



Radverkehrskonzept Pilotregion Feldbach

Land Steiermark

verkehrplus - Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH

Kompaktversion
Radverkehrsstrategie Steiermark 2014+



Das Land
Steiermark

RADVERKEHRSKONZEPT KOMPAKT STADTGEMEINDE FELDBACH

Auftragnehmer:

**verkehrplus GmbH Prognose, Planung
und Strategieberatung**

Bearbeitungsteam:

Dr. Markus Frewein
Mag. Hannes Brandl
Martin Zottler, MSc BSc
Benjamin Dienstl, BSc
Denis Buhin, MSc

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



Geschäftsführung:
Dr. Ulrich Bergmann
Dr. Markus Frewein

AuftraggeberIn:

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

DI Herbert Reiterer
MMag. Fritz Bernhard

Stempfergasse 7
8010 Graz

T: +43 316 877 4141
E: abteilung16@stmk.gv.at
GZ: ABT16 VT-RF.02-2/2013-144
Auftrag vom 22.06.2015



Zitierweise:

verkehrplus (2016): Radverkehrskonzept Kompakt Stadtgemeinde Feldbach – Radverkehrsstrategie 2014+, im Auftrag des Landes Steiermark, Graz im Jänner 2016

Quelle Titelbild: verkehrplus GmbH

Graz, Jänner 2016

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

1 Prozessablauf

Das Ziel der Mobilitätsstrategie 2020+ 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.

Das vorliegende Radverkehrskonzept Kompakt Pilotregion Feldbach stellt die Kompaktversion des Radverkehrskonzepts Pilotregion Feldbach (verkehrplus 2016) dar. Dieses wurde in einem kooperativen Prozess (Workshops und Befahrung) unter Beteiligung

- der Stadtgemeinde Feldbach (Politik und Verwaltung),
- der Baubezirksleitung Südoststeiermark,
- dem Land Steiermark und
- der verkehrplus GmbH (als externer Fachplaner)

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 Pilotregion Feldbach und entspricht den wesentlichen Zielen der Radverkehrsstrategie Steiermark. Eine weiterhin enge Kooperation in Sachen Alltagsradverkehr zwischen der Region Feldbach und dem Land Steiermark soll durch dieses Konzept garantiert werden. Dieses Radverkehrskonzept ist zentraler Inhalt eines Radverkehrsvertrages zwischen dem Land Steiermark und der Stadtgemeinde Feldbach.

Aufbauend auf eine Grundlage mit künftigen Zielgebieten für Alltagsradverkehr in Gebieten der Steiermark (regionalentwicklung.at 2014) 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 2014+.

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.

