

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

RADFAHREN IM ALLTAG IN NIEDERÖSTERREICH

„ES GEHT NICHT UM DEN BAU VON RADWEGEN,
SONDERN UMS RADFAHREN“

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

RADFAHREN IM ALLTAG IN NIEDERÖSTERREICH

„ES GEHT NICHT UM DEN BAU VON RADWEGEN,
SONDERN UMS RADFAHREN”



INHALT

Vorwort	4/5
1 RADFAHREN IM ALLTAG UND IN DER FREIZEIT	6
1.1 Der aktuelle Stellenwert des Radfahrens in Zahlen	6
1.2 Landesweiter Überblick zum bestehenden Wege- und Routennetz.....	8
2 WARUM RADFAHREN IM ALLTAG?	10
2.1 Individuelle Aspekte zur Verkehrsmittelwahl	10
2.2 Bewegung, Wohlbefinden.....	12
2.3 Lebensqualität und Chancengleichheit.....	12
2.4 Umwelt- und Klimaschutz.....	13
2.5 Radfahren stärkt lokale Strukturen.....	13
3 BAUSTEINE FÜR DIE UMSETZUNG AUF LOKALER EBENE	15
3.1 „Radfahren beginnt im Kopf“	15
3.2 Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	19
3.2.1 Checkliste für Rad-Verkehrskonzepte	20
3.2.2 Verknüpfung mit dem überörtlichen öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus)	22
3.2.3 Beispiele	22
3.3 Beispiele für gemeindeübergreifende Lösungen	23
3.4 Organisatorische und bauliche Maßnahmen	25
3.4.1 Grundlagen - Abmessungen von „stehenden“ Fahrrädern	25
3.4.2 Radwege.....	26
3.4.3 Radfahrstreifen	27
3.4.4 Gestaltung von Mehrzweckstreifen	29
3.4.5 Radfahren gegen die Einbahn	29
3.4.6 Fahrradleitsysteme	30
3.4.7 Radabstellanlagen	32
3.4.8 Punktuelle Maßnahmen.....	34

4 STRATEGIE	36
4.1 Querschnittsthema Radverkehr	36
4.2 Strategie entwickeln – das heißt „klare Vorstellungen und Prioritäten haben“	37
5 RECHTSGRUNDLAGEN	40
5.1 Der Radverkehr im Straßenraum wird in 2 Rechtsgrundlagen geregelt	40
5.1.1 Die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960)	40
5.1.2. Das NÖ Landesstraßengesetz 1999	41
6 ZUSTÄNDIGKEITEN	42
6.1 Organisation des Alltagsradverkehrs	42
6.2 Entwicklung und Abstimmung von Radverkehrsstrukturen in Kleinregionen	43
6.3 Radverkehr aus landesweiter Sicht	43
6.4 Radverkehr aus bundesweiter Sicht	44
6.5 Beraternetz, Kontaktadressen – Hilfestellungen und Service	45
Quellen	47
Schriftenreihe zum Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept	47
Impressum	48



VORWORT



„Ja, wir san mit'm Radl da!“ war ein verbreiteter Schlager in meiner Jugendzeit. Leider ist er im Laufe der Jahrzehnte verstummt, denn hat man damals noch die meisten Wege mit dem Rad zurückgelegt, wird im Zuge der zunehmenden Motorisierung unseres Alltags das Radfahren vom Großteil der Bevölkerung nur noch als sportliche Aktivität gesehen. Radfahren ist allerdings weit mehr als Sport, und einmal aufs Rad zu steigen zieht eine regelrechte Kette von positiven Aspekten nach sich:

Radfahren ist zunächst eine kostengünstige Gesundheitsvorsorge, denn wie man weiß, ist regelmäßige Bewegung ein wesentliches Kriterium für einen gut funktionierenden Organismus. Ein Einkauf per Fahrrad kann also vielleicht eine Schachtel Pillen weniger bedeuten. Je mehr Menschen dieses Gesundheitsrezept befolgen, desto stärker ist auch der Impuls des Alltagsradelns für die Orts- bzw. Stadtkernbelebung. Dabei kommen gleich mehrere Aspekte zum Tragen, denn Radfahrerinnen und Radfahrer sind kommunikativ – immerhin lässt sich das Fahrrad kurzfristig für einen kleinen Plausch stoppen, ohne gleich zum Hindernis zu werden, und auch die oft lästige Parkplatzsuche entfällt. Das bedeutet weiters eine Stärkung des sozialen Gefüges im Ort, was umso mehr an Bedeutung gewinnt, wenn man die generationsverbindende Wirkung des Radfahrens bedenkt, da diese Betätigung eigentlich allen Altersgruppen offensteht. Auch der Handel im Ortskern gewinnt, da mit dem Rad eher der

kurze Weg ins Ortszentrum statt der weitere Weg zum Einkaufszentrum am Ortsrand gewählt wird. Alltagsradfahren stärkt also damit in massivem Ausmaß die lokale Wirtschaft. Schließlich vermindern mehr Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Straße aber auch den motorisierten Individualverkehr, was einen reduzierten Ausstoß von Treibhausgasen bewirkt, nicht nur aufgrund des umweltfreundlichen „Treibstoffs Muskelkraft“, sondern auch, weil mit dem Rad Ziele bewusster angesteuert werden als mit dem Auto. Somit ist Radfahren im Alltag auch ein wesentlicher Beitrag zu Klima- und Umweltschutz.

Radfahren ist also praktisch, schnell, kostengünstig und hat absolute Vorbildwirkung. Vorbild zu sein, ist dabei ein Auftrag an die gesamte Bevölkerung. Die Gemeinden müssen dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Es genügt nicht, Radwege zu bauen, das kann nur ein erster Schritt sein und erweist sich oft als Fehlinvestition, wenn sich keine Benutzer finden. Es gilt vielmehr, die Bewohnerinnen und Bewohner zum Radfahren im Alltag zu motivieren, Radfahren muss wieder „in“ werden – im Interesse jeder bzw. jedes Einzelnen und im Interesse der Erhaltung unseres Lebensraums.

Dr. Erwin Pröll
Landeshauptmann

Die Menschen sind im Laufe ihrer Geschichte immer mobiler geworden. Die Auswirkungen dieser Mobilität auf Mensch und Umwelt sind im gleichen Maße mitgewachsen. Diese Entwicklung bedarf vieler umweltpolitischer Maßnahmen. Eine davon, eine noch dazu sehr einfache, ist die Wiederbelebung des guten alten Fahrrads.

Das Land Niederösterreich setzt daher gemeinsam mit den Gemeinden und Partnerorganisationen einen Schwerpunkt auf das Radfahren im Alltag. Unter dem Motto „ich RADL das“ wollen wir in den nächsten Jahren die alltäglich in Niederösterreich zurückgelegten Radlstrecken verdoppeln. Dazu braucht es ein starkes Bewusstsein für das Radfahren und entsprechende Rahmenbedingungen, die das Umsteigen aufs Radl erleichtern.

Radlfahren hat vielerlei positive Auswirkungen. Radlfahren ist eine klimaschonende Art der Fortbewegung. Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecken bewirken keinen Schadstoff-Ausstoß. Viele NÖ Gemeinden sind dem Klimabündnis beigetreten und haben sich ein ehrgeiziges Ziel zur CO₂-Reduktion gesetzt. Wenn in den Gemeinden mehr geradelt wird, ist dies auch ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Weiters vermeidet Radlfahren motorisierten Individualverkehr und erzeugt weder Luftschadstoffe noch Lärm. Radlfahren ist somit eine umweltfreundliche und gerade auf kurzen Strecken sehr effiziente Fortbewegungsart. Durch das Radfahren wird die Lebensqualität gerade in den Orts-

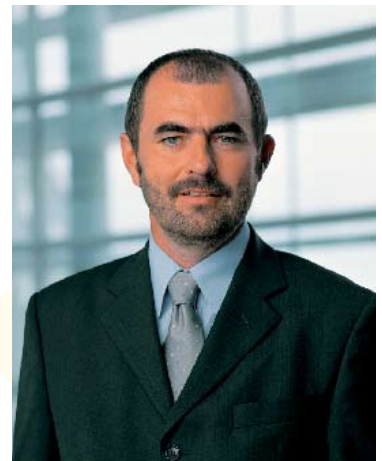
gebieten deutlich erhöht und gesund ist das „Radln“ auch noch.

Durch die Benutzung des Radls können wir alle einen aktiven Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leisten. Gleichzeitig hat Radlfahren einen gesundheitsfördernden Effekt und steigert spürbar die ganz persönliche Lebensqualität. Daher sollte man das Radfahren nicht nur auf Freizeit und Urlaub beschränken, sondern den Spaß mit dem Nützlichen kombinieren und kurze, alltägliche Wege im eigenen Ort „radln“.

Mit der Initiative „ich RADL das“ werden wir uns in den nächsten Jahren intensiv damit beschäftigen, wie wir deutlich mehr Menschen zum Umstieg auf das Radl begeistern können, und welche Maßnahmen es benötigt, damit Radfahren sicher, unkompliziert und noch attraktiver wird. Damit werden positive Effekte für die Umwelt, die Lebensqualität und für jeden von uns erreicht.



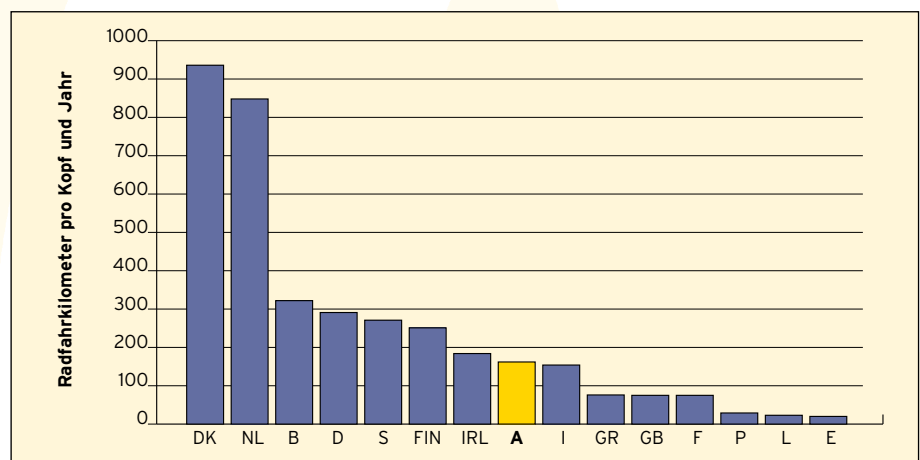
DI Josef Plank
Umweltlandesrat



1 RADFAHREN IM ALLTAG UND IN DER FREIZEIT

1.1 Der aktuelle Stellenwert des Radfahrens in Zahlen

Europavergleich (EU15)

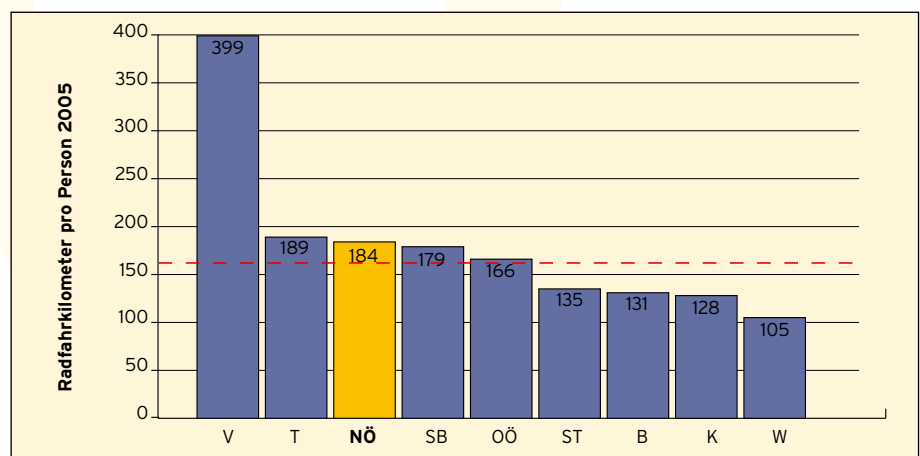


Quelle: VCÖ

Österreich liegt beim Radfahren im europäischen Mittelfeld.

Österreichvergleich

In Niederösterreich liegt der Radverkehrsanteil knapp über dem Österreich-Durchschnitt



Quelle: VCÖ

NiederösterreicherInnen fahren pro Jahr durchschnittlich 184 km mit dem Fahrrad. Damit liegt die jährliche Radverkehrsleistung leicht über dem österreichischen Durchschnitt.



Vorarlberg ist die Fahrradhochburg Österreichs und fördert seit langem das Radfahren. 14 % der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, pro Jahr und Person rund 399 km. Ein hoher Anteil der Radfahrten findet im flachen, dicht besiedelten Rheintal statt.

Radverkehr in den Regionen und Gemeinden in Niederösterreich

Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr liegt landesweit bei 7 %.

Mit dem Fahrrad oder zu Fuß werden kürzere Wege zurückgelegt als mit dem PKW oder den öffentlichen Verkehrsmitteln. Häufig wird das Radfahren auch für Teilstrecken genutzt. So erreichen fünf Prozent der Personen, die in Niederösterreich mit Bus und Bahn unterwegs sind, die nächstgelegene Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit dem Rad.

Ist der Radverkehr in Niederösterreich rückläufig?

Österreichweite Werte deuten an, dass der Einsatz des Fahrrads im Berufspendlerverkehr rückläufig ist. In Niederösterreich haben sich die Anteile der mit dem Rad zurückgelegten Pendlerwege innerhalb der Gemeinden zwischen den Jahren 1991 und 2001 durchschnittlich um sieben Prozent verringert. Da aber in der Freizeit mehr mit dem Rad gefahren wurde, hat sich der Anteil der Radwege nur von 8,5 % auf 7 % reduziert.

In allen niederösterreichischen Regionen wird Rad gefahren.

Obwohl sich zwischen den einzelnen Landesteilen keine Unterschiede fest-

stellen lassen, ist die Bedeutung des Alltagsradverkehrs entsprechend der jeweiligen Siedlungsdichte unterschiedlich:

- **Spitzenreiter** in der Fahrradnutzung sind die dicht besiedelten **Städte und deren Umland**. Insgesamt wird innerorts anteilmäßig mehr Rad gefahren als im Freiland.
- **Im ländlichen**, dünn besiedelten **Raum** ist der **Radanteil** aufgrund der großen Distanzen zu den Katastralgemeinden und der oft auch unattraktiven Routen (freies Gelände, Steigungen, lange Distanzen, Wind usw.) **niedrig**.

Das Fahrrad kommt auf kurzen Wegen zum Einsatz.

Das größte Potenzial für die Nutzung des Fahrrads im Alltag **liegt im innerörtlichen und zwischenörtlichen Bereich** auf kurzen Strecken.

- Die Hälfte aller Wege, die in Niederösterreich mit dem Auto unternommen werden, endet nach maximal fünf Kilometern.
- 22 % der gefahrenen Strecken sind kürzer als 2,5 Kilometer.

Die Kurzdistanz entspricht der Ausdehnung eines durchschnittlichen Gemeindehauptorts und kann bequem mit dem Rad bedient werden (im Schul- und Arbeitsverkehr, für Einkaufsfahrten und Erledigungen etc.).



