

Radzählstellenkonzept

Kurzfassung - Phase 1

Abteilung Mobilitätsplanung

Fachbereich Mobilitätsdaten



April 2022

Inhalt

Aufgabenstellung	4
Zählstellen im Bestand	5
Bestehende Standorte Land Tirol	5
Geplante Standorte Land Tirol	7
Standortbeschreibungen	8
Standortmuster	8
Übersicht Standorte Phase 1	9
BBA Imst	10
Standort Imst	11
Standort Imst-Medalp	12
BBA Innsbruck	13
Standort Neu Rum	14
Standort Pfaffenhofen	15
Standort Thaur	16
Standort Volders	17
BBA Kufstein	18
Standort Brixen im Thale	19
Standort Radfeld	20
BBA Lienz	21
Standort Lienz-Mienekugel	22
Standort Lienz-Falkensteinersteg	23
BBA Reutte	24
Standort Ehenbichl	25
Standort Pflach	26
Umsetzung	27
Budget	27
Zusammenfassung	27
Abbildungsverzeichnis	28
Tabellenverzeichnis	28

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Dokument die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Aufgabenstellung

Die Abteilung Mobilitätsplanung betreibt derzeit neun dauerhafte Zählstellen (Induktionsschleifen) zur Erfassung des Radverkehrs in Tirol. Weitere Zählstellen werden von der Stadt Innsbruck bzw. den Tourismusverbänden betrieben. Bereits im Jahr 2019 wurde von der BOKU Wien (Institut für Verkehrswesen) der beauftragte Bericht zur „Lokalisierung neuer Radverkehrszählstellen im Bundesland Tirol“ präsentiert.

Auf Basis dieser Grundlage wurde unter Verwendung des Verkehrsmodells Tirol, dem Streckennetz der GIP und dem Tiroler Radkonzept eine Potentialanalyse durchgeführt, mit Hilfe derer geeignete Standorte zur Erhebung des Alltagsradverkehrs identifiziert wurden. Die Örtlichkeiten der Zählstellen wurden mit den zuständigen Baubezirksämtern und Gemeinden hinsichtlich ihrer Lage, Beschaffenheit und Grundverhältnisse abgestimmt und für eine erste Pilotphase (12 Standorte) fixiert. Die Umsetzung der ersten Phase soll bis Mitte 2022 abgeschlossen sein. Die Beauftragung von geeigneten Zählsystemen ist in Vorbereitung und soll im Herbst 2021 abgeschlossen sein, wobei hier insbesondere die vorgeschlagenen Erfassungstechnologien sowie die Erfassungsgenauigkeit wesentliche Merkmale für die Systemwahlentscheidung sein werden.

Anschließend an die Phase 1 ist eine interne Evaluierung geplant, die in einer zweiten Phase ab 2022/23 zur Errichtung von weiteren 20 Zählstellen an geeigneten Standorten auf Basis der Erfahrungen aus der Pilotphase führen soll. Mit insgesamt 40 Zählstellen (8 Bestand, 12 in Phase 1 und 20 in Phase 2) im Endausbau an repräsentativen Standorten ist sowohl für den Alltagsradverkehr als auch den touristischen Radverkehr eine verlässliche Datenbasis vorhanden, um die laufende jährliche Entwicklung des Radverkehrs in Tirol analog dem Zählstellennetz für den motorisierten Verkehr zu analysieren. Die Zählstellen werden an die Verkehrsdatenbank des Landes Tirol angeschlossen. Die Daten werden laufend geprüft und stehen im Anschluss daran für Auswertungen und Untersuchungen auch Dritten (Universität, Ingenieurbüros, Gemeinden, ...) zu Verfügung. Zudem ist eine Veröffentlichung der Daten analog der VDE (Verkehrsdatenerfassung Tirol) für den Kfz-Verkehr auf der Homepage des Landes Tirol vorgesehen.

Zählstellen im Bestand

Das Land Tirol betreibt zurzeit (Stand April 2022) neun Radverkehrszählstellen, welche täglich Messwerte an die bestehende Verkehrsdatenbank übermitteln. Außerdem sind nach Angaben der Stadt Innsbruck weitere Dauerzählstellen in der Landeshauptstadt vorhanden. Zum Teil wurden die Zählstellen mit digitalen Anzeigepylonen ausgestattet, welche die tägliche und jährliche Frequenz darstellen.

Die Errichtung und Erhaltung der Infrastruktur obliegt dem jeweiligen Eigentümer.

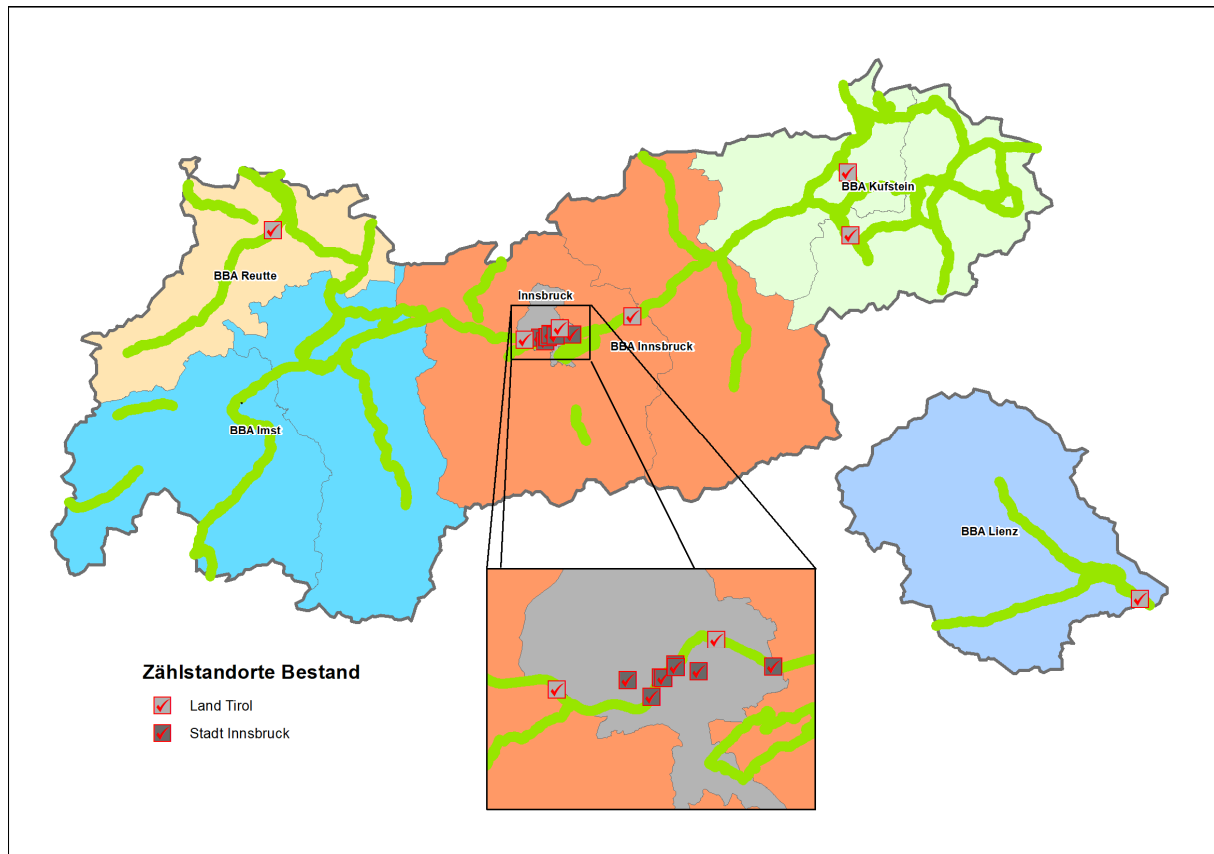


Abbildung 1: Radzählstellen im Bestand

Bestehende Standorte Land Tirol

Baubezirksamt Reutte / Höfen

Die Zählstelle befindet sich am Lehradweg, welcher in diesem Abschnitt parallel zur B198 Lechtalstraße geführt wird. Hier ist überwiegend eine touristische Nutzung gegeben.

Technologie: Induktionsschleife / Solarversorgung

Baubezirksamt Innsbruck / Völs-Kranebitten

Auf Höhe der Anschlussstelle A12-Innsbruck-Kranebitten befindet sich an einem Begleitweg im Bereich der Abzweigung zum Innradweg die Zählleinheit.

Technologie: Induktionsschleife / Stromversorgung / digitaler Anzeigepylon

Baubezirksamt Innsbruck / Innsbruck-Hallerstraße

Die Zählstelle ist im Stadtgebiet von Innsbruck auf Höhe der Rauch Mühle am Innradweg situiert. Hier wird der Radweg parallel zur B 171 Tiroler Straße geführt. Es kann von einem hohen Anteil im Alltagsradverkehr ausgegangen werden.

