PIU
PLANUNGSVERBAND
INNSBRUCK UND UMGEBUNG

mobil.2050 Radverkehr

Förderungen und Good-Practice-Beispiele
für die PIU Gemeinden und alle Interessierten

mobil.2050 Radverkehr

Förderungen und Good-Practice-Beispiele für die PIU Gemeinden und alle weiteren Interessierten

Inhalt, Impressum	2
Zum Geleit, Vorwort	3
Förderungen	**ab 4**
Bundesförderungen	4
Förderungen Land Tirol	5
Überregionale und Regionale Förderungen	5
Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030	8
Förderungen aus EU-Mitteln	10
Good Practice Beispiele	**ab 11**
Analyse und Zielsetzung	12
Radrouten-Netz	13
Entschärfung von Gefahrenstellen	17
Verkehrsberuhigung	17
Wegweisung, Beschilderung	19
Radabstellanlagen	19
Kommunikation und Kooperation	21
Gemeindeinterne Organisation	22
Kombinierter (Rad-)Verkehr	24
Winterräumung	25
Vorrang für Radfahrer:innen	26
Straßen-Um- und -Rückbau	26
Ähnliche Good-Practice-Kataloge	27

Impressum

Geschäftsstelle des Planungsverbands Innsbruck und Umgebung

Arge GemNova & beratung krismer
Mag. Rainer Krismer
Mag. (FH) Norbert Pfleger
M: office@piu.gv.at
T: +: +43/699/1788 8802 (Krismer)
oder +43/660/704 5231 (Pfleger)

Erarbeitung und für den Inhalt verantwortlich:
Mag. Rainer Krismer, unter Mitarbeit von:
Land Tirol (Teresa Kallsperger, Martin Gassner, Michael Bürger, Katharina Oppl), Universität Innsbruck (Markus Mailer, Stephan Tischler), Klimabündnis Tirol (Maria Legner, David Mittelholz), Energie Tirol (Sophie Koppensteiner, Barbara Erler-Klima), VVT (Alexandra Medwedeff)

Druck: Druckerei Aschenbrenner, Kufstein. Satz: contentfarm.eu

Fotos: © bei den jeweiligen Gemeinden.

Zum Geleit

Die Tirolerinnen und Tiroler nutzen immer mehr das Fahrrad für ihre Alltagswege wie beispielsweise die tägliche Fahrt zur Arbeit. Die Gemeinden und das Land Tirol haben diesen Bedarf erkannt und wollen die daraus resultierende Chance bzgl. Verkehrsbelastung, Klimakrise etc. noch stärker nutzen. Deshalb forciert der Planungsverband Innsbruck und Umgebung (PIU) den Ausbau der Radinfrastruktur ganz besonders.

Konkret haben wir unter anderem das Projekt Mobil 2050 ins Leben gerufen. Der PIU unterstützt seine Mitgliedsgemeinden gezielt bei der Vorbereitung und Planung von überörtlichen Radwegen.

Einen wichtigen Zwischenschritt darf ich Ihnen hiermit präsentieren: Mit dieser Broschüre und online auf der PIU-Website wurden zwei wichtige Informations- und Motivationsinstrumente erarbeitet: Eine Übersicht über die vorhandenen und großzügigen Förderungen für Gemeinden und ein Katalog mit guten Beispielen. Ich hoffe, dass die vielen Anregungen und Verweise dazu beitragen, dass möglichst viele Gemeinden die Fördertöpfe in Anspruch nehmen und dazu motiviert werden können, möglichst zahlreiche Maßnahmen pro Radverkehr umzusetzen.

Für die PIU-Geschäftsstelle sind diese beiden Kataloge die schriftliche Grundlage zur Unterstützung der Gemeinden. Sie wird die Informationen in den Planungsverbänden vorstellen und die Gemeinden bei den weiteren Schritten beraten. Dabei kann der PIU auf ein Netzwerk an Fachleuten zurückgreifen, die bereits bei der Katalogerstellung mitgewirkt haben. Mit dem Katalog wollen wir gleich zu Beginn der kommenden Gemeinderatsperiode frischen Schwung in die Rad-Infrastruktur im Zentralraum bringen.

Bgm. Thomas Öfner, Zirl
Obmann Planungsverband Innsbruck und Umgebung
Innsbruck im Mai 2022

Vorwort

Mit dem Projekt MOBIL 2050 unterstützt das Land Tirol und der Planungsverband Innsbruck und Umgebung (PIU) die Gemeinden gezielt bei der Vorbereitung und Planung v.a. von überörtlichen Radwegen. Das Land Tirol finanziert das Projekt, um seine bestehenden Konzepte mit den Gemeinden abgestimmt zur Umsetzung zu bringen.

In Mobil 2050 geht es um Information, Koordination und Beratung der Gemeindeverantwortlichen zum Ausbau der Radinfrastruktur.

Ein wesentlicher Schritt dabei ist die umfassende Information zu möglichen Förderungen und vorhandenen guten Beispielen.

Deshalb finden Sie auf den folgenden Seiten eine Erstinformation über

- Förderungen für Gemeinden bei der Errichtung der Radinfrastruktur und
- gute Beispiele, die die breite Palette an Möglichkeiten zeigen.

Wir möchten alle Interessierten damit auch **inspirieren und motivieren.** Sie finden immer wieder grundlegende Informationen eingestreut, ebenso wie Ansprechpartner und weitere Quellen zur eigenen Vertiefung.

Die Good-Practice-Beispiele stammen nicht nur aus dem PIU-Gebiet, sondern auch aus anderen Teilen Tirols, um Ideen und Anreize zu bieten.

Ein großer Dank ergeht dabei an die Expert:innen des Landes Tirol aus den Landesabteilungen Mobilitätsplanung sowie Landesstraßen und Radwege, vom Klimabündnis Tirol und Energie Tirol sowie der Universität Innsbruck für Ihre Inputs und Mitarbeit!

PIU Geschäftsstelle, Innsbruck im Mai 2022

Förderungen - Übersicht

Förderungen des Bundes

1. Aktionsprogramm „klimaaktiv mobil“ Radverkehr und Mobilitätsmanagement

Förderungen Land Tirol

2. Förderung für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol (im Rahmen des bestehenden Tiroler Radkonzepts 2015 – 2020)
3. Tiroler Mobilitätsprogramm 2022 bis 2030

Weitere Fördermöglichkeiten

4. Förderung aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)

Förderungen

Zur Forcierung von klimafreundlichen Mobilitätslösungen werden Investitionen im Radverkehr auf regionaler und kommunaler Ebene gefördert.

Dazu bestehen aktuell verschiedene, kombinierbare Fördermöglichkeiten. Hier eine Orientierung:

Planung und Konzepte:

- Förderung von regionalen Radwegekonzepten sowie von Planungen werden unter Punkt 2 (Tiroler Radkonzept) beschrieben.
- Übergreifende Konzepte, Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsformen, flankierende Maßnahmen etc. werden in Punkt 3 (Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030) beschrieben.

Radwegeinfrastruktur sowie begleitende Maßnahmen:

- Zuerst ist das Projekt beim Bund einzureichen wie unter Punkt 1 beschrieben.
- Nach Vorliegen der Entscheidung des Bundes beantragt die Gemeinde die Förderung des Landes für überregionale und regionale Radwegprojekte.
- Zusätzlich können Maßnahmen über das Tiroler Mobilitätsprogramm 2022 bis 2030 gefördert werden.

Wir unterstützen Sie dabei gerne.

Bundesförderungen

1 AKTIONSPROGRAMM „klimaaktiv mobil“ aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement

Dieses Aktionsprogramm ist ein Programm des Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung.

Dieses Programm fördert die Schaffung neuer Infrastruktureinrichtungen für den Fußverkehr und den Radverkehr und will so zu einer vermehrten Nutzung Aktiver Mobilitätsformen und einer Erhöhung der Lebensqualität motivieren.

Das umfasst unter anderem:

- Radverkehrsprojekte
- regionale Radnetzausbauprogramme
- Radschnellverbindungen
- Fußverkehr
- Mobilitätsmanagement für umweltfreundliche Personenmobilität
- Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Gefördert werden bspw. Investitionsmehrkosten, Kosten für Planung und Betrieb. Die Förderung erfolgt entweder in Form eines Prozentsatzes der

förderungsfähigen Investitionsmehrkosten (30 % oder 50%) oder als Pauschale.

Das Förderansuchen muss vor Umsetzung der Maßnahme bei der Kommunalkredit Public Consulting GmbH erfolgen.

Die Einreichung von Bundesförderungen bzgl. der Infrastruktur gilt als Voraussetzung für die Einreichung des Landesfördungen.

