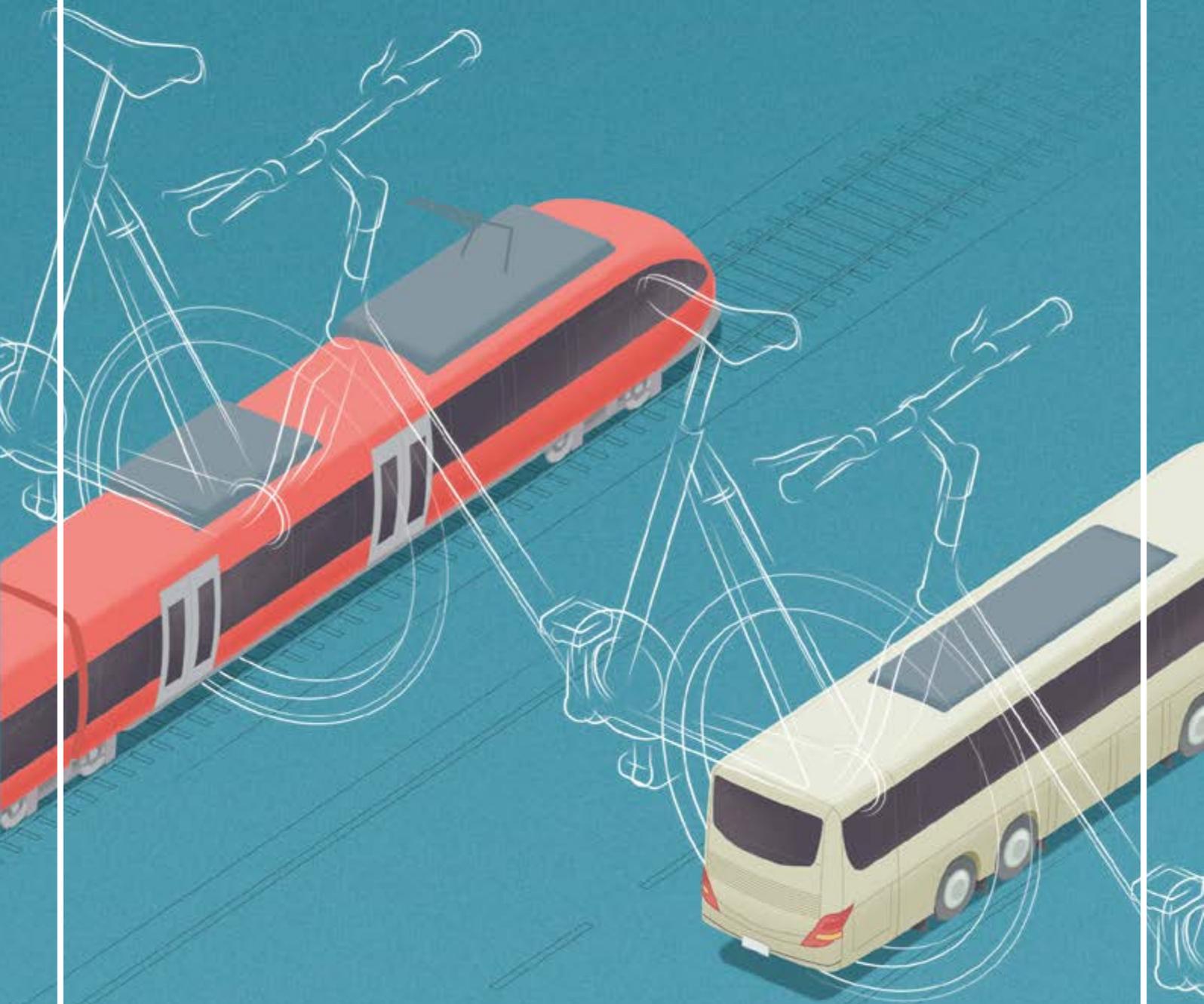


Bike & Ride mit ISR

Das Förderprogramm „Intermodale
Schnittstelle Radverkehr“
(ISR) 2008–2016



Impressum

Zitiervorschlag

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Bike & Ride mit ISR – Das Förderprogramm „Intermodale Schnittstelle Radverkehr“ (ISR) 2008–2016. Wien.

Idee und Konzeption

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion II/INFRA4 – Gesamtverkehr
DI Florian Matiasek, Florian.Matiasek@bmvit.gv.at

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)
Lassallestraße 9b, 1020 Wien
Dr. Oliver Hietler, o.hietler@schig.com, www.schig.com

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
infra4@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

Inhaltliche Erarbeitung

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)
Dr. Oliver Hietler

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
DI Florian Matiasek

Gestaltung

COMMUNICAT – Agentur für Kommunikation und Design
communicat.at

Lektorat

www.onlinelektorat.at

Druck

Ueberreuter Print GmbH
gedruckt auf PEFC-zertifiziertem Papier

1. Auflage
Wien, im Februar 2018



Vorwort

Auf der rechtlichen Basis ÖPNRVG 1999 unterstützte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) konkrete Infrastrukturmaßnahmen, bewusstseinsbildende Initiativen und Konzepte, zur Verbesserung der Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Radverkehr. Die Maßnahmen tragen dazu bei, einen Teil des Zu- und Nachlaufverkehrs zu Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern, aber auch die gesamten intermodalen Wegeketten im Vergleich zur ungebrochenen Pkw-Fahrt attraktiver zu machen.

Folgerichtig steht dabei die Haltestelle – der intermodale Umsteigepunkt – selbst im Zentrum der Initiative, aber auch Verbesserungen der zur Haltestelle führenden Wege (und deren Sicherheit) sind für eine Unterstützung qualifiziert. Zentrale Zielgebiete der Initiative sind der ländliche Raum, aber auch Städte und stark wachsende Stadt-Umland-Gebiete. Durch die weitere Zuwanderung in durch ÖV oft nur ungünstig erschließbare Stadt-Umland-Gebiete („Speckgürtel“), verbunden mit Restriktionen für Pkw-Verkehr in innerstädtischen Gebieten, wird die Nachfrage nach der Wegekette Fahrrad-ÖV weiter zunehmen. Die zunehmende Verbreitung von E-Mobilität erweitert das Einzugsgebiet und könnte neue Nachfragepotenziale erschließen.

Zwischen 2008 und 2016 unterstützte das bmvit im Rahmen des Förderprogramms „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ konkrete Umsetzungsmaßnahmen mit mehr als 100 Radverkehrsprojekten. Dabei kam es zur Errichtung von über 11.600 qualitativ hochwertigen Fahrradabstellplätzen, zur Schaffung von lückenschließenden Radwegen und zur Erstellung von interessanten Studienprojekten mit einem Fördervolumen von rund 6 Millionen Euro.

Statistische Informationen über Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot zeigen, dass es in Österreich noch ein großes Potenzial zum Ausbau des Radverkehrs gibt. Übergeordnete politische Strategien – wie der Gesamtverkehrsplan Österreich – setzen auf gezielte und intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln und sehen dabei den Radverkehr als bedeutsame Säule. Genau hier setzt mit den daraus abgeleiteten Zielen und Maßnahmen das Programm „Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ an.

Norbert Hofer
Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

Inhalt

Das ISR-Förderprogramm 6

- Zielsetzung des Programms 7
- Der Beginn: das „ISR-Handbuch“ 7
- Fördergegenstand des ISR-Förderprogramms 8
- Abwicklung des ISR-Förderprogramms 9
- Der Förderprozess und Durchlaufzeiten 10
- Die Projekte: Gesamtüberblick 11
- Bewertung von Projektanträgen durch die Jury 12
- Finanzielles 15

FördernehmerInnenbefragung 20

- InterviewpartnerInnen 20
- Zusammenfassung der Interview-Ergebnisse 20

Empfehlungen 22

Best-Practice-Beispiele 23

- Radbrücke Kindberg 24
- Park+Ride Gramatneusiedl 26
- Fahrradstation Bahnhof Attnang-Puchheim 28
- Feldkirch Amberg – Gisingen 30
- Bike+Ride Eferding 32
- Fahrradabstellanlage Bludesch 34
- Bike+Ride Wolkersdorf 35
- Fahrradabstellanlagen im Bregenzerwald 36
- Neusiedler Seebahn 38
- Gemeinde Koppl 39
- Salzburg Hauptbahnhof 40
- Citybike-Stationen in Wien 42
- Grundlagenstudie – Optimierung BusBahnBike (BBB) Steiermark 43

Zusammenfassung 44

- Quellenverzeichnis 46

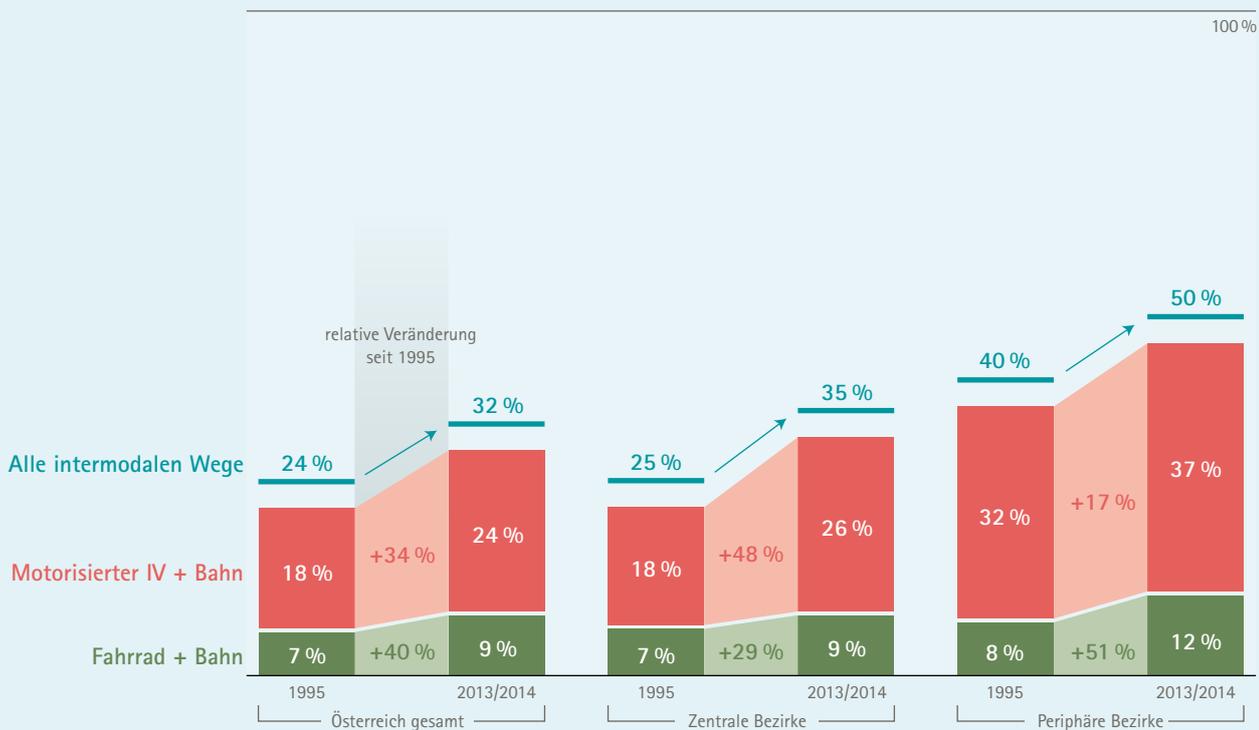
Das ISR-Förderprogramm

Allgemeine Einführung

Die bmvit-Publikation „Österreich unterwegs 2013/2014“ zeigt, dass sich die Verkehrsleistung im Radverkehr in Österreich seit 1995 stark erhöht hat. Überproportionale Steigerungen erfuhren intermodale Wege (+35% seit 1995) und hier insbesondere intermodale Wege in der Kombination Fahrrad und Bahn (+40% seit 1995). Die Ursachen dafür liegen in der stetigen Attraktivierung des Angebotes im Schienenpersonenverkehr, insbesondere in den nachfragestarken Achsen von/zu den Ballungsräumen: Die „intermodale Schnittstelle Radverkehr“ hat somit massiv an Bedeutung gewonnen.

Anteil intermodaler Wege mit der Eisenbahn/Schnellbahn in Prozent

Quelle: HERRY Consult



werktags, über das gesamte Jahr, Stichprobe: 5.548 Bahnwege, Summe kann rundungsbedingt von 100% abweichen

Zielsetzung des Programms

Zielsetzung des Förderprogramms „Intermodale Schnittstellen Radverkehr“ (in der Folge kurz ISR) ist es, die Akzeptanz des Fahrrads in Österreich weiter zu erhöhen bzw. zu verfestigen und vorhandene Zugangsbarrieren zu reduzieren. Im Fokus steht dabei das Fahrrad als Element der täglichen Mobilitätskette von BerufspendlerInnen und im Ausbildungsverkehr, insbesondere die Fahrradnutzung als Zubringer zum ÖPNV.

