

# Kosteneffiziente Maßnahmen

---

## zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden



**Zitiervorschlag**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2017): *Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden*; Wien

**Idee und Konzeption**

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

**Herausgeber und Kontakt**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
infra4@bmvit.gv.at  
www.bmvit.gv.at

**Inhaltliche Erarbeitung**

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM  
DI Günther Illek, DI Michaela Kargl, Dipl.-Geogr. Julia Zientek  
www.fgm.at

**Layout und Design**

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM  
www.fgm.at

**Druck**

Ueberreuter Print GmbH  
gedruckt auf PEFC-zertifiziertem Papier

**4. Auflage**

Wien, im Juli 2017

**Danksagung**

Die AutorInnen bedanken sich bei folgenden Personen und Institutionen für ihre Unterstützung beim Verfassen dieser Publikation:

DI Ekkehard Allinger-Csollich  
Ing. Walter Feigg  
DI Detlev Gündel  
Thomas Krag  
Prof. Dr. Heiner Monheim  
DI Martin Reis  
DI Helmut Spinka  
Ing. Peter Weiß

# Inhalt

---

---

## **Einführung 6**

Das Radverkehrsbudget 6

Was bewirkt ein Radverkehrsbudget von 50.000 €? 7

Ziele des Leitfadens 8

Die Erstellung des Leitfadens 8

Nutzung des Leitfadens 9

## **Aktionsfelder der Radverkehrsförderung 11**

Infrastruktur für den fließenden Radverkehr 13

Optimierung des Radverkehrsnetzes 14

Erweiterung des Radverkehrsnetzes 16

Erweiterung des Radverkehrsnetzes 18

Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität 20

Kreuzungsgestaltung 22

Weitere Infrastrukturmaßnahmen 24

Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr 27

Kurzzeitparken 28

Langzeitparken 30

Service und Dienstleistungen 33

Öffentliche Serviceeinrichtungen 34

Prävention und Aufklärung von Fahrraddiebstahl und Vandalismus 34

Fahrradverleih, Gemeindefahrräder und Dienstfahrräder 36

Vernetzung mit dem Öffentlichen Verkehr 38

Information und Kommunikation 41

Informationsmaterial für RadfahrerInnen 42

Bewusstseinsbildung 44

Aktionen und Kampagnen 46

Werbung und Image 48

Veranstaltungen 48

Organisation und Rahmenbedingungen 51

Förderung der Eigeninitiative Dritter 52

Evaluierung und Qualitätsmanagement 54

Vernetzung und Koordination 58

Integration der Radverkehrsförderung in eine langfristige Planung 60

## **Zusammenfassung 62**

Quellen-, Literatur- und Abbildungsverzeichnis 66



## Einleitung

Im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie haben wir es uns zum Ziel gesetzt, die Bedingungen für den Radverkehr in Österreich zu verbessern. Dabei möchten wir unseren Handlungsspielraum so gut wie möglich nutzen und uns gleichzeitig auf die Kernkompetenzen Verkehrssicherheit, Bewusstseinsbildung und Informationsarbeit konzentrieren.

Die vor Ihnen liegende Broschüre bildet dazu einen wichtigen Baustein und steht in einer Reihe von Studien und Veröffentlichungen unseres Ministeriums, mit denen wir dazu beitragen wollen, die Voraussetzungen für das Radfahren zu verbessern und das Rad als Alltagsverkehrsmittel zu fördern. Die Publikation soll das Zusammenspiel von Umsetzung, Aufwand und Nutzen von Maßnahmen für den Radverkehr veranschaulichen und den Gemeinden und Regionen als praktischer Leitfaden für alle Belange des Radverkehrs dienen.

Für die öffentlichen Haushalte ist beim Radverkehr natürlich auch der Kostenaspekt interessant. Es ist unbestritten, dass ein Mehr an Radverkehr langfristig erhebliche Einsparungen bringen kann. Radfahren stärkt die Gesundheit und senkt somit die Kosten für das Gesundheitswesen. Ausbau und Erhaltung von Infrastruktur für den Radverkehr sind vergleichsweise günstig. Und schließlich ist das Rad im Vergleich mit dem Auto auf kürzeren Strecken nicht nur die bei Weitem umweltfreundlichere, sondern auch die sehr viel günstigere Alternative.

Mit diesem Leitfaden wollen wir auch zeigen, dass effektive Radverkehrsförderung für die öffentlichen Haushalte bereits mit erstaunlich kostengünstigen Maßnahmen möglich ist. Der besondere Mehrwert dieses Leitfadens besteht darin, dass er Aufwand und Nutzen von Maßnahmen in einheitlicher, kategorisierter Form verständlich gegenüberstellt.

Wir hoffen, dass wir mit dieser Form der „Ideenbörse“ die Diskussion und die Umsetzung von Maßnahmen in Ihrer Gemeinde oder Region anregen können und wir so gemeinsam die Bedingungen für den Radverkehr verbessern.



# 1 Einführung

Die Stärkung des Radverkehrs trägt maßgeblich zu einer nachhaltigen und sozial verträglichen Mobilität bei. Radfahren schont die Umwelt, spart Kosten und hält gesund. Das Fahrrad ist ein platzsparendes und emissionsfreies Verkehrsmittel. Regelmäßiges Radfahren ermöglicht zudem, Bewegung in den Alltag zu integrieren und auf diese Weise länger fit zu bleiben. Daher spielt das Fahrrad auch als Mittel zur Gesundheitsförderung vor dem Hintergrund der älter werdenden Gesellschaft eine große Rolle.

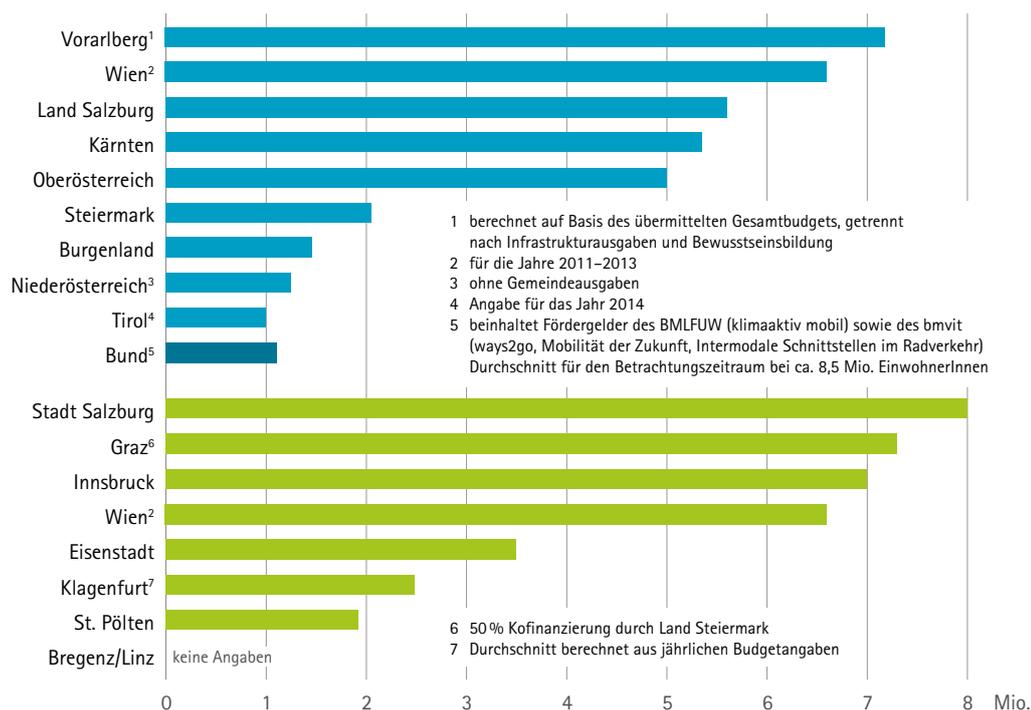
Die Potenziale des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel werden zunehmend erkannt, dem Radverkehr wird national und international mehr Bedeutung beigemessen. Doch obwohl internationale Radverkehrsexperten bestätigen, dass der Stellenwert des Radverkehrs zunimmt, sind noch zusätzliche Anstrengungen notwendig, damit sich dies auch in den öffentlichen Mitteln zur Förderung des Radverkehrs widerspiegelt.

## Das Radverkehrsbudget

Idealerweise steht jeder Gemeinde ein eigenes, jährlich dotiertes Budget für den Radverkehr zur Verfügung. Ein extra ausgewiesenes Budget schafft Planungssicherheit und ist für die Realisierung mittel- bis langfristiger Projekte von hoher Bedeutung, selbst wenn es keine große Summe ausmachen sollte. Dies ist in Österreich jedoch nicht flächendeckend der Fall.

Darüber hinaus sind Radverkehrsbudgets im Vergleich zum allgemeinen Haushalt für Verkehr oft gering bemessen. Im Durchschnitt werden in den Landeshauptstädten Österreichs<sup>1</sup> rund 5,26 € pro EinwohnerIn und Jahr in den Radverkehr investiert.<sup>2</sup> Zum Vergleich: In Groningen in den Niederlanden lag das Budget für den Radverkehr bereits in den Jahren 1989–1999 bei 12,60 € pro EinwohnerIn.<sup>3</sup> Für die Jahre 2017–2022 plant Groningen, das derzeit einen Radverkehrsanteil von 40% aufweist,<sup>4</sup> jährliche Investitionen in den Radverkehr von 85 € pro EinwohnerIn.<sup>5</sup> Aber auch London (Radverkehrsanteil derzeit nur 2%) investiert jetzt massiv in den Radverkehr und budgetiert in dieser Legislaturperiode jährliche Ausgaben für den Radverkehr von 17 GBP pro EinwohnerIn.<sup>6</sup>

### Durchschnittliche Investitionen der jeweiligen Verwaltungsebene in Euro pro EinwohnerIn und Jahr (2011–2015)



Umweltbundesamt (2015): Umfrage unter den RadkoordinatorenInnen; in: BMLFUW (2015): Masterplan Radfahren 2015–2025; Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft; Wien

## Was bewirkt ein Radverkehrsbudget von 50.000 €?

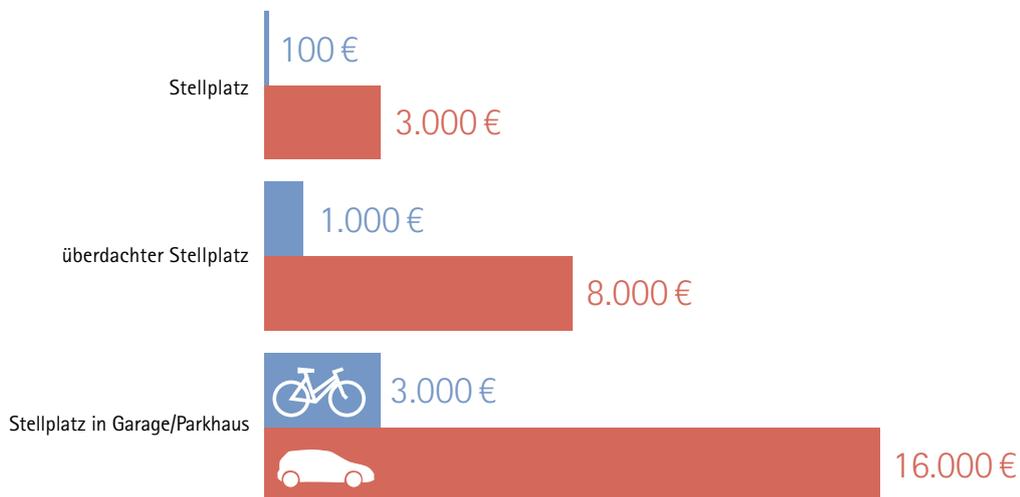
Angenommen, einer Gemeinde stehen für die Förderung des Radverkehrs jährlich 50.000 € zur Verfügung. Welche Aktivitäten können damit umgesetzt werden?

Die Grafik gibt eine Antwort auf diese Frage. Hier sind zehn Beispiele dargestellt, die sich mit einer Summe von ca. 50.000 € realisieren lassen.



Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln ist die Förderung des Radverkehrs sehr kosteneffizient und sollte allein aus finanziellen Gründen stärker verfolgt werden. Ein Kostenvergleich zwischen Abstellanlagen für Fahrräder bzw. Pkws verdeutlicht die großen Unterschiede.

### Kosten von Abstellanlagen für Fahrrad und Pkw im Vergleich



VCÖ (2005): Kostenvergleich Abstellanlagen für Fahrräder und Pkw; Wien

# 1 Einführung

Die Investitionen in einen Stellplatz sind pro Fahrzeug im motorisierten Individualverkehr (MIV) um ein Vielfaches höher als im Radverkehr. Ähnliches gilt für die Wegeinfrastruktur. Für den Bau einer Stadtstraße fallen etwa 1,1 Mio. € pro Kilometer an, nicht inbegriffen sind hier die Kosten für den Grunderwerb. Der Bau eines Einrichtungsradweges kostet etwa 160.000 € pro Kilometer, also etwa 7-mal weniger.<sup>8</sup>

Richtig investierte Mittel bringen einen hohen Nutzen für den Radverkehr und können langfristig dazu beitragen, die Nutzung des Fahrrads für die Wege des Alltags zu erhöhen. Gleichzeitig verfügen viele Gemeinden kurz- bis mittelfristig nur über einen geringen finanziellen Spielraum zur Optimierung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Dieser Leitfaden stellt daher Möglichkeiten und Maßnahmen für eine besonders effiziente Förderung des Radverkehrs dar – das bedeutet maximaler Nutzen bei geringem Mittelaufwand.

## Ziele des Leitfadens

Der Leitfaden möchte Interessierten und Verantwortlichen auf lokaler Ebene Tipps und Tricks vermitteln, wie sie den „Spagat“ aus geringen finanziellen Mitteln auf der einen Seite und gestiegenen Anforderungen zur Förderung des Radverkehrs auf der anderen Seite bewältigen können. Dazu stellt der Leitfaden kosteneffiziente Maßnahmen vor, gibt deren Kosten an und bewertet ihren Nutzen für den Radverkehr, den administrativen Aufwand sowie die öffentliche Akzeptanz.

Der Leitfaden möchte Gemeinden zu folgenden Aspekten informativ zur Seite stehen:

### 1. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung aufzeigen

Der Leitfaden versteht sich als Sammlung von Maßnahmen und Aktionen, die zur Radverkehrsförderung umgesetzt werden können. In diesem Ideenpool können Gemeinden Anregungen finden und solche Maßnahmen auswählen, die speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind. Literaturhinweise zu den einzelnen Themen ermöglichen den LeserInnen, sich ausführlicher über eine Maßnahme zu informieren.

### 2. Eckdaten zum Nutzen-Kosten-Verhältnis geben

Pro Maßnahme werden Angaben zum finanziellen Aufwand, zum Nutzen für den Radverkehr, zum administrativen Aufwand sowie zur öffentlichen Akzeptanz gegeben. Diese Einschätzungen basieren auf Literaturrecherchen sowie Interviews mit VerkehrsplanerInnen und WissenschaftlerInnen und sind als Richtwerte zu verstehen, von denen es in der Praxis durchaus zu Abweichungen kommen kann. Die Angaben dienen als Entscheidungshilfen und sollen die Prioritätensetzung erleichtern.

## Die Erstellung des Leitfadens

Der Inhalt des Leitfadens basiert auf den ersten drei Auflagen der gleichnamigen Broschüre. Die Überarbeitung umfasst im Wesentlichen die Aktualisierung der angegebenen Kosten sowie die Aufnahme aktueller Rechtsvorschriften. Zur Erstellung der Erstauflage des Leitfadens wurden eine umfassende Literaturrecherche und eine eigene empirische Erhebung durchgeführt. Ferner wurde die Expertise der Forschungsgesellschaft Mobilität durch frühere Projektarbeiten einbezogen. Im Zeitraum von Jänner bis Februar 2011 wurden mit insgesamt sieben nationalen und internationalen RadverkehrsexpertInnen qualitative Interviews durchgeführt.

DI Ekkehard Allinger-Csollich	Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrsplanung, Mobilitätskoordinator
Ing. Walter Feigg	Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 18A – Gesamtverkehr und Projektierung, ehemaliger Radverkehrsbeauftragter
DI Detlev Gündel	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Verkehrsplaner Nichtmotorisierter Verkehr
Thomas Krag	Thomas Krag Mobility Advice, selbstständiger Mobilitätsberater
Prof. Dr. Heiner Monheim	Universität Trier, Lehrstuhl für Raumentwicklung und Landesplanung
DI Martin Reis	Energieinstitut Vorarlberg, Fachbereichsleiter Mobilität
DI Helmut Spinka	Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, Radverkehrskoordinator

## Nutzung des Leitfadens

Der Leitfaden richtet sich an Gemeinden, dient aber allen interessierten Personen, die sich über Möglichkeiten der Radverkehrsförderung informieren möchten. Insbesondere Radverkehrsbeauftragte auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene sowie RadverkehrsexpertInnen, VerkehrsdienstleistungsanbieterInnen und VerkehrsplanerInnen können hier Möglichkeiten und Entscheidungshilfen vorfinden.

Dieser Zielgruppe soll eine detaillierte Information zum Nutzen-Kosten-Verhältnis jeder aufgeführten Maßnahme gegeben werden. Dabei werden jeweils vier Indikatoren berücksichtigt:

- € Finanzieller Aufwand
- 🚲 Nutzen für den Radverkehr
- 📄 Administrativer Aufwand
- 😊 Öffentliche Akzeptanz

**Finanzieller Aufwand:** Hier werden die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme zur Radverkehrsförderung aufgeführt. Dabei werden Sach- sowie Personalkosten berücksichtigt. Die Kosten wurden durch eine Literaturrecherche, Preisanfragen bei HerstellerInnen und Interviews mit RadverkehrsexpertInnen ermittelt sowie durch die eigene Expertise ergänzt. Aufgrund der großen Bandbreite der Kosten sind alle angegebenen Kosten als Richtwerte zu verstehen. Zum besseren Verständnis wird eine Einteilung in fünf Kostenkategorien vorgenommen.

€	unter 3.000 €
€ €	3.000–10.000 €
€ € €	10.000–50.000 €
€ € € €	50.000–100.000 €
€ € € € €	über 100.000 €

# 1 Einführung

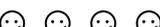
**Nutzen für den Radverkehr:** Dieser Indikator beschreibt den Nutzen für den Radverkehr, der aus der Umsetzung der Aktion folgt. Hierbei geht es darum, zu beschreiben, wie stark diese Maßnahme zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils in einer Gemeinde beiträgt. Der Nutzen der vorgestellten Maßnahmen wurde auf Basis von qualitativen Interviews mit RadverkehrsexpertInnen und WissenschaftlerInnen ermittelt. Der Nutzen wird mittels einer fünfstufigen Skala von „sehr gering“ bis „sehr hoch“ angegeben.

	sehr gering
	gering
	mittel
	hoch
	sehr hoch

**Administrativer Aufwand:** Damit eine geplante Maßnahme in der Gemeinde umgesetzt werden kann, müssen bestimmte Voraussetzungen, beispielsweise ein Gemeinderatsbeschluss, erfüllt werden. Der Indikator „administrativer Aufwand“ beschreibt den zeitlichen und personellen Aufwand für eine Gemeinde. Analog zum vorherigen Indikator wird eine fünfstufige Skala verwendet.

	sehr gering
	gering
	mittel
	hoch
	sehr hoch

**Öffentliche Akzeptanz:** Die Beschreibung der öffentlichen Akzeptanz gibt an, welche Reaktionen seitens der Bevölkerung, der Medien und weiterer Interessengruppen zu erwarten sind. Dabei ist zu beachten, dass die öffentliche Akzeptanz abhängig von dem allgemeinen Fahrradklima in der Gemeinde ist. Somit können regionsspezifische Unterschiede auftreten. Auf einer fünfstufigen Skala wird die Akzeptanz von „negativ“ bis „sehr positiv“ dargestellt.

	negativ
	eher negativ
	neutral
	positiv
	sehr positiv

# Aktionsfelder der Radverkehrsförderung

## Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Dieses Aktionsfeld beinhaltet bauliche Maßnahmen, welche zur Optimierung des Radverkehrsnetzes beitragen. (Kapitel 2.1)

Seite 13

## Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

Dieses Kapitel umfasst alle Aktionen rund um das Thema Fahrradparken. (Kapitel 2.2)

Seite 27

## Service und Dienstleistungen

Jegliche Maßnahmen, die den Komfort und die Sicherheit für RadfahrerInnen erhöhen, werden in dem Aktionsfeld Service erläutert. (Kapitel 2.3)

Seite 33

## Information und Kommunikation

Dieses Aktionsfeld beinhaltet Aktionen, Kampagnen, Imagearbeit und andere „weiche“ Maßnahmen für den Radverkehr. (Kapitel 2.4)

Seite 41

## Organisation und Rahmenbedingungen

Dieses Themenfeld fasst jene Maßnahmen zusammen, die für Vernetzung und Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Arbeitsbereichen stehen. (Kapitel 2.5)

Seite 51



Das Öffnen von Einbahnen ist eine sehr effiziente Variante, um das Radverkehrsnetz zu erweitern und dem Radverkehr kurze Wege zu ermöglichen.

Radfahrerüberfahrten sollen so angelegt werden, dass eine klare Sichtbeziehung zwischen den einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen besteht.

Entlang von Vorrangstraßen bieten rot markierte Radfahrstreifen eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr bei gleichzeitig optischer Eingrenzung des verbleibenden Straßenraums.

# 2.1

## Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Die Straßenbeleuchtung soll auch die Radverkehrsinfrastruktur gut ausleuchten.

Wohnstraßen, die für den Fußgängerverkehr bestimmt sind und bei denen der Fahrzeugverkehr beschränkt ist, eignen sich ideal, um den motorisierten Individualverkehr auf AnrainerInnen zu reduzieren. RadfahrerInnen dürfen hier aber nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Alternative Möglichkeiten sind daher ebenfalls zu prüfen.

Im Bereich der Infrastruktur für den fließenden Radverkehr hat sich der klassische Radwegbau etabliert. Er stellt aber nur eine Möglichkeit dar, dem Radverkehr in einer Gemeinde ein sicheres und attraktives Fortkommen zu bieten. Kostensparendere Lösungen umfassen Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen oder das Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr.

Eine repräsentative österreichweite Radfahr-Umfrage im Jahr 2016<sup>9</sup> ergibt, dass nur rund ein Viertel (24%) aller befragten RadfahrerInnen mit der Länge des Radnetzes in ihrem Wohnort unzufrieden ist. Eine alleinige Fokussierung auf den Ausbau von Radwegen ist daher nicht zielführend.

Das Radverkehrsnetz einer Gemeinde sollte so gestaltet sein, dass es für alle RadfahrerInnen möglich ist, sicher, komfortabel und ohne Umwege von ihrem Start- zum Zielpunkt zu gelangen. Dabei ist zwischen Maßnahmen zu unterscheiden, die das bestehende Radverkehrsnetz optimieren bzw. die das Netz erweitern.

### Radschnellwege

International besteht der Trend, hochqualitative und leistungsfähige Radrouten – oftmals als Radschnellwege bezeichnet – zu errichten. Radschnellwege bieten direkte und zeiteffiziente Verbindungen, sind aber keine eigenen, neuen Radverkehrsanlagen, sondern ein verkehrsplanerisches Konzept bzw. eine Form der Radroutenplanung für eine bevorrangte Route für den Radverkehr, die aus Radwegen, verkehrsberuhigten Bereichen oder auch aus Fahrradstraßen bestehen kann.

