

## INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

**Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl**

und

**Umwelt-Landesrat Rudi Anschober**

am 16. September 2009

zum Thema

**"Oö. Landesradverkehrskonzept 2009"**

**Radverkehrsanteil soll auf 10 % angehoben werden**

**Wichtige Radwegebaumaßnahmen in der kommenden  
Legislaturperiode**

Weitere Gesprächsteilnehmer:

- Christian Hummer, Radverkehrsbeauftragter des Landes OÖ
- Johann Froschauer, Abt. Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:  
Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Präsidium  
Abteilung Presse  
Klosterstraße 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12  
Fax: (+43 732) 77 20-115 88  
landeskorrespondenz@ooe.gv.at  
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Mit mehr als 2.100 Kilometern bestens ausgebauten Radwanderwegen bietet Oberösterreich Radtourist/innen eine große Vielfalt an Urlaubsmöglichkeiten. Sechs Hauptrouten (Donauweg, Innweg, Salzkammergutweg, Ennstalweg, Römerweg, Grenzlandweg) und 25 Ausflugsrouten bilden ein dichtes Netz im ganzen Bundesland.

## **LAND OBERÖSTERREICH INVESTIERT BEREITS MEHR ALS 10 MIO. EURO PRO JAHR IN DEN RADWANDERWEGEAUSBAU**

Eine perfekte Infrastruktur ist Voraussetzung für boomenden Radtourismus. Die Neubeschilderung der im Landes-Radwanderwegekonzept befindlichen Radwanderrouten ist abgeschlossen. Im Radwege-Bauprogramm der Straßenverwaltung werden 2009 mehr als 10 Mio. Euro investiert.

Die wichtigsten Radwanderwegebaumaßnahmen im Zuge des überregionalen Radwanderwegekonzeptes in der kommenden Legislaturperiode werden sein:

### **R 1 Donauweg**

Errichtung eines Geh- und Radweges im Zuge der B 130 zwischen Wesenufer und der Schlögener Schlinge. Baukosten rd.3,4 Mio. Euro.  
Mit der ersten Bauetappe wurde bereits im heurigen Jahr begonnen.

Errichtung eines Geh- und Radweges zwischen Wilhering und Linz entlang der B 129.

### **R 2 Salzkammergutweg**

Errichtung des äußerst attraktiven und touristisch notwendigen Netzschlusses zwischen dem oberösterreichischen und steirischen Radwanderwegenetz zwischen Obertraun und Bad Aussee. Baubeginn: Herbst 2009, Baukosten: für öö. Teil rd. 780.000 Euro - geplante Fertigstellung für Radfahrersaison 2011.

### **R 4 Traunweg**

Errichtung eines Radwanderweges zwischen Fischlham und Thalheim südlich der Traun. Mit dieser Maßnahme wäre eine attraktive Radwanderroute beidseitig der Traun zwischen Lambach und Wels vorhanden.

### **R 7 Ennstalweg**

Nach langen Verhandlungen mit der ÖBB ist es nunmehr realistisch, dass der sogenannte "Habichlerberg" in der Gemeinde Reichraming bis zur Radfahrersaison 2010 fertiggestellt ist.

### **R 8 Steyrtalweg**

Lückenschluss zwischen Klaus und St. Pankratz im Zuge des R 8 Steyrtalweges und des R 31 Nationalpark Kalkalpenweges. Geschätzte Gesamtbaukosten für den rd. 10 km langen Abschnitt rd. 5,2 Mio. Euro.

Mit dieser Maßnahme wäre das Krems- bzw. Steyrtal mit der Pyhrn-Priel-Region radfahrmäßig adäquat verbunden.

