



# Fahr Rad in Salzburg!

Radverkehrsstrategie  
für das Land Salzburg  
2015 bis 2025



salzburgrad.at  
radln in stadt und land



LAND  
SALZBURG

**Impressum:**

**Medieninhaber:** Land Salzburg, vertreten durch die Landesbaudirektion,  
Referat Straßenbau und Verkehrsplanung.

**Herausgeber:** Dipl.-Ing. Dr. Roland Hittenberger.

**Redaktion:** Mag.<sup>a</sup> Ursula Hemetsberger, Dipl.-Ing. Emanuel Seyringer.

**Bildnachweis:** Aloisia Gurtner, Ursula Hemetsberger, Land Salzburg, Martin Loidl,  
Salzburg AG, Otto Wieser, Wildbild

**Grafik:** Grafik Land Salzburg. **Druck:** Hausdruckerei Land Salzburg.

**Alle:** Postfach 527, 5010 Salzburg.

**Moderation und Unterstützung:**

komobile Gmunden GmbH: Dipl.-Ing. Helmut Koch, Dipl.-Ing. Sebastian Reinberg



Dieses Projekt wird vom Klima- und Energiefonds im Rahmen des klima:aktiv mobil Förderprogramms als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr gefördert.

# Vorwort

Das Land Salzburg hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral, energieautonom und nachhaltig zu werden. Deshalb ist Radfahren auf den kurzen Strecken das Verkehrsmittel der Zukunft: Radverkehr ist nachhaltiger, effizienter, sauberer und gesunder Verkehr. Deshalb soll bis 2025 der Anteil der Radfahrenden um 20 Prozent gesteigert werden und damit zumindest jeder achte Weg im Bundesland Salzburg mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Um mehr Menschen zum Radfahren zu bringen, ist es wichtig, dass Radfahrende als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende sowohl in der Planung als auch im Alltag gesehen werden.

Die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Arbeitsweg stellt sowohl für Betriebe (erforderliche Parkplatzflächen, Reduktion von Krankenstandstagen) als auch für die Allgemeinheit (Umwelteffekte, Gesundheitseffekte, Entlastung des Verkehrssystems) eine Kostensparnis dar.

Ein hoher Fahrradanteil verbessert den Verkehrsfluss in den Städten. Das Fahrrad ermöglicht einen flexiblen Tür-zu-Tür-Verkehr. Fahrräder brauchen weniger Platz, sowohl zum Fahren als auch zum Parken. Mehr Radfahrende machen Radfahren und das Verkehrsgeschehen sicherer. Auch für den Tourismus

im Bundesland Salzburg ist Radfahren eine wichtige Komponente.

3

Mit dieser Radverkehrsstrategie soll der Radverkehr forciert und das Fahrrad als Alltags-Verkehrsmittel positioniert werden. Ich lade alle dazu ein, an der Umsetzung gemeinsam mitzuarbeiten, ganz besonders die Gemeinden des Bundeslandes. Danke auch an alle, die bei der Erstellung des Leitbildes mitgearbeitet und ihre Anregungen und guten Ideen eingebracht haben. Der Dank gilt auch allen, die aktiv mit dem Fahrrad unterwegs sind, weil sie die Radverkehrsstrategie lebendig machen.



**Hans Mayr**  
Landesrat

# Inhalt

4	<b>Einleitung .....</b>	6
	<b>Zielsetzung .....</b>	8
	Radverkehrsanteil erhöhen .....	8
	Sicherheit im Radverkehr verbessern .....	10
	<b>Maßnahmenpakete zur Radverkehrsförderung in Salzburg .....</b>	11
1	<b>HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR .....</b>	11
	Infrastruktur für den fließenden Radverkehr .....	12
	Das Landesradroutennetz .....	12
	Planungsgrundsätze und Qualitätsstandards für den Radverkehr .....	14
	Monitoring Unfälle mit Radbeteiligung .....	16
	Strategische Radverkehrsplanungen der Kommunen .....	16
	Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baumaßnahmen .....	17
	Wegweisung und Beschilderung für den Radverkehr .....	17
	Abstellanlagen: Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr .....	18
	Abstellanlagen an strategisch wichtigen Zielen .....	20
	Mit dem Fahrrad im Ort unterwegs: Abstellanlagen gemeindeweit planen .....	20
	Rechtliche Rahmenbedingungen für die Errichtung von Abstellanlagen anpassen .....	20
	Maßnahmen im Handlungsfeld „Infrastruktur - Fließender Verkehr“ .....	21
	Maßnahmen im Handlungsfeld „Infrastruktur - Ruhender Verkehr“ .....	21
2	<b>HANDLUNGSFELD BEWUSSTSEINSBILDUNG, INFORMATION UND MOTIVATION .....</b>	22
	Dachmarke zum Radverkehr in Salzburg .....	22
	Schwerpunktjahr .....	22
	Radlkarte auf Bundesland ausweiten .....	22
	Bewusstseinsbildung nach innen .....	22
	Finanzierung von Bewusstseinsbildungsmaßnahmen sicherstellen .....	23
	Bewusstseinsbildung und zielgruppenspezifische Aktionen .....	23
	Maßnahmen im Handlungsfeld „Bewusstseinsbildung   Information und Motivation“ .....	22
3	<b>HANDLUNGSFELD KOOPERATION, SERVICE UND RAHMENBEDINGUNGEN .....</b>	25
	Aktivitäten bündeln, Kooperationen intensivieren .....	25
	Gemeinden als Maßnahmenträger der Radverkehrsförderung unterstützen .....	26
	Fahrrad und öffentlichen Verkehr näher zusammenbringen .....	26
	Radverkehrs-Finanzierung sicherstellen .....	26

Verstärkte Berücksichtigung des Radverkehrs in der Raumplanung .....	27	5
Verstärkte Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baurecht .....	28	
Verleihsysteme .....	28	
Maßnahmen im Handlungsfeld „Kooperation, Service und Rahmenbedingungen“ .....	29	
<b>4 Budget .....</b>	<b>30</b>	
Verlässliche Budgetsituation für Radverkehr sichern .....	30	
Finanzierung von Bewusstseinsbildungsmaßnahmen sicherstellen .....	30	
<b>5 Weiteres Vorgehen .....</b>	<b>31</b>	
Zwischenziele .....	31	
<b>6 Institutionen und Adressen .....</b>	<b>32</b>	
<b>7 Mitarbeitende .....</b>	<b>34</b>	



# Einleitung

6

Das Land Salzburg hat sich mit dem Programm „Salzburg 2050“ zum Ziel gesetzt, klimaneutral, autonom und nachhaltig zu werden. Im Maßnahmenpaket Mobilität und Raumplanung ist eine Radverkehrsoffensive beschlossen.



## Leitbild Radverkehr wird Bestandteil des Landesmobilitätskonzeptes „Salzburg Mobil 2025“

Schon die ehemaligen Landesverkehrskonzepte (1991 und 2006) erkannten das Radfahren als eine der Säulen nachhaltiger Mobilität. Diese Landesverkehrskonzepte enthielten bereits Maßnahmenprogramme für den Radverkehr, im Besonderen für den Ausbau des Landesradverkehrsnetzes. „Salzburg Mobil 2025“ ist das neue Landesmobilitätskonzept der Jahre 2016 bis 2025 und soll den Umstieg auf die nachhaltigen Verkehrsmittel und Verkehrssysteme beschleunigen. Das „Leitbild Radverkehr“ wird integrierter Bestandteil von „Salzburg Mobil 2025“.

## Vision

Möglichst viele Salzburgerinnen und Salzburger und Gäste des Salzburger Landes fahren möglichst viele Wege mit dem Rad. Um die Leute zum Radfahren zu bewegen, muss es Spaß machen, entspannend und sicher sein. Das wird durch gute, konsequente und kontinuierliche „Fahrradpolitik“ ermöglicht. Radfahren ist gut für die Gesellschaft (nachhaltig, gesund, emissionsfrei, ruhig, preiswert, raum- und verkehrseffizient, erhöht die Lebensqualität in Wohngebieten ...) und wird zukünftig bei allen Verkehrs- und Raumplanungsprojekten berücksichtigt. Alle öffentlichen Körper-

schaften fördern den Radverkehr (und den Fußgängerverkehr) auch in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr.

## Handlungsfelder der Radverkehrsförderung

Radverkehrsförderung ist dann erfolgreich, wenn Maßnahmen auf mehreren Ebenen koordiniert umgesetzt werden. Dazu gehören zumindest drei Handlungsfelder<sup>1</sup>:

<sup>1)</sup> FahrRad-Beratung Oberösterreich, 2014.