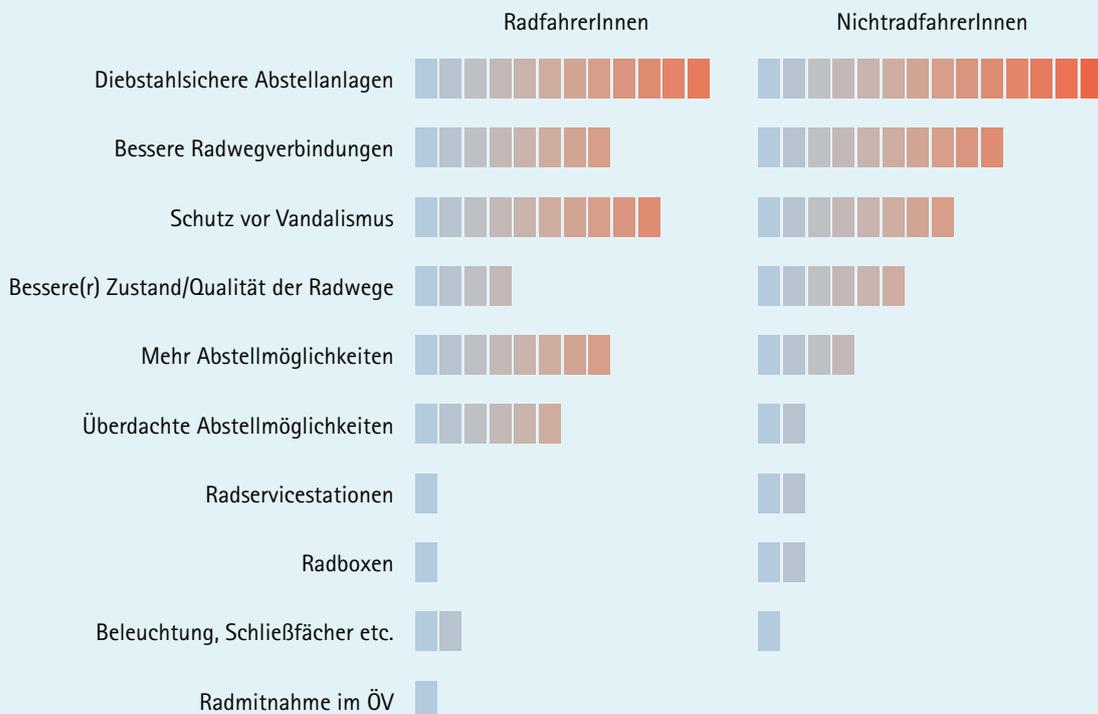
Dazu fördert das ISR-Programm Maßnahmen an den Schnittstellen zum öffentlichen Personennahverkehr.

Die Rechtsgrundlage des Förderprogramms ist das „Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs“ (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 [ÖPNRV-G 1999], BGBl. I 204/99 idGF).

Der Beginn: das „ISR-Handbuch“

Am Beginn dieser Initiative (im Jahr 2008) stand im Rahmen eines vom Klima- und Energiefonds finanzierten Projektes zunächst eine eingehende Zustands- und Zielanalyse hinsichtlich der Verknüpfung zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr. Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken wurden dabei ebenso erhoben wie das theoretische Potenzial. Die Ergebnisse wurden in einer umfassenden Arbeitsdokumentation sowie im publizierten ISR-Handbuch zusammengefasst. Das ISR-Handbuch sowie weitere Dokumente zum Thema stehen unter <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/isr.html> zum Download bereit.

Wünsche der ÖV-Nutzer an der Haltestelle



Fördergegenstand des ISR-Förderprogramms

Antragsberechtigt für das ISR-Förderprogramm sind Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene, Gemeindeverbände, kommunale Gesellschaften, Privatinitiativen und Vereine.

Konkreter Fördergegenstand dieses Förderprogramms sind zunächst investive Maßnahmen, wie etwa die Errichtung und Verbesserung von Radabstellanlagen, Radwegen oder auch die Herstellung von Fahrradservicestationen. Investive Maßnahmen werden dabei mit einer Förderquote in Höhe von 50% belegt. Nachfolgend eine Darstellung von förderwürdigen Investitionsmaßnahmen:



Errichtung und/oder Verbesserung von Radabstellanlagen

- Herstellung neuer/zusätzlicher Abstellflächen bzw. Sanierung und Revitalisierung bestehender Fahrradabstellanlagen
- Befestigungen für vorhandene/zu schaffende Abstellflächen und deren Überdachungen
- Herstellung bzw. Verbesserung des Zuganges zu und des Abganges von den Radabstellflächen
- Errichtung von Fahrradständern bzw. -boxen in qualitativ hochwertiger Ausführung, die den neuesten Standards (State of the Art) entsprechen
- Beleuchtungen, Sicherheitseinrichtungen usw.



Errichtung von Wartungs- und Servicestationen

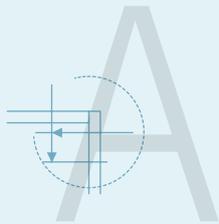
- Self-Service- bzw. betreute Stationen
- Ladestationen für E-Bikes
- Sanierung und Revitalisierung von bestehenden Servicestationen



Radwege/Nutzung bestehender Infrastruktur

- Anschluss eines bestehenden Radweges an eine Haltestelle/an einen Bahnhof
- Herstellung/Verbesserung von Beschilderungs- oder Leitsystemen
- Baumaßnahmen – fahrradfreundlicher Rückbau (z. B. Errichtung von Mittelinseln an Straßeneinfahrten, Gehsteigverbreiterung, Öffnung von Sackgassen usw.)
- Als förderwürdig werden dabei jedenfalls nur jene Projekte herangezogen, deren Hauptfokus auf der Verbindung zur intermodalen Schnittstelle liegt.

Neben investiven Maßnahmen werden auch unterstützende Begleitmaßnahmen als förderfähig eingestuft. Diese Maßnahmen müssen jedenfalls in Zusammenhang zur intermodalen Schnittstelle stehen. Begleitmaßnahmen sind mit einer Förderquote in Höhe von 30% ausgestattet. Folgende Maßnahmen werden als förderfähige „Begleitmaßnahmen“ definiert:



Planungsleistungen

Es können jene Planungsleistungen eingereicht werden, die in einem direkten Zusammenhang zur/zu investiven Maßnahme/n stehen und auf eine nachfolgende Umsetzung dieser Maßnahmen ausgerichtet sind.



Kommunikation und Information

- PR- und Marketingmaßnahmen zur Bekanntmachung der investiven Maßnahmen
- „Public Awareness“-Kampagnen zur Steigerung der Akzeptanz
- Motivationskampagnen, Fachworkshops und dgl. zur Steigerung der Nutzung
- Konzeption und Gestaltung von Fahrradstadtplänen, Radkarten, Radnetzplänen, Radroutenplanern und Ähnlichem, die zum überwiegenden Teil der intermodalen Schnittstelle zuzuordnen sind.

Schließlich konnten im Rahmen des Förderprogramms auch Grundlagenarbeiten (Studien/Konzepte) gefördert werden. Gefördert werden Studien/Konzepte mit Fokus auf die intermodalen Schnittstellen im Radverkehr. Radwegekonzepte und allgemeine Mobilitätskonzepte mit Fokus auf den touristischen Radverkehr werden durch dieses Förderprogramm nicht unterstützt. Studien und Konzepte sind mit einer Förderquote in Höhe von 30% ausgestattet.

Abwicklung des ISR-Förderprogramms

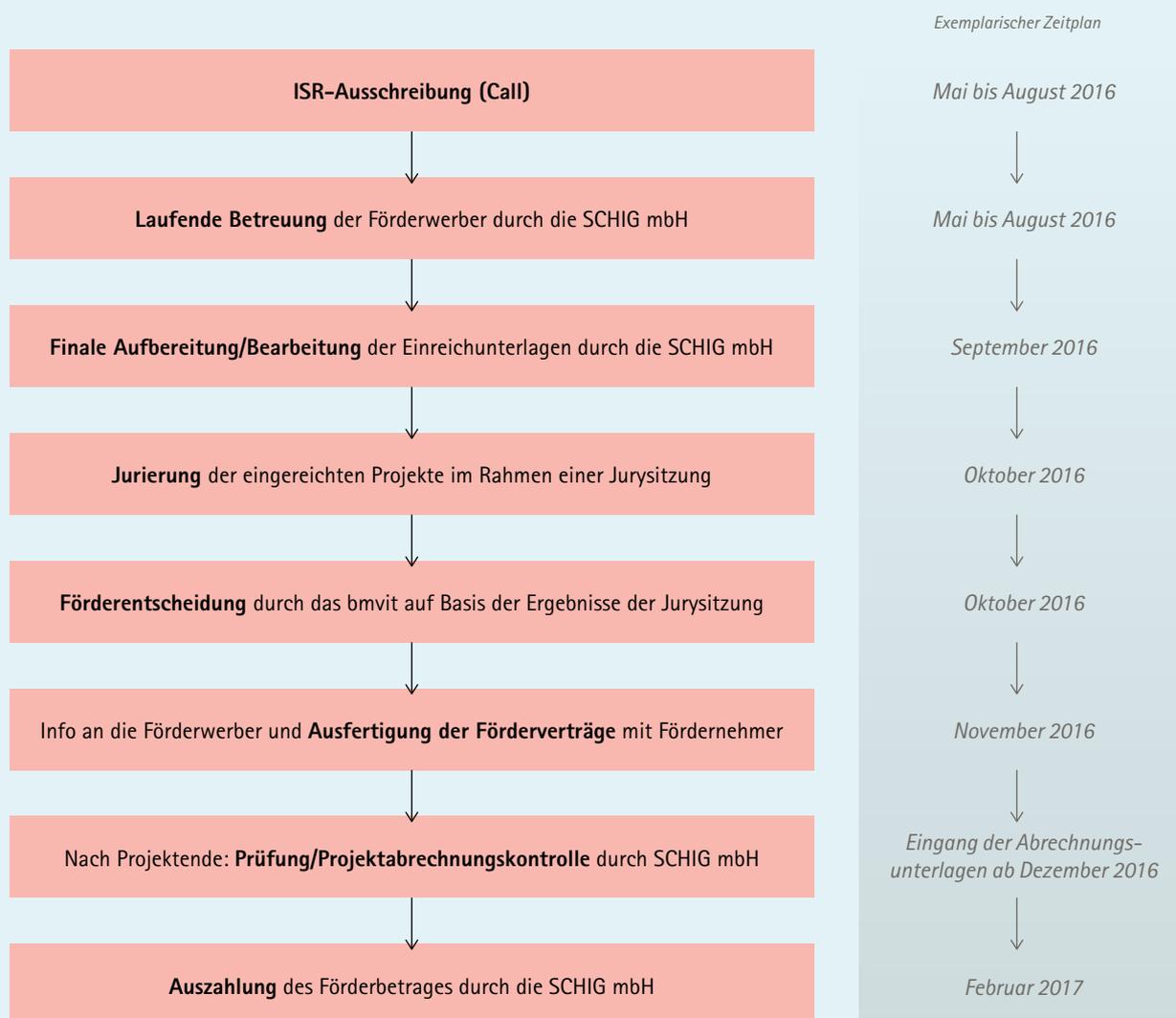
Als Abwicklungsstelle dieses Förderprogramms fungiert seit 2008 die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH). Zwischen den Jahren 2008 und 2014 wurde das Förderprogramm im Auftrag des Klima- und Energiefonds (KLI.EN) abgewickelt. Für das Jahr 2016, 7. Ausschreibung dieses Förderprogramms, erfolgte eine Beauftragung zur Abwicklung des Förderprogramms durch das bmvit.

Die von der SCHIG mbH zu erbringenden Leistungen als Abwicklungsstelle umfassen die Gesamtkoordination der Programmabwicklung sowie die Durchführung aller, im Kontext der Fördervergabe erforderlichen und üblichen formalen Aufgaben/Tätigkeiten und technischen/inhaltlichen Aufgabengebiete.

Weitere Informationen (auch zu aktuellen Ausschreibungen) finden sich unter www.schig.com → Förderungen & Verkehrsfinanzierung → Förderprogramme → Intermodale Schnittstellen im Radverkehr (ISR)

Der Förderprozess und Durchlaufzeiten

Der ursprünglich im Rahmen der Klimafondsförderung definierte Förderprozess (siehe Abbildung unten) hat sich grundsätzlich bewährt.



Im Sinne einer möglichst effizienten, rechtssicheren und dennoch fördernehmerfreundlichen Abwicklung konnten die Durchlaufzeiten der einzelnen Prozessschritte im Laufe der Jahre sukzessive verringert werden: Zwischen 2010 (ISR3, als erster österreichweiter Call) und 2016 wurde die Durchlaufzeit zwischen Ende des Calls und Start der Fördervertragsverhandlungen (Aussendung des Förderangebotes) von 95 Tagen auf 56 Tage verringert.