1.2 Landesweiter Überblick zum bestehenden Wege- und Routennetz

Aufgrund der zunehmenden Motorisierung und der sich daraus ergebenden Konflikte und Notwendigkeiten haben sich – landesweit und regional unterschiedlich – eigene **Radrouten und Routennetze** entwickelt. Sie sind bedeutende Grundlage für den regionalen Radverkehr.

Während in der Praxis eine eindeutige Trennung in touristische und Alltagsnutzung nicht möglich ist, stellt dies für die konzeptuelle Arbeit eine sinnvolle Zweiteilung dar.

Radweg $\neq$ Radroute:

Umgangssprachlich wird der Begriff „**Radweg**“ heute für jeden für Radfahrzwecke gekennzeichneten Verkehrsweg verwendet – korrekt ist dies aber nicht, denn Radweg ist kein Überbegriff, sondern bezeichnet eine baulich und verkehrlich eigenständige Anlage.

Als Überbegriff ist die Bezeichnung „**Radroute**“ zu verwenden. Eine Radroute ist abschnittsweise baulich und verkehrlich unterschiedlich umgesetzt. Unterschieden werden:

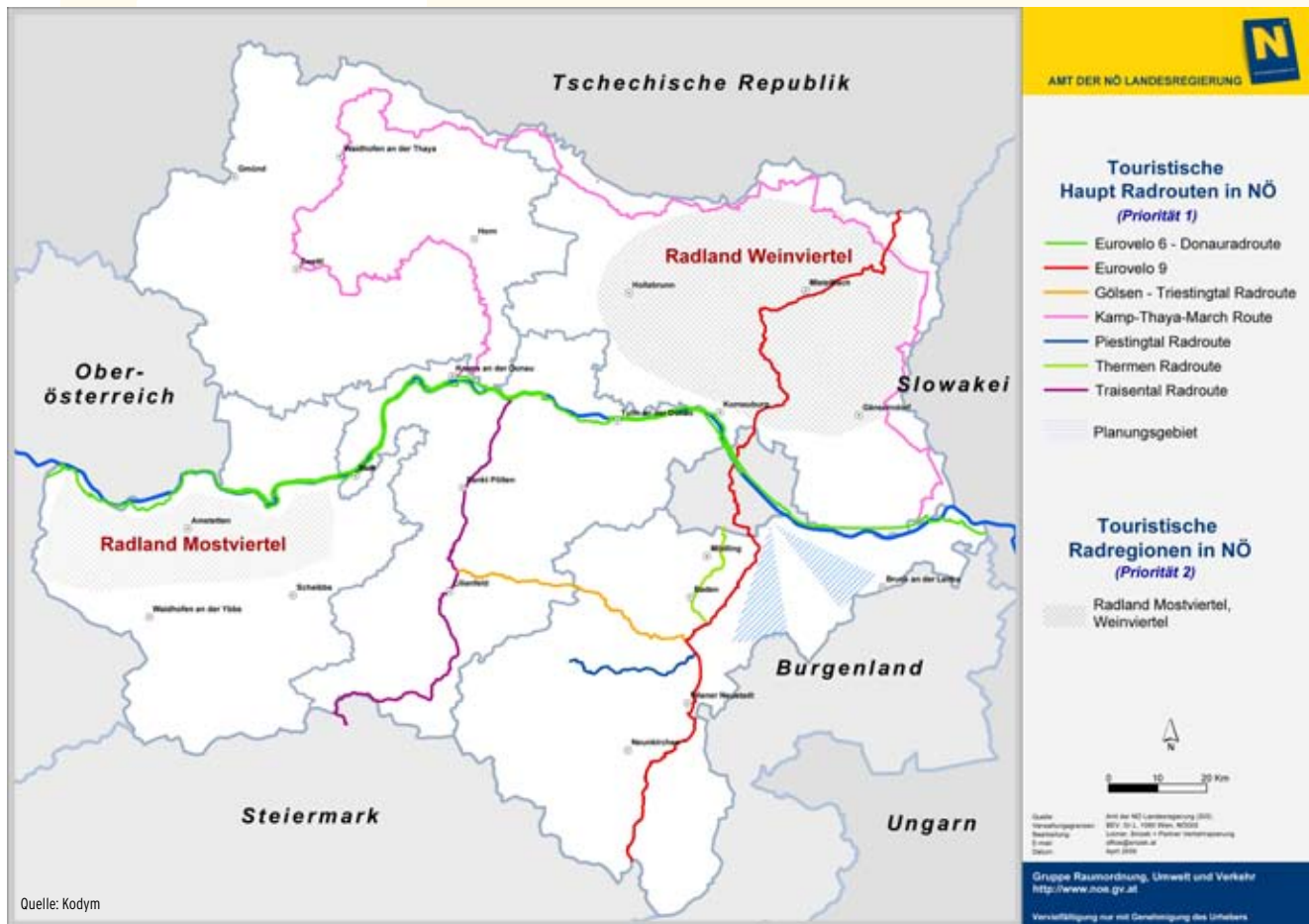
- a) **Radweg** (das ist eine eigenständige, baulich von der Fahrbahn getrennte Anlage)
- b) **Radfahrstreifen bzw. Mehrzweckstreifen**
(ein durch Bodenmarkierungen gekennzeichneteter Teil der Fahrbahn)
- c) **gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr (ohne Markierung) auf Fahrbahn mitgeführter Routenabschnitt**

Zwei Typen von Radrouten lassen sich unterscheiden:

Überregionale Routen – Freizeitradfahren und touristisches Radfahren

Der Großteil der heutigen niederösterreichischen Radrouten (etwa 4.000 km) hat meistens überregionale Bedeutung und dient touristischen Zwecken, denn

die stärkste Triebfeder zum Ausbau dieses Netzes war bislang der Tourismus. Insgesamt 7 Radrouten (etwa 1.250 km) sind als niederösterreichische Hauptradrouten festgelegt. In den nächsten Jahren werden sie auf einen einheitlichen Qualitätsstandard gebracht und € 16 – 20 Mio. zur Qualitätsverbesserung investiert. Diese müssen folgenden Qualitätsansprüchen genügen:



▲ Übersicht zu den sieben touristischen Haupt-Radrouten in Niederösterreich

Lokale Routennetze -

Lokales Radfahren und Alltagsradfahren

Alltagsradfahren betrifft Schul- und Arbeits- sowie Erledigungs- und Besuchsfahrten im Alltag. Die in Niederösterreich existierenden **lokalen Netze** sind unterschiedlich gestaltet und finden sich vorwiegend in bevölkerungsreicheren bzw. größeren Orten. In den dünner besiedelten Regionen und Orten findet der lokale Radverkehr in der Regel ohne extra dafür geschaffene Netze statt und kommt zum Teil auch ohne diese sehr gut aus.

Überregionale Routen	
Abseits des Straßenverkehrs	Muss
Verbindung zu anderen touristischen Hauptradrouten	Muss
Landschaftlich attraktive, abwechslungsreiche Streckenführung (möglichst entlang von Flüssen, Feldern, Wiesen, Ausblicken, „Landmarks“...)	Soll
Auf eigener Trasse mit einer Mindestbreite vor 2,5 Metern (wenn möglich: Asphaltbelag)	Soll
Geringe Steigungen	Soll
Vermeidung von Straßenquerungen (Ampeln, Über-/Unterführungen, Markierungen etc.)	Soll
Keine Nutzungskonflikte (Reiter, Skater, Wanderer, Fußgänger etc.)	Soll
Kundenorientierte Routenführung (Vermeidung von Umwegen)	Soll
Für Radtouristen und Radtouristinnen geeignete, „radfreundliche Betriebe“, Radverleih und -servicestellen sowie Sehenswürdigkeiten, werden - sofern es eine optimale Routenführung zulässt - direkt angebunden oder mittels touristischer Hinweisschilder und Kartenmaterial beworben.	Soll

2 WARUM RADFAHREN IM ALLTAG?

„Radfahren“ ist eine wesentliche und umweltfreundliche Mobilitätsart für den Kurzstreckenbereich, deren Bedeutung gestärkt und in Erinnerung gerufen werden soll.

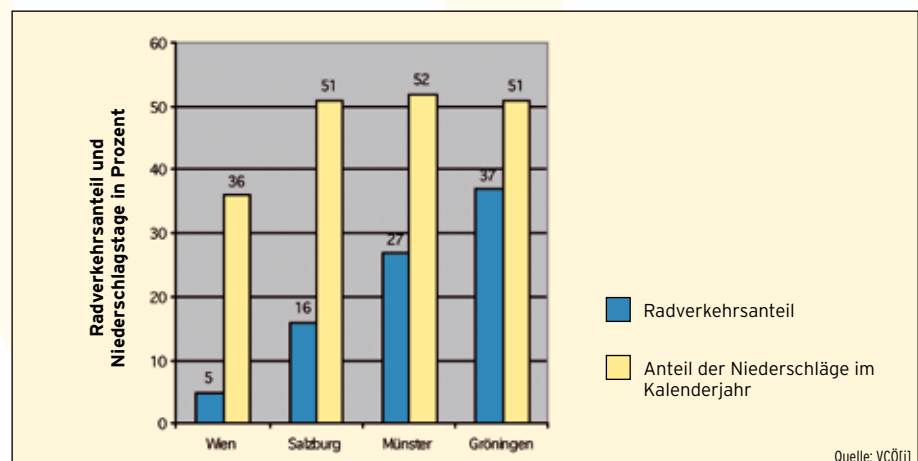
2.1 Individuelle Aspekte zur Verkehrsmittelwahl

Zeitgeist, räumliches und soziales Umfeld sowie individuelle Einstellungen beeinflussen die Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel wesentlich. Es gibt eine Reihe von Argumenten für das Fahrrad als Verkehrsmittel, sodass ihm in Raum- und Verkehrsplanung ein hoher Stellenwert eingeräumt werden sollte. Ist das Rad eine Möglichkeit zur Erledigung des Mobilitätsbedürfnisses, dann soll man es auch öfter einsetzen. Denn **Radfahren ist nicht nur relativ rasch und bequem, sondern auch sicher, umweltfreundlich und gesund.**

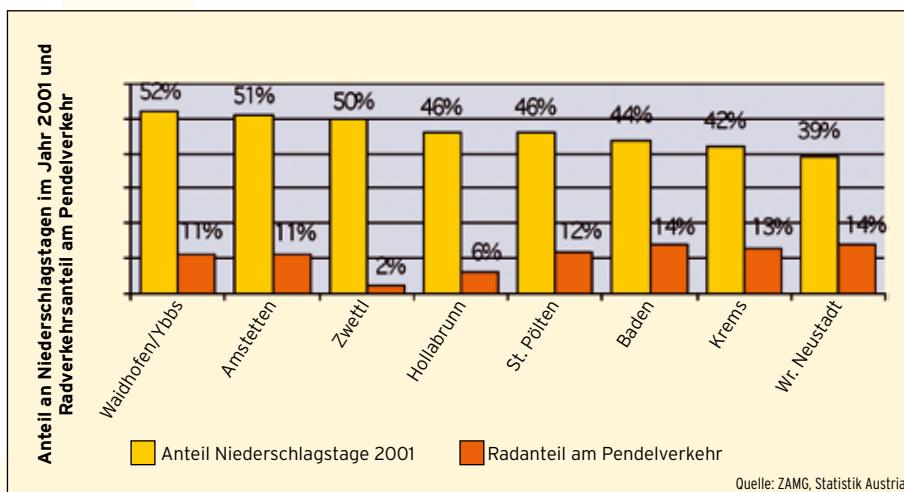
Die aktuelle **Witterung** ist in der jeweiligen Entscheidungssituation ausschlaggebend. Die Abhängigkeit von Hitze, Kälte, Schnee und Regen ist immer gegeben, aber mit der richtigen Bekleidung und Ausrüstung gibt es kein schlechtes Wetter.

- Der Vergleich europäischer Städte zeigt, dass viel Regen kein Grund ist, das Fahrrad stehen zu lassen. Sogar im regnerischen Holland (auch in Schweden) ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel.

Ob Rad gefahren wird,
ist nicht vom Wetter
abhängig



- Die Wetterbedingungen scheinen den Radverkehr kaum zu beeinflussen, wie ein Vergleich in einzelnen Gemeinden Niederösterreichs zeigt.



Wetterverhältnisse sind für unterschiedliche Radfahranteile nicht verantwortlich

Transporte auf dem Rad sind natürlich nicht im selben Ausmaß wie mit dem PKW möglich. In einem eingeschränkten Umfang kann aber vieles transportiert werden. Dazu gehört die entsprechende Ausstattung wie Gepäckträger, Einkaufskorb, Korbträger, Rucksack, Radanhänger etc.

Einsatzzweck. In Niederösterreich ist der Radanteil am Gesamtverkehr (mit rund 7 %) gering. 2/3 davon sind Alltagsverkehr, der Rest ist Freizeitverkehr. Einkaufswege machen fast ein Viertel aller mit dem Rad gefahrenen Distanzen aus.

Zeitersparnis (Tempo), Sicherheit und Komfort. Bei Umfragen über die Motive der Verkehrsmittelwahl rangiert Zeitersparnis weit vor Sicherheit und Komfort. Wegdistanz und topografische Situation, voraussichtlicher Zeit- und Kraftaufwand sowie die örtliche Rad-

verkehrsfreundlichkeit und die Ausstattung bestehender Ortsnetze sind entscheidend für die Fahrradwahl.

Zeitersparnis hat höchste Priorität. Im Gegensatz zu Freizeitfahrten werden Erledigungen und Wege, die im Alltag zu bewältigen sind, ohne Umwege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Radfahrende sind zielorientiert unterwegs und wollen sicher, aber vor allem auch umwegfrei, ohne lange Aufenthalte, schnell und komfortabel ans Ziel kommen.

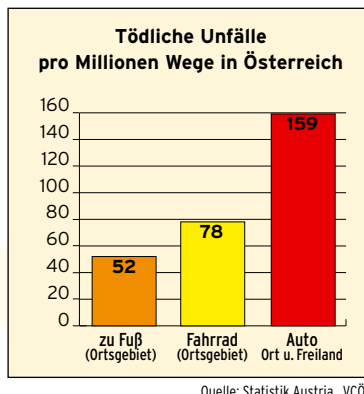
Zeitersparnis auf kurzen Wegen ist die Stärke des Fahrrads, die es zu erhalten und auszubauen gilt.

- Eine durchschnittliche Fahrt mit dem Rad dauert werktags rund 15 Minuten. Im Durchschnitt wird eine Distanz von 2,5 Kilometern zurückgelegt.

Radfahren ist sicher. Führt die Bevölkerung insgesamt mehr mit dem Rad, so



Radfahren ist sicher



steigt die Verkehrssicherheit. Das Unfallrisiko sinkt mit steigendem Fahrradverkehr. Verdoppelt sich der Radverkehrsanteil, so ergibt sich eine durchschnittliche Risikoreduktion je Radkilometer um rund 37 % bei tödlich Verunglückten. Sicher Radfahren – Unfallrisiko im Radverkehr:

- Auf einer durchschnittlichen Fahrt mit dem Auto ist in Österreich das Risiko, tödlich zu verunglücken,

doppelt so hoch wie auf einer Radfahrt im Ortsgebiet.

