



Kleinregionale Radverkehrsplanungen

Südweststeiermark

verkehrplus – Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH

Endbericht 2024



REGION
Südwest
Steiermark



Das Land
Steiermark

KLEINREGIONALE RADVERKEHRSPANUNGEN - SÜDWESTSTEIERMARK

Endbericht

Auftragnehmer:

**verkehrplus GmbH Prognose, Planung und
Strategieberatung**

Bearbeitungsteam:

Dr. Markus Frewein

Linda Seyfried MSc

Ingrid Gradwohl-Gruber MSc

Zsombor Moticska MSc

T: +43 316 908 707

E: office@verkehrplus.at



Geschäftsführung:

Dr. Ulrich Bergmann

Dr. Markus Frewein

AuftraggeberInnen:

**Regionalmanagement Südweststeiermark
GmbH**

Grottenhof 1

8430 Leibnitz



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

Stempfergasse 7

8010 Graz

GZ: ABT16-211995/2021-1

Beauftragt am: 18.07.2022



Zitierweise:

verkehrplus (2024): Kleinregionale Radverkehrsplanungen - Südweststeiermark, Endbericht, Graz im April 2024

Quelle Titelbild: verkehrplus GmbH, 2022

Alle Bezeichnungen in diesem Bericht gelten für alle Geschlechter gleichermaßen.

Ergänzt wird dieser Endbericht durch einen Materialband (► Materialband zu kleinregionalen Radverkehrsplanungen Südweststeiermark).

Graz, April 2024

INHALTSVERZEICHNIS

1	PROZESSABLAUF	7
1.1	Stärkung des Alltagsradverkehr	7
1.2	Zielsetzung	8
1.3	Systemabgrenzung	10
2	NETZPLANUNG	13
3	LEITSYSTEM	21
4	RADPARKEN	25
4.1	E-Radabstellanlagen an Bahnhöfen	28
5	MOTIVATION & KOMMUNIKATION	32
6	WIRKUNGSANALYSE	33
6.1	Indikatorenbeschreibung	33
6.1.1	Ergebnisse und Zusammenfassung	33
7	KOSTENSCHÄTZUNG	38
7.1	Kosten für die Radverkehrsinfrastruktur im Planungsgebiet	38
8	ORGANISATION & RAHMENBEDINGUNGEN	43
8.1	AkteurInnen	43
8.2	Förderungsvertrag	43
9	ANHÄNGE	45
10	QUELLENVERZEICHNIS	45

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Prozesse der Radverkehrsförderung	7
Abbildung 2: Die 3 Säulen der Radverkehrsstrategie Steiermark (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025)	9
Abbildung 3: Übersicht der Lage des Planungsraumes mit räumlicher Verteilung der Hauptwohnsitze (Potenzialraum Südweststeiermark - Lang, Lebring, Hengsberg, Südliches Stiefingtal); (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)	11
Abbildung 4: Übersicht der Lage des Planungsraumes mit räumlicher Verteilung der Hauptwohnsitze (Potenzialraum Südweststeiermark – Preding, Wettmannstätten, St. Andrä-Höch); (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)	12
Abbildung 5: Übersicht der Lage des Planungsraumes mit räumlicher Verteilung der Hauptwohnsitze (Potenzialraum Südweststeiermark – Sulmtal: Bad Schwanberg, St. Peter, St. Martin); (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)	12
Abbildung 6: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad vom Bahnhof Wettmannstätten (Quelle: bikecitizens onlinetool)	13
Abbildung 7: Radroutennetz im Potenzialraum Südweststeiermark – Lang, Lebring, Stiefingtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)	18
Abbildung 8: Radroutennetz im Potenzialraum Südweststeiermark – Preding, Wettmannstätten (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)	19
Abbildung 9: Radroutennetz im Potenzialraum Südweststeiermark – Sulmtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023).....	20
Abbildung 10: Übersichtskarte Hauptradrouten – Lang, Lebring, Stiefingtal (Kartogramm, eigene Bearbeitung, 2023)	22
Abbildung 11: Übersichtskarte Hauptradrouten – St. Andrä-Höch, Wettmannstätten, Preding, Hengsberg (Kartogramm, eigene Bearbeitung, 2023)	23
Abbildung 12: Übersichtskarte Hauptradrouten – Sulmtal (Kartogramm, eigene Bearbeitung, 2023).....	24
Abbildung 13: Lage der Radabstellanlagen im Potenzialraum Südweststeiermark – Land, Lebring, Stiefingtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)	26
Abbildung 14: Lage der Radabstellanlagen im Potenzialraum Südweststeiermark – Preding, Wettmannstätten (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023).....	27
Abbildung 15: Lage der Radabstellanlagen im Potenzialraum Südweststeiermark – Sulmtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)	27

Abbildung 16: „Bike Box“ - Fahrradabstellanlage inkl. Anlehnbügel, verschleißbaren Fahrrad-Boxen und einer Service-Station (Bildquelle: kempten.de).....	29
Abbildung 17: „Radbox“ - Fahrradabstellanlage inkl. verschleißbaren Fahrrad-Boxen ab Bahnhof Rankweil (Bildquelle: www.rankweil.at, 2020).....	30
Abbildung 18: Lastenfahrrad-Abstellanlage in Parkgarage am Bahnhof Malmö, Schweden (Bildquelle: qimby.net, 2018).....	30
Abbildung 19: Lastenfahrrad-Abstellanlage im öffentlichen Raum in Leipzig, Deutschland (Bildquelle: www.rad3.de, 2021).....	31
Abbildung 20: Hauptradrouten mit Einzugsbereichen $r=300$ m und Hauptwohnsitze – Lang, Lebring, Stiefingtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung)	35
Abbildung 21: Hauptradrouten mit Einzugsbereichen $r=300$ m und Hauptwohnsitze – Preding, Wettmannstätten, St. Andrä-Höch (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung).....	36
Abbildung 22: Hauptradrouten mit Einzugsbereichen $r=300$ m und Hauptwohnsitze – Sulmtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung)	37
Abbildung 23: Empfohlene Infrastruktur – Lang, Lebring, Stiefingtal.....	40
Abbildung 24: Empfohlene Infrastruktur – Preding, Wettmannstätten	41
Abbildung 25: Empfohlene Infrastruktur – Sulmtal	42

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Aspekte der Systemabgrenzung	10
Tabelle 2: Radroutenlängen pro Gemeinde	15
Tabelle 3: Radroutenlängen pro HR/Erschließung.....	15
Tabelle 4: Eigenschaften und Bedürfnisse von RadfahrerInnen am Alltags- und Freizeitverkehr (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025).....	17
Tabelle 5: Netzplanung - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive	17
Tabelle 6: Radabstellanlagen - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive	26
Tabelle 7: Motivation & Kommunikation - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive	32
Tabelle 8: Wirkungsanalyse Hauptradrouten – Aspekt Verkehr	33
Tabelle 9: Erreichbarkeitsanalyse: 300 m Luftlinie nach Gemeinden.....	34

1 Prozessablauf

1.1 Stärkung des Alltagsradverkehrs

Ziele der Radverkehrsstrategie 2025 des Landes Steiermark (Land Steiermark, 2016): sind u.a. die Stärkung des Alltagsradverkehrs und die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Perspektivisch werden eine Erweiterung und Verdichtung des aktuellen Radroutennetzes basierend auf dem bestehenden Straßennetz angestrebt, sowie die Umsetzung umfassender Maßnahmen zur Schaffung positiver Rahmenbedingungen für den Radverkehr als Alternative zum privaten Kfz-Verkehr forciert.

„Der Fokus der Radverkehrsförderung liegt auf der Stärkung des **Alltagsradverkehrs**. Dadurch können sowohl die Lebensqualität als auch das Gesamtmobilitätssystem verbessert werden.“ (Land Steiermark, 2019 bzw. Land Steiermark, 2016)

Für die Potenzialräume der Kleinregionalen Radverkehrsplanung in der Südweststeiermark (gesamt 12 Gemeinden, Planungsgebiete ► Abbildung 3 bis ► Abbildung 5) liegt der Fokus auf dem Alltagsradverkehr und auf alltäglichen Wegen von/zu ÖV-relevanten Siedlungskernen.

Insgesamt besteht der Prozess zur Förderung des Alltagsradverkehrs aus den in Abbildung 1 dargestellten Schritten.

Das Konzept zur kleinregionalen Radverkehrsplanung Südweststeiermark stellt den initialen Schritt dar. Es wurde in einem kooperativen Prozess unter Beteiligung eines interdisziplinär-besetzten Teilnehmerkreises entwickelt. Umfassende Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen wurden erarbeitet. Abschließend wurden für alle Maßnahmen, die im Zuge des Konzepts entwickelt wurden, Grobkosten abgeschätzt.



Abbildung 1: Prozesse der Radverkehrsförderung

Das Konzept der kleinregionalen Radverkehrsplanungen in den teilnehmenden Gemeinden dient als wesentliche Grundlage zur weiteren Vorgehensweise für die Förderung des Alltagsradverkehrs und zur Steigerung des Radverkehrsanteils im Potenzialraum Südweststeiermark. Die Ergebnisse der Konzeptphase entsprechen den wesentlichen Zielen der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025. (Land Steiermark, 2016) Eine weiterhin enge Kooperation in Sachen Alltagsradverkehr zwischen den

beteiligten Gemeinden und dem Land Steiermark soll durch dieses Konzept garantiert werden. Die vorliegenden kleinregionalen Radverkehrsplanungen sind zentraler Inhalt eines Rahmenvertrages zwischen dem Land Steiermark und den einzelnen Gemeinden des Potenzialraums Südweststeiermark.

1.2 Zielsetzung

Als wesentliche, zu beachtende übergeordnete Strategiepapiere zur Erstellung der kleinregionalen Radverkehrsplanungen Südweststeiermark sind die,

- Radverkehrsstrategie 2025 (Land Steiermark, 2016) und
- der regionale Mobilitätsplan Südweststeiermark (Land Steiermark, 2016)

zu nennen.

Strategien und Maßnahmen für den Radverkehr im regionalen Mobilitätsplan Südweststeiermark sind (Auszug):

- die Umsetzung von fußgänger- und radfahrerfreundlichen Ortszentren
- die Erarbeitung und Umsetzung der überörtlichen Radverkehrskonzepte im Potenzialraum Südweststeiermark, dazu zählt insbesondere
 - die Herstellung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes
 - die Errichtung von Radabstellanlagen gemäß dem Stand der Technik im Nahbereich wichtiger Ziele und Verkehrserreger
 - die Umsetzung bewusstseinsbildender Kampagnen and Schulen, Betrieben und den Gemeinden selbst sowie
 - das aktive, eigene „Vorleben“ regionaler MeinungsbildnerInnen
- Reduzierung der trennenden Wirkung von Straßenverkehrsachsen
- kontinuierliche Beseitigung von Unfallhäufungsstellen

Der vorliegende Endbericht fasst die gesammelten Endergebnisse der kleinregionalen Radverkehrsplanungen Südweststeiermark zusammen. Die Ergebnisse umfassen folgende Handlungsfelder:

- Netzplanung
- Leitsystem
- Radparken
- Motivation und Kommunikation
- Organisation und Rahmbedingungen

Ergänzt wird dieser Endbericht durch einen **Materialband** in welchem Präsentations-, Dokumentations- und Protokollunterlagen zum Prozess der Konzepterstellung gesammelt sind.