### Optimierung des Radverkehrsnetzes

Die Optimierung bestehender Infrastruktur für den fließenden Radverkehr innerhalb des Ortsgebiets stellt eine gute und vergleichsweise leichte Möglichkeit dar, den Radverkehr zu fördern. Das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis weist dabei die Errichtung eines Beschilderungs- bzw. Leitsystems auf.

#### Maßnahmen zur Optimierung des Radverkehrsnetzes auf Neben- und Erschließungsstraßen und entlang von Vorrangstraßen

Errichtung eines Beschilderungs- und Leitsystems	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📋 📋 📋	😊 😊 😊 😊 😊
Fahrradfreundlicher Rückbau	€ € € €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📋 📋 📋	😊 😊 😊
Zeitweiliges Sperren von Straßen vor Schulen	€	🚲 🚲 🚲
	📋 📋 📋	😊 😊 😊
Entflechtung gemeinsam geführter Geh- und Radwege	€ € € € €	🚲 🚲 🚲
	📋 📋 📋 📋	😊 😊 😊 😊
Grüne Welle für den Radverkehr	€ € €	🚲 🚲
	📋 📋 📋	😊 😊 😊



### Errichtung eines Beschilderungs- und Leitsystems

Eine gute Wegweisung hat eine große Bedeutung für die Förderung des Radverkehrs. Sie ermöglicht es, bereits bestehende fahrradfreundliche Routen besser wahrnehmbar zu machen und dadurch zu attraktivieren. Ein modernes Fahrradleitsystem weist eine einheitliche routen- und zielorientierte Beschilderung auf. Die Schilder umfassen in der Regel Richtungsangaben, Kilometerangaben, die Namen der Ziele sowie die Symbole von bekannten Radrouten, falls diese auf derselben Strecke geführt werden. Die Wegweisung sollte zumindest die Hauptradrouten umfassen, im Idealfall aber flächendeckend sein. Die Angaben auf den Schildern sollten aus der Ferne gut lesbar und einheitlich dargestellt sein. Die Kosten für die Errichtung eines Beschilderungs- und Leitsystems in besiedeltem Gebiet beginnen, je nach Ausführung, bei **100 bis 150 € pro Kilometer** (für Tafeln, Halterungen und Rohrsteher) bzw. bei **400 bis 600 € pro Kilometer** (inkl. Montage). Die Kosten für Schildkonzept und Design kommen jeweils extra hinzu.<sup>10</sup>

### Fahrradfreundlicher Rückbau

Als fahrradfreundlicher Rückbau werden jene baulichen Maßnahmen bezeichnet, welche die Infrastruktur einer Gemeinde fahrradfreundlicher gestalten. Diese beinhalten Baumaßnahmen wie die Errichtung von Mittelinseln an Straßeneinfahrten, Auflassung von Parkplätzen oder Fahrspuren, Gehsteigverbreiterung oder Bepflanzungen. Fast alle Maßnahmen zielen auf die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus des motorisierten Individualverkehrs auf eine verkehrssicherheitsverträgliche Ebene oder auf die Verbesserung des Platzangebots für den Radverkehr im Straßenraum ab. Die Kosten variieren je nach gewähltem Vorhaben. Baumpflanzungen kosten **zwischen 3.000 und 4.000 € pro Baum**, eine Gehsteigverbreiterung kostet **zwischen 150 und 300 € pro m<sup>2</sup>**. Grüninseln liegen bei **ca. 150 € pro m<sup>2</sup>**.<sup>11</sup>

### Zeitweiliges Sperren von Straßen vor Schulen

Eine wirkungsvolle Maßnahme zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität auf dem Weg zur Schule ist das Sperren von Straßen oder Straßenabschnitten, in denen Schulgebäude liegen. Diese Bereiche werden an Schultagen jeweils etwa eine halbe Stunde lang vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende für den Kfz-Verkehr gesperrt. Diese Maßnahme hilft, das Radfahren zur Schule attraktiver und sicherer zu gestalten. Für die Einrichtung dieses temporären Fahrverbots, wie es beispielsweise in den steirischen Gemeinden Leibnitz oder Straden umgesetzt wurde, fallen Kosten für die Beschilderung (Fahrverbotschilder mit Zusatztafeln zur Einschränkung der zeitlichen Gültigkeit) und den personellen Aufwand für die Koordination der Umsetzung und das Einholen notwendiger Genehmigungen an.<sup>12</sup>

### Entflechtung gemeinsam geführter Geh- und Radwege

Gemeinsam geführte Geh- und Radwege sind nur bei einer geringen Nutzungsfrequenz empfehlenswert. Bei stark frequentierten Wegen ergeben sich Unannehmlichkeiten für den Radverkehr, der dem Fußverkehr den Vorrang gewähren muss. Die Entflechtung von Geh- und Radwegen ist eine eher teure, dafür aber sehr wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs in einer Gemeinde. Die Kosten belaufen sich auf **ca. 90 bis 350 € pro Meter**.<sup>13</sup>

### Grüne Welle für den Radverkehr

Die Grüne Welle für den Radverkehr durch gezielte Schaltungen der Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) kann dazu beitragen, dass RadfahrerInnen an Kreuzungen kurze Wartezeiten haben. Die VLSA werden dabei entsprechend der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit der RadfahrerInnen aufeinander abgestimmt. Als Alternative zu solchen „stehenden“ Systemen können auch „dynamische“ Systeme entwickelt werden, welche die reale Fahrgeschwindigkeit der RadfahrerInnen berücksichtigen. Mittels Sensoren wird die Fahrgeschwindigkeit ermittelt und den RadfahrerInnen durch Leuchtstreifen mitgeteilt, ob sie die Kreuzung noch bei Grün überqueren können oder nicht. Somit wird ein Fahren synchron zur Welle ermöglicht. Für Planung und Programmierung der VLSA sowie ggf. für die Ausstattung mit Sensoren und LED-Leuchtstreifen fallen Kosten in Höhe von **3.000 bis 30.000 € pro VLSA** an.<sup>14</sup>

### Erweiterung des Radverkehrsnetzes

Entlang von Vorrang- und Freilandstraßen, auf denen der motorisierte Verkehr mit höheren Geschwindigkeiten abläuft, sind eigene Fahrbahnbereiche für den Radverkehr wichtig. Um den kostspieligen Bau neuer Radwege zu umgehen, kann die Öffnung bereits bestehender Wege hinzugezogen werden. Dies umfasst z. B. die Freigabe von Busspuren oder die Nutzung oder Umwidmung alter Bahntrassen oder landwirtschaftlicher Wege.

#### Ausweitung des Radverkehrsnetzes auf Vorrang- und Freilandstraßen

<b>Öffnung von Busspuren für den Radverkehr</b>	€	    
	  	    
<b>Öffnung landwirtschaftlicher Wege für den Radverkehr</b>	€ €	    
	 	    
<b>Öffnung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr</b>	€ € € € €	    
	   	    
	€ € € € €	  
	    	   
<b>Radwegebau</b>	€ € € € €	    
 <b>Ausweitung des Radverkehrsnetzes auf Freilandstraßen</b>	    	   
<b>Radwegebau in Kooperation mit anderen Bauvorhaben</b>	€ € € € €	  
 <b>Ausweitung des Radverkehrsnetzes auf Vorrangstraßen</b>	   	   
<b>Radwegebau in Kooperation mit anderen Bauvorhaben</b>	€ € € € €	    
 <b>Ausweitung des Radverkehrsnetzes auf Freilandstraßen</b>	   	   
<b>Radfahr- und Mehrzweckstreifen</b>	€ €	    
 <b>Ausweitung des Radverkehrsnetzes auf Vorrangstraßen</b>	 	    
<b>Radfahrstreifen</b>	€ €	 
 <b>Ausweitung des Radverkehrsnetzes auf Freilandstraßen</b>	 	    

### Öffnung von Busspuren für den Radverkehr

Die Öffnung von Busspuren für den Radverkehr ist eine erfolgreich erprobte Möglichkeit, das Radwegenetz ohne aufwendige bauliche Maßnahmen zu erweitern – die Kosten für diese Maßnahme sind sehr gering, da sie nur verkehrsrechtlich angeordnet und durch entsprechende Verkehrszeichen kommuniziert werden muss.

### Öffnung landwirtschaftlicher Wege für den Radverkehr

Durch die Öffnung bereits bestehender Infrastruktur für den Radverkehr wird das Radwegenetz verdichtet, ohne dass hohe Startinvestitionen getätigt werden müssen. Die Kosten variieren je nach Zustand des landwirtschaftlichen Wegs (z. B. Freimachung von starkem Bewuchs).

### Öffnung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr

Die Kosten dafür entsprechen denen eines Radwegebaus, Grund und Genehmigungen sind aber leichter erhältlich und es ist mit einem etwas geringeren administrativen Aufwand zu rechnen. In altindustriellen Regionen ist die Umwidmung von alten Bahntrassen für den Radverkehr sehr populär. In Nordrhein-Westfalen entstanden auf diese Weise große Teile eines überregionalen Radwegenetzes.

### Radwegebau

Ein Radweg ist ein für den Radverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg. Es wird üblicherweise zwischen gemeinsam oder getrennt geführten Geh- und Radwegen, Einrichtungs- und Zweirichtungsradwegen sowie straßenbegleitenden und eigenständig trassierten Radwegen unterschieden. Voraussetzungen sind eine gute Sichtbeziehung zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen an Kreuzungen sowie eine ausreichende Breite des Radwegs. Der Bau von Radwegen gilt als eine klassische Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Diese Maßnahme sollte jedoch hinsichtlich ihrer Nutzen-Kosten-Relation keine alleinige Priorität haben. Bei mangelhafter Ausführung können Radwege die Sicherheit des Radverkehrs gefährden. Die Kosten sind stark vom Grundstückspreis abhängig und variieren zwischen **90.000 und 850.000 € pro Kilometer Radweg**. In Salzburg beträgt der Grundstückspreis beispielsweise etwa 300.000 € pro Kilometer Radweg und macht damit knapp ein Drittel der Gesamtkosten aus.<sup>15</sup>

### Radwegebau in Kooperation mit anderen Bauvorhaben

Wird der Bau von Radwegen bei neuen Bauvorhaben schon von Beginn an berücksichtigt, so können administrativer Aufwand und Kosten reduziert werden. Kooperationen ergeben sich sowohl mit dem Straßeninfrastrukturausbau (z. B. Bau von Erschließungsstraßen, Straßensanierungen) als auch mit Hochbauvorhaben wie Hochwasserschutz (z. B. Radwege auf Dämmen), dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs oder bei der Planung und Realisierung neuer Siedlungen. Für die Gemeinde ist es vorteilhaft, wenn der Bauträger bereits von Beginn an eine innere Erschließung der Siedlung mit Radwegen sicherstellt. Z. B. können bei der Erstellung von Bebauungsplänen Kriterien für eine fahrradfreundliche Ausgestaltung definiert werden (beispielsweise die Einräumung von Servituten, die Verpflichtung zur Errichtung von überdachten Radabstellanlagen, die Aufnahme von Qualitätskriterien für Radabstellanlagen in den Bebauungsplan etc.).

### Radfahr- und Mehrzweckstreifen

Ein **Radfahrstreifen** ist ein für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Bereich der Fahrbahn. Radfahrstreifen grenzen direkt an die Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs an und sind durch eine durchgezogene Linie oder eine farbliche Hervorhebung gekennzeichnet. **Mehrzweckstreifen** weisen ähnliche Eigenschaften wie Radfahrstreifen auf – mit dem Unterschied, dass sie von anderen Fahrzeugen befahren werden dürfen. Mehrzweckstreifen sind durch eine unterbrochene weiße Linie gekennzeichnet. Radfahr- und Mehrzweckstreifen eignen sich besonders entlang von Vorrangstraßen im Ortsgebiet. Auf Freilandstraßen kann ein Radfahrstreifen in jenen Bereichen eingerichtet werden, in denen die erlaubte Geschwindigkeit unter 80 km/h liegt, wenn das Verkehrsaufkommen einen eigenen Radweg nicht rechtfertigt. Die Kosten belaufen sich auf **ungefähr 3.000 bis 7.000 € pro Kilometer** bei einfacher Linienausführung bzw. **bis zu 70 € pro Quadratmeter** bei durchgehend rot markierten Radfahrstreifen.<sup>16</sup>

### Erweiterung des Radverkehrsnetzes

Um das Radverkehrsnetz in einer Gemeinde auszubauen, müssen nicht zwingend neue Radwege gebaut werden. Weitaus einfacher und kostengünstiger sind die Verwendung von Radfahrstreifen, die Öffnung von Einbahnen sowie die Ausweitung von Tempo-30-Zonen.

Die effizientesten Maßnahmen für die Anwendung in verkehrsarmen oder -freien Zonen und auf Neben- und Erschließungsstraßen sind die Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr.

#### Ausweitung des Radverkehrsnetzes auf Neben- und Erschließungsstraßen

Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30)	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊
Öffnung von Einbahnen	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊 😊
Fahrradstraße	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Öffnung von Fußgängerzonen	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊
Öffnung von Sackgassen (durch bauliche Maßnahmen) Annahme aus Praxisbeispielen: 20–50 Meter	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Radfahr- und Mehrzweckstreifen pro Kilometer	€ €	🚲 🚲
	📄	😊 😊 😊 😊 😊



### Ausweitung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30)

Tempo-30-Zonen eignen sich ideal zum Radfahren. Das Straßennetz der Gemeinde sollte darauf geprüft werden, welche Möglichkeiten zur Ausweitung der bestehenden Tempo-30-Zonen noch getroffen werden könnten, um neue Straßenzüge für das Radverkehrsnetz zu gewinnen. Der Erfolg der Einführung von Tempo-30-Zonen ist gerade zu Beginn stark an Elemente der Kommunikation und die Art der Ausführung geknüpft. Das bedeutet, die Bevölkerung muss über die Maßnahme informiert und über die positiven Effekte aufgeklärt werden. Bei Bedarf sollten auch Schritte zur Überwachung gesetzt werden.

### Öffnung von Einbahnen ohne bauliche Veränderungen

Um das Radverkehrsnetz weiter zu verdichten, ermöglicht die Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Freigabe von Einbahnen in die Gegenrichtung für den Radverkehr. Dazu muss eine Zusatztafel an den Einbahnschildern angebracht werden. Zur besseren Wahrnehmung des Radverkehrs ist eine zusätzliche Kennzeichnung auf der Fahrbahn, beispielsweise durch einen Radfahrstreifen oder durch eine farbliche Bodenmarkierung, empfehlenswert. Anhand technischer Richtlinien<sup>17</sup> sollte geprüft werden, ob gute Voraussetzungen für die Öffnung von Einbahnen gegeben sind (z. B. Mindestbreiten und Sichtweiten). Ferner sollte das Geschwindigkeitsniveau entsprechend sein (z. B. Tempo-30-Zonen).

### Fahrradstraße

Auf Fahrradstraßen können RadfahrerInnen schneller, komfortabler und sicherer ans Ziel gelangen. Fahrradstraßen sollen dort eingerichtet werden, wo das Rad das dominierende Verkehrsmittel ist oder werden soll. Fahrradstraßen lassen sich bereits relativ einfach und kostengünstig einrichten. Die Kosten für die Umgestaltung einer regulären Straße zu einer Fahrradstraße hängen von der Art der Umgestaltung sowie der Länge der Straße und der Anzahl der Kreuzungen ab. Die günstigste Variante ist eine Ausweisung durch Beschilderung ohne Bodenmarkierungen oder bauliche Veränderungen, die nur einige hundert Euro kostet. In der Regel belaufen sich die Kosten für Verkehrsschilder und Bodenmarkierungen auf 5.000 bis 10.000 € pro Straße. Falls größere Um- oder Rückbaumaßnahmen getätigt werden müssen, können die Kosten auch 50.000 € oder mehr pro Straße betragen.<sup>18</sup>

### Öffnung von Fußgängerzonen

Analog zu Einbahnen können auch Fußgängerzonen vollständig oder – zu Tageszeiten, an denen sie weniger stark frequentiert sind – temporär für den Radverkehr geöffnet werden. Dies ist eine weitere Maßnahme, die das Radverkehrsnetz verdichtet, RadfahrerInnen Umwege erspart und dadurch zu einer Attraktivitätssteigerung führt. Um eine breite Akzeptanz unter allen FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu erzielen, sollte diese Maßnahme intensiv in der Öffentlichkeit kommuniziert werden. Dies kann z. B. durch eine Information in einer Gemeindezeitung oder durch Informationsveranstaltungen erfolgen.

### Öffnung von Sackgassen

Auch Sackgassen können für den Radverkehr geöffnet werden, sofern der dafür benötigte Grund zur Verfügung gestellt werden kann. Dies ist oft mit nur geringen Infrastrukturkosten verbunden, die positiven Wirkungen für den Radverkehr sind durch das Schaffen kurzer Wege aber enorm.

### Radfahr- und Mehrzweckstreifen

In Neben- und Erschließungsstraßen sind Radfahr- oder Mehrzweckstreifen nur in Ausnahmefällen, etwa in Einbahnen oder bei uneinsichtigen Situationen, notwendig. Die Kosten belaufen sich auf 3.000 bis 7.000 € pro Kilometer.<sup>19</sup>

### Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

Einen Straßenraum attraktiv zu gestalten bedeutet, ihn für alle Personen lebenswert zu gestalten und die Interessen aller VerkehrsteilnehmerInnen zu berücksichtigen. Eine Möglichkeit zur Steigerung der Aufenthaltsqualität ist die Einführung oder Ausweitung von Wohnstraßen, Begegnungszonen oder Shared Space. Alle drei Konzepte verfolgen den Grundsatz einer Verkehrsberuhigung (Schrittgeschwindigkeit, Tempo-20- bzw. Tempo-30-Zone) und stellen die gegenseitige Kommunikation und die Rücksichtnahme in den Vordergrund. Ziel ist ein konfliktfreies Miteinander im Straßenraum.

Verordnung neuer Wohnstraßen/ Erweiterung bestehender Wohnstraßen	€ €	🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊
Begegnungszone	€ € € € €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Shared Space	€ € € € €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊
Beleuchtung	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Fahrradpiktogramme	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊 😊



### Verordnung neuer Wohnstraßen bzw. Erweiterung bestehender Wohnstraßen

Wohnstraßen sind Verkehrsflächen, die nur dem Fuß- und Radverkehr offenstehen und in denen der Fahrzeugverkehr, bis auf einige Ausnahmen, verboten ist. In Wohnstraßen darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Der Aufwand bei der Verordnung oder Erweiterung einer Wohnstraße liegt vor allem in der Kommunikation mit den AnrainerInnen und im Prüfen der Eignung der Straße für eine Wohnstraße.

Bei vielen Wohnstraßen werden Schwellen oder ähnliche Hindernisse für den Kfz-Verkehr errichtet. Die Kosten dafür belaufen sich auf **ca. 100 € je Quadratmeter** (bei Ausführung der Schwellen in Asphalt).<sup>20</sup> In Wohnstraßen gilt Schrittgeschwindigkeit. Daher sollte geprüft werden, ob es zweckmäßigere Lösungen für den Radverkehr gibt.

### Begegnungszone

Begegnungszonen können von Fahrzeugen und FußgängerInnen gleichberechtigt im Mischverkehr genutzt werden. FußgängerInnen und RadfahrerInnen dürfen die gesamte Fahrbahn benützen. Dies führt zu einem gemeinsamen und rücksichtsvollen Miteinander, von dem auch der Radverkehr profitiert. Erfahrungswerte österreichischer Gemeinden zeigen, dass sich die Kosten für Planung und Einführung einer Begegnungszone, je nach Größe des Gebietes und Intensität der baulichen Maßnahmen, auf **unter 1.000 €** (reine Beschilderung) **bis über 1.000.000 €** (vollständige Neugestaltung des öffentlichen Raums inkl. Gestaltungselementen wie Brunnen, Bepflanzung, Beleuchtung etc.) belaufen.<sup>21</sup>

### Shared Space

Shared Space ist ein Konzept zur umfassenden Gestaltung des öffentlichen Raums. Straßen, Wege und Plätze werden von allen gemeinsam genutzt, ohne einem bestimmten Verkehrsmittel Vorrang einzuräumen. Der öffentliche Raum wird nicht durch Ampeln, Verkehrsschilder und andere Barrieren organisiert, sondern durch klare räumliche Gestaltung, welche die Kommunikation zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen ermöglicht und den Respekt untereinander fördert. Durch partizipative Planungsprozesse werden eine sozial motivierte Belegung des öffentlichen Raums und in der Folge ein rücksichtsvolleres Verhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen bewirkt.

Erste Erfahrungen und Umsetzungen dieses Konzeptes in Österreich zeigen, dass Shared Space zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt, auch für den Radverkehr. Da Shared Space jeweils den gesamten öffentlichen Raum einschließt, sind die Kosten im Vergleich zu Maßnahmen, die nur den Radverkehr betreffen, vergleichsweise hoch. Die Kosten für die Erstellung eines Shared Space-Konzeptes liegen **zwischen 25.000 und 40.000 €**. Die Umsetzungskosten hängen von der Art der Umgestaltung ab. Pro Quadratmeter fallen Kosten in Höhe von **50 bis 250 €** für die bauliche Umgestaltung an. Hinzu kommen weitere Kosten für die Ausführungsplanung, die nach der Honorarrichtlinie der Kammer der ZiviltechnikerInnen berechnet werden.<sup>22</sup>

### Beleuchtung

Gute Beleuchtung erhöht sowohl die Verkehrssicherheit als auch das soziale Sicherheitsempfinden auf Radverkehrsanlagen. Durch die Installation einer ausreichenden Beleuchtung kann dazu beigetragen werden, Radinfrastruktur ganzjährig und ganzjährig nutzbar zu machen. Moderne Beleuchtungseinrichtungen verwenden LED-Technik und kosten **zwischen 3.000 und 4.000 € pro Lichtpunkt**. Im Überland oder in Bereichen, wo es aufgrund lokaler Gegebenheiten schwierig ist, eine Stromversorgung zu errichten, kann auf Photovoltaik-Anlagen zurückgegriffen werden. Beleuchtungseinrichtungen mit Photovoltaik-Ausstattung kosten **rund 3.500 €**. In der Regel fallen bei Photovoltaik-Anlagen aber höhere Wartungskosten an.<sup>23</sup>

### Fahrradpiktogramme

Auf der Fahrbahn aufgebrachte Fahrradpiktogramme können dazu beitragen, die Aufmerksamkeit der Kfz-LenkerInnen für den Radverkehr zu erhöhen. Die Piktogramme geben den RadfahrerInnen eine gewisse Orientierung zu Fahrlinie und Routenwahl und können das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen. Je nach Situation und Zweck sollten die Piktogramme daher auch ausreichend abgesetzt vom Fahrbahnrand angebracht werden, wobei jedoch eine Irreführung der Radfahrenden vermieden werden muss, da diese auch weiterhin an das Rechtsfahrgebot gebunden sind. Eine Variante eines solchen Piktogramms ist der aus den USA kommende Sharrow, der deutlich größer ist als ein herkömmliches Fahrradpiktogramm.<sup>24</sup> Verschiedene testweise Erprobungen haben stattgefunden, aber Sharrows sind derzeit nicht in der StVO verankert und haben daher keine Rechtswirkung. Einfache Fahrradpiktogramme können bereits **ab 50 € pro Stück** realisiert werden,<sup>25</sup> die Kosten für Sharrows liegen – je nach Ausführung – bei **etwa 150 € pro Stück**.<sup>26</sup>

### Kreuzungsgestaltung

Attraktive und gut durchdachte Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen erhöhen nicht nur die Sicherheit des Radverkehrs, sondern tragen auch zu einem besseren Verkehrsfluss bei. Dieser Bereich enthält all jene Maßnahmen, welche die Sichtbarkeit der RadfahrerInnen an Kreuzungen verbessern und die Wartezeiten für den Radverkehr verkürzen. Besonders effizient sind farbliche Markierungen sowie die Errichtung vorgezogener Aufstellflächen für RadfahrerInnen.