Technologie: Induktionsschleife / Stromversorgung / digitaler Anzeigepylon

Baubezirksamt Innsbruck / Innsbruck-Innrain

Entlang der L 11 Völser Straße verläuft der Innradweg, an welchem auch die Zählstelle Innsbruck-Innrain errichtet wurde. Hier ist sowohl eine starke Nutzung im täglichen Rad- als auch im touristischen Verkehr gegeben.

Technologie: Induktionsschleife / Solarversorgung / digitaler Anzeigepylon

Baubezirksamt Innsbruck / Wattens

Die Zählstelle ist östlich der Marktgemeinde Wattens direkt am Innradweg gelegen. Mit der gewählten Lage wird sowohl die Nutzung im Alltags- als auch dem touristischen Radverkehr abgebildet.

Technologie: Induktionsschleife / Stromversorgung / digitaler Anzeigepylon

Baubezirksamt Kufstein / Söll

Es wurde ein Querschnitt am Teilstück des neu errichteten Eibergradwegs auf Höhe des sogenannten Egerbergs errichtet. Neben einem geringen Anteil am Alltagsradverkehr wird hier überwiegend die touristische Nutzung erfasst.

Technologie: Induktionsschleife / Solarversorgung

Baubezirksamt Kufstein / Hopfgarten

Direkt an der Salvenradrunde zwischen Hopfgarten und Westendorf gelegen wird an diesem Gemeindestraßen-Abschnitt überwiegend der touristische Radverkehr aufgezeichnet.

Technologie: Induktionsschleife / Stromversorgung

Baubezirksamt Lienz / Nikolsdorf

Die Radzählstelle am Drauradweg ist direkt an der Landesgrenze zu Kärnten situiert und wird zu einem erheblichen Teil touristisch frequentiert.

Technologie: Induktionsschleife / Solarversorgung

Baubezirksamt Lienz / Sillian

Der Erfassungsquerschnitt am Drauradweg wurde in Sillian auf Höhe des Feuerwehrgebäudes umgesetzt und bildet vor allem den touristischen, grenzüberschreitenden Radverkehr ab.

Technologie: Induktionsschleife / Stromversorgung

Geplante Standorte Land Tirol

Baubezirksamt Innsbruck / Innsbruck-Süd

Im Zuge der Neuerrichtung des Radwegs zwischen Innsbruck und der Einmündung nach Gärberbach/Natters wird sowohl eine Kfz- als auch Radzählstelle errichtet. Diese wird etwas südlich der bestehenden Touristeninformation parallel zur B182 Brennerstraße installiert.

Baubezirksamt Reutte / Lechaschau-Lechbrücke

Östlich der Lechbrücke, an der B198 Lechtalstraße, ist auf Höhe des FMZ Lechpark eine Radverkehrszählstelle geplant. Hier könnte auch die bestehende Infrastruktur der nahegelegenen Kfz-Zählstelle genutzt werden.

Standortbeschreibungen

Nachfolgend werden die einzelnen Standorte, welche sich bei der angewendeten Analyse ergeben haben, kurz beschrieben und kartographisch dargestellt. Dabei werden die Radzählstellen den Tiroler Baubezirksämtern (BBA) zugeordnet, die in weiterer Folge für deren Errichtung und Wartung verantwortlich sind. Es wird vorab ein Überblick über das Gesamtgebiet jeden Baubezirksamtes gegeben und danach werden die einzelnen Standorte separat vorgestellt. Es werden die Lokalität selbst, das maximal erwartbare Radpotenzial sowie die technische Umsetzbarkeit beleuchtet.

Standortmuster

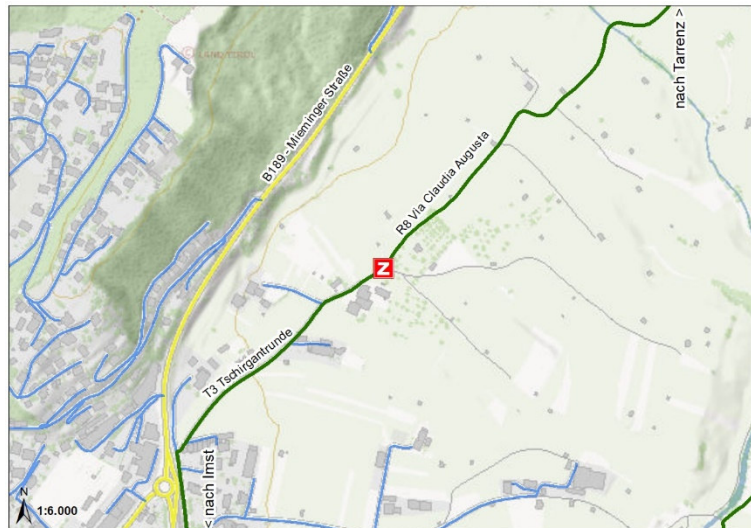


Abbildung 2: Standortmuster

Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr; Alltagsradverkehr; Touristischer Radverkehr

Verkehr: Mischverkehr; Fuß-/Radverkehr; Radverkehr

Maximales Potenzial: Gerechnet aus Potenzialabschätzung

Befestigung: Asphalt; Schotter; Unbefestigt

Energieversorgung: Strom; Solar

Priorisierung: Hoch; Mittel; Gering

Übersicht Standorte Phase 1

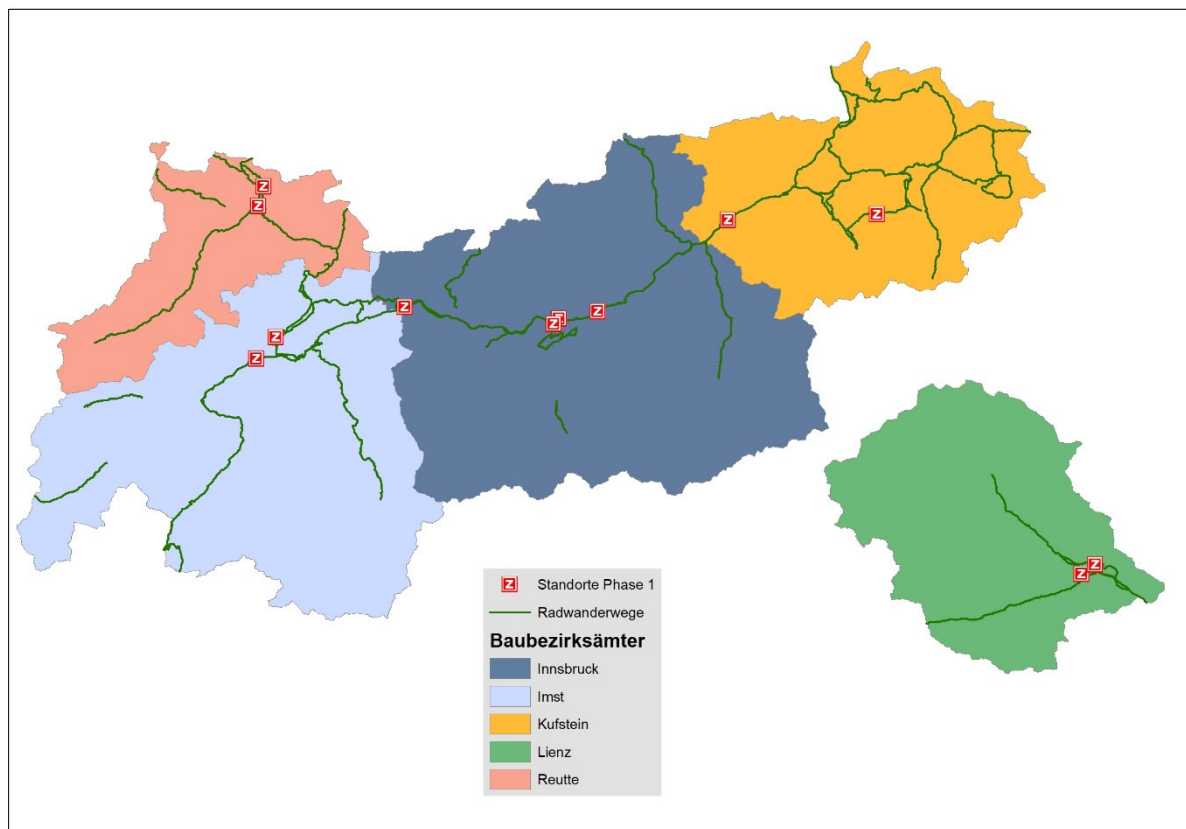


Abbildung 3: Standorte Phase 1

Name	Typ	Maximales Potenzial	Radinfrastruktur	BBA
Imst	Alltags- und touristischer Radverkehr	320 Fahrten/Tag	nicht vorhanden	Imst
Imst-Medalp	Alltags- und touristischer Radverkehr	240 Fahrten/Tag	vorhanden	Imst
Neu Rum	Alltags- und touristischer Radverkehr	860 Fahrten/Tag	vorhanden	Innsbruck
Pfaffenhofen	Alltags- und touristischer Radverkehr	800 Fahrten/Tag	vorhanden	Innsbruck
Thaur	Alltagsradverkehr	630 Fahrten/Tag	vorhanden	Innsbruck
Volders	Alltags- und touristischer Radverkehr	350 Fahrten/Tag	vorhanden	Innsbruck
Brixen im Thale	Alltags- und touristischer Radverkehr	410 Fahrten/Tag	nicht vorhanden	Kufstein
Radfeld	Alltags- und touristischer Radverkehr	350 Fahrten/Tag	nicht vorhanden	Kufstein
Lienz-Mienekugel	Alltagsradverkehr	320 Fahrten/Tag	nicht vorhanden	Lienz
Lienz-Falkensteinersteg	Alltags- und touristischer Radverkehr	250 Fahrten/Tag	vorhanden	Lienz
Ehenbichl	Alltagsradverkehr	520 Fahrten/Tag	nicht vorhanden	Reutte
Pflach	Alltags- und touristischer Radverkehr	330 Fahrten/Tag	nicht vorhanden	Reutte
Summe	12 Standorte			