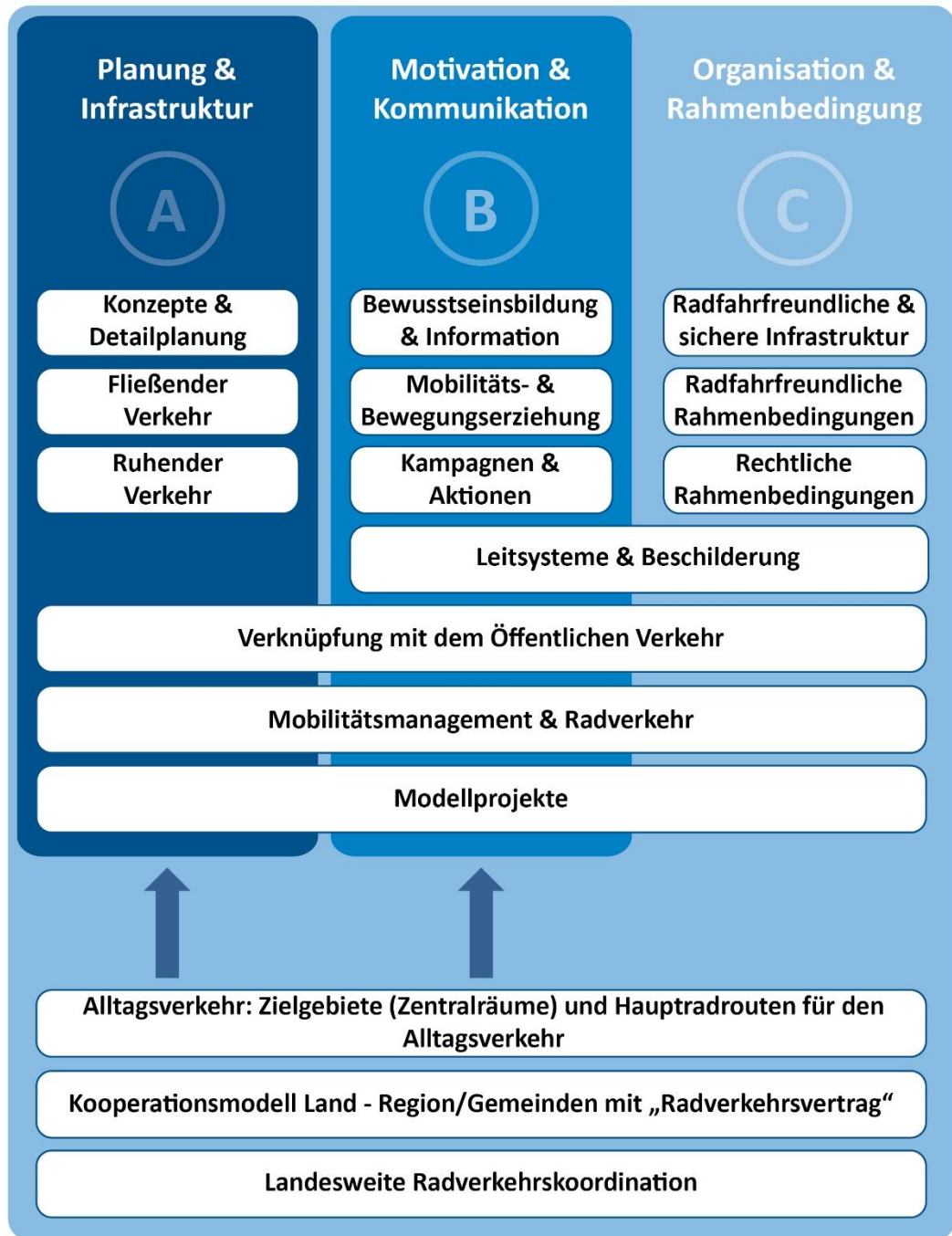


Abbildung 1: Die 3 Säulen der Radverkehrsstrategie Steiermark (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2008 – 2012, weiterentwickelt)

2 Ergebnis Bürgerbefragung

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

BürgerInnenbefragung

Eine umfassende BürgerInnenbefragung wurde im Frühjahr 2015 zu vielfältigen Themenfeldern rund um die neue Stadtgemeinde Feldbach abgewickelt (Krotschek, 2015). Einige Fragestellungen beziehen sich auf Mobilität und Radverkehr – die Ergebnisse sind in die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes Feldbach miteingeflossen (Auswertungen wurden übernommen).

Der Pkw ist für Feldbacher BürgerInnen das wesentliche Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung (► Abbildung 2). Knapp 25% gehen zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit / Ausbildung. Die zurückgelegten Entfernungen für den Weg zur Arbeit / Ausbildung zeigen großes Potential für die Nutzung des Fahrrades bzw. für das zu Fuß gehen. 27% der Wege sind kürzer als 2 km und weitere 36% kürzer als 15 km.

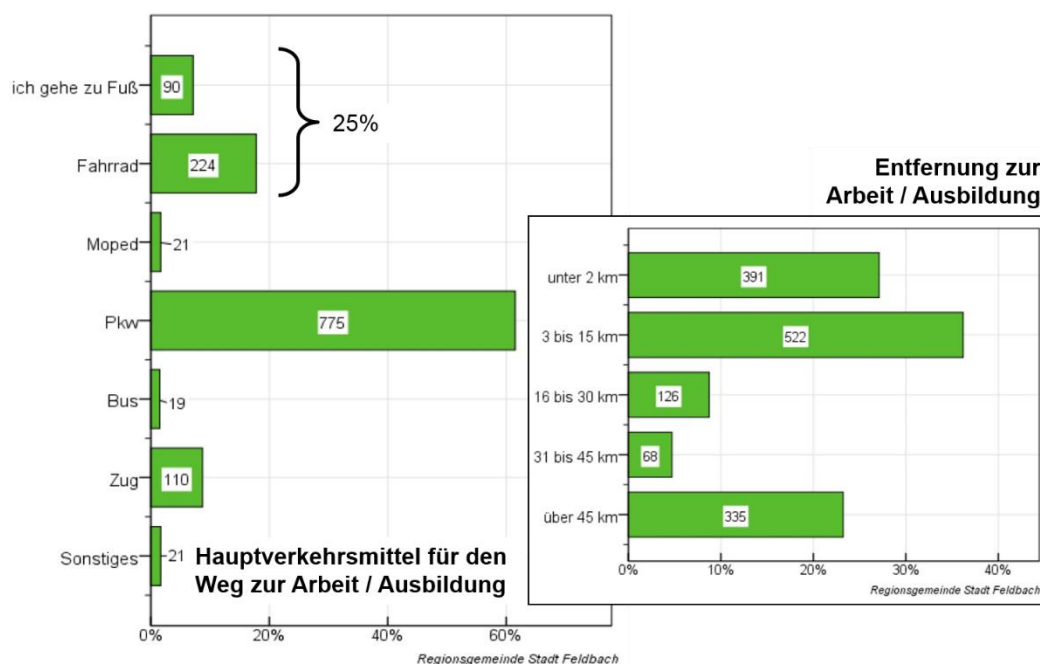


Abbildung 2: Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit/Ausbildung bzw. Entfernung zur Arbeit/Ausbildung (Womit kommen Sie überwiegend zur Arbeit/Ausbildung? Wie weit fahren Sie zur Arbeit bzw. zur Ausbildung (einfache Strecke)?; Krotschek 2015)

BürgerInneninterview

Im Zentrum von Feldbach wurde ein umfassendes BürgerInneninterviews abgewickelt, bei denen Passanten zu verschiedenen Fragestellungen bezüglich Mobilität und Radverkehr befragt wurden.

Das Fahrrad hat in der Bevölkerung bereits einen gewissen Stellenwert. 46% aller Interviewten gaben an, ihr Fahrrad zumindest mehrmals pro Woche zu nutzen (► Abbildung 3).

