

MASTERPLAN RADVERKEHR 2030



Herausgeber
Landeshauptstadt Innsbruck
Maria-Theresien-Straße 18
6020 Innsbruck
www.innsbruck.gv.at

Ressortzuständig:
Vizebürgermeisterin Ursula Schwarzl
Amt für Tiefbau, Amtsvorstand Walter Zimmerer

Leitung und Projektkoordination:
Teresa Kallsperger, Christian Schoder
fuss-radkoordination@innsbruck.gv.at

Innsbruck, November 2020

Redakteur*innen:
Aus den Ämtern/Geschäftsstellen der Stadt Innsbruck: Bau-, Wasser-,
Gewerbe- und Straßenrecht; Geographisches Informationssystem (GIS);
Grünanlagen; Marke –und Markenkommunikation; Straßenbetrieb;
Tiefbau; Verkehrsplanung, Umwelt; Wald und Natur sowie Innsbrucker
Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

Engele Stefan
Feichter Roland
Flecker Rudolf
Gajic Nemanja
Gatternigg Gudrun
Giuliani Wilhelm
Gruber Klaus
Gura Martina
Hauschild Martin
Hirsch Manfred
Hillebrand Thomas
Kaufmann Michael
Klingler Thomas
Neuner Albuin
Pinter Markus
Pixner Emanuel
Poller Arnold
Romillo Johanna (Grafik/Layout)
Ranninger Eckehard
Schwendinger Gernot
Stefanon Doris
Stockner Walter

Mit der Unterstützung von
CLAVIS (Kapitel 3)
The wordsmith (Lektorat)
AGFK Bayern (Kapitel 1.7)

Zitierweise: Landeshauptstadt Innsbruck, 2020: Masterplan Radverkehr 2030, Fuß- und Radkoordination, Amt für Tiefbau, Innsbruck

MASTERPLAN RADVERKEHR 2030

INHALT

Vorwort	5
Einleitung	7
1 INFRASTRUKTUR AUSBAUEN	
1.1 Radnetz erweitern	13
1.2 Radrouten sichtbar machen	35
1.3 Radabstellanlagen anbieten	39
1.4 Einbahnen öffnen	45
1.5 Stadtrad nutzen	49
1.6 Zeit fair teilen	53
1.7 Baustellen störungsarm gestalten	57
1.8 Extras anbieten	65
2 SICHERHEIT GEWÄHRLEISTEN	75
3 BEWUSSTSEIN SCHAFFEN	79
ANHANG	93
Literatur	94
Glossar	96
Maßnahmen	98

VORWORT



**Sehr geehrte Leser*innen,
liebe Radverkehrs-Interessierte!**

Sie halten den ersten Radmasterplan der Stadt Innsbruck in Händen. Auf den folgenden Seiten finden Sie die besten Ideen für den Ausbau des Radverkehrs in Innsbruck. Damit der Masterplan schrittweise vom Plan zum Meisterstück für den Radverkehr werden kann, wird die Landeshauptstadt Innsbruck in den nächsten Jahren einiges an Geld in die Hand nehmen. Jeder in den Radverkehr investierte Cent kommt um ein Mehrfaches zurück: Sichere Radwege erhöhen den Radverkehrsanteil und ein hoher Radverkehrsanteil bedeutet weniger öffentliches Geld, das für die Instandhaltung der Straßen, für Klimastrafzahlungen oder für den öffentlichen Personenverkehr in die Hand genommen werden muss. Wer Rad fährt, bleibt gesünder, nimmt weniger öffentlichen Raum in Anspruch und verursacht keine Abgase, die unseren Planeten zerstören. Wenn Sie schon Radfahrer*in sind: Hier ist unser Plan, wie wir Ihr Radfahrer*innen-Leben verbessern und erleichtern wollen. Und wenn Sie erst am Umsteigen vom Pkw aufs Fahrrad sind: Hier ist unsere Rutsche, damit Ihnen das Wechseln der Verkehrsmittel leichter fällt.

Die Landeshauptstadt Innsbruck braucht österreichweit kaum einen Mobilitätsvergleich zu scheuen: Bereits heute bescheinigt uns die internationale Umweltschutzorganisation Greenpeace mit einem Anteil der umweltfreundlich zurückgelegten Wege von 70% den österreichweit gemeinsam mit Wien höchsten Wert. Und das, obwohl Innsbruck wegen der Hanglagen schwerer zu erradeln ist, als so manch andere Landeshauptstadt. Den im österreichischen Mobilitätsranking erworbenen zweiten Rang hinter Wien können wir noch genau um einen Rang verbessern. Dazu sollen der Radmasterplan und seine Umsetzung einen großen Beitrag leisten. Unser Dank gilt den zahlreichen Ämtern, die an der Erarbeitung dieses Masterplans beteiligt waren, den Vertreter*innen aller Stadtsenatsfraktionen, welche die Erarbeitung laufend begleitet haben, und Ihnen: Denn viele Innsbrucker*innen haben in den letzten Jahren ihre Fahrradwünsche bei uns in der Stadtverwaltung deponiert. Ganz besonders danken wir den beiden Koordinator*innen Teresa Kallsperger und Christian Schoder, ohne deren Engagement dieser Radmasterplan jetzt nicht in Ihren Händen liegen würde.

In diesem Sinn: viel Freude bei der Lektüre und wir hoffen, viel Freude mit den neuen Radwegen und der verbesserten Infrastruktur für Fahrradfahrer*innen, die jetzt sukzessive umgesetzt werden.

Georg Willi
Bürgermeister
Landeshauptstadt Innsbruck

Uschi Schwarzl
1. Vizebürgermeisterin
Landeshauptstadt Innsbruck



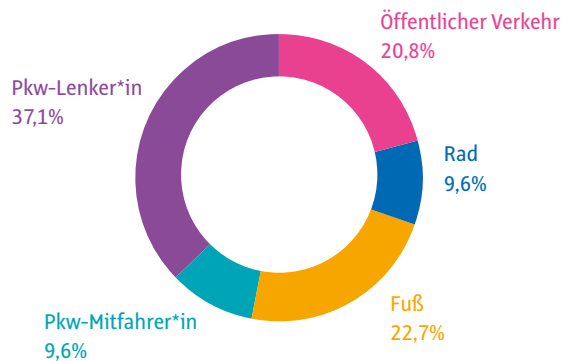
EINLEITUNG



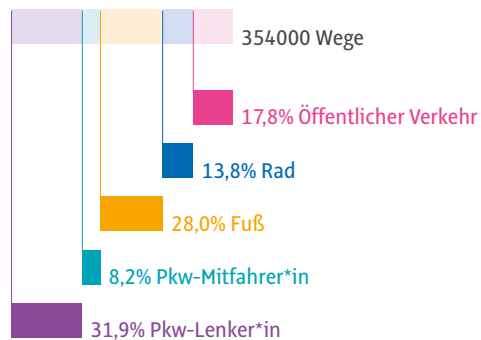
■ Abbildung 1 Modal-Split der werktägigen Wege mit Innsbruck-Bezug

Innsbrucker*innen und Nicht-Innsbrucker*innen

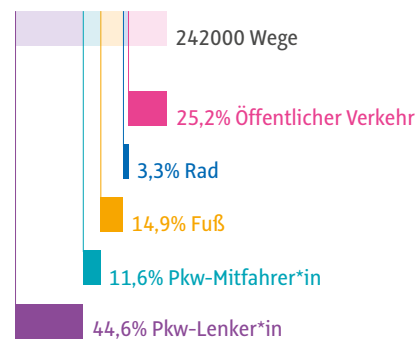
596000 Wege täglich



Innsbrucker*innen



Nicht-Innsbrucker*innen



Quelle: Österreich Unterwegs 2013/2014¹

Kann Radfahren die tragende Säule der verkehrlichen Mobilität in der Stadt sein? Dies klingt für Manche wie ein Rückschritt in der Verkehrsentwicklung. Für Manche ist er jedoch der Ausweg aus einer Fehlentwicklung. Vieles spricht für das Radfahren – es ist gesund für Körper, Geist und Klima. Es ist einfach, anpassungsfähig und sparsam an Zeit und Geld. Radfahren kann jede*r – Alt und Jung. Radfahren ist sozial, sportlich, elegant und chic. Radfahrende benötigen wenig Platz – und trotzdem müssen sie ihren Platz behaupten. Ihren Platz im Straßenraum und ihren Platz der Anerkennung im Beitrag zur urbanen Mobilität. So ist es bereits ein Fortschritt, wenn der Radverkehr gleich berechtigt wird, in der Wahrnehmung, der Akzeptanz und im Raumanpruch. Darum geht es im Masterplan Radverkehr – einem Plan zur Förderung des Radfahrens in Innsbruck: Der Radverkehr soll sich inmitten einer vielfältigen urbanen Mobilität positionieren.

AUSGANGSLAGE – DA STEHEN WIR DERZEIT

Laut letztem bundesweiten Datenstand bzgl. der Verkehrsmittelwahl für Innsbruck aus der österreichweiten Erhebung „Österreich Unterwegs 2013/14“ liegt der Radverkehrsanteil der Innsbrucker*innen samt Einpendler*innen bei 9,6%¹. Diese Datengrundlage gilt als Ausgangsbasis für die Stadt Innsbruck. ■ 1 ←

Daneben gibt es Erhebungen, die für den Innsbrucker Radverkehrsanteil weitaus besser ausfallen. So z.B. das Greenpeace Mobilitätsranking der Landeshauptstädte, in dem ein Radverkehrsanteil von rund 17% angeführt wird². Im Vergleich zu anderen Städten ist der Anteil jedenfalls ausbaufähig. In Innsbruck steht ein gut ausgebautes Netz des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs in Konkurrenz zur Steigerung des Radverkehrs.

Der Radverkehr ist in mehreren politischen Konzepten verankert³, wie z. B. dem Verkehrskonzept aus dem Jahre 1989/90, dem kürzlich novellierten örtlichen Raumordnungskonzept (ÖROKO 2.0) und dem derzeit bestehenden Arbeitsübereinkommen der Koalition. Auf Landesebene besteht das Radkonzept Tirol⁴ und seit einigen

Jahren eine spezielle Förderstrategie. Die im Jahr 2004 gestartete Initiative "klimaaktiv" des BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) für aktiven Klimaschutz und Teil der Österreichischen Klimastrategie und enthält auch ein Förderprogramm für den Radverkehr⁵. All diese Strategien sehen den Radverkehr als Konzept der Zukunft. Wir gehen einen Schritt weiter und sehen den Radverkehr in Anlehnung an den bekannten „Berlin Standard“ von Heinrich Strößenreuther⁶ als systemrelevant: deshalb, weil der Platz in Innsbruck sehr beengt ist. Aber auch in Anbetracht der gegenwärtigen Herausforderungen der Klimakrise. Wir sind überzeugt, dass der Radverkehr zu einem lebenswerten und qualitativ hochwertigen Innsbruck maßgeblich beiträgt. Die kompakte städtebauliche Form Innsbrucks ist ideal für den Radverkehr, die topografischen Herausforderungen relativieren sich durch die zunehmende elektrische Unterstützung.

Um den Radverkehr in Innsbruck zu stärken, betrachten wir zunächst, wer denn eigentlich mit dem Fahrrad unterwegs ist und welche Anforderungen diese Gruppierung an das Radverkehrssystem hat, um freiwillig und überzeugt mit dem Fahrrad zu fahren. Radfahrende sind eine sehr vielfältige Gruppe. Was sie alle verbindet, ist, dass sie sich durch die eigene Muskelkraft bewegen.

Mit baulichen, organisatorischen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen stellen wir nicht nur bereits aktive Radfahrende zufrieden, damit diese weiterhin mit dem Fahrrad fahren, sondern wollen wir auch weitere Zielgruppen erschließen. Da es keine vergleichbaren Umfragen aus Innsbruck gibt, greifen wir auf eine etablierte Typisierung von Radfahrenden zurück, die Roger Geller, langjähriger Radkoordinator aus Portland, USA, unter dem Titel „Four Types of Cyclists“ 2005 entwickelt hat. Aus dieser gehen vier Nutzer*innen-Gruppen hervor⁷:



„Stark und Furchtlos“ (Alltagsradfahrende): 0,5 % der Bewohner*innen von Städten fahren selbstbewusst und ohne Angst Fahrrad, unbeirrt ob es eigene Radfahranlagen gibt oder nicht. Das Fahren im Mischverkehr macht ihnen keine Angst oder Probleme. Das Fahrrad prägt ihre Identität sehr stark.



„Begeistert und überzeugt“ (Gewohnheitsfahrende): 6,5 % fahren begeistert und überzeugt Fahrrad. Sie bevorzugen baulich getrennte Radfahranlagen und fahren bei Bedarf nicht ganz angstbefreit im Mischverkehr. Sie fahren gern und regelmäßig Fahrrad und zählen zu den Gewohnheitsfahrenden.



„Interessiert, aber besorgt“ (Gelegenheitsfahrende): 60 % sind am Radfahren sehr interessiert und würden gern mehr Fahrrad fahren. Diese Mehrheit fährt fast ausschließlich auf baulich getrennten Radfahranlagen, da sie das Fahren im Mischverkehr als zu gefährlich erachtet. Der Großteil (ca. 60 %) setzt sich aus Frauen, Kindern und deren Eltern sowie älteren Personen zusammen.



„Auf gar keinen Fall“ (Nichtfahrende): 33 % fahren auf gar keinen Fall Fahrrad („no way no how“). Die Gründe liegen in der Gesundheit, Topografie, Streckenlänge oder im Desinteresse.

ZIELSETZUNG – DA WOLLEN WIR HIN

Das Fahrrad bezüglich sicheren, flüssigen und leichten Fahrens als gleichberechtigtes Verkehrsmittel anerkennen, sowohl im Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmenden als auch in der Praxis.

Die Formulierung dieser Vision mag wenig ambitioniert wirken, da laut StVO der Radverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel in unser Verkehrssystem eingebunden ist. Das Innsbrucker Verkehrssystem zeichnet jedoch ein anderes Bild. Dies ist zum einen in der Aufteilung von Raum und Zeit zu beobachten, zum anderen im geringen Verständnis der Verkehrsträger untereinander. Dies lässt sich als Verkehrsteilnehmer*in selbst erleben sowie in Erfahrungsberichten diverser Institutionen und Bürger*innen nachlesen. Daher ist es dringend erforderlich, das bereits gesetzlich Definierte in die Praxis umzusetzen und im Bewusstsein aller, die am Verkehrsleben in Innsbruck teilnehmen, zu verankern. In diesem Sinne hat sich die Stadtführung Innsbrucks vorgenommen, das Fahrrad als Standard-Verkehrsmittel in der Gesellschaft zu etablieren. Gerade in Tirol wird der Radverkehr oft mit Freizeit assoziiert, da die Topografie dafür wie geschaffen ist und Sport in der Gesellschaft eine elementare Rolle spielt. Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel ist noch nicht in der Mitte des gesellschaftlichen Verständnisses angekommen. Im Zuge dessen wollen wir die Vorzüge des Fahrrads als schnellstes innerstädtisches Verkehrsmittel (gemessen an der Gesamtreisezeit) bei Streckenlängen von eineinhalb bis fünf Kilometern bzw. den optimalen Einsatzbereich des Fahrrads effektiv an die Zielgruppen kommunizieren. Darüber hinaus wollen wir, dass die gebündelten Vorteile der ganzjährigen aktiven Mobilität im Sinne der Gesundheit der Bevölkerung, der Umwelt sowie der Volkswirtschaft wertgeschätzt werden. Den Radverkehr zu fördern, heißt auch sanfte Mobilität im Sinne hoher Lebensqualität für den Aufenthalt in der Stadt zu fördern. Die damit verbundenen Veränderungen im Straßen- und Stadtbild führen dazu, dass der Straßenraum für die Innsbrucker Bevölkerung angenehmer erlebbar gemacht wird. Dies



Vision

Anerkennung des Fahrrads als gleichberechtigtes Verkehrsmittel und Verankerung im Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmer*innen sowie in der Praxis

Ziel

Steigerung des Radverkehrs auf 20% im ganzen Jahresverlauf, ohne Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs und des Fußverkehrs

Handlungsfelder

Infrastruktur ausbauen

Sicherheit gewährleisten

Bewusstsein schaffen

Verwaltung

Politik

Bürger*innen

gilt gleichermaßen auch für Fußgänger*innen, welche gleichermaßen durch eine Transformation maßgeblicher Straßenräume profitieren sollen. Neben den optischen Veränderungen führt die aktive Fortbewegung durch den Straßenraum zu einer bewussteren Wahrnehmung der Umgebung. Das Transportmittel Fahrrad wollen wir als Schlüssel zum modernen, gedeihenden und zukunftsweisenden Innsbruck verstanden wissen. Dazu zählt neben der physischen Mobilität auch die geistige Mobilität, die durch die aktive Fortbewegung durch das Fahrrad gefördert wird. Es handelt sich damit um einen Prozess, der in der Gesellschaft bereits wahrnehmbar angelaufen ist, jedoch mit dem Masterplan Radverkehr als strategischem Prozess in Szene gesetzt werden soll.

ZIELSETZUNG

Den Radverkehr im ganzen Jahresverlauf auf 20 % zu steigern, ohne den ÖV und den Fußverkehr zu beeinträchtigen. Dieses Ziel wollen wir mit folgenden Unterzielen erreichen:

- **Ein möglichst lückenloses Radwegenetz bereitstellen:** Die Innsbrucker Radinfrastruktur bauen wir nach definierten Ausbauqualitäten so aus, dass sämtliche Wegeverbindungen lückenlos mit dem Fahrrad erreichbar sind.
- **Die Sicherheit im Radverkehr sicherstellen:** Wir reduzieren Radverkehrsunfälle im Stadtgebiet. Dazu analysieren wir relevante Unfälle systematisch und zyklisch und leiten effektive Maßnahmen für die Umsetzung ab.
- **Die Geschwindigkeit je nach ortsspezifischen Anforderungen beeinflussen:** Um die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen, gilt es neben dem Ausbau an Infrastruktur auch die Geschwindigkeit im gesamten Verkehrssystem abhängig der jeweiligen örtlichen Bedingungen anzugleichen.
- **Den Anteil des Winterradverkehrs anheben:** Wir machen den Radverkehr im ganzen Jahresverlauf attraktiver. Wenn Radfahrende in den Wintermonaten auf den ÖV wechseln, belasten sie diesen in einer hoch-

frequentierte Zeit. Volkswirtschaftlich ist daher eine jahresdurchgängig möglichst gleichförmige Nutzung von Vorteil.

- **Bisherige Radfahrende zufriedenstellen:** Wir stellen bestehende Radfahrer*innen in ihrem subjektiven Gefühl zufrieden. Somit wird gewährleistet, dass sie Radfahrende bleiben und nicht zu anderen Verkehrsträgern wechseln.
- **Neue Zielgruppen erschließen:** Wir begeistern mehr Personen für den Radverkehr, das heißt, dass wir bestehende Autofahrende als neue Zielgruppe erschließen.
- **Die positive Einstellung zur Fahrradkultur der Gesellschaft stärken:** Neben dem klaren Bekenntnis zum Fahrradfahren wollen wir Innsbruck als Stadt mit einer gelebten Fahrradkultur im allgemeinen Bewusstsein verankern und breite Akzeptanz dafür schaffen, dass Investitionen in den Radverkehr fließen.

Um die definierten Ziele zu erreichen und die erarbeiteten Maßnahmen umsetzen zu können, sollen die notwendigen budgetären Mittel planbar vorausschauend sichergestellt werden. Anhand der Ausgaben pro Radfahrer*in bzw. Einwohner*in wird laufend evaluiert und transparent gemeldet, welchen Stellenwert der Radverkehr im Innsbrucker Haushaltsbudget erhält.

HANDLUNGSFELDER

Um die Ziele zu erreichen, verwenden wir drei Handlungsfelder. Für jedes dieser Handlungsfelder ist in Innsbruck ein erheblicher Qualitätsanstieg notwendig, um die oben definierten Zielsetzungen zu erreichen. Zentral ist der Ausbau der Fahrradinfrastruktur, insbesondere des Innsbrucker Radnetzes. Durchgängig, sicher und hindernisarm soll es werden. Eine Vielzahl an weiteren Faktoren machen das Gesamtpaket für eine attraktive Fahrradinfrastruktur aus. Dazu gehören qualitativ hochwertige, sichere und gut zugängliche Radabstellanlagen, intuitive Wegweiser an Hauptradrouten, die Öffnung von Einbahnen, das Angebot von Leihrädern in der Stadt, die faire Verteilung von Zeit im Straßenraum, die störungsarme

Gestaltung von Baustellen und vieles mehr. Neben den infrastrukturellen Maßnahmen legen wir einen Fokus auf das Thema Sicherheit. Wir sehen die angepasste Geschwindigkeit im Verkehrssystem als Schlüssel zu mehr Sicherheit für alle Verkehrsträger, auch den Radverkehr. Als drittes Handlungsfeld wollen wir mehr Bewusstsein in der Gesellschaft schaffen und die bestehende Fahrradkultur in Innsbruck stärken. Wir adressieren dies anhand verschiedener Formate neben bereits aktiven Radfahrenden auch an zukünftige Radfahrende.

Für die Förderung des Radverkehrs bekennen wir uns zu einer Vielzahl an Maßnahmen innerhalb der drei Handlungsfelder. Wir setzen auf die Strategie, je nach ortsspezifischen Gegebenheiten zu entscheiden, ob der inkludierte Mischverkehr bei geringem Geschwindigkeitsniveau besser oder schlechter geeignet ist als ein Radschnellweg. Beide Formen sind zur Förderung des Radverkehrs geeignet, nur müssen sie an geeigneter Stelle zum Einsatz kommen.

Der Masterplan formuliert die Handlungsstrategie für die Stadtführung, auf der Seite der politischen Repräsentanten und auf der Seite der Stadtverwaltung. Handelnde sind aber auch Interessensgruppen und rechtlich institutionalisierte Interessensvertretungen, Medienschaffende und Meinungsbildner – und ganz besonders alle Radfahrenden.

ZEITHORIZONT

Die in diesem Konzept erarbeiteten Maßnahmen werden für die kommenden zehn Jahre bis 2030 definiert.

DIE DREI SÄULEN

Die Erarbeitung dieses Konzepts erfolgte unter Berücksichtigung der drei Säulen:

Verwaltung

Politik

Bürger*innen

- **Verwaltung:** die fachliche Analyse erfolgte unter der amtsübergreifenden Mitwirkung vieler Mitarbeitenden des Stadtmagistrats Innsbruck, die das Thema Fahrrad mit ihrer Kompetenz und Verantwortlichkeit betreuen.
- **Politik:** die politischen Repräsentanten wurden in Form einer Mentoring-Gruppe eingebunden, die in acht Sitzungen beratend und steuernd zur Seite stand und die Inhalte in die politischen Klubs zurückspielten. Eingegangene Stellungnahmen wurden im Masterplan inhaltlich bewertet und berücksichtigt. Daneben wurde der Projektfortschritt regelmäßig im Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität berichtet.
- **Bürger*innen:** Anregungen aus der Bevölkerung werden laufend zur Verbesserung der Situation für Radfahrende aufgenommen. Zudem wurden im 1. Innsbrucker Radworkshop die Wünsche, Ideen und Anregungen der Innsbrucker Bevölkerung zum Radnetz, insbesondere zu bestehenden Lücken, Radrouten und zum Thema Sicherheit aufgenommen. An die 200 Besucher*innen haben im Workshop Ihre Anliegen deponiert.



RADNETZ ERWEITERN

Ziele

- Radnetz erweitern
 - Sicherheit gewährleisten
 - Geschwindigkeit beeinflussen
 - Winterradverkehr anheben
 - Radfahrende zufriedenstellen
 - Neue Zielgruppen erschließen
 - Fahrradkultur stärken
- Der Radverkehr wird im gesamten Jahresverlauf auf einen Anteil von 20% gesteigert, ohne den ÖV und den Fußverkehr zu beeinträchtigen.

Maßnahmen

Umsetzung bis: 2030

- Die Lücken im hochrangigen Radnetz werden bevorzugt geschlossen.
- Die Anbindung des Radverkehrs an die Gemeinde Natters sowie die Vitalregion wird umgesetzt.
- Die Lücken im lokalen Netz werden geschlossen.

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

Stark und furchtlos 

Begeistert und überzeugt 

Interessiert, aber besorgt 

Auf gar keinen Fall 

● **Tabelle 1**
Qualitätskriterien Radkonzept Tirol

Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße: Radkonzept Tirol, Innsbruck 2014⁴

			ALLTAG					FREIZEIT
			Überregionale/regionale Verbindung			Lokale Verbindung		
			S	R1	R2	L1	L2	
KRITERIEN			KATEGORIEN					
FÜHRUNG	Durchgehend befahrbar		X	X	X	X	X	X
	Verkehrssicher		X	X	X	X	X	X
	Einbindung in Netz		X	X	X	X	X	X
	Direkte Wegführung, keine Umwege		X	X				
	Intermodale Umsteigemöglichkeit		X	X				
	Querungen und Kreuzungen vermeiden		X					
	Trennprinzip	ausschließlich Radverkehr, Radweg	X					
		komb. Geh- und Radweg, Radstreifen		X				
	Mischprinzip	nur „Anrainerverkehr“			X			
		geringer Kfz-Verkehr				X	X	
Abseits von Lärmquellen							X	
Landschaftlich attraktiv							X	
ERRICHTUNG	Gute Entwässerung		X	X	X	X	X	X
	Frei von Hindernissen		X	X	X	X	X	X
	Befestigte glatte Oberfläche		X	X				X
	Breite des Verkehrsraumes (Zweirichtg)	≥ 4,5m (Überholmöglichkeit)	X					
		≥ 3,5m (Anhänger Anhänger)		X				
		≥ 2,5m (Rad Anhänger)			X	X	X	X
	Kurvenradien außerorts	≥ 22m (bis zu 30 km/h)	X	X				
		≥ 14m (bis zu 25 km/h)			X			
		≥ 8m (bis zu 20 km/h)				X	X	X
	Steigung	≤ 3%	X	X				
≤ 6% (bis 500 m)				X				
≤ 8% (bis 250 m)					X	X	X	
WARTUNG	Erhaltung		X	X	X	X	X	X
	Reinigung		X	X	X	X	X	X
	Winterdienst		X	X		X		
AUSSTATTUNG	Beschilderung		X	X	X	X	X	X
	Abstellanlagen an Zielen		X	X	X	X	X	X
	Einkehrmöglichkeiten							X
	Rastplätze							X
	Servicestationen		X					X
	Beleuchtung		X					
	Infotafeln							X
	Attraktivierung (Mülleimer, Fußstützen,...)		X					

1.1.1 FACHLICHE ANALYSE

1.1.1.1 QUALITÄTSKRITERIEN UND WUNSCHLINIENNETZ

Die Einteilung der Innsbrucker Radrouten basiert auf dem Kriterienkatalog des Radkonzepts Tirol, der zwischen überregionalen, regionalen und lokalen Verbindungen im Alltagsverkehr und dem Freizeitverkehr unterscheidet.

Bei den überregionalen und regionalen Verbindungen findet eine Einteilung in S, R1 und R2 statt, während die Bezeichnungen L1 und L2 für lokale Verbindungen lauten. Verbindungen für den Freizeitverkehr werden mit F festgelegt. Eine genaue Auflistung der einzelnen Kriterien findet sich in Tabelle 1. **1** ←

Aufgrund der Platznot können nicht alle Kriterien der jeweiligen Kategorien im innerstädtischen Straßennetz erfüllt werden. Für die derzeit bestehende Förderung des Bundesministeriums (klimaaktiv) müssen Radschnellverbindungen folgende Kriterien aufweisen⁸:

- Mindestlänge von fünf Kilometern
- Festlegung in den Planungsdokumenten des Bundeslandes
- Potenzial von mindestens 2.000 Radfahrenden pro 24 Stunden
- Niveaufreiheit gegenüber dem Kfz-Verkehr bzw. Vorrang an niveaugleichen Kreuzungen
- Projektierungsgeschwindigkeit: 30 Kilometer pro Stunde
- Verkehrsraumbreiten:
 - Zweirichtungsradweg: mehr als vier Meter
 - Einrichtungsradweg: mehr als zwei Meter je Fahrtrichtung

Unter Berücksichtigung der Zielsetzung zur Förderung des Radverkehrs wird für Innsbruck ein Wunschliniennetz erstellt. Das Wunschliniennetz für den Radverkehr lässt sich in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Achsen einteilen. Dazwischen verbinden und verfeinern Netzergänzungen die Haupttrouten. Das Radroutennetz wurde in Anlehnung an die Kategorien des Landes Tirols eingeteilt:

- Radschnellwege S
- regionale Radrouten R1
- regionale Radrouten R2
- lokale Radrouten L1
- lokale Radrouten L2
- Hochradwege H

Radschnellwege S verlaufen entlang des Inns, sind durchgehend befahrbar und von großer überregionaler Bedeutung. Sie zeichnen sich durch eine möglichst kreuzungsfreie, durchgehend befahrbare Wegführung auf eigenen Radverkehrsanlagen aus, bieten durch entsprechende Breiten Möglichkeiten zum Überholen, sind entsprechend beschildert und werden im Winter geräumt. **2** →

Regionale Verbindungen R1 binden Nachbargemeinden an, führen in das Stadtzentrum bzw. zu wichtigen Einrichtungen. Sie können als kombinierte Geh- und Radwege geführt werden, die durchgehend befahrbar sind, im Winter geräumt werden und entsprechend beschildert sind. Regionale Verbindungen R2 binden ebenso Nachbargemeinden an, führen in das Stadtzentrum bzw. zu wichtigen Einrichtungen. Sie können auch im Mischprinzip geführt werden können, solange nur Anrainer*innen-Verkehr herrscht und sind durchgehend befahrbar. **3** →

Für die lokalen Verbindungen sind die Kategorien L1 und L2 vorgesehen. Sie ergänzen das überregionale Radnetz. Lokale Verbindungen L1 sind wichtige innerstädtische Radwege, die relevante öffentliche Einrichtungen mit dem Fahrrad erreichbar machen. Sie sind durchgängig befahrbar und können im Mischprinzip geführt werden. Lokale Verbindungen L2 bieten Ergänzungen im Netz und erschließen Wohngegenden. **4** →

Vervollständigt wird das Innsbrucker Radroutennetz durch sogenannte Hochradwege H. Diese sind zwar für den Alltagsradverkehr relevant, jedoch nicht jahresdurchgängig befahrbar, da große Höhenunterschiede bewältigt werden müssen.

Somit ergibt sich das gesamte Wunschliniennetz in Innsbruck. **5** →

1.1.1.2 STATUS QUO IN INNSBRUCK

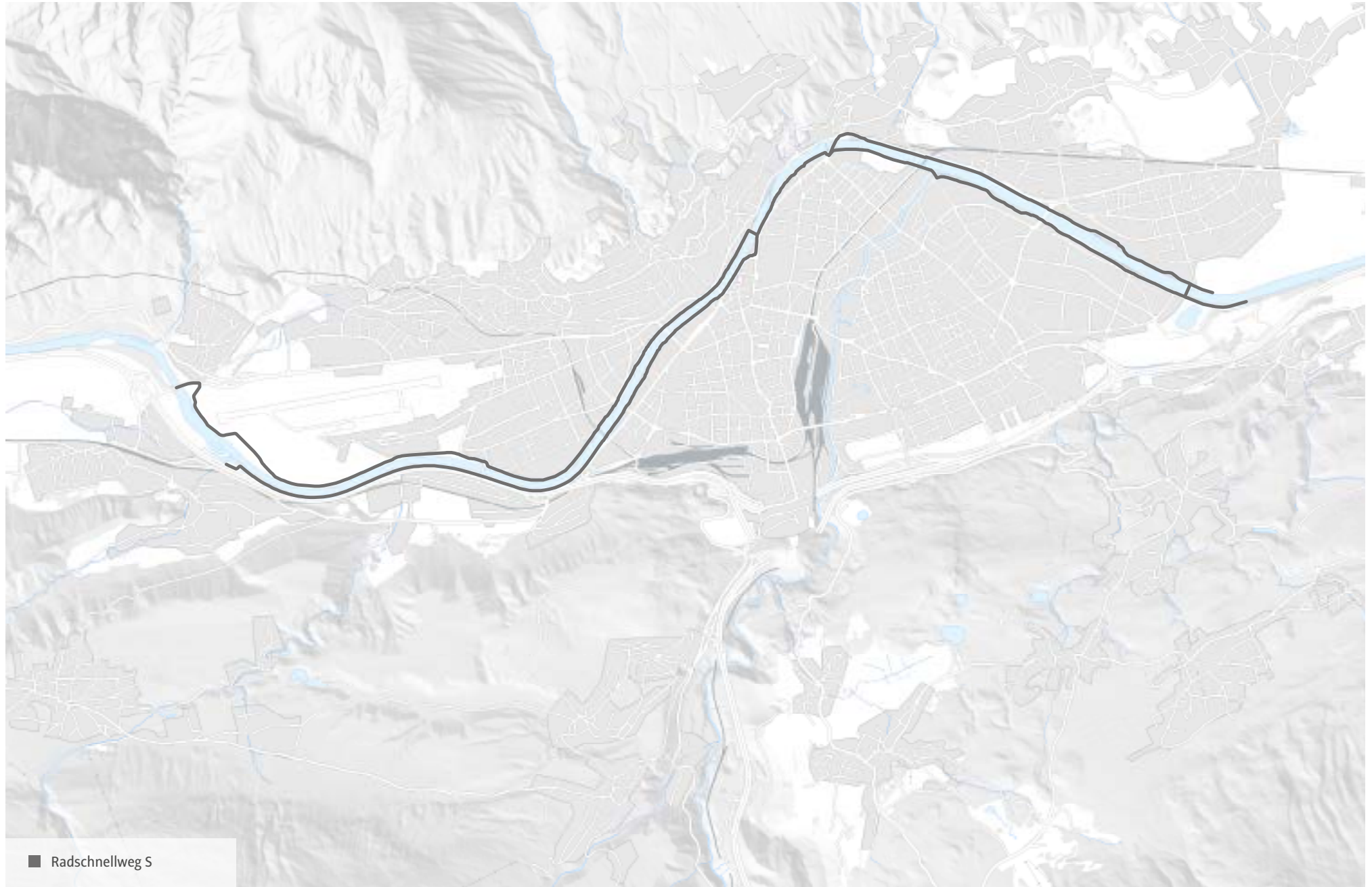
Der Radverkehr wird im Misch- oder Trennprinzip geführt. Für Radschnellwege ist ausschließlich der Radverkehr im Trennprinzip vorzusehen, während für die regionalen Radrouten R1 auch ein kombinierter Geh- und Radweg zweckmäßig ist. Die restlichen Kategorien (regionale Radrouten R2, lokale Radrouten L1, lokale Radrouten L2, Hochradwege H) können allesamt im Mischprinzip abgewickelt werden, wobei für regionale Radrouten R2 nur ein Mischprinzip mit Anrainer*innenverkehr anzustreben ist. Auf Grund des beengten Platzes lässt sich dies im Stadtgebiet nicht immer umsetzen. Hier gilt: eine Radverkehrsanlage an den Radrouten mit Qualitätseinschränkungen und sicherheitsrelevanten Ausgleichsmaßnahmen ist besser, als keine Radverkehrsanlage umzusetzen.