Es empfiehlt sich eine nähere Betrachtung und Beratung.

klima:aktiv hat hier eine eigene **Beratungsstelle** eingerichtet:

komobile GmbH, Gmunden
Kirchengasse 3
A- 4810 Gmunden
E: mobilitaetsmanagement@komobile.at
T: +43 7612 70 911
W: www.komobile.at

Weitere Informationen zu **klima:aktiv:**

Regionale Radnetzausbauprogramme:

Radverkehr:

Radschnellverbindungen:

2 Förderung für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol (im Rahmen des bestehenden Tiroler Radkonzepts)

Das Ziel der Förderung ist die abgestimmte Planung, Errichtung und Instandsetzung von überregionalen und regionalen Radrouten und Radwegen im Rahmen des Tiroler Radkonzepts von 2015 – 2020 (wurde im Juni 2020 verlängert).

Förderrichtlinie

Die offiziellen Informationen zur Förderung finden Sie auf der Webseite des Landes Tirol:

Dieser Link bringt Sie direkt zur Förderrichtlinie (Pdf zum Download):

Auszug aus der Förderrichtlinie

Förderbare Vorhaben

- Planungen und Konzepte
- Errichtung von Gemeinde-verbindenden Radwegen
- Instandhaltung von überregionalen und regionalen Radverkehrsanlagen und Radrouten
- Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit

Förderungswürdige Aufwendungen

- Kosten für vorbereitende Untersuchungen und Planungen
- Investitionskosten für die Errichtung, Verbesserung oder Instandhaltung

Förderungsfähig sind die Investitionskosten abzüglich der Finanzierungsbeiträge der Europäischen Union, des Bundes, und Finanzierungsbeiträge durch Dritte.

Voraussetzungen

Die Landesförderung für Radinfrastruktur ist eine Anschlussförderung an den Bund. Dem Ansuchen um Landesförderung muss die Förderzu- oder Absage der Bundesförderung (KPC) beigelegt werden (nicht für Planungen und Konzepte).

- Vorhaben im Einklang mit den Zielsetzungen des Radkonzepts Tirol, den Prinzipien der nachhaltigen Mobilität und des Klimaschutzes sowie der Verkehrssicherheit.
- Grundsätzliche Einhaltung der Qualitätskriterien der Anlage 1 der u.a. Richtlinie hinsichtlich „Führung – Errichtung – Wartung – Ausstattung“ *(siehe Tabelle)*
- Die Planung, Errichtung und Instandhaltung von Radverkehrsanlagen oder Radrouten hat so zu erfolgen, dass die betriebliche Erhaltung durch den Förderwerber sichergestellt werden kann.

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

Tabelle: Auszug aus der Förderrichtlinie: Die Qualitätskriterien

Förderausmaß

- Folgende Förderprozentsätze von den Brutto-Investitionskosten (inkl. USt.) können gewährt werden (Höchstsätze), mögliche Abschläge laut § 4 Abs. 2 sind zu berücksichtigen (Auszüge aus der Förderrichtlinie, *Tabelle rechts*):

Ansuchen

- Das Förderungsprojekt ist ausführlich darzustellen und zu begründen.
- Dem Ansuchen ist ein Finanzierungsplan für die Verwirklichung des Vorhabens mit Gesamtkosten, Eigenleistungen, eingesetzten Eigenmitteln, zugesagten oder beantragten Subventionen dritter Stellen und der beantragten Förderung beizulegen. Bei Aufwendungen gemäß § 2 Abs. 3 lit. b sind zusätzlich Baupläne beizulegen.
- Eine **Vorlage für ein Auszahlungsansuchen** finden Sie auf der Homepage des Landes – dieses kann eine Hilfe für das Förderansuchen sein (*s. QR-Code unten*).

Ansuchen

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Landesstraßen und Radwege
Herrengasse 3, 6020 Innsbruck
E: landesstrasse@tirol.gv.at
T: +512 508 4001

FÖRDERGEGENSTAND		FÖRDERSATZ je Qualitätsstufe bis zu			
		S	R I	R II	F
A	Planungen , Konzepte, Evalautionen, Verkehrssicherheitsüberprüfung, Beschilderungen	70 %*			50 %*
B	Errichtung, Verbesserung und Instandhaltung von Radfahranlagen und Radrouten Anmerkung: Mobiliar wird nicht gefördert	70 %*	60 %*	60 %*	50 %*

* Für finanzschwache Gemeinden kann eine weitere Erhöhung der prozentsätze um 10 % erfolgen.

KATEGORIE	BEZEICHNUNG	KURZBESCHREIBUNG
S	Schnellradweg	Radweg höchster Kategorie mit hohem Potential
R I	Regionaler Radweg I	Gemeindeverbindender Radweg mit hoher Bedeutung
R II	Regionaler Radweg II	Gemeindeverbindender Radweg
F	Freizeitradweg, tourist. Radweg	Überregionale, touristische Radwegverbindungen

Anmerkungen

1) Radwege und Radrouten mit ausschließlich lokaler Bedeutung sind innerhalb dieser Förderrichtlinie nicht förderfähig.
2) Kombinierte Geh- und Radwege sind nur bis zur anrechenbaren Breite eines entsprechenden Radweges innerhalb dieser Förderrichtlinie förderfähig.

Abschläge

a) Bei nicht gerechtfertigter (i.S. des §2 (2)b) Abweichung von den Qualitätsstandards gem. Anlage 2: bis zu -25 %.
b) Bei Verzicht von Synergien für Alltags- und Freizeitverkehr auf Grund nicht abgestimmter Planung der Routen- oder Bauausführung: bis zu -10 %.

3 Tiroler Mobilitätsprogramm 2022 – 2030

Das Tiroler Mobilitätsprogramm gibt es seit 2008 und wurde nun nach 2013 im Jahr 2022 das zweite Mal verlängert. Es liefert Anreize, Alltags- und Freizeitwege möglichst emissionsarm zurückzulegen. Dabei fokussiert es auf den Fuß- und Radverkehr, die in Verbindung mit einem leistungsfähigen Öffentlichen Verkehr die Basis für ein zukunftsgerechtes Verkehrssystem bilden sollen.

Den Informationsfalter zum Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030 finden Sie hier:

Die einführende Webseite enthält weitere Links und führt Sie auch weiter zur Seite des Mobilitätsprogramms mit vertiefenden Informationen:

Im Folgenden werden diese zusammengefasst dargestellt:

Wer wird gefördert?

- Gemeinden, Gemeindeverbände, Gemeindekooperationen oder juristische Personen mit Gemeindebeteiligung;
- Schulen, Bildungseinrichtungen und gemeinnützige Vereine.

Was wird gefördert?

- Planungen und Konzepte zum Fuß- und Radverkehr sowie zum ÖV
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesen drei Bereichen
- Maßnahmen zur Verbesserung intermodaler Schnittstellen, unter anderem auch die Errichtung von Abstellanlagen für den Radverkehr
- Maßnahmen zur Förderung von Sharing-Ansätzen, wie bspw. E-Carsharing-Fahrzeuge und E-Ladestellen dazu
- Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs
- Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Schul- und Bildungsprojekte
- der Mobilitäts-Check.

Beachten Sie bitte die weiteren Voraussetzungen zur Förderung (im §2 Abs.2 und Abs.3 der Förderrichtlinien – bspw. zur Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität).

Weiters können Gemeinden, Schulen und Vereine eine Förderung für die Neuanschaffung von E-Transportfahrrädern erhalten (25% bzw. 50% der Netto-Anschaffungskosten bzw. maximal 1000,-- bzw. 2000,-- Euro). Näheres hier im Infofalter:

Nicht Radverkehrsbezogen und ergänzend im Mobilitätsprogramm sind die Förderungen für E-Carsharing (siehe Informationsblatt und Leitfaden)...

...und E-Ladestellen (siehe Informationsblatt und Leitfaden).

Dasselbe gilt für die Förderungen von Beleuchtungen bei Haltestellen und Unterführungen (siehe Infoblatt):

Förderwürdig sind folgende Aufwendungen:

- Kosten für vorbereitende Untersuchungen und Planungen
- Investitionskosten, soweit sie nicht mit anderen Landesmitteln unterstützt werden.
- Förderfähig sind immer die Nettokosten.
- Finanzierungsbeiträge der EU oder des Bundes sind möglich und vorher in Abzug zu bringen.

Förderhöhe

Es gibt zwei Fördersätze: den Standard-Fördersatz und den erhöhten Fördersatz. Ersterer ist allen Antragsteller:innen zugänglich, den erhöhten Fördersatz erhalten alle, die sich vorher einem Mobilitäts-Check unterzogen haben.

Der Mobilitäts-Check kann im Rahmen der Tiroler Mobilitätsauszeichnung („Tiroler Mobilitätssterne“) durchgeführt oder direkt beauftragt werden. Er hat jeweils eine Gültigkeit von zwei Jahren. Die Ausschreibung zu den Tiroler Mobilitätssternen von Energie Tirol erfolgt jährlich am Jahresbeginn.

