

03|07

Impulse für eine nachhaltige Mobilität

mobile



Radfahren fördern!

Tempo 30 / Radfahren gegen die Einbahn / Moderne Abstellanlagen
Öffentlichkeitsarbeit / Förderungen

mobile

Impulse für eine nachhaltige Mobilität

- 
- 4 Vorwort**
 - 5 - 7 Radfahren fördern!**
 - 8 - 9 Tempo 30**
Tempolimit fördert Radverkehr
 - 10 - 12 Radfahren gegen die Einbahn**
Einbahn mit Radfahrstreifen / Unechte Einbahnen / Wichtige Hinweise
 - 13 - 17 Geeignete Abstellanlagen**
Anforderungen an Abstellanlagen / Wahl des richtigen Ortes / Platzbedarf
Wahl des richtigen Abstellsystems / Servicestellen für Fahrräder
 - 18 - 19 Beschilderung von Radverbindungen**
Gestaltungsvorgaben / Position und Montage
 - 20 - 21 Die Gemeinde als Vorbild**
Dienstfahrräder / Kilometergeld
 - 22 - 28 Öffentlichkeitsarbeit und Fahrrad-Initiativen**
Öffentlichkeitsarbeit / Radverkehrsbeauftragte / Gratis-Fahrradcheck
Fahrradcodierung / Verkehrserziehung / Fahrradbörsen / Weitere Initiativen
 - 29 - 30 Förderungen für den Radverkehr**
 - 31 Kontaktadressen**
 - 32 - 33 Fußnoten / Literaturverzeichnis / Richtlinien und Normen**
 - 34 - 38 Anhang**
Checkliste für Fahrradabstellanlagen / Fahrradcheck – Tipps und Hinweise
Verkehrssicheres Fahrrad nach Fahrradverordnung
Formular Fahrradbörse



Liebe Leserinnen und Leser,

Obwohl sich das Rad als flexibles, schnelles und kostengünstiges Verkehrsmittel auf Kurzstrecken besonders eignet, ist Radfahren für viele bisher nur ein Thema für die Freizeit. Gleichzeitig sehen Ver-

kehrsfachleute den Radverkehr als einen der zentralen Handlungsansätze zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens und der Parkplatznot in Städten und Gemeinden an.

Im Mittelpunkt einer aktiven Verkehrspolitik steht demnach die Frage, welche Möglichkeiten es gibt, die Attraktivität des Radverkehrs in der Gemeinde optimal zu fördern. Die dritte Ausgabe der Schriftenreihe mobile geht dabei von einem neuen Ansatzpunkt in der Radverkehrspolitik aus. Dieser gründet auf der Erfahrung vieler Gemeinden, dass ein ausgebautes Radwegenetz alleine nicht genügt, um den Radverkehr zu fördern. Das Augenmerk soll deswegen nicht nur auf die Errichtung von Infrastruktur gelegt werden. Vielmehr geht es auch um Maßnahmen, die das Image des Radverkehrs bei den BürgerInnen steigern. Und es geht um ein neues Verkehrsklima in den Gemeinden, das weggeht von einer ausschließlich »autozentrierten« Sichtweise hin zu einer zukunftsorientierten, alle VerkehrsteilnehmerInnen einschließenden Verkehrspolitik.

Der neue Ansatz eröffnet dabei auch für Gemeinden mit geringeren finanziellen Ressourcen vielfältige Handlungsmöglichkeiten: nicht nur hinsichtlich der Öffentlichkeitsarbeit, sondern beispielsweise auch durch einfache verkehrsorganisatorische Maßnahmen, die keine teure Infrastruktur erfordern. Mit der Förderung des Radverkehrs können Gemeinden einen nachhaltigen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, zu mehr Verkehrssicherheit und vor allem auch zu mehr Lebensqualität in ihrer Gemeinde leisten. Die vorliegende Publikation soll sie dabei unterstützen.

Ihr
DI Hans Lindenberger
Verkehrslandesrat



Radfahren fördern!

Das Rad ist das ideale Verkehrsmittel im Ortsgebiet: Es eignet sich besonders für Kurzstrecken, ist klimafreundlich und leise, verbraucht keine teuren Parkflächen und die Kosten für die Infrastruktur sind vergleichsweise gering. Trotz dieser Vorteile wird in vielen Gemeinden Verkehrspolitik noch immer ausschließlich unter dem Blickwinkel des Kfz-Verkehrs gesehen und der Radverkehr vernachlässigt. Die Förderung des Radverkehrs ist aber als unabdingbarer Beitrag zur Erhaltung der Gesamtmobilität und als »Schlüssel zu einer spürbaren und nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme in Städten und Gemeinden«¹ zu sehen.

Wird von Förderung des Radverkehrs gesprochen, stehen meist infrastrukturelle Maßnahmen wie der Ausbau von Radwegen im Vordergrund.² Erfahrungen vieler Städte und Gemeinden zeigen, dass neben einer ansprechenden Infrastruktur vor allem die Steigerung

der Attraktivität des Radfahrens durch Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit nötig ist, um den Anteil des Radverkehrs zu heben. Dementsprechend breiter werden im »Masterplan Radfahren« des Lebensministeriums die Handlungsfelder der Gemeinden gesehen. Sie reichen von der Errichtung einer attraktiven und sicheren Infrastruktur über eine fahrradfreundliche Verkehrsorganisation bis hin zu Maßnahmen der Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung.³

mobile 03/07 ist jenen verkehrsorganisatorischen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen gewidmet, die ohne großen finanziellen Aufwand umzusetzen sind und das Verkehrsklima in einer Gemeinde nachhaltig beeinflussen können. Die neuesten Erkenntnisse zur infrastrukturellen Gestaltung des Radverkehrs werden in einem weiteren *mobile* vorgestellt.

Gründe auf das Fahrrad zu setzen, gibt es viele – sowohl für die Gemeinden als auch für die BürgerInnen: Das Rad ist das ideale Verkehrsmittel im Ortsgebiet. Es eignet sich besonders für Kurzstrecken, ist klimafreundlich und leise, verbraucht keine teuren Parkflächen und die Kosten für die Infrastruktur sind vergleichsweise gering.

Hohes Umsteigepotenzial. Nach Schätzungen des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) beträgt der aktuelle Anteil des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen in Österreich etwa sechs Prozent. Tirol liegt mit sieben Prozent zwar leicht über dem Österreichschnitt, hat aber im Vergleich zu Vorarlberg mit etwa 14 Prozent Aufholbedarf.⁴ Selbstverständlich dürfen beim Radverkehr topografische Gründe nicht außer Acht gelassen werden. Dennoch, auch der Großteil der Tiroler Bevölkerung ist in radfahrgeeigneten Regionen ansässig. Bei entsprechender Initiative kann der Radverkehrsanteil erheblich gesteigert werden.

Ideal auf Kurzstrecken. Ein hoher Prozentsatz der privaten Autofahrten bezieht sich auf Kurzstrecken. So ist etwa die Hälfte aller Fahrten kürzer als fünf Kilometer.⁵ Gerade für diese kurzen Strecken besteht ein erhebliches Umsteigepotenzial, auch weil das Rad hier beachtliche Vorteile hat. Im Ortsgebiet ist es nicht nur wegen des geringen Platzbedarfs das ideale Verkehrsmittel: RadfahrerInnen sind innerorts insgesamt schneller und flexibler unterwegs. Im »Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen« wird davon ausgegangen, dass aufgrund des hohen Anteils an Kurzstrecken »eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in Städten auf durchschnittlich 25 % realistisch ist«.⁶

Hohe Verkehrssicherheit. Für manche ist aus Verkehrssicherheitsgründen der Umstieg auf das Rad kein Thema. Untersuchungsergebnisse zeigen jedoch, dass sich bei steigendem RadfahrerInnenanteil das Unfallrisiko verringert: Je mehr Menschen Rad fah-

ren, desto sicherer wird Radfahren insgesamt. Bei konsequenter Radverkehrsförderung sind also die beiden Hauptziele – Zunahme des Radverkehrs und höhere Verkehrssicherheit – gemeinsam zu erreichen.⁷

Saubere Umwelt. Im »Masterplan Radfahren« wird als wesentliches Ziel der Radverkehrsförderung die Reduktion der Luftschadstoffe und hier insbesondere der Feinstaub- und Stickoxidbelastung formuliert. Radverkehrsförderung trägt außerdem zu einer Verminderung des Kohlendioxidausstoßes und damit zum Klimaschutz bei. Nicht zuletzt wird die Lärmbelastung gemindert, denn RadfahrerInnen bewegen sich leise und entlasten damit die Umwelt.⁸

Gesundheitsfördernd. Betont wird zudem die positive Auswirkung auf die Gesundheit durch mehr Bewegung im Alltag. Radfahren leistet einen wichtigen Beitrag zu einer deutlichen Verringerung des Risikos für Herzkrankheiten, Diabetes, Osteoporose und Krebs.⁹ Zugleich sind die Einsparmöglichkeiten, die sich daraus für das Gesundheitssystem ergeben, sehr hoch einzuschätzen.

Kosteneinsparungen. Die Förderung des Radverkehrs bringt in mehrfacher Hinsicht Kostenvorteile. Weniger Verkehrsstaus und die gesundheitsfördernde Wirkung des Radfahrens helfen, volkswirtschaftliche Kosten zu senken. Auch kann Radfahren ohne kostenintensive Infrastruktur durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie Tempo 30 gefördert werden. Werden Radwege gebaut, so gehen ExpertInnen etwa von einem Zehntel der Kosten im Vergleich zu Maßnahmen

für den Kfz-Verkehr aus.¹⁰ Radfahrende profitieren auch selbst, denn gerade auf Kurzstrecken ist der Spritverbrauch besonders hoch. Angesichts der Entwicklung bei den Treibstoffpreisen gewinnt das Kostenargument zunehmend an Bedeutung.