Tabelle 1: Standorte Phase 1

BBA Imst

Der Zuständigkeitsbereich des BBA Imst ist vor allem durch seinen ländlichen und touristischen Charakter geprägt, was sich auch im relativ geringen Potenzial im Alltagsradverkehr widerspiegelt. Nichts desto trotz konnten Standorte ermittelt werden, die durchaus interessant für eine landesweite Erfassung sind. Vor allem die beiden Bezirkshauptstädte bzw. deren Einzugsbereiche sind ideal geeignet, die Entwicklung des Alltagsradverkehrs aber auch des touristischen Radverkehrs zu erfassen.

Im Zuständigkeitsbereich des BBA Imst wurden für die Phase 1 des Tiroler Radzählstellenkonzepts 2 Standorte ermittelt, einer im Inntal, einer im Gurgltal bei Imst. Das größte Potenzial konzentriert sich erwartungsgemäß auf die Tallagen sowie die größeren Ballungsräume, wo am wenigsten Höhenmeter zurückzulegen sind. Gerade in den Seitentälern des Inntals beschränkt sich der Alltagsradverkehr vor allem auf innerörtliche Verkehre, die nicht Teil dieser Analyse sind.

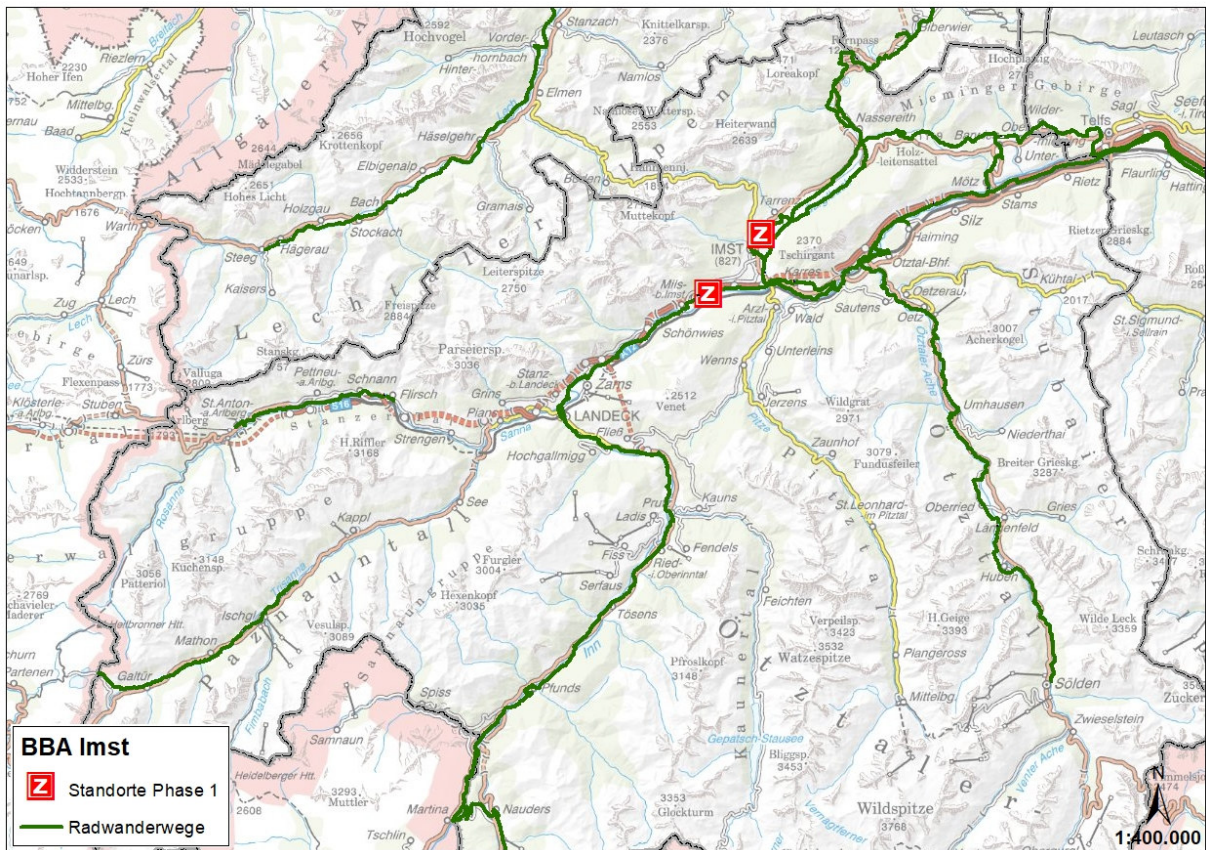
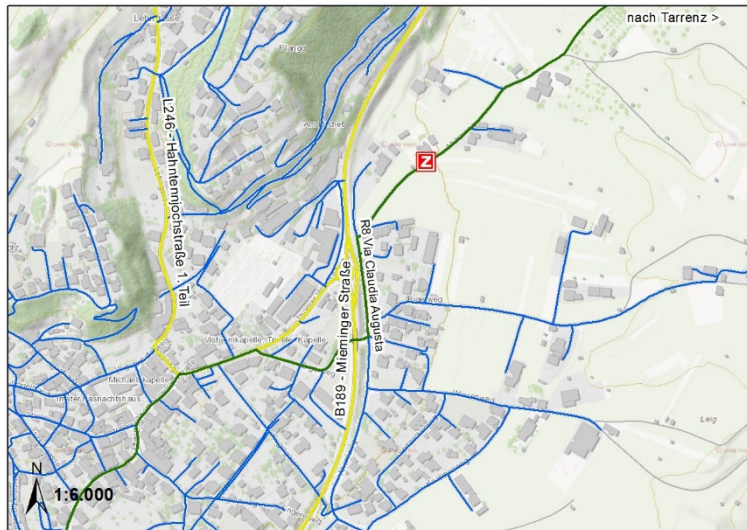


Abbildung 4: Standorte des BBA Imst

Name	Typ	Maximales Potenzial	Radinfrastruktur
Imst	Alltags- und touristischer Radverkehr	320	nicht vorhanden
Imst-Medalp	Alltags- und touristischer Radverkehr	240	vorhanden

Tabelle 2: Standorte des BBA Imst

Standort Imst



Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr

Verkehr: Mischverkehr

Maximales Potenzial: 320

Befestigung: Asphalt

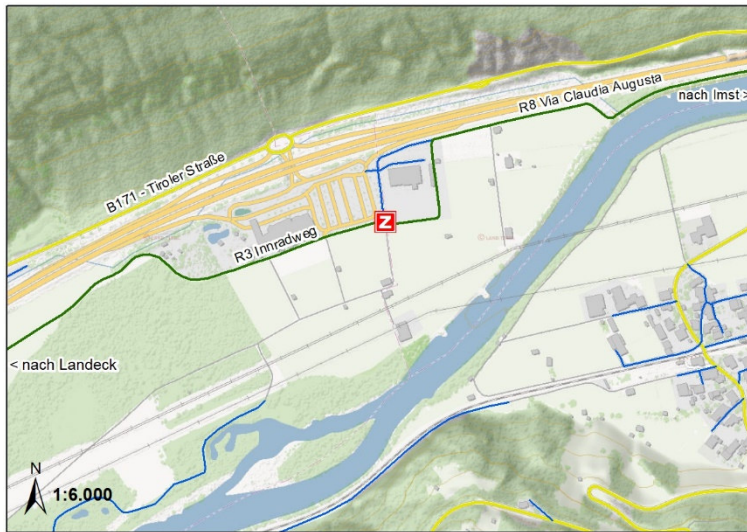
Stromversorgung: Vorhanden

An diesem Standort zwischen Imst und Tarrenz verläuft die Via Claudia Augusta, die ein sehr hohes touristisches Radaufkommen vermuten lässt. In diesem Bereich liegt auch das Potenzial im Alltagsverkehr mit maximal rund 320 Wegen pro Tag in einem durchaus relevanten Bereich. Dadurch handelt es sich um einen idealen Standort, um die Radverkehrsentwicklung im nordöstlichen Bereich von Imst Richtung Tarrenz weiter zu verfolgen und eventuelle Ausbauprojekte oder sonstige Infrastrukturmaßnahmen zu bewerten.

