

Und außerhalb der großen Städte?

Mit dem Lastenrad im ländlichen Gebiet unterwegs. © verkehrplus

Regionale Radverkehrskonzepte in der Steiermark

Feldbach, eine Kleinstadt in der Oststeiermark, mit rund 13.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, steht in diesem Artikel stellvertretend für regionale Zentren. Für diese – 2015 aus sieben Gemeinden fusionierte – Gemeinde wurde ein Radverkehrskonzept erarbeitet, und die Umsetzung ist voll im Gange. Dieses war Teil eines Prozesses zur Entwicklung der Radverkehrsstrategie *Steiermark 2025 – Starker Antritt – Das grüne Trikot für die Steiermark*.

Bereits 2008 wurde in der Steiermark die erste landesweite Radverkehrsstrategie veröffentlicht (*Strategie Radverkehr Steiermark 2008-2012, FGM*), in der zur Zielerreichung, nämlich einer Verdopplung des Radverkehrsanteiles in der Steiermark, ein ganzheitlicher, langfristiger und kooperativer Ansatz gewählt wurde. Das Fundament dieser Strategie bildete das Drei-Säulen-Modell: „Planen und Bauen“, „Kommunizieren und Motivieren“ und „Organisieren und Kooperieren“.

2016 wurde die aktuelle Radverkehrsstrategie *Steiermark 2025 – Starker Antritt – das grüne Trikot für die Steiermark (verkehrplus)* publiziert. In Anlehnung an die Tour de France, wo der Athlet, der die meisten Punkte sammelt, das Grüne Trikot trägt, setzt sich das grüne Herz Österreichs ambitionierte Ziele: Steigerung des Radverkehrs von derzeit rund

10 auf 20 bis 25 Prozent in den regionalen Potenzialräumen in neun Jahren (bis 2025).

Aus dem Drei-Säulen-Modell wurden acht Handlungsschwerpunkte entwickelt. Einer dieser Schwerpunkte ist „Ganzheitliche Planung: Radverkehrskonzepte als Basis“, bei der die Planung des Alltagsradfahrens selbstverständlicher Bestandteil von Mobilitäts- und Raumentwicklungsplanungen darstellt. Zwischen den Gemeinden und dem Land werden Radverkehrsverträge abgeschlossen, in denen die Kooperation und die finanzielle Unterstützung des Landes bei Planung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten festgelegt werden.

REGIONAL UND LANDESWEIT GEMEINSAM PLANEN

Das Besondere an der vorliegenden Radverkehrsstrategie ist, dass sie teilweise parallel, teilweise kurz nach Fertigstellung von Radverkehrskonzepten für Pilotregionen erstellt wurde. Die Gemeinde Feldbach war dabei eine dieser Pilotregionen, und von Anfang an waren die Entscheidungsbefugten hoch motiviert, den Radverkehr als echte Alternative zu entwickeln. So manches Problem wurde erst bei der gemeinsamen Befahrung mit dem Rad sichtbar – und dies, obwohl man meinte, die eigene Stadt und seine Infrastruktur gut zu kennen. Der Lernprozess ist dabei logisch und angenehm: Was zuerst nicht als Problem erkannt oder als unwichtig

abgestempelt wird, fällt durch Änderung des Blick- bzw. Sitzwinkels als störende Hürde unangenehm auf. Unnötige und vor allem unsichere Fahrmanöver an Knotenpunkten, ständige Fahrbahnbelagsänderungen, unzureichende oder verwirrende Wegweisung oder das schlichte Gefühl der Enge zwischen Mischverkehr und parallel parkenden, allgegenwärtig privilegierten Autos ist dabei das Normalste. Neben dieser Normalität liegt aber auch das Problem teilweise im Detail. Drei fehlende Zentimeter in der Länge des Aufzuges auf dem Bahnsteig waren ausschlaggebend dafür, dass Fahrer und Lastenrad kurzerhand die Rollen tauschten – der Radfahrer wurde gezwungenermaßen zum Radträger und das Lastenrad zur Last.

