



Vorarlberg

unser Land



RAD
FREUNDLICH

Ketten[⊙]Reaktion

Radverkehrsstrategie Vorarlberg

VORARLBERG
MOBIL
ANDERS UNTERWEGS

 **Gemeindeverband**
Vorarlberger Gemeindehaus

Ketten⚙️Reaktion

Radverkehrsstrategie Vorarlberg

Vorworte

Über 20 Jahre nach der ersten Fahrradkampagne „Fahr Rad“ hat sich das Fahrrad als Verkehrsmittel in Vorarlberg etabliert: Fast 17% aller Wege werden heute schon geradelt. Wir wollen aber mehr: Wir wollen Radfahren in Vorarlberg noch attraktiver machen, noch bessere Bedingungen schaffen, noch mehr Menschen zum Umstieg bewegen.

Damit das gelingt, haben wir in über 100 Maßnahmen viel vor. Wichtig ist dabei, den Fokus auf eine Infrastruktur zu legen, die berücksichtigt, was RadlerInnen brauchen: Denn wer radelt, soll sich sicher fühlen, attraktive und möglichst direkte Radwege vorfinden, mit genügend Platz und ausreichend Abstellplätzen, wo diese benötigt werden. So gilt es auch die Verknüpfung von Rad und öffentlichem Verkehr weiter zu forcieren.

Gemeinsam mit Gemeinden, Arbeitgebern, Schulen, Fachleuten und allen, die in Vorarlberg radeln, wollen wir dies ermöglichen und so die „Ketten-Reaktion“ für den Radverkehr in Gang setzen. Ich freue mich darauf!



LstH Karlheinz Rüdissler
Landesstatthalter



Radfreundliche Gemeinden sind lebenswerte Gemeinden: Die Geschwindigkeit des Verkehrs wird verträglich für alle, der Lärmpegel sinkt. Familien, Kinder, SeniorInnen, ArbeitspendlerInnen – alle können selbstständig und sicher mobil sein. Radfreundliche Gemeinden sind Gemeinden der kurzen Wege – Begegnungen auf Wegen und Plätzen werden mehr, das Miteinander kann wachsen.

Radfreundliche Gemeinden sind Gemeinden, die auch für kommende Generationen attraktiv bleiben, die Luft- und Naturqualität erhalten, Gemeinden, in denen man gerne zu Hause ist.

Wir sind stolz, wie viel wir als Gemeinden für den Radverkehr schon erreichen konnten. Wir sind uns aber auch unserer Verantwortung in den nächsten Jahren bewusst: Mehr Radverkehr für Vorarlberg beginnt in den Gemeinden. Den Weg dahin wollen wir als zentraler Partner der „Ketten-Reaktion“ weiter gehen und mittragen, und so gemeinsam den Radverkehr der Zukunft für Vorarlberg gestalten.



Bgm. Harald Köhlmeier
Präsident des Vorarlberger
Gemeindeverbands



Unsere Nachfahren werden sich mal wundern, warum der Mensch bereit war, für jede noch so kurze Strecke ein Gefährt zu benutzen, das für seinen Betrieb Erdöl verbrannt hat: mit miserabilem Wirkungsgrad und einem ziemlich ungesunden Ausstoß diverser Schadstoffe.

Weil Vorarlberg vorausdenkt, setzen wir schon heute auf Öffentlichen Verkehr, E-Mobilität und: auf das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel. Laut einer Befragung von 2013 sind 43 Prozent aller alltäglichen Autofahrten, die zurückgelegt werden, kürzer als fünf Kilometer, zwei Drittel aller PKW-Wege sind immer noch kürzer als zehn Kilometer.

Das moderne Fahrrad ist bestens für diese Wege ausgestattet: Es hat ein stabiles Fahrwerk, Scheibenbremsen, Halogenlicht und, immer mehr, elektrische Unterstützung. Mühelos sind längere Strecken zu bewältigen, Steigungen verlieren ihren Schrecken.

Um eine echte Radkultur zustande zu bringen, investieren wir heute viel: in den Ausbau der Radwege, eine perfekte Beschilderung der Radrouten, überdachte und sichere Abstellanlagen – wo immer sie gebraucht werden.

Mit der Radstrategie machen wir den nächsten Schritt zum Radland Vorarlberg!



LR Johannes Rauch
Landesrat



VLK/A. Serra

Einleitung

Radverkehrsförderung hat in Vorarlberg lange Tradition. Bereits in den 1990er-Jahren fand die erste „Fahr Rad“-Kampagne statt. 2009 hat Vorarlberg mit dem „Frischen Wind“ als eines der ersten Bundesländer eine Radverkehrsstrategie beschlossen. Diese hat Ziele bis 2015 gesetzt. So sollte der Radanteil an den Alltagswegen auf 17 Prozent erhöht werden. 2013 lag der Wert bereits bei 16,3 Prozent. Das ist ein Spitzenwert: österreichweit werden nur sieben Prozent¹ der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Der „Frische Wind“ wurde mit internen und externen ExpertInnen mit dem Ergebnis evaluiert, dass ein großer Teil der Vorhaben erfolgreich umgesetzt wurde: Der „Frische Wind“ hat viel bewegt. Unter anderem gibt es mittlerweile im ganzen Land regionale Radroutenkonzepte, es wurden Zählstellen errichtet, die Kampagne „Radfreundlich“ gestartet, zahlreiche wichtige Infrastrukturprojekte umgesetzt, Radsicherheitskurse abgehalten und Schulaktionen umgesetzt.

Nun ist der Zielhorizont des „Frischen Wind“ erreicht, die Rahmenbedingungen haben sich geändert und es bleibt noch viel zu tun. Daher hat die Landesregierung im September 2016 beschlossen, eine neue Strategie zu formulieren: „KettenReaktion“. Sie knüpft in vielen Punkten an die Vorgängerin an und entwickelt sie weiter. Sie soll Leitlinie für die Radverkehrspolitik von Land und Gemeinden bis 2027 sein. Sie orientiert sich an den Zielen und Vorgaben, die in der Energieautonomie und dem Gesamtverkehrskonzept festgelegt wurden und ist inhaltlich mit der Elektromobilitätsstrategie des Landes abgestimmt.²

Mit der „Ketten-Reaktion“ setzt sich Vorarlberg das primäre Ziel, den Anteil des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Gemeinsam mit dem Öffentlichen Verkehr sollen Autofahrten auf den Umweltverbund verlagert werden. Damit wird ein Beitrag zur Lebensqualität und zum Klimaschutz sowie zur Reduktion von Verkehrsbelastungen – in Form von Lärm, Abgasen und Stau – geleistet. Darüber hinaus wird mit der Förderung des Radverkehrs auch ein Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung erbracht und ein attraktives Freizeitangebot für Einheimische und Urlaubsgäste geschaffen.

MEHR RADVERKEHR ALS BEITRAG
ZUR VERBESSERUNG DER
LEBENSQUALITÄT IN ALLEN STÄDTEN
UND DÖRFERN VORARLBERGS!

Mit der „Energieautonomie Vorarlberg“ wurde das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil an den täglich zurückgelegten Wegen bis 2020 auf 20 Prozent zu steigern.³ Dieser Anteil soll auch in der Folge weiter erhöht werden. Konkrete Zielwerte für den Zeitraum nach 2020 sollen im Rahmen des neuen Gesamtverkehrskonzeptes für Vorarlberg festgelegt werden.

Vom Nutzen des Radverkehrs

Unsere Gesellschaft steht vor einigen Herausforderungen:

- Der Klimawandel bringt ökologische und wirtschaftliche Schwierigkeiten mit sich.⁴
- Immer mehr Menschen leiden unter den Folgen von Bewegungsmangel.⁵
- Unser Verkehrssystem – aufbauend auf fossilen Energieträgern und Einzelfahrzeugen – kämpft ebenfalls mit Problemen wie Staus, Überlastungen und schlechten Luftgütwerten.⁶ Gleichzeitig will eine immer älter und diverser werdende Gesellschaft selbstständig, leistbar und individuell mobil sein.

**„Radfahren hat etwas
Magisches: es hat nur Vorteile!“**

(Lot van Hooijdonk, Vizebürgermeisterin von Utrecht)



Das Fahrrad als Verkehrsmittel hilft bei der Lösung dieser Herausforderungen und hat acht konkrete Nutzen:

1. Radfahren braucht wenig Platz für Fahrspuren und Parkplätze: Nur Bus und Bahn (bei guter Auslastung) und FußgängerInnen sind platzsparender unterwegs.⁷ Radfahren reduziert damit Staus und kann überfüllte öffentliche Verkehrsmittel entlasten.
2. Auf Kurzstrecken ist das Rad ein schnelles und unkompliziertes Verkehrsmittel.
3. Radverkehrsinfrastruktur ist im Vergleich zur Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr sehr kostengünstig.
4. Radfahren fördert Gesundheit und Wohlbefinden: Wer täglich eine halbe Stunde radelt, obwohl er/sie sonst keinen Sport treibt, hat dennoch eine überdurchschnittliche Leistungsfähigkeit.
5. Der Umstieg aufs Radfahren spart Treibhausgasemissionen und verbessert die Luftqualität: Auch ein neues Auto verbraucht im Durchschnitt pro Kilometer 127 Gramm CO₂⁸, stößt Stickstoff und Feinstaub aus. Ein Fahrrad verbraucht nur die Atemluft der oder des Radelnden.
6. Radfahren verursacht kaum Lärm: Jede(r) vierte ÖsterreicherIn klagt über Lärmbelastung durch Straßenverkehr.⁹ Radfahren verursacht nur minimale Geräusche.
7. Radfahren ist auch für NutzerInnen kostengünstig und ermöglicht es (fast) allen Menschen, selbstständig unterwegs zu sein: In Österreich werden im Schnitt pro Haushalt und Jahr 5.100 Euro für Mobilität ausgegeben¹⁰. Radfahren kostet einen Bruchteil davon.
8. Radfahren schafft Arbeitsplätze in Tourismus und Fahrradfachhandel („Bikeconomics“).

Von den Inhalten dieser Strategie

Radverkehr soll in Vorarlberg eine „Ketten-Reaktion“ auslösen! Die vorliegende Strategie zeigt konkret, welche Maßnahmen gesetzt werden sollen, um Vorarlberg vom radfreundlichsten österreichischen Bundesland zum europäischen Vorzeigebispiel zu machen.

Zwei Schwerpunkte finden sich dabei immer wieder: Die Unterstützung und Weiterentwicklung einer Vorarlberger Radkultur und die Schaffung hervorragender, radfreundlicher Infrastruktur.

Das Fahrrad ist schon Teil des „typisch Vorarlbergerischen“. Es ist im Alltag überall zu sehen: vor Supermärkten, Kindergärten, Bürogebäuden und Bahnhöfen, als Pedelec, mit Kikis und Körben ausgestattet oder sportlich als Mountain- oder Trekkingrad. Um diese „Vorarlberger Radkultur“ zu fördern, weiterzuentwickeln und zu gestalten, ist neben allen anderen Maßnahmen, die Infrastruktur, Bildung oder Förderungen betreffen, auch eine übergeordnete Kommunikation wichtig.

Infrastruktur braucht Kommunikation um genutzt zu werden. Kommunikation braucht aber Infrastruktur, um erfolgreich zu sein: Das beworbene Vergnügen am Radfahren ist schnell vorbei und die Verlockung wieder mehr mit Autos unterwegs zu sein groß, wenn Radverbindungen nur über Umwege erreichbar, Radfahranlagen holprig, schlecht beschaffen, zu eng oder zu steil angelegt sind, wenn wichtige Punkte nur schwer erreichbar sind oder wenn keine sicheren Möglichkeiten bestehen, Räder abzustellen.

Eine „Ketten-Reaktion“ kann nur gelingen, wenn alle Glieder mitspielen. Der Weg zum radfreundlichen Vorarlberg kann folgerichtig nur durch Zusammenarbeit bewältigt werden:

- mit Gemeinden, auf deren Straßen fast das ganze Radnetz liegt, und die den direkten Draht zur Bevölkerung nutzen;
- mit Arbeitgebern, die ihre Mitarbeitenden zum Radfahren motivieren können (und so auch Krankenstandstage und Parkplatzkosten reduzieren);
- mit Freizeiteinrichtungen und Tourismusorganisationen, die das Fahrrad als Sport- und Vergnügungsmittel nutzen;
- mit Bus und Bahn, die gemeinsam mit dem Fahrrad eine noch bessere Alternative zum Auto anbieten;
- mit Schulen und Bildungseinrichtungen, die dem Bewegungsmangel und Konzentrationsschwierigkeiten bei vielen jungen Menschen entgegenwirken und
- mit RadhändlerInnen, dem Einzelhandel, mit Vereinen, Politik und vielen mehr.

In den einzelnen Kapiteln dieser Strategie sind die umzusetzenden Maßnahmen: Von Radschnellverbindungen auf den am meisten frequentierten Routen über eine bessere Kombination von Rad und Öffentlichem Verkehr, von Kommunikationskampagnen für ein radfreundliches Vorarlberg über Maßnahmen zur Schaffung radkompetenter BürgerInnen in allen Lebenslagen, von radfreundlichen Gemeindegestaltungen hin zu Arbeitsplätzen, die dazu einladen, mit dem Fahrrad zu kommen. Sie alle haben eines gemeinsam: Sie sollen Radfahren noch attraktiver machen und zur Freiheit, Leichtigkeit und Selbstverständlichkeit des Radfahrens beitragen. Oder anders formuliert: Sie sollen eine Ketten-Reaktion auslösen!





Vorworte	04
Einleitung	06
1 Radkultur, Kommunikation und Beteiligung	13
1.1 Radkultur kommunizieren	14
1.2 Mobilitätsbildung und Radfahrkompetenz	16
1.3 NutzerInneneinbindung	19
1.4 Orientierung	20
2 Kooperation	23
2.1 Land und Gemeinden	24
2.2 Betriebe und ArbeitgeberInnen	26
2.3 Weitere Kooperationen	28
2.3.1 Sport, Tourismus und Mountainbike	28
2.3.2 Gesundheit und Breitensport	30
2.3.3 Fahrradfachhandel	31
2.3.4 Grenzüberschreitende Kooperationen	32
Planung, Infrastruktur und Intermodalität	35
3.1 Raumplanung und Baurecht	36
3.2 Infrastruktur und Verkehrsorganisation	38
3.3 Rad und Öffentlicher Verkehr	44
4 Trends und Innovationen	49
4.1 Pedelecs und E-Bikes	50
4.2 Fahrradlogistik	52
Rahmenbedingungen und Wirkungskontrolle	55
5.1 Richtlinien, Gesetze und Normen	56
5.2 Sicherheit	58
5.2.1 Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus	58
5.2.2 Verkehrssicherheit	60
5.3 Förderungen	62
5.4 Monitoring und Erfolgskontrolle	64
5.5 Landesfinanzen	66
Anhang	69
6.1 Mitwirkende	70
6.2 Schlüsselprojekte	72
6.3 Handlungskorridore	76
6.4 Abbildungen	78
6.5 Glossar	78
6.6 Abkürzungen	79
6.7 Anmerkungen	80



Radkultur,
Kommunikation und
Beteiligung

1.1 Radkultur kommunizieren

Ausgangslage

Hauptziel erfolgreicher Radkommunikation ist es, Menschen immer öfter dazu zu bringen, im Alltag vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen. Dadurch soll der Fahrradanteil an den insgesamt in Vorarlberg zurückgelegten Kilometern weiter erhöht werden. Daher geht es bei der Kommunikation vor allem um die Motivation zur Verhaltensänderung. Dies gelingt unter anderem durch die konsequente Positionierung des Fortbewegungsmittels „Fahrrad“ als meist bessere oder klügere Alternative im Alltags-Straßenverkehr.

Die drei strategischen Leitlinien für die Kommunikation im Rahmen der Radverkehrsstrategie sind:

1. Fokussierung auf das Radfahren im Alltag mit einer starken Betonung des positiven und emotionalen Nutzens dieses Fortbewegungsmittels, vor allem im Vergleich zum PKW. Auf eine kurze Formel gebracht: „Oft die beste/bessere/klügere Alternative im Alltags-Straßenverkehr!“
2. Förderung von Möglichkeiten, das positive Kindheitserlebnis des Radfahrens zu reaktivieren bzw. dieses Lebens- und Freiheitsgefühl wieder buchstäblich erfahrbar zu machen. Kurz gesagt: „Wieder Freude und Freiheit in der Alltags-Mobilität erlebbar machen!“
3. Aufbau einer RadlerInnen-Community, um ein positives Image des Fahrrads zu fördern und Vorurteile abzubauen sowie umfassend über Möglichkeiten, Trends und Innovationen zu informieren. Die Formel lautet: „Im Alltag schneller und einfacher zum Ziel!“

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Die zentrale Botschaft der Radkommunikation soll folgenden Gedanken vermitteln: „Sei smart – benütz’ öfter das Rad“ – Die beste Alternative im Alltag und für kurze Wege!

Sie ist für alle Zielgruppen anwendbar. Sie betont jene Faktoren, die Menschen zum Umstieg vom Auto aufs Rad motivieren. Rational argumentiert ist Radfahren demnach vergleichsweise gesünder, ökologischer, auf kurzen Strecken schneller, günstiger und flexibler. Emotional gesehen ist Radfahren spaßiger, sozial-kommunikativer und unabhängiger. Diese Nutzenvielfalt wird durch die zentrale Botschaft auf den Punkt gebracht.

Ausrichtung und Schwerpunkte der Kommunikation

Bei der Betonung der Stärken des Fahrrads als Fortbewegungsmittel ist insbesondere der Motivationsfaktor „Gesundheit & Wohlfühlen“ hervorzuheben. Damit treten die Faktoren „sozial-kommunikativ“ und „umweltfreundlich“ etwas in den Hintergrund, wenngleich sie für die Motivation der breiten Masse künftig ebenso wichtig sind. Der Schwerpunkt der Kommunikation wird von den rationalen auf die emotionalen Nutzenargumente verlagert.

Die Ausrichtung der Kommunikation auf eine für alle Zielgruppen einheitliche Botschaft „Gesundheit & Wohlfühlen“ garantiert eine Bündelung kommunikativer Ressourcen. Zudem ermöglicht sie, von den Megatrends Gesundheit, Wohlfühlen und Fitness im Meinungsmarkt zu profitieren. Sie schlägt die Brücke zu einer Zielgruppen-differenzierten Ansprache über unterschiedliche Role Models (Jugendliche, Promis, ÄrztInnen, Leute wie Du und ich, Opinion Leader). Hier sind beispielsweise identifizierte Ängste im Zusammenhang mit Radverkehr in Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen oder bei SeniorInnen zu berücksichtigen.

Wesentliche Zielgruppen der Kommunikation sind Familien und Schulen, um Kinder emotional sehr früh an das Fortbewegungsmittel „Fahrrad“ zu binden. Eine Reaktivierung dieser positiven Erlebnisse und Erfahrungen soll schwerpunktmäßig bei Personen im Alter von 20 bis 60 Jahren erfolgen. Auch bei SeniorInnen (60+) liegt Potenzial zur Steigerung der Fahrrad-Kilometer im Alltag. Hier gilt es, neben den Haupt-Motivationsfaktoren „Gesundheit & Wohlfühlen“, auch Fragen der Sicherheit und des sozial-kommunikativen Einflusses zu betonen.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
11A	Ausbau der landesweiten Kampagne „RADFREUNDLICH“ aufbauend auf den beschriebenen Leitlinien für Kommunikation	Abt. VIIb	Kommunikationsagentur, landesnahe Serviceeinrichtungen, LPS
11B	Stärkere Unterstützung von Gemeindemedien durch Einführung eines Bilder- und Textvorlagenpools, beispielsweise auch zu Neuerungen in der StVO und anderen Regelwerken	Abt. VIIb	Kommuniaktionsagentur, landesnahe Serviceeinrichtungen, LPS
11C	Evaluierung und ggf. Synchronisierung bestehender landesweiter Kampagnen und Programme mit Rad-Relevanz (RADIUS, Mobilwoche, Vorarlberg>>bewegt, Vorarlberg MOBIL usw.) und Abstimmung mit allgemeiner Kommunikation zum Thema „Mobilität“	Abt. VIIb	Vertreter der genannten Kampagnen und Programme, Kommunikationsagentur, LPS
11D	„Radnetzwerk Vorarlberg“ schaffen: Aufbau einer Kooperationsplattform mit klaren Rollen, Zielen und Spielregeln	Abt. VIIb	Kommunikationsagentur, LPS, Vorarlberg MOBIL
11E	Etablierung einer zentralen Rad-Informationsplattform für BürgerInnen mit schnellen und aktuellen News und Inhalten zum Radfahren, Möglichkeiten zur Interaktion, Beratungsangeboten und Hilfestellungen	Abt. VIIb	VV, LPS, Kommunikationsagentur, landesnahe Serviceeinrichtungen
11F	RADFREUNDLICH als Teil der Landesidentität verankern, u. a. im „Markenprozesses Vorarlberg“: aktive, gesunde und nachhaltige Mobilität als Beitrag zum Erhalt von Lebensqualität.	Abt. VIIb	LPS, Kommunikationsagentur, VV, landesnahe Serviceeinrichtungen
11G	Infrastruktur als Kommunikation nutzen: beispielsweise durch klare und gut sichtbare Bodenmarkierungen, auch für Nicht-Radfahrende gut sichtbare Platzierung von Beschilderungen, Fußrasten an Kreuzungspunkten usw.	Abt. VIIb	

1.2 Mobilitätsbildung und Radfahrkompetenz

Ausgangslage

Zum Radfahren gehört mehr, als nur das Gleichgewicht zu halten und zu treten. Um mit Freude mit dem Rad unterwegs zu sein, sollte man „Radkompetenz“ aufweisen.