Förderansuchen *(Fördersätze s. Tabelle S. 9)*

- Schriftliches, formloses Ansuchen inkl. einer Darstellung des Vorhabens und Begründung
- Kostenaufstellung bzw. Gesamtfinanzierungsnachweis
- bei Infrastrukturmaßnahmen sind zusätzlich Baupläne beizulegen
- Förderansuchen bei anderen Fördergebern zum gleichen Vorhaben sind anzugeben. Diese werden bei der Förderberechnung in Abzug gebracht (siehe § 2 Abs. 3 Fördergegenstand).
- Juristische Personen haben zusätzliche Nachweise vorzulegen.

Eine Sammlung aller Publikationen des Landes Tirol zu Verkehr und Mobilität finden Sie hier:

Zur Informationsseite Mobilitätssterne von Energie Tirol:

Ansuchen (schriftlich)

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Mobilitätsplanung
Herrengasse 3, 6020 Innsbruck
E: mobilitaetsplanung@tirol.gv.at
T: +512 508 4081

	FÖRDERGEGENSTAND	FÖRDERSATZ BIS ZU	
		STANDARD	ERHÖHT
A	Einstiegsberatung durch die Abteilung Mobilitätsplanung	kostenlos	
B	Mobilitäts-Check (zum Erhalt des erhöhten Fördersatzes)	50 %	
C	Verkehrskonzepte und Verkehrssicherheitsanalysen mit Schwerpunkt auf dem Umweltverbund	25 %	50 %
D	Erstellung lokaler Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr	bis zu 30 %	
E	Abstellanlagen für Fahrräder (Alltagsradverkehr) und Tretroller (Schulbereich)	15 %	30 %
F	Radboxen (VVT-Tarifsystem) an intermodalen Schnittstellen (ausg. ÖBB-Bahnhöfen und -Halten)	25 %	50 %
G	E-Carsharing-Fahrzeuge (VVT-Tarifsystem)	–	€ 5.000 / Fahrzeug
H	E-Ladestellen (Standsäule oder Wallbox) für E-Carsharing-Fahrzeuge	–	80 % (max. € 4.000)
I	E- Transportfahrräder und Transportfahrräder	25 % (max. € 1.000)	50 % (max. € 2.000)
J	Beleuchtung von Haltestellen und Unterführungen	25 % (max. € 1.000)	50 % (max. € 2.000)
K	Autofreier Tag, Mobilitäts-/Sattelfeste	€ 750	€ 1.500
L	Sonstige Bewusstseinsbildungsmaßnahmen	25 %	50 %
M	Schul- und Bildungsprojekte bis € 300 pro Veranstaltung	100 % (bis € 300 / Veranstaltung)	
N	Schul- und Bildungsprojekte ab € 301 pro Veranstaltung	€ 300 zzgl. der € 300 übersteigende Betrag zu 50 %	
O	Sonstige Mobilitätsvorhaben nach Rücksprache	bis zu 50 %	

Tabelle: Die Fördersätze im Einzelnen

4 ELER Entwicklung des ländlichen Raums

Mit dem Förderungsantrag im Rahmen des AKTIONSPROGRAMM „klimaaktiv mobil“ wird gleichzeitig auch die Förderung aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) beantragt. Die Möglichkeit der Kofinanzierung aus EU-Mitteln wird im Zuge dieser Beurteilung geprüft.

Hier die Links zu den EU Förderungen für Betriebe....

...und zu Umweltförderungen:

Mobil 2050 Radfahren - GOOD-PRACTICE-Beispiele

Eine grundlegende Bemerkung

Das Schaffen eines Angebots (gute Infrastruktur etc.) WIRKT! *(s. Bild rechts)*

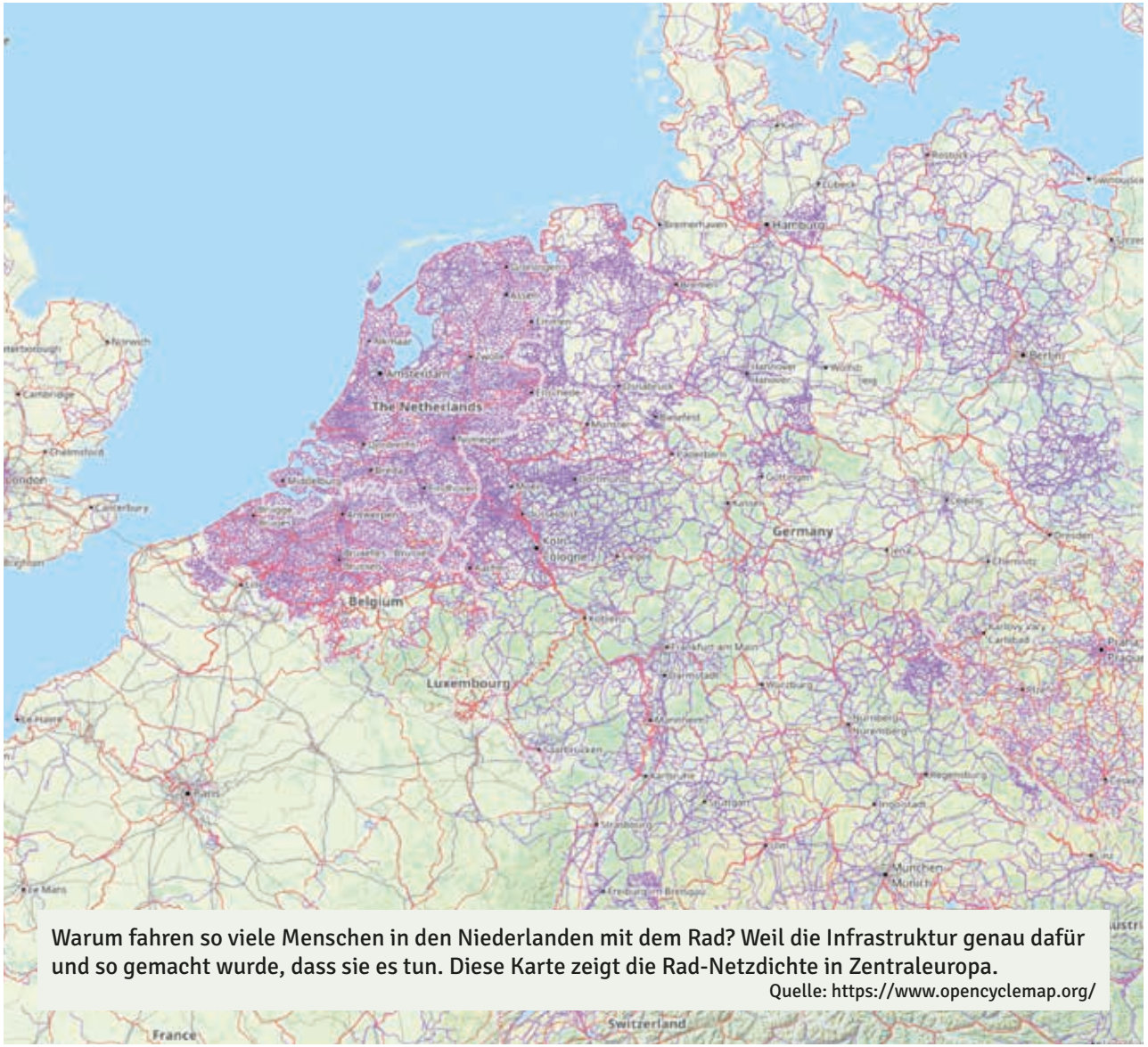
Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Und wer Radwege sät, wird Radverkehr ernten. Die wissenschaftlichen Begriffe dafür lauten “Angebotsplanung” und „induzierter Verkehr“ – eine gut belegte Tatsache. Die gute Nachricht: Sie gilt auch für andere Verkehrsmittel.

Radfahrer:innen müssen sich sicher fühlen, es darf keine Gefahrenstellen und Lücken im Netz geben, sonst wird das Angebot nicht angenommen.

Im **Alltagsverkehr** sollten möglichst direkte, umwegfreie Verbindungen vorhanden sein. Im **Freizeitverkehr** sind Erlebniswert und Routeninformationen wichtig.

Aufbau und Inhalt dieses Good-Practice-Katalogs:

- Er umfasst die wesentlichen Bereiche, in denen Gemeinden aktiv werden können.
- In jedem Aktionsbereich werden ein bis zwei umgesetzte Beispiele vorgestellt.
- Diese umfassen Titel, Kurzbeschreibung, evtl. Bilder und die Ansprechpartner:innen in den Beispielgemeinden, bei denen direkt nachgefragt werden kann.



