerinnen und Bewohnern des Wohnhauses stehen zwei Fahrräder zum Ausborgen zur Verfügung.

Seit 2014 gibt es einen freiwilligen Fahrtkostenzuschuss für das Team für die Benützung des öffentlichen Verkehrs vom Wohnort zur Arbeitsstelle. Mit dem Verkehrsbund Vorarlberg wurde eine Firmenfahrkarte ausgehandelt. Es besteht überdies die Möglichkeit, sich für externe Termine ein Elektroauto über den Carsharing-Anbieter Caruso zu leihen.

Umfrage Ende 2019 zeigt klare Ergebnisse

Im Dezember 2019 wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Zivildienstler erneut befragt, wie sie ihren Arbeitsweg bestreiten. Im Vergleich zu der Erhebung aus 2014 wurde das Privatauto von den öffentlichen Verkehrsmitteln überholt und auch die Nutzung des Fahrrads ist gestiegen.

kaplanbonetti.at

BOKU-Bikes der Universität für Bodenkultur Wien geben klares Signal

Seitdem im Jahr 2014 gestarteten umfassenden Mobilitätsmanagements hat sich der Anteil der umweltfreundlich autofrei zurückgelegten Alltagswege der rund 13.000 Studierenden sowie rund 2.000 Mitarbeiter:innen der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) deutlich erhöht.

Neben der Verbesserung von Bushaltestellen, Einführung einer Mitfahrbörse und Errichtung zahlreicher Fahrrad-Abstellplätze, bildet ein Kernstück des Programmes die im Jahr 2016 neu eingeführten BOKU-Bikes.

Erste Wiener Universität mit eigenen Fahrrädern

Mit im Schnitt 200 Stück zusätzlich pro Jahr werden 2020 bereits 1.000 Fahrräder mit BOKU-Logo und grün-weißem Rahmen unterwegs sein. Für 2022 sind bereits weitere 100 BOKU Bikes bestellt. Diese werden zum ermäßigten Preis (etwa 54% des Normalpreises) an Beschäftigte und auch an Studierende der BOKU vergeben, die Zahl der Interessent:innen übersteigt regelmäßig das Angebot.

Ein Auslöser für die Idee waren die in Wien verteilten Standorte der BOKU, wobei die wichtigsten nur 2,7 Kilometer voneinander entfernt sind – eine für das Fahrrad ideale Distanz.



Bild
BOKU - Christoph Gruber

Nachhaltiges Handeln – sanfte Mobilität

Die BOKU arbeitet bei der Aktion mit zwei sozioökonomischen Betrieben zusammen, die schwer vermittelbare Arbeitskräfte beschäftigen: Als Lieferant fungiert Bicycle Graz; die Ausgabe der Fahrräder und das Ersts-service erfolgen durch Trendwerk in der

Radstation am Wiener Hauptbahnhof. Damit wird auch die Intermodalität mit dem öffentlichen Verkehr betont. Die BOKU-Bikes sind somit eine sichtbare Visitenkarte gelebter Nachhaltigkeit.

short.boku.ac.at/boku-bike

Dienstauto? Nein, Dienstrad! JOBike® aus Wien macht's möglich

Das Firmenradmodell JOBike® von der in Wien ansässigen velocitee GmbH, ein Programmpartner von klimaaktiv mobil, ist der erste Anbieter von Firmenradlösungen in Österreich und erarbeitet für interessierte Unternehmen auch individuelle Mobilitätslösungen, inklusive Beratung und Unterstützung bei der Umsetzung.

JOBike® überzeugt mit entscheidenden Pluspunkten

Die betriebliche Einführung von JOBikes® ist nicht nur eine umweltfreundliche Alternative zum Auto, sondern auch eine kostengünstige, da Unternehmensinvestitionen in E-Bikes vom Klimaschutzministerium gefördert werden. Weitere Vorteile des Modells sind:

- Geringere Anschaffungs- und Betriebskosten als Dienstautos
- Fahrräder gelten als Betriebsausgabe und sind seit 2020 für Betriebe vorsteuerabzugsfähig
- Kein Sachbezug für Mitarbeiter:innen
- Nachhaltige und emissionsfreie Mobilität
- Positiver Beitrag zur Gesundheit sowie Spaß und Vitalität für Mitarbeiter:innen
- Macht innovative, umweltbewusste Positionierung als Arbeitgeber möglich

Schritte zur Einführung von JOBikes® ins Unternehmen

Vor der Umsetzung eines JOBike®-Projektes wird in einem Startworkshop mit dem interessierten Unternehmen, die Bedürfnisse des Betriebs und alle Fragen rund um Finanzierung (Kauf oder Leasing), Versicherung, Förderungen und rechtliche Aspekte abgeklärt. Damit die Mitarbeiter:innen ihr individuelles Fahrrad auswählen können, bieten regionale JOBike®-Partner, die Beratung, Auslieferung und Wartung der Fahrzeuge vor Ort an.