Dazu gehört beispielsweise ...

... das Wissen um die für die eigenen Bedürfnisse optimalen Wege: Viele UmsteigerInnen fahren dort Fahrrad, wo sie vorher Auto gefahren sind, obwohl es oft geeignetere Wege gibt;

... zu wissen, wie man ein Fahrrad gut im Zug mitnehmen kann, wo öffentliche Abstellmöglichkeiten sind und wie Wegeketten smart genutzt werden;

... auch, dass Familien die Möglichkeiten, Kinder am Fahrrad mitzunehmen, kennen und testen;

... klassische Verkehrserziehung, die bei den Jüngsten beginnt.

Radfahrkompetenz zu vermitteln heißt auch, selbständige Mobilität für (fast) alle zu ermöglichen und leistet einen Beitrag zur sozialen Teilhabe aller Bevölkerungsschichten.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Für die unterschiedlichen Zielgruppen gibt es spezifische Ziele:

- Kindern und Jugendlichen ... die Freude am Fahrradfahren vermitteln.
- Familien ... radkompetent machen.
- Seniorinnen und Senioren ... rüstig und sicher mit dem Fahrrad auf den Weg schicken.
- Wiedereinsteigenden ... den Umstieg erleichtern.
- Alltagsradelnde ... mit Tipps und Tricks versorgen, die das RadlerInnenleben einfacher machen
- NeueinsteigerInnen ... Kurse professionell anbieten.



NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
12A	Unterstützung und ggf. Weiterentwicklung der Angebote für Bildungseinrichtungen im Bereich Fahrrad	Abt. VIIb	Landesschulrat
12B	Aktion „Schoolbiker“ fortführen und ausweiten	Abt. VIIb	landesnahe Serviceeinrichtungen, Landesschulrat, Schulen
12C	Unterstützung von Projekten zur Verkehrsberuhigung rund um Schulen	Abt. VIa	Abt. VIIb, Gemeinden
12D	Angebote für Kindergärten schaffen	Abt. VIIb	
12E	Konzepte zur Einführung eines Fahrrad-Spielplatzes nach dänischem Vorbild prüfen	Abt. VIIb	Abt. Ib, Landesschulrat
12F	Fahrradreparaturkurse im Werkunterricht für Schulen sowie für Vereine und private Gruppen entwickeln und anbieten	Abt. VIIb	Landesschulrat, Schulen, landesnahe Serviceeinrichtungen
12G	Eltern-/Familien-Ratgeber wie „Mit Kindern unterwegs“ publizieren und über Elternabende und „Gemeinde-Eltern-Kontakte“ verbreiten	Abt. VIIb	Gemeinden, Landesschulrat, landesnahe Serviceeinrichtungen
12H	Pedelec-/E-Bike-Kurse und Radkurse für MigrantInnen unterstützen und bewerben (vgl. Sicherheit, Maßnahme 52J)	Sicheres Vorarlberg	Abt. VIIb
12I	Konzept für Pedelec-/E-Bike-Kurse entwickeln und ggf. umsetzen zu Ausflugsangeboten für SeniorInnen, die mit Schulungsinhalten verknüpfbar sind (vgl. Pedelecs und E-Bikes, Maßnahme 41B, vgl. Sicherheit, Maßnahme 52J)	Abt. VIIb	landesnahe Serviceeinrichtungen, Abt. Ib, Sicheres Vorarlberg
12J	Verstärkte Kommunikation der Orientierungsangebote wie Radkarte, Beschilderung und Navis (vgl. Orientierung, Maßnahme 14M)	Abt. VIIb	Gemeinden
12K	Konzeptentwicklung für Einkaufs- und Ausflugstouren über Gemeinden, ArbeitgeberInnen und Vereine, die besonders solche ansprechen, die noch wenig oder gar nicht mit dem Fahrrad unterwegs sind	Abt. VIIb	landesnahe Serviceeinrichtungen, Gemeinden
12L	Unterstützung von Fahrradmärkten und anderen Möglichkeiten, günstig Fahrräder zu erwerben	Abt. VIIb	Gemeinden, landesnahe Serviceeinrichtungen



1.3 NutzerInneneinbindung

Ausgangslage

Mit der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs steigt auch das Bedürfnis der RadfahrerInnen sich einzubringen, Verbesserungspotentiale aufzuzeigen und mit den Radverkehrsverantwortlichen in Kontakt zu treten. Dieses Feedback von den NutzerInnen stellt eine wertvolle Ressource zur weiteren Optimierungen des Radverkehrs dar.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Zur einfachen Erfassung der NutzerInnen-Rückmeldungen sollen geeignete Kanäle geschaffen oder genutzt werden (beispielsweise die Website des Landes oder Social Media-Auftritte). Dadurch soll die Kommunikation zwischen Radelnden und Verantwortlichen angekurbelt werden. Durch ein wertschätzendes und konstruktives Miteinander soll gemeinsam für die Ausweitung des Radverkehrs eingetreten werden. Dazu gehören nicht zuletzt angemessene Reaktionszeiten bei der Beantwortung von Anfragen.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
13A	Prüfung der Einrichtung einer Plattform für NutzerInneneinbindung im Rahmen eines Qualitäts- und Beschwerdemanagement-Tools (virtueller „Kummerkasten“, vgl. Orientierung, Maßnahme 14G)	Abt. VIIb	LPS
13B	Zumindest jährlich persönlicher Austausch mit engagierten Radfahrenden, vertreten durch die Radlobby oder ähnliche Interessensvertretungen	Abt. VIIb	

1.4 Orientierung

Ausgangslage

Vorarlberg verfügt über ein weit verzweigtes Radroutennetz. 895 Kilometer an Landesradrouten stehen zur Verfügung. Viele AutofahrerInnen, die bereit wären, aufs Rad zu wechseln, kennen die attraktiven Radrouten abseits der stark befahrenen Straßen nicht. Daher müssen diese Routen sichtbar und Ziele umwegfrei erreichbar werden. Orientierung bieten derzeit:

- Die Radroutenbeschilderung.
- Das Radnavi und der Online-Radroutenplaner.
- Die Radkarte Vorarlberg.

„UmsteigerInnen fahren Autorouten nach und übersehen die besseren Wege.“

(Arne Koerdert, Verkehrsministerium Baden-Württemberg)

Auf Basis der Radverkehrsstrategie „Frischer Wind“ wurden 2013/14 auf 450 Kilometern Radrouten an 1.100 Standorten mit 3.000 Tafeln beschildert. Der Fokus der Beschilderung liegt auf den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs. Die Routen des Freizeitverkehrs sind aber oft deckungsgleich und so nützt die Beschilderung beiden Radverkehrstypen. Die Prinzipien der Radroutenbeschilderung sind:

- Fokus auf Bedürfnisse orientierungssuchender Radelnder (Schwerpunkt „Alltagsverkehr“)
- kurze, orientierungsrelevante Angaben (Ziel- und Distanzangaben)
- Konzentration auf Orientierung (keine anderen Informationen wie beispielsweise Werbung)

Das Radnavi (Smartphone-App) und der Online-Radroutenplaner¹¹ bieten darüber hinaus digitale Unterstützung bei der Routenplanung und während der Fahrt.

Seit 2015 gibt es die Radkarte Vorarlberg. Sie bietet eine Übersichtsdarstellung des beschilderten Radroutennetzes als lustvolle Motivation zum Umstieg aufs Fahrrad.¹²

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Ziel ist es, die bestehenden Orientierungshilfen auf Basis der Erfahrungen und der Wünsche der NutzerInnen weiterzuentwickeln und zu optimieren. Durch Steigerung von Komfort und Attraktivität soll ein Beitrag geleistet werden, damit Radfahren als alltagstaugliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr gesehen wird. Erreicht werden soll dies durch:

- Verdichtung der Radroutenbeschilderung innerorts
- Fokuserweiterung der Radroutenbeschilderung auf „zielgerichteten Freizeitverkehr“
- Sicherstellung der Wartung und Instandhaltung
- regelmäßige Qualitätskontrolle
- zusätzliche beziehungsweise alternative Orientierungshilfen auf analoger und digitaler Basis



Abbildung 1: Beschilderung der Radrouten.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
14A	Entwicklung einer Systematik zur lokalen Verdichtung der Beschilderung basierend auf dem bestehenden System und Ergänzung des Leitfadens „Radverkehrsbeschilderung in Vorarlberg“	Abt. VIIb	Gemeinden
14B	Finanzierung der Beschilderung-Erstausrüstung durch das Land Vorarlberg	Abt. VIIb	
14C	Umsetzung der lokalen Verdichtung der Beschilderung	Gemeinden	Abt. VIIb
14D	Verbesserung der „Umleitungsbeschilderung“	Abt. VIIb	Gemeinden, Bezirkshauptmannschaften, Abt. Ib
14E	Sperren beschilderter Landesradrouten möglichst gering halten (analog zu Autobahnen oder wichtigen Landesstraßen)	Abt. VIIb	Gemeinden, Bezirkshauptmannschaften, Abt. Ib
14F	Gezielter Einsatz von Bodenmarkierungen zur Ergänzung der Beschilderung	Abt. VIIb	Gemeinden, Abt. Ib
14G	Aufbau und Organisation eines Qualitätsmanagements: regelmäßige Kontrollen, Feedbacksystem, Sichtbarkeit verbessern, Signaletik-Entwicklungen monitoren usw. (vgl. NutzerInneneinbindung, Maßnahme 13A)	Abt. VIIb	Gemeinden
14H	laufende Abstimmung zwischen den Verantwortlichen für die Radroutenbeschilderung mit den Verantwortlichen für die Mountainbike-Beschilderung (vgl. Sport, Tourismus und Mountainbike, Maßnahme 23G)	Abt. VIIb	Abt. VIIa, Abt. VIa, Vorarlberg Tourismus, Tourismus-Destinationen, Gemeinden
14I	Aktualisierung, Ergänzung und Detaillierung der Radkarte Vorarlberg im Zuge einer Neuauflage durch radrelevante Zusatzinformationen wie Toiletten, Servicestationen usw.	Abt. VIIb	Gemeinden, Vorarlberg Tourismus, Wirtschaftskammer
14J	Weiterführung und -entwicklung des Radnavi in Richtung intermodale Routenplanung, beispielsweise VAO, in Abstimmung mit relevanten Partnern ¹³	Abt. VIIb	
14K	Aufnahme von radrelevanten Informationen wie „Points-of-Interest“ (analog zur Radkarte) in die datenführenden Systeme des Landes (GIS/GIP)	Abt. VIIb	Tourismus, Wirtschaftskammer
14L	regelmäßige Marktbeobachtung zum Thema „Radnavi“ und Evaluierung anderer Angebote	Abt. VIIb	Tourismus
14M	laufende Bewerbung der Orientierungsangebote (vgl. Mobilitätsbildung und Radfahrkompetenz, Maßnahme 12J)	Abt. VIIb	Gemeinden, Tourismus



Kooperation

2.1. Land und Gemeinden

Ausgangslage

Der im Österreichvergleich hohe Radverkehrsanteil Vorarlbergs ist besonders auf das große und lang-jährige Engagement der Gemeinden zurückzuführen. Es ist Grundlage und wichtigster Erfolgsfaktor für die Förderung des Radverkehrs:

- Mit Ausnahme von begleitenden Radverkehrsanlagen an Landstraßen wird die gesamte Vorarlberger Radverkehrsinfrastruktur von den Gemeinden geplant und gebaut. Innerorts müssen die Kosten für Betrieb und Instandhaltung bei Radverkehrsanlagen an Landstraßen auch von den Gemeinden getragen werden.
- Der Großteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Alltagswege wird nicht auf Radwegen oder Fahrradstreifen sondern auf „normalen“ Gemeindestraßen im Mischverkehr zurückgelegt.
- Gemeinden sind als Baubehörden zuständig für die Errichtung von Radabstellanlagen an den wichtigen Zielpunkten des täglichen Lebens.
- Gemeinden sind „näher bei den Menschen“ als Landes- oder Bundesorganisationen und deshalb der entscheidende Partner für Pflege und Aufbau einer Vorarlberger Radkultur.

Ein weiterer Zuwachs des Radverkehrsanteils bei Alltags- und Freizeitwegen hängt deshalb entscheidend davon ab, ob es gelingt, die Vorarlberger Gemeinden in ihrem Engagement zu fördern und zu unterstützen und sie so als kompetente und engagierte Akteure in der Radverkehrsförderung zu erhalten.

Gleichzeitig ist es auch im ureigenen Interesse der Gemeinden sich radfreundlich zu entwickeln: Für kurze, innerörtliche Wege ist das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel. Eine nachhaltige Gemeindeentwicklung profitiert von allen Vorteilen des Radverkehrs.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Radfreundliche Gestaltung des kommunalen Straßen- und Wegenetzes

Um Radfahren im Alltag attraktiv zu machen, ist sowohl ein geeignetes Netz an Radschnellverbindungen und Hauptradrouten als auch die – möglichst flächendeckende – radfreundliche Gestaltung des kommunalen Straßen- und Wegenetzes nötig. Radfreundliche Gestaltung von Gemeindestraßen umfasst kurze Wege und Lückenschlüsse für den Radverkehr, flächige Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet, frühzeitige Schneeräumung, funktionierende Beschilderung, die Entflechtung von Schwerverkehr und Aktivverkehr, die Forcierung von Fahrradstraßen sowie die Bevorrangung von Landesradrouten, insbesondere Radschnellverbindungen.

Attraktive Radabstellanlagen in ausreichender Zahl an allen Zielpunkten des Alltagsradverkehrs

Gemeinden sollen unterstützt und motiviert werden, dass alle wichtigen Zielpunkte der täglichen Mobilität – Wohnanlagen, Arbeitsstätten, ÖV-Knotenpunkte, Handelsgeschäfte, Veranstaltungssäle, Sportstätten usw. – mit attraktiven Radabstellanlagen in ausreichender Zahl ausgestattet werden.

Förderung von „Radkultur“ durch Vorbildwirkung, Bewusstseinsbildung und Kampagnen

Gemeinden sollen unterstützt und motiviert werden, Fahrradnutzung in Alltag und Freizeit durch Vorbildwirkung, Information, Motivation und Angebote zu fördern und am Aufbau einer „Vorarlberger Radkultur“ mitzuwirken. In ihrer Rolle als Arbeitgeber durch Anreizsysteme und aktives Mobilitätsmanagement, als Gebietskörperschaften durch Informationstätigkeit und Trägerschaft von Kampagnen und Motivationsprojekten zur Förderung des Radverkehrs.

Attraktive finanzielle Förderungen und aktive personelle Unterstützung seitens des Landes

Angesichts der oftmals begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen von Gemeinden soll auch in Zukunft ein attraktives Angebot an Förderungen für die Planung und Errichtung von Radinfrastruktur gewährleistet werden. Die kommunalen Akteure in Politik und Verwaltung sollen künftig noch stärker bei der Durchführung von Kampagnen und der Umsetzung von komplexeren Bauprojekten unterstützt werden.

Ausbau der Kooperation mit Nachbargemeinden und Regionen

Die Planung und Umsetzung von gemeindeübergreifenden, regionalen Infrastrukturprojekten und die systematische, extern begleitete Zusammenarbeit von mehreren Gemeinden soll verstärkt gefördert und aktiv unterstützt werden.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
21A	Aufbau eines Netzwerks von AnsprechpartnerInnen aus Gemeindepolitik und -verwaltung für Radverkehrsanlagen	Abt. VIIb	Abt. VIa, Gemeinden
21B	Systematische Information, Motivation und Weiterbildung von kommunalen AkteurInnen in Politik und Verwaltung (beispielsweise durch regionale Radverkehrsseminare, Fachveranstaltungen, Exkursionen usw.)	Abt. VIIb	landesnahe Serviceeinrichtungen, FachplanerInnen, Gemeinden
21C	Weiterentwicklung von Beratungsangeboten wie „BYPAD“, Radabstellanlagenchecks, Orientierungsberatungen usw.; Bereitstellung von Leitfäden, Checklisten u. ä.	Abt. VIIb	landesnahe Serviceorganisationen, Gemeinden
21D	Bereitstellung von Materialien und Kampagnen, die von Gemeinden für die Bewerbung des Alltagsradverkehrs und die Förderung der Radkultur übernommen werden können (Fahrradwettbewerb, Vorlagen für die Öffentlichkeitsarbeit usw.; vgl. Radkultur kommunizieren)	Abt. VIIb	landesnahe Serviceeinrichtungen, Kommunikationsagenturen
21E	Förderung der externen Begleitung von kommunalen Radkonzepten und Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement nach dem Vorbild der „plan-b“-Region ¹⁴ (siehe auch Förderungen)	Abt. VIa, Abt. VIIb	
21F	Gewährleistung von attraktiven Förderungen für Planung und Bau von Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten sowie Ausbau der Betreuungskapazitäten für Gemeinden (vgl. Förderungen, Infrastruktur und Verkehrsorganisation)	Abt. VIIb	
21G	Prüfung und gegebenenfalls Etablierung einer regelmäßigen Auszeichnung als radfreundliche Gemeinde	Abt. VIIb	

2.2. Betriebe und ArbeitgeberInnen

Ausgangslage

Wege von und zur Arbeit lassen sich vergleichsweise gut auf das Fahrrad oder die Kombination Fahrrad und Öffentlicher Verkehr (ÖV) verlagern: zwei von drei Vorarlberger ArbeitnehmerInnen wohnen in Fahrrad-distanz zum Arbeitsort. Rund 80 Prozent der Vorarlberger Bevölkerung können per Rad in weniger als 10 Minuten einen Bahn- oder Bushaltepunkt erreichen.

Speziell als E-Bike kann das Fahrrad auf kurzen und mittleren Pendlerwegen damit zum Hauptverkehrsmittel für Arbeitswege in Vorarlberg werden. Mit dem Rad zurückgelegte Arbeitswege leisten einen hohen Beitrag zur Entlastung des Straßenverkehrsnetz und des ÖV zu den Stoßzeiten und haben zudem eine doppelt positive Gesundheitswirkung: PKW-Schadstoffemissionen sind besonders auf Kurz- und Mittelstrecken hoch und tägliche Bewegung an der frischen Luft ist Grundvoraussetzung für den Erhalt der persönlichen Gesundheit.

Radverkehrsförderung ist zwar keine Kernaufgabe eines Unternehmens, aber eine verstärkte Nutzung des Fahrrads durch die Belegschaft (und gegebenenfalls die Kundschaft) kann positive Wirkungen für den Betrieb erzeugen:

- Reduktion von Verkehrsspitzen und dadurch Verbesserung der Erreichbarkeit
- Positive Gesundheitseffekte bei den Mitarbeitenden
- Senkung des Flächenbedarfs für die Bereitstellung von Parkflächen
- Reduktion von Konflikten mit AnrainerInnen
- Reduktion von Mobilitätskosten der Belegschaft
- Positives Image für den Betrieb

Allerdings verfügen Unternehmen nur über beschränkte finanzielle und personelle Kapazitäten für die Förderung des Radverkehrs. Daher sind professionelle Angebote und Beratungsleistungen nötig, damit Maßnahmen mit geringer zeitlicher Belastung umgesetzt und die großen Synergien zwischen Radverkehr und betrieblicher Gesundheitsförderung genutzt werden können.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

ArbeitgeberInnen erkennen und nützen aktiv die Chancen und Vorteile, die der Radverkehr für Betriebe, ihre Mitarbeitenden, ihre KundInnen und ihr Image bietet. Für die dazu bestehenden Möglichkeiten, notwendigen Maßnahmen und die Umsetzung werden von Land und Gemeinden Unterstützung und Beratung angeboten.