Innsbrucks Radinfrastruktur ist mit sämtlichen Anlagen (Radwege, Mehrzweckstreifen, Radfahren gegen die Einbahn etc.) derzeit wie in Abbildung 6 dargestellt ausgebaut. **6** →

Im Innsbrucker Stadtgebiet stellen die gemischten Geh- und Radwege, gefolgt von den getrennten Radwegen und Mehrzweckstreifen jene Radinfrastruktur dar, welche anhand ihrer Länge am meisten vertreten sind. **7** →

■ **Abbildung 2**
Radrouten Innsbruck – Radschnellwege S

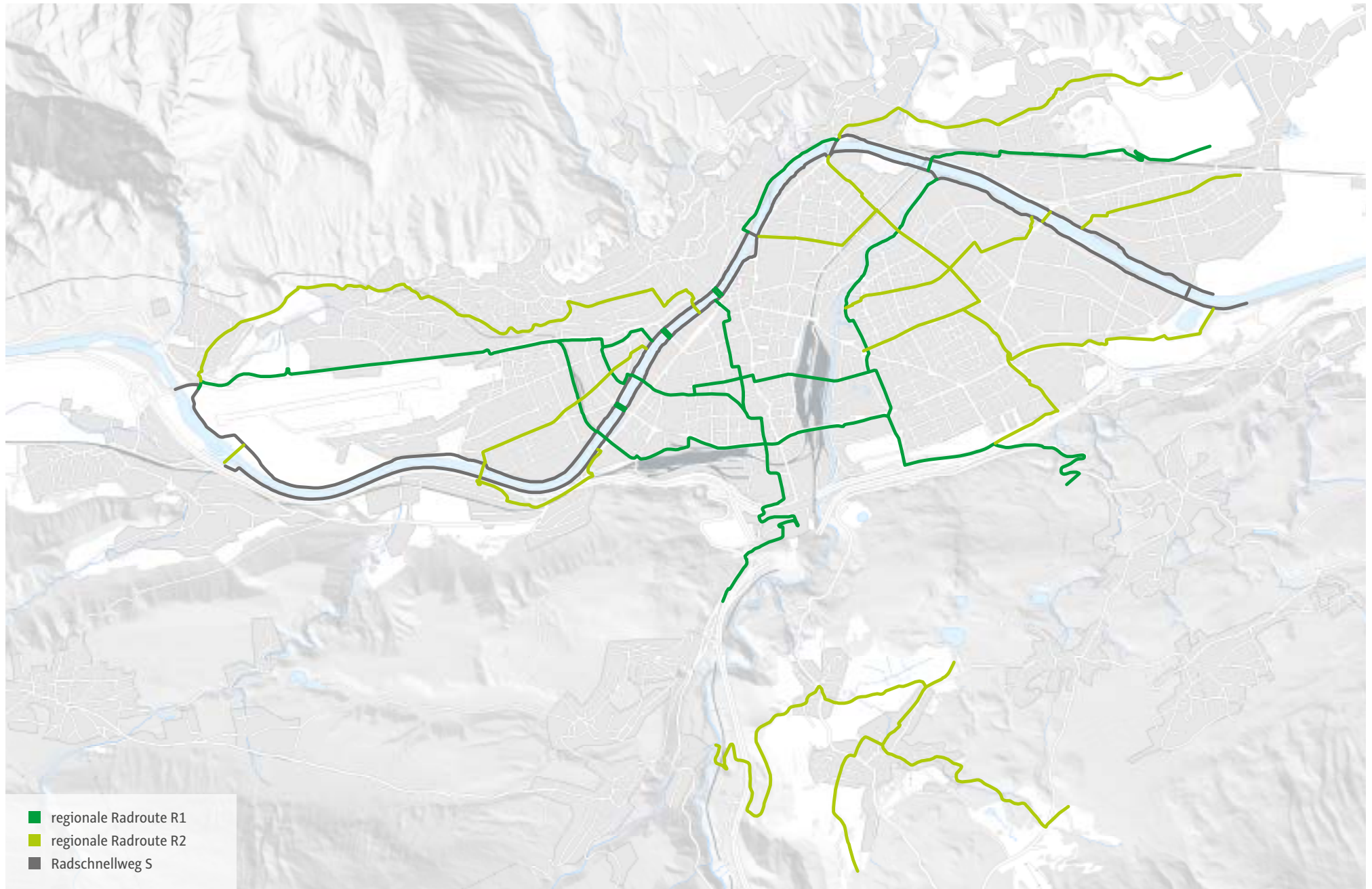
Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße: Radkonzept Tirol, Innsbruck 2014



■ Abbildung 3

Radrouten Innsbruck – S und regionale Radrouten R1, R2

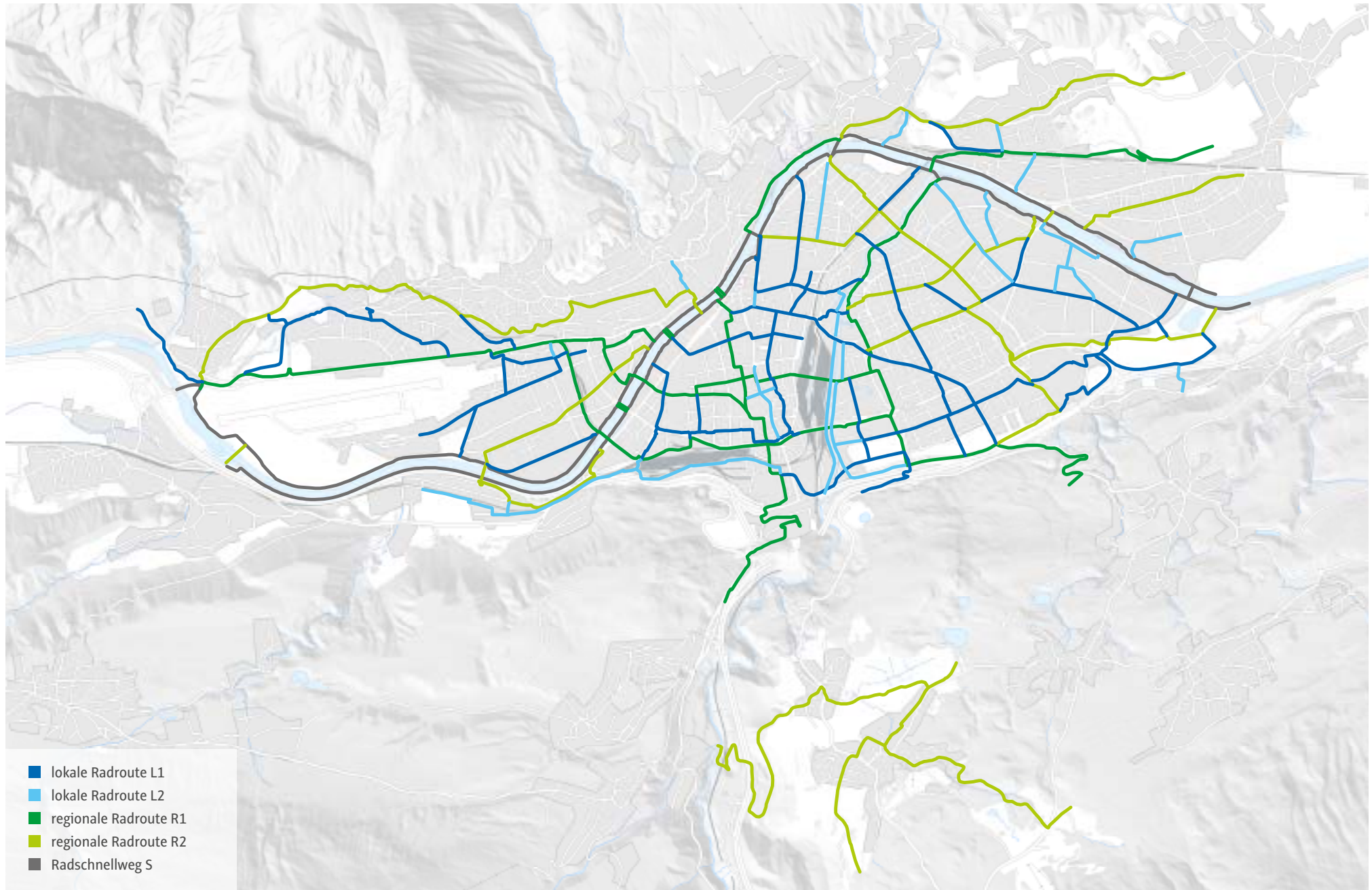
Quelle: Stadt Innsbruck



■ Abbildung 4

Radrouten Innsbruck – S, R1, R2 und lokale Radrouten L1

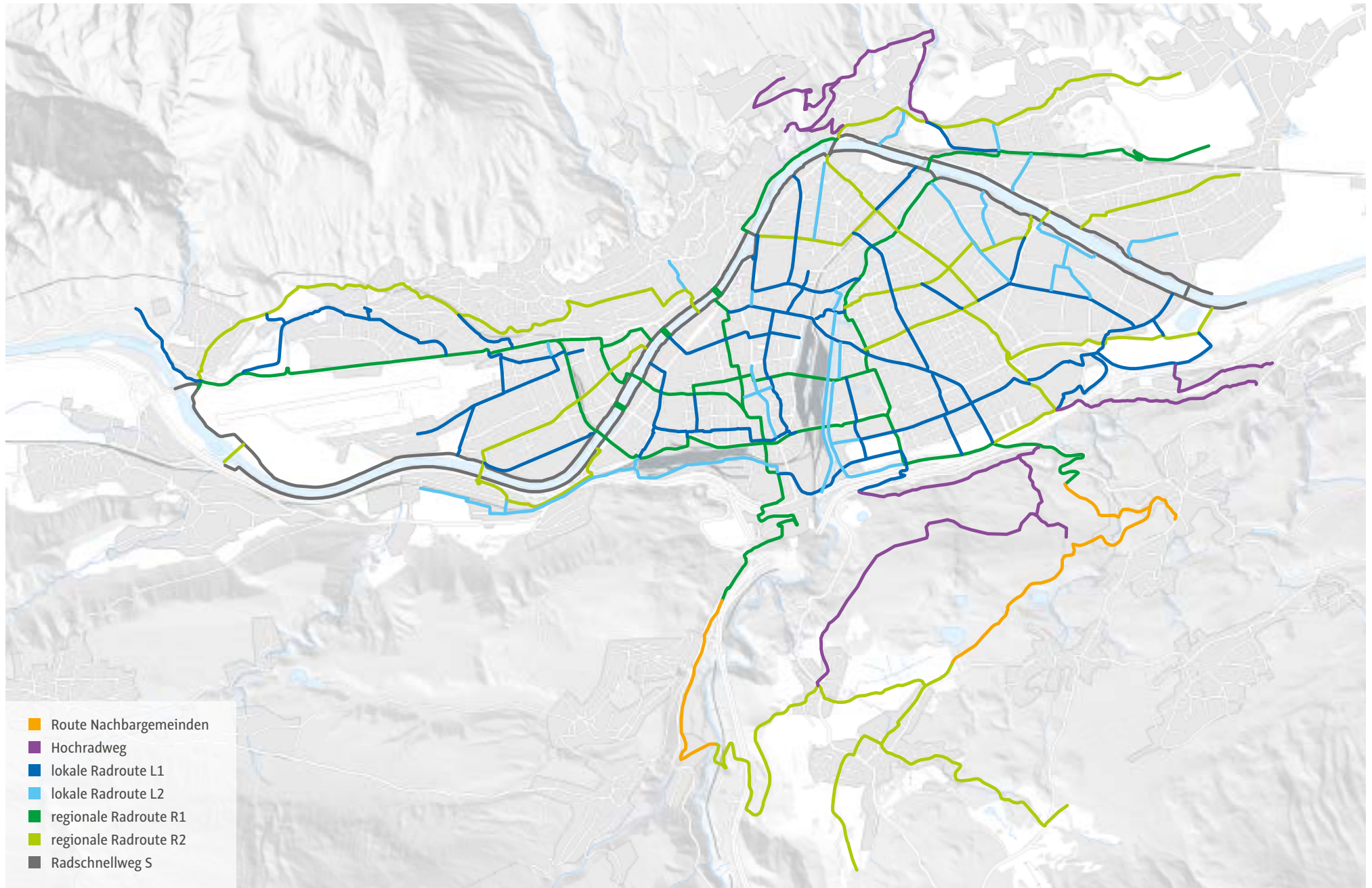
Quelle: Stadt Innsbruck



■ Abbildung 5

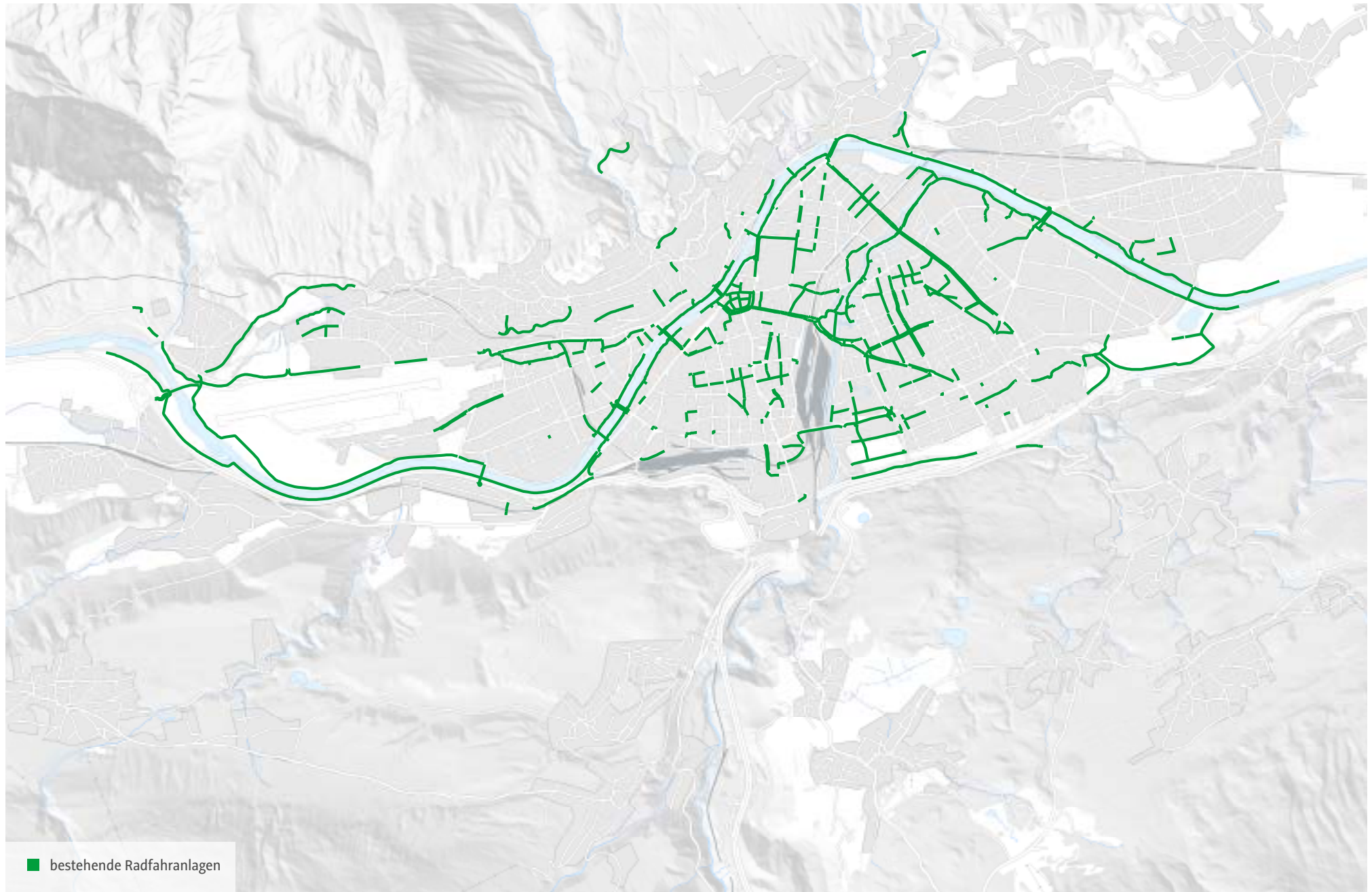
Wunschliniennetz Innsbruck – Radrouten S, R1, R2, L1, L2 und Hochradwege H

Quelle: Stadt Innsbruck



■ **Abbildung 6**
Überblick der Radinfrastruktur in Innsbruck

Quelle: Stadt Innsbruck



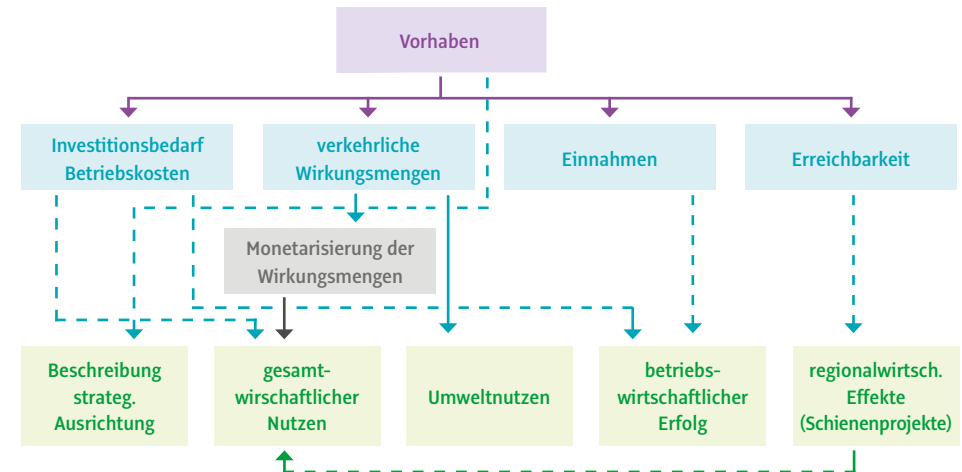
■ **Abbildung 7**
Radrouten Innsbruck – Radschnellwege 5



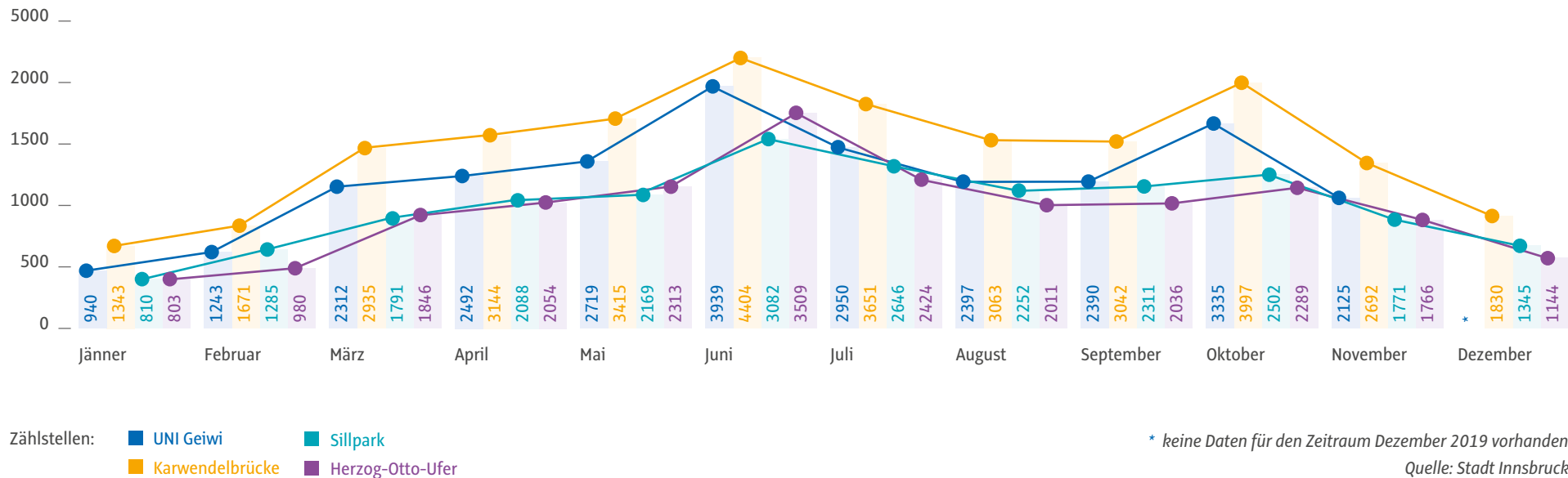
Quelle: Stadt Innsbruck

■ **Abbildung 13**
Methodik des Rankingmodells

Quelle: Österreichischer Städtebund, 2012⁹



■ **Abbildung 10**
verwendete Radverkehrs-zählstellen in Innsbruck (Mittelwerte je Monat)



* keine Daten für den Zeitraum Dezember 2019 vorhanden

Quelle: Stadt Innsbruck

1.1.1.3 LÜCKEN

Lücken im Radnetz zu beseitigen kommt eine besondere Bedeutung zu, denn ein durchgängiges Netz mit entsprechender fahrradfreundlicher Infrastruktur trägt maßgeblich zur Steigerung des Radverkehrs bei. Dazu sind vier unterschiedliche Lückenkategorien definiert:

- LK0... „Radinfrastruktur ausreichend“
- LK1... „fehlende Radinfrastruktur“
- LK2... „fehlende Radinfrastruktur, aber mit dem Rad befahrbar“
- LK3... „Radinfrastruktur vorhanden, jedoch nicht der Routenkategorie entsprechend“

Entlang der Radrouten werden immer beide Fahrtrichtungen getrennt bewertet und entsprechend im Verkehrsmodell für die Berechnungen eingearbeitet. Die Radinfrastruktur wurde fahrtrichtungsweise ins Verkehrsmodell eingepflegt, zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Attraktivität der jeweils vorliegenden Radinfrastruktur. Sämtliche Lücken sind in Abbildung 8 verzeichnet. ■ 8 →

Die relevantesten Lückenschlüsse wurden monetär bewertet und die budgetwirksamsten Projekte in die Kosten-Nutzen-Berechnung eingepflegt.

1.1.1.4 MODELLBERECHNUNG

Im Modell wird der Alltagsradverkehr (durchschnittlich werktägige Verkehrsnachfrage) im Streckennetz rechnerisch abgebildet. Die Berechnung der Verkehrsströme baut auf ein vier-Stufen Modell auf. Der Algorithmus für die Berechnung ist wie folgt gegliedert:

- Verkehrserzeugung (Strukturdaten)
- Verkehrsverteilung (Quelle-Ziel-Beziehungen)
- Verkehrsmittelwahl (Modal Split)
- Umlegung der Verkehrsnachfrage auf Radrouten der Kategorien S, R1, R2 (Verkehrsbelastungen)

Die Erzeugung und Verteilung wurde aus dem bereits bestehenden mIV-Modell für Innsbruck übernommen. Dabei werden sämtliche Strukturdaten, Verkehrszellen

(räumliche Einheiten, die mit ihren Strukturdaten als Quelle und Ziel des Verkehrsaufkommens fungieren) und Distanzfunktionen aus dem vorhandenen Verkehrsmodell herangezogen.

Bei der Verkehrsmittelwahl für den Radverkehr wird bei der Nutzenfunktion die tatsächliche Fahrtzeit berücksichtigt. Dadurch fließen Höhenunterschiede und Umwege mit in die Berechnung der Verkehrsmittelwahl ein. Mithilfe des Google API (application programming interface)¹⁰ werden aus Google Maps die tatsächlichen durchschnittlichen Fahrzeiten zwischen den einzelnen Verkehrszellen abgefragt und bei der Nutzenfunktion mitberücksichtigt.

Das für die Umlegung benötigte Netz und sämtliche dazugehörige Anbindungen (Verbindungen zwischen den Verkehrsbezirken und dem Streckennetz) sowie Knotenwiderstände (Zeitwiderstände, die mit den Knoten z.B. Kreisverkehr, VLSA etc. und der jeweiligen Haupt- bzw. Abbiegerichtung verknüpft sind) wurden für das Radverkehrsmodell neu implementiert. Das Bestandsnetz bildet die tatsächliche Radinfrastruktur in Innsbruck ab sowie all jene Straßenzüge, welche im Wunschliniennetz dargestellt sind und nicht bereits bei der Radinfrastruktur berücksichtigt wurden (z.B. Radfahren in verkehrsarmen Straßen).

Es wurden folgende Streckentypen mit dazugehöriger Geschwindigkeit im unbelasteten Streckennetz (v0) verwendet (E-Biker*innen wurden bei der Ermittlung der Geschwindigkeiten nicht berücksichtigt):

- Radweg...20 km/h
- Rad- und Fußweg (Mischprinzip)...17 km/h
- Radfahrstreifen...18 km/h
- Mehrzweckstreifen...16 km/h
- Fahrradstraße...16 km/h
- Führung in verkehrsarmer Straße...16 km/h
- Hochradwege...8 km/h
- Lückenschluss...0 km/h

Für das Prognosemodell ändern sich die Streckentypen für die in der wirtschaftlichen Bewertung angegebenen

Lückenschlüsse. Diese entsprechen im Prognosemodell den für den Endausbau vorgesehenen Streckentypen.

1.1.1.5 UMLEGUNGSVARIANTEN

Bei den zwei berechneten Umlegungsvarianten wird zwischen dem Analysemodell (bestehendes Radverkehrsnetz und aktuelle Verkehrsnachfrage) sowie einem Prognosemodell (Radwegenetz ohne Lücken und erhöhter Verkehrsnachfrage) unterschieden. Die Differenz der zwei Umlegungsmodelle ergibt die Eingangswerte für die Nutzen-Kosten-Analyse.

Das Analysemodell bildet den heutigen Radverkehr in Innsbruck ab. Es fußt auf folgenden Grundlagen:

- Abbildung des Radverkehrs innerhalb von 24 Stunden für einen typischen Werktag .
- Ableitung der Verkehrsmittelwahl Österreich Unterwegs 2013/14 (9,6% Radanteil) .
- Die Radverkehrsstärke für die Analyse wird in Abbildung 9 dargestellt. ■ 9 →

Für das Prognosemodell wurden folgende Annahmen getroffen:

- Der Prognoseverkehr bildet den Radverkehr innerhalb 24 Stunden für einen typischen Werktag ab.
- Der Radverkehrsanteil in der Verkehrsmittelwahl wird im Vergleich zum Analyseverkehr verdoppelt (19.2% Radanteil). Der zusätzlich entstehende Radverkehr wird zur Gänze aus dem Verkehrsaufkommen des mIV geschaffen.
- Auf einen Prognosezeitraum wird verzichtet. Veränderungen in der Bevölkerung und in der örtlichen Arbeitsplatzverteilung werden demnach nicht berücksichtigt. Die Gesamtwege der Quell-Ziel-Beziehungen bleiben konstant.
- Im Prognosenetz wird davon ausgegangen, dass alle Lücken auf den relevanten Routen geschlossen sind. Wechselwirkungen bei Nichtumsetzung einzelner Maßnahmen sind im Modell nicht berücksichtigt.
- Die Verkehrsdaten von vier Radzählstellen sind in die Verkehrsmodellierung mit eingeflossen, siehe Abbildung 10.

■ 10 ←

Die Radverkehrsströme für die Prognose werden in Abbildung 11 dargestellt. ■ 11 →

Die Differenz des Prognose- zum Analysemodell bildet die Verkehrswirksamkeit der Lückenschlüsse ab. In Abbildung 12 ist die Verkehrswirksamkeit ersichtlich.

■ 12 →

In der Differenzdarstellung lässt sich der Zuwachs- bzw. die Abnahme des Radverkehrsaufkommens unter den getroffenen Randbedingungen für den Prognosezustand ablesen. Dabei ist zu sehen, dass die Zuwächse vorwiegend am höherrangigen Radwegenetz mit den in der Berechnung geschlossenen Lücken auftreten (siehe Museumsstraße).

1.1.1.6 NUTZEN-KOSTEN-ANALYSE

Zur qualitativen und objektiven Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von geplanten bzw. notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wird das Rankingmodell des österreichischen Städtebundes herangezogen. Im Wesentlichen beruht es darauf, die Verkehrswirksamkeit mit den Kosten der Lückenschlüsse in ein Verhältnis zu setzen.

1.1.1.7 RANKINGMODELL

Das Umweltverbund-Rankingmodell wurde 2012 vom Städtebund herausgegeben. Demnach ist es dazu geeignet, Vorhaben im Umweltverbund (Radverkehr, Fußgängerverkehr, ÖV) im Hinblick auf ihren volkswirtschaftlichen Nutzen, ihren Umweltnutzen, deren betriebswirtschaftlichen Nutzen und auf die dadurch ausgelösten regionalwirtschaftlichen Effekte abzubilden⁹. Das Rankingmodell soll die Entscheidungsgrundlage bei anstehenden öffentlichen Investitionen im Umweltverbund maßgeblich verbessern und ist daher auch Grundlage für Förderansuchen. ■ 13 ←

Der Begriff eines „Vorhabens“ steht im Sinne des Rankingmodells für die Summe der Maßnahmen, die ein zu bewertendes Projekt ausmachen. Diese können sowohl infrastrukturelle, betriebliche und organisatorische Maßnahmen für den Fußgänger-, Fahrradverkehr, den ÖV so-

wie für Maßnahmen zur umweltfreundlicheren Nutzung des Autos (z.B. Fahrgemeinschaften, etc.) umfassen.

Der gesamtwirtschaftliche Nutzen errechnet sich mit folgender Formel:

Der Betrachtungszeitraum des Bewertungsverfahrens wird einheitlich für eine Betriebszeit von 15 Jahren fixiert. Ein Vorhaben ist aus gesamtwirtschaftlicher Sicht realisierungswürdig, wenn sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von deutlich über eins ergibt und dadurch der gesamtwirtschaftliche Nutzen durch das Vorhaben deutlich über den gesamtwirtschaftlichen Kosten liegt.

Das Analyse- und Prognoseverkehrsmodell basiert auf dem durchschnittlich werktäglichen Verkehr (Alltagswege). Das Rankingmodell verwendet als Eingangsdaten die Jahresverkehrsstärken. Daher wurden die Verkehrsdaten anhand der Daten von vier repräsentativen Zählstellen umgerechnet.

1.1.1.8 ERGEBNISSE DES RANKINGMODELLS

Folgende Lücken (der Kategorien S, R1, R2) wurden im Rankingmodell bewertet, siehe Abb. 14 und Tabelle 2.

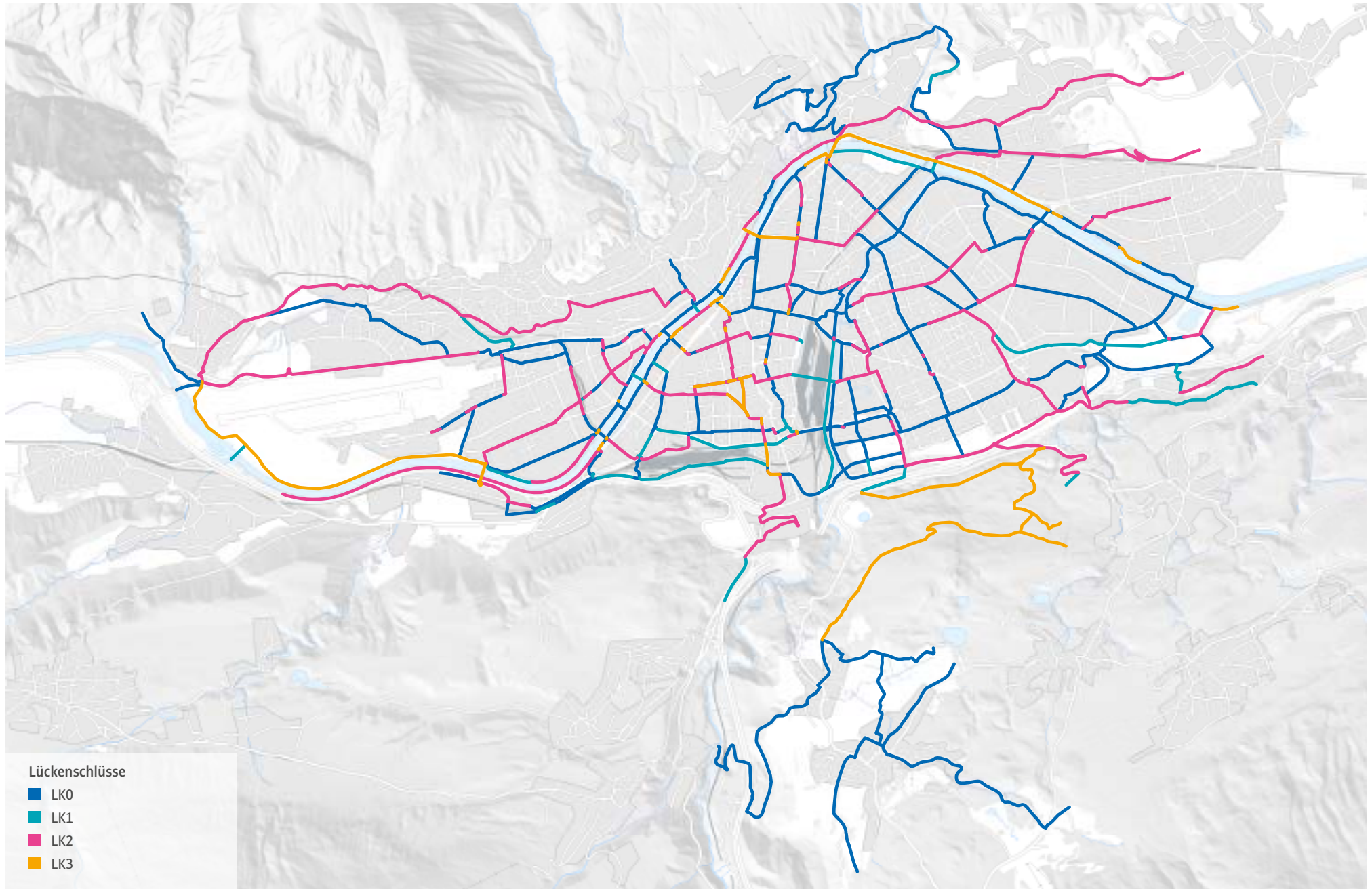
■ 14 → ● 2 →

Bei 16 Lückenschlüssen liegt der Gesamtnutzen über den Kosten, das heißt das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ist größer als eins. Für diese Lückenschließungen ergeben sich unter den getroffenen Annahmen volkswirtschaftliche Nutzen.

Das Rankingmodell berücksichtigt keine politischen Zielsetzungen oder überregionale Zusammenhänge. Derartige Kriterien sowie die Summe der subjektiven Einschätzungen aus der Bevölkerung sollen auch in die Maßnahmenbeurteilung einfließen, um ein gesamthafte Ergebnis zu erhalten. Erst damit kann ein vollständiges Bild aus Fakten, Einschätzungen und Wünschen geschaffen werden.