citee.at

Kind und Rad

Flächendeckendes Radfahrtraining für Schulkinder in Graz

Das Radfahrtraining wird seit 1995 jährlich für die vierten Klassen der Volksschule angeboten und hat sich zu einem fixen Bestandteil im Verkehrserziehungsunterricht der Grazer Volksschulen etabliert. Aufgrund der Beauftragung durch die Stadt Graz und der Unterstützung der AUVA (Allgemeine Unfallversicherungsanstalt) kann das Radfahrtraining flächendeckend angeboten werden. Seit 2021 wird das Radfahrtraining von der Radlobby ARGUS Steiermark koordiniert und von radfahrtraining.at abgewickelt.

Spielerisch – praxisnah – professionell

Unter der fachlichen Anleitung zertifizierter Radfahrtrainer:innen üben die Kinder in der Verkehrsrealität, um sich sicher auf die praktische Radfahrprüfung und die Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad vorzubereiten. Das Training beginnt mit spielerischen Einstiegsübungen im Schonraum, danach wird eine Ausfahrt in den realen Verkehrsraum unternommen. Dabei wird auf verkehrsberuhigten Straßen (Tempo-30-Zonen) und Radfahrinfrastruktur in der Schulumgebung gefahren. In verschiedenen Einzel- und Gruppenübungen werden die Kinder an das richtige Radfahrverhalten im Straßenverkehr herangeführt. Dabei wird auch verstärkt das selbstständige Linksabbiegen an Kreuzungen geübt – eine komplexe Aufgabe im Straßenverkehr. Dazu kommen allgemeine Verhaltens- und Verkehrsregeln, die aus den Kindern „Profis auf der Straße“ machen sollen.

Sicherheit gewinnen, Freude erleben

Das Radfahrtraining soll neben der Vorbereitung auf die praktische Radfahrprüfung den Kindern vor allem die Praxis, die Sicherheit und Freude am Radfahren vermitteln sowie das Miteinander auf der Straße stärken.

radfahrtraining.at

KinderRadSpaß in Wien – vom Freizeitgerät zum Verkehrsmittel

Beim KinderRadSpaß-Programm der Radlobby-Radfahrschule „FahrSicherRad“ lernen die Kinder die notwendigen Basisfertigkeiten, um den Übergang vom Spielgerät Fahrrad zum Verkehrsmittel gut zu meistern. Dabei steht ein spielerischer Zugang zum Radfahren-Lernen im Vordergrund, der die Bewegungsfreude der Kinder unterstützen und ihnen Begeisterung für das Radfahren vermitteln soll. Die Kinder lernen die wichtigsten motorischen Fähigkeiten und Wissen über Verkehrszeichen für die Teilnahme am Straßenverkehr. Auch für Anfängerinnen und Anfänger ist das Programm geeignet, da spezielle Trainerinnen und Trainer für diese bereitstehen.

Das KinderRadSpaß-Paket umfasst drei Module, welche von den Kindern als betreute Stationen gruppenweise besucht werden können:

- Übungsparcours mit Verkehrszeichen
- Technikworkshop
- Geschicklichkeitstraining

Optional können die Kinder anschließend beim gemeinsamen Radeln im verkehrsberuhigten Bereich das Trainierte üben. Angeboten werden die Einheiten im Großraum Wien, unterstützt von der Mobilitätsagentur der Stadt Wien, sowie in Oberösterreich.

fahrsicherrad.at

„Die Stadt & Du“ – neues Mobilitätsbildungsprogramm für Wiener Volksschulen

Seit Herbst 2019 steht allen Wiener Volksschulen das kostenlose Mobilitätsbildungsprogramm „Die Stadt & Du – Entdecke Wien auf Schritt und Tritt“ zur Verfügung. Das Programm unterstützt Kinder dabei, den Verkehr kritisch und umweltbewusst im Unterricht zu hinterfragen und sich selbstbewusst, sicher und aktiv durch die Stadt zu bewegen.

Themenspezifische Unterrichts-Boxen: Auswahl je nach Interesse

Bestehende schulische Angebote aus dem Mobilitäts- und Verkehrsbereich werden mit einem praxisnahen und abwechslungsreichen Programm verbunden. Dabei werden drei themenspezifische Unterrichts-Boxen mit dem Standardprogramm der Polizei zur Verkehrs- und Mobilitätsbildung mit thematischen Unterrichtseinheiten in der Klasse und weiteren Angeboten externer Anbieter (z.B. Mobilitätsagentur Wien, ÖAMTC,



Bild
Mobilitätsagentur Wien -
Christian Fürthner

Wiener Linien usw.) verknüpft. Folgende Unterrichts-Boxen können angefordert werden: „Schulweg-Box: Sicher unterwegs“, „Grätzl-Box: Auf Entdeckungstour“, „Fahrrad-Box: Sattelfest durch die Stadt“.