Farbmarkierte Flächen	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄	😊 😊 😊 😊 😊
Vorgezogene Aufstellfläche	€	🚲 🚲 🚲
	📄	😊 😊 😊 😊
Optimierung der Räumzeit	€ €	🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Errichtung einer Verkehrslichtsignalanlage (VLSA)	€ € € € €	🚲 🚲
	📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊
Errichtung einer eigenen Rechtsabbiegespur	€ €	🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊



### Farbmarkierte Flächen

Um den anderen VerkehrsteilnehmerInnen besser zu signalisieren, dass auch RadfahrerInnen die Kreuzung passieren, sind farbige Markierungen der Radfahrüberfahrten hilfreich. Farbmarkierte Flächen sind ein preisgünstiges, aber sehr effizientes Mittel zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs. Die Kosten betragen bis zu 70 € pro Quadratmeter.<sup>27</sup>

### Vorgezogene Aufstellfläche

Vorgezogene Aufstellflächen an Kreuzungen erlauben es den RadfahrerInnen, sich sicher vor dem motorisierten Verkehr aufzustellen. Damit sind eine bessere Sichtbarkeit und Wahrnehmung der RadfahrerInnen gewährleistet. Vorgezogene Aufstellflächen sind ein europaweit anerkanntes und genutztes Mittel zur Verbesserung der Kreuzungsgestaltung im Sinne des Radverkehrs. Die Kosten für eine vorgezogene Aufstellfläche belaufen sich auf 300 bis 1.000 €.<sup>28</sup>

### Optimierung der Räumzeit

An Kreuzungen mit gemeinsamer VLSA für den Rad- und Fußverkehr wird dessen Räumzeit, also die Zeit zum Verlassen der Kreuzung, zumeist der Räumzeit der FußgängerInnen angepasst. Da sich der Radverkehr schneller fortbewegt als der Fußverkehr, kann von einer geringeren Räumzeit für RadfahrerInnen ausgegangen werden. Somit könnten die Grünphasen für den Radverkehr verlängert werden. Die Kosten variieren zwischen 1.000 und 10.000 €.<sup>29</sup>

### Errichtung einer Verkehrslichtsignalanlage (VLSA)

Die Neuerrichtung von VLSA bietet sich an jenen Kreuzungen an, bei denen ein sicheres und attraktives Queren nicht gewährleistet werden kann. Dabei sollten die Belange der RadfahrerInnen von Beginn an berücksichtigt werden. Besonders wichtig sind ein Vorlauf der Grünphase für den nichtmotorisierten Verkehr sowie eine optimierte Räumzeit für RadfahrerInnen. Die Kosten für eine neue Ampelanlage hängen sehr stark von den nötigen Bauarbeiten ab und können bis zu 170.000 € ausmachen.<sup>30</sup>

### Errichtung einer eigenen Rechtsabbiegespur

Die Errichtung einer eigenen Rechtsabbiegespur für RadfahrerInnen ermöglicht es, den Radverkehr flüssig zu gestalten und gegenüber dem motorisierten Verkehr zu priorisieren. Dies erhöht die Attraktivität des Radverkehrsnetzes.

### Gut zu wissen – die Gefahr im Kreuzungsbereich!

- 3/4 der Verkehrsunfälle mit verletzten RadfahrerInnen werden von Kfz verursacht und
- 1/3 aller Radunfälle passiert im Kreuzungsbereich

Die auf dieser Seite vorgeschlagenen Maßnahmen sollen daher dazu beitragen,

- die Sichtbeziehungen zwischen RadfahrerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu verbessern,
- die Aufmerksamkeit der VerkehrsteilnehmerInnen und deren Bereitschaft zu gegenseitiger Kontaktaufnahme zu erhöhen,
- die Gefahr durch den „toten Winkel“ zu verringern sowie
- klare Vorrangsituationen zu schaffen.

### Weitere Infrastrukturmaßnahmen

In diesem Kapitel werden ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur vorgestellt. Diese betreffen unterschiedliche Situationen wie spezielle Anforderungen im Winter, temporäre Gefahrenstellen für RadfahrerInnen oder partizipative Prozesse wie die Umsetzung von Radwegepatenschaften.

Winterdienst und Schneeräumung auf Radverkehrsflächen pro Saison	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Entschärfung von Gefahrenstellen	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊
Radwege ohne Benützungspflicht Umwidmung	€	🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊
Radwegepatenschaften	€	🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊
Umleitungskonzept und Baustellenabsicherung	€ €	🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊



### Winterdienst und Schneeräumung auf Radverkehrsflächen

Eine Gemeinde sollte dem Winterdienst und der Schneeräumung auf Radverkehrsflächen eine hohe Priorität einräumen. Dies bedeutet, auch im Winter ein zusammenhängendes und befahrbares Radnetz vorzuweisen. Eine Ausweitung der Betreuungszeiten (Räumung der Radwege auch vor 6 Uhr und nach 19 Uhr) macht das Radfahren im Winter attraktiver. Der finanzielle Aufwand ist von der Gemeindegröße abhängig, kann aber oftmals durch gute Vorausplanung minimiert werden, indem beispielsweise die Zugänglichkeit für Räumfahrzeuge schon bei der Planung und Errichtung der Radinfrastruktur mitbedacht wird. Pro Winter kann mit Kosten in Höhe von rund 850 bis 3.000 € pro Kilometer Radweg kalkuliert werden.<sup>31</sup>

### Entschärfung von Gefahrenstellen

Gefahrenstellen, an denen es häufig zu Konfliktsituationen des Radverkehrs mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen oder zu Unfällen kommt, müssen baulich neu gestaltet und so entschärft werden. Im Sinne der Radverkehrsförderung ist dabei zu beachten, dass die Entschärfung einer Gefahrenstelle nicht zu einer Unterbrechung der Flüssigkeit des Radverkehrs führt, z. B. indem der Radverkehr Nachrang erhält.

### Radwege ohne Benützungspflicht

Ein Radweg ohne Benützungspflicht ist ein Radweg, der von RadfahrerInnen benützt werden darf, aber nicht muss. Die Verordnung von Radwegen ohne Benützungspflicht ist dort ratsam, wo aus örtlichen Gegebenheiten die Radinfrastruktur zu eng dimensioniert ist oder aus anderen Gründen der Verkehrssicherheit nicht für die Nutzung aller RadfahrerInnen geeignet ist. Diese Maßnahme dient vor allem den schnelleren RadfahrerInnen, die hier auf der Fahrbahn fahren können. Die Kosten für diese Maßnahme variieren stark und sind vor allem davon abhängig, ob es sich um die Umwidmung eines bestehenden benützungspflichtigen Radweges oder um die Neuerrichtung eines Radweges handelt. Umwidmungen bestehender Radwege kosten meist weniger als 1.000 €, während die Neuerrichtung eines Radweges bis zu tausendmal teurer ist.<sup>32</sup>

### Radwegepatenschaften

RadwegepatInnen sind radfahrbegeisterte KontrolleurlInnen, die das Radwegenetz einer Gemeinde oder Region abfahren und Mängel an den Straßenerhalter melden. Sie kontrollieren z. B., ob Wegweiser korrekt aufgestellt sind und ob es Beschädigungen an der Radinfrastruktur gibt, die behoben werden müssen. RadwegepatInnen tragen somit zur Erhaltung der Qualität des Radwegenetzes bei. Ihr Einsatz ist sehr kostengünstig, da die Tätigkeit ehrenamtlich bzw. mit einer geringen Aufwandsentschädigung erfolgt.<sup>33</sup>

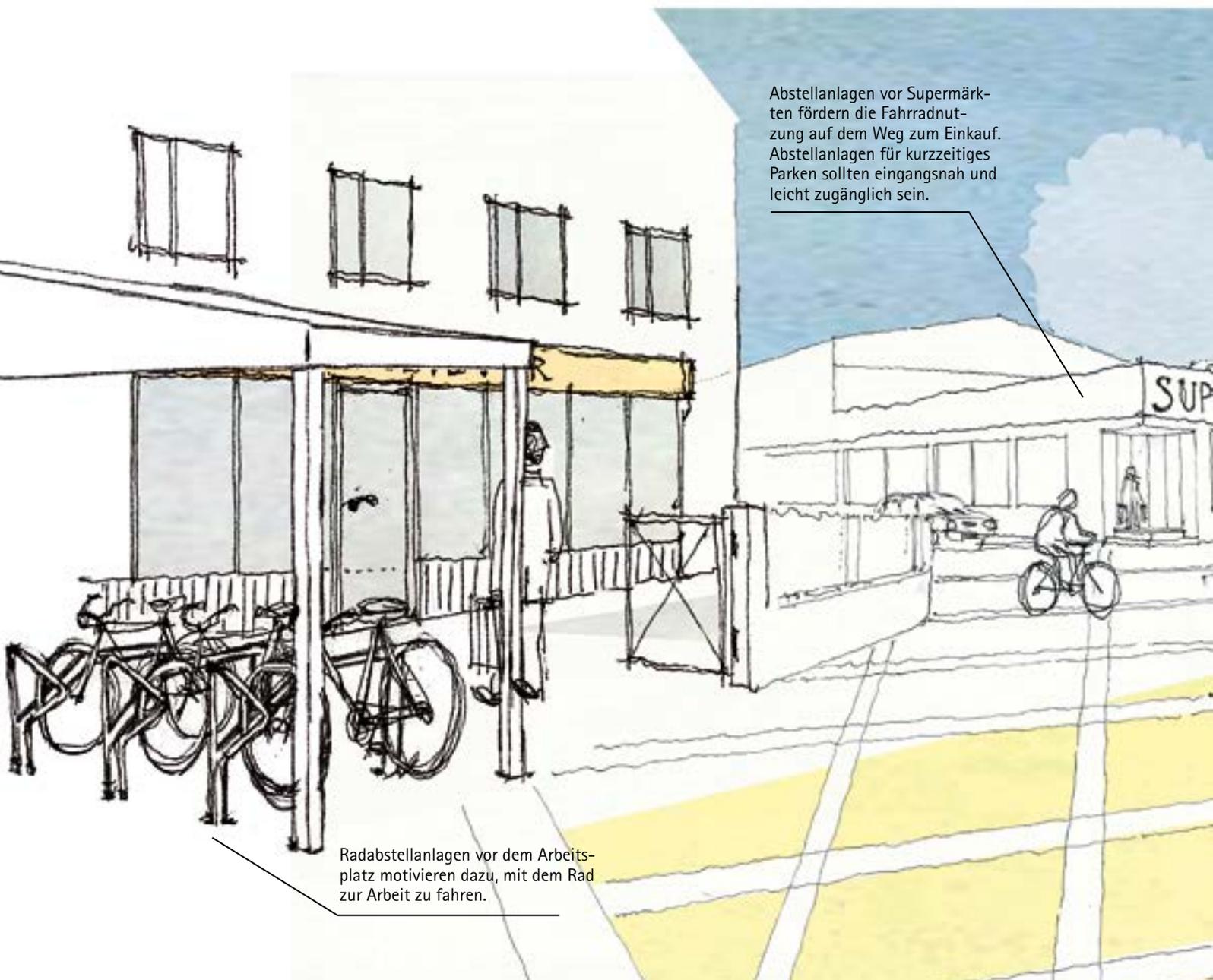
Ein Beispiel für die hohe Effizienz: Im Ruhrgebiet<sup>34</sup> kontrollieren RadwegepatInnen mehrmals pro Jahr Abschnitte des Radwegenetzes von bis zu 50 Kilometer pro Person.

### Umleitungskonzept und Baustellenabsicherung

Straßenbauarbeiten bieten große Umleitungskonzepte für den motorisierten Verkehr, berücksichtigen bislang aber kaum den speziellen Bedarf von RadfahrerInnen (Abkürzungen, Befahrbarkeit bestehender Radinfrastruktur). Auch für den Radverkehr sind Umleitungstafeln aufzustellen, die dabei möglichst kurze und attraktive Umleitungen ausweisen sollen. Die Umleitungen müssen durchgehend beschildert werden, wobei vor allem bei längeren Umleitungen auch Zielangaben enthalten sein sollten. Um potenzielle Gefahrenstellen für RadfahrerInnen zu reduzieren, sollten Baustellen entsprechend abgesichert sein. Hier werden Temporeduktionen sowie eine gleichmäßige Verschmälerung der Fahrbahn für alle Verkehrsmittel empfohlen. Die Kosten für die hier angeführten Maßnahmen hängen stark von der Größe der Baustelle und den örtlichen Gegebenheiten ab, halten sich aber in Grenzen, da sie nur eine Optimierung der bestehenden Arbeiten darstellen.

Das Kapitel Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr beschreibt Maßnahmen zum Thema Fahrradparken. Bei einer im Jahr 2014 österreichweit durchgeführten repräsentativen Umfrage unter AlltagsradfahrerInnen<sup>35</sup> kritisierten vier von zehn der Befragten, dass es im Straßenraum zu wenig Parkplätze für Fahrräder gebe und die Qualität der vorhandenen Abstellmöglichkeiten mangelhaft sei. Fahrradparken ist demnach ein wichtiges Handlungsfeld, das nicht unterschätzt werden sollte.

Im Allgemeinen wird zwischen Anforderungen an das kurzzeitige Abstellen von Fahrrädern und Anforderungen an das langfristige Parken unterschieden. Maßnahmen für das Kurzzeitparken sind sehr kostengünstig umzusetzen – bei gleichzeitig sehr hohem Nutzen. Die Errichtung von Abstellanlagen für das Langzeitparken bedeutet einen etwas höheren Aufwand, bietet aber den notwendigen Schutz vor Diebstahl und Wetter. Damit Fahrradabstellanlagen attraktiv bleiben und von den RadfahrerInnen angenommen werden, muss auf die regelmäßige Reinigung und Wartung der Anlagen geachtet werden. Auch der Winterservice der Anlagen sollte sichergestellt werden, um eine ganzjährige Benützung zu ermöglichen.



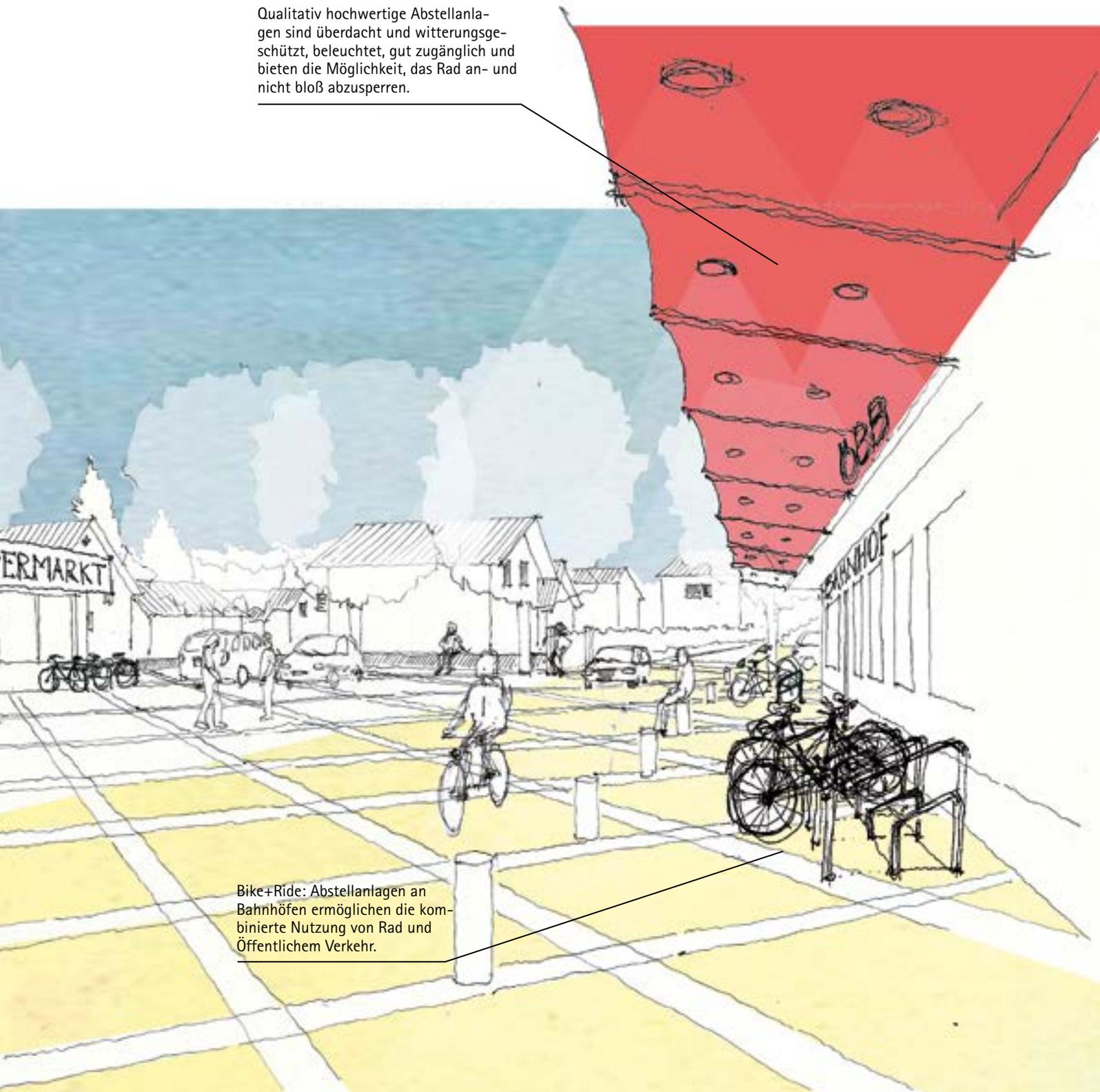
Abstellanlagen vor Supermärkten fördern die Fahrradnutzung auf dem Weg zum Einkauf. Abstellanlagen für kurzzeitiges Parken sollten eingangsnah und leicht zugänglich sein.

Radabstellanlagen vor dem Arbeitsplatz motivieren dazu, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren.

# 2.2

## Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

Qualitativ hochwertige Abstellanlagen sind überdacht und witterungsgeschützt, beleuchtet, gut zugänglich und bieten die Möglichkeit, das Rad an- und nicht bloß abzusperren.



Bike+Ride: Abstellanlagen an Bahnhöfen ermöglichen die kombinierte Nutzung von Rad und Öffentlichem Verkehr.

### Kurzzeitparken

Beim kurzzeitigen Abstellen eines Fahrrads muss die Abstellanlage schnell, sicher und fahrend erreichbar sein. Eine möglichst nahe Positionierung am Zielort, quasi direkt vor der Haustür, ist wichtig, da nur solche Abstellanlagen tatsächlich angenommen werden. Dabei sollten die Abstellanlagen den Fußverkehr nicht behindern, sicher zu benutzen sein und sich verträglich in das Stadtbild einpassen. Gute Einsehbarkeit und Beleuchtung laden zur Nutzung ein und beugen Diebstahl oder Vandalismus vor.

Bügel	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄	😊 😊 😊 😊 😊
Vorderrad-Rahmenhalter	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄	😊 😊 😊 😊
Mobile Abstellanlagen für Veranstaltungen	€	🚲 🚲 🚲
	📄	😊 😊 😊 😊



## Bügel

Der klassische Bügel erlaubt ein sicheres Ansperrern des Fahrrads und schützt es gut vor dem Umfallen, insbesondere wenn es angekettet wird. Abstellbügel gibt es sowohl als Variante zum Einbetonieren als auch zum Aufschrauben. Die Kosten liegen zwischen 70 und 300 € pro Bügel.<sup>36</sup>

## Vorderrad-Rahmenhalter

Beim Vorderrad-Rahmenhalter kann das Fahrrad an einen Bügel angelehnt und an ihn angesperrt werden. Die seitliche Stabilität wird weiters durch einen kleineren Bügel gewährleistet, der ein Verdrehen des Lenkers verhindert. Bei hochwertigen Modellen schützt ein Lackschoner das Fahrrad vor Kratzern. Die Kosten liegen zwischen 100 und 180 € pro Stellplatz.<sup>37</sup>

## Mobile Abstellanlagen für Veranstaltungen

Mobile Abstellanlagen z. B. für Events weisen normalerweise keine Überdachung auf und dienen der Abdeckung von unregelmäßig oder kurzfristig auftretenden Spitzen im Bedarfsfall. Die Besonderheit von mobilen Abstellanlagen ist, dass sie nicht im Boden fixiert sind und somit jederzeit demontiert werden können. Dadurch wird keine Baugenehmigung benötigt, die Abstellanlagen können jederzeit abgebaut und an einer anderen Stelle wieder aufgebaut werden. Die Kosten für mobile Abstellanlagen ohne Überdachung belaufen sich auf 150 bis 175 € pro Stellplatz.<sup>38</sup>

	Kurzzeitparken	Übergangszeit	Langzeitparken
Parkdauer	bis 2 Stunden	2 bis 24 Stunden	ab 24 Stunden
Empfohlene Entfernung	< 50 Meter	50 bis 100 Meter	100 bis 200 Meter
Zugänglichkeit	sehr guter und schneller Zu- und Abgang	guter Zu- und Abgang	guter Zu- und Abgang
Befestigung	Ansperrmöglichkeit (z. B. Bügel)	Ansperrmöglichkeit mit zweiter Fixierung (z. B. Vorderrad-Rahmenhalter)	Einsperrmöglichkeit (z. B. Fahrradbox, Radstation)
Stellfläche	auf einer Ebene, höhenversetzt	auf einer Ebene, höhenversetzt	auf einer Ebene, höhenversetzt, Doppelstockparker
Überdachung	optional	empfehlenswert	notwendig
Beleuchtung	optional	empfehlenswert	notwendig
Überwachung	nein	optional	notwendig
Zutrittssicherung	nein	optional	notwendig
Serviceeinrichtungen	optional	Self-Service (z. B. Luftpumpe, Werkzeug)	Ladestation E-Bike, Fahrradverleih, Reparaturwerkstatt
Nutzung	Einkaufen, Erledigungen, Freizeit, Restaurants, Hotels	Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Bike+Ride, Bahnhöfe und Haltestellen	Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Bahnhöfe und Haltestellen

BMVIT (2010): ISR – Intermodale Schnittstellen im Radverkehr; Wien / The Danish Bicycle Cyclists Federation (2008): Bicycle parking manual; Kopenhagen

### Langzeitparken

Langzeitparken bezieht sich auf das Abstellen des Fahrrads über mehrere Stunden oder Tage hinweg, beispielsweise vor dem Arbeitsplatz, am Bahnhof oder am Wohnort. LangzeitparkerInnen haben andere Ansprüche als KurzzeitparkerInnen. Hier sind die Aspekte Sicherheit und Schutz vor Witterung wichtiger als eine unmittelbare Positionierung der Radabstellanlagen vor dem Zielort. Die Erreichbarkeit der Abstellanlage mit dem Fahrrad ist zu gewährleisten.