Warum fahren so viele Menschen in den Niederlanden mit dem Rad? Weil die Infrastruktur genau dafür und so gemacht wurde, dass sie es tun. Diese Karte zeigt die Rad-Netzdichte in Zentraleuropa.
Quelle: https://www.opencyclemap.org/

1. Analyse und Zielsetzung

Wir haben Beispiele aus folgenden **Bereichen** zusammengestellt, in denen Gemeinden tätig werden können, um den Radverkehr zu stärken:

- Analyse und Zielsetzung
- Radrouten-Netz
- Entschärfung von Gefahrenstellen
- Verkehrsberuhigung
- Wegweisung, Beschilderung
- Abstellanlagen
- Kommunikation und Kooperation
- Gemeindeinterne Organisation und Vorbildwirkung der Gemeinde
- Kombinierter (Rad-)Verkehr / „Multimodale Mobilität“
- Winterräumung
- Vorrang für Radfahrer:innen
- Straßen-Um- und -Rückbau

Anschließend stellen wir Ihnen noch Beispiele für ähnliche Good-Practice-Kataloge vor.

ProByke Maßnahmenplan, Download bei Klimabündnis Tirol:

PRO-BYKE-Radberatungen für Gemeinden

Das PRO-BYKE-Programm unterstützt Gemeinden dabei, eine Analyse der Ist-Situation und darauf aufbauend eine Maßnahmenplanung für die Steigerung des Alltags-Radverkehrs zu erstellen.

Es ist standardisiert und beinhaltet einen Start-Workshop und eine Radtour durch die Gemeinde sowie zwei Arbeits-Workshops zur Ausarbeitung des Maßnahmenplans.

Interessierte Gemeinden werden vom Klimabündnis Tirol begleitet und untersuchen dabei die drei Bereiche **Organisation, Infrastruktur und Kommunikation**.

Der **Maßnahmenplan** umfasst acht Mindestmaßnahmen, die sich als Grundvoraussetzung für eine weitere zielgerichtete Arbeit herausgestellt haben:

- Ansprechperson in der Gemeinde für Radverkehr
- Vision Radverkehr (idealerweise mit Beschluss im GR oder Verkehrsausschuss)
- Abstellanlagen: Erhebung
- Gefahrenstellen: Erhebung, Entschärfung
- Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation: Gemeindezeitung & Homepage
- Eigener Menüpunkt auf Homepage „Kommunaler Radverkehr“
- Durchführung Radveranstaltungen
- Teilnahme an EMW | Europäische Mobilitätswoche

Die Projektschritte sind:

- Vor-/Erstbesprechung
- Radteam-Bildung
- Start-Workshop und Erhebung mit Radtour durch Gemeinde (Videoauswertung)
- Workshop mit Diskussion der Radtour-Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge
- 2. Workshop zur Maßnahmenplanung
- Umsetzung

Die Radkoordinator:innen treiben die Umsetzung voran. Einmal pro (Folge-)Jahr erfolgt eine Evaluation der Umsetzung und ein tirolweites Radvernetzungstreffen.

Ansprechpartner:in:

Klimabündnis Tirol
A-6020 Innsbruck, Müllerstraße 7
DI Maria Legner
T: 0512/583558-23
M: maria.legner@klimabuendnis.at

2. Radrouten-Netz

1) Bozen: Lückenloses Netz an Radwegen

Aufbauend auf einer umfassenden Analyse (u.a. saisonale Modal Split-Erhebungen) hat die Stadt Bozen einen Nachhaltigen Mobilitätsplan („PUMS 2030“) erarbeitet, der eine Strategie und große Projekte für den Ausbau der Radinfrastruktur bis 2030 enthält.

Darauf aufbauend wird jeweils ein kurzfristiger Verkehrsplan erstellt, der die aktuellen Maßnahmen der nächsten zwei Jahre umfasst. Beide gehen über die unmittelbare Radinfrastruktur hinaus.

Um kurze Verbindungen herzustellen, werden gezielt etliche Fahrradbrücken gebaut.

Große Verkehrserreger und Zielgruppen werden besonders angesteuert: Schulen, Gewerbegebiete und Industriebetriebe.

An neuralgischen Kreuzungen wurden intelligente Querungen geschaffen, Radwege umgestaltet und verbreitert, um die Sicherheit zu erhöhen.

Bilder v. o. nach u.: Radinfrastruktur quer durch ganz Bozen; Schaffung eigener Fahrradbrücken, Radwege im Grünen.

Quelle: Präsentation „Nachhaltige Mobilität“ in Bozen.

Andere Analyse-Angebote

Eine Analyse der gesamten Mobilitäts-”Palette” erhalten Sie mit den Mobilitäts-Check / den Tiroler Mobilitätssternen. Diese standardisierte Erhebung der kommunalen Verkehrssituation bietet eine gute Grundlage für weitere Schritte und umfasst alle Mobilitätsformen: Neben der aktiven Mobilität zu Fuß und mit dem Rad auch den motorisierten Individualverkehr (MIV), das Parken und den Öffentlichen Personen-Nahverkehr sowie zahlreiche Soft-Facts wie Kommunikation und gemeindeinterne Organisation.

Gemeinden, die einen Mobilitäts-Check durchführen, können im Tiroler Mobilitätsprogramm 2022-2030 einen erhöhten Fördersatz beziehen.

Information bei:
Energie Tirol
Gerald Flöck, MSc
T: +43 512/58 99 13-23
E: gerald.floeck@energie-tirol.at

Im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms bietet die Abteilung Mobilitätsplanung des Landes Tirol eine kostenlose Erstberatung, insbesondere zu den Förderungen der Maßnahmen, an.

2. Radrouten-Netz

2) Netz- und Routenplanung in Tiroler Gemeinden und Planungsräumen

Nachfolgend werden Initiativen vorgestellt, die schon abgeschlossen oder weit gediehen sind, aber auch solche, die sich bezüglich Radwegnetz noch in einer Planungsphase befinden.

Münster

Ein gutes Beispiel für eine „überlegte Reihenfolge“ in der Planung: Zuerst wurde überlegt, wo die Radler:innen fahren sollen, in naher Zukunft werden die Routen nach Prioritäten baulich adaptiert. Eine bestehende Landstraße (teilweise Weg) wurde bereits zum Radweg. Die weiteren Schritte befinden sich Anfang 2022 noch in Planung.

Zirl

Erarbeitung eines Radnetzes, umgesetzt ohne bauliche Maßnahmen mit Ausnahme der Innbrücke in Zirl, immer mit guter Beschilderung; Bewerbung und Bekanntmachung durch Print- und Onlinekarte (TiRollt).

Imst

Wie in Zirl wurde ein Radroutennetz erstellt. Mittelfristig sind in Imst auch bauliche Verbesserungen geplant (z.B. Unterführung).

Eine Initiative aus dem Bezirk Imst: Im Ötztal zeigt der Ötztalradweg, wie auch Initiativen, die vom Freizeitverkehr bzw. Tourismus ausgehen, dazu beitragen können, wichtige Radachsen auszubauen, die letztlich auch ein Rückgrat für das Radnetz des Alltagsverkehrs bilden können.

Planungsverband Hall und Umgebung

Ein gemeindeübergreifendes Radwegenetz mit Hauptachsen in Nord-Süd-Richtung und in West-Ost-Richtung. Ab 2021 wurde auch die Beschilderung der Radwege mit den Hauptachsen erneuert.

Planungsverband Schwaz-Jenbach und Umgebung

Das Radverkehrskonzept bildet die Grundlage, um die Infrastruktur für den Radverkehr in der Region Schwaz in den nächsten Jahren zu verbessern. Es zeigt wichtige Maßnahmen, wie etwa vermehrte Innquerungen zwischen Schwaz und seinen Nachbargemeinden, auf.

Bilder v. o. nach u.: Schwaz: Planungsgruppe für das Radverkehrskonzept; Hall: Moderne Beschilderung für die Radweginfrastruktur; Imst: Radwegenetz.

Ansprechpartner:innen

Stadt Bozen, Amt für Mobilität
Ing. Ivan Moroder (Direktor)
Ing. Brunella Franchini
T: +39 0471 997578
E: brunella.franchini@gemeinde.bozen.it

Gemeinde Münster
Ing. Thomas Mai, BSc MBA, Vbm.
T: +43 664 80 83 33 103
E: thomasmai@aon.at
Renate Doppelbauer, Klimabeauftragte
T: +43 676 793 89 57
E: klima@muenster.at

Marktgemeinde Zirl
Bauamt & Infrastruktur
T: 05238 54001
E: marktgemeinde@zirl.gv.at

Stadtgemeinde Imst
Norbert Praxmarer
T: 0664-825 8230
M: praxmarer@stwimst.at

Stadt Hall Bauamt
Ing. Peter Angerer, Leitung Bauamt
Ing. Klaus Lechner, Projektleiter
T: + 43 (0) 5223 5845 - 3107
M: klaus.lechner@stadthall.at

PV 24 - Schwaz, Jenbach und Umgebung
Stabsstelle Mobilität der BH Schwaz
OR DI Ewald Moser, Leitung
T: +43 5242 6931 5805
ewald.moser@tirol.gv.at

INFO Radroutennetz

In Bezug auf ein Radrouten-Netz ist wichtig zu wissen:

- Ausgangspunkt der Planung sind die großen Quell- und Zielpunkte des Alltagsverkehrs (Wohngebiete, Schulen, Betriebe etc.) und auch Freizeiteinrichtungen und -routen. Die direkte Verbindung dieser Punkte ergibt das sogenannte Wunschliniennetz.