Die Unterrichts-Boxen und die darin enthaltenen Angebote stehen für alle Schulstufen der Wiener Volksschulen gratis zur Verfügung. Somit können Kinder ein Schwerpunktthema interaktiv und spielerisch erlernen und eine umfassende Mobilitätsbildung als Teil des Unterrichts erhalten.

Fahrrad-Box für Fortgeschrittene: Sattelfest durch die Stadt

Das Ziel der Fahrrad-Box ist es, die Kinder auf die freiwillige Radfahrprüfung vorzubereiten, welche in der vierten Klasse Volksschule abgelegt werden kann. Die Box kombiniert Materialien für den Unterricht in der Klasse mit dem Training der Polizei und dem praktischen Radfahr-Workshop. Hier trainieren die Kinder spielerisch Geschicklichkeit und Motorik am Fahrrad. Die möglichen Kurse können auf der Website eingesehen werden.

diestadtunddu.at

Transporträder und Fahrrad

KlimaEntLaster: Transportrad-Sharing in Mattersburg

Die Stadtgemeinde Mattersburg (Bgl.) hat im September 2019 das erste Transportrad-Sharing-Angebot des Burgenlands erhalten. Dieses Angebot wird im Rahmen eines dreijährigen Projekts (2019–2021) des Österreichischen Klima- und Energiefonds gefördert und von den Projektpartnern Energy Changes Projektentwicklung, Die Radvokaten, TU Wien, Factum und Quadratic sowie der Stadtgemeinde Mattersburg und der Mobilitätszentrale Burgenland durchgeführt.

Ziel des Projekts ist es, ein tragfähiges Konzept für Transportradnutzung zu entwickeln, indem E-Transporträder zum Test für Privatpersonen und Betriebe angeboten werden und ein ständiger Austausch mit den Nutzer:innen gehalten wird.

Privatpersonen und Betriebe profitieren vom neuen Angebot

Seit September 2019 können sich Privatpersonen und Betriebe online für das Sharing-Angebot registrieren und anschließend kostenlos eines der drei verschiedenen E-Transporträder, mit unterschiedlicher Bauart und einem Zuladegewicht bis zu 100 kg, an einem der drei Standorte in Mattersburg ausleihen und testen. Die E-Transporträder können sowohl stundenweise als auch bis zu einer Woche ausgeliehen werden.

Für Betriebe, die E-Transporträder testweise in den betrieblichen Ablauf integrieren wollen, gibt es eine verlängerte Ausleihdauer von bis zu drei Monaten. Damit dieses Angebot auch wahrgenommen wird, wurden Betriebe bereits im Vorfeld in das Projekt miteingebunden.

KlimaEntLaster motiviert

Der Fokus des Projekts liegt dabei auf Klein- und Mittelstädten, in denen ein hohes Potenzial für die Nutzung eines Transportrades besteht. Die Projektpartner brachten 2020 das Transportrad-Sharing-Angebot auch in die Städte Amstetten (NÖ) und Freistadt (OÖ). Nach Ende des dreijährigen Projekts wird eine wirtschaftliche Dauerlösung als Vorbild für andere österreichische Gemeinden angestrebt.

klimaentlaster.at

Alternative Transportrad – Überzeugungsarbeit in Dornbirns Jugendhäusern

Im Rahmen des Projekts „let's go solar“ der Offenen Jugendarbeit Dornbirn (OJAD) in Vorarlberg, sollen Jugendliche unter anderem für klimafreundliche Alternativen zum eigenen Auto oder Moped motiviert werden. Mit diesem Ziel hat die OJAD mittlerweile eine große Flotte von verschiedenen Fahrrädern, Elektrobikes, Elektro-Scootern und auch ein Elektroauto angeschafft, die jederzeit unkompliziert für Testfahrten ausgeliehen werden können.

Lasten ohne Auto transportieren – geht das? Und ob!

Um das zu beweisen, hat sich die OJAD mithilfe der Sonderfinanzierung des damaligen Lebensministeriums ein Transportrad angeschafft und gemeinsam mit Jugendlichen in der jugendhauseigenen Fahrradwerkstatt mit einer Transportbox, Akkus und einem Elektromotor ausgestattet. In einem weiteren Schritt soll die Transportbox noch mit Solarpanelen ausgestattet werden, damit der Strom für den Elektromotor rein aus Sonnenenergie gewonnen werden kann. Das Fahrrad kann von Jugendlichen für Einkaufs- und Transportfahrten, im Sommer für Grillfeste oder sonstige Zwecke kostenlos ausgeliehen werden und auch die Mobile Jugendarbeit ist damit im Dornbirner Stadtzentrum unterwegs.

ojad.at/angebot/lets-go-solar/

Salzburg kurbelt Verwendung von Transporträdern an

Seit 2015 wird in der Stadt Salzburg der Kauf von Transporträdern und Radanhängern finanziell gefördert. Ziel der Maßnahme ist es, den umweltfreundlichen Transport zu stärken und das Fahren von Lasten und auch von Kindern mit dem Rad ins Bewusstsein der Salzburgerinnen und Salzburger zu bringen.

