

Radverkehrskonzept Bad Radkersburg



Stadtgemeinde Bad Radkersburg

verkehrplus - Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH

Endbericht
2018

**RADVERKEHRSKONZEPT
STADTGEMEINDE BAD RADKERSBURG**

Auftragnehmer:

**verkehrplus GmbH Prognose, Planung
und Strategieberatung**

Bearbeitungsteam:

Dr. Markus Frewein
Mag. Hannes Brandl
Benjamin Dienstl, MSc
Jürgen Sorger, MSc
Georg Kratochwill, MA

T: +43 316 908 707
E: office@verkehrplus.at



Geschäftsführung:
Dr. Ulrich Bergmann
Dr. Markus Frewein

AuftraggeberInnen:

Stadtgemeinde Bad Radkersburg

Hauptplatz 1
8490 Bad Radkersburg

**Land Steiermark, Abteilung 16 Verkehr
und Landeshochbau**

Stempfergasse 7
8010 Graz

Zitierweise:

verkehrplus (2018): Radverkehrskonzept Bad Radkersburg, im Auftrag der Stadtgemeinde Bad Radkersburg und des Landes Steiermark, Graz im September 2018

Quelle Titelbild: Oma Elsbeth

Graz, September 2018

Alle Bezeichnungen in diesem Bericht gelten für Männer und Frauen gleichermaßen.

Ergänzt wird dieser Endbericht durch einen Materialband.

1 Prozessablauf

Das Ziel der Radverkehrsstrategie 2025 des Landes Steiermark ist u.a. die Stärkung des Radverkehrs und die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Perspektivisch werden eine Erweiterung und Verdichtung des aktuellen Radwegenetzes basierend auf dem bestehenden Straßennetz angestrebt, sowie die Umsetzung umfassender Maßnahmen zur Schaffung positiver Rahmenbedingungen für den Radverkehr forciert.

Der vorliegende Endbericht fasst die gesammelten Endergebnisse des Radverkehrskonzepts Bad Radkersburg zusammen. Ergänzt wird dieser Endbericht durch einen Materialband in welchem Präsentations-, Dokumentations- und Protokollunterlagen zum Prozess der Konzepterstellung gesammelt sind.

Das Radverkehrskonzept Bad Radkersburg wurde in einem kooperativen Prozess (Workshops und Befahrung) unter Beteiligung der Workshopteilnehmer entwickelt. Umfassende Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen wurden erarbeitet.

Das Radverkehrskonzept dient als wesentliche Grundlage zur weiteren Vorgehensweise für die Förderung des Alltagsradverkehrs und zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Stadtgemeinde Bad Radkersburg und entspricht den wesentlichen Zielen der Radverkehrsstrategie Steiermark. Eine weiterhin enge Kooperation in Sachen Alltagsradverkehr zwischen der Stadtgemeinde und dem Land Steiermark soll durch dieses Konzept garantiert werden. Dieses Radverkehrskonzept ist zentraler Inhalt eines Radverkehrsvertrages zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Bad Radkersburg.

Aufbauend auf eine Grundlage mit Potenzialräumen für Alltagsradverkehr in Gebieten der Steiermark (Land Steiermark 2016) sind in der Radverkehrsstrategie Steiermark wichtige Grundsätze (3 Säulenmodell) für eine erfolgreiche Umsetzung von geeigneten Maßnahmen geregelt. Ein klarer Prozess – ein Kooperations- und ein Fördermodell – zwischen Land und Zielgebiet (Planungsregion bzw. Gemeinde als Vertragspartner) ist zentraler Inhalt der Radverkehrsstrategie 2025.

Die kooperative Entwicklung eines umfassenden, auf den 3 Säulen der Radstrategie Steiermark aufbauenden Radverkehrskonzeptes (► Abbildung 1), erfolgte in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber Land Steiermark.

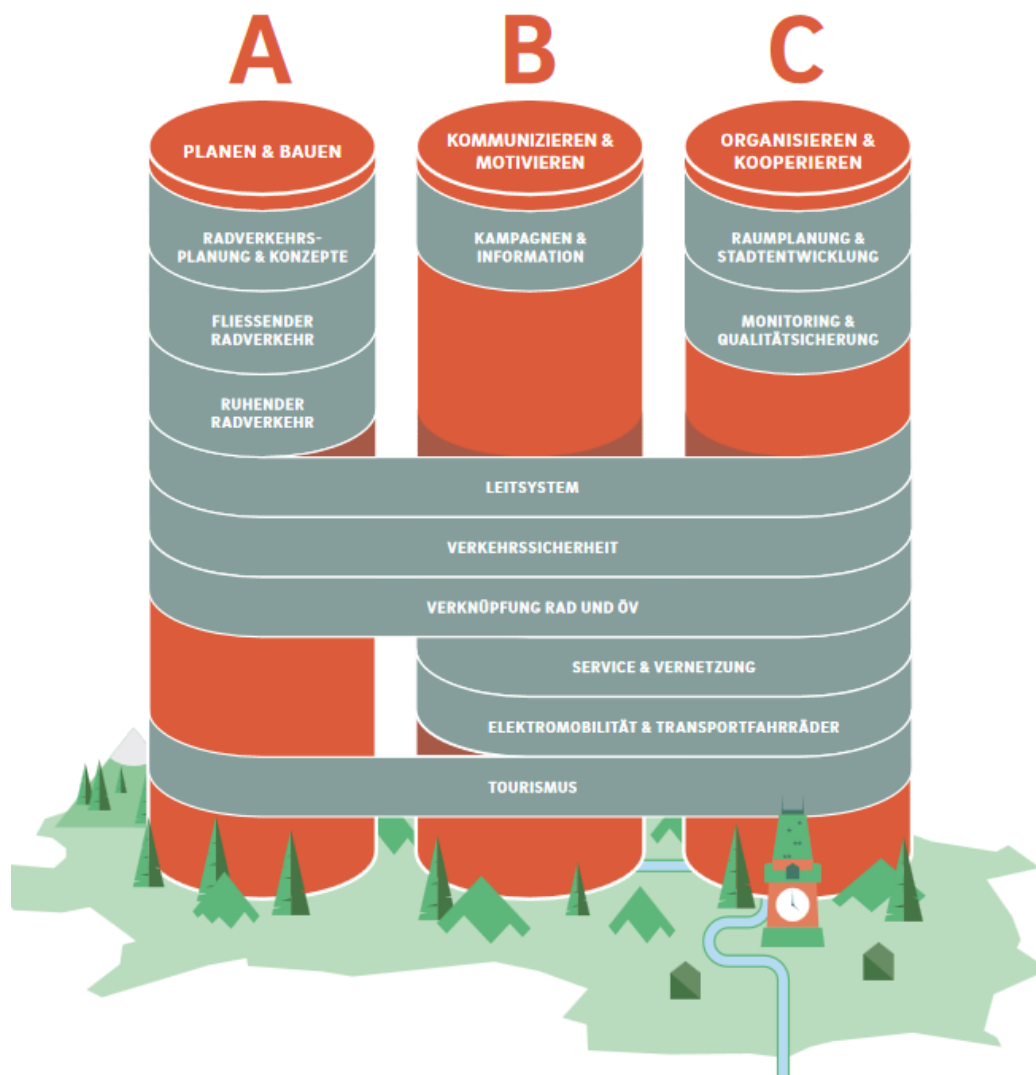


Abbildung 1: Die 3 Säulen der Radverkehrsstrategie Steiermark (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025)