- Bei der Umsetzung des Wunschliniennetzes in ein reales Wegenetz ist für den Alltagsverkehr („Der Weg dient als Strecke zum Ziel“) die möglichst direkte Verbindung neben Attraktivität, Komfort und Sicherheit das wesentliche Planungskriterium:
  - keine großen Umwege oder starke Steigungen;
  - näher an das Ziel herangeführt als der vorhandene Autoparkplatz, etc.

- Im Freizeitverkehr („Der Weg ist das Ziel“) ist der Erholungs- bzw. Erlebniswert wichtiger, weshalb bei höherer Qualität auch eher Umwege in Kauf genommen werden.

- Wesentlich ist, dass das Netz vollständig ist und keine Lücken und Gefahrenstellen aufweist. Gerade in den Bereichen, wo die Verkehrsbelastung hoch und der verfügbare Platz gering ist, ist ein sicheres Angebot für den Radverkehr besonders wichtig.

- Trennen vs. Mischen: Es müssen nicht nur ausgewiesene Radwege sein – immer wieder erfolgt die Wegführung innerorts auf bestehenden Straßen und Wegen (z.B. mit Mehrzweckstreifen oder Verkehrsberuhigung). Ob für den Radverkehr mit dem Mischprinzip auf der Fahrbahn ausreichende Qualität und Sicherheit geboten werden kann, hängt dabei von vielen Faktoren ab (z.B. Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Anteil des Schwerverkehrs, Anzahl und Ausgestaltung von Knotenpunkten und Zufahrten). Je nachdem können auch in Abhängigkeit von der verfügbaren Breite verschiedene Anlagenformen sinnvoll sein (siehe Wissens-Box unten).

- Zur Vermeidung von Umwegen sollte auch Radfahren gegen die Einbahn und in Fußgängerzonen ermöglicht werden. Das Radfahren gegen die Einbahn ist sicher, wobei in der Planung besonders auf parkende Autos (Schrägparken) und auf die Gestaltung der Knotenpunkte und Zufahrten zu achten ist. Radfahren in Fußgängerzonen ist abhängig von der Zahl der Radfahrer:innen und Passant:innen dann verträglich, wenn die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit eingehalten wird. Das kann z.B. durch die Oberflächengestaltung (Pflaster, Muldenrinnen) unterstützt werden.

Bozen setzt darüber hinaus auf gezielte Kommunikation/Marketing, sowie umfassende Angebote wie Abstellanlagen, Bike-Sharing, Werkstätten etc., sowie Motivation und Schulung (u.a. auch an Schulen).

WISSENSBOX Radroutennetz

Bei den Radverkehrsanlagen reicht die Palette von getrennt geführten Radwegen über Radfahrstreifen bis zu Mehrzweckstreifen. Wichtig ist jedenfalls, dass die Regelbreiten eingehalten werden. In der gerade neu überarbeiteten Richtlinie sind dabei Ausbauqualitäten unterschieden, die insbesondere auch die zunehmende Bedeutung von Lastenrädern berücksichtigen. Bei Ausbaustufe A kann ein Lastenrad im Richtungsverkehr ein anderes Lastenrad überholen, bei Ausbaustufe B kann ein einspuriges Fahrrad ein Lastenrad überholen, bei Ausbaustufe C kann ein Lastenrad die Radfahranlage befahren.

Demnach liegt die Grundbreite für einen Zweirichtungsradweg in Stufe C bei 2,6 und in Stufe A bei 4,0 Meter, bei Einrichtungsradwegen in Stufe C bei 1,3 und bei Stufe A bei 2,6 Metern, wobei jeweils auch Schutzstreifen zur Fahrbahn bzw. zu Abstellstreifen für Fahrzeuge vorzusehen sind. Zur Förderung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Radverkehrs kann seit einiger Zeit auch die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Dies ist insbesondere in Erwägung zu ziehen, wenn die Regelbreiten bei vorhandenen Radwegen nicht gegeben sind.

Bei Radfahr- und Mehrzweckstreifen beträgt die Gesamtbreite inklusive des notwendigen Schutzstreifens 1,5 Meter zwischen Fahrstreifen Bordstein bzw. 2,0 Meter zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen bei einer Geschwindigkeit bis 50 km/h in Ausbaustufe C. Sollten diese Breiten nicht möglich sein, bleibt die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit dann auf 30 km/h begrenzt werden sollte.

Definitionen und weitere Hinweise zu diesen Anlagen finden sich im **„Planungsleitfaden Radverkehr“ des Landes**, der sich noch an der früheren Richtlinie orientiert, deren Regelbreiten etwa zwischen den Ausbaustufen B und C liegen:

Zur Unterstützung des Radverkehrs im Mischverkehr insbesondere hinsichtlich ausreichender Abstände zu geparkten Fahrzeugen bzw. beim Überholen durch Kraftfahrzeuge können sogenannte Sharrows eingesetzt werden. Diese können aber Anlagen bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen im Mischverkehr nicht ersetzen.

Eine weitere Möglichkeit sind gemischte Geh-und Radwege. Diese sollten allerdings nur bei geringen Frequenzen im Fuß- und Radverkehr eingesetzt werden, mindestens 3 Meter breit sein plus Schutzstreifen zu Fahrbahnen und neben Längsparkstreifen und im Ortsgebiet auch wegen Hauszugängen etc. eher nicht eingesetzt werden. Fußgängerzonen können für den Radverkehr entweder generell oder zeitbegrenzt freigegeben werden, wobei wiederum auf die Frequenz des Fuß- und Radverkehrs, die Platzverhältnisse und eine Gestaltung zu achten ist, die ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau fördert.

Für Hauptrouten des Radverkehrs besteht seit einiger Zeit auch die Möglichkeit, diese als Fahrradstraßen auszuweisen. Sie fördern die Bündelung des Radverkehrs auf Hauptachsen, die auch bevorrangt sein sollten.

In den Knotenpunkten steht eine sichere und flüssige Verkehrsführung bei der Gestaltung im Mittelpunkt. Wichtig sind klare Vorrangverhältnisse und gute Sichtbeziehungen. Häufiger Nachrang reduziert die Attraktivität des Radfahrens ebenso wie unklare Führung und komplizierte Abbiegevorgänge (z.B. indirektes Linksabbiegen), die auch die Sicherheit negativ beeinflussen.

Besonders beachtet werden sollte auch die Führung des Radverkehrs im Bereich von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs. Auch hierzu bietet der Planungsleitfaden Gestaltungshinweise.

Bild: Radwegenetz Hall

3. Entschärfung von Gefahrenstellen

Haiming: Planung einer komplexen Kreuzung

Mitten im Ortszentrum, nahe der regionalen Mittelschule, münden sechs Straßen in eine zentrale Straßenfläche. Dies führt zu Interessenskonflikten zwischen Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Bussen. Eine neue Planung soll den Verkehrsablauf sicherer gestalten und insbesondere Räume für die schwachen Verkehrsteilnehmer:innen schaffen.

Die Planung ist noch nicht gänzlich abgeschlossen.

Um das Projekt **sichtbar** zu machen, haben Schüler:innen die gesperrte Fläche im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche bemalt und auf diese Art einen ersten Einblick in eine mögliche Zukunft gestattet (*siehe Bilder rechts*).

Ansprechpartner:in:

Gemeinde Haiming
Claudia Melmer
Regionale Klimaschutzbeauftragte
T: +43 650 241 05 33
E: claudia.melmer@gmx.at

4. Verkehrsberuhigung

1) Schulwege

Vielleicht erscheint dieser Punkt nicht auf den ersten Blick als wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Der zweite Blick eröffnet: ein radfreundliches Umfeld wie bspw. die Verkehrsberuhigung bei Schulen oder im Ortskern oder Geschwindigkeitsreduktion und -kontrolle machen Radfahren attraktiver und sicherer – das Zufußgehen meist auch. Beispiele dafür gibt es viele. Hier einige Ideengeber:

Lans

In Lans ist der KfZ-Verkehr beim neuen Schul-Campus „Drehscheibe“ ab der Einfahrt zur Tiefgarage grundsätzlich ausgesperrt, so dass auch das „Eltern-Taxi“ nicht vor die Schule fahren kann. Für diese wurde eine eigene „Kiss & Walk“-Zone eingerichtet.