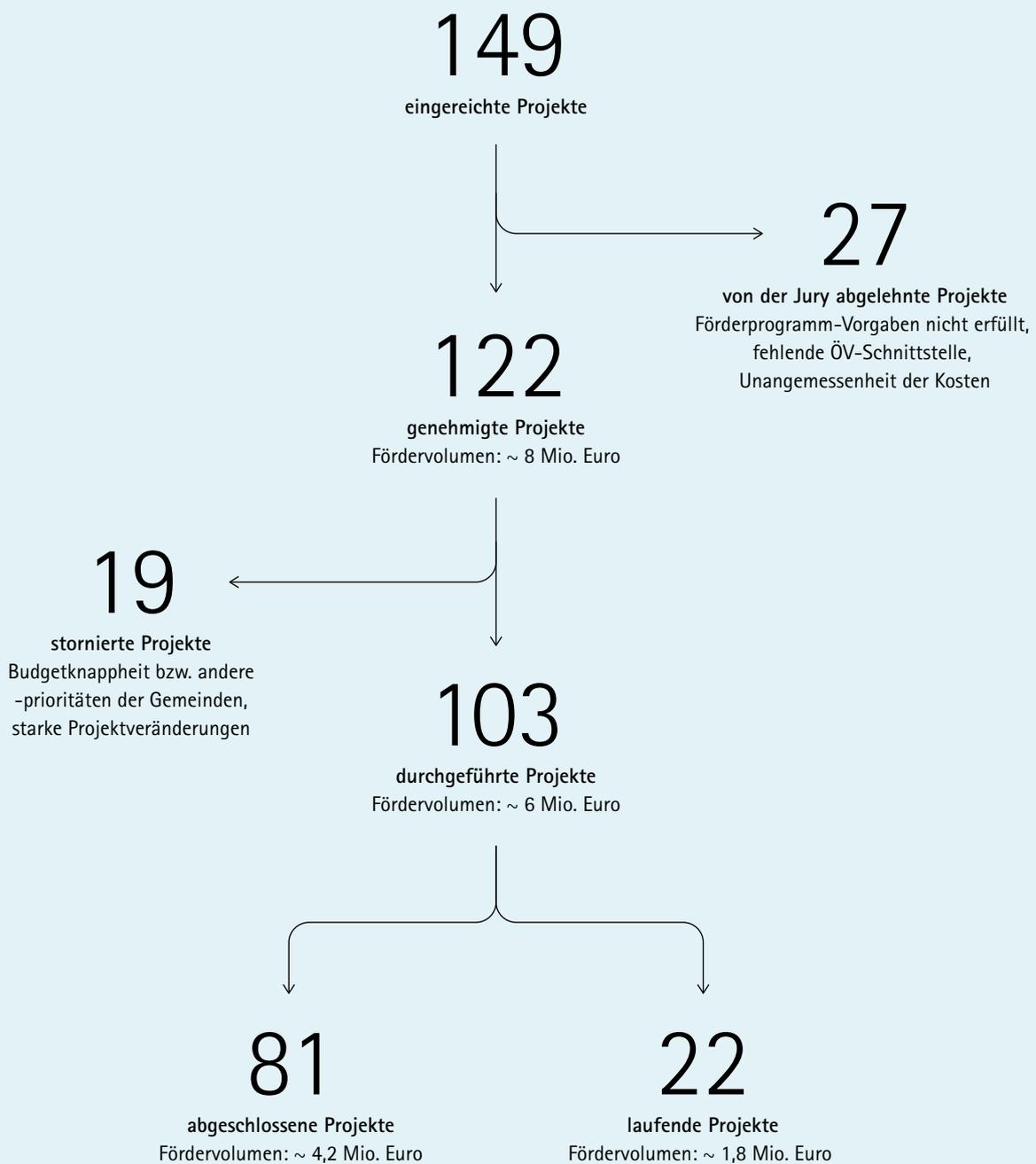
Gerade in den frühen Jahren des Programms ergaben sich bei der Finalisierung der Förderverträge mitunter erhebliche Verzögerungen, weil politische Beschlüsse von Gemeinden, welche für die Finanzierung der eingereichten Vorhaben erforderlich sind, fehlten.

Auf diesen unbefriedigenden Zustand wurde insofern reagiert, als dass auch in die Ausschreibungsleitfäden Bestimmungen bezüglich der Begrenzung der Frist zwischen Zusendung des Förderangebotes und der Annahme des Förderangebotes durch die Fördernehmerin/den Fördernehmer eingeführt wurden (derzeit: maximal zwei Monate). So konnte diese Durchlaufzeit von über 400 Tagen (2010) auf 97 Tage (2016) gesenkt werden.

Bezüglich der Umsetzungszeiträume wird den FördernehmerInnen die Möglichkeit gewährt, Projektdurchführungszeiten (welche auch im Fördervertrag definiert sind) durch schriftliches Ansuchen bis zu 2-mal um maximal 2 Jahre zu verlängern.

Die Projekte: Gesamtüberblick

Zwischen 2008 und 2016 wurden im Programm ISR 149 Projekte zur Förderung eingereicht. Davon wurden 122 Projekte nach positiven Jurybeurteilungen (Empfehlungen) vom jeweiligen Fördergeber (KLI.EN bzw. bmvit) genehmigt. 19 dieser 122 Projekte wurden nicht umgesetzt und storniert, womit 103 umgesetzte Projekte verbleiben.



Bewertung von Projektanträgen durch die Jury

Die 149 eingereichten Projekte wurden grundsätzlich auf Basis folgender Bewertungskategorien durch eine ExpertInnenjury beurteilt:

- Qualität des Vorhabens (Projektplanung, Kosten, Realisierungszeitraum), mit 30 maximal zu erzielenden Punkten
- Relevanz des Vorhabens (Programmziele), mit maximal 30 zu erzielenden Punkten
- Potenzial und Nutzen, speziell auch des Verknüpfungspunktes (Standort, Gesamtkonzept/übergreifend), mit maximal 40 zu erzielenden Punkten

Um eine noch detailliertere Bewertungsgrundlage für die Jurierung der Projekte zu erzielen, wurde ab dem Förderjahr 2014 (ISR6) in Abstimmung mit dem bmvit eine „Feingliederung“ bei den Bewertungspunkten eingeführt. Siehe dazu die nachfolgende Übersicht.

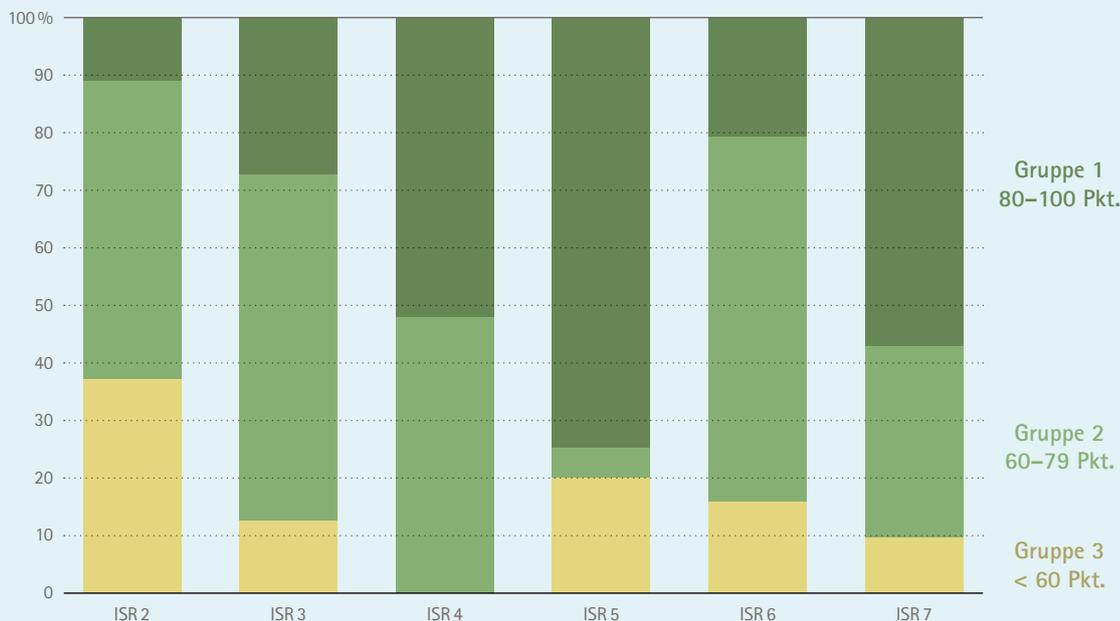
Qualität des Vorhabens (Projektplanung, Kosten, Realisierungsnahe) in der Gesamtkonzeption	<i>Punkte (maximal 30)</i>
Ist die Kostendarstellung nachvollziehbar?	5
Sind die Projektinhalte vollständig, verständlich und nachvollziehbar dargestellt?	5
Sind die vorgesehenen Maßnahmen zweckmäßig, sparsam und effizient? Sind Planleistungen (falls vorhanden) an die intensiven Maßnahmen gekoppelt?	5
Entsprechen die vorgesehenen Maßnahmen dem Stand der Technik?	5
Ist der Umsetzungszeitraum zeitnah vorgesehen?	4
Ist die Verortung der Maßnahmen nachvollziehbar?	3
Sind geeignete Evaluierungsprozesse vorgesehen, um die Umsetzung des Vorhabens positiv zu beeinflussen?	3
Relevanz des Vorhabens (Programmziele, Zusatznutzen, Begleitmaßnahmen)	<i>Punkte (maximal 30)</i>
Kann das Vorhaben einen Beitrag zur Steigerung des Radverkehrs leisten, insbesondere im Bereich der Zweckmobilität?	10
Trägt das Vorhaben zur Verknüpfung zwischen ÖV und Radverkehr bei? Dient es dem Abbau von Zugangsbarrieren?	8
Wird im Antrag umfassend und nachvollziehbar Bezug zum ISR-Handbuch genommen?	7
Sind Begleitmaßnahmen vorgesehen und sind diese der Situation angepasst?	5
Potenzial und Nutzen/Frequenz/Standort/Gesamtkonzept/übergreifend	<i>Punkte (maximal 40)</i>
Handelt es sich bei der intermodalen Schnittstelle um einen (in Relation) zentralen, gut erreichbaren Verknüpfungspunkt?	15
Hat das Vorhaben das Potenzial, die Bedingungen für den Radverkehr an der intermodalen Schnittstelle zu verbessern?	15
Bei Begleitmaßnahmen: Ist durch die geplanten Begleitmaßnahmen eine Steigerung des Nutzens der investiven Maßnahmen zu erwarten?	5
Gliedert sich das Vorhaben in ein umfassendes Gesamtkonzept ein?	5

Um die Jury-Bewertungen der eingereichten Projekte in ihrer Gesamtheit (ISR 2 bis ISR 7) darstellen zu können, wurde eine Bewertungseinteilung nach drei Gruppen („100 bis 80 Punkte“ – Gruppe 1, „79 bis 60 Punkte“ – Gruppe 2 und „unter 60 Punkte“ – Gruppe 3) vorgenommen.

Projekte mit Jurybewertungen unter 60 Punkten wurden ab dem Jahr 2011 nicht mehr als förderfähig anerkannt. Insgesamt hat sich der Anteil jener Projekteinreichungen, die von der Jury positiv beurteilt wurden, grundsätzlich erhöht und lag bei ISR 7 bei knapp 90% (Abbildung unten).

Jurybewertung der Projektanträge

Eingereichte Projekte nach Bewertungskategorie



Es lag auch im Ermessen der JurorInnen, Budgetkürzungen bei eingereichten Projektkosten vorzunehmen. Messlatte waren (soweit Fahrradabstellanlagen betroffen waren) einerseits Erfahrungswerte der JurorInnen (Durchschnittskosten eines Fahrradabstellplatzes einer bestimmten Ausführung), andererseits auch die Angemessenheit etwaiger Begleitmaßnahmen (Verhältnis der Kosten investiver/baulicher Maßnahmen zu Kosten von Planung, Begleitung, PR etc.).

Die jährlich in den Förderanträgen eingereichten Fördersummen waren immer höher als die Förderbudgets, welche in den einzelnen Jahren zur Verfügung standen („genehmigtes Fördervolumen“). Die Überzeichnung lag dabei im Durchschnitt bei 62%.

Regionale Verteilung der Förderfälle

In allen Bundesländern wurden ISR-Projekte umgesetzt. Die Aufgliederung des gesamten Fördervolumens auf die Bundesländer ergibt nachstehende Verteilung.

Fördervolumen je Bundesland

ausbezahlt oder vertraglich vereinbart, in Euro



Wien hat, insbesondere durch die geförderten Projekte im Zusammenhang mit den City-Bike-Verleihsystemen und eines größeren Projektes am Hauptbahnhof Wien, das höchste Fördervolumen vorzuweisen (gefördert wurde die Infrastruktur, nicht die Fahrräder). Im Sinne der Optimierung der gesamten Wegeketten kommt diesen Projekten besondere Bedeutung zu: Am Hauptbahnhof Ankomende haben die Möglichkeit nach ihrer Zugfahrt ein Leihfahrrad zu nutzen (bzw. ein eigenes, in der Radgarage Hauptbahnhof sicher abgestelltes Fahrrad), um an ihr Ziel zu gelangen.

Vorarlberg liegt trotz der Vielzahl an Projekten mit einem Fördervolumen von rund 420.000 Euro in dieser Reihung im Mittelfeld. Zurückzuführen ist dies vor allem auf verhältnismäßig kleinere durchgeführte Projekte in den jeweiligen Gemeinden. In den Bemühungen auch Bushaltestellen mit zeitgemäßen Abstellanlagen zu versorgen, erscheinen die diesbezüglichen Projekte aber richtungsweisend.