Schaffung von attraktiven Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Betrieben

- Attraktive, überdachte und eingangsnah abstellanlagen mit E-Ladestationen für Mitarbeitende und gegebenenfalls KundInnen und BesucherInnen
- Duschen und Spinde für „LangstreckenradlerInnen“
- Servicestationen (Werkzeug, Radpumpe, Leihregenschirm usw.)
- Bereitstellung von Job-Rädern
- Bereitstellung von Pool-, gegebenenfalls Lasten- und Falträdern, für dienstliche Wege
- Bereitstellung von Rädern an ÖV-Knotenpunkten (BahnRäder)
- Einwirken auf Land und Standortgemeinden zur Errichtung sicherer Fahrrad-Verbindungen zum Arbeitsplatz

Information und Motivation von Mitarbeitenden durch die Betriebe

- Laufende Information von Mitarbeitenden und gegebenenfalls KundInnen und BesucherInnen über Radverbindungen, Abstellanlagen sowie Services für Radfahrende
- Information und Sensibilisierung der Mitarbeitenden über die positive Wechselwirkung zwischen regelmäßiger Bewegung und Gesundheit
- Durchführung von Aktionen und Kampagnen zur Bewerbung des Alltagsradverkehrs (RadlerInnenfrühstück, Regenmantelaktionen, Rad-Checks, Fahrrad-Wettbewerb, Radlotto usw.)

- Etablierung eines Bonusmodells zur Förderung eines gesunden, nachhaltigen Mobilitätsverhaltens (beispielsweise Eco-Points fürs Radfahren oder Rad-treuepunkte für KundInnen)
- Vorbildfunktion von Führungskräften: Radelnde Vorgesetzte motivieren zum Radeln

Nutzung von Fahrrädern für den Transport von Waren und Betriebsmitteln

- Nutzung von Transporträdern beziehungsweise Fahrradanhänger für Transportfahrten
- Nutzung von Fahrrad-Zustelldiensten

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
22A	Ausbau und Neuentwicklung von professionellen Aktions- und Beratungsangeboten für ArbeitgeberInnen (Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts, Fahrrad-Wettbewerb, Job-Rad-Aktionen, BahnRad-Angebote, Abstellanlagenberatung, Bonussysteme usw.)	Abt. VIIb	Abt. VIa, landesnahe Serviceeinrichtungen, Gemeinden, Wirtschaftskammer
22B	Aufbau und Betreuung eines Netzwerks von AnsprechpartnerInnen bei großen Unternehmen	Abt. VIIb	Wirtschaftskammer, Abt. VIa
22C	Förderung der Nachrüstung bestehender Arbeitsstätten und wichtigen Zielpunkten mit attraktiven Radabstellanlagen	Abt. VIIb	Bund, Abt. VIa
22D	Beibehaltung und Weiterentwicklung von Materialien und Kampagnen, die von Unternehmen für die Bewerbung des Alltagsradverkehrs und die Förderung der Radkultur übernommen werden können (Fahrradwettbewerb, Vorlagen für die Öffentlichkeitsarbeit usw.)	Abt. VIIb	landesnahe Serviceeinrichtungen, Kommunikations-agenturen, Wirtschaftskammer
22E	Sicherstellung der Errichtung ausreichender und attraktiver Radabstellanlagen bei der Errichtung neuer Arbeitsstätten im Zuge der Genehmigung von Bauvorhaben	Gemeinden	Abt. VIIa, Bezirkshauptmannschaften
22F	Prüfung und ggf. Einführung eines Gütesiegels „Radfreundliches Unternehmen“ und „Radfreundlicher Handelsbetrieb“ zur Motivation und Auszeichnung engagierter ArbeitgeberInnen sowie weiterer Maßnahmen zur positiven Imagearbeit für Betriebe	Abt. VIIb	Wirtschaftskammer
22G	Schaffung eines Angebots zur Bereitstellung von BahnRädern für Unternehmen zur Bewältigung der „letzten Meile“ durch die Mitarbeitenden (vgl. Rad und Öffentlicher Verkehr)	VW	Gemeinden, Abt. VIa, Abt. VIIb

Siehe auch Maßnahmen im Kapitel „Fahrradlogistik“

2.3. Weitere Kooperationen

2.3.1. Sport, Tourismus und Mountainbike

Ausgangslage

In der Sportstrategie 2020 des Landes¹⁵ ist festgehalten, dass Sport und Bewegung zur Lebensqualität der Menschen beitragen und einen wertvollen Beitrag für unsere Gesundheit leisten. Mit zielgerichteten Angeboten und Maßnahmen – ob im organisierten oder im nicht-organisierten Sport, im Freizeit-, Breiten-, Leistungs- und Spitzensport – wird eine Steigerung der Sport- und Bewegungsaktivität der Bevölkerung angestrebt. Sport hat eine lange Tradition und ist Teil des Selbstverständnisses unseres Landes. Erfolgreiche Aktive wie Radprofi Matthias Brändle, die Radball-Weltmeister Patrick Schnetzer und Markus Bröll und das Radrennsport-Team Vorarlberg sind wichtige Markenbotschafter für das Land. Sie präsentieren die Marke Vorarlberg einem nationalen und internationalen Publikum, wovon insbesondere die Tourismusregionen stark profitieren.

Vorarlberg verfügt nicht nur über ein dichtes und attraktives Netz an alltagstauglichen Radrouten, sondern auch über ein attraktives und großes Netz an Routen, die sich für den Freizeit- und Ausflugsradverkehr eignen. Zusätzlich existiert ein beschildertes Routennetz für Mountainbike-Touren von mehr als 2000 Kilometern. Inzwischen sind in fast allen Regionen des Landes solche Routen ausgewiesen. Angebote wie Downhillstrecken oder Single Trails fehlen hingegen weitgehend. Seitens der Tourismusdestinationen besteht der Wunsch auch hier – unter Berücksichtigung aller Interessen – entsprechende Angebote zu schaffen.

Mit dem Bodensee-Radweg verläuft einer der am stärksten befahrenen touristischen Radwege Europas über Vorarlberger Gebiet. Radfahren ist aber auch für die Vorarlberger Bevölkerung eine beliebte Freizeitaktivität. Mit der zunehmenden Verbreitung und Nutzung von E-Bikes hat die Attraktivität des Rad-

fahrens als gesundes und vergleichsweise kostengünstiges Hobby nochmals zugenommen.

Im Gegensatz zu anderen Bundesländern wie Tirol, Niederösterreich oder Burgenland positioniert sich Vorarlberg derzeit (noch) nicht als Radtourismus-Destination. Radfahren wird aber sehr wohl als ein wichtiges Angebot für Gäste außerhalb der Wintertourismus-Saison verstanden. So wird in der Tourismusstrategie 2020 das Erreichen von Top-Qualität im Mountainbike und -Radwegenetz auch als Ziel genannt.¹⁶

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Ausbau und Abstimmung des Mountainbike-Netzes

Das bestehende Mountainbike-Routennetz soll weiterentwickelt und die letzten Lücken bzw. „weißen Flecken“ geschlossen werden. Das Augenmerk soll dabei auf einer guten Abstimmung der Beschilderung des Radroutennetzes in den Tallagen mit jener der Mountainbike-Routen liegen.

Nutzung der neuen Möglichkeiten der E-Bikes im Freizeitverkehr

Das Pedelec ist nicht nur als E-Mountainbike im Freizeitverkehr von Interesse: Es birgt weitere Potentiale zum Radwandern. Beispielsweise für Familien, die Kinderanhänger mitführen, oder für RadwanderInnen, die so auch mit unterschiedlichen Konditionsniveaus gemeinsam in der Gruppe unterwegs sein können. Diese zusätzlichen Potentiale sollten genutzt werden, ohne dass dadurch andere Nutzungen (Wandern, Landwirtschaft usw.) oder Naturschutzinteressen beeinträchtigt werden.

Verbesserung der Angebote zur Kombination von Rad und öffentlichen Verkehrsmittel

Die bestehenden Angebote zur Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn im Freizeitbereich sollen optimiert und durch zusätzliche Angebote ergänzt werden (vgl. Rad und Öffentlicher Verkehr).

Prüfung möglicher Synergieeffekte bei Beschilderung und Routeninformation zwischen Alltagsradverkehr und Tourismus

Laufende Prüfung, inwieweit Synergieeffekte bei Datengrundlagen und Informationstools (Karten, Navigations-Apps usw.) für Alltagsradverkehr und touristische Angebote genutzt werden können.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
23A	Weiterentwicklung von Angeboten für Kultur- und Entdeckungsradeln für Gäste sowie von Ausflugs- und Radwandertipps aufbauend auf bestehenden Angeboten, Beschilderungen und Informationssystemen	Vorarlberg Tourismus bzw. Tourismus-Destinationen	Abt. VIIb, Abt. VIa
23B	Optimierung und Ausbau der Möglichkeiten und Tarifstruktur zur Radmitnahme bei Buslinien mit Fokus auf touristische Gebiete bei entsprechender Initiative und Mitfinanzierung der interessierten Tourismusregionen (vgl. Rad und Öffentlicher Verkehr)	Abt. VIa, Tourismus-Destinationen	VW, ÖPNV-Gemeindeverbände, Vorarlberg Tourismus
23C	Regelmäßige Abstimmungstreffen zwischen Radplanung und Tourismus zur Nutzung von Synergieeffekten und Informationsaustausch (Infounterlagen, Karten, Navigations-Apps, Datengrundlagen wie E-Ladestationen, Reparaturstationen, Nutzung von Newsletter für Tourismusbetriebe)	Abt. VIIb	Vorarlberg Tourismus, Abt. VIa
23D	Aktualisierung der offiziellen Zuständigkeiten bei den verschiedenen Mountainbike-Themen	Abt. VIIa	Abt. VIIb, Gemeinden, Vorarlberg Tourismus, LVG, Abt. IIIb, Abt. Va
23E	Weiterentwicklung des Mountainbike-Netzes zur Schließung letzter regionaler Lücken	Abt. VIIa	Gemeinden, Vorarlberg Tourismus, Tourismus-Destinationen
23F	Prüfung, ob die Förderung von Forst-/Wanderwegen noch stärker an die Freigabe der Wege für den Radverkehr gekoppelt werden kann	Abt. VIIa	Abt. Vc, Abt. VIIb
23G	Abgleich und Optimierung der Beschilderungssysteme (Übergabepunkte, Vermeidung von Doppelgleisigkeiten, Anbindung an ÖV-Knotenpunkte mit Radmitnahme; vgl. Orientierung, Maßnahme 14H)	Abt. VIIa, Abt. VIIb	

2.3.2. Gesundheit und Breitensport

Ausgangslage

Auch in Vorarlberg nehmen Krankheiten und Gesundheitsprobleme zu, die sich auf Bewegungsmangel zurückführen lassen: Übergewicht, Typ-2-Diabetes, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, aber auch verschiedene Krebserkrankungen treten deutlich weniger wahrscheinlich auf, wenn man sich regelmäßig bewegt. Für bestimmte Krankheiten wie Darmkrebs halbiert sich das Risiko sogar¹⁷. Auch Stress, Burnout und Suchterkrankungen werden bei regelmäßiger Bewegung an der frischen Luft weniger wahrscheinlich. Radverkehr ist dabei eine schonende und angenehme Form: Stichwort frische Luft, kurze Bewegungs-etappen, den Kopf auslüften, dem Bewegungsmangel vorbeugen und Stress reduzieren.

Durch die Integration in die alltägliche Mobilität ist Bewegung durch Radfahren auch noch sehr zeiteffizient. Und fast jede(r) hat die Möglichkeit Rad zu fahren: Es gibt derzeit mehr Fahrräder als VorarlbergerInnen. Die Abdeckung des Bewegungsbedarfs

durch Radfahren im Alltag ist also naheliegend. Wer wöchentlich 150 Minuten moderat Rad fährt deckt fast seinen gänzlichen Bewegungsbedarf!¹⁸ Wer täglich eine halbe Stunde radelt, erreicht bereits eine überdurchschnittliche Leistungsfähigkeit von 130%!

In verschiedenen Initiativen und Programmen – beispielsweise bei „Vorarlberg>>bewegt“, aber auch in Vorsorgeprogrammen der Ärztekammer oder des aks gesundheit – wird regelmäßige Bewegung thematisiert. Dabei könnte aber das Potential des Alltagsradverkehrs als Gesundheitsmaßnahme noch stärker genutzt werden.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

- Die Synergieeffekte zwischen Gesundheit, Breitensport und Alltagsradverkehr sollen deutlich stärker genutzt werden.
- Der individuelle Nutzen des Radfahrens für jede/n soll in der Kommunikation stärker herausgestrichen werden (vgl. Radkultur kommunizieren).

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
23H	Abgleich der Kommunikationsstrategien von Radverkehr und Gesundheit; ggf. verstärkte Kommunikation des Radverkehrs als gesunde Alltagsmobilität in Gesundheitsprogrammen	Abt. VIIb	Vorarlberg>>bewegt, aks gesundheit
23I	Integration des Themas Alltagsradverkehr in bestehende Programme (aks-Gesundheitsschulungen, Diabetesschulungen, Vorarlberg>>bewegt usw.)	aks gesundheit, Vorarlberg>>bewegt	Abt. VIIb, Krankenkassen, ArbeitgeberInnen
23J	Regelmäßiger Austausch von Gesundheits-, Sport- und RadverkehrsvertreterInnen	Abt. VIIb	aks gesundheit, Vorarlberg>>bewegt, landesnahe Serviceeinrichtungen, Krankenkassen
23K	Prüfung von gemeinsamen Projekteinreichungen bei Ausschreibungen von Gesundheitsprogrammen wie dem „Fonds Gesundes Österreich“	aks gesundheit, Abt. VIIb	Vorarlberg>>bewegt

2.3.3. Fahrradfachhandel

Ausgangslage

Kompetente Beratung beim Kauf eines Fahrrads und professionelle Serviceangebote sind wichtige Voraussetzungen für einen guten Einstieg ins Radfahren. Die Radbranche stellt Trends zu hochwertigen Rädern und zum Kauf im Fachhandel fest. Service und Beratung werden somit immer wichtiger.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Durch eine verstärkte Vernetzung und einen Austausch innerhalb der Branche sowie gemeinsame Initiativen mit anderen Akteuren in der Fahrradszene (Land, Gemeinden, Radlobby usw.) sollen verstärkt Impulse zur Förderung des Radverkehrs gesetzt werden. Sei dies eine Initiative zur Wiedereinführung des Lehrberufs des Fahrradmechanikers oder Kooperationen bei der Bewerbung von Radanhängern, hochwertiger Rad-Regenkleidung, Nutzung von Spike-Reifen usw.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
23L	Etablierung eines regelmäßigen Austauschformats zwischen der Radkoordination des Landes und VertreterInnen des Fahrradfachhandels mit dem Ziel, über gegenseitig geplante Aktionen und Projekte zu informieren und Möglichkeiten zur Kooperation und Umsetzung gemeinsamer Projekte abzuklären	Abt. VIIb	Wirtschaftskammer, Fahrradfachhandel
23M	Unterstützung bundesweiter Bestrebungen zur Wiedereinführung des Lehrberufs „FahrradmechanikerIn“	Abt. VIIb	Wirtschaftskammer

2.3.4. Grenzüberschreitende Kooperationen

Ausgangslage

Vorarlberg möchte nicht nur in Österreich das radfreundlichste Bundesland sein, sondern auch im internationalen Vergleich bestehen. Der Austausch über die Grenzen hinweg und der Vergleich mit innovativen Regionen und Ländern geben wertvolle Impulse.

Das Land Vorarlberg kooperiert bereits in zahlreichen Projekten und Arbeitsgruppen mit anderen Bundesländern sowie den benachbarten Regionen im Ausland. Beispiele dafür sind das Projekt Velotal-Rheintal¹⁹, der RADIUS Fahrradwettbewerb, die AG Radverkehr der Bundesländer oder EU-Projekte mit Radverkehrsbezug wie PEMO¹⁹ oder Alpstar²⁰.

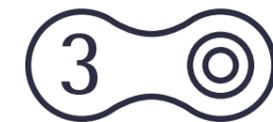
Auch der Austausch mit andren engagierten Radregionen (Baden-Württemberg, Kopenhagen, Holland usw.) wird aktiv gesucht.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Die gute Vernetzung und der grenzüberschreitende Austausch soll fortgeführt und ausgebaut werden. Der Vergleich mit innovativen Radregionen in Europa soll verstärkt und anhand von Kennzahlen konkretisiert werden.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
23N	Pflege und Ausbau von grenzüberschreitendem Erfahrungsaustausch und Kooperationen.	Abt. VIIb	
230	Bezugnahme auf internationale Benchmarks bei Evaluierungen.	Abt. VIIb	





Planung, Infrastruktur
und Intermodalität

3.1. Raumplanung und Baurecht

Ausgangslage

Die Existenz eines sicheren, schnellen und durchgängigen Netzes an fußgänger- und radverkehrstauglichen Wegen ist zentrale Voraussetzung für aktive Mobilität. So ein Wegenetz war zu Beginn des 20. Jahrhunderts in allen Vorarlberger Städten und Gemeinden wie selbstverständlich vorhanden. Seitdem ist es aber durch die Errichtung von Straßen- und Bahninfrastruktur und den Bau von Gebäuden und Produktionsanlagen vielfach nicht mehr durchgängig und in nutzbarer Form vorhanden.

Die in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts starke Fokussierung auf den Kfz-Verkehr hat dazu geführt, dass der Errichtung attraktiver Radverkehrs- und -abstellanlagen oftmals wenig Augenmerk geschenkt wurde. Angesichts des aktuellen Trends zur Errichtung neuer Wohnanlagen in verdichteter Bauweise kommt der Errichtung attraktiver Radverkehr- und -abstellanlagen in ausreichender Anzahl bereits jetzt, und in Zukunft noch vermehrt Bedeutung zu.

Die Entwicklung der Verkehrswege

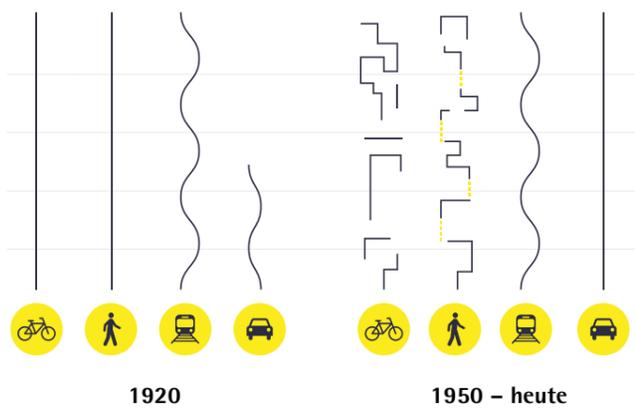


Abbildung 2:
Die Entwicklung der Verkehrswege

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Die Förderung von aktiven Mobilitätsformen als Raumplanungsziel definieren

Die Förderung des Aktivverkehrs wird als Zielsetzung in das Raumplanungsgesetz aufgenommen. Das stärkt den Stellenwert gesunder und umweltfreundlicher Mobilitätsformen und die Position der öffentlichen Hand bei der Umsetzung von Radverkehrsprojekten.

Verstärkte Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehr in raumplanerischen Instrumenten

Die noch stärkere Gewichtung der Interessen des Rad- und Fußverkehrs in den gängigen raumplanerischen Instrumenten (wie beispielsweise Räumlichen Entwicklungskonzepten, Flächenwidmungsplänen, Straßen- und Wegekonzepten, Baulandumlegungen, Quartiersbetrachtungen usw.) bezieht frühzeitig – bereits bei der Aufbereitung der Grundlagen – die Bedürfnisse des Aktivverkehrs in die Planung mit ein.