## R 15 Weissenbachtalweg

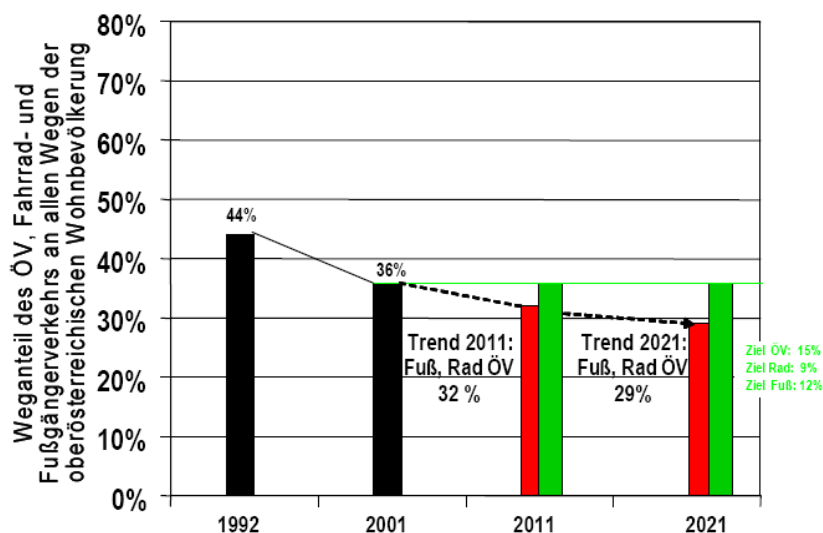
Errichtung einer rd. 12 km langen Radwanderwegeverbindung durch das wunderschöne Weissenbachtal vorwiegend auf Bundesforstwegen. Mit dieser Maßnahme ist das Innere Salzkammergut mit dem Attersee und Mondsee touristisch attraktiv radfahrmäßig verbunden. Baukosten rd. 1,7 Mio. Euro. Ausführende Gemeinden Steinbach am Attersee und Bad Ischl.

## R 16 Eisenwurzenweg

Weitere Ausbaumaßnahmen zwischen Weyer und Waidhofen/Ybbs zur Verbesserung des ober- bzw. niederösterreichischen Radwanderwegenetzes.

## RADVERKEHRSANTEIL SOLL AUF 10 % ANGEHOSEN WERDEN

Seit mindestens 20 Jahren gehen die Anteile des Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zurück; nach vorliegenden Prognosen wird dieser Abwärtstrend in der nächsten Zeit ungebrochen anhalten. Als Trendentwicklung ist bis zum Jahr 2021 eine starke Abnahme der Weganteile des Fahrradverkehrs von derzeit rund 7 % auf 5 % und des Fußgängerverkehrs von derzeit rund 16 % auf 11 % zu erwarten. Der Abnahme des Weganteils des Fußgänger- und Radfahreranteils soll entgegengewirkt werden. In den



Darstellung 38: Trendentwicklung und Zielvorgabe für die Entwicklung des Weganteils der Verkehrsmittel zu Fuß, Fahrrad und Öffentlicher Verkehr; Wege der oberösterreichischen Wohnbevölkerung im Werktagsverkehr

Grafik: Land OÖ

Städten ist ein Anstieg des Radverkehrsanteils anzustreben. Im Fußgängerverkehr wird ein Abschwächen des sinkenden Trends angestrebt.

Als Zielvorgabe laut Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 soll der abnehmende Trend beim Fahrradverkehr gestoppt und vorerst eine Stabilisierung auf dem derzeitigen Niveau erreicht werden. Mit tiefgreifenden Maßnahmen soll längerfristig eine Steigerung des derzeitigen Weganteils von 7 % auf 8 % bis zum Jahr 2012 und auf 10 % bis zum Jahr 2021 erreicht werden, so Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl.

Mit einer ambitionierten Radverkehrspolitik, die sowohl kurzfristige als auch mittel- und langfristige Maßnahmen setzt, erscheint es durchaus realistisch, die Vision von jährlich 1 Prozent plus ab 2010 bis zu einem Radverkehrsanteil von 15 % im Jahr 2018 zu erreichen, so Hiesl.