Die landesweite Strategie wird hier mit dem Feldbacher Regionalkonzept verknüpft: Vom großen Ganzen bis zum Detail müssen möglichst alle Betrachtungsmaßstäbe für die Planung eines alltagstauglichen Radverkehrs einbezogen werden. Zwar kann man nicht alles auf einmal umsetzen, jedoch planen, und dafür ist es notwendig, Herausforderungen, ob klein oder groß, zu kennen.

FAHREN „LANDEIER“ ÜBERHAUPT MIT DEM RAD?

„Für wen soll denn die Region den Radverkehr planen? Es fährt ja eh kaum jemand mit dem Rad.“ Der Radverkehrsanteil ist tatsächlich überschaubar. Die bisherigen Erfahrungen aus den Radverkehrskonzepten zeigen, dass im Durchschnitt zwischen acht und zehn Prozent der Pendelnden mit dem Rad zur Arbeit fahren. Und dabei gibt es immer wieder die gleichen Muster: große Potenziale bei geringen Weglängen (mehr als 30 Prozent fahren mit dem Pkw weniger als fünf Kilometer zur Arbeit) und der Wunsch nach sicherer und hoch-qualitativer Radverkehrs-Infrastruktur über die Grenzen der Mobilitätsgruppen hinweg. Das heißt: Auch der Autofahrer wünscht sich Radwege, sichere Knoten und Abstellanlagen.

„In Österreich kann man jedoch nicht mit dem Rad zur Arbeit fahren, weil es immer kalt ist oder regnet, und außerdem ist es steil“ – so das „Landeier“. Der internationale Vergleich zeigt: Städte mit mehr Regentagen im Jahr und ähnlichen klimatischen Bedingungen haben teilweise doppelt bis dreifach

so hohe Radverkehrsanteile – in Amsterdam fahren bei 220 Regentagen pro Jahr rund 30 % mit dem Fahrrad (VCÖ 2015, Infografik „Viel Radverkehr trotz Regens“). Auch hier zeigen die Befragungen immer wieder die gleichen Muster: Während Pkw-Nutzer in den Pilotregionen der Länge des Weges und dem Wetter die Schuld für eine „schlechte“ Qualität der Fahrradverbindung geben, nennen Radfahrende weit häufiger das Fehlen von Radverkehrsverbindungen und den starken Kfz-Verkehr als Gründe. Kein Grund also für das unterschiedliche Verhalten von „Landeier“ und „Stadtmensch“. Regen, lange Wege und starken Kfz-Verkehr gibt es nämlich in Stadt und Land. Über die Qualität der Radverkehrsverbindungen lässt sich eventuell streiten.

DER WEG IST DAS ZIEL

Feldbach handelt: es wird ein Radverkehrsnetz mit schnellen und sicheren Verbindungen und professionell gelösten Knotenpunkten entstehen. Fahrradstraßen sind genauso Teil des künftigen Netzes wie neue Bodenmarkierungen und dauerhafte Begleitmaßnahmen. Der Radverkehrsvertrag ist bereits unterzeichnet – in Feldbach werden in den nächsten mehr als drei Millionen Euro investiert. Fahren wir in Zukunft also mit dem Auto oder dem Rad? Es liegt tatsächlich an vorhandener und zukünftig gebauter Infrastruktur in Regionen und der Wetterfähigkeit ihrer Bewohnerinnen und Bewohner, wie es scheint. Wesentlich sind planerische Grundlagen und motivierte Verantwortliche. In der Steiermark gibt es bereits beides – und diese ziehen bereits alle in einem Strang in die gleiche Richtung.



Einfach wie ein U-Bahn-Netz soll es sein: Das zukünftige Radverkehrsnetz für Feldbach.

© verkehrplus

Autoren HANNES BRANDL, MARKUS FREWEIN und JÜRGEN SORGER

sind im Themenfeld *Radverkehr 2.0* intensiv aktiv. Mit *verkehrplus* erarbeiteten sie neben den Radverkehrskonzepten die Radverkehrsstrategie für das Land Steiermark. Aktuell bereiten sie die Grundlagen für Radschnellverbindungen auf.