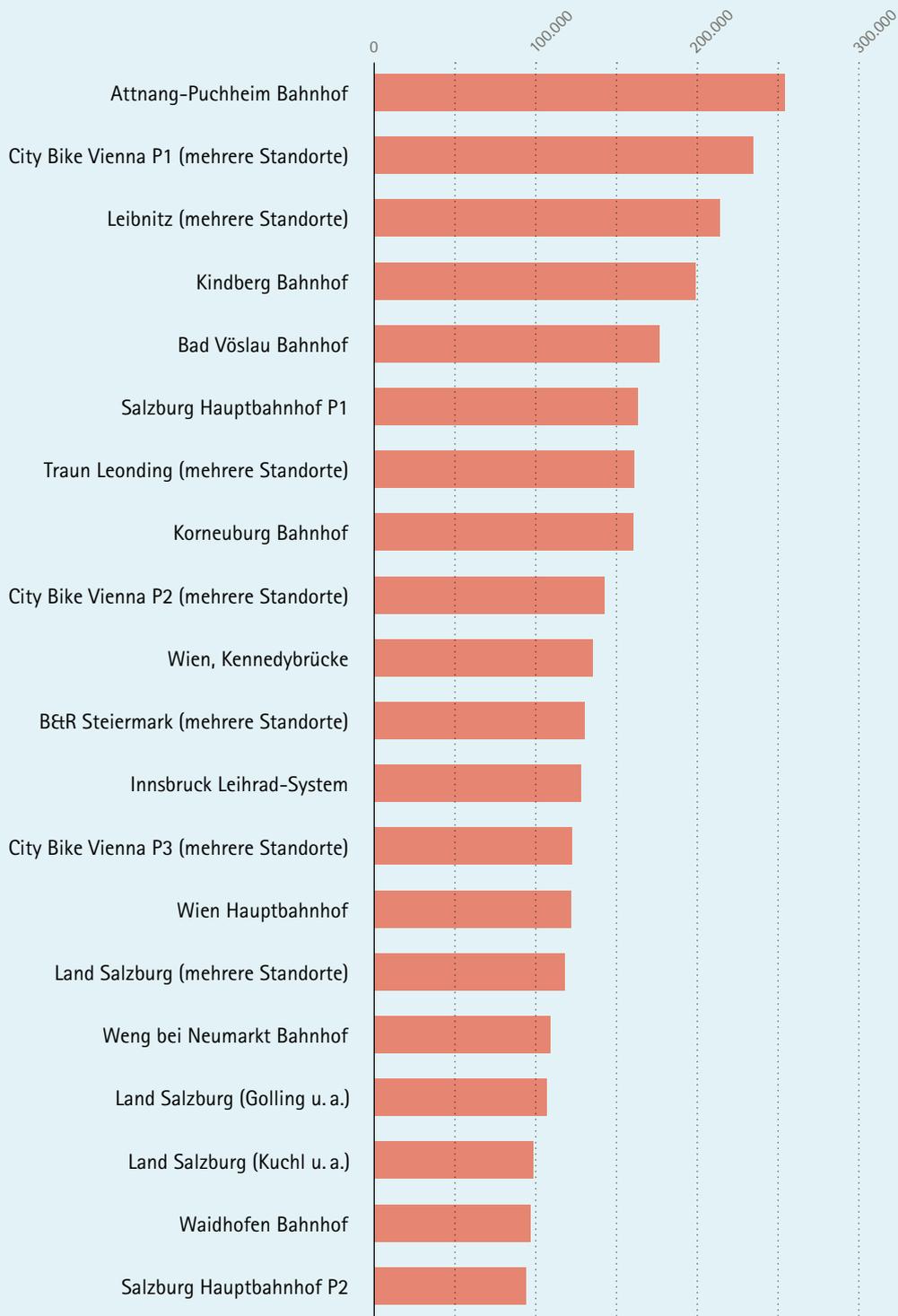
In Salzburg kam es, vornehmlich durch den Bahnhofsumbau am Salzburger Hauptbahnhof bedingt, zu einer Anhebung des Fördervolumens in diesem Bundesland.

Finanzielles

Für die 103 durchgeführten Projekte betrug das Fördervolumen rund 6 Mio. Euro. Die Gesamtprojektkosten lagen bei rund 15 Mio. Euro. Reiht man die 103 durchgeführten Projekte nach der Höhe der Fördersumme, so erhält man bei Darstellung der 20 höchstgereihten Projekte folgende Abbildung:

Projekte gereiht nach Fördersumme

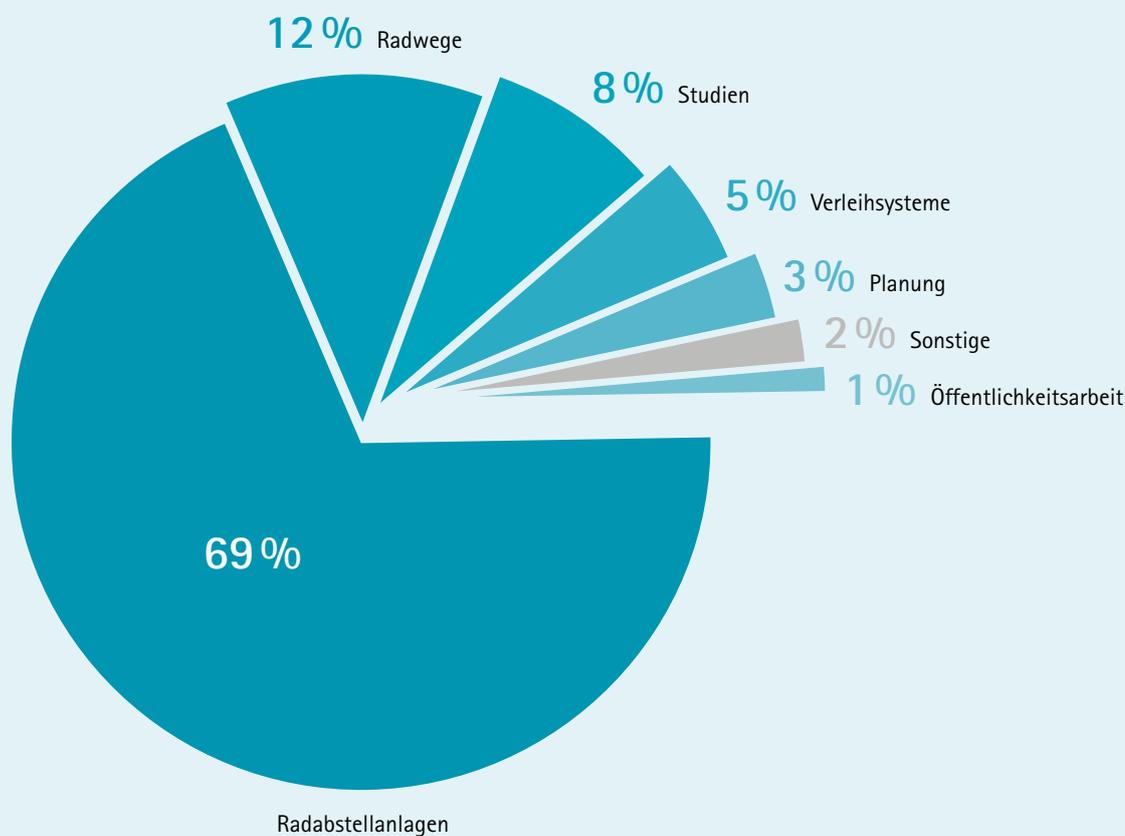
in Euro



Projektarten

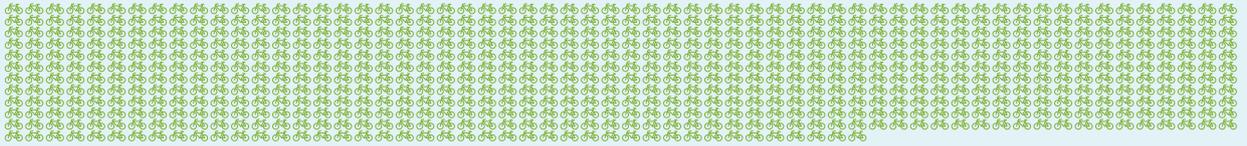
Dem Programmziel entsprechend bildeten Investitionen in Abstellanlagen und Radwege den Schwerpunkt der geförderten Aktivitäten. Für die erforderlichen Planungsleistungen und die Öffentlichkeitsarbeit wurde ein verhältnismäßig geringer Förderanteil aufgewendet.

Prozentuelle Kostenverteilung bei den umgesetzten Projekten



Knapp 70% der Fördermittel fließen in die Realisierung von Radabstellanlagen. Neben Fahrradstellplätzen an Bushaltestellen und U-Bahn-Stationen wurden Fahrradabstellplätze verstärkt an Bahnstandsstandorten gefördert. Im Rahmen des Förderprogramms wurden in 78 Projekten insgesamt rund 11.600 Fahrradabstellplätze gefördert. Durchschnittlich wurden dabei 149 Stellplätze pro Projekt realisiert. Die durchschnittliche Fördersumme pro geschaffenem bzw. erneuertem Stellplatz beträgt 362,41 Euro.

10 ISR-Standorte mit den meisten umgesetzten Radstellplätzen



702 Salzburg Hauptbahnhof



675 Citybike Wien



540 B&T Korneuburg



450 Innsbruck Leihradsystem



300 Linz Straßenbahn (bis Traun)



266 B&T Baden bei Wien



228 B&T Strasshof an der Nordbahn



213 Deutsch-Wagram



210 Wiener Neustadt

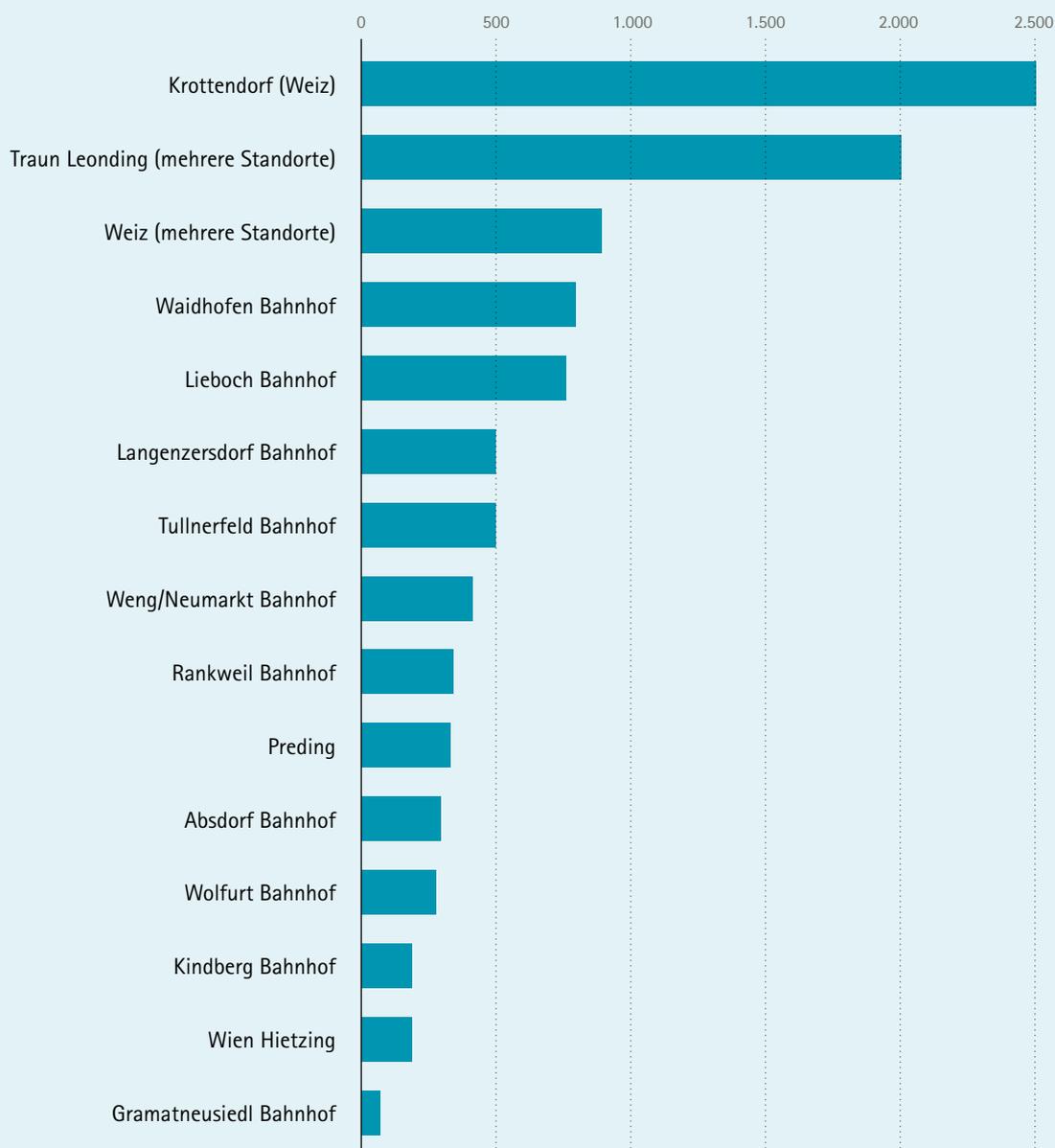


208 Gramatneusiedl

Bei 15 Projekten wurden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung eines Radweges umgesetzt. Die Längen der umgesetzten Radwege liegen größtenteils unter 500 Meter, dies lässt die Intention erkennen, im Rahmen des Förderprogramms in erster Linie vorhandene Lücken zu schließen. Die großangelegte Bereitstellung von Radweginfrastrukturen war bis dato nicht der primäre Fokus des ISR-Förderprogramms.