So unterschiedlich die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind, so unterschiedlich sind auch die Anforderungen der verschiedenen Zielgruppen. Das bedeutet, dass nicht jede Maßnahme jeder Zielgruppe gleich stark zugute kommt. Gerade deshalb ist es wichtig, nicht nur zwischen touristischen Radfahrer/innen und Alltagsradfahrer/innen zu unterscheiden, sondern auch hier noch einmal zu differenzieren. Darüber verfolgen auch jene Zielgruppen, die sich für den Radverkehr einsetzen unterschiedliche Ziele (Verkehrssicherheit, Wirtschaftsfaktor, ...)

## **RADVERKEHRSKONZEPT DES LANDES OÖ**

"Radfahren beginnt im Kopf" – daher hat die Öffentlichkeitsarbeit oder anders gesagt der Bereich Bewusstseinsbildung und Information einen sehr hohen Stellenwert. "Tue Gutes und rede darüber" macht deutlich, dass es mit Öffentlichkeitsarbeit alleine nicht getan ist, sondern dass die Infrastruktur sowie die Organisation und Verkehrspolitik eine große Rolle spielen. Diese Themenfelder und die daran anschließenden Maßnahmen können allerdings nicht isoliert betrachtet werden.

Eine umfassende Radverkehrsförderung, durch die möglichst viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, besteht sowohl aus Anreizmaßnahmen ("Pull"-Maßnahmen) als auch aus Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) beschränken ("Push"-Maßnahmen).

Um in einer ersten Phase ein "fahrradfreundliches Klima" zu schaffen, sollen vor allem Anreize dafür gesetzt werden, also in erstere Linie "Pull"-Maßnahmen. In weiterer Folge werden aber Anreize alleine zu wenig sein, um den gewünschten Radverkehrsanteil zu erreichen. Gerade im Rahmen einer gesamthaften Betrachtung des Radverkehrs in Gemeinden oder Regionen sind auch "Push"-Maßnahmen notwendig (z.B. die Schaffung von Radfahr- oder Mehrzweckstreifen).

## **RADVERKEHR: ÖFFENTLICHKEITSARBEIT**

- **Dachmarke für den Radverkehr in Oberösterreich**
- **Internet-Plattform**
- **Publikationen**

- **Förderaktion für oö. Gemeinden**
- **Radfahren und OÖ. Familienkarte**
- **"Oberösterreicher/innen treten in die Pedale"**
- **Ideenwettbewerb "Oberösterreicher/innen treten in die Pedale"**
- **Info- und Motivations-Kampagne**