In der Radverkehrsstrategie Steiermark sind wichtige Grundsätze (3 Säulenmodell) für eine erfolgreiche Umsetzung von geeigneten Radverkehrs-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 Radverkehrsstrategie Steiermark aufbauenden, Konzepts zur kleinregionalen Radverkehrsplanung (► Abbildung 2), erfolgte in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber Regionalmanagement Südweststeiermark, den teilnehmenden Gemeinden, sowie der Baubezirksleitung (BBL) Südweststeiermark.

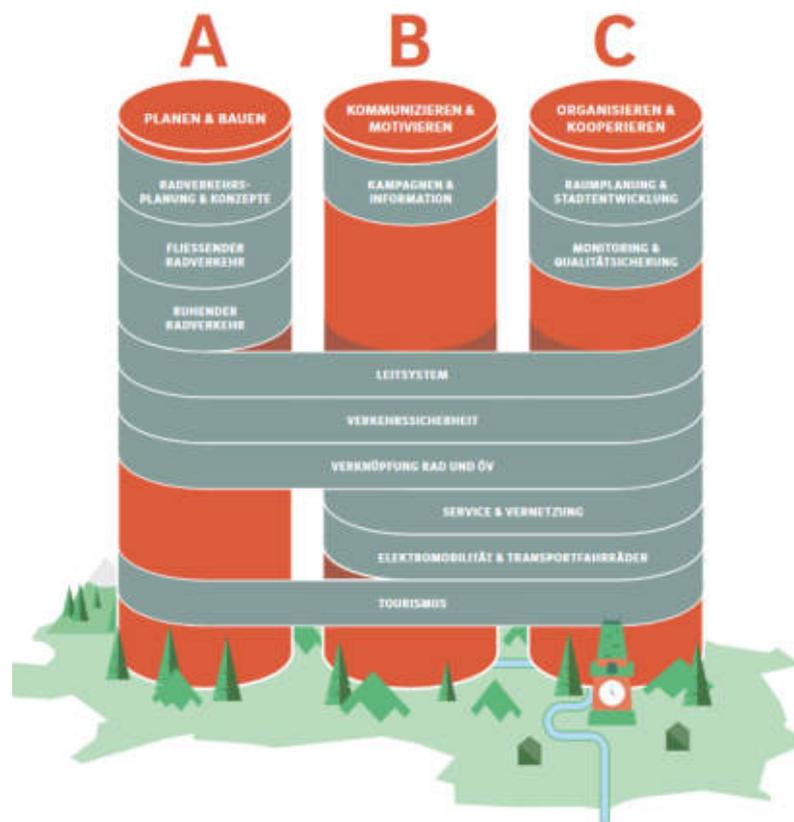


Abbildung 2: Die 3 Säulen der Radverkehrsstrategie Steiermark (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025)

1.3 Systemabgrenzung

Der Untersuchungsrahmen wird räumlich, inhaltlich und zeitlich abgegrenzt (► Tabelle 1):

Tabelle 1: Aspekte der Systemabgrenzung

ASPEKT	PROJEKT	ANMERKUNGEN
räumlich	<ul style="list-style-type: none"> ► Planungsgebiete in der Südweststeiermark (ca. 23.800 EW und ca. 330 km²) <ul style="list-style-type: none"> ► Gemeinde Preding (1820 EW / 18 km²) ► Gemeinde Wettmannstätten (1645 EW / 18 km²) ► Gemeinde St. Andrä – Höch (1716 EW und 21 km²) ► Gemeinde Hengsberg (1508 EW und 18 km²) ► Gemeinde Lang (1354 EW und 16 km²) ► Gemeinde Lebring – St. Margarethen (2204 EW und 8 km²) ► Gemeinde Ragnitz (1501 EW und 21 km²) ► Gemeinde St. Georgen an der Stiefing (1581 EW und 14 km²) ► Gemeinde Allerheiligen bei Wildon (1560 EW und 21 km²) ► Gemeinde Bad Schwanberg (4529 EW und) ► Gemeinde St. Peter im Sulmtal (1258 EW und) ► Gemeinde St. Martin im Sulmtal (3118 EW und) 	<ul style="list-style-type: none"> ► Datenquelle: Statistik Austria 2022 ► Abbildung 3 ► Abbildung 4 ► Abbildung 5
Zeitlich	<ul style="list-style-type: none"> ► Bestandssituation 2022/23 ► Bearbeitungszeitraum 2022-2023 ► Prognosezeitraum 2025+ 	
inhaltlich	<ul style="list-style-type: none"> ► Kleinregionale Radverkehrsplanungen Südweststeiermark ► IST-Analyse, Netzentwicklung, Maßnahmenentwicklung, Bewusstseinsbildung und Rahmenbedingungen mit Fokus Alltagsradverkehr ► inhaltliche Grundlagen ► Schärfung der Grundlagen in Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden ► GISplus Tool ► Workshops und Termine 	

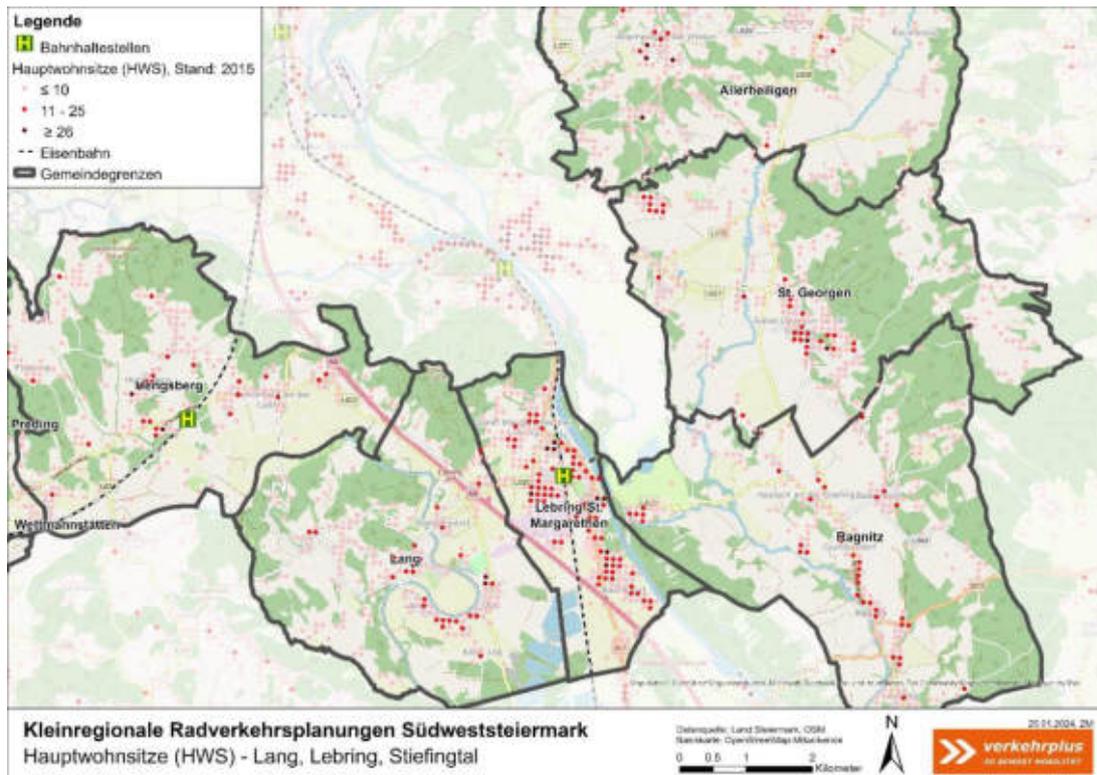


Abbildung 3: Übersicht der Lage des Planungsraumes mit räumlicher Verteilung der Hauptwohnsitze (Potenzialraum Südweststeiermark - Lang, Lebring, Hengsberg, Südliches Stiefingtal); (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)

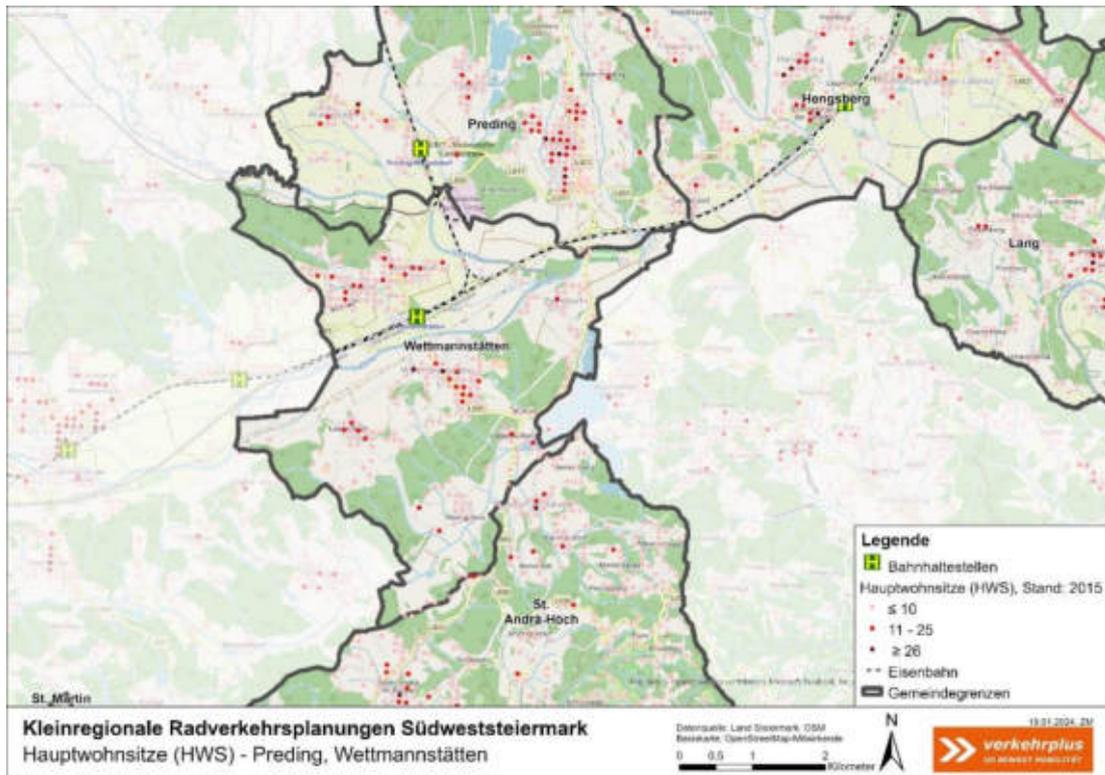


Abbildung 4: Übersicht der Lage des Planungsraumes mit räumlicher Verteilung der Hauptwohnsitze (Potenzialraum Südweststeiermark – Preding, Wetmannstätten, St. Andrä-Höch); (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)