Wirtschaftsförderung. Schon längst wird die Förderung des Radverkehrs als Wirtschaftsförderung verstanden. Denn das Rad stellt gerade in Städten und Ballungsräumen eine Gegenstrategie zum täglichen Stau dar. So heißt es im »Aktionsplan Nordrhein-Westfalen«: »Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs.«¹¹ Außerdem wird durch vermehrten Radverkehr knapper Parkraum entlastet, was wiederum für die Wirtschaft von Vorteil ist. In Tirol kommt der Ausbau des Radnetzes zudem dem Tourismus zugute. Auch das Rad als Wirtschaftsfaktor sollte nicht unterschätzt werden. Wird Produktion und Handel berücksichtigt, sind das österreichweit etwa 4.000 Arbeitsplätze.¹²



Tempo 30

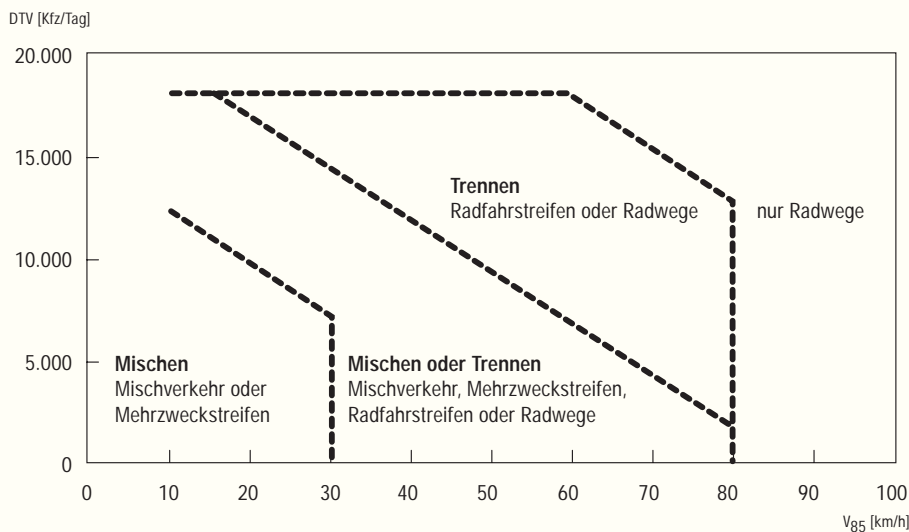
Die Entscheidung für Tempo 30 ist auch eine Entscheidung für das Radfahren. Gerade in Wohngebieten zeigen die Erfahrungen, dass auf getrennte Radverkehrsanlagen meist verzichtet werden kann. Vielmehr haben sich Tempo-30-Zonen mit gemeinsamer Führung des Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn sehr bewährt.¹³



Zone

Trenn- oder Mischprinzip. Grundsätzlich besteht im Ortsgebiet die Möglichkeit, den Radverkehr im Trenn- oder Mischprinzip zu führen. Wobei unter Mischprinzip die Führung von Kfz- und Radverkehr auf einer gemeinsamen Fahrbahn oder auf Mehrzweckstreifen, unter Trennprinzip die getrennte Führung auf Radfahrstreifen oder Radwegen verstanden wird. Generell gilt, dass auf Hauptstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab 60 km/h der Radverkehr vom Kfz-Verkehr getrennt geführt werden sollte, in untergeordneten Straßen hingegen das Mischprinzip vorzuziehen ist.¹⁴ Das anzustrebende Organisationsprinzip im Ortsgebiet hängt letztlich vom Verkehrsaufkommen und den Fahrgeschwindigkeiten ab (siehe Grafik).

Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Kfz- und Radverkehr



Quelle: Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 03.02.13 (2001) Straßenplanung – Nicht motorisierter Verkehr – Radverkehr.

Tempolimit fördert Radverkehr. Ein hohes Geschwindigkeitsniveau macht bereits bei geringer Kfz-Frequenz eine getrennte Radfahranlage erforderlich. Hingegen kann bei Tempo 30 Mischverkehr auch noch bei stärkerem Verkehrsaufkommen geeignet sein.¹⁵ Die Einführung von Tempo 30 ist demnach eine gute Möglichkeit, sich kostenintensive Radinfrastruktur zu sparen. Gleichzeitig ist Tempo 30 ein Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit, bringt mehr Wohn- und Lebensqualität in die Gemeinde und trägt zur Reduktion von Schadstoffen bei.

Voraussetzungen für Tempolimits. Die Verordnung von Tempolimits ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden. So ist auf Hauptstraßen eine geringere Geschwindigkeit als das in der Straßenverkehrsordnung festgelegte Tempo 50 nur in Ausnahmefällen möglich, beispielsweise bei starker Frequenz an FußgängerInnen. Anders verhält es sich bei Anlieger- oder Sammelstraßen. Auf welchen fachlichen und rechtlichen Grundlagen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet erlassen werden können, ist in der ersten Ausgabe des *mobile 01/06* detailliert nachzulesen.¹⁶

Radfahren gegen die Einbahn

Wichtige Grundsätze zur Förderung des Alltagsradverkehrs sind kurze Wege, Umwegfreiheit und ein durchgängiges Radfahrnetz. In Gemeinden kann durch die Öffnung von Einbahnen diesen Prinzipien besser entsprochen werden.¹⁷ Einbahnen werden in der Regel errichtet, um den Kfz-Verkehr zu lenken oder Parkplätze zu schaffen. Die Interessen des Radverkehrs treten dabei meist in den Hintergrund.



Verkehrssicherheit. Sicherheitsbedenken hinsichtlich geöffneter Einbahnen können durch die Unfallstatistik ausgeräumt werden: »Für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnen treten in der Unfallbilanz nicht auffällig hervor.«¹⁸ ExpertInnen schätzen die Begegnung von Kfz und RadfahrerIn durch den vorhandenen Blickkontakt und die größere Übersichtlichkeit für beide »im Allgemeinen weniger kritisch« ein als das Überholen eines Fahrrads durch ein Kfz.¹⁹ Allerdings ist besonders auf die RadfahrerInnen hinzuweisen.

Einfache Maßnahme. Die Öffnung von Einbahnen bietet eine interessante Möglichkeit, mit geringem Mitteleinsatz und ohne Errichtung einer eigenen Radinfrastruktur die Situation für den Radverkehr wesentlich zu verbessern. Nach der Straßenverkehrsordnung ist dies mit Zusatztafeln am Anfang und am Ende der Einbahn kundzumachen.²⁰ Bei der Markierung durch Richtungspfeile, Fahrradsymbole und Haltelinien ist auf die Fahrbahnbreiten, Verkehrsstärken und Kreuzungsbereiche zu achten.²¹

Die geeignete Variante. Es gibt mehrere Varianten, Radfahren gegen die Einbahn zu ermöglichen. Eine gegenläufige Führung ist sowohl mit Radfahrstreifen als in gewissen Fällen auch bloß mit einer deutlichen Markierung am Anfang und am Ende der Einbahn realisierbar. Entscheidungsfaktoren für die Ausführung sind die zulässige Höchstgeschwindigkeit, das Verkehrsaufkommen, die verfügbare Fahrbahnbreite sowie die Art des Verkehrs (Anteil Schwerverkehr). Bei zwei- oder mehrspurigen Einbahnstraßen ist eine Öffnung über baulich getrennte Radwege möglich.

Radfahrstreifen und Tempo 30-Zonen. »Sofern die Sicherheit oder die Flüssigkeit des Verkehrs dies erfordern«, sind laut StVO Leit- oder Sperrlinien zur Abtrennung des gegenläufigen Radverkehrs anzubringen. Dementsprechend empfiehlt die Richtlinie RVS 03.02.13 Radverkehr bei ausreichend breiten Straßenquerschnitten eine Markierung mit Radfahrstreifen, die in Fahrtrichtung zusätzlich durch Richtungspfeile zu kennzeichnen sind. Bei geringer Verkehrsfrequenz, niedrigem Schwerverkehrsanteil und Tempo 30 kann in schmalen Nebenstraßen auf Leitlinien verzichtet werden. Dann genügt eine Markierung am Beginn und am Ende der Einbahn. Dies betrifft Fahrbahnbreiten bis zu einer Mindestbreite von 3 m herab. Allerdings sind in diesen Fällen Ausweichstellen für Begegnungsfälle vorzusehen, die auch in Form von Einfahrten, Parklücken, etc. vorhanden sein können.²²

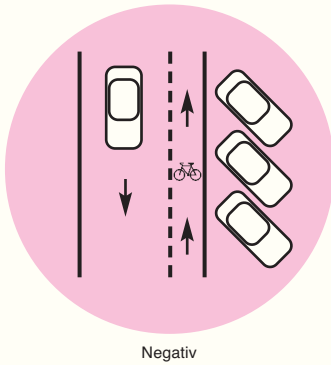
Einbahn mit Radfahrstreifen. Die vorgesehene Radfahrstreifenbreite beträgt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 50 km/h 1,5 m. Sind angrenzende Parkstreifen vorhanden, ist von einer Regelbreite von 1,75 m auszugehen. Hier ist nämlich eine Schutzzone gegenüber aufgehenden Autotüren einzurichten.²³ Im Folgenden sind die Maße für einen Radfahrstreifen gegen die Einbahn mit Parkflächen angegeben. Die Fahrbahn kann dabei in 30 km/h-Zonen in Einbahnrichtung auf 2,5 m reduziert werden:



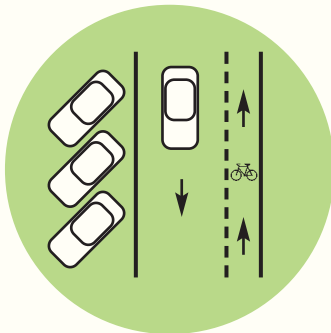
Auch das Öffnen anderer Wege kann das Radverkehrsnetz verbessern.

StVO 1960

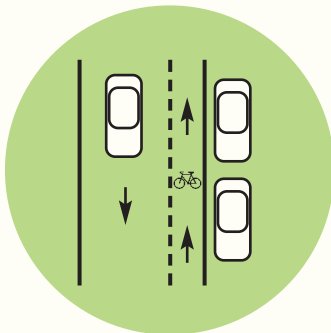
§ 7. Allgemeine Fahrordnung
(5) Einbahnstraßen dürfen nur in der durch das Hinweisschild nach § 53 Abs. 1 Z 10 angezeigten Fahrtrichtung befahren werden. Dies gilt nicht für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern, die hiervon durch Verordnung ausgenommen werden, und für Radfahrer in solchen Einbahnstraßen, die zugleich Wohnstraßen im Sinne des § 76b sind. Außer in Wohnstraßen sind in diesen Fällen Leit- oder Sperrlinien zur Trennung der entgegen der Einbahnstraße fahrenden Verkehrsteilnehmer vom übrigen Fahrzeugverkehr anzubringen, sofern die Sicherheit oder die Flüssigkeit des Verkehrs dies erfordern.



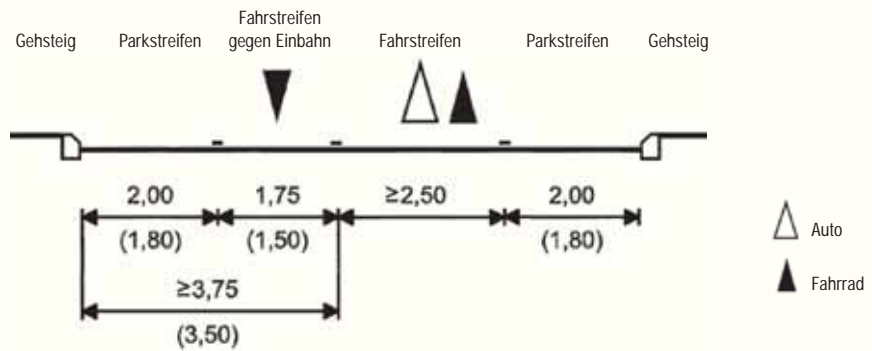
Negativ



Positiv



Fahrbahn mit Radfahren gegen die Einbahn



Fahrbahn mit Radfahren gegen die Einbahnrichtung, 2 Parkstreifen (Mindestmaße in Klammern – alle Maße in [m])
 Quelle: Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV): RVS 03.02.13 (2001) Straßenplanung – Nicht motorisierter Verkehr – Radverkehr.