Schulstraße Axams

Als Schulstraße wird eine temporäre Sperrung einer Straße für den motorisierten Individualverkehr zu den Bring- und Abholzeiten im Bereich von Schulen bezeichnet. Dies wird im Normalfall mit einer Beschilderung und mit einer Absperrung umgesetzt.

Die erste wurde 1989 in Bozen errichtet – inzwischen sind sie europaweit etabliert. Meist werden die Straßen 30 Minuten vor und nach den Schulzeiten gesperrt.

Durch das resultierende deutlich geringere Verkehrsaufkommen kommen mehr Kinder mit dem Rad, dem Roller oder zu Fuß zur Schule.

Schulbushaltestelle

In Langkampfen wurde eine Haltestelle für den Schulbus von der Hauptstraße auf eine Nebenstraße in unmittelbare Nähe zur Schule verlegt, somit können die Kinder gefahrlos zur Schule gehen. Da bei der Schule direkt bautechnisch kein Platz für eine Haltestelle ist, bot sich diese Lösung an.

2) Wohnstraße

Wohnstraßen bei Siedlungsentwicklung Nassereith St. Wendelin: In der Gurgltal-Gemeinde wurde ein neues Siedlungsgebiet im Ortsteil St. Wendelin erschlossen. Um nicht nur den Kindern das Radfahren zu erleichtern, wurden in der Gesamtplanung bereits Wohnstraßen fixiert.

Wohnstaßenplanung in Nassereith / St. Wendelin

Ansprechpartner:innen

Gemeinde Axams
Ing. Patricia Ennemoser, Tiefbauamt
T: +43 5234 68110 98
E: tiefbauamt@axams.gv.at

Planungsverband 18 westliches Mittelgebirge
Deniz Scheerer
T: +43-5234-68110
E: kem.mittelgebirge@axams.gv.at

Gemeinde Lans
Wolfgang Muglach, Amtsleiter
T: +43 512/377378
E: gemeinde@gemeinde-lans.at

Gemeinde Nassereith
Gerhard Spielmann, Amtsleiter
T: +43 (0)5265 5212
E: amtsleiter@nassereith.tirol.gv.at

Weitere Informationen

- Auch rund um das Schulzentrum Wörgl beruhigen seit 2021 etliche Schulstraßen den Verkehr (Ansprechperson ist der Direktor der VS Wörgl 1, Reinhard Angerer).
- Tempo 30 im gesamten Gemeindegebiet ist eine Maßnahme, die Radfahrer:innen und deren Sicherheit stärkt. Dies haben einige Tiroler Gemeinden umgesetzt, beispielsweise im Westlichen Mittelgebirge oder Mieming. Informationen zu Tempo 30 finden Sie bspw. im mobile 01/06 des Landes (*QR-Code links unten*).
- Begegnungszonen wie in Telfs oder Prutz motivieren, mit dem Rad ins Zentrum zu fahren – insbesondere, wenn die Radabstellanlagen direkt dort situiert sind und die Parkmöglichkeiten für PKW weniger attraktiv und entfernter platziert sind. Informationen zu Begegnungszonen finden Sie bspw. im mobile 06/21 des Landes (*QR-Code rechts unten*).

5. Wegweisung, Beschilderung

Die Radwege-Beschilderung wird auch als Visitenkarte für die Radfahr-Eignung angesehen.

Vom Land Tirol gibt es Vorgaben für eine tirolweit einheitliche Beschilderung. Sie hat nicht nur einen großen Nutzen im Freizeitverkehr, sondern ist auch sichtbares Zeichen für den Stellenwert und die Motivation für das Radfahren.

Alle Informationen (wie bspw. grafische Vorgaben, Planungshinweise etc.) stellt das Land Tirol auf der Webseite des Landes zur Verfügung:

Die Gemeinden **Zirl**, **Hall und Umgebung** und **Imst** und deren Regionen waren bei den ersten, die das Tiroler Radwege-Leitsystem umfassend umgesetzt haben.

Ansprechpartner:innen

Land Tirol, Abteilung
Landesstraßen und Radwege
Herrengasse 3, 6020 Innsbruck
T: +43 512 508 4001
E: landesstrasse@tirol.gv.at

Marktgemeinde Zirl
Bauamt & Infrastruktur
T: 05238 54001
E: marktgemeinde@zirl.gv.at

Stadt Hall
Ing. Peter Angerer, Leitung Bauamt
Ing. Klaus Lechner, Projektleiter
T: + 43 (0) 5223 5845 - 3107
E: klaus.lechner@stadthall.at

Stadtgemeinde Imst
Norbert Praxmarer, Obmann Umwelt-, Energie- und Naturschutz-Ausschuss
T: 0664-825 8230
E: praxmarer@stwimst.at

Bild: Beschilderung der Radwege in Imst

6. Radabstellanlagen

Nachfolgend werden einige Radabstellanlagen vorgestellt, die verschiedene Tiroler Gemeinden aufgestellt haben.

Die Broschüre des Landes „mobile 03/07 – Radfahren fördern“ (Innsbruck 2007)

stellt grundlegende Informationen zu Abstellanlagen bereit (Positionierung, Anzahl Stellbügel und Platzbedarf, gut geeignete Typen etc.). Um die Landesförderung zu erhalten, müssen die zu errichtenden Abstellanlagen für den Alltagsradverkehr bestimmt und diebstahlsicher sein. Zudem sollen die allgemeinen Qualitätskriterien für Abstellanlagen (siehe Broschüre „Mobile 03/17, Radfahren fördern!“ auf S. 13-17) eingehalten werden.

Gute Umsetzungen finden Sie beispielsweise in folgenden Gemeinden:

Alpbach bei der Mittelschule

Lenker-Bügel statt sogenannter „Felgenkiller“, überdacht und in Schulnähe aufgestellt.

Wattens

Radabstellanlagen mit Orts-Branding: In der Marktgemeinde Wattens hat der Bauhof vor einiger Zeit begonnen, Radabstellanlagen selbst zu bauen. Dies ermöglicht eine kostengünstige Herstellung, das ortseigene Branding steigert die Identifikation. Die dabei verwendeten Holz-Querstreben sind zudem noch freundlicher zu Rahmen und Lack der Räder.

Axams

PKW-Stellplätze wurden zu Radstellplätzen umfunktioniert: In Axams wurden Radabstellanlagen mit Bügel auf PKW-Parkplätzen errichtet. Auch als Signal für neue Prioritäten.

Bilder v. l. n. r.: Alpbach: Radabstellanlage in der Schule; Wattens: Gebrandete Radabstellanlage der Marktgemeinde; Axams: Radabstellanlage auf ehemaligem Parkplatz.

Weitere Informationen

Die in Innsbruck mehrfach zu findenden „Rad-Häuser“, die die IVB selbst gebaut hat, entstammen demselben Prinzip (Selbstfertigung im Bauhof und Werbeeffekt durch Logoplatzierung etc.). Die ergänzende Bereitstellung von kleinen Servicestationen (Werkzeug, Luftpumpe) an zentralen und besonders frequentierten Abstellanlagen ist eine wertvolle Unterstützung der Radfahrer:innen.

Dass Abstellanlagen – groß genug, zentral platziert, Radschonend, überdacht usw. – einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radfahrens leisten, hat sich bereits herumgesprochen. Dementsprechend zahlreich sind gute Beispiele zu finden.

Neben den dargestellten seien noch Anlagen in Fulpmes, Sölden, Kufstein, Volders und Zirl erwähnt. Bei längerer Verweildauer (bspw. am Bahnhof) und aufgrund der teureren Räder brauchen die Radfahrer:innen noch mehr Sicherheit. Dafür geeignete Radabstellboxen werden im Kapitel 9 „Kombinierter (Rad-)Verkehr / Multimodale Mobilität“ vorgestellt.

In Schulen werden immer wieder auch eigene Scooter-Abstellanlagen errichtet, wie bspw. in der Völser oder Lanser Volks- und der Mittelschule.

Rad-Abstellanlagen in Wohnanlagen

Als Baubehörde schreiben immer mehr Gemeinden bei Neu- oder Umbauten von Wohnanlagen zentrale Radabstellanlagen vor (manchmal auch verbunden mit einer Reduktion der Parkplätze). Diese sollte im Erdgeschoss, nahe an den Eingängen und in versperrbaren, gut beleuchteten Räumen platziert sein. Je besser die Anbindung ans Radnetz ist, desto mehr werden sie genutzt. Analog könnten auch Abstellanlagen bei Betrieben vorgeschrieben werden.