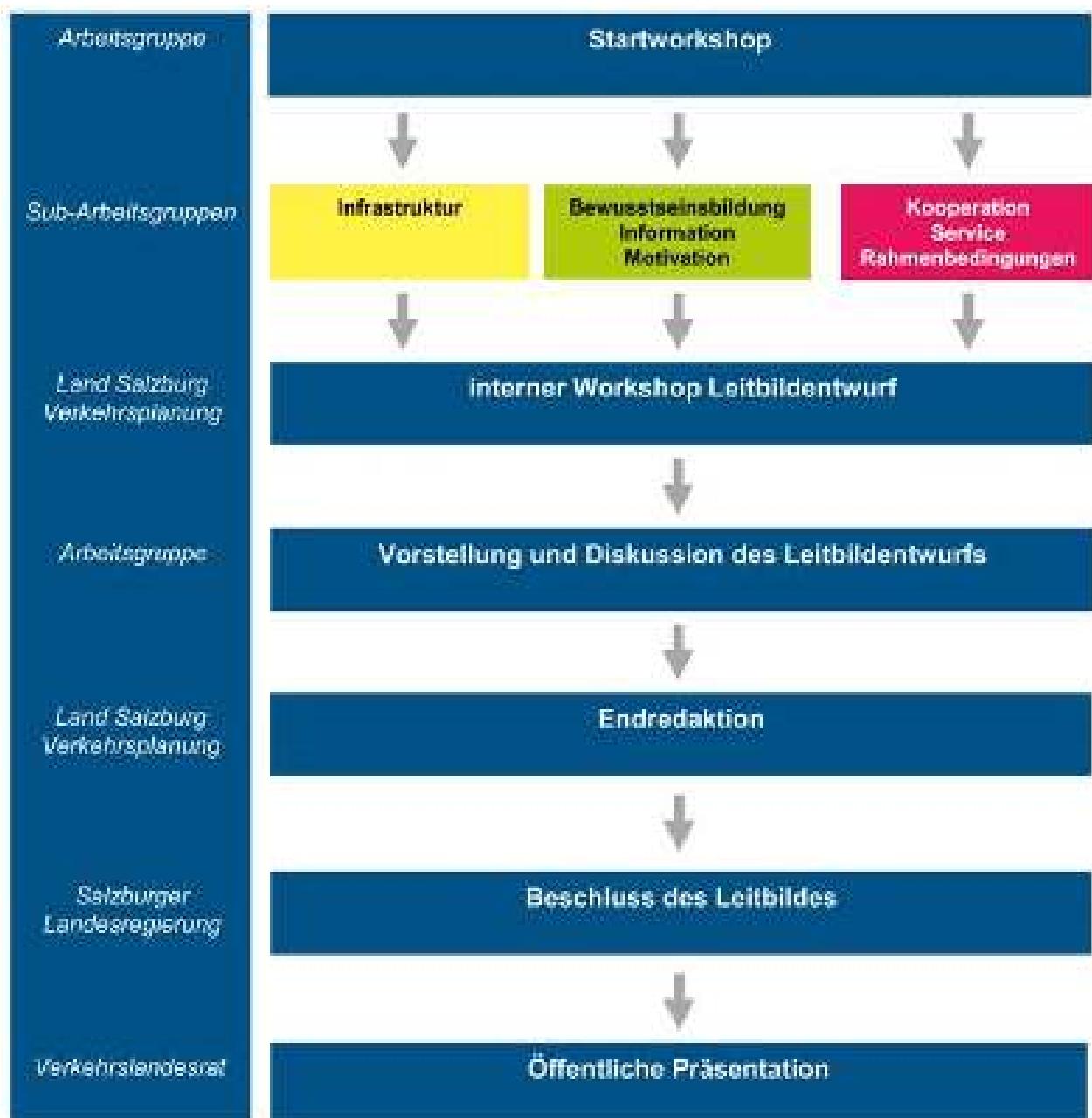


## Erstellung des Leitbildes

Die Leitbilderstellung erfolgte unter Einbeziehung von Expertin-

nen und Experten und Stakeholdern im Bundesland Salzburg. In einem mehrmonatigen Prozess im Jahr 2014 wurden in handlungs-

spezifischen Arbeitsgruppen Maßnahmenpakete erarbeitet und diskutiert (*sh. nachstehende Grafik*).



# Zielsetzung

8

## Radverkehrsanteil erhöhen

Im Masterplan Radfahren des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wird österreichweit ein Anstieg des Radverkehrsanteils von 5% auf 10% innerhalb von 10 Jahren (2005 bis 2015) angestrebt<sup>2</sup>. Dieses Ziel wurde, zumindest im Bundesland Salzburg, bereits vor 2015 überschritten, wie die Ergebnisse der Mobilitätserhebung 2012 zeigen.

Diese Mobilitätserhebung im Herbst 2012 im Land Salzburg ergab, dass 11% aller an Werktagen zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. In den vergangenen Jahren konnte vor allem im Salzburger Zentralraum ein großer Anstieg des Radverkehrsanteils erreicht

werden. Die kontinuierliche Förderung des Radverkehrs trug bereits in den vergangenen Jahren zu einer Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Radverkehrs bei.

Dass Radverkehr auch im Tourismus wichtig ist, zeigt die Gästebefragung T-MONA (Tourismus Monitor Austria) vom Sommer 2014: 17% der befragten Gäste sind in ihrem Sommer-Urlaub im Land Salzburg mindestens einmal mit dem Rad gefahren.

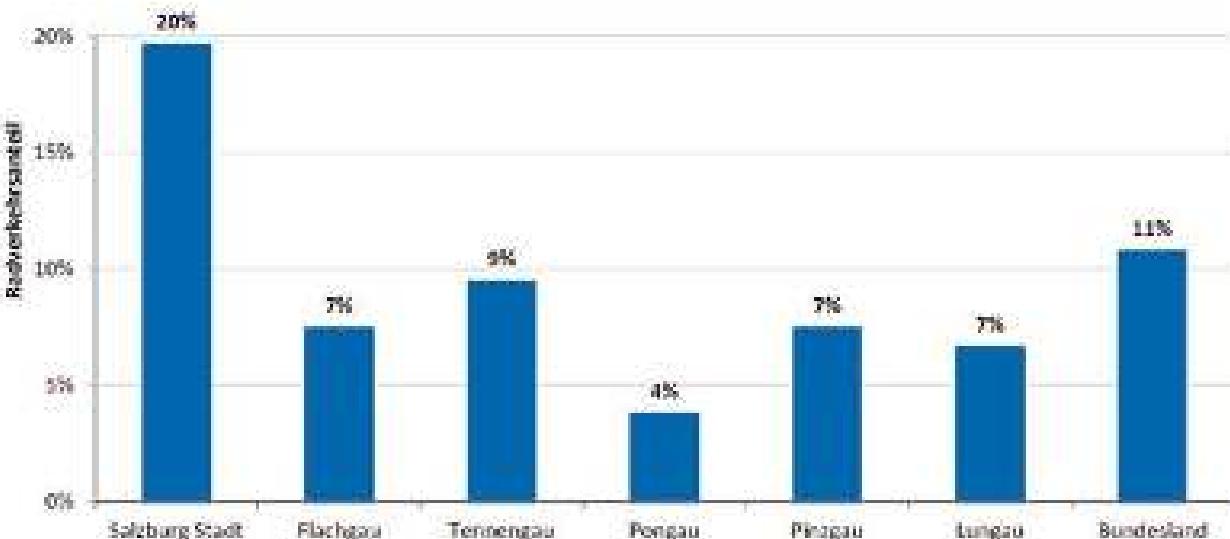
Der Vergleich auf nationaler Ebene zeigt, dass die Salzburger Bevölkerung für 11% der täglichen Wege das Fahrrad als Verkehrsmittel bevorzugt und daher besonders radfreundlich ist. Nur

Vorarlberg hat mit 15% einen höheren Anteil, Tirol liegt mit Salzburg gleichauf<sup>3</sup>. Natürlich variiert der Radverkehrsanteil in den einzelnen Bezirken stark. Spitzenerreiter ist die Stadt Salzburg mit 20%, in den ländlichen Regionen liegt der Radverkehrsanteil im einstelligen Bereich.

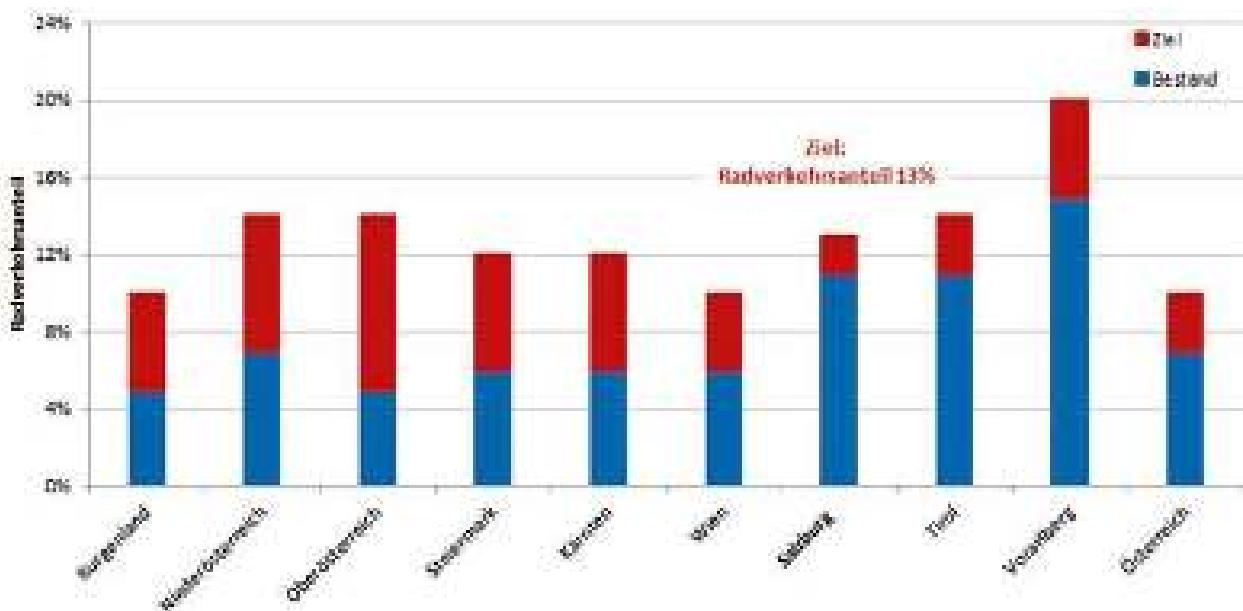
<sup>2)</sup> Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft: Masterplan Radfahren - Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte 2011 - 2015. Wien 2011.

<sup>3)</sup> Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft: Präsentation Masterplan Radfahren, 2014.

### Radverkehrsanteile im Bundesland Salzburg



## Radverkehrsanteile in Österreich



9

Die Mobilitätserhebung 2012 zeigt auch, dass im Bundesland Salzburg mehr als die Hälfte aller Wege kürzer als 5 km sind. Mit Ausnahme von Salzburg Stadt (ca. 70%) unterscheiden sich die einzelnen Bezirke hier kaum. Dadurch wird ersichtlich, dass das Potenzial für das Fahrrad als Verkehrsmittel erheblich ist und eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils möglich ist. Auch ein Blick über die Grenzen liefert hier gute Beispiele. In Dänemark liegt der Radverkehrsanteil auf nationaler Ebene bei 19%. Einsamer Spitzenspieler sind die Niederlande, dort werden 27%<sup>4</sup> aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

### Ziel

**Ziel bis zum Jahr 2025 ist ein landesweiter Radverkehrsanteil von 13%.** Das bedeutet einen Anstieg um 20% gegenüber 2012. In Zukunft soll somit mindestens jeder achte Alltagsweg mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dieses Ziel ist im Hinblick auf den bereits heute schon überdurchschnittlich hohen Anteil des Radverkehrs realistisch.



<sup>4)</sup> Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten: Radfahren in den Niederlanden, 2009.



