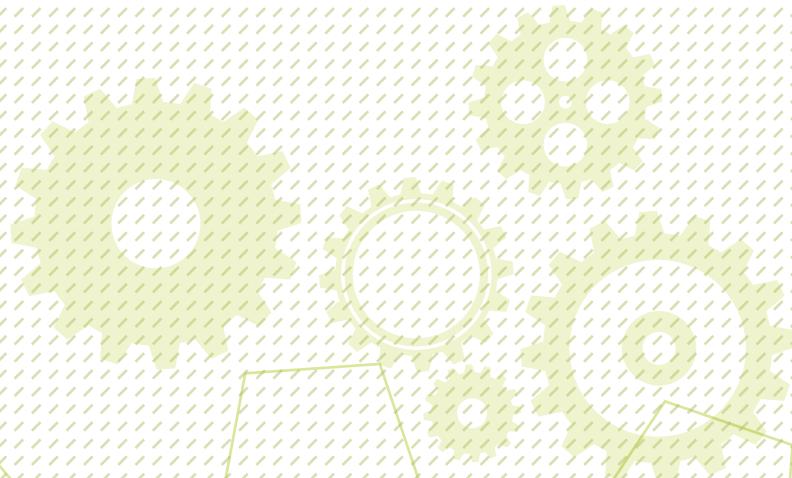




# MEHR MOBILITÄT FÜR ALLE

## Radverkehrsstrategie 2025+



#### Auftraggeber

Stadträtin Barbara Unterhofner  
Ressort Bauen und Radverkehrskoordination  
Stadtrat Johann Padutsch  
Ressort Raumplanung und Baubehörde



**ROSINAK & PARTNER**

#### Auftragnehmerin

Rosinak & Partner ZT GmbH  
Michael Szeiler, Rosinak & Partner  
Andrea Weninger, Rosinak & Partner

#### Wissenschaftliche Begleitung

Universität Salzburg  
Martin Loidl, Universität Salzburg, Z\_GIS  
Ursula Witzmann-Müller, Universität Salzburg, Z\_GIS  
Bernhard Zagel, Universität Salzburg, Z\_GIS

**Z\_GIS**

**YEWO**  
LANDSCAPES

#### Grafik

YEWO LANDSCAPES

#### Projektleitung

Josef Reithofer, Stadt Salzburg, MA 5  
Peter Weiss, Stadt Salzburg, MA 6

#### Projektteam

Martin Eckschlager, Stadt Salzburg  
Ursula Hemetsberger, Land Salzburg  
Verena Pichler, Stadt Salzburg  
Sebastian Tschinder, Stadt Salzburg  
Angelika Wörndl, Stadt Salzburg  
Jürgen Wulff-Gegenbauer, Stadt Salzburg

Salzburg, Mai 2017

#### Bildnachweis

Stadt Salzburg, Land Salzburg, Rosinak & Partner



## DIE RADSTRATEGIE AUF EINEN BLICK

---

### 01 AUSGANGSLAGE

---

Radverkehr in der Stadt Salzburg	8
Rahmenbedingungen & Motivation	10
Zukunftsbeeld Mobilität	11

### 02 STRATEGISCHER RAHMEN

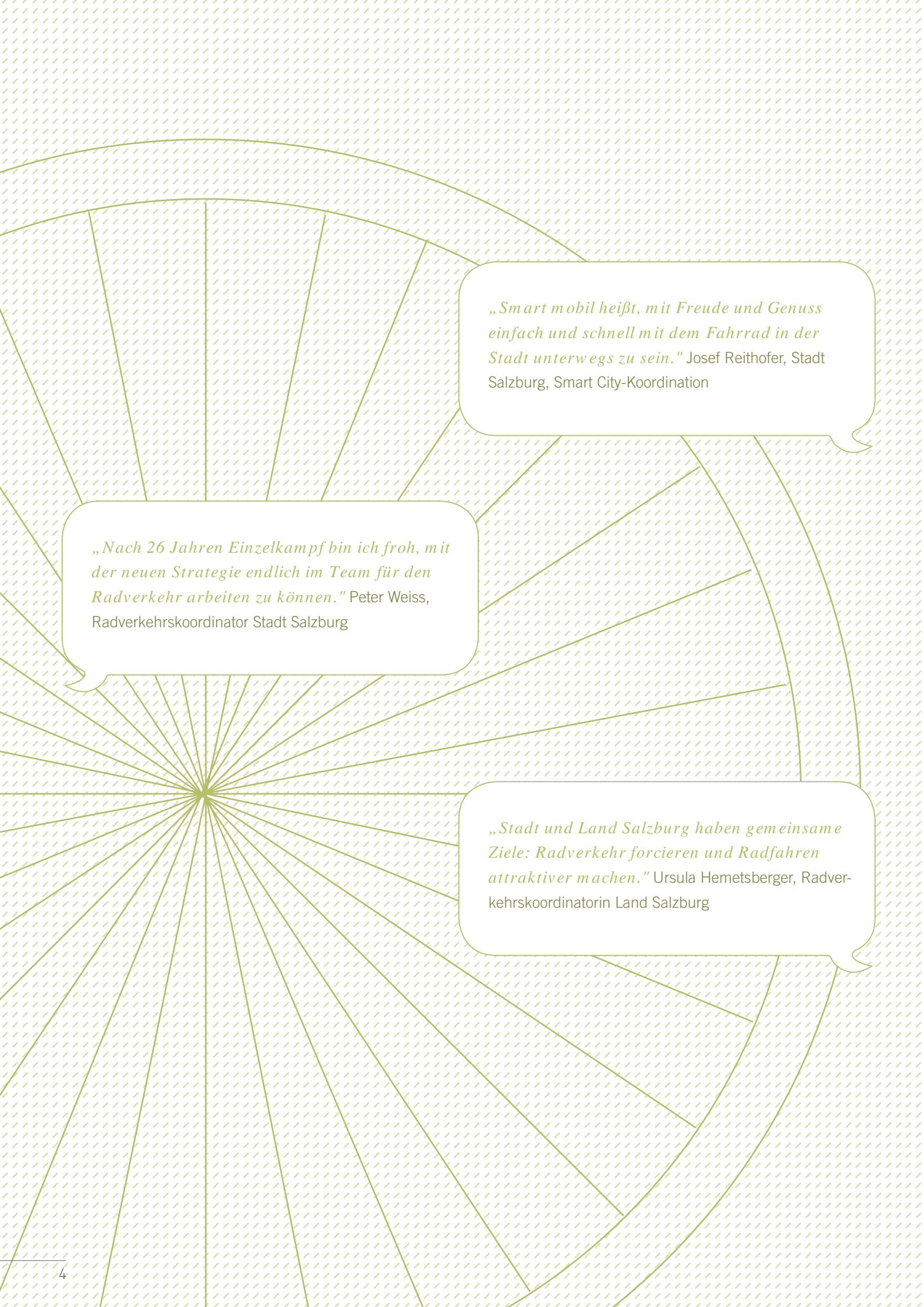
---

Der Weg zur Radstrategie	12
Potenzial & Nutzen des Radverkehrs	14
Entwicklungsstrategien	15
Wirkungen	16

### 03 UMSETZUNG

---

Strategische Ziele	18
Handlungsfelder & generelle Maßnahmen	19
Handlungsfeld Ressourcen	24
Handlungsfeld Struktur	25
Leitprojekte für die nächsten 3 Jahre	26



„Nach 26 Jahren Einzelkampf bin ich froh, mit der neuen Strategie endlich im Team für den Radverkehr arbeiten zu können.“ Peter Weiss,  
Radverkehrskoordinator Stadt Salzburg

„Smart mobil heißt, mit Freude und Genuss einfach und schnell mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs zu sein.“ Josef Reithofer, Stadt Salzburg, Smart City-Koordination

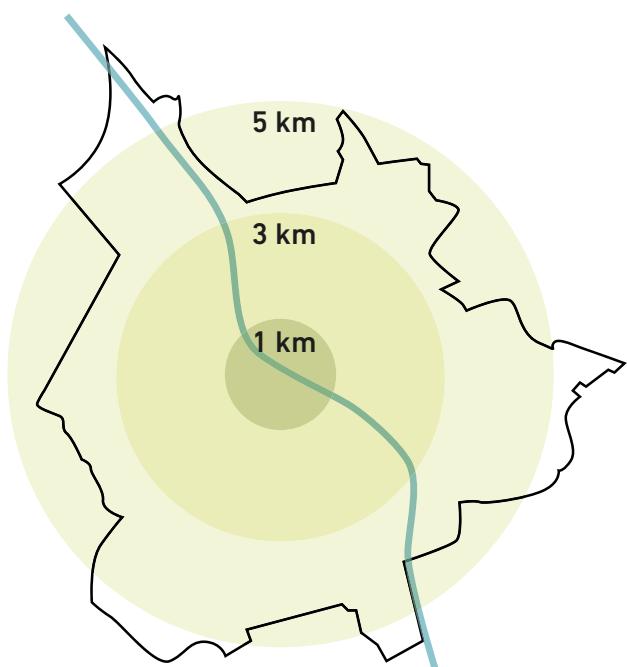
„Stadt und Land Salzburg haben gemeinsame Ziele: Radverkehr forcieren und Radfahren attraktiver machen.“ Ursula Hemetsberger, Radverkehrskoordinatorin Land Salzburg



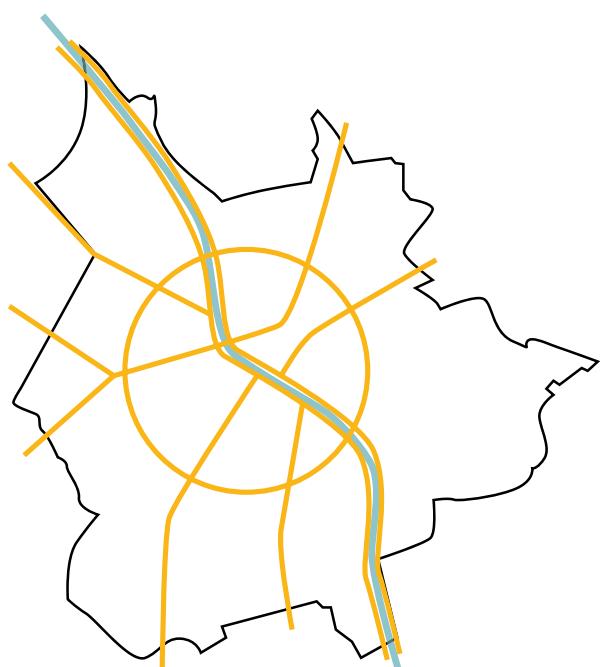
## Die Radstrategie auf einen Blick

Mit der Radverkehrsstrategie 2025+ werden die Weichen für eine deutliche Steigerung des Radverkehrs in der Stadt Salzburg gestellt. Darauf aufbauend wird bis zum Herbst 2017 ein Maßnahmenprogramm ausgearbeitet.