Zu den Mindestanforderungen an eine Abstellanlage für LangzeitparkerInnen gehören Abstellbügel bzw. Vorderrad-Rahmenhalter, eine Überdachung sowie die Beleuchtung der Anlage.

Radabstellanlagen mit Überdachung und Beleuchtung 10 Stellplätze	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊
Fahrradstationen mind. 100 Stellplätze	€ € € €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Mobile Abstellanlagen für das Langzeitparken 10 Stellplätze	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Fahrradboxen 10 Stellplätze	€ €	🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Fahrradboxen mit Ladestation für Elektro-Fahrrad 10 Stellplätze	€ € €	🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Gepäckschließfächer 10 Schließfächer	€	🚲
	📄	😊 😊 😊 😊



### Radabstellplätze mit Überdachung und Beleuchtung

Überdachte Fahrradabstellanlagen verbessern den Komfort und schützen das abgestellte Fahrrad vor der Witterung. Die Kosten variieren je nach gewählter Ausführung der Überdachung. Einfache Überdachungen aus Wellblech können zwar bereits ab 600 € pro Stellplatz erworben werden, als Faustregel ist aber mit rund 1.000 € pro Stellplatz mit Überdachung zu rechnen. Die durchschnittlichen Kosten für die Errichtung einer Beleuchtung liegen meist bei 100 bis 125 € pro Stellplatz, sofern der Anschluss an das Stromnetz leicht möglich ist.<sup>39</sup> Nur Vorderrad-Rahmenhalter garantieren die notwendige Sicherheit für die Fahrräder.<sup>40</sup>

### Fahrradstationen

An Fahrradstationen können Fahrräder gegen Gebühr diebstahl- und witterungsgeschützt abgestellt werden. Im Gegensatz zu Fahrradboxen beherbergen Radstationen weitere Serviceeinrichtungen wie Reparaturwerkstätten, Fahrradverleih und Verkauf von Zubehör und Ersatzteilen. Radstationen sind kostenpflichtig zu nutzen, wodurch ein Teil der Unterhaltungskosten eingeholt werden kann. Die Kosten für die Errichtung einer Radstation liegen bei 3.000 bis 6.000 € pro Stellplatz.<sup>41</sup> Zusätzlich fallen Kosten für die laufende Betreuung der Radstation bzw. die Gewährleistung der Zugänglichkeit durch Automaten an.

### Mobile Abstellanlagen für das Langzeitparken

Mobile Abstellanlagen für das Langzeitparken werden mit Überdachung gebaut und momentan z. B. in Graz und der Stadt Salzburg mit großem Erfolg angewendet. Die Besonderheit von mobilen Abstellanlagen ist, dass sie nicht im Boden fixiert sind und somit jederzeit demontiert werden können. Dadurch wird keine Baugenehmigung benötigt. Sie eignen sich somit für sensible Bereiche, in denen es etwa aufgrund von Denkmalschutz oder Überlegungen zum Stadtbild schwierig ist, dauerhaft Radabstellplätze für das Langzeitparken zu errichten. Die Kosten für mobile Abstellanlagen mit Überdachung belaufen sich auf rund 450 bis 700 € pro Stellplatz.<sup>42</sup> Mobile Abstellanlagen mit Überdachung sind meist jedoch erst ab sechs Stellplätzen erhältlich.<sup>43</sup>

### Fahrradboxen

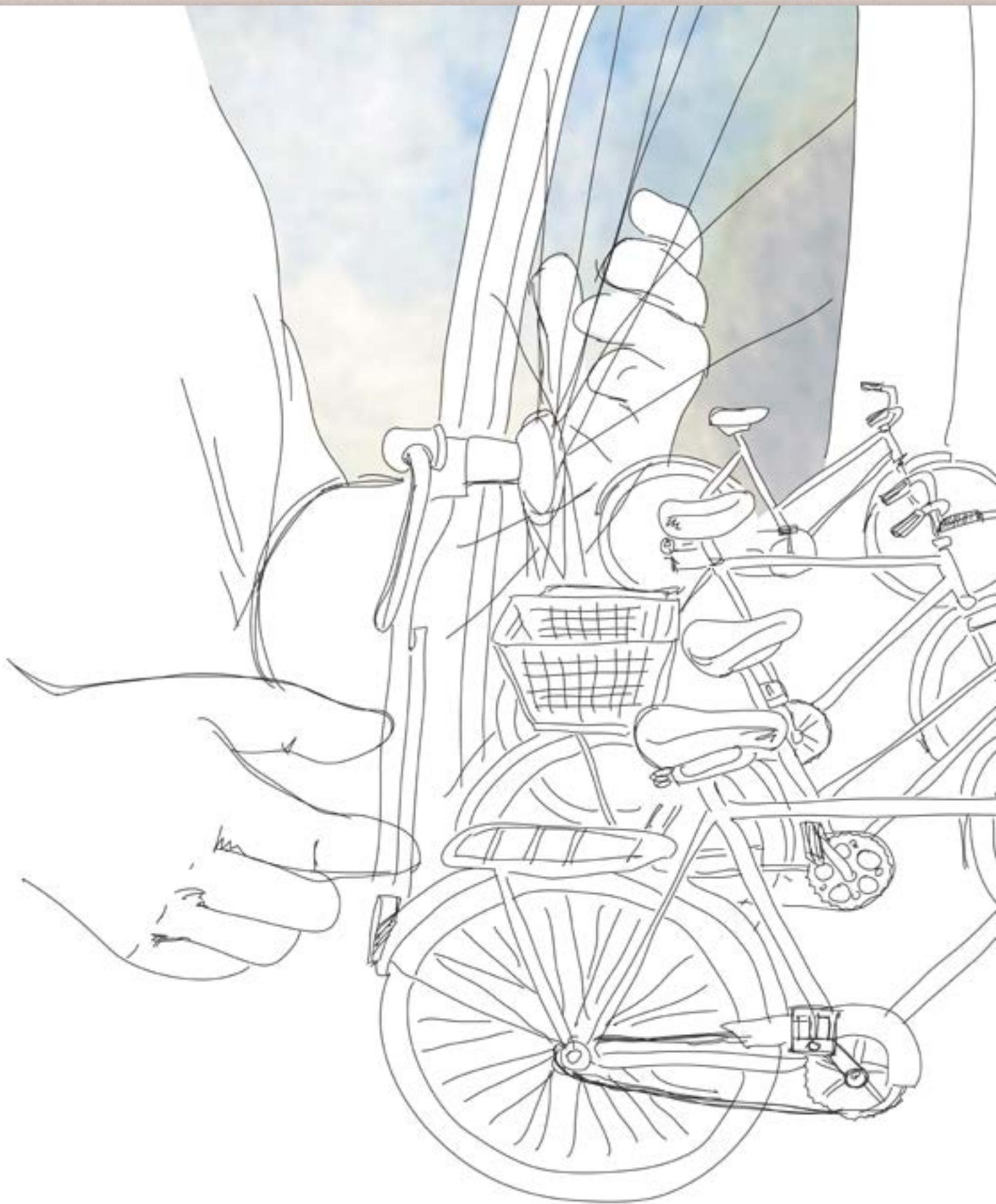
Fahrradboxen sind Minigaragen für Fahrräder. Sie sind für ein bis zwei Fahrräder ausgelegt. Eine Fahrradbox bietet optimalen Schutz vor Wetter, Diebstahl und Vandalismus. Zusätzlich können darin Utensilien wie Fahrradhelm oder Regenmantel verstaut werden. Fahrradboxen bieten sich z. B. auf Betriebsgeländen oder an Bahnhöfen an. Die Kosten variieren je nach Ausstattung zwischen 500 und 2.500 € pro Stellplatz.<sup>44</sup>

### Fahrradboxen mit Ladestation für Elektro-Fahrräder

Boxen mit integrierter Ladestation bieten neben den oben genannten Eigenschaften zusätzlich die Möglichkeit, die Akkus von Elektro-Fahrrädern während des Parkens aufzuladen. Die Kosten liegen zwischen 1.200 und 5.000 € pro Stellplatz. Einige Boxen sind erst ab einer Mindestgröße von fünf Stellplätzen erhältlich.<sup>45</sup>

### Gepäckschließfächer

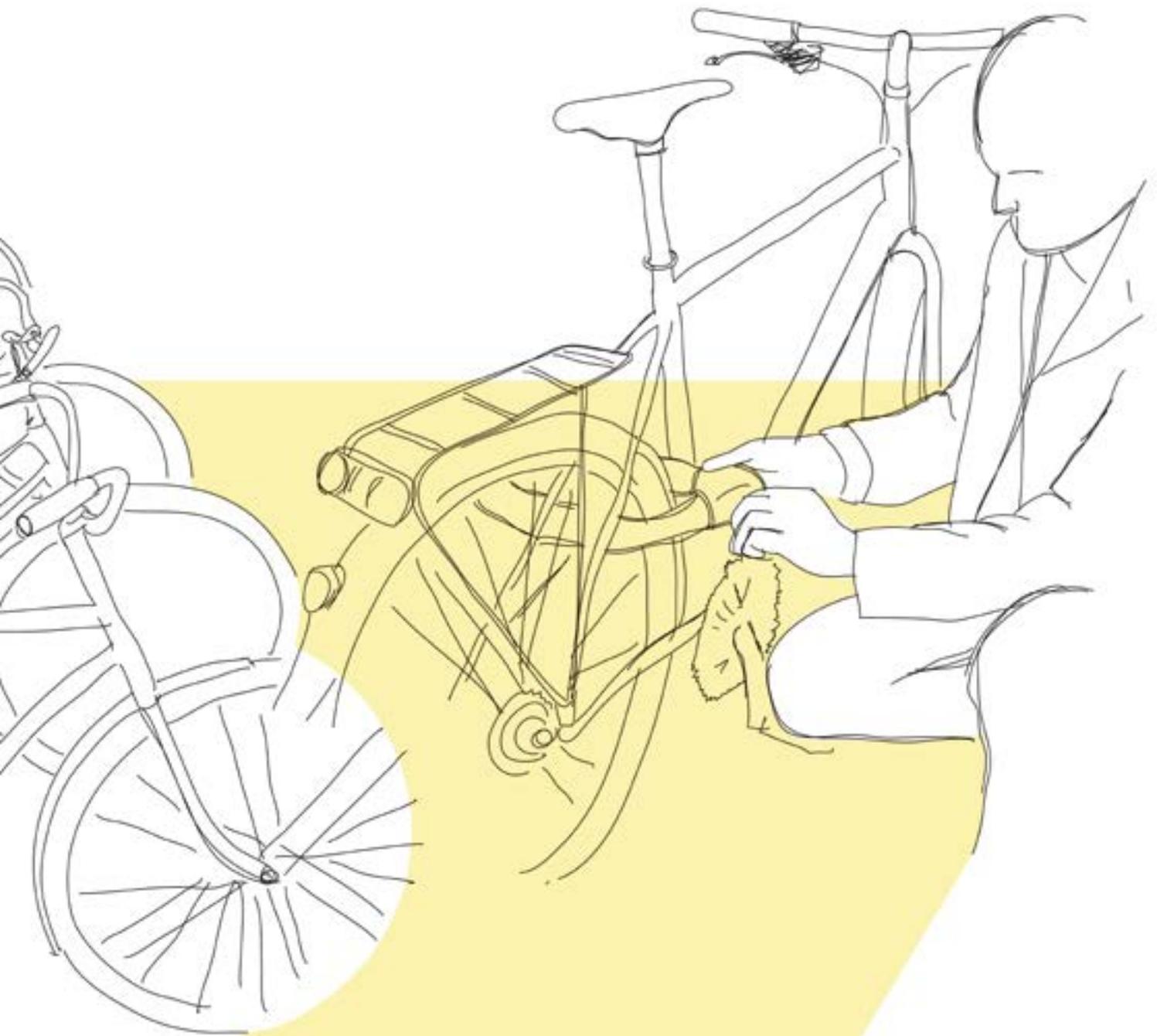
Einen zusätzlichen Service stellen Gepäckschließfächer dar, in denen Utensilien wie Fahrradhelm oder Luftpumpen verstaut werden können. Gepäckschließfächer können neben klassischen Fahrradbügeln oder anderen Abstellanlagen platziert werden. Die Anschaffungskosten sind relativ niedrig, Schließfächer sind ab etwa 300 € erhältlich. Komfortvarianten mit integrierter Steckdose sind etwas teurer.<sup>46</sup>



# 2.3 Service und Dienstleistungen

Radverkehrsförderung ist als umfassendes System zu verstehen und schließt Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation sowie Organisation ein. Servicemaßnahmen für RadfahrerInnen spielen dabei eine wichtige Rolle.

Maßnahmen wie die Bereitstellung von Dienstfahrrädern und Leihfahrrädern oder die Erhöhung des Diebstahlschutzes sind zur Etablierung des Radfahrens in einer Gemeinde unbedingt notwendig.



### Öffentliche Serviceeinrichtungen

Öffentliche Serviceeinrichtungen sind Stationen, die es den RadfahrerInnen ermöglichen, ihr Fahrrad jederzeit selbst zu reparieren oder die Reifen aufzupumpen. Solche Serviceeinrichtungen beinhalten das dazu notwendige Werkzeug, Fahrradpumpen und manchmal sogar Schlauchautomaten.

Self-Service-Stationen	€	 
		    
Öffentliche Luftpumpen	€	 
		    

### Prävention und Aufklärung von Fahrraddiebstahl und Vandalismus

Im Jahr 2016 wurden in Österreich 27.465 Fahrräder gestohlen, das sind ca. 75 Räder pro Tag.<sup>50</sup> Die Studie zum Stimmungsbild der Radfahrenden zeigt darüber hinaus, dass 67% der befragten RadfahrerInnen mit den Maßnahmen gegen Fahrraddiebstahl und Vandalismus sehr bzw. eher unzufrieden sind.<sup>51</sup> Jede Gemeinde kann dazu beitragen, das Risiko von Fahrraddiebstählen sowie Vandalismus zu reduzieren.

Aufstellung sicherer Abstellanlagen	€	    
	 	    
Entsorgung von Schrotträdern	€ €	  
	  	    
Registrierung	€	 
		    

### Self-Service-Stationen

An Self-Service-Stationen können Wartungen und kleinere Reparaturen durch die NutzerInnen selbst durchgeführt werden. Die Werkzeuge der Self-Service-Station sind im Regelfall mit einem einziehbaren Seilzug befestigt und auf diese Weise vor Diebstahl geschützt. Eine Servicestation sollte an Orten aufgestellt werden, die wenig vandalismusgefährdet sind. Die Kosten belaufen sich auf **rund 2.000 bis 3.000 € pro Station**<sup>47</sup> inklusive Werkzeug, wobei bei den teureren Modellen ein integrierter Kompressor dabei ist. Optional gibt es auch Modelle mit Fahrradschlauch-Automaten.

### Öffentliche Luftpumpen

AnbieterInnen öffentlicher Luftpumpen können der Fahrradhandel oder gemeindeeigene Einrichtungen, z. B. Verwaltungsgebäude, Schulen, Sportstätten oder Bahnhöfe, sein. Auch öffentliche Radabstellanlagen eignen sich gut, um Luftpumpen dauerhaft und öffentlich zugänglich zu installieren. Beispielsweise hat die Stadt Wien bereits zwölf Pumpen an stark frequentierten Plätzen aufgestellt, die alle gut genutzt werden und auch bei Menschen mit Kinderwagen oder RollstuhlnutzerInnen sehr beliebt sind. Die Kosten der „Wiener Pumpe“ liegen je nach Abnahmemenge bei **etwa 1.400 bis 1.900 € pro Stück**.<sup>48</sup>

### Aufstellung sicherer Abstellanlagen

Gemeinden können durch die Errichtung hochwertiger Abstellanlagen einen wichtigen Beitrag zur Prävention von Fahrraddiebstählen leisten. Sichere Abstellanlagen sollten gut einsehbar sein, beleuchtet sein und den RadfahrerInnen erlauben, ihr Fahrrad an der Abstellanlage mit dem Rahmen oder einem Laufrad anzusperrern. Bereits das Aufstellen einfacher Bügel mit Kosten von **70 bis 300 € pro Stellplatz**<sup>49</sup> bietet guten Schutz gegen Fahrraddiebstahl. Werden gute Beleuchtung und Einsehbarkeit bei der Errichtung mitberücksichtigt, dann ist die Abstellanlage bereits sehr sicher.

### Entsorgung von Schrottfahrrädern

Durch Vandalismus beschädigte oder nicht mehr gebrauchstaugliche Fahrräder werden von ihren BesitzerInnen oft zurückgelassen und nicht mehr von Abstellanlagen entfernt. Diese „Fahrradleichen“ besetzen einerseits unnötig den ohnehin knappen Parkraum für Fahrräder, andererseits beeinträchtigt deren Anblick das Stadtbild und gibt RadfahrerInnen beim Abstellen ihres Fahrrads ein Gefühl der Unsicherheit. Die regelmäßige Entsorgung von Fahrradleichen ist daher eine wichtige Maßnahme zur Aufrechterhaltung eines guten Fahrradklimas. Diese Maßnahme muss aus rechtlichen Gründen mit der Polizei koordiniert werden. Mitunter lassen sich Entsorgung und Wiederverwertung der eingesammelten Fahrräder mit gemeinnützigen Beschäftigungsprojekten kombinieren.

### Registrierung

Bei einer Fahrradregistrierung werden Merkmale des Fahrrads, unter anderem die Rahmennummer, Marke, Modell und Farbe, in einer zentralen Datenbank gespeichert. Die Registrierung eines Fahrrads kann entweder selbst online durchgeführt werden oder erfolgt durch Registrierstellen wie dem Fahrradhandel, Gemeinden oder anderen PartnerInnen. KundInnen müssen nur einen kleinen Unkostenbeitrag von **einmalig 8 bis 9,50 €** zahlen.<sup>52</sup> Der Vorteil der Registrierung ist, dass die Daten in einer zentralen Datenbank gespeichert werden, auf welche die Polizei landesweit Zugriff hat und die dem Datenschutz unterliegt.

### Fahrradverleih, Gemeindefahrräder und Dienstfahrräder

Nationale und internationale Vorzeigebispiele zeigen, dass die Einrichtung eines gemeindeeigenen Verleih- und Probierpools sowie die Anschaffung von Dienstfahrrädern wichtige Bestandteile der Radverkehrsförderung einer Gemeinde sind. Auch das Anbieten gebrandeter „Gemeindefahrräder“ ist eine gute Möglichkeit, den hohen Stellenwert des Radverkehrs in der Gemeinde zu unterstreichen. Die Errichtung eines öffentlichen Leihradsystems liegt momentan stark im Trend, ist aber relativ kostenintensiv und sollte nur nach einer umfassenden Planung und Bedarfserhebung umgesetzt werden.

Dienstfahrräder 10 Stück	€ € ☰ ☰	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲 😊 😊 😊 😊 😊
Fahrräder im Gemeinde-Design 10 Stück pro Jahr	€ € ☰ ☰	🚲 🚲 🚲 😊 😊 😊 😊 😊
Verleih- und Probierpool 10 Stück	€ € € ☰ ☰ ☰	🚲 🚲 🚲 😊 😊 😊 😊 😊
Bike-Sharing-System 100 Fahrräder	€ € € € € ☰ ☰ ☰ ☰	🚲 🚲 😊 😊 😊 😊 😊



### Dienstfahräder

Eine kostengünstige Maßnahme, um den Gemeindebediensteten das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel näherzubringen, ist die Anschaffung von gemeindeinternen Fahrrädern, die während der Arbeitszeit frei zur Verfügung stehen. Diese Maßnahme stärkt das Image des Fahrrads in der Öffentlichkeit und hilft zugleich, Finanzmittel der Gemeinde einzusparen, da ein Pool an Dienstfahrrädern im Vergleich zu Firmenwägen deutlich günstiger ist. Gleichzeitig sind die MitarbeiterInnen aktiv mobil, was im Sinne der Gesundheitsförderung und Einsparung von Krankenstandstagen große Vorteile mit sich bringt. Qualitativ ansprechende Fahrräder sind oft schon **ab 500 bis 800 €** erhältlich. Neuerdings werden oftmals Elektro-Fahrräder als Dienstfahrräder angeschafft. Ein hochwertiges Elektro-Fahrrad kostet im Fahrradhandel **zwischen 1.800 und 3.300 €**,<sup>53</sup> durch die steigende Anzahl an Modellen und diverse Förderschienen bieten sich aber immer wieder günstige Angebote. Dienstfahrräder können auch im Leasingmodell inklusive Wartungsvertrag angeschafft werden, was den Vorteil bietet, dass die Investitionskosten gut planbar sind.

### Fahrräder im Gemeinde-Design

Fahrräder im Gemeinde-Design fungieren als Werbe- und Imageträger und unterstreichen den hohen Stellenwert des Radverkehrs in der Gemeinde. Bei der Auswahl der Modelle für Fahrräder im Gemeinde-Design ist es besonders wichtig, auf gute Qualität und alltagstaugliche Ausstattung der Räder zu achten. Durch die Anschaffung höherer Stückzahlen kann der Einzelpreis pro Fahrrad reduziert werden. So ist für ein hochwertiges Fahrrad im Gemeinde-Design bei einer Abnahmemenge von etwa 250 Stück mit Kosten **ab ca. 470 € pro Fahrrad** zu rechnen.

Fahrräder im Gemeinde-Design können als gemeindeeigene Dienstfahrräder eingesetzt werden. Die Gemeinde kann solche Fahrräder aber auch zu einem vergünstigten Preis etwa an GemeindemitarbeiterInnen, Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr usw. abgeben und ihren BürgerInnen die Möglichkeit bieten, diese Fahrräder zum Selbstkostenpreis zu erwerben. Beispiele anderer Organisationen (z. B. österreichische Universitäten) zeigen, dass derart gebrandete Fahrräder gut angenommen werden.<sup>54</sup>

### Verleih- und Probierpool

Eine Gemeinde kann in einem Verleih- und Probierpool unterschiedliche Fahrradmodelle und Zusatzausrüstung zum Verleih anbieten. Ein solcher Pool kann Alltagsfahrräder, Elektrofahrräder, Lastenräder, Fahrradanhänger und Packtaschen zur Verfügung stellen und gibt allen BürgerInnen die Gelegenheit, Produkte zu testen und ihre Nützlichkeit für sich zu entdecken. Außerdem soll er jenen Personen, die nur temporär ein Fahrrad oder ein Spezialrad benötigen, hohe Investitionskosten ersparen.