Achtung bei Schrägparkplätzen. Schrägparkplätze neben gegenläufigen Radfahrstreifen sollten aus Verkehrssicherheitsgründen vermieden werden. Werden sie auf die Seite des Kfz-Verkehrs verlegt, ist ein Ein- und Ausparken unproblematisch. Keine Probleme treten beim Längsparken auf, wenn die Sicherheitsabstände und Sichtbeziehungen ausreichend sind.

Unechte Einbahnen. Eine unechte Einbahn ist eine Straße mit dem Hinweiszeichen »Einfahrt verboten«, ohne dass bei der anderen Straßeneinfahrt eine »Einbahnstraße« beschildert ist. Unechte Einbahnen dienen zur Unterbindung des Durchzugsverkehrs, wirken verkehrsberuhigend und ermöglichen das Ausfahren der Kfz in beiden Richtungen. Sie können für RadfahrerInnen einfach durch Anbringen einer Zusatztafel »ausgenommen Radfahrer« geöffnet werden.²⁴

Wichtige Hinweise²⁵

- Auf einheitliche Regelungen ist zu achten.
- Alle Kriterien wie Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit, Straßenquerschnitt, etc. sind zu erheben. Die Lösung ist im Rahmen eines Beurteilungs- und Abwägungsprozesses auf die örtliche Verkehrssituation abzustimmen.
- Tempo 30 ermöglicht auch bei geringen Straßenquerschnitten Radfahren gegen die Einbahn.
- Auf Sicherungsmaßnahmen am Beginn und Ende der Einbahn sollte geachtet werden. Bei Führungen ohne markierte Radfahrstreifen sind am Beginn und Ende der Einbahn Warn- oder Sperrlinien mit Fahrradsymbolen und Richtungspfeilen anzubringen.
- Besonders an Kreuzungen, bei Kurven und unübersichtlichen Stellen sind begleitende Maßnahmen wichtig, wobei folgende Möglichkeiten zur Verfügung stehen:
 - Fahrbahnmarkierungen (Richtungspfeile, Piktogramme, rote Einfärbung des Belags)
 - Ein- bzw. Ausfahrtsschleusen (baulich)
 - geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu Beginn oder Ende der Einbahn wie etwa Fahrbahnanhebungen

Geeignete Abstellanlagen

Abstellanlagen können die Attraktivität des Radfahrens in der Gemeinde erheblich fördern. ExpertInnen gehen sogar von einer Schlüsselrolle für den Radverkehr aus.²⁶ Gute Abstellanlagen werden auch von RadfahrerInnen mit hochwertigen Rädern benutzt und tragen so zur Imagesteigerung bei. Allerdings müssen Abstellanlagen bestimmte Voraussetzungen erfüllen, damit sie von den Radfahrenden auch angenommen werden.



1 Anforderungen an Abstellanlagen

Sowohl von Seiten der RadfahrerInnen als auch von Seiten der Gemeinde werden bestimmte Anforderungen an Abstellanlagen gestellt. Eine Rolle spielt dabei auch, wie sich die Anlage in den öffentlichen Raum einfügt.

Anforderungen von Seiten der RadfahrerInnen²⁷

- ein sicheres und stabiles Abstellen der Fahrräder
- unmittelbar an den Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs
- direktes Zufahren ohne Absteigen
- schnelles und problemloses Abstellen
- Schutz vor Diebstahl und Beschädigung
- Witterungsschutz für längerfristig abgestellte Fahrräder

Anforderungen von Seiten der Gemeinde

- Radfahren attraktiver machen
- geringe Investitionskosten und geringe laufende Kosten
- kein Überparken und kein Leerstehen durch bedarfsgerechte Planung
- ein Maximum an Plätzen mit möglichst geringem Raumbedarf
- verkehrssicher, keine Barriere und keine Sichtbehinderung durch die Abstellanlage²⁸

Entscheidend für die Planung einer Anlage sind die Wahl des richtigen Ortes, die Bedarfserhebung und die Wahl des richtigen Abstellsystems.

2 Wahl des richtigen Ortes

Auch bei Abstellanlagen gelten die Prinzipien der kurzen Wege und der Umwegfreiheit.

Geringe Distanzen. An allen Ziel- und Quellpunkten des Radverkehrs sollen geeignete Abstellanlagen möglichst günstig positioniert und in ausreichender Anzahl angeboten werden. Werden sie zu weit entfernt von den Zielorten aufgestellt, so werden sie von den Radfahrenden nicht angenommen. Je kürzer die Aufenthaltszeiten sind, desto näher muss die Abstellanlage am Ziel sein.²⁹

Aufenthaltszeit	Zulässige Entfernung	Diebstahlsschutz
sehr kurz	max. 15 m	mittel
bis 2 Stunden	max. 30 m	hoch
langfristig	max. 250 m	hoch

Quelle: Meschik M. (2007): Planungsgrundlagen für den innerörtlichen Alltags-Radverkehr. Universität für Bodenkultur, Institut für Verkehrswesen. Forschungsbericht im Auftrag der Abteilung Verkehrsplanung, Amt der Tiroler Landesregierung. (bearbeitet)

Wichtige Ziel- und Quellpunkte. Um die Verbindung Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel möglichst attraktiv zu gestalten, sind direkt erreichbare Abstellanlagen im unmittelbaren Umkreis von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs einzurichten. Das Vorhandensein von Abstellanlagen in Ortskernen,

Tiroler Bauordnung 2001

§ 10. Kinderspielplätze, Nebeneinrichtungen (3) In den Fällen des Abs. 1 erster (Neubau, eigene Anm.) und dritter (Änderung des Verwendungszweckes, eigene Anm.) Satz sind für Wohnanlagen weiters Räume zum Einstellen von Fahrrädern, Kinderwägen, Sportgeräten, Rollstühlen und dergleichen vorzusehen. Diese Räume müssen absperrbar und von außen ebenerdig oder über eine Rampe zugänglich sein. Die zum Einstellen von Fahrrädern bestimmten Flächen müssen mindestens so groß sein, dass pro Wohnung zwei Fahrräder eingestell werden können (...)

bei Ämtern, Schulen und Freizeiteinrichtungen ist genauso wichtig wie bei Einrichtungen mit KundInnenverkehr wie Geschäften oder Dienstleistungsbetrieben. Dabei ist auf die Unmittelbarkeit direkt vor den Eingängen, bei Langzeit-Abstellplätzen für MitarbeiterInnen auf eine entsprechende Nähe zu achten.³⁰ Ausdrücklich vorgeschrieben sind Abstellplätze in Wohnanlagen im § 10 Abs. 3 der Tiroler Bauordnung 2001 (siehe Seite 14, Randspalte).

Gute Erreichbarkeit. Aus Sicherheitsgründen sind belebte, einsichtige Plätze mit einer guten Ausleuchtung zu bevorzugen. Diese müssen direkt und sicher, ohne Hindernisse und möglichst ohne Höhendifferenzen mit dem Rad erreichbar sein. Wenn Stiegen nicht zu vermeiden sind, ist an Schieberillen zu denken.³¹

Optisch attraktiv und sauber. Inzwischen stehen Anlagenmodelle zur Verfügung, die sich optisch ansprechend in den öffentlichen Raum fügen. Die Attraktivität der Anlage hängt dabei auch von der Wartung ab. »Fahrradleichen« sollten (nach öffentlicher Kundmachung) regelmäßig entsorgt werden. Einer Überparkung kann durch die Wahl des richtigen Abstellsystems und durch eine zukunftsweisende Dimensionierung entgegengewirkt werden.

Verkehrssichere Errichtung. Abstellanlagen dürfen keine Barrieren bilden, weder sollen sie den FußgängerInnenverkehr behindern noch die Sicht verperren. Im Fahrbahnbereich ist laut RVS 03.02.13 Radverkehr eine Verparkung oder Beschädigung der Fahrräder durch Kfz zu verhindern,³² was durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller) erreicht werden kann.

3 Platzbedarf

Genaue Bedarfserhebung. Um Überparkung oder auch leere Abstellanlagen zu vermeiden, ist es wichtig, den Bedarf an Plätzen (auch den zukünftigen) richtig einzuschätzen. Der Anteil des Radverkehrs ist dabei abhängig von der Topografie, der vorhandenen Infrastruktur sowie vom Stellenwert des Radfahrens in der Gemeinde.³³ Zur Bedarfsberechnung gibt es verschiedene Methoden, die in der Studie »Planungsgrundlagen für den innerörtlichen Alltags-Radverkehr« näher ausgeführt sind. In der Randspalte ist eine vereinfachte Tabelle aus der Schweizer Norm zu finden, die Orientierungswerte bei durchschnittlich fahrradfreundlichen Verhältnissen in einer Gemeinde gibt.³⁴

Errichtung von Abstellsystemen

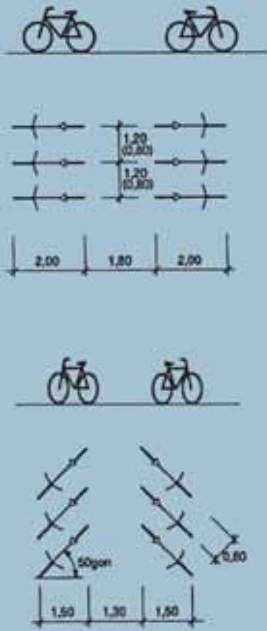
Der Platzbedarf der Abstellanlage hängt von der Art der Anlage und dem Abstellwinkel ab. Bei senkrechter Aufstellung beträgt die erforderliche Breite für ein Fahrrad 2 m und der Achsabstand zwischen den Fahrrädern (= seitlicher Abstand zwischen den Fahrradhaltern) 1,20 m. Dazu kommt ein Platzbedarf zum Manövrieren beim Ein- und Ausparken von 1,80 m. Soll Platz gespart werden, können die Räder nach folgenden Werten schräg abgestellt werden: Breitenbedarf der Fahrräder reduziert auf 1,50 m, Manövrierbedarf reduziert auf 1,30 m (siehe Randspalte Seite 16).³⁵

Standardbedarf für Abstellanlagen

Art der Nutzung	Bezugseinheit	Bedarf
Wohnen	Abstellfelder/ Zimmer	0,5 - 0,6
Arbeiten	Abstellfelder/ 10 Arbeitsplätze	0,8 - 1,5
Besucher von Dienstleistungsbetrieben		
Kundenintensive Betriebe	Abstellfelder/ 10 Arbeitsplätze	0,5 - 1
Betriebe mit wenig Besucher-verkehr	Abstellfelder/ 10 Arbeitsplätze	0 - 0,5
Kunden von Verkaufsgeschäften		
Geschäfte des täglichen Bedarfs	Abstellfelder/ 100 m ² Verkaufsfläche	1 - 2
Sonstige Geschäfte	Abstellfelder/ 100 m ² Verkaufsfläche	0,25 - 0,5
Einkaufszentren	individuelle Voruntersuchungen nötig	
Fahrgäste an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	Abstellflächen/ 10 Wegreisende	2 - 3
Ausbildungsstätten		
Unterstufe	Abstellfelder/ 10 Schüler	1 - 3
Mittel- und Oberstufe	Abstellfelder/ 10 Schüler	5 - 7
Gymnasien/ Hochschulen	Abstellfelder/ 10 Schüler	3 - 5
Gäste von Restaurants	Abstellfelder/ 10 Sitzplätze	2
Übrige Nutzungen (Freizeitanlagen, Schwimmbäder)	Bei bestehenden Bauten: Zählungen der Anzahl abgestellter Zweiräder Neue Bauten: Erhebungen an vergleichbaren Standorten, Bestimmung aufgrund des voraussichtlichen Verkehrs und Einbeziehung des Verkehrsanteils am leichten Zweiradverkehr im Einzugsgebiet	

Quelle: Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute: VSS (1996) Schweizer Norm SN 640 065 – Leichter Zweiradverkehr. Abstellanlagen, Bedarfsermittlung. (Auszug)

Maße für ebenerdige Fahrradaufstellung



Quelle: Forschungsgesellschaft Straße – Schiene –
Verkehr (FSV): RVS 03.02.13 (2001) Straßenplan-
nung – Nicht motorisierter Verkehr – Radverkehr.