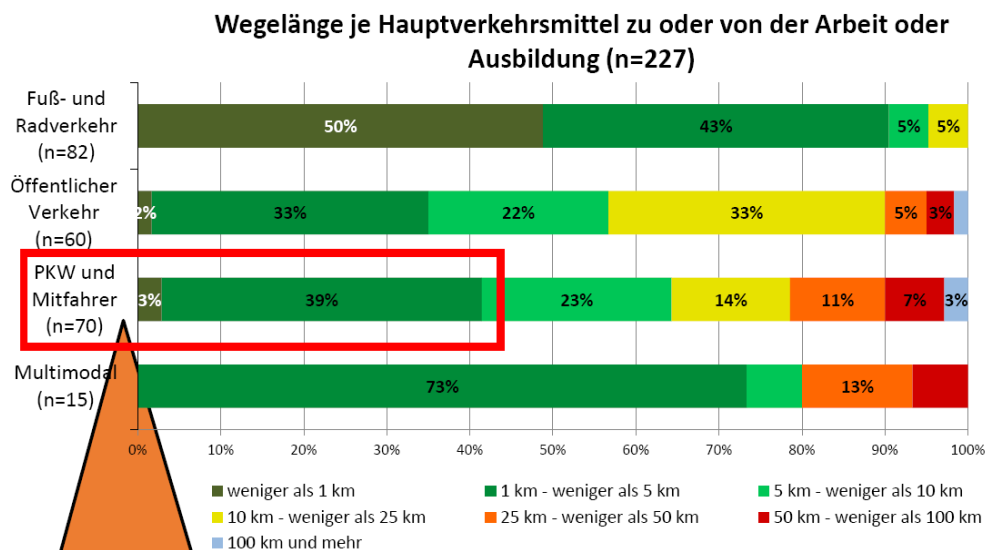
2 Ergebnis Bürgerbefragung

Das Mobilitätsverhalten, die Mobilitätsbedürfnisse und die Wünsche der Bevölkerung wurden durch eine Bürgerbefragung erhoben und in die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes miteinbezogen.

Die umfassende Bürgerbefragung zum Thema Mobilität und Radverkehr wurde im Frühjahr 2018 abgewickelt. Rund 270 TeilnehmerInnen nahmen insgesamt an der Bürgerbefragung teil – die Ergebnisse sind in die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes Bad Radkersburg miteingeflossen.

Der Pkw ist für Bad Radkersburger Bürgerinnen und Bürger das wesentliche Verkehrsmittel für Erledigungen und Einkauf: mehr als die Hälfte aller Befragten gaben an den Pkw für Erledigungen und Einkauf zu nutzen. Knapp 27% gehen zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad für Erledigungen und Einkauf. Um in die Arbeit / Ausbildungsstätte zu gelangen nutzen rund ein Viertel aller Befragten das Auto. Knapp 35 % gehen zu Fuß oder nutzen das Fahrrad um in die Arbeit / Ausbildungsstätte zu gelangen. Zu beachten ist jedoch, dass 40 % der Befragten Schüler sind.

Abbildung 2 zeigt, dass rund 42% der Wegelängen jener Befragten die den Pkw zur/von der Arbeit/Ausbildung nutzen, kürzer als 5km sind. Dies stellt ein theoretisches Verlagerungspotenzial vom Verkehrsmittel Pkw auf das Fahrrad dar. Entlastungen von Strecken-, Knoten oder ruhenden Straßenverkehrsinfrastrukturen werden damit unterstützt.



Fahradpotenzial: rund 42% der Pkw Fahrten in der Gemeinde in die Arbeit sind kürzer als 5 km



Abbildung 2: Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit/Ausbildung sowie Entfernungsklassen („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich zur/von der Arbeit/Ausbildung?“ bzw. „Wie viele Kilometer benötigen Sie durchschnittlich für den Weg zur Arbeit/Ausbildung mit Ihrem Hauptverkehrsmittel (pro Richtung)?“)



Abbildung 3 zeigt, dass rund 53% der Wegelängen jener Befragten die den Pkw für Erledigungsfahrten nutzen, kürzer als 5km sind. Dies stellt ein theoretisches Verlagerungspotenzial vom Verkehrsmittel Pkw auf das Lastenfahrrad dar. Mit Lastenfahrrädern können neben alltäglichen Einkäufen auch Kleinkinder transportiert werden. Damit können Lastenfahrräder zur Reduktion des Motorisierungsgrades in der Gemeinde beitragen.

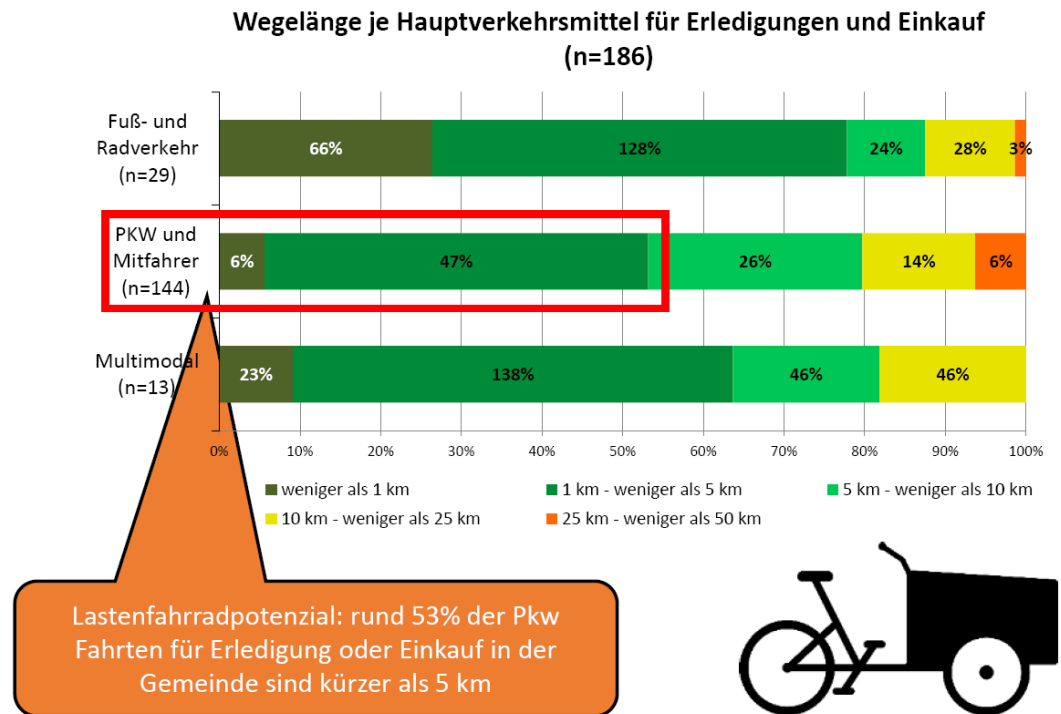


Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel für den Weg für Erledigungen und Einkauf sowie Entfernungsklassen („Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für Erledigungen und Einkauf?“ bzw. „Wie viele Kilometer benötigen Sie durchschnittlich für Erledigungen/Einkauf mit Ihrem Hauptverkehrsmittel (pro Richtung)?“)

Das Fahrrad hat in der Bevölkerung bereits einen hohen Stellenwert. Rund 81% aller Befragten gaben an, dass eine gute Radinfrastruktur sehr wichtig oder wichtig ist. (► Abbildung 4).