Sicherstellung der Errichtung attraktiver Abstellanlagen in ausreichender Zahl

Im Rahmen des Baurechts soll durch eine praxistaugliche Weiterentwicklung und den konsequenten Vollzug der Stellplatzverordnung sichergestellt werden, dass bei der Errichtung neuer Gebäude und Anlagen (Wohnanlagen, Arbeitsstätten, Handelseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen usw.) auch attraktive Radabstellanlagen in ausreichender Zahl errichtet werden.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
31A	Prüfung der Aufnahme der Förderung des Aktivverkehrs im Sinne der Energieraumplanung in den Zielkatalog des Raumplanungsgesetzes (explizite Nennung)	Abt. VIIa	Abt. VIa, Abt. VIIb
31B	Sicherstellung, dass geförderte räumliche sektorale Entwicklungskonzepte (SEK), die sich mit dem Themenbereich „Öffentlicher Raum und Aktivverkehr“ auseinandersetzen, Aussagen von hoher Relevanz zur Rolle des Aktivverkehrs, Wegeverbindungen oder Gestaltungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beinhalten.	Abt. VIIa	Abt. VIIb, Abt. VIa
31C	Im Rahmen einer raumplanerischen Gesamtbetrachtung, wie sie beispielsweise durch eine Quartiersbetrachtung, ein REK usw. erfolgt, wird die Verankerung der bestehenden regionalen Radroutenkonzepte sowie eine Thematisierung von möglichen Maßnahmen zur Verbesserung von Aktivverkehr und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum unterstützt.	Abt. VIIa, Gemeinden	Abt. VIIb, Abt. VIa
31D	Prüfung der stärkeren Verankerung von Anforderungen des Aktivverkehrs in den gesetzlichen Grundlagen der Baulandumlegung; konkret: Konkretisierung des Ansatzes der in §48 a) des Raumplanungsgesetzes formulierten Berücksichtigung von „städtebaulichen Interessen“.	Abt. VIIa	Abt. VIIb, Abt. VIa, PrsG
31E	Überarbeitung und praxisnahe Konkretisierung der Anforderungen zur Errichtung attraktiver Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl in der Stellplatzverordnung unter Berücksichtigung der topografischen Lage des Standorts (inkl. Aussagen zu Abstellbereichen für Sonderfahräder, Kikis, Anhänger usw.) – Ergänzung um konkrete Vorgaben bei Wohngebäuden (Lage, Ausstattung, Erreichbarkeit, Ladestationen usw.) – Präzisierung der Anforderungen an andere Gebäude (Schulen/Kindergärten, EKZ, Gewerbebauten, Bürobauten usw.)	Abt. VIIa	Abt. VIIb
31F	Verstärkte Information und Umsetzungskontrolle der Vorgaben der Stellplatzverordnung bei öffentlichen und privaten Neubauprojekten und Generalsanierungen.	Gemeinden, Bezirkshauptmannschaften	Abt. VIIb
31G	Stärkere Information, Motivation und Prozessunterstützung für Gemeinden zu Straßen- und Wegekonzepten bzw. deren Möglichkeiten, Grundlagen für die Förderung von Alltagsradverkehr zu schaffen (Lückenschlüsse, Durchwegung, Netzgliederung)	Abt. VIIb	Abt. VIIa
31H	Sicherstellung frühzeitiger Konsultation der Radverkehrskoordination bei Entwicklung neuer Wohnquartiere und Gewerbeareale (Umwidmung, Baulandumlegung, Quartiersbetrachtungen, SUP)	Abt. VIIb	Abt. VIIa, Abt. VIa

3.2. Infrastruktur und Verkehrsorganisation

Ausgangslage

Gute Radinfrastruktur ist der Schlüssel zu mehr Radverkehr, das zeigen alle internationalen Studien. In Ländern, in denen viel geradelt wird, wie in den Niederlanden oder Dänemark, findet man breite Radwege und Radstreifen, die ein Überholen von Radfahrern ermöglichen ohne auf die PKW-Fahrbahn ausweichen zu müssen, Radschnellwege und große, attraktive Abstellanlagen an öffentlichen Plätzen. Mit anderen Worten: Wer Radverkehr „ernten“ möchte, muss mit guter, attraktiver Radinfrastruktur in Vorleistung gehen.

„Unsere Erfahrung ist: wenn man es baut, wird es auch benutzt.“

(Lot van Hooijdonk, Vizebürgermeisterin von Utrecht)

Vor diesem Hintergrund kommt dem Thema Radinfrastruktur und Verkehrsorganisation auch in der Radstrategie für Vorarlberg besondere Bedeutung zu.

Dichtes Landesradroutennetz = Rückgrat des Alltagsradverkehrs

Zentrale Zielsetzung der Vorarlberger Radverkehrspolitik ist, in allen für den Alltagsradverkehr geeigneten Landesteilen ein attraktives und durchgängiges Grundnetz an leistungsfähigen Landesradrouten zu etablieren. Diese sollen durch eine schnelle, direkte und sichere Routenführung Verbindungsfunktion zwischen wichtigen Zielpunkten des Alltagsradverkehrs übernehmen. In Form von sogenannten Radschnellverbindungen sollen sie in definierten Abschnitten auch eine regionale Durchleitungsfunktion übernehmen.

Attraktives Wegenetz in der Fläche = Basis für die Feinverteilung

Nur ein Bruchteil aller Wege im Alltagsradverkehr beginnt und endet auf einer Landesradroute. Zahlreiche

Fahrten, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, finden sogar ausschließlich auf dem „normalen“ Wegenetz einer Gemeinde statt. Deshalb soll in Zukunft auch der Sicherstellung einer radfreundlichen Gestaltung und Verkehrsorganisation des Straßen- und Wegenetzes der Gemeinden ein ebenso großes Augenmerk geschenkt werden.

Gute Ausgangslage mit Luft nach oben

Die vorhandene Radinfrastruktur in Vorarlberg ist gut. In den letzten Jahren konnten wichtige regionale Lückenschlüsse realisiert und einige Leuchtturmprojekte (Radbrücke Bregenz – Hard, Teilausbau des Bodensee-Radwegs, Verbindung Bregenz – Wolfurt usw.) realisiert werden.

Mit den landesweit erarbeiteten „Regionalen Radroutenkonzepten“ konnte eine flächendeckende Festlegung des aktuellen und zukünftig angestrebten Verlaufs von Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten erreicht werden. Damit wurde eine zentrale Grundlage für die abgestimmte Netzentwicklung und die Beschilderung des landesweiten Routennetzes geschaffen.

Mit der Förderrichtlinie für den Bau und die Sanierung von Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten konnten entscheidende Impulse und wichtige Standards für den engagierten Ausbau und die Qualitätsverbesserung der Radrouten durch die jeweiligen Standortgemeinden gesetzt werden.

Dennoch besteht nach wie vor großer Ausbaubedarf. Um die gesetzten Ziele im Radverkehr erreichen zu können, sind weitere Anlagen notwendig, braucht es Radschnellverbindungen, Lückenschlüsse im Radnetz und Qualitätsverbesserungen in der Fläche.

Durch die angestrebten Zuwächse im Radverkehr sowie neue technologische Entwicklungen wie E-Bikes und Lastenfahrräder werden zudem höhere Ansprüche an die Qualität von Radverkehrsanlagen gestellt (Fahrbahnbreiten, Kurvenradien, Kreuzungspunkte usw.).

Durch den Erfolgslauf der E-Bikes sind Radelnde auch immer länger unterwegs. Distanzen von 10 bis 20 Kilometer werden für immer mehr Menschen radelbar. Eine erfreuliche Entwicklung, auf die aber durch die Anpassung von Planungsstandards reagiert werden muss.

Neben dem Bau und der Sanierung von Radverkehrsanlagen kommt auch dem Thema Erhaltung und Qualitätssicherung große Bedeutung zu. Hier werden speziell beim Thema Winterdienst, aber auch bei Fragen von Belagspflege, Beleuchtung und Baustellenmanagement Handlungspotentiale gesehen.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Die Radverkehrsstrategie verfolgt in den nächsten 10 Jahren im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur folgende Schwerpunkte:

- Etablierung von „Radschnellverbindungen“ mit regionaler Durchleitungsfunktion
- Ergänzungen der Qualitätsstandards für Landesförderungen (Stichwort „Schnellverbindungen“)
- Fokussierte Bearbeitung von Schlüsselprojekten mit hoher regionaler Bedeutung
- Beibehaltung der erfolgreichen Förderpraxis für Landesradrouten
- Motivation und Unterstützung von Gemeinden zur Realisierung eines flächendeckend „radfreundlichen“ Straßen- und Wegenetzes
- Verbesserungen in Erhaltung und Qualitätsmanagement von Landesradrouten

Etablierung von Radschnellverbindungen

Land und Gemeinden betreiben die Weiterentwicklung von ausgewählten Landesradrouten zu Radschnellverbindungen. Diese Schnellverbindungen übernehmen neben der klassischen Verbindungsfunktion von wichtigen Zielen auch regionale Durchleitungsfunktion.

Schnellverbindungen müssen folgende Qualitätsanforderungen erfüllen:



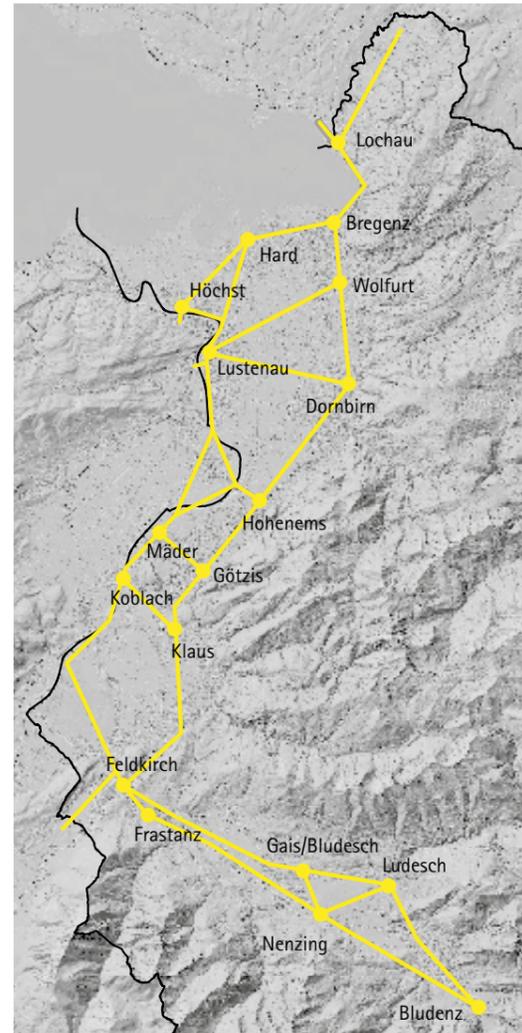
Abbildung 3:
Typen und Funktion
des Radnetzes

- Sie sollen – wenn möglich – auf eigenständigen Radverkehrsanlagen²² geführt werden, an die auf Grund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens erhöhte Anforderungen an Fahrbahnbreiten²³, Sicherheit und Fahrkomfort gestellt werden.
- Müssen sie abschnittsweise im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen geführt werden, so sind diese Wegeabschnitte vorzugsweise als Fahrradstraße oder zumindest mit einem Tempolimit von 30 Stundenkilometern auszugestalten.
- Mischverkehrsabschnitte sollen ein durchschnittliches tägliches Aufkommen von 2.500 Kraftfahrzeugen nicht überschreiten und kein nennenswertes Schwerverkehrsaufkommen aufweisen.
- Sie sind nach Möglichkeit kreuzungsfrei zu gestalten und im Falle von Kreuzungen grundsätzlich zu bevorzugen.
- Staubfreie, winterdiensttaugliche Fahrbahnbeläge und durchgängige Beleuchtung in Siedlungsbereichen sind ebenfalls fixe Standards.

Ausnahmen von diesen Qualitätsanforderungen sind lediglich punktuell in besonders begründeten Fällen und nur mit Zustimmung eines Radwegbeauftragten des Landes möglich.

Etwa 200 Kilometer Radschnellverbindungsnetz in Vorarlberg

Abbildung 4: Schema des angestrebten Routennetzes an Radschnellverbindungen



Ergänzungen der Qualitätsstandards für Landesförderungen

Durch die Einführung von Radschnellverbindungen müssen die bestehenden Qualitätsanforderungen an förderfähige Radrouten in den Landesförderungen um diesen Routentyp ergänzt werden. Grundsätzlich sollen auch weiterhin untenstehende Orientierungswerte als erste Hinweise zu Regel- und Mindestbreiten von förderfähigen Radverkehrsanlagen kommuniziert werden:

ROUTENTYPEN	ZWEIRICHTUNGSRADWEG (FAHRBAHN, OHNE BANKETTE)		RADSTREIFEN	
	REGELBREITE	MINDESTBREITE	REGELBREITE	MINDESTBREITE
RADSCHNELL- VERBINDUNGEN	4,5 Meter	4 Meter	2 Meter	1,8 Meter
LANDESRADROUTEN	4 Meter	3 Meter	1,8 Meter	1,5 Meter
ÖRTLICHE HAUPTRADROUTEN	3 Meter	2,5 Meter	1,5 Meter	1,3 Meter

Abbildung 5: Orientierungswerte für die Dimensionierung förderfähiger Radrouten

In die Richtlinien soll auch eingearbeitet werden, dass sich die Planung von förderfähigen Routen in Zukunft noch stärker am Prinzip der Angebotsplanung orientieren soll. Grundlagen für die Dimensionierung von Radrouten sollen das zu erwartende bzw. angestrebte Verkehrsaufkommen und die auf der Route angestrebte Verkehrsqualität sein. Zeigt die Planung, dass die angestrebte Verkehrsqualität mit den oben dargestellten Orientierungswerten für Regelbreiten in einzelnen Abschnitten nicht eingehalten werden kann, so ist dort eine entsprechend höhere Breite zu realisieren.

Weitere Planungsprinzipien

Bei der Entwicklung von Projekten mit Naturschutzrelevanz, soll ein frühzeitiges Beiziehen von NaturschutzvertreterInnen erfolgen. Gravierende Beeinträchtigungen von Naturschutzinteressen sollen vermieden bzw. möglichst gering gehalten werden. Bei Beeinträchtigungen sind geeignete Kompensationsmaßnahmen zu suchen.

Werden Anlagen im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen oder als Geh- und Radwege geführt, sollen die Koexistenz und gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden. Konfliktsituationen und Barrieren sind möglichst zu vermeiden.²⁴

Fokussierte Bearbeitung von Schlüsselprojekten

Vor dem Hintergrund beschränkter zeitlicher und finanzieller Ressourcen soll bei der Betreuung der Umsetzung von großen Infrastrukturprojekten durch das Land ein Schwerpunkt auf Schlüsselprojekte mit regionaler Bedeutung für den Alltagsradverkehr gelegt werden. Dazu ist durch RadexpertInnen des Landes und externe Fachleute eine Liste mit solchen Projekten erstellt worden.

Hauptkriterium bei der Auswahl der Projekte war das zu erwartende Verlagerungspotential von motorisiertem Individualverkehr in Richtung Radverkehr. Als zusätzliche Kriterien wurden berücksichtigt:

- starke Abweichung des Ist-Zustandes zum Ziel-Standard der Radroute
- Erschließung von wichtigen ÖV-Haltepunkten
- starke überregionale Bedeutung

- Lückenschlüsse im Netz der Radschnellverbindungen
- besonderes Engagement von Standortgemeinden
- besonderer Beitrag zur Schaffung einer Radkultur

Die Aufnahme eines Projektes in die Prioritätenliste des Landes ist als Absichtserklärung und Angebot des Landes an die jeweilige(n) Standortgemeinde(n) zu verstehen, sich intensiv um die Unterstützung und Begleitung des Projekts zu kümmern. Wichtig für das Verständnis ist, dass die Listung eines Projekts für eine Standortgemeinde stets nur als Angebot und niemals als Verpflichtung zu verstehen ist, die Umsetzung des Projekts mit Unterstützung des Landes in Angriff zu nehmen.

Die Projektliste soll entsprechend aktueller Entwicklungen laufend fortgeschrieben und ergänzt werden. Die im Anhang dargestellte Liste ist somit als aktuelle Fassung für 2017 und nicht als unveränderliches Dokument zu verstehen.

Ebenfalls wichtig für das Verständnis ist, dass seitens des Landes neben den gelisteten Schlüsselprojekten weiterhin auch andere Vorhaben von Gemeinden unterstützt werden, sofern es sich um Projekte im Landesradroutennetz (Landesradrouten, örtliche Hauptrouten oder Radschnellverbindungen) handelt und diese aktiv durch die Gemeinde an das Land herangetragen werden.

Beibehalten der Förderpraxis für Landesradrouten

Infrastrukturverbesserungen für den Radverkehr im Landesradroutennetz sollen nach bewährtem Muster und weiterhin finanziell attraktiv unterstützt werden, wenn diese den geforderten Standards entsprechen oder im Abweichungsfall nachweislich das Möglichste für den Radverkehr getan wird.

Die Standards der Förderrichtlinie gelten als Mindeststandards. Höhere Vorgaben können in der Förderzusage verlangt werden. Nach unten abweichende Ausnahmen von den Mindeststandards sind nur mit Gutachten eines Radwegbeauftragten des Landes möglich. Auch kleine Verbesserungsmaßnahmen an Landesradrouten (Beleuchtung, Verbesserungen von Kreuzungspunkten usw.) sollen weiterhin unterstützt und jährlich ein entsprechender und ausreichend dotierter Betrag an Förderung vorgesehen werden.

Flächendeckend radfreundliche Straßen- und Wegenetze in Gemeinden

Ziel ist es, Gemeinden fachlich und finanziell bei der Realisierung einer flächendeckend radfreundlichen innerörtlicher Verkehrsorganisation zu unterstützen. Dabei sollen folgende Standards angestrebt werden:

- Flächige Temporeduktionen (Tempo 30 auf allen Erschließungsstraßen)
- Fahrradstraßen auf Landes- und Hauptradrouten, die im Mischverkehr geführt werden
- Entflechtung von Schwer- und Aktivverkehr auf Hauptrouten
- Sichere Ausgestaltung und – wo möglich – Bevorzugung von Radrouten an Kreuzungspunkten
- Realisierung von Lückenschlüssen und Abkürzungen im Rad- und Fußwegenetz der Gemeinden

Ergänzend zu den Anstrengungen der Gemeinden bemüht sich auch das Land Vorarlberg, an den von ihm betreuten Landesstraßen in Regionen mit Eignung für den Alltagsradverkehr um eine radfreundliche Gestaltung des Straßenraums, Umsetzung von Radverkehrsanlagen, Realisierung von sicheren Querungen usw.

Erhaltung und Qualitätsmanagement des Routennetzes

Für die möglichst ganzjährige Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel kommt speziell einer qualitätsvollen und frühzeitigen Schneeräumung von Radschnellverbindungen, Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten besondere Bedeutung zu. Ebenfalls wichtig sind ein regelmäßiger Kehrdienst, Rückschnitt von Hecken und Sträuchern am Fahrbahnrand und ein sauber gepflegtes Umfeld.

Auch eine moderne, energieeffiziente und insekten-schonende Beleuchtung von Alltagsrouten (Stichwort „Vermeidung von Angsträumen“) und ein professionelles Baustellenmanagement (Informationstätigkeit, Ausweisung von Umleitungen usw.) sind wichtige Beiträge zur Attraktivierung des Radverkehrs. In all diesen Punkten sollen – in Kooperation mit den jeweiligen Standortgemeinden – gemeinsame Qualitätsstandards erarbeitet und umgesetzt werden.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
32A	Genaue Verortung und schrittweiser Ausbau der in der Grafik (vgl. Abbildung 5) dargestellten Routen zu Radschnellverbindungen (vgl. Sicherheit, Maßnahme 52K)	Abt. VIIb	Gemeinden
32B	Aktualisierung der Erläuterungen zur Richtlinie zur Förderung von Radrouten (beispielsweise Standards für Radschnellverbindungen, Nachmarkierung von Bodenmarkierungen usw: vgl. Förderungen)	Abt. VIIb	
32C	Bearbeitung der regionalen Schlüsselprojekte und laufende Adaption der Listen	Abt. VIIb	Gemeinden
32D	Pflege und Weiterentwicklung der regionalen Radroutenkonzepte	Abt. VIIb	Gemeinden
32E	Prüfung und Evaluierung neuer, energiesparender und umweltschonender Beleuchtungskonzepte	Abt. VIIb	Gemeinden
32F	Begleitung und Unterstützung für Gemeinden bei der Umsetzung flächendeckender, innerörtlicher fahrradfreundlicher Verkehrsorganisation: Entwicklung einer Systematik, Förderung solcher Konzepte (vgl. Förderungen, vgl. Sicherheit, Maßnahme 52H)	Abt. VIIb	Gemeinden, landesnahe Serviceeinrichtungen
21F	Gewährleistung von attraktiven Förderungen für Planung und Bau von Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten sowie Ausbau der Betreuungskapazitäten für Gemeinden (vgl. Land und Gemeinden, Förderungen)	Abt. VIIb	
32G	Qualitätserhebung der Radverkehrssituation an Landesstraßen, Aufstellung notwendiger Qualitätsverbesserungen und schrittweise Umsetzung der priorisierten Verbesserungsmaßnahmen	Abt. VIIb	Gemeinden
32H	Regionale Workshops mit Straßenerhaltern zur Vereinbarung von gemeinsamen Standards für Erhaltung und Winterdienst sowie von Umleitungsstandards bei Baustellen (vgl. Sicherheit, Maßnahme 52N)	Abt. VIIb	Gemeinden

3.3. Rad und Öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

Radverkehr und Öffentlicher Verkehr (ÖV) sind ein Traumpaar, da sie sich in ihren Stärken gegenseitig ausgezeichnet ergänzen:

- Das Fahrrad ist auf kurzen und mittleren Strecken ein schnelles und kostengünstiges Verkehrsmittel und dem Öffentlichen Verkehr gerade in weniger dicht besiedelten Räumen in der Flächenerschließung deutlich überlegen.
- Der Öffentliche Verkehr ist im Vergleich zum Radverkehr auf mittleren und längeren Strecken ein effizientes, schnelles, witterungsunempfindliches und vergleichsweise kostengünstiges Verkehrsmittel.
- Radverkehr kann den Öffentlichen Verkehr im Segment der Kurzstreckenpendler entlasten. Dadurch können Überfüllungen in Stoßzeiten reduziert und der Komfort für Fahrgäste mit mittleren oder längeren Distanzen gesteigert werden.