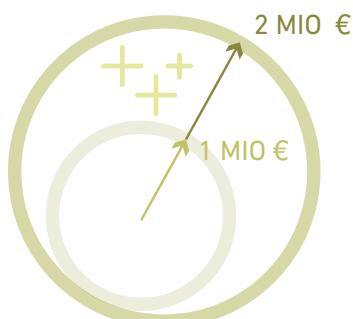
ENTFERNUNGEN



HAUPTRADWEGNETZ

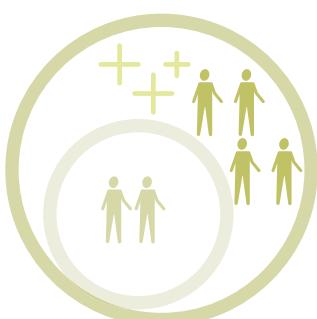


BUDGET



VERDOPPLUNG  
RADVERKEHRS-  
BUDGET

RESSOURCEN



VERDOPPLUNG  
PERSONAL-  
KAPAZITÄTEN



## HANDLUNGSFELDER

**01**

Neue Radwege und eine sichere, komfortable Rad-Infrastruktur

**02**

Optimierung des Fahrradparkens

**03**

Mehr Information, Kommunikation und Kooperationen

**04**

Radverkehr multimodal denken

**05**

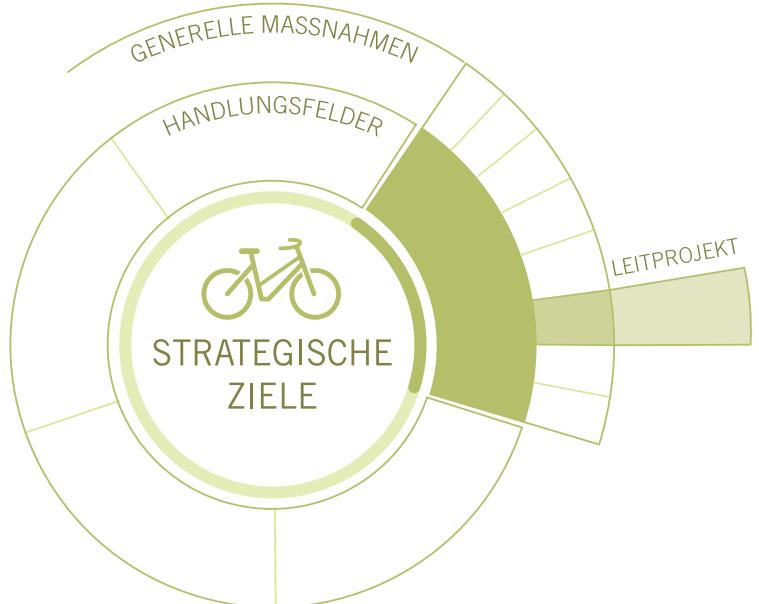
Gelebte Radkultur in Politik & Verwaltung

**06**

Monitoring, Evaluierung und wissenschaftliche Begleitung



Handlungsfeld Ressourcen & Organisationsstruktur



## LEITPROJEKTE

**01**

HAUPTRADWEGENETZ

**02**

EINFÜHRUNG S-BIKE

**03**

PREMIUM RADWEG SALZBURG – FREILASSING

**04**

ÖSTERREICHISCHER RADGIPFEL 2018

**05**

KAMPAGNEN & ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

## WIRKUNG 2025

**20%**

RADVERKEHRSANTEIL  
IM JAHR 2016

**35.000**

PKW FAHRTEN  
WENIGER PRO TAG

**+4%**

MIT RADVERKEHRS-  
FÖRDERUNG

**18 t -CO<sub>2</sub>**

CO<sub>2</sub>-EINSPARUNG  
PRO TAG

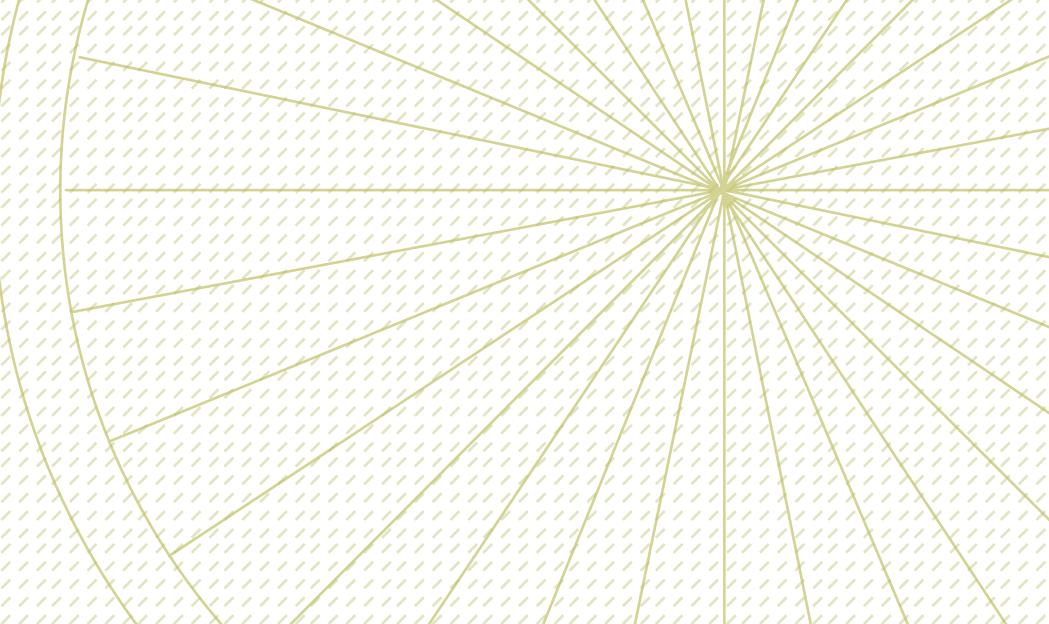
**+4%**

MIT BEGLEITMASS-  
NAHMEN FÜR DEN  
AUTOVERKEHR

## DIE NÄCHSTEN SCHRITTE IM JAHR 2017



# 1



## Radverkehr in der Stadt Salzburg

Mit dem Rad zu fahren gehört für viele SalzburgerInnen zum Alltag. Auf den Straßen spürt man die Fahrradkultur: jung & alt sind aktiv auf zwei Rädern unterwegs

### Radverkehr in Zahlen

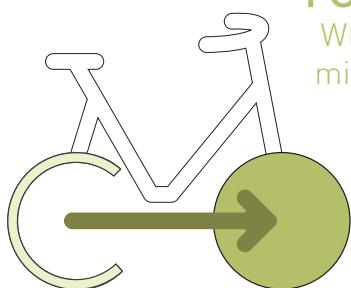
Täglich werden 100.000 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, das sind 20 % aller Wege der SalzburgerInnen. Besonders attraktiv zum Radfahren sind die Kais, die Begleitwege entlang der Salzach. An Spitzentagen radeln bei den Unterführungen der Staatsbrücke mehr als 16.000 RadfahrerInnen.

### Gute Infrastruktur als Basis

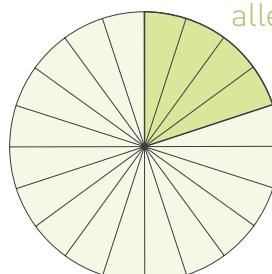
Das Radwegenetz wird seit über 30 Jahren kontinuierlich ausgebaut. Mittlerweile gibt es 187 km Wege für RadfahrerInnen und über 6.000 Fahrradabstellanlagen. Die Hauptbrücken der Stadt sind radfreundlich ausgebaut. Mehr als zwei Drittel aller Einbahnen sind für den Radverkehr geöffnet und können in die Gegenrichtung befahren werden. Das Radfahren ist in fast allen Fußgängerzonen und Busspuren erlaubt.

### Vorzeigeprojekte

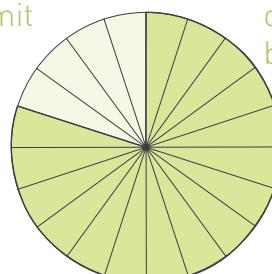
In den letzten Jahren wurden wichtige Lückenschlüsse realisiert: der Wilhelm-Kaufmann-Steg über die Salzach und die Überführung Rudolf-Biebl-Straße. Bei allen S-Bahn-Haltestellen gibt es neben Radabstellanlagen auch witterungs- und diebstahlgeschützte Radboxen. Die neue Bike & Ride-Anlage am Hauptbahnhof besticht durch ihre besondere Architektur und ein hochwertiges Abstellangebot mit 600 überdachten Radstellplätzen und 64 doppelstöckigen Radboxen. Weitere Schlüsselprojekte waren die Radwege entlang der Münchner Bundesstraße, der Lindhofstraße und die Route Parsch – Volksgarten. Die Online-Radlkarte unterstützt die RadfahrerInnen bei der Routenwahl und bietet neben zahlreichen Informationen zum Radfahren hochgenaue Wetterprognosen direkt in der Kartenübersicht.