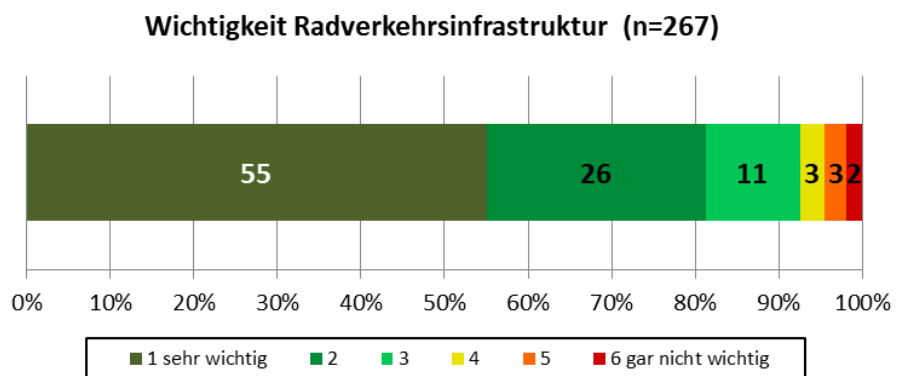


Abbildung 4: Wichtigkeit Radinfrastruktur („Wie wichtig ist Ihnen persönlich eine gute Radverkehrs-Infrastruktur in Bad Radkersburg?“)

Ein attraktives Radverkehrsnetz mit sicheren Verbindungen sind die meistgenannten Faktoren welche, unabhängig vom derzeitigen genutzten Hauptverkehrsmittel, zu mehr Fahrradfahren motivieren. (► Abbildung 5).

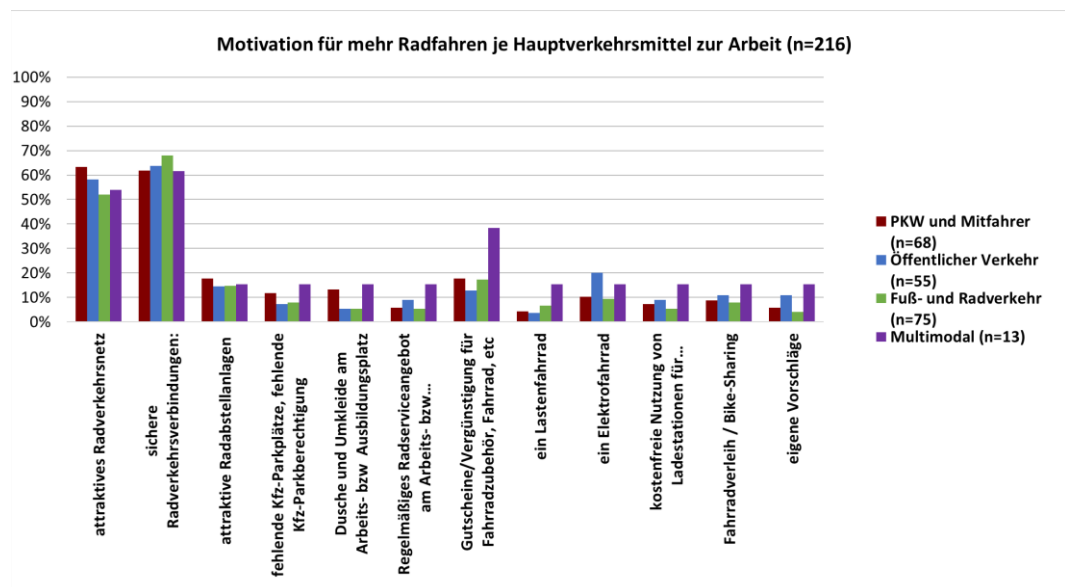


Abbildung 5: Motivation zur Erhöhung der Fahrradnutzung

Resümee der Erhebungen

- Rund 2/3 der Befragten ist mit der Qualität des Weges von/zur Arbeit/Ausbildung mit dem Fahrrad zufrieden.
 - Die unklare oder nachteilige Verkehrsorganisation,
 - die Durchgängigkeit des Wegenetzes und
 - der starke Kfz-Verkehr
stellen die am häufigsten genannten Handlungsfelder dar.
- Sichere und qualitativ hochwertige Radinfrastrukturen sind für die Bevölkerung wichtig
- Das Rad hat in der Bevölkerung bereits hohen Stellenwert
- Kurze Wege stellen Verlagerungspotenzial vom Kfz auf das Fahrrad dar:
 - rund 42% für den Wegezweck zur/von der Arbeit/Ausbildung sowie
 - rund 53% für den Wegezweck Erledigung/Einkauf



3 Ergebnis Netzplanung

3.1 Hauptadrounten

Es wurden 5 Hauptadrounten und Erschließungsrouten mit einer Länge von insgesamt **rund 60 km** in der Stadtgemeinde Bad Radkersburg entwickelt (► Tabelle 1 und Abbildung 6). Die Benennung der Hauptadrounten erfolgt mit dem Kürzel „HR“ für Hauptadrounte sowie dem Anfangsbuchstaben des Zielortes ausgehend vom Zentrum (Beispiel HRZ für „Hauptadrounte Zelting“)

Anforderungen an Hauptadrounten im Alltagsradverkehr

- hohe Geschwindigkeiten (>20km/h)
- überholen, begegnen möglich (Interaktionen stören Verkehrsfluss nicht)
- leistungsfähig, gute Ausführungsqualität (Breite, Oberfläche, Wartung)
- kürzest möglicher Zeitaufwand bei selbst gewähltem Krafteinsatz
- Sicherheit an Knoten kombiniert mit einfacher Führung
- Bevorrangung des Radverkehrs (abhängig von Straßenhierarchien)
- direkte Verbindung (Umfwegfaktor < 1,3; Steigungskategorien: bis 4% gut geeignet, 4 bis 12% bedingt geeignet und über 12% nicht geeignet)
- lückenlose Verbindung übergeordneter Quellen und Ziele
- Übersichtlichkeit, klare Wegweisung
- soziale Sicherheit
- möglichst keine geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen (z.B. enge Kurvenradien, Hindernisse auf der Radverkehrsanlage)

Eine weitere wesentliche Anforderung der Hauptadrounten sind die Sichtbarmachung des Alltagsradverkehrs in der Gemeinde für alle Verkehrsteilnehmer. Deshalb sind Hauptadrounten, als hochwertigstes Netzelement der Radverkehrsanlagen,

- hin und weg von Versorgungs- oder Verwaltungseinrichtungen,
 - durch dichte Siedlungsräumen,
 - an prominenten Plätzen sowie
 - entlang verbindender Straßen des MIV
- zu führen.