Systeme mit Hoch- und Tiefstellung oder beidseitig verwendbare Fahrradhalter können ebenfalls helfen, Platz zu sparen. Die Abstellsysteme unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Befestigung. Aus Gründen des Diebstahlschutzes ist es unbedingt erforderlich, die Abstellanlage fest im Boden zu verankern. Das kann durch Aufdübeln, Einbetonieren oder bei bestimmten Modellen auch durch Beschweren mit Betonblöcken geschehen.³⁶

4 Wahl des richtigen Abstellsystems

Wichtige Kriterien³⁷

Für die Bewertung von Abstellsystemen sind ein stabiles und beschädigungsfreies Abstellen des Rades sowie der Schutz vor Diebstahl entscheidend. Moderne kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter ermöglichen sowohl ein stabiles Abstellen als auch ein sicheres Versperren von Abstellanlage, Rahmen und Vorderrad mit einem einzigen Bügelschloss. Um ein Zerkratzen des Fahrradlackes zu vermeiden, sind sie mit einem weichen Oberflächenmaterial beschichtet. Weitere wichtige Kriterien sind ein schnelles Abstellen ohne Kraftaufwand, einfache Bedienbarkeit und die Eignung für möglichst sämtliche Fahrradtypen.

Veraltete Modelle wie Vorderradhalter – auch »Felgenkiller« genannt – oder Spiralständer sollten vermieden werden. Diese können beträchtliche Schäden verursachen, da das Fahrrad leicht umfallen oder das Vorderrad verbogen werden kann.

Empfohlene Abstellsysteme³⁸

Kombinierter Vorderrad- und Rahmenhalter. Das System ist aus dem klassischen Rahmenhalter (Anlehnbügel) entstanden, »mit dem wichtigen Unterschied, dass das Fahrrad in seiner Position fixiert werden kann.«³⁹ Bei der Auswahl eines passenden Modells sollte an die einfache Bedienbarkeit gedacht werden.

Anlehnbügel. Die klassischen Anlehnbügel entsprechen nur einem Teil der Anforderungen an Abstellanlagen. Der Rahmen kann zwar sicher abgesperrt werden, eine Fixierung ist allerdings nicht gegeben. Wenn die Nachfrage größer ist als das Angebot, kommt es zu Überparkung.

Lenkerhalter. Lenkerhalter verfügen über einen Metallarm zum Einhängen des Lenkers. Diese können einfach verstellt werden, wodurch das System flexibel und platzsparend nutzbar ist. Der Nachteil: Die Fahrräder müssen angehoben werden.



Kombinierter Vorderrad- und Rahmenhalter



Anlehnbügel

Nicht geeignete Systeme

Vorderradhalter und Spiralhalter. Vorderradhalter und Spiralhalter entsprechen weder dem Kriterium der Stabilität noch dem der Sicherheit. Darüber hinaus können sie durch fehlende Stabilität zur Beschädigung von Fahrrädern – hauptsächlich zu einem Verbiegen des Vorderrades – führen.

Witterungsschutz

Für Langzeit-Abstellanlagen empfiehlt sich eine Überdachung, da die Fahrräder vor Witterungseinflüssen umso mehr geschützt werden müssen, je länger sie dort stehen.⁴⁰ Dazu ist nicht unbedingt eine eigene Konstruktion notwendig. Wenn die Lage bedarfsgerecht ist, können auch Dachvorsprünge verwendet werden. Für die Langzeitabstellung gibt es Systeme wie Doppelstock-Fahrradparker, moderne Überdachungen, Fahrradboxen sowie automatisierte Lagersysteme.

5 Servicestellen für Fahrräder

Städte wie Kufstein (gemeinsam mit dem Tourismusverband Ferienland Kufstein), Salzburg und Feldkirch gehen dazu über, Servicestellen mit einer Werkzeug-Grundausrüstung und Druckluft einzurichten, bei denen RadfahrerInnen kleine Reparaturen durchführen können. Dieses Angebot, im öffentlichen Raum Pannen beheben zu können, hat sich bereits bewährt.⁴¹

Zu beachten ist dabei, dass sie an öffentlichen, frequentierten und gut einsehbaren Orten errichtet werden. In Gemeinden mit eigenen Dienstfahrrädern wäre es denkbar, die eigene Werkzeug-Ausrüstung als eine »Servicestelle« anzubieten.



Vorderradhalter



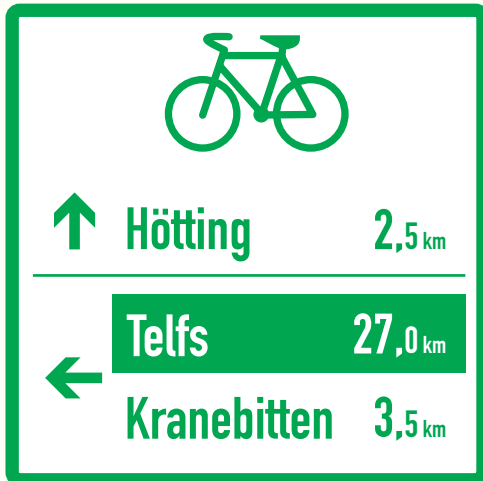
Spiralhalter



Beschilderung von Radverbindungen

Fahrradwegweiser sind nicht nur in Städten von Bedeutung sondern auch in kleineren Gemeinden, hier vor allem im Zusammenhang mit dem überörtlichen Radverkehr bzw. dem Tourismus. Zu bedenken ist aber auch, dass von einer Kennzeichnung der Radverbindungen eine Signalwirkung an die BürgerInnen ausgeht: Die Gemeinde deklariert sich klar als fahrradfreundlich.



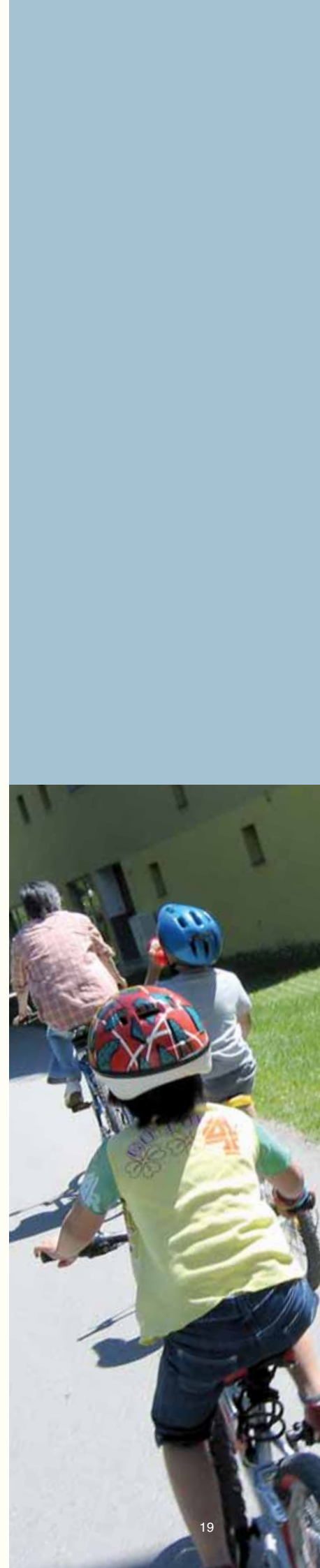


Innerörtlicher Radwegweiser mit Angabe von Fernzielen

Beispiel für Radwegweiser mit Fahrradsymbol, Richtungspfeilen und Entfernungsangaben entsprechend der Richtlinie RVS 03.02.13 Radverkehr.

Gestaltungsvorgaben. Wichtig ist eine übersichtliche und einheitliche Beschilderung. In der Richtlinie RVS 03.02.13 Radverkehr sind grundlegende Gestaltungsvorgaben für Hinweiszeichen festgehalten. Ziele außerhalb von Ortsgebieten (Freizeit- und Fernrouten) werden grundsätzlich mit weißer Schrift auf grünem Hintergrund, innerhalb vom Ortsgebiet mit grüner Schrift auf weißem Hintergrund dargestellt. Sie weisen eine Mindestgröße von 0,31 x 0,31 m auf bzw. stimmen mit den Normformaten der RVS 03.02.13 überein. Zur Unterscheidung von anderen Zeichen sind sie quadratisch oder aufgestellte Rechtecke und entsprechen den Regeln der allgemeinen Wegweisung.⁴² Sie enthalten das Fahrradsymbol und weisen auf Nah- und/oder Fernziele hin, meist mit Entfernungsangaben und Richtungspfeilen. Die detaillierten Gestaltungsvorgaben sind in der genannten Richtlinie nachzulesen.

Position und Montage. Wichtige Standorte für Hinweiszeichen sind bei Anschlüssen an überregionale Radwege, Ortstafeln, Kreuzungen oder auch bei Bahnhöfen. Sie dürfen nicht an Verkehrsschildern befestigt werden. Die Kosten für die Hinweisschilder selbst sind gering. Allerdings sind auch die Aufwendungen für die Montage zu beachten sowie – wenn erforderlich – für eigene Steher, an denen die Schilder befestigt werden. Unter Umständen eignen sich Straßenlaternen oder Hauswände. Unterstützend ist es möglich, Markierungen am Boden anzubringen (bspw. mit einem Pfeil).



Die Gemeinde als Vorbild

Dienstfahräder sind ein wichtiger Beitrag, um das Image des Radfahrens im Alltagsverkehr zu heben.
Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Vorbildwirkung für die BürgerInnen.