## Sicherheit im Radverkehr verbessern

In Österreich verletzen sich jährlich rund 5.900 Menschen beim Radfahren im Straßenverkehr. Die Anzahl der Rad-Unfälle ist sowohl in Salzburg als auch in Österreich tendenziell leicht steigend, wobei es vor allem witterungsbedingte jährliche Schwankungen gibt. Berücksichtigt werden muss auch, dass die Anzahl der Radfahrenden generell gestiegen ist.

Im Bundesland Salzburg gab es in den vergangenen fünf Jahren (2009 bis 2013) rund 600 Unfälle pro Jahr mit Radfahrbeteiligung.

Mehr als die Hälfte dieser Radunfälle ereignete sich in der Stadt Salzburg. Am häufigsten verletzen sich Männer zwischen 40 und 60 Jahren.

Der internationale Vergleich zeigt, dass in Ländern mit hohem Radverkehrsanteil das Risiko des Einzelnen, beim Radfahren zu verunfallen, geringer ist, als in Ländern, wo wenig Rad gefahren wird. Der Anspruch an hoher Verkehrssicherheit und einem hohen Radverkehrsanteil widersprechen sich also nicht. Mehr Radpräsenz im Straßenraum

macht Kfz-Lenkende aufmerksamer.

### Ziel

**Ziel bis zum Jahr 2025 ist ein Rückgang der Radunfälle mit Personenschaden um 20%<sup>5</sup>.**

<sup>5)</sup> Land Salzburg, Straßenbau und Verkehrsplanung: Verkehrssicherheitsprogramm Salzburg 2013 - 2016.

# Maßnahmenpakete zur Radverkehrsförderung in Salzburg

Das Land Salzburg bekennt sich zur umfassenden Förderung des Radverkehrs und sieht daher Maßnahmen vor in den Handlungsfeldern

- **1 INFRASTRUKTUR**  
[fließender Radverkehr | Abstellanlagen]
- **2 BEWUSSTSEINSBILDUNG, INFORMATION UND MOTIVATION** und
- **3 KOOPERATION, SERVICE UND RAHMENBEDINGUNGEN**



11

## 1 Handlungsfeld Infrastruktur

In den 1990er Jahren wurde in Absprache mit den Gemeinden ein Landes-Radverkehrsnetz festgelegt. Ziel war, für Radfahrende Verbindungen zwischen den Gemeinden zu schaffen. Die Radfahrenden sollten weg von den Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs, wobei die Radwege prinzipiell in der Nähe der Straßen geführt werden sollten. Das Landes-Radverkehrsnetz ist heute zu großen Teilen umgesetzt. Einige wichtige Lückenschlüsse sind allerdings noch ausständig bzw. es sind noch Abschnitte vorhanden, deren

Qualität nicht dem Stand der Technik entspricht.

Zukünftig soll der Alltagsradverkehr verstärkt forciert werden. Alltagsradverkehr ist, wenn das Fahrrad als Verkehrsmittel benutzt wird, um alltägliche Wege zurückzulegen, wie die Fahrt in die Arbeit oder zur Schule, zum Einkauf oder auch zum Treffen mit Freunden. In diesem Bereich ist noch großes Potenzial zur Verlagerung von MIV-Fahrten (Motorisierter Individualverkehr) auf das Fahrrad vorhanden. Gute Infrastruktur

bildet das Rückgrat für die alltäglichen Wege mit dem Fahrrad. So sollen die Strecken möglichst rasch und sicher zurückzulegen sein (fließender Radverkehr) und an Quelle und Ziel mit guten Abstellmöglichkeiten (ruhender Radverkehr) ausgestattet sein.

# Infrastruktur für den fließenden Radverkehr

Radfahrenden im Land Salzburg soll ein hochwertiges und homogenes Radverkehrsnetz zur Verfügung stehen. Radfahren soll sicher und komfortabel sein und auf rasch befahrbaren, attraktiven Routen zum Ziel führen. Basis hierfür soll das Landesradroutennetz bilden.



12

Maßnahme	Zuständigkeit
Festlegung und Ausbau eines Landesradroutennetzes	Land in Abstimmung mit den Gemeinden
Qualitätsstandards und einheitliche Planungsgrundsätze (Empfehlungen) für den Radverkehr etablieren	Land
Monitoring der Unfälle mit Radbeteiligung	Land, Gemeinden
Tempo-30-Zonen zur flächigen Erschließung	Gemeinden
Radverkehrskonzepte auf Gemeindeebene	Gemeinden
Prüfung und Festlegung der Möglichkeiten zur stärkeren Berücksichtigung des Radverkehrs bei Bauvorhaben	Land
Aufbau und Unterhalt einer einheitlichen Beschilderung für das Landesradroutennetz	Land in Abstimmung mit den Gemeinden und Regionen

## Das Landesradroutennetz

### Grundsätze zum Landesradroutennetz

Radfahrende unterscheiden sich in ihren Ansprüchen und Wünschen an die Infrastruktur zum Teil erheblich. Während in der Freizeit „der Weg das Ziel“ ist, sind Alltagsradfahrende bestrebt, Weglängen zu minimieren und Umwege zu vermeiden. Kinder, Familien und ungeübtere Radfahrende haben zum Teil ein stärkeres Bedürfnis, getrennt vom Kfz-Verkehr sicher unterwegs zu sein. Häufig radelnde geübte Erwachsene bevorzugen oft das Mitradeln im Kfz-Verkehr. Die

Standardlösung für die Radverkehrsleitung gibt es nicht.

Für die zukünftige Radroutenplanung ist es wichtig, die unterschiedlichen Anforderungen und damit die Eignung von Radverkehrsanlagen für verschiedene Nutzergruppen (Alltagsradverkehr, Freizeitradverkehr) zu berücksichtigen.

■ Das Landesradroutennetz zielt auf den Alltagsradverkehr hin, dieser hat bei der Planung oberste Priorität. Freizeitradverkehr und touristischer Radverkehr haben im Bundesland Salzburg einen hohen Stellenwert und werden mitberücksichtigt, besonders nationale und internationale touristische Radrouten.

■ Ausgehend vom Bestand und einer Potenzialanalyse wird das Landesradroutennetz festgelegt und durch Lückenschlüsse, Ausweitungen, Verdichtungen und Qualitätsverbesserungen optimiert. Das Landesradroutennetz orientiert sich an vorhandenen und zu erwartenden Mobilitätsströmen.

■ Das Landesradroutennetz verbindet Ortsteile, Städte, Gemeinden und Regionen im Bundesland Salzburg direkt, verkehrssicher und attraktiv und soll das Rückgrat der Radinfrastruktur im Bundesland bilden.

■ Die Festlegung des Landesradroutennetzes erfolgt durch das Land Salzburg in Abstimmung mit den Regionen und Ge-

meinden. Es dient als Grundlage und Vorgabe für zukünftige Detailplanungen und Infrastrukturprojekte und soll so die Abstimmung von Maßnahmen im Radverkehrsnetz auf den Ebenen Gemeinde-Region-Land verbessern helfen. Die rechtliche Zuständigkeit verbleibt bei den Standortgemeinden. Die Maßnahmenumsetzung zur Optimierung des Landesradverkehrsnetzes wird durch das Land Salzburg besonders gefördert.

- Das Landesrad routennetz ist Angebotsplanung. Klar definierte Planungsstandards und Qualitätskriterien sollen im Landesrad routennetz angewendet werden.

- 1) Erstellung von regionalen Rad routenkonzepten zur Überarbeitung des Landesrad routennetzes: In Abstimmung mit Gemeinden, Regionalverbänden und Land soll das bestehende Rad routennetz überarbeitet und an die Festlegungen des Leitbildes angepasst werden. Die regio-

nalen Rad routenkonzepte enthalten ein Netz, das kurz- bis mittelfristig beschrieben werden kann. Der Maßnahmenkatalog umfasst Schritte zur Erreichung des Zielnetzes sowie die Einhaltung der Planungs- und Qualitätsstandards.

- 2) Eine Potenzialanalyse soll erstellt werden, um die kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen möglichst effizient zu gestalten. Finanzmittel sollen vorrangig dort eingesetzt werden, wo Radfahrende am meisten profitieren.
- 3) Um eine Bewertung der Entwicklung im Radverkehr durchführen zu können, sollen an wichtigen Stellen im Landesrad routennetz Dauerzählstellen eingerichtet werden.
- 4) Langfristig sollen die gesetzten Maßnahmen zu optimalen Bedingungen im festgelegten Zielnetz führen.

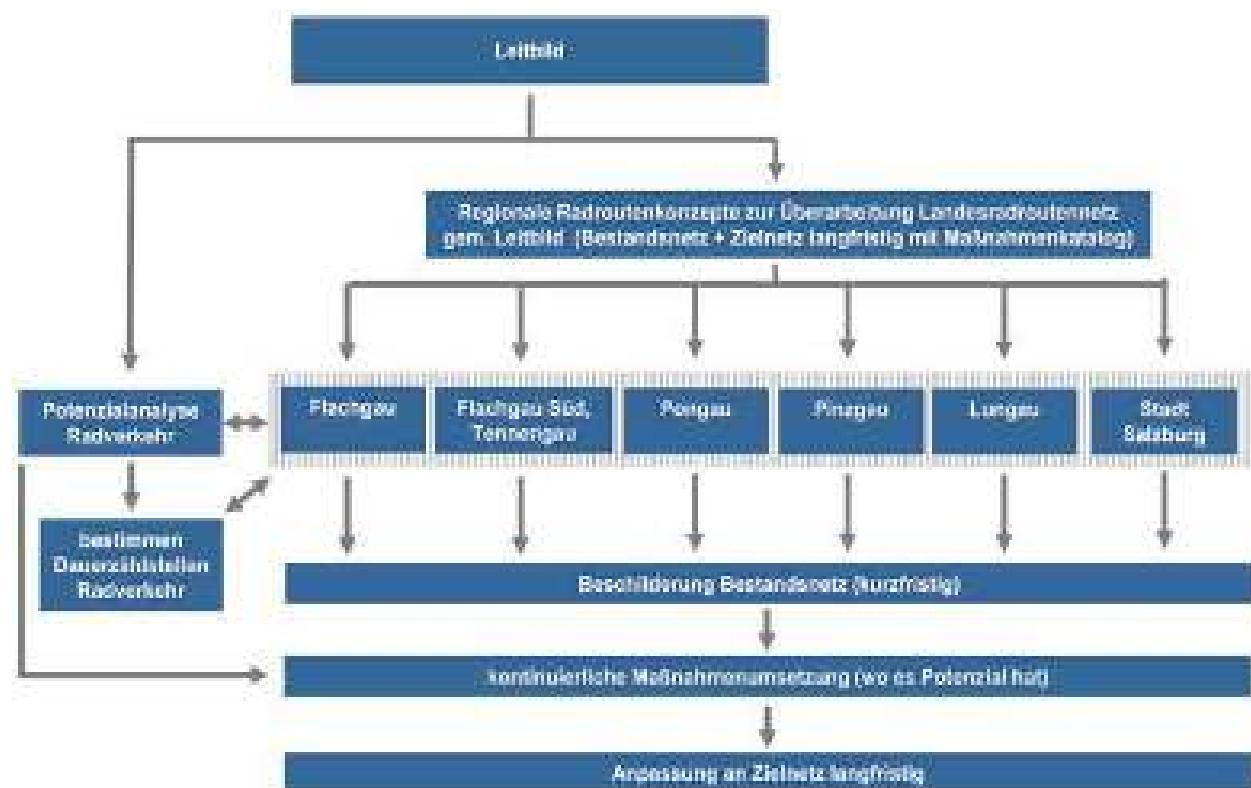
### Hierarchische Netzstruktur | Kategorien - Funktionen - Ausbaustandards