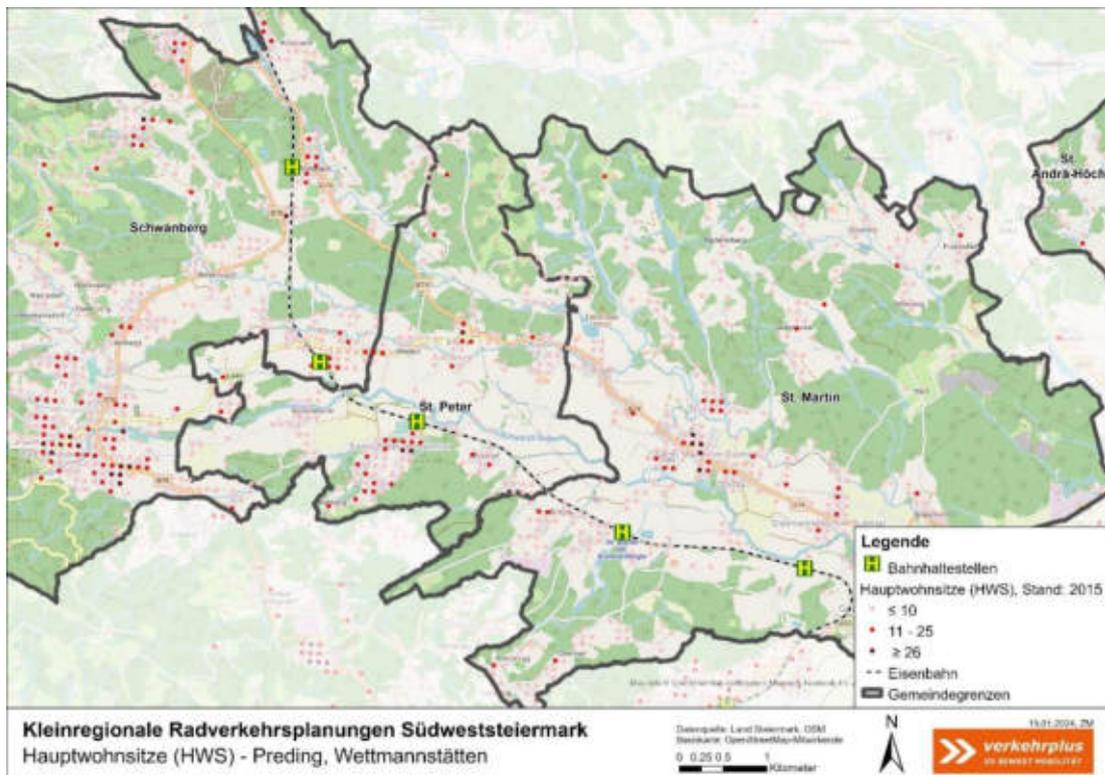


Abbildung 5: Übersicht der Lage des Planungsraumes mit räumlicher Verteilung der Hauptwohnsitze (Potenzialraum Südweststeiermark – Sulmtal: Bad Schwanberg, St. Peter, St. Martin); (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)

2 Netzplanung

Die Ergebnisse der geoinformatischen Raum- und Strukturanalysen, die im Vorfeld der Netzplanung erstellt wurden, können in den folgenden drei Kernaussagen zusammengefasst werden:

- Die meisten EinwohnerInnen in den Planungsgebieten, leben im Nahbereich von Bahnhaltstellen, und können diese mit dem Fahrrad in einer akzeptablen Fahrzeit erreichen (bis zu 10 min Fahrzeit zur ÖV-Haltestelle gilt als hohes Potenzial für den Alltagsradverkehr (Land Steiermark, 2016)).

Diese raumstrukturellen und verkehrlichen Bedingungen bilden ideale Rahmenbedingungen zur Verlagerung von kurzen Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad oder auf multimodale Wegeketten (zB Fahrrad und Bahn oder Fahrrad und Bus in Kombination).

Abbildung 6 zeigt unter Berücksichtigung des Wegenetzes und der Steigungen die durchschnittliche Reisesweite, ausgehend vom Bahnstandsstandort Wettmannstätten in 10 Minuten mit dem Fahrrad.

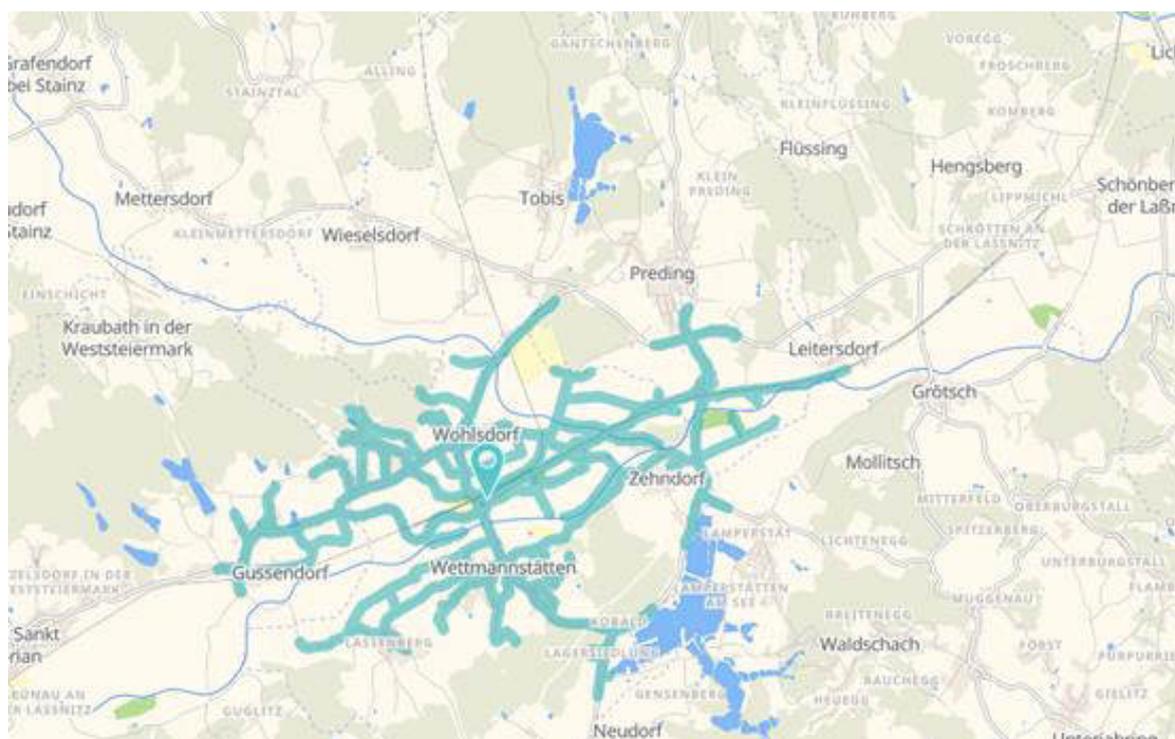


Abbildung 6: Beispiel der Erreichbarkeit: Fahrzeit 10 min mit dem Fahrrad vom Bahnhof Wettmannstätten (Quelle: bikecitizens onlinetool)

Die Netzplanung wurde in enger Zusammenarbeit mit Gemeinden und InteressensvertreterInnen erstellt. Zusätzlich trugen die Berücksichtigung statistisch erhobener Unfalldaten zwischen 2010 und 2018 (Kuratorium für Verkehrssicherheit,

2018) sowie Befahrungen und Lokalausweise zur Qualitätssicherung der Netzplanung bei.

In den Planungsgebieten (gesamt 12 Gemeinden) wurde ein Netz aus Hauptrouten und Erschließungsrouten mit einer Gesamtlänge von **rund 173 km** entwickelt (►Abbildung 7 bis ►Abbildung 9).

Entsprechend der räumlichen Lage von Ortszentren, Ortsteilen und Bahnhaltstellen bzw. Gemeinden zueinander und der Wichtigkeit der lückenlosen Wegebeziehungen ist ein Netz aus Hauptrouten (HR) entstanden, das Ortschaften und wichtige Quellen/Ziele miteinander verbindet. Wesentlich für die Netzwirksamkeit sind Erschließungsrouten (ER), welche hochqualitative Verbindungen zu und zwischen der Hauptroute ermöglichen.

Tabelle 2 zeigt die längenmäßige Verteilung der Routen auf die Gemeinden, Tabelle 3 listet die Gesamtlängen der Routen.

Tabelle 2: Radroutenlängen pro Gemeinde

GEMEINDE	LÄNGE HR [KM]	LÄNGE ERSCHLIEßUNGSNETZ [KM]	GESAMTLÄNGE [KM]
Preding	10	11	21
Wettmannstätten	11	9	20
St. Andrä – Hoch	4	1	5
Hengsberg	9	17	26
Lang	5	10	15
Lebring – St. Margarethen	4	7	10
Ragnitz	8	6	14
St. Georgen an der Stiefing	7	1	8
Allerheiligen bei Wildon	6	2	8
Bad Schwanberg	9	11	20
St. Peter im Sulmtal	6	6	12
St. Martin im Sulmtal	9	5	14
Gesamt:			173 km

Tabelle 3: Radroutenlängen pro HR/Erschließung

NETZELEMENT	VERLAUF	LÄNGE [KM]
Hauptradroute	Übergeordnete Verbindungen zwischen Ortschaften	86
Erschließungsnetz	Zubringerfunktion zu den Hauptradrouten	87
Gesamt:		173 km

Die Qualitätskriterien eines Radverkehrsnetzes im Alltag unterscheiden sich grundlegend von jenen eines Radverkehrsnetzes für touristische Zwecke. Tabelle 4 gibt einen Überblick bezüglich dieser Unterschiede.

Zur größtmöglichen Abschöpfung des Potenzials auf der zur Verfügung gestellten Infrastruktur sind daher die Anforderungen an die Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur

- entsprechend den heutigen Regeln der Technik und darüber hinaus
- für zukünftige Nutzungen (beispielsweise durch die vermehrte Nutzung von schnelleren Fahrrädern (zB E-Bikes) oder größeren Fahrrädern (zB Lastenfahrräder, Familienfahrräder, Dreiräder)

zu berücksichtigen.

Anforderungen an Hauptradrouten im Alltagsradverkehr sind:

- hohe Geschwindigkeiten (>20km/h)
- überholen, begegnen möglich (Interaktionen stören Verkehrsfluss nicht)
- leistungsfähig, gute Ausführungsqualität (Breite, Oberfläche, Wartung)
- kürzest möglicher Zeitaufwand bei selbst gewähltem Kraffteinsatz
- 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 an Hauptradrouten ist die Sichtbarmachung des Alltagsradverkehrs für alle VerkehrsteilnehmerInnen. Deshalb sind Hauptradrouten, als hochwertigstes Netzelement der Radverkehrsanlagen,

- hin und weg von Versorgungs- oder Verwaltungseinrichtungen,
- durch dichte Siedlungsräume,
- an prominenten Plätzen sowie
- entlang verbindender Straßen des MIV (motorisierten Individualverkehrs)

zu führen.