15 ISR-Projekte mit Radwegen und deren Längen

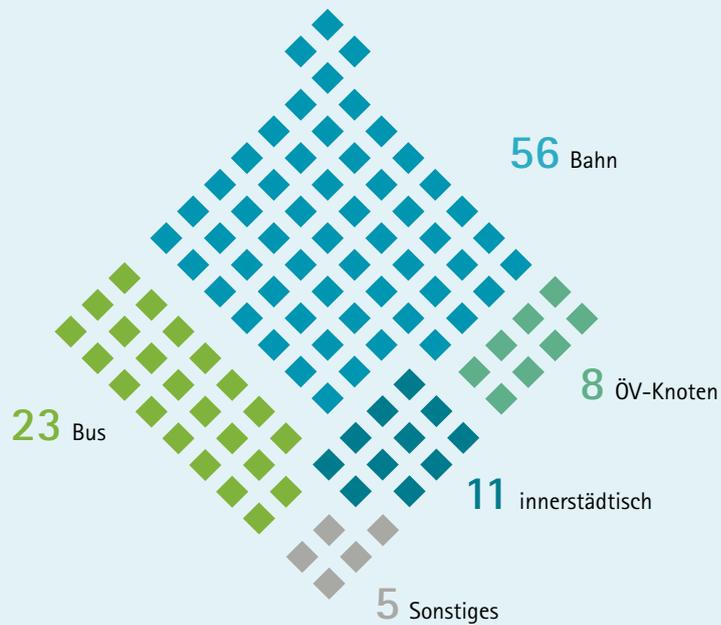
in Meter



Aus den vorhergehenden Abbildungen ist ersichtlich, dass der Großteil der 103 im ISR-Programm geförderten Projekte Maßnahmen im Bereich von Bahnhöfen umgesetzt hat. Fahrradabstellplätze gehören traditionell zur „Grundausstattung“ von Bahnhöfen. Es kann als Erfolg des Programms bewertet werden, dass auch im bislang tendenziell „vernachlässigten“ Bereich der Bushaltestellen Investitionen in Abstellanlagen angeregt wurden.

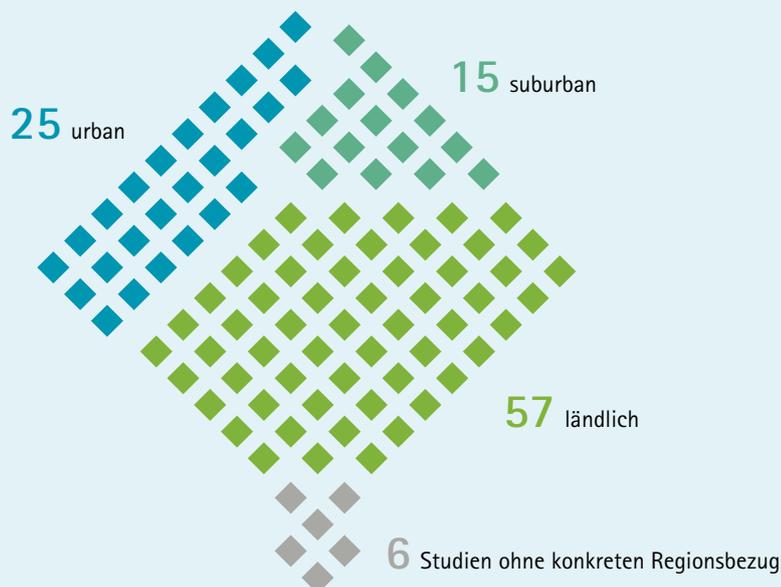
Anzahl der Projekte nach intermodalen Kategorien

insgesamt 103



Anzahl der Projekte nach Regionstyp

insgesamt 103



FördernehmerInnen- befragung

InterviewpartnerInnen

In persönlichen Interviews wurden die mit dem Radverkehr betrauten Personen in den Bundesländern und der Radverkehrskordinator der Stadt Salzburg sowie ein Vertreter der ÖBB zu ihren jeweiligen Erfahrungen mit dem ISR-Programm und zu ihren Erwartungen hinsichtlich der Zukunft des Programms befragt. Die InterviewpartnerInnen waren:

- Mag. Bernhard Krause – *Radverkehrsbeauftragter Land Steiermark*
- DI Martin Scheuermaier, Mag. Anna Schwerzler – *Land Vorarlberg*
- Mag. Ursula Hemetsberger – *Radverkehrsbeauftragte Land Salzburg*
- DI Thomas Aichinger, DI Christoph Westhauser, DI Richard Pouzar – *Land Niederösterreich*
- Ing. Philipp Peckary – *ÖBB*
- DI Günter Reschreiter, Sonja Feuchtinger – *Abteilung MA 28, Wien*
- Christian Hummer – *Radverkehrsbeauftragter Land Oberösterreich*
- Ing. Ludwig Siedler – *Land Kärnten*
- Ing. Othmar Knoflach – *Land Tirol*
- Mag. (FH) Martina Jauck – *Mobilitätszentrale Burgenland*
- Mag. Markus Rothensteiner – *Land Burgenland*
- Ing. Peter Weiss – *Radverkehrsbeauftragter der Stadt Salzburg*

Zielsetzung der Befragung war es, die Anregungen der InterviewpartnerInnen zur „marktnäheren“ Gestaltung zukünftiger ISR-Ausschreibungen zu nutzen und Wege aufzuzeigen, in welche Richtung das bestehende Förderprogramm weiterentwickelt werden könnte.

Zusammenfassung der Interview-Ergebnisse

Die **unbürokratische, unkomplizierte und persönliche Betreuung durch die Abwicklungsstelle** wird von den InterviewpartnerInnen besonders geschätzt. Durch den informativen Abwicklungsprozess und die entsprechende Beratung und Begleitung bei laufenden Ausschreibungen konnten die dadurch gewonnenen Informationen rasch an Gemeinden weitergegeben und diese zur Einreichung motiviert werden.

Der Prozess der Fördereinreichungen wird als sehr übersichtlich, deutlich und klar definiert beschrieben. Auch der **Prozess der Abrechnungen durch die Abwicklungsstelle** wird als reibungslos und zügig beurteilt.

Als Problemfeld der ISR-Förderung wurden durch die GesprächspartnerInnen öfters der **hohe, zeitraubende, aber jedenfalls erforderliche Abstimmungs- und Verhandlungsaufwand mit den Infrastrukturbetreibern** des öffentlichen Verkehrs hervorgehoben.

Bei mehreren Gesprächen wurden **unterschiedliche Ansichten über die Ausführung von Abstellanlagen (inklusive Fahrradboxen) an den Bahnhöfen der ÖBB** erwähnt. Die einheitlichen Abstellanlagen sollen demnach weitgehend überdacht, möglichst nahe beim Eingang bzw. bei den Bahnsteigen situiert, einsehbar und barrierefrei erreichbar sein, was wiederum nicht immer dem Umsetzungswunsch und den Vorstellungen und Kriterien der FördernehmerInnen entspricht.

Fehlende personelle Ressourcen bei den Gemeinden sind als weiteres Hemmnis für eine Förderantragstellung zu nennen. Bei Projekten mit geringeren Investitionen steht nach Ansicht einiger GesprächspartnerInnen der Aufwand der Antragstellung nicht in Relation zu einer etwaigen Förderung.

Das **größte Potenzial für die ISR-Nutzung liegt für fast alle InterviewpartnerInnen im Bereich zwischen einem und fünf Kilometern** um die ÖV-Schnittstelle. Besonderer Bedarf zur **Verbesserung der Fahrradinfrastruktur** besteht an **hochrangigen Haltstellen**, wobei hier jedoch einerseits die finanziellen Grenzen eines Programms, wie ISR, zu berücksichtigen sind, andererseits auch von den Infrastrukturbetreibern erwartet wird, dass zeitgemäße und ausreichend dimensionierte Kapazitäten für den Radverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Die Maßnahmenbereiche „Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr“ und „Fahrradparken“ wurden in den Interviews als gleich wichtig bewertet.

Eine **laufende Antragstellungsmöglichkeit (unterjährig)** wird durch die InterviewpartnerInnen **angeregt**, da sich dadurch eine mögliche Förderantragstellung für Gemeinden plan- bzw. kalkulierbarer gestalten würde. Eine **Anhebung des Förder Volumens** würde die FördernehmerInnen zusätzlich zur Antragstellung anspornen.

Mehrfach wurde der **Bedarf an höherwertigen Radabstellanlagen und Ausbauten von Radwegen zur Schnittstelle** sowie zugehörige Lückenschlussprogramme von den InterviewpartnerInnen bekundet. Die Errichtung von zusätzlichen hochwertigen Radabstellanlagen an Bushaltestellen und Bahnhöfen soll weiterhin die Möglichkeit bieten, die Radverkehrsinfrastruktur adäquat und nutzerfreundlich zu erweitern.

Für zukünftige Förderausschreibungen wäre eine Fördermöglichkeit für **Fahrradstraßen**, eine **Förderung von Lastenrädern** sowie **E-Bikes** und eine **verstärkte Integration von Smart-Cities-Konzepten** wünschenswert.

Abschließend wird festgehalten, dass **im Mittelpunkt der Radverkehrsförderung immer die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur** stehen sollte. **Radabstellanlagen und Radwege** werden durch die InterviewpartnerInnen **als Kernelemente dieser Förderung** wahrgenommen.

Empfehlungen

Den FörderwerberInnen bzw. den FördernehmerInnen wird empfohlen:

1

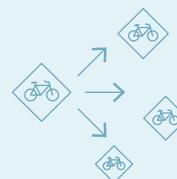
Fehlende personelle Ressourcen bei der Projektbetreuung sind schon vor einer etwaigen Fördereinreichung ins Kalkül zu ziehen und entsprechende **Gegenmaßnahmen sind zu ergreifen**.



Um den hohen Abstimmungs- und Verhandlungsaufwand mit den Infrastrukturbetreibern des öffentlichen Verkehrs geringer zu halten, wird die rechtzeitige **Einholung der für die Förderabrechnung benötigten Unterlagen** (Rechnungen, Zahlungsbestätigungen etc.) schon **während der Projektlaufzeit** empfohlen.

3

Die Förderung sollte als **Anstoß für weitere Radverkehrsaktivitäten** der FördernehmerInnen dienen.



4

Für **Öffentlichkeitsarbeit** wurde im Rahmen der Projekteinreichungen ein verhältnismäßig geringer Anteil durch die FördernehmerInnen aufgewendet. Eine Erhöhung dieses Anteils sollte künftig angestrebt werden, um die getätigten Infrastrukturinvestitionen noch stärker bei der Bevölkerung bekannt zu machen und um eine entsprechende Nutzung zu gewährleisten.



Der **Kommunikation** zwischen ÖBB, Gemeinden und Land bei Projekten im Zuge von **ÖBB-Bahnhofsumbauten** soll ein hoher Stellenwert eingeräumt werden.

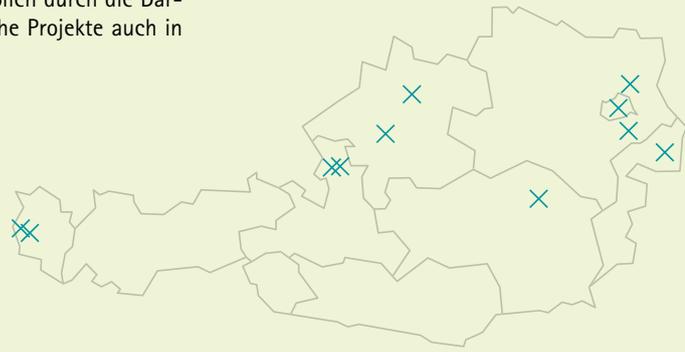
6

Bei geplanten Radinfrastrukturprojekten wird eine **Anlehnung an bereits erfolgreich durchgeführte ISR-Projekte** (Best Practice) und ein Zugriff auf die Beratungsleistungen der SCHIG mbH empfohlen.



Best-Practice-Beispiele

In diesem Kapitel werden einige umgesetzte ISR-Förderprojekte aus den Förderprogramm Jahren 2009–2016 (ISR2–ISR7) vorgestellt. Die exemplarische Darstellung soll die Vielfaltigkeit der geförderten Projekte vermitteln und die Attraktivität des Förderprogramms sowohl für städtische als auch für ländliche Räume dokumentieren. Interessierten Gemeinden sollen durch die Darstellung auch Ideen und Anreize geboten werden, ähnliche Projekte auch in ihrer Gemeinde umzusetzen.