Steigende Ergebnisse, steigende Fördersumme

Von 2015 bis 2019 wurden insgesamt 78 Transporträder und 375 Radanhänger mit bis zu 20% der Anschaffungskosten unterstützt. Um noch mehr Salzburgerinnen und Salzburger zum Umstieg vom Auto auf das Transportrad zu bewegen, wurde 2020 der jährliche Subventionstopf von 20.000 auf 40.000 Euro verdoppelt. Zudem haben seit 2020 auch Hausgemeinschaften, Unternehmen und Vereine die Möglichkeit, die Förderung zu nutzen.

salzburgrad.at

Samariterbund Wien – Umweltfreundliche Zustellung bei Essen auf Rädern

Das Essen auf Rädern-Team des Samariterbundes Wien liefert täglich, auch an Sonn- und Feiertagen, mehr als 1.200 Mahlzeiten in ganz Wien aus. Um das Essen umweltfreundlich und emissionsfrei zustellen zu können, sind seit 2017 auch mehrere E-Transporträder im Einsatz. Sie sind abgasfrei, verursachen keinen Feinstaub, keine Staus und verbrauchen keine Parkplätze. Damit können jährlich bis zu 40 Tonnen CO₂ eingespart werden. Die Fahrten mit den E-Transporträdern sparen viel Zeit, sind auch in der Erhaltung günstiger und halten gleichzeitig die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fit. Eine umweltfreundliche und gesunde Alternative zum Auto, speziell bei Zustellungen in der Stadt. Das Projekt wurde bereits zweimal mit dem VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet.

Bild
Samariterbund -
Benjamin Breitegger



Mehr als 50 Prozent der Zustellungen bereits elektrisch

Nach den ersten erfolgreichen Testläufen werden seit 2017 immer mehr Touren durch E-Transporträder abgedeckt. Zusätzlich sind auch ein Elektro- und ein mit Erdgas betriebenes Auto für weitere Strecken im Einsatz. Die Fahrradflotte besteht derzeit aus insgesamt 30 E-Transporträdern. Jedes dieser Fahrzeuge legt dabei an einem Tag rund 12 bis 18 Kilometer zurück und hat ein Ladevolumen von 35 Essensboxen.

Der Samariterbund Wien möchte mit diesem Projekt auch andere Unternehmen dazu inspirieren und motivieren, auf alternative und klimafreundlichere Liefersysteme umzusteigen.

samariterbund.net/essen-auf-raedern

Tourismus und Events



Bild
Verkehrsverbund Tirol

Tirol stattet Busse mit Fahrradanhängern aus

Generell können Fahrgäste im Regiobus des Verkehrsverbunds Tirol (VVT) ihre Räder mitnehmen, jedoch ist dies in der Praxis aufgrund des Platzangebotes nicht immer möglich. Das Bundesland bietet Radfahrenden mit dem Regiobus Fahrrad nun zusätzliche Kapazitäten an, damit sie mit ihrem Fahrrad oder E-Fahrrad den öffentlichen Verkehr nutzen können. Diese Busse fahren mit Radanhängern und sind daher bei größerem Andrang für den Transport von mehr Fahrrädern und E-Fahrrädern geeignet, und zwar im Oberen Gericht (Linie 210), im Lechtal (Linie 4268) und im Ötztal (Linien 4194 und 8352). Die Regiobusse mit Fahrradanhängern sind im Fahrplan gesondert gekennzeichnet.

Mehr Platz im öffentlichen Raum für Radfahrende

Die Regiobusse Fahrrad haben ein Fassungsvermögen von zwanzig Fahrrädern auf den Radanhängern und fünf Fahrrädern auf den Bushecks. Die Tagestickets BIKE belaufen sich auf 5 Euro für beliebig viele Fahrten auf den Linien, sowie S-Bahn und REX im Verbundraum Tirol. Personen, die eine Regio-Biking-Tageskarte Tirol der ÖBB besitzen, zahlen für das Tagesticket BIKE nur mehr einen Aufpreis.