## **RADVERKEHR: ORGANISATION UND VERKEHRSPOLITIK**

- **Kommunale und regionale Radverkehrskonzepte**  
Der Radverkehr spielt seine Stärken vor allem auf kurzen Wegen aus, vielfach innerhalb einer Gemeinde oder einer Region. Hier besteht auch ein großes Potenzial, da die Hälfte aller Autofahrten kürzer als 5 km ist.  
Damit nun nicht jede Gemeinde "das Rad ein zweites mal erfinden" muss, soll anhand einer Gemeinde und einer Region ein kommunales sowie ein regionales Musterradverkehrskonzept erstellt werden, das als Handbuch mit Checklisten dann allen Gemeinden bzw. Regionen zur Verfügung steht und mit Hilfe einer Beratungsleistung umgesetzt werden kann.
- **Plattform für den Radverkehr in OÖ**  
Wenngleich vieles im Radverkehr standardisiert werden kann, so sind die Anforderungen an kommunale und regionale Fahrradkonzepte aufgrund mehrerer Faktoren (Struktur, Topografie, Pendlerströme, ...) doch sehr unterschiedlich. Um auch hier rasch und kompetent Lösungen anbieten zu können, braucht es eine Plattform aus Fachleuten ähnlich der "Plattform Radland OÖ.", die aus Ressourcengründen eingestellt werden musste. Diese Plattform fungiert gleichzeitig in Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsbeauftragten des Landes OÖ als Koordinationsstelle für alle Belange der Förderung des Radverkehrs.
- **Verbindliche Richtlinien zur Gestaltung der Fahrradinfrastruktur**  
Bei der Überarbeitung der RVS für den Fußgänger- und Radverkehr wurden von der Expertengruppe der Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr praktische Umsetzungsprobleme bei der Fußgänger- und Radverkehrsplanung identifiziert (Widersprüche mit der StVO). Es gibt Vorschläge für eine "rechtliche Reparatur", die eine Vereinfachung anstrebt und Sonderregelungen möglichst vermeidet.  
Aufbauend auf diesen Änderungsvorschlägen sollen verbindliche Richtlinien für die Gestaltung der Fahrradinfrastruktur auf Streckenabschnitten und Knotenpunkten ausgearbeitet werden (incl. Beschilderung und Bodenmarkierungen soweit noch schon umgesetzt). Dazu soll die Broschüre "Radfahranlagen in Oberösterreich" neu aufgelegt werden bzw. eine gänzlich neue Broschüre erarbeitet werden.
- **Mobilitätsmanagement**  
Das Mobilitätsmanagement im oö. Landesdienst (MOM) zeigt auf vorbildliche Weise, wie mit Beratung, Information und organisatorischen Maßnahmen die Mitarbeiter/innen-Mobilität umweltfreundlicher gestaltet werden kann. Federführend kann hier das Landesdienstleistungszentrum genannt werden. Der Radverkehr spielt hier eine wichtige Rolle (Diensträder, Radgarage und Duschen für Radpendler/innen). Dieses Mobilitätsmanagement soll schrittweise auf alle Landesdienststellen in Oberösterreich ausgeweitet werden, ebenso sollen Gemeinden davon profitieren.

- **Pilotprojekt "Fahrradverleih"**  
Leihsysteme für Fahrräder haben in jüngster Zeit vor allem in großen Städten einen Boom erlebt. Leihräder werden sowohl von (Rad)Tourist/innen als auch Alltagsradler/innen nachgefragt, wenn das System einfach zu handhaben ist. In einem Pilotprojekt sollte ausgelotet werden, wo in Oberösterreich es Sinn macht, Leihräder anzubieten, und welches Betreibermodell sich am besten eignet.
- **Pilotprojekt "Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖV"**  
Obwohl eine stetige Nachfrage vorhanden ist, schrumpft das Angebot der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr (z.B. keine Fahrradmitnahme im Railjet und in den neuen Garnituren der Pöstlingbergbahn). In einem Pilotprojekt sollen Erfahrungen und gute Beispiele aus dem In- und Ausland gesammelt werden und ein für Oberösterreich geeignetes System im Probebetrieb mit Hinblick auf eine breite Umsetzung getestet werden.
- **Baustellen und Radverkehr**  
Die mehr oder weniger ausreichende Berücksichtigung des Fahrradverkehrs bei Baustellen und Umleitungen zeigt, welchen Stellenwert der Radverkehr einnimmt. Zu diesem Thema könnte auf die Erfahrungen und Ergebnisse der Arbeitsgruppe des Magistrats Linz zurückgegriffen werden, die sich im Jahr 2008 damit beschäftigt hat.
- **Radfahren und Verkehrssicherheit**  
Radfahren ist entgegen vielen Meinungen sicher und die Zahl der getöteten Radfahrer/innen nimmt über mehrere Jahre betrachtet stetig ab. Die jährlichen Zahlen liegen in einer Schwanungsbreite, die 2007 am unteren Rand angesiedelt war und 2008 leider am oberen Rand. Die Ursachen dafür sind zu untersuchen. In diesem Zusammenhang ist eine Helmpflicht beim Radfahren abzulehnen, wenngleich es zu begrüßen ist, wenn auf freiwilliger Basis ein Radhelm getragen wird.
- **Radverkehrszählungen**  
Aussagekräftige Daten zum Radverkehr (Meinungsumfragen, Verkehrszählungen, etc.) machen klare Zielvorgaben sinnvoll und Erfolge messbar). Dazu ist die zehnjährliche landesweite Verkehrserhebung eine sehr gute Basis. Für den Radverkehr sind aber auch Daten in kürzeren Zeitabständen (z.B. vor und nach einem Projekt) notwendig. Auf lokaler oder regionaler Ebene könnten diese Daten permanente Radverkehrszählstellen bzw. zeitlich beschränkten Radverkehrszählungen liefern.