- In den letzten Jahren hat sich die Zahl der beim Radfahren tödlich Verunglückten in Österreich deutlich verringert. Pro 100 Millionen mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometern werden jährlich in Niederösterreich 235 Radfahrende verletzt, im Österreichdurchschnitt 418.

2.2 Bewegung, Wohlbefinden

Gesundheitsaspekte – Radfahren ist gesund und wirkt sich positiv auf die Gesundheit aus. Untersuchungen haben ergeben, dass Radfahren der Gesundheit mehr nützt, als bisher angenommen wurde.

- Regelmäßiges Radfahren macht fit und erhöht die durchschnittliche Lebenserwartung um 2 Jahre.
- Der volkswirtschaftliche Nutzen des Fahrradfahrens übersteigt den durch Unfälle ausgelösten Schaden ums Zwanzigfache.

2.3 Lebensqualität und Chancengleichheit

Unabhängigkeit und Mobilität für alle. Das Fahrrad vergrößert die individuelle Mobilität der nicht motorisierten Personen – insbesondere der Kinder und Jugendlichen – und damit den Aktionsradius der gesamten Bevölkerung auf lokaler Ebene.

Aufgrund der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Rollenzuweisungen unterscheidet sich die Mobilität der Frauen und Männer. Menschen mit Betreuungspflichten – mehrheitlich sind

dies Frauen – müssen eigene Zeitanprüche und Wege mit jenen der zu betreuenden Personen koordinieren, was zur Bildung von Wegeketten führt.

- Wege unter einem halben Kilometer werden von 15 % der Frauen, aber nur 9 % der Männer zurückgelegt. 15 % der Frauen, aber nur 12 % der Männer legen Wege zwischen 1 und 2,5 km Länge zurück. Bei Wegen über 10 km zeigt sich das gegensätzliche Bild.

- Obwohl die Mobilitätserhebung 2003 für beide Geschlechter insgesamt einen Trend in Richtung motorisierter Individualverkehr zeigt, können die geschlechtsspezifischen Bedürfnisse der Frauen

(Verknüpfung der Wege zu Wegenetzen, stärkere Inanspruchnahme des Umweltverbunds) Chancen für den Alltagsradverkehr in Niederösterreich eröffnen.

2.4 Umwelt- und Klimaschutz

Der motorisierte Verkehr ist einer der Hauptverursacher der Treibhausgasemissionen. Radfahren hingegen ist eine umwelt- und klimafreundliche Fortbewegungsart, verursacht keine Luftschadstoffe, ist lärmarm und ressourcenschonend. Umweltverträglicher Radverkehr ist eine Klimaschutz-Maßnahme auf lokaler Ebene, die langsam, aber direkt wirkt und beim Bewusstsein aller BürgerInnen, bei Jung und Alt, ansetzt.

Im „NÖ Klimaprogramm 2004 - 2008“ sind Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen festgehalten. Zum Radverkehr umfassen sie unter anderem bewusstseinsbildende Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit, die Errichtung von Bike & Ride-Anlagen und die Einbeziehung von Fahrradverkehr in Verkehrskonzepte.

2.5 Radfahren stärkt lokale Strukturen

Wirtschaftsfaktor Rad

- **Fahrradproduktion, Handel und Reparaturservice.** Mit der Förderung des Alltagsradverkehrs werden lokal einzelne Service- und Handelsstrukturen gestärkt.
- **Tagesfreizeit.** Neben Wandern und Baden ist Radfahren die wichtigste Aktivität in der Freizeit und im Urlaub. In der warmen Jahreszeit sind Alt und Jung in allen Regionen des Landes unterwegs und erholen

sich in der Natur. Radfahren in der Freizeit ist als Einstieg in das Alltagsradfahren zu sehen.

- **Einkaufsverkehr.** Innerörtliche, dörfliche, kleinräumige Strukturen eignen sich, um einen hohen Fuß- und Radverkehrsanteil beim Einkaufsverkehr zu erzielen. RadfahrerInnen und FußgängerInnen sind nicht als Konkurrenten der autoorientierten Kunden zu sehen – sie sind ein eigener, speziell anzusprechender Kundenkreis.

- 2005 wurden in Österreich rund 120.000 Fahrräder produziert, davon 80.000 exportiert, 440.000 insgesamt verkauft. Im Verkauf von Rädern, Zubehör und Service wurden € 235 Mio. umgesetzt. Das Fahrrad schafft 4.000 Arbeitsplätze. 68 % der Haushalte besitzen mindestens ein Fahrrad.
- Ein Fünftel der ÖsterreicherInnen unternimmt Touren- bzw. Mountainbikefahrten. 2005 bewirkten 2,8 Mio. Rad fahrende Gäste einen Umsatz von € 1,76 Mrd. Ihre Tagesausgaben von € 93 liegen gering unter denen anderer Sommergäste (€ 106). Ausflugsziele und verschiedenste Labstationen profitieren von den Freizeit-RadlerInnen besonders.
- 10 % der Wege im Einkaufsverkehr werden in Niederösterreich mit dem Rad zurückgelegt.

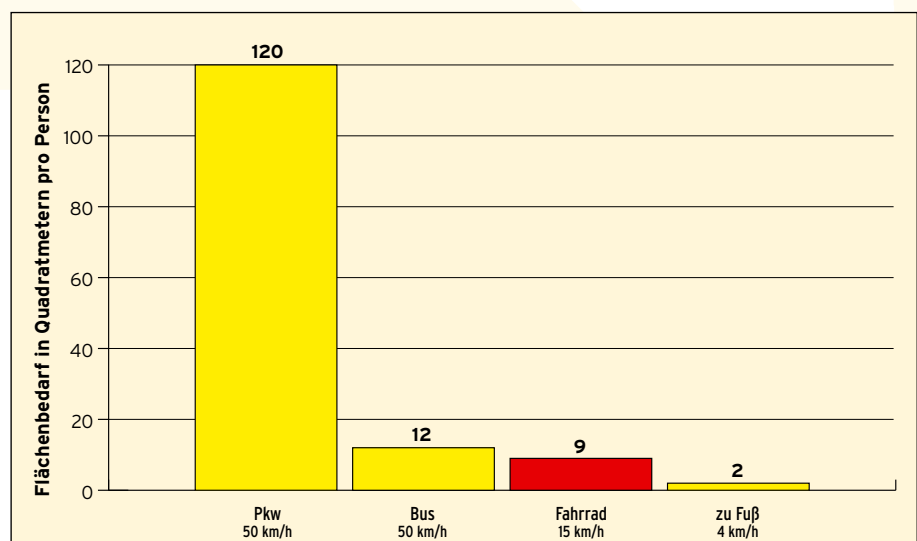
Infrastrukturkosten sparen

Das Kostenargument „Raum und Platz sparen“ betrifft den fließenden und ruhenden Verkehr. Vor allem für Innerortsbereiche, wo für Handel und Wirtschaft wenige Stellflächen vorhanden sind, wo Parkraumbewirtschaftung erforderlich ist und an „teure“ Lösungen gedacht wird, damit Unternehmen nicht an den für den Autoverkehr günstigen Ortsrand abwandern.

Das Fahrrad zeichnet sich im Vergleich zum PKW durch geringe Raumansprüche aus.

- Der Flächenbedarf eines Radfahrenden ist nicht einmal ein Zehntel jenes eines Autofahrenden.
- Abgestellt benötigt das Rad nur etwa einen Quadratmeter und damit ein Sechstel eines Autos.

Flächenverbrauch
beim Gehen und
Radfahren ist gering



Quelle: VCO-Publikation: „Radfahren - Potenziale und Trends“, Mobilität mit Zukunft 3/2006

3 BAUSTEINE FÜR DIE UMSETZUNG AUF LOKALER EBENE

3.1 „Radfahren beginnt im Kopf“

Information & Bewusstseinsbildung gibt dem Radverkehr einen hohen Stellenwert.

In Niederösterreich wird die Förderung des Radfahrens, im Freizeit- und Alltagsbereich, schon seit mehreren Jahren aktiv betrieben und in verschiedenen **Aktionen** (wie Verkehrsparen Langenlois und Wienerwald) behandelt. Im **NÖ Klimaprogramm 2004 - 2008** sind Maßnahmen zum Alltagsradverkehr aufgenommen, die mit den Gemeinden gemeinsam umgesetzt werden.

Das Projekt „Verkehrsparen“ hat gezeigt, dass der Radanteil vor allem durch Maßnahmen der Bewusstseinsbildung erhöht werden kann. Die meisten Menschen haben ein Fahrrad, sie müssen es nur neu zu nutzen lernen. Die Kernfrage ist: „Wie können die Menschen zum Radfahren animiert werden?“.

Die Initiative **Verkehrsparen** zielt darauf ab, die im motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege durch bewusstseinsbildende Maßnahmen zu Gunsten umweltfreundlicherer Verkehrsmittel zu reduzieren.



In den Jahren 1999 bis 2002 war Langenlois Pilotgemeinde dieser Initiative.

Bei der Projektevaluation nach vier Jahren Laufzeit erhielten die „Beschilderung der Grünen Achse“, die Aktion „Gratis Radservice“ und das „Aufstellen neuer Radständer“ die beste Beurteilung. Insgesamt konnte im Zuge des vierjährigen Modellprojekts der Anteil der Radfahrten bei Personen ab 18 Jahren von 3 auf 14 % gesteigert und die CO₂-Schadstoffe je Werktag konnten um rund 5 % verringert werden.

2003 wurde das Verkehrsparen auf **26 Wienerwaldgemeinden** mit 188.000 EinwohnerInnen ausgedehnt. Über 250 Einzelmaßnahmen wurden in vier Jahren gesetzt. Im **Wienerwald** konnte durch die Initiative der Radverkehr verdoppelt werden.

Ideenwettbewerbe wurden unter anderem auch zum Radverkehr durchgeführt.

Auch ein **Gratis-Radservice** wurde angeboten. Dafür legten die Gemeinden eine gewisse Anzahl an Radservice-Gutscheinen auf. Diese konnten bei örtli-



chen RadhändlerInnen eingelöst werden. Mit Hilfe von durchgeführten Tests an **Elektrofahrrädern** wurde deren Eignung für den ländlichen Bereich erprobt. Im Nachhinein gesehen war der Test ein Anreiz, das eigene Fahrrad wieder mehr zu nutzen.





Freiradl – der kostenlose Radverleih in Niederösterreich. Im Jahr 2003 startete das Klimabündnisprojekt des Landes NÖ in Perchtoldsdorf und Baden. Durch das Projekt „Freiradl“ konnten bis heute über 56 Gemeinden und tausende Bürgerinnen und Bürger in Niederösterreich zum Mitmachen angeregt werden. Ziel ist es, durch ein attraktives Verleihsystem von Fahrrädern und Radzubehör den Anteil der Radfahrenden in den Gemeinden zu erhöhen und dem Alltagsradfahren ein positives Image zu geben.

„Mit gutem Beispiel voran - gehen“ – die beste Werbung für das Radfahren ist das positive Vorbild

- **Mit dem Rad zur Arbeit** – In Deutschland werden Mobilitäts-Management-Projekte mit dem Schwerpunkt „Fahrradverkehr“ durchgeführt. Im Jahr 2005 zum Beispiel waren es in Bayern 4.400 Betriebe und 50.000 Teilnehmende, die beim ADFC-Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“ mitgeradelt sind.
- **Mit dem Rad zum Einkaufen** – Aktionen mit Geschäftstreibenden sind besonders wichtig, da sich das Bewusstsein, dass Radfahrende gute Kunden und Kundinnen sind, in dieser Sparte noch nicht ganz durchgesetzt hat.



- Der Verein „Verkehrsparen Langenlois“ hat mit dem Projekt **„Nahkaufinitiative & Einkaufen mit dem Rad“** ab 2001 das Einkaufen in der Nähe gefördert. Es gab **„Naheinkaufstage“** und Gewinnspiele. Der Hauptpreis war ein hochwertiges Fahrrad mit Elektroantrieb. Wer mit dem Rad oder zu Fuß zum Einkauf kam, erhielt zusätzliche Punkte für die Teilnahmekarten. Außerdem wurden neue Radstände direkt vor den einzelnen Geschäften im Zentrum installiert.

- **Gemeinde Erlauf – RadfahrerIn des Monats** – In Erlauf wird seit Juni 2006 der oder die **„Radfahrer(in) des Monats“** auf der Homepage der Gemeinde vorgestellt www.friedens-gemeinde.at.



Erlauf – „Radfahrer des Monats“

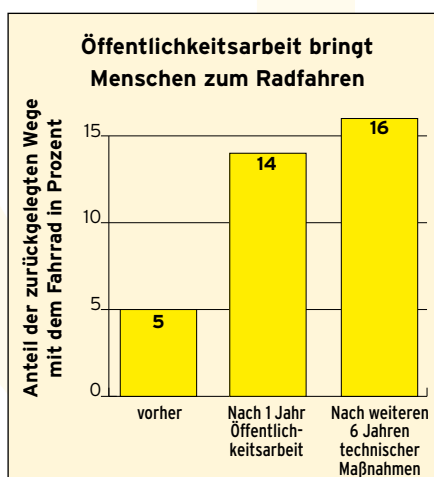
Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr

Meinungen und Einstellungen sind entscheidend für die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Dazu braucht es in erster Linie die Wertschätzung. Damit kostspielige Investitionen nicht vergebens sind, müssen Informations- und Bewusstseinsarbeit in der Bevöl-

kerung laufend betrieben und die Auswirkungen der Öffentlichkeitsarbeit beobachtet werden.

Das Bereitstellen von Radverkehrsinfrastruktur allein ist zu wenig und in vielen Fällen auch nicht zielführend, denn „Radfahren beginnt im Kopf“. Die Erfolge von Verkehrsplanern Langenlois und der Wienerwaldgemeinden konnten nur mit Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden. Verantwortlich für den Erfolg von Kampagnen ist, dass die Initiativen von Persönlichkeiten in den Gemeinden mitgetragen werden (Ärzte bzw. Ärztinnen, SchuldirektorInnen etc.).

- Die Firma Wolford mit 900 Beschäftigten am Standort Bregenz konnte in zehn Jahren den Anteil jener, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, von 18 auf 38 % heben (Kampagne „FahrRad“)
- Ein Jahr Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren in Detmold (Deutschland) brachte mehr Personen zum Radfahren als ein sechsjähriges Bauprogramm für Radwege.



Quelle: VCÖ-Publikation: „Radfahren - Potenziale und Trends“, Mobilität mit Zukunft 3/2006

Mobilitätsmanagement

Öffentlichkeitsarbeit fürs Radfahren wird in Zukunft immer mehr Teil des Mobilitätsmanagements in Gemeinden sein.

Für Betriebe und Schulen werden bereits Konzepte erarbeitet und umgesetzt. Bei Betrieben unterstützt die Wirtschaftskammer NÖ, bei Schulen das Klimabündnis NÖ.

Mobilitätsmanagement heißt, durch Information, Beratung und Koordination vorhandene Angebote und Möglichkeiten der Mobilität effizienter nutzen zu lassen.

- Ein 3-jähriges Pilotprojekt zu Mobilitätsmanagement führen die Vorarlberger Gemeinden der Region Hofsteig durch. Für jeweils ein Jahr sind „Schule und Universität“, „Betriebe“ und „Vereine“ als Schwerpunkte gesetzt.