100.000  
WEGE / TAG  
mit dem Rad

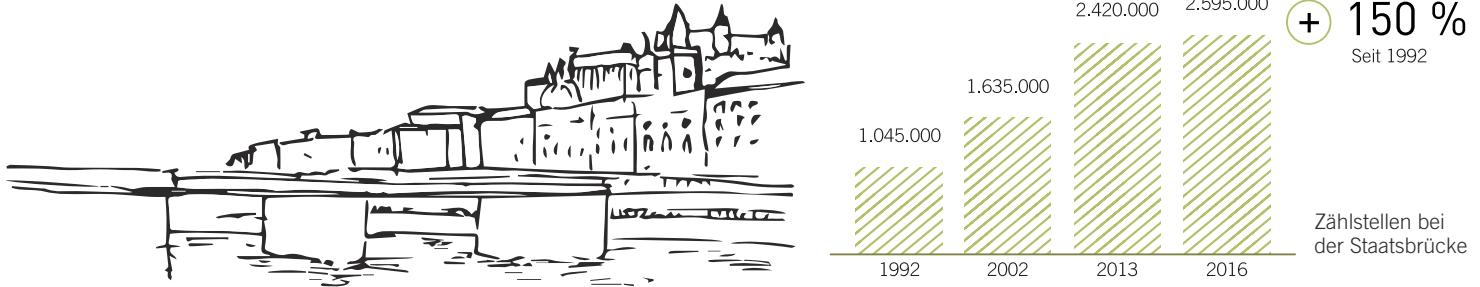


20 %  
aller WEGE mit  
dem Rad



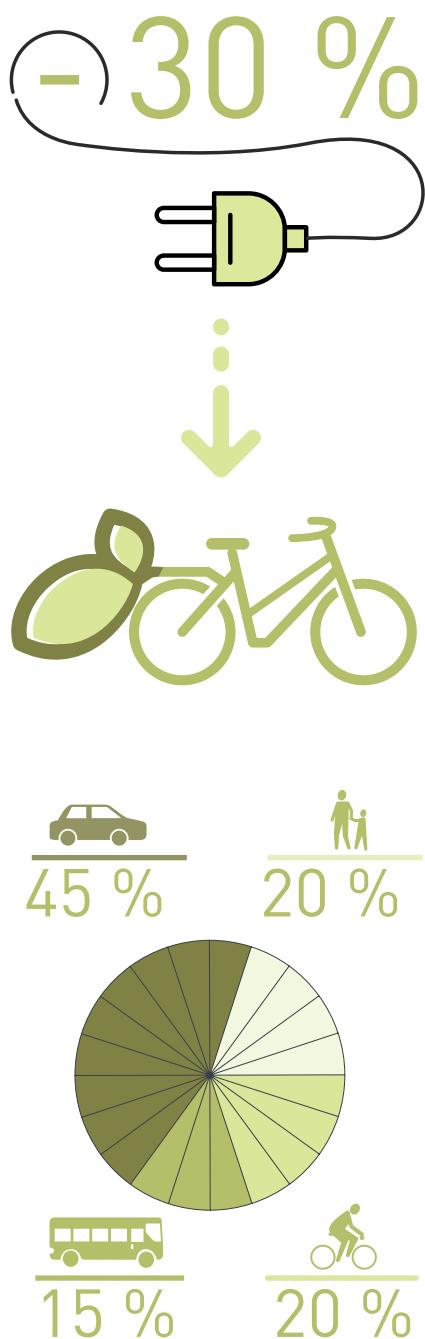
80 %  
der SalzburgerInnen  
besitzen ein Fahrrad

## AUSGANGSLAGE 01



## Rahmenbedingungen & Motivation

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind in allen übergeordneten Konzepten verankert. Sie sind kostengünstig, kurzfristig umsetzbar und entfalten rasch positive Wirkungen.



### Übergeordnete Strategien & Konzepte

Die Stadt Salzburg hat sich mit der Smart City Strategie ambitionierte Ziele im Energie- und Nachhaltigkeitsbereich gesetzt. Der Energieverbrauch soll – über alle Sektoren – um 30 % reduziert werden (Basis 2010). Der Radverkehr kann dafür einen wichtigen Beitrag leisten. Auch das Verkehrsleitbild und das Verkehrskonzept im Rahmen des räumlichen Entwicklungskonzeptes der Stadt Salzburg beinhalten eine Förderung des Radverkehrs. Die Ziele für den Radverkehr auf Landesebene sind im Mobilitätskonzept und der dazugehörigen Radverkehrsstrategie des Landes Salzburg enthalten. Bis zum Jahr 2025 soll der landesweite Radverkehrsanteil von 11 % auf 13 % ansteigen, was nur durch einen weiteren Anstieg des Radverkehrs in der Landeshauptstadt erreicht werden kann.

### Städtische Herausforderungen

Die Mobilität ist seit Jahren eine Herausforderung für die Stadt Salzburg: Der Großteil der ArbeitspendlerInnen

aus dem Umland fährt mit dem Auto in die Stadt und auch die SalzburgerInnen selbst legen 45 % ihrer Wege mit dem Pkw zurück. Die Kapazitäten im Straßennetz sind jedoch begrenzt, in den Spitzentunden sind Überlastungen und Staus an der Tagesordnung. Außergewöhnliche Verkehrsspitzen, verursacht durch Tagestouristen mit dem Auto oder Ausweichverkehr in Folge von Staus oder Baustellen auf der Autobahn, verschärfen die Situation zusätzlich. Der öffentliche Busverkehr ist mangels eigener Busspuren oft negativ von Verkehrsstaus betroffen.

### Der Radverkehr als Chance

Die Stadt Salzburg und – noch stärker – die Umlandgemeinden sind im Wachstum begriffen. Die Folge ist eine Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit entstehen zusätzliche Herausforderungen für eine gute Abwicklung des Verkehrs. Der Radverkehr hat das Potenzial, das Salzburger Verkehrssystem zu entlasten, weil Verbesserungen vergleichsweise kurzfristig und kostengünstig möglich sind.



## Zukunftsbeeld Mobilität

Höchste Lebensqualität für alle SalzburgerInnen – auch auf den täglichen Wegen.

### Vision

Salzburg ist bereits jetzt eine attraktive, lebenswerte und wirtschaftlich florierende Stadt. Das Bevölkerungswachstum und die steigende Anzahl an TouristInnen sind der beste Beleg dafür. In einem visionären Zukunftsbeeld der Stadt Salzburg funktioniert der Verkehr ohne Probleme. Alle Verkehrsmittel sind gut aufeinander abgestimmt, Multimodalität wird gelebt, die SalzburgerInnen bewegen sich stressfreier von A nach B. Der Autoverkehr hat abgenommen, dafür ist er deutlich flüssiger als früher. Noch mehr SalzburgerInnen fahren mit dem eigenen Rad oder verwenden ein S-Bike Leihfahrrad für kurze Wege innerhalb der Stadt. Der Radverkehr leistet einen Beitrag zum Funktionieren des gesamten Verkehrssystems. Deshalb auch der Slogan der Radverkehrsstrategie „Mehr Mobilität für alle“. Denn mehr Radverkehr bedeutet eine Entlastung für den Autoverkehr und verbessert damit indirekt den öffentlichen Busverkehr.



### SALZBURGER NACHRICHTEN

#### Immer mehr Radfahrer bei den Salzburger Festspielen

*Salzburg, 18. Juli 2025. Wer nach vielen Jahren wieder nach Salzburg zu den Festspielen kommt, dem fällt sofort auf, dass sich die Stadt verändert hat. So geht es auch Festspiel-Touristin Charlotte Frank aus Innsbruck, die nun schon zum sechsten Mal die Landeshauptstadt besucht: „Die Luft ist besser und es ist leiser geworden. Es ist mehr Platz zum zu Fuß gehen, weniger Autoverkehr, die städtischen Busse kommen schneller voran – und es sind noch mehr Radfahrer als früher unterwegs“. Seit Jahren bemüht sich Salzburgs Stadtpolitik um eine integrierte Verkehrspolitik und die Förderung des Radverkehrs, um die Stadt*

### Salzburger Nachrichten

*noch lebenswerter zu machen. Charlotte Frank fährt dieses Jahr selbst mit dem Fahrrad zum Festspielhaus. Peter Weiss, langjähriger Fahrradkoordinator der Stadt, berichtet: „Heuer haben wir doppelt so viele mobile Fahrradständen wie bisher bei den Festspielen aufgestellt und trotzdem sind fast alle belegt – so viele RadfahrerInnen haben wir nicht erwartet.“ Woran liegt das? Die Stadt Salzburg hat das Radfahren kontinuierlich gefördert und die Infrastruktur weiter ausgebaut. Mittlerweile ist Salzburg im internationalen Spitzengeschehen bei den Radfahrstädten. Das gefällt auch den TouristInnen, die das Leihradsystem intensiv nutzen. (red)*