## **RADVERKEHR: INFRASTRUKTUR**

- **Fließender Radverkehr**
- **Radverträglichkeitsprüfung**  
Im Zuge von Straßenbauprojekten (Umfahrungen, Ortsplatzgestaltungen, Kreuzungsumbauten, ...) soll in der Planungsphase der Radverkehr bzw. der NMIV (Rad- und Fußverkehr) umfassend berücksichtigt werden. U. a. sollen folgende Fragen abgeklärt werden:

- Wie können die Interessen der Radfahrer/innen gewahrt bleiben bzw. verbessert werden?
- Welchen Beitrag kann der Radverkehr leisten, um Verkehrsspitzen zu entlasten, den Verkehr zu beruhigen sowie die Mobilität und Verkehrssicherheit zu erhöhen?
- Welche Maßnahmen sind notwendig, um diese Beiträge zu erreichen und wie können diese umgesetzt werden?

Dazu sollen in einer ersten Phase die Planer und Straßenbezirksleiter von BauN und BauE sowie die Gemeinden für die breite Palette an radverkehrsfördernden Maßnahmen sensibilisiert werden. Darauf aufbauend soll eine einheitliche Vorgangsweise gefunden werden, damit bei jeder Planung Verbesserungen für den Radverkehr untersucht werden.

- **Hauptrouten des Alltags-Radverkehrs**

Um das Ziel der Erhöhung des Alltagsradverkehrs zu erreichen, müssen attraktive Radrouten geschaffen werden, auf denen ohne Umwege die täglichen Ziele erreicht werden können. Dazu soll oberösterreichweit ein Netz an Hauptrouten für den Alltags-Radverkehr geschaffen werden. Teile dieser Hauptrouten werden das bestehende (touristische) Radwanderwegenetz und die B- und L-Straßen begleitenden Radwege bilden, es soll der Fokus aber auch auf die Möglichkeit gelegt werden, die Radfahrer/innen auf der Fahrbahn zu belassen (Mischverkehr, Radstreifen, Mehrzweckstreifen). Insgesamt muss es gelingen, einen einheitlichen Qualitätsstandard für diese Hauptrouten festzulegen. In einem ersten Schritt soll in einer Pilotregion (z.B. Bezirkshauptstadt und Umlandgemeinden) mit Hilfe von Alltagsradfahrer/innen herausgefunden werden, wo solche Hauptrouten verlaufen könnten. Danach soll dieses Konzept Zug um Zug auf ganz Oberösterreich ausgedehnt werden.

- **Ruhender Radverkehr**

- **Informationsoffensive "Radabstellanlagen"**

"Eine angenehme Radfahrt beginnt und endet mit einem attraktiven Abstellplatz". Mit der Bautechnikverordnungsnovelle 2008 hat Oberösterreich bundesweit eine Vorreiterrolle bei den Stellplätzen für Fahrräder eingenommen. Geregelt werden sowohl die Anzahl als auch die Qualität der Radständer. Allerdings fehlt in den Gemeinden, bei Architekten, Bausachverständigen, etc. großteils die Information, wie Radständer beschaffen sein müssen, dass sie auch bequem und sicher benutzt werden können. Vielfach stehen bei öffentlichen Gebäuden, Wohnanlagen, Gasthäusern, Lebensmittelgeschäften, etc. noch sogenannte "Felgenkiller" und werden auch nach wie vor angeschafft.

Eine Informationsoffensive bei den relevanten Zielgruppen könnte hier Abhilfe schaffen.