Wesentlich für die Netzwirksamkeit sind Erschließungsrouten, welche hochqualitative Verbindungen zwischen Hauptadrounten ermöglichen.

Tabelle 1: Radrouten Radverkehrskonzept Bad Radkersburg

RADROUTE	ROUTEN-VERLAUF	LÄNGE [km]
HRH	Haupttradroute Halbenrain Gemeindegrenze L B69 – KV evang. Kirche – Busbahnhof	4,7
HRG	Haupttradroute Goritz Goritz b.R. – Bahnhof – KV evang. Kirche – Zentrum–Mur	5,3
HRZ	Haupttradroute Zelting Zelting – Bahnhof – KV evang. Kirche – Stadtgraben–Schulen	5
HRS	Haupttradroute Sicheldorf Thermenviertel/Potenzialfläche – Zentrum – Busbahnhof – Laafeld – Sicheldorf	5,3
HRR	Haupttradroute Rundkurs Rundkurs Altdörfel – LKH – Laafeld – Stadion – Murbrücke – Thermenviertel	6
Erschließungsnetz	untergeordnete Erschließung und Lückenschlüsse	33,3

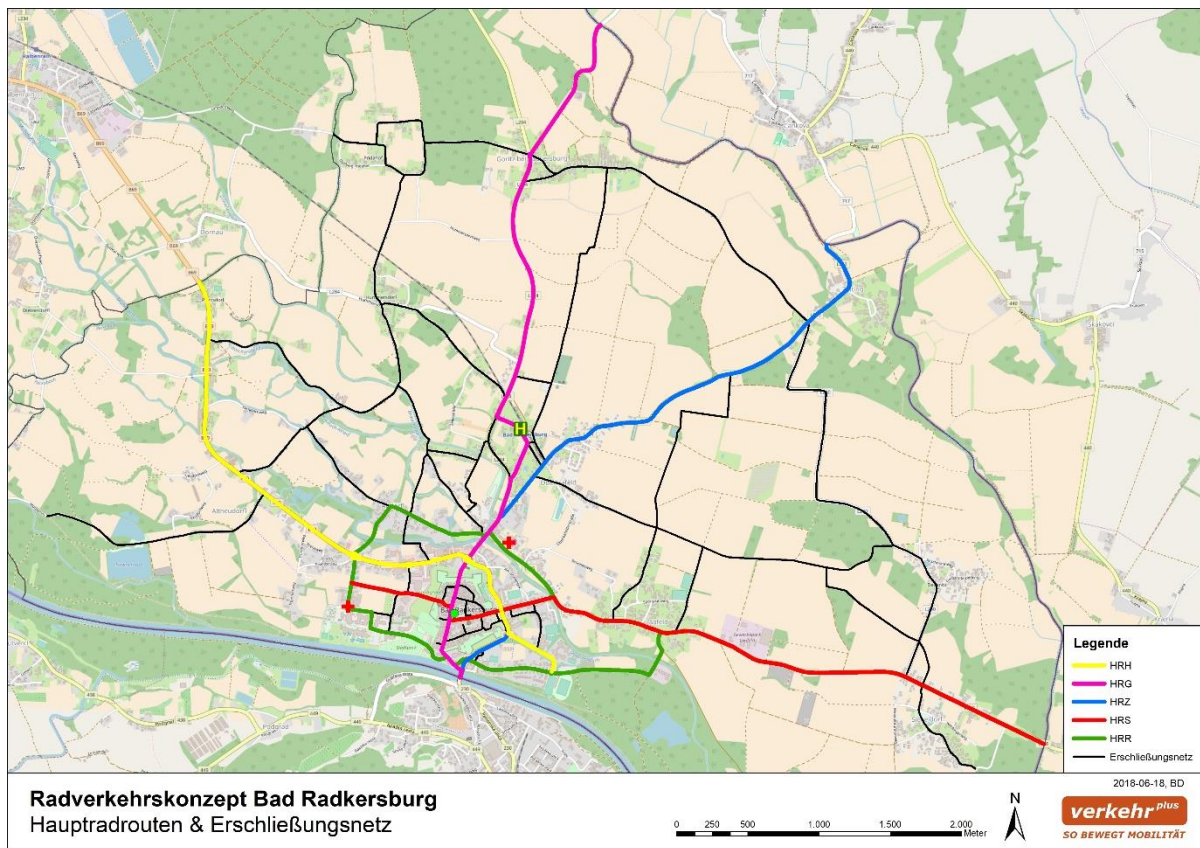


Abbildung 6: Radroutennetz im Radverkehrskonzept Bad Radkersburg



Knotenpunkte sind für alle Verkehrsteilnehmer systematisiert und intuitiv verstehbar auszugestalten. Sicherheit und die Schließung von Lücken für eine komfortable Nutzung des Fahrrades haben oberste Priorität. Zufahrten zu Hauptradrouten werden systematisiert mit vorgezogenen Radfahrstreifen (mit oder ohne Aufstellflächen) auszuführen. Abbildung 7 zeigt die Lage der 200 Knotenpunkte im Radroutennetz.