Die technische Umsetzung ist sowohl mittels Solarversorgung als auch mit Stromversorgung möglich. Im Sommer ist vermehrt mit landwirtschaftlichem Verkehr zu rechnen.



Standort Imst-Medalp



Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr

Verkehr: Fuß-/Radverkehr

Maximales Potenzial: 240

Befestigung: Asphalt

Stromversorgung: Vorhanden

An diesem Standort verlaufen die viel befahrenen Radrouten Inradweg und Via Claudia Augusta, weshalb mit einem hohen touristischen Radverkehrsaufkommen gerechnet werden kann. Außerdem ist Mils bei Imst sowie Schönwies über diesen Querschnitt ideal an das Industriegebiet von Imst angebunden. Es werden kaum Höhenmeter überwunden und der Ausbaugrad der Routen ist schon jetzt als sehr gut einzuschätzen.



BBA Innsbruck

Das BBA Innsbruck ist besonders durch die zentralräumliche Lage rund um die Landeshauptstadt Innsbruck charakterisiert. Aber auch ländliche sowie touristische Bereiche wie das Wipptal und das Zillertal fallen unter die Zuständigkeit des BBA Innsbruck. Da sich die Potenziale des Alltagsradverkehrs aber hauptsächlich auf den Ballungsraum um Innsbruck konzentrieren, wurde das Hauptaugenmerk in dieser Analyse auch auf diesen Bereich gelegt. Erwähnenswert ist, dass im Stadtgebiet von Innsbruck bereits einige Querschnitte erfasst werden. Diese detektieren aber, bis auf die Standorte Völs sowie Hallerstraße, nur den innerstädtischen Verkehr. Aus Landessicht wären aber besonders die Radverkehre zwischen Innsbruck und den umliegenden Gemeinden von Interesse.

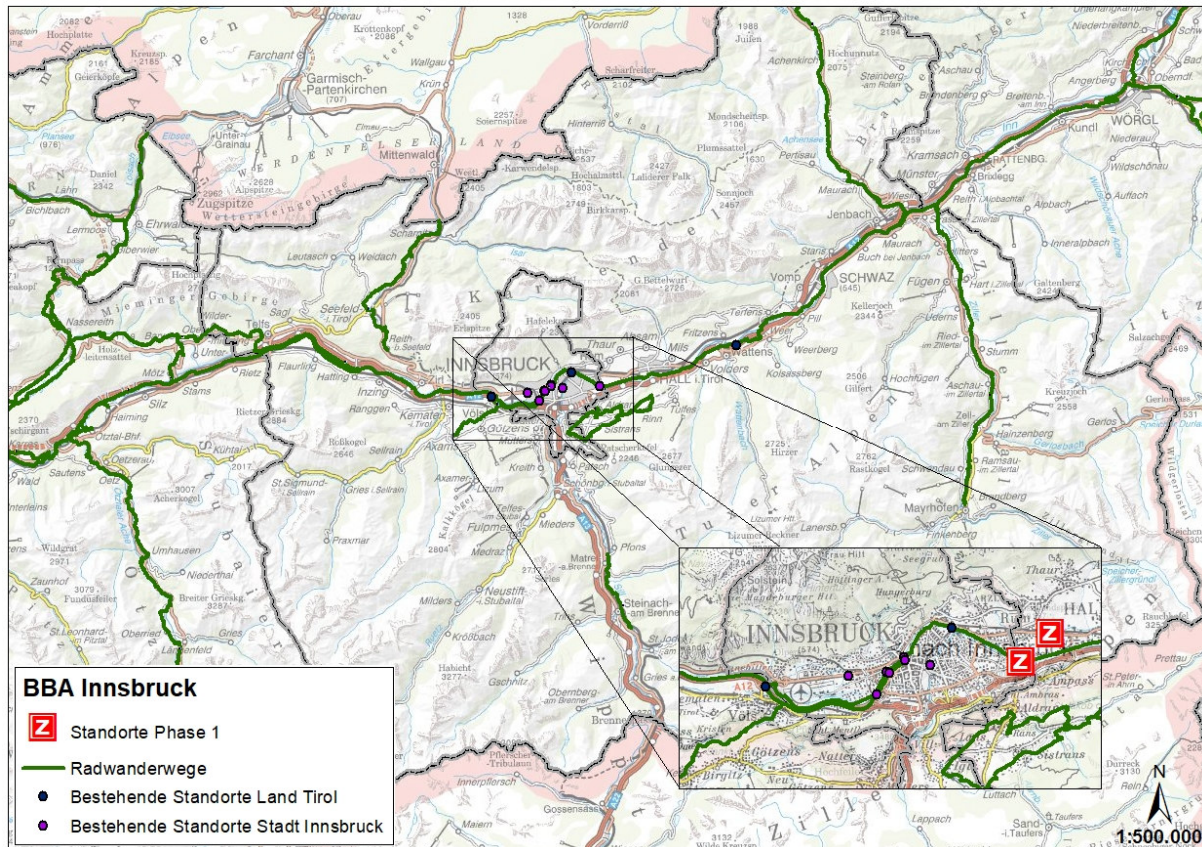
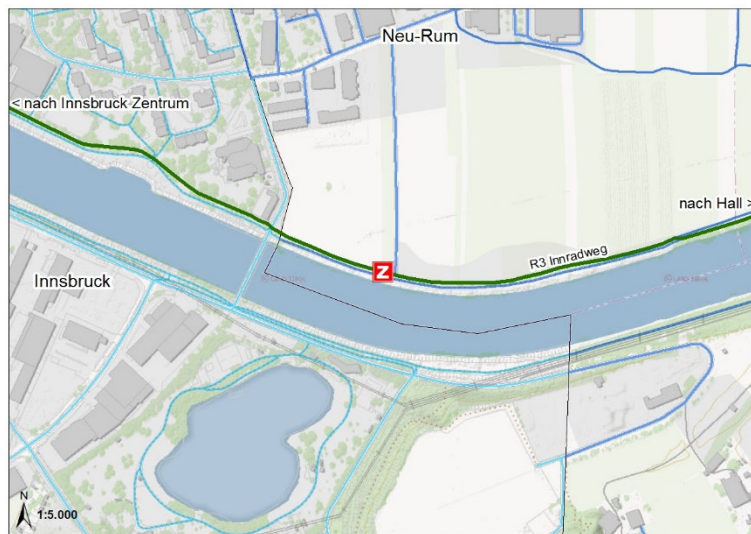


Abbildung 5: Standorte des BBA Innsbruck

Name	Typ	Erwartbares max. Potenzial	Radinfrastruktur
Neu Rum	Alltags- und touristischer Radverkehr	860	vorhanden
Pfaffenhofen	Alltags- und touristischer Radverkehr	800	vorhanden
Thaur	Alltagsradverkehr	630	vorhanden
Volders	Alltags- und touristischer Radverkehr	350	vorhanden

Tabelle 3: Standorte des BBA Innsbruck

Standort Neu Rum



Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr

Verkehr: Radweg

Maximales Potenzial: 860

Befestigung: Asphalt

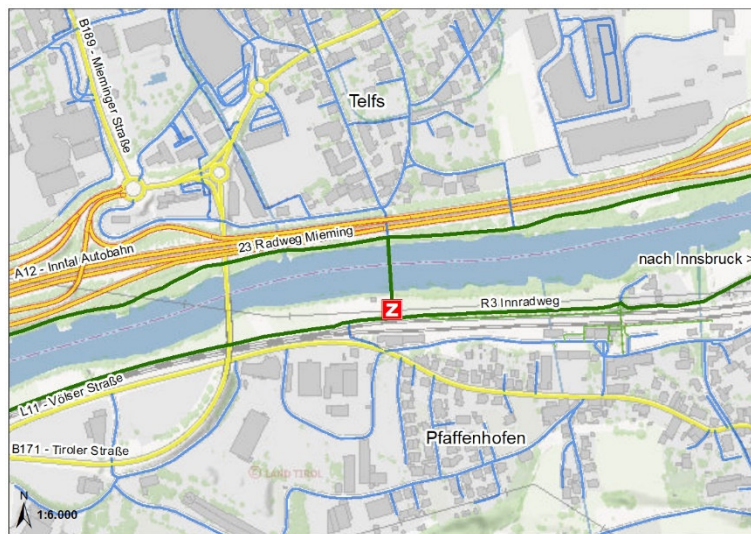
Stromversorgung: Vorhanden

Dieser Standort liegt direkt im östlichen Einzugsbereich der Stadt Innsbruck auf dem Gemeindegebiet von Rum. Das ermittelte Potenzial liegt bei rund 860 Fahrten im Alltagsverkehr. Zusätzlich kann aufgrund des hier verlaufenden Innradwegs mit einem hohen touristischen Anteil gerechnet werden. Die Stadt Innsbruck betreibt bereits eine Radzählstelle an der westlich gelegenen New Orleans Brücke, welche aber nur den Querschnitt auf der Brücke erfasst.