Die Maßnahme könnte auch eine Rückgabemöglichkeit von "Felgenkillern" bei Neukauf eines qualitativ entsprechenden Fahrradständern beinhalten (ähnlich der Prämien für Rückgabe alter KFZ).

Umsetzung: Broschüren, Internet, Veranstaltungen.

- **Bike+ride – Konzept**

Das Fahrrad ist bei täglichen Wegen oft nur ein Teil der benützten Verkehrsmittel. Bei den Fahrten zur Arbeit und Ausbildungsstätte wird das Fahrrad als Zubringer

zu Bus- und Bahnhaltstellen gerne genutzt. Eine weitere Variante ist die Weiterfahrt mit dem Fahrrad vom (Bus)Bahnhof zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte. Gerade diese Formen der Mobilität sollten gefördert werden, da die Fahrten zu Zeiten der größten Verkehrsspitzen passieren und hier das Fahrrad einen Beitrag zur Entlastung leisten kann.

In einem Bike+ride-Konzept sollen – abgestimmt auf eine Park+ride-Offensive – die Anforderungen an die Infrastruktur sowie die notwendigen Schritte im Bereich der Organisation und Information definiert werden. Unterstützung dazu bildet das aktuelle im Forschungsprojekt "ISR – Intermodale Schnittstellen Radverkehr" (im Auftrag von bmvit und ÖBB, finanziert durch den Klima- u. Energiefonds), in dem die Bundesländer OÖ und Stmk. mit Modellregionen vertreten sind. Das Projekt wird Ende 2009 abgeschlossen.

- **Servicestationen**  
Servicestationen mit Reparatur- und Aufpumpmöglichkeiten sind eine besondere Dienstleistung und zeigen von einer Wertschätzung gegenüber den Radfahrer/innen. Diese können sowohl von den Alltagsradfahrer/innen als auch den Radtourist/innen genutzt werden. Solche Servicestationen könnten eine Maßnahme sein, für deren Errichtung eine Gemeinde eine Landesförderung erhält. Hier könnte auch das zentrale Beschaffungsmanagement (GBM) Einkaufsvorteile verhandeln. Kooperationen mit dem örtlichen Fahrradhandel sind anzustreben.

## **STRATEGIE DES LANDESRADVERKEHRKONZEPTE**

- **Radfahren mit Vorteilen**  
Mehr Alltagsradverkehr zieht viele Vorteile nach sich: Radfahren ...  
... hält fit,  
... spart Geld,  
... ist lärmarm,  
... verbraucht wenig Platz,  
... ist ressourcenschonend,  
... entlastet Verkehrsspitzen,  
... erhöht die Mobilität von Jung und Alt,  
... verursacht keine Luft- und Klimaschadstoffe,  
... ist das ideale Verkehrsmittel auf Kurzstrecken,  
... ist umso sicherer, je mehr mit dem Rad fahren,  
... fördert die Nahversorgung und lokale Wirtschaft.

Alle diese Vorteile sorgen für ein positives Image des Radfahrens und stehen daher im Vordergrund der Kommunikation. Sie zeigen weiters, dass der Radverkehr viele Schnittstellen zu anderen Themenbereichen und somit großes Potenzial hat.

- **Radfahren im Netzwerk**  
Zur Förderung des Alltagsradverkehrs bedarf es vieler Akteure, die sich mit ihren Möglichkeiten und Maßnahmen vernetzen. Dazu zählen u. a. ...  
... Land OÖ – Direktion Straßenbau und Verkehr,  
... Interessensvertretungen (VCÖ, ARBÖ, ÖAMTC, ...),  
... Organisationen und Vereine (KfV, Klimabündnis, Initiative Fahrrad OÖ., ...),

... Gemeinden (Radverkehrskordinatoren, ...),  
 ... Wirtschaft (Radhandel, Nahversorger, ...).

Alle diese Akteure sind an der Förderung des Radverkehrs interessiert und arbeiten daher gemeinsam in einem landesweiten Netzwerk.