Tabelle 4: Eigenschaften und Bedürfnisse von RadfahrerInnen am Alltags- und Freizeitverkehr (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025)

ZIELORIENTIERTE ALLTAGSRADFÄHRERINNEN	WEGORIENTIERTE FREIZEITRADFAHRERINNEN
▶ Fährt zügig	▶ fährt eher gemütlich
▶ sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	▶ akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist
▶ fährt eher Ziele im dichtbebauten Ortsgebiet an ▶ meist geübt	▶ fährt Ziele außerhalb und innerhalb des Ortsgebietes an ▶ kann geübt oder ungeübt sein
▶ wetterresistent	▶ wetterabhängig
▶ bevorzugt Radverkehrsanlagen und Mischformen ▶ benötigt Wegweisung im übergeordneten Netz ▶ benötigt engmaschiges Netz	▶ bevorzugt selbständig geführte Radwege ▶ benötigt Beschilderung und Wegweisung ▶ nutzt Hauptrouten
▶ Planungsgebot: Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit	▶ Planungsgebot: Sicherheit, Erlebniswert, Erholungswert, Komfort und Attraktivität
▶ Der Weg ist die Strecke zum Ziel	▶ Der Weg ist das Ziel

Die wichtigsten Schritte zur Umsetzung bezüglich Netzplanung sind in Tabelle 9 beschrieben.

Tabelle 5: Netzplanung - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive

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

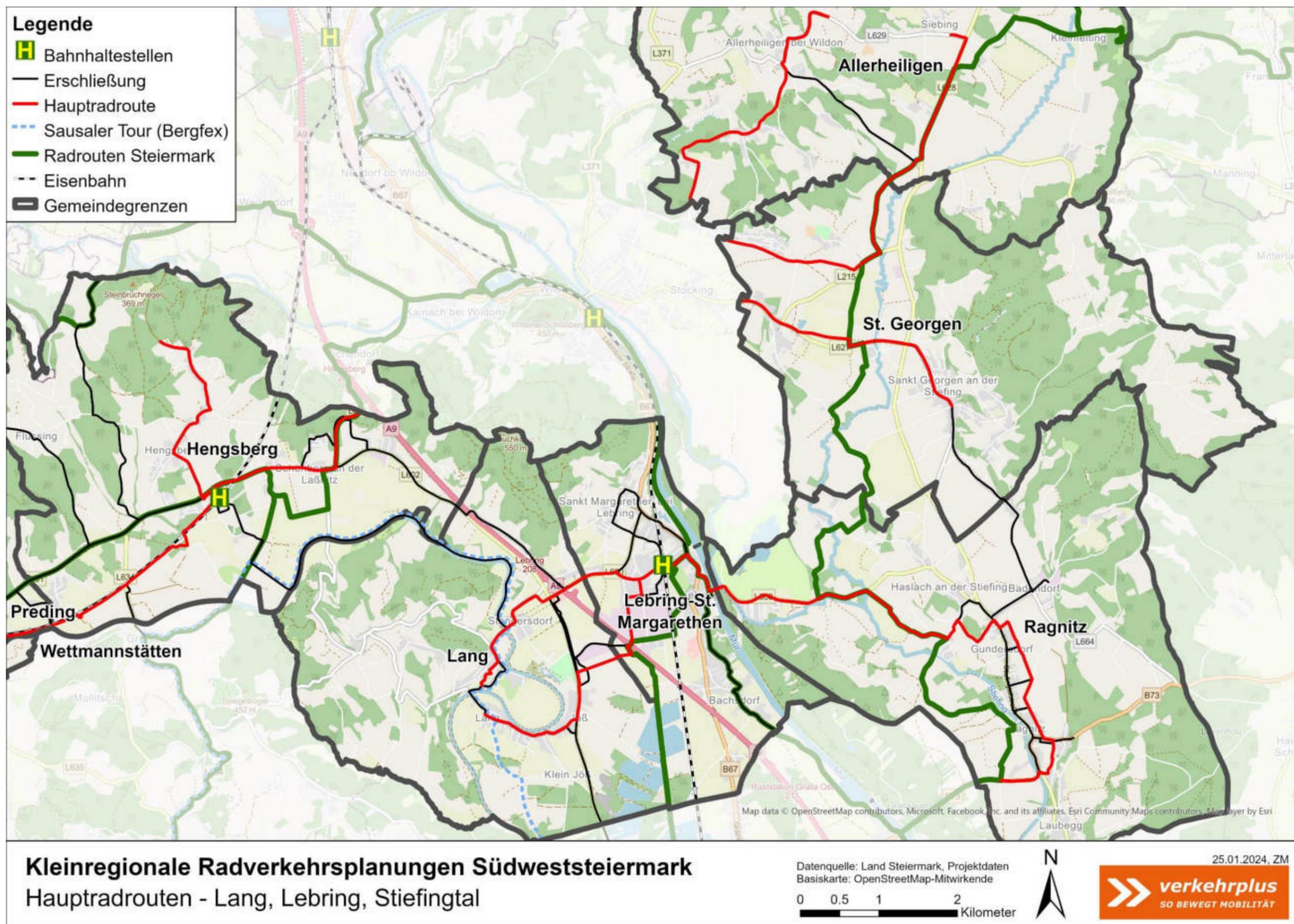


Abbildung 7: Radroutennetz im Potenzialraum Südweststeiermark – Lang, Lebring, Stiefingtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)

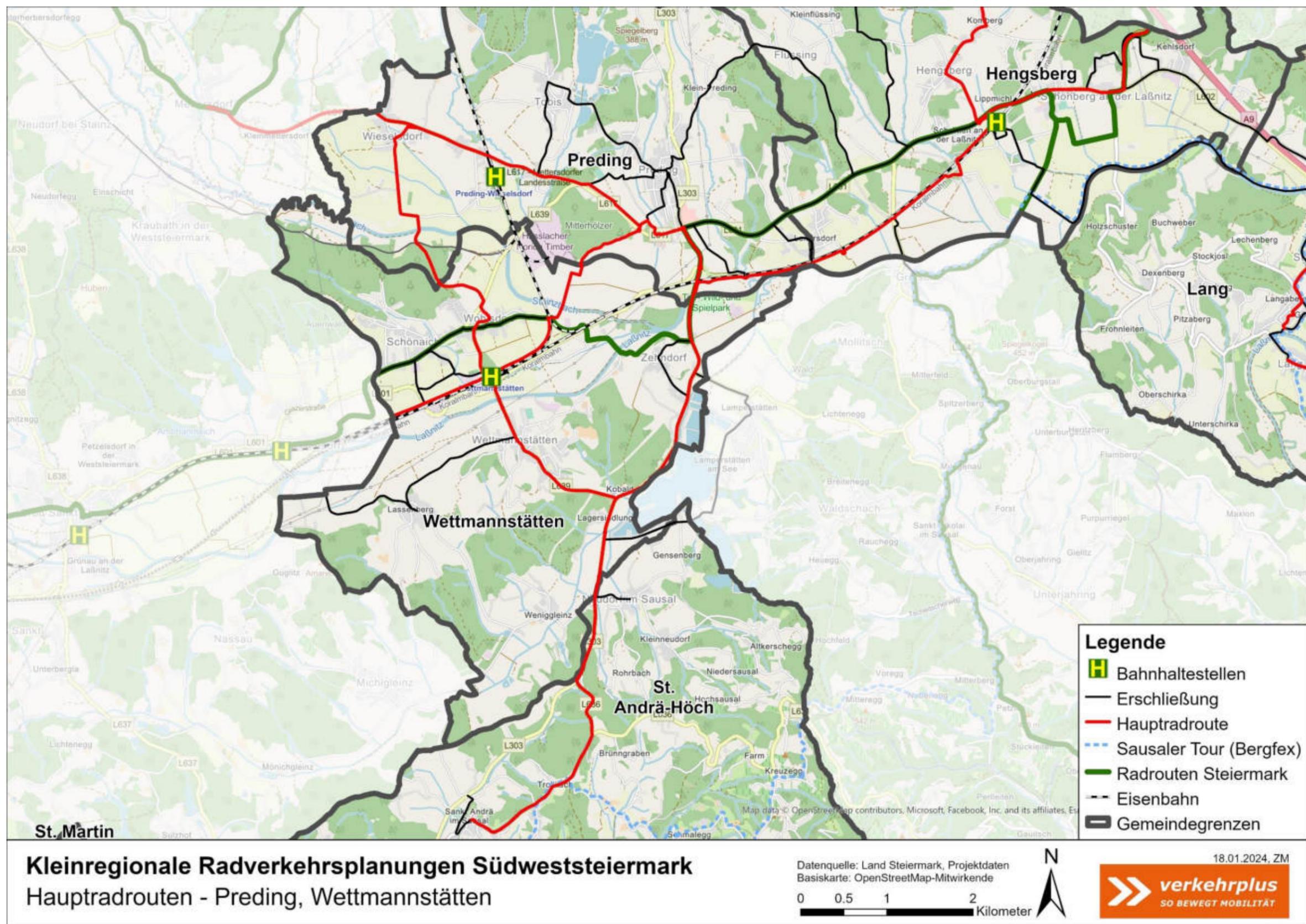


Abbildung 8: Radroutennetz im Potenzialraum Südweststeiermark – Preding, Wettmannstätten (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)