Aufgrund der neu ausgeführten Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ist an diesem Erfassungsquerschnitt die Umsetzung ohne technische Probleme gewährleistet.



Standort Pfaffenhofen



Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr

Verkehr: Fuß-/Radverkehr

Maximales Potenzial: 800

Befestigung: Asphalt

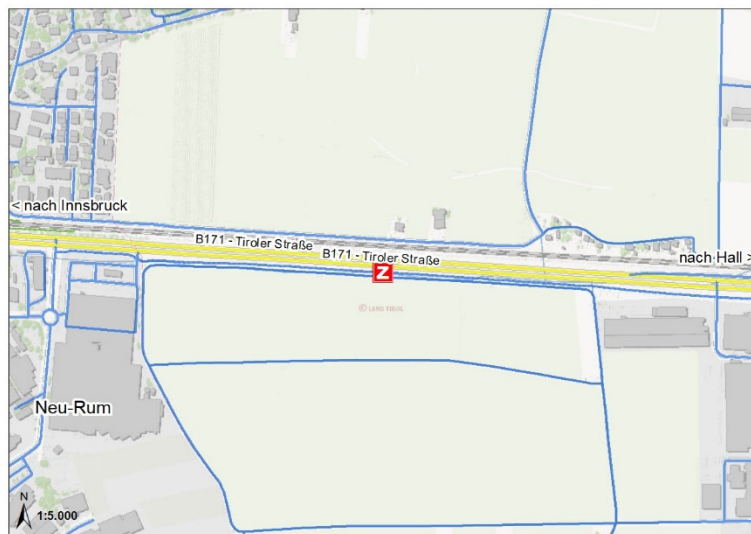
Stromversorgung: Vorhanden

Der Standort im Bereich Innbrücke bei Pfaffenhofen stellt die einzige Fuß- und Radverbindung zwischen Telfs und Pfaffenhofen dar, weshalb dies auch der Standort mit dem größten Potenzial im Alltagsradverkehr ist. Darüber hinaus führt der Innrادweg direkt an diesem Standort vorbei und der Radweg Mieming startet unweit des Zählstandortes. Somit ist auch mit einem hohen Anteil an touristischen Fahrten zu rechnen.

Aufgrund der bereits vorhandenen Radinfrastruktur sowie der bestehenden Stromversorgung wird dieser Standort mit einer hohen Priorisierung angegeben. Da in diesem Bereich des Radwegs das Fahren mit Motorfahrrädern erlaubt ist, muss dies bei der Wahl der Zählgerätetechnologie berücksichtigt werden.



Standort Thaur



Typ: Alltagsradverkehr

Verkehr: Fuß-/Radweg

Maximales Potenzial: 630

Befestigung: Asphalt

Stromversorgung: Nicht vorhanden

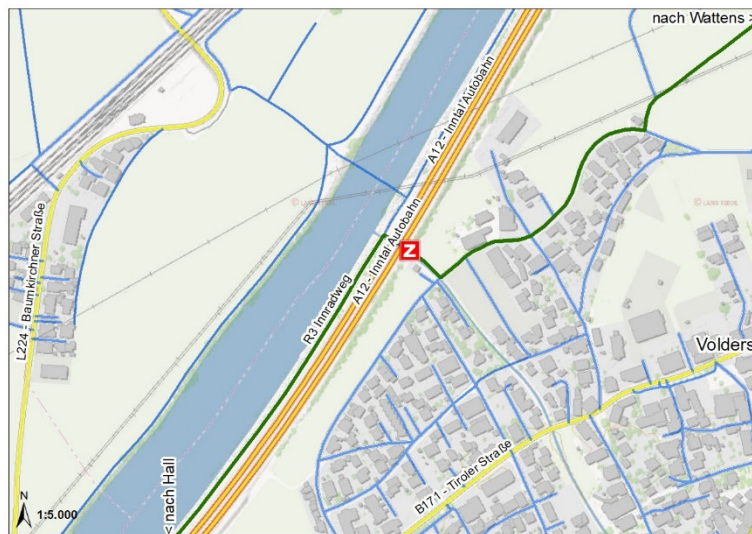
Dieser Standort im Nahbereich von Innsbruck liegt direkt an der B 171 Tiroler Straße im Gemeindegebiet von Thaur und verbindet Hall auf direktem Weg mit Innsbruck.

Das Potenzial ist mit 630 Fahrten pro Tag nicht ganz so hoch wie am Standort Neu Rum. Da hier auch keine touristische Radroute verläuft, ist der zu erwartende Radverkehr auch in Summe spürbar geringer. Erwähnenswert ist, dass im Stadtgebiet von Innsbruck an der Haller Straße auf Höhe der Rauch Mühle existiert bei. Dadurch wird ein hoher Anteil der Radfahrer an beiden Messstellen gezählt.

Mit der Umsetzung dieses Querschnitts kann der gemeindeüberschreitende Radverkehr abgebildet werden. Es kann die technische Infrastruktur der bestehenden Kfz Zählstelle mitgenutzt werden.



Standort Volders



Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr

Verkehr: Landwirtschaftlicher Verkehr

Maximales Potenzial: 350

Befestigung: Asphalt

Stromversorgung: Vorhanden

Dieser Standort in Volders liegt direkt am Intradweg etwas außerhalb von Volders. Der Querschnitt eignet sich sehr gut, um den touristischen Radverkehr am Intradweg sowie die Alltagswege zwischen Baumkirchen und Unterfeld und Volders aufzuzeichnen. Das maximal zu erwartende Potenzial im Radverkehr liegt mit 350 Wegen pro Tag im guten Mittelfeld im Vergleich zu anderen Zählstellen in ähnlicher Lage. Technisch wäre die Umsetzung mittels Induktionsschleife möglich – eine Asphaltdecke ist bereits vorhanden. Stromversorgung ist über die vorhandene Straßenbeleuchtung gegeben.



BBA Kufstein

Im BBA Kufstein werden bereits zwei Radzählstellen betrieben. Eine liegt direkt am Eibergradweg, östlich von Schwoich, die andere an der Salvenradrunde und dem Brixentalradweg, etwas nördlich von Hopfgarten. Diese Standorte sind laut vorliegendem Konzept aber nicht geeignet Alltagsradverkehrs zu erfassen, da das errechnete Potenzial in beiden Fällen unter 20 Fahrten pro Tag liegt. Das touristische Potenzial wird aber als durchaus hoch eingeschätzt, weshalb die Standorte in diesem Zusammenhang auch durchaus Sinn machen. Für die erste Phase des Tiroler Radzählstellenkonzepts werden für das BBA Kufstein zwei Standorte vorgeschlagen, die sich im Brixental und im Inntal befinden.