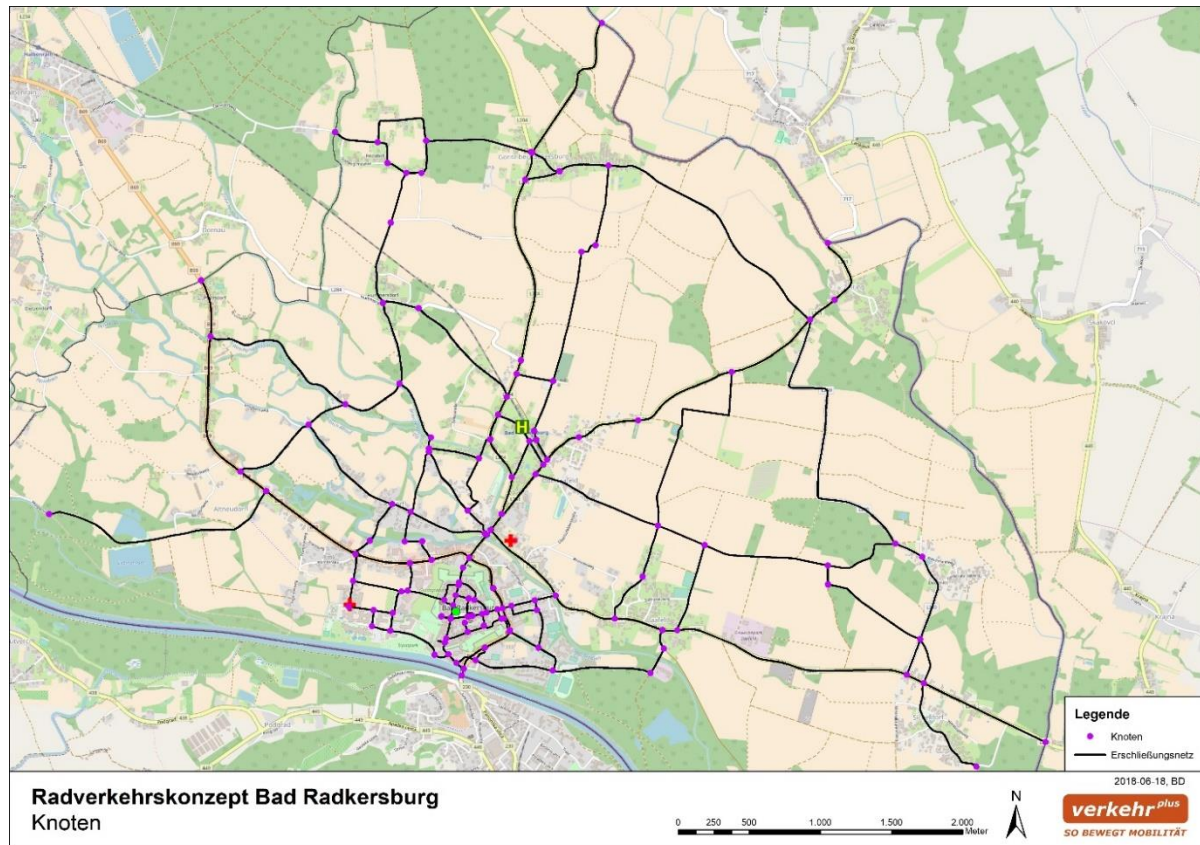


Abbildung 7: Knoten im Radverkehrskonzept Bad Radkersburg

3.2 Leitsystem

Das Leitsystem setzt sich aus Bodenmarkierungen und Beschilderungen zusammen – diese erfüllen folgende Funktionen:

- Orientierung
- Sicherheit (Aufmerksamkeit; „hier sind Radfahrer“)
- Marketing (günstiges Werbemittel)

In Abbildung 8 sind alle Hauptradrouten in übersichtlicher Form dargestellt (Kartogramm). Wesentliche Punkte in den Gemeinden sind verortet und als erste Übersicht für den Radfahrer brauchbar.

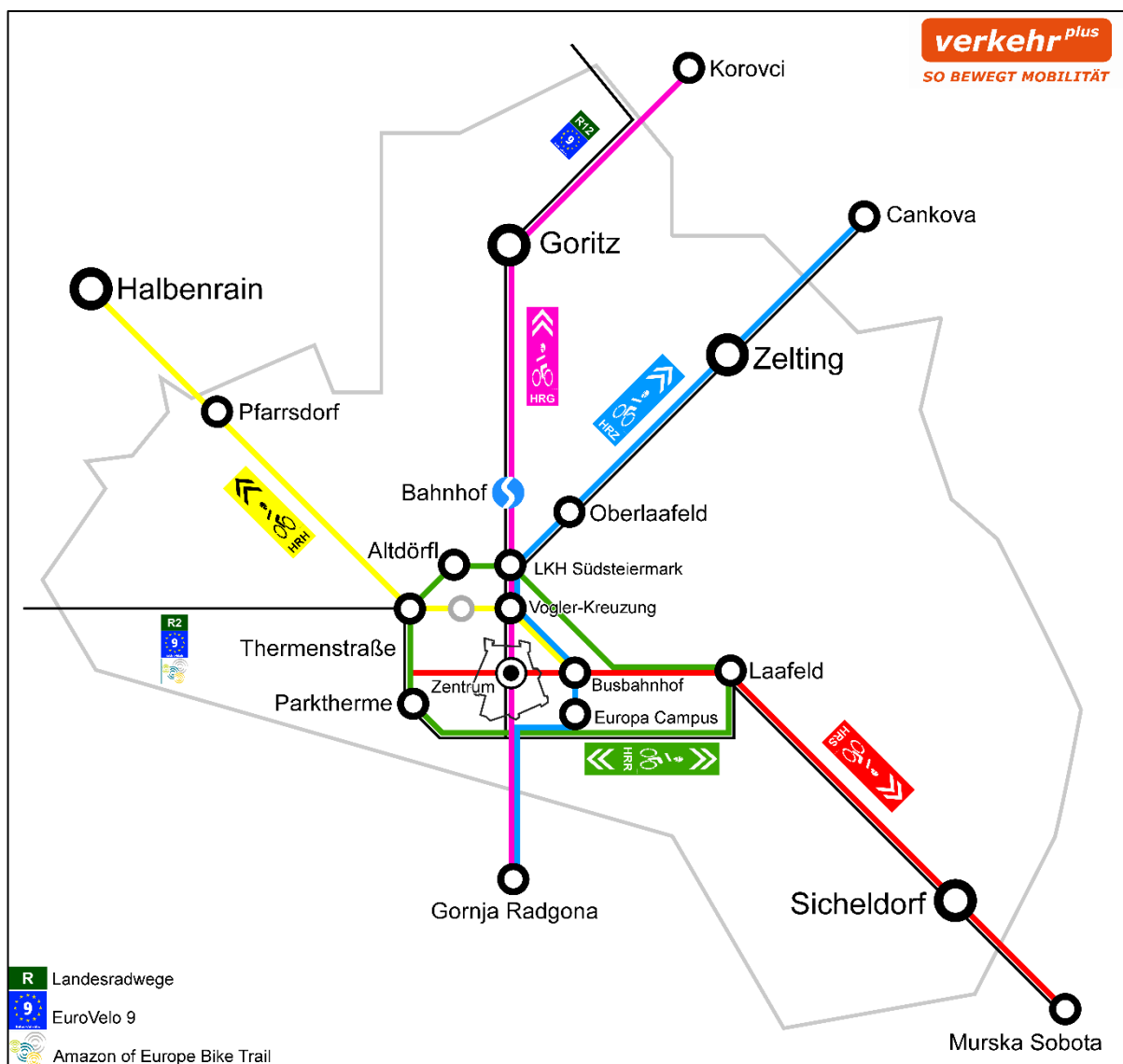


Abbildung 8: Übersichtskarte Hauptradrouten Bad Radkersburg (Kartogramm)



Sharrows, wie in Abbildung 9 dargestellt sollen auf allen Hauptradrouten als Markierung eingesetzt werden. Sie dienen einerseits der Führung des Radverkehrs innerhalb des Routennetzes, andererseits tragen sie durch die Sichtbarmachung zur verbesserten Wahrnehmung der Radinfrastruktur durch alle Verkehrsteilnehmer bei.