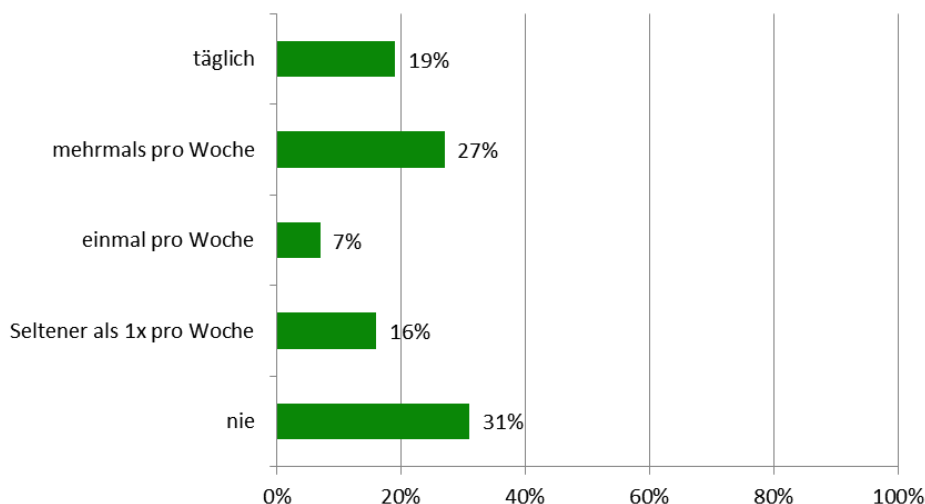


Abbildung 3: Nutzungshäufigkeit des Fahrrads der interviewten Personen; n=248)

Sichere und schnelle Radverbindungen sind für rund 80% der befragten für die Radnutzung als sehr wichtig (► Abbildung 4).

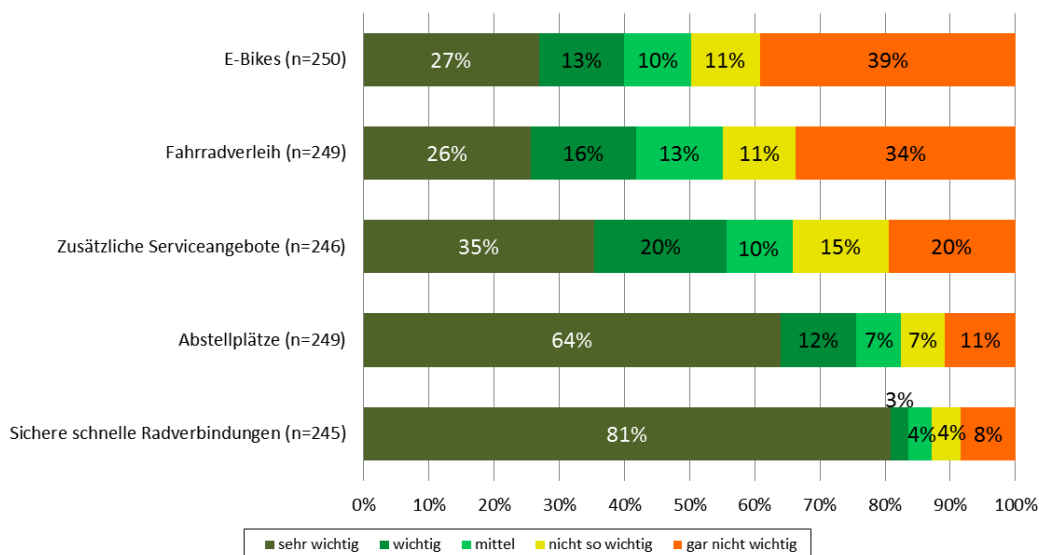


Abbildung 4: Wichtigkeit von Maßnahmen zur Fahrradnutzung

Resümee der Erhebungen

- Der überwiegende Teil der Bevölkerung ist mit dem Radwegenetz in Feldbach zufrieden (ausgenommen lokaler Konfliktpunkte)
- Sichere und qualitativ hochwertige Radinfrastrukturen sind für die Bevölkerung wichtig
- Das Rad hat in der Bevölkerung bereits Stellenwert (rund 45% nutzen das Rad mehrmals pro Woche)
- Kurze Wege stellen Verlagerungspotenzial dar (rund 30% sind direkt vom Kfz auf das Fahrrad verlagerbar)
- Einkauf als wichtiger Wegezweck für RadfahrerInnen

3 Ergebnis Netzplanung

3.1 Hauptradrouten

Es wurden 6 Hauptradrouten mit einer Länge von insgesamt **rund 37 km** in der Pilotregion Feldbach entwickelt (► Tabelle 1 und Abbildung 5). Zusätzlich wurde ein Erschließungsnetz für die untergeordnete Erschließung sowie zur Schließung von Lücken erarbeitet.