# 2

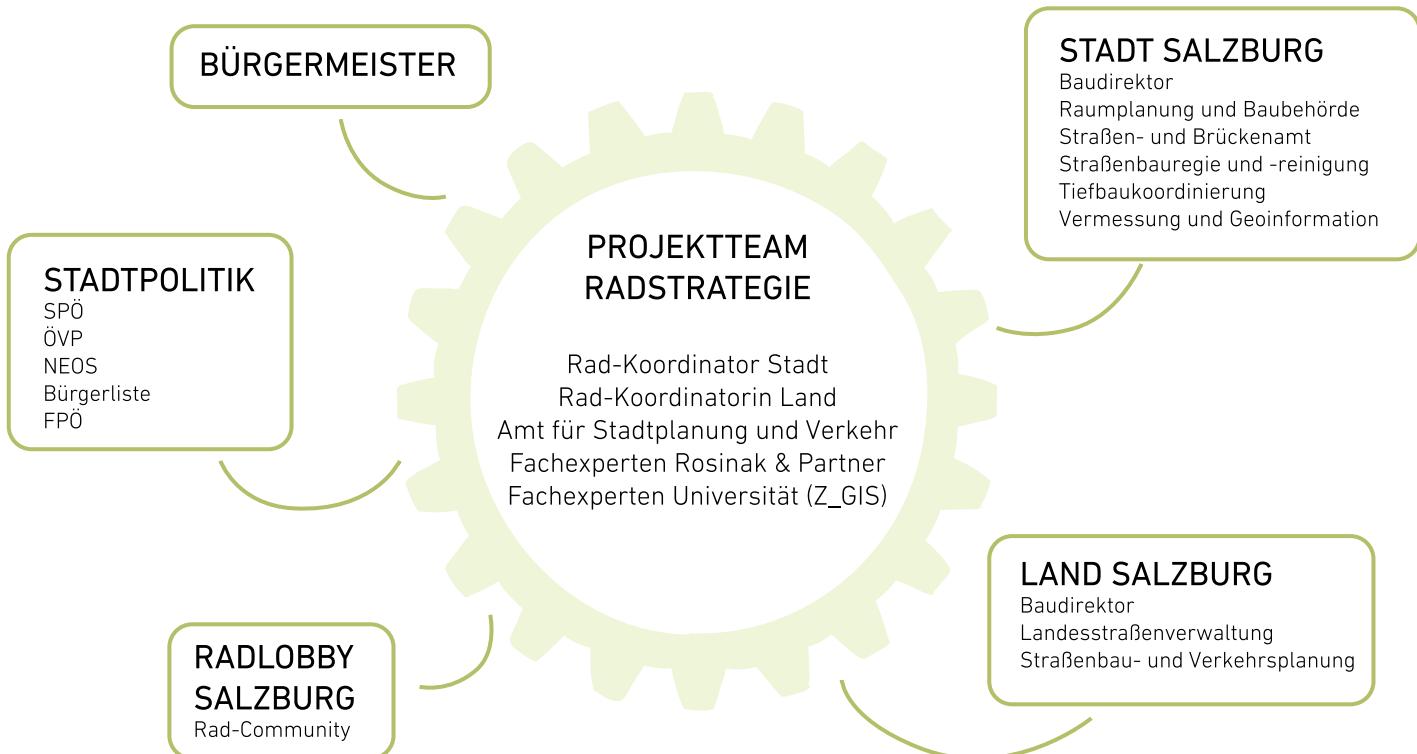
## Der Weg zur Radstrategie

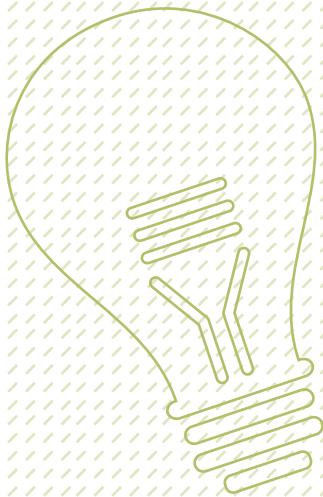
Eine enge Abstimmung mit Verwaltung, Politik und der Rad-Community stellt die Radstrategie auf eine breite Basis.

### Der Radstrategieprozess

Die Erstellung der Radstrategie erfolgte im Zuge von Workshops des Projektteams. Eine umfassende Einbeziehung von Verwaltung, Politik und Rad-Community hat die inhaltliche Qualität gesteigert und bildet eine gute Basis für die nach-

folgende Umsetzung. Inputs für die Radstrategie wurde von der Radlobby Salzburg sowie von der Rad-Community eingeholt. Mit der Verwaltung von Stadt und Land Salzburg und der Politik gab es zahlreiche Abstimmungsgespräche. Die Rückmeldungen wurden in die Radstrategie eingearbeitet.





### Methodik

Basierend auf einer Analyse, Zielfestlegungen und internationalen Best Practice-Beispielen wurden Entwicklungsstrategien erarbeitet und deren Wirkungen abgeschätzt. Diese münden in eine Empfehlung für Handlungsfelder, generelle Maßnahmen und Leitprojekte.



# Potenzial & Nutzen des Radverkehrs

Mit dem Rad ist man in Salzburg flexibel unterwegs und kommt schnell ans Ziel

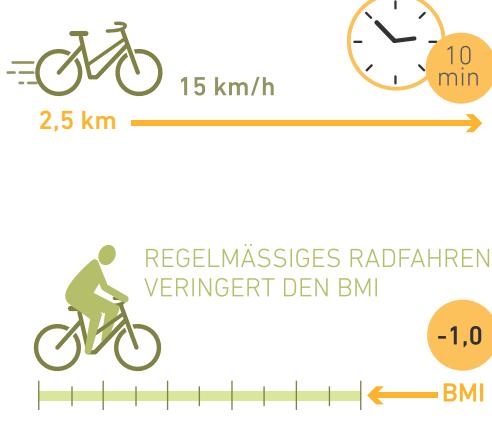
## Stadt der kurzen Wege

Salzburg bietet optimale Voraussetzungen für das Radfahren: kurze Distanzen und keine nennenswerten Steigungen innerhalb des Stadtgebiets. Die Entfernung vom Zentrum bis zur Stadtgrenze beträgt etwa 5 km – eine Distanz, die mit dem Fahrrad in 20 Minuten zurückgelegt werden kann. Das Potenzial für das Radfahren ist enorm, denn 40 % aller Wege der SalzburgerInnen sind kürzer als 2,5 km, 70 % der Wege sind kürzer als 5 km. Internationale Radfahr-Vorbildstädte mit ähnlicher Bevölkerungsanzahl wie Salzburg haben Radfahranteile von bis zu 30 % und darüber. Angesichts der hervorragenden Rahmenbedingungen sind für die Stadt Salzburg Radfahrannteile von 30 % – 40 % erreichbar.

## Nutzen des Radverkehrs

Der direkte Nutzen des Radfahrens ist offensichtlich: man ist flexibel und kommt rasch ans Ziel. Darüber hinaus bedeutet Radfahren für viele Lebensfreude und es macht Spaß, die Natur und den Fahrtwind zu spüren. Wer regelmäßig Rad fährt, hält sich fit und fördert die eigene Gesundheit. Der Radverkehr ist darüber hinaus auch ein Wirtschaftsfaktor. Jeder in den Radverkehr investierte Euro generiert eine 6 bis 24-fache Wertschöpfung.

*„Mehr Platz fürs Rad, gestaltet mit Blick auf die zukünftigen Radfahrenden dieser Stadt, wird diese Strategie erfolgreich machen.“ Fidelius Krammel, Radlobby Salzburg*



RADVERKEHRSANTEILE VON REFERENZSTÄDTE



## Entwicklungsstrategien

Die Intensität der Radverkehrsförderung wird neben dem politischen Willen maßgeblich von der Höhe der finanziellen Mittel und den Personalressourcen bestimmt

### Wie kann die Stadt Salzburg den Radverkehr steigern?

Für eine Erhöhung des Radverkehrs gibt es drei zentrale Bereiche: Infrastruktur, Kommunikation und Fahrradkultur. Städte mit einem Radverkehranteil im Bereich von 30 % haben ein intuitives, flächendeckendes Radverkehrsnetz, das für alle Nutzergruppen gut geeignet ist. Ein vermehrtes Umsteigen auf das Fahrrad bedeutet eine Verhaltensänderung. Deshalb sind kontinuierliche Kommunikations- und Marketingaktivitäten für das Radfahren und das Pflegen von Kooperationen essentiell. Alle genannten Maßnahmen stärken und fördern die Fahrradkultur einer Stadt.

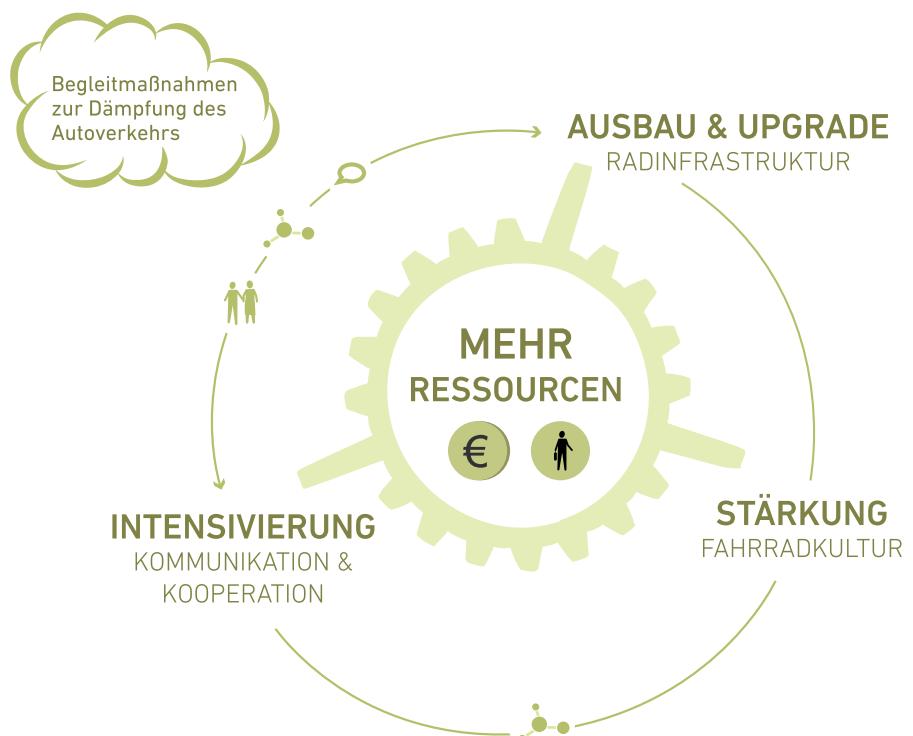
Im Sinne von „Push & Pull“ kann der Radverkehr nicht nur durch eine Attraktivierung gesteigert werden („Pull“). Dämpfende Maßnahmen für den Autoverkehr („Push“), führen zu Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel, von denen auch der Radverkehr profitiert. Eine Weiterführung und Intensivierung der Kooperation zwischen der Stadt und dem Land Salzburg ist ein wichtiger Erfolgsfaktor, sowohl betreffend die Radinfrastruktur, als auch Marketingaktivitäten.

### Drei mögliche „Geschwindigkeiten“

Die Intensität der Radverkehrsförderung ist maßgeblich vom Ressourceneinsatz abhängig. Das betrifft sowohl die finanziellen Mittel für Infrastrukturbau, Erhaltung, Betrieb, Kommunikation, etc. als auch die zur Verfügung stehenden Personalressourcen. Nur mit ausreichenden Personalkapazitäten können Projekte entwickelt und betreut werden.