Der Radanhänger wird je nach Region unterschiedlich oft eingesetzt. Nähere Details dazu erhalten Interessierte bei den dafür zuständigen Tourismusverbänden oder über das VVT-Kundencenter. Auskünfte zur Fahrradmitnahme auf der Schiene gibt es beim ÖBB-Kundenservice.

vvt.at

Kärnten rent e bike: Fahrräder ausleihen und zurückgeben, wo man möchte

Kärnten ist Vorreiter beim Radverleih. Denn nirgendwo gibt es ein derartig großes und regionenübergreifendes Verleihsystem wie in Österreichs südlichem Bundesland. Seit 2018 haben Radfahrende jeden Alters mit Kärnten rent e bike von der Firma Papin Sport Zugriff auf über 2.500 Leihräder, Kinderanhänger, Helme und Fahrradschlösser. Die Leihräder reichen von Citybikes über E-Mountainbikes und Trekkingbikes bis zu Kinder-E-Bikes. Das Besondere an dem System: Alle Fahrzeuge und Ausrüstungen können an einer der über 60 Verleih- bzw. Servicestationen in sämtlichen Kärntner Regionen (und in Friaul) ausgeliehen und an einer anderen Stelle wieder zurückgegeben werden. Die Buchung erfolgt bequem online, ist natürlich aber auch vor Ort möglich.

Mit dieser Initiative geht das Land Kärnten bewusst den Weg, das Radfahren zu einem uneingeschränkten und daher lustvollen Erlebnis zu machen. Dadurch wird sowohl der Tourismus in Kärnten, als auch die Begeisterung für das Radfahren gestärkt.

radland.kaernten.at

E-Bike Südburgenland: Regionalitätsentwicklung und saubere Mobilität in einem

Der Tourismusverband der Region Oberwart (Bgl.) setzt gemeinsam mit dem Reisebüro Foxtours gezielte Werbe- und Marketingmaßnahmen für das Südburgenland. Die Speerspitze dieser Bemühungen sind das im Jahr 2011 gestartete Projekt E-Bike

Bild
Mobilitätszentrale Burgenland - RobertB



Südburgenland, eine Marke der FoxTours, sowie die 2015 entwickelte Paradiesroute Südburgenland. Die Projekte zeichnen sich durch zwei Grundgedanken aus: Belebung der Region und nachhaltige Mobilität. FoxTours gewann für diese besondere Art der Regionalitätsentwicklung 2019 den Regionalitätspreis für Tourismus und Nachhaltigkeit der Bezirksblätter im Burgenland.

Auf der Paradiesroute Südburgenland sind auf 260 Kilometer praktisch alle Highlights der Region miteinander verbunden, zum Beispiel Naturparks, besonders schöne Hotels, Burgen und Schlösser, Haubenlokale, Buschenschänken, Weinberge sowie Bach- und Flusslandschaften. Mittlerweile werden zahlreiche Radpauschalreisen mit Top-Sorglos-Paketen angeboten. Bei FoxTours in Oberwart gibt es eine der beiden Hauptverleihstationen mit ca. 40 Top-Class-E-Bikes nach Maß, Übernachtungsmöglichkeiten sowie die Einstiegsstelle (Start/Ziel) mit rund um die Uhr betreutem Infopoint der Paradiesroute Südburgenland.

ebikesuedburgenland.at

Radfest – Burgenland radelt in Neusiedl am See

Alltagsradeln und klimafreundliche Mobilität immer wieder ins Bewusstsein der Burgenländer und Burgenländerinnen zu rücken ist das vordringliche Ziel der Mobilitätszentrale Burgenland. Aus diesem Grund wurde 2019 gemeinsam mit der Stadt Neusiedl am See und der ÖBB (Österreichischen Bundesbahnen) ein großes Radfest veranstaltet.

Radfahren sichtbar machen ... am besten mit einer Radparade!

Rund 150 große und kleine Besucher:innen wurden durch den ÖBB-Regionalmanager am Bahnhof begrüßt, bevor sie dann gemeinsam in einer Parade zum Hauptplatz der Stadt Neusiedl am See radelten. Dort erwartete sie nach einer feierlichen Eröffnung durch Landespolitiker:innen und die Bürgermeisterin ein bunt durchgemischtes Programm zum Thema Radfahren und saubere Mobilität.

Im Rahmen des Radfestes hatten die Besucher:innen die Möglichkeit, E-Bikes und Transporträder auszuprobieren, das eigene Fahrrad durchchecken zu lassen, oder sich über die neueste Radausrüstung zu informieren. Für Kinder gab es zusätzliche Angebote. Sie konnten ihr Wissen im Straßenverkehr beim Verkehrssicherheitsparcours der GYSEV (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG) unter Beweis stellen, sich im Hüpfzug CINDY der ÖBB austoben, oder beim Klimaquiz mitmachen und tolle Preise gewinnen.