Anforderungen an Hauptrouten 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, 4-12% 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)

Tabelle 1: Hauptradrouten in der Pilotregion Feldbach

HAUPTRAD-ROUTE	ROUTEN-VERLAUF	LÄNGE [km]
HR 1	Oberweißenbach – Unterweißenbach – Schulzentrum Feldbach – Bahnhof Feldbach	4,5
HR 2	Wetzelsdorf – Grazer Straße – Feldbach Zentrum – Mühlendorf	9,0
HR 3	Paurach – Gniebing – Schillerstraße – Leitersdorf	9,5
HR 4	Gniebing – Bahnhof Feldbach – Raabau – Kreisverkehr B57 (kika)	6,5
HR 5	Oedt – Zentrum Feldbach – Bahnhof Feldbach	3,0
HR 6	Freibad Feldbach – Zentrum Feldbach – Kreisverkehr B57 (kika)	4,0
Erschließungsnetz	untergeordnete Erschließung und Lückenschlüsse	34,5

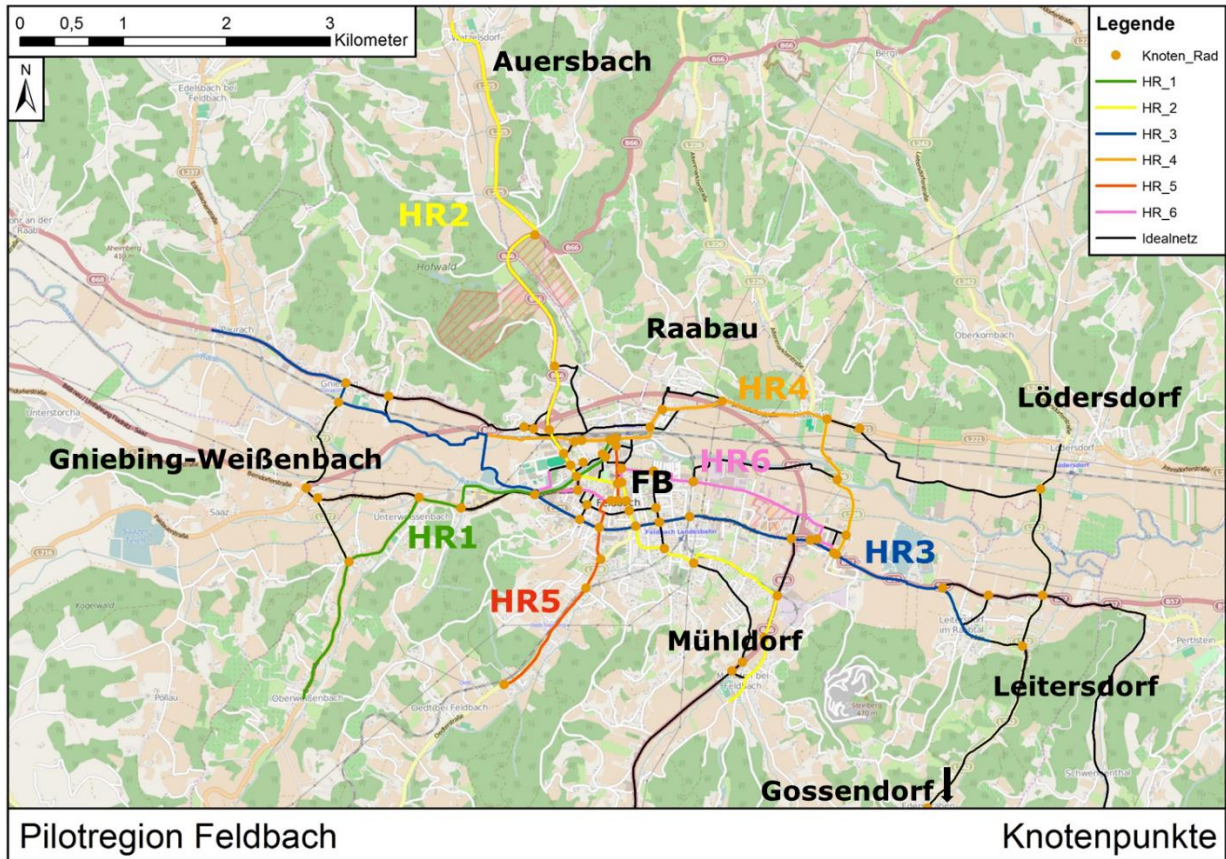


Abbildung 5: Haupttradrouten in der Pilotregion Feldbach

Den Knotenpunkten kommt in der Pilotregion Feldbach bezüglich Alltagsradverkehr besondere Bedeutung zu (► Abbildung 6). Sicherheit und die Schließung von Lücken für eine komfortable Nutzung des Fahrrades haben oberste Priorität.



Abbildung 6: Knotenskizzen: links - HR4/Verbindungsroute - L221; rechts - HR1/Verbindungsroute - L201/Hofer

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 7 sind alle Hauptradrouten in übersichtlicher Form dargestellt (Kartogramm). Wesentliche Punkte in der Gemeinde sind verortet und als erste Übersicht für den Radfahrer brauchbar.