Für die Radstrategie werden die folgenden drei Entwicklungsstrategien betrachtet:

- „Weiter wie bisher“: Ressourcen entsprechen dem derzeitigen Stand
- „Ambitioniert“: Finanzmittel und Personalressourcen werden etwa verdoppelt
- „TOP-Level“: Finanzmittel und Personalressourcen werden etwa vervierfacht



RESSOURCEN RADVERKEHR	WIE BISHER	AMBITIONIERT	TOP-LEVEL
€ Investitionsbudget/Jahr	1 Mio. €	2 Mio. €	4 Mio. €
Planungsbudget/Jahr	160.000 €	360.000 €	700.000 €
Personal Radverkehr	2 Personen	5 Personen	10 Personen

## Wirkungen

Die verstärkte Förderung des Radverkehrs soll mit vertretbarem Aufwand eine größtmögliche Wirkung erzielen

### Gegenüberstellung der Wirkungen

Für die drei Entwicklungsstrategien erfolgt eine qualitative Abschätzung der Wirkungen. Läuft alles weiter wie bisher, gibt es zwar positive Wirkungen, jedoch nur in geringem Ausmaß. Bei der Entwicklungsstrategie „ambitioniert“ werden spürbare Wirkungen erzielt, der Radfahranteil steigt bis zum Jahr 2025 um ca. 0,5 % pro Jahr. Bei „TOP-Level“ sind Steigerungen des Radfahranteils von ca. 1 % jährlich möglich. Unabhängig von Förderungsmaßnahmen für den Radverkehr bewirken dämpfende Maßnahmen für den Autoverkehr – wie beispielsweise eine Parkraumbewirtschaftung – Verkehrsverlagerungen auf den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr. Dieses Verlagerungspotenzial wird mit bis zu 4 % der Wege abgeschätzt.

### Empfehlungen

Vor dem Hintergrund der Handlungsspielräume der Stadt Salzburg im Bereich Finanzen und Personalressourcen wird empfohlen, die Entwicklungsstrategie „ambitioniert“ umzusetzen. Damit werden spürbare Verbesserungen mit einem vertretbaren Aufwand erzielt. Bis zum Jahr 2025 kann der Radfahranteil auf 24 % gesteigert werden. Das entspricht einer Zunahme des Radverkehrs um 20 % im Zeitraum von 8 Jahren und erscheint realistisch. Eine Verlagerung von 4 % der Wege vom Autoverkehr auf den Radverkehr entspricht 15.– 20.000 Autofahrten weniger pro Tag. Es ist wichtig, parallel Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr und Fußgängerverkehr zu ergreifen, damit deren Anteile konstant gehalten oder leicht gesteigert werden können.

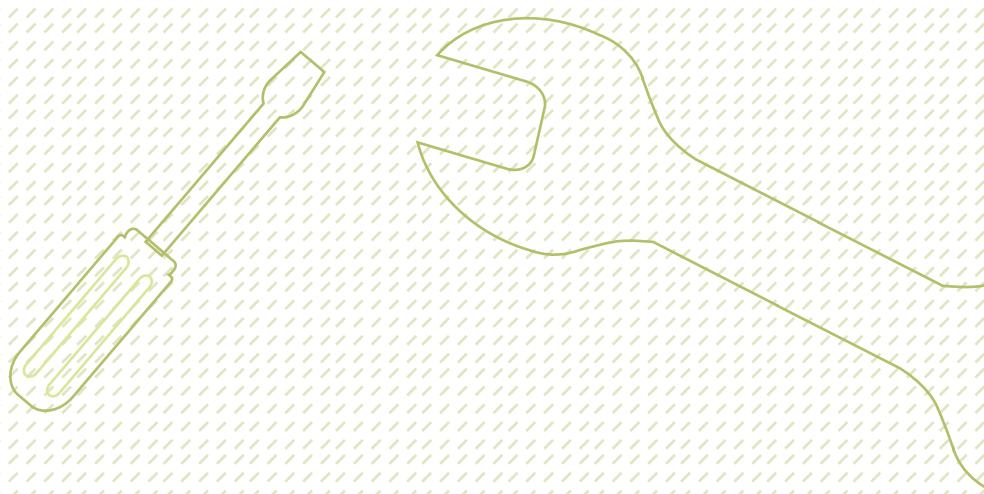
*„Gute Entscheidungen werden auf Basis von wissenschaftlich erarbeiteten Fakten getroffen. Als Geografen stellen wir einen ganzheitlichen Ansatz in zukunftsorientierter Radverkehrspolitik sicher!“ Martin Loidl, Ursula Witzmann-Müller, Bernhard Zagel, Universität Salzburg, Z\_GIS*

- \* Annahme Modal Split ÖV, FG bleibt konstant
- \*\* in den Verkehrsspitzen, insbesondere mit begleitenden ÖV-Priorisierung
- \*\*\* Parkraumbewirtschaftung, Innenstadt-Verkehrsregelung, Busbeschleunigung

WIRKUNG 2025	WIE BISHER	AMBITIONIERT	TOP-LEVEL
Länge Radnetz (dzt. 187)	200 km	220 km	250 km
Abnahme Kfz-Fahrten/Tag *	8.750	17.500	35.000
ÖV-Fahrzeitgewinne **	gering	spürbar	deutlich spürbar
Einsparung CO <sub>2</sub> – Emissionen/Tag	4,5 t	9 t	18 t
Radverkehrsanteil	22 %	24 %	28 %
Steigerung Radverkehrsanteil durch Begleitmaßnahmen zur Dämpfung des Autoverkehrs ***	bis 4 %	bis 4 %	bis 4 %
Radverkehrsanteil Gesamt	26 %	28 %	32 %



# 3



## Strategische Ziele

Die strategischen Ziele spiegeln sich in Handlungsfeldern und Maßnahmen wider

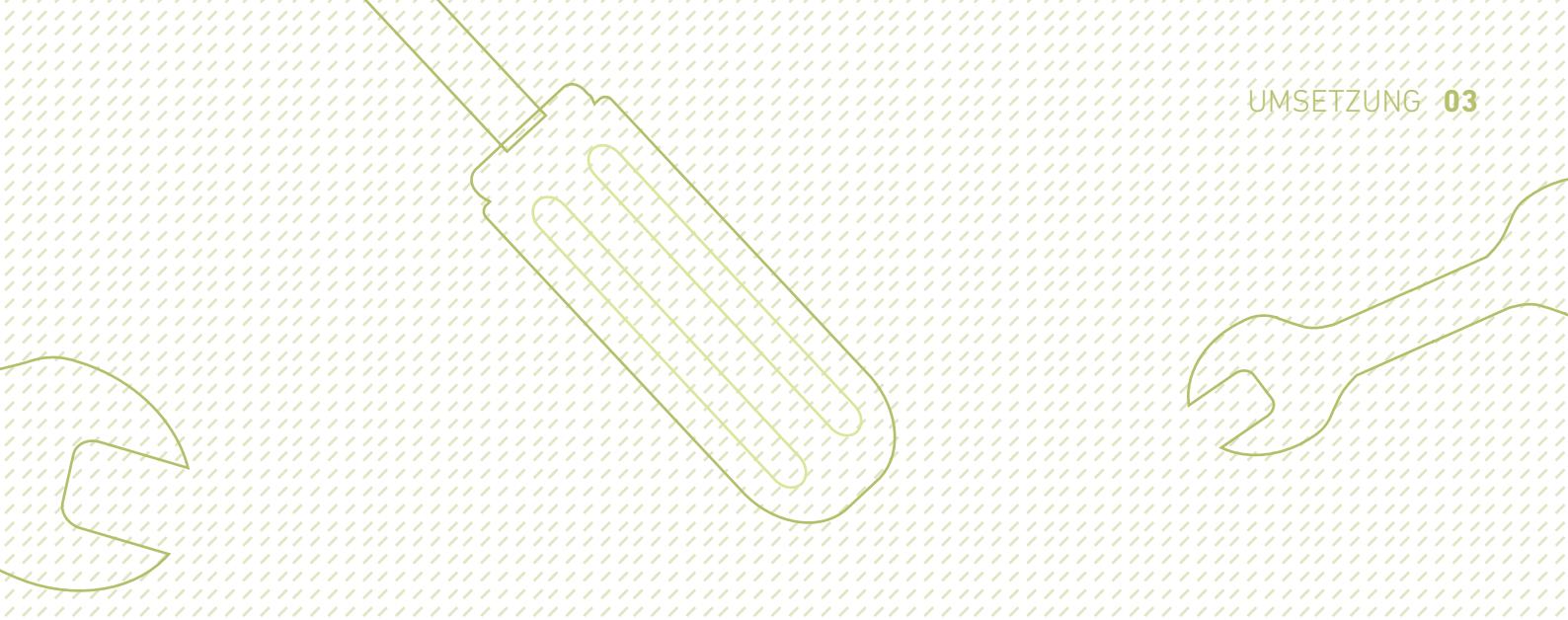
### Von den Zielen zu den Maßnahmen

Die strategischen Ziele geben den inhaltlichen Rahmen für die Radstrategie vor. Daraus leiten sich Handlungsfelder ab, innerhalb derer generelle Maßnahmen definiert werden. Diese generellen Maßnahmen sind in weiterer Folge zu einem konkreten Maßnahmenprogramm zu verdichten und Prioritäten für die Umsetzung festzulegen. Die Radstrategie enthält ausgewählte Leitprojekte von übergeordneter Bedeutung, die innerhalb der nächsten drei Jahre umgesetzt werden sollen.