■ **Abbildung 8**
Überblick der Lücken im Innsbrucker Radwegenetz

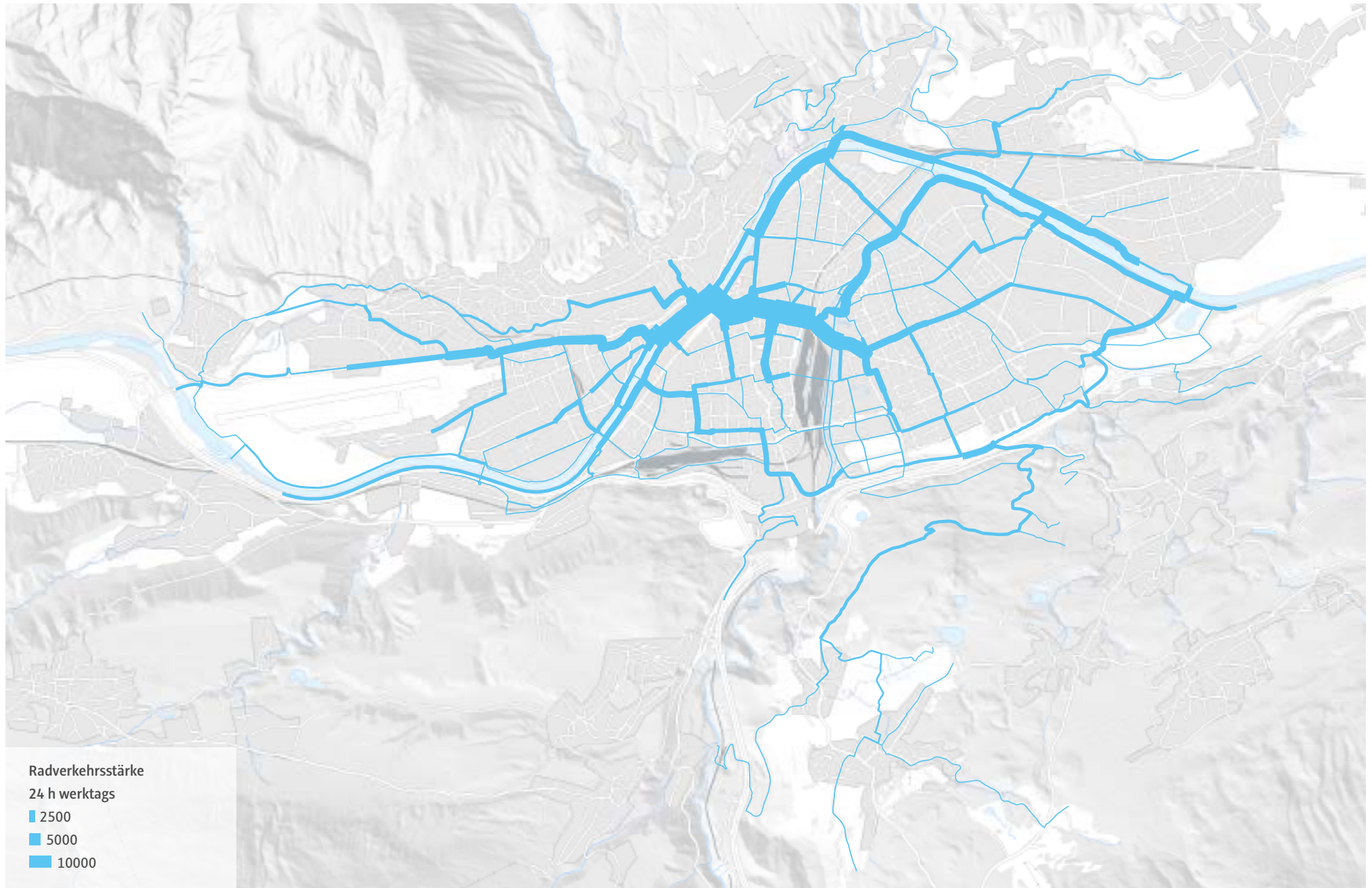
Quelle: Stadt Innsbruck



■ **Abbildung 9**

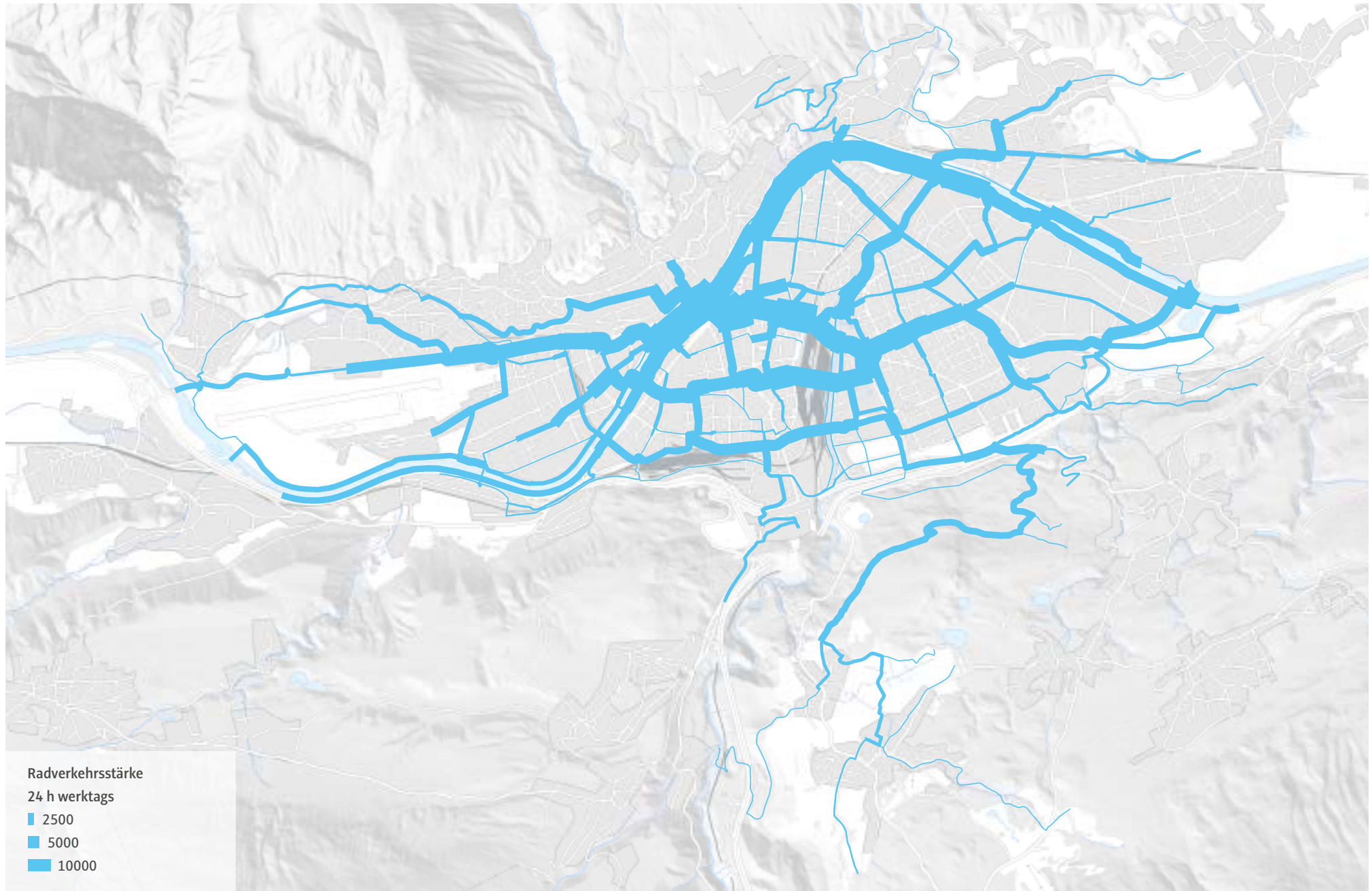
Radverkehrsstärke laut Analysemodell (Radanteil 9,6%)

Quelle: Stadt Innsbruck



■ **Abbildung 11**
Radverkehrsstärke laut Prognosemodell

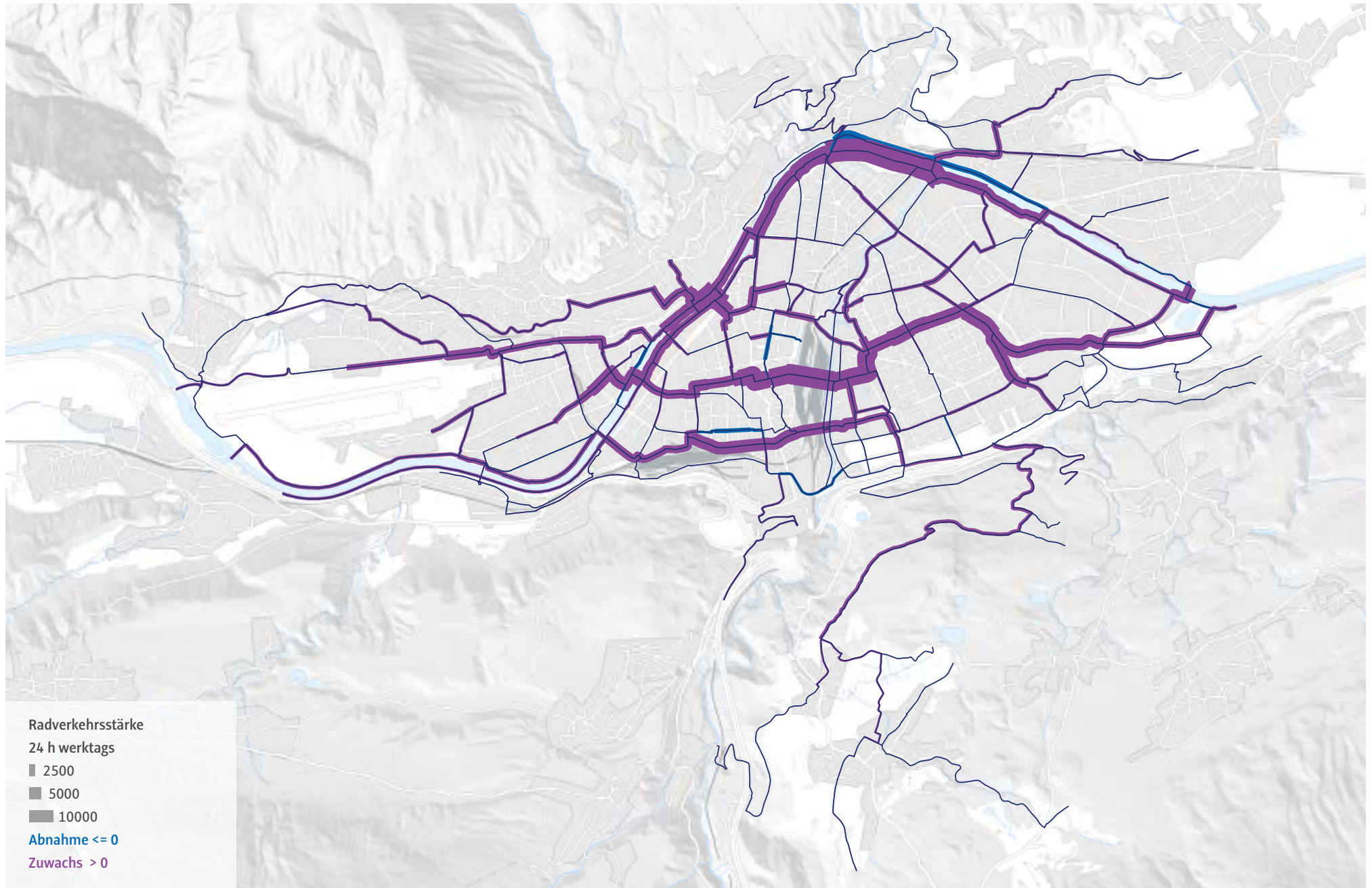
Quelle: Stadt Innsbruck



■ Abbildung 12

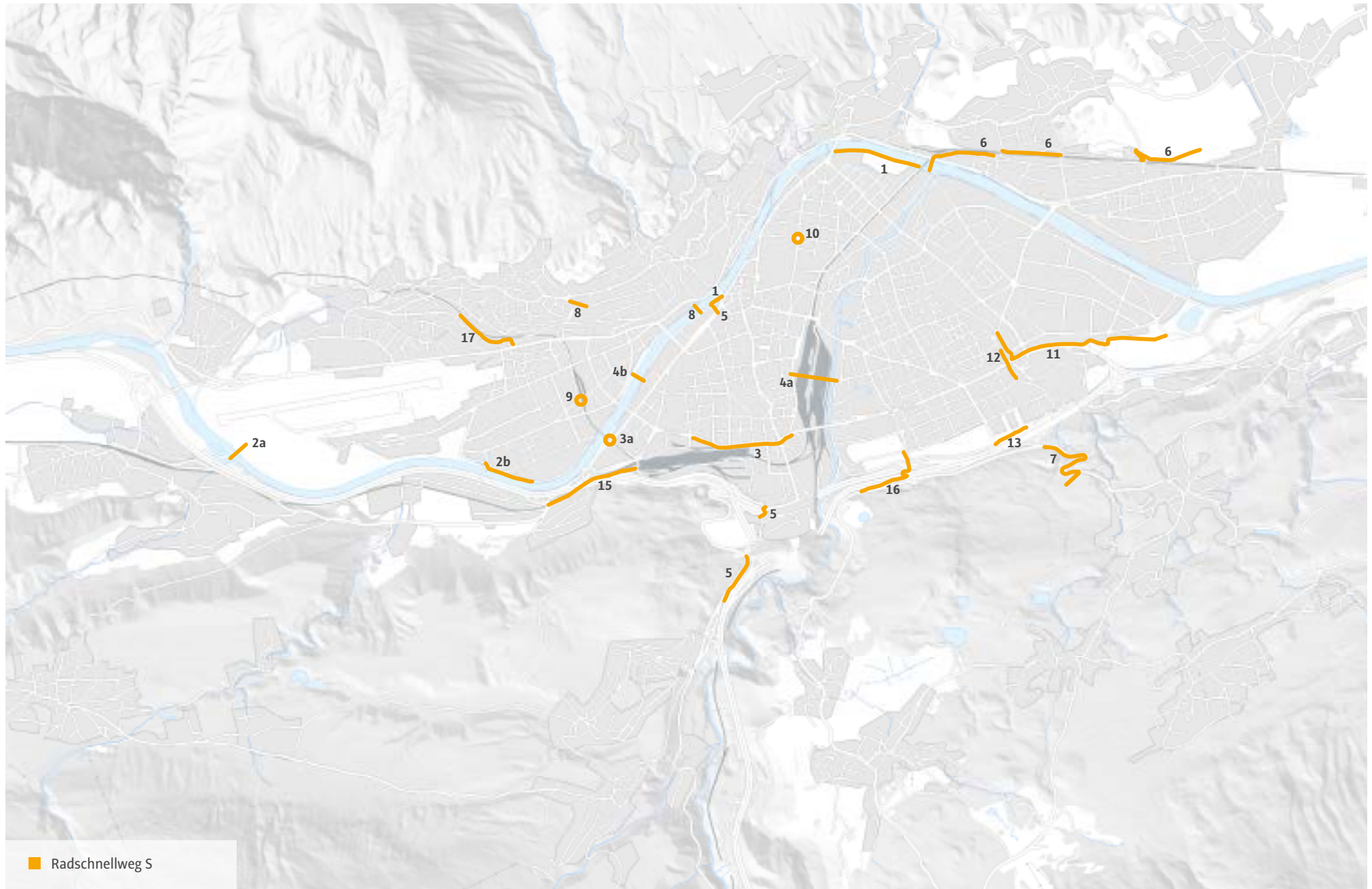
Verkehrswirksamkeit der Lückenschlüsse als Differenz vom Prognose- zum Analysemodell

Quelle: Stadt Innsbruck



■ **Abbildung 14**
Im Rankingmodell bewertete Lückenschlüsse

Quelle: Stadt Innsbruck



● Tabelle 2

Nutzen-Kosten Ergebnisse für Innsbruck

Quelle: Stadt Innsbruck

Nr.	Kategorie *)	Lückenname	Lückenbereich	Maßnahme	NKV
12	R	Geyrstraße	Geyrstraße / Dr.-Ferdinand-Kogler-Straße	Kreuzungsumbau, Radwegverbreiterung, Rampenanpassung	> 1
2b	S	Flöckingerpromenade	Sieglangersteg bis Uferstraße	Verbreiterung des Gehweges und Erhöhung des Geländers	> 1
3	R	südlicher Südring	Olympiabücke bis Karwendelstraße	Radwegbau	> 1
1	S	Begleitweg Barmherzige Schwestern	Mühlauer Brücke bis Tiflis Brücke	Radwegbau	> 1
	S	Marktplatz	Gastgarten Cammerlander	Radweganpassung	> 1
4a	R	Hauptbahnhof / Pradl	Brücke über den Bahnhof bis Frachtenbahnhof	Brückenbau	> 1
4b	R	Brücke Schöpfstraße	Fischnalerstraße / Franz-Gschnitzer-Promenade / Inn / Schöpfstraße	Brückenbau	> 1
14	R	Egger-Lienz-Straße	Kreuzung Innrain	VLSA Anpassung	> 1
17	L	Saurweinweg	Karl-Innerebener-Straße bis Speckweg	Radwegbau	> 1
8	R	Brücke Kirschtalgasse	Kirschtalgasse / Mariahilfspark / Markthalle	Brückenbau	> 1
	R	Großer-Gott-Weg	Speckweg bis Sternwartestraße	Radwegbau	
9	R	Mitterweg / Karwendelbahn	Mitterweg, Würth	Unterführung	> 1
6	R	Brücke Haller Straße	Inn, Sillzwickel	Brückenbau	> 1
		Schrebergartensiedlung	entlang ÖBB Westbahn	Radwegbau	
		Fuchsrain	entlang ÖBB Westbahn	Einbahnaufhebung	
		Anbindung Rum	landwirtschaftliche Wege	Radwegbau	
5	R	Querung über Innrain	Umbau Kreuzung	Umbau Kreuzung	> 1
		Anpassung der Unterführung der Brennerstraße	Beleuchtungsumbau in der Unterführung durch die IKB	Beleuchtungsumbau in der Unterführung durch die IKB	
		Verbindung Richtung Natters, Stubaital, Wipptal	begleitender Geh- und Radweg	begleitender Geh- und Radweg	
15	L	Mentlberg	Völser Straße bis Karwendelstraße	Radwegbau entlang ÖBB Stocksportanlage	> 1
11	R	Pradl Ost / Baggersee	Egerdachstraße bis Baggersee	3 Unterführungen + Radwegbau	> 1
2a	S	Brücke Völs	Inn, Völs Cyta	Brückenbau	> 1
13	R	Winkelfeldsteig	Paschbergweg bis Geyrstraße	Radwegbau	> 1
7	R	Aldranser Straße	Neubau vom Schloß Ambras bis zur KG Grenze	Radwegbau	< 1
				Radwegbau	
16	L	Igler Straße	Begleitweg zur Landesstraße	Radwegbau	< 1
10	R	Karl-Kapferer-Straße	Übergang Kaiserjägerstraße	Kreuzungsumbau VLSA	< 1



1.1.2 BÜRGER*INNEN UND POLITIK

Bürger*innen

Anregungen aus der Bevölkerung zu den verschiedensten Themen des Radverkehrs werden laufend zur Verbesserung der Situation für Radfahrende aufgenommen. Um gerade für die Radnetzplanung eine Möglichkeit zu schaffen, Anregungen als Bürger*in einzubringen, fand im Februar 2020 der erste Innsbrucker Radworkshop in der Stadtbibliothek statt. An die 200 Besucher*innen gaben Wünsche, Ideen und Anregungen zum Innsbrucker Radnetz ab. Dabei sind 121 Meldungen zum Thema Lücken und 96 Routenvorschläge gemacht worden, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. ■ 15 → ■ 16 →

Politik

Gesellschaftliche Fragestellungen zur Aufteilung der Flächen im Straßenraum sowie der Verwendung vorhandener Geldmittel bleiben letztlich der repräsentativen Demokratie und somit der politischen Entscheidung vorbehalten. Die Aspekte der politischen Umsetzbarkeit werden daher für einen langfristigen, über Gemeinderatsperioden hinausgehenden, Masterplan berücksichtigt.

Die fachliche Vorgehensweise sowie die Ergebnisse der Lückenschlüsse wurden in diversen Mentoring-Sitzungen behandelt und die politischen Klubs zu Stellungnahmen eingeladen. Daneben wurden die Zwischenergebnisse im Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität in fünf Sitzungen präsentiert.

Die ergänzenden Anregungen aus Politik und Bürger*innen-Beteiligung wurden auf Plausibilität überprüft und eingearbeitet.

1.1.3 ERGEBNIS

Soweit sich die Wünsche und Vorschläge aus Politik und von Bürger*innen auf die Radrouten S, R1 und R2 beziehen, sind sie im Rankingmodell enthalten. Darüber hinaus bestehen viele Vorschläge, die das lokale Netz betreffen, individuelle Wünsche darstellen und für welche die Verkehrswirksamkeit im Verkehrsmodell nicht berechenbar ist. Diese Maßnahmen haben jedoch ebenso Bedeutung für die Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad, weil letztlich jede Fahrt im kleinräumigen Netz beginnt und endet. Sie sind daher nicht zu vernachlässigen und werden für die Maßnahmenpakete aufgegriffen.

1.1.4 MASSNAHMEN

1

Prioritäre Schließung der Lücken im hochrangigen Radnetz: Alle Lücken im hochrangigen Radnetz, die aus der Bewertung des Rankingmodells ein Nutzen-Kostenverhältnis größer eins erzielt haben, werden anhand von 22 definierte Maßnahmen umgesetzt. Damit können entsprechende Fördermittel lukriert werden. Die Gesamtkosten teilen sich auf die Stadt Innsbruck und potentielle Fördergeber auf. Der Kostenrahmen für dieses Maßnahmenpaket liegt bei 24 Millionen Euro. ● 3 →

2

Umsetzung der Anbindung Natters und Vitalregion: Für die regionalen Radwege in die Umlandgemeinden (Natters und Vitalregion) bestehen zusätzliche Effekte, die im Rankingmodell des Alltagsverkehrs keine Berücksichtigung finden konnten. Diese sind die Mitnutzung durch den Touristik- und Freizeitverkehr, die Nutzung durch E-Bikes in den topografisch höher gelegenen Lagen, sowie die Erweiterung des Fußwegenetzes. In diesem Zusammenhang sind die Erschließungen Natters und Igls zur Umsetzung empfohlen. Diese umfassen einen Kostenrahmen von zwei Millionen Euro (Finanzierung durch Stadt und Land). ● 4 →

3

Umsetzung der Schließung der Lücken im lokalen Netz: Bei der Umsetzung des Maßnahmenpakets entlang der betrachteten Radrouten werden 37 Einzelmaßnahmen aus dem lokalen Netz mitberücksichtigt, um örtliche Verbesserungen zu erreichen. Diese umfassen einen Kostenrahmen von sieben Millionen Euro.

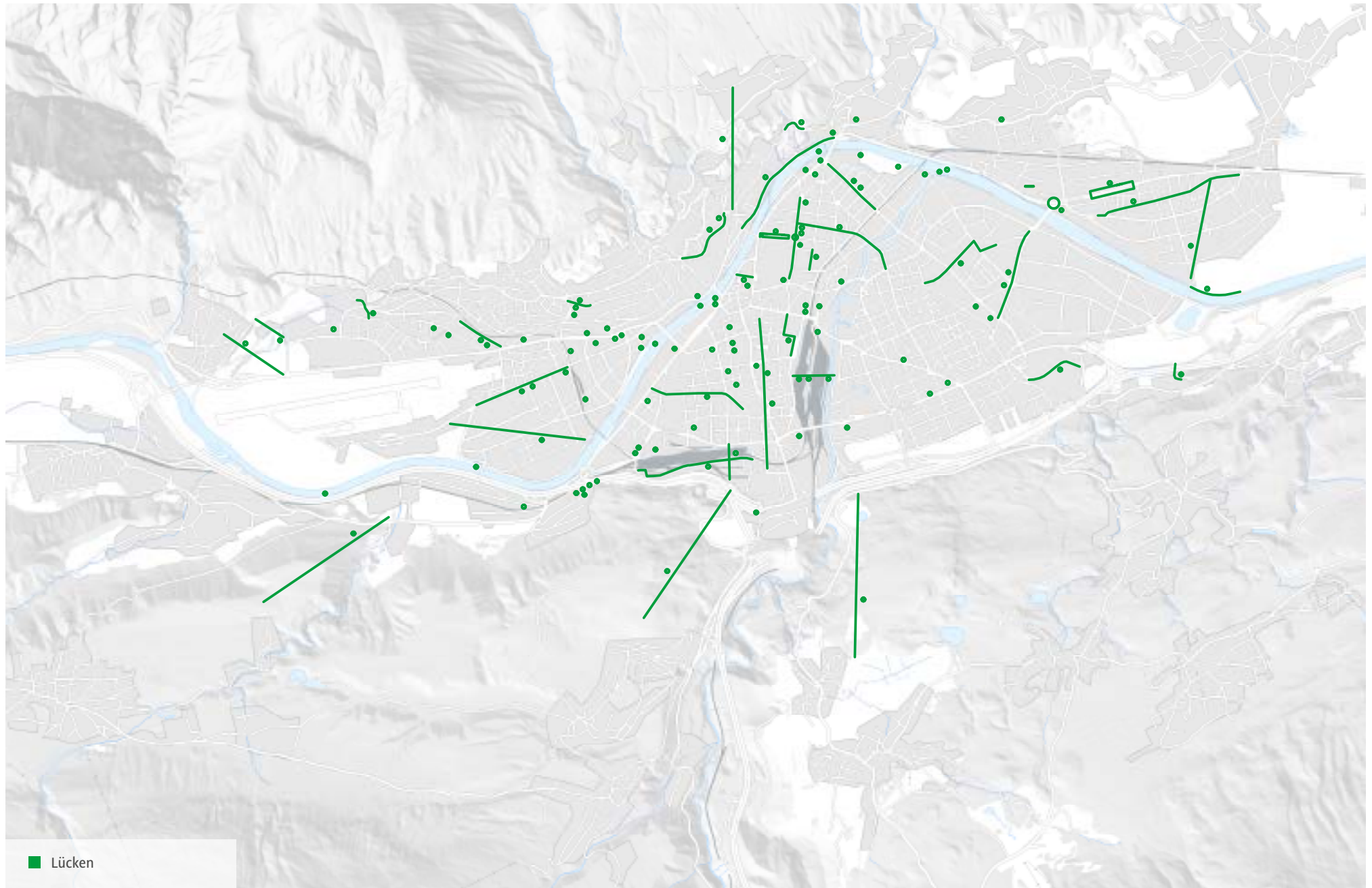
Die geschätzten Gesamtkosten der baulichen Maßnahmen umfassen einen Kostenrahmen von 33,2 Millionen Euro. Dabei ist zu vermerken, dass eine Vielzahl der Maßnahmen auch der Förderung des Fußgänger*innen-Verkehrs dienen. Insbesondere die Errichtung und Anpassung von Unterführungen und Brücken führt dazu, dass Trennwirkungen reduziert werden. Diese sollen als kombinierte Geh- und Radwegenanlagen ausgeführt werden. Fußgänger*innen profitieren somit von der Förderung des Radverkehrs durch bauliche Maßnahmen mit Hilfe von

- reduzierter Umwegigkeit
- erleichterten Querungs-Möglichkeiten
- erhöhter Barrierefreiheit.

■ Abbildung 15

Wünsche zu Lückenschlüssen und örtlichen Verbesserungen aus der Bürger*innen-Beteiligung

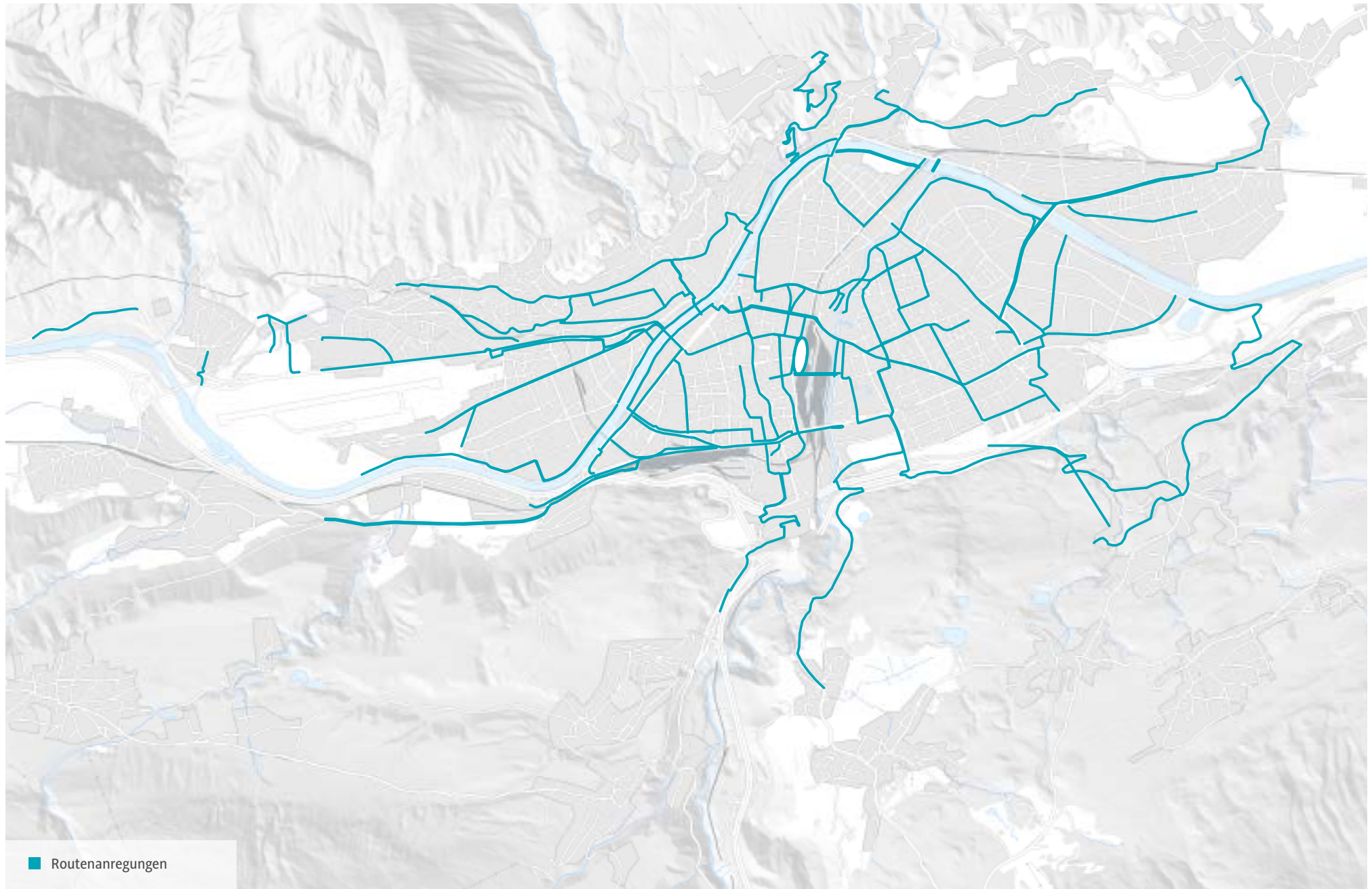
Quelle: Stadt Innsbruck



■ Abbildung 16

Radroutenvorschläge aus der Bürger*innen-Beteiligung

Quelle: Stadt Innsbruck



● **Tabelle 3**

Prioritäre Schließung aller Lücken im hochrangigen Netz

Quelle: Stadt Innsbruck

Nr.	Kategorie *)	Lückenname	Lückenbereich	Maßnahme	NKV
12	R	Geyrstraße	Geyrstraße / Dr.-Ferdinand-Kogler-Straße	Kreuzungsumbau, Radwegverbreiterung, Rampenanpassung	> 1
2b	S	Flöckingerpromenade	Sieglanglersteg bis Uferstraße	Verbreiterung des Gehweges und Erhöhung des Geländers	> 1
3	R	südlicher Südring	Olympiabücke bis Karwendelstraße	Radwegbau	> 1
1	S	Begleitweg Barmherzige Schwestern	Mühlauer Brücke bis Tiflis Brücke	Radwegbau	> 1
	S	Marktplatz	Gastgarten Cammerlander	Radweganpassung	> 1
4a	R	Hauptbahnhof / Pradl	Brücke über den Bahnhof bis Frachtenbahnhof	Brückenbau	> 1
4b	R	Brücke Schöpfstraße	Fischnalerstraße / Franz-Gschnitzer-Promenade / Inn / Schöpfstraße	Brückenbau	> 1
14	R	Egger-Lienz-Straße	Kreuzung Innrain	VLSA Anpassung	> 1
17	L	Saurweinweg	Karl-Innerebener-Straße bis Speckweg	Radwegbau	> 1
8	R	Brücke Kirschtalgasse	Kirschtalgasse / Mariahilfspark / Markthalle	Brückenbau	> 1
	R	Großer-Gott-Weg	Speckweg bis Sternwartestraße	Radwegbau	
9	R	Mitterweg / Karwendelbahn	Mitterweg, Würth	Unterführung	> 1
6	R	Brücke Haller Straße	Inn, Sillzwickel	Brückenbau	> 1
		Schrebergartensiedlung	entlang ÖBB Westbahn	Radwegbau	
		Fuchsrain	entlang ÖBB Westbahn	Einbahnaufhebung	
		Anbindung Rum	landwirtschaftliche Wege	Radwegbau	
5	R	Querung über Innrain	Umbau Kreuzung	Umbau Kreuzung	> 1
		Anpassung der Unterführung der Brennerstraße	Beleuchtungsumbau in der Unterführung durch die IKB	Beleuchtungsumbau in der Unterführung durch die IKB	
		Verbindung Richtung Natters, Stubaital, Wipptal	begleitender Geh- und Radweg	begleitender Geh- und Radweg	
15	L	Mentlberg	Völser Straße bis Karwendelstraße	Radwegbau entlang ÖBB Stocksportanlage	> 1
11	R	Pradl Ost / Baggersee	Egerdachstraße bis Baggersee	3 Unterführungen + Radwegbau	> 1
2a	S	Brücke Völs	Inn, Völs Cyta	Brückenbau	> 1

● **Tabelle 4**

Umsetzung der Anbindung Natters und Vitalregion

Nr.	Kategorie *)	Lückenname	Lückenbereich	Maßnahme	NKV
7	R	Aldranser Straße	Neubau vom Schloß Ambras bis zur KG Grenze	Radwegbau Radwegbau	< 1
16	L	Igler Straße	Begleitweg zur Landesstraße	Radwegbau	< 1





RADROUTEN SICHTBAR MACHEN

Ziele

- Radnetz erweitern
 - Sicherheit gewährleisten
 - Geschwindigkeit beeinflussen
 - Winterradverkehr anheben
 - Radfahrende zufriedenstellen
 - Neue Zielgruppen erschließen
 - Fahrradkultur stärken
- Die Radrouten sowie die rad-relevanten Angebote (wie z.B. Service-Stationen, Stadtrad-Stationen, etc.) sind im Innsbrucker Stadtbild sowie auf digitaler Ebene sichtbar.

Maßnahmen

- Umsetzung: bis Ende 2022**
- Die einheitliche Beschilderung der Hauptradrouten im gesamten Innsbrucker Stadtgebiet wird basierend auf dem Leitsystem des Landes Tirol umgesetzt, dazu wird ein städtisches Konzept ausgearbeitet.
- Umsetzung: bis Ende 2021**
- Eine Karte mit den Radrouten der Stadt sowie rad-relevanten Angeboten in Innsbruck wird digital und analog veröffentlicht.
- Umsetzung: laufend**
- Die Innsbrucker Radrouten werden in die Plattform GIP eingespielt und laufend aktualisiert.

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

Stark und furchtlos 

Begeistert und überzeugt 

Interessiert, aber besorgt 

Auf gar keinen Fall 



Abbildung 17: Naturstandskarte in WebOffice (Quelle: Stadt Innsbruck)

Abbildung 18: Naturstandskarte in WebOffice, Thema Verkehrseinrichtungen (Quelle: Stadt Innsbruck)

Abbildung 19: Dashboard (Quelle: Stadt Innsbruck)

Abbildung 20: Plattform GIP (Quelle: GIP¹¹)

Abbildung 21: Radrouting Tirol (Quelle: <https://radrouting.tirol/>^[12])

Abbildung 22: Beschilderung Innradweg (Quelle: Stadt Innsbruck)

1.2.1

EINLEITUNG

Um die Radrouten im städtischen Straßennetz sichtbar zu machen, bedarf es der Wegweisung und der Kenntlichmachung in digitaler und analoger Form in Karten, Plänen und Routensystemen. Auf den Radrouten bestehen noch bauliche oder funktionale Lücken. Eine Routenwegweisung und -darstellung muss jedoch durchgängig sein. Daher sind bei diesen Lücken Ersatzwege, Umleitungen etc. zu berücksichtigen.

1.2.2

DIGITALE SICHTBARMACHUNG

Mit den Softwareprogrammen VMS, WebOffice und der Plattform GIP werden die Routen digital sichtbar gemacht.

Naturstandskarte

Bauliche Änderungen in der Natur werden nach deren Abschluss vermessen und digitalisiert. ■ 17 ←

Fachdaten in VMS und WebOffice

Basierend auf der Naturstandskarte werden in der Spezialsoftware VMS (Verkehrsmanagement System) und in WebOffice laufend Verkehrsfachdaten zu Verkehrszeichen (inkl. Verordnungen, Fotos usw.), Bodenmarkierungen und Wegweisung eingepflegt. Die Fachdaten aus VMS sind tagesaktuell in WebOffice abgebildet. ■ 18 ←

Dashboard

Für einen schnellen Überblick in der Stadtverwaltung über die Themen Radinfrastruktur und Radweganlagen besteht ein Dashboard, über welches Kennzahlen abgefragt werden. ■ 19 ←

Graphenintegrations-Plattform (GIP)

Die GIP ist die Basis für die Verkehrsauskunft Österreich (VAO), die alle Verkehrsarten abbildet. Die Informationen über das Straßennetz werden in die GIP übergeführt. Über eine Schnittstelle beim Land Tirol werden die städtischen Daten eingepflegt und in weiterer Folge an das Österreichische Institut für Verkehrsdateninfrastruktur übergeben. Die Datenaufbereitung und Darstellung ist sehr komplex, da alle Geh- und Fahrbeziehungen, die im Straßennetz möglich sind, dargestellt werden. Die GIP stellt die Grundlage für jede Abfrage aller Verkehrsarten dar und ist somit die Basis für Auskünfte mit Fahrplänen, Auto-, Fuß- und Radrouting. ■ 20 ←

Radrouting Tirol

Mit der Übertragung der Daten in die GIP wird es möglich, über das öffentlich zugängliche Programm Radrouting Tirol¹² die optimale Radroute zu generieren. Die Auskunft für Alltagsradfahrende beinhaltet Zeitdauer, Länge und Höhenunterschied. ■ 21 ←

1.2.3

ANALOGE SICHTBARMACHUNG

Die analoge Wegweisung muss mit der digitalen Routenführung konformgehen und macht die Radrouten im Innsbrucker Stadtgebiet sichtbar. Eine weitere Unterstützung sind gedruckte Karten, die das gesamte Stadtgebiet mit den Routen abbilden.

Für die Radwegbeschilderung in Tirol hat das Land Tirol ein Radwanderwege-Leitsystem entwickelt. Das Leitsystem wurde bereits für den Innradweg und die Vitalradroute Patscherkofel umgesetzt. Diese Angebote bestehen unabhängig neben den Routenwegweisungen im Stadtgebiet und haben überregionale Bedeutung. ■ 22 ←

1.2.4

MASSNAHMEN

1

Die einheitliche Beschilderung der Hauptradrouten im gesamten Innsbrucker Stadtgebiet wird basierend auf dem Leitsystem des Landes Tirol umgesetzt. Dazu wird ein städtisches Konzept ausgearbeitet: Die Übersichtlichkeit der Wegweisung wird insgesamt gefördert, wenn gleichartige Wegweiser gleichartig angeordnet und positioniert werden. Damit wird die Fähigkeit des Menschen für selektives Erfassen genutzt. Daher werden die Wegweiser für den Fahrradverkehr möglichst an eigenen Stehern im Sichtfeld von Radfahrenden auf der rechten Straßenseite angebracht. Im Zuge der Umsetzung werden auch Themenradwege mitberücksichtigt sowie überflüssige Schilder entlang der Radrouten im Stadtgebiet entfernt.

2

Eine Karte mit den Radrouten der Stadt sowie rad-relevanten Angeboten in Innsbruck wird digital und analog veröffentlicht: In diese Karte werden die Hauptradrouten eingezeichnet. Zu diesen werden rad-relevante Angebote, wie z.B. die Stadtradstationen, Service-Stationen etc. eingezeichnet.

3

Die Innsbrucker Radrouten werden in die Plattform GIP sowie ins Radrouting Tirol eingespielt und laufend aktualisiert.



RADABSTELLANLAGEN ANBIETEN

Ziele

- Radnetz erweitern
 - Sicherheit gewährleisten
 - Geschwindigkeit beeinflussen
 - Winterradverkehr anheben
 - Radfahrende zufriedenstellen
 - Neue Zielgruppen erschließen
 - Fahrradkultur stärken
- Im gesamten Stadtgebiet stehen flächendeckend Radabstellanlagen zum Parken von Fahrrädern zur Verfügung.