Abbildung 9: Beispiel eines Sharrows eingesetzt auf der Hauptradroute HRR in Mitterling

Wichtigste Schritte zur Umsetzung

Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none">▶ Auswahl der wichtigsten Hauptradrouten▶ Detailplanung für wichtigste Hauptradrouten
Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none">▶ bauliche bzw. organisat. Umsetzung der wichtigsten Hauptradrouten▶ Detailplanung aller Hauptradrouten▶ Umsetzung eines Leitsystems (Beschilderung und Markierung)
Langfristig	<ul style="list-style-type: none">▶ bauliche bzw. organisat. Umsetzung aller Hauptradrouten▶ Adaptierung und Evaluierung

3.3 Ergebnisse Wirkungsanalyse

Aufbauend auf die Entwicklung des Radverkehrsnetzes (inkl. HR) in der Stadtgemeinde Bad Radkersburg wurde eine Wirkungsanalyse zur Reihung der Haupttradrouten nach deren Wichtigkeit erarbeitet. Dafür werden die Aspekte mit den Kriterien

- Verkehr (Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Verkehrsstärke, Ist-Zustand Radinfrastruktur),
- Raum (Verträglichkeit mit örtlichen Konzepten, Verträglichkeit mit überörtlichen Konzepten, Entwicklungspotenziale / Siedlungsdruck) und
- Umwelt (Luftschadstoffe / Lärm, Gesundheit)

herangezogen und mit unterschiedlichen Indikatoren versehen.

Abbildung 10 zeigt, dass der Großteil der Hauptwohnsitze Bad Radkersburg innerhalb eines 300m Einzugsbereiches (Puffer) einer Haupttradroute liegen.

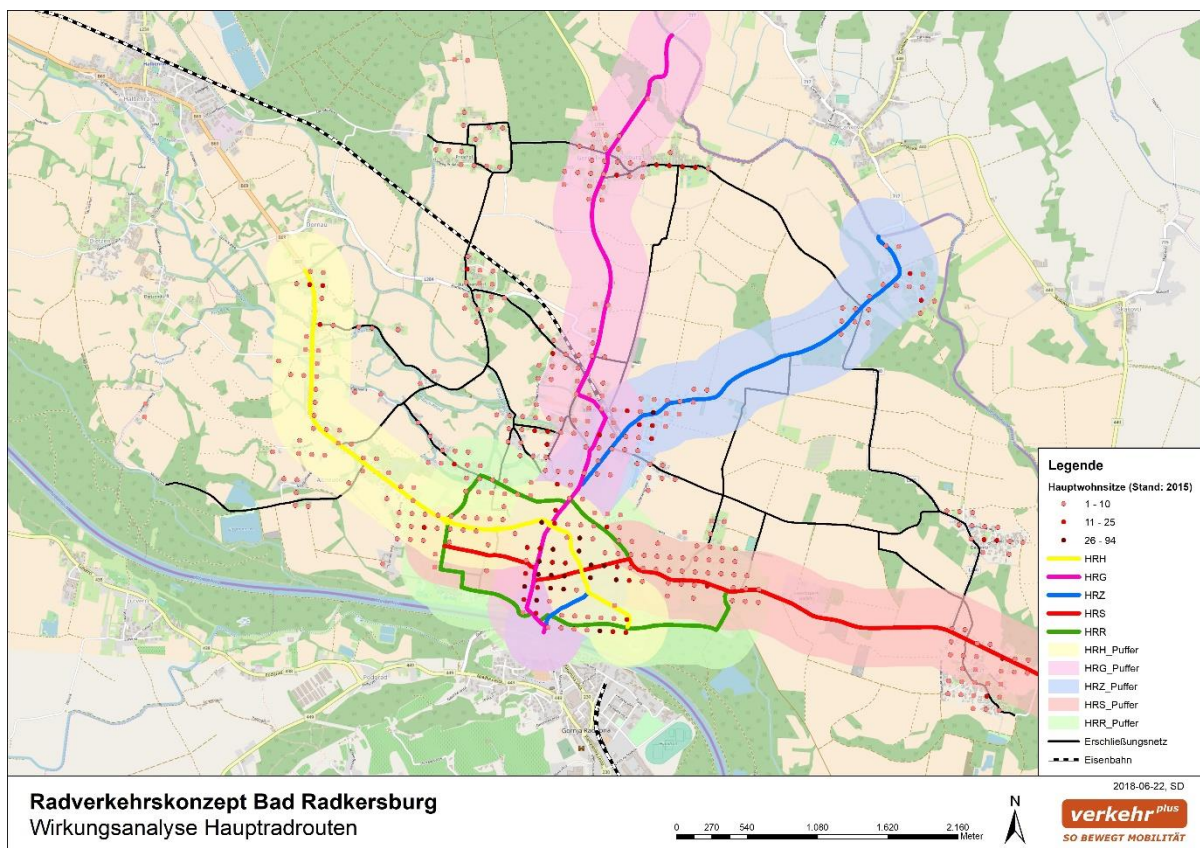


Abbildung 10: Haupttradrouten Bad Radkersburg mit 300m Einzugsbereichen ($r=300m$, Bevölkerung und Erwerbstätige)

Die Werte der Indikatoren wurden gereiht – die Vergleichbarkeit der 8 Haupttradrouten untereinander bezüglich eines bestimmten Indikators ist somit möglich.

Eine ordinale Gegenüberstellung aller Haupttradrouten ermöglichte somit eine Prioritätenreihung.



Nach dieser Methode wird folgende Prioritätenreihung hinsichtlich der Hauptrouten empfohlen:

Priorität 1: **HRS**

Priorität 2: **HRH**

Priorität 3: **HRZ**

Priorität 4: **HRG**

Priorität 5: **HRR**

Die Detailplanungen der Hauptrouten sind aus objektiver und fachlicher Sicht in dieser Reihenfolge umzusetzen.

4 Ergebnis Radparken

Aufbauend auf das Idealnetz Radverkehr mit den 5 definierten Hauptradrouten und dem untergeordneten Erschließungsnetz wurde die räumliche Verteilung von Fahrradabstellanlagen in der Stadtgemeinde Bad Radkersburg erarbeitet (► Abbildung 11). Für das gesamte Planungsgebiet werden 31 Standorte für Fahrradabstellanlagen (in drei Qualitätskategorien) vorgeschlagen. Teilweise sind diese Fahrradabstellanlagen bereits vorhanden bzw. in Planung. Wesentliche Qualitätsmerkmale von Fahrradabstellanlagen sind in Abbildung 12 dargestellt.

Die Fahrradabstellanlagen sind an wichtigen Points of Interest (POI) im Planungsgebiet von großer Bedeutung. Insbesondere sind dies:

- Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (Bahnhöfe, Bushaltestellen) als wesentliche Verknüpfungspunkte für intermodalen Verkehr
- größere Wohnanlagen
- Schulen und weitere Ausbildungsstätten
- Arbeitsstätten
- große Geschäfte und Ämter
- Freizeiteinrichtungen