### Strategische Ziele

- Die Fahrradkultur in der Stadt Salzburg stärken
- Synergien nutzen (andere Verkehrsarten, Betriebe, Schulen, etc.)
- Finanz- und Personalressourcen für eine ambitionierte Steigerung des Radverkehrs sichern
- Das Radfahr-Potenzial der Stadt Salzburg heben
- Die Fahrrad-Erreichbarkeit der Umlandgemeinden verbessern
- Eine effiziente Kommunikation betreffend Radverkehr etablieren (Verwaltung, Rad-Community, sonstige relevante Akteure)
- Eine sichere und komfortable Radweginfrastruktur für alle Altersgruppen und auch für ungeübte RadfahrerInnen bereitstellen
- Den Fahrradanteil bei Schlechtwetter und im Winter steigern



# Handlungsfelder und generelle Maßnahmen

## Ein 6-Punkteprogramm zur Förderung des Radverkehrs

Die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs untergliedern sich in sechs fachliche Bereiche – die Handlungsfelder. Dazu kommt das Handlungsfeld Ressourcen & Organisationsstruktur in dem die finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Radstrategie festgelegt werden. Auf Basis der Radstrategie ist noch im Jahr 2017 ein ausführliches Maßnahmenprogramm zu entwickeln, in dem die nachfolgend angeführten generellen Maßnahmen konkretisiert, priorisiert und mit Umsetzungshorizonten versehen werden. Höchste Priorität hat das Maßnahmenprogramm für die Radverkehrsinfrastruktur.



### 01

Neue Radwege und eine sichere, komfortable Rad-Infrastruktur



### 02

Mehr Information, Kommunikation und Kooperationen



### 03

Optimierung des Fahrradparkens



### 04

Radverkehr multimodal denken



### 05

Gelebte Radkultur in Politik & Verwaltung



### 06

Monitoring, Evaluierung und wissenschaftliche Begleitung



Handlungsfeld Ressourcen & Organisationsstruktur



### 01 HANDLUNGSFELD

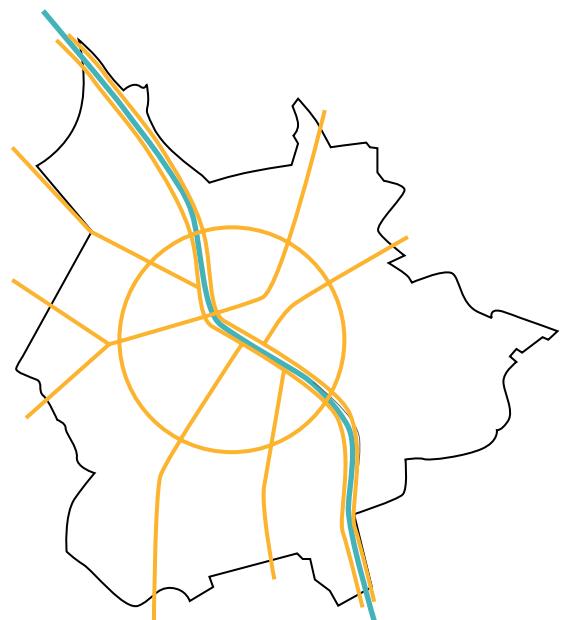
Neue Radwege und eine sichere, komfortable Rad-Infrastruktur

Ein intuitives, sicheres und komfortables Hauptradwegenetz für alle Nutzergruppen ist die Basis für mehr Radverkehr. In einem Maßnahmenprogramm sind prioritäre Projekte zu definieren.

#### GENERELLE MASSNAHMEN

- **DEFINITION HAUPTRADWEGENETZ:** Festlegung des Hauptradwegenetzes für die Stadt Salzburg bestehend aus der Nord-Süd-Magistrale „Salzach-Radweg“, Premium Radrouten ins Umland sowie wichtigen Radialrouten und ringförmigen Tangentialrouten.
- **RICHTLINIEN & QUALITÄTSKRITERIEN:** Erstellen von Planungsrichtlinien inklusive Qualitätskriterien für das Hauptradwegenetz angelehnt an das Landesradkonzept. Ziel ist ein intuitives Hauptnetz, das auch für Kinder, Ältere und weniger geübte RadfahrerInnen hohe Sicherheit und Komfort bietet. Ausgewählte Routen, zum Beispiel entlang von Gewässern bzw. Bahnstrecken sollen möglichst kreuzungsfrei ausgebildet werden.
- **MASSNAHMENPROGRAMM RADWEGINFRASTRUKTUR:** Entwicklung eines Maßnahmenprogrammes für die Radweginfrastruktur für die Jahre 2018 – 2020. Bei der Prioritätenreihung sind insbesondere die Kriterien verkehrliche Wirksamkeit, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Umsetzbarkeit zu berücksichtigen.
- **OPTIMIERUNG WINTERDIENST:** Festlegung von wichtigen Hauptradrouten, die im Winter bei Schneefall prioritär geräumt werden.

*„Für eine deutliche Steigerung des Radverkehrs braucht es einen Qualitätssprung beim Radwegenetz und die konsequente Unterstützung der Politik bei der Umsetzung.“ Michael Szeiler, Verkehrsexperte bei Rosinak & Partner*



© istock  
/martinwimmer



## 02 HANDLUNGSFELD

Mehr Information, Kommunikation & Kooperationen

Radfahren beginnt im Kopf. Für das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad braucht es kontinuierliche Bewusstseinsbildung und Marketing für das Radfahren.

### GENERELLE MASSNAHMEN

- **FAHRRAD-EVENTS:** Den „Radfrühling“ als erfolgreiche Radveranstaltung weiter ausbauen.
- **KAMPAGNEN FÜR DAS RADFAHREN:** Laufende Kampagnen für das Radfahren mit unterschiedlichen Schwerpunkten, zum Beispiel das „JAhr zum Rad“ oder Radfahren bei Schlechtwetter („Ich bin ja nicht aus Zucker“).
- **ZIELGRUPPENSPEZIFISCHE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT:** Identifikation von Zielgruppen mit besonders hohem Potenzial für das Radfahren. Pilotprojekt „NeubürgerInnenmappe“ und Willkommensradtouren für die 8.500 neuen BürgerInnen, die jährlich nach Salzburg ziehen.
- **KOOPERATIONEN MIT DER WIRTSCHAFT:** Intensivierung der Kooperation mit potenziellen Multiplikatorbetrieben und der Fahrradwirtschaft zur Förderung des Radverkehrs. Mobilitätsmanagement in Betrieben.
- **KOMMUNIKATION MIT DER RAD-COMMUNITY:** Intensivierung der Kommunikation mit der Radlobby Salzburg und der Rad-Community. Etablieren einer Regelkommunikation.

### ICH FAHRE RAD, ...



„... weil ich den Wind in den Haaren mag.“



„... weil es mich glücklich macht.“



„... weil's Spaß macht und schneller geht!“



„... weil ich dann sicher einen gratis Parkplatz habe!“



„... weil ich schneller als mit dem Auto bin.“



„... weil es gesund ist. Ich fahre jeden Tag zur Schule.“

Statements von Salzburger RadlerInnen beim Radfrühling 2017





### 03 HANDLUNGSFELD Optimierung des Fahrradparkens

Die Radabstellanlagen im öffentlichen Raum und bei Bahnhaltestellen sind bereits weit entwickelt. Optimierungspotenzial gibt es im Wohnumfeld, bei Betrieben und in der Altstadt.

#### GENERELLE MASSNAHMEN

- **RICHTLINIEN FÜR NEUBAUVORHABEN:** Ausarbeitung und Beschluss von verbindlichen Richtlinien und Vorgaben für die Schaffung von Fahrradabstellplätzen im Zuge von Neubauprojekten und Genehmigungen von Gewerbebetrieben (z. B. Geschäfte).
- **RADABSTELLANLAGEN AUF PRIVATGRUND:** Anreize für die Errichtung von Radabstellanlagen auf Privatgrund bei Wohnhausanlagen und Betrieben. Unterstützende Bewusstseinsbildung und gegebenenfalls finanzielle Förderungen.
- **RADABSTELLANLAGEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM:** Analyse der bestehenden Radabstellanlagen im öffentlichen Raum. Identifikation von Bereichen mit besonders hohem Bedarf.



### 04 HANDLUNGSFELD Radverkehr multimodal denken

Das Rad lässt sich gut mit anderen Verkehrsmitteln kombinieren. Besonders für jene, die aus dem Umland in die Stadt kommen.

#### GENERELLE MASSNAHMEN

- **S-BIKE:** Das Salzburger Leihradsystem bietet maximale Mobilität für jene, die gerade nicht mit dem eigenen Fahrrad unterwegs sind. Auch EinpendlerInnen, die mit dem ÖV oder dem Auto in die Stadt kommen, können das S-Bike für Wege im Zentrum benutzen.
- **BIKE & RIDE:** Die Kombination aus öffentlichem Verkehr und Fahrrad ist optimal für PendlerInnen. Mit Bus oder Bahn in die Stadt und von der Haltestelle die „last mile“ rasch und unkompliziert mit dem Rad zum Ziel. Analyse & Optimierung des bereits weit entwickelten Bike & Ride-Konzeptes.
- **PARK & BIKE:** Attraktive Angebote für PendlerInnen schaffen, die mit dem Auto aus dem Umland kommen und auf Parkplätzen – möglichst außerhalb des Zentrums – auf das Fahrrad umsteigen.
- **SYNERGIEN FUSS- UND RADVERKEHR:** Wie bisher sind bei Infrastrukturprojekten der Fuß- und Radverkehr gemeinsam zu denken (Beispiel Wilhelm-Kaufmann-Steg). Neue Radverkehrsanlagen dürfen nicht zu Lasten der Qualität von FußgängerInnen gehen.





## 05 HANDLUNGSFELD

### Gelebte Radkultur in Politik & Verwaltung

Die Vorbildwirkung von Politik und Verwaltung ist ein hoher Motivationsfaktor und regt zur Nachahmung an.

#### GENERELLE MASSNAHMEN

- **FAHRRADKULTUR:** Erstellung eines Konzeptes zur breiten Förderung der Fahrradkultur innerhalb des Magistrats und bei Institutionen, an denen die Stadt beteiligt ist z. B. Wohnungswesen, Tourismus. Die Berücksichtigung des Radfahrens soll in allen Bereichen erfolgen und zur Selbstverständlichkeit werden.
- **MOBILITÄTSMANAGEMENT:** Verstärkte Berücksichtigung des Fahrrades bei magistratsinternen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen. Zum Beispiel breite Bewerbung und Teilnahme an der „wer radelt gewinnt“-Kampagne.
- **RADVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG:** Adäquate Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Straßenprojekten.
- **THEMA GESUNDHEIT:** Stärkere Verknüpfung des Radfahrens mit dem Thema Gesundheit und Fitness.
- **STÄDTISCHER FUHRPARK:** Analyse und Optimierung des städtischen Fuhrparks im Hinblick auf den Radverkehr. Sondierung der Möglichkeiten für die Verwendung von Lastentransporträdern (Pilotprojekte).
- **EVENTS- UND VERANSTALTUNGEN:** Bewerbung des Fahrrades als Verkehrsmittel zur Anreise bei städtischen Veranstaltungen. Bereitstellen von mobilen Fahrradständen am Veranstaltungsort.