Maßnahmen

Umsetzung: bis 2023

- Ein neues Standard-Bügelmodell wird ausgewählt.
- Fahrradleichen im Innsbrucker Stadtgebiet werden öfter entfernt.
- Die Studie „Radabstellanlagen an Haltestellen“ wird umgesetzt.
- Im neuen RAIQA-Quartier wird eine überdachte und diebstahlsichere Radabstellanlage errichtet.

Umsetzung: bis 2026

- Alle Vorderradhalter werden durch Fahrradbügel ausgetauscht.
- Es wird ein Konzept für Radabstellanlagen am Haupt- bzw. Frachtenbahnhof erarbeitet und umgesetzt.
- Es wird überprüft, welche öffentliche Tiefgaragen für die Nutzung von Fahrrädern in Frage kommen.

Umsetzung: bis 2030

- Es werden jährlich Abstellanlagen für 600 zusätzliche Fahrräder im öffentlichen Straßenraum ergänzt.
- Im Innenstadtbereich wird eine überdachte, verschließbare Anlage zum Abstellen von 500 Fahrrädern errichtet.

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

Stark und furchtlos 

Begeistert und überzeugt 

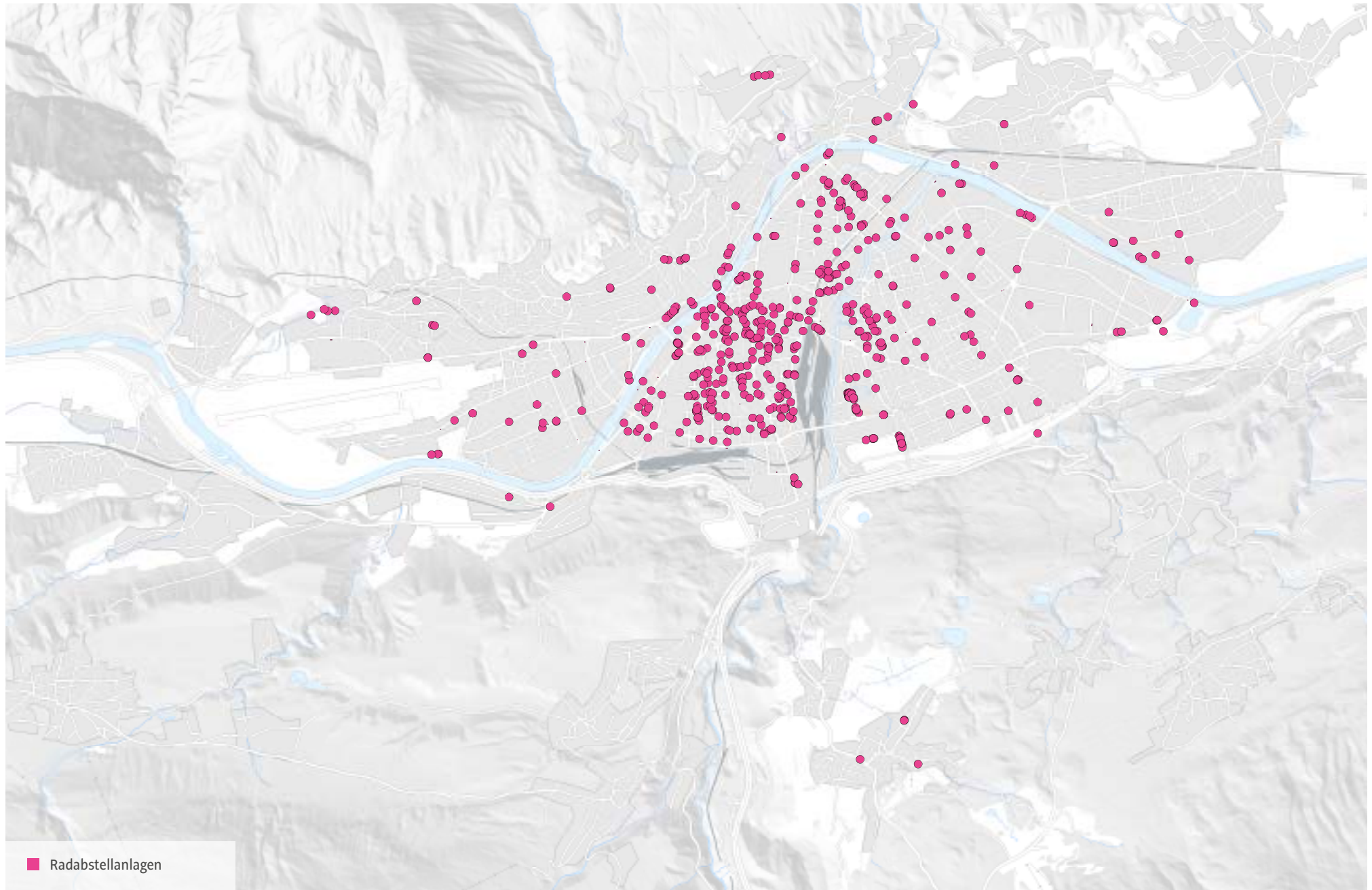
Interessiert, aber besorgt 

Auf gar keinen Fall 

■ **Abbildung 23**

Örtlichkeit der Radabstellanlagen im öffentlichen Straßennetz der Stadt Innsbruck (Stand 28.11.2019)

Quelle: Stadt Innsbruck



1.3.1

AUSGANGSSITUATION

Um Radfahren nachhaltig zu fördern, sind Radabstellanlagen von besonderer Bedeutung. Wer sein Fahrrad praktisch und sicher abstellen kann, nutzt es auch häufiger. Um dem gerecht zu werden, müssen ausreichend Radabstellanlagen am richtigen Ort und vor allem in guter Qualität errichtet werden.

Dies betrifft den öffentlichen Raum, im Besonderen alle Orte, die Quell- und Zielpunkte sind. Dazu zählen Arbeitsorte, Ausbildungsstätten, Wohngebiete, Geschäftsflächen, Orte für Freizeit und Erholung, öffentliche Einrichtungen und Gesundheitseinrichtungen. Zweckmäßige Radabstellanlagen wirken ordnend, sichernd und radverkehrsfördernd und werden den Anforderungen der Radfahrenden gerecht.

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 22.01.2015 wurde in der Stadt Innsbruck die „Fahrradstellplatzverordnung 2014“¹³ erlassen. Mit dieser Verordnung werden private Bauherren verpflichtet, Stellflächen für Fahrräder außerhalb von öffentlichen Verkehrsflächen zu schaffen.

Derzeit sind im Innsbrucker Stadtgebiet öffentlich errichtete Abstellanlagen für knapp 6.000 Fahrräder vorhanden. Es kommen verschiedene Typen zur Anwendung. Bei den Rahmenhaltern wird gerechnet, dass zwei Fahrräder pro Bügel abgestellt werden können. Es ist festzustellen, dass alle Radabstellanlagen, die öffentlich angeboten werden, unmittelbar, sofort und regelmäßig genutzt werden. Es besteht daher derzeit kein Überangebot. Im Gegenteil kann beobachtet werden, dass an stark besuchten Punkten deutlich zu wenig Radabstellanlagen bestehen und die Nachfrage um das zwei- bis dreifache über dem Angebot liegt. Das zeigt sich durch abseits der Radabstellanlagen abgestellte Fahrräder wie z.B. an einigen innenstadtnahen Bereichen. Es bestehen daher gerade innerstädtisch Defizite bei der Anzahl der Stellplätze, welche es in Zukunft auszugleichen gilt. Um die Verdoppelung des Radverkehrsanteils zu erzielen, ist die Verdoppelung der Abstell-

anlagen erforderlich. Dies geht zu Lasten der Stellplätze des mIV. ■ 23 ← ■ 24 →

1.3.2

ANFORDERUNGEN / QUALITÄTSKRITERIEN

Folgende Qualitätskriterien sind bei der Auswahl und Errichtung von Radabstellanlagen einzuhalten¹⁴:

2.3.2.1 STABILITÄT

- Das Rad muss auch bei äußeren (Umwelt-)Einflüssen und Belastungen sicher in der Halterung stehen.
- Radständer müssen so konstruiert sein, dass sie allen Fahrrädern unterschiedlicher Größe und Bauart einen stabilen Halt bieten und die Fahrräder durch die Radständer keine Schäden davontragen (z.B. durch Zerkratzen aufgrund der Ständerform).
- Beim Beladen des Gepäckträgers bzw. von Kindersitzen muss das Fahrrad stabil und sicher im Ständer stehen.
- Vorderradhalterungen (umgangssprachlich auch als „Felgenkiller“ bezeichnet) werden nicht mehr verwendet.

1.3.2.2 DIEBSTAHLSCHUTZ

- Ein Laufrad und der Rahmen müssen am Fahrradständer absperrrbar sein.
- Absperrmöglichkeiten für das Vorderrad alleine sind zu wenig.

1.3.2.3 PLATZBEDARF

- Abstellanlagen müssen ohne Beschädigung anderer Fahrräder nutzbar sein.
- Zufahrtswege und Fahrgassenbreiten müssen ausreichend dimensioniert werden.
- Der seitliche Abstand von Abstellanlagen ist laut RVS wie in Abbildung 25 geregelt. ■ 25 →
- Halterungen, bei denen die Fahrräder von beiden Seiten angelehnt werden können oder in der Höhe versetzt

aufgestellt werden, erfordern entsprechend weniger Platz, sind aber schwieriger zu bedienen.

- Ausreichende Länge und Breite sind an einzelnen Standorten auch für Lastenräder und Anhänger vorzusehen.

1.3.2.4 VERKEHRSSICHERHEIT

Es muss gewährleistet sein, dass abgestellte Fahrräder weder den Fußgänger*innenverkehr, noch den mIV behindern.

1.3.2.5 ERREICHBARKEIT UND BARRIEREFREIHEIT

Grundsätzlich wird zwischen Abstellanlagen für kurzfristiges und langfristiges Abstellen unterschieden. Je kürzer die Aufenthaltszeit ist, desto geringer ist die akzeptierte Entfernung. In Abbildung 26 sind die zu berücksichtigten Maße ersichtlich. ■ 26 →

1.3.2.6 BELEUCHTUNG UND EINSEHBARKEIT

Radabstellanlagen werden beleuchtet, damit auch bei Dunkelheit das Abstellen, Versperren, Beladen usw. gut möglich ist. Durch ausreichende Beleuchtung erhöht sich das Sicherheitsgefühl innerhalb der Anlage. In frequentierten Straßenbereichen soll an jedem Standpunkt zumindest eine Radabstellanlage in Sichtweite sein. Mit den vorgegebenen Kriterien der Soll-Abstände (siehe Abbildung 4 bzw. Punkt 1.3.4) wird dies berücksichtigt.

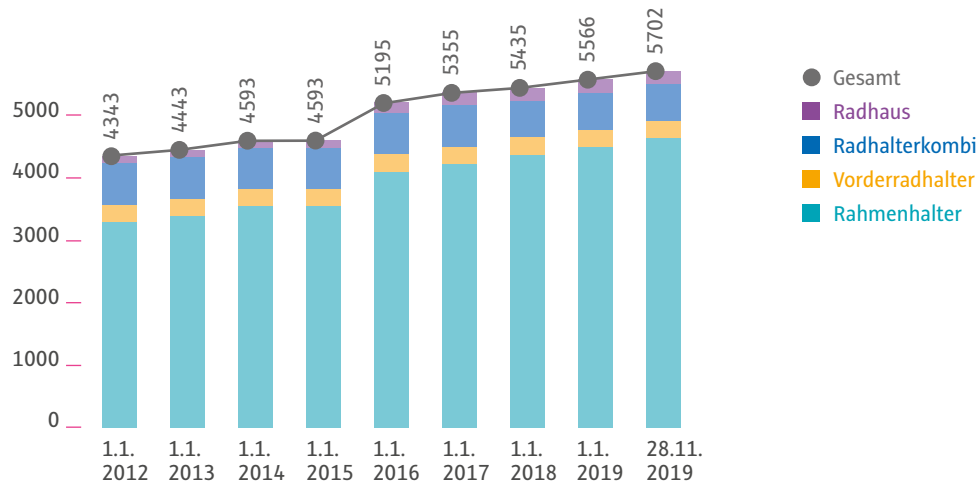
1.3.2.7 SCHUTZ VOR DIEBSTAHL, BESCHÄDIGUNG UND SCHLECHTER WITTERUNG

Je höher die Anzahl der zu erwartenden Langzeit-Parkenden, desto hochwertiger sollten die Abstellanlagen ausgeführt werden. Fahrradabstellanlagen für Langzeit-Parkende werden überdacht ausgeführt. Neben frei zugänglichen werden auch absperrbare Rad-Abstellanlagen im Stadtgebiet angeboten, wie z.B. Radboxen als „Garagen“ oder abschließbare „Spinde“ für Radutensilien (Rucksäcke, Helme, Schuhe, ...).



■ Abbildung 24

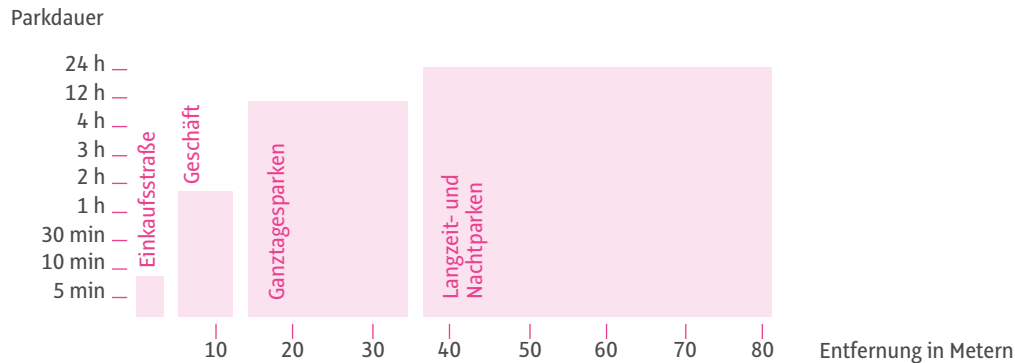
Anzahl der Fahrräder nach Art der Abstellanlage im Jahresvergleich 2012-2019



Quelle: Stadt Innsbruck

■ Abbildung 26

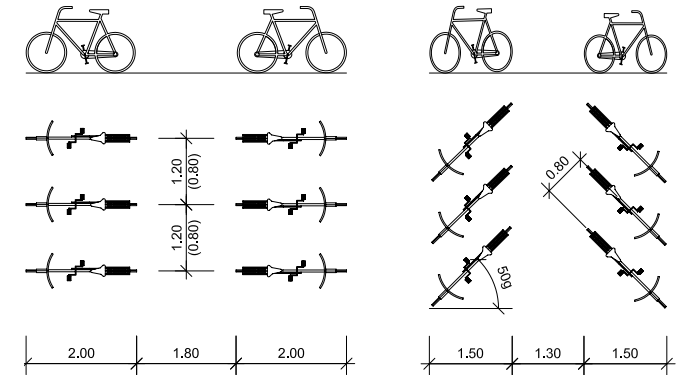
Entfernung von Abstellanlagen in Relation zur Parkdauer



Quelle: Clelis P., Bolling-Ladegaard E., 2008: Bicycle parking manual, the Danish Cyclists Federation, Kopenhagen¹⁶

■ Abbildung 25

Seitliche Abstände von Abstellanlagen



Quelle: RVS 31.02.13¹⁵

1.3.3

STANDORTE VON FAHRRADABSTELLANLAGEN

Folgende Vorgehensweise wird bei der Errichtung von Radabstellanlagen im Innsbrucker Stadtgebiet befolgt:

- Die Notwendigkeit zusätzlicher Abstellanlagen bzw. der bestehenden Anlagen in unmittelbarer Nähe wird auch bei Wünschen von Anrainer*innen jedenfalls überprüft.
- Für die örtliche Positionierung von Abstellanlagen gilt der Grundsatz: zuerst Fahrbahnfläche vor Grünflächen bzw. Gehsteigflächen/Ladezonen. Die Verminderung von Kurzparkstellplätzen sowie die Verschlechterung der Stellplatzbilanz für Kfz-Anwohnerparken werden für Radabstellanlagen in begründeten Fällen in Kauf genommen.
- Abstellanlagen am Wohnort sind soweit möglich von privater Seite bereitzustellen. Die Stadtgemeinde hat nicht die Aufgabe, privat benötigte Radabstellanlagen bereit zu stellen. Die Stadt macht über die Stellplatzverordnung für Fahrräder Vorgaben, die Menge und Qualität betreffend.
- Abstellanlagen auf öffentlichem Grund werden erst nach sorgfältiger Abwägung und mit größtmöglicher Übereinstimmung zu den definierten Kriterien durchgeführt.

1.3.4 MASSNAHMEN

Umsetzung bis 2023:

1

Ergänzung von Abstellanlagen für 600 Fahrräder jährlich: Es werden jährlich Abstellanlagen für 600 zusätzliche Fahrräder im öffentlichen Straßenraum ergänzt. Somit wird dem Ziel, den Radverkehrsanteil zu verdoppeln, auch mit den Abstellanlagen Rechnung getragen. Es werden folgende Abstände berücksichtigt: Der Soll-Abstand von Radabstellanlagen in Geschäftsstraßen soll rund 30 Meter betragen, in Bereichen mit Arbeitsplätzen (Ganztagesparken) alle 70 Meter, für Anwohner*innen (Langzeitparken) zwischen 120 bis 160 Meter.

2

Auswahl eines neuen Standardmodells: Ein neues Standardmodell für Fahrradbügel, das in Zukunft in Innsbruck maßgeblich eingesetzt wird, wird ausgewählt.

3

Erhöhung der Frequenz der Ausmist-Aktion: Fahrrad-leichen im Innsbrucker Stadtgebiet werden öfter entfernt, statt zwei Mal vier Mal zu fixen Terminen pro Jahr. Somit wird gewährleistet, dass nicht mehr genutzte Fahrräder die Abstellanlagen für tatsächlich genutzte Räder nicht blockieren.

4

Umsetzung der Studie „Radabstellanlagen an Haltestellen“: Die Studie „Radabstellanlagen an Haltestellen“ wird umgesetzt. Basierend auf einer Analyse, die das Potenzial von Radabstellanlagen an Haltestellenbereichen untersucht hat, werden die Ergebnisse in einem nächsten Schritt in der Praxis umgesetzt. Ziel der Studie war es, mögliche Standorte für Radabstellanlagen an Haltestellenbereichen im Innsbrucker Stadtgebiet herauszufinden, um das Radfahren für die letzte Meile attraktiver zu machen, vor allem für Pendler*innen, die den ÖV nutzen. Nun steht der zweite Teil der Studie „Radabstellanlagen

an Haltestellen“ vor einer möglichen Vergabe. Der erste Teil beinhaltete die Auswahl der geeigneten Haltestellen. Der zweite beinhaltet nun konkrete Planung, Standorte, Aufstellvarianten und das Produktdesign.

5

Analyse der Tiefgaragen zur Nutzung für den Radverkehr: Es wird überprüft, welche öffentliche Tiefgaragen für die Nutzung von Fahrrädern in Frage kommen. Dabei werden zunächst die städtischen Garagen (Markthalle, Citygarage) berücksichtigt. Vorhandene Tiefgaragen, die derzeit rein für den mIVgenutzt werden, sollen für den Radverkehr tauglich gemacht werden.

6

Errichtung einer diebstahlsicheren Abstellanlage im neuen RAIQA-Quartier: Im bahnhofsnahen Raiqa-Gelände soll eine überdachte und diebstahlsichere Radabstellanlage errichtet werden. Das Gelände steht vor einer Umgestaltung. Durch das Anbieten von sicheren und modernen Abstellanlagen wird der Bereich des Bahnhofs entlastet und ein attraktives Angebot für Langzeit-Parkende geschaffen.

Umsetzung bis 2026:

7

Ergänzung von Abstellanlagen für 600 Fahrräder jährlich: Es werden jährlich Abstellanlagen für 600 zusätzliche Fahrräder im öffentlichen Straßenraum ergänzt.

8

Austausch aller bestehenden Vorderradhalter: Alle Vorderradhalter werden wegen Gefahr der Beschädigung von Felgen und Speichen entfernt und durch Fahrradbügel, die dem Stand der Technik entsprechen, ausgetauscht. Aktuell gibt es in Innsbruck an 30 Standorten 287 Vorderradhalter. Diese werden flächendeckend bis zum Jahr 2026 ausgetauscht.

9

Umsetzung einer Abstellanlage am Hauptbahnhof: Es wird ein Konzept für Radabstellanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs bzw. Frachtenbahnhofs in Kooperation mit den ÖBB erarbeitet und umgesetzt. Der Hauptbahnhof Innsbruck ist einer der Bereiche, in welchem die Radabstellanlagen am offensichtlichsten überlastet sind. Eine Lösung für den Bereich wird nun umgesetzt.

10

Umsetzung der Abstellanlagen in den untersuchten Tiefgaragen: Radabstellanlagen in den untersuchten Tiefgaragen werden angeboten.

Umsetzung bis 2030:

11

Ergänzung von Abstellanlagen für 600 Fahrräder jährlich: es werden jährlich Abstellanlagen für 600 zusätzliche Fahrräder im öffentlichen Straßenraum ergänzt.

12

Umsetzung einer überdachten Abstellanlage im Zentrum: im Innenstadtbereich wird eine überdachte, verschließbare Anlage zum Abstellen von 500 Fahrrädern errichtet. Die Zielgruppe umfasst Anwohner*innen und Arbeitnehmer*innen, da diese derzeit qualitativ hochwertige Räder im öffentlichen Straßenraum nicht abstellen wollen und in den Bauten am Blockrand entsprechende Angebote nicht vorfinden.



EINBAHNEN ÖFFNEN

Ziele

- Radnetz erweitern
 - Sicherheit gewährleisten
 - Geschwindigkeit beeinflussen
 - Winterradverkehr anheben
 - Radfahrende zufriedenstellen
 - Neue Zielgruppen erschließen
 - Fahrradkultur stärken
- **Prüfung ungeöffneter Einbahnen auf Radrouten:** Alle Einbahnen, die auf einer Radroute liegen und somit einen Lückenschluss ermöglichen, werden zur Öffnung für den Radverkehr geprüft.
 - **Umwegefreie Erreichung von Einrichtungen:** Einrichtungen wie Schulen, Veranstaltungseinrichtungen, Kliniken, Behörden und Sportstätten sollen im Innsbrucker Radnetz möglichst umwegefrei erreicht werden.

Maßnahmen

- **Umsetzung: bis Ende 2022**
- Noch nicht geöffnete Einbahnen auf Radrouten werden zur Öffnung überprüft.
- Einbahnen, welche die notwendigen Kriterien erfüllen, werden für den Radverkehr geöffnet.

1.4

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

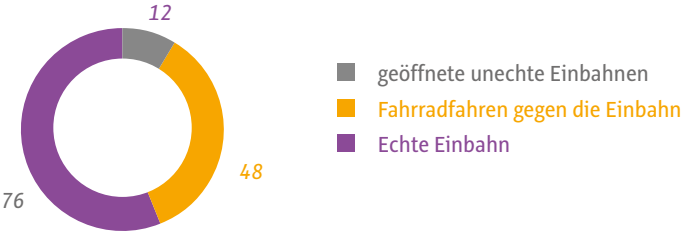
Stark und furchtlos 

Begeistert und überzeugt 

Interessiert, aber besorgt 

Auf gar keinen Fall 

■ **Abbildung 27**
 Übersicht der 124 Einbahnen in Innsbruck



Quelle: Stadt Innsbruck



● **Tabelle 5**
 Maßnahmen Einbahnen öffnen

Quelle: Stadt Innsbruck

Kategorie Radwege	Noch nicht geöffnete Einbahnen	Erforderliche Maßnahmen zur Öffnung
Regionale Radroute R1	Unterführung Pater-Reinisch-Weg / Brenner Straße	Anpassung der Beleuchtung in Unterführung
	Fuchsrain	Erstellung eines Gutachtens
Lokale Radroute L1	Innerkoflerstraße	Gutachten vorhanden
	Neuhauserstraße	Gutachten erforderlich
Lokale Radroute L2	Falkstraße Nord im Zusammenhang mit Kreuzungsumbau Mühlauer Brücke Süd	Gutachten erforderlich
	Leopoldstraße im Bereich Wiltener Platzl und Kaiserschützen Platz	Gutachten und Projekt erforderlich



1.4.1

EINBAHNSTRASSEN ALS SICHERES, KOMFORTABLES UND KOSTENGÜNSTIGES WERKZEUG

Einbahnstraßen verlängern für alle Verkehrsteilnehmenden die Fahrstrecke und die Fahrzeit. Gemessen an der Fahrzeit und dem Fahrkomfort stellt eine Einbahnstraße für Radfahrer*innen ein großes Hindernis dar. Die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr ist eine einfache, kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme. Geöffnete Einbahnstraßen bieten sichere Abkürzungen für den Radverkehr. Sie erhöhen den Komfort, da direkte Verbindungen ohne Umwege angeboten werden und Ziele schneller erreichbar sind. Sie sind ruhige Alternativstrecken zu stark befahrenen Hauptstraßen und leisten einen Beitrag zu einem engmaschigen Radnetz¹⁷. Zudem sind sie sehr sicher. Kraftfahrzeuge fahren in den Einbahnstraßen bei Begegnungen mit entgegenkommenden Radfahrenden langsamer, während Sie beim Überholen i.d.R. beschleunigen¹⁸. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht sich dadurch.

1.4.2

AUSGANGSLAGE

Derzeit sind 124 Einbahnen in Innsbruck verordnet. Dies betrifft ganze Straßenzüge, wie beispielsweise die Adamgasse, Michael-Gaismair-Straße, Weinhardtstraße, Dreieiligenstraße etc. aber auch Straßen, die nur zu einem Teil als Einbahn geführt werden wie z.B. Leopoldstraße, Universitätsstraße, Hörtnaglstraße, etc. Unechte Einbahnen gibt es momentan 12, diese sind bereits für Radfahrer*innen geöffnet. ■ 27 ←

Grundsätzlich kommen drei Ausführungssysteme für das „Radfahren gegen die Einbahn“ zum Einsatz.

a) Optische oder bauliche Abtrennung zwischen dem Fahrstreifen und dem Radstreifen: steht eine ausreichend breite Fahrbahn zur Verfügung, so wird der Radfahrstreifen mittels Markierung vom mIV-Fahrstreifen abgetrennt.

In neuralgischen Bereichen wird dies üblicherweise baulich umgesetzt. Zur Kennzeichnung des Radfahrstreifens können Fahrradsymbole aufgebracht werden.

Beispiele: Adolf-Pichler-Platz, Templstraße, Universitätsstraße

b) Keine Abtrennung zwischen mIV und dem Radfahrstreifen: aufgrund der Fahrbahnbreite kann keine bauliche oder markierungstechnische Abtrennung erfolgen. Eine Markierung oder bauliche Begleitung ist nicht verpflichtend, sondern obliegt im Einzelfall einer Beurteilung. In den Kreuzungspunkten sollen zur Sichtbarmachung (und daher zur Verkehrssicherheit) bauliche Maßnahmen oder Markierungen gesetzt werden. Ergänzende Informationen können durch Gefahrenzeichen „Gegenverkehr“ oder durch am Boden aufgemalte Sharrows angeboten werden. Beispiel: Freisingstraße, Gerhart-Hauptmann-Straße

c) Unechte Einbahn: diese Maßnahme ist mit einem geringen Aufwand umsetzbar. Im Straßenverlauf wird die Einbahn quasi durch eine einseitige Fahrbeschränkung mit Fahrverbot für Kraftfahrzeuge (auch mit Ausnahmen) mit einem Einfahrtsverbot in der Gegenrichtung hergestellt. Wenn für Radfahrende durch Ausnahme vom Einfahrtsverbot ein Beidrichtungs-Verkehr eröffnet wird, ergibt sich die unechte Einbahn. Eine Markierung oder bauliche Abtrennung ist im Regelfall nicht erforderlich. Die Einfahrt bzw. Ausfahrt ist auf jeden Fall zu prüfen und mit entsprechenden Maßnahmen für Radfahrer*innen zu sichern.

Beispiele: Reithmannstraße, Resselstraße zwischen Pachterstraße und Anzengruberstraße

Um die Umsetzung von Radfahren gegen Einbahn zu ermöglichen, werden folgende Kriterien berücksichtigt: Netzwirksamkeit, gefahrenes Geschwindigkeitsniveau, verordnete Höchstgeschwindigkeit, Gefälle, Übersichtlichkeit, ausreichende Fahrstreifenbreiten, wichtige Einrichtungen wie Bildungszentren, Behörden, Gesundheitszentren, Sporteinrichtungen.

2.4.3

MASSNAHMEN

1

Noch nicht geöffnete Einbahnen auf Radrouten werden zur Öffnung geprüft: Im Kapitel Radnetz erweitern wurde das bestehende Netz mit dem Wunschliniennetz überlagert. Tabelle 5 zeigt, welche Einbahnen auf den Radweg-Kategorien R1 – L2 noch nicht geöffnet sind und welche Maßnahmen zur Öffnung von Einbahnen notwendig sind. ● 5 ←

2

Öffnung der Einbahnen für Radfahrer*innen: Geprüfte Einbahnen, welche die Kriterien erfüllen, werden für den Radverkehr geöffnet.



Stadtrad
Innsbruck

Marktplatz



3838

stadtrad.ivb.at

DER HÖCHSTGELEGENE ZOO • EUROPASI

Der schnellste Weg zum

STADTRAD NUTZEN

Ziele

- Radnetz erweitern
 - Sicherheit gewährleisten
 - Geschwindigkeit beeinflussen
 - Winterradverkehr anheben
 - Radfahrende zufriedenstellen
 - Neue Zielgruppen erschließen
 - Fahrradkultur stärken
- Die Nutzungszahlen von Stadtrad Innsbruck steigen auch in den kommenden Jahren deutlich an. Stadtrad Innsbruck wird fester Bestandteil der Alltagsmobilität und des Stadtbildes von Innsbruck.

Maßnahmen

- Umsetzung: bis 2026
- Die Mietradstationen werden in allen Stadtteilen im Talboden von Innsbruck bis 2026 auf in Summe 75 Mietradstationen / 720 Mietfahräder ausgebaut.
- Umsetzung: bis 2030
- Die Erschließung der höhergelegenen Stadtteile mit motorisierten Fahrrädern erfolgt erst nach dem vollständigen Ausbau des Talbodens.
- Umsetzung: laufend
- Zusätzliche Nutzer*innen (Student*innen, Mitarbeiter*innen von Firmen, Tourist*innen, ...) werden durch Abschluss von Kooperationsvereinbarungen erschlossen.

1.5

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

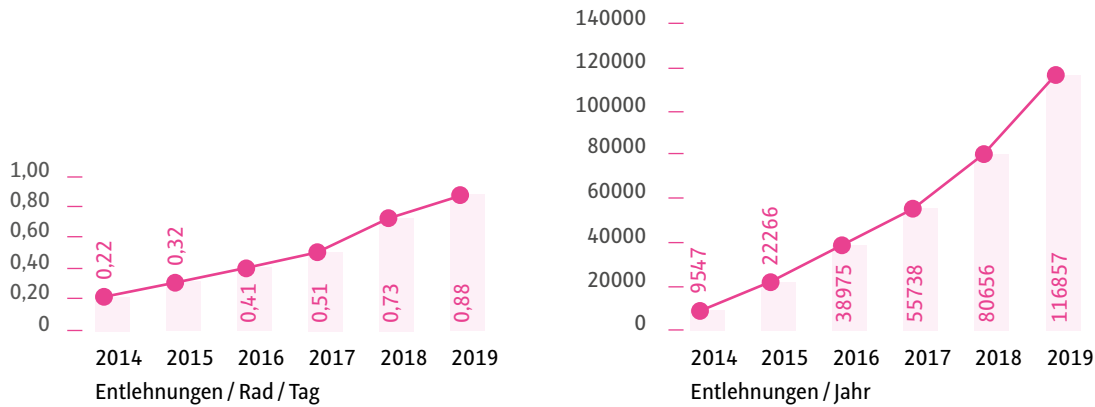
Stark und furchtlos 

Begeistert und überzeugt 

Interessiert, aber besorgt 

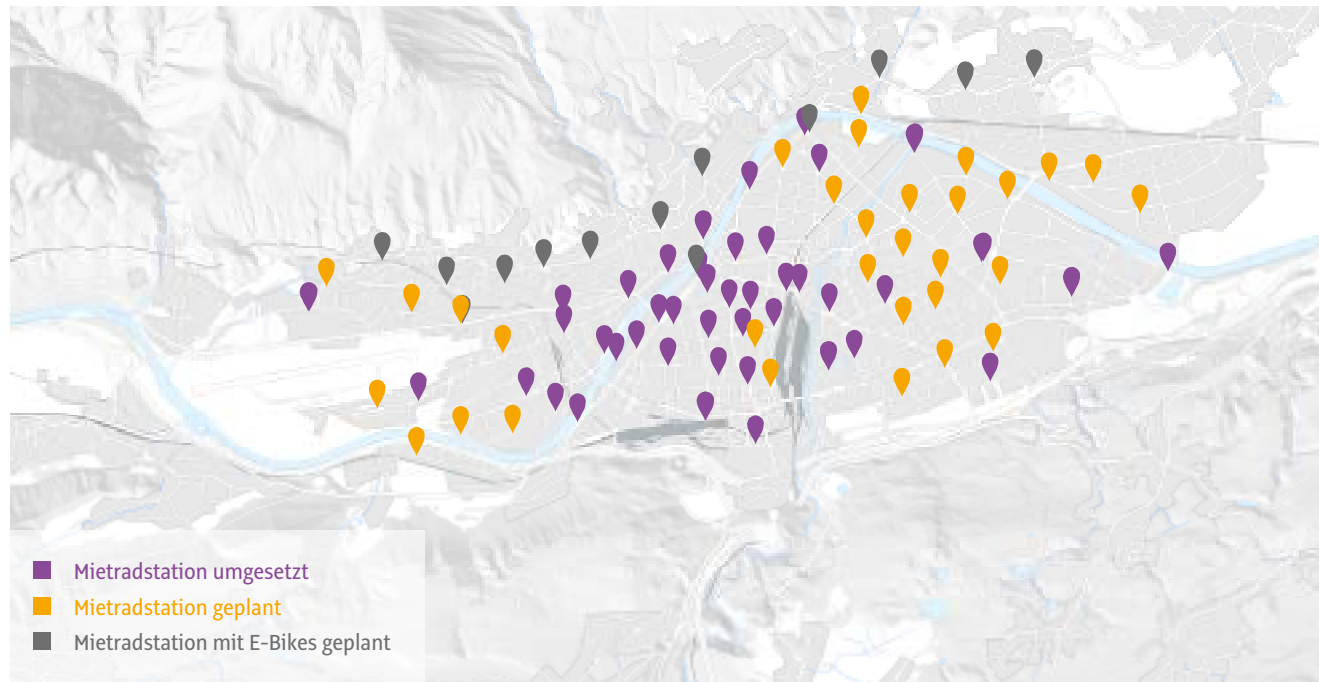
Auf gar keinen Fall 

■ **Abbildung 28**
Entlehnungen Stadtrad Innsbruck



Quelle: IVB

■ **Abbildung 29**
Stationen Stadtrad Innsbruck



Quelle: IVB

1.5.1

ENTWICKLUNG VON STADTRAD INNSBRUCK

Seit April 2014 gibt es in Innsbruck das öffentliche Mietradsystem ‚Stadtrad Innsbruck‘. Es wurde seit der Inbetriebnahme kontinuierlich ausgebaut und umfasst aktuell 360 Citybikes, zwei Lastenfahrräder und einen Tretroller, die auf 43 Mietradstationen verteilt sind. Parallel zum Ausbau sind auch die Nutzungszahlen überproportional kontinuierlich gestiegen. ■ 28 ←

1.5.2

MERKMALE DES MIETRADSYSTEMS

Stationsbasiertes Mietradsystem: Die Mietfahrräder von Stadtrad Innsbruck werden ausschließlich bei ausgewiesenen Mietradstationen zur Nutzung bereitgestellt. Hier können die Räder von den Nutzer*innen entnommen und bei jeder beliebigen Station wieder zurückgegeben werden. Damit wird ein geordnetes Stadtbild sichergestellt und die Servicierung des Mietradsystems vereinfacht.

Mietfahrräder: Im Mietradsystem werden ausschließlich nicht-motorisierte Fahrräder bzw. Lastenfahrräder zur Nutzung angeboten. Die Fahrräder bestehen aus robusten und wartungsarmen Komponenten und ermöglichen eine komfortable Fortbewegung. Die Einbindung von E-Bikes wird dann notwendig, wenn Mietradstationen auch in höhergelegenen Stadtteilen errichtet werden.

Jahresdurchgängiger Betrieb: Das Mietradsystem wird jahresdurchgängig und 24 Stunden pro Tag angeboten. Während der Wintermonate (Dezember – Februar) wird wegen der geringeren Inanspruchnahme und zur Durchführung von Servicearbeiten an den Mietfahrrädern die Anzahl der Mietfahrräder um 20 – 50% reduziert.