Einzugsbereich von Haltestellen

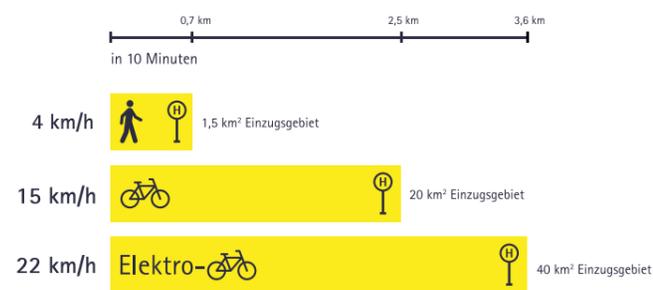


Abbildung 6:
Einzugsbereich
von Haltestellen²⁵

Vor dem Hintergrund des sehr guten Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln und des hohen Fahrradanteils im Alltagsverkehr kommt der Kombination aus Rad und ÖV in Vorarlberg bei der Erreichung einer Verlagerung von PKW-Fahrten auf den Umweltverbund besondere Bedeutung zu. Nicht zuletzt deshalb, weil der Kombination aus Fußweg und ÖPNV aufgrund der oft geringen Siedlungsdichten Grenzen gesetzt sind.

Neben der Nutzung der Kombination Rad und ÖV im Alltagsverkehr ist auch ein breiter Anwendungsbereich im Freizeitverkehr gegeben. Die bereits seit vielen Jahren bestehende Möglichkeit der kostengünstigen Mitnahme von Fahrrädern in Nahverkehrszügen ist in den letzten Jahren durch erste Pilotprojekte zur Fahrradmitnahme bei ausgewählten Buslinien in Form von Fahrradträgern ergänzt worden.

Seitens der Vorarlberger Tourismusregionen wird derzeit ein konkretes Interesse am Ausbau und der Optimierung von Freizeitangeboten zur Kombination von Bus und Radverkehr geäußert.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Höchste Priorität für die optimale Kombination von Rad und ÖV

Das Fahrrad soll in Zukunft als Stütze von Bus und Bahn in der Feinverteilung der Fahrgäste verstanden werden. Busse und Bahn dienen als „Reichweitenverlängerung“ für das Fahrrad, wobei nicht die Fahrradmitnahme sondern die Kombination von Rad und ÖV im Fokus stehen soll.

Fahrrad, Bus und Bahn sollen nicht als Konkurrenz, sondern als Partner im Umweltverbund verstanden werden, die sich gegenseitig ergänzen und unterstützen. Ein gemeinsamer Auftritt von ÖV und Fahrrad, der sich optisch/visuell, aber vor allem in gemeinsamen Angeboten und Produkten niederschlägt, ist ein Ziel.

Verkehrsträgerübergreifendes Denken und Planen: Bruchlose Wegekettens im intermodalen Alltagsverkehr sicherstellen

Die Herausforderungen, die aus der Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel entstehen, sollen verstärkt betrachtet werden. Es sollen maßgeschneiderte Angebote geschaffen werden, die eine glatte und störungsfreie Kombination von Fahrrad, Bus und Bahn ermöglichen. Dazu gehören auch erstklassige Radrouten zu den wesentlichen Haltepunkten.

Klare Prioritätenreihung der Kombinationsmöglichkeiten von Fahrrad und ÖV kommunizieren und praktizieren

- Erste Priorität beim Umstieg vom Rad auf öffentliche Verkehrsmittel soll die sichere und komfortable Parkierung von Fahrrädern an den Haltepunkten einnehmen, um die begrenzten Bahn- bzw. nicht vorhandenen Linienbus-Mitnahmekapazitäten an Fahrrädern nicht zu überreizen. Insbesondere an größeren ÖV-Knotenpunkten soll dazu auch ein Leihrad-Angebot und ein BahnRad-Angebot für die Fahrt vom Halte- zum Zielpunkt etabliert werden.
- Zweite Priorität hat die Bewerbung und Unterstützung der Anschaffung von Falträdern für die regelmäßige Mitnahme von Fahrrädern im ÖV.
- Dritte Priorität hat die Erhöhung des Angebots zur Radmitnahme im Bahnverkehr sowie auf ausgewählten Buslinien. Dieses Angebot richtet sich jedoch vorwiegend an die Fahrradnutzung im Freizeitverkehr. Tagespendelnden sollen in erster Linie die Nutzung von Bahn- oder ÖV-Leihrädern für die erste oder letzte Meile sowie die Anschaffung von Falträdern schmackhaft gemacht werden.
- Angebote und Tarife sollen auf die dargestellte Prioritätenreihung sowie auf die verfügbaren Kapazitäten abgestimmt sein.

Kombination von Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln im Freizeitverkehr ausbauen

Gemeinsam mit interessierten Tourismusdestinationen und Gemeindeverbänden soll das bestehende Angebot der Fahrradmitnahme auf ausgewählten Buslinien optimiert und ausgebaut werden.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
33A	Sicherstellung einer optimalen Anbindung des hochrangigen Radroutennetzes an alle ÖV-Knotenpunkte	Abt. VIIb	Abt. VIa, VV, Gemeinden
33B	Ausbau von sicheren, gut zugänglichen Abstellanlagen mit Angeboten frei zugänglicher, absperbarer Stellplätze (Boxen, betreuten Radstationen) an allen wichtigen ÖV-Haltestellen sowie Schaffung schneller und attraktiver, fahrradtauglicher Bahnsteig-Zugänge	Abt. VIa	Eisenbahninfrastrukturunternehmen, VV, Abt. VIIb, Gemeinden
33C	Schaffung eines ÖV-gestützten Leihradangebots für die Bewältigung der „letzten Meile“	VV	Gemeinden, Abt. VIa, Abt. VIIb
22G	Schaffung eines Angebots zur Bereitstellung von BahnRädern für Unternehmen zur Bewältigung der „letzten Meile“ durch die Mitarbeitenden (vgl. Betriebe und ArbeitgeberInnen)	VV	Gemeinden, Abt. VIa, Abt. VIIb
33D	Etablierung einer eigenen Serviceorganisation, die sich speziell um das Schnittstellenmanagement zwischen Radverkehr, Bus und Bahn kümmert und auch die jeweiligen Standortgemeinden betreut (Abstellanlagen, kurz- und langfristig mietbare Radboxen, betreute Radstationen, Leih- und BahnRäder für die letzte Meile, Einbindung von Angeboten in die Mobilitätskarte des VV usw.)	VV	Abt. VIIb, Abt. VIa, Gemeinden
33E	Kapazitäts- und Qualitätsausbau der Fahrradmitnahme im Zug in Nahverkehrszügen; Einsatz für bundesweite Verbesserungen in Fernverkehrszügen.	Abt. VIa	Eisenbahnverkehrsunternehmen, Abt. VIIb
33F	Schaffung/Hinwirkung auf rechtliche Rahmenbedingungen, die Fahrradmitnahme im Bus in Kulanzfällen (beispielsweise Unfall oder Unwetter) ermöglichen	Abt. VIa	VV
23B	Optimierung und Ausbau der Möglichkeiten zur Radmitnahme bei Buslinien mit Fokus auf touristische Gebiete bei entsprechender Initiative und Mitfinanzierung der interessierten Tourismusregionen (vgl. Sport, Tourismus und Mountainbike)	Abt. VIa, Tourismus-Destinationen	VV, ÖPNV-Gemeindeverbände, Vorarlberg Tourismus
33G	Preisgestaltung der Angebote zu Mitnahme, Leihangeboten und Abstellmöglichkeiten entsprechend der genannten Priorisierung	VV	Abt. VIa





Trends und Innovationen

4.1. Pedelecs und E-Bikes

Ausgangslage

Pedelecs und E-Bikes haben sich in den vergangenen Jahren als Verkehrsmittel etabliert. Sie erfreuen sich einer hohen Akzeptanz bei RadlerInnen und im Fachhandel und bewähren sich sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr. Als „Brückentechnologie“ erleichtern sie den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr aufs Fahrrad und so den Einstieg in eine „aktive Mobilität“.

Pedelecs und E-Bikes entfalten ihr Potential bei längeren Alltagswegen sowie Lasten- und Personentransporten. Für ältere Menschen stellen sie einen echten Mobilitätsgewinn dar, indem sie ihren Aktionsradius vergrößern. Sie erhöhen die Typenvielfalt, ergänzen und erweitern die Nutzungspalette und sind so ein wichtiger Beitrag, um das Fahrrad zur alltags- und praxistauglichen Alternative zum Kfz zu machen.

Die Entwicklung schafft auch neue Herausforderungen hinsichtlich gesetzlicher Rahmenbedingungen, Infrastruktur und Verkehrssicherheit. Ladestationen gewinnen vor allem im Wohnbau und bei Arbeitsstätten an Bedeutung. Im öffentlichen Raum hingegen werden sie durch leistungsfähigere Akkus weniger wichtig.

„Der Trend zur Elektrifizierung eröffnet neue Potentiale.“

(Martin Eder, Bundesradkoordinator)

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Die Radstrategie baut auf der Elektromobilitätsstrategie auf.

Die Potentiale von Pedelecs und E-Bikes sollen weiter ausgelotet werden. Die sich daraus ergebenden Herausforderungen sollen durch Optimierung der Rahmenbedingungen gelöst werden.

Für die stärker motorisierten „S-Pedelecs“ mit einer Tretunterstützung auch für Geschwindigkeiten über 25 Stundenkilometer soll ein praxistauglicher rechtlicher Rahmen geschaffen werden.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
41A	Regelmäßige Schwerpunkt-Kampagnen für ausgewählte Zielgruppen mit besonderem Pedelec-/E-Bike-Potential wie beispielsweise – ZeitungszustellerInnen – Jugendliche („Moped-Alternative“) – Arbeitspendelnde (z. B. Job-Rad-Beschaffungsaktionen)	Abt. VIIb	Abt. VIa/Energie
41B	Attraktivierung der Angebote an Fahrsicherheitstrainings für Pedelec-/E-Bike-UmsteigerInnen (unabhängig von Alter und Nutzungskategorien) und Sensibilisierung des Radhandels (vgl. Mobilitätsbildung und Radfahrkompetenz, Maßnahme 12I)	Abt. VIIb	
41C	Entwicklung eines Planungsleitfadens (Elektromobilitätsstrategie) zur Pedelec-/E-Bike-tauglichen Ausstattung von Radabstellanlagen im verdichteten Wohnbau und bei Arbeitsstätten	Abt. VIIb	Abt. VIa/Energie, Abt. VIIa
41D	Einsatz für alltagstaugliche Anpassungen der relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen zur Nutzung von S-Pedelecs: – Einsatz für ein Pilotprojekt mit Begleitforschung zur Klärung von Potentialen der S-Pedelecs sowie Möglichkeiten zur Nutzung dieser Potentiale – Einsatz auf Bundes- und EU-Ebene – auf Basis der Ergebnisse des Pilotprojekts – für eine alltagstaugliche Anpassung und Ergänzung der Rechtsvorschriften für Pedelecs und S-Pedelecs (beispielsweise Abgrenzung zwischen Pedelecs und S-Pedelecs)	Abt. VIIb	Abt. Ib
41E	Anschubförderung für die Nachrüstung von Pedelec-/E-Bike-Ladestationen im verdichteten Wohnbau und an Arbeitsstätten (vgl. Förderungen)	Abt. VIIb	Abt. VIa/Energie, Abt. VIIa

4.2. Fahrradlogistik

Ausgangslage

Die Personenbeförderung per Fahrrad (Kindertransporte mittels Kiki) hat sich in Vorarlberg bewährt und etabliert. Im privaten Bereich haben sich Warentransporte per Fahrrad aus der „Nachnutzung“ der Kikis entwickelt.

Speziell in staugeplagten Ballungsräumen sind Warentransporte per Fahrrad sowohl für private Haushalte als auch für Unternehmen eine flexible, schnelle und damit praxistaugliche Alternative zum Kfz. Im Bereich der Postzustellung ist der Brieftransport per Fahrrad seit Jahren bewährte Praxis.

Es gibt ein breiteres Angebot für Transporte per Rad: angefangen bei Körben über besonders flexible Hänger bis hin zu Transporträdern. Elektrische Hilfsmotoren erlauben den Transport größerer und schwerer Lasten.

Waren- und Personenbeförderung per Fahrrad sind die logische und konsequente Weiterentwicklung der Fahrradmobilität. Im Bereich der Zustellservices besteht noch Informations- und Überzeugungsbedarf hinsichtlich der Potentiale, Handlungs- und Einsatzmöglichkeiten und Vorteile der Fahrradnutzung.

„Lasten verändern das Bild des Fahrrads und auch das Bild dessen, was es kann.“

(Arne Koerdt, Verkehrsministerium Baden-Württemberg)

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Die Potentiale der Fahrradnutzung zum Transport im gewerblichen – Zustellungen von Zeitungen/Zeitschriften, Paketen, Essenslieferungen und Einkäufen sowie innerbetrieblichen Erledigungen – sowie privaten Bereich – Waren- und Kindertransporte – sollen unter anderem durch nachhaltige Förderung, Vorbildwirkung der öffentlichen Hand, Testangebote und Kommunikation von „best practice“ genutzt werden.



NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
42A	Motivation der Gemeinden zur Einführung bzw. Beibehaltung von Ankaufsförderungen für Transportfahrräder, Lasten- und Kinderanhänger und Einkaufstrolleys (vgl. Förderungen)	Abt. VIa, Abt. VIIb	Wirtschaftskammer
42B	Bewerbung von Angeboten zum Cargo-Bike-Sharing, also der gemeinsamen Nutzung von Transporträdern und Fahrradanhängern	Abt. VIIb	Gemeinden, Abt. VIa, Wirtschaftskammer
42C	Vorbildwirkung der Öffentlichen Hand: – Bevorzugte Vergaben von Liefer- und Zustellaufträgen an Fahrradzustelldienste – Systematische Prüfung von Bereichen, in denen zum Transport von Gütern oder Gerätschaften auf den Einsatz von (E-)Fahrrädern umgestellt werden könnte (beispielsweise Reinigung, Pflege, Wartung von Geh- und Radwegen, Spielplätzen, Fußgängerzonen oder Parks)	Landesverwaltung, Gemeinden	Abt. VIIb, Abt. VIa
42D	Unterstützung von konkreten Pilotprojekten von Fahrradzustelldiensten in den Gebieten Rheintal und Walgau, sowie zur Erkundung des Potentials (beispielsweise City-Logistic-Konzepte, Mini-Hubs usw.)	Abt. VIIb	Abt. VIa, Gemeinden
42E	Beratung und ggf. organisatorische Unterstützung von Betrieben und Organisationen beim Umstieg auf Fahrradzustellungen (Zeitungsausdräger, Paketdienste u. ä.); Etablierung von Testangeboten für Transporträder und Fahrradanhänger	Abt. VIIb	Abt. VIa, Gemeinden, Wirtschaftskammer
42F	Aktionen und Kampagnen zur Bewerbung des privaten Transports von Waren per Fahrrad („Einkaufen & Radfahren“, Bewerbung und Förderung von Einkaufstrolleys, Transportanhängern und Transporträdern)	Gemeinden	Wirtschaftskammer, Abt. VIa, Abt. VIIb



Rahmenbedingungen und Wirkungskontrolle

5.1. Richtlinien, Gesetze und Normen

Ausgangslage

Radfahrende entlasten unser Verkehrs- und Gesundheitssystem und schonen Umwelt und Ressourcen. Sie sind dem Wetter ausgesetzt und müssen fürs Vorwärtskommen selbst Energie aufwenden. Regeln und Normen sollten vor diesem Hintergrund so ausgerichtet sein, dass sie den Radfahrenden ein möglichst schnelles, attraktives, angenehmes und bevorrangtes Vorankommen ermöglichen!

Radverkehr betrifft verschiedenste Gesetze und Normen – von der Finanz- und Steuergesetzgebung bis zu Raumplanungsgesetzen – die die Gestaltung des Radverkehrs beeinflussen. Die drei wesentlichen Regelwerke sind:

- Seit 1961 gilt in Österreich die Straßenverkehrsordnung (StVO), die das Verhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen auf öffentlichen Straßen und Wegen regelt.
- Die Fahrradverordnung, die das Fahrrad und seine Ausrüstung vorgibt.
- Die „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen“ (kurz RVS) sind ein österreichisches Regelwerk für die Bereiche Verkehrs- und Straßenwesen. Durch die Aufnahme in Verträge für Planungen und Bauausführungen werden die RVS regelmäßig für die Beteiligten für verbindlich erklärt. Bei Bundes- und Landesstraßen sind die RVS in Österreich grundsätzlich rechtsverbindlich.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

In den Regelwerken sind einige Vorgaben, die die Förderung des Radverkehrs schwierig gestalten. In Rücksprache mit verschiedenen ExpertInnen will sich das Land für Prüfungen bzw. Änderungen auf Bundes- und – wo nötig – auch auf EU-Ebene einsetzen:

- Prüfung, ob ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, Radfahrenden an ausgewählten, geprüften Kreuzungen das Abbiegen bei Rot bzw. das Geradeausfahren bei Rot durch ein eigenes Schild ermöglicht werden könnte (z. B. ob ausreichende Spurbreite ohne Überschleppung auf Radstreifen, ob kein Widerspruch mit einer konfliktfreien Verkehrsführung oder Pfeilführung entsteht, ob nachts eine ausreichende Beleuchtung der Kreuzung gegeben ist, ob die Kreuzung eine Unfallhäufungsstelle ist, ob die Kreuzung voll- oder teileregelt ist). Gegebenenfalls setzt sich das Land Vorarlberg für eine Anpassung der StVO zur Ermöglichung des Rechtsabbiegens bei Rot bzw. beim Geradeausfahren bei Verordnung eines entsprechenden Verkehrsschildes sowie für die Einführung entsprechender Richtlinien zur Verordnung ein.
- Unterstützung des „St. Pöltner Modells“ für kombinierte Rad- und Fußgängerüberfahrten
- Unterstützung der Abschaffung der Markierung „Ende“ am Ende von Radstreifen und des Vorschlags, hier anstelle des automatischen Nachrangs das Reißverschlussystem zu verwenden
- Forderung des Rechts für Radfahrende, bei Gefahrensituation vom Rechtsfahrgebot abzuweichen, beispielsweise bei ...
 - Straßeneinmündungen;
 - an der Fahrbahn parkierenden Autos („Dooring“);
 - Fahrbahnschäden;
 - Straßenbahnschienen;
 - Kanaldeckel und Einlaufgitter für die Straßenentwässerung.

- Forderung der Abschaffung der Benützungspflicht von Radverkehrsanlagen, wenn die Benützung witterungsbedingt nicht oder nur erschwert möglich ist (mangelnde Schneeräumung, Glatteis usw.).
- Forderung der steuerlichen Gleichstellung betrieblich genutzter Fahrräder und Elektro-Fahrräder (einschließlich S-Pedelec) zum Elektro-Auto (Vorsteuerabzug, Sachbezug usw.).
- Forderung der Ermöglichung des Befahrens von Radwegen durch Transporträder und Fahrradrikschas (beispielsweise durch die Ausweitung der zulässigen Achsbreiten).
- Forderung der Änderung der Regelungen für Fußgängerzonen und Einbahnen: Radfahren in angepasster Geschwindigkeit soll generell erlaubt sein, außer es wird explizit verboten.
- Forderung der Abschaffung der Helmpflicht für Kinder bei Transport in Kinderanhänger und Lastenrädern, sofern Überrollbügel und eine sichere Befestigungsmöglichkeit (Gurte) im Hänger bzw. Transportrad vorhanden sind.
- Forderung der Evaluierung der Wirksamkeit der Helmpflicht für Kinder.
- Forderung, Kindern unter 10 Jahren in Begleitung von Erwachsenen, die auf der Straße fahren, das Befahren des Gehsteigs in einer Geschwindigkeit von maximal 10 km/h zu erlauben. FußgängerInnen dürfen dabei nicht behindert oder gefährdet werden.
- Forderung Kindern, die die freiwillige Radfahrprüfung in der vierten Schulstufe bestanden haben, auch vor Vollendung des zehnten Lebensjahres den Radfahrführerschein zu geben.
- Forderung die Vorgaben für den Kindertransport am Fahrrad an neue technische Standards anzupassen (z. B. Transporträder oder neue Kindersitze mit Befestigung an der Lenkerstange vorne).
- Beim Parken von Fahrrädern in Tief- bzw. Hochgaragen: Forderung, die Zufahrt über Rampen bis höchstens 12 Prozent Steigung/Gefälle als Stand der Technik auch für eine gemeinsame Nutzung mit dem Auto im Mischverkehr zu empfehlen.
- Durchführung einer Studie über die Möglichkeit zur Öffnung der Radwege für S-Pedelecs: Anpassungen der Regelungen für S-Pedelecs (vgl. Pedelecs und E-Bikes).
- Anpassung der RVS-Vorgaben für Gehsteigkanten unter Einbeziehung der Interessensvertretungen für Sehbehinderte, die die hohen Gehsteigkanten derzeit fordern (andere Lösungen für Sehbehinderte finden, wie Rillen o. ä.).
- Anpassung der RVS-Empfehlungen zur Markierung von Fahrradstraßen: Verpflichtende, große Markierungen!