## 06 HANDLUNGSFELD

### Monitoring, Evaluierung und wissenschaftliche Begleitung

Die Entwicklung des Radverkehrs wird kontinuierlich beobachtet und evaluiert. Auf dieser Basis kann die Radstrategie bei Bedarf nachjustiert werden.

#### GENERELLE MASSNAHMEN

- **MONITORING & EVALUIERUNG:** Laufende Beobachtung und Evaluierung des Maßnahmenprogrammes im Hinblick auf die gesetzten Ziele und den Zeitplan mit wissenschaftlicher Unterstützung.
- **SALZBURGER FAHRRADREPORT:** Regelmäßiger Statusbericht über die Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Salzburg, jährlich oder alle 2 Jahre. Er enthält Statistiken zum Radwegenetz, den gezählten RadfahreInnen und Befragungsergebnisse zur Zufriedenheit der SalzburgerInnen betreffend Radverkehr und dient auch der Information der Öffentlichkeit.
- **WISSENSCHAFT & FORSCHUNG:** Salzburgs Anspruch im Radverkehr Nummer 1 zu sein, soll sich auch im Bereich Forschung, Technologie und Innovation widerspiegeln. Aufbauend auf den Aktivitäten des Urbanen Mobilitätslabors können Forschung und Innovation im Radverkehrsbereich vorangetrieben werden. Eine besondere Rolle dabei hat die Universität Salzburg. Ein Ausbau der Aktivitäten und der Kooperationen mit Forschungs- und Wirtschaftspartnern ist zu begrüßen und stärkt die „Wissensstadt“ Salzburg.



## Handlungsfeld Ressourcen

Mit einer Erhöhung des Radverkehrsbudgets von 7 auf 15 € pro Einwohner und Jahr liegt Salzburg im Bereich deutscher Vorreiterstädte. Das Personal im Radverkehrsbereich wird ebenfalls verdoppelt

### Radverkehrsbudget

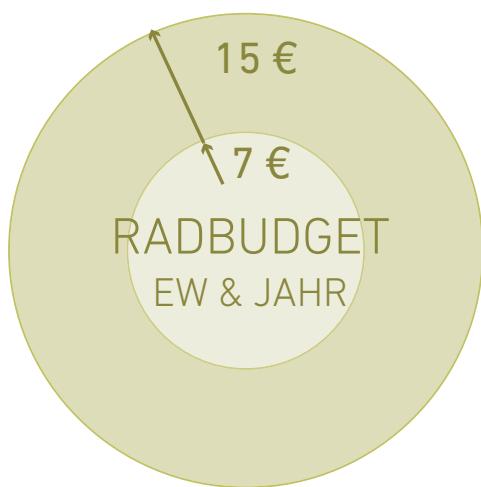
Das jährliche Investitionsbudget für Radverkehrsmaßnahmen wird ab dem Jahr 2018 von 1 Mio. € auf 2 Mio. € verdoppelt. Großprojekte, wie zum Beispiel neue Brücken, Unterführungen und der Vollausbau von Premium-Radwegen sind mit diesem Budget nicht abgedeckt und bedürfen – wie bisher – einer gesonderten Finanzierung. Auch Radverkehrsmaßnahmen, die im Zuge von herkömmlichen Straßenprojekten umgesetzt werden, sind nicht Bestandteil des jährlichen Radverkehrsbudgets.

Eine Erhöhung des Investitionsbudgets und Intensivierung der Kommunikation erfordern eine Anpassung des Planungs- und Marketingbudgets. Dieses Budget wird von derzeit 160.000 € pro Jahr auf 360.000 € erhöht.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Errichtung zusätzlicher Radwege die Folgekosten für die Erhaltung und den Betrieb dieser Anlagen zu budgetieren sind (2,60 € pro m<sup>2</sup> Radweg und Jahr).

### Fördereinnahmen

Die Förderprogramme wie klima:aktiv mobil, ISR, etc. sollen durch zusätzliche Personalressourcen künftig besser genutzt werden.



### Budgetcontrolling

Als Basis für das Budgetcontrolling wird künftig jährlich ein Budget- und Projektplan als Grundlage für die Budgetverhandlungen erstellt. Darin enthalten ist eine Rückschau auf das Vorjahr, die Projekte des laufenden Jahres sowie eine Projektvorschau für die nächsten drei Jahre.

### Personalressourcen

Neben einer Steigerung des Radbudgets ist der Ausbau der Personalkapazitäten im Radverkehrsbereich der Schlüsselfaktor zur Erreichung der angestrebten Ziele. Die Radverkehrskoordination (MA 6/00) wird mit einer Fachkraft verstärkt mit den folgenden Aufgaben: Stellvertretung (und Entlastung) des Radkoordinators, Planungsaufgaben, Förderabwicklung und Marketing. Im Amt für Stadtplanung und Verkehr (MA 5/03) soll künftig eine Person ausschließlich für Radverkehrsagenden mit Schwerpunkt Planungsmaßnahmen tätig werden. Derzeit werden in der MA 5/03 – verteilt auf mehrere MitarbeiterInnen der Verkehrsplanung – radverkehrsbezogene Planungen im Ausmaß von etwa einer halben Arbeitsplatzkapazität geleistet.

Insgesamt werden damit die radverkehrsbezogenen Personalkapazitäten von zwei auf vier Personal-Vollzeitäquivalente erhöht. Die Personalerweiterung soll vorzugsweise durch Zukauf und Kooperationsvereinbarungen erfolgen. Sofern möglich und sinnvoll, sollen die künftigen MitarbeiterInnen räumlich und organisatorisch in die bestehenden Strukturen integriert werden.

Personalkapazitäten Radverkehr: von 2 auf 4 erhöhen

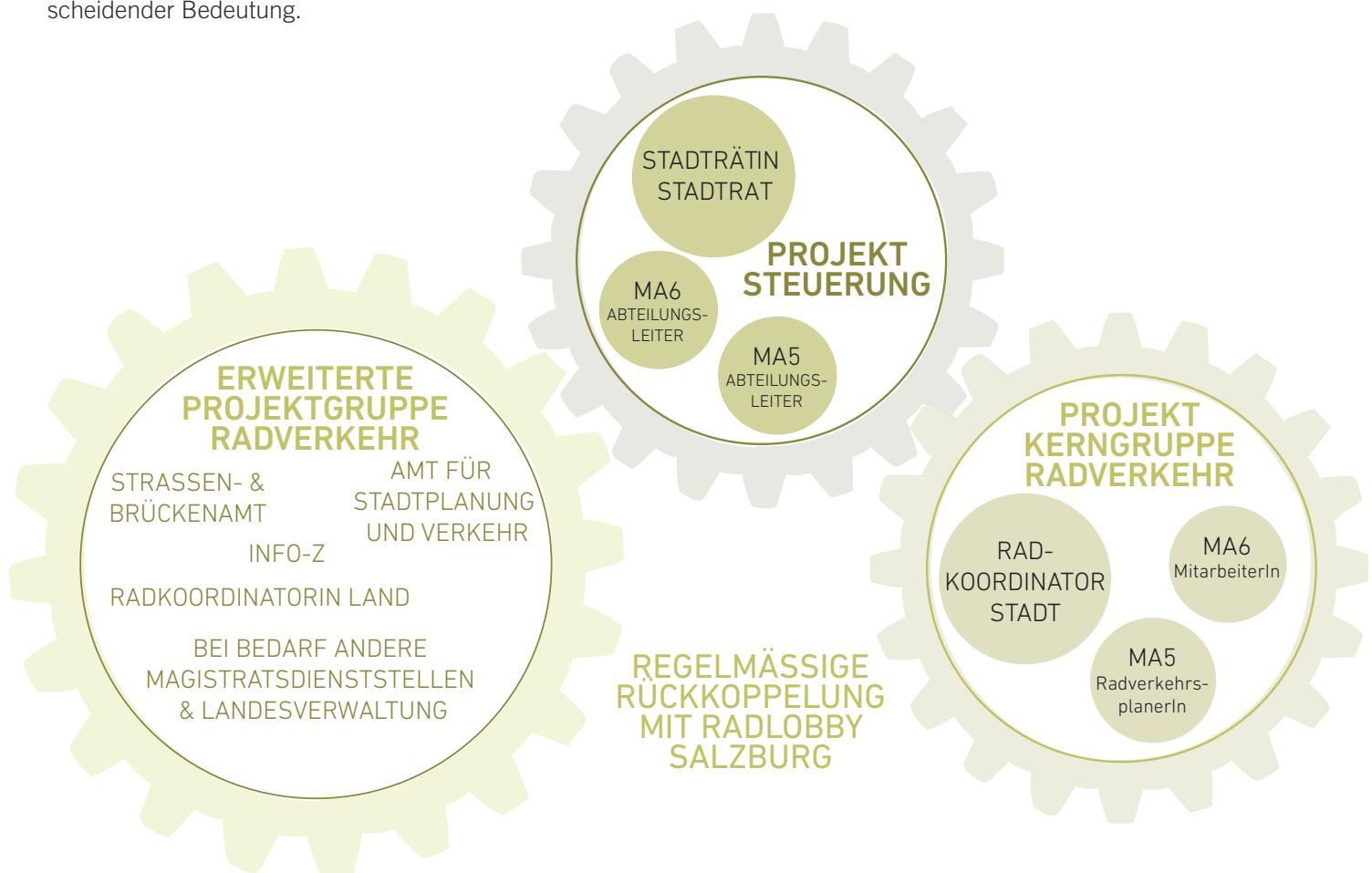
MA 6 / 00	MA 5 / 03
Bestand	Bestand
Rad-Koordination	VerkehrsplanerIn
Planungen Förderungen Kooperationen	Neu
Assistenz	
Bestand	Neu

## Handlungsfeld Struktur

# Eine Radverkehrsoffensive bedarf einer gut funktionierenden Organisations- & Kommunikationsstruktur

Eine gut funktionierende Organisations- und Kommunikationsstruktur ist ein Schlüsselfaktor für eine erfolgreiche Umsetzung der Radverkehrsstrategie. Dabei sind nicht nur die unmittelbar betroffenen Magistratsabteilungen zu betrachten, sondern alle relevanten Akteure wie zum Beispiel die Stadtpolitik, das Land Salzburg und die Rad-Community. Insbesondere die Realisierung schwieriger Radinfrastrukturprojekte bedarf einer Bündelung aller Kräfte und einen breiten Rückhalt in Politik und Verwaltung. Da viele Hauptradrouten auf Landesstraßen verlaufen, ist eine Intensivierung der bisherigen Kooperation und Abstimmung zwischen Stadt und Land Salzburg auf allen relevanten Ebenen von entscheidender Bedeutung.