Einfache Nutzbarkeit: Wichtig für den Erfolg des Mietradsystems ist dessen einfache Nutzbarkeit. Die Fahrräder können von den Nutzer*innen zumindest mittels Smartphone-Applikation, telefonischem Sprachdialogsystem und mittels Callcenter entnommen und zurückgegeben werden.

Günstige Tarife: Die Tarife von Stadtrad Innsbruck ermöglichen den Nutzer*innen eine kostengünstige All-

tagsmobilität mit dem Mietrad. So sind mit Bezahlung eines Jahresbeitrages von 25 Euro (Stand 2020) die ersten 30 Minuten jeder Fahrt kostenlos. Gleichzeitig tragen höhere Tarife für längere Nutzungen zur Finanzierung des Mietradsystems bei und verhindern eine zu starke Konkurrenz der touristischen Radverleiher in Innsbruck.

1.5.3

VORTEILE DES MIETRADSYSTEMS FÜR DIE NUTZER*INNEN

- Es fallen keine Kosten für die Anschaffung eines Fahrrads sowie für Service oder Reparaturen an.
- Es steht immer ein gesicherter Abstellplatz für das Fahrrad bereit.
- Es bestehen keine Sorgen bezüglich Diebstahl oder Vandalismus.
- Es wird multimodale Mobilität ermöglicht, z.B. am Hinweg mit der Straßenbahn und retour mit dem Fahrrad.

1.5.4

AUSWAHL NEUER STANDORTE FÜR MIETRADSTATIONEN

Die Stadt Innsbruck und die IVB legen gemeinsam die Standorte für Mietradstationen fest. Die Vorschläge leiten sich dabei aus verkehrlichen Überlegungen des Stadtmagistrats Innsbruck ab oder werden als Wünsche über Bürgermeldungen eingebracht. Bestehende Mietradstationen werden jährlich hinsichtlich ihrer Nutzungshäufigkeit evaluiert. Im Falle der zu geringen Inanspruchnahme werden sie zu einem neuen Standort verschoben. Zudem wird das jährliche Baustellenprogramm in der Stadt dahingehend geprüft, ob geplante Mietradstationen im Zuge der Bauarbeiten realisiert werden können. ■ 29 ←

In den kommenden Jahren sollen die im Talboden befindlichen Stadtteile von Innsbruck zur Gänze mit Mietradstationen erschlossen werden. Die Errichtung von Mietradstationen in höhergelegenen Stadtteilen setzt den Einsatz von motorisierten Fahrrädern und damit eine entsprechend höhere Finanzierung voraus.

Bei der Auswahl der Standorte werden unter anderem folgende allgemeine Kriterien berücksichtigt:

- gute Wahrnehmung der Mietradstationen im öffentlichen Raum
- befestigter bzw. in der Regel asphaltierter Untergrund
- ausreichendes Platzangebot zur Errichtung der gewünschten Stationsgröße
- Frequenzbringer in der Nähe der Mietradstation (öffentliche Einrichtungen, Arbeitsstätten, Wohnanlagen, Haltestellen des ÖVs, ...)
- direkte Anbindung an das Radwegenetz bzw. an Achsen des Radverkehrs

Die Mietradstationen von Stadtrad Innsbruck befinden sich auf öffentlichen und privaten Grundstücken. Die Stadt Innsbruck als Straßenerhalterin beauftragt die IVB mit der Aufstellung der Mietradstationen auf öffentlichen Grundstücken. Die Stadt Innsbruck stellt die hierzu benötigten Grundstücksflächen unentgeltlich zur Verfügung und übernimmt die Kosten für notwendige Bodenbefestigungen. Die IVB ist als Erfüllungsgehilfin der Stadt Innsbruck mit der Erhaltung der bereitgestellten Grundstücksflächen (Reinigung, Schneeräumung) beauftragt.

1.5.5

WER NUTZT STADTRAD INNSBRUCK?

Mit Stand November 2019 sind ca. 2.400 Personen zum Vorteilstarif bei Stadtrad Innsbruck registriert (einschließlich Firmenkooperationen). 93% aller Nutzungen dauern weniger als 30 Minuten, die stärksten Nutzungstage sind Montag – Freitag. Daraus kann man ableiten, dass Stadtrad Innsbruck hauptsächlich von der einheimischen Bevölkerung für Alltagsfahrten verwendet wird. Es handelt sich dabei um jene Menschen, die in Innsbruck ohne eigenes Fahrrad Radfahren und die Vorteile des Mietradsystems nutzen: Pendler*innen, Student*innen, Mitarbeiter*innen von Firmenkunden der IVB und viele andere Menschen, die die Vorteile des Mietradsystems nutzen oder multimodal unterwegs sein wollen. An Wochenenden wird das Stadtrad zudem für Ausflugsfahrten genutzt.

1.5.6

MITTELFRISTIGE ZIELE

- 1 Steigerung der Nutzungszahlen: Mit der Bereitstellung eines Mietradsystems soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split gesteigert werden und damit ein Beitrag zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung und zur Lärmreduktion in der Stadt geleistet werden. In den kommenden Jahren soll das Mietradsystem um weitere Stationen und Fahrräder ausgebaut und die Nutzungshäufigkeit pro Mietfahrrad von aktuell einer Nutzung / Tag (im Jahresschnitt) auf zwei Nutzungen / Tag (im Jahresschnitt) bis zum Jahr 2026 verdoppelt werden.
- 2 Erschließung neuer Nutzergruppen: Durch den Abschluss weiterer Firmenkooperationen, durch die Errichtung zusätzlicher Mietradstationen in bisher schlecht erschlossenen Stadtteilen und durch Kooperationen mit Fachhochschulen und Universitäten (auch für Student*innen, nicht nur wie bisher für Bedienstete) sollen zusätzliche Nutzer*innen für Stadtrad Innsbruck gewonnen werden.
- 3 Ausweitung des Mietradsystems in die Region / zu Nachbargemeinden: Mit der Neuausschreibung des Mietradsystems für Innsbruck soll es anderen Gemeinden ermöglicht werden, eigene Mietradstationen desselben Mietradsystems auf dem eigenen Gemeindegebiet zu errichten.
- 4 Ausweitung des Mietradsystems in Innsbruck: Bis 2026 sollen alle im Talboden gelegenen Stadtteile von Innsbruck mit in Summe 75 Mietradstationen / 720 Mietfahrrädern erschlossen sein.



ZEIT FAIR TEILEN

Ziele

- Radnetz erweitern
 - Sicherheit gewährleisten
 - Geschwindigkeit beeinflussen
 - Winterradverkehr anheben
 - Radfahrende zufriedenstellen
 - Neue Zielgruppen erschließen
 - Fahrradkultur stärken
- Dem Radverkehr wird an Lichtsignalanlagen eine höhere Priorität beigemessen. Dazu erhält der erfassbare Radverkehr mehr Berücksichtigung an Lichtsignalanlagen.

Maßnahmen

Umsetzung: bis 2030

- Die Wartezeit für Radfahrende wird an Lichtsignalanlagen nach Möglichkeit reduziert.
- Nacht- oder Schwachlastprogramme kommen vermehrt zum Einsatz.
- ÖV-Priorisierungen können zum Teil auch zum Vorteil für Radfahrende mitgenutzt werden.
- Es wird geprüft, ob an reinen bedarfsgesteuerten Querungsstellen mit baulichen Querungshilfen Lichtsignalanlagen ersetzt werden können bzw. diese durch Ertüchtigung der VLSA Anlage zu einer kürzeren Querungszeit für Radfahrende führt.
- Vorgezogene Haltelinien sollen soweit wie möglich im ganzen Stadtgebiet realisiert werden.

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

Stark und furchtlos 

Begeistert und überzeugt 

Interessiert, aber besorgt 

Auf gar keinen Fall 

1.6



© Walter Zimmerer

1.6.1

VERKEHRSLICHTSIGNALANLAGEN

Verkehrslightsignalanlagen (VLSA) werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs errichtet. Die VLSA ist darüber hinaus erforderlich, um den ÖV zu beschleunigen, Sichtprobleme zu beheben, Engstellen von Straßenräumen zu sichern sowie Fußgänger*innen- und Radfahrquerungen zu ermöglichen.

Aufgrund des hohen Verkehrssicherheitsanspruchs einer VLSA-Regelung ist die dahinterstehende Technik sowie die Logik der Signalsteuerung gerade bei verkehrsabhängigen-VLSA sehr komplex, weshalb hier nur ein abstrakter Überblick gegeben werden kann. Die Steuerung einer VLSA erfolgt durch Phasen, Signalprogramme sowie einer dazu passenden Logik. Dadurch werden die einzelnen Verkehrsrelationen geregelt. Bei verkehrsabhängigen VLSA werden die Verkehrsströme (einschließlich Radverkehr) durch Detektion erfasst. Ein Spezialfall stellt hier der ÖV dar. Busse und Straßenbahnen werden einzeln per Funk erfasst und eigens in der Signalprogrammlogik berücksichtigt. Die Logik der VLSA versucht zu jeder Zeit, die optimale Signalisierung umzusetzen, um die Verkehrsströme nach ihrer Priorität bestmöglich abzuwickeln.

In der praktischen Umsetzung kommt es auf eine standortspezifische Steuerung mit Vorrang für die Sicherheit nach vorliegenden verkehrlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung verkehrspolitischer Zielsetzungen an. Die Kategorisierung der Verkehrsträger auf Haupt- und Nebenrouten, wie sie für den ÖV, den mIV und nun auch für den Radverkehr bestehen, gibt hier eine wesentliche Orientierung.

Durch den hohen ÖV-Anteil am Modal Split in Innsbruck werden Straßenbahnen und Busse in Innsbruck nach Möglichkeit priorisiert. Nachfolgend werden Fußgänger*innen und Radfahrende berücksichtigt. Dies ist aus mehreren Gründen der Fall: Zum einem aus einer ökologischer Sicht, um vor allen den ÖV und den Rad-

und Fußverkehr zu fördern. Dadurch soll auch ein Beitrag zum Klima- und Umweltschutz geleistet werden. Aber auch aus ökonomischer Sicht macht diese Reihung Sinn, da die Kosten für den ÖV zum größten Teil von öffentlicher Seite getragen werden. Es ist daher volkswirtschaftlich zweckmäßig, die Wartezeiten für den ÖV an VLSA möglichst gering zu halten, um einen kurzen Wagenumlauf, schnelle Personenbeförderung und eine hohe Attraktivität zu erreichen. Jedoch muss auch hier jede Kreuzung individuell betrachtet und ein Kompromiss gefunden werden, der die vorherrschende Situation vor Ort bestmöglich bedient.

1.6.2

PRAXIS DER SIGNALSTEUERUNG FÜR RADFAHRENDE

Die Signalisierung für Radfahrende erfolgt nach folgenden Arten:

- a) allgemeines Signal für den Fahrzeugverkehr (somit Mitfahren mit fließendem mIV)
- b) Radfahr-Signalisierung (Radfahrsymbol) für die Radfahrenden oder
- c) kombinierte Signalisierung für Rad- und Fußquerungen

Bei Bedarfsampeln werden Radfahrende genauso wie zu Fuß gehende über Druckknopfانforderung erfasst und möglichst rasch bei der Signalisierung berücksichtigt. An verkehrsabhängigen VLSA erfolgt die Erfassung des Radverkehrs mittels spezieller Detektoren, welche die Radfahrenden an der Haltelinie registrieren und bei der Signalisierung berücksichtigen.

Im Zuge der Förderung des Radverkehrs werden Mehrzweck- sowie Radfahrstreifen je nach verfügbaren Platzverhältnissen bis an die Haltelinie geführt. Wo möglich werden „Radblasen“ (vorgezogene Haltelinien für Radfahrende) als Aufstellflächen vor den Haltelinien für den restlichen fließenden Verkehr markiert. Dies trägt einerseits zur Verkehrssicherheit, aber vor allem zur Förderung des Radverkehrs bei.

Im Falle, dass Radfahrende mit Querungswünschen angemeldet sind, werden diese bei der Signalisierung berücksichtigt und sicher sowie gebündelt über die Kreuzung geführt. Dies erfolgt parallel mit anderen konfliktfreien Verkehrsströmen, um so eine maximale Effizienz der Anlage zu erreichen.

Bei Signalanlagen, welche explizit für den Fußgänger*innen- oder Radverkehr als bedarfsgesteuerte Anlagen errichtet worden sind, (z.B.: Rennweg/Karl-Kapferer-Straße/Emile-Béthouart-Steg) erfolgt nach Anmeldung die Freigabe für Fußgänger*innen und Radfahrende möglichst rasch. Diese Schaltungen werden auch in den Nachtprogrammen eingesetzt.

1.6.3

MASSNAHMEN

1

Reduktion der Wartezeit für Radfahrende: An Hauptradrouten (Kategorie S, R1, R2) wird nach Möglichkeit die Wartezeit für Radfahrende durch entsprechende Priorisierung reduziert. Dazu müssen entsprechende Detektoren eingesetzt werden, damit sich Radfahrende frühzeitig anmelden können. An sämtlichen anderen Routen soll die Priorisierungsfähigkeit des Radverkehrs geprüft und nach Möglichkeit in die Umsetzung gehen. Die Ampeldichte an Radrouten zu reduzieren, ist an geeigneten Orten ebenso eine Möglichkeit, wie Wartezeiten für Radfahrende zu reduzieren (Abwägung mit Sicherheitsaspekten und Begleitmaßnahmen).

2

Umsetzung von Nacht- oder Schwachlastprogrammen: Der Einsatz von Nacht- oder Schwachlastprogrammen über das Stadtgebiet wird entsprechend den Möglichkeiten umgesetzt.

3

Mitnutzung der ÖV-Priorisierungen zum Vorteil auch für Radfahrende: In Kreuzungsbereichen, in denen der ÖV priorisiert wird, kann dieser Vorteil zum Teil von parallelverlaufenden Radverkehrsanlagen mitgenutzt werden.

4

Prüfung baulicher Querungshilfen: Es soll geprüft werden, ob mit baulichen Querungshilfen (Einbau von Mittelinseln) VLSA, welche explizit für die Querung von Fuß- und Radwegen installiert worden sind, ersetzt werden können. Bei ausreichend breiten Mittelinseln reichen zur Querung einer Fahrbahn kürzere Zeitlücken zwischen Kfz aus, um jeweils einen Fahrstreifen in zwei Zügen zu queren. Zumeist sind damit Zeitvorteile, bei höherer Akzeptanz auf beiden Seiten der Verkehrsteilnehmer*innen verbunden. Gegebenenfalls soll ein Umbau angestrebt werden.

5

Einsatz von vorgezogenen Radfahrstreifen: An allen dafür in Betracht kommenden signalgeregelten Kreuzungen werden nach Möglichkeit Radfahranlagen mit Hilfe von vorgezogenen Haltelinien oder „Radblasen“ verbessert.



BAUSTELLEN STÖRUNGSARM GESTALTEN

Ziele

- Radnetz erweitern
 - Sicherheit gewährleisten
 - Geschwindigkeit beeinflussen
 - Winterradverkehr anheben
 - Radfahrende zufriedenstellen
 - Neue Zielgruppen erschließen
 - Fahrradkultur stärken
- Die radfahrfreundliche Verkehrsführung bei baustellenverursachten reduzierten Platzverhältnissen im öffentlichen Straßenraum wird umgesetzt.

Maßnahmen

Umsetzung: bis 2020

- Das Kapitel „Baustellen störungsarm gestalten“ wird im Zuge des Masterplans als Empfehlung zum internen Gebrauch der Mitarbeiter*innen im Stadtmagistrat ausgearbeitet.
- Das Kapitel wird stadintern im Zuge des Behördenverfahrens in einer Pilotphase angewendet und die Erfahrungen gesammelt.
- Ein „Merkblatt“ wird ausgearbeitet, das auch extern kommuniziert und z.B. Antragsteller*innen, Baufirmen, Bauherren etc. zur Verfügung gestellt wird.

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

Stark und furchtlos 

Begeistert und überzeugt 

Interessiert, aber besorgt 

Auf gar keinen Fall 



1.7.1 EINFÜHRUNG

Grundlage und Ausgangssituation dieses Kapitels bildet der „Leitfaden Baustellen – Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen“ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.¹⁹.

„Baustellen störungsarm gestalten“ wird als Empfehlung allen Mitarbeiter*innen im Stadtmagistrat, sowie den Antragstellern (Baufirmen) der § 90 StVO-Verfahren und Bauherren zur Verfügung gestellt und bei zukünftigen Sachverständigentätigkeit und behördlichen Bewilligungen Berücksichtigung finden.

Letztlich ist aber jedes Bauvorhaben und jede Bewilligung eine Einzelmaßnahme und -entscheidung, die je nach örtlichen Gegebenheiten individuell behandelt werden muss.

1.7.1.1 WAS DIESE EMPFEHLUNGEN BEINHALTEN

„Baustellen störungsarm gestalten“ fasst Planungsgrundsätze für eine radfahrfreundliche Verkehrsführung bei baustellenverursachten reduzierten Platzverhältnissen im öffentlichen Straßenraum zusammen. Neben diesen allgemein gültigen Empfehlungen liegt der Fokus auf der konkreten Führung des Radverkehrs an Ort und Stelle des Bauvorhabens unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und österreichischen Richtlinien.

Zentrales Element bildet die Tabelle mit empfohlenen Mindestwerten, wobei hier in manchen Fällen nicht mit einem einzigen Wert das Auslangen zu finden war. Wo notwendig, gibt es einen absoluten Mindestwert für definierte Ausnahmesituationen, einen Mindestwert für Regelsituationen und eine Auflistung von besonderen Straßenverhältnissen, bei denen die Mindestwerte als zu gering angesehen werden. Sicherheitsabstandswerte zur Fahrbahn und Parkstreifen sowie notwendige Geländehöhen werden ebenfalls aufgelistet. Es werden auch Verkehrssituationen angesprochen, die (bisher) nicht in den Richtlinien und Vorschriften für Straßenwesen (RVS) 05.05.44 dargestellt sind.

1.7.1.2 WAS DIESE EMPFEHLUNGEN NICHT BEINHALTEN

„Baustellen störungsarm gestalten“ ersetzt nicht die Vorgaben und Regelungen der angeführten Regelwerke, ist kein Allzweckmittel für jeden Verkehrsleitplan. Jede Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für Bauvorhaben muss als Einzelentscheidung individuell von den Beteiligten, Sachverständigen und der Behörde beurteilt und entschieden werden.

Verwiesen sei hier insbesondere auf die RVS 05.05.44.²⁰ inklusive der Regelpläne GR1-6. Es ist unerlässlich, sich im Detail mit dieser RVS auseinanderzusetzen.

Dieses Kapitel konzentriert sich auf innerstädtische Verkehrslösungen bei Baustellen für den Radverkehr, es fehlen daher naturgemäß

- Verkehrslösungen im Überlandbereich bzw. ländlichen Raum,
- Verkehrslösungen für Fußgänger*innen,
- Verkehrslösungen für den mIV,
- Checklisten und andere Mittel zur Kontrolle der Bewilligung.

Alle anderen Bestimmungen, die nicht im Zuge eines §90 StVO-Verfahrens Anwendung finden (Arbeitsschutz, bau- und feuerpolizeiliche Auflagen,...), werden hier ebenfalls nicht angesprochen.

1.7.2 GRUNDLAGEN

1.7.2.1 VERFAHRENSABLAUF IN INNSBRUCK

Üblicherweise wird bei § 90 Bewilligungen, wenn der Fließverkehr betroffen ist, folgender Behördenablauf in Innsbruck eingehalten: Die Baufirma bringt ein digitales Ansuchen um eine § 90 Bewilligung ein, sie ist Antragsteller*in und letztlich Bescheidinhaber*in. Der Bescheid wird auf eine Person ausgestellt, welche die Verantwortung und Haftung für die rechtmäßige Umsetzung übernimmt.

Der digitale Antrag muss in Innsbruck neben dem Antragsformular einen Baustelleneinrichtungsplan und erste Überlegungen zur Verkehrsführung enthalten. Bei komplexeren Verkehrssituationen sind Verkehrsleitpläne dem Antrag beizustellen. Anschließend erfolgt eine Prüfung auf Vollständigkeit der Unterlagen durch die Behörde, eventuell sind Vorgespräche unter anderem mit dem Antragsteller, anderen Dienststellen und Sachverständigen notwendig.

Im Regelfall erfolgt eine Verkehrsverhandlung vor Ort. Zu dieser sind von der Behörde Polizei, Straßenerhalter, verkehrstechnische Sachverständige und je nach Betroffenheit Feuerwehr, öffentliche Verkehrsunternehmen, andere Dienststellen (Grünanlagen, Radkoordination, Verkehrsmanagement,...) und Interessensvertretungen (Wirtschaftskammer, Verein Innsbruck Innenstadt sowie Altstadtverein,...) eingeladen.

Per Bescheid werden anschließend die Auflagen zur Verkehrsführung und Baustellenabsicherung vorgeschrieben und Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen verordnet. Änderungen sind per Ergänzungsbescheid und Verlängerung möglich.

1.7.3 GRUNDSÄTZE UND EMPFEHLUNGEN DER RADVERKEHRSFÜHRUNG

1.7.3.1 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Folgende Grundsätze sind für den Radverkehr zu beachten und im Konfliktfall gegeneinander abzuwägen:

1

Die Behörde muss jedes Verfahren nach den Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entscheiden, wobei „Sicherheit vor Leichtigkeit“ zu berücksichtigen ist. Die Sicherheit einer Gruppe von Verkehrsteilnehmer*innen ist höher zu werten als die Leichtigkeit für eine andere.

2

Die Sicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Auf mögliche Gefahren ist mittels Verkehrszeichen hinzuweisen (Gefahrenzeichen §49 StVO: „Querrinne“ oder „Aufwölbung“, „Fahrbahnverengung“, „Baustelle“, „Andere Gefahren“ – Zusatztafel „Radfahrende“, ...). Radfahrer*innen sollen nicht zu gefährlichem Verhalten angeregt werden (z. B. auf dem Gehsteig an einer Arbeitsstelle vorbeifahren, weil der Radweg unvermittelt endet).

3

Das Fahrrad ist ein Fahrzeug. Dem Radverkehr soll das Passieren der Arbeitsstelle fahrend ohne abzusteigen ermöglicht werden. Entsprechend soll auch das Schild „Radfahrer absteigen“ oder „Schiebestrecke“ nicht verwendet werden.

4

Ist das Fortführen des Radverkehrs auf der eigenen Radfahranlage nicht möglich, ist ein barrierefreies, möglichst nicht benachrangtes Einbinden in den Fließverkehr im Mischprinzip vorzusehen.



5

Radfahrer*innen sind eine inhomogene Gruppe: Die Bedürfnisse von radfahrenden Kindern, Senior*innen, Freizeitradler*innen sind andere als die von Tagespendler*innen. Diesen unterschiedlichen Bedürfnissen sollen durch unterschiedliche Angebote und nicht benutzungspflichtige Radfahranlagen Rechnung getragen werden.

6

Jegliche Form von Stolperkanten / Unebenheiten sind z.B. durch Anrampungen in Form von Asphaltkeilen auf ganzer Breite oder Länge zu vermeiden oder zu sichern.

7

Der Radverkehr ist entlang der Arbeitsstelle auf der gleichen Straßenseite fortzuführen.

8

Soweit möglich sind größere Breiten als die Mindestbreiten zu verwenden. Bei hohem Fuß- oder Radverkehrsaufkommen sollen die Regelbreiten angehoben werden, insbesondere in ausgewiesenen Radverkehrsachsen.

9

Ausreichende Breiten müssen auf der ganzen Länge sichergestellt werden. An lokalen Engstellen können die Mindestbreiten für den begründeten Ausnahmefall herangezogen werden.

10

Arbeitsstellen, die über Nacht bestehen bleiben, müssen bei Dunkelheit ausreichend beleuchtet sein, sodass die Absperrung erkennbar ist.

11

Gemischte Geh-/Radwege und Radwege sind aufgrund der geringeren RVS-Mindestbreiten im Baustellenbereich innerorts als nicht benutzungspflichtig zu beschildern (§ 53 Abs 1 Z 28 lit. a) und b) bzw. § 53 Abs Z 27 StVO), um Radfahrer*innen das Befahren der Fahrbahn zu ermöglichen.



12

Bei reduzierten Breiten der Radfahranlage im Baustellenbereich soll diese räumlich nicht zwischen Parkstreifen und Baustelle verordnet werden. Lässt sich dies nicht vermeiden, ist ein Schutzstreifen von 0,75 m zum Parkstreifen vorzusehen.

13

Das Fahrrad ist ein umwegempfindliches Verkehrsmittel. Es sollen daher für den Radverkehr möglichst alle Fahrbeziehungen aufrechterhalten werden. Sollte eine Straße aufgrund der Fahrbahnbreitenreduktion während der Bauarbeiten zu einer Einbahn werden, ist in jedem Fall zu prüfen, ob die Einbahn für Radfahrende geöffnet werden kann. Muss eine Straße für den Kfz-Verkehr gesperrt werden, ist zu beurteilen, ob der Radverkehr möglich wäre.

14

Baustellenbedingte Sackgassen (§ 53 Abs 1 Z 11 StVO) sind im Sinne der Leichtigkeit so auszuschildern, dass erkennbar ist, für wen sie zutreffend sind. Dementsprechend ist im Bedarfsfall die Zusatztafel „ausgenommen Radfahrende (Radsymbol)“ einzusetzen.



15

Ist eine Fahrbeziehung für den Radverkehr baustellenbedingt nicht mehr möglich, ist dem Radverkehr eine Umleitung anzubieten und mittels Bodenmarkierung oder Beschilderung zu kommunizieren. Die Umleitungsbeschilderung für den Radverkehr soll vom Schriftbild und der Farbgebung (schwarze Schrift auf gelbem Grund) der für den Autoverkehr ähnlich sein. Zur Verdeutlichung wird das Radsymbol gut erkennbar ergänzt.



16

Vor allem bei großräumigeren oder langandauernden Umleitungen / Sperren sind diese Sperren einzutragen, damit Routenplaner wie google.maps, www.radrouting.tirol und andere diese Informationen zum Radverkehr erhalten.

17

Ist eine ausgeschilderte Radroute gesperrt und muss umgeleitet werden, sind Originaldesign und -systematik (km, Zielangaben, Schriftgrößen, ...) der Routenbeschilderung auch für die Umleitung zu verwenden.



18

Je nach Geschwindigkeitsniveau und Anzahl der Kfz kann eine Führung des Radverkehrs im Mischprinzip auf der Fahrbahn möglich und sinnvoll sein. (Vgl. Abb. 4 der RVS 03.02.13 – Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit für zweistreifige Fahrbahnen.)

19

Sharrows auf der Fahrbahn können Radfahrer*innen verdeutlichen und sichtbar machen, wo ohne Baustelle kaum oder kein Radverkehr vorhanden ist.



20

Wenn der Radverkehr vom Seitenraum bzw. eigenen Radfahranlagen an der Arbeitsstelle auf die Fahrbahn geleitet wird, ist dieser gegenüber dem nachfolgenden Kfz-Verkehr mit Baken zu sichern (siehe RVS 05.05.44 GR3 und GR4) und auf Sichteinschränkungen zu achten. Alternativ kann die Einleitung an einem Knotenpunkt mit deutlichen Markierungen vorgenommen werden.

21

Stadtradstationen, die für Baumaßnahmen entfernt werden müssen, werden in Absprache mit der IVB / Stadtrad Innsbruck möglichst nahe aufgestellt.

Kontakt IVB Stadtrad: stadtrad@ivb.at, 0512/5307-301

22

Bei der technischen Durchführung von Bauarbeiten, insbesondere der Durchführung der endgültigen und vorläufigen Instandsetzung im Fahrbahn- bzw. Radwegbereich, sind die Vorgaben der Grabungsordnung der Stadt Innsbruck zu berücksichtigen.

Bei Längsgrabungen im Bereich von Radfahranlagen bis zu einer Breite von 2,50 m ist dementsprechend jedenfalls die gesamte bituminöse Konstruktion zu erneuern.

1.7.3.2 ERKLÄRUNGEN UND ERGÄNZUNGEN ZU DEN EMPFOHLENEN MASSEN UND MINDESTMASSEN

Im Folgenden werden Mindestbreitenmaße als Empfehlungen der Stadt Innsbruck angeführt. Es gibt zwei verschiedene Werte: Der Regelwert ist das Mindestmaß, das wenn möglich überschritten werden soll. In bestimmten Situationen dürfen diese Regelwerte unterschritten werden, jedoch nicht unter die Mindestbreite für den begründeten Ausnahmefall.

Gegebenenfalls ist eine Engstelle durch geeignete Maßnahmen als Gefahrenstelle zu kennzeichnen (§ 50 Z 8 lit. a) bis c) StVO, Hinweisschild „Bitte auf Fußgänger*innen Rücksicht nehmen“, Markierungen, ...).

Im Regelfall wird in Innsbruck im Baustellenbereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h verordnet. Die empfohlenen Mindestwerte beziehen sich daher auf diese Kfz-Geschwindigkeit und müssen gegebenenfalls bei einer höher erlaubten Geschwindigkeit erhöht werden. Die Mindestwerte für den begründeten Ausnahmefall sind als situationsabhängige Einzelfallentscheidung möglich, wenn

- die Engstelle nur eine lokale Einengung darstellt,
- die Lage und die Sichtverhältnisse dies zulassen,
- eine durchgehende Radfahranlage von besonderer Bedeutung ist (Radroute, keine Alternativen, großräumige Umleitung, ...).

Bei folgenden Situationen sollen insbesondere bei gemischten Geh-/Radwegen größere Breiten als die Mindestwerte herangezogen werden:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung
- Straßen mit überdurchschnittlich hoher Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger*innen (z.B. Schulkinder, Senior*innen, Menschen mit Behinderung)
- Straßen im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Straßen mit starkem Gefälle (> 3 %)
- Straßen mit einer dichten Folge unmittelbar an (schmale) Gehwege angrenzender Hauseingänge
- Straßen mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkten und Grundstückszufahrten
- Straßen mit stark frequentierten Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Seitenraum ohne gesonderte Warteflächen

● **Tabelle 6**
Empfehlungen für Maße und Mindestmaße

Art	Empfehlungen der Stadt Innsbruck	
	Mindestbreite Regelwert	Mindestbreite im Ausnahmefall
Radweg Einrichtung	1,20	1,00
Radweg Beidrichtung	2,35	1,85
Geh- und Radweg Einrichtung	2,00	1,85
Geh- und Radweg Beidrichtung	2,35	1,85
Radfahrstreifen	1,20	1,00
Zuschlag, wenn Radfahranlage neben Fahrbahn	0,15	0,65
Zuschlag, wenn Radweg neben Parkstreifen	0,75	0,75
Radfahren gegen die Einbahn mit Radfahrstreifen		
Radfahrstreifen gegen die Einbahn	1,50	1,25
Fahrstreifen in Einbahnrichtung	2,50	
Radfahren gegen die Einbahn ohne Radfahrstreifen		
Fahrbahn (*mit Ausweichstellen)	3,75	3,00 *)
Kfz Fahrverbot ausgen. Radfahren	2,35	1,85
Mindesthöhe Geländer	1,20	1,20
Mindesthöhe Unterkante Schild / Gerüst, Geh- Radweg	2,50	2,25

Die Empfehlungen der Stadt Innsbruck orientieren sich an den Angaben der RVS 05.05.44²⁰, 03.02.12²¹ und 03.02.13¹⁵, soweit dort Werte vorhanden sind. Die Tabelle listet diese Werte der RVS auf.

Art	RVS 05.05.44		RVS 03.02.12 bzw 03.02.13	
	Breiten-empfehlung	Mindestwert	Breiten-empfehlung	Mindestwert
Radweg Einrichtung (ohne Schutzstreifen)	1,20	1,00	1,60-2,00	1,00
Radweg Beidrichtung (ohne Schutzstreifen)	2,35	1,85	3,00	2,00
Geh- und Radweg Einrichtung	-	-	-	-
Geh- / Radweg Beidrichtung (ohne Schutzstreifen)	2,35	1,85	3,00	2,50
Radfahrstreifen (ohne Schutzstreifen)	-	-	1,50	1,25
Zuschlag, wenn Radfahranlage neben Fahrbahn	0,15	0,65	-	0,50
Zuschlag, wenn Radweg neben Parkstreifen	0,15	0,65	-	0,75
Radfahren gegen die Einbahn mit Radfahrstreifen				
Radfahrstreifen gegen die Einbahnrichtung			1,50	1,25
Fahrstreifen in Einbahnrichtung			2,50	
Radfahren gegen die Einbahn ohne Radfahrstreifen				
Fahrbahn (*mit Ausweichstellen)			3,75	3,00 *)
Kfz Fahrverbot ausgen. Radfahren				
Mindesthöhe Geländer				1,20
Mindesthöhe Unterkante Schild / Gerüst, Geh- Radweg			2,50	2,25

● **Tabelle 7**
Kriterien zur Ausführung von
Umleitungsradwegen bei Grünflächen

Verursacht ein Bauvorhaben eine Radwegsperrung und ist daher eine neue Radwegumleitungsstrecke über Grünflächen zu errichten, so ist diese Radwegumleitungsstrecke laut den Kriterien der nachfolgenden Tabelle auszuführen.

Dauer des Bauvorhabens	Voraussetzungen	Aufbau	Oberfläche	Mindestbreite Radweg, Geh-/Radweg 1) 2)
< 1 Woche	kein Winterdienst notwendig	Ungebundene obere Tragschicht 10cm U1, 0/32	Verdichtet	2,35m
		Geotextil U1: LK>0,4; Korngröße >0,063 mm		
1 Woche bis 1 Monat	kein Winterdienst notwendig Umleitungsstrecke < 30m	Ungebundene obere Tragschicht 30cm U1, 0/32	Verdichtet	2,35m
		Geotextil U1, LK>0,4; Korngröße >0,063mm		
	Asphalt verfügbar	Asphalt 6cm (AC11deck, 70/100, A1, G2)	Asphalt 6cm	2,35m
		Ungebundene obere Tragschicht 30cm U1, 0/32		
> 1 Monat		Asphalt 6cm (AC11deck, 70/100, A1, G2)	Asphalt 6cm	2,35m
		Ungebundene obere Tragschicht 30cm U1, 0/32		
		Geotextil U1, LK>0,4; Korngröße >0,063 mm		

Zusatzbemerkungen zu den angegebenen Mindestbreiten:

- Siehe auch Tabelle 6 ● 6 ←
- Im begründeten Ausnahmefall mit Zustimmung aller betroffenen Fachdienststellen 1,85 m.

Die Wiederherstellung der Grünflächen im Anschluss an das Bauvorhaben erfolgt gemäß den Vorgaben des Merkblatts „Baumschutz“ in Abstimmung mit dem Amt für Grünanlagen.



EXTRAS ANBIETEN

Ziele

- Radnetz erweitern
- Sicherheit gewährleisten
- Geschwindigkeit beeinflussen
- Winterradverkehr anheben
- Radfahrende zufriedenstellen
- Neue Zielgruppen erschließen
- Fahrradkultur stärken

- Der Radverkehr wird durch den verstärkten Einsatz von Bodenmarkierungen auf der Fahrbahn besser sichtbar und somit besser wahrgenommen.
- Die Radfahranlagen im Innsbrucker Stadtgebiet sind im ganzen Jahresverlauf ohne wesentliche Einschränkungen nutzbar. Das qualitativ hohe Niveau an Winterdienst und Reinigung wird beibehalten.
- Alle übergeordneten Radwege (S) und optional die regionalen Radwege (R1, R2) bieten zusätzliche Extra-Angebote.
- die Zählstellen im Innsbrucker Stadtgebiet werden ausgebaut und die Ergebnisse der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Maßnahmen

Umsetzung: bis 2026

- Signalregelte Kreuzungen werden durch vorgezogene Radfahrstreifen verbessert.
- Konfliktbereiche werden im Straßenraum farblich hervorgehoben.
- Spezielle Fahrradsymbole kommen zum Einsatz.

Umsetzung: ab 2021

- Radfahranlagen werden gleichberechtigt behandelt.
- Radfahranlagen werden im Winter täglich von 06:00 bis 22:00 Uhr betreut.
- Bei der Schneeeverladung wird an denjenigen Bereichen begonnen, die an Mehrzweckstreifen liegen.

Umsetzung: bis 2024

- Ausstattung der Radwege Kategorie S und R1: vorgeschlagene Standorte werden mit Extras ausgestattet.

- *Umsetzung: bis 2023* Die Zählstellen werden auf 10 Anlagen erweitert. Die Hälfte davon wird mit sichtbaren Anzeigentafeln ausgestattet.

- *Umsetzung: bis 2026* Sämtliche Zählstellen werden auf Feststromanschluss oder Solarbetrieb umgestellt.

- *Umsetzung: bis: 2022* Die Zählraten werden veröffentlicht.

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

Stark und furchtlos 

Begeistert und überzeugt 

Interessiert, aber besorgt 

Auf gar keinen Fall 



1.8.1 EXTRAS ANBIETEN / BODENMARKIERUNGEN

1.8.1.1

AUSGANGSSITUATION

Radsymbole und Pfeile

Bei Radfahrstreifen, Radwegen und Radführungen gegen die Einbahn werden an erforderlichen Stellen (z.B. bei querendem mIV) Radsymbole und Pfeile angebracht. Bei schmalen Einbahnstraßen, die für den Radverkehr geöffnet sind, werden an den für die Begegnung mit Kfz empfohlenen Stellen die Radsymbole und Pfeile näher zum Fahrbahnrand markiert, damit der Radverkehr den entgegenkommenden Fahrzeugen dort gut ausweichen kann (z.B. Gerhart-Hauptmann-Straße).