Das Landesrad routennetz ist differenziert und hierarchisiert aufgebaut, damit die eingesetzten finanziellen Mittel möglichst effizient zur Verbesserung der Radinfrastruktur beitragen. Routen mit hohem Potenzial, d.h. Routen, an denen mit großem Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist, werden bei der Planung entsprechend behandelt (Qualitätsstandards, Dringlichkeitsreihung von Maßnahmen). Eine Kombination von touristischen Angeboten und Alltagsrad routen erfolgt dort, wo dies ohne bedeutenden Attraktivitätsverlust für den Alltagsradverkehr möglich ist.

#### Maßnahme

#### Festlegung und Ausbau eines Landesrad routennetzes

## Vorgangsweise zur Festlegung des Salzburger Landesrad routennetzes



## Das Salzburger Radroutennetz: Kategorien – Funktionen – Ausbaustandards

Radinfrastruktur Bundesland Salzburg						
Alltagsradverkehr			Freizeitradverkehr			
Pendeln, Einkaufen, Weg zur Sportanlage usw.			Ausflüge, Erholung, Sport, Training			
Land - Landesradrouten			Gemeinden – komm. Radinfrastruktur			
Hauptrouten „Premium“	Hauptrouten	Verbindungs- und Sammelerouten	Struktur abhängig von örtl. Planung (nicht definiert)	örtl. Routen (nicht def.)	flächige Erschließung	nationale und internationale Radrouten
<ul style="list-style-type: none"> <li>- gemeinwohlorientiert</li> <li>- sehr hohes Potenzial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- gemeinde-/Ortschaftsverbündet</li> <li>- hohes Potenzial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ortsverbündend</li> <li>- Vernetzung von Hauptrouten</li> <li>- bedeutende lokale Verbindungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ortsverbündend</li> <li>- wichtige innerstädtische Verbindung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lohnende Erschließung von Siedlungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- direkt-zentrale Routen*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- regionale und/oder gemeindeverbündend</li> <li>- auf Basis „Mountainbike-Spezialkarte Salzburger Land“</li> </ul>
Führung Mischverkehre oder auf eigener Infrastruktur			Mischverkehr			
teilweise bestehende / neue Routen			bestehende Routen; wenn möglich Synergien mit Landesradrouten nutzen			
Beschilderung			Bef. Beschilderung durch Gemeinde			
			Beschilderung			

\* Tauernradweg, Murradweg, Ennsradweg, Alpe Adria Radweg (EV 7), Salzkammergut Radweg, Mozart-Radweg

# Planungsgrundsätze und Qualitätsstandards für den Radverkehr

Die Planungsgrundsätze und Qualitätsstandards sollen dazu beitragen, dass im Landesradroutennetz, aber auch bei sonstigen Planungen im Radverkehr, eine qualitätsvolle und dem Stand der Technik entsprechende Radinfrastruktur geschaffen wird. Damit soll ein sicheres Verkehrsumfeld für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende zur Verfügung stehen.

## Planungsgrundsätze zur Optimierung und Ausweitung von Infrastrukturan geboten für den Radverkehr

Verbindungen für den Radverkehr sollen optimiert, das Radverkehrsnetz weiter verdichtet und die Fahrradfreundlichkeit der Infrastruktur erhöht werden.

Folgende Planungsgrundsätze sollen helfen, dieses Ziel zu erreichen:

- Radverkehr ist gleichwertig mit anderen Verkehrsarten

und wird bei Planungen von Anfang an mitberücksichtigt.

- Radverkehrsanlagen sollen sicher, komfortabel, umwegfrei und ungestört befahrbar sein.
- Besondere „Problemstellen“ für den Radverkehr erfordern unter Umständen besondere Lösungen, wenn notwendig, sind großzügige Maßnahmen umzusetzen. Problembereiche dürfen nicht ausgeklammert werden.
- Mindeststandards laut RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) sind nicht Planungsgrundsatz, grundsätzlich wird eine über die Mindeststandards hinausgehende Dimensionierung angestrebt. Die Planung erfolgt situationsangepasst.
- Anlageformen für den Radverkehr sind vielfältig. Es sollen alle Möglichkeiten mitbedacht werden und situativ die effizientesten zur Anwendung kommen.

## Qualitätsstandards für das Landesradroutennetz

Die Einhaltung der Qualitätskriterien ist für Maßnahmen im Bereich des Landes verbindlich. Gemeinden sollen die Qualitäts-

kriterien als Hilfestellung und Orientierung dienen. Finanzielle Förderungen durch das Land werden von der Einhaltung der Standards abhängig gemacht.

Beim Ausbau des Radroutennetzes kommen einheitliche Qualitätsstandards zur Anwendung.

### Kreuzungen:

Premium-Routen sollen bei Knotenpunkten planfrei oder im Vorrang geführt werden. Hauptrouten sollen an Knoten mit dem niederrangigen Straßennetz wenn möglich bevorrangt werden.

### Querungen:

Bei Landesradrouten, die höherrangige Landesstraßen kreuzen, sollen Querungshilfen angeboten werden.

### Geh- und Radwege:

Eine gemischte Führung von Fußgänger- und Radverkehr soll nur dann erfolgen, wenn keine Konflikte zu erwarten sind und es wirtschaftlich geboten ist. Innerorts bringen gemeinsame Geh- und Radwege mangelnde Wertschätzung für Radfahrende und Fußgänger zum Ausdruck und sind daher zu vermeiden.



### ■ Belag:

Das Landesradroutennetz (Alltagsnutzung) soll mit einem durchgehenden staubfreien Belag mit hoher Ebenheit ausgeführt werden.

### ■ Größtmögliche Hindernisfreiheit:

Auf Landesradrouten sollen möglichst keine Poller, Schranken und andere Hindernisse für den Radverkehr vorhanden sein. Minimale Niveaunterschiede sind anzustreben.

### ■ Winterdienst und Reinigung:

Da den Radfahrenden jederzeit und unabhängig von der Witterung ein guter Standard an Radrouten zur Verfügung stehen soll, sind Winterdienst und Reinigung auf den Landesradrouten - abhängig vom Potenzial und der Hierarchie der Route - notwendig.

### ■ Baustellen:

Wenn das Landesradroutennetz bei Straßenbaustellen beeinträchtigt ist, dann sind Umleitungen zwingend erforderlich und diese durchgängig zu beschildern.

### ■ Berücksichtigung von E-Bikes:

E-Bikes bilden mittlerweile einen fixen Bestandteil im Radverkehr, sind als Ergänzung zu bestehenden Verkehrsmitteln zu verstehen und erschließen neue Nutzergruppen. E-Bike-Fahrende nutzen die gleiche Infrastruktur wie Radfahrende, sind aber häufig schneller unterwegs. Dies soll bei der Planung - Optimierung und Neubau von Infrastruktur - berücksichtigt werden. Die empfohlene Entwurfsgeschwindigkeit auf Radfahr-anlagen ist auf das RVS-Niveau von 30 km/h auszulegen.

### ■ Benützungspflicht von Radwegen:

Die Möglichkeit der Aufhebung der Benützungspflicht von Radwegen soll verstärkt geprüft werden. In vielen Fällen kann eine Aufhebung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. bei kurzen Abschnitten von Zweirich-



tungsradwegen) beitragen. Zusätzlich kann die Aufhebung der Benützungspflicht mehr Attraktivität (unterschiedliche Anforderungen von unterschiedlichen Nutzergruppen z. B. bei geübten und ungeübteren Radfahrenden) schaffen.

fizieren zu können und gegebenenfalls Maßnahmen zu setzen, sollen die in der Unfalldatenbank erfassten Radunfälle zumindest jährlich auf Planungsmängel untersucht werden.

#### Maßnahme

**Monitoring der Unfälle mit Radbeteiligung**

#### Maßnahme

**Qualitätsstandards und einheitliche Planungsgrund-sätze (Empfehlungen) für den Radverkehr etablieren**

## Strategische Radverkehrsplanungen der Kommunen

Die Gemeinden sind der wichtigste Maßnahmenträger in der Radverkehrsförderung. Daher sind gerade auf dieser Ebene strategisches, zielgerichtetes Vorgehen und umfassende Planungen erforderlich.

Im Alltagsgeschäft der Verkehrs-

## Monitoring Unfälle mit Radbeteiligung

Manche Unfälle mit Radbeteiligung lassen sich auf Mängel in der bestehenden Infrastruktur zurückführen. Um verbesserungswürdige Bereiche oder Situationen identi-

planung auf kommunaler Ebene wird dem Radverkehr oft nicht der Stellenwert, der aus Sicht des Gesamtverkehrssystems und einer umfassenden Mobilitätsbetrachtung sinnvoll wäre, eingeräumt.

Auf Gemeindeebene sind die Quellen und Ziele für den Radverkehr sehr vielfältig und können daher durch ein Landesradroutennetz nicht vollständig erschlossen werden. Die Vervollständigung der notwendigen Infrastruktur ist Aufgabe der Gemeinde. Dies kann sowohl durch innerörtliche Radrouten als auch durch eine flächige Erschließung (Tempo-30-Zonen) für den Radverkehr erfolgen. Grundsätzlich bietet das Gemeinesträßennetz eine sehr feinmaschige Erschließung. Es ist daher ökonomisch sinnvoll, dieses Straßennetz allen Verkehrsteilnehmenden in gleichem Maße nutzbar zu machen. Tempo-30-Zonen passen das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Individualverkehrs an jenes des Radverkehrs an, sodass ein Miteinander im Verkehr möglich

ist, und gleichzeitig kann damit ein dichtes Radwegenetz auf Gemeinesträßen zur Verfügung gestellt werden.