Die Organisations- und Kommunikationsstruktur zur Umsetzung der Salzburger Radverkehrsstrategie ist im Detail bis zum Herbst 2017 zu entwickeln und mit der Verwaltung und der Politik abzustimmen. Als Basisstruktur wird die Einrichtung einer Projektsteuerung, einer Projektkerngruppe „Radverkehr“ und einer erweiterten Projektgruppe vorgeschlagen. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist eine intensivierte abteilungsübergreifende Zusammenarbeit von MA 5 und MA 6.



## Leitprojekte für die nächsten 3 Jahre

Ausgewählte Leitprojekte machen die Radverkehrsstrategie sichtbar und verdeutlichen, dass die Stadt Salzburg in den kommenden Jahren mit Schwung „in die Pedale tritt“



### LEITPROJEKT 1 HAUPTRADWEGENETZ

Festlegung eines Hauptradwegenetzes für die Stadt Salzburg inklusive Richtlinien und Qualitätskriterien. Entwicklung eines Maßnahmenprogrammes für die Umsetzung. Optimierung des Winterdienstes auf Hauptrouten.

Zielgruppen: alle RadfahrerInnen und jene, die auf das Rad umsteigen



### LEITPROJEKT 2 EINFÜHRUNG S-BIKE

Implementierung des Salzburger Leihradsystems S-Bike in der 1. Ausbaustufe mit ca. 50 Stationen und 500 Fahrrädern.

Zielgruppen: EinpendlerInnen, SalzburgerInnen, die gerade kein eigenes Fahrrad dabei haben, TouristInnen & BesucherInnen



### LEITPROJEKT 3 PREMIUM RADWEG SALZBURG – FREILASSING

Umsetzung des ersten Premium Radweges ins Salzburger Umland als qualitativ hochwertige Radroute mit Modellcharakter für künftige Radwegprojekte. Eine neue Brücke über die Saalach als Leuchtturm für die große Bedeutung des Radverkehrs auf Stadt- und Landesebene, sowie als Verbindung zum Nachbarland.

Zielgruppen: EinpendlerInnen aus Freilassing, SalzburgerInnen, die entlang der Route wohnen, arbeiten oder zum Europark Einkaufen fahren, grenzüberschreitende FreizeitradlerInnen

#### Wirkungen:

- Mehr Radverkehr +++
- Sicherheit ++
- Zufriedenheit +++
- Fahrradkultur +++

#### Wirkungen:

- Mehr Radverkehr +++
- Sicherheit +
- Zufriedenheit ++
- Fahrradkultur +++

#### Wirkungen:

- Mehr Radverkehr ++
- Sicherheit ++
- Zufriedenheit +++
- Fahrradkultur ++



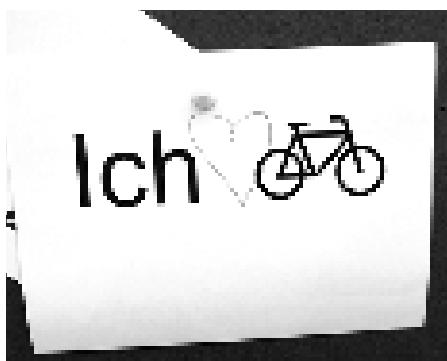


## LEITPROJEKT 4 VERANSTALTUNG DES ÖSTERREICHISCHEN RAD- GIPFELS 2018 IN SALZBURG

Veranstaltung des Radgipfels 2018 – der größten österreichischen Fahrradkonferenz – als zusätzlicher Impulsgeber für die Radverkehrsförderung in der Landeshauptstadt und den Salzburger Gemeinden.

Zielgruppen: MobilitätsexpertInnen und die Rad-Community aus Österreich und den Nachbarländern, Politik & Verwaltung von Salzburger Gemeinden und dem Land, die am Thema Radfahren interessierte Salzburger Öffentlichkeit

- Wirkungen:
- Mehr Radverkehr ++
  - Sicherheit +
  - Zufriedenheit +
  - Fahrradkultur +++



## LEITPROJEKT 5: KAMPAGNEN & ÖFFENTLICH- KEITSARBEIT FÜR MEHR RADVERKEHR

Organisation und Durchführung von Kampagnen für mehr Radverkehr mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten, zum Beispiel das „Jahr zum Rad“ oder Radfahren bei Schlechtwetter. Pilotprojekt „NeubürgerInnenmappe“ und Willkommensradtouren für die 8.500 neuen BürgerInnen, die jährlich nach Salzburg ziehen.

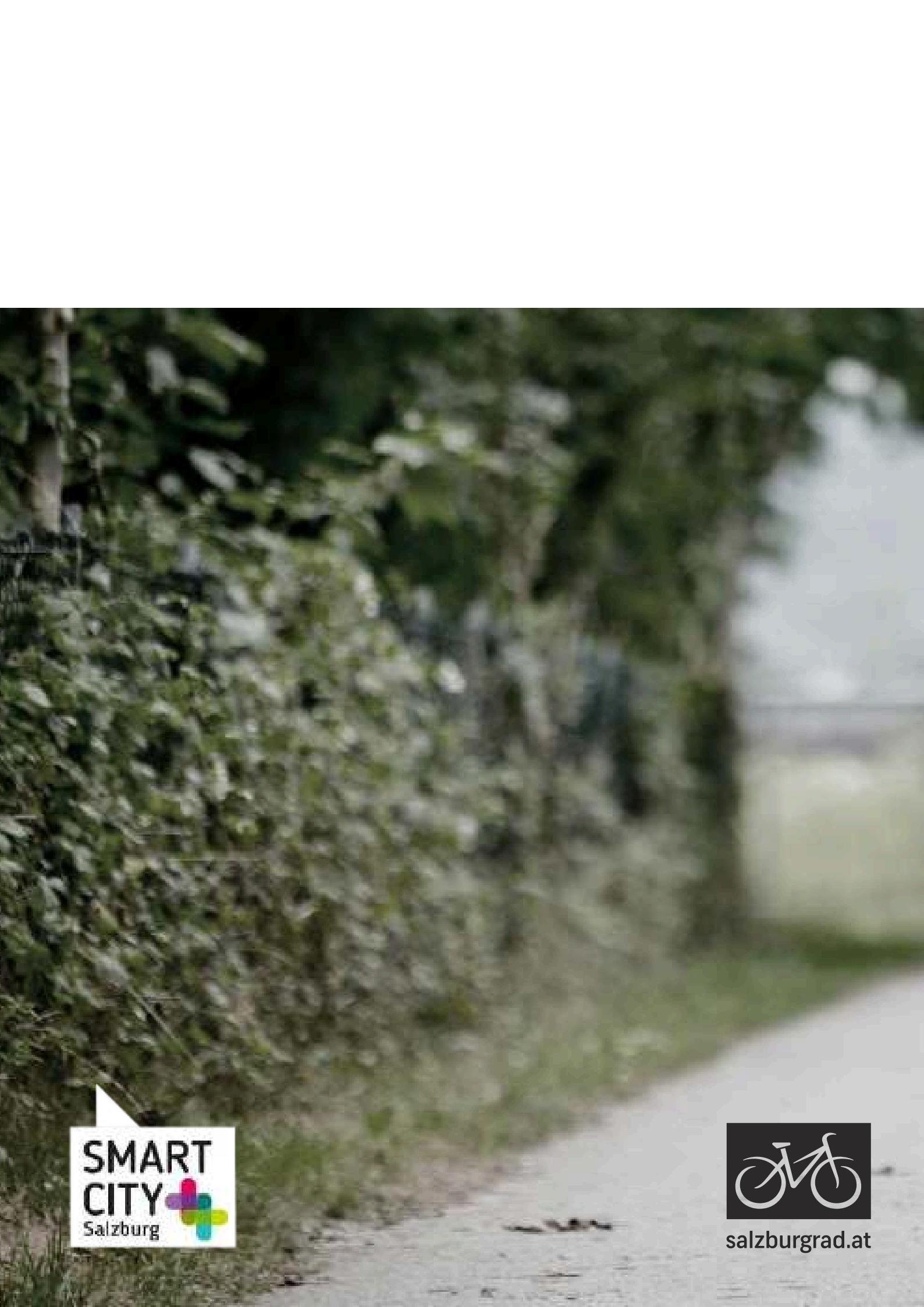
Zielgruppen: alle RadfahrerInnen und jene, die auf das Rad umsteigen, insbesondere Personen, die sich neu in Salzburg niederlassen

- Wirkungen:
- Mehr Radverkehr +++
  - Sicherheit +
  - Zufriedenheit +
  - Fahrradkultur +++++



*„Den öffentlichen Raum fahrradfreundlich zu gestalten, ist mir ein besonderes Anliegen. Radfahren leistet einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität und erhöht die Lebensqualität für alle SalzburgerInnen.“ Verena Pichler, Verkehrsplanerin der Stadt Salzburg (MA 5)*





**SMART**  
**CITY**  
+  
Salzburg