Radbrücke Kindberg [Seite 24](#)

B+R Gramatneusiedl [Seite 26](#)

Projekt „Fahrradstation Bahnhof Attnang–Puchheim“ [Seite 28](#)

Feldkirch Amberg – Gisingen [Seite 30](#)

B+R Eferding [Seite 32](#)

Fahrradabstellanlage Bludesch [Seite 34](#)

B+R Wolkersdorf [Seite 35](#)

Fahrradabstellanlagen im Bregenzerwald [Seite 36](#)

Neusiedler Seebahn [Seite 38](#)

Gemeinde Koppl [Seite 39](#)

Salzburg Hauptbahnhof [Seite 40](#)

Citybike-Stationen in Wien [Seite 42](#)

Grundlagenstudie – Optimierung BusBahnBike (BBB) Steiermark [Seite 43](#)

Radbrücke Kindberg

<i>Programm</i>	ISR2
<i>Maßnahmen</i>	Radweg inkl. Fahrradbrücke, 80 Radabstellplätze
<i>Projektkosten</i>	435.031,72 €
<i>Fördersumme</i>	200.000,00 €
<i>Beginn der Realisierung</i>	April 2011
<i>Eröffnung der Anlagen</i>	September 2013

Die Standortgemeinde

Kindberg ist mit 8.125 EinwohnerInnen (2016) und rückläufigen Bevölkerungszahlen eine der „klassischen“ Industrie(klein)städte der Mur-Mürz-Furche. ÖV-Erschließung Kindbergs orientiert sich an den beiden benachbarten Zentren Bruck an der Mur und Mürzzuschlag. Die Bahnlinie im Mürztal sorgt für entsprechend gute Erreichbarkeiten und wird durch regionale Buslinien ergänzt.



— Alte Fußgängerbrücke



Durch die ISR-Maßnahme ist der Bahnhof Kindberg für rund 6.000 EinwohnerInnen, die im Umkreis von drei Kilometern wohnen, attraktiver geworden.



— Radweg von der Brücke Richtung Bahnhof

Das Projekt

Als kurze Verbindung zwischen dem Bahnhof Kindberg und dem Ortszentrum wurde in der Vergangenheit eine Gehwegverbindung entlang der Bahntrasse mit Überquerung der Mürz eingerichtet. Bei den regelmäßig durchgeführten Überprüfungen des in die Jahre gekommenen Holzsteges wurden immer mehr Beanstandungen in Bezug auf die Statik sowie die Sicherheit aufgezeigt. Daher wurde der Neubau der Brücke sowie eine Generalsanierung und Anpassung der Zugangswege auf heutige Erfordernisse notwendig.

Für das Vorhaben sollte wieder eine Brücke aus Holz mit Überdachung zur Ausführung kommen. Das Projekt wurde als infrastrukturelle Einzelmaßnahme mit einer Studie zur Problemlösung gestartet. In einem Vorprojekt mit der Universität Graz, Institut Holzbau und Holztechnologie, wurden zur Ideenfindung fünf StudentInnenteams im Rahmen ihrer Studientätigkeit mit der Lösung beauftragt.

Die Geh- und Radwegverbindung zwischen dem Ortskern und dem Bahnhof Kindberg wurde den heutigen Ansprüchen normgerecht als Geh- und Radwegverbindung ausgebaut. Es wurde nicht nur befestigt und der Brückenbereich mit einer Überdachung versehen, sondern auch die gesamte Wegstrecke mit modernster energieeffizienter Beleuchtung ausgestattet, die den Sicherheitsaspekt zusätzlich hebt. Im Bereich der bestehenden überdachten Radabstellanlage wurden die Radständer den heutigen Erfordernissen entsprechend adaptiert sowie eine helle, einladende Beleuchtung installiert. Zusätzlich wurden am Bahnhof 80 Abstellplätze mit Rahmenhalter für Fahrräder geschaffen.

Mit der geplanten Fortführung des Geh- und Radweges in Richtung Osten und der Erschließung eines weiteren Wohnbereiches soll die Attraktivität des Radfahrens, auch abseits des Projektes, weiter erhöht werden.

Bike+Ride Gramatneusiedl

<i>Programm</i>	ISR3
<i>Maßnahmen</i>	Erweiterung und Standardanhebung der B+R-Anlage (Errichtung von insgesamt 208 überdachten und beleuchteten Abstellplätzen)
<i>Projektkosten</i>	125.988,44 €
<i>Fördersumme</i>	57.728,00 €
<i>Beginn der Realisierung</i>	November 2009
<i>Eröffnung der Anlagen</i>	Oktober 2010



— Altbestand vor dem Umbau

Die Standortgemeinde

Gramatneusiedl, eine Gemeinde mit ca. 3.139 EinwohnerInnen (2016), liegt im politischen Bezirk Bruck an der Leitha im niederösterreichischen Industrieviertel südlich von Wien.

Gramatneusiedl liegt an der Ostbahn und damit an einer hochrangigen Verbindung zwischen Wien und der ungarischen Grenze bei Hegyeshalom; damit sind regelmäßige hochwertige Verbindungen nach Wien vorhanden. Über Bruck an der Leitha bestehen Verbindungen Richtung Neusiedl am See, Richtung Süden erfolgt eine Anbindung an die Pottendorfer Linie und die südlich bzw. südwestlich gelegenen regionalen Zentren. Im Nahbereich von Gramatneusiedl nehmen regionale Buslinien die Versorgungs- und Zubringerfunktionen wahr. Der Bahnhof liegt abseits der dicht bebauten Siedlungsstruktur und ist durch die ISR-Maßnahme für rund 7.200 EinwohnerInnen attraktiver geworden.





— Fahrradabstellanlagen mit Schließfächern

Das Projekt

Das Projekt ist Teil einer niederösterreichweiten Projektinitiative zur Errichtung von Bike+Ride-Anlagen an niederösterreichischen Bahnhöfen. Die Maßnahmen sollen zur Verbesserung der Verknüpfung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr beitragen. Die B+R-Anlage beim Bahnhof Gramatneusiedl wurde im Rahmen der Erweiterung der Park-and-Ride-Anlage mit Überdachung und Beleuchtung im Zuge des Umbaus des Bahnhofsvorplatzes miterrichtet.

Vor Projektrealisierung verfügte der Bahnhof Gramatneusiedl über einen Altbestand von insgesamt 66 Fahrradabstellplätzen, welche oft ausgelastet waren, weshalb Fahrräder daher oft am Bahnhofsgelände „wild“ abgestellt wurden. Um diese Situation zu entschärfen, wurde eine B+R-Anlage am Bahnhofsvorplatz mit 208 überdachten und beleuchteten Fahrradabstellplätzen (mit Rahmenanschließbarkeit) realisiert, wodurch eine Steigerung des Radanteils um ca. 35% erreicht wurde.



Durch die ISR-Maßnahme konnte der Radanteil um ca. 35% gesteigert werden.

Fahrradstation Bahnhof Attnang-Puchheim

<i>Programm</i>	ISR 4
<i>Maßnahmen</i>	Neubau und Modernisierungsmaßnahmen, Errichtung einer B+R-Anlage für 100 Fahrräder, 10 Stück Fahrradboxen, E-Ladestation, kleine Fahrradwerkstätte
<i>Projektkosten</i>	776.912,28 €
<i>Fördersumme</i>	256.055,00 €
<i>Beginn der Realisierung</i>	Oktober 2011
<i>Eröffnung der Anlagen</i>	Oktober 2014

Die Standortgemeinde

Attnang-Puchheim ist eine Stadtgemeinde im Hausruckviertel im Bezirk Vöcklabruck in Oberösterreich mit 8.839 EinwohnerInnen (2016). Die Stadtgemeinde liegt am Kreuzungspunkt der Bahnstrecke Wien–Salzburg (Westbahn) mit der Salzkammergutbahn.

Mit dem regionalen Zentrum Vöcklabruck bestehen enge Verbindungen im Sinne des ÖV. Außerdem bieten die regionalen Bahnlinien Richtung Norden (Ried) sowie Richtung Süden (Gmunden) gute Verbindungen ins Umland.

Durch die ISR-Maßnahme ist die Haltestelle für rund 12.000 EinwohnerInnen, die im Umkreis von drei Kilometern wohnen, attraktiver geworden.



— Bahnhof und Bahnhofsvorplatz vor den Umbaumaßnahmen



Das Projekt

Der Bahnhof Attnang-Puchheim ist nach Linz und Wels der drittgrößte Bahnknoten in Oberösterreich. Nach rund vierjähriger Bauzeit wurde im Oktober 2014 der komplett neugestaltete Bahnhof Attnang-Puchheim eröffnet. Den täglich rund 8.000 Reisenden steht nun ein modernes und 100% barrierefreies Bahnhofsgebäude mit neuen Bahnsteigen zur Verfügung.

Am Busterminal wurde eine moderne B+R-Anlage für 100 Fahrräder neu errichtet. Diese Anlage verfügt über überdachte und beleuchtete Fahrradständer, 10 versperrbare und somit diebstahlsichere Fahrradboxen und eine E-Ladestation für den zunehmenden Anteil an VerkehrsteilnehmerInnen im Segment der Elektro-Mobilität. Zusätzlich wurde am Standort eine kleine Fahrradwerkstätte eingerichtet, die es RadlerInnen ermöglicht, kurzfristig anfallende Reparaturen am Rad direkt vor Ort durchzuführen. Auch ein Fahrgastinformationssystem befindet sich in unmittelbarer Nähe der neuen B+R-Anlage.

Mit dem neuen Busterminal wurde der Bahnhof Attnang-Puchheim zu einer der modernsten Verkehrsdrehscheiben in Oberösterreich ausgebaut. Mit den getätigten Maßnahmen wurde eine zukunftsorientierte Verkehrsinvestition getätigt, welche nicht nur den vielen BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auch dem Radverkehr, zu Gute kommt, sondern auch eine wichtige städtebauliche Einrichtung für die Bevölkerung von Attnang-Puchheim ist.



— Radstation mit versperrbaren Radboxen und Radständern



Feldkirch Amberg – Gisingen

<i>Programm</i>	ISR5
<i>Maßnahmen</i>	Optimierung der Fahrradboxen durch Sanierung, Errichtung von 5 Fahrrad Einzelboxen
<i>Projektkosten</i>	20.529,34 €
<i>Fördersumme</i>	6.950,00 €
<i>Beginn der Realisierung</i>	März 2013
<i>Eröffnung der Anlagen</i>	November 2013

Die Standortgemeinde

Feldkirch ist mit 32.534 EinwohnerInnen (2016) die zweitgrößte Stadt in Vorarlberg.

Die Haltestellen Amberg und Gisingen liegen beide im Nahbereich von Feldkirch und bieten eine entsprechend gute Erreichbarkeit dieses regionalen Zentrums bzw. innerhalb des Zentrums selbst. Außerdem gibt es gute Verbindungen entlang der hochrangigen Eisenbahnlinien im Rheintal sowie Richtung Osten nach Bludenz.

Die ISR-Standorte bedienen eine relativ hohe Bevölkerungsdichte. Durch diese Maßnahmen sind die Haltestellen für rund 38.000 EinwohnerInnen, die im Umkreis von drei Kilometern wohnen, attraktiver geworden.



— Fahrradboxen an der ÖBB-Bahnhaltstelle Feldkirch-Amberg vor Beginn der Sanierung



— Sanierte Fahrradboxen an der ÖBB-Bahnhaltstelle Feldkirch-Amberg

Das Projekt

Projektstandorte sind die beiden Bahnhofstestellen Feldkirch-Amberg und Feldkirch-Gisingen. Beide Bahnhofstestellen werden von PendlerInnen gerne frequentiert und weisen eine gute Erreichbarkeit für deren Fahrräder auf.

An den beiden Bahnhofstestellen Feldkirch-Amberg und Feldkirch-Gisingen befanden sich bereits vor der Projektumsetzung Radabstellanlagen (teilweise überdacht), bei der Bahnhofstestelle Feldkirch-Amberg standen zusätzlich sieben Fahrradboxen zur Verfügung. Die 20 Jahre alten Boxen in Feldkirch-Amberg waren vor Projektrealisierung in einem sehr schlechten Zustand.

Die Optimierung der Fahrradboxen an der ÖBB-Bahnhofstestelle Feldkirch-Amberg erfolgte durch eine umfassende Sanierung der Anlage. Vorderradhalterungen wurden bei der überdachten Radabstellanlage durch Rahmenhalter ersetzt.

Die Neuerrichtung von fünf Fahrradboxen sowie der Einbau von Rahmenhaltern an der ÖBB-Bahnhofstestelle Feldkirch-Gisingen erfolgten durch einen örtlichen Anbieter (Integra). Im Sinne des Corporate Designs wurden die Fahrradboxen nach Beendigung der Bauarbeiten mit einer eigens gestalteten Folie mit der Aufschrift „Fahrradgarage“ bzw. „Fahrradboxen“ beklebt.

Nach Fertigstellung erfolgte eine entsprechende Bewerbung in den örtlichen Medien. Die Vermietung der Fahrradboxen erfolgt durch die Mobilitätszentrale „Mobilpunkt Feldkirch/Oberes Rheintal“. Die Instandhaltung der Fahrradboxen obliegt der Stadt Feldkirch.