Konkret sollen die Gemeinden motiviert werden, vermehrt Radverkehrskonzepte zu erstellen und den Radverkehr in Gesamtverkehrskonzepten zu berücksichtigen. Radverkehrsbeauftragte bzw. Mobilitätsbeauftragte in den Gemeinden sollen etabliert werden, um die Interessen des Radverkehrs auf Gemeindeebene verstärkt zu berücksichtigen.

#### Maßnahme

**Verstärkt Tempo-30-Zonen  
zur flächigen Erschließung  
für den Radverkehr**

## Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baumaßnahmen

Viele Infrastrukturplanungen haben Auswirkungen auf den Radverkehr, ohne dass dieser explizit berücksichtigt wird.

So werden bei manchen Projekten die Radfahrenden als Gruppe der Verkehrsteilnehmenden zu wenig mitgedacht.

Dies kann nach der Umsetzung zu Problemen, Konflikten, schlimmstenfalls Gefährdungen führen, die im Nachhinein teuer und aufwändig saniert werden müssen.

17

Eine Verpflichtung zur Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen relevanten Baumaßnahmen wird angestrebt. Möglichkeiten dazu sollen geprüft werden.

#### Maßnahme

**Radverkehrskonzepte auf  
Gemeindeebene**

#### Maßnahme

**Prüfung und Umsetzung der  
Möglichkeiten zur stärkeren  
Berücksichtigung des  
Radverkehrs bei Bauvorhaben**



## Wegweisung und Beschilderung für den Radverkehr

Wegweiser, die die Orientierung erleichtern und den „idealen“ Weg von A nach B zeigen, sind im Straßenverkehr eine Selbstverständlichkeit. Diese Angebote sind jedoch Kfz-orientiert und bieten Radfahrenden keine Unterstützung bzw. leiten diese sogar über wenig bis nicht geeignete Straßenabschnitte. Radfahrende bevorzugen üblicherweise andere Verbindungen, und diese sind in Form des Radroutennetzes auch vorhanden bzw. werden laufend ausgeweitet.



### Pilotprojekt Radwegweisung im Salzburger Seenland

Derzeit wird ein Pilotprojekt zur Radwegweisung mit dem Regionalverband Salzburger Seenland durchgeführt. In Abstimmung mit den Gemeinden wird das Beschilderungskonzept erstellt, das RVS-konform ist.

Um eine leichte Orientierung zwischen Gemeinden und Regionen zu ermöglichen, wird eine Zielwegweisung realisiert. Die Zielwegweisung arbeitet mit Nahzielen (nächstgelegene Gemeinde) und Fernzielen (Gemeinden mit überregionaler Bedeutung). Touristische Routen werden zusätzlich mit Logo-Tafeln an den Wegweisern angezeigt.

### Landesweit einheitliche Wegweisung

Es ist vorgesehen, basierend auf den Erfahrungen des Pilotprojektes, eine landesweit einheitliche Systematik und Form der Wegweisung bzw. Beschilderung zu entwickeln und sukzessive auf das gesamte Bundesland anzuwenden.

- Grundlage der Beschilderung bildet das Landesradroutennetz.
- Die Beschilderung ist einheitlich (Zielwegweisung) und werbefrei.
- Die Errichtung der Wegweisung soll regionsweise erfolgen.

### Maßnahme

**Aufbau und Unterhalt einer einheitlichen Beschilderung für das Landesradroutennetz**

Der Aufbau und der Unterhalt der Wegweisung erfolgen durch das Land Salzburg, die Regionalverbände und die Gemeinden.



# Abstellanlagen: Infrastruktur für den ruhenden Radverkehr

## Umfassendes Angebot an attraktiven Abstellanlagen

Abstellanlagen stellen neben dem Routennetz die wichtigste Radfahrinfrastruktur dar. Komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten sind eine wichtige und effiziente Maßnahme zur Förderung des Alltagsradverkehrs.

Mit der Zunahme an qualitativ hochwertigen und teuren Fahrrädern (Pedelecs) steigen auch die Anforderungen an die Qualität dieser Infrastrukturkomponente. Das Land Salzburg strebt eine deutliche Verdichtung des Angebotes an Radabstellanlagen an und möchte gleichzeitig hohe qualitative Standards bei diesen Anlagen etablieren.

### Qualitätsvolle Abstellanlagen

Abstellanlagen müssen viele umfangreiche Anforderungen erfüllen.

Sie müssen:

- gefahrlos und komfortabel benutzbar sein,
- ein sicheres Absperren des Fahrrades ermöglichen,
- dem abgestellten Fahrrad ausreichende Stabilität verleihen, damit Beschädigungen vermieden werden,
- ausreichend große Stellflächen bieten,
- gut einsehbar sein,
- fahrend erreichbar sowie zielaufnahmig sein,
- sollen ästhetischen Anforderungen entsprechen.

Darüber hinaus sind an bestimmten Standorten und für bestimmte Zwecke auch Überdachungen (Regenschutz für Rad und Kindersitz, steigende Anzahl an Ganzjahres-Radfahrenden), Beleuchtung, die Berücksichtigung von Spezialräder sowie Möglichkeiten zum

Einsperren des ganzen Fahrrades (z. B. Fahrradboxen) erforderlich.

Die Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten bedarf daher eingehender Planung. Als Unterstützung für die Planung solcher Anlagen wurde vom Land Salzburg der „Leitfaden Fahrradparken - Planung und Realisierung von Radabstellanlagen in Salzburg“ erstellt ([http://www.salzburg.gv.at/leitfaden\\_fahrradparken\\_2013\\_131113.pdf](http://www.salzburg.gv.at/leitfaden_fahrradparken_2013_131113.pdf))

19

<sup>6)</sup> Land Salzburg 2013: Land Salzburg, Abteilung 6: Landesbaudirektion, Ref. 6/21: Straßenbau und Verkehrsplanung; Leitfaden Fahrradparken | Planung und Realisierung von Radabstellanlagen in Salzburg; Salzburg; November 2013.



Maßnahme	Zuständigkeit
Ausweitung des Angebotes an Abstellanlagen bei Bahnhöfen, Busbahnhöfen und „Park & Ride“ Anlagen	Land, Gemeinden, Verkehrsunternehmen
Ausweitung des Angebotes an Abstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden	Bund, Land, Gemeinden
Errichtung von Abstellanlagen bei Betrieben	Betriebe
Erstellung von kommunalen Abstellanlagenkonzepten	Gemeinden
Landesgesetze anpassen	Land

## Abstellanlagen an strategisch wichtigen Zielen

### Bike & Ride | Die Kombination Fahrrad-ÖV fördern

Die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Personenverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung. Fahrräder können den Einzugsbereich von ÖV-Haltestellen vervielfachen. Dabei werden häufig Fahrräder als Zubringer zum ÖV genutzt und dann längere Zeit an der Haltestelle abgestellt.

Daher besteht vor allem an Haltestellen besonders hoher Bedarf an diebstahlsicheren, überdachten und zielanahen Fahrradabstellmöglichkeiten.

Aufgrund der Bedeutung dieser Anlagen für die Mobilität der Bevölkerung fördert das Land Salzburg die Errichtung von Fahrradabstellanlagen bei Haltestellen des ÖV. Diese Förderinitiative wird vorbehaltlich der finanziellen Möglichkeiten beibehalten.

#### Maßnahme

Ausweitung des Angebotes an Abstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und „Park & Ride“ Anlagen

#### Abstellanlagen bei Betrieben und bei öffentlichen Einrichtungen forcieren

Der Arbeitsplatz und öffentliche Gebäude stellen die wichtigsten Ziele in der Alltagsmobilität dar. Entsprechend der Bedeutung ist ein attraktives Angebot an Abstellmöglichkeiten notwendig.

Fördermöglichkeiten für Fahrradabstellanlagen bei Betrieben sollen geprüft werden. Das Land Salzburg wird bei öffentlichen Einrichtungen im eigenen Wirkungsbereich mit gutem Beispiel vorangehen.

#### Maßnahme

Ausweitung des Angebotes an Abstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden

#### Maßnahme

Errichtung von Abstellanlagen bei Betrieben





## Mit dem Fahrrad im Ort unterwegs: Abstellanlagen gemeindeweit planen

Für eine abgestimmte und effiziente Anordnung von Rad-Abstellanlagen im Gemeindegebiet ist eine entsprechende strategische Planung auf kommunaler Ebene sinnvoll. Dadurch kann kostengünstig der Radverkehr gefördert werden. Die Planung kann durch Fahrradabstellanlagenkonzepte, Radverkehrskonzepte oder Mobilitätskonzepte erfolgen.

Das Land Salzburg unterstützt Gemeinden bei entsprechenden Planungen, unter anderem durch die eingehende Behandlung von Abstellanlagen bei der „FahrRad-Beratung“.

### Maßnahme

**Erstellung von kommunalen  
Abstellanlagenkonzepten**

## Rechtliche Rahmenbedingungen für die Errichtung von Abstellanlagen anpassen

### Abstellanlagen einfordern und die Errichtung vereinfachen

Bei der Errichtung von Abstellanlagen sind die rechtlichen Rahmenbedingungen von Bedeutung. Soweit hier Regelungen in der Zuständigkeit des Landes betroffen sind, wird angestrebt, die entsprechenden Inhalte im Hinblick auf die Radverkehrs-freundlichkeit zu optimieren.

■ Aufnahme von Qualitäts-kriterien in die Regelungen für Abstellanlagen bei Wohnbau-ten in das Salzburger Bautech-nikgesetz (überdacht, wit-te-rungsgeschützt, diebstahl-hemmend, attraktiv zugäng-lich, ebenerdig und eingangs-nah)

■ Aufnahme einer Verpflichtung zur Errichtung von Radabstell-möglichkeiten bei öffentlich zugänglichen Einrichtungen und bei Büro- und Geschäfts-bauten in das Salzburger Bautechnikgesetz

■ Mindestanzahl an überdachten Fahrradabstellplätzen bzw. Stellplatzschlüssel, ähnlich jenen bei den Pkw-Stellplätzen sollen für alle Gebäude-nutzungen im Baurecht vorgesehen werden (Studen-tenwohnheime, Schulen, Geschäftsfächen, Büros, Schwimmbad, Kindergarten usw.).