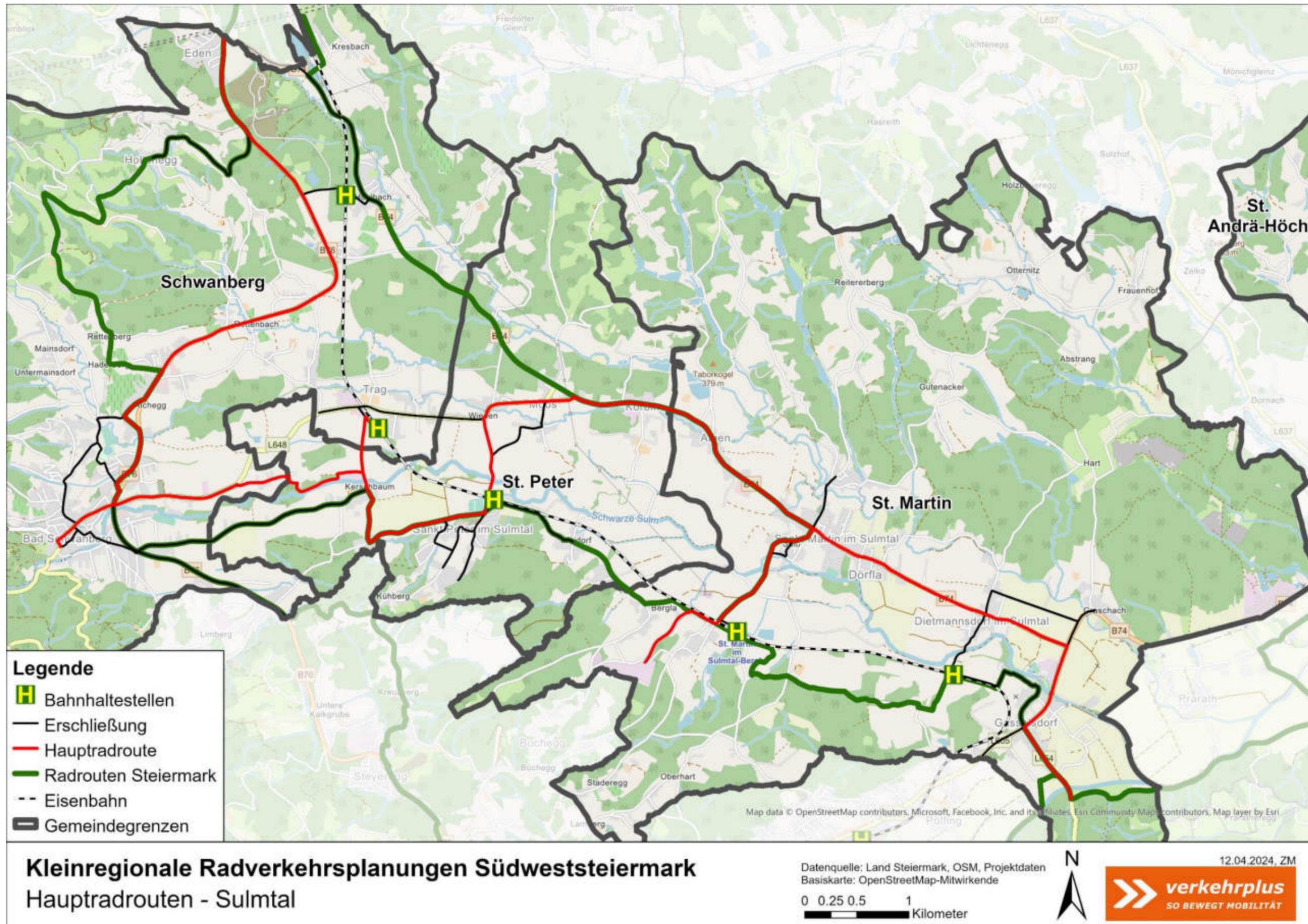


Abbildung 9: Radroutennetz im Potenzialraum Südweststeiermark – Sulmtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)

3 Leitsystem

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

- Orientierung – regional „Von A nach B führt diese Route!“
- Orientierung – lokal „Hier muss man links abbiegen!“
- Aufmerksamkeit und Sicherheit „Hier sind Radfahrer zu erwarten!“
- Marketing „Versuch auch du mit dem Rad zu fahren!“

Wesentlich für das Leitsystem ist die intuitive Verstehbarkeit und das Erfassen der Route innerhalb eines Gesamtnetzes in kurzer Zeit. Daher wurde, angelehnt an Netzpläne des Öffentlichen Verkehrs (zB der U-Bahn) ein Kartogramm entwickelt. (► Abbildung 10 bis ► Abbildung 12) Die Routenverläufe sind abstrahiert und ermöglichen die geografische Orientierung, ohne jedoch ihre Lage im Detail darzustellen.

Die Ausarbeitung und Umsetzung eines Beschilderungs- und Markierungskonzepts haben entsprechend der Richtlinie des Landes Steiermark, 2023 in Ausarbeitung, zu erfolgen.

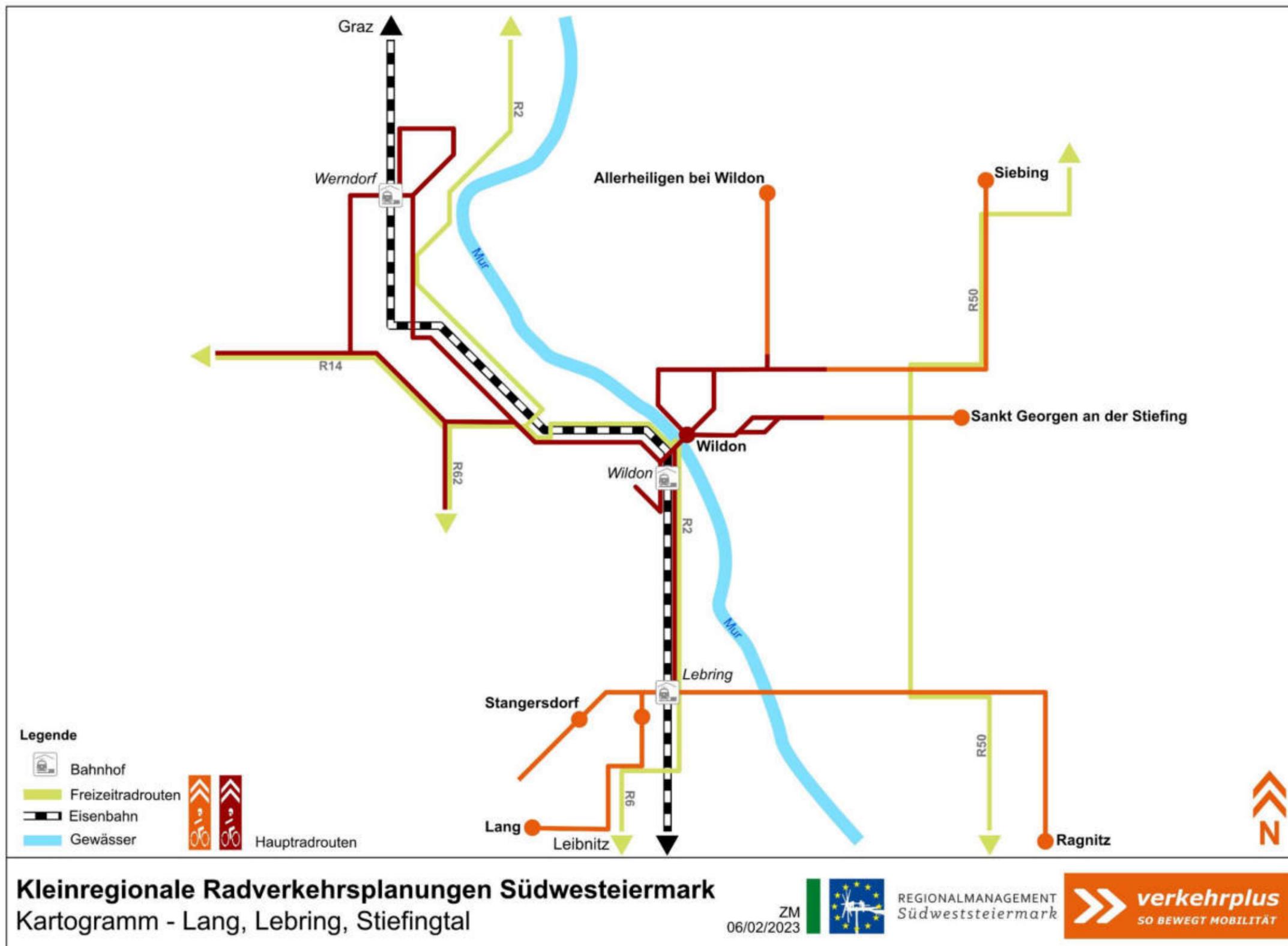


Abbildung 10: Übersichtskarte Haupttradrouten – Lang, Lebring, Stiefingtal (Kartogramm, eigene Bearbeitung, 2023)

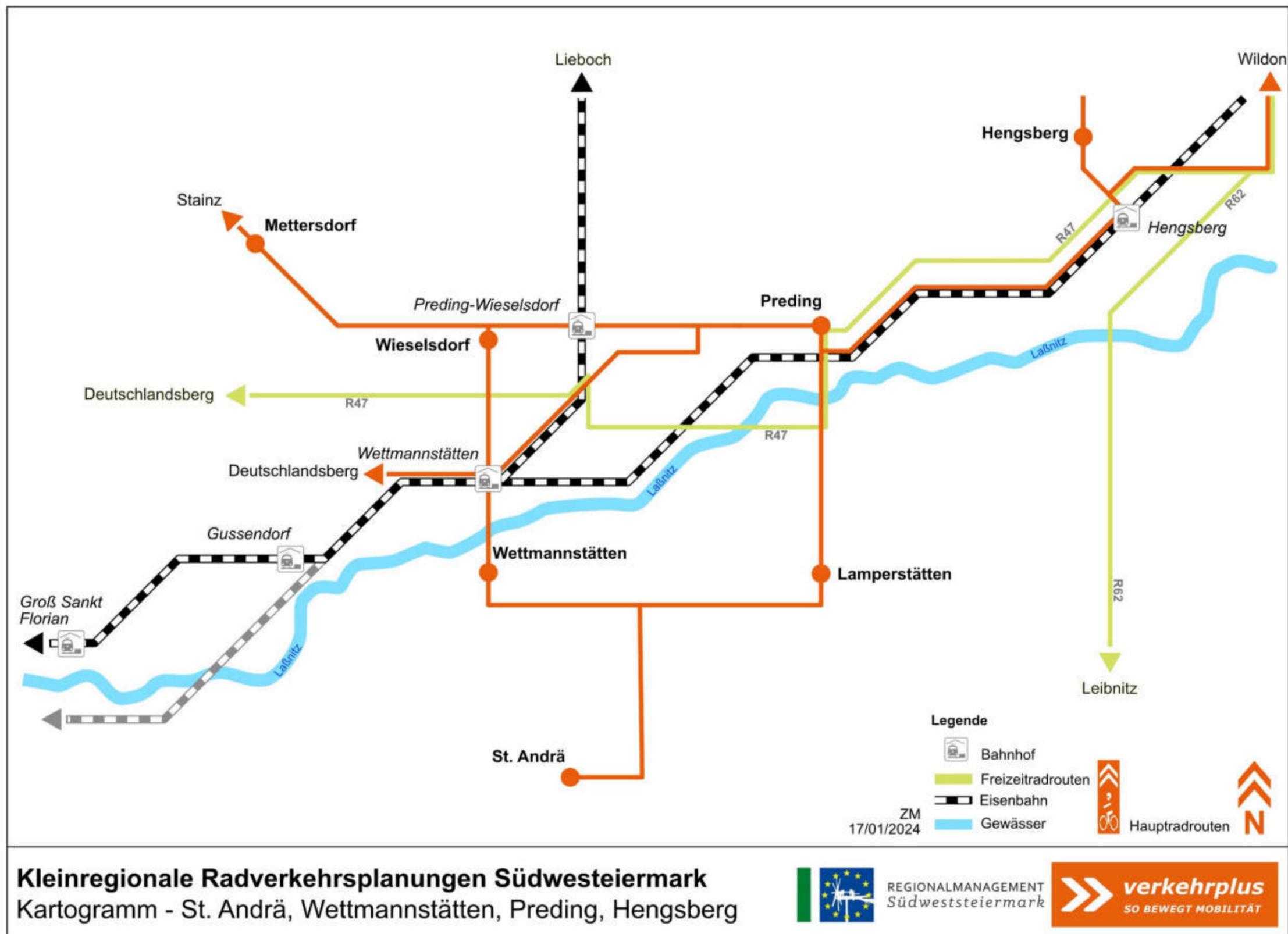


Abbildung 11: Übersichtskarte Haupttradrouten – St. Andrä-Höch, Wettmannstätten, Preding, Hengsbereg (Kartogramm, eigene Bearbeitung, 2023)