Haifischzacken in 30er Zonen

Diese Markierungen werden zur Verdeutlichung der Rechtsregel angebracht und werden auch in Einbahnstraßen mit erlaubtem Radverkehr in der Gegenrichtung mit zwei Zacken markiert.

Radsharrows

Diese Markierungen werden an folgenden Stellen angebracht:

- In denen Radfahranlagen nicht vorhanden sind, aber dennoch regelmäßig Radfahrende unterwegs sind: Die Sharrows weisen andere Verkehrsteilnehmer*innen auf den Radverkehr hin und regen zu erhöhter Aufmerksamkeit an.
- Bei Straßenbahngleisen, die von Radfahrer*innen aufgrund von Platzmangel in derselben Richtung überfahren werden müssen (z.B. Defreggerstraße, Anichstraße).
- An Straßen mit erlaubten Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h ohne eigenen Radfahrstreifen (z.B. Schlossstraße, Igler Straße, Haller Straße).

Rote Teppiche

Rote Teppiche, darunter verstehen wir hier rote oder rot-bräunliche Flächenmarkierungen oder Belagseinfärbungen über die gesamte Breite der Radfahranlage, sollen die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmenden örtlich eingegrenzt auf den Radverkehr lenken. Die Markierungen werden bei Radfahranlagen angebracht, bei denen vermehrter Fußverkehr quert (z.B. Franz-Greiter-Promenade / Löwenhausstation, Anni-Kraus-Weg / Franz-Greiter-Promenade usw.) oder ein örtlich erhöhtes Konfliktpotenzial mit dem mIV und dem Fußverkehr besteht. Nicht angebracht werden die Teppiche an gemischten Geh- und Radwegen.

Vorgezogene Radfahrstreifen (Radblasen)

An signalisierten Kreuzungsbereichen werden vorgezogene Radfahrstreifen ohne oder mit Aufweitungen (Radblasen) angebracht, um Radfahrende in einer eigenen Aufstellfläche vor dem mIV zu positionieren und ein Losfahren vor dem Kfz-Verkehr, insbesondere vor abbiegenden Kfz zu ermöglichen.

Es sind zwei funktionale Unterscheidungen möglich:

ohne Aufweitung: dadurch wird das ungehinderte Abbiegen von Kfz ermöglicht,

mit Aufweitung (Radblase): diese ermöglicht dem Radverkehr das Linksabbiegen vor dem Kfz-Verkehr.

In beiden Fällen erhöhen vorgezogene Radfahrstreifen die allgemeine Verkehrssicherheit. Der Einsatz von vorgezogenen Radfahrstreifen bietet einen räumlichen Vorsprung für den Radverkehr und kann als Ergänzung zum zeitlichen Vorlauf an Signalanlagen eingesetzt werden.

1.8.1.2

MASSNAHMEN

Um den Radverkehr mit Hilfe von Bodenmarkierungen im Straßenraum besser sichtbar zu machen, werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

1

Einsatz von vorgezogenen Radfahrstreifen: an sämtlichen signalisierten Kreuzungen werden Radfahranlagen mit Hilfe von vorgezogenen Radfahrstreifen verbessert.

2

Hervorheben von Konfliktzonen entlang von Radfahranlagen: an maßgeblichen Konfliktzonen werden rote Teppiche markiert.

3

Einsatz von speziellen Fahrradsymbolen: das Symbol der Radsharrows hat sich in der Praxis bewährt und wird mittlerweile auch auf Landesstraßen eingesetzt. In Straßen, die über keine eigene Radfahranlage verfügen, wird das Symbol vermehrt angebracht.



● **Tabelle 8**
Ausstattung an Radwegen

	STANDORT	SERVICE-STATION	SCHLIESSFÄCHER	RADWASCHANLAGE
Ausstattung der Radwege Kategorie S	Flughafen/Kranebitten	x		
	Freiburger Brücke	x		x
	Marktplatz	x	x	
	Karl-Kapferer-Str./Emile-Béthouard-Steg	x		
	Hungerburgbahn, Station Löwenhaus	x	x	x
	Olympisches Dorf (Park) oder Grenobler Brücke	x		
	New-Orleans-Brücke (Baggersee)	x	x	
Ausstattung der Radwege Kategorie R1	Haltestelle Vögelebichl	x		
	Center West (in Kooperation mit Einkaufszentrum)	x	x	
	Olympiaworld/Tivoli	x		x
	Hauptbahnhof	x	x	
	Wiltener Basilika	x		
	Sillpark	x	x	
	dez Einkaufszentrum	x	x	

1.8.2 EXTRAS ANBIETEN / EXTRA-ANGEBOTE

1.8.2.1

AUSGANGSSITUATION

Zusätzliche Angebote wie Service-Stationen, Trinkbrunnen, Schließfächer und Radreinigungsanlagen erhöhen den Komfort für Radfahrende und setzen ein Zeichen im öffentlichen Raum. Der Radverkehr wird neben den sonstigen infrastrukturellen Angeboten besser sichtbar. Die Service-Angebote werden nicht nur von Alltagsradfahrenden genutzt, sondern bieten einen Nutzen für Freizeitradfahrende, Tourist*innen, Fußgänger*innen und alle Stadtbewohner*innen.

Die Stadt Innsbruck bietet bereits folgende extra Angebote im Stadtgebiet:

Service-Stationen: Derzeit werden zwei Service-Stationen von der Stadt betreut. Diese bieten neben einer Aufhänge-Vorrichtung ein Reparatur-Set sowie eine Luftpumpe. Kleine Reparaturen sowie das Aufpumpen der Reifen werden eigenständig vorgenommen. Die Stationen befinden sich am Marktplatz sowie an der westlichen Seite der Freiburger Brücke.

Trinkbrunnen: In Innsbruck sind mehr als 150 Trinkbrunnen im Stadtgebiet verteilt. Eine genaue Auflistung ist auf der Homepage der Stadt Innsbruck zu finden.

Neben den bestehenden Anlagen sind folgende Extra-Angebote in Innsbruck geplant:

Schließfächer: Diese sind im Innsbrucker Stadtgebiet angedacht, um Gegenstände für einen begrenzten Zeitraum zwischen zu lagern. Sie eignen sich für Einkäufe oder Gepäck von Besucher*innen, die z.B. mit dem Fahrrad auf Durchreise in Innsbruck sind.

Radreinigungsanlagen: Diese bieten die Möglichkeit, Fahrräder mit Hilfe einer geeigneten Anlage zu reinigen. Die Radreinigungsanlagen eignen sich zum Säubern von Alltagsfahrrädern sowie sportlich genutzten Fahrrädern.

1.8.2.2

MASSNAHMEN:

Die übergeordneten Radwege (S) werden an allen Ein- und Ausgängen der Stadt sowie in der Stadtmitte mit Service-Stationen ausgestattet. Diese umfassen eine Rad-Reparatur-Möglichkeit inklusive Luftpumpe, Sitzgelegenheit im Schatten und Trinkbrunnen. Die regionalen Radwege R1 werden punktuell mit Extras ausgestattet.

Die vorgesehenen Standorte sollen mit Service-Stationen, Trinkbrunnen, Sitzmöglichkeiten, Schließfächern und Radwaschanlagen ausgestattet werden. Diese werden in weiterer Folge mit dem Status quo (in Bezug auf Trinkbrunnen) abgeglichen und nach Möglichkeit zur Umsetzung gebracht:

● 8 ←

Umsetzung bis: An den Radwegen S Umsetzung bis 2024, an den Radwegen R1 im Zuge des durchgehenden Schließens der Lücken.

Die Ausstattung der Radwege mit Schließfächern wird in Kooperation mit relevanten Akteur*innen, wie z.B. dem Tourismusverband Innsbruck, der Markthallen-Betriebs-Gesellschaft, Vertreter*innen der Kaufmannschaft konzipiert werden.



© Sabine Kuess

1.8.3 EXTRAS ANBIETEN / WINTERDIENST

1.8.3.1

AUSGANGSSITUATION

Wie auch in anderen Städten ist der Anteil an Radfahrenden in Innsbruck im Winter deutlich geringer als in der warmen Jahreshälfte, auch wenn die Anzahl der Schneetage (d.h. Tage mit Schneedecke mehr als 1cm) in Innsbruck meist unter 20²² liegt. Der Anteil an Winter-Radfahrenden soll in Innsbruck gezielt erhöht werden. Dazu ist eine hohe Qualität bei der Schneeräumung und Reinigung erforderlich. Der Pflege (Reinigung, Grünschnitt etc.) und Schneeräumung der Radinfrastruktur wird daher eine große Bedeutung zugeschrieben.

Fahrbahnen für den Radverkehr sind rechtlich nicht von Fahrbahnen des mIV zu unterscheiden. Eine Einteilung ist erforderlich, weil nicht alle Fahrbahnen und Gehwege zum gleichen Zeitpunkt betreut werden können. Die Ämter Grünanlagen und Straßenbetrieb warten und räumen den Schnee der Radfahranlagen in Innsbruck.

Amt Grünanlagen: Das Amt betreut Radfahranlagen in städtischen Grün- und Parkanlagen sowie an Promenadenwegen. Zu den Aufgaben zählen der Winterdienst und die Reinigung der Radfahranlagen, die Kontrolle des Zustandes, der professionelle Grünschnitt sowie die Planung und der Bau von Radfahranlagen. Im Winterdienst wird die Einteilung im Gesamtnetz wetterabhängig vorgenommen, d.h. es wird je nach Schnee- und Temperaturlage entschieden, wo und wie mit Winterdienst begonnen wird, da nur Geh- und Radwege betreut werden. Es wird wegen der Beeinträchtigung des Bewuchses (Bäume) auf Salzstreuung verzichtet und zur Abstumpfung bei Schneeglätte Split verwendet. Generell zeigt sich, dass die Radwege, die bevorzugt geräumt werden, von Fußgänger*innen benutzt werden und umgekehrt genauso die Fußwege von Radfahrer*innen.

Amt Straßenbetrieb: Das Amt betreut alle Radfahranlagen im städtischen Straßenraum, die nicht Grün- und Parkanlagen sind. Zu den Aufgaben zählen der Winterdienst und die Reinigung der Radfahranlagen, die Kontrolle des Zustandes der Radfahranlagen, die Durchführung von kleineren Sanierungen sowie Instandhaltungen, das Anbringen von Markierungen, das Aufstellen der Beschilderung, die Betreuung der Service-Stationen sowie die Durchführung von Mäharbeiten. Der Winterdienst erfolgt bei Bedarf 24 Stunden am Tag. Im Winterdienst werden das hochrangige Straßennetz, ÖV Routen sowie relevante Straßen mit Gefälle bevorzugt. Hinsichtlich der Winterdienststrategie wird das Hauptaugenmerk auf die permanente Räumung anfallenden Schnees gelegt, nachfolgend erfolgt bei Bedarf eine Salzstreuung um Eisglätte zu verhindern. Die Räumung muss in der Regel zum rechten Fahrbahnrand hin erfolgen. Bestehen dort Rad-

fahrestreifen wird dieser durch den seitlich abgelagerten Schnee erheblich beeinträchtigt. Das gleichzeitige Räumen der Wege und der Fahrbahnen würde mehr Personal und mehr Geräteeinsatz erfordern.

1.8.3.2

MASSNAHMEN

1

Gleichberechtigte Behandlung: Radfahranlagen werden gleichberechtigt mit Fahrbahnen des allgemeinen Verkehrs und Gehsteige behandelt.

2

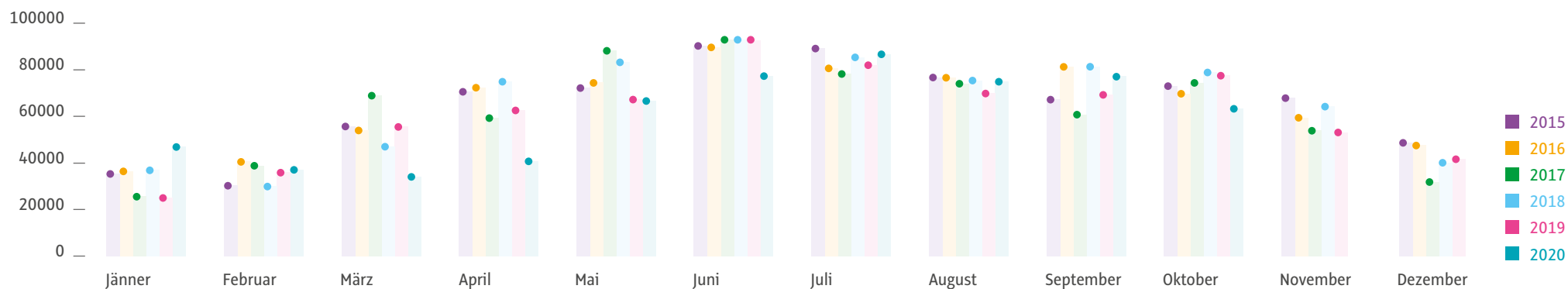
Tägliche Betreuungszeit von 06:00 bis 22:00 Uhr: Alle Radwege (vorrangig S, R1, R2) werden von 06:00 bis 22:00 Uhr behandelt, mit der Mindestanforderung S, R1, R2 zwei Mal am Tag, der Rest einmal am Tag sowie anlassbezogen bei Eis etc., betreut.

3

Beginn der Schneeverladung an Mehrzweckstreifen: Bei der Schneeräumung von Fahrbahnen sind zumeist Mehrzweckstreifen oder Radfahrstreifen durch die Schneeablagerungen besonders betroffen. Es wird daher mit der Schneeverladung und dem Abtransport an diesen Stellen begonnen.



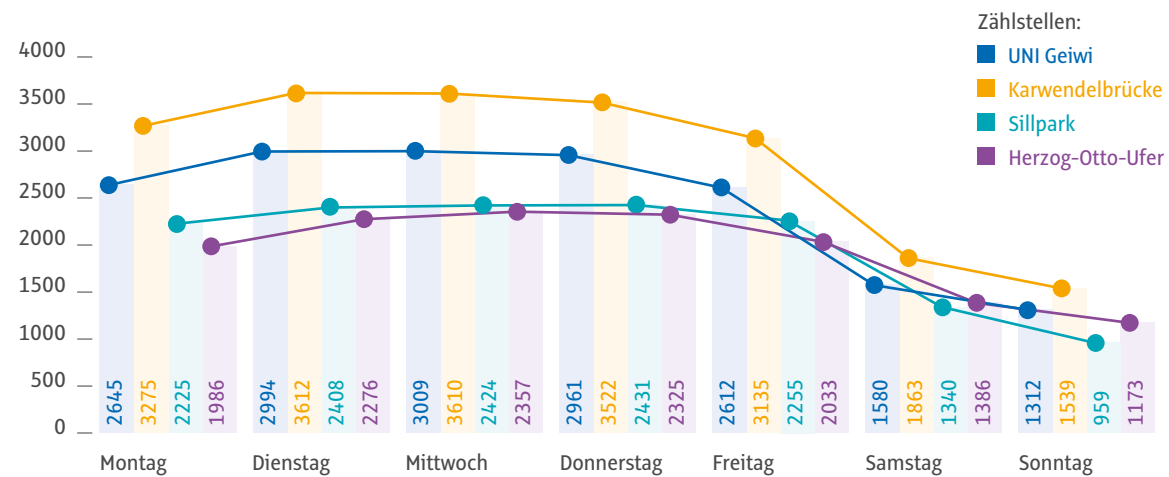
■ **Abbildung 30**
Anzahl der monatlichen Radfahrenden an der Zählstelle Sillpark 2015-2020



Quelle: Stadt Innsbruck



■ **Abbildung 31**
Radfahrzählstellen: Mittelwerte je Wochentag im Jahr 2019



1.8.4 EXTRAS ANBIETEN / ZÄHLSTELLEN

1.8.4.1

AUSGANGSSITUATION

In Innsbruck werden auf ausgewählten Radwegen Radverkehrszählungen durchgeführt. Die Zählstellen und -daten dienen:

- zur Abschätzung der aktuellen Radverkehrsstärken,
- zur Aufzeichnung der historischen Entwicklung des Radverkehrs,
- als Grundlage für den Nachweis für Förderungen,
- als Basis für die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen,
- zur Kalibrierung des Verkehrsmodells,
- zur Sichtbarmachung des Radverkehrs im Innsbrucker Stadtbild,
- zur Stärkung der Identität und des Bewusstseins der Radfahrenden,
- zur Validierung der subjektiven Wahrnehmung der Bürger*innen.

Innsbruck verfügt derzeit über acht Radzählstellen. Davon sind zwei Zählstellen als Säulen mit Anzeigetafeln ausgestattet und für die Öffentlichkeit sichtbar. Die Anzeigetafeln werden mit festem Stromanschluss versorgt, die Zählstellen laufen mit langlebigen Batterien. Die Daten werden für die Verkehrsrichtungen getrennt erhoben und liegen in Stundenwerten vor. In Abhängigkeit der Wartungshäufigkeit der Komponenten bzw. technischen Störungen der Zählanlage werden Tages-, Wochen- und Jahreswerte sowie maximale und minimale Tageswerte erhoben.

Das Diagramm zeigt die monatlich Radfahrenden in beiden Richtungen der Zählstelle Sillpark in den letzten fünf Jahren.

■ 30 ←

1.8.4.2

MASSNAHMEN

1

Erweiterung der Zählstellen: die Radzählstellen werden bis 2023 auf 10 Standorte erweitert. Die Hälfte der Anlagen wird mit sichtbaren Anzeigetafeln ausgestattet, das heißt zu den bestehenden zwei Anzeigetafeln kommen drei weitere hinzu.

2

Umrüstung sämtlicher Zählstellen auf Feststromanschluss oder Solarbetrieb: Alle Zählstellen werden auf Feststromanschluss oder Solarbetrieb umgerüstet.

3

Veröffentlichung der Zähldaten: Die Daten der Anzeigetafeln werden täglich online veröffentlicht. Die Daten der verdeckten Anzeigen werden quartalsweise nach Aufbereitung auf der Homepage zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden jährliche Analysen textlich aufbereitet und veröffentlicht.



SICHERHEIT GEWÄHRLEISTEN

Ziele

- Radnetz erweitern
 - Sicherheit gewährleisten
 - Geschwindigkeit beeinflussen
 - Winterradverkehr anheben
 - Radfahrende zufriedenstellen
 - Neue Zielgruppen erschließen
 - Fahrradkultur stärken
- Sicherstellung der Sicherheit im Radverkehr: Radverkehrsunfälle werden im Stadtgebiet mit der „Vision Zero“ reduziert, d.h. die Vision für null tote und schwerverletzte Radfahrende. Dazu werden relevante Unfälle systematisch und zyklisch analysiert sowie effektive Maßnahmen für die Umsetzung abgeleitet, um Radfahren in Innsbruck langfristig sicherer zu gestalten.
 - Gewährleistung der subjektiven Sicherheit: Radfahrende jeder Altersstufe fühlen sich sicher, wenn sie in Innsbruck mit dem Fahrrad unterwegs sind.
 - Beeinflussung der Geschwindigkeit je nach ortsspezifischen Anforderungen: Um die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen, gilt es, die Fahrradinfrastruktur auszubauen sowie die Geschwindigkeit im gesamten Verkehrssystem in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Bedingungen zu vereinheitlichen. Dadurch wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen erhöht.

Maßnahmen

- **Umsetzung: bis Ende 2020**
- Die statistische Analyse von Radverkehrsunfällen der letzten sieben Jahre wird erstellt.
- **Umsetzung: bis Ende 2021, danach laufend**
- Die koordinierte Zusammenarbeit der Verantwortlichen der Verkehrssicherheitsarbeit in Innsbruck wird gestärkt. Dazu wird eine Arbeitsgruppe eingerichtet sowie ein Prozess („Innsbrucker Verkehrssicherheitsprogramm“) zur systematischen, kontinuierlichen und langfristigen Aufarbeitung von Verkehrsunfällen etabliert.
- **Umsetzung: laufend**
- Die Maßnahmen zur Reduktion von Radverkehrsunfällen im Innsbrucker Stadtgebiet werden aus der Analyse abgeleitet.
- Die rasche und unbürokratische Unfall-Nachsorge wird gewährleistet.
- **Umsetzung: bis Ende 2021**
- Die Maßnahme Tempo 30 km/h im gesamten Stadtgebiet (ausgenommen Landesstraßen und Hauptstraßen mit parallel verlaufenden Radverkehrsanlagen) wird geprüft.

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

Stark und furchtlos 

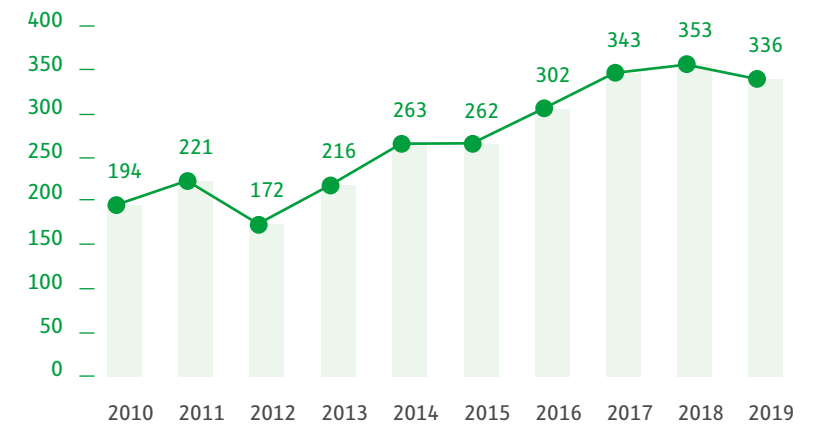
Begeistert und überzeugt 

Interessiert, aber besorgt 

Auf gar keinen Fall 



■ **Abbildung 32**
Entwicklung Unfallzahlen Radverkehr Innsbruck



Quelle: Statistik Austria²³

2.1 AUSGANGSLAGE

Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs stellen zentrale Beurteilungskriterien für Straßenplaner*innen, Straßenverwaltung und Straßenverkehrsbehörde entsprechend gesetzlichem Auftrag dar. Alle Planungen und Maßnahmen sind nach diesen Kriterien einzuschätzen.

Der Begriff „Verkehr“ ist dabei gesamthaft zu betrachten und enthält vor allem auch die Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen. Sicherheit ist dabei das wichtigste Kriterium. Objektiv wird Verkehrssicherheit indirekt über die statistische Erfassung und Auswertung von Unfalldaten oder direkt über Verkehrssicherheits-Audits und Konfliktuntersuchungen gemessen. Das subjektive Empfinden von Sicherheit reicht von der Straßenraumgestaltung, Übersichtlichkeit der Situation, den Beleuchtungsverhältnissen, persönlichen Erfahrun-

gen bis hin zu körperlichen Fähigkeiten bzw. Beeinträchtigungen bis zu Gegebenheiten im Zusammenwirken der Verkehrsträger. Sicherheit oder Unsicherheit kann aus der jeweiligen Sicht des benutzten Verkehrsmittels unterschiedlich wahrgenommen werden. Die Leichtigkeit bezieht sich auf Umwege und Hindernisse. Die Beurteilung dieser ist für die einzelnen Verkehrsarten auf deren spezieller Umweg-Sensibilität zu berücksichtigen. Die Flüssigkeit des Verkehrs bezieht sich auf die Zeit, die man als Verkehrsteilnehmer*in benötigt. Zu unterscheiden sind die subjektive Wahrnehmung der Wartezeit als unerwünschte Störung und die objektive Verlustzeit, die sich in Staukosten volkswirtschaftlich oder – im Fall des ÖVs – auch betriebswirtschaftlich ansammelt.

Die wahrgenommene, subjektive Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen ist Voraussetzung dafür, dass sich mehr Personen mit dem Fahrrad im Alltag fortbewegen. Nur wenn sich Radfahrende im Innsbrucker Stadtgebiet sicher fühlen, steigen sie aufs Fahrrad, regen ihre Kinder sowie

ihr Umfeld zum Radfahren an und prägen das Stadtbild. Gerade die Gruppen der Gelegenheitsfahrenden und Nicht-Fahrenden geben häufig als Grund an, das Fahrrad nicht zu nutzen, weil sie es schlichtweg als zu gefährlich erachten. Die subjektive Sicherheit wird durch viele individuelle Faktoren beeinflusst, die somit für Entscheidungsträger*innen schwer greifbar sind. Die Stadt Innsbruck hat die vorrangige Aufgabe, die objektive Sicherheit zu gewährleisten.

Indem

- eine sichere Rad-Infrastruktur (intuitiv verständliche, einfache Verkehrsführung) bereitgestellt,
- die Geschwindigkeit vereinheitlicht und
- Bewusstsein in der Bevölkerung geschaffen wird,

kann positiver Einfluss auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr genommen werden. Das Thema Sicherheit ist ein bedeutendes Querschnittsthema, dass nicht einseitig zu behandeln ist. Maßnahmen, welche die

Qualität des Aufenthalts im Straßenraum erhöhen, können generell als fördernd für das Empfinden von Sicherheit angesehen werden. Daneben besteht die Möglichkeit, das Sicherheitsempfinden in der Bevölkerung abzufragen, wie z.B. im Rahmen von Veranstaltungen oder Befragungen.

Die infrastrukturellen Maßnahmen stellen vor allem durch den Einsatz von baulich getrennten Radwegen das wichtigste Handlungsfeld in Bezug auf die Sicherheit im Radverkehr dar. Radfahrende müssen geschützt sein und Radwege nach Möglichkeit so gebaut werden, dass der mIV nicht darauf fahren, halten und parken kann. Allerdings umfasst „Infrastruktur“ eine Vielzahl an Maßnahmen, wie z. B. den Radverkehr durch Bodenmarkierungen, Beschilderung etc. sichtbar zu machen. Die vorhergehenden Kapitel beschreiben diese Inhalte. Die Homogenisierung der Geschwindigkeit nach ortsspezifischen Gegebenheiten bietet eine sehr kostengünstige Möglichkeit, die Sicherheit im Radverkehr sowie im gesamten Verkehrssystem zu erhöhen. Bestehende fachliche sowie wissenschaftliche Studien²⁴ zeigen, dass die Tempobeschränkung große Auswirkungen auf die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat. So können Unfälle mit Personenschaden drastisch reduziert werden. Daneben gibt es die positiven Auswirkungen der Senkung von Lärm und Abgasen, der Erhöhung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sämtlicher Verkehrsteilnehmenden sowie der Erhöhung der Lebensqualität im städtischen Raum. Das Verhalten und Bewusstsein der Bevölkerung, sowohl der Radfahrenden als auch der Nicht-Radfahrenden, stellt einen dritten Aspekt auf dem Weg zu mehr Sicherheit im Radverkehr dar. Entsprechende Maßnahmen werden in Kapitel 3 beschrieben.

Die Anzahl der Unfälle im Radverkehr hat in Innsbruck in den letzten zehn Jahren deutlich zugenommen.² ■ 32 ←

Bisher wurde das Thema Sicherheit von der Stadt Innsbruck wie folgt behandelt: Unfälle und Unfallhäufungsstellen werden laufend durch die Polizei, die verkehrstechnischen Amtssachverständigen, den Straßenverwalter

und die Straßenverkehrsbehörde analysiert und es werden entsprechende Maßnahmen nach vereinter Beurteilung getroffen.

3.2 MASSNAHMEN

In Zukunft wird der Prozess der Unfallanalyse in Innsbruck durch folgende Maßnahmen verbessert:

1 Die statistische Analyse von Radverkehrsunfällen: In einer detaillierten Analyse werden die Unfälle im Zeitraum der letzten sieben Jahre analysiert. Schwerpunkte liegen in der Darstellung nach Zeit, Raum und Beteiligung. Die Analyse erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Land Tirol in einer umfassenden Unfallanalyse der aktiven Mobilität in Tirol. Eine Schwerpunktauswertung wird auf die Stadt Innsbruck gelegt. Abgesehen von der umfassenden Analyse der letzten sieben Jahre, welche im Jahr 2020 durchgeführt wird, werden die Unfälle laufend analysiert. Die Unfallanalysen werden nach Aufarbeitung nach Möglichkeit veröffentlicht.

2 Koordinierte Zusammenarbeit relevanter Verantwortlicher der Verkehrssicherheit im Innsbrucker Verkehrssicherheitsprogramm: Die koordinierte Zusammenarbeit der Verantwortlichen der Verkehrssicherheit in Innsbruck wird gestärkt. Dazu wird eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Vertreter*innen der Einrichtungen der Stadt Innsbruck aus Verkehrsbehörde, Straßenverwaltung, Verkehrsplanung, Umwelt, Fuß- und Radkoordination, GIS, Statistik, Polizei Innsbruck und Land Tirol werden zur Teilnahme eingeladen und ein Prozess zur systematischen, kontinuierlichen und langfristigen Aufarbeitung von Verkehrsunfällen erstellt. Die regelmäßige Überprüfung nach der jährlichen Unfallauswertung wird speziell auch den Unfällen mit Fahrrädern gewidmet. Die Einrichtung und die Konzeption des Prozesses und der Gruppe werden von der Verkehrsbehörde der Stadt Innsbruck organisiert.

3 Ableitung von Maßnahmen zur Reduktion von Radverkehrsunfällen im Innsbrucker Stadtgebiet: Die statistischen Analysen, beginnend mit der Analyse der Unfälle der letzten sieben Jahre (siehe Maßnahme 1) und in weiterer Folge in regelmäßigen Abständen werden als Grundlage verwendet, um spezifische Maßnahmen zur Reduktion der Radverkehrsunfälle abzuleiten. Es werden Raum, Zeit und sonstige Rahmenbedingungen und Besonderheiten analysiert, um wirkungsvolle infrastrukturelle und bewusstseinsbildende Maßnahmen umzusetzen. Dabei wird die derzeitige Darstellung der Unfalltypen-Steckkarte in grafischer und technischer Hinsicht optimiert.

4 Unfall-Nachsorge: Nach schweren Radverkehrsunfällen im Innsbrucker Stadtgebiet werden rasch und unbürokratisch systemische Zusammenhänge geprüft und gegebenenfalls mögliche Verbesserungen im Straßenraum gesucht und umgesetzt. Dazu werden die Verantwortlichen des Innsbrucker Verkehrssicherheitsprogramms zeitnah zur Beratung einberufen und es wird geprüft, ob und welche Maßnahmen zu treffen sind.

5 Tempo 30 km/h im Stadtgebiet: Die Einführung von flächendeckendem Tempo 30 km/h im Innsbrucker Stadtgebiet wird von der Gruppe des Verkehrssicherheitsprogramms untersucht. Dazu wird analysiert, in welchen Bereichen der Stadt bereits Tempo-30-Beschränkungen bestehen und wie diese ausgeweitet werden können. Landesstraßen und Hauptstraßen mit parallel verlaufenden Radverkehrsanlagen können dabei gesondert betrachtet werden.



BEWUSSTSEIN SCHAFFEN

Ziele

- Radnetz erweitern
 - Sicherheit gewährleisten
 - Geschwindigkeit beeinflussen
 - Winterradverkehr anheben
 - Radfahrende zufriedenstellen
 - Neue Zielgruppen erschließen
 - Fahrradkultur stärken
- Das Zufriedenstellen all jener Radfahrenden, die bereits in Innsbruck das Fahrrad nützen. Damit ist gewährleistet, dass sie weiterhin das Rad als Fortbewegungsmittel in der Stadt wählen.
 - Die Gewinnung neuer Radfahrenden, die bisher ausschließlich mit dem Auto oder den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs waren. Zudem werden Kinder und Jugendliche als Investition in die Zukunft an das Rad herangeführt.
 - Die Stärkung der positiven Einstellung zur Fahrradkultur der Gesellschaft. Neben dem klaren Bekenntnis zum Fahrradfahren soll Innsbruck als Stadt mit einer gelebten Fahrradkultur im allgemeinen Bewusstsein verankert und breites Verständnis dafür geschaffen werden, dass Investitionen in den Radverkehr fließen.

Maßnahmen

- Umsetzung: bis 2030
- Wanderausstellung „FAHR RAD!“
 - Poetry Slam
 - Tik-Tok-Challenge
 - Mobilitätskonzept Stadtmagistrat
 - Förderungen
 - Kinderbuch für Volksschüler*innen
 - Innsbruck liest
 - Eine Stadt schreibt ein (Fahrad-)Buch
 - Radexkursionen/Architektur-Wettbewerb
 - Radkino/Radparade/Fahrradwettbewerb/Fahrrad-Starterpakete/Radl-Picknick/Radwerkstatt/Fahrradkurse/Radfest für Kinder/Radmonat in Schulen/Rad-Woche in den Ferien/Kinderradparade/Pop-up-Stand Uni/Bikeshopping-Cards

ANGESPROCHENE NUTZUNGSGRUPPE

- Stark und furchtlos 
- Begeistert und überzeugt 
- Interessiert, aber besorgt 
- Auf gar keinen Fall 

3.1

EINLEITUNG

DAS VERHALTEN DER MENSCHEN ALS BASIS

Wie sich Menschen verhalten, welche Einstellung sie zu gewissen Gegebenheiten in ihrer Umwelt haben und wie sie alltägliche Entscheidungen treffen sind Faktoren, die positiv beeinflusst werden können. Maßnahmen, die auf verhaltenspsychologischen Grundsätzen basieren, sollen dazu beitragen, eine wertschätzende Grundeinstellung zum Thema Radfahren innerhalb der Bevölkerung herzustellen und langfristig zu verankern.

Für die Typisierung von Radfahrenden wird die erwähnte Einteilung von Roger Geller⁷ aufgegriffen. Das in diesem Kapitel beschriebene Maßnahmenpaket deckt alle Nutzer*innengruppen ab und berücksichtigt dabei grundlegende Erkenntnisse aus der Verhaltensforschung, die Christie Manning²⁵ definiert hat. Hier werden die wichtigsten Kernaussagen zusammengefasst:

Verhalten ist situationsabhängig. Wie Individuen agieren, wird von inneren und äußeren Umständen gesteuert. Ändern sich Gegebenheiten im direkten Lebensumfeld, können selbst festgefahrene Verhaltensmuster aufgebrochen werden, da sich Menschen neuen Situationen anpassen. Ist beispielsweise der Arbeitsplatz durch bauliche Veränderungen neuerdings mit dem Fahrrad schneller zu erreichen als mit dem Auto und werden gleichzeitig Radfahrende im Unternehmen bevorzugt behandelt, ist durch die geänderte Situation der Anreiz gegeben, langfristig aufs Fahrrad umzusteigen.

Belohnungen fördern neue Verhaltensmuster. Wird erwünschtes Verhalten mit Belohnungen in Verbindung gebracht, steigert sich die Motivation, dieses Verhalten umzusetzen und beizubehalten. Wichtig ist dabei, dass man zeitnah und konkret belohnt wird, damit das Gehirn Verhalten und Belohnung miteinander in Verbindung bringt. Erst dadurch werden neue Verhaltensmuster zur Gewohnheit und damit fest angelegt.

Sichtbarkeit schafft Verständnis. Je öfter eine Person mit einer Situation in Kontakt kommt – sei es im Alltagsleben, über die Medien oder durch Bezugspersonen im persönlichen Umfeld – desto eher wird diese als Normalität empfunden. Um die Gesellschaft auf ein bestimmtes Thema aufmerksam zu machen ist es maßgeblich, es zu verbildlichen, zu kommunizieren und in das öffentliche Leben einzubinden.

Wiederholungen steigern das Verständnis. Wird eine Aktion auf gleiche oder ähnliche Weise wiederholt, können Menschen diese Handlung bzw. Aussage leichter verinnerlichen, denn das menschliche Gehirn lernt durch Wiederholungen. Der aus der Wahrnehmungspsychologie stammende „Truth-Effekt“ besagt zudem, dass sich die Glaubwürdigkeit einer Botschaft steigert, je öfter sie wiederholt wird.

Diese Aspekte menschlichen Verhaltens wurden bei der Ausarbeitung der bewusstseinsbildenden Maßnahmen miteinbezogen, um die vier Nutzer*innengruppen und damit die breite Öffentlichkeit bestmöglich zu erreichen und anzusprechen.

3.2

AKTIONEN

Die hier beschriebenen Aktionen sprechen vor allem die breite Bevölkerung an, um sie für die Mobilität mit dem Rad zu sensibilisieren und um möglichst viel Zustimmung für Investitionen in den Radverkehr zu erhalten. Je besser Menschen über die Vorteile des Fahrradfahrens informiert werden, sich selbst zum Thema einbringen und aktiv Positives erleben können, desto eher werden sie auf das Fahrrad umsteigen oder es weiterhin vorrangig im Stadtverkehr nützen.

3.2.1 RADKINO

Das Radkino soll alle vier Nutzer*innengruppen ansprechen, die Aufmerksamkeit der Medien erregen und die positive Einstellung zur Fahrradkultur stärken.