Für klassische Fahrräder sind je nach Ausstattung **500 bis 800 € pro Fahrrad** zu kalkulieren, für Spezialräder wie beispielsweise Lastenräder der doppelte bis dreifache Betrag. Hochwertige Packtaschen liegen bei **80 bis 120 € pro Paar**. Der gemeindeinterne Personalaufwand bei der Abwicklung des Verleihs hängt stark von der Gemeindegröße ab.<sup>55</sup>

### Bike-Sharing-System

Bike-Sharing-Räder können rund um die Uhr ausgeliehen werden. Durch ein Netz an Verleihstationen und die Rückgabe des Rades an jeder beliebigen Station sind Einwegfahrten realisierbar. Die Kosten für die Umsetzung eines Leihradsystems variieren je nach Systemqualität und Anbietermodell stark. Systeme mit einfacheren Stationen und mit einer Ausleihe per Handy werden **ab 300 € pro Leihrad** angeboten. Für hochwertigere Systeme mit „smarten“ Verleihterminals, einer computergestützten Ausleihe sowie der Integration von Elektro-Fahrrädern beginnen die Anschaffungskosten bei **ca. 3.200 € pro Leihrad**.<sup>56</sup> Hinzu kommen bei allen Systemen die Kosten für die Wartung, Instandhaltung und Umverteilung der Leihräder zwischen den Verleihstationen. Die Umverteilung der Räder macht dabei den größten Kostenpunkt aus. Entscheidend ist außerdem, ob das System durch Werbeeinnahmen kofinanziert wird oder nicht.<sup>57</sup>

Gemeinden, die ein Leihradsystem einführen möchten, sollten im Vorfeld eine detaillierte Standortplanung sowie Überlegungen zum Potenzial und dem zeitlichen und finanziellen Aufwand erstellen. Kooperationen mit Verkehrsunternehmen (z. B. lokalen Verkehrsbetrieben) sowie mit Gebietskörperschaften sollten in Betracht gezogen und frühzeitig eruiert werden.

### Vernetzung mit dem Öffentlichen Verkehr

Laut einer repräsentativen österreichweiten Radfahr-Umfrage nutzen 88% jener Menschen, die regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs sind, auch den Öffentlichen Verkehr.<sup>58</sup>

Radverkehr und Öffentlicher Verkehr ergänzen sich gegenseitig sehr gut. Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel, um kurze Wege zurückzulegen und individuelle Ziele zu erreichen. Der Öffentliche Verkehr ist dagegen für längere Strecken attraktiver. Um die Potenziale des Umweltverbundes voll auszuschöpfen, sollten die beiden Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden.

Um die Kombination von Rad und Öffentlichem Verkehr attraktiver zu gestalten, müssen die Schnittstellen zwischen diesen beiden Verkehrsarten verbessert werden.

Bike+Ride 10 Stellplätze	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊
Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊
Fahrradverleih an der Zielhaltestelle	€ € €	🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊



## Bike+Ride

Die Errichtung von Abstellanlagen für das Langzeitparken ist eine ideale Maßnahme zur Förderung des Bike+Ride-Verhaltens in der Gemeinde. Qualitativ hochwertige Vorderrad-Rahmenhalter sowie eine Überdachung und Beleuchtung sind Grundvoraussetzung dafür, dass Bike+Ride-Anlagen angenommen werden. Die Abstellanlage muss mit dem Rad fahrend erreicht werden können.

Für stärker frequentierte Bahnhöfe und Haltestellen (Hauptbahnhöfe, S-Bahn-Haltestellen, zentrale Knotenpunkte) bieten sich Fahrradgaragen bzw. Radstationen an. Diese ermöglichen einen optimalen Schutz vor Witterung, Diebstahl und Beschädigung der Räder. Einige Gemeinden haben Fahrradparkhäuser mit einer technisch gesicherten Zugangskontrolle. Damit ist der Zugang zu der Abstellanlage für Nutzer 24 Stunden am Tag möglich.

Für weniger frequentierte Haltestellen bieten sich Fahrradboxen an. Auch hier kann das Fahrrad eingeschlossen werden und ist damit geschützt abgestellt. Zu der Grundausstattung einer Abstellanlage an Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs gehören die Überdachung, Beleuchtung und Anschlussmöglichkeit für das Fahrrad.

Detaillierte Angaben zu den Kosten können im Kapitel *Langzeitparken* (S. 30) nachgelesen werden.



## Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr

Das größte Problem der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr ist die beschränkte zeitliche und räumliche Kapazität in Bussen und Bahnen. Die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln erfordert Zeit und bindet Platz, der insbesondere bei einer hohen Auslastung der Fahrzeuge und einer großen Haltestellendichte nicht gegeben ist.

Eine Lösung kann die temporäre Erlaubnis der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr sein. Außerhalb der Stoßzeiten des Berufsverkehrs und am Wochenende wird die Mitnahme von Rädern gestattet. Größere Gemeinden, die Inhaber oder Anteilseigner der Verkehrsbetriebe sind, haben einen Einfluss auf die Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs und können solche Vorschläge einbringen. Kleinere Gemeinden, die diesen Handlungsspielraum nicht haben, können versuchen, ihre Ideen einzubringen und die zuständigen Verkehrsbetriebe von der Wichtigkeit zu überzeugen. Für die vorgeschlagenen Maßnahmen sind vor allem das Engagement und der Wille der Gemeinde gefragt. Externe Kosten entstehen erst bei weiterer Optimierung der Ausstattung des Öffentlichen Verkehrs.

## Fahrradverleih an der Zielhaltestelle

Eine weitere Maßnahme zur Förderung der kombinierten Nutzung von Rad und Öffentlichem Verkehr ist der Aufbau eines öffentlichen Leihradsystems mit automatisierter Ausleihe oder eines von Personal betriebenen Fahrradverleihs. Der Vorteil für PendlerInnen liegt darin, dass das eigene Fahrrad nicht im öffentlichen Verkehrsmittel transportiert werden muss, sondern an einer beliebigen Haltestelle ein Fahrrad ausgeliehen und später am Zielort wieder abgestellt werden kann.

Weitere Informationen zum Fahrradverleih finden Sie auf Seite 37.



# 2.4 Information und Kommunikation

Maßnahmen zur Radverkehrsförderung müssen gut kommuniziert werden, damit sie in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Eine Befragung unter RadfahrerInnen<sup>59</sup> ergibt, dass die Befragten umso häufiger Rad fahren, je mehr sie Verbesserungen für das Radfahren wahrnehmen. Daher ist es besonders wichtig, dass bestehende Projekte durch Information und Kommunikation stärker in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt werden. Dies kann beispielsweise durch die Verbreitung von Informationsmaterial, Kampagnen zur Bewusstseinsbildung und Fahrrad-Events geschehen. Auch die in Kapitel 2.5 vorgestellten Koordinationsaktivitäten (Seite 58) können dazu beitragen, dass die Bemühungen der Politik besser wahrgenommen werden.



### Informationsmaterial für RadfahrerInnen

Wer das Fahrrad als Verkehrsmittel für Wege im Alltag und in der Freizeit nutzen möchte, benötigt einige Informationen zum Radverkehr in seiner/ihrer Gemeinde. Von Interesse sind unter anderem Auskünfte zur Fahrradinfrastruktur, Hinweise auf fahrradfreundliche Routen sowie spezielle Servicestellen.

Radkarte	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊	
Informationsmaterial	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄 📄	😊 😊 😊 😊	
Gemeindeportal zum Radverkehr	€	🚲 🚲 🚲	
	📄	😊 😊 😊	
Radroutenplaner und Fahrrad-Navigation als App	€ €	🚲 🚲 🚲	
	📄 📄	😊 😊 😊	
Informations- und Servicestelle	€	🚲	
	📄 📄	😊 😊 😊 😊	



### Radkarte

Karten, in denen das Radverkehrsnetz einer Gemeinde ausgewiesen ist, geben den RadfahrerInnen Auskunft über bereits bestehende Infrastruktur und Wege und erleichtern die Auswahl geeigneter Fahrradrouten. In einer Radkarte sollten z. B. Radwege, Radfahrstreifen, Radrouten im Tempo-30- und Tempo-50-Sträßennetz und Fahrradstraßen eingezeichnet sein. Ferner sind Auskünfte zu überdachten Fahrradabstellanlagen, Servicestationen, Fahrradhändlern und Ähnlichem hilfreich. Je nach Auflage und Größe sind Radkarten durchaus im Preisbereich von 20 bis 80 Cent pro Stück (Druckkosten zzgl. Konzeption) erhältlich.<sup>60</sup>

### Informationsmaterial

Informationen zum Radfahren allgemein sowie spezifische Auskünfte zum Radfahren innerhalb der Gemeinde können den BürgerInnen in Form von Broschüren, Foldern oder Infoblättern zur Verfügung gestellt werden. Dazu kann einerseits eigenes Informationsmaterial erstellt und andererseits auf bereits bestehende Materialien zurückgegriffen werden, die in der Regel kostenlos von Land und Bund bereitgestellt werden. Wichtige Themen sind: Fahrraddiebstahl-schutz, Fahrradrouten in der Gemeinde, Tipps zum Fahrradkauf, das Rad als Alltagsverkehrsmittel oder Radfahren im Winter. Die Kosten für gedruckte Informationsmaterialien belaufen sich je nach Auflage, Seitenzahl und Qualität auf 250 bis 1.000 € und mehr.<sup>61</sup>

### Gemeindeportal zum Radverkehr

Das Internet ist ein wichtiges Informationsmedium, das an Bedeutung zunimmt. Daher sollten all jene Informationen, die als Broschüren, Karten oder in ähnlicher Form verteilt werden, auch im Internet zugänglich sein. Eine übliche Variante ist es, das Thema Radfahren auf der Website der Gemeinde zu verankern. Die dafür entstehenden Kosten bleiben im Regelfall unter 3.000 €. <sup>62</sup>

### Radroutenplaner und Fahrrad-Navigation als App

Mit einem online verfügbaren Radroutenplaner oder einer Fahrrad-Navigations-App für Mobiltelefone können fahrradfreundliche Routen zwischen einem frei wählbaren Start- und Zielpunkt gesucht werden. Diese Routen werden in der Regel auf einer Karte angezeigt und enthalten Fahrtanweisungen. Ergänzend dazu bieten viele Routenplaner und Navigations-Apps Details zu der Strecke (Fahrtdauer, Distanz, Höhenprofil etc.) sowie zu angrenzenden wichtigen Punkten (Points of Interest).<sup>64</sup>

Die Entwicklung eines eigenen Routenplaners ist aufwendig. Daher empfiehlt es sich, mit den AnbieterInnen bestehender Produkte zu kooperieren. Viele der bestehenden Apps basieren auf der Verkehrsauskunft Österreich (VAO).<sup>63</sup> Als besonders kostengünstige Maßnahme wird daher empfohlen, die Geokoordinaten aller für den Radverkehr relevanten Infrastrukturen der Gemeinde (z. B. Fahrradabstellanlagen oder Serviceanlagen) entweder über die GIS-Abteilung des Landes oder direkt an die VAO zu melden, damit diese Informationen dort eingepflegt werden können.

### Informations- und Servicestelle

Die Gemeinde hat die Möglichkeit, eine Servicestelle für RadfahrerInnen einzurichten, die diese bei Fragen, Problemen und Informationsbedarf aktiv aufsuchen können. Zur Kostenersparnis bietet es sich an, diese Stelle an bereits bestehende Serviceeinrichtungen im Gemeindeamt anzugliedern. Der finanzielle Aufwand der Gemeinde liegt in der Bereitstellung des Personals.

### Bewusstseinsbildung

Um das Thema Radverkehrsförderung nachhaltig in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen, eignen sich Trainings und Fortbildungen sehr gut. Damit kann nicht früh genug begonnen werden. Einige Programme widmen sich Kindergartenkindern und führen diese auf spielerischem Weg an das Thema Radfahren heran. Radfahrtrainings für Zielgruppen ermöglichen, dass die Mehrheit der BürgerInnen in der Gemeinde sicher Rad fahren kann. Um solche Angebote nachhaltig anbieten zu können, ist die Ausbildung von MultiplikatorInnen wichtig.

Zielgruppenorientiertes Radfahrtraining	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄	😊 😊 😊 😊 😊
Fahrradaktionen im Kindergarten	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄	😊 😊 😊 😊 😊
Einsatz von FahrradbotschafterInnen	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄	😊 😊 😊 😊
NeubürgerInnen-Radtour	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊 😊



### Zielgruppenorientiertes Radfahrtraining

Radfahrtrainings helfen dabei, Menschen an das Radfahren heranzuführen und ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. In zwei bis fünf Trainingseinheiten absolvieren die TeilnehmerInnen theoretische Grundlagen sowie praktische Radfahrübungen, sowohl im Schonraum als auch im realen Straßenverkehr. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Verkehrssicherheit beim Radfahren zu erhöhen, Wissen zu richtigem Verkehrsverhalten zu vermitteln sowie Bewusstsein für die Vorteile des Radfahrens zu schaffen. Das klassische Radfahrtraining richtet sich an SchülerInnen, inzwischen existieren weitere Trainingsangebote für Familien, SeniorInnen und MigrantInnen. Die Kosten betragen je nach Kursdauer zwischen 300 und 650 € pro Kurs (mit zwei TrainerInnen) für 10 bis maximal 15 TeilnehmerInnen.<sup>65</sup>

### Fahrradaktionen im Kindergarten

Bewusstseinsbildung für das Radfahren kann bereits im Kindergarten beginnen. Durch spielerische Elemente und die Bewerbung und das Ausprobieren von Laufrädern wird der Spaß am Radfahren geweckt. In Kindergärten bietet sich ein sicheres Umfeld für die ersten Fahrversuche mit Laufrädern oder Kinderfahrrädern. Idealerweise werden potenzielle Fahrradaktionen in Form einer „Train the Trainer“-Ausbildung an die PädagogInnen vermittelt. Dabei werden die KindergärtnerInnen ausgebildet, das Laufrad und das Thema Radfahren in den Kindergartenalltag zu inkludieren. Begleitmaßnahmen wie Fahrradspiele, das Erzählen von Fahrradgeschichten und Kreativ-Wettbewerbe helfen, das Thema Radfahren spannend für die Kinder aufzubereiten. Die Kosten für das Kindergartenprogramm belaufen sich auf 300 bis 800 € pro Einheit mit ca. 12 KindergartenpädagogInnen.<sup>66</sup>

### Einsatz von FahrradbotschafterInnen

FahrradbotschafterInnen sind (bekannte) Persönlichkeiten aus der Gemeinde, die ehrenamtlich dabei helfen, eine positive Einstellung zum Radfahren in der Gemeinde zu fördern. Sie werden meist in einer medienwirksamen feierlichen Zeremonie zu Saisonbeginn zu FahrradbotschafterInnen ernannt und bekommen z. B. ein T-Shirt mit der Aufschrift „FahrradbotschafterIn“ als sichtbares Zeichen. In manchen Gemeinden gibt es auch ein spezielles „FahrradbotschafterInnen-Rad“ (Elektro-Fahrrad) in auffälligem Design, das von FahrradbotschafterIn zu FahrradbotschafterIn wie ein Wanderpokal weitergereicht wird. Die Aufgabe der FahrradbotschafterInnen ist es, möglichst viele Fahrten mit dem Fahrrad zurückzulegen und für das Rad als flexibles umweltfreundliches Verkehrsmittel zu werben.<sup>67</sup>

### NeubürgerInnen-Radtour

Ein Umzug ist in der Regel mit einer Neuorganisation des Mobilitätsverhaltens verbunden. Dieser Moment ist daher ideal, um das Fahrrad als aktives und gesundes Verkehrsmittel zu bewerben. Geführte Radtouren für NeubürgerInnen vermitteln praktische Tipps zu fahrradfreundlichen Routen, Abkürzungen und Sehenswürdigkeiten in der neuen Gemeinde.

In vielen deutschen Städten werden seit Jahren erfolgreich solche Touren angeboten. Der Kostenbeitrag für die TeilnehmerInnen liegt bei bis zu 5 € pro Person. Meist bieten die Tour-Guides die Führungen ehrenamtlich an, sodass für die Gemeinde neben der Erstellung von Bewerbungsmaterialien nur geringe Kosten für die Ausrichtung der Touren anfallen.<sup>68</sup>

### Aktionen und Kampagnen

Bewusstseinsbildende Aktionen und Kampagnen zählen zu den Basisbausteinen der „weichen“ Radverkehrsmaßnahmen. Nationale und internationale Vorzeigebispiele bestätigen, dass sie ein großes Potenzial aufweisen, um langfristige Veränderungen im Mobilitätsverhalten der BürgerInnen herbeizuführen. Die Erfahrungen zeigen außerdem, dass diese Aktivitäten ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen, da sich bei geringen Investitionskosten große Anreize zur stärkeren Nutzung des Fahrrads erzielen lassen. Kampagnen wie „Rad und Einkauf“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“ können auf die individuellen Bedürfnisse einer Zielgruppe abgestimmt werden, wodurch geringe Streuverluste zu verzeichnen sind. Die im Folgenden angeführten Maßnahmen stellen eine Auswahl bewährter Umsetzungen dar.

Motivationskampagnen für das Radfahren zur Arbeit	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄	😊 😊 😊 😊 😊	
Motivationskampagnen für das Radfahren zur Schule	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊	
Aktion „Licht und Technik“	€	🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄	😊 😊 😊 😊 😊	
Motivationskampagnen für das Radfahren zum Einkauf	€	🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊	
Radreparaturkurse	€	🚲 🚲 🚲	
	📄	😊 😊 😊 😊	
Fahrrad-Servicetag	€	🚲 🚲 🚲	
	📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊	



### Motivationskampagnen für das Radfahren zur Arbeit

Mithilfe von Gewinnspielen und Verlosungen spornen Motivationskampagnen die TeilnehmerInnen dazu an, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Das Potenzial solcher Kampagnen ist sehr hoch. Beispielsweise sagten 56% der befragten TeilnehmerInnen der Kampagne „Österreich radelt zur Arbeit“, dass sie durch diese Aktion motiviert wurden, auch andere Wege (Einkauf, Erledigungen, Freizeit ...) mit dem Fahrrad zurückzulegen.<sup>69</sup> Der finanzielle Aufwand ist bei einer eigenen, gemeindeinternen Kampagne relativ hoch. Es gibt jedoch österreichweite Kampagnen (z. B. „Österreich radelt zur Arbeit“, [www.radeltzurarbeit.at](http://www.radeltzurarbeit.at)), an die sich Gemeinden anschließen können. Dadurch reduziert sich der Aufwand der Gemeinde erheblich.

### Motivationskampagnen für das Radfahren zur Schule

Gemeinden können aktiv an Schulen im Gemeindegebiet herantreten und diese z. B. durch Sponsoring kleiner Sachpreise und die Organisation gemeindeinterner Zwischenverlosungen dazu motivieren, an landesweiten Kampagnen (wie beispielsweise „Schoolbiker“ in Vorarlberg und Tirol oder „Klimafit zum Radlhit“ in Niederösterreich) teilzunehmen.<sup>70</sup> Gemeinden können aber auch eigenständig Motivationswettbewerbe organisieren. Bewährt hat sich dafür z. B. das Konzept BIKEline ([www.bikebird.at](http://www.bikebird.at)): SchülerInnen erarbeiten gemeinsam sichere Schulweg-Routen (sogenannte „BIKElines“), auf denen sie gemeinsam zur Schule radeln und dafür „Bikebird“-Trophäen gewinnen.<sup>71</sup>

### Aktion „Licht und Technik“

RadfahrerInnen, die ohne Licht unterwegs sind, gefährden andere VerkehrsteilnehmerInnen und sich selbst und schaden zusätzlich dem Image des Radverkehrs. Präventionsmaßnahmen wie die Aktion „Licht und Technik“ machen auf die Bedeutung einer sicheren Ausstattung des Fahrrads aufmerksam. RadfahrerInnen werden auf der Straße angehalten und ihre Räder werden einem Sicherheitscheck unterzogen. Anstelle von Geldstrafen werden die RadlerInnen informiert und Fahrräder ggf. vor Ort repariert. Der finanzielle Aufwand beläuft sich auf rund 800 € pro zweistündigem Einsatz und inkludiert Reparatur- und Informationsmaterialien sowie die Personalkosten.<sup>72</sup>

### Motivationskampagnen für das Radfahren zum Einkauf

In Kooperation mit dem Einzelhandel vor Ort können Aktivitäten durchgeführt werden, um die BürgerInnen zu motivieren, das Fahrrad für den Weg zum Einkauf zu verwenden. Ein Beispiel sind Sammelpass-Aktionen, in deren Rahmen RadfahrerInnen beim Einkaufen in lokalen Geschäften im Aktionszeitraum Stempel sammeln und mit ihrem Sammelpass dann an einem Gewinnspiel teilnehmen können.<sup>73</sup>

### Radreparaturkurse

Die Erfahrung zeigt, dass viele Menschen ihr Fahrrad aufgrund eines kleinen, leicht zu behebbenden Defekts nicht mehr benutzen. In Radreparaturkursen werden die notwendigen Kompetenzen vermittelt, die es erlauben, kleine Reparaturen wie den Austausch von Bremsen oder das Beheben von Reifenpannen selbst durchzuführen. Diese Kurse richten sich insbesondere an SchülerInnen. Eine Einrichtung von Radreparaturwerkstätten bietet sich daher in Schulen besonders an. Reparaturwerkstätten können außerdem in Kooperation mit Jugendclubs oder Sportvereinen eingerichtet werden. Radreparaturkurse sind relativ kostengünstig. Der finanzielle Aufwand für eine Gemeinde beträgt rund 250 bis 500 € pro Kurs für bis zu 25 TeilnehmerInnen.<sup>74</sup>

### Fahrrad-Servicetag

Dieser Aktionstag fokussiert speziell die Themen Service, Wartung und Reparatur von Fahrrädern. BürgerInnen können diesen Tag nutzen, um etwa ihre Räder warten oder codieren bzw. registrieren zu lassen. Die Sicherheit steht hier im Vordergrund. Solche Tage sollten auch für Schulen und Betriebe organisiert werden. Die Kosten belaufen sich auf rund 1.000 € pro Tag.<sup>75</sup>

### Werbung und Image

Durch Imagekampagnen und Events kann das Fahrradklima in einer Gemeinde verbessert bzw. eine positive Grundstimmung in der Öffentlichkeit gegenüber den Anliegen des Radverkehrs erreicht werden. Durch gezielte Werbung oder attraktive Veranstaltungen können den BürgerInnen der Spaß und die Freude am Radfahren, das „Lebensgefühl Radfahren“, vermittelt werden. Werbekampagnen zielen darauf ab, das Image des Fahrrads positiv zu verändern und Radfahren als Selbstverständlichkeit im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.

Die Gemeinde als Vorbild	€ ☰	🚲 🚲 🚲 🚲 😊 😊 😊 😊 😊
Imagekampagne in den Medien	€ € € ☰ ☰ ☰	🚲 🚲 🚲 🚲 😊 😊 😊 😊 😊
Corporate Design	€ € ☰ ☰	🚲 😊 😊 😊 😊

### Veranstaltungen

Zu Fahrrad-Events zählen sämtliche Großveranstaltungen rund um das Thema Fahrrad. Diese können sowohl BürgerInnen (z. B. Fahrradfeste, Fahrradbörsen oder Fahrrad-Servicetage) als auch ein Fachpublikum (Fahrradmessen, Fahrradgipfel) adressieren.

Fachworkshops	€ € ☰ ☰ ☰	🚲 🚲 🚲 🚲 😊 😊 😊
Fahrradbörse	€ € ☰ ☰	🚲 🚲 😊 😊 😊 😊
Fahrradfeste und -Erlebnistage	€ € € € ☰ ☰ ☰ ☰	🚲 🚲 😊 😊 😊 😊 😊

### Die Gemeinde als Vorbild

Will eine Gemeinde den Radverkehr fördern, so sollte sie selbst mit gutem Beispiel vorangehen und dafür sorgen, dass prominente bzw. bekannte Persönlichkeiten der Gemeinde (z. B. BürgermeisterIn, PolitikerInnen, SportlerInnen) im Alltag mit dem Rad fahren. Dies ist eine sehr effiziente Maßnahme, da keine Sachkosten anfallen. Allein der personelle Aufwand für die Organisation und Bekanntmachung (Gemeindeblatt oder Website) muss beachtet werden.