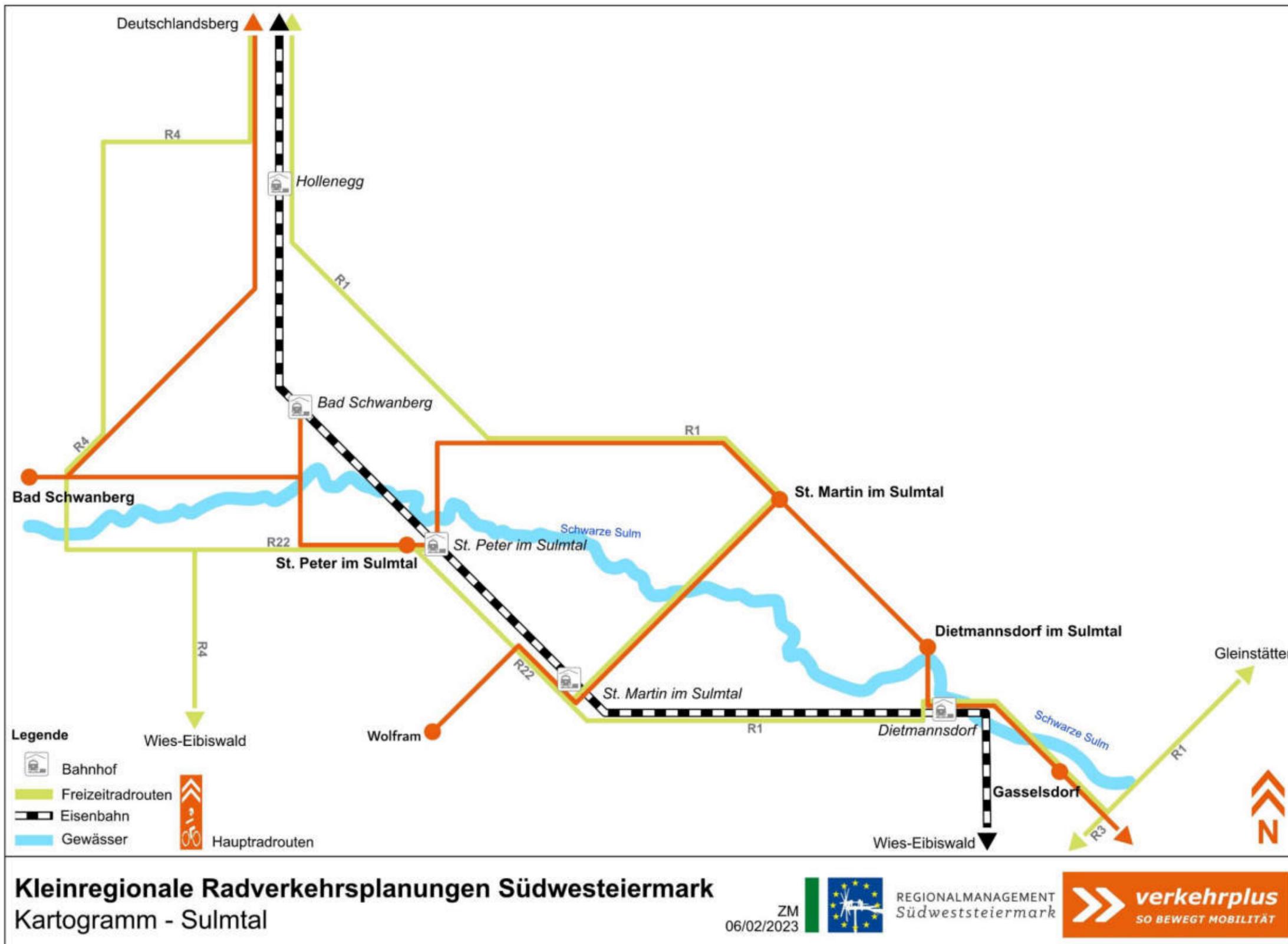


Abbildung 12: Übersichtskarte Haupttrad Routen – Sulmtal (Kartogramm, eigene Bearbeitung, 2023)

4 Radparken

Aufbauend auf das Planungsnetz mit den definierten Hauptradrouten und dem untergeordneten Erschließungsnetz wurde die räumliche Anordnung von Fahrradabstellanlagen im Potenzialraum Südweststeiermark erarbeitet (►Abbildung 13 bis ►Abbildung 15)

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

- Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (Bahnhöfe, Bushaltestellen) als wesentliche Verknüpfungspunkte für kombinierte Wegeketten (Fahrrad + Öffentlicher Verkehr)
- Schulen und weitere Ausbildungsstätten
- große Arbeitsstätten bzw. Gewerbegebiete
- große Geschäfte und Ämter
- Freizeiteinrichtungen

Speziell in den Ortszentren sowie in Gewerbezentren empfiehlt sich die Umsetzung mehrerer kleinerer Abstellanlagen. So zB vor Geschäften in den Ortskernen bzw vor großen Supermärkten außerhalb der Ortskerne, da so das Radparken nahe an den Eingangsbereichen ermöglicht wird. Sport- bzw. Kulturzentren oder Bahnhöfe sind mit größeren Anlagen auszustatten, da hier kurzfristig viele BesucherInnen zugleich zu erwarten sind. Für das gesamte Planungsgebiet werden **75 Standorte für Fahrradabstellanlagen** empfohlen.

Wesentliche Qualitätsmerkmale für hochwertige Radabstellanlagen sind (Land Steiermark 2016; Meschik 2008):

- möglichst direkt am Ziel
- Funktionsweise eindeutig erkennbar und verständlich
- Soziale Sicherheit (belebte Standorte, Beleuchtung) – diebstahlsicher
- Wegweisung und deutliche Kennzeichnung
- Reparaturmöglichkeit (Luftpumpe, Werkzeug, etc.) an hochfrequentierten Radabstellanlagen
- ohne Niveauunterschied, direkt, ungehindert und fahrend erreichbar
- ein-/ausparken, versperren einfach und ohne Kraftaufwand möglich
- kostenfrei bzw. hochsichere Anlagen erschwinglich
- Sicherheit vor Beschädigung (Anlehnbügel, Rahmenhalterung etc.)
- überdacht bzw. eingehaust

Die wichtigsten Schritte zur Umsetzung betreffend die Planung von Radabstellanlagen sind in Tabelle 6 genannt.

Tabelle 6: Radabstellanlagen - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive

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: zB klimaaktiv mobil, Land Steiermark
Langfristig	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Beauftragung für den Bau ▶ Adaptierung und Evaluierung

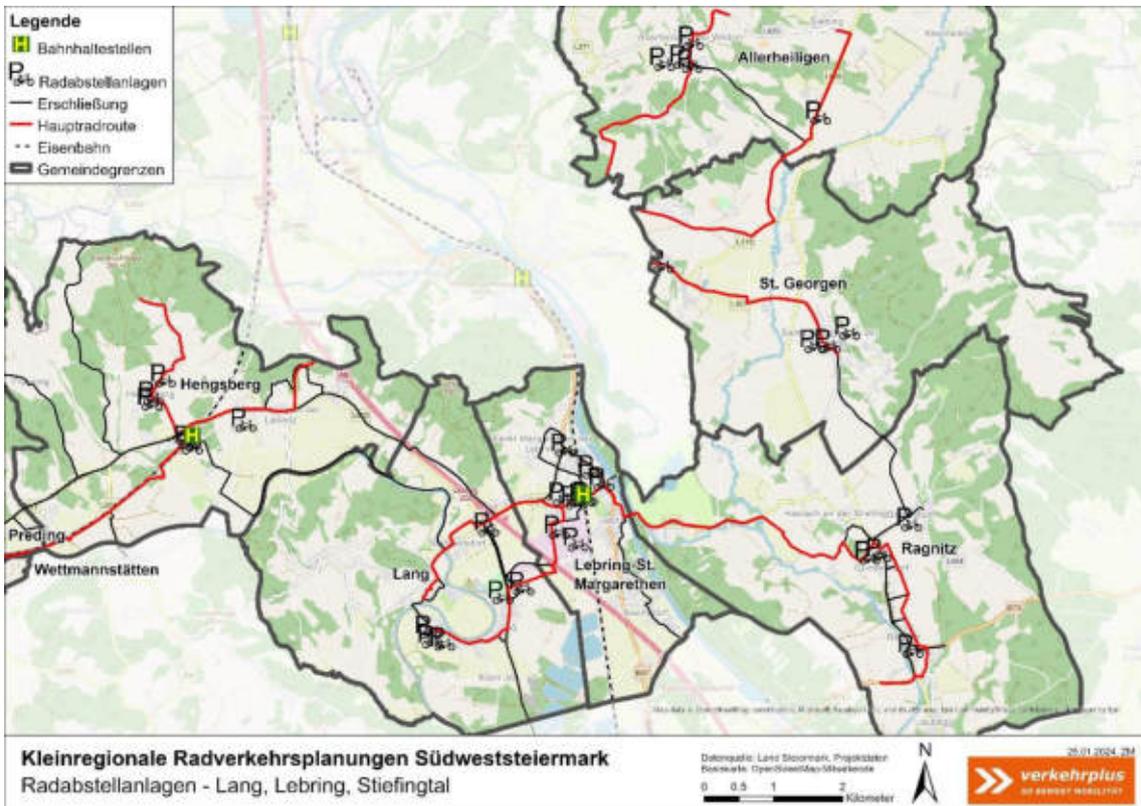


Abbildung 13: Lage der Radabstellanlagen im Potenzialraum Südweststeiermark – Land, Lebring, Stiefingtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)