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
51A	Einsatz für die oben genannten Überprüfungen und Anpassungen des Regelwerks auf Bundes- und EU-Ebene.	Landesregierung, Abt. VIIb	Abt. Ib, Abt. VIa, Gemeinden

5.2. Sicherheit

5.2.1. Sicherheit vor Diebstahl und Vandalismus

Ausgangslage

Nur wer sich sicher fühlt beim Radfahren, ist auch gerne unterwegs. Sowohl die Unfall-, als auch die Diebstahl- und Vandalismus-Gefahr bereiten vielen potentiellen FahrradfahrerInnen Sorgen. Ein Umfeld für sicheres Fahren zu schaffen ist daher ein zentraler Teil der Radverkehrsförderung.

Fahrraddiebstahl und Vandalismus sind häufige Delikte, werden aber selten angezeigt. Darum ist die Dunkelziffer sehr hoch. Die Erfahrungen der Polizei zeigen, dass meist nur Diebstahlsdelikte angezeigt werden, bei denen die Opfer Hoffnung auf eine Versicherungsleistung haben. Die Aufklärungsquote lag 2015 bei etwa sieben Prozent²⁶. Auch deshalb, weil viele Opfer ihr Fahrrad schlecht beschreiben können und selten die Rahmennummer kennen. Hotspots von Diebstählen sind neben Wohngebäuden in erster Linie Bahn- und Bushaltepunkte.

„Wenn sich die Menschen nicht sicher fühlen, werden sie nicht das Fahrrad wählen.“

(Connie Juel Clausen, Verkehrsplanerin aus Odense, Dänemark)

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Um die Aufklärungsquote zu erhöhen sollen RadfahrerInnen animiert werden, Rahmennummern und Informationen zu ihren Fahrrädern besser zu dokumentieren.

Zur Prävention sollen Abstellplätze an Bahn- und Bushaltepunkten verstärkte von Kameras und Sicherheitspersonal überwacht werden. Außerdem sollen die Abstellmöglichkeiten so ausgeführt sein, dass sie bestmöglichen Schutz gegen Diebstahl bieten. Für wertvolle Fahrräder könnten künftig GPS-Tracker oder ähnliche Technologien zum Einsatz kommen.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
52A	Genaue Analyse der Diebstahlorte	Abt. VIIb	Polizei, Gemeinden
52B	Radabstellanlagen besonders an Diebstahl-Hotspots evaluieren und ggf. verbessern	Abt. VIIb, Abt. VIa	Gemeinden, Eisenbahnverkehrsunternehmen, VV
52C	Informationen für Radfahrende über Infokanäle und direkt an den Abstellanlagen verstärkt anbieten: Wie sichere ich mein Fahrrad?	Abt. VIIb	Eisenbahnverkehrsunternehmen, VV, landesnahe Serviceeinrichtungen, Gemeinden
52D	Prüfung einer günstigen Diebstahlversicherung für BesitzerInnen einer Maximo-Jahreskarte	VV	
52E	Schaffung/Koordination des Angebots einer Registrierungsplattform für Rahmennummern (wenn möglich in Kombination mit der Mobilitätskarte)	Abt. VIIb	Polizei, VV
52F	Verbesserung des Austauschs zwischen Fundämtern und Polizei	Abt. VIIb	Polizei, Fundämter, Gemeinden



5.2.2. Verkehrssicherheit

Ausgangslage

Radfahren macht den Straßenverkehr um vieles sicherer: Wo viele Menschen Rad fahren, sinken die Unfallzahlen im Verhältnis zur Kilometerleistung deutlich. Das zeigen Studien bereits seit den späten 1990er-Jahren:

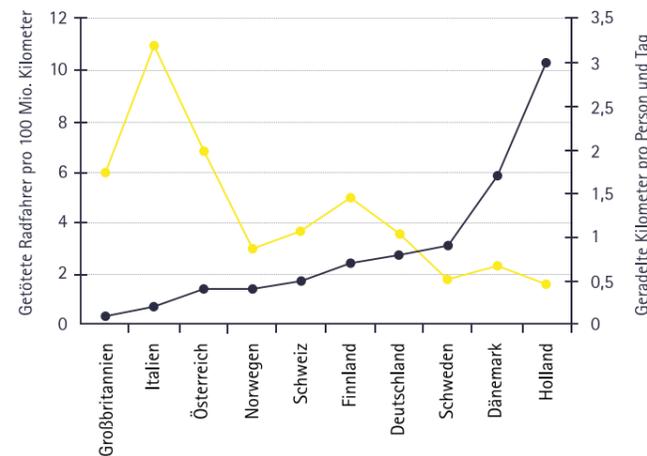


Abbildung 7: Verhältnis zwischen dem Radverkehrsaufkommen und im Straßenverkehr getöteten RadfahrerInnen²⁷

Auch neue Zahlen bestätigen den Trend ebenso in Österreich: 1995 waren bundesweit auf 2,3 Millionen zurückgelegten Personenkilometern insgesamt 5.184 verletzte RadfahrerInnen zu verzeichnen. Bis 2013 stieg die Anzahl der Personenkilometer um 126 Prozent auf 5,2 Millionen, wogegen sich die Zahl der Verletzten lediglich um 22 Prozent auf 6.335 erhöhte²⁸.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Trotz dieser positiven Entwicklung ist Unfallprävention nach wie vor unerlässlich. Hauptziel ist es, die Unfallwahrscheinlichkeit zu senken:

- **Die Infrastruktur muss sicheres Fahren ermöglichen:** ausreichende Breiten, Sichtweiten und Kurvenradien, entsprechende Oberflächenbeschaffenheit usw. Unfallhäufungspunkte sind zu entschärfen, wiewohl sie in Vorarlberg kaum vorkommen. Die Unfallanalysen sind daher entscheidend!
- **Kreuzungsunfälle vermeiden:** Mehr als ein Drittel aller Unfälle mit Personenschaden und Radfahrerbeteiligung ereignet sich an Kreuzungen.²⁹ Die kreuzungsfreie Führung der Radrouten ist daher entscheidend. In anderen Fällen sind klare Vorrangregelungen nötig: Vorrang auf Landesradrouten für RadfahrerInnen!
- **Sichtbarkeit der RadfahrerInnen verbessern:** verstärkte Informationen zu technischen Lösungen und Reflektoren, Schwerpunktaktionen usw.
- **Geschwindigkeiten anpassen:** Die Geschwindigkeit des Verkehrs im Ortsgebiet soll insgesamt gesenkt werden. Das verhindert Unfälle und mindert Unfallfolgen: Bei Unfällen unter 50 Stundenkilometern liegt der Anteil der Schwerverletzten unter einem Fünftel, bei höheren Geschwindigkeiten bereits bei einem Drittel.³⁰
- **Schwerverkehr von Radverkehr trennen:** Unfälle mit Lastkraftwagen sind selten, aber besonders gravierend. Daher sollten Rad- und Schwerverkehr grundsätzlich getrennt geführt werden. Außerdem sollte das Wissen über den „Toten Winkel“ besser verbreitet werden.
- **Thema (S-)Pedelec:** Radfahrende sind – vor allem durch Motorunterstützung – schneller unterwegs. Grundsätzlich ist es sehr erfreulich, wenn auch Menschen radeln, die älter oder nicht mehr so fit sind.

Der Gesundheitsnutzen überwiegt das Unfallrisiko um ein Vielfaches.³¹ Bei älteren oder untrainierten Menschen erhöht die Geschwindigkeit aber das Unfallrisiko, wenn Bremsweg oder Kurvenradien falsch eingeschätzt werden. Die Unfallauswirkungen sind bei älteren Personen oft gravierender. Andere VerkehrsteilnehmerInnen unterschätzen zudem die Geschwindigkeiten der Radfahrenden. Daher macht diese neue Herausforderung eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätskultur notwendig. Auch der Umgang mit S-Pedeles ist zu klären (vgl. Pedeles und E-Bikes).

- **Helmtragen = individuelle Entscheidung:** Der Fokus der Strategie liegt auf Unfallvermeidung, nicht auf der Reduktion von Unfallfolgen. Eine eigene Helm-

kampagne ist daher nicht vorgesehen. Radfahren soll nicht als gefährlich dargestellt werden. Niemand soll vom Helmtragen abgehalten werden. Erwachsene sollen aber selbst entscheiden, ob sie für ihren jeweiligen Weg einen Helm tragen oder nicht. Diese Entscheidung kann auf kurzen, hellen Sommerwegen anders ausfallen als bei einer Fahrt im Dunkeln oder bei starkem Gefälle. Informationen über oft noch unbekannt Winterhelme, die gleichzeitig auch wärmen, oder allgemeine Sicherheitsinformationen zum Thema, können und sollen aber verbreitet werden.

Die angeführten Maßnahmen bauen auf dem bereits beschlossenen Vorarlberger Verkehrssicherheitsprogramm auf.³²

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
52G	Infokampagnen bzw. Schwerpunktsetzung in bestehenden Infokampagnen zu den Themen „Winterhelm“ und „Toter Winkel“ (Zielgruppe: Rad- und LKW-Fahrende)	Abt. VIIb	Abt. Ib, KFV, Sicheres Vorarlberg, Polizei, Gemeinden
52H	Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs in Mischverkehrszonen (Straßen ohne eigene/getrennte Radverkehrsanlagen; vgl. Infrastruktur und Verkehrsorganisation, Maßnahme 32F)	Abt. VIIb	Gemeinden
52I	Schwerpunktaktion „Radfahren mit Licht“	Abt. VIIb	Abt. Ib, Polizei, KFV, Sicheres Vorarlberg, Radfachhandel/Wirtschaftskammer
52J	Bewerbung und Unterstützung von Fahrsicherheitskursen (vgl. Mobilitätsbildung und Radfahrkompetenz, Maßnahmen 12I und H)	Abt. VIIb	Abt. Ib, Sicheres Vorarlberg, KFV, Gemeinden, landesnahe Serviceeinrichtungen
52K	Forcierung von störungsarmen Radschnellrouten (vgl. Infrastruktur und Verkehrsorganisation, Maßnahme 32A)	Abt. VIIb	Gemeinden
52L	Regelmäßige Auswertung und Analyse der Unfälle und ggf. Ergreifung von Maßnahmen	Abt. VIIb	KFV, Abt. Ib, Bezirkshauptmannschaften
52M	Angebot und Kommunikation einer einfachen und schnellen Datenaufbereitung zum Rad-Unfallgeschehen in Gemeinden	Abt. VIIb	Abt. Ib, KFV, Gemeinden
52N	Verstärkte Wartung der Radrouten (geschnittene Pflanzen, Dreck, Winterdienst) zur Verhinderung von Alleinunfällen (vgl. Infrastruktur und Verkehrsorganisation, Maßnahme 32H)	Abt. VIIb, Gemeinden	

5.3. Förderungen

Ausgangslage

Aktuell gibt es im Fahrradbereich zwei Förderschwerpunkte des Landes: einerseits die Förderung von Baumaßnahmen an Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten, andererseits die Förderung von überdachten Abstellanlagen. Zum einen in Form einer Top-up Förderung (derzeit befristet bis Ende 2017) zur Bundesförderung (Klima:aktiv mobil „Sanierung Fahrradparken“, derzeit befristet bis Oktober 2017) und zum anderen bei der Ausstattung von ÖV-Haltepunkten mit überdachten Radabstellanlagen.

Die Förderung von Baumaßnahmen erfolgt in Umsetzung der Radstrategie „Frischer Wind“. Die „Richtlinie zur Förderung von Radrouten“ ist 2012 in Kraft getreten.³³ Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie Planungen und Konzepte werden bis zu 70 Prozent gefördert. Voraussetzung ist, dass die Routen in einem von Land und den jeweiligen Standortgemeinden beschlossenen Regionalen Radroutenkonzept ausgewiesen sind. Die hohe Förderung hat in den letzten Jahren wesentlich zur Realisierung wichtiger Infrastrukturprojekte mit radfreundlichen Qualitätsstandards beigetragen.

Die attraktive Landesförderung von Hauptrouten und Schlüsselprojekten ist ein wesentlicher Anreiz für Standortgemeinden, auf ihrem Gebiet qualitativ hochwertige Radverkehrsprojekte umzusetzen. Wichtige Impulse für die Umsetzung von Radverkehrsprojekten durch Land, Gemeinden und Betriebe geben auch die Bundesförderungen, beispielsweise Klima:aktiv mobil.³⁴

Darüber hinaus engagieren sich zahlreiche Gemeinden schon seit vielen Jahren in der Förderung von Fahrradanhängern (Kikis, Lastenanhänger usw.) und haben damit einen wesentlichen Betrag zur österreichweit einmaligen Dichte an Kinderfahrradanhängern beigetragen. In letzter Zeit wurden diese Förderungen durch einige Gemeinden um die Förderung von Transportfahrrädern und Fahrrad-Trolleys erweitert. Einige Gemeinden (speziell in hügeligen Regionen) unterstützen auch die Anschaffung von E-Bikes durch Privatpersonen.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Die Förderung von Gemeinden für den Bau von Radverkehrsanlagen auf Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten soll weiterhin attraktiv gehalten werden, weil sie einen wesentlichen Anreiz für die Umsetzung von Projekten darstellt. Konkretisierungen, Präzisierungen und Anpassungen der Förderrichtlinie aus 2012 sollen aber erfolgen.

Die Richtlinie soll in einigen Punkten auch auf die aktuelle Strategie angepasst werden. Dies betrifft u. a. die Anpassung von Qualitätsstandards und die Stärkung der Gemeindekooperationen („regionale Zusammenarbeit von Gemeinden zur Förderung des Alltagsradverkehrs“).

Gemeinden sollen motiviert werden, ihre Förderung für den Transport von Personen und Waren mit dem Fahrrad (Kiki, Transportrad, u. ä.) beizubehalten bzw. eine solche einzuführen, da damit ein wichtiger Beitrag zur Förderung von Alltagsradverkehr und „Vorarlberger Radkultur“ geleistet werden kann.

Wie bisher werden sich Land und Gemeinden auch weiterhin bemühen, Fördermittel des Bundes und der EU für die Radverkehrsförderung in Vorarlberg zu nutzen.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
53A	Hilfestellung, Betreuung und Begleitung von Gemeinden bei der Umsetzung von Radwegprojekten und bei der Erstellung von Finanzierungsplänen für diese (Projektablauf, Bauabschnitte usw.)	Abt. VIIb	Gemeinden
53B	Systematische Analyse der Möglichkeiten zur Nutzung von Drittmitteln bzw. von überregionalen Finanzierungen bei bedeutsamen Projekten	Abt. VIIb	
53C	Bereitstellung einer Übersicht für mögliche Förderungen und Information über Anlaufstellen für Gemeinden und Betriebe	Abt. VIIb	
21E	Förderung der externen Begleitung von kommunalen Radkonzepten und Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement nach dem Vorbild der „plan-b“-Region ³⁵ (vgl. Land und Gemeinden)	Abt. VIa, Abt. VIIb	
21F	Gewährleistung von attraktiven Förderungen für Planung und Bau von Landesradrouten und örtlichen Hauptradrouten sowie Ausbau der Betreuungskapazitäten für Gemeinden (vgl. Land und Gemeinden, Infrastruktur und Verkehrsorganisation)	Abt. VIIb	
32B	Aktualisierung der Erläuterungen zur Richtlinie zur Förderung von Radrouten (beispielsweise Standards für Radschnellverbindungen, Nachmarkierung von Bodenmarkierungen usw.; vgl. Infrastruktur und Verkehrsorganisation)	Abt. VIIb	
32F	Begleitung und Unterstützung für Gemeinden bei der Umsetzung flächendeckender, innerörtlicher fahrradfreundlicher Verkehrsorganisation: Entwicklung einer Systematik, Förderung solcher Konzepte (vgl. Infrastruktur und Verkehrsorganisation)	Abt. VIIb	Gemeinden
41E	Anschubförderung für die Nachrüstung von Pedelec-/E-Bike-Ladestationen im verdichteten Wohnbau und an Arbeitsstätten (vgl. Pedelecs und E-Bikes)	Abt. VIIb	Abt. VIa/Energie, Abt. VIIa
42A	Motivation der Gemeinden zur Einführung bzw. Beibehaltung von Ankaufsförderungen für Transportfahrräder, Lasten- und Kinderanhänger und Einkaufstrolleys (vgl. Fahrradlogistik)	Abt. VIa, Abt. VIIb	Wirtschaftskammer

5.4. Monitoring und Erfolgskontrolle

Ausgangslage

Der Erfolg von getroffenen Maßnahmen lässt sich schlussendlich nur an messbaren Ergebnissen festmachen.

Radzählstellen liefern verlässliche Zahlen, wie und wo Radverkehr in Vorarlberg passiert. Aktuell ist das Netz an Radzählstellen noch nicht sehr feinmaschig. Ein Ausbau ist wichtig, um landesweite Analysen durchführen und repräsentative Aussagen treffen zu können. Dies ist eine von mehreren Grundlagen für die radverkehrspolitische Erfolgskontrolle.

Neben laufenden Zählungen führt das Land Vorarlberg alle fünf Jahre eine repräsentative Verkehrsverhaltensbefragung nach dem KONTIV-Design durch. In diese Befragung werden auch der Anteil des Radverkehrs an der Vorarlberger Mobilität erhoben und einige Vertiefungsfragen zur Fahrradnutzung und der Zufriedenheit der Radfahrenden gestellt. Zahlreiche Gemeinden bzw. Regionen beauftragen inzwischen eine Verdichtung der Befragung, um vertiefte Aussagen zur Personenmobilität in ihren Gebieten zu erhalten.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

Die bestehenden Aktivitäten des Landes und der Gemeinden sollen beibehalten bzw. vertieft werden. Ergänzend zu den quantitativen Erhebungen sollen in Zukunft auch regelmäßige qualitative Befragungen durchgeführt werden.

- Quantitatives Monitoring: durch den Ausbau des Radzählstellennetzes sollen jährlich landesweit vergleichbare Zahlen über die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens erhoben werden
- Qualitatives Monitoring: Durch vertiefte und regelmäßige Befragungen der Radfahrenden zu ihrem Mobilitätsverhalten und ihrer Stimmung/Befindlichkeit („Radkultur“) sollen Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten, aber auch zu Zufriedenheit, Problemstellen und Erwartungen der Radfahrenden gewonnen werden.
- Die Ergebnisse der Erhebungen sollen jeweils auch in geeigneter Form veröffentlicht werden, was neben der Wirksamkeitskontrolle der Radverkehrspolitik auch zur öffentlichen Bewusstseinsbildung beitragen soll.

Bei allen Messungen sind methodische Standards zu definieren und einzuhalten, damit die Vergleichbarkeit von Ergebnissen gewährleistet ist und Trendanalysen durchgeführt werden können.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
54A	systematischer Ausbau der Dauerzählstellen für den Radverkehr	Abt. VIIb	Gemeinden
54B	Visualisierung der Zählraten an ausgewählten, gut sichtbaren Stellen (vorzugsweise auch für den Kfz-Verkehr gut sichtbar)	Abt. VIIb	Gemeinden
54C	Jährliche Auswertung der Radzählraten und Veröffentlichung der Ergebnisse zur Erfolgskontrolle und Bewusstseinsbildung	Abt. VIIb	
54D	KONTIV Vorarlberg (Verkehrsverhaltensbefragung alle 5 Jahre, zuletzt 2013) fortsetzen und um radspezifische Fragen erweitern	Abt. VIa	Abt. VIIb
54E	Gemeinden/Regionen motivieren, eine (geförderte) regionale Verdichtung der KONTIV-Erhebung und eine regionale Auswertung vornehmen zu lassen	Abt. VIIb, Abt. VIa	Gemeinden
54F	Erhebung des Fahrradklimas durch repräsentative Befragungen alle zwei Jahre: Fokus soll dabei auch auf die subjektive Wahrnehmung der Radfreundlichkeit Vorarlbergs durch die Radfahrenden gelegt werden.	Abt. VIIb	
54G	Laufendes Monitoring der Strategie und Zwischenevaluierung des Umsetzungsstands nach fünf Jahren	Abt. VIIb	
230	Bezugnahme auf internationale Benchmarks bei Evaluierungen.	Abt. VIIb	

5.5. Landesfinanzen

Ausgangslage

Höhere Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur, Bewusstseinsbildung usw. und der damit erhoffte Umstieg auf das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel bringen geringere Investitionen der NutzerInnen für ihr Alltagsverkehrsmittel mit sich. So liegen die monatlichen Verbrauchsausgaben der privaten Haushalte für die Anschaffung eines PKW bei monatlich 155 Euro, für ein Fahrrad bei 6,90 Euro ³⁶.