○ **Radfahren mit Attraktivität**

Je attraktiver das Radfahren ist, desto mehr werden auf das Fahrrad umsteigen. Radfahren wird als attraktiv empfunden, wenn ...

- ... Routen direkt verlaufen und Umwege auf ein Minimum beschränkt bleiben,
- ... die Radinfrastruktur zusammenhängend ist und alle Quellen und Ziele von Radfahrer/innen erschließt,
- ... die Radinfrastruktur so in die Umgebung integriert ist, dass das Radfahren Spaß macht,
- ... die Verkehrssicherheit gewährleistet ist,
- ... zielnahe und qualitativ hochwertige Radabstellanlagen vorhanden sind,
- ... es komfortabel ist (z.B. Servicestationen mit Werkzeug und Luftpumpe, Duschen am Arbeitsplatz, ...),
- ... Informationen zum Radfahren leicht erhältlich und gut aufbereitet sind.

○ **Radfahren mit Sicherheit**

Die Praxis zeigt, dass Radfahren umso sicherer ist, je höher der Radverkehrsanteil ist. Die Gründe dafür liegen einerseits daran, dass von den anderen Verkehrsteilnehmer/innen den Radfahrer/innen mehr Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme geschenkt wird, je mehr davon unterwegs sind. Andererseits ist ein höherer Radverkehrsanteil nur durch eine aktive Radverkehrspolitik erreichbar, die auch Verkehrssicherheitsmaßnahmen umfasst. Hier ist es wichtig, die unterschiedlichen Zielgruppen genauer zu beleuchten, denn radfahrende Kinder stellen eine andere Herausforderung an die Verkehrssicherheit dar, als beispielsweise Alltagsradfahrer/innen, die mit dem Rad auf kürzestem Weg zur Arbeit fahren.

○ **Radfahren mit Ausdauer**

Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass eine spürbare und nachhaltige Erhöhung des Radverkehrsanteils nur zum Teil mit kurzfristigen Maßnahmen möglich ist. Vielmehr bedarf es laufender und langfristig aufeinander abgestimmter Anstrengungen sowohl in der Infrastruktur als auch im organisatorischen Bereich und in der Öffentlichkeitsarbeit.

○ **Radfahren als Dachmarke**

Zu einer erfolgreichen Kommunikation des Themas Radfahren ist eine landesweite Dachmarke notwendig.

○ **Radfahren mit Pilotprojekten**

"Ein Bild sagt mehr als tausend Worte" – genau so verhält es sich mit umgesetzten und herzeigbaren Projekten gegenüber theoretischen Konzepten.

○ **Radfahren mit Vorbildern**

"Man muss das Rad nicht ein zweites mal erfinden" – Erfahrungen und gute Beispiele aus anderen Bundesländern und dem Ausland können dazu beitragen, dass die Trendumkehr in Richtung höherer Radverkehrsanteil rascher gelingt.

- **Radfahren mit Forschung und Qualitätssicherung**  
Die Teilnahme an Forschungs- und Qualitätssicherungsprojekten sorgt für Aktualität und hohen Standard der Maßnahmen. Weitere Vorteile: Image, Akzeptanz und Identifikation erhöhen sich, mögliche Fördergelder (Klima:aktiv, Klien, EU,...).
- **Radfahren mit messbaren Erfolgen**  
Aussagekräftige Daten zum Radverkehr (Meinungsumfragen, Verkehrszählungen, etc.) machen klare Zielvorgaben sinnvoll und Erfolge messbar.