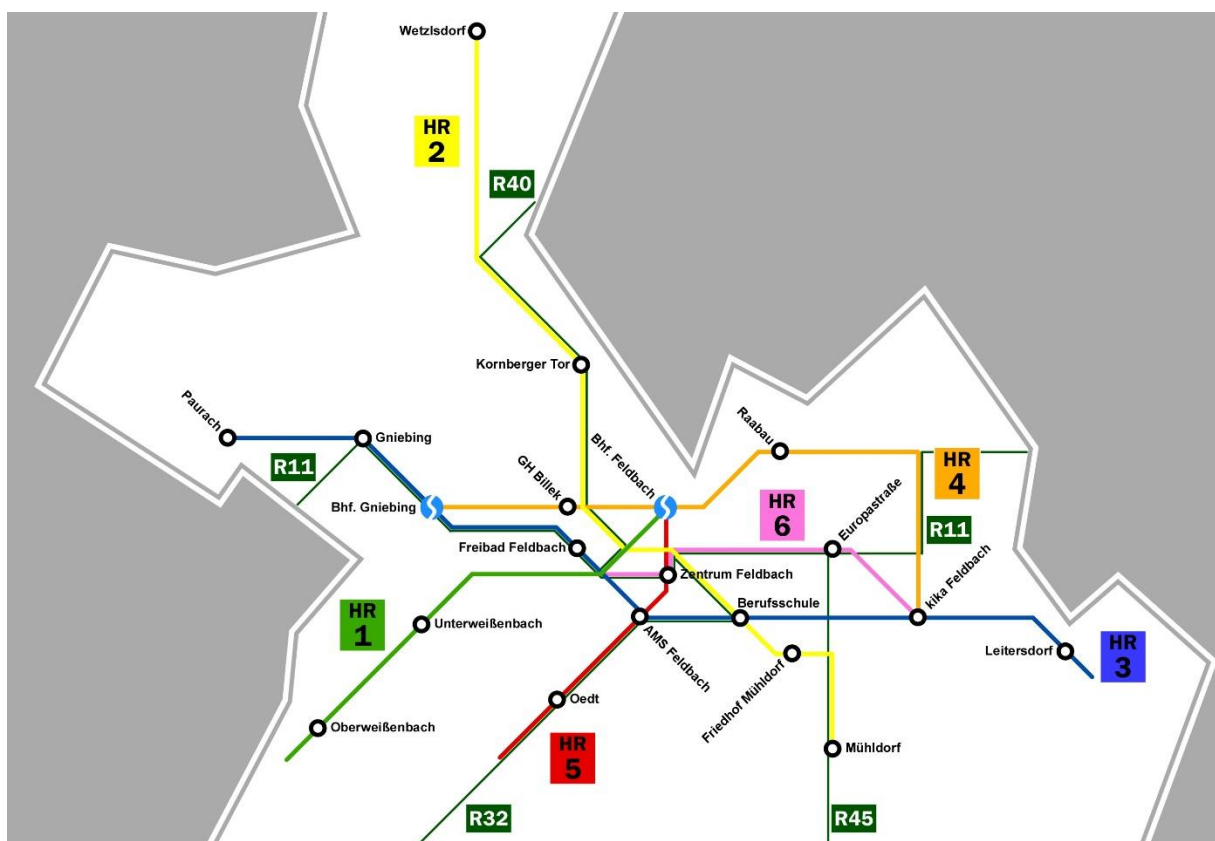


Abbildung 7: Übersichtskarte Hauptradrouten Pilotregion Feldbach (Kartogramm)

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 Pilotregion Feldbach 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.