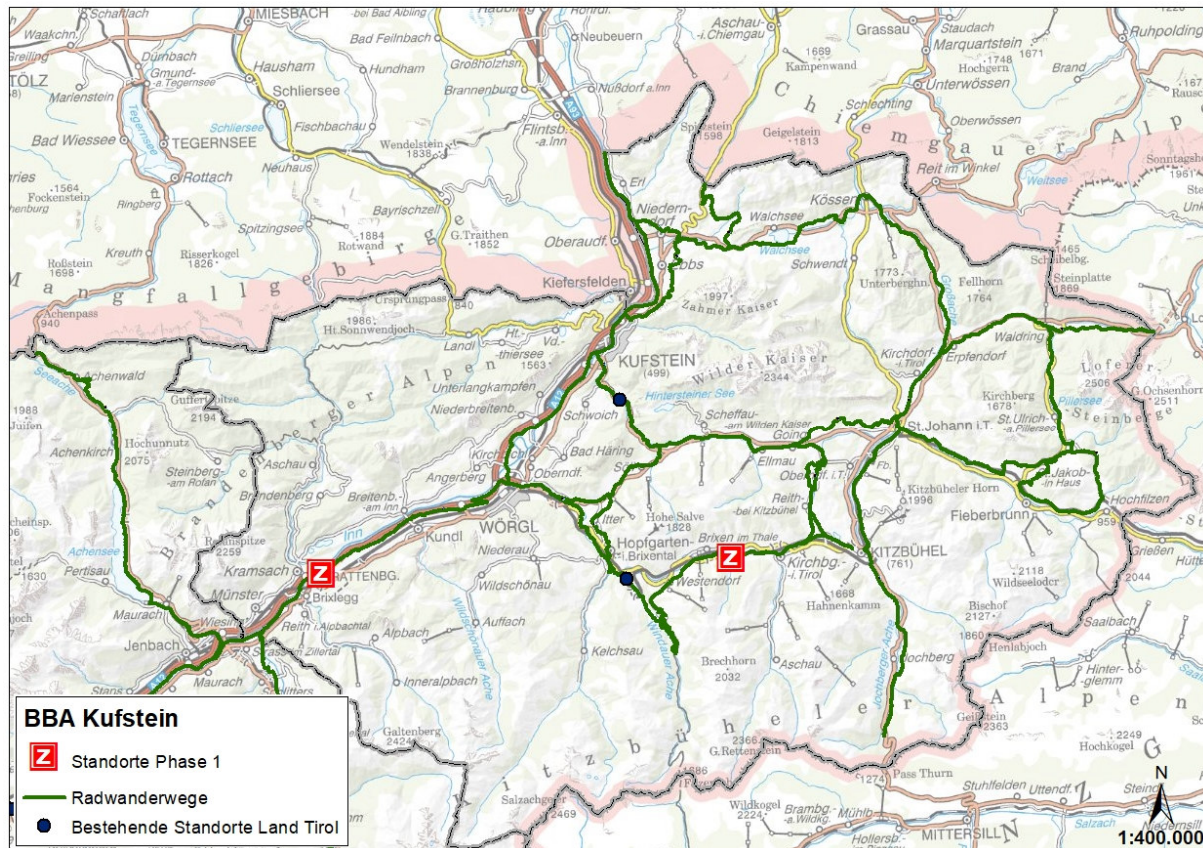
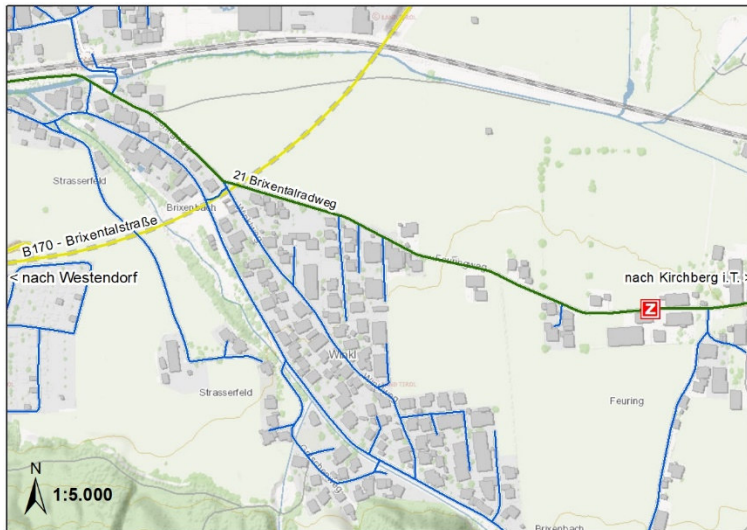


Abbildung 6: Standorte des BBA Kufstein

Name	Typ	Erwartbares max. Potenzial	Radinfrastruktur
Brixen im Thale	Alltags- und touristischer Radverkehr	280	vorhanden
Radfeld	Alltags- und touristischer Radverkehr	400	nicht vorhanden

Tabelle 4: Standorte des BBA Kufstein

Standort Brixen im Thale



Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr

Verkehr: Mischverkehr

Maximales Potenzial: 280

Befestigung: Asphalt

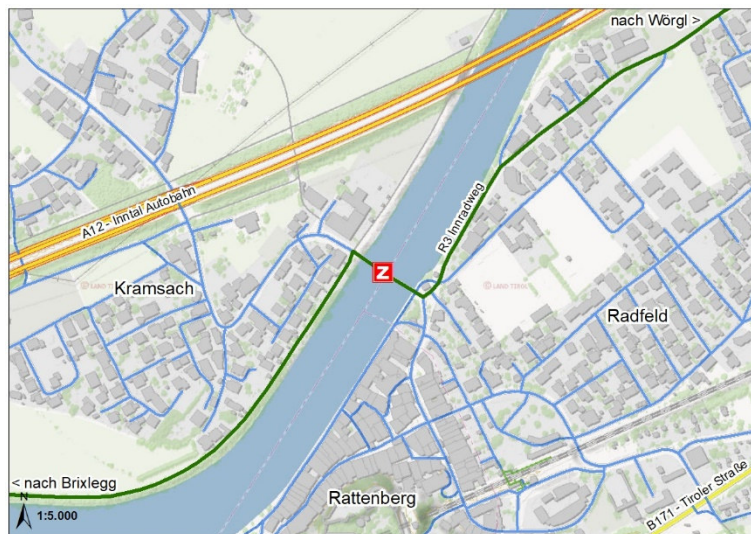
Stromversorgung: Vorhanden

Der Standort Brixen im Thale liegt im Ortsteil Feuring und bildet den Radverkehr von und nach Kirchberg in Tirol ab. Durch die direkte Lage am Brixentalradweg ist sowohl touristischer Radverkehr als auch Alltagsradverkehr vorhanden. Der Radweg wird in diesem Abschnitt im Mischverkehr über die Gemeindestraße geführt.

Das maximale erwartbare Potential im Alltagsradverkehr liegt in diesem Bereich bei 280 Fahrten/Tag.



Standort Radfeld



Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr

Verkehr: Mischverkehr

Maximales Potenzial: 400

Befestigung: Asphalt

Stromversorgung: Vorhanden

Der Standort auf der Innbrücke zwischen Radfeld, Rattenberg und Kramsach ist aufgrund der Bündelung der Radverkehrsströme und des hohen Potenzials im Alltagsradverkehr besonders interessant für eine Radzählung.

Durch die Lage am Innradweg, welcher in diesem Bereich im Mischverkehr geführt wird, ist auch ein hohes touristisches Potenzial gegeben. Durch die Situierung auf dem Brückenmauerwerk ist die Verwendung eines non intrusiven Sensors erforderlich.



BBA Lienz

Der Zuständigkeitsbereich des BBA Lienz ist ähnlich dem von Reutte und Imst sehr ländlich und touristisch geprägt. Auch die Potenziale im Alltagsradverkehr sind rund um die Bezirkshauptstadt mit Abstand am höchsten, weshalb sich die empfohlenen Standorte auch auf diesen Bereich konzentrieren. Erwähnenswert ist der Drauradweg, der neben Via Claudia Augusta und Innradweg bekannteste und meist frequentierte Radwanderweg in Tirol. Daher wurde Standorten entlang der Drau eine erhöhte Priorität zugewiesen. Die Potenziale im Drautal sowie dem Iseltal sind weit hinter denen im Lienzener Becken, weshalb empfohlen wird die Zählungen, zumindest zu Beginn, im Zentralraum auszubauen.