burgenland.radelt.at

Kontakte

klimaaktiv mobil Gesamtkoordination

Strategische Steuerung klimaaktiv mobil

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

Abteilung II/6, Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

Robert Thaler, Alexandra Dörfler, Iris Ehrnleitner

alexandra.doerfler@bmk.gv.at, iris.ehrnleitner@bmk.gv.at

bmk.gv.at

Radverkehrscoordination

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

Abteilung II/6, Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

Martin Eder

martin.eder@bmk.gv.at

Operatives Dachmanagement klimaaktiv mobil

Österreichische Energieagentur

Reinhard Jellinek, Christoph Link

+43 1 5861524

klimaaktivmobil@energyagency.at

klimaaktivmobil.at

klimaaktiv mobil Beratungsprogramme

Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber

HERRY Consult GmbH

Markus Schuster, Gilbert Gugg, Claudia Klampfer

+43 1 5041258-50

office@mobilitaetsmanagement.at

mobilitaetsmanagement.at

Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden

komobile Gmunden

Helmut Koch, Raphael Glück

+43 7612 70911

mobiltaetsmanagement@komobile.at

klimaaktivmobil.at/gemeinden

Mobilitätsmanagement für Tourismus und Freizeit

komobile Wien

Romain Molitor, Marc Steinscherer

43 1 8900681

freizeit.mobil@komobile.at

klimaaktivmobil.at/tourismus

Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche

Klimabündnis Österreich GmbH

Maria Zögernitz

+43 1 5815881

klimaaktivmobil@klimabuendnis.at

klimaaktivmobil.at/bildung

Mobilitätsmanagement für die klimaneutrale Verwaltung

Österreichische Energieagentur

Christoph Link

MMVerwaltung@energyagency.at

klimaaktiv.at/mmverwaltung

klimaaktiv mobil Aktive Mobilität

Österreichische Energieagentur

Bettina Reidlinger

aktivemobilitaet@energyagency.at

EcoDriving Austria

Österreichische Energieagentur

Thomas Bogner

+43 1 5861524

spritsparen@energyagency.at

klimaaktivmobil.at/ecodriving

Klimaaktiv mobil Förderungsprogramm

Abwicklungsstelle

Kommunalkredit Public Consulting GmbH

Serviceteam Verkehr und Mobilität

+43 1 31631-716

umwelt@kommunalkredit.at

umweltfoerderung.at/verkehr

Radverkehrskordinator:innen der Bundesländer

Burgenland

Christine Zopf-Renner

Mobilitätszentrale Burgenland

Domplatz 26, 7000 Eisenstadt

christine.zopf@b-mobil.info

Kärnten

Ludwig Siedler

Amt der Kärntner Landesregierung

Flatschacher Straße 70, 9020 Klagenfurt

ludwig.siedler@ktn.gv.at

Niederösterreich

Richard Pouzar

Amt der NÖ Landesregierung

Landhausplatz 1, 3019 St. Pölten

Richard.Pouzar@noel.gv.at

Oberösterreich

Christian Hummer

Amt der OÖ Landesregierung

Bahnhofplatz 1, 4021 Linz

christian.hummer@ooe.gv.at

Salzburg

Ursula Hemetsberger
Amt der Salzburger Landesregierung
Michael-Pacher-Straße 36, 5020 Salzburg
ursula.hemetsberger@salzburg.gv.at

Steiermark

Bernhard Krause
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Stempfergasse 7, 8010 Graz
bernhard.krause@stmk.gv.at

Tirol

Othmar Knoflach
Amt der Tiroler Landesregierung
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck
othmar.knoflach@tirol.gv.at

Vorarlberg

Anna Schwerzler-Nigg
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus, 6901 Bregenz
Anna.Schwerzler@vorarlberg.at

Wien

Martin Blum
Mobilitätsagentur Wien GmbH
Große Sperlgasse 4, 1020 Wien
martin.blum@mobilitaetsagentur.at

Checklisten

Je häufiger die folgenden Aussagen zutreffen, umso erfolgreicher sind Sie bereits in der Umsetzung von Radverkehrsförderung.



Die engagierte Fahrradgemeinde

Allgemein

- Radverkehrsförderung wird als kontinuierlich zu betreibende Aufgabe der Gemeinde gesehen. Es gibt ein eigenes Budget, klare Verantwortlichkeiten in der Verwaltung und jährliche Arbeitsprogramme mit Evaluierung.
- Es gibt in der Gemeinde eine:n Radverkehrsbeauftragte:n für Angelegenheiten der Radverkehrsförderung.
- In der Gemeindezeitung gibt es regelmäßig motivierende Berichte über Angelegenheiten des Radfahrens und andere Formen aktiver Mobilität.
- Auf der Gemeinde-Homepage gibt es eine übersichtliche Serviceseite „Mobilität“ mit allen Radverkehrsinformationen.
- Wichtige Vorbilder in der Gemeinde sind häufig mit dem Fahrrad unterwegs.
- In der Gemeindeverwaltung werden für die Mitarbeiter:innen Anreizmaßnahmen zur Motivierung des Radfahrens durchgeführt.
- Bei öffentlichen Veranstaltungen werden Anreizmaßnahmen zur Fahrradnutzung bei der Anreise gesetzt.