■ In Bauvorschrift verpflichtend ebenerdig überdachte Fahrradabstellanlagen vor-schreiben.

### Maßnahme

**Landesgesetze anpassen**

## 2 Handlungsfeld Bewusstseinsbildung, Information und Motivation

22

Bewusstseinsbildung und Motivation beeinflussen häufig unser Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl. Image, gesellschaftliche Wertschätzung und vor allem der subjektive Selbstwert der Radfahrenden bestimmen maßgeblich die Fahrradnutzung. Schon bisher hat das Land Salzburg Aktionen zur Radverkehrsförderung durchgeführt und gefördert (Radworkshops mit Schülerinnen und Schülern, Radmotivationsaktion „wer radelt gewinnt“, Radlichtaktionen etc.). Bisher zum Teil schwierig war die gezielte Informationssuche zu radrelevanten Themen auf Landesebene für Interessierte oder auch die landesweite Koordination von Akteuren im Radbereich.

Um verstärkte Kooperation mit Partnern, einheitliches Auftreten bei Radaktionen und eine verständliche Informationsbereitstellung zu erreichen, soll eine einheitliche Dachmarke für das Radfahren im Bundesland gemeinsam mit der Stadt Salzburg geschaffen werden. Abgedeckt werden soll sowohl die Informations- als auch die Imageebene. Durch Kommunikation von Infrastrukturmaßnahmen kann die Kosteneffizienz der Maßnahmen erheblich gesteigert werden. Bestehende Aktionen sollen weiter geführt werden, die Zusammenarbeit von Land Salzburg und Gemeinden bzw. der Stadt Salzburg soll intensiviert werden.

### Dachmarke zum Radverkehr in Salzburg

Eine möglichst umfassende Informationsweitergabe ist für den Austausch zwischen Radfahrenden und Akteuren, aber auch zur Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern von größter Bedeutung. Dies soll durch die Einrichtung einer Dachmarke zum Radverkehr im Bundesland Salzburg gemeinsam mit der Stadt Salzburg erreicht werden. Über die Dachmarke sollen alle Aktivitäten zum Radverkehr unter einem einheitlichen Namen kommuniziert werden bzw. sollen bei allen Einzelaktionen die Dachmarke mittransportiert werden und damit den Bekanntheitsgrad steigern. Die Rad-Aktionen erfolgen abgestimmt. Die dazugehörige Website ([salzburgrad.at](http://salzburgrad.at)) bietet umfassende Informationen zum Thema Radfahren (Infrastruktur, Förderungen, Veranstaltungen etc.) und Akteuren die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch.



**salzburgrad.at**  
radln in stadt und land

### Schwerpunktjahr

Im Jahr 2017 jährt sich die Erfindung des Fahrrades durch Karl Drais zum 200. Mal. Dieses Jubiläum soll für ein Aktionsjahr mit dem Arbeitstitel „Ja(hr) zum Fahrrad“ genutzt werden. Im Laufe des Jahres sollen schwerpunkthaft Aktionen und Imagekampagnen zum Radfahren im gesamten Bundesland unter der neuen Dachmarke gesetzt werden. Inhaltliche Schwerpunktsetzungen und finanzieller Umfang der Aktionen werden in einem eigenen Kommunikations- und Maßnahmenkonzept erarbeitet. Bei der Planung und Abwicklung der Aktionen werden Möglichkeiten zur längerfristigen Weiterführung der (Kurzzeit-) Kampagnen mit berücksichtigt.

#### Maßnahme

**Schaffen einer Dachmarke Radverkehr in Salzburg**

#### Maßnahme

**Durchführung Aktionsjahr: Ja(hr) zum Fahrrad**

#### Maßnahme

Schaffung einer Dachmarke Radverkehr

#### Zuständigkeit

Land, Stadt Salzburg, SLT

Aktionsjahr: „Ja(hr) zum Fahrrad“

Land, Stadt Salzburg, SLT, unter Einbindung möglichst vieler Partner

Routenplaner zum Radfahren in Salzburg etablieren

Land, Stadt Salzburg

Bewusstseinsbildungsmaßnahmen für Landes- und Gemeindeverwaltungen

Land

Verlässliche Budgetsituation für Bewusstseinsbildungsmaßnahmen schaffen

Land, Gemeinden

Zielgruppenspezifische Radaktionen

Land, Gemeinden, Betriebe, Institutionen



## Radlkarte auf Bundesland ausweiten

Routenplaner gewinnen verstört an Bedeutung. Entsprechende spezifische Angebote für Radfahrende sind ebenfalls im Kommen, haben aber bisher noch nicht die gewünschte Qualit erreicht. Daher soll mit der Online-Radlkarte „radlkarte.info“ eine speziell auf Radfahrende zugeschnittener Routenplaner für das gesamte Bundesland Salzburg zur Verfügung stehen.

Derzeit ist die Web- und App-basierte Radroutenplanung für die Stadt Salzburg und die Umlandgemeinden umgesetzt, an der sukzessiven Erweiterung wird in Abstimmung mit den Gemeinden gearbeitet.

### Maßnahme

**Routenplaner zum Radfahren in Salzburg betreiben**



## Bewusstseinsbildung nach innen

Bewusstseinsbildung zugunsten des Radverkehrs muss zielgruppenorientiert sein. Wichtig ist dabei, dass auch die Bewusstseinsbildung „nach innen“ erfolgt. Zielgruppe sind hier Mitarbeitende der Landes- und Gemeindeverwaltungen, die regelmäßig mit radverkehrsbezogenen Maßnahmen befasst sind. Das sind zum Beispiel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Straßenverwaltung, der Verkehrsplanung, der Raumplanung, des Baurechts und Sachverständige.

### Maßnahme

**Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für Landes- und Gemeindeverwaltungen**

## Finanzierung von Bewusstseinsbildungsmaßnahmen sicherstellen

Kommunikation und Werbung für das Radfahren erfordert Geld.

Für Aktionen und Kampagnen, die über zeitlich isolierte Einzelveranstaltungen hinausgehen, ist die Planbarkeit der zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen (Budgetierung) ber einen längeren Zeitraum eine wichtige Voraussetzung.

23

Eine solche Kontinuität erhöht die Nachhaltigkeit der Maßnahmen erheblich. Vom Land Salzburg wird angestrebt, einen fixen Budgetposten für Maßnahmen der Bewusstseinsbildung im Radverkehr zu widmen. Dieser Anteil soll in einem Bereich von fünf Prozent der Kosten für die Radweginfrastruktur liegen.

Die Salzburger Gemeinden sollten für bewusstseinsbildende Maßnahmen für den Radverkehr im Gemeindebudget zumindest einen Euro pro Einwohner vorsehen.

### Maßnahme

**Verlässliche Budgetsituation für Bewusstseinsbildungsmaßnahmen schaffen**

## Bewusstseinsbildung und zielgruppen-spezifische Aktionen

Die aktuelle positive Stimmung zugunsten des Radverkehrs, die insbesondere im Salzburger Zentralraum zu erkennen ist, soll gestärkt und abgesichert werden.

- Imagekampagnen sollten verstärkt das Gefühl ("Coolness") ansprechen, reine Vernunftgründe oder das Wissen über Zusammenhänge alleine sind zu wenig.
- Der Nutzen des regelmäßigen Radfahrens für das Individuum und die Gesellschaft soll aufgezeigt werden. Auch der Beitrag des Radfahrens zur Lösung von Verkehrsproblemen soll offensiv kommuniziert werden.
- Zum Abbau von Feindbildern und Aggressionen im Verkehrsgeschehen sind sogenannte „Miteinander“-Kampagnen ein geeignetes Mittel. Gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr ist auch ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Zusammenarbeit mit Partnern aus dem Gesundheits- und Präventionsbereich, der Wirtschaft und dem Verkehrsverbund sind anzustreben.

Aktionen für verschiedene Zielgruppen sollen durchgeführt werden, zum Beispiel:

- Radmotivationsaktion „wer radelt gewinnt“
- Radfahrtrainings für spezielle Zielgruppen sollen Spaß am Radfahren sowie an umweltfreundlicher und gesunder, selbstbestimmter Mobilität vermitteln und dadurch „neue“ Radfahrende gewinnen. Mögliche Zielgruppe sind Kinder (zur Verbesserung der Vorbereitung und in Ergänzung zur „freiwilligen Radfahrprüfung“; Laufräder für Kindergarten),
- Seniorinnen und Senioren (speziell durch E-Bikes ist diese Nutzergruppe mit höheren Fahrgeschwindigkeiten, die nicht vollständig mit ihrem radfahrerischen Können korrelieren, konfrontiert).
- Migrantinnen und Migranten (manche Migrantinnen und Migranten haben weder Radfahren noch die entsprechenden Verkehrsregeln erlernt. „Nicht Radfahren können“ wird oft auch an die folgende Generation weitergegeben. Dadurch sollen auch die Möglichkeiten für selbstbestimmte Alltagsmobilität erhöht werden. Die organisatorische Einbettung dieser Radfahrtrainings in Sprachkurse bzw. Integrationsprogramme ist wünschenswert.)
- Aktionen wie die bewährten Radchecks und Radlichttaktionen

24

ten, die nicht vollständig mit ihrem radfahrerischen Können korrelieren, konfrontiert).

### Maßnahme

#### Zielgruppenspezifische Radaktionen

- 
- Migrantinnen und Migranten (manche Migrantinnen und Migranten haben weder Radfahren noch die entsprechenden Verkehrsregeln erlernt. „Nicht Radfahren können“ wird oft auch an die folgende Generation weitergegeben. Dadurch sollen auch die Möglichkeiten für selbstbestimmte Alltagsmobilität erhöht werden. Die organisatorische Einbettung dieser Radfahrtrainings in Sprachkurse bzw. Integrationsprogramme ist wünschenswert.)
- Aktionen wie die bewährten Radchecks und Radlichttaktionen

Anmeldung unter:  
[www.wer-radelt-gewinnt.at](http://www.wer-radelt-gewinnt.at)

MITMACH  
AKTION  
FÜR RADFAHREN  
IN STADT UND LAND  
SALZBURG

### 3 Handlungsfeld Kooperation, Service und Rahmenbedingungen

Organisatorische, rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen beeinflussen das Mobilitätsverhalten wesentlich. Fahrradfreundlichkeit wird durch entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen, Förderschienen und die Kooperation von Akteuren forciert. In den vergangenen Jahren hat das Land Salzburg Förderungen für Radabstellanlagen und Fahrradanhänger gewährt, Leitfäden für Markierung und Fahrradparken herausgebracht und einen Rad-Newsletter für Gemeinden und Interessierte verschickt.