Dienstfahräder

In vielen Gemeinden sind sie inzwischen zur Selbstverständlichkeit geworden: die Dienstfahräder für MitarbeiterInnen. Dienstfahräder eignen sich nicht nur für schnelle Erledigungen, sondern sind auch flexibel verwendbar. Sie sind besonders vorteilhaft auf Kurzstrecken und lassen Parkprobleme erst gar nicht aufkommen, wobei selbstverständlich die topografische Lage der Gemeinde eine Rolle spielt.

Geringer Aufwand. Eigentlich braucht es nicht viel, um die Idee umzusetzen: Fahräder, einen gesicherten Abstellplatz sowie die Gewährleistung einer entsprechenden Wartung. Für kleinere Gemeinden genügt wahrscheinlich bereits ein Fahrrad. Soll die Investition gering gehalten werden, kann auf Gebrauchtfahräder zurückgegriffen werden. Neben der Kostenersparnis ist der zusätzliche Vorteil, dass bei Diebstahl der Schaden vergleichsweise niedrig ist.

Abstellplatz und Service. Wichtig ist ein fixer, überdachter und leicht zugänglicher Abstellplatz. Sinnvollerweise sind dort eine Fahrradpumpe und Werkzeug für schnelle Reparaturen vorhanden. Das Ausleihen des Fahrrads erfolgt über den Fahrradschlüssel, der am Gemeindeamt bereitliegt. Der notwendige Service am Fahrrad kann unterschiedlich erfolgen. Manche Gemeinden lassen das Rad von lokalen FahrradhändlerInnen in bestimmten Abständen überprüfen, andere Gemeinden lassen das Fahrrad beim gemeindeeigenen Bauhof warten.

Kilometergeld für Dienstreisen. Eine Möglichkeit, Gemeindebediensteten einen Anreiz zu bieten, »mit dem Rad auf Dienstreise« zu gehen, ist die Zahlung eines Kilometergeldes. Die MitarbeiterInnen können dazu das eigene Fahrrad oder auch ein Dienstfahrad benutzen. Für eine klare Regelung braucht die Gemeinde nur die Reisegebührenvorschrift des Bundes zu übernehmen. Diese sieht vor, dass »bei Benützung eines eigenen Fahrrades die Bestimmungen über das Kilometergeld« gelten. Auch die Benutzung eines Dienstfahrades wird entsprechend berücksichtigt (siehe Randspalte).

§ 10. Reisegebührenvorschrift

(5) Bei Benützung eines eigenen Fahrrades gelten die Bestimmungen über das Kilometergeld (§ 11).

(7) Bei Benützung eines dem Beamten zur Verfügung gestellten Dienstfahrades gelten die Bestimmungen über das Kilometergeld mit der Maßgabe, daß die Entschädigung 25 vH des Kilometergeldes beträgt und die Kosten der Mitbeförderung des Dienstfahrades auf Massbeförderungsmitteln ersetzt werden.

§ 11. Reisegebührenvorschrift

(1) Wenn bei einer Dienstreise mangels eines Massbeförderungsmittels oder anderer Beförderungsmittel Wegstrecken von mehr als zwei Kilometern zu Fuß zurückgelegt werden müssen, gebührt dem Beamten ein Kilometergeld. Das Kilometergeld beträgt für die auf solche Art innerhalb von 24 Stunden zurückgelegten Wegstrecken

1. für den ersten bis fünften Kilometer je 0,233 Euro,

2. ab dem sechsten Kilometer je 0,465 Euro.

Für die Ermittlung der Länge der Wegstrecken, für die das Kilometergeld gebührt, ist die kürzeste gangbare Verbindung maßgebend (...)

Öffentlichkeitsarbeit und Fahrrad-Initiativen

Die Frage der Förderung des Radverkehrs wurde bisher überwiegend mit dem Ausbau von Radverkehrsanlagen verknüpft. Gemeinden, die bereits über ein flächendeckendes und attraktives Infrastrukturangebot verfügen, müssen aber zunehmend erkennen, dass diese Maßnahmen alleine nicht ausreichen. Ein grundsätzlicher Einstellungswandel ist erforderlich.



Der Dreh- und Angelpunkt eines umfassenden Bewusstseinswandels liegt in einer erfolgreichen Kommunikationsarbeit. Neben Information und Aufklärung erfordert nachhaltige Radförderung zielgerichtete Maßnahmen, die sich dauerhaft motivierend auswirken.⁴³ Nur so kann in Verkehrsfragen ein neues Bewusstsein entstehen, das dem Rad den Vorrang gibt.

Grundlegendes zur Öffentlichkeitsarbeit

Kontinuität, Information, Emotion. Für erfolgreiche Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit können verschiedene Grundregeln festgemacht werden. Eine der wichtigsten Spielregeln heißt dabei Kontinuität. In der Öffentlichkeitsarbeit ist es nie mit Einzelmaßnahmen getan, Erfolge sind nur über eine langfristige und dauerhafte Vorgehensweise erzielbar. Von zentraler Bedeutung ist weiters, dass die Zielgruppen emotional angesprochen werden – das betrifft besonders Fragen wie die des Imagewandels von »AlltagsradfahrerInnen«. Darüber hinaus sollte gute Öffentlichkeitsarbeit immer über einen informativen Kern verfügen, argumentativ überzeugen und die Interessen ihrer Zielgruppen im Auge behalten.

Klare und positive Botschaften. Zum Einmaleins gehört die Reduktion der Inhalte auf einige wenige Kernbotschaften: Weniger ist gerade in der Öffentlichkeitsarbeit immer mehr. Kurze, prägnante Texte werden einfach leichter und schneller gelesen. Ein klassischer Fehler ist das Senden von Negativbotschaften, denn Motivation funktioniert nur über positive Botschaften. Am Beispiel Fahrrad kann das vereinfacht heißen: Positivbotschaften wie »sportlich, gesundheitsfördernd, klimafreundlich« kommunizieren. Wer sich näher für zentrale Regeln der Umwelt-PR interessiert, dem sei an dieser Stelle »PRoUmwelt – Der Leitfaden für Umwelt-PR. Beispiele und Tipps aus der Praxis für die Praxis« empfohlen.⁴⁴

Kooperationen schließen. Die Einbindung möglichst vieler PartnerInnen ist ein weiterer wichtiger Punkt, um eine entsprechende Breitenwirkung zu erzielen. Auf Gemeindeebene bieten sich dabei Kooperationen mit Vereinen, Unternehmen, Schulen, etc. an.⁴⁵

Vorteil Gemeindeebene. Öffentlichkeitsarbeit ist angesichts der täglichen Informationsflut keine leichte Aufgabe. Allerdings besitzt die Gemeinde mit ihrem direkten Draht zu den BürgerInnen einen unschätzbaren Vorteil. In einer zunehmend globalisierten Welt steigt gerade das Interesse am unmittelbaren Umfeld besonders. Hinzu kommt, dass die Gemeindeebene eine hohe Glaubwürdigkeit genießt.



1. Informationsmaterialien, Texte und Medienarbeit

Unter Öffentlichkeitsarbeit werden meist die klassischen Werkzeuge wie Informationsmaterialien, Postwürfe oder Gemeindezeitungen verstanden, mit deren Hilfe auf einfache Art und Weise über Neuerungen im Radverkehr informiert werden kann. Immer wichtiger und sehr effektiv ist auch Informationsvermittlung über die Homepage der Gemeinde. Steht ein besonderes Ereignis an, so ist zu überlegen, ob nicht auch die regionale Presse informiert wird.

Öffentlichkeitsarbeit kann aber noch viel mehr sein als das. Für das Thema Radfahren in der Gemeinde ist beispielsweise die Benennung einer Ansprechperson ein entscheidender Beitrag. Im Folgenden werden einige ausgewählte Möglichkeiten wie Radverkehrsbeauftragte, Radchecks, Fahrradbörsen oder Maßnahmen zur Verkehrserziehung vorgestellt – alles Themen, die für eine breitere Öffentlichkeit von Interesse sind.

2. Radfahrbeauftragte und Kontaktstelle

Ein entscheidender Punkt für die Förderung des Radverkehrs in der Gemeinde ist die Festlegung von Zuständigkeiten. Aktive GemeindevertreterInnen wissen aus Erfahrung: Ohne konkrete Zuständigkeit bleibt von guten Ideen und Vorsätzen meist nicht viel übrig. Für den Stellenwert und die Weiterentwicklung des Radfahrens in einer Gemeinde ist deswegen die Beauftragung einer verantwortlichen Person von besonderer Bedeutung.

Anlaufstelle. Gemeinden, die ihre Zuständigkeit öffentlich manifestieren wollen, sollten eine Anlaufstelle für die Interessen der RadfahrerInnen einrichten. Die Anlaufstelle ist als Schnittstelle zwischen Radfahrenden und Verwaltung zu verstehen und leitet Anregungen oder auch Beschwerden weiter.⁴⁶ Bereits umgesetzt wird diese Idee von den Gemeinden, die am Projekt »Tiroler Gemeinden mobil!« teilnehmen. Wichtig ist dabei das positive Signal, das in Richtung RadfahrerInnen ausgesandt wird. Eine Möglichkeit aktiv mit den BürgerInnen in Kontakt zu treten und auf die Anlaufstelle aufmerksam zu machen, kann beispielsweise das Verteilen von Fragebögen zu Problemstellen des Radverkehrs in der Gemeinde sein.⁴⁷

Radfahrbeauftragte. Noch besser ist es, eine/n Radverkehrsbeauftragte/n zu benennen, die/der über eine Anlaufstelle hinaus die Interessen der RadfahrerInnen aktiv vertritt. Diese/r sollte mit allen Fragen befasst sein, die im weitesten Sinne das Radfahren in der Gemeinde betreffen. Dadurch wird sichergestellt, dass im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik der Radverkehr in jede verkehrsplanerische oder raumplanerische Entscheidung mit einbezogen wird. Bei allen relevanten Gemeindeaktivitäten werden die Interessen und Anliegen der RadfahrerInnen eingebracht und so zu einem festen Bestandteil der Gemeindekultur.⁴⁸

In einigen Städten Österreichs sind inzwischen eigene Radfahrbeauftragte tätig, die ausschließlich für den Radverkehr zuständig sind. Kleinen Gemeinden ist das aus finanziellen Gründen meist nicht möglich. Dennoch sollte bedacht werden, ob eine Beauftragung in einem bestimmten Ausmaß möglich ist und

sich MitarbeiterInnen dafür besonders eignen. MobilitätsexpertInnen gehen davon aus, dass in kleinen Gemeinden mit wenigen Stunden im Monat sehr nachhaltige Effekte erzielt werden können.⁴⁹ Auch sollte die Möglichkeit einer ehrenamtlichen Tätigkeit in Erwägung gezogen werden.