## **BISHERIGE AKTIVITÄTEN FÜR ALLTAGSRADVERKEHR DURCH DAS LAND OÖ**

- Fahrradfreundliche Gemeinde (2002 – 2005)
- Fahrradfreundliches Projekt (2006)
- Beratungsinitiative FahrRad in OÖ. (2008)
- Aktivitäten zum Autofreien Tag
- Plattform Radland Oberösterreich (KfV, VCÖ, Initiative Fahrrad OÖ, ARBÖ, Land OÖ – Abt. Verkehr)
- Publikationen
  - Radfahranlagen in Oberösterreich
  - Unfallstatistik Berichte (jährlich)
- Verkehrssicherheitsprogramm Oberösterreich 2005 – 2010
  - Ziel Radfahren:
    - Minus 50 % bei getöteten Radfahrer/innen
    - Minus 20 % bei den schwerverletzten Radfahrer/innen
  - Maßnahmen Radfahren:
    - Information und Beratung von Gemeinden im Radverkehr durch die Plattform Radland OÖ
    - Aktion "Fahrradfreundliche Gemeinde"
    - Prüfung von Straßenbaumaßnahmen auf Radverkehrssicherheit
    - Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld
    - Verbesserung der Fahrzeugsicherheit durch Förderung von entsprechenden Aktionen
    - Aufbau eines Meldesystems für Konfliktstellen (z.B. über Gemeinde-Fahrradbeauftragte)
    - Bewusstseinsbildende Maßnahmen bei Autofahrer/innen
- Klimarettungs-Projekte
  - Fahrrad-Haupttrouten
  - Rad-Aktiv
  - Rad-Zug zur Schule
  - Klimarettungsmeilen
- Förderung Elektrofahrräder (2008)
  - Im Rahmen der Aktion "Prima fürs Klima"
  - 500 E-Fahrräder mit je € 300,- bzw. € 450,- (bei Ökostrom-Bezug)

- Mobilitäts-Check für Städte, Gemeinden und Regionen (2009)
  - Im Rahmen der Aktion "Prima fürs Klima"
  - Beratungsaktion für EGEM-Gemeinden in Kooperation mit klima:aktiv mobil
  - 20 öö. Gemeinden finanziert klima:aktiv, darüber Klimarettungs-Mittel des Ressort LR Anschober)
  - Radverkehr ist ein Teil neben ÖV, Fußgängerverkehr, Nahversorgung, ...
- MOM – Mobilitätsmanagement im Oö. Landesdienst
  - Dienstfahrräder
  - Infrastruktur zum Radfahren im LDZ, Hauserhof, ... (Radgarage, Radständer, Duschen, Spinde)
  - Mobilitätstage im LDZ (2005 u. 2006)
  - Aktion Gehsund und Radfit
  - Gesundheitstag (Radlerfrühstück, Radservice für Diensträder, ...)
- Oö. Radwanderwegekonzept
  - Förderung von Baumaßnahmen (Referat Förderungen u. Radwanderwegekonzept, GVOEV, Johann Froschauer)
  - 50 % Beteiligung für Geh- und Radwege an Landesstraßen B und L – jährliches Bauvolumen rd. 7 Mio. Euro
  - Radwanderwege der Gemeinden werden aus dem Bauressort entsprechend der Finanzkraft der Gemeinden und der überregionalen Bedeutung der Radroute finanziell unterstützt. (25 – 50 % der Baukosten – Fördervolumen rd. 3 Mio. Euro pro Jahr)
- Förderung Radabstellanlagen
  - Zentrales Beschaffungsmanagement (GBM) hat Rahmenübereinkunft mit drei Radständer-Firmen verhandelt: günstigerer Einkauf für Land OÖ und öö. Gemeinden
  - Klimarettung fördert im Jahr 2009 Radständerkauf von öö. Gemeinden, die Klimarettungspartner sind mit 50 % (max. € 2.000,- je Gemeinde)
  - Haltestellenförderung (bei Haltestellen des ÖV-Linienverkehrs können Radständer bis zu 50 % je nach qualitativer Ausstattung gefördert werden)
- Oö. Bautechnikverordnungs-Novelle 2008
  - § 45a – Anzahl der Stellplätze für Fahrräder
  - § 50 (3) - Qualitätsanforderungen an Radständer
- Radverkehrsbeauftragter des Landes OÖ
  - Seit Okt. 08
  - Aufgabe: Steigerung des Alltagsradverkehrs