Den Salzburger Gemeinden kommt bei der Umsetzung des Landes-Leitbildes Radverkehr eine zentrale Rolle zu. Gemeinden und Regionen sollen bei der Umsetzung von Radverkehrsstrategien und bei der Förderung von Radverkehr fachlich und finanziell unterstützt werden.

#### Aktivitäten bündeln, Kooperationen intensivieren

Gemeinsame Aktivitäten auf Bundes-, Landes-, Regions- und Gemeindeebene werden weitergeführt und weiterentwickelt. Im Beratungsbereich gibt es unterschiedliche Akteure, z. B. klima:aktiv mobil Programm des Umweltministeriums, e5-Gemeindenetzwerk, Klimabündnisgemeinden, umwelt service salzburg. Diese Kooperation soll weitergeführt und ausgebaut werden, die gegenseitige Information soll intensiviert werden.

Im Förderbereich sollen die bereits bestehenden Förderschienen so weiterentwickelt werden, dass die Inanspruchnahme von Fördermitteln (klima:aktiv mobil und KLUP) zugunsten des Radver-

kehrs möglichst einfach ist. Das Land Salzburg will die Funktion als zentrale Koordinationsstelle zwischen den Akteuren der Radverkehrsförderung verstärkt wahrnehmen und so die dauerhafte Kooperation und Vernetzung von Akteuren vorantreiben. Neben den Gemeinden und Regionen sollen auch externe Partner (z. B. große Arbeitgeber, Gesundheitseinrichtungen, Tourismus, Verkehrsunternehmen) mit einbezogen werden. Zur persönlichen Vernetzung sollen in regelmäßigen Abständen Akteurstreffen stattfinden.

25

#### Maßnahme

Kooperationen unter Akteuren weiterführen und weiterentwickeln

Maßnahme	Zuständigkeit
Kooperationen von Akteuren weiterführen und weiter entwickeln	Land, Institutionen
Fahrrad-Beratung für Gemeinden	Land, Gemeinden, EU
Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr erleichtern   Partnerschaft Umweltverbund	Land, Gemeinden, SVV, Verkehrsunternehmen
(Pilot-)Projekt: Fahrradmitnahme in Bussen im Überlandbereich	Land, Gemeinden, SVV, Verkehrsunternehmen
Verlässliche Budgetsituation für Radverkehr sichern	Land, Gemeinden, Betriebe
Verstärkte Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs in der Raumplanung	Land, Gemeinden
Verstärkte Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs im Baurecht	Land
Prüfung der Ausweitung des Rad-Verleihsystems der Stadt Salzburg	Land, Gemeinden



## Gemeinden als Maßnahmenträger der Radverkehrsförderung unterstützen

Die Gemeinden als maßgebliche Aufgabenträger in der Radverkehrsförderung sollen verstärkt unterstützt werden. Die Unterstützung soll auf fachlicher Ebene, in finanzieller Hinsicht und auf organisatorischer Ebene erfolgen.

Vom Land wird eine neue Beratungsschiene aufgebaut, die „Fahrrad-Beratung“ (BYPAD).

Dieses Angebot an Gemeinden und Kleinregionen beinhaltet eine umfassende Vorort-Beratung durch Expertinnen und Experten bei der Erstellung kommunaler Radverkehrsstrategien und Maßnahmenpläne. Die Finanzierung erfolgt zu drei Viertel durch das Land Salzburg, die Gemeinden leisten einen Kostenbeitrag von 25 Prozent.

Ein erster Pilotversuch wurde durchgeführt, ein zweites Projekt wird 2015 realisiert. Ein EU-

Projekt „Fahrradberatung“ mit Bayern, Vorarlberg, Tirol und Oberösterreich soll die Zusammenarbeit der Gemeinden untereinander weiter intensivieren.

### Maßnahme

#### Fahrrad-Beratung für Gemeinden

mit öffentlichen Verkehrsmitteln verwenden das Fahrrad sowohl für die Fahrt von zu Hause zum Bahnhof als auch am Ziel für die Fahrt zum Arbeitsplatz. Auch im Freizeit- und touristischen Verkehr bestehen große Synergiepotenziale.

■ **Fahrradmitnahme:** Die Fahrradmitnahme im Stadtbus ist grundsätzlich kostenlos möglich. In der S-Bahn ist die Mitnahme eines Faltrades kostenlos, für andere Fahrräder muss bezahlt werden. In den Überlandbussen ist die Fahrradmitnahme nicht genau geregelt und hängt häufig von der Bereitschaft des Fahrers ab. Wegen der begrenzten Kapazität (vor allem in Spitzenzeiten) ist die Forcierung der Fahrradmitnahme im Pendelverkehr schwierig, sollte aber zumindest für Ausnahmefälle ermöglicht werden. Die Fahrradmitnahme in Bussen im Überlandbereich soll als Pilotprojekt getestet werden.

■ **Bike & Ride:** Ausweitung des Angebots an Abstellanlagen bei Bahnhöfen und Busbahnhöfen (vgl. Maßnahme I.08).

## Fahrrad und öffentlichen Verkehr näher zusammenbringen

Die Verkehrsmittelkombination Fahrrad-ÖV soll als wirksamer Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes gefördert werden. Die Verbesserung der Schnittstelle Fahrrad-ÖV erhöht die Effizienz beider Verkehrsmittel und kann zur Verkehrsentlastung beitragen. Durch das Fahrrad wird der Einzugsbereich von Haltestellen deutlich vergrößert. Dies gilt sowohl für die Quell- als auch die Zielhaltestelle. Viele Pendelnde

- Kombitarif SVV-Jahreskarte
  - Nutzung (künftiges) S-Bike in Salzburg

#### **Maßnahme**

**Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr erleichtern**

dem Fahrrad ist erwünscht. Die Umsetzung eines feinmaschigen Wegenetzes ist in der Praxis oft schwierig, vor allem weil eine langfristige verbindliche Planung notwendig ist. Instrumente dafür liefert das Salzburger Raumplanungsgesetz. Es soll daher geprüft werden, inwieweit die bestehenden Instrumente der Raumplanung zur Umsetzung eines Radverkehrsnetzes bzw. zur Radverkehrsförderung angewendet werden können und welche Ergänzungen allenfalls notwendig sind. Das Land Salzburg unterstützt eine fahrradgerechte Raumplanung

Entwicklungskonzept, im Rahmen des Verkehrskonzeptes) und einem Erschließungsnachweis für neues Bauland im Radverkehr,

- durch die rechtliche Klarstellung, dass Radverkehrsanlagen Bestandteil der Aufschließung sind und Flächensicherung für Radverkehrsinfrastruktur in der Aufschließungsplanung zu erfolgen hat.

#### **Maßnahme**

**(Pilot-)Projekt: Fahrradmitnahme in Bussen im Überlandbereich**

- durch verpflichtende Berücksichtigung des Radverkehrs in der Ortsplanung (Räumliches

#### **Maßnahme**

**Prüfung der Überarbeitung der raumplanerischen Instrumente hinsichtlich Radverkehrsförderung**

27

## **Radverkehrs-Finanzierung sicherstellen**

Fahrradförderung (Radinfrastruktur und Bewusstseinsbildungsmaßnahmen) braucht eine solide finanzielle Basis. Das Land Salzburg bekennt sich zur Förderung des Radverkehrs im Alltag und wird sich bemühen, dass für den Radverkehr in den Landesvoranschlägen bis 2025, abhängig von den finanziellen bzw. budgetären Möglichkeiten ein VPI-gesicherter Betrag von jährlich 3 Mio. € vorgesehen wird.

#### **Maßnahme**

**Verlässliche Budgetsituation für Radverkehr**

## **Verstärkte Berücksichtigung des Radverkehrs in der Raumplanung**

Ein feinmaschiges und attraktives Wegenetz ist für den Fuß- und Radverkehr von hoher Bedeutung (Leitgedanke: „Ort der kurzen Wege“). Radverkehr ist lärm- und abgasfrei, also orts- und siedlungsverträglich, Durchgangsverkehr mit



## **Verstärkte Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baurecht**

### **Fahrradfreundliches Bauen fördern**

Fahrradfreundliche Baustrukturen zeichnen sich dadurch aus, dass sie:

- eine ausreichend große Zahl an qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen direkt im Eingangsbereich aufweisen,
- Serviceeinrichtungen und Lademöglichkeiten für E-Bikes enthalten,
- (rad)fahrend über verkehrssichere Wege von den örtlichen Radverkehrsanlagen aus erreichbar sind,
- gegen Diebstahl und Vandalismus ausreichend gesichert sind.

Entsprechende Bestimmungen im Salzburger Bautechnikgesetz sollen künftig die Berücksichtigung des Radverkehrs sicherstellen (Beispiel oberösterreichisches Bautechnikgesetz).

Die Salzburger Wohnbauförderung soll fahrradfreundliches Bauen unterstützen. Die Notwendigkeit von leistungsbarem Wohnbau legt eine stärkere Fokussierung auf die Belange des Radverkehrs nahe. So kann bei fahrradfreundlichen (und gut mit dem ÖV erreichbaren) Bauvorhaben durch Mobilitätskonzepte die Zahl der Pflichtstellplätze bereits im Bauverfahren gesenkt werden.

#### **Maßnahme**

#### **Verstärkte Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs im Baurecht**

bzw. schwer möglich. Daher kann ein einfach nutzbarer Fahrradverleih eine sinnvolle Alternative darstellen. In der Stadt Salzburg befindet sich ein automatisches Verleihsystem in Planung. Dieses System bietet den (angemeldeten) Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, Fahrräder an beliebigen Verleihstandorten zu entlehen und an einem beliebigen anderen Standort wieder abzugeben. Das Angebot ist vor allem auf (zeitlich) kurze Wege ausgerichtet und besitzt v.a. auch in Kombination mit dem ÖV-Angebot hohe Attraktivität. Nach der Umsetzung des Verleih-Systems in der Stadt Salzburg soll geprüft werden, ob eine Ausweitung auf die Nachbargemeinden bzw. den Großraum Salzburg zielführend ist.