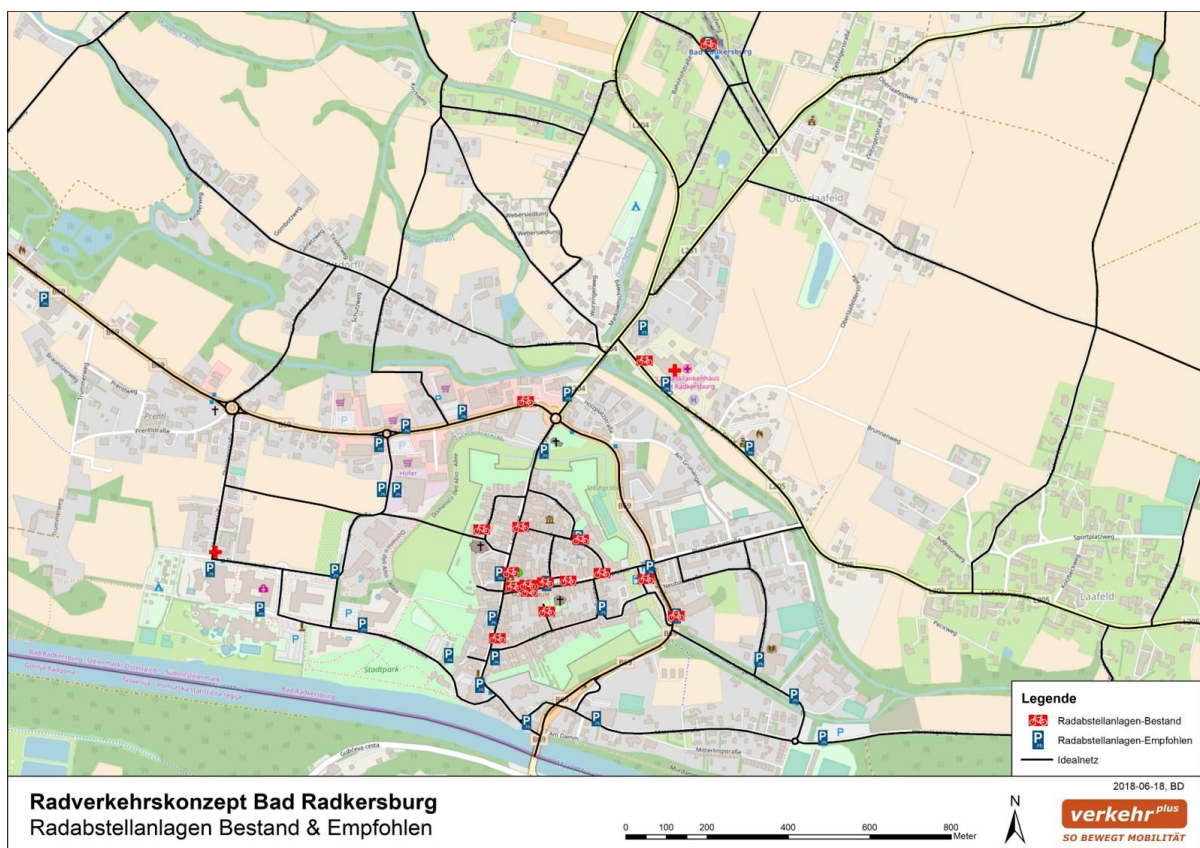


Abbildung 11: Fahrradabstellanlagen der Stadtgemeinde Bad Radkersburg



Abbildung 12: Best Practice Beispiel für Radparken mit hohen Qualitätsansprüchen (Land Steiermark 2016; Meschik 2008; Bildquelle: verkehrplus – Bregenz)

Wichtigste Schritte zur Umsetzung

Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ genaue vor Ort-Bedarfserhebungen an den vorgeschlagenen Standorten (Anzahl der Fahrradabstellplätze) ▶ Abstimmung mit Verantwortlichen am Standort (Grundstückseigentümern, Verkehrsbetrieben etc.)
Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Finanzierung klären ▶ Angebote einholen ▶ Förderansuchen stellen VOR Errichtung: klimaaktiv mobil
Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beauftragung für den Bau ▶ Förderansuchen stellen VOR Errichtung: Land Steiermark ▶ Adaptierung und Evaluierung

5 Ergebnis Motivation & Kommunikation

Für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung im Radverkehr sind fünf strukturelle Aspekte von zentraler Bedeutung:

- **Zielgruppen:** Wer wird angesprochen?
- **Planung:** Wann? Welcher Inhalt?
- **Finanzierung:** Wie viel? Wer zahlt?
- **Zuständigkeit:** Wer ist verantwortlich?
- **Vorhandene Strukturen:** Gibt es Synergiepotenziale?

Einige Maßnahmen wurden während eines Workshops erarbeitet (Auswahl):

- Broschüre RADmobil der Stadtgemeinde Bad Radkersburg mit Informationen zum Radverkehrskonzept, Fahrradstraße, Fahrradtypen, etc.
- Campaigning mit Dachmarke, innovativer Radkarte, Informationsforum und Sichtbarmachung der Infrastruktur
- Radverkehrs-Infrastruktur-Monitoring über Software-Lösung
- Lastenrad für die Nutzung durch Bauhof-Mitarbeiter, Tourismusbüro bzw. Möglichkeit des Verleihs sowie Pilotprojekt zu Lieferservices mit Lastenrädern
- Betriebliches Mobilitätsmanagement: mit personalintensiven Betrieben sollen Projekte zum betrieblichen Mobilitätsmanagement gemeinsam umgesetzt werden (Bsp. Hotels, Reha-Klinik, etc.) (Mobilitätschecks)
- Fahrrad-Servicestation, Fahrrad-Zählstelle und Streckenmonitoring

Die Kosten für eine unvollständige Auswahl von Maßnahmen im Bereich Motivation und Kommunikation wurden auf **€ 103.800 (Brutto)** geschätzt. Insbesondere in den ersten Jahren sind für eine erfolgreiche Imagekampagne entsprechende finanzielle Mittel notwendig.

Wichtigste Schritte zur Umsetzung

Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verantwortlichkeit und Zuständigkeit klären ▶ Weiterentwicklung und Detaillierung der Maßnahmen ▶ Erstellung eines Fahrradkalenders mit sämtlichen Maßnahmen zur Motivation und Kommunikation: Fixierung von Aktionen und Veranstaltungen (fünf strukturelle Aspekte)
Mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bewerbung und Präsentation neuer Infrastrukturen ▶ Umsetzung von verschiedenen Aktionen und Kampagnen
Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Etablierung von dauerhaften Aktionen und Kampagnen zur Bewerbung des Radverkehrs ▶ Radverkehrs-Monitoring (Datenerhebung, Infrastruktur-Überwachung, etc.)



6 Ergebnis Organisation & Rahmenbedingungen

Für eine positive Entwicklung des Radverkehrs in der Stadtgemeinde Bad Radkersburg sind personelle Strukturen und Verantwortlichkeiten (Radverkehrsbeauftragte/r) notwendig und ein entsprechender Finanzrahmen bereitzustellen.

6.1 Radverkehrsbeauftragte

Radverkehrsbeauftragte sind verantwortliche Personen in einer Gemeinde bzw. in einer Region für das Thema Radverkehr im Allgemeinen.

- Koordination von Radverkehrsplanungen und Einbindung in sämtliche Verkehrsplanungen inkl. Qualitätsmanagement
- Umsetzungsunterstützung von sämtlichen Radverkehrsmaßnahmen
- Bewerbung und Information zum Thema Radverkehr
- Beratung und Beschwerdemanagement (übergeordnete Gebietskörperschaften, Unternehmen, private Personen etc.)

Für eine positive und dauerhafte Entwicklung des Radverkehrs in der Stadtgemeinde Bad Radkersburg sind die notwendigen personellen Strukturen und Verantwortlichkeiten (Radverkehrsbeauftragte/r) zu klären. Es ist zu empfehlen die Aufgaben der/des Radverkehrsbeauftragten auf mehrere Personen aus Politik und Verwaltung aufzuteilen.