Aber nicht nur auf die Ausgaben der Einzelnen, auch auf die Gesundheit und die Wirtschaft hat ein Mehr an Radverkehr eine positive Wirkung. Auch auf die Ziele der Energieautonomie Vorarlberg, die Umwelt (Klimawandel), das Wohlbefinden und Miteinander wirkt sich mehr Radverkehr positiv aus.

Derzeit ist ein Anstieg der Anmeldungen für Förderprojekte (Bau von Radrouten) zu verzeichnen. Einige Großprojekte stehen an. Für die Umsetzung der definierten Ziele der Radstrategie und der geplanten Maßnahmen wird mehr Geld in die Hand genommen werden müssen.

Handlungsschwerpunkte und Aktionsfelder

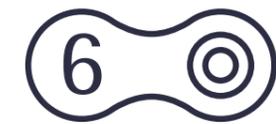
Um die Zielvorgaben der Strategie und die Umsetzung der geplanten Maßnahmen erreichen zu können, soll eine Erhöhung des Radverkehrsbudgets des Landes aber auch der Gemeinden erreicht werden.

AUS HEUTIGER SICHT IST ZUMINDEST EINE VERDOPPELUNG DES BUDGETS FÜR DEN RADVERKEHR NOTWENDIG, UM DIE ERREICHUNG DER STRATEGIEZIELE ZU ERMÖGLICHEN.

Zur Finanzierung einzelner Großprojekte im Infrastrukturbereich sollten in Zukunft flexiblere Lösungen zur Finanzierung (beispielsweise Rücklagenbildungen, Budgetübertragungen oder Bedarfszuweisungen) gefunden werden.

NR.	MASSNAHME	LEAD	POTENTIELLE PARTNER
55A	Schrittweise Erhöhung des Radverkehrsbudgets entsprechend des aktuellen Regierungsprogramms	Abt. VIIb	
55B	Zusatzvereinbarung zur landesinternen Finanzierung der Strategie-maßnahmen	Landesregierung	





Anhang

6.1. Mitwirkende

Die Erarbeitung der vorliegenden Strategie wurde durch das Radteam des Landes Vorarlberg (Anna Schwerzler, Klaus Eder, Katharina Schwendinger und Peter Moosbrugger) gemeinsam mit dem Energieinstitut Vorarlberg (Martin Reis und Magdalena Pircher) geleitet.

Im Lenkungsausschuss vertreten waren Landesstatthalter Karlheinz Rüdiger, Landesrat Johannes Rauch, Gerhard Schnitzer, Arno Schwärzler, Barbara Manhart, Christian Hillbrand (VV), Bürgermeister Christian Natter, Daniel Steinhofner (ÖVP) und Christoph Metzler (Grüne). Der Lenkungsausschuss hat in fünf Sitzungen die Strategieerstellung begleitet.

Im Erstellungsprozess wurden neun Interviews mit nationalen und internationalen Fachleuten geführt. In einem Evaluierungsworkshop sowie einem Workshop nach der BYPAD-Methode mit externen Fachpersonen zu Stärken und Verbesserungspotentialen wurden wichtige inhaltliche Grundlagen erarbeitet. Zusätzlich wurden zu 16 Fachthemen je ein oder mehrere Workshops und Gesprächsrunden mit Fachleuten und InteressensvertreterInnen durchgeführt.

Neben einer Anfrage an alle Gemeinden zu Feedback und Inputs wurde auch ein öffentliches Feedbackforum angeboten, an dem zahlreiche am Thema Radverkehr interessierte Personen teilgenommen haben. Die Landtagsparteien waren in einer eigenen Feedbackrunde eingebunden, ebenso der Vorstand des Gemeindeverbandes.

In diese Strategie sind so zu verschiedensten Themen Inputs verschiedener Personen eingeflossen. Wenn auch nicht jeder Input eins zu eins berücksichtigt werden konnte, waren doch alle Rückmeldungen wertvoll. **Wir bedanken uns bei den oben sowie nachfolgend genannten Personen für die Mitarbeit und bei den TeilnehmerInnen am Feedbackforum für die Inputs!**

- Ekkehard Allinger-Csollich, Land Tirol
- Mario Amann, Sicheres Vorarlberg
- Reinhard Berchtold, BikeWorks, Spartensprecher des Fahrradhandels Vorarlberg
- Fabienne Bereuter, Zeughaus Design GmbH
- Melanie Bereuter, LPS
- Kerstin Biedermann Smith, Alpenregion Bludenz Tourismus
- Britta Bildstein, Abt. VIIb
- Martin Blum, Mobilitätsagentur Wien
- Christoph Breuer, Kairos - Institut für Wirkungsforschung und Entwicklung
- Stefan Burtscher, Stadt Dornbirn
- Connie Juel Clausen, Stadt Odense
- Karl-Heinz Dietrich, Landeskriminalamt
- Martin Eder, Bundesradkoordinator, BMLFUW
- Reinhold Einwallner, SPÖ
- Raimund Fend, Abt. VIIa
- Helmut Freuis, Stadt Bregenz
- Roland Fritsch, Montafon Tourismus
- Heinz Fuchsig, AUVA
- Anton Gächter, Besch und Partner
- Adi Groß, Die Grünen
- Bernhard Gutsch, Abt. VIIb
- Ernst Hagen, FPÖ
- Ralph Hollenstein, Pedalpiraten
- Anna Hussinger, AGFK Baden-Württemberg
- Brigitte Hutter, Abt. Ib
- Wolfgang Juen, Argus-Radlobby
- Bernhard Kathrein, Marktgemeinde Lustenau
- Markus Klien, M+G Ingenieure
- Arne Koerd, Verkehrsministerium Baden-Württemberg
- Manfred Kopf, Abt. VIIa
- Alexander Kuhn, Besch und Partner
- Katharina Lins, Umweltschutz Vorarlberg
- Markus Luger, Abt. VIIb
- Elisabeth Mair, Stadt Feldkirch
- Gerald März, Vorarlberg Tourismus
- Florian Matiassek, bmvit
- Alois Mätzler, mprove
- Hannes Metzler, Büro LR Rauch
- Annika Moosbrugger, aks gesundheit
- Stefan Obkircher, Abt. VIIa
- Klaus Österle, Zeughaus Design GmbH
- Martin Pfanner, Kuratorium für Verkehrssicherheit
- Thomas Pieber, Energieinstitut Vorarlberg
- Magdalena Pircher, Energieinstitut Vorarlberg
- Eric Poscher, Argus-Radlobby
- Sigi Ramoser, Sägenvier
- Christian Rankl, Abt. VIa
- Jesper Risting, Stadt Kopenhagen
- Werner Rosinak, Rosinak und Partner
- Martin Ruff, Abt. VIIb
- Oliver Ruhm, Zeughaus Design GmbH
- Martin Salomon, PrsG
- Rudolf Salzgeber, Landespolizeikommando
- Martin Scheuermaier, Abt. VIa
- Mathias Scheyer, NEOS
- Michael Schulz, Marktgemeinde Lustenau
- Christian Schützinger, Vorarlberg Tourismus
- Werner F. Sommer
- Sonja Spieler, Abt. VIb
- Philipp Stadler, Landeskriminalamt
- Martin Strele, Kairos - Institut für Wirkungsforschung und Entwicklung
- Urs Treuthardt, Bodensee Vorarlberg Tourismus
- Christoph Türtscher, Abt. VIIa
- Christian Vögel, Abt. VIa
- Peter Vogler, image3 Kommunikationsdienstleistungen und Consulting
- Andrea Weninger, Rosinak und Partner
- Jörg Zimmermann, Abt. VIa

6.2. Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekte sind bereits verortete, geplante Projekte, mit besonderer regionaler Bedeutung, die von ExpertInnen des Landes mit besonderem Engagement begleitet werden. Die Liste ist veränderbar, hier abgebildet ist der Stand vom September 2017

PROJEKT NR.1

Ziegelbachstraße

KURZBESCHREIBUNG

Hörbranz, Umbau Radroute Hörbranz Ziegelbachstraße

GEMEINDE

Hörbranz

REGION

Leiblachtal

STRASSENANLAGE

G/L1

KATEGORIE

Umbau

PROJEKT NR.2

Langer Stein

KURZBESCHREIBUNG

Lochau, Neubau einer Verbindung zwischen Pipeline und Gemeindezentrum Lochau im Bereich "Langer Stein"

GEMEINDE

Lochau

REGION

Leiblachtal

STRASSENANLAGE

G/L1

KATEGORIE

Neubau

PROJEKT NR.3

Pipeline III

KURZBESCHREIBUNG

Bregenz, Ausbau Bodenseeradweg Bregenz - Leiblachtal, Ausbauabschnitt III (Milli bis Strandbad Lochau)

GEMEINDE

Bregenz

REGION

Hofsteig plan-b

STRASSENANLAGE

G

KATEGORIE

Ausbau

PROJEKT NR.4

Bahnhof Hard

KURZBESCHREIBUNG

Hard, Neubau einer Radunterführung der ÖBB-Gleisanlagen beim Bahnhof Hard

GEMEINDE

Hard

REGION

Hofsteig plan-b

STRASSENANLAGE

G

KATEGORIE

Neubau

PROJEKT NR.5

Querung L190

KURZBESCHREIBUNG

Lauterach, Errichtung einer Radbrücke an der Eisenbahnbrücke über die L190 im Bereich Güterbahnhof - L190 Bahnunterführung

GEMEINDE

Lauterach

REGION

Hofsteig plan-b

STRASSENANLAGE

G/L190

KATEGORIE

Neubau

PROJEKT NR.6

Rheindamm

KURZBESCHREIBUNG

Höchst, Ausbau des Geh- und Radweges auf dem Damm am Alten Rhein (zwischen Rheinbrücke Lustenau und Gaißau)

GEMEINDE

Höchst

REGION

Rheindelta

STRASSENANLAGE

G/L40

KATEGORIE

Ausbau

PROJEKT NR.7

Heitere

KURZBESCHREIBUNG

Lustenau, Neubau eines Geh- und Radweges entlang einer neuen Straßenanlage durch das neue Betriebsgebiet "Heitere"

GEMEINDE

Lustenau

REGION

Rheintal Mitte

STRASSENANLAGE

G/L204/L203/L4

KATEGORIE

Neubau

PROJEKT NR.8

Rheindamm

KURZBESCHREIBUNG

Altach - Hohenems, Ausbau und Begradigung Radroute am Alten Rhein

GEMEINDE

Altach, Hohenems

REGION

Rheintal Mitte, Am Kuma

STRASSENANLAGE

G

KATEGORIE

Ausbau

PROJEKT NR.9

Emmebach

KURZBESCHREIBUNG

Altach, Neubau einer Radroute entlang der A14 am Emmebach (Verbindung Götzis Kummingen/ Mäder <--> Altach/Hohenems)

GEMEINDE

Altach

REGION

Am Kuma

STRASSENANLAGE

G

KATEGORIE

Neubau

PROJEKT NR.10

Paspels

KURZBESCHREIBUNG

Rankweil, Neubau Radroute entlang der L52 - Paspels

GEMEINDE

Rankweil

REGION

Vorderland

STRASSENANLAGE

L52

KATEGORIE

Neubau

PROJEKT NR.11

Feldkirch - Altenstadt - Sulz

KURZBESCHREIBUNG

Rankweil, Neubau einer Radroute entlang des Betriebsgebiets an der A14 von Altenstadt über Rankweil (Betriebsgebiet Römergrund) bis zur Gemeindegrenze Sulz

GEMEINDE

Rankweil

REGION

Vorderland

STRASSENANLAGE

G

KATEGORIE

Neubau

PROJEKT NR.12

Querung L190

KURZBESCHREIBUNG

Feldkirch, Neubau einer Radbrücke über die L190 zur kreuzungsfreien Verbindung von Altenstadt und Gisingen, Realisierung im Bereich der Bahnunterquerung

GEMEINDE

Feldkirch

REGION

Vorderland

STRASSENANLAGE

G

KATEGORIE

Neubau

PROJEKT NR.13

Nüziders Bludenz

KURZBESCHREIBUNG

Nüziders - Bludenz, Neu- und Ausbau Radroutenverbindung Nüziders Bludenz - Umsetzung in Abstimmung mit der Umlagerung der L190 in Bludenz

GEMEINDE

Nüziders, Bludenz

REGION

Walgau

STRASSENANLAGE

G

KATEGORIE

Neubau/Ausbau

PROJEKT NR.14

Unterführung L188

KURZBESCHREIBUNG

Schruns, Neubau der Unterführung der L188 beim "Aktiv Park Schruns"

GEMEINDE

Schruns

REGION

Montafon

STRASSENANLAGE

G

KATEGORIE

Neubau

PROJEKT NR.15

Andelsbuch

KURZBESCHREIBUNG

Andelsbuch, Ausbau und Verbesserung der Bregenzerwald-Radroute im Dorfzentrum (Belag, Breite, ...)

GEMEINDE

Egg, Andelsbuch

REGION

Bregenzerwald

STRASSENANLAGE

G

KATEGORIE

Ausbau

PROJEKT NR.16

Hohe Brücke

KURZBESCHREIBUNG

Wolfurt, Ausbau Radweg entlang L41 im Bereich Gewerbegebiet Hohe Brücke und Gewerbegebiet Neuwiesen, Gesamtprojekt Güterbahnhof Wolfurt

GEMEINDE

Wolfurt

REGION

Hofsteig plan-b

STRASSENANLAGE

L41

KATEGORIE

Ausbau

PROJEKT NR.17

L202 Bregenz

KURZBESCHREIBUNG

Bregenz, Ausbau eines Radweges entlang L202 im Zusammenhang mit Busspur, Achbrücke Hard-Bregenz bis Citytunnel

GEMEINDE

Bregenz

REGION

Hofsteig plan-b

STRASSENANLAGE

L202

KATEGORIE

Ausbau

PROJEKT NR.18

Brücke Au
KURZBESCHREIBUNG
 Lustenau - Au (CH), Neubau einer grenzüberschreitenden, attraktiven Radverbindung zwischen den Gemeinden Lustenau und Au (Querung Rhein Et Autobahn CH)
GEMEINDE
 Lustenau, Au (CH)
REGION
 Rheintal Mitte
STRASSENANLAGE
 G
KATEGORIE
 Neubau

PROJEKT NR.19

Rheintal Mitte
KURZBESCHREIBUNG
 Dornbirn - Lustenau, Neuerichtung eines Radwegs zwischen Dornbirn und Lustenau/alter Rhein im Zuge des Straßenbauprojektes AST Rheintal Mitte
GEMEINDE
 Dornbirn
REGION
 Rheintal Mitte
STRASSENANLAGE
 G/L45
KATEGORIE
 Neubau

PROJEKT NR.20

Dörferstraße
KURZBESCHREIBUNG
 Wolfurt - Lauterach, Neubau einer Radroute entlang A14 im Bereich Wolfurt/Lauterach als Direktverbindung nach Bregenz
GEMEINDE
 Wolfurt, Lauterach
REGION
 Hofsteig plan-b
STRASSENANLAGE
 G
KATEGORIE
 Neubau

PROJEKT NR.21

Paspels Kunert
KURZBESCHREIBUNG
 Rankweil, Neubau Lückenschluss im Bereich L52/Betriebsgebiet Kunert zum Maldinaweg (Radverbindung Rankwei-Paspels - Koblach)
GEMEINDE
 Rankweil
REGION
 Vorderland
STRASSENANLAGE
 G
KATEGORIE
 Neubau

PROJEKT NR.22

Höchst Anschluss Grenze
KURZBESCHREIBUNG
 Höchst, Ausbau Attraktivierung der Radverbindung zwischen St. Margrethen und Höchst im Bereich Grenzübergang bis Gemeindeamt Höchst
GEMEINDE
 Höchst
REGION
 Rheindelta
STRASSENANLAGE
 L
KATEGORIE
 Ausbau

PROJEKT NR.23

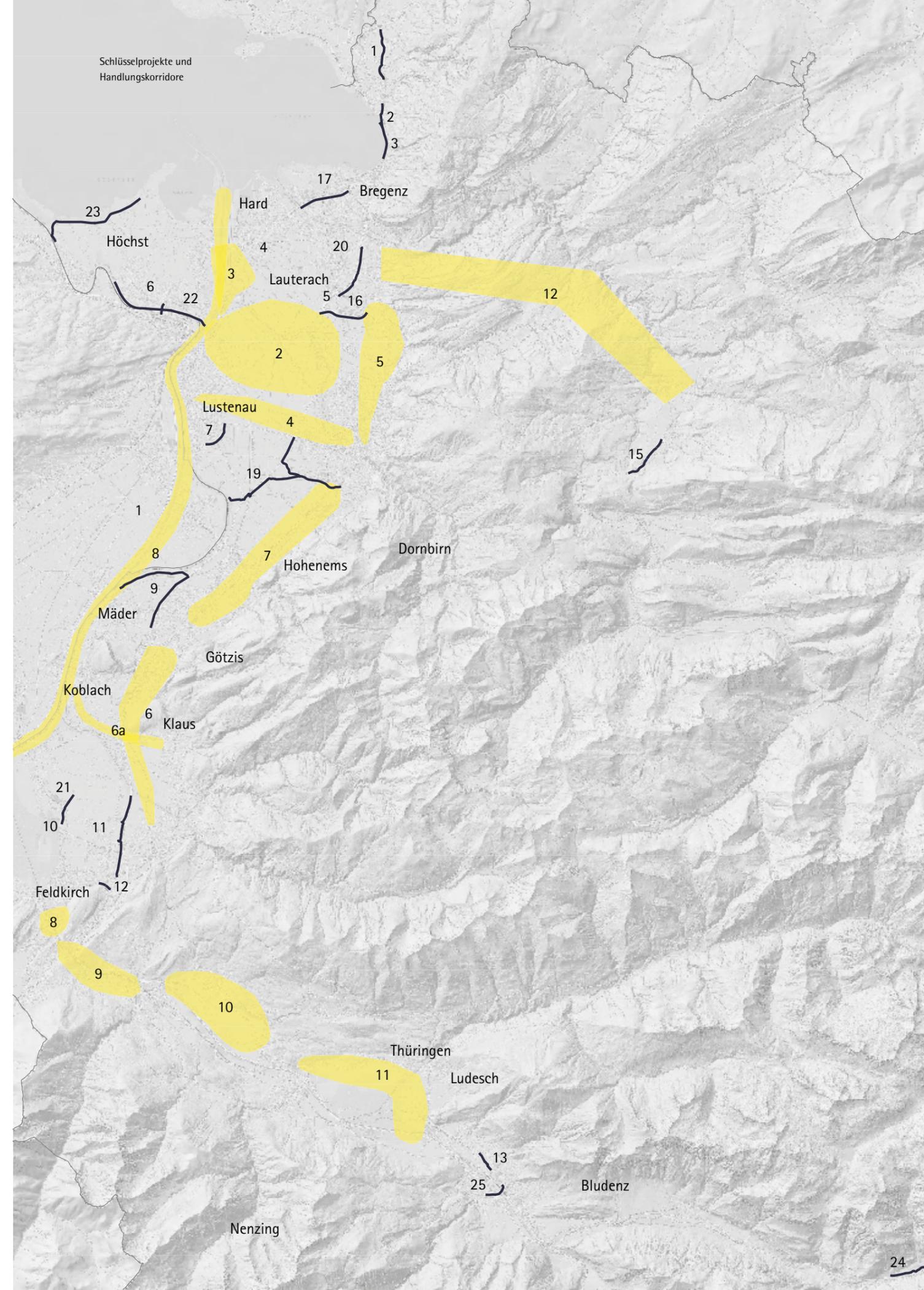
Polderdamm
KURZBESCHREIBUNG
 Höchst - Gaißau, Ausbau und offizielle Freigabe des Bewirtschaftungswegs am Polderdammes von Fußbach bis Gaißau für den Radverkehr
GEMEINDE
 Höchst, Gaißau
REGION
 Rheindelta
STRASSENANLAGE
 G
KATEGORIE
 Ausbau

PROJEKT NR.24

Klostertal
KURZBESCHREIBUNG
 Dalaas, Ausbau Radroute Klostertal zwischen Dalaas und Wald - linksseitig der Alfenz
GEMEINDE
 Dalaas
REGION
 Klostertal
STRASSENANLAGE
 G
KATEGORIE
 Ausbau

PROJEKT NR.25

Bürs - Bludenz
KURZBESCHREIBUNG
 Bürs - Bludenz, Neubau einer attraktiven Schnellverbindung zwischen Bürs und dem Bahnhof Bludenz im Zuge der Errichtung der neuen Autobahnanschlussstelle
GEMEINDE
 Bürs, Bludenz
REGION
 Walgau
STRASSENANLAGE
 L
KATEGORIE
 Neubau



6.3. Handlungskorridore

Handlungskorridore stellen Räume dar, in denen Radverbindungen geplant sind, die aber noch nicht verortet sind. Sie haben überaus große regionale Bedeutung und werden von ExpertInnen des Landes mit besonderem Engagement begleitet werden. Die Liste ist veränderbar, hier abgebildet ist der Stand vom September 2017

Nr. 1: Radschnellverbindung Neuer Rhein

PROJEKT

Errichtung einer attraktiven, durchgängigen Radschnellverbindung auf dem Hochwasserschutzdamm des Neuen Rheins - von Hard über Lustenau, Diepoldsau, Mäder bis Feldkich im Zuge der Umsetzung des Projektes RHESI.