### Imagekampagne in den Medien

Im Rahmen einer Werbe- und Imagekampagne besteht die Möglichkeit, sich unterschiedlicher Medien zu bedienen. Dazu zählen beispielsweise Anzeigenschaltungen in der lokalen Presse, Plakate und Rundfunkwerbung. Allen gemein ist, dass sie nur Wirkung zeigen, wenn sie in regelmäßigen Abständen wiederholt werden. Wenn die Kosten für die Gemeinde gering bleiben sollen, empfiehlt sich die Nutzung gemeindeinterner Ressourcen, z. B. durch Inseratschaltungen in eigenen Informationsblättern oder das Anbringen von Aushängen an öffentlichen Gebäuden.

### Corporate Design

Die Erstellung eines Corporate Designs dient dazu, sämtliche Aktivitäten zum Radverkehr mit einem Wiedererkennungswert zu versehen und alle Maßnahmen zum Radfahren in der Gemeinde einheitlich nach außen zu präsentieren. Ein Corporate Design beinhaltet die Erstellung eines Logos sowie ggf. Richtlinien für die Gestaltung weiterer grafischer Elemente und fließt in sämtliche Produkte einer Gemeinde ein. Die Kosten für die Erstellung eines Corporate Designs liegen im Bereich von 2.500 bis 5.000€, je nachdem wie vielseitig das Design verwendet werden soll.<sup>76</sup> Das Potenzial eines Corporate Designs entfaltet sich erst in Kombination mit anderen Maßnahmen.

### Fachworkshops

Fachworkshops helfen, das nötige Hintergrundwissen über Radverkehrsbelange in der Gemeinde zu verankern oder unterschiedliche Meinungen zu konkreten Umsetzungen näher zu diskutieren. Diese Workshops werden zumeist unter ein Thema gestellt, wie etwa „Schulisches Mobilitätsmanagement“ oder „Fahrraddiebstahl“. Veranstaltungen dieser Art können auch in Kooperation mit den Nachbargemeinden durchgeführt werden, es sollten aber insgesamt nicht mehr als 14 TeilnehmerInnen sein. Fachworkshops werden am besten in Gemeinderäumlichkeiten abgehalten oder nach dem Vorbild der deutschen Fahrradakademie als Webinare angeboten.<sup>77</sup> Die Kosten von Fachworkshops hängen vor allem davon ab, ob externe ReferentInnen hinzugezogen werden. Falls die ReferentInnen aus dem Kreis der Gemeindegestellten kommen, sind die Kosten minimal, für externe TrainerInnen sind ca. 3.000€ (Halbtagsworkshop) bzw. ca. 5.000€ (Ganztagsworkshop) anzusetzen, wobei Webinare günstiger sind, weil dazu keine Reise- und Aufenthaltskosten anfallen.<sup>78</sup>

### Fahrradbörse

Fahrradbörsen dienen der Zusammenführung von Personen, die ein gebrauchtes Rad ver- bzw. ankaufen möchten. Fahrradbörsen sollten gemeinsam mit Interessenvertretungen für RadfahrerInnen oder dem Fahrradhandel durchgeführt werden. Ebenfalls bietet sich die Angliederung an bestehende Veranstaltungen oder Servicetage an. Die Kosten für die Durchführung einer Fahrradbörse variieren je nach Veranstaltungsart und -größe von ca. 1.000€ („Flohmarktstil“) bis über 5.000€ (größerer Event im „professionellen Stil“ mit Fahrradübernahme am Vortag, auf bewachtem Gelände, mit Kaufberatung).<sup>79</sup>

### Fahrradfeste und -Erlebnistage

Ein Aktionstag rund um das Fahrrad ist ein unterhaltsames Fest, bei dem Freizeitaktivitäten und Informationen für RadfahrerInnen angeboten werden. Zu den klassischen Aktivitäten gehören geführte Fahrradtouren, Fahrrad-Rallies, Probefahrten, aber auch die Verbreitung von Informationen zum Radfahren, Präsentationen durch Vereine, Reparaturwerkstätten oder die Bekanntmachung neuer Radinfrastruktur. Fahrradfeste können in Kooperation mit dem lokalen Fahrradhandel durchgeführt werden. Einige Gemeinden oder Regionen veranstalten Fahrrad-Erlebnistage: Für einen Tag werden Straßen gesperrt und ausschließlich für den Radverkehr freigegeben. Diese Aktionen sind sehr öffentlichkeitswirksam. Da für die Planung, Bewerbung und Durchführung mit hohen Kosten zu rechnen ist, werden Fahrrad-Erlebnistage häufig durch Sponsoring gestützt.



Die Durchführung eines Fahrradklimatests erlaubt es, Aufschluss über die Meinung und Zufriedenheit der RadfahrerInnen mit den Rahmenbedingungen für das Radfahren in der Gemeinde zu erhalten und somit zu planen, welche weiteren Maßnahmen zu setzen sind.

# 2.5 Organisation und Rahmenbedingungen

Alle Maßnahmen, die zur Förderung des Radverkehrs in einer Gemeinde umgesetzt werden, sollten nicht als einzelne Maßnahmen, sondern als Bausteine eines integrierten Handlungskonzeptes verstanden werden. Wichtige Bestandteile sind eine klare Strukturierung der Organisation sowie das Schaffen optimaler Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Günstig ist es auch, wenn die Gemeinde sich in ihrer Förderpolitik und ihren Förderrichtlinien am Bund bzw. Bundesland orientiert, sodass FörderwerberInnen zusätzlich zur Gemeindeförderung auch bei bundes-/landesweiten Förderprogrammen um ergänzende Förderung ansuchen können.

Tempo-30-Zonen eignen sich durch die geringe Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs ideal zum Radfahren. Eine effiziente Überwachung unterstützt die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung.

Parkraumbewirtschaftung erweist sich als erfolgreiche Maßnahme, um das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs zu reduzieren und so bessere Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen. Zudem ist es auch möglich, aus den Einnahmen zweckgebunden Mittel für den Radverkehr zu generieren.

Die versetzte Anordnung von Parkplätzen ermöglicht es, die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und damit die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern.

### Förderung der Eigeninitiative Dritter

Nicht jede Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs muss von der Verkehrsabteilung der Gemeinde selbst durchgeführt und finanziert werden. Externe Akteure wie Betriebe, Schulen, öffentliche Einrichtungen oder Verwaltungen profitieren ebenso von einer stärkeren Fahrradnutzung und können beim Setzen von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs unterstützt werden.

Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM) pro Schule	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊
Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) pro Betrieb	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊
Fahrrad- und Radanhängerförderung	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊 😊
Förderung Radinfrastrukturbau	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊
Drittmittelrekrutierung/Sponsoring	€	🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊



### Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)

Die Zielgruppe beim SMM sind SchülerInnen, deren Erziehungsberechtigte und LehrerInnen, die dazu angeregt werden sollen, den Weg zur Schule umweltfreundlich zurückzulegen. Das Fahrrad ist ein ideales und vor allem interessantes Verkehrsmittel für SchülerInnen und hat daher besonders gute Chancen, als Verkehrsmittel ausgewählt zu werden. Maßnahmen, die im Rahmen des SMM implementiert werden können, sind z. B. die Erstellung von Schulwegplänen in der Klasse, Radfahrtrainings für SchülerInnen, Radreparaturkurse, die Einrichtung einer Reparaturwerkstatt in der Schule oder Mobilitätsworkshops mit Erkundungstouren. Die Initiierung einer SMM-Beratung durch die Gemeinde sorgt für ein enormes Interesse unter den Schulen. Für die Umsetzung fallen im Durchschnitt **pro Aktion und Schulklasse rund 300 bis 900 € an**.<sup>80</sup>

### Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Mobilitätsmanagement ist ein integriertes Konzept zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der VerkehrsteilnehmerInnen. Auf dem täglichen Weg zur Arbeit ist ein großes Potenzial vorhanden, dass Bedienstete auf nachhaltige Alternativen wie das Radfahren umsteigen.

Beim BMM werden firmenspezifische Mobilitätskonzepte und Pläne für die Umsetzung erstellt. Etablierte Maßnahmen im BMM zur Förderung des Radverkehrs sind die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, Duschen und Umkleieräumen oder die Anschaffung von Diensträdern. Die Vorteile für die Betriebe liegen in einer besseren Gesundheit der MitarbeiterInnen, die aktiv mobil zur Arbeit kommen, und zudem in der Einsparung von Kosten für Stellplätze für Kraftfahrzeuge. Die Durchführung einer BMM-Beratung durch die Gemeinde erzeugt ein enormes Interesse unter den Betrieben und kostet je nach Betriebsgröße **zwischen 4.000 und 10.000 €**.<sup>81</sup>

### Fahrrad- und Radanhängerförderung

Durch die gezielte Förderung von Fahrrädern, Elektro-Fahrrädern, Lastenrädern oder Radanhängern können Privatpersonen bei ihrer Kaufentscheidung unterstützt werden. Mehrere österreichische Gemeinden haben damit gute Erfahrungen gemacht. Der finanzielle Aufwand kann von der Gemeinde durch das Festlegen des Ausmaßes des Fördertopfs und der Förderhöhe selbst gewählt werden.<sup>82</sup>

### Förderung Radinfrastrukturbau

Der Bau von Radinfrastruktur wird in vielen Fällen auch durch Betriebe oder Einzelhändler vorangetrieben, die ihren MitarbeiterInnen und KundInnen gute Radabstellplätze bieten möchten oder einen Radweg auf dem Firmengelände als Anschluss an das bestehende Radverkehrsnetz bauen wollen. Durch eine gezielte anteilmäßige Förderung kann diese Eigeninitiative angeregt und zu beidseitigem Vorteil genutzt werden. Idealerweise wird die Gemeindeförderung an bestehende regionale und überregionale Förderungen angepasst und die Fördervergabe von einer bereits bestehenden Förderung abhängig gemacht. Vor allem bei der Förderung von Radabstellanlagen gibt es österreichweit bereits gute Erfahrungen. Allgemein empfiehlt es sich, Förderungen an die Erfüllung von Qualitätskriterien zu binden.<sup>83</sup>

### Drittmittelrekrutierung/Sponsoring

Drittmittel und Sponsorgelder sind ein guter Weg, um Radverkehrsmaßnahmen voranzutreiben. Diese können einerseits durch die öffentliche Hand erfolgen (z. B. im Rahmen von Förderprogrammen) oder aber durch private Unternehmen beigesteuert werden (z. B. Kooperationen und Werbepartnerschaften). Beispielsweise kann bei der Errichtung einer neuen Abstellanlage ein Werbeschild angebracht werden, das an ansässige Betriebe vermietet wird. Auch aus der Radroutenbeschilderung gibt es positive Beispiele für die Kooperation mit SponsorInnen.

### Evaluierung und Qualitätsmanagement

Evaluierung und Qualitätsmanagement sind wichtige Elemente der Förderung des Radverkehrs in einer Gemeinde. Evaluierung bedeutet, die Auswirkungen der gesetzten Maßnahmen und Aktivitäten zu analysieren und zu bewerten. Z. B. kann durch die Evaluierung eines Radfahrtrainings herausgefunden werden, welche Wirkung diese Aktion auf die Fahrradnutzung in einer Gemeinde hatte. So kann festgestellt werden, ob eine Maßnahme Erfolge verzeichnet hat.

Beim Qualitätsmanagement geht es darum, die Qualität der Maßnahmen, die zur Förderung des Radverkehrs durchgeführt werden, dauerhaft zu sichern und zu verbessern. Dabei werden diese fortlaufend geprüft und optimiert.

Qualitätsmanagement	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Fahrradclimatests und Befragungen	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊 😊
Feedbackmöglichkeiten für RadfahrerInnen	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
BürgerInnenbeteiligung	€	🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊 😊
Radverkehrszählung	€ € €	🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊
Dokumentation der durchgeführten Aktivitäten zur Radverkehrsförderung	€	🚲
	📄	😊 😊 😊



### Qualitätsmanagement

Ein in Österreich bekanntes Verfahren zur Ermittlung und Sicherung der Qualität der Radverkehrspolitik ist BYPAD (Bicycle Policy Audit). Dieses Verfahren wurde im Rahmen mehrerer EU-Projekte entwickelt und optimiert. Durch die Betrachtung der Qualität der Radverkehrspolitik ist es möglich, Stärken und Schwächen herauszufinden und verbindliche Qualitätsziele in einem Maßnahmenplan zu definieren. So wird es möglich, die Entwicklung der Radverkehrspolitik systematisch zu bewerten und zu verbessern. Die Kosten für ein BYPAD-Audit belaufen sich auf 7.000 bis 10.000 €.<sup>84</sup>

### Fahrradklimatests und Befragungen

Der Fahrradklimatest ist eine einfache, schnelle, kostengünstige und treffsichere Möglichkeit, die Zufriedenheit der RadfahrerInnen mit der Radverkehrssituation in der Gemeinde zu erheben. Die Bewertung durch die NutzerInnen hilft den Gemeinden, Verbesserungen in jenen Bereichen zu setzen, „wo der Schuh am meisten drückt“. Die Anwendung des bewährten Fahrradklimatests hilft also, Radverkehrsfördermittel effizient und zielsicher einzusetzen. Zusätzlich bietet der Fahrradklimatest, wenn er regelmäßig angewandt wird, eine Möglichkeit, die Wirksamkeit gesetzter Maßnahmen zu überprüfen. Die Durchführung eines Fahrradklimatests kann auch auf ehrenamtlicher Basis bzw. mit Gemeindepersonal erfolgen. Bei professionellen Anbietern sind je nach Umfang der Stichprobe zwischen 3.000 und 8.000 €<sup>85</sup> einzurechnen.

### Feedbackmöglichkeit für RadfahrerInnen

Um fortlaufend über die speziellen Anforderungen der RadfahrerInnen informiert zu sein, ist die Einrichtung einer Kontaktstelle für BürgerInnen wichtig. Hier können Hinweise der BürgerInnen zentral gesammelt und ausgewertet werden. Eine Service-Rufnummer oder eine Kontaktperson innerhalb der Verwaltung kann als Kontaktstelle fungieren. Plattformen und Community Based Services im Internet (z. B. Open Street Maps) können ebenfalls genutzt werden. Der Online-Verkehrsstadtplan der Stadt Linz<sup>86</sup> ist ein Beispiel für eine interaktive Website für BürgerInnen. Die Kosten für die Integration einer Feedbackmöglichkeit in eine bestehende Website betragen rund 2.000 bis 5.000 €.<sup>87</sup> Smartphone-Apps sind eine zeitgemäße Lösung, um Feedbackmöglichkeit für BürgerInnen anzubieten.<sup>88</sup> Der personelle Aufwand bei der Bearbeitung des Feedbacks ist vom Engagement der BürgerInnen abhängig.

### BürgerInnenbeteiligung

BürgerInnen, die das Rad als Alltagsverkehrsmittel nutzen, können eine wichtige Rolle in der Qualitätskontrolle von geplanten Maßnahmen spielen und zudem interessante und unkonventionelle Ideen liefern. BürgerInnenbeteiligungen sollten in regelmäßigen Abständen – etwa monatlich oder alle drei Monate – stattfinden. Dabei ist es überaus wichtig, eine überschaubare Gruppe von konstruktiven TeilnehmerInnen zu gewinnen.

### Radverkehrszählung

Eine Methode zur Erhebung der Radverkehrsströme in der Gemeinde ist eine Verkehrszählung. Hier wird die Anzahl der RadfahrerInnen, die eine gewisse Stelle queren, gezählt. Zählungen können manuell oder durch automatische Fahrradzähler erfolgen. Die Einrichtung einer automatischen Zählstelle kostet etwa 2.500 bis 8.000 € pro Standort (ohne Anzeigensäule). Eine manuelle Zählung ist viel preisgünstiger, liefert jedoch nur punktuelle Daten (Anzahl der RadfahrerInnen am Tag der Zählung).<sup>89</sup> Die Kosten für eine automatische Radverkehrszählstelle mit öffentlich sichtbaren Anzeigesäulen liegen bei 8.000 bis 20.000 € pro Zählautomat.<sup>90</sup>

### Dokumentation der durchgeführten Aktivitäten zur Radverkehrsförderung

Durch die Dokumentation der durchgeführten Radverkehrsaktivitäten kann jährlich eine Leistungsschau über die zur Verfügung stehenden Medien, wie das Gemeindeblatt, durchgeführt werden. Dadurch können die Wichtigkeit des Radverkehrs für die Gemeinde öffentlich präsentiert und das Image des Radverkehrs gestärkt werden. Der finanzielle Aufwand beschränkt sich auf die internen Personalkosten.

### Komplementärmaßnahmen

Ergänzend zu den Maßnahmen, die zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen (siehe Kapitel 2.1) und so direkt an der Förderung des Radverkehrs ansetzen, können auch indirekt, durch Maßnahmen für andere Verkehrsmittel, Vorteile für den Radverkehr hervorgerufen werden. Dies betrifft insbesondere den motorisierten Individualverkehr, da dieser den weitaus größten Straßenraum für sich beansprucht.

Fahrbeschränkungen und Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄 📄	😊
Parkraumbewirtschaftung	€ €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄 📄	😊 😊
Verkehrsüberwachung und -kontrollen	€ € €	🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊



### Fahrbeschränkungen und Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr

An Orten mit wenig Verkehrsaufkommen bzw. mit einer geringen Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs ist das Radfahren besonders attraktiv. Daher verbessern restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr – wie Tempo-30-Zonen, Einbahnen oder örtlich und zeitlich begrenzte Ladezonen – die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in einer Gemeinde. Die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs kann durch bauliche Maßnahmen oder Verordnungen reduziert werden. Weiters können Einbahnsysteme eingeführt werden, die für den Radverkehr geöffnet sind. Die Kosten variieren je nach gewählter Maßnahme.

### Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung steht für gebührenpflichtiges Parken im öffentlichen Raum und dient der Vorbeugung eines erhöhten Verkehrsaufkommens. Dort, wo die Nachfrage nach Parkraum höher ist als das Angebot, also meist im innerstädtischen Bereich, entstehen verkehrliche und umweltrelevante Probleme aufgrund des „Parksuchverkehrs“. Durch die Einhebung von Parkgebühren kann das Verkehrsaufkommen gezielt gesteuert und reduziert werden, wodurch wiederum die Bedingungen für die weiteren VerkehrsteilnehmerInnen verbessert werden können.

Im Sinne einer Zweckbindung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sollten die Gelder für die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel verwendet werden. Dies kann der Förderung des Radverkehrs zugutekommen. Parkraumbewirtschaftung ist in Österreich in urbanen Räumen weitverbreitet. In über 120 Gemeinden in Österreich werden Parkplätze in zentrumsnahen Gebieten bewirtschaftet.<sup>91</sup> Parkautomaten kosten ab ca. 4.000 bis 6.000 € pro Stück,<sup>92</sup> die Kosten für die Parkraumkontrolle sind von der Größe des bewirtschafteten Parkraums und der Intensität der Kontrolle abhängig. Allgemein gilt, dass sich die Anfangsinvestitionen für Ticketautomaten, Schranken oder Ähnliches durch die Einnahmen aus der Bewirtschaftung amortisieren. Zudem zeigt das Beispiel einer steirischen Gemeinde mit rund 10.000 EinwohnerInnen, dass im laufenden Betrieb die Einnahmen aus der Bewirtschaftung die Ausgaben sogar um rund 50% überschreiten.<sup>93</sup>

### Verkehrsüberwachung und -kontrollen

Eine verstärkte Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln, z. B. durch Verkehrskontrollen, führt zu einem höheren Verkehrssicherheitsniveau, und dieses schafft bessere Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Schließlich führen viele RadfahrerInnen das Unfallrisiko als Hauptgrund an, der gegen das Radfahren spricht. Besonders überhöhte Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen im Ortsgebiet stellt ein großes Gefahrenmoment für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen – und damit auch für die RadfahrerInnen – dar und muss daher wirksam und nachdrücklich bekämpft werden. Im Regelfall wird die Verkehrsüberwachung durch die Polizei durchgeführt. Die beim Einsatz automatischer Anlagen entstehenden Kosten variieren je nach Maßnahme. Die Anschaffung und Installation einer Rotlichtkamera zur Überwachung der Rotlicht-Einhaltung an Kreuzungen kosten eine Gemeinde z. B. ca. 40.000 €. Diese Kosten können fast immer durch Straf gelder zurückgewonnen werden.<sup>95</sup>

### Vernetzung und Koordination

Die Förderung des Radverkehrs in einer Gemeinde ist eine umfassende Aufgabe, die ihre ganze Wirkung erst bei guter Koordination und starker Vernetzung entfalten kann. Gute Vernetzung und Koordination öffnen neue Türen und beugen möglichen Zielkonflikten vor. Die vorgestellten Aktivitäten sind kostengünstig, bedürfen aber eines gewissen administrativen Aufwands.

Radverkehrskoordination pro Jahr	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊 😊
Verwaltungsinterne Berücksichtigung des Radverkehrs pro Jahr	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊
Gemeindeinterne Vernetzung pro Jahr	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄	😊 😊 😊
Vernetzung mit gemeindeexternen PartnerInnen pro Jahr	€	🚲 🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊
Gemeindeübergreifende Radverkehrsplanung pro Jahr	€	🚲 🚲 🚲
	📄 📄 📄	😊 😊 😊



### **Radverkehrskoordination**

Ein/e RadverkehrskordinatorIn hat die Aufgabe, den Radverkehr in der Gemeinde zu betreuen und zu fördern. Der Koordinationsbereich beinhaltet Infrastrukturmaßnahmen, Servicemaßnahmen für RadfahrerInnen sowie Information und Kommunikation und wird am effektivsten von einer Vollzeitkraft betreut. Je nach Qualifikation und Wochenarbeitszeit fallen der Gemeinde Kosten in Höhe von rund 30.000 bis 45.000 € an.<sup>96</sup> Sollte eine Gemeinde nur wenige Radverkehrsmaßnahmen umsetzen, so kann es auch ausreichen, die auf den Radverkehr bezogenen Aufgaben in der Stellenbeschreibung bestehender Posten zu erfassen. Ohne diesen Schritt kann eine effiziente Umsetzung von Maßnahmen nicht gewährleistet werden.

### **Verwaltungsinterne Berücksichtigung des Radverkehrs**

Um optimale Lösungen für alle Verkehrsmittel erreichen zu können, sollte dem Radverkehr innerhalb der Verkehrsplanung der Länder und der Gemeinden ein gleichwertiger Status wie allen anderen Verkehrsmitteln eingeräumt werden. Realisierbar ist dies durch regelmäßige interne Abstimmung, z. B. im Rahmen von regelmäßigen Treffen. Eine Institutionalisierung dieses Vorgehens erhöht die Akzeptanz neuer Planungen und Verordnungen und hilft dabei, die Berücksichtigung der notwendigen (meist Minimal-)Anforderungen des Radverkehrs zu garantieren.