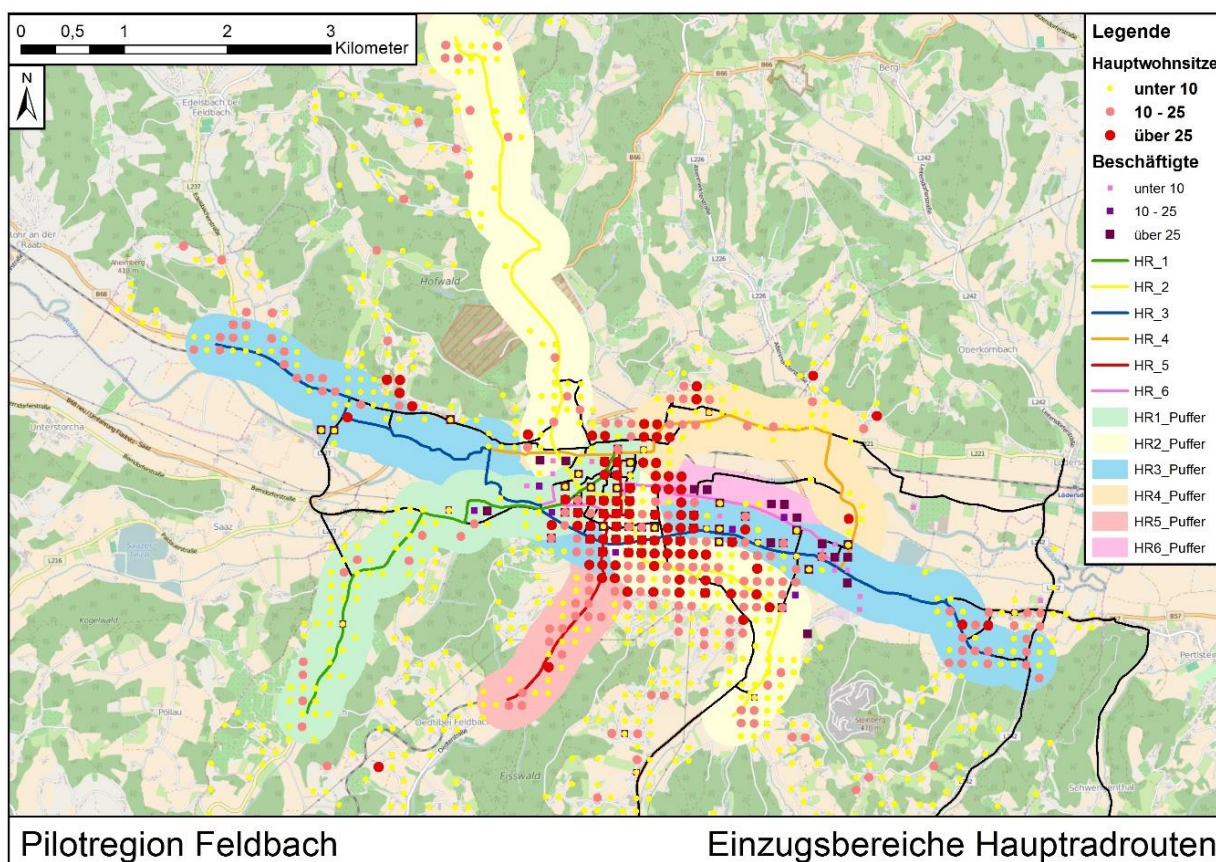


Abbildung 8: Haupttradrouten Pilotregion Feldbach mit 300m Einzugsbereichen ($r=300m$, Bevölkerung und Erwerbstätige)

Die Werte der Indikatoren wurden gereiht – die Vergleichbarkeit der 6 Haupttradrouten untereinander bezüglich eines bestimmten Indikators ist somit möglich.

Eine ordinale Gegenüberstellung aller Haupttradrouten ermöglichte somit eine Prioritätenreihung.

Nach dieser Methode sind die Haupttradrouten HR5, HR6 und HR4 die bedeutendsten Haupttradrouten in der Pilotregion Feldbach – deren zeitnahe Detailplanung und Umsetzung ist aus objektiver und fachlicher Sicht zu forcieren.

4 Ergebnis Radparken

Aufbauend auf das Idealnetz Radverkehr mit den 6 definierten Hauptradrouten und dem untergeordneten Erschließungsnetz wurde die räumliche Verteilung von Fahrradabstellanlagen in der Pilotregion Feldbach erarbeitet (► Abbildung 9). Für das gesamte Planungsgebiet werden 35 Standorte für Fahrradabstellanlagen (in drei Qualitätskategorien) vorgeschlagen. Teilweise sind diese Fahrradabstellanlagen bereits vorhanden bzw. in Planung. Wesentliche Qualitätsmerkmale von Fahrradabstellanlagen sind in Abbildung 10 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

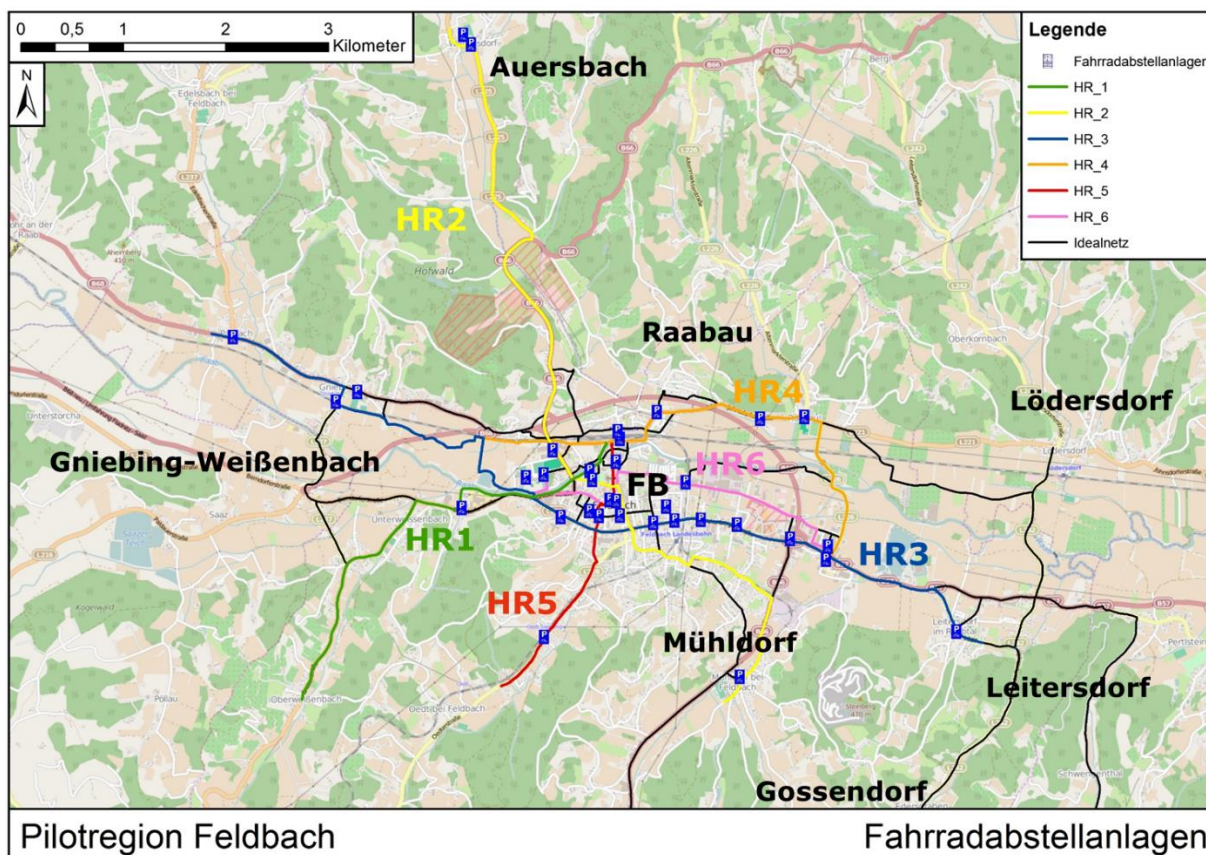


Abbildung 9: Fahrradabstellanlagen in der Pilotregion Feldbach



Abbildung 10: Best Practice Beispiel für Radparken mit hohen Qualitätsansprüchen (Land Steiermark 2008; 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 NACH 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):