Kooperationen - gemeinsam Aktionen organisieren und Synergien schaffen

Gemeinden, die Radverkehr fördern wollen, brauchen breite Unterstützung. Viele Gruppen, Unternehmen und Institutionen sind am Radverkehr interessiert und kommen als Kooperationspartner in Frage.

Beispiele für **bewusstseinsbildende Programme und Aktionen** sind Radfahrkurse, Fahrradmarkt, Bonus-Punkte sammeln, „Prominente radeln im Alltag“, Radfahren und Fitness, Radlerfest, Radausflüge, Gratis-Fahrradservice, Rad-Anhänger-Verleih etc.

Potenzielle KooperationspartnerInnen sind

- Verkehrsunternehmen
- öffentliche Einrichtungen (Krankenhaus, Hallenbad, Sport- und Veranstaltungsstätten etc.)
- Tourismusorganisationen, Beherbergungsbetriebe, Einzelhandelsunternehmen etc.
- Industrie und Gewerbe
- Interessensgruppen und Vereine (Schulen, Elternvereine) etc.
- **Kooperation unter Nachbargemeinden**
- usw.

Einzelprojekte zeigten schon in der Vergangenheit, welchen hohen Stellenwert der Radverkehr in Niederösterreich hat. Auf Initiative von Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll fördert das Land Niederösterreich seit 1996 Radhelme. Sie können auf www.achtung.at bestellt werden. Ein Radhelm kostet inkl. Steuer, Porto und Verpackung € 6,00.

Bisher wurden ca. 120.000 Radhelme ausgegeben. Das Tragen eines Helms beim Radfahren kann die Schwere einer Kopfverletzung im Falle eines Unfalles verringern. Die Gefahr, in einen Unfall verwickelt zu werden, wird durch das Tragen des Helmes nicht vermindert.



In Österreich ist die Helmtragequote im Steigen, wenngleich auf niedrigem Niveau. Während im Jahr 1994 nur 6 % der Radfahrenden einen Helm getragen hatten, lag die Helmtragequote im Jahr 2005 bei 15 %. 52 % der Kinder bis zwölf Jahre trugen im Jahr 2004 einen Radhelm.

Der Stellenwert des Alltagsradverkehrs in einer Gemeinde ist an der Pflege und an der Beschaffenheit der Infrastruktur zu erkennen

Alle Teile der Straßen (Gehsteige, Fahrbahn, Radwege, Radfahrstreifen) sollen von Schnee und Eis geräumt werden. Die errichtete Infrastruktur muss das ganze Jahr benutzbar sein.

Der Splitt soll daher auch von den Geh- und Radfahranlagen regelmäßig, nicht erst zu Frühjahrsbeginn entfernt werden.



Quelle: Rennhofer

Gerade wenn der Radfahrer oder die Radfahrerin verpflichtet ist die Anlage zu benutzen, ist eine regelmäßige Reinigung unbedingt erforderlich. Haftungsfrage für den Wegerhalter!



Quelle: Hofecker

Wünsche der RadfahrerInnen in die Planung einfließen lassen

Zur Berücksichtigung des Radverkehrs in den Planungsprozessen ist die Verankerung eines Mobilitätskoordinators in der Verwaltung zu empfehlen (Radverkehrsbeauftragte).

Besonders innovativ war die **Stadtgemeinde Schwechat**, in der sich im Jahre 2002 eigene Fahrradschöffen über die Stadtzeitung als Mitglieder in einer Planungsgruppe zum Radverkehr bewerben konnten.

3.2 Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Siedlungsentwicklung und damit auch der Radverkehr sind Themen der örtlichen Raumordnung

Gemeinden tragen ihre Siedlungsentwicklung selbst und sind auch für den kurzläufigen Rad- und Fußverkehr zuständig. Den fachlichen und rechtlichen Rahmen für die räumliche Entwicklung der Gemeinden gibt das NÖ Raumordnungsgesetz 1976 vor. Es verpflichtet die Gemeinden zur Erlassung eines örtlichen Raumordnungsprogramms.

Unverzichtbare Bestandteile sind unter anderem ein Verkehrskonzept und ein Entwicklungskonzept, die die flächige und verkehrliche Entwicklung abstimmen. Zielvorgabe für lokale Planungen ist eine „lokale Politik der kurzen Wege“. So werden im Wesentlichen auch die Entfernungen künftiger Verkehrsziele und Verkehrsquellen auf lokaler Ebene auf Grundlage des Verkehrskonzepts im Flächenwidmungsplan festgelegt, und damit wird auch die Art der lokalen Wegbeziehungen und -distanzen beeinflusst und gegebenenfalls damit auch die Verfügbarkeit der für den Rad-

verkehr erforderlichen Flächen gesteuert. Damit wird auch festgelegt, für welche Zielgruppe die zukünftige Infrastruktur geplant werden soll. Eine Hilfestellung bildet die folgende Tabelle:

Eigenschaften und Bedürfnisse von RadfahrerInnen im Alltags- und Freizeitverkehr

zielorientierter Alltagsverkehr	wegorientierter Freizeitverkehr
fährt zügig	fährt eher gemütlich
sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist
fährt eher Ziele im dichtbebauten Ortsgebiet an	fährt eher Ziele außerhalb des Ortsgebietes an
ist meist geübt	kann geübt oder ungeübt sein
ist meist alleine	fährt alleine, mit der Familie oder in Gruppen
ist mindestens 10 Jahre alt	kann auch ein Kind im Vorschulalter sein
fährt auch bei Schlechtwetter und Dunkelheit	fährt nur bei halbwegs schönem Wetter
bevorzugt Radfahranlagen und Mischformen	bevorzugt selbstständig geführte Radwege
Wegweisung nur im übergeordneten Netz	Routenbeschilderung und Wegweisung
erfordert engmaschiges Netz	auf Haupttrouten gebündelt
Planungsgrundlage: Sicherheit und Direktheit, Komfort und Attraktivität	Planungsgrundlage: Sicherheit, Erlebnis-, Erholungswert, Komfort und Attraktivität
Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel

Die speziellen Bedürfnisse von Sportfahrern wurden in dieser Tabelle nicht berücksichtigt.

Quelle: RVS



HINWEIS: Das Verkehrskonzept ist als Teil des örtlichen Raumordnungsprogramms eine Vorausplanung und kann in begründeten Fällen „verworfen bzw. abgeändert“ werden. Es ist als strategische Unterlage des Gemeinderates zu sehen und ist Teil eines kommunalen Gesamtkonzeptes für eine gesamthafte Entwicklung auf Gemeindeebene. Das Verkehrskonzept ist ein konkretisiertes „politisches“ Papier. Es geht nicht auf bauliche Details ein. Die konkreten Entscheidungen für die Umsetzungen fallen im Bauausschuss.

3.2.1 Checkliste für Rad-Verkehrskonzepte

Schwerpunktsetzung

Städte und dicht besiedelte Ortsgebiete haben viele Ziele in unmittelbarer Nachbarschaft und damit kurze Wege. Nachteile gibt es bei der Attraktivität der Wege für Radfahrende bei hoher Kfz-Belastung: Verkehrssicherheit, Lärm, Abgase, Staub etc.

Die örtliche Raumordnung konzentriert sich daher auf die

- Erhaltung des Vorteils der kurzen Wege und die
- Verbesserung der Attraktivität des Wegenetzes (verkehrsarme Parallelrouten zu den Kfz-Hauptachsen – Beispiel: Grüne Achse Langenlois).

Ländlicher Raum, Dörfer und dünn besiedelte Gebiete haben das Problem der großen Entfernung und wenige Ziele in unmittelbarer Nachbarschaft.

Die örtliche Raumordnung konzentriert sich daher auf folgende Aufgaben:

- Anordnung künftiger Verkehrsziele (Kindergarten, Einkaufsmärkte, Schulen, Ärzte und Ärztinnen, Gemeindezentren und Ähnliches) möglichst so, dass sie von einer großen

Anzahl der Bevölkerung innerhalb der zumutbaren Raddistanz (2,5 km) erreicht werden können.

- Anordnung der Siedlungserweiterungsbereiche (Wohnbauland) möglichst so, dass die Verkehrsziele innerhalb dieser zumutbaren Distanz erreicht werden können.
- Meidung von Steigungsstrecken oder Kfz-Haupttrouten

Inhalte

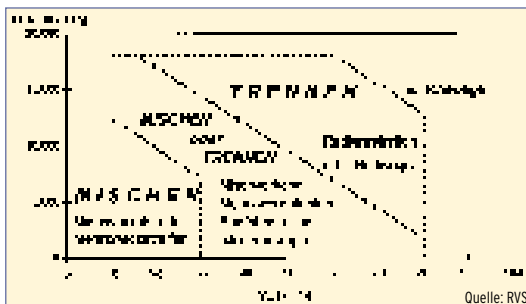
- Sind die potenziellen Verkehrsziele und Verkehrsquellen für den Alltagsradverkehr mit den entsprechenden Einzugsbereichen (max. 2,5 km) dargestellt? Sind in diesen Einzugsbereichen die günstig gelegenen Siedlungsentwicklungsbereiche hervorgehoben?
- Sind hemmende Faktoren wie Steigungen, hohe Verkehrsbelastungen oder -fördernde Faktoren besonders attraktiver Strecken dargestellt?
- Können großräumige Barrieren überbrückt werden (z.B.: Fluss, Bahnlinie, Autobahn, Industriegebiete, Bahnareale)?
- Sind Kreuzungen mit starkem Kfz-Verkehr für RadfahrerInnen sicher zu queren oder sind an diesen Kreuzungen Verbesserungen erforderlich?

Linienführung: Das fahrradgerechte Straßen- und Wegenetz

RadfahrerInnen können im Mischverkehr im normalen Verkehrsgeschehen mitgeführt werden, solange die Verkehrsmengen oder die Geschwindigkeitsdifferenzen nicht zu groß sind. Auskunft darüber geben die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) Merkblatt 3.13 Radverkehr vom Juni 2001, zu beziehen bei der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr www.fsv.at:

sind wichtig. Gibt es keine oder müsste ein Umweg in Kauf genommen werden, übernehmen Hauptstraßen die Funktion als Radachse.

- Die Hauptstraße muss aber immer mitbenützt werden um Ziele (Geschäfte, Gemeindeamt etc.) mit dem Rad zu erreichen.
- Wenn Einbahnen für den Fahrradverkehr geöffnet werden, muss ihre Tauglichkeit für den Radverkehr geprüft werden.



Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit für zweistreifige Fahrbahnen.

Mehrzweckstreifen ermöglichen dem Autofahrer die für den Radverkehr vorgesehenen Flächen der Fahrbahn mitzubedenützen. Ein Radfahrstreifen darf hingegen nicht mitbenützt werden. Radwege sind eigens für den Radverkehr bestimmte und als solche gekennzeichnete Wege (baulich eigenständige Radverkehrsanlagen). Da auf bestimmten Abschnitten immer auch mit Fußgängerkehr zu rechnen ist, eignet sich die Kombination als Geh- und Radweg, wenn eine ausreichende Breite gegeben ist.

Die Abmessungen sind im Kapitel 3.4 zu finden.

- Radfahrer sind distanzempfindlich. Nebenstraßen und Verbindungswege

Tempo-30-Zonen heben die Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen

Die Sicherheit kann durch Geschwindigkeitsreduktion und verkehrsorganisatorische Maßnahmen erhöht werden. Untersuchungen zeigen, dass in Tempo-30-Zonen weniger Unfälle passieren als in Tempo-50-Bereichen. Bei 50 km/h konzentriert sich der Autofahrende auf das Geschehen weiter vorne und das Gesichtsfeld ist eng. Schon bei einer Verringerung der Geschwindigkeit um 20 km/h verbessert sich die Situation für Radfahrende wesentlich. Aus diesem Grunde ist das untergeordnete innerörtliche Straßennetz besonders fürs Radfahren geeignet.



3.2.2 Verknüpfung mit dem überörtlichen öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus)

- Kurze und komfortable Verbindungen zum öffentlichen Verkehr sind wichtig, ebenso
- witterungsgeschützte Radabstellanlagen direkt beim jeweiligen Bahnsteigzugang bzw. an der Haltestelle.

3.2.3 Beispiele

In der Gemeinde **Sitzenberg-Reidling** wurde mit einer Radverbindung zum Bahnhof auch das Pendeln mit der Bahn attraktiviert. Die Länge des Radweges beträgt 800 m, er führt vom Zentrum von Sitzenberg und Reidling direkt zum Bahnhof – großteils entlang einer Landesstraße – und wurde baulich durch einen Grünstreifen getrennt. Der Fuß- und Radweg wurde beleuchtet ausgeführt. Die Errichtung einer modernen Bike & Ride-Anlage direkt im Bahnhofsbereich war eine notwendige Ergänzung.



Quelle: Gemeinde Sitzenberg, Gerhard Hartweger



Quelle: Gemeinde Sitzenberg, Gerhard Hartweger

In der Gemeinde **Muckendorf-Wipfing** wurde ein etwa 1 km langer Rad- und Gehweg zwischen Muckendorf, mit einer P & R-Anlage beim Bahnhof und Einkaufsmöglichkeiten, und Wipfing gebaut.



Quelle: DOERN

Stege für FußgängerInnen und RadfahrerInnen

In **Kirchberg an der Pielach** wurde im Ortszentrum für FußgängerInnen und RadfahrerInnen der „Schulsteg“ errichtet. Er verbindet das Schulzentrum mit dem Gemeindezentrum und dem Bahnhof. Auch Radständer wurden aufgestellt.



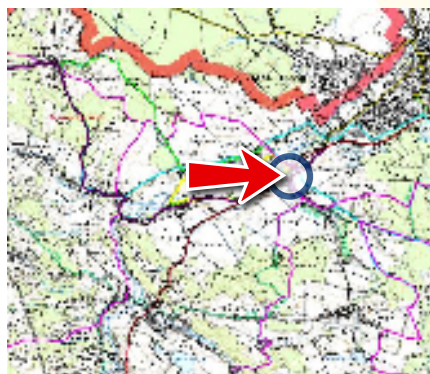
Quelle: Gem. Kirchberg/Pielach, Gerhard Hackner

Beispiel „Fuß- und Radwegunterführung unter die B41“ in Dietmanns

Der Ort Dietmanns (Gemeinde Großdietmanns bei Gmünd) ist durch die B41 zweigeteilt. Im südlichen Teil von Dietmanns befinden sich fast alle wichtigen Einrichtungen (Gemeindeamt, Kindergärten, Schule, Gastronomiebe-

triebe, Kirche, Spielplätze, Raika, Vereinshaus etc.); im Ortsteil nördlich der B41 befinden sich ein großes Wohngebiet und der Gemeindefarzt.

Die Radfahrer- und Fußgängerunterführung ist ein Dorf- und Stadterneuerung-PROJEKT (2005). Eine Beleuchtung der kompletten Strecke sorgt mittlerweile dafür, dass auch in der Nacht die Benützung gefahrlos möglich ist.