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

90.000

WEITERE GEMEINDEN

Entwicklung eines Naherholungsgebietes für ganz Vorarlberg

Nr. 2: Radschnellverbindung

Lustenau – Dornbirn – Hofsteig

PROJEKT

Realisierung von attraktiven, direkten Radverbindung durch das Lauteracher Ried zwischen den Ballungsräumen Lustenau Nord/Rheindelta, Dornbirn und den Hofsteig-Gemeinden.

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

93.850

WEITERE GEMEINDEN

Rheindelta und Hard profitieren auch

Nr. 3: Radschnellverbindung Lustenau – Hard

PROJEKT

Verbindung der Gemeindegebiete von Lustenau und Hard mit dem Gewerbegebiet zwischen der Dornbirner Ache und dem Neuen Rhein. Errichtung einer attraktiven Radverbindung zwischen Hard und Fußbach im Zuge des Neubaus Rheinbrücke inkl. Radweg entlang L202. Verbindung der Radroute Lustenau – Hard mit dem Radwegnetz in Lauterach durch eine Radbrücke im Gebiet „Dielen“.

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

49.912

Nr. 4: Radschnellverbindung Dornbirn – Lustenau

PROJEKT

Realisierung einer schnellen und attraktiven Verbindung zwischen Dornbirn und dem Zentrum von Lustenau

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

71.000

Nr. 5: Radschnellverbindung

Wolfurt – Schwarzach – Dornbirn

PROJEKT

Ausbau der Radschnellverbindung Bregenz – Dornbirn (Dörfer-Städte-Routen) im Bereich Wolfurt/ Schwarzach: Ausbau Bahnweg und Entschärfung der problematischen Querung im Bereich Kesselstraße. Realisierung einer Verbindung zwischen Wolfurt Dorf – Ortsteil Rickenbach und Schwarzach

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

61.121

Nr. 6: Radschnellverbindung

Region Am Kummer – Vorderland

PROJEKT

Realisierung einer attraktiven, bahnbegleitenden Radschnellverbindung zwischen den Regionen Vorderland und Am Kummer (Abschnitt Götzis – Rankweil)

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

19.119

WEITERE GEMEINDEN

ebenfalls profitieren davon die restlichen Vorderlandgemeinden

Nr. 6a: Radschnellverbindung Klaus – Koblach

PROJEKT

Realisierung einer attraktiven Schnellverbindung zwischen dem Zentrum der Gemeinde Klaus und der Gemeinde Koblach: Ausbau der Verbindung und Realisierung einer radtauglichen Unterführung im Bereich Bahnhof Klaus.

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

siehe Projekt Nr. 6

Nr. 7: Radschnellverbindung

Dornbirn – Hohenems – Altach

PROJEKT

Ausbau der Radschnellverbindung Dornbirn – Hohenems – Götzis: Lückenschluss der Radroute im Bereich Dornbirn-Bobletten, Ausbau/Attraktivierung der bahnbegleitenden Radverbindung im Bereich Hohenems bis Altach bzw. Götzis

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

82.932

Nr. 8: Radschnellverbindung

Feldkirch Gisingen – Feldkirch Tosters

PROJEKT

Verbindung der Stadteile Gisingen und Tosters durch die Realisierung einer neuen Illquerung für den Radverkehr.

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

32.917

Nr. 9: Radschnellverbindung Feldkirch – Frastanz

PROJEKT

Neubau einer Radschnellverbindung zwischen der Region Walgau und der Region Feldkirch-Vorderland durch einer neuen Radverbindung entlang Ill im Bereich Felsenau, Umsetzung im Zuge der Begleitmaßnahmen zum Stadttunnel Feldkirch.

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

39.374

WEITERE GEMEINDEN

ebenfalls profitieren davon die restlichen Gemeinden des Walgaus

Nr. 10: Radschnellverbindung Frastanz – Schllins

PROJEKT

Neu- und Ausbau von Verbindungen zwischen Frastanz und Satteins sowie Neubau einer Radverbindung entlang der L50 zwischen Satteins und Schllins.

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

11.488

WEITERE GEMEINDEN

ebenfalls profitieren davon die restlichen Gemeinden des Walgaus

Nr. 11: Radschnellverbindung Nenzing –

Bludersch – Thüringen – Ludesch

PROJEKT

Lückenschluss Radroute zwischen Nenzing und Gais-Bludersch an der L50. Realisierung einer neuen Radverbindung über die Lutz zwischen Thüringen und Ludesch. Verbindung zwischen Ludesch/Thüringen und Nenzing im Bereich des Betriebsgebiets der Firma Liebherr.

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

14.364

WEITERE GEMEINDEN

ebenfalls profitieren davon die restlichen Gemeinden des Walgaus

Nr. 12: Radverbindung Rheintal – Bregenzerwald

PROJEKT

Lückenschluss Bregenzerwald – Rheintal, Schaffung einer radtauglichen Verbindung in den Bregenzerwald

EINZUGSGEBIET EINWOHNERZAHL

STANDORTGEMEINDEN

13.000

WEITERE GEMEINDEN

ebenfalls profitieren davon die Rheintalgemeinden und die Gemeinden des Mittelwaldes

6.4. Abbildungen

Abbildung 1

Beschilderung der Radrouten 20

Abbildung 2

Die Entwicklung der Verkehrswege

(Quelle: copenhagenize.eu) 36

Abbildung 3

Typen und Funktion des Radnetzes 39

Abbildung 4

Schema des angestrebten Routennetzes
an Radschnellverbindungen 40

Abbildung 5

Orientierungswerte für die Dimension-
ierung förderfähiger Radrouten 40

Abbildung 6

Einzugsbereich von Haltestellen 44

Abbildung 7

Verhältnis zwischen dem Radverkehrs-
aufkommen und im Straßenverkehr
getöteten RadfahrerInnen 60

6.5. Glossar

Aktivverkehr: Fortbewegung mit menschlicher Muskelkraft, sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Inline-Skates, mit dem Kanu usw.

BahnRad: Fahrrad, das an Bahnhaltepunkten zur Erreichung des Bestimmungsorts zur Verfügung steht.

BYPAD: Das Europäische Fahrradaudit ist eine Methode zur Überprüfung und Weiterentwicklung der kommunalen Radverkehrspolitik.

Erschließungsstraßen: Alle Gemeindestraßen, die nicht als Hauptverkehrsstraßen oder Sammelstraßen kategorisiert sind.

Freizeitradverkehr: Wegorientierter Radverkehr: die Radfahrt selbst dient der Freizeitgestaltung. Erlebnis- und Erholungswert stehen im Vordergrund. Motto: „Der Weg ist das Ziel!“

Intermodalität: Eine Sonderform des multimodalen Verkehrs. Eine mehrgliedrige Transportkette, die sowohl den Personen- als auch Güterverkehr betrifft. Im Personenverkehr werden innerhalb einer einzigen Reisekette verschiedene Verkehrsmittel verknüpft.

Job-Rad: Fahrrad, das ArbeitnehmerInnen vom Unternehmen für die Fahrten zwischen Bahnhof und Arbeitsstätte zur Verfügung gestellt wird.

Meile, erste: Weg vom Startort der Fahrt zum Haltepunkt.

Meile, letzte: Weg vom Haltepunkt zum Zielort der Fahrt.

Mischverkehr: Verkehre, die mit unterschiedlichen Fahrzeugen, Betriebsweisen, Regelwerken oder Traktionsarten auf demselben Verkehrsweg gefahren werden. Das Gegenteil ist der "artreine Verkehr".

Pedelec: Ein Elektrofahrrad, bei dem nur dann eine Unterstützung durch den Elektroantrieb erfolgt, wenn selbst in die Pedale getreten wird.

Signaletik: Dient der räumlichen Orientierung von Menschen in einem komplexen Gebäude oder Areal. Für ein gutes Signaletiksystem müssen verschiedene Aspekte wie Architektur, Design, Farbenlehre, Psychologie, Sinneswahrnehmung und kulturelle Prägung berücksichtigt werden.

Überschleppung: Überfahren von angrenzenden Verkehrsflächen durch Schwerverkehrs-Fahrzeuge beim Richtungswechsel.

Umweltverbund: Bezeichnet die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel: nicht motorisierte Verkehrsträger (FußgängerInnen und Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis), sowie Carsharing und Mitfahrzentralen.

Wegeketten: Die Aneinanderreihung aller außerhäuslichen Wege, die im Laufe eines Tages zur Durchführung diverser Aktivitäten unternommen werden. Ausgangs- und Endpunkt der Wegekette ist in der Regel der Wohnsitz einer Person.

6.6. Abkürzungen

Abt. Ib: Amt der Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht

Abt. IIIb: Amt der Landesregierung, Abteilung Vermögensverwaltung

Abt. Vc: Amt der Landesregierung, Abteilung Forstwesen

Abt. VIa: Amt der Landesregierung, Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten

Abt. VIIa: Amt der Landesregierung, Abteilung Raumplanung und Baurecht

Abt. VIIb: Amt der Landesregierung, Abteilung Straßenbau

aks: Arbeitskreis für Vorsorge- und Sozialmedizin, aks gesundheit GmbH

bmvit: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

BH: Bezirkshauptmannschaften

BYPAD: Bicycle Policy Audit

GIP: Graphenintegrations-Plattform

GIS: Geographisches Informationssystem

KFV: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Kfz: Kraftfahrzeug

Kiki: Kinder-Kiste (Fahrradanhänger zum Transport von Kindern)

LPD: Landespolizeidirektion

LPS: Landespressestelle

LVG: Landesamt für Vermessung und Geoinformation

MIV: motorisierter Individualverkehr

ÖBB: Österreichische Bundesbahnen

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

ÖV: Öffentlicher Verkehr

Pedelec: Pedal Electric Cycle

PKW: Personenkraftwagen

PrsG: Amt der Landesregierung, Abteilung Gesetzgebung

REK: Räumliches Entwicklungskonzept

RVS: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen

SEK: Sektorales Entwicklungskonzept

StVO: Straßenverkehrsordnung

SUP: Strategische Umweltprüfung

VAO: Verkehrsankunft Österreich

VV: Verkehrsverbund Vorarlberg

WVK: Wirtschaftskammer Vorarlberg

6.7. Anmerkungen

- 1 Neuere Messungen gibt es nicht. Die Zählstellen weisen aber auf eine deutliche Steigerung hin.
- 2 Vgl. <https://www.energieautonomie-vorarlberg.at/de/elektromobilitaetsstrategie-2020>
- 3 Vgl. <https://www.energieautonomie-vorarlberg.at/de/schritt-fuer-schritt-ans-ziel>
- 4 Vgl. zu den ökologischen Herausforderungen: „Von 1990 bis 2014 stiegen die Treibhausgas-Emissionen aus dem Sektor Verkehr von 13,8 Mio. Tonnen auf 21,7 Mio. Tonnen an (+ 58 %). Bedeutendster Verursacher ist der Straßenverkehr. Der Personenverkehr auf der Straße verursachte im Jahr 2014 rund 12,0 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent, der Straßengüterverkehr rund 9,5 Mio. Tonnen.“ Zit. n. Umweltbundesamt: Klimaschutzbericht 2016, S. 42. Online: <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0582.pdf>
- 5 Vgl. <http://www.springermedizin.at/artikel/31464-bso-zu-wenig-bewegung-kostet-hunderte-millionen>
- 6 Die WHO errechnet für Österreich jährlich zusätzlich zu den 500 Toten durch Verkehrsunfälle weitere 200 vorzeitige Todesfälle durch Verkehrslärm und etwa 2000 vorzeitige Sterbefälle durch Luftschadstoffe des Verkehrs. VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft: „Gesundheitsfaktor Mobilität“, Wien, 4/2012, S. 5.
- 7 Vgl. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78811/eigene-sache/ikorrektur-grafik-ueber-den-verkehrsfraechen-bedarf-radverkehr/>
- 8 Vgl. <https://www.bmlfuv.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/co2-monitoringPKW1.html>
- 9 Statistik Austria 2014, zit. n.:
<https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-verkehrslaerm-beeintraechtigt-jeden-4-oesterreicher>
- 10 VCÖ-Factsheet: „Wie nachhaltige Mobilität Verkehrskosten reduziert“. Wien, 2/2017.
<http://radplaner.vmobil.at>
- 12 Die Radkarte liegt in den Gemeindeämtern, Tourismusbüros sowie in den Stadtbus- und Landbus-Büros und im Fahrradhandel zur kostenfreien Mitnahme auf.
- 13 <http://www.verkehrsauskunft.at>
- 14 <http://www.mobilplanb.at>
- 15 Vgl. https://www.vorarlberg.at/pdf/broschuere_sportstrategie.pdf
- 16 Vgl. <http://tourismus2020.at/>
- 17 Vgl. VCÖ: Factsheet Gesundheitsfaktor Arbeitsweg, Wien 6/2015 bzw. online:
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/19946>
- 18 Empfehlung der WHO, zit. n. https://www.vorarlberg.at/pdf/broschuere_sportstrategie.pdf, S. 8.
- 19 <http://velotal-rheintal.com/> und <https://www.energieinstitut.at/unternehmen/programme/pemo/>
- 20 <https://www.energieinstitut.at/unternehmen/programme/pemo/>
- 21 <https://www.energieinstitut.at/forschung/alpstar-betriebliches-mobilitaetsmanagement-im-alpenrheintal/>
- 22 Wenn möglich und sinnvoll kann diese Radverkehrsanlage im Standard eines sogenannten „Radschnellwegs“ gemäß den „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen“ (RVS) ausgestaltet sein. Dies ist jedoch nicht zwingend erforderlich.
- 23 Als Orientierungswert für die Mindestbreite einer Radschnellverbindung wird von einer Fahrbahnbreite von vier Metern (Zweirichtungsweg) bzw. zwei Metern (Radstreifen) ausgegangen.
- 24 Vgl. Schweizer Bundesamt für Strassen: Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten („Veloobahnen“) in Städten und Agglomerationen. 2017. Online: https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/4158/svi-forschungsbericht-vsr-170328_de-red.pdf?lm=1496330537
- 25 Quelle: Reiter K., Pressl R., FGM-AMOR: Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegdauer von 10 Minuten – Vergleich Fahrrad-Pedelec, Graz 2009. Aus: FGM, Energieregion Weiz-Gleisdorf GmbH (Hg.): Mobilitäts- und Marketingkonzept für den Pedelec-Einsatz in der Energieregion Weiz-Gleisdorf, 2009. Online: http://fgm.at/docs/E_pedelec_broschure_web.pdf
- 26 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): Präventionsstrategien gegen Fahrraddiebstahl. Fakten & Tipps zum Schutz Ihres Fahrrades, Wien 2016, S. 11. Online: https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fahrraddiebstahl.pdf
- 27 Quelle: Hydén, C., Nilsson, A. & Risser, R.: WALCYNG. How to enhance WALKing and CYcliNG instead of shorter car trips and to make these modes safer. Lund, 1998.
- 28 Quellen: Statistik Austria 2017, BMVIT „österreich unterwegs“ 2016, KfV 1999. Zit. n. <https://www.radlobby.at/radverkehrssicherer>
- 29 Zeitschrift für Verkehrsrecht, #2017-06, S. 221.
- 30 Quelle: <https://unfallstatistik.kfv.at>, Unfalldaten 2012 bis 2015 im Durchschnitt.
- 31 Vgl. Andersen, Lars Bo; Schnohr, Peter et al.: All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work. Archives of Internal Medicine #160(11), S. 1621ff. Online: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/anderson_et_al_2008_all-cause_mortality_5.pdf
- 32 Vgl. <https://www.vorarlberg.at/pdf/vorarlbergerverkehrssiche.pdf>
- 33 Vgl. <https://www.vorarlberg.at/pdf/rifoerderungvonradrouten.pdf>
- 34 Vgl. <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet.html>
- 35 <http://www.mobilplanb.at>
- 36 Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.): Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen. Wien, 2013, S. 221. Online: https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz201503.pdf

Impressum

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Straßenbau

Grafische Gestaltung | Zeughaus Design GmbH, Feldkirch

Text und Redaktion | Werner F. Sommer

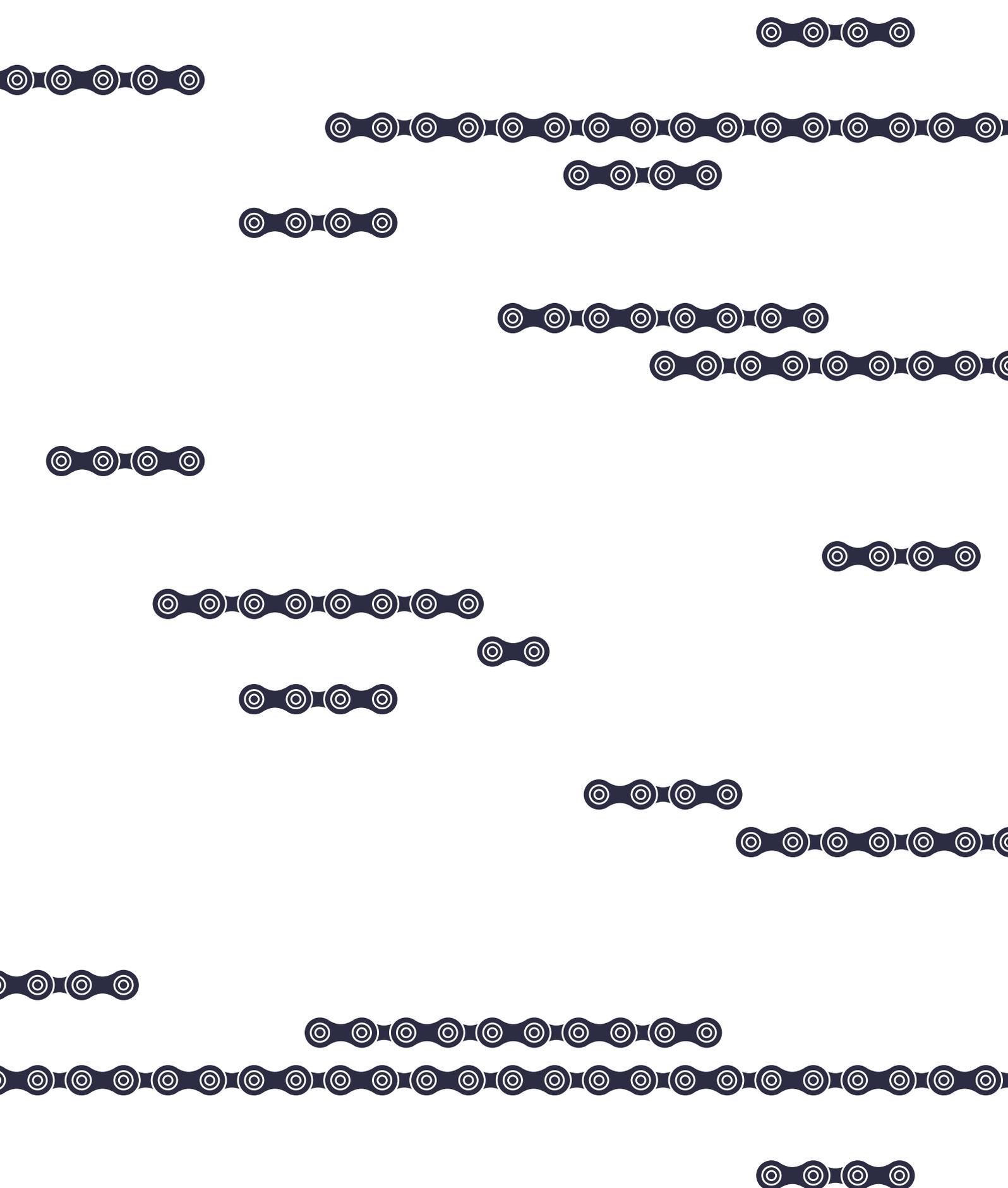
Fotos | Land Vorarlberg

Druck | Buchdruckerei Lustenau, 500 Stück

Stand: Oktober 2017

Vielen Dank für die Unterstützung durch





Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung Straßenbau
Widnau 12, 6800 Feldkirch
T +43 5574 511 20135
www.vorarlberg.at/fahrrad