7. Kommunikation und Kooperation

Ansprechpartner:innen

Gemeinde Alpbach
Renate Candlin
Klimaschutzbeauftragte
T: +43 5336 5224-13
M: +43 681 10423410
E: umwelt@alpbach.tirol.gv.at

Marktgemeinde Wattens
Mag. (FH) Gabriele Felkl
Marketing
T: +43 5224 5858-15
E: gabriele.felkl@wattens.com

Gemeinde Axams
Ing. Patricia Ennemoser, Tiefbauamt
T: +43 5234 68110 98
E: tiefbauamt@axams.gv.at

Planungsverband 18 westliches Mittelgebirge
Deniz Scheerer
T: +43-5234-68110
E: kem.mittelgebirge@axams.gv.at

Bewusstseinsbildung und Motivation fürs Radfahren sind nicht nur Aufgabe von Land und Bund, auch (und erst recht) die Gemeinden können hier viel bewirken und diese Kommunikation mit der unmittelbar nützlichen und konkreten Information zu Routen, Beschilderung oder anderer Infrastruktur verknüpfen. Etliche Gemeinden haben bereits eigene Kampagnen gestartet, manche auch zielgruppenspezifisch für Bildungseinrichtungen oder Betriebe. Die Aktionen werden selbstverständlich durch eine breite Berichterstattung in der Gemeindezeitung und den Regionalmedien begleitet.

Kooperationen mit Schulen

In **Alpbach** hat die Gemeinde in der Volksschule Radfahrkurse angestoßen.

Die **Europäische Mobilitätswoche** (auch bekannt unter „Autofreie Tage“) bietet eine sehr bekannte Plattform (*Link siehe QR-Code links unten*) für Information und Kooperation: oft sind die örtlichen Schulen intensiv eingebunden, wie bspw. in Haiming beim Rad-Reparatur-Tag mit Schulung für die Jugendlichen.

Feste und dem Rad gewidmete Tage

Die Marktgemeinde **Wattens** hat mehrfach ein großes Radfest veranstaltet. Die e5-Gemeinde Virgen führte mehrfach einen Rad-Sicherheitstag durch, bei dem die Virger:innen ihre Räder überprüfen lassen konnten.

Längerfristige Aktionen

Unter **„Tirol Radelt“** bietet das Land Tirol einen Fahrradwettbewerb an, der Personen jeglichen Alters und sportlicher Leistung zum Radfahren motiviert (*Link siehe QR-Code rechts unten*).

Dabei werden gefahrene Radkilometer gesammelt – die besten Gemeinden, Betriebe und Organisationen erhalten Preise ebenso wie zufällig ausgeloste Teilnehmer:innen. Laufende Aktionen motivieren zusätzlich. Mehrere Bundesländer und „Österreich radelt“ haben das Konzept übernommen.

Die **„EMW – Europäische Mobilitätswoche“** ist in zahlreichen Gemeinden bereits jährlicher Fixpunkt im September. Das Klimabündnis Tirol bietet dazu jährlich einen Workshop zum Finden von Ideen für neue Aktionen.

8. Gemeindeinterne Organisation

Gibt es in der Gemeindeverwaltung Personen, denen die Radverkehrs-Aufgaben klar zugewiesen sind? Wer ist politisch für den Radverkehr verantwortlich? Diese und ähnliche Fragen geben einen Hinweis auf die Bedeutung des Radfahrens in einer Gemeinde und sind stark mitentscheidend, wie kontinuierlich das Thema vorankommt. Wir alle wissen: mit sogenannten „Kümmerern" geht deutlich mehr weiter.

Nicht zu vergessen ist die **Vorbildwirkung:** Bürgermeister:innen, die mit dem Rad unterwegs sind, haben nicht nur mehr Kontaktmöglichkeiten zu den Bürger:innen, sondern signalisieren radverkehrliche Möglichkeiten und Potenziale.

Rad-Koordinationsteam Zirl

Das Zirler Rad-Koordinationsteam besteht aus zwei Personen, eine in der Gemeindeverwaltung und eine ehrenamtliche Person. Ein solches Team gibt es auch in Imst. In beiden Gemeinden ist es aus dem PRO-BYKE-Prozess heraus entstanden (siehe PRO-BYKE Projekt), beide haben sich sogleich an die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs gemacht.

Diensträder und Leihräder

Im Rahmen von Wattens Wheels (*Link siehe QR-Code am Textende, S. 23*) stellt die Marktgemeinde Gratis-Räder zur Verfügung, die jede:r im gesamten Ortsgebiet frei nutzen kann. Zur Abholung und Abgabe stehen mehrere Sammelpunkte zur Verfügung (bspw. der Bahnhof, alle

Weitere Ideen im Bereich Kommunikation

Volders und **Wattens** haben eine Exkursion nach Vorarlberg durchgeführt.

Wattens, **Inzing** und **Zirl** veranstalteten ein „Radl-Kino", in dem der Strom durch die am Stand radelnden Zuseher erzeugt wurde.

Zirl, **Kematen** und **Inzing** haben jährlich seit 2019 gemeinsam eine Radtour in der Region organisiert.

Eine Sternfahrt wie in **Kirchbichl** ermöglicht ortsteilspezifisches Kennenlernen der Radwege.

Breitenbach hat zu einem Mobilitäts-Café eingeladen (Abendveranstaltung mit Bürgerbeteiligung).

Im Masterplan Radverkehr der **Stadt Innsbruck** ist ein ganzes Kapitel diesem Thema gewidmet (Kap. 3 „Bewusstsein schaffen" ab Seite 79).

Eine **Kooperation mit Betrieben** (bspw. Radgeschäfte) bündelt die Kräfte – Beispiele sind gemeinsam betriebene Rad-Servicestationen oder das Radfest der Gemeinde Sölden zusammen mit der Bike Republic Sölden; in Nassereith betreibt bspw. der Tourismusverband eine Ladestation.

Ansprechpartner:innen

Gemeinde Alpbach
Renate Candlin
Klimaschutzbeauftragte
T: +43 5336 5224-13
M: +43 681 10423410
E: umwelt@alpbach.tirol.gv.at

Marktgemeinde Wattens
Mag. (FH) Gabriele Felkl
Marketing
T: +43 5224 5858-15
E: gabriele.felkl@wattens.com

Gemeinde Virgen
Albin Mariacher
T: +43 4874 5202-18
E: mariacher@virgen.at

Stadt Innsbruck
Fuß- und Radkoordination
Amt für Tiefbau
T: +43 512 5360 3101
E: fuss-radkoordination@innsbruck.gv.at

Klimabündnis Tirol
David Mittelholz, MSc, Mobilität
Tirol Radelt
T: +43 512 583558-17
E: david.mittelholz@klimabuendnis.at

Sporteinrichtungen, die Begegnungszone, die Destination Wattens, das Swarovski Werksareal oder Wohngebiete).

Es umfasst auch E-Bikes und Lastenräder. In der integrierten Aktion „Job-Rad“ bieten Wattener Firmen ihren Mitarbeiter:innen zu günstigen Konditionen Räder zur betrieblichen und privaten Nutzung an.

Bilder v. o. nach u.: Das Lastenrad der Gemeinde Alpbach; Aus dem Prospekt „Klara“, dem Lastenrad der Gemeinde Kufstein; Leihräder in Wattens.

Weitere Ideen: Lasten- und Diensträder

Ähnliche Aktionen finden wir zahlreich in Tirol: die Gemeinde **Alpbach** fährt mit einem **E-Lastenrad** (*QR-Code links unten*) Müll einsammeln, Pflanzen bewässern oder einsetzen. Dieses Lastenrad kann auch ausgeliehen werden und wird den Schulen zur Verfügung gestellt.

KLARA heißen die drei **Kufsteiner** Lastenräder, die an drei Standorten entliehen werden können (*QR-Code rechts unten*). Diese sind auch im E-Carsharing „Bee-Car“ integriert. In **Wörgl** wurde im neugebauten Teil der Südtiroler Siedlung ein Lastenrad angeschafft, das in die E-Carsharing-Plattform floMobil integriert ist.

Das Ortsmarketing der e5-Gemeinde **St. Johann** hat mit dem örtlichen Radhändler für fünf Betriebe E-Lastenräder bestellt und speziell gebrandet.

Diensträder in der Gemeindeverwaltung gibt es beispielsweise in **Lienz**, **Nassereith**, **Kufstein** oder **Zirl**. In etlichen Gemeinden sind die Bürgermeister:innen selbst mit dem Rad unterwegs.

9. Kombinierter (Rad-)Verkehr / „Multimodale Mobilität“

Mit Multimodaler Mobilität ist die Nutzung mehrerer Verkehrsformen gemeint - abwechselnd, situationsabhängig und auch in Kombination. Zum Beispiel werden Rad und Bus kombiniert. Verkehrsknotenpunkte, die es ermöglichen, die jeweils passendsten und effizientesten Verkehrsformen zu nutzen, fördern und erleichtern Multimodalität.