Quelle: DOERN

3.3 Beispiele für gemeindeübergreifende Lösungen

Als Zusammenfassung mehrerer örtlicher (Rad-)Verkehrskonzepte in einer Region ist ein kleinregionales (Rad-)Verkehrskonzept zu sehen. Darin werden gemeinsame Interessen und Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr über den lokalen Bereich hinaus abgestimmt. Eine Abstimmung der Siedlungsentwicklung im Sinne einer „Politik der kurzen Wege“ erfolgt über eine Vereinbarung im Rahmen eines kleinregionalen Rahmenkonzeptes (KRRK) und beinhaltet z.B. auch verschiedene Vorgaben für optimale Radanbindungen in der Region.

Gemeindeübergreifende Radprojekte südlich von Wien

Die Mehrzahl der Gemeinden der Bezirke Baden und Mödling sind lokal und gemeindegrenzüberschreitend um die Stärkung des nicht motorisierten Verkehrs bemüht und kooperieren bei der Erstellung eines zusammenhängenden und attraktiven Radverkehrsnetzes. Hochwertige Verkehrsinfrastruktur (Autobahn, Bundesstraßen, Südbahn, Bad-

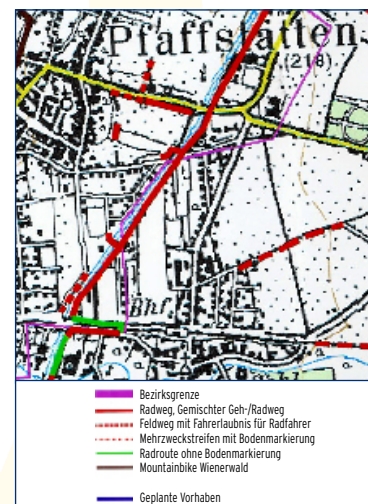
nerbahn und Pottendorfer-Linie) sowie dichte Besiedlung, dynamische Wirtschaft und hoher Siedlungsdruck kennzeichnen die Entwicklungen im Südraum von Wien. **Diese Achsen haben eine Trennwirkung, die überwunden werden muss.** Es sollen qualitativ hochwertige Gesamtlösungen entstehen, die von der Bevölkerung angenommen werden.

Zunächst geht es in den beiden Bezirken um die Erhebung der regional bedeutenden Fahrtquellen als Ausgangspunkte und Ziele von Fahrten mit dem Rad. Endziel ist eine jeweils bezirksintern abgestimmte Radverkehrsführung.

Kooperationen in der Region Wieselburg

(Gemeinden Wieselburg Stadt u. Land, Petzenkirchen, Bergland)

In der **Region Wieselburg** wurde vor mehreren Jahren das Thema Radverkehr im Zuge der Erarbeitung eines kleinregionalen Entwicklungskonzepts





Quelle: NÖ DOERN

behandelt und die Errichtung von Geh- und Radwegen umgesetzt.

- Zwischen Wieselburg Stadt und Petzenkirchen,
 - zwischen der neuen Wohnsiedlung Dürnbach (Gemeinde Bergland) und Zeillern (Stadtgemeinde Wieselburg) konnte über 2 km ein Geh- und Radweg errichtet werden – die Gesamtstrecke beträgt etwa 3 km.
- Der Geh- und Radweg ermöglicht den Dürnbacher Schülern und Schülerinnen den Schulbesuch in Wieselburg per Rad.



Quelle: NÖ DOERN

Verkehrspargemeinde Gablitz

Die Verkehrspargemeinde Gablitz

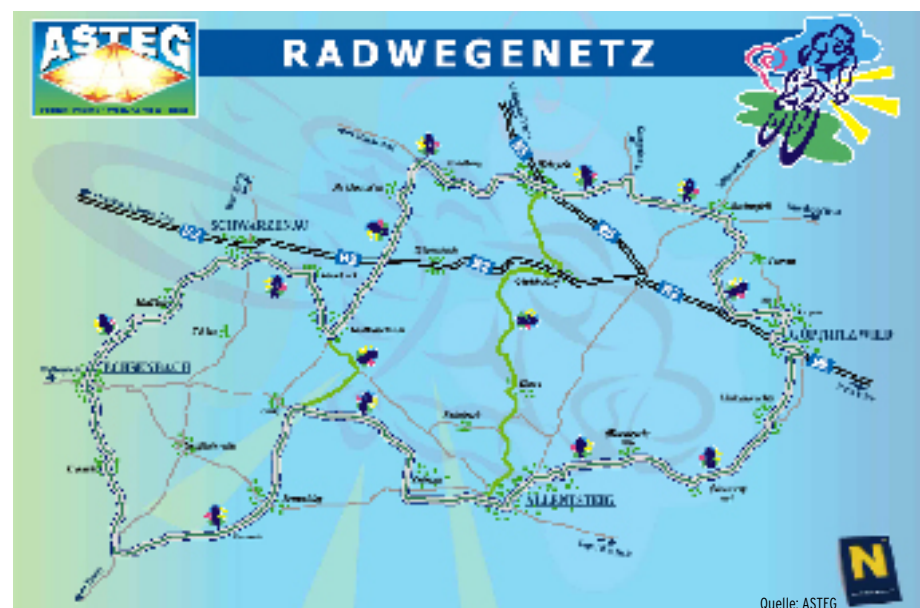
- schafft eine durch den gesamten Ort führende, durchquerende sichere Radverbindung mit Anbindung an Purkersdorf,
- macht das Zentrum für FußgängerInnen und RadfahrerInnen abseits der vielbefahrenen B1 schnell und sicher erreichbar.

Die beschriebene Radroute führt teilweise durch Grüngebiet entlang eines Baches und durch verbautes Gebiet bis ins Ortszentrum. Im Ortszentrum mündet der Radweg in eine Tempo-30-Zone. Der Radweg ist streckenweise auch ein Teil der Mountainbike-Strecke „Troppberg“.

Radrouten in der Region

Allentsteig

Die Gemeinden Allentsteig, Ehsenbach, Göpfritz/Wild und Schwarzenau bilden gemeinsam mit dem Truppenübungsplatz Allentsteig eine Kleinregion. 2004 wurde bei der Erstellung eines kleinregionalen Entwicklungskonzeptes eine Radroute von insgesamt rund 50 km fixiert. Bei der Ausarbeitung der Routenführung wurde an den Tagestourismus gedacht. Einzelne Abschnitte können aber auch im Alltagsverkehr von der eigenen Bevölkerung genutzt werden. Die Strecken sind markiert, beschildert und führen



Quelle: ASTEG

hauptsächlich über asphaltierte Gemeindestraßen abseits stark frequenzierter verkehrsverbindender Bundesstraßen. Die Umsetzung basiert auf dem Engagement der Bevölkerung.



3.4 Organisatorische und bauliche Maßnahmen

Eine in Österreich anerkannte Planungsgrundlage für den Radverkehr ist das Merkblatt „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 3.13“.

Länge des Fahrmannes	881 mm
Umschlaghöhe des Lenkers	0,70 m
Umschlaghöhe des Lenkers bzw. Nachschiebers	0,90 m

Quelle: RVS

Regelabmessungen von Fahrrädern

Die RVS beinhaltet alle Kenngrößen, die es als Stand der Technik zu beachten gilt. Abweichungen von den Regemaßen oder Grenzwertunter- oder Überschreitungen, beispielsweise bei Breiten und Steigungen, sind fachlich zu begründen.

Elemente des Verkehrs- und Lichtraumes auf gerader Strecke (Mindestabmessungen)

Stärke des Verkehrszeichens	Mindestabmessung	100 cm
Abstände zwischen Verkehrszeichen		
Beidseitiger Einbahnverkehr auf festen Hintergrund		0,50 m
Beidseitiger Einbahnverkehr auf festem Hintergrund	bei 100 km/h	1,50 m
Einbahnverkehr auf festem Hintergrund	bei 100 km/h	2,50 m
Einbahnverkehr auf festem Hintergrund	bei 100 km/h	3,50 m
Abstände zwischen Verkehrszeichen		
Beidseitiger Einbahnverkehr		3,50 m

Quelle: RVS

3.4.1 Grundlagen-Abmessungen von „stehenden“ Fahrrädern

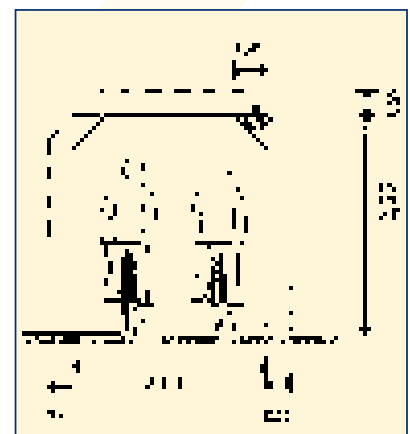
Bei den Abmessungen von „fahrenden“ Fahrrädern spricht man vom „Verkehrsraum“. Werden auch die Sicherheitsabstände zu Hindernissen zugerechnet, muss der „Lichtraum“ freigehalten werden. Auch Verkehrszeichen dürfen in den ermäßigten Lichtraum nicht hineinragen. Die befestigte Fahrbahn muss zumindest den „Verkehrsraum“ abdecken.

Die befestigte Fahrbahn ist der „Verkehrsraum“ – Verkehrszeichen dürfen in den ermäßigten Lichtraum nicht hineinragen.

Verkehrs- und Lichtraum von einem bzw. zwei Radfahrern auf gerader Strecke (Mindestabmessungen – alle Maße in m)



Quelle: RVS



Quelle: RVS

3.4.2 Radwege

Die Mindestbreite für einen Zweirichtungsverkehr beträgt 2 m, die Regelbreite 3 m. Ein Schutzstreifen dient dem Schutz der Radfahrenden vor dem ruhenden und fließenden Verkehr und soll für sie als Ausweichraum befahrbar sein und mindestens 0,5 m betragen, im Freilandbereich 1 m.

In Ortsgebieten passiert der überwiegende Teil der Fahrradunfälle in Kreuzungsbereichen. Radwege können die typischen Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr an Kreuzungen verschärfen. Somit stellt sich die Frage, ob die Errichtung einer eigenständigen Radweganlage, die Anlage eines Radfahrstreifens oder das Mitfahren im normalen Verkehrsstrom die lokal bessere Variante ist.

Wer auf einem von der Fahrbahn auch (optisch) getrennten Radweg rechts der Fahrbahn fährt, trägt an Kreuzungen ein drei- bis viermal höheres Unfallrisiko als bei der Fahrt auf der Fahrbahn ohne Trennung vom Kfz-Verkehr. Auf Radwegen links der Fahrbahn ist das Unfallrisiko sogar um das Zwölfwache erhöht. Radfahrstreifen am Fahrbahnrand haben eine günstigere Sicherheitsbilanz. Am sichersten ist im Ortsgebiet in der Regel das Radfahren auf den normalen Fahrbahnen – das Mitfahren im Sichtbereich der KraftfahrerInnen.

Radwege haben im Ortsgebiet ihre Berechtigung, wenn sie rasches und unbehindertes Fortkommen ermöglichen und wenn das Unfallrisiko durch übersichtliche Gestaltung der Kreuzungsbereiche beherrschbar ist.

Radwege an Straßen außerorts bringen eindeutigen Sicherheitsgewinn, wenn sie ohne zusätzliches Überqueren der Fahrbahn erreichbar sind und die Fahrbahn im weiteren Verlauf auch nicht kreuzen.

Planungskriterien für Radwege

- „Konflikte sichtbar und berechenbar machen.“
- Vor Kreuzungen ist die Sicht auf Radwege frei zu halten (durch bauliche Maßnahmen, Halte- und Parkverbote, entsprechende Pflege und Schnitt des Bewuchses etc.).
- Die Aufhebung der Benützungspflicht durch geeignete Beschilderung gibt geübten RadfahrerInnen die Wahlfreiheit, auch auf der Straße mitzufahren.
- Die Ausführung von Radwegen mit solidem Unterbau und glattem Asphaltbelag, so wie die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr, ist ein hochwertiges Angebot für die Radfahrenden.

Wo tatsächlich Sicherheitsprobleme auftreten, sind sie durch Markierung auf der Fahrbahn zu lösen, indem Verkehrskonflikte für die Beteiligten noch besser sichtbar und berechenbar gemacht werden.



Foto: DOERN/Stern



In **Biedermannsdorf** ist der Geh- und Radweg ausreichend breit angelegt. Wenn nicht die gesamte Mindestbreite (lt. Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) befestigt ist, so müssen, wie hier im Beispiel, beidseits Ausweichzonen (Grünpuffer) geschaffen und frei gehalten werden.



Maria Anzbach - der Geh- und Radweg muss so breit sein, dass sich RadfahrerInnen und Personen mit Kinderwagen samt mitlaufendem Kind gefahrlos und behinderungsfrei begegnen können.

Daher sollen Geh- und Radwege mindestens 2,5 m breit sein. Eine asphaltierte Breite von zumindest 2 m genügt, wenn wie hier ersichtlich (Foto unten) Ausweichzonen von je mindestens 0,25 m vorhanden sind.



Foto: Rennhofer

Insbesondere auf stark genutzten Routen ist ein Beitrag zur Bewusstseinsbildung die Information an alle NutzerInnen, dass sie neben anderen Nutzergruppen gleiches Benützungsrecht haben. Dadurch können Konflikte zwischen potenziellen NutzerInnen von Fuß- und Radwegen reduziert werden.

Die Gemeinden **Horn** und **St. Bernhard-Frauenhofen** verfügen über ein großes Einkaufszentrum. An der stark befahrenen Zufahrtsstraße wurde ein breiter Streifen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen angelegt.

In **Langenlois** wurde eine fast 3 km lange, staddurchquerende und sichere Radverbindung geschaffen. Mit der Errichtung einer ca. 50 m langen Ufermauer an einer Engstelle in der Oberstadt wurde die durchgängige Befahrbarkeit entlang des Loisbachs erreicht. Einige Einrichtungen entlang dieser Achse (Sporthalle, Spielplätze, Zentrum) wurden für FußgängerInnen und RadfahrerInnen schnell und sicher erreichbar.

3.4.3 Radfahrstreifen

Im gesamten Stadtgebiet von **Tulln** wird das Radfahren gefördert.

Der Radfahrstreifen ist ein abmarkierter Teil der Fahrbahn, der von anderen Verkehrsteilnehmenden in Längsrichtung nicht benützt werden darf. Die Regelbreite im Ortsgebiet beträgt 1,5 m, neben parkenden Fahrzeugen 1,75 m.

Dieser muss von der Bezirkshauptmannschaft verordnet werden.



Foto: DOERN/Alfons



Quelle: DOERN/Popp-Pichler



Quelle: DOERN/Heindl



Quelle: DOERN/Alfons

Beispiel eines markierten Radfahrstreifens in Tulln



Foto: W. Neustadt, Quelle: DOERN/Stern



Quelle: DOERN/Stern

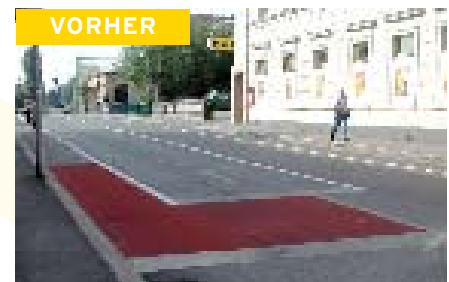
In Kreuzungsbereichen von Radwegen und Radfahrstreifen ist auf die Sichtbeziehungen zu achten.