Eine zentrale Voraussetzung für die beauftragte Person ist, dass sie selbst Rad fährt. Nur so ist von vorneherein der notwendige »Insiderblick« sichergestellt. Wichtige Anliegen und die Problembereiche von Radfahrenden sind dann aus eigener Erfahrung bekannt: Lästige Kanaldeckel oder schlecht geräumte Radfahranlagen werden zu selbst erlebten Ärgernissen. Eine weitere wichtige Voraussetzung für die Funktion ist eine gute Kommunikationsfähigkeit. Dabei geht es darum, den Dialog mit den BürgerInnen zu suchen. Sei es durch einen Aufruf in der Gemeindezeitung oder durch Direktgespräche mit Interessierten. Nicht zuletzt sollte ein Grundmaß an technischem Verständnis vorliegen, damit die Anliegen der RadfahrerInnen in alle Planungsprozesse und Bauvorhaben einfließen können.⁵⁰

3. Gratis-Fahrradcheck⁵¹

Ein interessantes Angebot von Gemeinden an ihre BürgerInnen ist die Organisation eines Gratis-Fahrradchecks. Auf gut frequentierten öffentlichen Plätzen werden Fahrräder hinsichtlich Fragen der Verkehrssicherheit wie beispielsweise die Funktionstüchtigkeit der Lichtanlage oder der Bremsen überprüft. Der/die Fahrradhändler/in ist dabei mit einer Befestigungsvorrichtung für das Rad und einem Werkzeugkoffer ausgerüstet.

Konkretes Angebot. Um Missverständnisse zu vermeiden und einen reibungslosen Ablauf sicherzustellen, ist es bei der Ankündigung der Aktion wichtig, den BürgerInnen ein sehr konkretes Angebot zu machen. Das kann beispielsweise die Überprüfung der Lichtanlage und die Behebung geringfügiger Mängel sein. Die Konzentration auf einen Aspekt ist notwendig, um einerseits bei einer größeren Nachfrage lange Wartezeiten zu vermeiden und andererseits keine falschen Erwartungshaltungen zu erwecken. Wenn genügend Zeit vorhanden ist, kann der/die Fahrradhändler/in einen intensiveren Check durchführen. Manche Gemeinden bieten auch eine »Radwerkstatt«, eine Überprüfung des gesamten Rades mit den sofort möglichen Reparaturen an. In diesem Fall sind aber meist mehrere FahrradhändlerInnen beteiligt.

Vereinbarung. Die Vereinbarungen zwischen Gemeinden und Fahrradhandel reichen von einer kostenlosen Durchführung aus Werbegründen über die Bezahlung von Materialkosten bzw. Arbeitszeit durch die Gemeinde bis hin zur Verteilung von Reparaturgutscheinen, die dann bei dem/der Fahrradhändler/in eingelöst werden können. Die Erfahrungen zeigen übrigens, dass es sinnvoll ist, Fahrradchecks zu wiederholen, denn in der Regel steigt die TeilnehmerInnenzahl dadurch an.

Tipps und Hinweise. Gute Praxistipps, wichtige Hinweise und auch Vorlagen zur Öffentlichkeitsarbeit für Gemeinden bietet ARGUS Tirol in Zusammenarbeit mit dem VCÖ Tirol unter dem Titel »Radfahren mit Licht« auf der gemeinsamen Website www.fahr.info. Im Anhang auf Seite 36 befindet sich außerdem ein detaillierter Leitfaden zur Organisation eines Fahrradchecks.



Foto: ARGUS Tirol



Foto: Gemeinde Virgen

4. Fahrradcodierung

Die Bedeutung der Fahrradcodierung liegt vor allem darin, Fahrräder möglichst gut vor Diebstahl zu schützen, die Aufklärungsrate zu erhöhen und aufgefundene Fahrräder den BesitzerInnen rückerstatten zu können. Der Code ist einzigartig wie ein Fingerabdruck, sodass codierte Fahrräder als »heiße Ware« nicht attraktiv für Diebstahl sind. In Tirol führt der ÖAMTC Fahrradcodierungen an allen seinen Stützpunkten zu den üblichen Öffnungszeiten durch. Gemeinden können sich aber auch an den ÖAMTC wenden, um ihren BürgerInnen Codierungen vor Ort anzubieten. In Absprache mit dem ÖAMTC sind auch Codierungen in Zusammenarbeit mit lokalen FahrradhändlerInnen möglich.

Wie funktioniert die Codierung?⁵² Mit einem Graviergerät wird an der rechten Fahrradseite am oberen Ende des Sattelrohres ein Code eingraviert. Die Frästiefe beträgt ca. 0,15 mm, die Festigkeit des Rahmens wird nicht beeinträchtigt. Als Schutz vor Oxidation wird eine Folie über der Gravur angebracht, die zusätzlich auf die Codierung aufmerksam macht.

Hochpreisige Räder mit Titan-, Carbon-, teilweise auch Alu-Rahmen sind derzeit nicht codierbar. Der Codiercode ist national einheitlich und ermöglicht eine eindeutige Zuordnung zu den BesitzerInnen, ohne dass Daten gespeichert werden müssten.

Diese erhalten zusätzlich einen Fahrradpass, der Angaben zu eingraviertem Code, Marke, Rahmennummer, Fahrradtyp und -farbe enthält. Ausweiskontrolle und Eigentumserklärung sind notwendige Sicherheitsmaßnahmen für korrekte Codierungen.

5. Verkehrserziehung in Schule und Kindergarten

Besonders über die jüngsten GemeindebürgerInnen kann Radfahren nachhaltig gefördert werden. Gemeinden können Verkehrserziehung in den Volksschulen als Vorbereitung auf die »Freiwillige Radfahrprüfung« anregen. Der Aufklärung im Kindergarten kommt eine steigende Bedeutung zu. Über die Kinder werden auch die Eltern zu den Themen Verkehrssicherheit und Radsicherheit angesprochen.

In der Volksschule. Ausführliche Informationen sind über das Team der »Mobilen Jugendverkehrserziehung« auf der Website des Landesschulrats zu finden. Unter anderem wird LehrerInnen eine Checkliste zur organisatorischen Planung und inhaltlichen Begleitung der Radfahrprüfung angeboten. Das gute Terminangebot macht eine flexible Durchführung möglich.

Im Kindergarten. Für die Kindergärten steht neben zahlreichen spielerischen Übungen die Information der Eltern zum Thema »Sicheres Radfahren mit Kindern« im Vordergrund. Der Verein »Sicheres Tirol« hat dazu eine Broschüre erstellt, die in den Kindergärten an die Eltern verteilt werden kann.



Foto: Stadtgemeinde Hall in Tirol



Foto: Gemeinde Kramsach

Internettipps. Auch sonst eröffnen sich für initiative Gemeinden in Zusammenarbeit mit Schulbehörden und Polizei zahlreiche Möglichkeiten, das Heranwachsen der Kinder zu sicheren RadfahrerInnen im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten.

Dazu bieten sich folgende Internettipps zur Verkehrserziehung an:

Landesschulrat: www.verkehrserziehung.tsn.at/

Kinderpolizei: www.kinderpolizei.at/kids/tipps/fahrrad.html

Radfahrtraining: www.radfahrtraining.at/

Sicherheitstipps: www.sicheres-tirol.com/downloads/Radfolder_2005.pdf

6. Fahrradbörsen

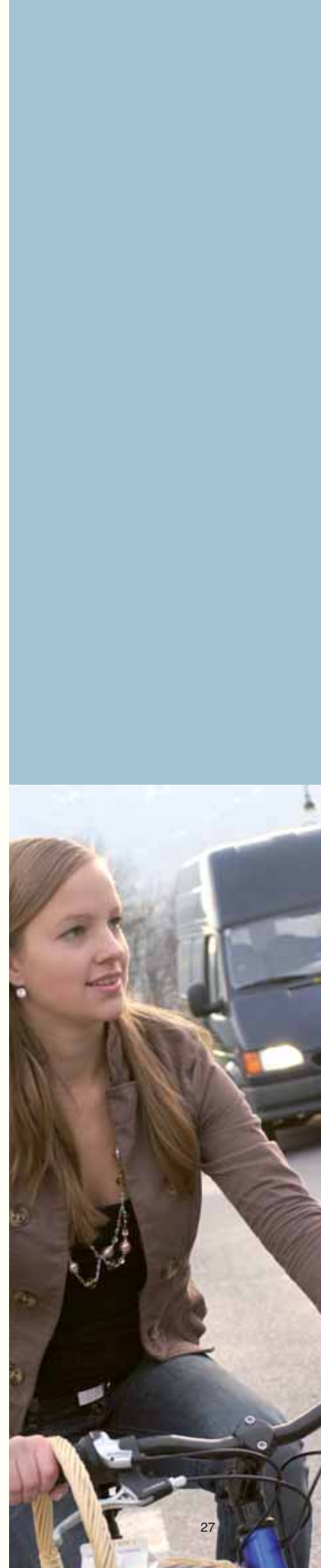
Fahrradbörsen erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Das betrifft besonders die Organisation von Kinderfahrrad-Börsen. Da Kinder rasch größere Fahrräder benötigen, sind kostengünstige Lösungen für Eltern von besonderem Interesse.

Klare Bedingungen. Die Börsen werden oft von Vereinen, inzwischen aber auch von Gemeinden selbst organisiert. Zu beachten ist, dass die Bedingungen klar geregelt werden müssen. Das heißt, es muss jedenfalls ausgeschlossen werden, dass eine Gewinnabsicht vorliegt, und es sollte auch ein Haftungsausschluss formuliert sein. Der Verkaufspreis und alle Bedingungen sind mit dem Verkäufer schriftlich zu vereinbaren. Eine Formularvorlage für Gemeinden ist im Anhang auf Seite 38 zu finden.

Richtiger Zeitpunkt. Wichtig für die Organisation einer Fahrradbörse ist der richtige Zeitpunkt, also möglichst zu Beginn der Radsaison. Die Öffentlichkeit kann dabei über eine Presseaussendung an die Medien, über einen Postwurf, Plakate, etc. informiert werden. Eine einfache und durchaus wirksame Maßnahme ist es, GemeindegängerInnen direkt anzusprechen, ob sie zu Hause unbenutzte Fahrräder herumstehen haben und abgeben möchten.

Organisation. Eine gute Planung ist eine wichtige Voraussetzung für ein gutes Gelingen. Zu berücksichtigen ist, dass der Platzbedarf in der Regel sehr groß ist. Gleichzeitig sollten die Stellplätze den Fahrrädern einen fixen Stand bieten. Auch der Zeitablauf muss gut durchdacht werden. So ist ein Abgabetermin während der Vormittagsstunden möglich, am Nachmittag findet dann die Börse statt. Auf den Fahrrädern können mittels Etikett eine Nummerierung, der Preis und eventuell auch Mängel vermerkt werden.

Beratungsangebot. Die Fahrräder werden in sehr unterschiedlichem Zustand und ohne weitere Garantie verkauft. Deshalb sind Hinweise hilfreich, worauf beim Kauf geachtet werden soll – etwa auf diverse Verschleißteile. Von einzelnen Veranstaltern werden auch unabhängige BeraterInnen mit einbezogen, die bei der Wahl des Fahrrades nützliche Tipps geben.



Rahmenprogramm Verkehrssicherheit

Eine Fahrradbörse bietet eine gute Möglichkeit für ein Rahmenprogramm speziell zu Fragen der Verkehrssicherheit. Neben Fahrradchecks, Tipps zur Verkehrssicherheit oder Aktivitäten zur Verkehrserziehung können auch Codierungen angeboten werden.