### **Gemeindeinterne Vernetzung**

Im Rahmen einer gemeindeinternen Vernetzung sollten in erster Linie Kontakte zu internen Fachabteilungen (Verkehrsplanung, Stadtentwicklung, Gesundheit, Soziales) hergestellt werden. Darüber hinaus ist der Kontakt zu Interessenverbänden, Verkehrsunternehmen, Tourismusorganisationen, Schulen und Betrieben hilfreich. Viele der oben angeführten Maßnahmen sollten oder können nur dann durchgeführt werden, wenn es ausreichend Rückhalt aus der Politik sowie Kontakte zu KooperationspartnerInnen gibt. Beispielsweise ist für die Umsetzung von Maßnahmen des SMM ein guter Kontakt zu den lokalen Schulen unabdingbar. Eine umfassende Vernetzung erfolgt bestenfalls durch den/die RadverkehrskordinatorIn.

### **Vernetzung mit gemeindeexternen PartnerInnen**

Zusätzlich zu der gemeindeinternen Vernetzung sollten auch auf regionaler Ebene, Landes- und Bundesebene Kontakte geknüpft werden. Eine Teilnahme an Radverkehrskonferenzen oder vergleichbaren Kongressen hilft, wichtige Kontakte zu knüpfen. Potenzielle KooperationspartnerInnen sind öffentliche Stellen (z. B. Ministerien, Landesverwaltung, Universitäten, Schulen, Forschungseinrichtungen, Interessenvertretungen etc.) sowie Verkehrsunternehmen und -verbände, aber auch private PartnerInnen wie Betriebe und der Fahrradhandel.

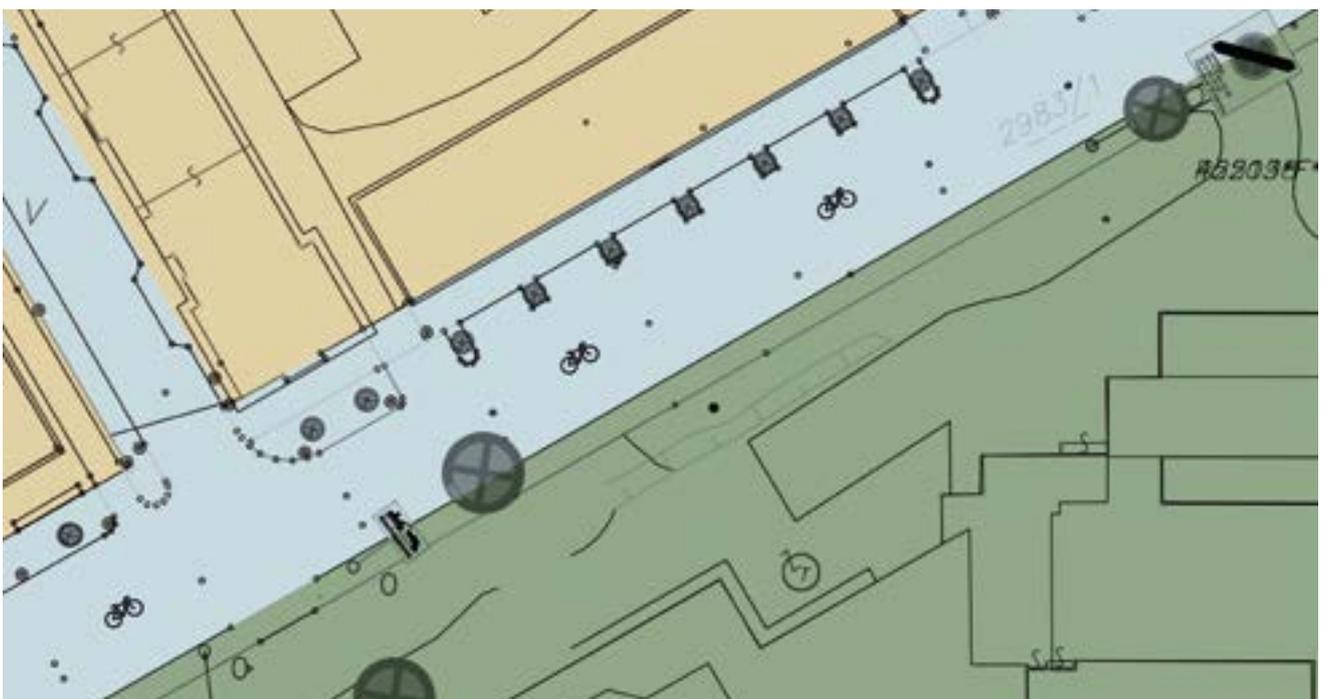
### **Gemeindeübergreifende Radverkehrsplanung**

Besteht bereits ein gut ausgebautes lokales Radwegenetz, dann sollte dies auch in das überörtliche Radwegenetz (z. B. alltagstaugliche Freizeit- und Tourismusrouten) eingebunden werden. Eine Einbindung kann beispielsweise durch Lückenschlüsse oder eine Beschilderung erfolgen. Für eine nachhaltige Realisierung der Maßnahme sind eine gemeindeübergreifende Vernetzung und Abstimmung erforderlich.

### Integration der Radverkehrsförderung in eine langfristige Planung

Eine erfolgreiche Radverkehrsförderung bedarf einer nachhaltigen Planung. Um eine langfristige Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr zu gewährleisten, müssen externe Faktoren und Rahmenbedingungen verändert werden. Diese können raumplanerischer, rechtlicher oder finanzieller Art sein.

Vorgaben bei Bebauungsplänen und Baugenehmigungen	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊	
Einbindung des Radverkehrs in das Gemeindeentwicklungskonzept	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊	
Sicherung eines eigenen Radverkehrsbudgets	€	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄 📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊	
Erstellung eines Radverkehrskonzepts	€ € €	🚲 🚲 🚲 🚲 🚲	
	📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊 😊	
Mobilitätsverträge	€	🚲 🚲 🚲	
	📄 📄 📄 📄	😊 😊 😊	



### Vorgaben bei Bebauungsplänen und Baugenehmigungen

Radverkehrsbelange müssen bereits in Bebauungsplänen berücksichtigt werden. Baugenehmigungen sollten nur erteilt werden, wenn Fahrradabstellanlagen und ein Anschluss an das bestehende Radverkehrsnetz gewährleistet sind. Durch eine gute Vernetzung kann das notwendige Wissen zu planerischen Handlungsspielräumen gewonnen werden. Aus diesen Vorgaben lässt sich allein durch administrativen Aufwand sehr viel für den Radverkehr gewinnen.

### Einbindung des Radverkehrs in das Gemeindeentwicklungskonzept

In einem Gemeindeentwicklungskonzept werden die Ziele und Perspektiven einer Gemeinde hinsichtlich der Siedlungsstruktur, der Bevölkerungsentwicklung, des Wirtschafts- und Arbeitsmarktes sowie des Verkehrs und der Erreichbarkeit festgelegt. In einem solchen Plan, der als Richt- und Leitlinie für zukünftige Handlungen fungiert, müssen Aktionen für eine langfristige Verbesserung des Radverkehrs integriert werden. Beispiele dafür wären die Berücksichtigung einer Fläche für eine Radabstellanlage bei Umbauten des Bahnhofs oder Vorgaben, die den Bau neuer Siedlungen nur bei gewährleistetem Anschluss an das bestehende Radverkehrsnetz vorsehen. Ein gutes Gemeindeentwicklungskonzept berücksichtigt bei allen Vorhaben bereits im Vorfeld den Radverkehr, womit sich langfristige große Verbesserungen realisieren lassen.

### Sicherung eines eigenen Radverkehrsbudgets

Die Gewährleistung eines eigenen, jährlich dotierten Budgets für die Förderung des Radverkehrs ist eine Grundvoraussetzung zur erfolgreichen Radverkehrsförderung in einer Gemeinde. Nur wenn sichergestellt ist, dass auch in den nächsten Jahren mit Finanzmitteln zur Förderung des Radverkehrs zu rechnen ist, können langfristige Planungen durchgeführt werden. Als Richtwert sollten je nach Ausgangsniveau und zukünftigen Perspektiven der Gemeinde **8 bis 19 € pro EinwohnerIn** angenommen werden.<sup>97</sup>

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

Die Erstellung eines eigenen Radverkehrskonzepts hilft einer Gemeinde, die Leitlinien und Strategien für die zukünftige Radverkehrsförderung strukturiert festzulegen. Hier kann definiert werden, welche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in den nächsten Jahren geplant sind und mit welcher Priorität diese umgesetzt werden sollen. Es ist empfehlenswert, im Rahmen des Radverkehrskonzeptes auch eine Priorisierung durch die Definition sogenannter Hauptradrouten durchzuführen. Der finanzielle Aufwand für die Erstellung eines Radverkehrskonzepts hängt stark von der Größe der Gemeinde und der Anzahl der geplanten Maßnahmen ab. Für eine umfassende Konzepterstellung inklusive Stakeholder-Meetings, Konzepterarbeitung und grafischer Aufbereitung des Konzepts kann ein Richtwert von **rund 30.000 bis 35.000 €** angenommen werden.<sup>98</sup> Eine gute Radverkehrsstrategie kann dabei helfen, die Kosteneffizienz anderer Maßnahmen zu steigern.

### Mobilitätsverträge

Gemeinden haben die Möglichkeit, bei Bauvorhaben einen Vertrag mit dem Bauträger abzuschließen. Dieser verpflichtet sich dadurch, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umzusetzen. Mobilitätsverträge werden meist dann aufgesetzt, wenn ein neues Bauvorhaben überdurchschnittlich viel Verkehr erzeugt und aus diesem Grund keine Baugenehmigung erteilt werden kann. Verpflichtet sich der Bauträger jedoch, Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bzw. zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie das Fahrrad umzusetzen, dann trägt dies in der Regel dazu bei, dass eine Baugenehmigung doch erteilt werden kann.

# 3 Zusammenfassung

Radverkehrsförderung kann auf unterschiedlichsten Wegen stattfinden. Dieser Leitfaden gibt einen Überblick über die Kosteneffizienz von Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr und unterscheidet dabei fünf Aktionsfelder, für die folgende Grundsätze gelten:

## 1. Infrastruktur für den fließenden Radverkehr – Alternativen zum Radwegebau

Die Optimierung der Infrastruktur für den fließenden Radverkehr ist das Aktionsfeld mit dem höchsten finanziellen Aufwand. Rund ein Viertel der in diesem Aktionsfeld aufgeführten Maßnahmen kostet 50.000 € oder mehr.

Gute Alternativen zu teuren Bauprojekten sind regulative Maßnahmen wie die Öffnung von Einbahnen oder Busfahrstreifen für den Radverkehr. Auch einfache Markierungslösungen sind im Nutzen-Kosten-Verhältnis sehr positiv zu bewerten. Vor dem Bau neuer Radwege sollte daher immer erst geprüft werden, ob das Radverkehrsnetz nicht auch durch eine Öffnung oder Freigabe von bereits existierenden Straßen und Wegen erweitert werden kann.

## 2. Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr – Qualität zahlt sich aus

Zur Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr zählen alle Einrichtungen des Fahrradparkens. Im Gegensatz zur Infrastruktur für den fließenden Radverkehr ist die Errichtung von Fahrradabstellanlagen vergleichsweise preiswert. Trotz der geringen Kosten sind die Potenziale für eine Verbesserung des Radverkehrs bei Fahrradabstellanlagen sehr hoch. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen, die an wichtigen Quell- und Zielpunkten aufgestellt werden, ermöglichen eine häufige Nutzung des Fahrrads. Minderwertige Abstellanlagen führen hingegen dazu, dass preiswertere Fahrräder, die dementsprechend eine geringe Qualität haben, gefahren werden. Insbesondere zur Förderung des alltäglichen Radelns (z. B. das tägliche Pendeln zur Arbeit) spielt die Qualität der Abstellanlagen daher eine große Rolle. Sicheres Ansperrern, Überdachung und Beleuchtung sind wichtige Bausteine einer guten Abstellanlage. Im Vergleich zu den übrigen Maßnahmen ist der Bau einer Radstation (auch als Fahrradgarage oder Fahrradparkhaus bezeichnet) die kostspieligste Investition. Der Nutzen für RadfahrerInnen sowie die Imagewirkung sind dafür sehr hoch.

## 3. Service und Dienstleistungen – Standards setzen

Informationen zu Routen in der Umgebung, Reparatur- und Wartungsmöglichkeiten, Fahrzeugverleihe oder Sicherheitschecks werden oftmals nur für Pkws, nicht aber für Fahrräder angeboten.

Gemeinden stehen in dem Aktionsfeld „Service und Dienstleistungen“ daher viele Möglichkeiten offen, die Sicherheit und den Komfort für RadfahrerInnen zu erhöhen. Die Mehrheit der Maßnahmen ist ohne großen administrativen oder finanziellen Aufwand umsetzbar.

Der höchste Nutzen ist mit der Anschaffung von Dienstfahrrädern, der Errichtung sicherer Abstellanlagen zur Vermeidung von Fahrraddiebstahl und Beschädigung sowie mit Bike+Ride-Konzepten zur Vernetzung von Rad und Öffentlichem Verkehr verbunden.

## 4. Information und Kommunikation – Gutes tun und darüber reden

Um die Potenziale des Radverkehrs voll auszuschöpfen, müssen die umgesetzten Maßnahmen und Aktionen gut kommuniziert werden. Dies beinhaltet einerseits Informationsaufbereitung, Wissensvermittlung und Trainings, andererseits kann durch Werbung und Imagearbeit Lust auf das Radfahren geweckt werden. Kampagnen, in denen Anreize zur häufigeren Nutzung des Fahrrads gesetzt werden, erweisen sich als sehr Erfolg versprechend.

Unter den angeführten Maßnahmen haben die Erstellung einer Fahrradkarte sowie das Radfahrtraining ein besonders gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis.

## 5. Organisation und Rahmenbedingungen – Radverkehr nicht isoliert betrachten

Zur Förderung des Radverkehrs gehören ebenso Maßnahmen, die erst mittel- bis langfristig einen Erfolg erzielen. Dazu gehört die Erstellung eines Radverkehrskonzepts – eine umfassende Strategie, die es ermöglicht, dass einzelne Maßnahmen aufeinander aufbauen und Zielkonflikte vermieden werden. Ebenfalls ist hier die frühzeitige Berücksichtigung des Radverkehrs bei neuen Bauvorhaben und bei der Erstellung neuer Bebauungspläne zu nennen.

Ein umfassender Blick „über den Tellerrand“ bedeutet auch, dass komplementäre Maßnahmen in Betracht gezogen werden sollten. Die Parkraumbewirtschaftung ist ein Erfolgsmodell, das sich auch als Instrument zur Optimierung des Radverkehrs bewährt hat. Nicht zuletzt beeinflusst die Siedlungsstruktur die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in einer Gemeinde. In einer „Stadt der kurzen Wege“ ist das Fahrrad das effizientere Verkehrsmittel. Die Planung kompakter Siedlungen fördert gleichzeitig auch den Radverkehr.



# 3 Zusammenfassung

## Die TOP-5-Maßnahmen pro Aktionsfeld

Resümierend werden zu jedem Aktionsfeld die fünf effizientesten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in einer Gemeinde vorgestellt. Ausführliche Beschreibungen der einzelnen Aktionen können dem Kapitel „Aktionsfelder der Radverkehrsförderung“ (Kapitel 2) entnommen werden.

### Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

- > Errichtung von Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen (insbesondere in Vorrangstraßen)
- > Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzungen für den motorisierten Individualverkehr (Tempo-30-Zonen)
- > Öffnung von Einbahnen entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr
- > Öffnung von Busspuren für den Radverkehr
- > Farbmarkierte Flächen an Kreuzungen

2.1

### Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

- > Errichtung von Fahrradbügeln
- > Errichtung von Vorderrad-Rahmenhaltern
- > Errichtung einer Radabstellanlage mit Überdachung und Beleuchtung
- > Mobile Abstellanlagen für das Langzeitparken
- > Errichtung von Fahrradboxen

2.2

## Service und Dienstleistungen

- > Aufstellung sicherer Abstellanlagen
- > Einrichtung von Bike+Ride-Anlagen
- > Durchführung von Registrierungen von Fahrrädern
- > Anschaffung von Dienstfahrrädern
- > Anbieten öffentlicher Luftpumpen

2.3

## Information und Kommunikation

- > Motivationskampagnen für das Radfahren zur Arbeit
- > Durchführung von Radfahrtrainings für unterschiedliche Zielgruppen
- > Durchführung eines Kindergartenprogramms
- > Einrichtung einer NeubürgerInnen-Radtour
- > Die Gemeinde als Vorbild durch radfahrende GemeindevertreterInnen

2.4

## Organisation und Rahmenbedingungen

- > Sicherung eines eigenen Radverkehrsbudgets pro Gemeinde
- > Integration radfreundlicher Vorgaben in Bebauungspläne und Kontrolle bei Baugenehmigungen
- > Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)
- > Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)
- > Parkraumbewirtschaftung

2.5

# Quellenverzeichnis

- 1 Es liegen für alle Landeshauptstädte (ausgenommen Bregenz und Linz) Daten zum Radverkehrsbudget vor.
- 2 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2015): *Masterplan Radfahren 2015–2025*, S. 22; Wien
- 3 Ministerie van Verkeer en Waterstaat: *Cycling in the Netherlands*, 2009; <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf> (Zugriff am 18.5.2017)
- 4 VCÖ: *Österreichs Städte haben beim Radverkehr im EU-Vergleich aufzuholen*, Wien; <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-oesterreichs-staedte-haben-beim-radverkehr-im-eu-vergleich-aufzuholen> (Zugriff am 18.5.2017)
- 5 Randy Rzewnicki: *Groningen spending €85,000,000 on cycling*, Online-Artikel vom 25.10.2016; <https://ecf.com/news-and-events/news/groningen-spending-%E2%82%AC85000000-cycling> (Zugriff am 17.5.2017)
- 6 Peter Walker: Political correspondent of The Guardian: „Sadiq Khan to spend GBP 770m on London cycling initiatives“ Online-Artikel vom 5.12.2016; <https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2016/dec/05/sadiq-khan-to-spend-770m-on-london-cycling-initiatives> (Zugriff am 17.5.2017)
- 7 BGBl. Nr. 159/1960. Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960 (25. StVO-Novelle)
- 8 G. Trunk (2010): *Gesamtwirtschaftlicher Vergleich von Pkw- und Radverkehr. Ein Beitrag zur Nachhaltigkeitsdiskussion*; Diplomarbeit an der Universität für Bodenkultur Wien; Wien
- 9 M. Gansterer: *VCÖ-Radfahrumfrage 2016 – Fokus Alltag und Freizeit*, Präsentation am 9. Österreichischen Radgipfel, Eisenstadt, Juni 2016; [https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radgipfel/Radgipfel\\_2016.html](https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radgipfel/Radgipfel_2016.html) (Zugriff am 21.4.2017)
- 10 Angaben des Landes Steiermark, A 16 – Verkehr und Landeshochbau, am 12.3.2013
- 11 Angaben des Arch. DI Christoph Schwarz, Atelier für Architektur, am 11.3.2013
- 12 Angaben von ARGUS Steiermark am 13.4.2017
- 13 Angaben der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, am 12.3.2013  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): *Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung. Schlussbericht*, S. 39 ff.; Hannover
- 14 Angaben von DI Beyer, Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH, am 14.3.2013
- 15 Angaben des Landes Steiermark, Fachabteilung 18A – Gesamtverkehr und Projektierung, am 29.3.2011  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): *Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung. Schlussbericht*, S. 39 ff.; Hannover  
Stadt Salzburg, MA 6 Baudirektion, am 14.3.2013
- 16 Angaben der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, am 12.3.2013  
Angaben der Stadt Salzburg, MA 6 Baudirektion, am 14.3.2013
- 17 Österreichische Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr (FSV) (2011): *Richtlinien für Verkehr und Straße, RVS 03.02.13 Radverkehr*; Wien
- 18 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2015): *Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht*, S. 36; Wien
- 19 Angaben der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, am 12.3.2013  
Angaben der Stadt Salzburg, MA 6 Baudirektion, am 14.3.2013
- 20 Land Oberösterreich, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr (2013): *Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Horten*; [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/verk\\_tempo\\_30\\_vor\\_schulen.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/verk_tempo_30_vor_schulen.pdf) (Zugriff am 19.4.2017)
- 21 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2015): *Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht*; S. 43; Wien
- 22 Angaben des Arch. DI Christoph Schwarz, Atelier für Architektur, am 11.3.2013
- 23 Angabe der Energie Graz am 31.5.2017
- 24 Hermann Knoflacher: *Untersuchung der Wirkungen von Fahrradpiktogrammen auf das Verhalten von Rad- und AutofahrerInnen – Schlussbericht*, Studie im Auftrag der MA46 Stadt Wien, Dezember 2014; [http://radkompetenz.at/cms/wp-content/uploads/2015/09/stadt\\_wien\\_MA46\\_studie-piktogramme2015.pdf](http://radkompetenz.at/cms/wp-content/uploads/2015/09/stadt_wien_MA46_studie-piktogramme2015.pdf) (Zugriff am 23.5.2017)
- 25 Michael Haase: *Kostengünstig Radverkehr fördern*, Vortrag/Webinar der Fahrradakademie, Mai 2017
- 26 Angabe von verkehrplus am 7.6.2017
- 27 Angaben der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, am 12.3.2013  
Angaben der Stadt Salzburg, MA 6 Baudirektion, am 14.3.2013
- 28 Angaben der Stadt Graz, Straßenamt, am 24.3.2011  
Angaben der Stadt Salzburg, MA 6 Baudirektion, am 14.3.2013
- 29 Angaben der Stadt Graz, Straßenamt, am 23.5.2017
- 30 Angaben der Stadt Graz, Straßenamt, am 23.5.2017
- 31 Angaben der Stadt Salzburg, MA 6 Baudirektion, am 14.3.2013  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2015): *Radfahren im Winter – Strategien zur Förderung des Radverkehrs in der kalten Jahreszeit*; Wien
- 32 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2015): *Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht*; Wien
- 33 Fahrradfreundlicher Landkreis Nienburg Weser: *Radwegepaten tragen zur Qualitätssicherung bei*, Artikel vom 9.12.2016; <http://www.radkreis-nienburg.de/portal/meldungen/radwegepaten-tragen-zur-qualitaetssicherung-bei-901003286-21500.html?rubrik=20> (Zugriff am 20.4.2017);  
*Radwegpaten im Landkreis Nürnberger Land*, <http://landkreis.nuernberger-land.de/index.php?id=2983> (Zugriff am 20.4.2017)
- 34 Regionalverband Ruhr (2009): *RVR-Radwegepaten garantieren in Oberhausen Fahrspaß auf der Route der Industriekultur*, Essen; <http://www.informationsdienst.ruhr/archiv/detail/archiv/2009/august/artikel/rvr-radwegepaten-garantieren-in-oberhausen-fahrspaß-auf-der-route-der-industriekultur.html> (Zugriff am 20.4.2017)