- Gute Sichtverbindungen zwischen RadfahrerInnen und dem Fließverkehr sind äußerst wichtig, um Gefahren zu vermeiden.
- Eine klare optische Trennung zwischen Fuß- und Radverbindung hilft Konflikte vermeiden.

Radfahrstreifen können zur besseren Erkennbarkeit anders gefärbt werden als der restliche Teil der Fahrbahn. Verwechslungen können ausgeschlossen werden.

Vorgeschobene Aufstellfläche

Radfahrstreifen mit vorgeschobener Aufstellfläche für RadfahrerInnen dienen der Beschleunigung und auch der Sicherung des Radverkehrs im Zuge von geregelten Kreuzungen. Die Maßnahme der vorgeschobenen Aufstellfläche wurde notwendig, weil Radfahrer und Radfahrerinnen an anhaltenden Fahrzeugen vorbeifahren dürfen.



Quelle: DOERN/STERN



Quelle: VCO

Darüberstehend das Beispiel Baden bei Wien:

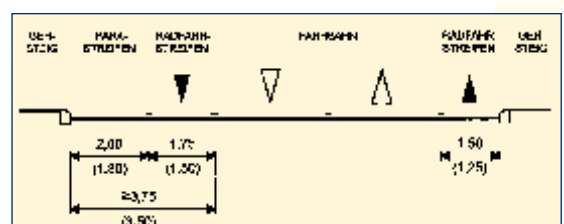
VORHER ohne Bodenmarkierung; NACHHER „vorfahren und gesehen werden“ – durch die Aufbringung der Bodenmarkierung auf dem roten Untergrund (Pfeile) werden den Kfz-Lenkenden die voraussichtlichen Bewegungen der Radfahrer und Radfahrerinnen ersichtlich.

Richtwerte für die Breite von Radfahrstreifen

Radfahrstreifen	$V_{85} \leq 50 \text{ km/h}$		$V_{85} > 50 \text{ km/h}$	
	Regelhöhe	Mindesthöhe	Regelhöhe	Mindesthöhe
rechter Bordstein	1,50 m	1,25 m	1,75 m	1,50 m
rechter Langsarkastreifen	1,75 m	1,50 m	2,25 m	2,00 m

Quelle: RVS

Fahrbahn mit Radfahrstreifen bei $V_{85} \leq 50 \text{ km/h}$
(Mindestmaße in Klammern – alle Maße in m)



Quelle: RVS

3.4.4 Gestaltung von Mehrzweckstreifen

Im Rahmen der Stadterneuerung wurde in **Hollabrunn** auf der Wiener Straße, der Haupteinfallstraße, ein **Mehrzweckstreifen** errichtet. Er verbindet die Stadtrand siedlungen mit dem Zentrum und wurde von Beginn an stark angenommen.

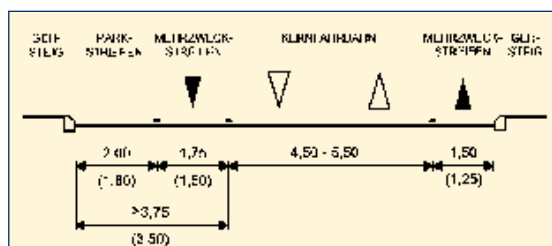
- Der Mehrzweckstreifen darf bei Begegnung breiterer Fahrzeuge von diesen kurz in Längsrichtung (unter Rücksichtnahme auf den Radverkehr) befahren werden.
- Da die Mehrzweckstreifen zur Fahrbahn gehören, wird diese nicht schmaler.



Quelle: DOERN/Stern

Zweirichtungs-Fahrbahn mit Mehrzweckstreifen

(Mindestmaße in Klammern - alle Maße in m)



Quelle: RVS

Mehrzweckstreifen	Regelbreite	Mindestbreite
neben Bordstein	1,50 m	1,25 m
neben Längsparkstraße	1,75 m	1,50 m
Kerbfahrbahn (2 Richtungen)	4,50 bis 5,50 m	geringere Breiten
Kerbfahrbahn (Einbahn)	2,30 bis 2,50 m	möglich

Quelle: RVS

Mehrzweckstreifen können auch in Einbahnen eingerichtet werden

3.4.5 Radfahren gegen die Einbahn

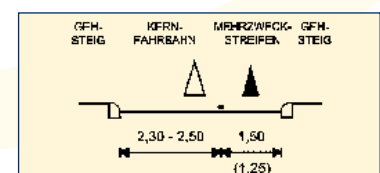
Da VerkehrsteilnehmerInnen stets unterwegs und zeitsparend ans Ziel gelangen wollen, erhält das Radfahren in Ballungsgebieten einen entscheidenden Attraktivitätsvorsprung, wenn der Fahrradverkehr gegen Einbahnen ermöglicht wird und die zurückzulegenden Wege kürzer werden.

Die Bezirksverwaltungsbehörde prüft die Möglichkeit des Radfahrens gegen die Einbahn. Ein Beispiel soll zeigen, warum eine Prüfung erforderlich ist: Wurde etwa eine Einbahnstraße wegen zu geringer Sichtweiten an einer Kreuzung verordnet und führt diese Einbahn von der Kreuzung weg, so ist ein Öffnen für ein Radfahren gegen die Einbahn unwahrscheinlich - eben wegen der unzureichenden Sicht im Kreuzungsbereich.

Richtwerte für die Breite von Mehrzweckstreifen

Einbahn mit Mehrzweckstreifen

(Mindestmaße in Klammern - alle Maße in m)



Quelle: RVS



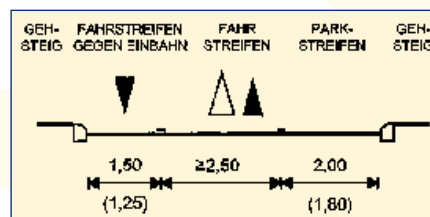
Foto: Baden, Quelle: DOERN/Stern

Wird ein Fahrstreifen für RadfahrerInnen gegen die Einbahnrichtung abmarkiert, so gelten für diesen die Breiten von 1,5 m wie für Radfahrstreifen. In 30-km/h-Zonen kann der Fahrstreifen für den Autoverkehr in Einbahnrichtung auf 2,5 m reduziert werden.

Im **untergeordneten Straßennetz** ist bei Fahrbahnbreiten unter 3,75 m eine Führung gegen die Einbahn ohne markierten Fahrstreifen zu empfehlen. Es soll durch die Markierung von Richtungspfeilen und Fahrradsymbolen auf den gegenläufigen Radverkehr hingewiesen werden.

Auf **Nebenstraßen**, auf denen Begegnungsfälle nur selten zu erwarten sind, ist das Radfahren gegen die Einbahn auch bei Fahrbahnbreiten von 3,5 m bei Vorhandensein von Ausweichstellen (z.B. Hauszufahrten) von 3,0 m möglich.

Fahrbahn mit Radfahren gegen die Einbahnrichtung, 1 Parkstreifen
(Mindestmaße in Klammern - alle Maße in m)



Quelle: RVS

3.4.6 Fahrradleitsysteme

Eine Beschilderung benötigt die einheimischen EinwohnerInnen, die die Straßen und Wege kennen, meistens nicht – oft kann daher auf eine flächendeckende Beschilderung verzichtet werden. Wenn jedoch auch auf BewohnerInnen Bedacht genommen wird, die die eigene Gemeinde noch nicht kennen oder

diese nur aus der Sicht der Autofahrenden wahrgenommen haben, so kann ein gutes Leit- und Orientierungssystem Radfahren sicherer und angenehmer machen.

Die Leitung der RadfahrerInnen beginnt bei der Planung des Radwegenetzes und bei Orts- bzw. Regionsplänen und Infopoints mit übersichtlich eingezeichneten Radverbindungen, setzt sich bei der baulichen und optischen Gestaltung der konkreten Radverbindungen fort und wird durch klare Beschilderungssysteme ergänzt. Zusätzlich sind auch die allgemeinen Regeln für eine gute Orientierung für RadfahrerInnen relevant, wie z.B. die leichte Erkennbarkeit der Ziele selbst, die rasche Identifizierung wichtiger Achsen z. B. durch gut lesbare Straßennamen, die Möglichkeit der Orientierung an „Landmarks“ wie Flüssen, Hügeln etc. Beschilderungen sollen sparsam unter Beachtung der maßgeblichen Richtlinien geplant und zur Vermeidung von Mehrfachbeschilderungen (Schlagwort Schilderwald!) mit Straßen- und Fußwegbeschilderungen abgestimmt werden. Zusätzlich sollen Beschilderungen für RadfahrerInnen so attraktiv und einladend gestaltet werden, dass sie zum Radfahren motivieren – z.B. durch einladende Kampagnenslogans/-logos über oder unter dem Schild („Radfahren belebt“, „FahrRad“, „Mit dem Rad“, „Besser RadIn“, „Ich RADL das“ etc.).

Als eine **Sofortmaßnahme** kann ein vorhandenes Beschilderungssystem, das für den Kraftfahrzeugverkehr geschaffen wurde, überprüft werden, ob es für die Bedürfnisse der Radfahrenden ausreicht. Dort, wo Routen oder Wege

für den Radverkehr über andere als die vom Kfz-Verkehr befahrenen Straßen verlaufen, sollten diese Wege zusätzlich beschildert werden (gegen Einbahnen, auf Güterwegen etc.).

Für Niederösterreich werden folgende Beschilderungsvarianten empfohlen:

System „NÖ-EUROVELO“ - Grüne Tafel, weiße Schrift



Dieses Radleitsystem für Radrouten entspricht den gängigen Richtlinien (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 5.21 „Leiteinrichtungen - Gestaltung und Wegweisung“ und RVS Merkblatt 3.13 „Radverkehr“) und wird bereits in einigen niederösterreichischen Regionen eingesetzt und von der Niederösterreich Werbung für den Freizeitverkehr als einheitliche Lösung empfohlen. Die Tafeln sind in der einfachen Ausführung 31 cm breit und 31 cm hoch (Bild links, unteres Schild), in der Ausführung für Knotenpunkte entsprechend größer z.B. 47 x 47 cm oder 47 x 63 cm (Bild rechts). Zusätzlich sind „Themenwegschilder“ in gleicher Breite (31 cm) zulässig (nach dem Muster auf dem Bild links, oberes Schild). Dieses System ist attraktiv, leicht als Radwegbeschilderung erkennbar und ausreichend gut lesbar. Weiters ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass das Rad-Piktogramm ein ge-

schlechtsneutrales Fahrrad (kein Herrenrad) zeigen soll. Alle Piktogramme und Pfeile entstammen der ÖNORM A3011.

Innerorts - weiße Tafel - grüne Schrift

Dieses Radleitsystem für Radrouten ist strikt nach den Richtlinien (RVS 5.21 „Leiteinrichtungen - Gestaltung und Wegweisung“ und RVS Merkblatt 3.13 „Radverkehr“) gestaltet und wird österreichweit in mehreren Städten wie z.B. Baden, Graz, Salzburg eingesetzt. Die Richtlinien sind zu beziehen bei der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr www.fsv.at. Daher besteht eine gewisse Chance, dass sich dieses System österreichweit als einheitliche Lösung durchsetzen könnte. Die Tafeln sind in der einfachen Ausführung 31 cm breit und 31 cm hoch (Bild rechts oben), in der Ausführung für Knotenpunkte entsprechend größer z. B. 47 x 47 cm oder 47 x 63 cm (Bild rechts unten). Dieses System ist leicht als Radwegbeschilderung erkennbar und die Schrift ist gut lesbar.

Anregung: Dieses System könnte in verkleinerter Form auch als FußgängerInnen-Leitsystem eingesetzt werden.

Verkehrsparendes Leitsystem für FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Dieses innerörtliche Leitsystem ist primär für Fußgänger und Fußgängerinnen konzipiert, aber bewusst so gestaltet, dass es gegebenenfalls auch von Radfahrenden im langsamen Innerortsverkehr mitgenutzt werden kann. Die einzelnen Schilder sind 20 x 20 cm groß, enthalten zusätzlich zur Zielangabe jeweils ein Piktogramm und Zeit-





angaben für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Die Farben der Schilder richten sich nach den Zielkategorien (Nah-/Freizeitziele: grün, Kultur/Sehenswürdigkeiten: braun, Gastronomie: orange/beige, Wirtschaft: grau, öffentlicher Verkehr: rot, Parkplätze: blau, Straßen/Gassen: weiß).

Jeder Schilderstander ist auf der 20 cm breiten Blende bis zum Boden und evtl. auf einem Zusatzobjekt am oberen Ende mit einem motivierenden Slogan oder Logo (z.B. „Gehen belebt“, „Radln belebt“ etc.) versehen. Bei Kreuzungen mit Radrouten kann im oberen Bereich auch ein Radroutenschild (Systeme a und b) angebracht werden.

Die Gestaltung ist betont „motivierend“ und soll auch Lust zum Aufenthalt/Einkauf im Ort machen und auf die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen hinweisen.

Einige Regeln dazu: Pro Pfosten dürfen maximal 5 Schilder untereinander und maximal 2 nebeneinander angebracht werden. Die Schilder sind in folgender Reihenfolge (von oben nach unten) zu montieren: braun, grün, orange/beige, grau, blau, rot, weiß – innerhalb einer Farbe zuerst geradeaus, dann links, dann rechts.

3.4.7 Radabstellanlagen

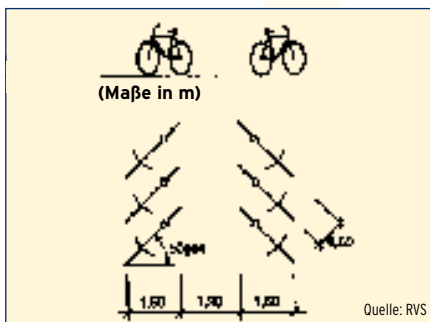
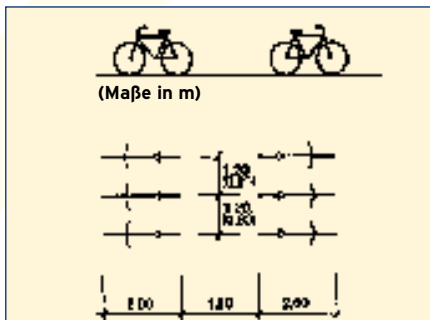
Im Jahr 2005 wurden in Österreich mehr als 24.000 Fahrräder gestohlen. Nur rund 4 % der Diebstähle werden aufgeklärt. Ein gutes Fahrradschloss und sichere Abstellanlagen sind somit ein wichtiger Diebstahlschutz. Werden Abstellanlagen bei Gebäuden überdacht und beleuchtet, können Komfort und Diebstahlsicherheit erhöht werden. Wenn Abstellanlagen von Gebäuden oder von der Straße aus gut einsehbar und beleuchtet sind, steigt auch die soziale Kontrolle gegen Diebstahl und Vandalismus.



Das Wichtigste bei der Errichtung neuer Radabstellanlagen ist

- die Situierung direkt beim Ziel – insbesondere in Ortszentren, an Einkaufsorten, bei Freizeiteinrichtungen, bei Schulen, bei Haltestellen etc.,
- eine gute Aufnahme des Rades (sh. Bild Radabstellanlage in Böhleimkirchen, S. 33) und
- ein Dach und der Schutz gegen die Wetterseite dort, wo mit längeren Stehzeiten gerechnet wird (z. B. Bahnhof).