- Homepage der Stadtgemeinde Feldbach → Radverkehrsnetz und Hauptradrouten vorstellen (App, Videos, Routenplaner etc.)
- Give-aways mit Stadt-Branding zum Thema Radfahren
- Unternehmen (Leitbetriebe) in der Stadtgemeinde Feldbach
 - Initiative und Förderung Fahrradabstellplätze
 - Bewusstseinsbildung im Unternehmen
 - Reduktion der Kfz-Stellplätze
- Fahrradkalender Stadtgemeinde Feldbach (zur internen Planung von Maßnahmen und Aktivitäten sowie zur Veröffentlichung dieser)

Die Kosten für eine unvollständige Auswahl von Maßnahmen im Bereich Motivation und Kommunikation wurden für **4 Jahre** auf **rund € 80.000** abgeschätzt. Insbesondere im ersten Jahr sind für eine erfolgreiche Imagekampagne entsprechende finanzielle Mittel notwendig.

Wichtigste Schritte zur Umsetzung

Kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 des Vorhabens Radverkehrskonzept 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



6 Ergebnis Organisation & Rahmenbedingungen

Für eine positive Entwicklung des Radverkehrs in der Pilotregion Feldbach 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.)

6.2 Radverkehrsvertrag

Das Land Steiermark hat sich das Ziel gesetzt den Radverkehrsanteil in der Steiermark zu heben und dazu ein kooperatives Fördermodell zu entwickeln. 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.

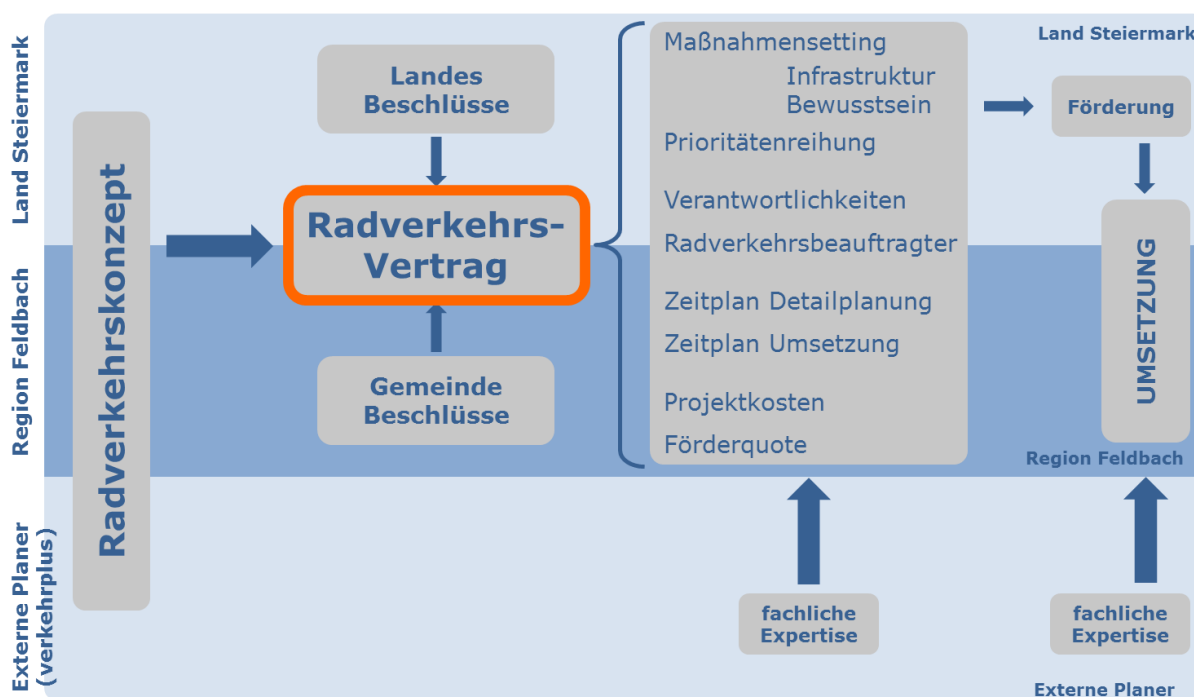


Abbildung 11: Fahrradabstellanlagen in der Pilotregion Feldbach

7 Kostenschätzungen

Für sämtliche Radverkehrsanlagen inkl. Leitsystem und Fahrradabstellanlagen – für das gesamte Radverkehrssystem¹ in der Pilotregion Feldbach – wurden grobe Kostenschätzungen erarbeitet. In diesem Stadium der Planung (strategische, übergeordnete Planung) sind Kostenschätzungen äußerst schwierig und somit ausschließlich als grobe Richtwerte zu verstehen.

Tabelle 2 zeigt eine grobe Kostenschätzung je Hauptradroute und dem zusätzlichen Erschließungsnetz. 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.