7. Weitere Initiativen

Eine Auflistung weiterer möglicher Beispiele ist im Rahmen des Programms Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen von klima:aktiv mobil zu finden. Unter anderem werden Aktionen vorgeschlagen wie⁵³

- »RadfahrerIn des Monats« (fotografierte RadfahrerInnen nehmen an einem Gewinnspiel teil und werden veröffentlicht)
- Fahrrad-Frühstück (Verteilung von Frühstückskipferln)
- Fahrradausstellung oder Fahrradständertestaktion
- Testaktion von Elektrofahrrädern
- Fahrradstempeljagd (bspw. in Zusammenarbeit mit Nahversorgern; bei einer bestimmten Anzahl von Stempeln gibt es Gutscheine oder Ermäßigungen)
- Fragebogenaktion (eine Möglichkeit aktiv mit den BürgerInnen in Kontakt zu treten, ist beispielsweise auch die Erhebung von Problemstellen des Radverkehrs mittels Fragebögen)
- Fahrradgarderoben (überwachte und überdachte Anlagen bei größeren Veranstaltungen)

Förderungen für den Radverkehr

Förderungen für den Radverkehr gibt es sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene. Auf Landesebene werden Radwege und deren Begleiteinrichtungen gefördert, auf Bundesebene unterstützt das Lebensministerium Initiativen zur Forcierung des Radverkehrs.



Errichtung von Radwegen und Begleiteinrichtungen

Mit der »Richtlinie – Zuwendung zur Erholungsraumgestaltung« liegt vom Land Tirol für den Zeitraum 2007 bis 2013 ein neues Förderangebot für Radwanderwege mit Begleiteinrichtungen vor. Gefördert wird die Errichtung von Radwegen, soweit sie »die Fertigstellung und sinnvolle Ergänzung des Tiroler Radwanderwegnetzes« betreffen. Die sinnvolle Ergänzung kann sich in »Ballungsräumen auf mehr als nur einen ortsdurchführenden bzw. gemeindeübergreifenden Radweg erstrecken«. Baukosten (Fremdleistungen), Kosten für die Projektentwicklung und Projektbetreuung sowie in Sonderfällen auch Kosten für die Grundbeschaffung werden mit 30 bis 50 Prozent gefördert. Die Höhe der Förderung ist abhängig von der Finanzkraft der FörderwerberInnen und der Bedeutung des Vorhabens. Sie kann in Sonderfällen um jeweils 20 Prozent erhöht werden.

Richtlinie – Zuwendung zur Erholungsraumgestaltung
www.tirol.gv.at/themen/umwelt/wald/erlebnis/foerderung

Förderung von Radverkehrsprojekten

Auf Bundesebene werden zwei Förderschienen angeboten: Das seit längerem bestehende Förderangebot »Betriebliche Verkehrsmaßnahmen« der Umweltförderung im Inland (UFI), das allerdings nur von Betrieben mit marktbestimmter Tätigkeit beansprucht werden kann. Im Rahmen des klima:aktiv mobil Förderungsprogramms gewährt das Lebensministerium jetzt Förderungen für Gemeinden zur Forcierung des Radverkehrs.

Weitere Informationen:
www.public-consulting.at/de/portal
www.klimaaktiv.at

Kontaktadressen

Allgemeine Informationen

Zentrale Kontaktstelle für alle Fragen der Gemeinden zum Radverkehr sowie Informationsdrehscheibe für das Radförderprogramm von Land Tirol und Bund (klima:aktiv mobil Programme) ist Klimabündnis Tirol.

Klimabündnis Tirol
Leopoldstraße 2
6020 Innsbruck
Tel. 0512/583558
tirol@klimabuendnis.at
www.klimabuendnis.at/tirol

Förderungen

Förderungen für überregionale Radwanderwege
Koordination Tiroler Landschaftsdienst
Bürgerstraße 36
6020 Innsbruck
Tel. 0512/508-4604
g.zimmermann@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/themen/umwelt/wald/erlebnis

Förderungen im Rahmen von klima:aktiv mobil-Programmen
www.klimaaktiv.at

Radfahrorganisationen

Allgemeine Informationen und Radfahren mit Licht
ARGUS Tirol
St. Georgsweg 21/1
6020 Innsbruck
Tel. 0512/273946
argus.tirol@fahr.info
www.fahr.info (Tirol)
www.argus.or.at (allgemein)

VCÖ Österreich
Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
Tel. 01/8932697
vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at
Kontakt zu VCÖ-Tirol:
Mobil: 0664/2748760
vcoe-tirol@fahr.info

Auditprogramm

BYPAD – Bicycle Policy Audit
Bypad ist ein Auditprogramm für den Radverkehr in Städten und Regionen
Forschungsgesellschaft Mobilität
Kontakt: Gudrun Uranitsch
Tel. 0316/81045114
uranitsch@fgm.at
www.bypad.org

Codierungen

ÖAMTC Tirol
Andechsstraße 81
6020 Innsbruck
Mobil: 0664/6136210
fritz.werner@oeamtc.at
www.oeamtc.at

Verkehrserziehung

Landesschulrat für Tirol – Referat Verkehrserziehung
Innrain 1
6020 Innsbruck
Tel. 0512/52033-503
www.verkehrserziehung.tsn.at

Fußnoten

- 1 Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand 1999, Aktionsplan NRW, S. 14
- 2 Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand 1999, Aktionsplan NRW, S. 9ff
- 3 Vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft 2006, Masterplan Radfahren, S. 11
- 4 Vgl. zu den Zahlen VCÖ-Presseaussendung vom 17.01.2007
- 5 Vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft 2006, Masterplan Radfahren, S. 9
- 6 Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand 1999, Aktionsplan NRW, S. 4
- 7 Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand 1999, Aktionsplan NRW, S. 10
- 8 Vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft 2006, Masterplan Radfahren, S. 7
- 9 Vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft 2006, Masterplan Radfahren, S. 42
- 10 Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand 1999, Aktionsplan NRW, S. 5
- 11 Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand 1999, Aktionsplan NRW, S. 5
- 12 Vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2007, Radfahren im Alltag, S. 14
- 13 Vgl. AGFS 2003, Fahrradfreundlich und mehr ..., S. 30
- 14 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 6
- 15 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 7
- 16 Vgl. Amt der Tiroler Landesregierung 2006, mobile 01
- 17 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 99ff
- 18 Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 100
- 19 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 100
- 20 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 99
- 21 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 12
- 22 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 12f
- 23 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 11
- 24 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 13
- 25 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 102f
- 26 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 167
- 27 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 167 und ARGUS Tirol, Fahrradabstellanlagen, S. 1
- 28 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 28
- 29 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 168
- 30 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 28
- 31 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 29
- 32 Vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 28
- 33 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 169
- 34 Vgl. VSS 1996, Schweizer Norm SN 640 065, in Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 171
- 35 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 175
- 36 Vgl. ARGUS, Fahrradständer, S. 6 und S. 18
- 37 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 172
- 38 Vgl. zu den einzelnen Systemen ARGUS Tirol, Fahrradabstellanlagen, S. 1ff und ARGUS, Fahrradständer
- 39 ARGUS Tirol, Fahrradabstellanlagen, S. 1
- 40 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 173
- 41 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 176
- 42 Vgl. dazu RVS 03.02.13 Radverkehr, S. 27
- 43 Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand 1999, Aktionsplan NRW, S. 14
Zur zentralen Rolle der Kommunikation vergleiche auch: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft 2006, Masterplan, S. 11f
- 44 Hrsg. vom Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden Württemberg (siehe Literaturverzeichnis)
- 45 Vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2007, S. 17
- 46 Vgl. Meschik 2007, Planungsgrundlagen, S. 26
- 47 Die Stadt Feldkirch hat beispielsweise eine Fragebogenaktion mit dem Titel »FahrRadFallen« gestartet.
- 48 Vgl. klima:aktiv mobil 2007, Radverkehrsbeauftragter, unveröffentlichtes Arbeitspapier
- 49 Vgl. klima:aktiv mobil 2007, Radverkehrsbeauftragter, unveröffentlichtes Arbeitspapier
- 50 Vgl. klima:aktiv mobil 2007, Radverkehrsbeauftragter, unveröffentlichtes Arbeitspapier
- 51 Vgl. VCÖ und ARGUS Tirol, www.fahr.info, Website
- 52 Vgl. Bundesministerium für Inneres, www.bmi.gv.at/praevention, Website
- 53 Vgl. klima:aktiv mobil 2007, Fahrrad-Aktionen in der Gemeinde, unveröffentlichtes Arbeitspapier
- 54 Checkliste erstellt nach Meschik 2007, Planungsgrundlagen, Kapitel 15; RVS 03.02.13, Punkt 13; ARGUS Tirol, Fahrradabstellanlagen, S. 1
- 55 Vgl. ARGUS Tirol, Gratis-Werkstätten

Literaturverzeichnis

- Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung (2006): mobile 01. Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten. Innsbruck.
- AGFS (2003): Fahrradfreundlich und mehr ... Leitbild der AGFS – Arbeitsgemeinschaft »Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW«. Köln.
- Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (2007): Radfahren im Alltag in Niederösterreich. (= Schriftenreihe zum Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept, Heft 24)
- ARGUS Tirol: Fahrradabstellanlagen. Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr. www.argus.or.at. Internet.
- ARGUS Tirol: Tipps für die Umsetzung von Gratis-Werkstätten. Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr. www.fahr.info. Internet.
- ARGUS: Fahrradständer: Test und Kaufberatung. Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr. www.argus.or.at. Internet.
- Bundesministerium für Inneres: Kriminalprävention. Fahrradcodierung. www.bmi.gv.at/praevention. Website. Stand: 10.06.07.
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2006): Masterplan Radfahren. Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich. Wien.
- klima:aktiv mobil (2007): Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen. Fahrrad-Aktionen in der Gemeinde. Unveröffentlichtes Arbeitspapier.
- klima:aktiv mobil (2007): Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen. Vertiefungspaket Fahrradförderung: Radverkehrsbeauftragter. Unveröffentlichtes Arbeitspapier.
- Meschik M. (2007): Planungsgrundlagen für den innerörtlichen Alltags-Radverkehr. Universität für Bodenkultur, Institut für Verkehrswesen. Forschungsbericht im Auftrag der Abteilung Verkehrsplanung, Amt der Tiroler Landesregierung. Wien.
- Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden Württemberg (2005): PRoUmwelt – Der Leitfaden für Umwelt-PR. Beispiele und Tipps aus der Praxis für die Praxis. Stuttgart.
- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (1999): Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW. www.fahrradfreundlich.nrw.de. Internet.
- VCÖ-Tirol und ARGUS-Tirol: www.fahr.info. Website. Stand: 10.06.2007

Richtlinien und Normen

- ÖNORM A 3012 (1994): Visuelle Leitsysteme für die Öffentlichkeitsinformation – Orientierung mit Hilfe von Richtungspfeilen, graphischen Symbolen, Text, Licht und Farbe.
- RVS 03.02.13 (2001): Straßenplanung – Nicht motorisierter Verkehr – Radverkehr. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV). Wien.
- RVS 05.02.11 (1988 und 2003): Straßenausrüstung – Vertikale Leiteinrichtungen – Verkehrszeichen und Ankündigungen – Anforderungen und Aufstellungen. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV). Wien.
- RVS 05.02.12 (1989): Straßenausrüstung – Vertikale Leiteinrichtungen – Verkehrszeichen und Ankündigungen – Gestaltung und Wegweisung. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV). Wien.
- VSS (1996): Schweizer Norm SN 640 065 – Leichter Zweiradverkehr. Abstellanlagen, Bedarfsermittlung. Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (Hrsg.). Zürich.