- 35 VCÖ-Factsheet 2014-9-VCÖ-Umfrage: *Infrastruktur für das Radfahren verbessern*; <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-umfrage-infrastruktur-fuer-das-radfahren-verbessern> (Zugriff am 20.4.2017)
- 36 Angaben der Firmen ORION Bausysteme, velopa und Ziegler-Metall am 8.3.2013
- 37 Angaben der Firmen ORION Bausysteme, velopa und Ziegler-Metall am 8.3.2013
- 38 Angaben der Stadt Salzburg, Abteilung Bauverwaltung, am 17.3.2011
- 39 ARGUS (2008): *Radabstellanlagen – ein wichtiges Element der Radverkehrsförderung*; <http://alt.argus.or.at/transdanubien/radabstellanlagen.htm> (Zugriff am 20.4.2017); ARGUS (2009): *Fahrradüberdachungen, Überdachungssysteme*; [www.argus.or.at/transdanubien/fahrrad\\_ueberd\\_boxen.htm](http://www.argus.or.at/transdanubien/fahrrad_ueberd_boxen.htm) (Zugriff am 20.4.2017); Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008): *Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen. Schlussbericht*, S. 40; Denzlingen/Karlsruhe
- 40 Angaben der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, am 12.3.2013  
Angaben der Stadt Salzburg, MA 6 Baudirektion, am 14.3.2013
- 41 Stadt Münster (2011): *Die Radstation. Ein starkes Stück Umweltverbund*; [www.muenster.de/stadt/radstation/](http://www.muenster.de/stadt/radstation/) (Zugriff am 20.4.2017)  
Angaben der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, am 6.4.2011
- 42 Angaben der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, am 24.3.2011
- 43 Angaben der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, am 24.3.2011  
Angaben der Stadt Salzburg, MA 6 Baudirektion, am 14.3.2013  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2013): *Nationaler Radverkehrsplan, Mobile Überdachte Abstellanlage*; <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/mobile-ueberdachte-abstellanlage> (Zugriff am 20.4.2017)
- 44 Angaben der Firma PSIGN Absperr- und Schildertechnik; <http://www.apsperntechnik24.de/Fahrradstaender/Fahrradgaragen+Fahrradboxen/index.htm> (Zugriff am 20.4.2017);  
Angaben der Firma Ziegler; <http://www.ziegler-metall.at/webshop/fahrradparksysteme/fahrradboxen> (Zugriff am 20.4.2017)
- 45 Angaben der Firma Gronard; <https://www.gronard.de/fahrradstaender/sonstige-produkte/safetydock-e-ladestation/> (Zugriff am 20.4.2017)  
ORF Steiermark (2011): *Erstes „Radhouse“ Österreichs eröffnet*; <http://steiermark.orf.at/stories/465183/> (Zugriff am 20.4.2017)  
Angaben der Firma innovametall am 11.3.2011
- 46 Angaben der Firma ORION Bausysteme am 17.2.2011
- 47 Klimabündnis (2012): *Kostenlose Fahrradreparaturstationen in der Stadt Salzburg*; [www.klimabuendnis.at/start.asp?id=229650](http://www.klimabuendnis.at/start.asp?id=229650) (Zugriff am 24.4.2017)  
Angaben der Firma Bicycle in Graz am 25.4.2017
- 48 Wiener Pumpe, <https://www.fahrradwien.at/tipps-und-regeln/wiener-pumpe/>  
UUBS – Fahrradpumpe für den öffentlichen Raum, <http://www.uubs.at/> (Zugriff am 25.4.2017)
- 49 Angaben der Firmen ORION Bausysteme, velopa und Ziegler-Metall am 24.4.2017
- 50 VCÖ (2017): *Im Vorjahr in Österreich 27.465 Fahrraddiebstähle – leichter Rückgang*; <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-im-vorjahr-in-oesterreich-27-465-fahrraddiebstaehle-leichter-rueckgang> (Zugriff am 24.4.2017)
- 51 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2010): *Radverkehr in Zahlen; Stimmungsbild der Radfahrenden in Österreich 2009*, S. 185; Wien
- 52 fase24 (2017): *Die Registrierungsdatenbank*; [www.fase24.at](http://www.fase24.at) (Zugriff am 6.4.2017)
- 53 ÖAMTC Pedelec-Test 2016; <http://www.oeamtc.at/portal/oeamtc-pedelec-test-2016+2500+1653139> (Zugriff am 21.4.2017)
- 54 Das BOKU-Bike (2017), <http://www.rali.boku.ac.at/verkehr/forschung/boku-mobilitaetsmanagement/boku-bike/>  
ARGUS Steiermark (2015): *Auch BOKU fährt auf Bicycle ab*; <http://graz.radln.net/cms/beitrag/12392924/127621111/> (Zugriff 24.4.2017)
- 55 Anfragen bei Fachvertrieben, unter anderem Bike Store und Bikester, am 12.3.2013
- 56 Angabe des Umweltamtes des Magistrats der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee am 10.5.2017
- 57 OBIS (2011): *Optimising Bike Sharing in European Cities. Ein Handbuch*; <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3334> (Zugriff am 20.4.2017)
- 58 VCÖ-Radfahr-Umfrage 2016; <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-radfahr-umfrage-2016> (Zugriff am 21.4.2017)
- 59 VCÖ-Factsheet 2016-05, <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-factsheet-2016-05-viele-barrieren-behindern-haeufigeres-radfahren> (Zugriff am 21.4.2017)
- 60 Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung Mobilitätsmanagement, am 6.4.2017
- 61 Angaben von COMMUNICAT – Agentur für Kommunikation und Design, am 20.4.2017
- 62 Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung Mobilitätstelematik, am 6.4.2017
- 63 Verkehrsauskunft Österreich, <http://www.verkehrsauskunft.at/> (Zugriff am 18.5.2017)
- 64 Fahrrad Wien App, <https://www.fahrradwien.at/app/> (Zugriff am 20.4.2017)  
Die smarte App für unterwegs, <http://www.bikecitizens.net/de/app/> (Zugriff am 20.4.2017)  
Das Smartphone zum Fahrradnavi machen, <https://www.naviki.org/de/naviki/> (Zugriff am 20.4.2017)
- 65 Stadt Graz (2017): *Schulisches Mobilitätsmanagement. Ein Leitfaden zur Stärkung der selbstständigen Mobilität*; Graz; [http://www.graz.at/cms/dokumente/10163329\\_415587/7d5a0bbb/Leitfaden\\_SMM\\_2017.pdf](http://www.graz.at/cms/dokumente/10163329_415587/7d5a0bbb/Leitfaden_SMM_2017.pdf) (Zugriff am 20.4.2017)  
Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung für Mobilitätsmanagement, am 6.4.2017
- 66 Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung für Mobilitätsmanagement, am 6.4.2017
- 67 Vorarlberger Nachrichten vom 6.4.2016: *Ein Botschafter auf zwei Rädern*, <https://www.vn.at/lokal/vorarlberg/2016/04/05/ein-botschafter-auf-zwei-raedern.vn> (Zugriff am 20.4.2017)  
Fahrradbotschafter in der Stadt Erkelenz (DE), <http://www.erkelenz.de/de/tourismus/nahmobilitaet/Fahrradbotschafter.html> (Zugriff am 20.4.2017)  
Fahrradbotschafter-Saison ist angelaufen (Artikel vom 6.5.2014 im Magazin „Der Westen“), <http://www.derwesten.de/staedte/vest/fahrradbotschafter-saison-ist-angelaufen-id9315064.html> (Zugriff am 20.4.2017)  
Unternehmen werden Fahrradbotschafter (Newsletter der Gemeinde Recklinghausen (DE) vom 22.5.2014), [https://www.recklinghausen.de/Inhalte/Startseite/Wirtschaft\\_Handel/Newsletter/newsletter.asp?form=detail&db=531&tid=81](https://www.recklinghausen.de/Inhalte/Startseite/Wirtschaft_Handel/Newsletter/newsletter.asp?form=detail&db=531&tid=81) (Zugriff am 20.4.2017)

- 68 Neubürgertouren in Bremen, <http://www.adfc-bremen.de/touren/neuburgertouren/>  
Neubürgertouren in München, <https://radlhauptstadt.muenchen.de/mitradeln/radltouren-fuer-neubuerger/> (Zugriff am 20.4.2017)
- 69 Auswertung der Online-Befragung von TeilnehmerInnen der Kampagne „Österreich radelt zur Arbeit 2016“  
Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung Mobilitätsmanagement, am 12.4.2017
- 70 RADIUS Schoolbiker Wettbewerb, <http://www.schoolbiker.at/>  
Klimafit zum Radlhit, [www.radlhit.at](http://www.radlhit.at) (Zugriff am 25.4.2017)
- 71 BIKEline, <http://www.bikebird.at> (Zugriff am 6.4.2017)  
Angaben von Dietmar Scheibhofer am 11.4.2017
- 72 Angaben der ARGUS Steiermark am 20.4.2017
- 73 Waidhofner Einkaufsradeln, <http://www.stadtlandzeitung.com/aktuelles/einkaufsradeln-noch-bis-samstag-17-september-2016-fahrrad-fahren-einkaufen-und-gewinnen/>;  
<http://www.waidhofen-ganz-deine-einkaufsstadt.at/content.php?pageld=8408&ansicht=uebersicht&plattform=stadtmarketingwy&galerie=9346&highlight=einkaufsradeln>  
(Zugriff am 7.4.2017)  
RADLand Sammelpass Enzersdorf, <http://www.enzersdorf-fischa.gv.at/system/web/gelbeseite.aspx?typ=8&design=cssgraphicmode&menuonr=224037093> (Zugriff am 7.4.2017)
- 74 Stadt Graz (2017): *Leitfaden Schulisches Mobilitätsmanagement*; Graz; [http://www.graz.at/cms/dokumente/10163329\\_415587/7d5a0bbb/Leitfaden\\_SMM\\_2017.pdf](http://www.graz.at/cms/dokumente/10163329_415587/7d5a0bbb/Leitfaden_SMM_2017.pdf) (Zugriff am 12.4.2017)
- 75 Angaben des Vereins BICYCLE am 13.3.2013
- 76 Angabe von COMMUNICAT – Agentur für Kommunikation und Design am 26.2.2013
- 77 Deutsche Fahrradakademie, <https://nationaler-radverkehrsplan.de/fahrradakademie/e-learning/webinare-live-veranstaltungen-uber-das-internet> (Zugriff am 20.4.2017)
- 78 Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung Mobilitätsmanagement, am 20.4.2017
- 79 Angaben des Vereins BICYCLE am 25.4.2017
- 80 Stadt Graz (2017): *Leitfaden für Schulisches Mobilitätsmanagement, Ein Leitfaden zur Stärkung der selbstständigen Mobilität*; Graz
- 81 Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung Mobilitätsmanagement, am 25.4.2017
- 82 Stadt Graz (2017): *Merkblatt für die Förderung zur Anschaffung von Transporträdern*; [http://www.graz.at/cms/dokumente/10034077/eb1fe3f8/Lastenfahrrad\\_Merkblatt.pdf](http://www.graz.at/cms/dokumente/10034077/eb1fe3f8/Lastenfahrrad_Merkblatt.pdf)  
(Zugriff am 20.4.2017)  
Elektrofahrrad Lustenau, <http://www.gemeinde-sulz.at/buergerservice/service/foerderungen/elektrofahrrad> (Zugriff am 20.4.2017)  
Einkaufstrolley der Plan-b-Gemeinden in Vorarlberg, <http://www.vmobil.at/index.php?menuid=1&reporeid=423&getlang=de> (Zugriff am 20.4.2017)  
Radanhänger und Lastenradförderung der Gemeinde Lustenau, <https://www.lustenau.at/de/mobiltaetsfoerderungen> (Zugriff am 20.4.2017)
- 83 *Bedingung für Radabstellanlagenförderung der Stadt Graz ist Förderung durch Land Steiermark und Einhaltung von RVS-Qualitätskriterien*, [http://www.graz.at/cms/beitrag/10175976/360817/Informationsblatt\\_Foerderungsoffensive\\_„Nachrüstung\\_zum\\_Fahrradparken“\\_klimaaktiv\\_mobil](http://www.graz.at/cms/beitrag/10175976/360817/Informationsblatt_Foerderungsoffensive_„Nachrüstung_zum_Fahrradparken“_klimaaktiv_mobil), [https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user\\_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente\\_Betriebe/Fahrzeuge\\_\\_Mobilitaet\\_\\_Verkehr/KA\\_MOBIL\\_Infoblatt\\_Nachruesten\\_zum\\_Fahrradparken.pdf](https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge__Mobilitaet__Verkehr/KA_MOBIL_Infoblatt_Nachruesten_zum_Fahrradparken.pdf) (Zugriff am 24.4.2017)
- 84 Angaben des BYPAD-Sekretariats am 19.4.2017
- 85 Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung Mobilitätsmanagement, am 20.4.2017
- 86 Link zum W&M Online-Verkehrsstadtplan von Linz; <http://ooe.radlobby.at/cms/index.php?id=146> (Zugriff am 20.4.2017) bzw. <http://www.ifahrrad.at/cms/index.php?id=146>  
(Zugriff am 20.4.2017)  
Nina Meißl: *Radwege in Linz: Mängel einfach melden* (Artikel in der Bezirksrundschau vom 24.4.2013), [https://www1.meinbezirk.at/linz/c-gesundheit/radwege-in-linz-maengel-einfach-melden\\_a545107](https://www1.meinbezirk.at/linz/c-gesundheit/radwege-in-linz-maengel-einfach-melden_a545107) (Zugriff am 20.4.2017)
- 87 Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung Mobilitätstelematik, am 12.4.2017
- 88 Stadt Siegen: *Neue App „SiRad Melder“ zur Mängelmeldung*, <http://www.siegen.de/leben-in-siegen/buergerservice/strasse-und-verkehr/radwege/fahrrad-app-und-schutzstreifen-fuer-radler/?L=s>  
Stadt Graz: *sAPPerlot*, <http://www.holding-graz.at/sapperlot.html> (Zugriff am 21.4.2017)
- 89 Angaben der Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, am 13.3.2013  
Angaben der Stadt Salzburg, MA 6 Baudirektion, am 14.3.2013
- 90 Stadt Freiburg (2013): <http://www.badische-zeitung.de/freiburg/wiwiilibruecke-hat-jetzt-einen-fahrradzaehler--58786366.html> (Zugriff am 20.4.2017)  
Angabe des Ökoinstituts Südtirol, Bereichsleitung Mobilität, am 27.3.2013
- 91 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2011): *Verkehr in Zahlen*; [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz\\_2011\\_kap\\_4.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz_2011_kap_4.pdf)  
(Zugriff am 20.4.2017)
- 92 Angaben der Firma GESIG am 19.4.2017
- 93 Angaben der Stadtgemeinde Weiz, Finanzverwaltung, am 3.4.2013
- 94 Land Oberösterreich, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr (2013): *Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Horten*; [http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/verk\\_tempo\\_30\\_vor\\_schulen.pdf](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/verk_tempo_30_vor_schulen.pdf) (Zugriff am 19.4.2017)
- 95 Angaben der Stadt Graz, Straßenamt, am 21.4.2011
- 96 Abschätzung, basierend auf einer Stellenausschreibung des Landes Salzburg, Oktober 2012; [http://service.salzburg.gv.at/publix/Index?cmd=dokumentansetzen&proextern=true&veroeffentlichungid=4015&gruppeldap=jobs\\_entw\\_oeff](http://service.salzburg.gv.at/publix/Index?cmd=dokumentansetzen&proextern=true&veroeffentlichungid=4015&gruppeldap=jobs_entw_oeff) (Zugriff am 20.4.2017)
- 97 Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (2012): *Nationaler Radverkehrsplan 2020*; <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020> (Zugriff am 21.4.2017)
- 98 Angaben der Forschungsgesellschaft Mobilität, Abteilung Mobilitätsmanagement, am 14.3.2013

# Literaturverzeichnis

---

## Allgemeine Literatur

- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2011): *Masterplan Radfahren. Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte 2011–2015*; Wien
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2009): *Leitfaden Radverkehrsförderung. Erfolgreiche Wege für den Radverkehr. Ein Praxis-Leitfaden für Kommunen, Schulen, Betriebe, Tourismus und Bauträger*; Wien
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012): *Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln*; Berlin
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2010): *Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen*; Wien
- Meschik, M. (2008): *Planungshandbuch Radverkehr*; Wien
- Monheim, H. (2005): *Fahrradförderung mit System. Elemente einer angebotsorientierten Radverkehrspolitik*; in: *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*; Gather, M./Kagermeier, A./Lanzendorf, M. (Hrsg.); Band 8; Mannheim

## Weiterführende Literaturhinweise

### Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (2011): *Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr 03.02.13*; Wien
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (2001): *Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen RVS 03.04.12*; Wien

### Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (2011): *Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr 03.02.13*; Wien
- Energieinstitut Vorarlberg/Amt der Vorarlberger Landesregierung (o. J.): *Leitfaden Fahrradparken*; Dornbirn, Bregenz
- Deutsches Institut für Urbanistik (2010): *Innerstädtisches Fahrradparken*; in: *Forschung Radverkehr*; Berlin
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2010): *ISR – Intermodale Schnittstellen im Radverkehr. Empfehlungen zur Planung, Realisierung und Betrieb für Verwaltung, Verkehrsdienstleistungsanbieter und Planer*; Wien
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2013): *Bau auf's Rad. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bei Hochbauvorhaben – Ein Leitfaden für ArchitektInnen, Bauträger, Länder und Gemeinden*; Wien
- Bundesamt für Strassen (ASTRA) / Velokonferenz Schweiz (2008): *Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch*; Bern, Biel
- The Danish Cyclists Federation (2008): *Bicycle parking manual*; Kopenhagen

### Service und Dienstleistungen

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2012): *Präventionsstrategien zum Fahrraddiebstahl. Fakten und Tipps zum Schutz Ihres Fahrrads*; Wien
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2009): *Präventionsstrategien zum Fahrraddiebstahl. Fakten, Hintergründe und Maßnahmen*; Wien
- Deutsches Institut für Urbanistik (2012): *Kooperation im kommunalen Mobilitätsmanagement*; in: *Forschung Radverkehr*; Berlin
- Büttner et. al. (2011): *Optimising Bike Sharing in European Cities. Ein Handbuch*; o. O.
- Monheim, H. et al. (2009): *Intelligent mobil. Aktuelle Trends bei Fahrradverleihsystemen*; in: *Verkehrszeichen, Fachzeitschrift für Mobilität und Umwelt*, H. 2, S. 9–15

### Information und Kommunikation

- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2009): *Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen. Ein Leitfaden für Bildungseinrichtungen und Kommunen*; Wien
- Deutsches Institut für Urbanistik (2010): *Betriebliches Mobilitätsmanagement. Mit dem Fahrrad zur Arbeit. Forschung Radverkehr*; Berlin

### Organisation und Rahmenbedingungen

- BYPAD. *More quality for bicycle traffic*; www.bypad.org (Zugriff am 26.3.2013)
- Deutsches Institut für Urbanistik (2010): *Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan*; in: *Forschung Radverkehr*; Berlin
- Lehner-Lierz, U. (2010): *Qualitätssicherung für den Radverkehr*; in: *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Für die Praxis in Stadt und Region*; Braucher, T. et al. (Hrsg.); o. O.

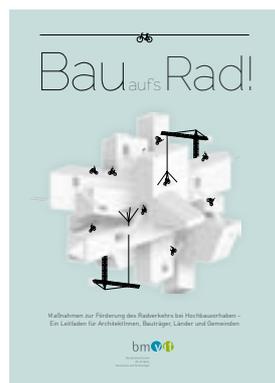
# Abbildungen

Seite	5	bmvit/Peter Rigaud
	14	Land Steiermark, FA 18A
	18	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
	20	www.eltis.org
	22	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
	24	www.pd-f.de, pressedienst-fahrrad
	28	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
	30	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
	36	www.zwei-bags.com, pd-f
	38	www.eltis.org
	42	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
	44	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
	46	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
	52	www.pd-f.de, Kay Tkatzik
	54	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
	56	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
	58	Andreas Stückl
	60	Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM

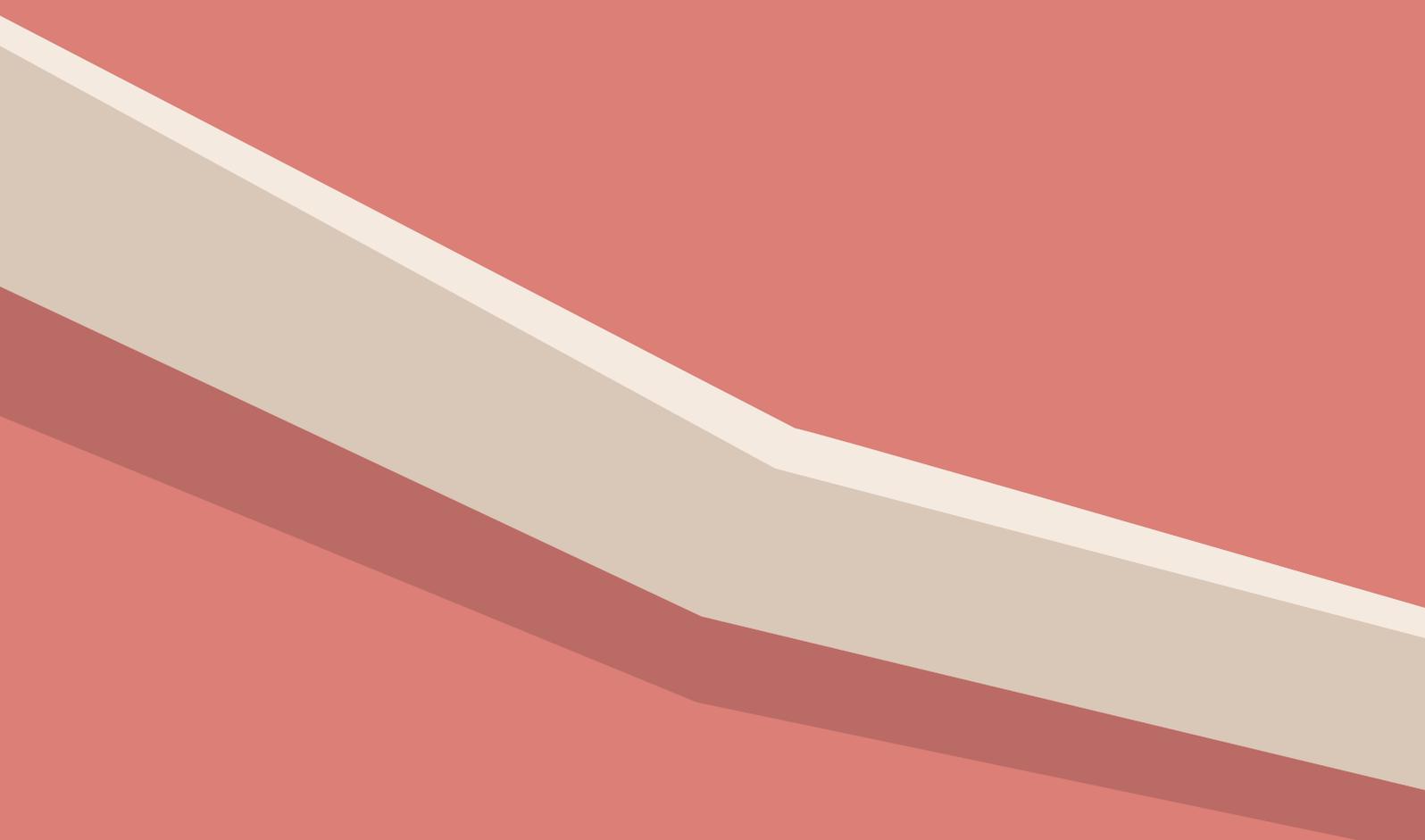
## Lust auf mehr?

Weitere informative und spannende Publikationen zum Thema Radverkehr finden Sie unter:

[www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen)





A stylized graphic of a road or path, composed of several parallel, slightly curved bands in shades of beige and light brown, set against a solid reddish-pink background. The bands are wider at the top and taper slightly towards the bottom.

bm 

*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*