Platzbedarf



In **Böheimkirchen** wurde eine Abstellanlage am Marktplatz errichtet. Das Besondere ist die Stange am Boden, die das Abrollen des Fahrrads zur Fahrbahn bei Gefälle verhindert.



Radabstellanlage an der richtigen Stelle in **Ransdorf** (Gemeinde **Lichtenegg/Bucklige Welt**)



Guntramsdorf - die einfachen Steher leisten ihre Arbeit hervorragend



Perchtoldsdorf - Abstellanlage beim Rathaus. Je näher, desto einfacher für die Menschen.



Neulengbach, Quelle: DOERN/Alfons

Neulengbach - Anordnung in der P & R-Anlage



Baden, Quelle: Stern

Baden



Langenlois, Quelle: DOERN/Stern

Langenlois - witterungsgeschützt und dem Buseinstieg näher als der PKW



Purkersdorf, Quelle: DOERN/Alfons

Purkersdorf - abgedeckter Abstellplatz

3.4.8 Punktuelle Maßnahmen

- Gleisquerungen möglichst im rechten Winkel anlegen und die Rille mit Hartgummi ausfüllen
- Kanalgitter quer zur Fahrtrichtung anlegen
- an öffentlichen Stiegen Schieberillen oder Schieberampen anbringen
- auf Pflasterflächen (beispielsweise in verkehrsberuhigten Zonen) glatte Fahrstreifen (Asphalt) für den Radverkehr vorsehen
- Rampen der Niveauerhöhungen mit Sinusprofil oder ebenen Durchfahrten für den Radverkehr vorsehen
- Steigungsstrecken mit über 250 m Länge sollten 3 % nicht überschreiten. Ist dies nicht zu vermeiden, werden asymmetrische Bodenmarkierungen empfohlen, das heißt den bergauf fahrenden Radfahrern und Radfahrerinnen wird mehr Platz gegeben.
- Geländer, die zur Absturzsicherung von Radfahrenden dienen, müssen 1,2 m hoch sein
- Radfahren in Fußgängerzonen

Gemäß der Straßenverkehrsordnung 1960 können die Gemeinden das Radfahren in Fußgängerzonen zulassen. Radfahren sollte aber nicht automatisch zugelassen werden, sondern nur, wenn es die Fußgänger- und Radfahrermengen sinnvoll erscheinen lassen. Weitere Voraussetzungen sind ausreichende Sichtweiten, besonders bei Kreuzungen.

Die Führung des Radverkehrs in Fußgängerzonen muss in jedem Fall einzeln geprüft werden. Eine gute Lösung kann das Öffnen der Fußgängerzone für bestimmte Tageszeiten sein.



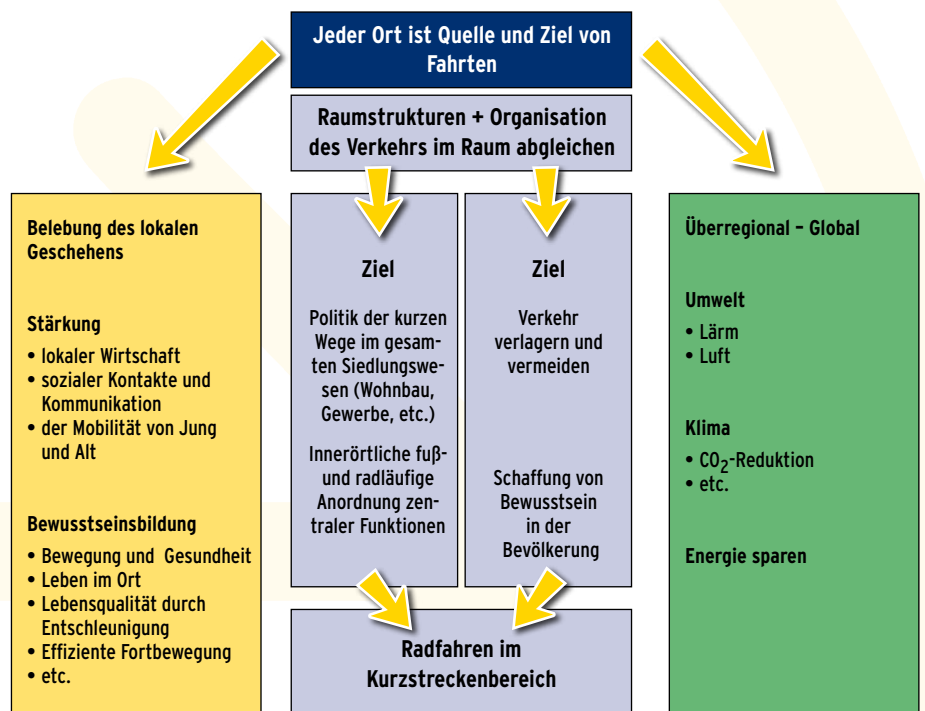
Berndorf, Quelle: Rennhofer

4 STRATEGIE

4.1 Querschnittsthema Radverkehr

Wird im Alltag mehr Rad gefahren, so eröffnen sich zahlreiche Chancen, die eigenständige Orts- und Regionalentwicklung zu stärken. Gesamthaft betrachtet bietet das Thema Radverkehr

ein breites Einsatz- und Umsetzungsspektrum. Es hat viele Schnittstellen zu anderen Themenbereichen und bietet deshalb Synergien, die wahrgenommen werden wollen.



Quelle: Kodym

Alle Einzelthemen sind miteinander verknüpft, wodurch die Maßnahmen stärker wirken – das Thema Radfahren ist somit für die lokale Ebene eine ideale Plattform bzw. Schnittstelle.

4.2 Strategie entwickeln - das heißt „klare Vorstellungen und Prioritäten haben“

Übersicht zur Verteilung der Potenziale zum Alltagsradverkehr in Niederösterreich

21 Stadtgemeinden haben mehr als 10.000 EinwohnerInnen und eine Gesamtbevölkerung von 387.000 EinwohnerInnen (oder 25 % der Landesbevölkerung). Nach den Daten des Pendelverkehrs zu schließen, entfallen etwa 40 % des Radverkehrs in Niederösterreich auf diese Stadtgemeinden.

40 Gemeinden fallen in die Kategorie 5.000 - 10.000 EinwohnerInnen und haben insgesamt 280.000 EinwohnerInnen (oder 18 % der NÖ-Landesbevölkerung).

Etwa 60 Gemeinden fallen in die Kategorie 3.000 - 5.000 EinwohnerInnen mit insgesamt 216.000 EinwohnerInnen (oder 14 % der Landesbevölkerung).

Der große Rest umfasst die 453 niederösterreichischen Gemeinden mit weniger als 3.000 EinwohnerInnen. Sie beherbergen insgesamt 683.000 EinwohnerInnen (oder 43 % der Landesbevölkerung). Hier ist der Radverkehr anteilmäßig eher noch gering.

	Gemeindeebene
Thematisierung	Selbstpositionierung der Gemeinde politische Willensbildung
Erhebung	Potenzialabschätzung
Planung	Lösungs- und Umsetzungsbausteine: • Informationsarbeit • Abstimmung Siedlungsraum und Verkehr • einfache organisatorische Maßnahmen • bauliche Maßnahmen
Programm	Prioritätenreihung Festlegung des Maßnahmenmix
Umsetzung	• PR-Aktionen, Veranstaltungen, ... • Entwicklungskonzept, Verkehrskonzept • organisatorische Maßnahmen (z. B. Befahrung einer Einbahn) • bauliche Maßnahmen
Evaluation	Dokumentation: • Was tut sich? Was bringt der Radverkehr? • Welche Synergien/Folgewirkungen werden ausgelöst?
Instandhaltung	Instandhaltung + Pflege

Quelle: Kodym

Thematisierung und Selbstpositionierung der Gemeinde

Radverkehr beginnt im Kopf. Es geht zunächst nicht um den Bau von Radwegen, sondern ums Radfahren. Aktuell steht landesweit vor allem Informationsarbeit und Bewusstseinsbildung im Vordergrund. Über PR-Kampagnen, Aktionen, Wettbewerbe etc. soll Alltagsradverkehr thematisiert werden, indem über Zusammenhänge zu Mobilität und Siedlungswesen, Gesundheit und Bewegung, Umwelt und Klimaschutz, Energieeffizienz, Energiesparen etc. aufmerksam gemacht wird.

Nicht überall ist Alltagsradverkehr bereits ein Thema. Auf lokaler bzw. kleinregionaler Ebene bedarf der Radverkehr eines gewissen Potenzials, um überhaupt Stellenwert zu haben. Entsprechend sind zwei Fragen grundlegend: „Ist der Alltagsradverkehr bei der Bevölkerung und im Gemeinderat ein Thema?“, „Kann bzw. soll Alltagsradfahren etabliert, gestärkt, weiter entwickelt werden?“

Erhebung

Eine erste Einschätzung der Potenziale dient als Grundlage zur politischen Willensbildung.

Planung

Durch die Sichtung von Lösungs- und Umsetzungsbausteinen lässt sich die Frage: „Was wäre zu tun?“ klären. Es lassen sich grob vier Gruppen an Maßnahmen oder Einzelbausteinen unterscheiden:

- Informationsarbeit auf Gemeindeebene: Das Thema Alltagsradverkehr wird durch PR-Aktionen, Kampagnen, Pressearbeit etc. der Bevölkerung bewusst gemacht.
- Abstimmung von Siedlungsraum und Verkehr: im Rahmen des örtlichen Raumordnungsprogramms inklusive der Siedlungsentwicklung in den nächsten 10 bis 15 Jahren
- Einfache organisatorische Maßnahmen wie Festlegung von Routenabschnitten, Ausschilderung, Markierung von Radstreifen, Abstellanlagen, etc.
- Bauliche Maßnahmen: Diese sind meist punktuelle Maßnahmen.



Quelle: Kodym

Programm und Umsetzung

Im Rahmen der Umsetzung sind Prioritäten zu setzen, Geldmittel und Arbeitskräfte optimal einzusetzen. Das Umsetzungsprogramm ist Orientierung für jene, die die Umsetzung koordinieren, Unterlage für Anträge um Fördermittel, für Werbezwecke und Aktionen. Für die jeweilige Orts- bzw. Regionssituation wird immer ein anderer Maßnahmen-Mix aus nachfolgenden vier Paketen passend sein.

- **Informationsarbeit und Bewusstseinsbildung**

Auf lokaler und kleinregionaler Ebene werden regelmäßig Aktionen, Veranstaltungen etc. durchgeführt. Sie schaffen die Grundlage für die weiteren Schritte.

- **Abgleich von Raumordnung und Verkehr**

Auf der Ebene des örtlichen Raumordnungsprogramms sind das Entwicklungs- und Verkehrskonzept als Planungsinstrumente etabliert.

- **Umsetzung organisatorischer Maßnahmen**

Insbesondere sind kostengünstige organisatorische Ansätze und Lösungsmöglichkeiten gefragt. Sie fördern und attraktivieren das Radfahren, steigern es zahlenmäßig und kommen oft mit relativ geringen Baumaßnahmen aus.

- **Umsetzung baulicher Maßnahmen**

Bauliche Maßnahmen sind teuer und sollten erst in Erwägung gezogen werden, wenn Alternativlösungen nicht möglich sind.

Evaluation

Flächendeckende Rauminformation zum Thema Alltagsradverkehr gibt es aktuell lediglich im groben Überblick. Im Zuge der Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs auf lokaler Ebene werden entsprechende Rauminformationen gesammelt und zusammengetragen. Seitens des Landes werden Förderungen und Maßnahmen zum Gesamtverkehr entsprechend ausgerichtet. Die Ergebnisse stehen als Informationsgrundlage allen Gemeinden und Regionen zur Verfügung

- zum Aufzeigen von Synergien, Vernetzungen, Kooperationen etc.,
- zum Setzen von räumlichen Schwerpunkten,
- zur Information und Beratung.

Instandhaltung und Pflege

Auch laufende Pflege (Winterdienst) und Instandhaltung von Radrouten bzw. Radwegen sind nötig. Schon in der Planung sind die künftig anfallenden Kosten und Arbeiten für die unterschiedlich gestalteten Radroutenabschnitte zu berücksichtigen.

5 RECHTSGRUNDLAGEN

5.1 Der Radverkehr im Straßenraum wird in zwei Rechtsgrundlagen geregelt

5.1.1 Die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960)

... enthält die für das Radfahren grundsätzlich relevanten Vorschriften (Details zu den einzelnen Regelungen unter www.ris.bka.gv.at). Als Leitsatz für die Planung ist § 1 Abs. 1 der StVO 1960 anzusehen:

„als Straßen mit öffentlichem Verkehr gelten Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benutzt werden können.“

Bei der Planung muss daher der Radverkehr immer mitberücksichtigt werden. Straßenpolizeiliche Maßnahmen – wie das Kundmachen von Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen – dürfen von der Behörde nur gesetzt werden, wenn diese der „Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit“ aller VerkehrsteilnehmerInnen dienen – das heißt auch dem Radverkehr (§ 43 und § 44a StVO 1960). Die Erlassung von Bescheiden und Verordnungen hinsichtlich vieler Maßnahmen, die in diesem Heft im Kapitel 3 vorgeschlagen wurden – diese betreffen zumeist den fließenden Verkehr –, fällt grundsätzlich in die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde (§ 94b Abs. 1 StVO 1960).

Verfahrensgang bei Erlassung einer Verordnung durch die Bezirksverwaltungsbehörde

Beispiel: Eine Gemeinde ersucht die örtlich zuständige Bezirksverwaltungsbehörde um die Verordnung eines Radweges (Verkehrszeichen gemäß § 52 Z 16 StVO 1960).

Ansuchen der Gemeinde bei der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens bestellt diese eine oder einen Sachverständige/-n für Verkehrstechnik zur Erhebung der Ist-Situation bzw. zur Erstellung eines Gutachtens.

Ermittlungsverfahren – Einleitung durch die Bezirksverwaltungsbehörde, Bestellung eines Sachverständigen durch die Behörde

Zur Verkehrsverhandlung, die einen Lokalausweis umfasst, werden neben dem bzw. der Sachverständigen auch die Gemeinde, die Landesstraßenverwaltung (außer bei Gemeindestraßen), die Polizeidienststelle und – wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt sind – die gesetzlichen Interessenvertretungen (Arbeiterkammer, Wirtschaftskammer etc.) eingeladen.

Verkehrsverhandlung – Lokalausweis unter der Leitung der Bezirksverwaltungsbehörde

Nach Abwägung aller vorgebrachten Argumente trifft die Behörde ihre Entscheidung und erstellt die notwendige Verordnung für den Radweg.

Verordnung nach Interessenabwägung der Behörde auf Grundlage der Erhebungen bzw. des Gutachtens des Sachverständigen und der Stellungnahmen der gesetzlichen Interessenvertretungen

Der Radwegerhalter stellt die verordneten Verkehrszeichen auf und meldet der Behörde den exakten Zeitpunkt der Kundmachung.

Aufstellung der Verkehrszeichen (Kundmachung der Verordnung)

Jetzt ist der Radweg rechtsgültig.