Fahrrad-Infrastruktur

- Alle wichtigen Radfahrziele im Ortsgebiet (Zentrum, Schulen, Einkaufsviertel, Arbeitsplätze, Wohnquartiere, Haltestellen) sind gut und sicher mit dem Fahrrad erreichbar.
- Es gibt ein gut dotiertes Baubudget für Radverkehrs-Infrastrukturmaßnahmen.
- Es gibt zahlreiche benutzergerechte Radabstellanlagen an den wichtigsten Zielen.
- Es gibt ein attraktives Radverleihsystem, auch für Transporträder.
- Radservicestationen an zentralen Plätzen bieten Reparaturservice im Notfall.
- Es gibt ein Radfahrer:innen-Leitsystem, das zum Radfahren motiviert und über kurze Wegverbindungen informiert.
- Ein übersichtlicher Fahrradplan informiert über Radwege, Radrouten und sonstige Radinformationen in der Gemeinde.
- Es gibt Diensträder für die Gemeindebediensteten.

Fahrrad und Öffentlicher Verkehr

- Bahnhöfe und Haltestellen sind gut mit dem Fahrrad erreichbar.
- Sichere und benutzergerechte Bike&Ride Anlagen gewährleisten schnelles und sicheres Umsteigen zum Öffentlichen Verkehr.
- Die Fahrradmitnahme in den Öffentlichen Verkehrsmitteln ist gewährleistet.

Der fahrradfreundliche Betrieb

Allgemein

- Mobilitätsmanagement wird als kontinuierlich zu betreibende Aufgabe des Unternehmens gesehen. Es gibt ein eigenes Budget, klare Verantwortlichkeiten in der Verwaltung und jährliche Arbeitsprogramme mit Evaluierung.
- Es gibt im Unternehmen eine:n Mobilitätsbeauftragte:n für Angelegenheiten des Mobilitätsmanagements.
- Es besteht regelmäßiger Kontakt mit der Gemeinde zur Übermittlung und Bearbeitung von Verbesserungsvorschlägen für die Erreichbarkeit des Unternehmens per Fahrrad.
- Im Unternehmens-Intranet gibt es eine übersichtliche Serviceseite „Mobilität“ mit allen Radverkehrsinformationen.
- In der Unternehmenszeitung gibt es regelmäßig motivierende Berichte über aktive Mobilität am Weg zur Arbeit.
- Vorbildfunktion der Führungskräfte - sie sind häufig mit dem Fahrrad unterwegs.
- Für die Unternehmensmitarbeiter:innen werden Anreizmaßnahmen zur Motivierung des Radfahrens durchgeführt: z. B. Radfahrende der Woche, Gratis-Radservice, Frühstück für Radfahrende.
- Auch für den Freizeitbereich der Mitarbeiter:innen werden Radaktivitäten angeboten: z. B. Radclub, Radausflüge.

Service und Infrastruktur

- Das Unternehmen ist an das lokale Radverkehrsnetz gut angebunden.
- Das Radfahren im Unternehmensgelände ist gestattet. Im Bedarfsfall gibt es eigene Radverkehrsanlagen.
- Es gibt Diensträder für die Mitarbeiter:innen.
- Es gibt witterungsgeschützte, benutzergerechte und diebstahlsichere Radabstellanlagen und Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder nahe bei den Unternehmenseingängen.
- Garderoben und Duschanlagen für die Mitarbeiter:innen sind vorhanden.
- Eine Radservicestation mit Luftpumpe und Werkzeug bietet die Möglichkeit zu Radreparaturen.
- Regenmäntel und Fahrradtaschen können von den Mitarbeiter:innen gratis entliehen werden.
- Ein Radwegeplan zeigt die besten und sichersten Wege zum Unternehmen per Fahrrad.
- Das Unternehmen betreibt parking cash out: Bei Verzicht auf einen PKW-Abstellplatz erhalten die Mitarbeiter:innen eine Bonifikation, beispielsweise in Form eines Fahrrades.

Die fahrradfreundliche Schule

Allgemein

- Es wird Mobilitätsmanagement an Schulen mit regelmäßigen Mobilitätserhebungen durchgeführt.
- Es gibt ein Mobilitätsteam mit einem/einer eigenen Mobilitätsbeauftragten.
- In einem zumindest jährlich tagendem Ausschuss bestehend aus Schulgemeinschaft (Lehrpersonen, Schüler:innen, Eltern), Gemeinde/Bezirk, Polizei werden Schulwegthemen behandelt. Verbesserungsvorschläge von Schüler:innen werden an zuständige Behörden weitergeleitet.
- In der Schulzeitung, beziehungsweise auf der Schulhomepage, gibt es regelmäßig motivierende Berichte über aktive Mobilität am Weg zur Schule.
- Die Lehrenden als Vorbilder sind häufig mit dem Fahrrad unterwegs.
- Anreize motivieren zum Radfahren, wie z. B. Radfahrende der Woche, Gratis-Rad-service, Frühstück für Radfahrende, Radbewerbe, Klimameilen, etc.