Tabelle 2: Kostenschätzung (Richtwerte 2015) [€] für das Idealnetz Radverkehr in der Pilotregion Feldbach

HAUPTRAD-ROUTE	ABSCHNITTE STRECKEN	KNOTEN	WEGWEI- SUNG*	FAHRRADAB- STELLANLAGEN	GESAMT [EXKL. MWST.]	GESAMT [INKL. MWST.]
HR 1	42.000	3.000	3.000	70.000	118.000	141.600
HR 2	211.000	6.000	5.000	76.000	298.000	357.600
HR 3	185.000	6.000	4.000	206.000	401.000	481.200
HR 4	231.000	3.000	3.000	6.000	243.000	291.600
HR 5	4.000	3.000	2.000	172.000	181.000	217.200
HR 6	33.000	3.000	3.000	140.000	179.000	214.800
Erschlie- bungsnetz	1.068.000	17.000	9.000	60.000	1.154.000	1.384.800
SUMME [EXKL. MWST.]	1.774.000	41.000	29.000	730.000	2.574.000	3.088.800
SUMME [INKL. MWST.]	2.128.800	49.200	34.800	876.000	3.088.800	

*Markierung und Beschilderung

Für eine positive und dauerhafte Entwicklung des Radverkehrs in der Pilotregion Feldbach sind die notwendigen personellen Strukturen und Verantwortlichkeiten (Radverkehrsbeauftragte/r) zu klären. Ein Finanzrahmen zur Entwicklung der unterschiedlichen Maßnahmen im Radverkehr wurde im Zuge der Konzepterarbeitung für die nächsten Jahre erstellt (► Tabelle 3).

¹ exklusive der Kosten für Motivation und Kommunikation (diese können keinen einzelnen Hauptradrouten zugeordnet werden).



Tabelle 3: Finanzrahmen für Maßnahmen im Radverkehr in der Pilotregion Feldbach

MAß- NAHME	KOSTEN PRO JAHR [€]					SUMME [€]
	2016	2017	2018	2019	FOLGEND	
Strecken- abschnitte	473.000	369.000	315.000	301.000	316.000	1.774.000
Knoten- punkte	15.000	13.000	13.000	-	-	41.000
Weg- weisung	9.000	6.000	10.000	3.500	500	29.000
Radparken	180.000	180.000	180.000	180.000	10.000	730.000
Inform. & Kommunik.	30.500	12.500	12.500	23.500	-	79.000
Summe [€, exkl. MwSt.]	707.500	580.500	530.500	508.000	326.500	2.653.000
Summe [€, inkl. MwSt.]	849.000	696.600	636.600	609.600	391.800	3.183.600

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.

Alltagsradverkehr wird in seinen verschiedenen Facetten von mehreren Fördergebern finanziell unterstützt. Aktuell (Stand 01/2016) werden folgende Fördermöglichkeiten für Gebietskörperschaften angeboten:

- Klimaaktiv mobil (Bund): Elektrofahrräder, E-Ladeinfrastruktur, Fahrradparken, Mobilitätsmanagement Radverkehr
- Klima- und Energiefonds (Bund): Intermodale Schnittstellen im Radverkehr
- Land Steiermark: Radabstellanlagen, Errichtung von Landesstraßen begleitenden Geh- und Radwegen

8 Akteure

Das vorliegende Radverkehrskonzept Pilotregion Feldbach wurde in einem kooperativen Prozess unter Beteiligung folgender Personen entwickelt, welchen an dieser Stelle herzlich gedankt sei:²

- **Stadtgemeinde Feldbach**

Finanzreferent Helmut Buchgraber
 GR Josef Gsöls
 OtBgm. Karl Kaufmann
 GR Stefan Laffer
 OtBgm. Christoph Langer
 OtBgm. Helmut Marbler
 Bgm. Josef Ober
 StR. Christian Ortauf
 OtBgm. Manfred Promitzer
 StR. Andreas Rinder
 Vzbgm. Anton Schuh
 GR Uwe Trummer

Ingrid Herbst (Stadtgemeinde Feldbach)
 Achim Konrad (Stadtgemeinde Feldbach)
 Andrea Meyer (Stadtgemeinde Feldbach)
 Lydia Stößl (Stadtgemeinde Feldbach)

- **Baubezirksleitung Südoststeiermark**

Alois Koch
 Franz Kortschak
 Josef Tauschmann

- **Land Steiermark (A16)**

Fritz Bernhard

- **Fachplaner (verkehrplus GmbH)**

Hannes Brandl (verkehrplus GmbH)
 Denis Buhin (verkehrplus GmbH)
 Markus Frewein (verkehrplus GmbH)

9 Quellenverzeichnis

Land Steiermark (2008): Strategie Radverkehr Steiermark 2008-2012. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 18A Gesamtverkehr und Projektierung, Graz, 72 S.

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

regionalentwicklung.at (2014): Radverkehrsstrategie Steiermark. Endbericht Juni 2014. AP1, AP2 und AP3. Graz, 93 S.

verkehrplus (2016): Radverkehrskonzept Pilotregion Feldbach – Radverkehrsstrategie 2014+, im Auftrag des Landes Steiermark, Graz

² Betrifft die Workshops 1 und 2 sowie die Befahrung in der Stadtgemeinde Feldbach.