Anhang

Checkliste für Fahrradabstellanlagen⁵⁴

Erreichbarkeit der Abstellanlage

- ohne Höhendifferenz erreichbar
- ohne Hindernisse erreichbar
- direkte und sichere Anfahrt
- deutliche Kennzeichnung der Abstellanlage
- Wegweisung zu den Abstellanlagen

Entfernung zum Zielpunkt

- Prinzip der kurzen Wege/Umwegfreiheit
- in unmittelbarer Nähe von ÖV-Haltestellen
- in unmittelbarer Nähe von Ämtern und Schulen
- in unmittelbarer Nähe von Freizeiteinrichtungen
- in unmittelbarer Nähe von Geschäften
- Langzeit-Abstellplätze für MitarbeiterInnen so nahe wie möglich

Entfernung orientiert an Aufenthaltsdauer:

- sehr kurz: max. 15 m
- bis 2 Stunden: max. 30 m
- langfristig: max. 250 m

Stabiles und komfortables Abstellen

- sicheres und stabiles Abstellen des Fahrrades möglich
- schnell und problemlos abstellbar
- kein Kraftaufwand für das Abstellen nötig
- Eignung für unterschiedliche Fahrradtypen
- Berücksichtigung spezieller Zielgruppen: Packtaschen, Körbe

Beschädigungsfreies Abstellen

- keine Felgenkiller (Vorderradhalter, Spiralständer)
- weiches Oberflächenmaterial der Abstellanlage (weicher als der Fahrradlack)

Platzbedarf

- Bedarfsermittlung durchgeführt
- richtiger Abstand zwischen den Fahrrädern (Achsabstand: 1,20 mind. 0,80)
- Breite: 2 m bzw. 1,50 m in Schrägstellung
- Manövriertbedarf: 1,80 m bzw. 1,30 m in Schrägstellung
- beidseitige Verwendbarkeit der Anlage (Platz sparend)
- Hoch- und Tiefstellung möglich

Witterungsschutz

- Überdachung für Langzeit-Abstellplätze
- Schutz gegen die Wetterseite
- ausladende Dachvorsprünge vorhanden

Diebstahlschutz

- gleichzeitiges Abschließen von Fahrradrahmen, Vorderrad und Abstellanlage mit einem einzigen Bügelschloss

ortsfeste Abstellanlage:

- aufgedübelt
- einbetoniert
- beschwert durch Betonblöcke

Diebstahlschutz orientiert an Aufenthaltszeit:

- sehr kurz: mittel
- bis 2 Stunden: hoch
- langfristig: hoch

Vermeidung von Vandalismus

- gut einsehbar
- öffentliche Plätze
- gute Ausleuchtung
- durchsichtige Wände bzw. Dach
- regelmäßige Beseitigung von »Fahrradleichen«

Verkehrssicherheit

- keine Barriere für VerkehrsteilnehmerInnen
- kein Versperren der Sicht
- deutliche Markierungen
- Schutzstreifen für ungefährdetes Zufahren aus Fließverkehr
- Schutzstreifen oder bauliche Trennung zu Pkw-Parkplätzen

Optische Kriterien

Abstellanlage fördert die Attraktivität öffentlicher Räume:

- fügt sich in das Ortsbild ein
- bietet einen gewünschten Kontrast

Fahrradcheck – Tipps und Hinweise⁵⁵

Im Folgenden sind die wichtigsten Punkte zusammengefasst, die bei der Organisation von Fahrradchecks für ein gutes Gelingen beachtet werden sollten.

Zusammenarbeit mit FahrradhändlerInnen

Zwischen der Gemeinde und dem kompetenten, lokalen Fahrradhandel wird eine Vereinbarung getroffen. Mögliche Varianten sind, dass der Handel aus Werbezwecken die Radüberprüfung kostenlos anbietet oder die Gemeinde die Materialkosten bzw. einen Teil der Arbeitszeit übernimmt. Die Gemeinde kann als Anreiz im Rahmen der Fahrradkontrolle auch Gratis-Reparaturgutscheine verteilen, die bei den teilnehmenden HändlerInnen eingelöst werden können. Der Rahmen der Gratisleistung muss dabei klar definiert werden.

Betreuung durch die Gemeinde

Die Anwesenheit von MitarbeiterInnen ist sinnvoll, aber nicht erforderlich. Fahrradchecks bieten allerdings die passende Gelegenheit, um mit den BürgerInnen zum Thema Radfahren ins Gespräch zu kommen und Hinweise und Anregungen für die Gemeinde zu erhalten. Bei großem Andrang können Mitarbeitende unterstützend eingreifen.

Richtiger Zeitpunkt

Idealerweise wird ein Zeitpunkt zu Beginn der Rad-saison im Frühling vereinbart, und zwar dann, wenn möglichst viele BürgerInnen Zeit haben, etwa am späten Nachmittag oder am Samstag.

Richtiger Ort

Günstig sind möglichst belebte Orte, die ausreichend Platz bieten und an Radrouten liegen. Eine Überdachung, die vor Regen schützt, ist von Vorteil. In manchen Gemeinden finden die Überprüfungen auch direkt vor dem Fahrradgeschäft statt.

Konkretes Angebot

Das Angebot muss klar beschrieben und begrenzt sein. Werden nur kleine Lichtreparaturen kostenlos durchgeführt oder sind auch kleine Fahrradreparaturen machbar? Wird ein Sicherheitscheck angeboten? Oft richtet sich das Angebot nach dem Andrang: Bei geringer Nachfrage wird nicht nur das Licht kontrolliert, sondern werden auch andere kleine Reparaturen durchgeführt.

Informationsmaterialien

Fahrradchecks bieten eine gute Gelegenheit, um Informationsmaterialien zur Ausstattung eines Fahrrads zu verteilen wie beispielsweise die Fahrradverordnung oder eine Checkliste zu den Anforderungen für ein sicheres Fahrrad (siehe Seite 37). Bei Fahrradüberprüfungen können auch gratis Speichenreflektoren verteilt werden. Das verursacht nur einen geringen Kostenaufwand und findet hohe Akzeptanz. Eine weitere interessante, allerdings wesentlich kostenintensivere Möglichkeit sind Einkaufskörbe für Fahrräder.

Bewerbung des Fahrradchecks

Besonders wichtig ist es, rechtzeitig über das Ereignis zu informieren. Möglichkeiten dafür sind ein Postwurf oder ein Artikel in der Gemeindezeitung. Ist ein größeres Ereignis geplant, kann die Bezirkspresse auch mit Presseaussendungen informiert werden.

Zusätzliches Veranstaltungsangebot

Ein Fahrradcheck kann auch mit einem zusätzlichen Veranstaltungsangebot kombiniert werden. Beispielsweise werden Überprüfungen oft am Autofreien Tag angeboten. Es besteht auch die Möglichkeit, einen Informationsstand einzurichten und über die Zielsetzungen der Gemeinde zu informieren oder RadexpertInnen einzuladen.

Sicherheitsausstattung für Fahrräder



Kuratorium für Verkehrssicherheit



Erforderliche Ausstattung

Weißer Rückstrahler nach vorne



Glocke bzw. Hupe



Je zwei gelbe Seitenrückstrahler pro Rad bzw reflektierende Reifenwände



Zwei voneinander unabhängig wirkende Bremsen



Bei Tageslicht und guter Sicht keine Pflicht



Heilleuchtender Scheinwerfer



Rotes Rücklicht

Roter Rückstrahler nach hinten



Dynamo oder Akku/Batterielichter



Empfohlene Zusatzausrüstung

Dynamo mit Standlichtanlage bzw. nachleuchtendes Rücklicht
Geschlossener Kettenschutz
Abstandhalter mit Rückstrahlern
Fahrrad-Codierung mit registrierter Nummer



Gelbe Rückstrahler an den Pedalen

Fahrradbörse

Gemeinde
Gemeindewappen

Nr.:

Verkaufsgegenstand	Beschreibung: _____ _____ Marke/Type: _____ Rad-Codierungsnummer: _____ Defekt: <input type="checkbox"/> Vorderbremse <input type="checkbox"/> Hinterbremse <input type="checkbox"/> Licht vorne <input type="checkbox"/> Licht hinten <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
Kein Kauf	<input type="checkbox"/> Gegenstand an Besitzer retour <input type="checkbox"/> Gegenstand wird der Gemeinde zur freien Verfügung gestellt
Wunschpreis	von € _____ bis € _____
Tauschoption	
<p>Die Fahrradbörse ist eine Initiative unserer Gemeinde zur Förderung des umweltfreundlichen Radverkehrs. Die angeführten Bedingungen werden akzeptiert:</p> <p>_____</p> <p>Ort, Datum _____ Unterschrift Verkäufer</p>	
Der beschriebene Gegenstand wurde	<input type="checkbox"/> verkauft, der Verkaufserlös in der Höhe von € _____ übernommen <input type="checkbox"/> nicht verkauft und die eingebrachte Ware retourniert
<p>_____</p> <p>Ort, Datum _____ Unterschrift Verkäufer</p>	
Verkäufer	Adresse: _____ Telefon: _____ E-Mail: _____
<p>Der Gegenstand wurde zu einem Kaufpreis von _____ € übernommen. Die angeführten Bedingungen werden akzeptiert:</p> <p>_____</p> <p>Ort, Datum _____ Unterschrift Käufer</p>	

Bedingungen

Bitte beachten Sie: Der Kaufvertrag kommt zwischen Verkäufer und Käufer zustande. Die Gemeinde ist nicht Vertragspartner. Die Gemeinde übernimmt keinerlei Haftung für Beschädigungen und Verlust sowie keine Gewährleistung für die eingebrachte Ware.

AnsprechpartnerInnen für allgemeine und weiterführende Fragen:

Klimabündnis Tirol
Leopoldstraße 2, 6020 Innsbruck
Tel. 0512/583558, tirol@klimabuendnis.at
www.klimabuendnis.at/tirol

Amt der Tiroler Landesregierung:

Abteilung Verkehrsplanung
Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck
Tel. 0512/508-4081, verkehrsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung

Koordination Tiroler Landschaftsdienst
Bürgerstraße 36, 6020 Innsbruck
Tel. 0512/508-4604, g.zimmermann@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at/themen/umwelt/wald/erlebnis



Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehrsplanung
Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck
verkehrsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at