Service und Infrastruktur

- Die Schule ist an das lokale Radverkehrsnetz gut angebunden.
- Es gibt Diensträder für die Lehrpersonen.
- Es gibt für Kindergärten und Volksschulen Fahrrad-Elternhaltestellen.
- Es gibt ausreichend witterungsgeschützte, benutzergerechte und diebstahlsichere Radabstellanlagen nahe bei den Schuleingängen.
- Garderoben und Duschanlagen sind vorhanden.
- Eine Radservicestation mit Luftpumpe und Werkzeug bietet die Möglichkeit zu kleinen Radreparaturen.
- Ein Schulwegeplan zeigt die besten und sichersten Wege zur Schule per Fahrrad.

Unterricht und Elternverein

- Aktive Mobilität am Weg zur Schule wird regelmäßig und fächerübergreifend im Schulunterricht thematisiert.
- Es gibt ein praxisnahes Radfahrtraining im öffentlichen Straßenraum für die Schulkinder im Rahmen der Ausbildung für den Radfahrausweis (nach §65 StVO).
- In Form von kreativen, lustvollen Aktionen wird das Fahrrad und die Vorteile des Radfahrens gemeinsam mit den Schüler:innen behandelt: z. B. Foto- oder Zeichenwettbewerb, Fahrrad-Pack-Wettbewerb, Fahrradbörse, Mobilitäts-Workshops.
- Mittels Aktionstagen oder Aktionswochen werden Maßnahmen und Aktionen zur Sanften Mobilität durchgeführt.
- Es werden im Rahmen des Unterrichts Fahrradreparaturkurse angeboten.
- Bei Elternabenden wird aktive Mobilität am Weg zur Schule thematisiert und es werden gemeinsam Verbesserungsvorschläge erarbeitet.

Der Tourismusbetrieb mit Herz für Radfahrer:innen

Service und Infrastruktur

- Der Tourismusbetrieb ist an das lokale Radverkehrsnetz gut angebunden.
- Es gibt witterungsgeschützte, benutzergerechte und diebstahlsichere Radabstellanlagen oder Radaufbewahrungsmöglichkeiten und Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder.
- Eine Radservicestation mit Luftpumpe und Werkzeug bietet die Möglichkeit zu kleinen Radreparaturen.
- Es besteht die Möglichkeit, gratis oder kostengünstig Fahrräder zu entleihen.
- Es gibt auch ein Entlehnangebot für E-Fahrräder.
- Es gibt einen Raum zum Trocknen von Kleidung und Ausrüstung, Kontakt zu einer Fahrradwerkstatt oder einem Pannenservice und Informationen zu E-Ladepunkten.
- Es gibt einen Hol- und Bringdienst vom Bahnhof.

Marketing und Information

- Auf der Homepage des Tourismusbetriebs und seinen Informationsmaterialien sind Angaben zu sanft mobiler Anreise und Aufenthalt übersichtlich zusammengestellt.
- Es gibt eigene Angebots-Packages oder Sonderaktionen für radfahrende Gäste.
- Im Tourismusbetrieb sind Informationsmaterialien zum Radverkehrsnetz im Ort und in der Region erhältlich.
- Informationsmaterialien über die Angebote des Öffentlichen Verkehrs sowie über die Rad-Mitnahmemöglichkeiten bei Bus und Bahn sind verfügbar.
- Es gibt Gästekarten oder Schnuppertickets für eine ermäßigte oder kostenfreie Nutzung des Öffentlichen Verkehrs.

Fahrradfreundliche Freizeitveranstaltungen

Service und Infrastruktur

- Die attraktive Radzufahrt bis zum Eingangsbereich ist gewährleistet (Trennung vom Kfz und Fußgänger:innenverkehr, eigenes Routen- und Beschilderungssystem).
- Es gibt benutzer:innengerechte Radabstellanlagen im Eingangsbereich (sichere Abstellsysteme, überdacht, beleuchtet, bewacht).
- Radfahrende erfahren bevorzugte Behandlung am Eingang (eigener attraktiver Eingangsbereich mit kürzeren Wartezeiten).
- Es gibt Eintrittsermäßigungen bei Anreise mit dem Fahrrad (Gutscheinausgabe bei Abstellanlagen).
- Zusätzliche Anreize (Gratisgetränk, Gewinnspiel, eigener Bereich während der Veranstaltung) machen die Radanreise attraktiv.