6.2 Rahmenvertrag

Das Land Steiermark hat sich das Ziel gesetzt den Radverkehrsanteil in der Steiermark zu heben und hat dazu ein kooperatives Fördermodell entwickelt (Land Steiermark 2016). Einerseits stellt das Land Steiermark attraktive fachliche, organisatorische und finanzielle Förderungen in Aussicht, andererseits sind dafür Verbindlichkeiten sowie eine aktive Rolle seitens der Region notwendig.

Die Vertragsunterzeichnung ist der Beginn einer dauerhaften Umsetzung von Maßnahmen, die alle wichtigen Bereiche (3 Säulen) der Radverkehrsförderung umfasst und die Zusammenarbeit über zu vereinbarende Dauer klar regeln soll.

7 Kostenschätzungen

Für sämtliche Radverkehrsanlagen inkl. Leitsystem – für das gesamte Radverkehrssystem in der Stadtgemeinde Bad Radkersburg – wurden grobe Kostenschätzungen erarbeitet. In diesem Stadium der Planung (strategische, übergeordnete Planung) sind Kostenschätzungen äußerst schwierig und somit ausschließlich als grobe Richtwerte zu verstehen. Die Kosten entstehen auf Basis der entwickelten Maßnahmen und enthalten Kosten aus Um- und Neubau, Markierung, technische Ausrüstung etc. für Streckenabschnitte, Knoten und Wegweisung. Kosten für mögliche Grundablösen, Rodungsarbeiten etc. sind in der Kostenschätzung nicht enthalten.

Zusätzlich sind Kosten für die Detailplanung bereits in den Infrastrukturkosten enthalten. Weiters wurden für die Dauer der möglichen Rahmenverträge Kosten für Maßnahmen im Bereich Motivation und Kommunikation abgeschätzt.

Tabelle 2 zeigt die Aufteilung der Kosten. Die Aufteilung erfolgte dabei entsprechend der räumlichen Lage der jeweiligen Infrastruktur. Jene Kosten, welche den einzelnen Routen zugeordnet werden konnten, enthalten

- Bauliche Maßnahmen
- Maßnahmen zur Markierung und Beschilderung
- Planungsleistungen

Die Maßnahmenbündel sind inhaltlich sowie zeitlich auf den derzeitigen Wissensstand in Punkto Gemeindeentwicklungen abgestimmt. So sind beispielsweise Kosten für die Umsetzung alltagsradverkehrsfördernder Maßnahmen

für die Begegnungszone in der Altstadt

- für Lückenschlüsse von Geh- und Radwegen
- für die fahrradfreundliche Neugestaltung der Kreisverkehre an der LB69 und der L204
- für Geh- und Radwegbrückenbaumaßnahme an der Staatsgrenze in Sichel-dorf

enthalten.

Die Kosten für Zukunftsprojekte:

- die Erschließung des Bauerwartungslandes westlich des Kurzentrums mit Verbindung über die Bastion in die Altstadt (Abschnitte 001 bis 003 der HRS – Streckenlänge in Summe rund 660 m) sowie
- die Erschließungsradrouten/Nebenradrouten (Ringschluss) zwischen HRR und HRH über den Drauchenbach (Abschnitte 007, 084, 085 und 086 des Erschließungsnetzes – Streckenlänge in Summe rund 930 m)



wurden nicht erfasst.

Ihre Umsetzung ist aufgrund komplexer externer Rahmenbedingungen (Siedlungs- und Gewerbeentwicklung, Grundstücksverfügbarkeit, Denkmalschutz, etc.) beeinflusst und bedarf einer detaillierteren Machbarkeitsüberprüfung, welche über eine Konzepterstellung hinausgeht. Aus Sicht der Netzplanung wirkt die Umsetzung dieser Maßnahmen jedenfalls positiv auf die Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad in Bad Radkersburg.

Die Kosten für Radabstellanlagen wurden dort abgeschätzt, wo die Umsetzung zur Gänze im Wirkungsbereich der Gemeinde liegt. Abstellanlagen auf Fremdgrundstücken (zB. Nahversorgern, Krankenhaus, etc.) sind im Konzept zwar empfohlen, diese Kosten sind jedoch nicht abgeschätzt.

Festgestellte Empfehlungen sollten umgesetzt, identifizierte Mängel beseitigt werden. Der Rahmen (fachlich/inhaltlich; Kostenrahmen) für dieses Programm sind das vorliegende Konzept, die Maßnahmenliste und geografischen Karten. Detailmaßnahmen (konkrete Planungen) aus den Bereichen Infrastruktur, Motivation und Kommunikation sind einzuleiten, sowie organisatorische Rahmenbedingungen für eine Umsetzung dieser zu schaffen.

Tabelle 2: Kostenschätzung (Richtwerte 2018) [€] für das Radverkehrskonzept Bad Radkersburg

HAUPTRAD-ROUTE	KOSTEN [NETTO]	KOSTEN [BRUTTO]
HRH (HR1)	416.730	500.076
HRG (HR2)	244.250	293.100
HRZ (HR3)	405.880	487.056
HRS (HR4)	273.030	327.636
HRR (HR5)	325.620	390.744
Erschließungsnetz	122.900	147.480
Motivation und Kommunikation	86.500	103.800
Abstellanlagen	100.500	120.600
GESAMTSUMME [NETTO]	1.975.410	
GESAMT SUMME [BRUTTO]		2.370.492



Alltagsradverkehr wird in seinen verschiedenen Facetten von mehreren Fördergebern finanziell unterstützt. Aktuell (Stand 05/2018) werden folgende Fördermöglichkeiten für Gebietskörperschaften angeboten:

- Klimaaktiv (Bund mit EU-Kofinanzierung): Umsetzung von Gesamtkonzepten (Infrastruktur, Radabstellanlagen, Wegweisung, Bewusstseinsbildung etc.)
- Land Steiermark: Maßnahmen im Zuge der steirischen Radverkehrsstrategie 2025



8 Akteure

Das vorliegende Radverkehrskonzept Bad Radkersburg wurde in einem kooperativen Prozess unter Beteiligung folgender Institutionen entwickelt, welchen an dieser Stelle herzlich gedankt sei:¹

- **Stadtgemeinde Bad Radkersburg**
- **Baubezirksleitung Südoststeiermark**
- **Wirtschaftsforum Bad Radkersburg**
- **Tourismus Bad Radkersburg**
- **Polizeiinspektion Bad Radkersburg**
- **Initiative Pro Innenstadt**
- **Lehrpersonal und Schüler der NMS Bad Radkersburg**
- **Land Steiermark (A16)**
- **Fachplaner (verkehrplus GmbH)**

9 Quellenverzeichnis

Land Steiermark (Hrsg.) (2016): Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Graz im Juni 2016

Meschik, M. (2008): Planungshandbuch Radverkehr. Springer, Wien, New. York, 226 S.

¹ Betrifft die Workshops sowie die Befahrung in der Stadtgemeinde