## **Verleihsysteme**

### **Gemeinsame Verleihsysteme für den Alltagsradverkehr im Großraum Salzburg**

Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln ist problematisch

#### **Maßnahme**

#### **Prüfung der Ausweitung des Rad-Verleihsystems der Stadt Salzburg**



# 4 Budget

## Verlässliche Budgetsituation für Radverkehr sichern

Fahrradförderung (Radinfrastruktur und Bewusstseinsbildungsmaßnahmen) braucht eine solide finanzielle Basis.

Das Land Salzburg bekennt sich zur Förderung des Radverkehrs im Alltag und wird sich bemühen, dass für den Radverkehr in den Landesvoranschlägen bis 2025, abhängig von den finanziellen bzw. budgetären Möglichkeiten ein VPI-gesicherter Betrag von jährlich 3 Mio. € vorgesehen wird.

Bauliche Abschnitte des Landesradroutennetzes werden vom Land gefördert.

## Finanzierung von Bewusstseinsbildungemaßnahmen sicherstellen

Kommunikation und Werbung für das Radfahren erfordert Geld. Für Aktionen und Kampagnen, die über zeitlich isolierte Einzelveranstaltungen hinausgehen, ist die Planbarkeit der zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen (Budgetierung) über einen

längerem Zeitraum eine wichtige Voraussetzung.

Eine solche Kontinuität erhöht die Nachhaltigkeit der Maßnahmen erheblich. Das Land Salzburg strebt an, einen fixen Budgetposten für Maßnahmen der Bewusstseinsbildung im Radverkehr zu widmen. Dieser Anteil soll in einem Bereich von fünf Prozent der Kosten für die Radweginfrastruktur liegen.

29

Die Salzburger Gemeinden sollten für bewusstseinsbildende Maßnahmen für den Radverkehr im Gemeindebudget zumindest einen Euro pro Einwohner vorsehen.



# 5 Weiteres Vorgehen

## Zwischenziele

Das Leitbild „Fahr Rad in Salzburg!“ ist ein Strategie-Programm für den Radverkehr im Bundesland Salzburg bis 2025.

Damit die festgelegten Maßnahmen kontinuierlich umgesetzt werden und die Zielerreichung sichergestellt wird, wurden Zwischenziele festgelegt.

30

Alle Maßnahmen zielen auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils im gesamten Bundesland ab. Bedeutendste Messgröße ist dabei die Verschiebung des Modal-Split zugunsten des Radverkehrs. Das höchste Potenzial für mehr Radverkehr wird im Zentralraum

Salzburg gesehen. Ziel ist es aber, in allen Bezirken des Bundeslandes den Radverkehrsanteil bis zur nächsten Mobilitätserhebung zu steigern.

Um ein entsprechendes Angebot an Radinfrastruktur zur Verfügung stellen zu können, werden die regionalen Radroutenkonzepte für alle Bezirke erstellt. Diese sollen bis 2019 fertiggestellt werden.

Die Ergebnisse der festgelegten Maßnahmen sind zum Teil schwer messbar. Von den 25 Maßnahmen sind fünf ganz und 16 teilweise im Einflussbereich des Landes Salzburg. Von diesen Maßnahmen soll es bis 2020 bei mehr als der

Hälfte der Maßnahmen nennenswerte Fortschritte geben.

Die Maßnahmen des Leitbildes sollen evaluiert werden.





# 6 Institutionen und Adressen

## Amt der Salzburger Landesregierung

Abteilung 6 -  
Infrastruktur und Verkehr  
Michael-Pacher-Straße 36  
5010 Salzburg  
Telefon: 0662/8042  
[strasse-verkehr@salzburg.gv.at](mailto:strasse-verkehr@salzburg.gv.at)  
[www.salzburggrad.at](http://www.salzburggrad.at)

## Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Abteilung I/5 -  
Mobilität, Verkehr, Lärm  
Radverkehrskoordination  
Stubenbastei 5, 1010 Wien  
Telefon: 01/51522-1207  
[martin.eder@bmlfuw.gv.at](mailto:martin.eder@bmlfuw.gv.at)  
[www.bmlfuw.gv.at](http://www.bmlfuw.gv.at)

## AUVA-Landesstelle Salzburg

Dr.-Franz-Rehrl-Platz 5  
5010 Salzburg  
Tel. 0662/2120-4441  
[SUV@auva.at](mailto:SUV@auva.at)  
[www.auva.at](http://www.auva.at)

## AVOS - Arbeitskreis Vorsorgemedizin Salzburg

Elisabethstraße 2  
5020 Salzburg  
Telefon: 0662/887588  
[avos@avos.at](mailto:avos@avos.at)  
[www.avos.at](http://www.avos.at)

32

## STADT:SALZBURG Magistrat

Baudirektion  
Faberstraße 9  
5024 Salzburg  
Telefon: 0662/8072-2735  
[peter.weiss@stadt-salzburg.at](mailto:peter.weiss@stadt-salzburg.at)  
[www.stadt-salzburg.at](http://www.stadt-salzburg.at)

## ARBÖ

Münchner Bundesstraße 9  
5020 Salzburg  
Telefon: 050/123-2500  
[sbg@arboe.at](mailto:sbg@arboe.at)  
[www.arboe-salzburg.at](http://www.arboe-salzburg.at)



**Klimabündnis Salzburg**  
Elisabethstraße 2, 5020 Salzburg  
Telefon 0662/826275  
[salzburg@klimabuendnis.at](mailto:salzburg@klimabuendnis.at)  
[www.klimabuendnis.at](http://www.klimabuendnis.at)

**ÖAMTC Salzburg**  
Alpenstrasse 102-104  
5020 Salzburg  
Telefon 0662/63999-50801  
[aloisia.gurtner@oeamtc.at](mailto:aloisia.gurtner@oeamtc.at)  
[www.oeamtc.at/salzburg](http://www.oeamtc.at/salzburg)

**SalzburgerLand Tourismus GmbH**  
Wiener Bundesstraße 23  
5300 Hallwang  
Telefon 0662/6688-19  
[info@salzburgerland.com](mailto:info@salzburgerland.com)  
[www.salzburgerland.com](http://www.salzburgerland.com)

**Landespolizeikommando Salzburg**  
Alpenstraße 90, 5020 Salzburg  
Telefon 059133/50-0  
[LPD-S@polizei.gv.at](mailto:LPD-S@polizei.gv.at)  
[www.polizei.gv.at](http://www.polizei.gv.at)

**RADLOBBY Salzburg**  
Telefon 0676/3059609  
[salzburg@radlobby.at](mailto:salzburg@radlobby.at)  
[www.radlobby.at/salzburg](http://www.radlobby.at/salzburg)

**Salzburger Verkehrsverbund GmbH**  
Schallmooser Hauptstraße 10  
Postfach 74  
5027 Salzburg  
Telefon 0662/632900  
[office@svv-info.at](mailto:office@svv-info.at)  
[www.svv-info.at](http://www.svv-info.at)

33

**Landesschulrat für Salzburg**  
Verkehrs- und Mobilitätserziehung  
Mozartplatz 10, 5010 Salzburg  
Telefon 0662/8083-4125  
[astrid.leitner@lsr-sbg.gv.at](mailto:astrid.leitner@lsr-sbg.gv.at)  
[www.lsr-sbg.gv.at/schule-und-unterricht/](http://www.lsr-sbg.gv.at/schule-und-unterricht/)

**Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen**  
Schillerstrasse 25/Stiege Nord  
5020 Salzburg  
Telefon 0662/623455  
[sir@salzburg.gv.at](mailto:sir@salzburg.gv.at)  
[www.sir.at](http://www.sir.at)



# 7 Mitarbeiterende

## Herzlichen Dank an die Mitarbeiterende!

Landesrat Hans Mayr

Bernhaupt Eveline, Land Salzburg - Büro Landesrat Hans Mayr

Born Gerlinde, Land Salzburg - Landesplanung und SAGIS

Buchner Wolfgang, Happy Bike

Daxecker Gerold, Regionalverband Salzburger Seenland - Geschäftsführer

Emmrich Bernd, Verkehrsverbund

34

Göschl Reinhold, Land Salzburg - Leiter Ländliche Verkehrsinfrastruktur

Gurtner Aloisia, ÖAMTC

Haas Erich, Marktgemeinde Straßwalchen - Amtsleiter

Heigl Manfred, Gemeindeamt Flachau

Koblmüller Manfred, Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen - e5-Programm

Heimer Kurt, Land Salzburg - Leiter Landesstraßenverwaltung

Hemetsberger Ursula, Land Salzburg - Radverkehrskoordinatorin Land Salzburg

Hittenberger Roland, Land Salzburg - Leiter Straßenbau und Verkehrsplanung

Huber Martin, Salzburger Gemeindeverband - Geschäftsführer

Irnberger Bernhard, Land Salzburg - Landesstraßenverwaltung

Kessler Timo, Radlobby Salzburg

Koch Helmut, KOMOBILE Gmunden

Kok Franz, Universität Salzburg - Mobilitätsbeauftragter

Krammel Fidelius, Radlobby Salzburg

Leitner Astrid, Landesschulrat für Salzburg - Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Lindner Michael, Land Salzburg - Verkehrsplanung

Mäuerle Rio, Radlobby Salzburg

Moises Erich, Land Salzburg - Büro Landesrat Hans Mayr

Moser Irmgard, SALK - Mobilitätsmanagerin

Nagl Christian, Land Salzburg - Baudirektor

Pernkopf Peter, e5 Team Saalfelden

Pogadl Wolfgang, Radbeauftragter Anif

Pramhas Maria, AVOS

Pröll Robert, Klimabündnis - Regionalstellenleiter

Rainer Gregor, Radlobby Salzburg

Reinberg Sebastian, KOMOBILE Gmunden

Sahaib Shahzad, Verkehrsverbund

Schmidhuber Friedrich, Landespolizei - Leiter Landesverkehrsabteilung

Schrofner Georg, SalzburgerLand Tourismus

Seyringer Emanuel, Land Salzburg - Verkehrsplanung

Sperka Gunter, Land Salzburg - Koordinator für Klimaschutz und Umweltplanung

Strasser Helmut, Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen - e5-Programm

Uitz Lukas, fairkehr (Verein für verkehrspolitische Bewusstseinsbildung)

Weiss Peter, Magistrat Salzburg - Radverkehrskoordinator Stadt Salzburg

Wernsperger Friedrich, Verkehrsverbund

Zagel Bernhard, Universität Salzburg - Geoinformatik





**LAND  
SALZBURG**