In § 94d StVO 1960 werden **die in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallenden straßenpolizeilichen Angelegenheiten** taxativ aufgezählt. Voraussetzung ist, dass „der Akt der Vollziehung nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam wird und sich auf Straßen, die nach den Rechtsvorschriften weder als Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen gelten noch diesen Straßen gleichzuhalten sind, beziehen soll ...“. Beispielsweise kann eine Gemeinde demnach im eigenen Wirkungsbereich Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen oder Wohnstraßen bestimmen.

5.1.2. Das NÖ Landesstraßengesetz 1999

Der Bau, die Erhaltung und die Verwaltung aller öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen (Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen) im Land Niederösterreich werden im NÖ Straßengesetz 1999 geregelt.

Sofern in diesem Gesetz nicht anders geregelt, ist in Angelegenheiten, die

- Gemeindestraßen betreffen, der Bürgermeister bzw. die Bürgermeisterin (der Magistrat bei Städten mit eigenem Statut) Behörde I. Instanz und der Gemeinderat (der Stadtse-nat bei Städten mit eigenem Statut) Behörde II. Instanz; und
- Landesstraßen betreffen, die Bezirksverwaltungsbehörde Behörde I. Instanz und die Landesregierung Behörde II. Instanz.

Gegebenenfalls sind neben diesen zwei Rechtsgrundlagen auch andere rechtliche Bestimmungen - wie etwa aus dem Bereich des Naturschutzes (in Natur- bzw. Landschaftsschutzgebieten), des Wasserrechtes (beim Bau von Brücken) - relevant.



6 ZUSTÄNDIGKEITEN

6.1 Die Organisation des Alltagsradverkehrs

Im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen fallen die gesamte Verkehrerschließung, der ruhende Verkehr, der Radverkehr und der Fußgängerverkehr in die Kompetenz der jeweiligen Gemeinde. Sie muss selbst für das Setzen von lokalen und kleinregionalen Verkehrsregelungen tätig werden. Diese beeinflussen den Radverkehr direkt. Initiativen zur Etablierung und Förderung des Alltagsradverkehrs gehen daher primär von einer Gemeinde aus.

Unterstützung erhalten die Gemeinden durch:

- **Beraternetzwerk:**

Die „Dorf- und Stadterneuerung“, das „Klimabündnis NÖ“, und „die umweltberatung“ haben gemeinsam mit der „Verkehrsberatung“ des Amtes der NÖ Landesregierung ein Beraternetzwerk aufgebaut. Die Berater helfen in den Gemeinden den Planungsprozess in Gang zu setzen, kennen alle relevanten Förderungen und helfen bei der Auswahl von Projekten zur Bewusstseinsbildung – einige davon sind in diesem Heft angeführt.

- Zusätzlich bietet die Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten im Amt der NÖ Landesregierung den NÖ Gemeinden auf Anfrage der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister eine kostenlose „Verkehrsberatung“ an. Dabei werden Empfehlungen zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Straßenraumgestaltung im Spe-

ziellen auch für Radfahrer in schriftlicher Form aufbereitet. Umfassende (Rad-)Verkehrskonzepte können fachlich beurteilt (Inhalt von Ausschreibungen etc.) und Diskussionen mit BürgerInnen können begleitet werden. Die konkrete Ausführung von Einzelmaßnahmen erfolgt in weiteren Schritten (Plandarstellung, Kostenermittlung etc.).

- Bei der Umsetzung von baulichen oder organisatorischen Einzelmaßnahmen im Straßenraum wird häufig auf den fließenden Verkehr Einfluss genommen. Diese Maßnahmen bedürfen einer Verordnung im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Bei der Erstellung können Gemeinden bei Bausprechtagen, die in jeder Bezirkshauptmannschaft abgehalten werden, die kostenlose Beratung der **Amtssachverständigen der Abteilung Bau- und Anlagentechnik des Amtes der NÖ Landesregierung** in Anspruch nehmen. Es können auch im Auftrag der Gemeinden die erforderlichen Gutachten für Verordnungen erstellt werden (kostenpflichtig). Wenn Änderungen der Flächenwidmung bevorstehen und auf den Radverkehr entsprechend Rücksicht genommen werden soll, kann das Verkehrskonzept des örtlichen Raumordnungsprogramms geändert werden. Hier beraten die **Amtssachverständigen der Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik des Amtes der NÖ Landesregierung**.

- Auch durch die Aktionen der **Dorf- und Stadterneuerung** können Maßnahmen vorbereitet und unter gewissen Voraussetzungen organisatorisch und finanziell unterstützt werden (Einhaltung von Richtlinien, Planungskriterien, Finanzierbarkeit etc.). Die einzelnen Projekte können von straßenbaulichen Maßnahmen bis hin zur Bewusstseinsbildung (Feste, Ausstellungen, Texte für Gemeindezeitung) reichen.
- Für die Schulung der MitarbeiterInnen von Gemeinden zum Thema Mobilität wird von der NÖ Landesakademie ein spezielles Kursprogramm angeboten. Dem Thema Radverkehr ist ein eigener Teil in dieser Ausbildung gewidmet.

6.2 Entwicklung und Abstimmung von Radverkehrsstrukturen in Kleinregionen

Die Abstimmung von Radverkehrsstrukturen über die Gemeindegrenzen hinweg ist Aufgabe kleinregionaler Kooperationen. Umsetzungsschwerpunkt ist die gemeinsame Entwicklung, Ausrichtung und Abstimmung zusammenhängender Netze. Die Erstellung klein-

regionaler Entwicklungskonzepte und Rahmenkonzepte kann auch gefördert werden. Beratung über die Zusammenarbeit gibt die **Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik des Amtes der NÖ Landesregierung**.

6.3 Radverkehr aus landesweiter Sicht

Der Alltagsradverkehr wurde vom NÖ Straßendienst in den letzten 15 Jahren vor allem durch die Gestaltung von mehr als 1.000 km Ortsdurchfahrten gefördert. Das Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge im Ortsgebiet konnte dadurch wesentlich reduziert werden. Attraktive Nebenflächen ermöglichen die Errichtung von Radabstellanlagen. Vereinzelt konnten sogar Radwege angelegt werden.

In den nächsten 15 Jahren sollen weitere 1.500 km Ortsdurchfahrten gestaltet werden, wobei auf den Alltagsradverkehr besondere Rücksicht genommen wird.

Für das alltägliche Radfahren bietet sich oft auch das ländliche Wegenetz an. In Niederösterreich ist die Abteilung Güterwege für die Erhaltung dieser Wege (Wege öffentlichen Gutes der

Gemeinde und Privatwege) zuständig. Diese prüft auf Antrag der Gemeinde die Notwendigkeit einer Sanierung eines landwirtschaftlichen Weges – entspre-

chend den einschlägigen Richtlinien – und unterstützt gegebenenfalls die Erneuerung dieser Wege.

6.4 Radverkehr aus bundesweiter Sicht

Masterplan Radfahren – Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich

Radfahren schont die Umwelt, spart Sprit, entlastet den Verkehr und ist gut für die Gesundheit. Mit dem Masterplan Radfahren setzt das Lebensministerium einen weiteren Meilenstein für mehr umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität im Alltag.

Mit dem Masterplan soll eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils erreicht werden. Durch die Verlagerung von privaten PKW-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr können wesentliche positive Umweltwirkungen erreicht werden:

- Reduktion von Treibhausgasen (Klimaschutz)
- Reduktion von Luftschadstoffen (Feinstaub, Stickoxide etc)
- Verringerung der Belastungen durch Straßenverkehrslärm
- Positive Gesundheitswirkungen durch die Bewegungsförderung

Davon profitieren alle: BürgerInnen, insbesondere unsere Kinder, die Wirtschaft und die öffentliche Hand. Darüber hinaus empfiehlt der unter österreichischer Federführung stehende Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktions-

plan der WHO (CEHAPE) die Forcierung von körperlicher Aktivität, etwa durch vermehrtes Radfahren im Alltag.

Durch den Masterplan sollen alle Ebenen der Radverkehrsförderung angesprochen werden. **17 konkrete Maßnahmen** gegliedert in „**7 Handlungsfelder**“ umfassen alle Aspekte der Radverkehrsförderung wie die Optimierung der Infrastruktur, Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und die Schaffung eines radfahrerfreundlichen Umfeldes.

Das Lebensministerium unterstützt die Umsetzung des Masterplans Radfahren mit folgenden Maßnahmen:

- Radverkehrsschwerpunkt im Rahmen der klima:aktiv Beratungsprogramme für Städte, Gemeinden und Regionen, für Betriebe, für öffentliche Verwaltung, sowie für Freizeit- und Tourismusverkehr durch kostenfreie Umsetzungsberatung,
- Förderschwerpunkt für Radverkehr im neuen klima:aktiv Förderprogramm. Neben Betrieben können nun auch Gemeinden finanzielle Unterstützung zur Umsetzung von Maßnahmen zur Forcierung des Radverkehrs erhalten,
- Einrichtung einer bundesweiten Radverkehrskoordination, die die Länder

- und Gemeinden unterstützen, vernetzen und deren Bemühungen abstimmen soll,
- bewusstseinsbildende Kampagnen wie „Abfahren aus Radfahren“ und der Wettbewerb für fahrradfreundliche Betriebe „Bike to Business“.

Link zum Masterplan
<http://umwelt.lebensministerium.at/article/articleview/56062/1/1467>

Link zu klima:aktiv mobil Programmen:
www.klimaaktivmobil.at

6.5 Beraternetz, Kontaktadressen - Hilfestellung und Service

Umweltberatung

Geschäftsstelle Niederösterreich
Rennbahnstr. 30/1/3, Postfach 47
3100 St. Pölten
Tel.: 02742/718 29
www.umweltberatung.at

NÖ Dorf- und Stadterneuerung

Verband für Landes-, Regional- und Gemeindeentwicklung
Amtsgasse 9, 2020 Hollabrunn
Tel.: 02952/48 48
www.dorf-stadterneuerung.at

Klimabündnis

Klimabündnis Niederösterreich
Wiener Straße 35, 3100 St. Pölten
Tel.: 02742/269 67
www.klimabuendnis.at

Regionalmanagement

Niederösterreich, Stadt-Umland-Management Wien/Niederösterreich
Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten
Tel.: 02742/9005-14971
www.regionalmanagement-noe.at
www.stadt-umland.at

Amtssachverständige für

Raumordnung und Raumplanung

Amt der NÖ Landesregierung,
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abt. Raumordnung und Regionalpolitik (RU2)
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten
Tel.: 02742/9005-14283, www.noel.gv.at

Verkehrstechnische Amtssachverständige

Amt der NÖ Landesregierung,
Gruppe Baudirektion, Abteilung Bau- und Anlagentechnik (BD2)
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten
Tel.: 02742/9005, www.noel.gv.at

Verkehrsberatung

Amt der NÖ Landesregierung,
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (RU7)
Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten
Tel.: 02742/9005-14971, www.noel.gv.at

Lebensministerium

Abteilung Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm
DI Robert Thaler,
Mag. Eva Gleissenberger
Stubenbastei 5, 1010 Wien
eva.gleissenberger@lebensministerium.at



Quelle: RU7, Rappersberger



Quelle: RU7, Rappersberger



Quelle: RU7, Rappersberger

Quellen

NÖ Klimaprogramm 2004 - 2008: www.noel.gv.at/umwelt/klima.htm

RVS Merkblatt 3.13 Radverkehr vom Juni 2001: Zu beziehen bei der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße · Schiene · Verkehr, www.fsv.at

Mobilität in Niederösterreich - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Heft 21 der Schriftenreihe des Niederösterreichischen Landesverkehrskonzeptes) www.noel.gv.at/service/ru/ru7/lvk/publikationen.html

Schriftenreihe zum Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept

Heft 1: Ausgangslage, Entwicklung, Leitbild (Juni 1990)

Heft 2: Park&Ride (September 1990)

Heft 2: Park&Ride, Neuauflage (Oktober 2002)

Heft 3: Verkehrsberuhigung (Februar 1991)

Heft 4: Verkehrsverbünde (März 1991)

Heft 5: Umweltgerechter Straßenbetrieb (Mai 1991)

Heft 6: Verkehrssicherheit (August 1991)

NÖ Landesverkehrskonzept Entwurf (April 1991)

NÖ Landesverkehrskonzept Kurzfassung (Juni 1991)

NÖ Landesverkehrskonzept (Dezember 1991)

Heft 7: Schifffahrtskonzept (August 1992)

Heft 8: Flugverkehrskonzept (Dezember 1992)

Heft 9: Verkehrssteuerung (Juli 1993)

Heft 10: Güterverkehr (April 1994)

Heft 11: Chancen für Elektro-Fahrzeuge (März 1995)

Heft 12: Dokumentation Ortsverkehre (Februar 1996)

Heft 13: Anruf-Sammel-Taxis für den Öffentlichen Verkehr in der Region (Juli 1996)

Heft 14: Gestaltung untergeordneter Straßen (November 1996)

Heft 15: Ruhender Verkehr (September 1998)

10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept (Oktober 2001)

Heft 16: Gestaltung innerörtlicher Orientierungssysteme (Jänner 2002)

Heft 17: Gehen in Niederösterreich (Februar 2002)

Heft 18: Umweltbewusst Mobil: Sprit sparend Fahren (November 2002)

Heft 19: Telekommunikations-Infrastrukturkonzept (März 2003)

Heft 20: Handbuch für Verkehrsspargemeinden (Juni 2003)

Heft 21: Mobilität in Niederösterreich Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2003 (Jänner 2005)

Heft 22: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich (Juni 2005)

Heft 23: Mobilitätshilfen
(Jänner 2007)

Heft 24: **Radfahren im Alltag in
Niederösterreich
(April 2007)**

Heft 25: Verkehrssicherheitsarbeit
in Niederösterreich -
Rückblick und Ausblick
(April 2007)

Die Hefte der Schriftenreihe und die Informationen sind zu beziehen bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Tel.: 027 42/90 05-149 73

Das Heft ist herunterladbar auf der Internetseite www.noe.gv.at/

Impressum

Herausgeber und Medieninhaber:

Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten
(RU7)

Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten

Projektleitung

DI Christoph Westhauser (Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7)

Grundlagenerstellung

Verkehrsclub Österreich (VCÖ), DI Wolfgang Rauh

Mitarbeit:

DI Albert Kodym (Abt. Raumordnung und Regionalpolitik, RU2) gemeinsam mit
MMMag. Eduard Schadinger (Abt. Verkehrsrecht, RU6), DI Helmuth Merbaul (Abt. Bau- und Anlagentechnik, BD2) und
DI Klaus Längauer (Abt. Allgemeiner Straßendienst, ST1) - alle Amt der NÖ Landesregierung

Redaktion

Doris Hochmeister (Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7)

Herstellung

gugler cross media, Melk
Gedruckt auf 100% Recycling-Papier

ISBN 3-902372-13-3





Gedruckt nach der Richtlinie
„Schadstoffarme Druckerzeugnisse“ des
Österreichischen Umweltzeichens.
gugler cross media, Melk; UWZ 609

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

adresse » 3109 st. pölten, landhausplatz 1
telefon » 02742 9005 149 73 | fax » 02742 9005 149 50
internet » www.noe.gv.at

www.noe.gv.at