— Vor der Errichtung der Fahrradboxen an der ÖBB-Bahnhofstestelle Feldkirch-Gisingen



— Neu errichtete Fahrradboxen an der ÖBB-Bahnhofstestelle Feldkirch-Gisingen

Bike+Ride Eferding

<i>Programm</i>	ISR5
<i>Maßnahmen</i>	Errichtung von Fahrradgaragen, 38 Stellplätze, 11 Boxen mit E-Ladestationen
<i>Projektkosten</i>	119.607,79 €
<i>Fördersumme</i>	58.500,00 €
<i>Beginn der Realisierung</i>	September 2012
<i>Eröffnung der Anlagen</i>	März 2015



— Die veraltete Abstellanlage am Vorplatz des Bahnhofs

Die Standortgemeinde

Die oberösterreichische Stadt Eferding mit ca. 4.000 EinwohnerInnen (2016) und steigenden Bevölkerungszahlen liegt im Eferdinger Becken im Hausruckviertel, ca. zwei Kilometer von der Donau entfernt. Eferding ist per Bahn an die Großräume Linz und Wels angeschlossen, regionale Bahn- und Buslinien bieten außerdem eine ausreichende Flächenversorgung entlang der wesentlichen Achsen Richtung Norden und Westen.

Der Bahnhof liegt abseits der dicht bebauten Siedlungsstruktur und ist durch die ISR-Maßnahme für rund 9.000 EinwohnerInnen, die im Umkreis von drei Kilometern wohnen, attraktiver geworden.





— Die überdachte B+R-Anlage bietet 38 Fahrradabstellplätze und 11 Fahrradboxen mit E-Ladestation

Das Projekt

Im Zuge der Errichtung der Busdrehscheibe und der B+R-Anlage auf der Ostseite des Bahnhofs Eferding der Linzer Lokalbahn (LILLO) wurde die Schnittstelle zwischen ÖV und Fahrradverkehr attraktiviert und weiter ausgebaut.

Die Errichtung einer B+R-Anlage auf der Ostseite wurde auf den geplanten Neubau des Bahnhofs samt Fußgänger- und Radfahrerunterführung ausgerichtet, welche die sichere Erreichbarkeit der Bahnsteige für RadfahrerInnen von beiden Stadtseiten aus gewährleisten soll. Ein weiteres Ziel lag darin, dem ständig steigenden Wunsch nach einer gesicherten Verwahrung, vor allem hochpreisiger Fahrräder und E-Fahrräder, Rechnung zu tragen. Die errichtete Anlage wurde nach dem neuesten Standard erbaut, weiters wurde eine kleine Servicestation installiert.

Die überdachte B+R-Anlage bietet nunmehr 38 Fahrrädern Platz, zusätzlich wurden 11 Fahrradboxen mit E-Ladestation errichtet. Die Auslastung der offenen Plätze beträgt ca. 50%. Die Vollausslastung der Anlage wird mit der weiteren Modernisierung des Bahnhofs Eferding samt Inbetriebnahme der Fußgänger- und Radfahrerunterführung erwartet.

Durch die Schaffung qualitativ hochwertiger Fahrradboxen inkl. Lademöglichkeit für Elektrofahrräder, kombiniert mit herkömmlichen Fahrradabstellanlagen inkl. Überdachungen sowie der einfachen Bedienung der Anlage mittels Bankomat- und/oder Kreditkarte wurde eine neue Art einer intermodalen Schnittstelle geschaffen.

Die Anlage wurde nach dem neuesten Standard errichtet und bietet zusätzlich zur sicheren Verwahrung auch Ladestationen für Elektrofahrräder.

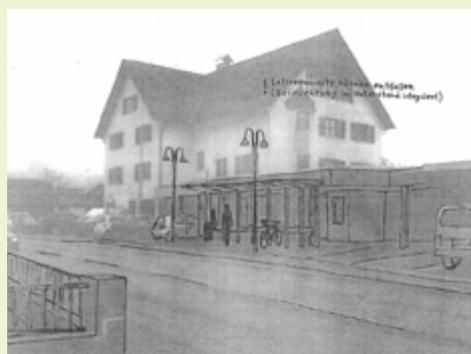
Fahrradabstellanlage Bludesch

Programm	ISR 6
Maßnahmen	überdachte Fahrradabstellanlage mit Buswartehäuschen
Projektkosten	24.186,14 €
Fördersumme	6.375,00 €
Beginn der Realisierung	Oktober 2014
Eröffnung der Anlagen	Dezember 2015

Die Standortgemeinde

Bludesch, mit 2.362 EinwohnerInnen (2016) und steigenden Bevölkerungszahlen, ist eine Gemeinde im Bezirk Bludenz (Vorarlberg) in der Region Walgau. Bludesch ist mit Bussen gut an die regionalen Zentren Bludenz und Feldkirch angebunden.

Durch die ISR-Maßnahme ist die Haltestelle Dorfzentrum Bludenz für rund 10.000 EinwohnerInnen, die im Umkreis von drei Kilometern wohnen, attraktiver geworden.



— Entwurf für die Abstellanlage



Das Projekt

Im Zuge der Projektumsetzung kam es zur Errichtung einer Fahrradabstellanlage bei einer Bushaltestelle im Gemeindezentrum von Bludesch. Die Bushaltestelle hatte vor Projektrealisierung einen nahegelegenen öffentlichen Parkplatz, jedoch keine geeignete Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Der Umstieg für PendlerInnen vom Auto zum Bus- und Fahrradverkehr gestaltete sich daher schwierig. Die Bushaltestelle ist sehr gut frequentiert, da die regionalen Buslinien 73 und 76 diese Haltestelle im Halbstunden-Takt befahren.

Durch die errichtete Fahrradabstellanlage mit Buswartehäuschen konnte sowohl die Wartesituation für die Fahrgäste verbessert als auch eine überdachte Abstellmöglichkeit für 10 Fahrräder geschaffen werden. Die Zielsetzung der Gemeinde, einen Umstieg vom Auto zum Radverkehr und öffentlichen Verkehr zu erleichtern, wurde durch die durchgeführte ISR-Maßnahme entsprechend unterstützt. Darüber hinaus trägt das Projekt zur Aufwertung des Radroutenkonzepts Walgau-Mitte bei.

Es wurde sowohl die Wartesituation für die Fahrgäste verbessert als auch eine überdachte Abstellmöglichkeit geschaffen.

Bike+Ride Wolkersdorf

<i>Programm</i>	ISR 6
<i>Maßnahmen</i>	Errichtung einer B+R-Anlage mit 80 überdachten Fahrradabstellplätzen (Doppelstockständersystem)
<i>Projektkosten</i>	43.059,73 € (nach Reduzierung der ÖBB-Anteile)
<i>Fördersumme</i>	19.300,00 €
<i>Beginn der Realisierung</i>	Mai 2014
<i>Eröffnung der Anlagen</i>	Dezember 2016

Die Standortgemeinde

Wolkersdorf ist eine Stadt mit 7.067 EinwohnerInnen (2016) im Süden des niederösterreichischen Bezirks Mistelbach, unweit der Bundeshauptstadt Wien.

Wolkersdorf ist mit der Bahn sehr gut an den Großraum Wien angeschlossen, die Nähe zur Nordbahn bietet eine zusätzliche Erschließung regionaler Zentren des Weinviertels, regionale Busse ergänzen das ÖV-Angebot entsprechend sinnvoll.

Der Bahnhof Wolkersdorf liegt abseits der dicht bebauten Siedlungsstruktur und ist durch die ISR-Maßnahme für rund 7.800 EinwohnerInnen, die im Umkreis von drei Kilometern wohnen, attraktiver geworden.

Doppelstocksysteme entlasten die Überbelegung der vorhandenen Infrastruktur.



— Altbestand der Stellplätze

Das Projekt

Am Bahnhof Wolkersdorf (an der Schnellbahnlinie S2) standen den RadfahrerInnen vor Projektrealisierung ca. 264 überdachte und 193 nichtüberdachte Zweirad-Stellplätze zur Verfügung. Diese Fahrradstellplätze waren überlastet und entsprachen teilweise nicht mehr den Ansprüchen an eine moderne Radabstellinfrastruktur.

Im Zuge der Projektumsetzung kam es am Bahnhof Wolkersdorf zur Errichtung einer modernen überdachten B+R-Anlage mit 80 Fahrradständern (Doppelstocksystem). Um eine gute Erreichbarkeit der Anlage zu gewährleisten, wurden die Abstellplätze direkt beim Zugang zum Personentunnel errichtet. Erste Ergebnisse zeigen eine sehr gute Inanspruchnahme dieser Anlage.



Fahrradabstellanlagen im Bregenzerwald

<i>Programm</i>	ISR 4
<i>Maßnahmen</i>	Optimierung von Abstellanlagen (Fahrradbügel bzw. größtenteils durch Fahrradabstellanlagen bei Buswartehäuschen)
<i>Projektkosten</i>	131.814,41 €
<i>Fördersumme</i>	64.337,65 €
<i>Beginn der Realisierung</i>	April 2012
<i>Eröffnung der Anlagen</i>	Dezember 2013

Die Standortgemeinden

Der Bregenzerwald ist eine Region im Bundesland Vorarlberg mit rund 30.600 EinwohnerInnen (2015) in 22 Dörfern.

Die Standorte für die ISR-Maßnahmen sind:

- Alberschwende, 3.216 EinwohnerInnen (2016)
- Bezaun, 2.015 EinwohnerInnen (2016)
- Doren, 1.028 EinwohnerInnen (2016)
- Reuthe, 643 EinwohnerInnen (2016)
- Sulzberg, 1.774 EinwohnerInnen (2016)



— Doren-Huban



— Abstellanlage Reuthe-Baien vor und nach der Optimierung

Die Siedlungsstrukturen im Umfeld der ISR-Standorte

Im Umfeld der ISR-Standorte ist überwiegend eine lockere Bebauung mit geringer Wohnbevölkerungsdichte (< 50) vorzufinden.

Im Umkreis von drei Kilometern der ISR-Standorte leben 12.000 EinwohnerInnen. Durch diese Maßnahmen wird somit für rund 12.000 Personen die Nutzung des Rades zu ÖV-Haltestellen attraktiver.

Die ÖV-Erschließung

Die betrachteten ÖV-Halte sind allesamt Bushaltestellen und werden von insgesamt acht Buslinien bedient. An einem durchschnittlichen Werktag ergibt sich eine gute Erreichbarkeit der regionalen Zentren.

Das Projekt

Ziel des Projekts war es, Bus und Fahrrad als Verkehrsmittel in der Region Bregenzerwald noch besser zu kombinieren, um so den Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten. Durch die intermodalen Schnittstellen sollten 20 Buslinien des „Landbusses Bregenzerwald“ besser eingebunden und genutzt werden. Der Landbus Bregenzerwald bedient ein Streckennetz mit einer Länge von 758,2 km auf einer Fläche von 592 km² mit 406 Haltestellen.

Durch das Projekt wurde in fünf Gemeinden der Region Bregenzerwald (Alberschwende Gschwend, Bezau Busbahnhof, Doren-Huban, Reuthe-Baien, Sulzberg Kirche und Hinterberg) investive Maßnahmen zur Optimierung der Fahrradabstellanlagen durchgeführt.

In der Anfangsphase des Projekts wurden Gespräche mit den Gemeinden und Grundeigentümern der betreffenden Standorte geführt. Um einen gemeinsamen Standard für die Fahrradabstellanlagen zu schaffen und entsprechend den Wünschen der Regionalentwicklung Bregenzerwald GmbH (Trägerin und Betreiberin des öffentlichen Personenverkehrs im Bregenzerwald) und den Gemeinden entwarf man ein einheitliches Bild für die Fahrradabstellanlagen.

Größtenteils wurden die bestehenden Buswartehäuschen durch die Fahrradabstellanlagen erweitert. Zum Teil verfügen die Fahrradabstellanlagen auch noch über freie Abstellplätze für Kinderräder oder Vorrichtungen für E-Bikes. Die Projekte wurden durch die Bevölkerung sehr gut angenommen, und die Fahrräder werden gerne, sicher und schnell neben der Bushaltestelle abgestellt.

Die optimierten Abstellanlagen dienen als intermodale Schnittstellen für das fast 800 km umfassende Netz der Landbus Bregenzerwald.



— Alberschwende Gschwend vor und nach der Optimierung



— Sulzberg Hinterberg



— Sulzberg Kirche vor und nach der Optimierung

Neusiedler Seebahn

Programm	ISR 7
Maßnahmen	Radabstellanlagen
Projektkosten	45.856,00 €
Fördersumme	22.928,00 €
Eröffnung der Anlagen	April 2017

Ein attraktiveres Angebot zur Kombination mit nichtmotorisiertem Individualverkehr



— Erweiterte Abstellanlage in Weiden am See

Das Projekt

Das gegenständliche Projekt wurde im Burgenland an zwei Bahnhöfen an der Neusiedler Seebahn umgesetzt und setzt direkt an der Optimierung der intermodalen Schnittstelle an. Die Richtlinien aus dem ISR-Handbuch wurden eingehalten.

Die bestehenden Fahrradabstellplätze in Weiden am See wurden durch Anlehnbügel ergänzt und modernisiert. Neue, überdachte und mit Anlehnbügel ausgestattete Stellplätze wurden direkt an die bestehende Abstellanlage angeschlossen und erweitern somit das Angebot und erhöhen die Verfügbarkeit. Die Stellplätze sind straßenseitig gut einseh- und zufahrbar und befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig. Die Anlage in Weiden am See ist fertiggestellt und in Betrieb.