Maßnahme: An öffentlichen Plätzen, die üblicherweise als Autoabstellplätze genutzt werden (z. B. BVT-Garage, DEZ-Parkplatz, ...), wird für jeweils eine Woche im Jahr ein Radkino veranstaltet. Die Besucher*innen kommen mit dem Fahrrad; Liegestühle und Picknick-Decken dienen als Sitzgelegenheiten, Kooperationspartner*innen bieten Snacks und Getränke an. Das Radkino wird in Zusammenarbeit mit einem Kinobetreiber veranstaltet.

Vorteile für die Nutzer*innen des Radkinos

- Eine zusätzliche Freizeitaktivität wird geschaffen, die bei vergleichsweise geringen Kosten einen unterhaltsamen Abend bietet.
- Das Radkino kann allein oder in der Gruppe besucht werden, mit der Familie oder dem Freundeskreis. Der Zugang ist niederschwellig und barrierefrei.
- Veranstaltungen wie das Radkino erhöhen die Lebensqualität in Innsbruck und stärken den Gemeinschaftssinn.

Zeitplan: Das Radkino soll für eine Woche im Jahr – jeweils im späten Frühjahr – ab 2022 stattfinden.

3.2.2 AUSSTELLUNG

„FAHR RAD! DIE RÜCKEROBERUNG DER STADT“

Die Wanderausstellung stellt anhand von gelungenen stadt- und landschaftsplanerischen Projekten dar, wie fahrradgerechte Infrastrukturen aussehen können und veranschaulicht den Besucher*innen, wie das Radfahren Städte lebenswerter macht. Als Besucher*innen werden alle vier Nutzer*innen-Gruppen erwartet.

Maßnahme: In der Stadtbibliothek Innsbruck wird die Wanderausstellung FAHR RAD! des Deutschen Architekturmuseums gezeigt. Diese veranschaulicht, wie Stadtentwicklung aussehen kann, die langfristig immer mehr Menschen zum Radfahren animiert.

Die Ausstellung dient zudem als Aufhänger für ein Begleitprogramm, um möglichst viele Besucher*innen anzusprechen und eine intensive Auseinandersetzung mit dem

Thema Radverkehrsförderung anzustoßen. Zusätzlich soll in der Veranstaltung vermehrt auf Öffentlichkeitsarbeit gesetzt werden. Neben Presseaussendungen und einer verstärkten Bewerbung im Vorfeld wird beispielsweise ein Pre-Opening für Journalist*innen angedacht.

Vorteile für die Besucher*innen

- Die Ausstellung informiert und erweitert das Wissen und die Perspektive bezüglich fahrradgerechter Städte.
- Der Besuch der Ausstellung bietet die Möglichkeit, sich mit anderen Interessierten zu vernetzen und auszutauschen.

Zeitplan: Wanderausstellung soll einmalig 2021 in Innsbruck gezeigt werden.

3.2.3 POETRY SLAM

In der Wanderausstellung wird der Innsbrucker Bevölkerung eine Möglichkeit geboten, sich aktiv einzubringen. Mit dem Poetry Slam werden alle vier Nutzer*innen-Gruppen angesprochen, die mit ihren Einreichungen die Fahrradkultur der Stadt repräsentieren.

Maßnahme: Poetry Slams sind Wettbewerbe mit literarischem Hintergrund und eine bekannte Veranstaltungsform, bei der mehreren Poet*innen nur wenige Minuten Zeit zur Verfügung stehen, um einen selbstverfassten Text vorzutragen. Die Selbstdarstellung auf der Bühne und das Gesagte selbst werden bewertet und im Anschluss wird vom Publikum ein*e Gewinner*in gekürt. Der Slam wird als interaktiver Programmpunkt der Wanderausstellung „FAHR RAD!“ veranstaltet und die Poet*innen der Stadt dazu eingeladen, ihren Blickwinkel auf das Thema mit der Öffentlichkeit zu teilen.

Vorteile für die Teilnehmenden

- Den Poet*innen wird eine reichweitenstarke Bühne geboten, um ihr Können vor Publikum unter Beweis zu stellen.
- Durch die Teilnahme ergeben sich neue Vernetzungsmöglichkeiten, von denen die Poet*innen auch nach dem Slam profitieren.

möglichkeiten, von denen die Poet*innen auch nach dem Slam profitieren.

Zeitplan: Der Poetry Slam findet während der Ausstellung FAHR RAD! 2021 statt.

3.2.4 EINE STADT SCHREIBT EIN (FAHRRAD-)BUCH

Mit der Aktion werden alle vier Nutzer*innen-Gruppen aufgefordert, eigene Kurzgeschichten einzureichen, um die Fahrradkultur zu stärken.

Maßnahme: Die Innsbrucker*innen laden zum Motto „Eine Stadt schreibt ein (Fahrrad-)Buch“ über die Website Kurzgeschichten rund um das Thema Fahrrad hoch. Die besten Einreichungen werden in einer Jurysitzung ausgewählt und digital sowie in Buchform veröffentlicht. Die Aktion wird in Kooperation mit der Stadtbibliothek Innsbruck umgesetzt und eine Vorlesung mit ausgewählten Autor*innen geboten. Das gedruckte Buch wird bei radverwandten Veranstaltungen und am Tag der Veröffentlichung in der Innenstadt kostenlos verteilt.

Vorteile für die Teilnehmenden

- Den Teilnehmenden wird die Möglichkeit gegeben, Teil eines Gemeinschaftsprojekts zu werden, das sie anschließend in Händen halten können.
- Selbst jene, die sich bisher noch nicht mit dem Thema aktive Mobilität auseinandergesetzt haben, können durch den Anreiz, mit einem Beitrag in einem Buch abgedruckt zu werden, dazu motiviert werden.
- Die Stadt bietet mit der Maßnahme kreativen Bürger*innen eine reichweitenstarke Plattform, um Kurzgeschichten medienwirksam zu publizieren.

Zeitplan: Die Aktion findet einmalig im Jahr 2028 statt.

3.2.5 INNSBRUCK LIEST

Die beliebte Initiative Innsbruck liest wird als Anlass genommen, um die vier Nutzer*innengruppen anzusprechen und die lebendige Fahrradkultur der Stadt zu untermauern.

Maßnahme: Um möglichst viele Innsbrucker*innen für das Lesen zu begeistern, werden jährlich in der Aktion Innsbruck liest 10.000 Exemplare eines ausgewählten Buches von der Stadtbibliothek Innsbruck kostenlos verteilt. In einer Kooperation wird einmalig ein Buch mit Fahrrad-Thematik ausgewählt und zur Bewusstseinsbildung verschenkt.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Die Nutzer*innen erhalten ein Buch als Geschenk, was die Verbundenheit zur Stadt fördert.
- Die Aktion ist immer verbunden mit einem Rahmenprogramm an unterschiedlichen Veranstaltungen, die einen Fixpunkt im Innsbrucker Kulturleben darstellen.

Zeitplan: Die Kooperation mit Innsbruck liest ist einmalig für das Jahr 2024 geplant.

3.2.6 RADPARADE

Die Nutzer*innen-Gruppen eins bis drei können ihre Begeisterung fürs Radfahren gemeinsam in der Gruppe direkt in Innsbruck ausleben, was die Zufriedenheit der Radfahrende und die Fahrradkultur gleichermaßen positiv beeinflusst.

Maßnahme: Die Radparade ist eine wiederkehrende Veranstaltung, bei der ausgewählte Straßen gesperrt und ausschließlich für den Radverkehr freigegeben werden. Damit die Veranstaltung mehr Teilnehmer*innen bekommt, wird das Rahmenprogramm ausgeweitet: Foodtrucks mit Street Food, Kooperationspartner*innen aus dem (Rad-) Reisesektor, Musiker*innen etc. können die Veranstaltung ergänzen die Veranstaltung und ziehen damit möglichst viel Publikum an.



Vorteile für die Nutzer*innen

- Die Radparade gibt den Nutzer*innen ein gesellschaftliches, gemeinsames Erleben und unterstützt ein positives Lebensgefühl sowie die Begegnung mit ähnlich gesinnten Menschen.
- Die Radparade ist ein sichtbares Signal der wachsenden Fahrrad-Community.
- Die Fahrrad-Community nützt den öffentlichen Raum.

Zeitplan: Pro Jahr (mit Start 2021) sind drei Termine – im April, Juni und September – geplant. Die Radparade im Juni kann optional als Nachtparade veranstaltet werden.

3.2.7 FAHRRADWETTBEWERB

Der bundesweite Fahrradwettbewerb wird mit dem Ziel fortgeführt, weitere Teilnehmende der Nutzer*innen-Gruppen eins bis drei zu mobilisieren, um die Fahrradkultur zu stärken und neue Nutzer*innen zu gewinnen.

Maßnahme: Der Fahrradwettbewerb animiert dazu, innerhalb des Wettbewerbs mindestens 100 Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen. Wer sich registriert und mitradelt, hat am Ende des Wettbewerbs die Chance auf attraktive Preise. Um die Zahl der Teilnehmenden merklich zu steigern, wird der Wettbewerb mit verstärkter Öffentlichkeitsarbeit im Vorfeld möglichst intensiv beworben und die Wertigkeit der Sachpreise durch Sponsoring erhöht. Die Siegerehrung wird von Eigen- und Fremdmedien aufmerksamkeitsstark begleitet, um die Leistungen der Teilnehmenden wertzuschätzen und öffentlich zu machen.

Vorteile für die Teilnehmenden

- Die Teilnehmenden kommen – wenn sie bisher das Fahrrad nur gelegentlich nutzen – durch den Wettbewerb auf den Geschmack, etwa beim Arbeitsweg vermehrt bzw. ganz auf das Rad umzusteigen.
- Die Aussicht auf Preise hilft dabei, die Motivation sowie den Fokus nicht zu verlieren und die Schwelle von 100 Kilometern zu erreichen.

Zeitplan: Die Maßnahme ist langfristig ausgelegt und findet jährlich einmal statt.

3.2.8 RADEXKURSIONEN

Den Innsbrucker*innen die Vielfältigkeit der Radwege und gleichzeitig die Geschichte der Stadt und Wissenswertes zu vermitteln, ist das Ziel der Radexkursionen, die vorrangig die Nutzer*innen-Gruppen eins bis drei ansprechen. Von den Exkursionen profitieren nicht nur die Teilnehmenden, sondern auch die Fahrradkultur und neue Radler*innen.

Maßnahme: Die Stadt bietet Radexkursionen zu unterschiedlichen Themenbereichen (Geschichte, Sicherheit, Radkultur, Mobilität etc.) an, die von verschiedenen Nutzer*innengruppen niederschwellig gebucht werden. Durchgeführt werden die Exkursionen von eigenen Radl-Guides, die vorab eingeschult werden und die Exkursionen eigenständig durchführen. Die verschiedenen Routen samt den Inhalten werden einmalig vorbereitet und je nach Bedarf angeboten. Die Exkursionen können über die Website der Stadt Innsbruck gebucht werden. Die genauen Themenschwerpunkte der einzelnen Exkursionen werden noch ausgearbeitet.

Vorteile für die Teilnehmenden

- Die Radexkursionen schaffen es indirekt, das Radwegnetz der Stadt besser kennenzulernen und Lücken in der Orientierung zu schließen.
- Durch das gemeinsame Fahren mit anderen Interessierten bietet sich die Möglichkeit, Gleichgesinnte kennenzulernen und sich auszutauschen.

Zeitplan: Die Radexkursionen werden zum fixen Bestandteil der Innsbrucker Fahrradkultur und ab 2022 ganzjährig nach Bedarf angeboten.

3.2.9 FAHRRAD-STARTERPAKET FÜR NEUZUGEZOGENE

Damit neue Einwohner*innen von Anfang an dazu angeregt werden, sich in Innsbruck per Fahrrad fortzube-

wegen, werden die Nutzer*innen-Gruppen eins bis drei gleich bei ihrer Anmeldung auf die Fahrradfreundlichkeit der Stadt hingewiesen. Dies wirkt auf alle drei definierten Ziele gleichermaßen ein.

Maßnahme: Wer seinen Hauptwohnsitz in Innsbruck neu anmeldet, erhält direkt im Meldeamt ein kleines Fahrrad-Starterpaket, bestehend aus „Goodies“ wie einem Sattelschutz, einem Ticket für eine Radexkursion und einem aktuellen Fahrradplan.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Das Starter-Paket ist ein Anreiz, um sich mit dem Fahrradfahren in Innsbruck auseinanderzusetzen und die Fortbewegung per Rad in den Alltag zu integrieren.
- Durch die Beigabe des Fahrradplans wird die Hürde der Ortsfremdheit abgebaut.

Zeitplan: Die Verteilung der Fahrrad-Starterpakete wird zum festen Bestandteil der Willkommenskultur in Innsbruck und startet 2021.

3.2.10 RADL-PICKNICK

Mit dem Picknick werden neben den Alltags- und Gewohnheitsfahrenden vorrangig die Gelegenheitsfahrenden mobilisiert. Die Veranstaltung stimmt die aktiven Radfahrenden zufrieden und stärkt die Fahrradkultur.

Maßnahme: Auf ausgewählten Wiesen bzw. öffentlichen Plätzen wird an vier Sonntagen im Jahr ein Radl-Picknick veranstaltet. Alle Teilnehmenden, die mit dem Rad kommen, erhalten eine Picknickdecke zum Ausleihen samt einem kleinen Snack. Das Treffen wird auch mit einem Pop-up-Infostand kombiniert, bei dem sich jede*r über die kommenden baulichen Maßnahmen informieren und Fragen in eine Kummerkasten-Box einwerfen kann. Das Picknick wird auch mit Fahrrad-/Sicherheitschecks und einer Radtour kombiniert, die bei der Bewerbung im Vorfeld empfohlen wird.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Den Teilnehmenden wird ein kostenloses Freizeitevent für die ganze Familie geboten. Das stärkt die Verbindung zur Stadt und führt zu einer positiven Grundeinstellung gegenüber den Investitionen in den Radverkehr.
- Durch die Kombination mit Sicherheits- und Radchecks bekommt das Radl-Picknick einen weiteren Mehrwert.

Zeitplan: Geplant sind vier Veranstaltungen pro Jahr ab 2022, die jeweils sonntags stattfinden.

3.2.11 GRATIS-RADWERKSTATT

Angesprochen werden mit der Maßnahme die Nutzer*innen-Gruppen zwei und drei, mit dem Angebot sollen aktive Radfahrende zufriedengestellt werden.

Maßnahme: Bei verschiedenen passenden Veranstaltungen (wie der Radparade, dem Radl-Picknick oder dem Radkino) wird eine Radwerkstatt angeboten, bei der kleine Reparaturen an den Fahrrädern der anwesenden Teilnehmenden gleich erledigt werden, ohne dass Terminvereinbarungen notwendig sind oder Kosten entstehen.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Die Nutzer*innen können professionelle Hilfe bei der Instandsetzung ihrer Fahrräder in Anspruch nehmen, ohne dass dafür Kosten anfallen.
- Die Radwerkstatt wird erfahrungsgemäß als zuvorkommende Serviceleistung der Stadt gesehen, was die Zufriedenheit der Bewohner*innen der Stadt steigert.

Zeitplan: Insgesamt sind für die Gratis-Radwerkstatt fünf Termine im Jahr vorgesehen.

3.2.12 FAHRRAD-BÖRSE

Die Fahrrad-Börse ermöglicht Menschen mit geringeren Budgets oder jenen, die nicht gewillt sind, übermäßig viel

Geld dafür auszugeben, Zugang zu Fahrrädern. Mit der Maßnahme werden vor allem neue Radfahrende angesprochen.

Maßnahme: Bei der Fahrrad-Börse werden gebrauchte Fahrräder vergleichsweise kostengünstig ge- und verkauft. Die Räder werden vorab einem Sicherheitscheck unterzogen und falls nötig repariert. Privatpersonen haben die Möglichkeit, dort ihre nicht mehr verwendeten Fahrräder zum Verkauf anzubieten oder verkaufen zu lassen.

Das bestehende Konzept der Fahrradbörse soll professionalisiert weitergeführt und ausgebaut werden. Daher ist geplant, eine Kooperation mit eine*r qualifizierten Anbieter*in für eine Laufzeit von fünf Jahren einzugehen. Um eine bestmögliche Entscheidung für die Zusammenarbeit zu treffen, wird die Umsetzung der Fahrrad-Börse öffentlich ausgeschrieben. Eine Jury seitens der Stadt entscheidet über den Zuschlag. Neben einem Vorschlag zur Umsetzung muss von den Interessent*innen auch ein Konzept für die Bewerbung der Fahrrad-Börse vorgelegt werden.

Vorteile für die Nutzer*innen der Fahrrad-Börse

- Als Verkäuferin bietet die Fahrrad-Börse eine gut besuchte Möglichkeit, für nicht mehr benötigte Fahrräder und Zubehör neue Abnehmer*innen zu finden.
- Die Fahrrad-Börse dient als Vernetzungstreffen, bei dem man Gleichgesinnte trifft und sich austauschen kann.

Zeitplan: Die Fahrrad-Börse findet ab 2022 zweimal im Jahr statt, erfahrungsgemäß am besten kurz vor Ostern und vor Semesterstart der Schulen und Universitäten im Oktober.

3.2.13 FAHRRADKURSE

Um Menschen die Angst bzw. die Unsicherheit beim Fahrradfahren zu nehmen oder ihnen das Radfahren grundsätzlich beizubringen, werden Radfahrkurse veranstaltet. Dabei werden gezielt die Nutzer*innen-Gruppen zwei und drei angesprochen.

Maßnahme: Der Verkehrserziehungsgarten in der Innsbrucker Speckbacherstraße wird genutzt, um Fahrradkurse zu unterschiedlichen Themen – wie etwa das Fahrradfahren im Winter – abzuhalten. Die Kurse sind für Gruppen oder Einzelpersonen buchbar; durchgeführt werden sie von Kooperationspartner*innen. Eine Kooperation mit den Innsbrucker Fahrrad-Polizist*innen wird dabei angestrebt.

Um möglichst viele Teilnehmende für die Fahrradkurse zu gewinnen, werden sie verstärkt beworben: auf der Website, den Social-Media-Kanälen der Stadt und in den klassischen Medien. Ein Hinweis zu den Fahrradkursen wird zudem regelmäßig im Magazin „Innsbruck informiert“ veröffentlicht.

Vorteile für die Teilnehmenden

- Die Kurse schulen den sicheren Umgang mit dem Fahrrad bzw. ermöglichen es überhaupt erst, sich mit dem Fahrrad in der Stadt fortzubewegen.
- Das Wissen über Verkehrs- und Verhaltensregeln im Straßenverkehr fördert den respektvollen Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmenden.

Zeitplan: Geplant ist, dass die Fahrradkurse ganzjährig nach Bedarf ab 2022 stattfinden.

3.2.14 KINDER & JUGENDLICHE KINDERBUCH

Um neue Fahrradfahrende zu begeistern und die Fahrradkultur zu stärken, werden mit einem Kinderbuch die Nutzer*innen-Gruppen eins bis vier angesprochen.

Maßnahme: Ein*e Innsbrucker Autor*in wird mit einer Kindergeschichte in Buchform zum Thema Radfahren in der Stadt beauftragt. Das Buch wird anschließend in gedruckter Form an die vierten Klassen der Volksschulen verteilt. Um die Reichweite zu erhöhen und das Buch auch über die Grenzen Innsbrucks hinaus für Interessierte verfügbar zu machen, wird auch eine Online-Version auf der Website angeboten.



Vorteile für die Kinder

- Das Kinderbuch bietet eine spielerische Auseinandersetzung mit dem Thema Radverkehr und weckt die Begeisterung für Sport und Bewegung.
- Durch den Inhalt wird das Selbstvertrauen von Kindern in ihrer Rolle als Verkehrsteilnehmende gestärkt und etwaige Ängste abgebaut.

Zeitplan: Das Buch wird einmalig während des Schuljahres 2023 ausgegeben.

RADFEST FÜR KINDER

Um neue – vor allem junge – Radfahrende zu gewinnen und die lebendige Fahrradkultur der Stadt abzubilden, begeistert ein Radfest für Familien der Nutzer*innen-Gruppen eins bis drei speziell die Kinder.

Maßnahme: Das Referat für Kinder- und Jugendförderung führt in Kooperation mit privaten Institutionen jedes Jahr eine Veranstaltungsreihe in den Ferien für Kinder und Jugendliche im Alter zwischen vier und 14 Jahren durch. In dieser findet in Kooperation ein Radfest für Kinder statt. Neben einem Radrätsel sind verschiedene Geschicklichkeitsübungen mit dem Fahrrad zu absolvieren, die teilnehmenden Kinder erhalten nach Abschluss eine Urkunde.

Vorteile für die Besucher*innen

- Kinder erhalten vielfältige Übungsmöglichkeiten, um das Fahrradfahren korrekt zu erlernen und ihre Fähigkeiten zu festigen.
- Mit den Geschicklichkeitsübungen wird es für die Kinder einfacher, die eigenen Möglichkeiten und Grenzen ihres Könnens zu erfahren und einzuschätzen.

Zeitplan: Das Radfest wird einmal im Jahr ab 2022 beim Ferienzug veranstaltet.

RADMONAT FÜR SCHULEN

Das Radfahren findet verstärkt den Weg in die Klassenzimmer. Die Nutzer*innen-Gruppen zwei und drei werden angesprochen, um neue Radfahrende zu gewinnen und die Fahrradkultur zu stärken.

Maßnahme: Gemeinsam mit dem Amt für Schule und Bildung (MA V) wird ein Monat im Herbst zum Radmonat erklärt. In diesem wird eigenes Lehrmaterial für Lehrer*innen über die Website zum Download zur Verfügung gestellt, der Fokus soll auf den Themen Sicherheit, Nachhaltigkeit und Gesundheit liegen. Höhepunkt des Radmonats ist die Preisverleihung des veranstalteten Wettbewerbs, bei dem innovative Mobilitätsideen ausgezeichnet werden. Der Radmonat wird zudem mit dem Fahrradwettbewerb verbunden, bei dem es eine eigene Kategorie für Schulen gibt.

Vorteile für die Schüler*innen

- Das Verkehrsaufkommen hat sich insgesamt und speziell rund um Schulen in den letzten Jahren erhöht, deshalb wird der Verkehrsbildung bei Kindern ein hoher Stellenwert eingeräumt.
- Der Radmonat führt die Kinder ans Radfahren heran, macht sie zu selbstbewussten Verkehrsteilnehmenden und fördert damit langfristig auch die Selbständigkeit der Schüler*innen.
- Durch die Verknüpfung des Radmonats mit einem Wettbewerb wird das Engagement der Schüler*innen messbar. Sie können sich mit anderen Schulen/Klassen vergleichen und im besten Fall wird ihre Teilnahme mit Preisen belohnt.

Zeitplan: Der Radmonat für Schulen ist einmal jährlich ab 2022 vorgesehen.

TIK-TOK-CHALLENGE

Vor allem die Zielgruppen eins und zwei werden mit der Challenge dazu angehalten, den Fahrrad-Lifestyle in Innsbruck nach außen zu tragen. So soll einerseits die Fahrradkultur und das Gemeinschaftsgefühl gestärkt werden, was sich andererseits auch auf die Zufriedenheit der bestehenden Radfahrenden positiv auswirkt.

Maßnahme: Die Stadt organisiert eine Tik-Tok-Challenge (für 12- bis 17-Jährige) zum Thema „Me and my Bike“. Um möglichst viele Teilnehmende zum Mitmachen zu animieren, werden vor allem am Beginn der Aktion Influencer*innen zur Mitwirkung gewonnen. Die besten Einreichungen der Challenge werden auf der Website präsentiert und erhalten Tickets für den Bikepark Innsbruck Nordkette Singletrail. Die Kurzvideos werden gesammelt und als Clip bei Veranstaltungen wie dem Fahrradkino als Imagevideo eingespielt.

Vorteile für die Teilnehmenden

- Die Teilnehmenden an der Challenge haben die Möglichkeit, mit ihrem Video prominent auf den Kommunikationskanälen der Stadt Innsbruck präsentiert zu werden.
- Wer ein Video einsendet, positioniert sich als Botschafter*in für nachhaltigen Verkehr sowie aktive Mobilität und gibt ein Statement im Sinne der guten Sache ab.
- Die Stadt bietet mit der Aktion eine Möglichkeit am Puls der Zeit, um kreativ zu werden und eigene Ideen sowie Sichtweisen zum Thema einzubringen.

Zeitplan: Die Tik-Tok-Challenge ist einmalig für 2023 vorgesehen.

RADWOCHE BEIM FERIENZUG

Das Fahrradfahren wird Teil der Ferienbetreuung in Innsbruck, um neue Radfahrende zu gewinnen und gleichzeitig der Nutzer*innen-Gruppe der Gelegenheitsfahrenden mehr Sicherheit zu geben.

Maßnahme: In Zusammenarbeit mit dem bereits erwähnten Ferienzug wird eine eigene Fahrradwoche eingeführt, bei der die Verantwortlichen Unterstützung bei der Organisation und Durchführung erhalten. Das genaue Programm und der Ablauf werden noch abgestimmt.

Vorteile für die Familien

- Die Kinder werden sicherer dabei, sich im Straßenverkehr zurechtzufinden und können nach Absolvierung der Radwoche beispielsweise ein Fahrradabzeichen erhalten.
- Eltern, die selbst in die Nutzer*innen-Gruppe der Gelegenheitsfahrenden fallen, nehmen professionelle Unterstützung bei der Radverkehrserziehung ihrer Kinder sicher gerne an.

Zeitplan: Die Radwoche beim Ferienzug findet einmal jährlich während der Sommerferien ab 2022 statt.

(KLEIN-)KINDERRADPARADE

Die bereits beschriebene Radparade wird auch für die Kleinsten veranstaltet, um junge Radfahrende zu begeistern und Gelegenheitsfahrenden etwaige Unsicherheiten und Ängste zu nehmen.

Maßnahme: Ähnlich wie die Radparade für Erwachsene wird auch eine (Klein-)Kinderradparade veranstaltet, bei der Kinder auf Lauf- und Fahrrädern die Stadt erobern können. Ein Rahmenprogramm und ein Gastronomieangebot ergänzen das Event. Die Kinderradparade wird mit anderen radverwandten Aktionen kombiniert, etwa dem Radl-Picknick oder im Vorfeld des Radkinos.

Vorteile für die Teilnehmenden

- Den Kindern wird durch die Aktion bewusstgemacht, dass auch ihnen öffentlicher Raum zusteht – vom Spaßfaktor der Radparade abgesehen.

Zeitplan: Die (Klein-)Kinderradparade wird in Innsbruck fixer Bestandteil des Veranstaltungskalenders und findet ab 2022 einmal im Jahr statt.

3.2.15 STUDIERENDE POP-UP-STÄNDE

Studierenden der Nutzer*innen-Gruppen eins bis drei wird die Fortbewegung per Fahrrad als bestmögliches Verkehrsmittel in der Stadt aufgezeigt.

Maßnahme: Jeweils im April und Oktober werden Info-Pop-up-Stände vor den Universitäten aufgestellt, um Studierende über das Leihräder-System zu informieren. Mit der Hilfe von Radl-Guides, die die Stände betreuen, wird die beste Radroute von zu Hause bis zum Hörsaal herausgesucht – was vor allem für ortsunkundige Studierende eine Hilfestellung darstellt. Bei den Pop-up-Ständen werden auch Radexkursionen angeboten, bei denen die Studierenden Innsbrucks Radwege besser kennenlernen. Zudem werden Regenponchos und Give-aways verteilt, um das Radfahren auch bei Schlechtwetter zu forcieren.

Vorteile für die Studierenden

- Die Pop-up-Stände informieren über Alternativen, wenn kein eigenes Fahrrad zur Verfügung steht.
- Die Aktion trägt zur Willkommenskultur bei zugezogenen Studierenden bei.
- Die Radexkursionen schaffen Ortskunde und regen dazu an, die Stadt zu erkunden und neue Radwege kennenzulernen.

Zeitplan: Die Pop-up-Stände eignen sich optimal dafür, Bewusstsein für die Fahrradfreundlichkeit Innsbrucks zu schaffen und finden deshalb zweimal im Jahr (einmal pro Semester) ab 2022 statt.

ARCHITEKTUR-WETTBEWERB

Um die Fahrradkultur aufmerksamkeitsstark nach außen zu zeigen und alle vier Nutzer*innen-Gruppen auf die Investitionen in den Radverkehr hinzuweisen, ist ein Architektur-Wettbewerb für Studierende geplant.

Maßnahme: Der Architektur-Wettbewerb ist an Studierende gerichtet, die Teilnehmenden sollen dabei ein Konzept für eine Abstellanlage samt Servicestation ausarbeiten und vorlegen. Eine Jury bestehend aus Zuständigen der Stadt und erweitert um zwei renommierte Architekt*innen sichtet die Vorschläge und wählt die drei innovativsten Einreichungen aus, die prämiert werden. Der erstplatzierte und umsetzungsfähige Vorschlag wird realisiert.

Vorteile für die Teilnehmenden

- Mit dem Wettbewerb erhalten die Teilnehmenden die Chance, sich in die Gestaltung der Stadt aktiv einzubringen.
- Die Studierenden setzen sich für die Umsetzung ihrer Idee ein und sammeln damit bereits erste Erfahrungen für ihr späteres Berufsleben. Die Teilnahme wird als positive Ergänzung des Studiums in den Lebenslauf aufgenommen.

Zeitplan: Der Architektur-Wettbewerb wird ab 2022 wiederkehrend veranstaltet und ist aufmerksamkeitsstarker Aufhänger etwa bei der Kommunikation neuer Bauabschnitte.



© Innsbruck Tourismus / Helga Andreatta



© Innsbruck Tourismus / Cugola

3.2.16 UNTERNEHMEN

Unternehmen lassen radverkehrsfördernde Maßnahmen zum Teil der Unternehmenskultur werden, um die bereits radelnden Mitarbeiter*innen in der Belegschaft zufrieden zu stimmen und um neue Mitarbeiter*innen ans Radfahren heranzuführen.

Maßnahme: Die Stadt Innsbruck erstellt ein Mobilitätskonzept für die Verwaltung, das Unternehmen zur Förderung des Radverkehrs anleitet. Geplant ist ein internes Mobilitätsmanagement-System, bei dem die aktive Mobilität einen hohen Stellenwert einnimmt. Das Ziel ist ein CO2-neutrales Stadtmagistrat, das als Vorbild für andere Unternehmen dient.

Im Mobilitätskonzept werden etwa Gastronomie- oder Lebensmittelgutscheine für radelnde Mitarbeiter*innen angeboten oder ein Belohnungsprogramm für Mitarbeitende eingeführt, die freiwillig auf ihren Parkplatz verzichten und stattdessen auf das Fahrrad umsteigen. Für Unternehmen werden beispielsweise in Kooperation Fahrradservice-Möglichkeiten am Standort oder Förderungen für die Bereitstellung von Radabstellplätzen eingeführt.

Vorteile für die Mitarbeitenden

- Radfahren hat eine Vielzahl an gesundheitsfördernden Maßnahmen, wie z. B. die Stärkung der Muskulatur und des Immunsystems.
- Vor allem Kurzstrecken können mit dem Fahrrad schneller als mit dem Auto zurückgelegt werden – je weniger Zeit für den Arbeitsweg aufgewendet werden muss, desto mehr Freizeit bleibt zur freien Verfügung.

Zeitplan: Das Mobilitätskonzept für den Stadtmagistrat wird bis 2022 fixiert und startet in die Umsetzung.

3.2.17 HANDEL

Um die Handelsunternehmen der Stadt mit ins Boot zu holen und gleichzeitig die Nutzer*innengruppen eins bis drei zufriedenzustellen, werden Bikeshopping-Cards eingeführt.

Maßnahme: Die Bikeshopping-Cards dienen als Äquivalent zum Parkgutschein. Wer mit dem Fahrrad oder zu Fuß in ein Geschäft in der Innenstadt kommt, um dort einzukaufen, erhält eine kleine Vergünstigung. Eigene Sticker in den Auslagen der Geschäfte informieren darüber, welche Unternehmen an der Aktion teilnehmen.

Vorteile für die Nutzer*innen und Geschäfte

- Die teilnehmenden Handelsunternehmen können durch die Maßnahme besser einschätzen, zu welchem Teil ihre Kundschaft mit dem Rad oder zu Fuß kommt und mit entsprechenden Marketingaktionen darauf reagieren.
- Das klare Bekenntnis nach außen, der Radverkehrsförderung positiv gegenüber eingestellt zu sein, wird vor allem von nachhaltigkeitsbewussten Bevölkerungsgruppen aufgenommen und bietet einen Imagegewinn.
- Die Kundschaften freuen sich über die Vergünstigungen und bekommen einen Anreiz mehr, auch beim Einkaufen auf das Auto zu verzichten.

Zeitplan: Die Bikeshopping-Cards werden nach ihrer geplanten Einführung 2023 ganzjährig in den teilnehmenden Geschäften in Innsbruck ausgegeben.

3.2.18 FÖRDERUNGEN

Um den Einsatz von Bildungsinstitutionen, Vereinen und Unternehmen zu fördern, werden Projekte rund um das Thema Radverkehr finanziell unterstützt. Dies stärkt die Fahrradkultur und spricht alle Nutzer*innen-Gruppen gleichermaßen an.

Maßnahmen: Im Masterplan Radverkehr werden Förderungen vergeben an

- Institutionen aus dem Bildungsbereich, an Studierende und Schüler*innen,
- Vereine und organisierte Gruppierungen,
- Unternehmen.

Zudem sollen Unternehmen von Förderungen profitieren, sofern sie ihre Mitarbeiter*innen zum Radfahren heranführen und Aktionen setzen, die auch in der breiten Öffentlichkeit die Vorteile des Fahrradfahrens sichtbar machen.

Vorteile für die Stadt Innsbruck

Erfahrungsgemäß begünstigen Förderungen grundsätzlich Initiativen, da Kosten vor allem für Vereine oft Hindernisse darstellen.

- Ziehen neben der Stadtverwaltung noch weitere Institutionen, Bildungseinrichtungen und Vereine zur Förderung des Radverkehrs an einem Strang, wächst das Bewusstsein durch die Synergieeffekte bei der breiten Öffentlichkeit umso mehr.
- Durch eine gezielte Förderung von Aktionen und wissenschaftlichen Arbeiten kann die Eigeninitiative der Öffentlichkeit angeregt und zu beidseitigem Vorteil genutzt werden.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Vor allem Bildungsinstitutionen und Vereine profitieren von einer stärkeren Fahrradnutzung und unterstützen die Stadt beim Setzen von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.
- Das Förderprogramm baut finanzielle Hürden ab, die vor allem kleinere Vereine und Unternehmen betreffen.
- Die Förderung wissenschaftlicher Arbeiten bietet die Möglichkeit, durch die Auseinandersetzung mit dem Thema Radverkehrsförderung neben einem Abschluss gleichzeitig eine finanzielle Unterstützung zu erhalten.

Zeitplan: Ab 2022 wird es möglich sein, um finanzielle Förderungen bei der Stadt Innsbruck anzufragen.

● **Tabelle 9**
Förderungen

	Institutionen aus dem Bildungsbereich, Studierende und Schüler*innen	Vereine und organisierte Gruppierungen
Was wird gefördert:	• Abhaltung von Projektwochen zum Thema Radverkehr • Erarbeitung von Erkenntnissen zur Förderung des Alltagsradverkehrs • Verfassen von Bachelor- oder Diplomarbeiten bzw. vorwissenschaftliche Arbeiten zum Thema (+Übergabe an Stadt)	• konkrete Aktivitäten zur verstärkten Sichtbarmachung des Radverkehrs im öffentlichen Raum • Organisation von Veranstaltungen und Workshops, Aktionen zum Thema Alltagsradverkehr, wie z. B. die Organisation von Reparatur, sowie Wiederverwertungsveranstaltungen
Wie hoch ist die Förderung:	• 300 Euro (Projektwochen) • Bis zu 500 Euro je nach Aufwand für Arbeiten	• max. 3.000 Euro

3.3

VERNETZUNG & DIALOG

Die hier beschriebenen Maßnahmen zu Vernetzung und Dialog stärken bestehende lokale und fachliche Netzwerke, die sich dem Thema Radverkehr widmen sowie den Austausch der Verantwortlichen untereinander als auch zur Stadt. Daneben wird der Einbezug der Bürger*innen forciert.

3.3.1 DIALOGE MIT BÜRGER*INNEN

Die Bürger*innen sollen bestmöglich in Maßnahmen der Infrastruktur und der Stärkung der Fahrradkultur integriert werden, um die Zufriedenheit der Radfahrenden hochzuhalten, zu verbessern und gleichzeitig das Miteinander zu stärken. Durch die Möglichkeit zur Mitsprache wird die positive Einstellung zur Fahrradkultur gefördert.