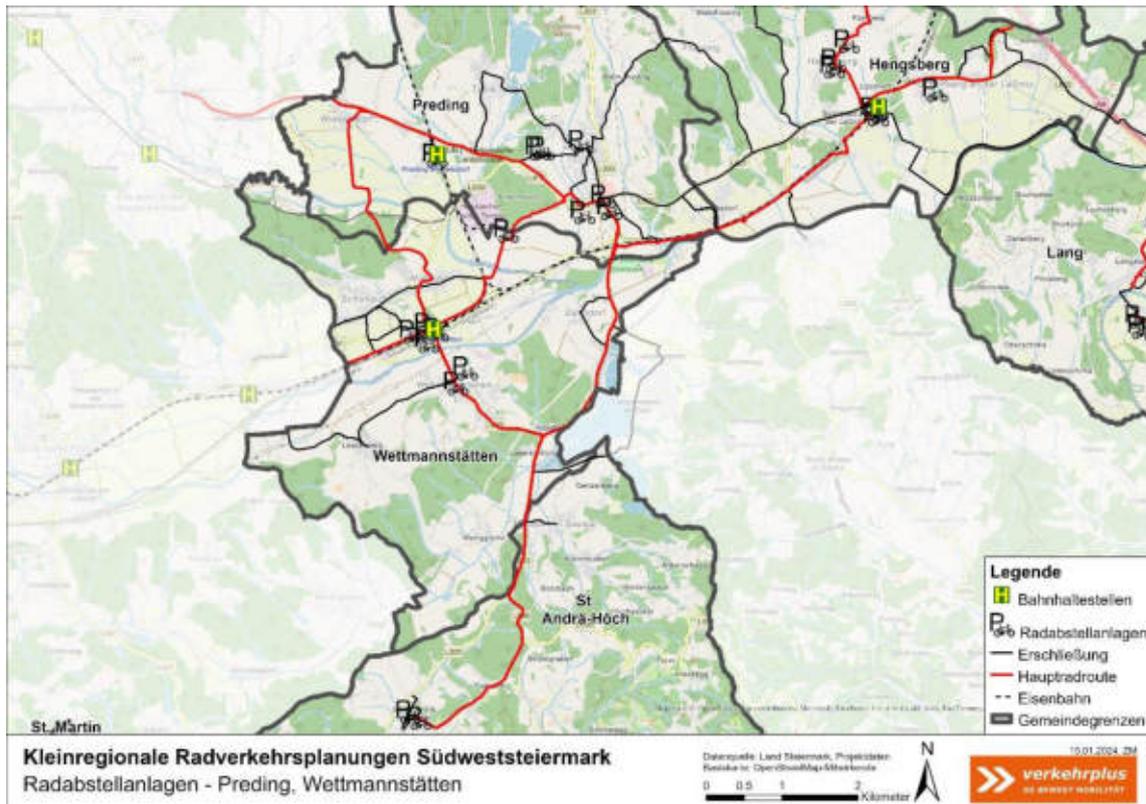


Abbildung 14: Lage der Radabstellanlagen im Potenzialraum Südweststeiermark – Preding, Wetmannstätten (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)

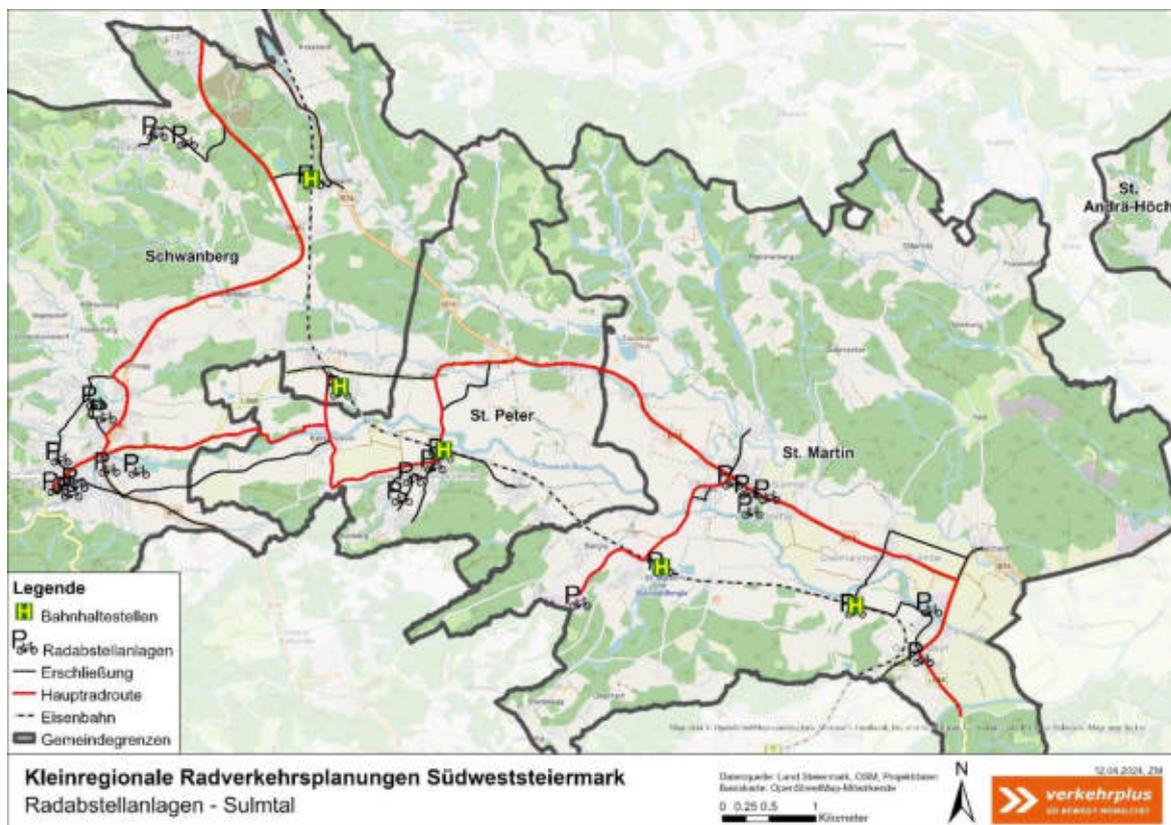


Abbildung 15: Lage der Radabstellanlagen im Potenzialraum Südweststeiermark – Sulmtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung, 2023)

4.1 E-Radabstellanlagen an Bahnhöfen

Mit der gesteigerten Nutzung von E-Bikes und (E-) Lastenfahrrädern steigt auch der Bedarf an hochwertigen Radabstellanlagen, die für verschiedene Fahrrad-Typen geeignet sind. So braucht es vor allem an stark frequentierten Bereichen im Potenzialraum attraktive und moderne Radabstellanlagen, nutzbar für verschiedenen Fahrrad-Typen.

Unter dem Aspekt der kleinregionalen Radverkehrsplanungen, Alltagsradverkehr insbesondere von/zu ÖV-relevanten Siedlungskernen, sowie die Kombination von Verkehrsmitteln (z.B. Fahrrad als Zubringer-Verkehrsmittel zum Öffentlichen Verkehr) zu fördern, ergibt sich die Priorität, Bahnhaltestellen mit qualitativen Radabstellanlagen auszustatten.

Somit ist bei der Ausstattung von Bahnhaltestellen aus fachlicher Sicht die vertiefte Berücksichtigung von Anforderungen an hochwertige und sichere Radabstellanlagen zu empfehlen.

E-Bikes und Anforderungen an Abstellanlagen

- **Standort und Barrierefreiheit:**
aufgrund des erhöhten Gewichts von E-Bikes ist das Anheben des Fahrrads nur erschwert möglich. Daher ist die Anlage barrierefrei erreichbar (bspw. ohne Überwinden einer Gehsteigkante) und auf dem gleichen Niveau wie die Umgebung zu positionieren.
- **Diebstahl- und Vandalismus-Schutz:**
Bei elektrisch unterstützten Fahrrädern, die in der Anschaffung deutlich kostenintensiver als herkömmliche Fahrräder sind, hat der Schutz vor Diebstahl oder Vandalismus eine besonders hohe Bedeutung (nach FH Erfurt, 2022).
Umso wichtiger ist es, Abstellanlagen mit hochwertigen Anlehnbügeln (anschließen am Rahmen und zusätzlich min. an einem Laufrad) auszustatten.
Insbesondere an Standorten mit einer langen durchschnittlichen Fahrrad-Parkdauer (bspw. Bahnhaltestellen) wird die Errichtung von nicht einsehbaren, verschließbaren „Fahrrad-Boxen“ (► Abbildung 16 und ► Abbildung 17) empfohlen.
- **Witterungsschutz:**
ausreichende Dimensionierung der Überdachung
- **E-Lademöglichkeiten:**
An Standorten mit einer langen durchschnittlichen Fahrrad-Parkdauer (bspw. Bahnhaltestellen) wird die Integration von E-Lademöglichkeiten in Abstellanlagen empfohlen. Qualitätsansprüche an E-Ladestationen sind:
 - Option Anlehnbügel und Ladestation:
Anlehnbügel mit integrierter IP67 Ausgangssteckdose 230V mit Schutzdeckel (Heimladekabel erforderlich) oder
Ladestation inkl. kompatible Ladekabel vor Ort (in Schließfach);
entsprechende Leistung, um mehrere E-Bikes zu laden
 - Option Schließfach und Stromanschluss:
Schließfach mit integrierter IP67 Ausgangssteckdose 230V mit Schutzdeckel (Heimladekabel erforderlich)

Eigens entwickelte Abstellanlagen für Lastenfahrräder finden sich bereits in vielen Städten, sowohl im öffentlichen Raum als bspw. auch in Parkgaragen (►Abbildung 18)

(E-)Lastenfahrräder und Anforderungen an Abstellanlagen

- **Standort und Barrierefreiheit:**
siehe Anforderungen E-Bikes; das Abstellen muss ohne Anheben des Lastenfahrrads möglich sein.
- **Diebstahl- und Vandalismus-Schutz:**
siehe Anforderungen E-Bikes, Anlehnbügel sind zusätzlich an die Abmessungen von Lastenfahrrädern anzupassen (z.B. ►Abbildung 19)
- **Witterungsschutz:**
siehe Anforderungen E-Bikes
- **E-Lademöglichkeiten:**
siehe Anforderungen E-Bikes, zusätzlich ist auf ausreichend große Verkehrs- und Rangierfläche bzw. gute Zugänglichkeit von Akku und Ausgangssteckdose auch nach Abstellen des Fahrrads zu achten (FH Erfurt, 2022)
- **Nutzerfreundlichkeit und Komfort:**
Für bequemes Ein- und Ausparken, insbesondere für das Be- und Entladen von Lastenfahrrädern, ist eine ausreichend große Manipulationsfläche vorzusehen. Für die Benützung von Familienfahrrädern ist zu beachten, dass bspw. Kinder sicher ein- und aussteigen können. Die Benützung der Anlage sollte selbsterklärend, barrierefrei und ohne Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen funktionieren. (FH Erfurt, 2022)



Abbildung 16: „Bike Box“ - Fahrradabstellanlage inkl. Anlehnbügel, verschleißbaren Fahrrad-Boxen und einer Service-Station (Bildquelle: kempten.de)



Abbildung 17: „Radbox“ - Fahrradabstellanlage inkl. verschleißbaren Fahrrad-Boxen ab Bahnhof Rankweil (Bildquelle: www.rankweil.at, 2020)