In Frauenkirchen wurde die Fahrradabstellanlage vollständig neu konzipiert: Alle bestehenden Fahrradabstellplätze wurden rückgebaut, und 20 neue Stellplätze mit Überdachung, und Anlehnbügeln wurden errichtet. Durch die neue Lage direkt neben dem Wartehäuschen am Bahnsteig wurde der Weg zu den Bahnsteigen erheblich verkürzt. Zusätzlich wurde durch die parallele Erneuerung der Parkplatzsituation die Zufahrt für den Radverkehr erleichtert. Die Anlage wurde im Frühjahr 2017 fertiggestellt und in Betrieb genommen.

Mit den Neuerungen wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs an zwei Standorten der Neusiedler Seebahn in Kombination mit nichtmotorisiertem Individualverkehr attraktiver gestaltet und somit die Nutzung der Bahn als Verkehrsmittel (insbesondere auch für PendlerInnen) weiter verstärkt.



— Die Abstellanlage in Frauenkirchen

Gemeinde Koppl

Programm	ISR7
Maßnahmen	Radabstellanlagen
Projektkosten	10.394,43 €
Fördersumme	4.717,22 €
Eröffnung der Anlagen	April 2017



Eine radfahrerInnenfreundliche Bushaltestelle mit modernen Radboxen.

Das Projekt

Im Zuge der Projektumsetzung kam es zu einer radfahrerInnenfreundlichen Umgestaltung der Bushaltestelle „Guggenthal“ in der Salzburger Gemeinde Koppl.

Zunächst wurde dabei der Geh- und Radweg in den sicheren Bereich hinter dem Haltestellegebäude verlegt. An der Bushaltestelle verkehrt die Buslinie 150 (verläuft von der Stadt Salzburg über Koppl, Hof bei Salzburg, Fuschl, St. Gilgen und Strobl nach Bad Ischl ins benachbarte Oberösterreich). Des Weiteren kam es zur Errichtung von geeigneten Abstellflächen für Fahrräder, die mit „Wiener Bügeln“ versehen wurden. Zusätzlich kam es noch zur Aufstellung von 5 Radboxen. Die Vermietung und Betreuung der Fahrradboxen wird über die GWS (Geschützte Werkstatt Salzburg) durchgeführt und über das Internetportal www.radbox.at organisiert. Ergänzend wurden diese Radboxen mit Stromanschluss ausgestattet, um das Laden von E-Bikes zu ermöglichen.

Salzburg Hauptbahnhof

<i>Programm</i>	ISR 4
<i>Maßnahmen</i>	Radabstellanlage am Bahnhof, Radstation
<i>Projektkosten</i>	342.500,00 €
<i>Fördersumme</i>	162.750,00 €

Das Projekt

Ziel des Projekts war es, eine komfortable Infrastruktur für den Radverkehr von und zum Hauptbahnhof zu schaffen und dadurch eine Verlagerung des Radverkehrs vom überlasteten Bahnhofsvorplatz nach Schallmoos zu erreichen. Um eine optimale Ausnutzung der Fläche zu erreichen, wurde eine zweistöckige Anlage mit Auffahrampen gebaut und doppelstöckige Abstellösungen realisiert.

Neben 600 Radabstellplätzen mit Doppelstock-Radständern wurden noch 64 Doppelstock-Radboxen mit elektronischem Schließsystem eingebaut. Die Anlage hat ein kleines Radgeschäft mit Serviceangebot sowie eine Rad-Self-Service-Station. Den Betrieb der Bike-and-Ride-Station hat eine von der Stadt Salzburg beauftragte Firma übernommen, die auch Räder für Menschen mit Behinderung anbietet bzw. verleiht.





600 Radabstellplätze und 64 Doppelstock-Radboxen mit elektronischem Schließsystem nutzen die Fläche optimal und entlasten den Bahnhofsvorplatz.

Citybike-Stationen in Wien

Programm	ISR 4
Maßnahmen	Radabstellanlagen/Verleihradsystem
Projektkosten	281.400,00 €
Fördersumme	122.500,00 €

Das Citybike-Verleihradsystem als Lückenschluss für den letzten Teil der Wegkette

Das Projekt

Das Citybike-Verleihradsystem ist ein innerstädtisches, individuelles „Nächstverkehrsmittel“ für die rasche Bewältigung von kurzen Wegen. Die Citybike-Stationen liegen zumeist in unmittelbarer Nähe zu U-Bahn-, S-Bahn- oder Straßenbahnstationen und stellen damit eine wichtige Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehrsnetz dar. Gefördert wurde die für das Verleihsystem erforderliche stationäre Infrastruktur, nicht die Fahrräder selbst. An jeder dieser Stationen stehen ein Terminal (zur Anmeldung bzw. Identifikation im System) sowie mehrere „Bikeboxen“ – an diesen werden die Räder entnommen und wieder retourniert.

Ähnlich wie im Falle der Radgarage am Wiener Hauptbahnhof (in welcher Privatfahrräder sicher und dauerhaft abgestellt werden können) eröffnet das Citybike-System EinpendlerInnen aus der Region (oder auch Personen, welche längere innerstädtische Distanzen mit U-Bahn oder Schnellbahn zurücklegen) die Möglichkeit, auch für den letzten Teil ihrer jeweiligen Wegekette ein Fahrrad zur Verfügung zu haben.



Grundlagenstudie – Optimierung BusBahnBike (BBB) Steiermark

Programm	ISR6
Maßnahmen	Grundlagenstudie
Projektkosten	31.382,81 €
Fördersumme	9.414,84 €



Die Projektbeschreibung

Um den Optimierungsbedarf an der Schnittstelle ÖV und Radverkehr abzuschätzen, wurde an insgesamt 98 Haltestellen und Bahnhöfen der Steiermark eine Datenerhebung des Ist-Zustandes durchgeführt.

Die Auswahl der Standorte orientierte sich an Frequenzahlen der S-Bahn-Strecken, der Nähe (Start/Endpunkt) zu wichtigen Landesradwegen und an S-Bahn-Ersatzkorridoren (Bus). Zur Datenerfassung kam ein standardisierter Erhebungsbogen zur Anwendung, welcher die im Handbuch „ISR – Intermodale Schnittstelle im Radverkehr“

vorgeschlagenen Kriterien berücksichtigt. Es erfolgte auch eine Fotodokumentation und geocodierte Verortung der Daten. Aus dieser Datengrundlage wurden Handlungsfelder definiert und Maßnahmen abgeleitet.

Entsprechend der Radverkehrsstrategie Steiermark soll basierend auf dieser Datengrundlage eine Verbesserung der radrelevanten Infrastruktur an Bahnhöfen und Haltestellen der S-Bahn und der S-Bahn-Ersatzkorridore für die nächsten Jahre entwickelt werden.

Ein Handbuch mit Maßnahmen zur Verbesserung der radrelevanten Infrastruktur an Bahnhöfen und Haltestellen der S-Bahn und der S-Bahn-Ersatzkorridore in der Steiermark.

Zusammenfassung

Im Sinne einer Stärkung des Radverkehrs an und zu Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wurden im Rahmen des ISR-Förderprogramms **österreichweit bereits über 11.600 qualitativ hochwertige Stellplätze realisiert**, ein großer Anteil davon in Form von **Bike-and-Ride-Stellplätzen für den PendlerInnenverkehr**.

Mit Hilfe laufenden Feedbacks von Seiten der FördernehmerInnen und ProjektträgerInnen sowie im Dialog mit den JurorInnen des ISR-Programms wurde ein **kontinuierlicher Verbesserungsprozess etabliert**, der die laufenden Tätigkeiten fortwährend evaluiert und mögliche Optimierungspotenziale aufzeigt und zur Umsetzung empfiehlt. Außerdem wurden auch die **Radverkehrsbeauftragten bzw. RadexpertInnen aus den Landesverwaltungen um ein institutionalisiertes Feedback zum ISR-Förderprogramm** gebeten. **Die Ergebnisse und der grundsätzlich sehr positive Gesamttenor bestätigen, dass das Förderprogramm auf dem richtigen Weg ist.**

Auf inhaltlicher Ebene herrscht unter den FachexpertInnen Einigkeit, dass eine **qualitativ hochwertige Infrastruktur immer im Kern einer effektiven Radverkehrsförderung** stehen muss. Im Detail besteht der Wunsch nach einer Standardisierung und Normierung von Radabstellanlagen im Hinblick auf eine einfachere Einreichung. Im Zusammenspiel mit den ÖBB wird dies bereits großteils entsprechend umgesetzt, wobei die Anlagen durchgehend einem modernen und hochwertigen Standard entsprechen (Überdachung, Beleuchtung, Nähe zum Bahnsteig, Einsehbarkeit, Barrierefreiheit etc.). **Optimierungspotenziale** ergeben sich – gemäß Feedback der LändervertreterInnen – in der **Koordination und Abstimmung zwischen Gebietskörperschaften und öffentlichen Verkehrsbetreibern**. Auf organisatorischer Ebene wird der Wunsch formuliert, laufend Einreichungen tätigen zu können (anstelle eines Call-Systems).

Ambivalent ist die Tatsache zu sehen, dass das Engagement und damit die **Bereitschaft zur Umsetzung von Projekten in manchen Bundesländern und Gemeinden sehr stark mit einzelnen AkteurlInnen verbunden** und damit dementsprechend wenig verankert ist. Dies ist zum Teil mangelnden Ressourcen bei den entsprechenden Stellen geschuldet, zum anderen jedoch einem mangelnden Problembewusstsein oder aber nicht vorhandenem „Leidensdruck“ in Bezug auf den Radverkehr.

Themen wie **Lastenräder und die Elektrifizierung des Radverkehrs** werden in den nächsten Jahren stark präsent sein, wobei viele Fragen – technisch, organisatorisch, aber auch rechtlich – noch zu klären sind, bevor hier in großem Rahmen entsprechende Schritte gesetzt werden können. Ein weiterer Trend, der auch den Radverkehr betrifft, ist die **zunehmende Vernetzung (in diesem Fall der Verkehrsträger) und Bündelung von Services**. „Shared Mobility“ und „Mobility as a Service“ werden in naher Zukunft mit konkreten Inhalten zu befüllen sein, denen auch entsprechende Umsetzungen folgen müssen. **Um den Anteil des Radverkehrs nachhaltig zu erhöhen, muss dieser als integraler Bestandteil in diesen Systemen verankert werden.**

Zukunftsthemen wie diese erfordern eine **intensive inhaltliche Auseinandersetzung** über die Grenzen bisheriger Erfahrungen und bestehender Förderformen hinaus. Der kontinuierliche Verbesserungsprozess des ISR-Förderprogramms ist bei einer entsprechenden Erweiterung des Fördergegenstands auch inhaltlich und thematisch auszuweiten. Bei ähnlich gelagerten Förderprogrammen erfolgt dies in der Form von wissenschaftlichen Begleitungen.

Quellenverzeichnis

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2016): *Radverkehrsstrategie Steiermark 2025*, Graz.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung – Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr – Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (2015): *Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+*, St. Pölten.

Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentliches Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 [ÖPNRV-G 1999], BGBl. I 204/99 idgF), Wien.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2015): *Masterplan Radfahren 2015–2025*, Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): *Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln*, Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2012): *Gesamtverkehrsplan für Österreich*, Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2010): *Radverkehr in Zahlen – Daten, Fakten und Stimmungen*, Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2013): *Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden*, Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016): *Österreich unterwegs 2013/2014*, Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2015): *Kleine Radprofis – Der sichere Weg in die Verkehrsrealität*, Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016): *Der Faktor Zeit im Radverkehr. Daten, Fakten und Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs*, Wien.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014): *Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten*, Berlin.

INZELL-Initiative c/o Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (2009): *Mit dem Rad zum Bahnhof. Planung, Bau und Unterhaltung von Bike+Ride-Anlagen*, München.

Land Salzburg (2015): *Fahr Rad in Salzburg! Radverkehrsstrategie für das Land Salzburg 2015 bis 2025*, Salzburg.

Land Tirol (2014): *Radkonzept Tirol – Themenfeld A – Infrastruktur*, Innsbruck

Ministerium Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2012): *Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität*, Düsseldorf.

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (1999): *Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW*, Düsseldorf

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr (2011): *Radverkehrshandbuch – Radland Bayern*, München.

Städte- und Gemeindebund NRW (2014): *Radverkehr in Städten und Gemeinden*, Düsseldorf.

Verkehrsverbund Ostregion (2014): *Gesamtverkehrsstrategie Burgenland – Gemeinsam mehr erreichen. Nachhaltig – innovativ – sicher*, Eisenstadt.



www.schig.com

Bei über 100 Projekten mit Gesamtkosten von 15 Mio. Euro betrug das Fördervolumen sechs Mio. Euro.

11.600 neue Fahrradabstellplätze wurden gefördert und der Lückenschluss von Radwegen auf einer Gesamtlänge von über acht Kilometern ermöglicht.

Die geförderten Projekte machen Bahnhöfe und Haltestellen, verteilt in ganz Österreich, für hunderttausende EinwohnerInnen attraktiver.



www.schig.com