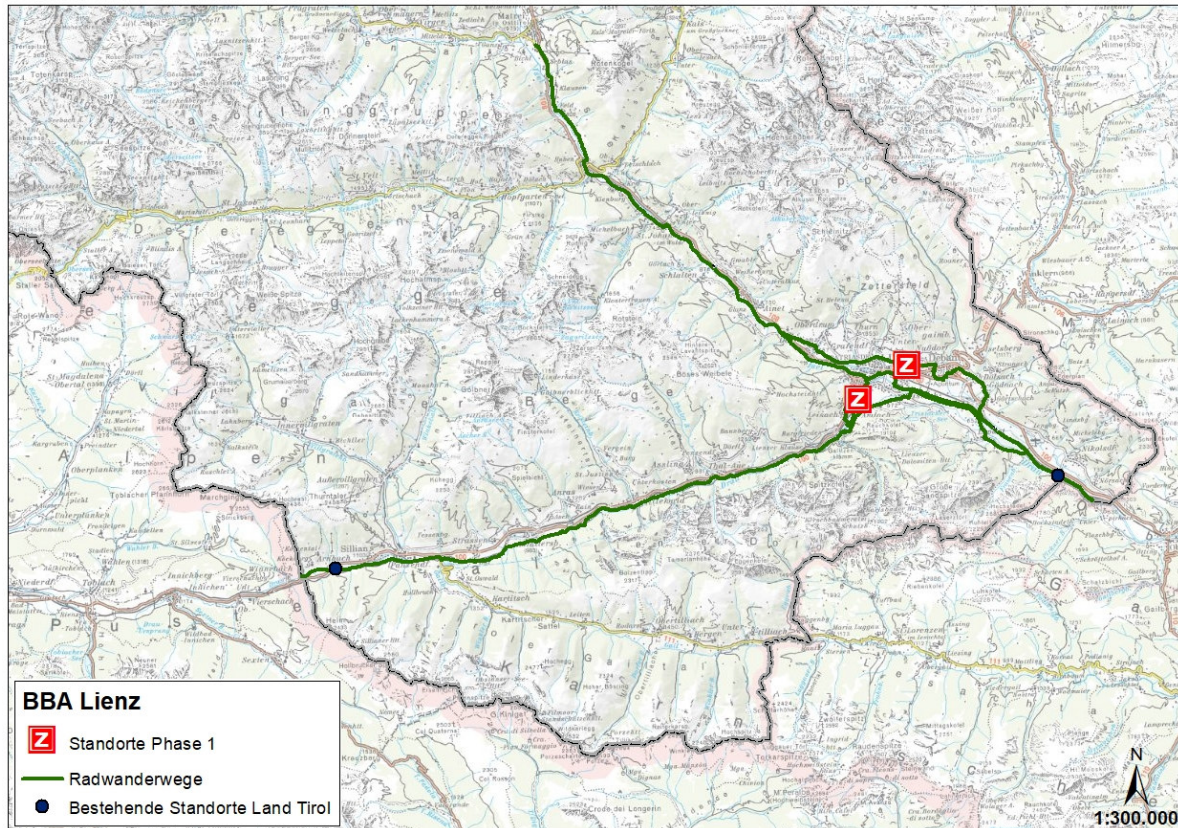
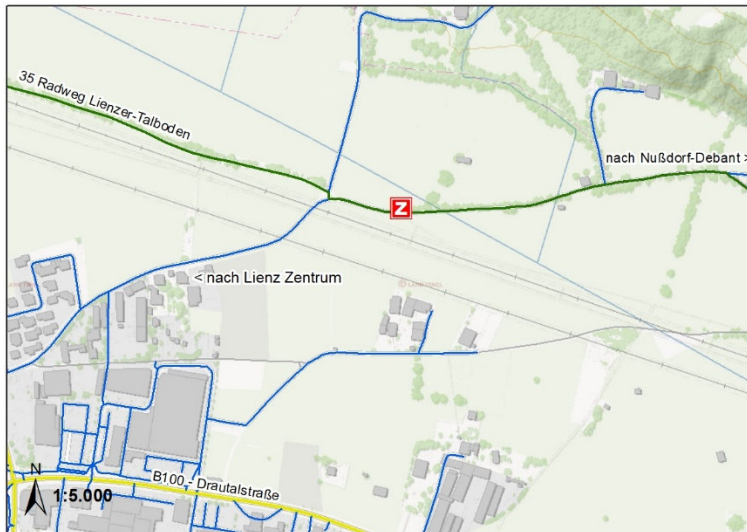


Abbildung 7: Standorte des BBA Lienz

Name	Typ	Erwartbares max. Potenzial	Radinfrastruktur
Lienz-Mienekugel	Alltagsradverkehr	320	nicht vorhanden
Lienz-Falkensteinersteg	Alltags- und touristischer Radverkehr	250	vorhanden

Tabelle 5: Standorte des BBA Lienz

Standort Lienz-Mienekugel



Typ: Alltagsradverkehr

Verkehr: Mischverkehr

Maximales Potenzial: 320

Befestigung: Asphalt

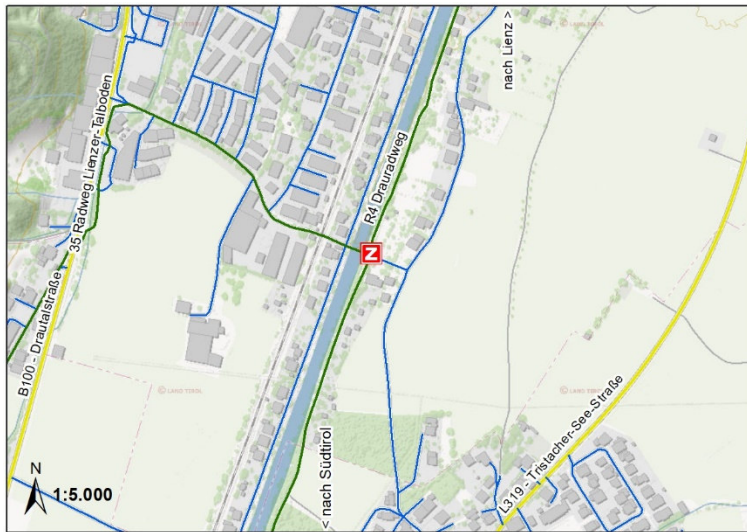
Stromversorgung: Vorhanden

Dieser Standort ist zwischen den Gemeinden Lienz und Nußdorf-Debant an der Gemeindestraße gelegen und weist mit rund 320 Alltagsfahrten pro Tag das höchste Potenzial im Bezirk auf.

Auch wenn der Radweg Lienz-Talboden über diesen Abschnitt verläuft ist eine touristische Nutzung nur in geringem Ausmaß zu erwarten.



Standort Lienz-Falkensteinersteg



Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr

Verkehr: Fuß-/Radverkehr

Maximales Potenzial: 250

Befestigung: Asphalt

Stromversorgung: Vorhanden

Um die Alltagsradverkehre von Amlach und Leisach nach Lienz zu erfassen, eignet sich dieser Querschnitt am Falkensteinersteg. Das Potenzial liegt mit 250 Fahrten pro Tag deutlich hinter jenem von Lienz-Mienekugel, dennoch wird dieser Standort als geeignet erachtet, um die Alltagsverkehre zwischen Lienz und dem Pustertal zu erheben. Durch die Lage am Drauradweg ist zusätzlich ein hohes Verkehrsaufkommen durch Radtouristen gegeben. Abhängig von der gewählten Erfassungstechnologie könnten alle Relationen im Kreuzungsbereich erhoben werden.



BBA Reutte

Ähnlich dem BBA Imst ist auch das BBA Reutte vor allem durch seinen ländlichen und touristischen Charakter bestimmt. Auch hier konzentriert sich das Potenzial im Alltagsradverkehr auf die Bezirkshauptstadt Reutte bzw. in Richtung der umliegenden Gemeinden. Für eine landesweite Erfassung sind besonders diese Radströme sowie die im Ehrwalder Becken von Interesse. Außerhalb des Großraums Reutte und des Ehrwalder Beckens sorgen große Distanzen und viele Steigungen für ein nur geringes Potenzial im Alltagsradverkehr.

Auch ist erwähnenswert, dass es im Gebiet des BBA Reutte bereits eine Zählstelle am Lechradweg gibt. Das Potenzial ist im Alltagsradverkehr dort mit 120 relativ niedrig, weshalb auf eine weiterführende Analyse dieser Zählstelle verzichtet wurde. Es kann davon ausgegangen werden, dass die bestehende Radzählstelle hauptsächlich touristischen Charakter hat.

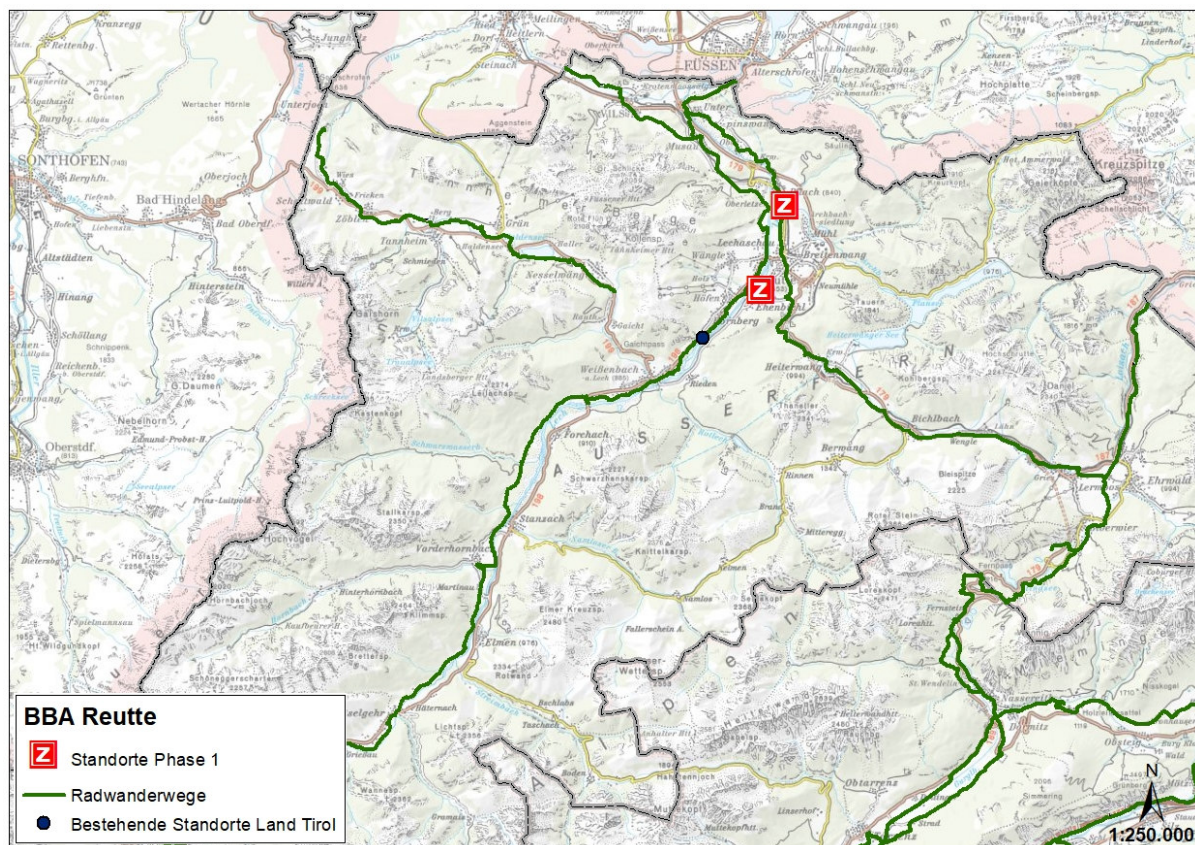
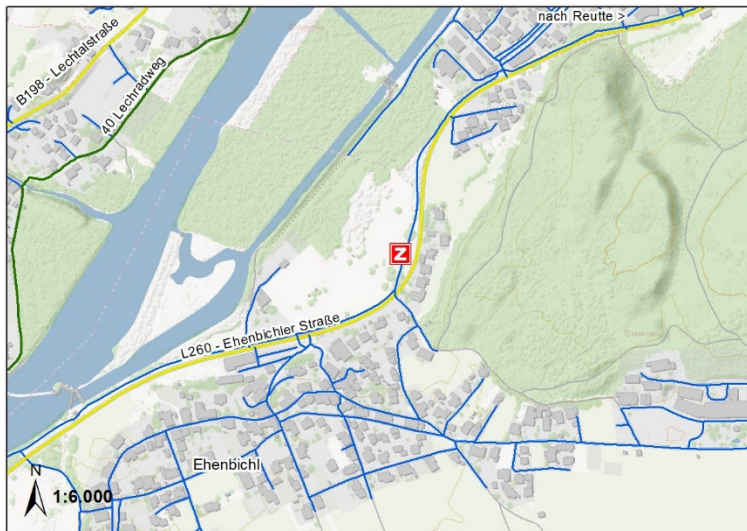