Maßnahmen:

- 1 Fragen von Zuhörer*innen werden in Radio-Anrufsendungen von den Zuständigen der Stadt direkt beantwortet (z. B. in „Guten Morgen Tirol“). Die gestellten Fragen werden anschließend in die FAQs auf der Website eingebunden und die Aufzeichnung auf den Social-Media-Kanälen geteilt.
- 2 Zudem werden bei allen Aktionen, in denen Stimmen von Bürger*innen eingeholt werden, kurze Videos („Facebook Live“) für die offizielle Facebook-Seite der Stadt gedreht. So wird sichtbar gemacht, dass sich die Bevölkerung einbringt und ihre Anregungen gehört werden.
- 3 Die Unterseiten zum Radverkehr werden auf der offiziellen Website der Stadt aktuell gehalten, es wird regelmäßig neuer Inhalt geboten und über Serviceleistungen (wie die Radexkursionen) informiert. Sofern möglich wird ein Veranstaltungskalender integriert, der auf die verschiedenen Events zum Thema Fahrrad hinweist.
- 4 Um immer wiederkehrende Fragen und Anmerkungen rasch und ressourcenschonend beantworten und abarbeiten zu können, wird ein eigener Chatbot in

die Website integriert, der auf die wichtigsten Links verweist und die Funktion eines Kummerkastens erfüllt. Zudem wird sichergestellt, dass FAQs zum Thema Fahrradfahren in Innsbruck umfassend und in leichter Sprache schnell auf der Website gefunden werden können und stetig ergänzt werden.

- 5 Für Interessierte wird einmal jährlich ein Radworkshop veranstaltet, der jeweils zu einem anderen Thema stattfindet und die Möglichkeit bietet, Wünsche zum Radnetz zu äußern.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Die offenen Fragen der breiten Bevölkerung werden geklärt und Anregungen kommentiert, die Dialogmöglichkeiten kommen dem Wunsch nach Informationen nach.
- Werden wichtige Hinweise und Wissenswerte rund ums Thema Fahrradfahren in Innsbruck gebündelt, leicht verständlich und schnell auffindbar auf der Website präsentiert, fühlen sich die Nutzer*innen serviert und müssen nicht unnötig Zeit in das Finden von Informationen investieren.

Zeitplan: Die Dialoge mit Bürger*innen werden innerhalb der nächsten zehn Jahre verstärkt geführt, die Radio-Anrufsendungen sind an zwei Terminen und der Radworkshop ist einmal pro Jahr ab 2022 geplant.

3.3.2 NUTZER*INNEN-VERNETZUNG

Um bestehende Radfahrende zufriedenzustellen und die Fahrradkultur aufzuzeigen, ist eine Facebook-Gruppe für die Zielgruppen eins bis drei geplant.

Maßnahme: Für den besseren und niederschweligen Austausch der Innsbrucker Fahrrad-Community wird eine Facebook-Gruppe („Innsbruck radlt“) eingerichtet. Die Gruppe dient allen Interessierten als Plattform und ist auch dafür geeignet, laufende Aktivitäten abzubilden, Veranstaltungen anzukündigen oder neue Infrastruktur-Maßnahmen zu kommunizieren.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Der Beitritt in die Gruppe ist kostenlos und niederschwellig.
- Die Mitglieder knüpfen Kontakte zu Gleichgesinnten und tauschen sich zu Fahrradthemen in Bezug auf Innsbruck schnell und einfach aus.
- Die Gruppe bietet Zugang zu gebündelten Informationen und passenden Veranstaltungen, ohne dass lange auf anderen Kanälen danach gesucht werden muss.

Zeitplan: Die Facebook-Gruppe wird langfristig aufgebaut und ganzjährig bespielt.

3.3.3 FACHVERNETZUNG

Eine starke Fahrradkultur und die Zufriedenheit von Radfahrenden hängen auch von Impulsen nach außen ab. Deshalb wird eine Fachtagung eingerichtet, die alle vier Zielgruppen gleichermaßen anspricht.

Maßnahmen:

- 1 Geplant ist die Etablierung einer Fachtagung Innsbruck für Expert*innen zu aktuellen Radthemen (etwa ganzjähriges Radfahren) und deren Entwicklungen in Verbindung mit anderen Konzepten. Das Format wird so konzipiert, dass es nach Möglichkeit auch in Kooperation mit anderen Städten veranstaltet werden kann.
- 2 Zwei Radgipfel mit Radverkehrsbeauftragten aus anderen Bundesländern und Gemeinden sollen in Innsbruck stattfinden. Dabei werden neben einem Rahmenprogramm für die Öffentlichkeit Expert*innen zum Thema Radverkehrsförderung eingeladen, um Fachwissen auszutauschen, Konzepte zu präsentieren und Problemstellungen zu besprechen.
- 3 Themen rund ums Rad werden periodisch in den einzelnen Stadtteilzentren thematisiert. Es finden regelmäßig kleinere Veranstaltungen und Aktionen in Kooperation mit dort ansässigen Vereinen und Stadtteilkordinator*innen statt.
- 4 Die rege Vernetzung mit relevanten Institutionen auf lokaler und bundesweiter Ebene ist außerdem geplant.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Die Fachvorträge sind auch für die Öffentlichkeit zugänglich und ermöglichen neue Blickwinkel auf das Thema Radverkehr.
- Die Veranstaltungen ergänzen das Kulturprogramm der Stadt und sind auch für jene relevant, die nicht unbedingt selbst Rad fahren, sehr wohl aber an Stadtplanung, Stadtentwicklung oder Nachhaltigkeitskonzepten interessiert sind.

Zeitplan: Die Fachtagungen finden ab 2022 alle zwei Jahre statt, die Bewerbungen für den Radgipfel sind ab 2023 und die Veranstaltungen in den Stadtteilzentren viermal jährlich vorgesehen. Die Vernetzung mit den relevanten Institutionen wird weiterhin regelmäßig forciert, die einzelnen Austauschtreffen werden mindestens einmal im Jahr besucht.

3.4 INFORMATION

Die hier beschriebenen Maßnahmen zur Information dienen dazu, den Radverkehr in Innsbruck über verschiedenste Kommunikationskanäle besser sichtbar zu machen und das Thema in der Gesellschaft so zu verankern, dass die Fahrradkultur in Innsbruck gestärkt wird.

3.4.1 RADVERKEHR SICHTBAR MACHEN

Ein wesentliches Ziel der Information ist es, den Radverkehr sichtbar zu machen und vor allem auch jene Bürger*innen ins Boot zu holen, die nicht von der ersten Minute an aktiv am Projekt beteiligt sind. Der Fokus liegt darauf, Unsichtbares sichtbar werden zu lassen und Unwissende zu Wissenden zu machen.

Maßnahmen:

- 1 Fahrradroutes durch Innsbruck mit Anschluss an ortsübergreifende Routen werden analog und digital laufend aktualisiert und via Link in allen Kommunikationsmitteln kommuniziert. Die Fahrradkarte könnte beispielsweise als Wegweiser gemeinsam mit dem Innsbrucker Radnetz publiziert werden. Bei den Stadtradstationen, den Händler- und Servicestationen und über digitale Kommunikationskanäle entstehen so Informations-Hotspots im Sinne eines Gesamtinformationspakets für Innsbruck.
- 2 Digitale Barometer veröffentlichen schließlich die erhobenen Daten. Zusätzlich werden weitere Kanäle, wie die Website und City Lights, genutzt, um die Informationen gezielt an die unterschiedlichen Stakeholder-Gruppen weiterzugeben.
- 3 Eine weitere Maßnahme ist die Einführung eines Rad-Piktogramms, das auf Straßen- und Parkflächen so häufig wie möglich sichtbar ist und auch bei Kommunikationsmaßnahmen als Logo mit Wiedererkennungswert eingesetzt werden kann.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Radfahrende erhalten Zuspruch und positives Feedback für ihre Community, was das subjektive Wohlbefinden und das Gruppenzugehörigkeitsgefühl stärkt.
- Gezielte Informationen auf den richtigen Kanälen schätzen die Nutzer*innen sehr, da sie relevante Information innerhalb kürzester Zeit erhalten, ohne einer ständigen Datenflut ausgesetzt zu sein.

Zeitplan: Das Aktualisieren der Fahrradroutes analog und digital passiert ganzjährig, ebenso die laufende Anpassung des digitalen Barometers. Die Einführung des Rad-Piktogramms ist für 2021 geplant, die Umsetzung erfolgt dann schrittweise auf allen Radwegen.

3.4.2

ANALOG & DIGITALE KOMMUNIKATION

DIGITALE KOMMUNIKATION

Digitale Kommunikationskanäle werden verstärkt dafür genutzt, um alle vier Nutzer*innen-Gruppen zu informieren und einen Service zu bieten. Dies stellt nicht nur die bereits radfahrende Bevölkerung zufrieden und stärkt die Fahrradkultur, sondern kann auch Menschen vom Rad überzeugen, die es bisher nicht oder nur wenig im Alltag nutzen.

Maßnahmen:

- 1 Um das Thema Radverkehr umfassend zu kommunizieren, wird eine eigene Homepage erstellt. Diese ist an die Homepage der Stadt Innsbruck gekoppelt. Alle Inhalte werden zusätzlich in leichter Sprache formuliert und werden in mehrere Sprachen übersetzt. Zusätzlich werden periodisch Social Ads auf den bestehenden Social-Media-Kanälen geschaltet, um anlassbezogenen Schwerpunkte zu bewerben.
- 2 Es wird ein Fotowettbewerb (Innstablick) auf Instagram zum Thema Radfahren in Innsbruck im Winter veranstaltet.
- 3 Darüber hinaus ist eine digitale Influencer-Kampagne geplant, bei der die reichweitenstärksten Instagram-Tiroler*innen die Fahrradstadt Innsbruck im Laufe der Jahreszeiten präsentieren.
- 4 Um die baulichen Maßnahmen zu kommunizieren sind Vergleichsfahrten vorgesehen, bei denen dieselbe Strecke mit dem Auto und mit dem Fahrrad zurückgelegt und die Zeit gestoppt wird, um einen direkten Vergleich aufzeigen zu können. Die Ergebnisse werden auf der Website und den Social-Media-Kanälen veröffentlicht. Als Testfahrer*innen werden Prominente und Meinungsbildner*innen angefragt.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Die Nutzer*innen und Follower können sich schnell und einfach über das Thema Radfahren in Innsbruck informieren.
- Der Fotowettbewerb ist eine kreative Möglichkeit, das eigene Können zu präsentieren und das Thema Radfahren in Szene zu setzen.

Zeitplan: Die Website wird ab 2021 konzipiert und laufend aktualisiert, Ad-Kampagnen sind zweimal jährlich vorgesehen und die Influencer-Kampagnen werden anlassbezogen veranstaltet. Der Fotowettbewerb auf Instagram wird 2021 und 2028 veranstaltet, die Vergleichsfahrten 2022 und 2030, also gegen Anfang und Ende der Laufzeit des Masterplans Radverkehr.

ANALOGUE KOMMUNIKATION

Um die digitalen Kommunikationsmaßnahmen bestmöglich zu ergänzen, wird auch auf analoge Kommunikationswege gesetzt, um vordergründig die Nutzer*innen-Gruppen „Begeistert und überzeugt“ und „Interessiert, aber besorgt“ zu erreichen. Die Aktionen tragen zur Erreichung der drei definierten Ziele gleichermaßen bei.

Maßnahmen:

- 1 Alles rund ums Rad wird monatlich in einer Doppelseite des Magazins „Innsbruck informiert“ thematisiert, die Schwerpunkte werden in einem Redaktionsplan festgelegt und mit den anderen Aktivitäten und dem Zeitplan zu den baulichen Maßnahmen abgestimmt.
- 2 Ein umfassender Rad-Folder wird im Abstand von zwei Jahren aktualisiert und gedruckt, um großflächig in der Stadt verteilt und aufgelegt zu werden.
- 3 Um auch die fremdsprachige Gesellschaft in Innsbruck über Radthemen zu informieren, sind Flyer und Plakate in verschiedenen Sprachen geplant, die auch über die Integrationsstelle verteilt werden. Zudem wird Informationsmaterial beim Fest der Vielfalt verteilt. Bei dem Fest selbst kann auch ein Rad-Schwerpunkt gesetzt werden.

- 4 Um die Medien bestmöglich mit Informationen zu versorgen, sind regelmäßige Pressetermine bzw. Aussendungen zu allen Aktivitäten sowie zum Start bzw. Abschluss neuer Bauabschnitte geplant. Zudem werden Journalist*innen zu allen öffentlichen Veranstaltungen eingeladen und Online-Presstermine angeboten.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden durch die analoge Kommunikation der Öffentlichkeit zugänglicher und nachvollziehbarer.

Zeitplan: Die Doppelseite mit Fahrradthemen in „Innsbruck informiert“ erscheint monatlich, die Aktualisierung des Rad-Folders ist alle zwei Jahre geplant. Die fremdsprachigen Flyer werden ganzjährig in Umlauf gebracht und die Journalist*innen anlassbezogen per Aussendung oder Presstermin über die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs informiert.

ANALOG & DIGITAL: BLOGPARADE

Eine Blogparade animiert alle vier Nutzer*innen-Gruppen gleichermaßen, sich mit dem Thema Radverkehr auseinanderzusetzen. Das Angebot einer öffentlichkeitsstarken Plattform unterstützt die Fahrradkultur der Stadt.

Maßnahme: In einer Blogparade werden die Innsbrucker Blogger*innen dazu aufgerufen, zu einem Radthema auf ihrem Blog einen Beitrag zu veröffentlichen. Das übergeordnete Thema wechselt bei jeder Blogparade. Die Einreichungen werden auf den Social-Media-Kanälen geteilt und im Magazin „Innsbruck informiert“ veröffentlicht.

Vorteile für die Teilnehmenden

- Die Blogparade bietet den Teilnehmenden die Chance auf eine aufmerksamkeitsstarke Veröffentlichung der Inhalte auf den Kanälen der Stadt Innsbruck, wodurch auch neue Leser*innen für den Blog gewonnen werden können.

Zeitplan: Es ist vorgesehen, Blogparaden einmal jährlich zu veranstalten.

3.4.3 KAMPAGNEN

Kampagnen sind ein wesentlicher Baustein professioneller Öffentlichkeitsarbeit. Kampagnen schärfen das Bewusstsein der Bevölkerung für bedeutsame Themen. Die Botschaft lautet: Radfahren in Innsbruck trägt zur besseren Lebensqualität bei. Ziel ist es, diese Botschaft angemessen zu kommunizieren und die Bürger*innen zu sensibilisieren.

Maßnahmen:

- 1 Eine breit angelegte Kampagne wird konzipiert und umgesetzt, um den Zusammenhang zwischen Fahrradfahren und der damit einhergehenden höheren Lebensqualität aufzuzeigen. Zudem werden das ganzjährige Fahrradfahren und die ausgebauten Radrouten beworben.
- 2 In einer weiteren Kampagne wird der Schwerpunkt „Platz (ist) da!“ behandelt. Ziel ist es, die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden (Rad, Auto, Öffis, zu Fuß) im Straßenverkehr zu erhöhen.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Die Attraktivität des eigenen Wohnorts erhöht sich und die Identifikation steigt, was sich wiederum positiv auf die eigene Lebensqualität auswirkt.

Zeitplan: Die erste Kampagne ist für das Jahr 2023, die zweite für das Jahr 2026 vorgesehen.

3.5

EVALUIERUNG

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen wird laufend evaluiert, sodass notwendige Anpassungen bereits während des Prozesses erkannt und somit rasch berücksichtigt werden können. Gleichzeitig bekommen die Bürger*innen durch Evaluierungsmaßnahmen eine wertvolle Stimme und werden bestmöglich in den Prozess integriert. Das teilhabende Miteinander und die positive Einstellung zur Fahrradkultur werden dadurch weiter gestärkt.

Maßnahmen:

- 1 Bei Projektstart ist zunächst eine Befragung mit einer Probe von rund 2.500 Personen vorgesehen. Da wiederkehrende Befragungen wichtig sind, um Veränderungen der Radkultur aufzuzeigen und angemessen darauf reagieren zu können, sind zudem entsprechend weitere Nachfolgebefragungen angedacht. Auch regelmäßige Online-Votings sind geplant, zum Beispiel zum Thema „Meine Lieblingsroute“, um die entsprechenden Ergebnisse nach außen kommunizieren zu können.
- 2 Für den Zeitraum von zehn Jahren werden ca. 100 Radbeobachter*innen nominiert. Diese Personen erklären sich dazu bereit, in regelmäßigen Abständen an digitalen Kurzbefragungen teilzunehmen. Idealerweise sind in der Probe die unterschiedlichen Zielgruppen verhältnismäßig vertreten. Ziel ist es, schnell und unkompliziert unterschiedliche Stimmungsbilder zu verschiedenen Themenbereichen einzuholen. Nach fünf Jahren kann darüber nachgedacht werden, die Personen zu wechseln. Eine entsprechende Belohnung für den Zeitaufwand könnte eine Gratiskarte für die Leihräder sein.
- 3 Um personengruppenbezogene Informationen beziehungsweise Rückmeldungen zu Aktivitäten (baulich wie kommunikativ) einzuholen, werden bei Bedarf Fokusgruppen eingeladen, deren Meinung anhand eines vorbereiteten Fragebogens evaluiert wird.
- 4 Eine Studie zum Kaufkraftverhalten der aktiven Mobilität in Innsbruck rundet das Maßnahmenpaket der Evaluierung ab. Ziel ist es, das Studiendesign so zu gestalten, dass auch Diplomarbeiten von unterschiedlichen

Fachbereichen eingebunden werden und sich auch Unternehmen aktiv daran beteiligen können. So soll eine wissenschaftliche Untersuchung entstehen (etwaig auch in enger Kooperation mit der WKO Tirol), die zeigt, wie viel Geld Radfahrende und Fußgänger*innen im Handel ausgeben, um dem Vorurteil entgegenwirken zu können, dass aktive Mobilität nicht zu relevanten Umsätzen im Handel beiträgt.

Vorteile für die Nutzer*innen

- Sich einbringen zu können, schafft Mut und setzt wertvolle bewusstseinsfördernde, innerpsychische Prozesse in Gang. Das Thema Radfahren in Innsbruck wird dadurch positiv besetzt, was dazu führen kann, dass dem Alltagsradfahren wieder verstärkt nachgegangen wird.
- Bürger*innen tragen so aktiv zu einer gelungenen Stadtentwicklung bei.
- Die Rückmeldungen zu den geplanten Aktivitäten sind eine gute Möglichkeit, um die Stimmungsbilder der Mitmenschen besser wahrnehmen und entsprechend darauf reagieren zu können. Es ist spannend, gesellschaftliche Trends gemeinsam zu diskutieren und eine gute Möglichkeit, um wieder mehr miteinander ins Gespräch zu kommen.

Zeitplan: Die Startbefragung wird bereits Ende 2020 durchgeführt. Die wiederkehrenden Befragungen folgen in den Jahren 2023, 2026 und 2029. Die Online-Votings erfolgen genauso wie die Befragung der Radbeobachter*innen und die der Fokusgruppen wiederkehrend nach Bedarf. Die Studie zum Kaufkraftverhalten der aktiven Mobilität ist für den Zeitraum 2021 bis 2022 vorgesehen.



ANHANG



LITERATUR

1

Tomschy R. et al, 2016: Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“, im Auftrag von: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Amt der Steiermärkischen Landesregierung und Amt der Tiroler Landesregierung. Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien

2

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa, 2020: Landeshauptstädte Ranking 2020 - ein Vergleich anhand sieben verkehrsrelevanter Kriterien

3

Arbeitsübereinkommen der Koalition Innsbruck 2018 - 2024, 2018;
Stadt Innsbruck, Magistratsabteilung III, Planung, Bau- recht und technische Infrastrukturverwaltung, Amt für Stadtplanung, Stadtentwicklung und Integration, Referat Raumplanung und Stadtentwicklung, ÖROKO 2.0;
Stadt Innsbruck, 1989/90: Verkehrskonzept Innsbruck 1989/90, Band IV Fußgänger- und Fahrradverkehr

4

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße, Amt der Tiroler Landesregierung: Radkonzept Tirol, Innsbruck 2014

5

Klimaaktiv 2020: Neue Fahrradoffensive mit bis zu 40 Millionen Euro Bundesförderung,
<https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radfahroffensive2020.html>
(letzter Abruf 05.10.2020)

6

Strößenreuther, H., 2019: Der Berlin Standard – moderne Radverkehrspolitik Made in Germany – Ein Bildband über Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz, Thiemo Graf Verlag, ISBN: 978-3-940217-25-7

7

Geller R., 2005: Four Types of Cyclist. Portland Office of Transportation

8

Klima- und Energiefonds, 2020: Aktionsprogramm klimaaktiv mobil - Radverkehr und Mobilitätsmanagement, Jahresprogramm 2020

9

Österreichischer Städtebund, 2012: Rankingmodell zur Evaluierung und Förderung von Umweltverbundmaßnahmen

10

Google Cloud Service:
<https://developers.google.com/maps/documentation/?hl=de>
(letzter Abruf 01.10.2020)

11

Graphen-Integrations-Plattform (GIP)

12

Radrouting Tirol, 2020:
<https://radrouting.tirol/>
(letzter Abruf 05.10.2020)

13

Stadt Innsbruck, Baurecht, 2014: Verordnung des Gemeinderates der Landeshauptstadt Innsbruck betreffend die Schaffung von Fahrradabstellplätzen (Fahrradstellplatzverordnung 2014); (Gemeinderatsbeschluss vom 22.01.2015)

14

Argus Tirol, Fahrradabstellanlagen, Innsbruck:
<http://alt.argus.or.at/transdanubien/downloads/dokumente/fahrradabstellanlagen.pdf>
(letzter Abruf 05.10.2020)

15

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (mit Stichtag 30.09.2020), RVS 03.02.13 Radverkehr (Februar 2014), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Karlsgasse 5, 1040 Wien

16

Clelis P., Bolling-Ladegaard E., 2008: Bicycle parking manual, the Danish Cyclists Federation, Kopenhagen

17

AGFK Baden—Württemberg, Faktenblatt 01, 2017: Einbahnstrassen für den Radverkehr öffnen

18

Unfallforschung der Versicherer, 2016: Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen

19

AGFK Bayern e.V., 2015: Leitfaden Baustellen Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlung, 2. Auflage

20

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (mit Stichtag 30.09.2020, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Karlsgasse 5, 1040 Wien)
RVS 05.05.44. Straßen mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung (Februar 2016)

21

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (mit Stichtag 30.09.2020) RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr (Oktober 2015), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Karlsgasse 5, 1040 Wien

22

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2015: Radfahren im Winter, mit dem Fahrrad durch die kalte Jahreszeit

23

Statistik Austria, 2020: Radverkehrsunfälle in Innsbruck (Daten Auskunft durch die Statistik Austria auf Anfrage durch die Stadt Innsbruck)

24

Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr, 2016: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, ISSN 2363-832X;
<https://www.derstandard.at/story/2000105000117/sieben-einhalb-gruende-fuer-tempo-30-in-der-ganzen-stadt>
(letzter Abruf 07.09.2020);
OECD International Transport Forum, 2018: Speed and Crash Risk

25

Manning C., 2009: The Psychologie of Sustainable Behaviour, Minnesota Pollution Control Agency, p-ee1-01

sowie die

Straßenverkehrsordnung, 1960 nach der 32. Novellierung vom 31.07.2019

GLOSSAR

BEGEGNUNGSZONE

Eine Mischverkehrsfläche für die gemeinsame Nutzung durch sämtliche Fahrzeuge und Fußgänger*innen sowie zum Aufenthalt von Menschen. Straßenpolizeiliche Regelungen bestehen laut StVO, die Funktionsweise des gemeinsamen, gleichberechtigten Miteinanders wird jedoch von Gestaltungselementen maßgeblich beeinflusst.

BESCHILDERUNG

Die Gesamtheit der Verkehrszeichen, Gefahren- und Hinweiszeichen sowie Wegweiser.

FAHRRAD

Ein Fahrrad ist ein Fahrzeug, das mit Muskelkraft betrieben wird, auch wenn es durch einen Elektro-Motor unterstützt ist und nicht der Bezeichnung Motorfahrrad laut Kraftfahrgesetz 1967 unterliegt. Es ist zum Fahren gedacht und nicht zum Schieben. Schiebene Fahrradfahrende gelten als Fußgänger*innen.

FAHRRADKULTUR

Einerseits meinen wir mit Fahrradkultur das Vorhandensein einer gesellschaftlichen, radrelevanten Strömung, andererseits den Auftrag und das Bestreben, die Rahmenbedingungen des Radverkehrs zu verbessern. Dies geschieht in der Gestaltung, Pflege und Kultivierung der Infrastruktur sowie der Meinungsbildung. Fahrradkultur bezieht sich daher auf gesellschaftliche und wirtschaftliche Beziehungen und Infrastrukturen.

FLIESSENDER VERKEHR

Der fließende Verkehr umfasst alle sich in Bewegung befindlichen Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr. Im engeren Sinn des Radverkehrs ist oft das Mitführen des Radverkehrs ohne getrennte Radfahranlage im „Fließverkehr“ gemeint.

GIP

Graphen-Integrations-Plattform: die Österreichweite Plattform, die zur Datensammlung des öffentlichen Raums als Grundlage für Datenabfragen dient.

GIS

Geografisches Informationssystem auf digitaler Basis

INFRASTRUKTUR

Alle baulichen und festen Einrichtungen, die im Zusammenhang mit der Nutzung des Fahrrads stehen.

ANPASSUNG DER GESCHWINDIGKEIT

Meint eine Angleichung der Fahrgeschwindigkeiten, insbesondere eine Verringerung der Spitzengeschwindigkeiten von Kfz, um die Sicherheit im Verkehr zu erhöhen.

IVB

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

KFZ

Kraftfahrzeug

MEHRZWECKSTREIFEN

Laut Begriffsbestimmungen der StVO ist ein Mehrzweckstreifen ein Radfahrstreifen oder ein Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrenden von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist oder wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt angeordnet ist.

MISCHPRINZIP

Verschiedene Verkehrsarten werden auf der vorhandenen Fläche gemeinsam geführt und nicht voneinander getrennt. Die Königsdisziplin des Mischprinzips ist die Begegnungszone.

MIV

motorisierter Individualverkehr

MODAL SPLIT

Der Modal Split stellt die Verkehrsmittelwahl in einem Verkehrsnetz dar, unterschieden nach ÖV, mIV (Fahrer*in und Mitfahrer*in), Radfahrende und Fußgänger*innen und wird in Prozentwerten angegeben.

MOBILITÄT

Mobilität wird hier als ein Begriff mit bereichsübergreifenden Auswirkungen, angesiedelt auf Höhe der Stadtentwicklung, verwendet. Mobilität ist ein Motor für Wohlstand und Entwicklung. Unter verkehrlicher Mobilität ist der Prozess der räumlichen Bewegung von Personen und Gütern unabhängig von Verkehrsträgern zu verstehen. Menschen haben ein Bedürfnis, sich in verschiedensten Formen von A nach B zu bewegen. Zur Mobilität zählt auch die geistige Mobilität.

ÖV

Öffentlicher Verkehr

RADROUTE

Für den Radverkehr zur Benützung empfohlener, gekennzeichnet und entsprechend ausgestatteter Teil des Straßennetzes.

RADWEG-KATEGORIE

Die Radrouten werden in die Radweg-Kategorien Schnellradwege, regionale und lokale Radrouten entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung eingeteilt. Mit der Einteilung sind Qualitätsstandards in der Ausführung definiert (siehe Radkonzept Tirol).

RADFAHRANLAGE

Für den Radverkehr bestimmter Weg oder Straßenabschnitt. Dazu zählen Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Radwege, Geh- und Radwege oder Radfahrüberfahrten.

RUHENDER VERKEHR

Zum ruhenden Verkehr zählen parkende oder haltende Fahrzeuge.

RVS

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen. Diese umfasst verschiedene Bände und wird von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien, herausgegeben. Im Masterplan wird insbesondere der Band Radverkehr (RVS 03.02.13) angewendet.

SCHWACHE VERKEHRSTEILNEHMER*INNEN

Radfahrende und Fußgänger*innen sämtlicher Alters- und Anspruchsgruppen

StVO

Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960, in der geltenden Fassung vom 01.10.2020

TRENNUNGSPRINZIP

Das Trennungsprinzip sieht eigene, voneinander getrennte Verkehrsflächen für verschiedene Verkehrsträger vor.

UNFALLHÄUFUNGSSTELLE

In einem Kreuzungspunkt oder Streckenbereich bis zu einer Länge von 250 Metern liegt laut RVS eine Unfallhäufungsstelle vor, wenn sich mindestens drei gleichartige Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren oder mindestens fünf gleichartige Unfälle mit Sachschäden in einem Jahr ereignet haben.

VAO

Die Verkehrsauskunft Österreich bietet eine verkehrsträgerübergreifende, bundesweite Informationsplattform anhand von Routingsystemen für den ÖV, Radverkehr, Carsharing etc.

VERKEHR | VERKEHRSTRÄGER

Verkehr ist ein Sammelbegriff für Personen- und Güterbeförderung mit Fahrzeugen aller Art. Verkehrsträger sind demnach der Radverkehr, das zu Fuß gehen, der ÖV und mIV.

Der Begriff Verkehr wird aber auch im Sinne der Übermittlung von Daten und Nachrichten, insbesondere in digitaler Form, verwendet.

VERKEHRSMODELL

Die Abbildung des Verkehrsaufkommens auf Verkehrswegen entsprechend der GIP. Hier wird die Bezeichnung für das stadteigene, softwarebasierte Werkzeug verwendet, wobei die Verkehrsnachfrage aus Quelle / Zielbeziehungen generiert (Wunschliniennetz), mit Verkehrszählungen geeicht wird und mit dem Radverkehrsmodell des Landes Tirol abgeglichen wurde. Für den Masterplan wurde ein spezielles Radverkehrsmodell erstellt.

VLSA

Verkehrslichtsignalanlage

VMS

Verkehrsmanagement-System: Erfassung von Verordnungen, Beschilderungen StVO, Bodenmarkierungen in einer stadteigenen digitalen Lösung

WEBOFFICE

Hier verwendet im Sinne der Darstellung der städtischen Naturstandskarte mit Abfragemöglichkeit und Suchfunktion.

MASSNAHMEN

Infrastruktur ausbauen

RADNETZ ERWEITERN

Bevorzugte Schließung der Lücken im hochrangigen Radnetz

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Geyrstraße / Dr.-Ferdinand-Kogler-Straße											
Flöckingerpromenade: Sieglangersteg bis Uferstraße											
südlicher Südring: Olympiabücke bis Karwendelstraße											
Begleitweg Barmherzige Schwestern: Mühlauberbrücke bis Tiflis Brücke											
Marktplatz: Gastgarten Cammerlander											
Hauptbahnhof / Pradl: Brücke über den Bahnhof bis Frachtenbahnhof											
Brücke Schöpfstraße											
Egger-Lienz-Straße: Kreuzung Innrain											
Saurweinweg: Karl-Innerebener-Straße bis Speckweg											
Brücke Kirschtalgrasse											
Großer-Gott-Weg: Speckweg bis Sternwartestraße											
Mitterweg / Kawendelbahn: Mitterweg, Würth											
Brücke Haller Straße: Inn, Silzwickel											
Schreibergartensiedlung: entlang ÖBB Westbahn											
Fuchsrain: entlang ÖBB Westbahn											
Anbindung Rum: landwirtschaftliche Wege											
Marktplatz / Markthalle: Querung über Innrain											
Pater-Reinisch-Weg: Anpassung der Unterführung											
B 182 Brenner Straße: Verbindung Richtung Natters, Stubaital, Wipptal											
Mentlberg: Völser Straße bis Karwendelstraße											
Pradl Ost / Baggersee: Egerdachstraße bis Baggersee											
Brücke Völs: Inn, Völs Cyta											
Winkelfeldsteig: Paschbergweg bis Geyrstraße											

Umsetzung der Anbindung Natters und Vitalregion

Aldranser Straße: Neubau vom Schloß Ambras bis zur KG Grenze											
Iglar Straße: Begleitweg zur Landesstraße											

Umsetzung der Schließung der Lücken im lokalen Netz

RADROUTEN SICHTBAR MACHEN

Umsetzung der Beschilderung der Hauptradrouten											
Veröffentlichung der digitalen und analogen Radkarte											
Einarbeitung der Radrouten in die GIP											

RADABSTELLANLAGEN ANBIETEN

Ergänzung der Abstellanlagen für 600 Fahrräder jährlich											
Auswahl eines neuen Standardmodells für Radbügel											
Erhöhung der Frequenz der Ausmist-Aktion											
Umsetzung der Studie „Radabstellanlagen an Haltestellen“											
Analyse der Tiefgaragen zur Nutzung für den Radverkehr											
Errichtung einer diebstahlsicheren Abstellanlage im Raiqa-Gelände											
Austausch aller bestehenden Vorderradhalter											
Umsetzung einer Abstellanlage am Hauptbahnhof											
Umsetzung der Abstellanlagen in den untersuchten Tiefgaragen											
Umsetzung einer überdachten Abstellanlage im Zentrum											

EINBAHNEN ÖFFNEN

Überprüfung noch nicht geöffneter Einbahnen auf Radrouten											
Öffnung geeigneter Einbahnen für den Radverkehr											

STADTRAD NUTZEN

Ausbau auf 75 Mietradstationen											
Erschließung höher gelegener Stadtteile											
Generierung zusätzlicher Nutzer*innen durch Kooperationen											

ZEIT FAIR TEILEN

Reduktion der Wartezeit für Radfahrende an Verkehrslichtsignalanlagen											
Umsetzung von Nacht- oder Schwachlastprogrammen											
Mitnutzung der ÖV-Priorisierungen zum Vorteil auch für Radfahrende											
Prüfung baulicher Querungshilfen und Signalvorrang für Radfahrende											
Markierung von Aufstellflächen											

BAUSTELLEN STÖRUNGSARM GESTALTEN

Interner Gebrauch der Empfehlungen											
Anwendung der Empfehlungen in Pilotphase											
Veröffentlichung eines Merkblatts											

EXTRAS ANBIETEN

Extra-Angebote

Ausstattung der Radwege Kategorie S mit Service Stationen, etc.											
Ausstattung der Radwege Kategorie R1 mit Service Stationen, etc.											

Bodenmarkierungen

Einsatz von vorgezogenen Radfahrstreifen											
Hervorheben von Konfliktbereichen											
Einsatz von speziellen Fahrradsymbolen											

Winterdienst

Gleichberechtigte Behandlung											
Tägliche Betreuungszeit von 06:00 – 22:00 Uhr											
Beginn der Schneeverladung an Mehrzweckstreifen											

Zählstellen

Erweiterung der Zählstellen											
Umrüstung auf Feststromanschluss											
Veröffentlichung der Zählraten											

Sicherheit gewährleisten

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Statistische Analyse von Radverkehrsunfällen											
Koordinierte Zusammenarbeit im Verkehrssicherheitsprogramm											
Ableitung von Maßnahmen zur Reduktion von Radverkehrsunfällen											
Unfall-Nachsorge											
Tempo 30 km/h im Stadtgebiet											

Bewusstsein schaffen

Aktionen

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Wanderausstellung "FAHR RAD!"											
Poetry Slam											
Tik-Tok-Challenge											
Mobilitätskonzept Stadtmagistrat											
Förderungen											
Kinderbuch für Volksschüler*innen											
Innsbruck liest											
Eine Stadt schreibt ein (Fahrrad-)Buch											
Radexkursionen/Architektur-Wettbewerb											
Radkino/Radparade/Fahrradwettbewerb/Fahrrad-Starterpakete...											

Vernetzung & Dialog

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Radgipfel											
Fachtagungen											
Anrufsendungen/Facebook-Live/Chatbot/Facebook-Gruppe											

Information

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Innstablick											
Kampagne Lebensqualität, ganzjähriges Fahren und Radrouten											
Kampagne Platz (ist) da!											
Vergleichsfahrten											
Rad-Folder											
Einführung Rad-Piktogramm											
Ad- und Influencer-Kampagnen											
Webauftritt (Homepage)/Komm. Fahrradrouten/digitale Barometer											

Evaluation

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bevölkerungsbefragungen											
Studie											
Online-Votings, Rad-Beobachter*innen											
Fokusgruppen											

Kostenrahmen der Maßnahmen: 37.900.000 Euro

Bei 25 – 70% Förderungen auf Bundes- und Landesebene (Stand Oktober 2020) reduzieren sich die Ausgaben auf 11.400.000 – 28.400.000 Euro.

Der Großteil der (baulichen) Maßnahmen dient auch der Förderung des Fußgänger*innen-Verkehrs. Insbesondere die Errichtung und Anpassung von Unterführungen und Brücken führt dazu, dass Trennwirkungen reduziert werden. Für diese ist eine Führung als Geh- und Radwegenlagen vorgesehen. Fußgänger*innen profitieren somit von der Förderung des Radverkehrs durch bauliche Maßnahmen mit Hilfe von reduzierter Umwegigkeit, erleichterten Querungsmöglichkeiten, erhöhter Barrierefreiheit.

« Die Steuerungsgruppe „Radland Tirol“ sieht im Entwurf zum Masterplan Radverkehr 2030 der Stadt Innsbruck einen wesentlichen Beitrag für die Förderung des Radverkehrs. Die Umsetzung der formulierten Maßnahmen wird in Entsprechung der Beschlüsse zum Tiroler Radkonzept, den zugehörigen Förderrichtlinien und nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten vom Land Tirol unterstützt. Dazu sind für den Bereich Infrastruktur entsprechende projektbezogene Förderanträge einzureichen. »

Beschluss vom 05.11.2020 – Steuerungsgruppe „Radland Tirol“ der Tiroler Landesregierung (Herr LHStv. ÖR Josef Geiser und Frau LHStv. Mag.a Ingrid Felipe)