Da der öffentliche Verkehr das Rückgrat der multi- oder intermodalen Mobilität ist, braucht es besonders an dessen Haltestellen Stellplätze für Räder und E-Carsharing sowie kurze Wege für die fußläufige Erreichbarkeit.

Abstellanlagen bei Bushaltestellen

Rad-Abstellanlagen – für das eigene Rad – bei Bushaltestellen findet man zum Beispiel in **Götzens**, **Axams**, **Lans** oder **Innsbruck** (das „Rad-Haus“ der IVB). Der Mobilitätsknotenpunkt in Götzens verbindet eine Radabstellanlage, eine Bushaltestelle, eine E-Ladestation und Carsharing mitten im Dorfzentrum.

Neben dem Verwenden des eigenen Rads ermöglichen auch Leihräder eine Kombination von Bus und Rad.

Dass Bike-Sharing – **Leih-Rad-Systeme** – nicht nur etwas für große Städte ist, zeigt **Kufstein:** dort laufen die Planungen für das Nextbike-Verleihsystem, im Mai 2022 erfolgt der Startschuss. Die Verbreitung dieser Systeme über den VVT in möglichst vielen Gemeinden ermöglicht ÖV-Nutzer:innen, die erste und die letzte Meile mit dem Rad zurückzulegen, ohne dass sie ihr Rad in Bus oder Bahn mitnehmen.

Götzens: Radabstellanlage und E-Carsharing bei der Bushaltestelle/Gemeindeamt

Ansprechpartner:innen

Gemeinde Götzens
Ing. Michael Zangerl, Bauamtsleiter
T: +43 5234 32 202
E: m.zangerl@goetzens.tirol.gv.at
und
David Volderauer, Bauamt
T: +43 5234 32 202
E: d.volderauer@goetzens.tirol.gv.at

Weitere Informationen

Rad-Abstellanlagen bei Bahnhöfen sind praktisch überall zu finden. Hier gilt es sicherzustellen, dass sie nahe am Bahnhofseingang, überdacht, diebstahlsicher, Rad-schonend etc. sind.

In Zukunft werden seitens des VVT versperrbare Fahrradboxen an Bahnhöfen und Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs für Gemeinden angeboten werden. Die Beschaffung und der Betrieb der Boxen erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der ÖBB. Die Boxen verfügen über ein elektronisches Schließsystem und werden über eine Internetplattform buchbar sein.

Neben der Fahrrad-Mitnahme in vielen Zügen der ÖBB bieten auch verschiedene **Bus-Unternehmen Rad-Anhänger** an (bspw. die Ötztaler Linien). Im Alpbachtal, dem Pitztal und auf der Linie J in Innsbruck sind Rad-Träger hinten auf den Bussen montiert.

10. Winterräumung

Das Radfahren im Winter nimmt stetig zu. Vor einigen Jahren noch etwas für Hartgesottene, sieht man immer mehr Menschen im Winter auf den Rädern. Ein ganz entscheidender Faktor sind dabei schnee- und eisfreie Wege. Immer wieder sind in den letzten Wintern Beschwerden im Posteingang der Gemeinden gelandet.

Innradweg-Erhaltungsgemeinschaft

Die Gemeinden der Erhaltungsgemeinschaft Innradweg, einem **Verein der Gemeinden zwischen Telfs und Jenbach**, haben vereinbart, im Winter 2021-2022 erstmals den Innradweg zu räumen. Etliche Gemeinden streuen zusätzlich Split, einzelne verwenden auch auftauende Mittel. Nach der Wintersaison wird gemeinsam evaluiert.

Die Gemeinden Kematen, Inzing, Unterperfuß, Völs und Zirl haben sich dabei zusammengeschlossen und einen externen Auftrag vergeben, andere Gemeinden erledigen die Arbeiten über den eigenen Bauhof.

Die Abteilung für Landesstraßen und Radwege des Landes hat im selben Winter zwei Pilotprojekte in Imst und in Kufstein zur Räumung von zentralen Radachsen gestartet.

Radwege in Innsbruck

In Innsbruck wurden die Radwege schon etliche Winter geräumt und mit Split gestreut. Im Winter 2021-2022 wird erstmals „schwarzgeräumt“, also Schneeräumung plus Salzbehandlung. Vorerst als **Pilotprojekt**, da die ökologischen Wirkungen des Salzes auf Grünflächen und Gewässer sowie Staubildungen von Schmelzwasser in den Abflüssen beobachtet werden müssen. Auch hier erfolgt 2022 eine Evaluation der Ergebnisse.

Mehr Information auf der Website von Innsbruck Info:

Ansprechpartner:innen

Zum Pilotprojekt des Landes:
Land Tirol
Abteilung Landesstraßen und Radwege
Herrenstraße 3, 6020 Innsbruck
T: +43 512 508-4000
E: landesstrasse@tirol.gv.at

Land Tirol
Landesbaudirektion
Dr. Christian Molzer, Abteilungsleitung
T: +43 512/508-4040,
E: christian.molzer@tirol.gv.at

Stadt Innsbruck
Werkstatt und Fahrzeugdisposition
Ing. Peter Hölzl
T: +43 512 5360 7250
E: post.strassenbetrieb@innsbruck.gv.at
E: peter.hoelzl@magibk.at

Bilder v. l. n. r.: Winterräumung in Innsbruck (Quelle: W. Giuliani, IKM) und im Oberland (Quelle: BBA Imst)

11. Vorrang für Radfahrer:innen

Aufstellflächen für Radfahrer:innen bei Ampelanlagen kennen Sie sicher aus Innsbruck. In den wenigen sonstigen Tiroler Gemeinden, in denen es Ampeln gibt, macht dies Sinn.

Fahrradstraßen (für den Radverkehr vorgesehene Straßen) gibt es in Tirol nur wenige. Die erste wurde in Reutte errichtet, eine weitere wurde 2021 für ein Jahr probeweise beim Schwarzsee in Reith bei Kitzbühel eingeführt, Kufstein befindet sich in der Planungsphase.

Zwei Möglichkeiten, Radfahrer:innen an Kreuzungen zu bevorzugen, sind Radfahr-/Mehrzweckstreifen für das direkte Linksabbiegen und Radfahrüberfahrten.

Ansprechpartner:innen (für 11 und 12)

PIU Geschäftsstelle
Arge GemNova - beratung krismer
Rainer Krismer, T: +43/699/1788 8802
Norbert Pfleger, T: +43/660/7045231
E: office@piu.gv.at

12. Straßen-Um- und Rückbau

Das Angebot regelt die Nachfrage und Nutzung. Wenn vom Auto- zum Radverkehr umgeschichtet werden soll, muss der Radverkehr attraktiver und der Autoverkehr weniger attraktiv gestaltet werden. Irgendwann wird es dann auch zum Umnutzen und Umstrukturieren der Verkehrsflächen kommen: also von der Parkfläche zum Radweg, zur Grünfläche oder zum Gehweg, von der Fahrbahn zum Geh- oder Radweg etc.

Bisher sind uns kaum Beispiele dafür in Tirol bekannt.

Ansätze gibt es beispielsweise in Volders, wo die Landesstraße für einen Radfahrstreifen verengt und Parkplätze durch Radabstellanlagen ersetzt wurden.

Ähnliche Good-Practice-Kataloge

Das BMK / Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat im Juli 2017 die Broschüre „Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden“ herausgegeben (*QR-Code unten*).

Die Druckversion kann unter der E-mailadresse **servicebuero@bmk.gv.at** bestellt werden (solange der Vorrat reicht).

Information und Auskunft

PIU | Planungsverband Innsbruck und Umgebung, Geschäftsstelle
Arge GemNova – beratung krismer
E: office@piu.gv.at
Rainer Krismer, T: +43 699 1788 8802
Norbert Pfleger, T: +43 660 7045231

Klimabündnis Tirol
Maria Legner
T: +43 512 583558-23,
E: maria.legner@klimabuendnis.at
David Mittelholz
T: +43 512 583558-17
E: david.mittelholz@klimabuendnis.at

Foto: Marktgemeinde Zirl

Absam
Aldrans
Ampass
Axams
Birgitz
Flaurling
Gnadenwald
Gries im Sellrain
Grinzens
Götzens
Hall in Tirol
Hatting
Innsbruck
Inzing
Kematen in Tirol
Lans
Leutasch
Mils
Mutters
Natters
Oberhofen im Inntal
Oberperfuss
Patsch
Pettnau
Pfaffenhofen
Polling in Tirol
Ranggen
Reith bei Seefeld
Rietz
Rinn
Rum
Scharnitz
Seefeld in Tirol
Sellrain
Sistrans
St. Sigmund im Sellrain
Telfs
Thaur
Tulfes
Unterperfuss
Völs
Zirl