Abbildung 8: Standorte des BBA Reutte

Name	Typ	Erwartbares max. Potenzial	Radinfrastruktur
Ehenbichl	Alltagsradverkehr	520	vorhanden
Pflach	Alltags- und touristischer Radverkehr	330	nicht vorhanden

Tabelle 6: Standorte des BBA Reutte

Standort Ehenbichl



Typ: Alltagsradverkehr

Verkehr: Fuß-/Radverkehr

Maximales Potenzial: 520

Befestigung: Asphalt

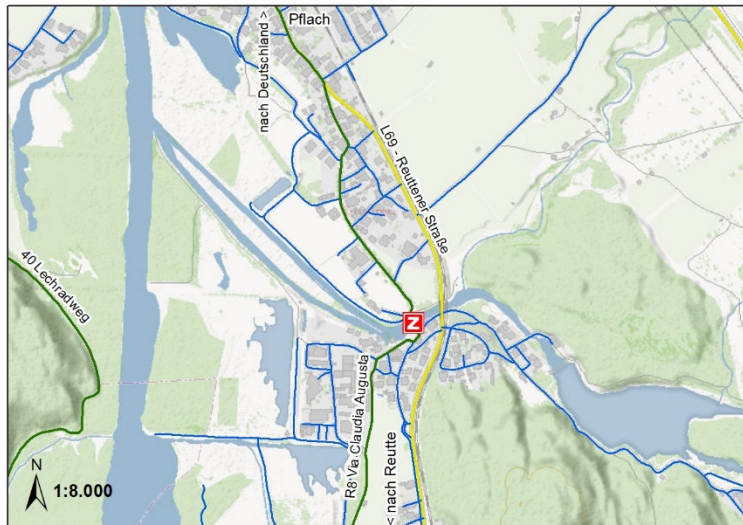
Stromversorgung: Vorhanden

Dieser Standort bei Ehenbichl befindet sich direkt im südwestlichen Einzugsbereich von Reutte. Aufgrund der bereits vorhandenen Radinfrastruktur in Form eines kombinierten Fuß- und Radwegs sowie der vorhandenen Stromversorgung in Form von Straßenbeleuchtung eignet sich dieser Standort hervorragend für eine Radzählstelle.

Das errechnete Potenzial liegt mit rund 520 Fahrten im Alltagsverkehr für diese Region sehr hoch, weshalb der Standort auch in der Phase 1 umgesetzt wird. Mit touristischen Fahrten ist in diesem Bereich nur vereinzelt zu rechnen.



Standort Pflach



Typ: Alltags- und touristischer Radverkehr

Verkehr: Mischverkehr

Maximales Potenzial: 330

Befestigung: Asphalt

Stromversorgung: Vorhanden

Dieser Standort liegt direkt an der Via Claudia Augusta, welche im Mischverkehr durch den Siedlungsraum von Pflach geführt wird.

Das Potenzial im Alltagsradverkehr liegt mit 330 Fahrten für diese Region recht hoch. Außerdem lässt sich von Pflach aus Reutte ohne nennenswerte Steigung in kurzer Zeit erreichen. Der Querschnitt bietet sich aufgrund der auf der Brücke gebündelten Verkehrsströme besonders an.



Umsetzung

Die von der Abteilung Mobilitätsplanung für die Umsetzung in Phase 1 vorgeschlagenen 12 Standorte wurden bereits gemeinsam mit den zuständigen Baubezirksämtern im Rahmen einer Präsentation besprochen und diskutiert. Im Hinblick auf die benötigte Grundinanspruchnahme bzw. auch die Nutzung eines Dauerstroms wurden die definierten Standorte mit den Gemeinden abgestimmt.

Nachdem die Phase 1 realisiert und in Betrieb genommen wurde, ist eine Evaluierung und Analyse der Zählzeiten vorgesehen, um mögliche Nachschärfungen für die weitere Standortsuche zu ermöglichen. Dazu werden die erhobenen Daten der Zählstellen im Verkehrsmodell Tirol eingepflegt. Sofern diese Validierung positiv verlaufen ist, kann das Projekt mit der zweiten Phase fortgeführt werden. Hier ist die Errichtung von weiteren 20 Zählquerschnitten geplant. Die Vorgehensweise bei der Auswahl der Standorte erfolgt analog Phase 1.

Budget

Die Kosten für die Umsetzung und Instandhaltung werden zur Gänze von der Abteilung Mobilitätsplanung getragen. Im Rahmen des Regierungsbeschlusses „Mobil 2050 – Forcierung des Radfahrens im Tiroler Zentralraum / Vorrang fürs Radfahren – Errichtung von Radzählstellen“ wurden die budgetären Mittel beantragt und projektbezogen zur Verfügung gestellt.

Die Wahl der Technologie zur Erhebung von Radzählzeiten ist untrennbar mit der Örtlichkeit und deren Gegebenheiten verbunden und somit können unterschiedliche Kosten je Querschnitt anfallen. Es wird von Errichtungskosten in Höhe von ca. 5.000 € - 15.000 € ausgegangen.

Durch die geplante Vorgehensweise in der Umsetzung können die finanziellen Mittel gezielt eingesetzt werden.

Zusammenfassung

Die gewählte Methode ermöglicht eine objektive, einheitliche und landesweite Ermittlung von Standorten für Radzählstellen. Eine vorherige detaillierte Ortskenntnis ist durch die anschließende persönliche Besichtigung sowie die Abstimmung mit den Baubezirksämtern und Gemeinden nicht zwingend notwendig.

Es wurden 12 hochpriorisierte Standorte gefunden, deren Umsetzung in einer ersten Phase empfohlen wird. Mit den erhobenen Daten kann das verwendete Modell verbessert und für die Standortermittlung der zweiten Phase herangezogen werden.

Die erhobenen Daten der Dauerzählstellen werden in die Verkehrsdatenbank des Landes Tirol integriert und stehen auch für Abfragen bereit. Ziel ist es, diese auch der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Radzählstellen im Bestand	5
Abbildung 2: Standortmuster	8
Abbildung 3: Standorte Phase 1	9
Abbildung 4: Standorte des BBA Imst	10
Abbildung 5: Standorte des BBA Innsbruck	13
Abbildung 6: Standorte des BBA Kufstein	18
Abbildung 7: Standorte des BBA Lienz	21
Abbildung 8: Standorte des BBA Reutte	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Standorte Phase 1	9
Tabelle 2: Standorte des BBA Imst	10
Tabelle 3: Standorte des BBA Innsbruck	13
Tabelle 4: Standorte des BBA Kufstein	18
Tabelle 5: Standorte des BBA Lienz	21
Tabelle 6: Standorte des BBA Reutte	24