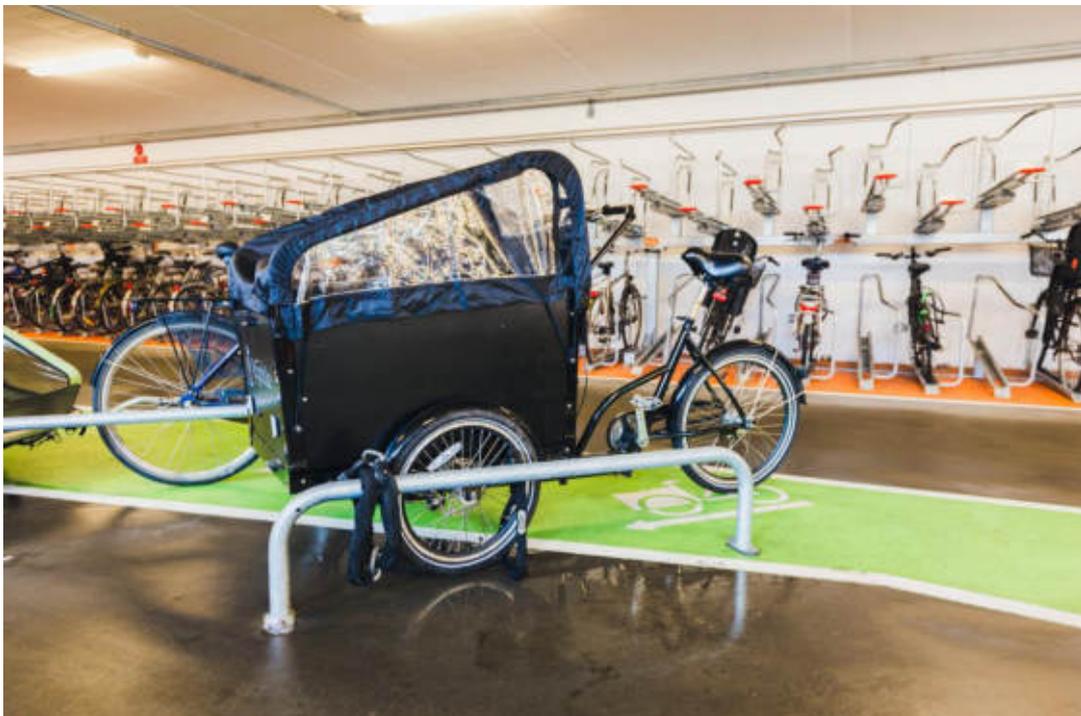


Abbildung 18: Lastenfahrrad-Abstellanlage in Parkgarage am Bahnhof Malmö, Schweden (Bildquelle: qimby.net, 2018)



Abbildung 19: Lastenfahrrad-Abstellanlage im öffentlichen Raum in Leipzig, Deutschland (Bildquelle: www.rad3.de, 2021)

5 Motivation & Kommunikation

Das vorrangige Ziel der Maßnahmen aus der Säule B „Motivation & Kommunikation“ aus der Radverkehrsstrategie 2025 ist es, Menschen, die Wege derzeit noch nicht mit dem Fahrrad zurücklegen, anzusprechen, um ihnen die Nutzung des Fahrrades näherzubringen. Neben den budgetären Mitteln für den Infrastrukturausbau sind auch dauerhaft Mittel für begleitende Maßnahmen zur Verfügung zu stellen, da nur die Kombination von Bewusstseinsbildung und guter Angebotsqualität zu nachhaltigen Verhaltensänderungen führen wird. (Land Steiermark, 2016)

Eine wesentliche Kernaufgabe der Radverkehrsförderung lautet daher: „Integrieren Sie das Fahrrad in den Alltag und sorgen Sie dafür, dass Radfahren auch in Ihrer Kommune zur Routine wird!“ (Graf, 2016)

Im Handlungsfeld der Säule B wurden daher Maßnahmen für die kleinregionalen Radverkehrsplanungen Südweststeiermark in den Kategorien

- informieren – wie beispielsweise durch Radnetzpläne, Folder oder Image-Videos
- vermarkten – wie beispielsweise durch Entwicklung einer Dachmarke und Social Media Auftritt
- machen – wie beispielsweise durch Fahrradfeste, Radwandertage oder E-Bike Probier-Aktion
- kooperieren – wie beispielsweise Radverleih, Gastro- bzw. Rikscha Einkaufs-Zustellservices oder schulische Aktionen

entwickelt.

Wesentlich bei der Umsetzung dieser Maßnahmen ist ein koordiniertes Vorgehen in Abstimmung mit der Entwicklung der Infrastruktur – also den Strecken und den Abstellanlagen.

Es wird speziell für die teilnehmenden Gemeinden der kleinregionalen Radverkehrsplanungen empfohlen, im ersten Umsetzungsjahr (2023) die europäische Mobilitätswoche zu nutzen, um in den Gemeinden fokussiert Aktionen zum Thema Radfahren zu gestalten.

Die wichtigsten Schritte zur Umsetzung sind in Tabelle 7 zusammengefasst.

Tabelle 7: Motivation & Kommunikation - wichtigste Schritte zur Umsetzung mit zeitlicher Perspektive

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 Wirkungsanalyse

6.1 Indikatorenbeschreibung

Aufbauend auf den kleinregionalen Radverkehrsplanungen wurde eine Wirkungsanalyse zur Evaluierung der Hauptradrouten erarbeitet.

Die Wirkungsanalyse bietet die Möglichkeit, quantitative Kriterien und Indikatoren auf die Strecken der Hauptradrouten anzuwenden und eine Bewertung durchzuführen.

Die Tabelle 8 beschreibt Kriterien und Indikatoren des Aspektes Verkehr in der Wirkungsanalyse.

Tabelle 8: Wirkungsanalyse Hauptradrouten – Aspekt Verkehr

KRITERIUM	BESCHREIBUNG INKL. INDIKATOREN
Verkehrssicherheit	Die Verkehrssicherheit wird durch den Indikator Fahrradunfälle pro km entlang der jeweiligen Hauptradroute ausgedrückt. Große Werte (viele Unfälle) zeigen einen großen Handlungsbedarf an der jeweiligen Hauptradroute. Grundlage für die Bewertung bieten Fahrrad-Unfallzahlen des KfV.
Erreichbarkeit	Ein Einzugsbereich von 300m wurde für jede Hauptradroute definiert. <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Beschäftigten im Einzugsbereich • Anzahl der BewohnerInnen im Einzugsbereich (►Abbildung 20 bis ►Abbildung 22) • Maß der Zentralität im Einzugsbereich (zusammengesetzt aus verschiedenen Attraktoren – Schulen, EKZ, Bhf. etc.)

6.1.1 Ergebnisse und Zusammenfassung

Die Erreichbarkeitsanalyse des geplanten Netzes zeigt, dass durchschnittlich **41% der EinwohnerInnen** im Potenzialraum maximal 300 m (Luftlinie) von zumindest einer Hauptradroute entfernt wohnen und **60% der Beschäftigten** im Potenzialraum zumindest eine Hauptradroute erreichen können (►Tabelle 9).

►Abbildung 20 bis ►Abbildung 22 zeigen die betrachteten Hauptradrouten inkl. 300m-Puffer, für welche die Wirksamkeit (Erreichbarkeit) bestimmt wurde. Betrachtet man zusätzlich das Erschließungsnetz erhöhen sich diese Werte weiter.

Tabelle 9: Erreichbarkeitsanalyse: 300 m Luftlinie nach Gemeinden

Gemeinde	Hauptwohnsitze (HWS) 300m, %	Beschäftigten (BES) 300m, %
Allerheiligen bei Wildon	50 %	68%
Bad Schwanberg	33%	44%
Hengsberg	48%	59%
Lang	60%	77%
Lebring – St. Margarethen	41%	81%
Preding	28%	44%
Ragnitz	55%	58%
St. Andrä-Höch	18%	15%
St. Georgen an der Stiefing	53%	51%
St. Martin im Sulmtal	39%	56%
St. Peter im Sulmtal	55%	81%
Wettmannstätten	45%	70%
Durchschnitt:	41%	60%

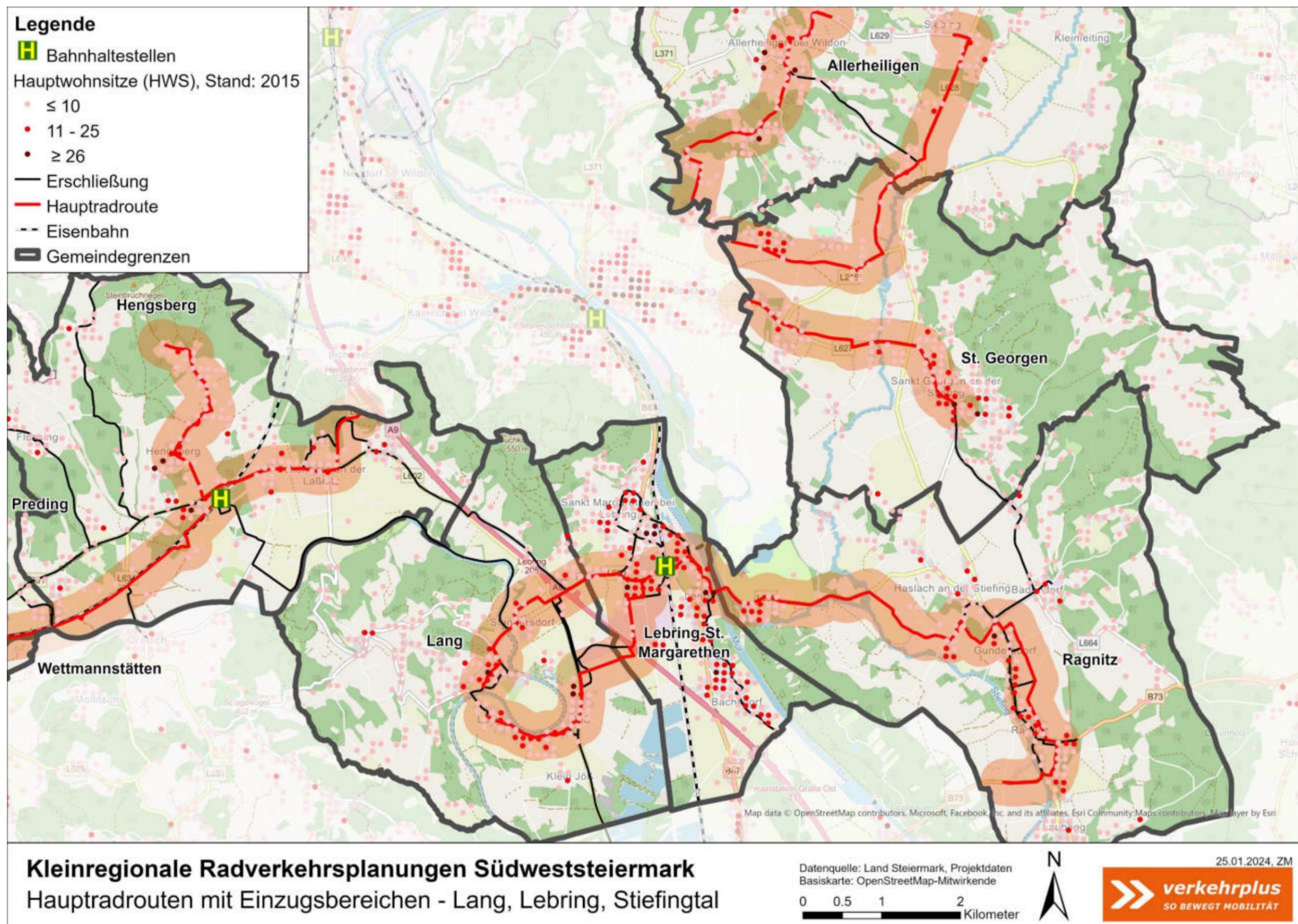


Abbildung 20: Hauptradrouten mit Einzugsbereichen r=300 m und Hauptwohnsitze – Lang, Lebring, Stiefingtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung)

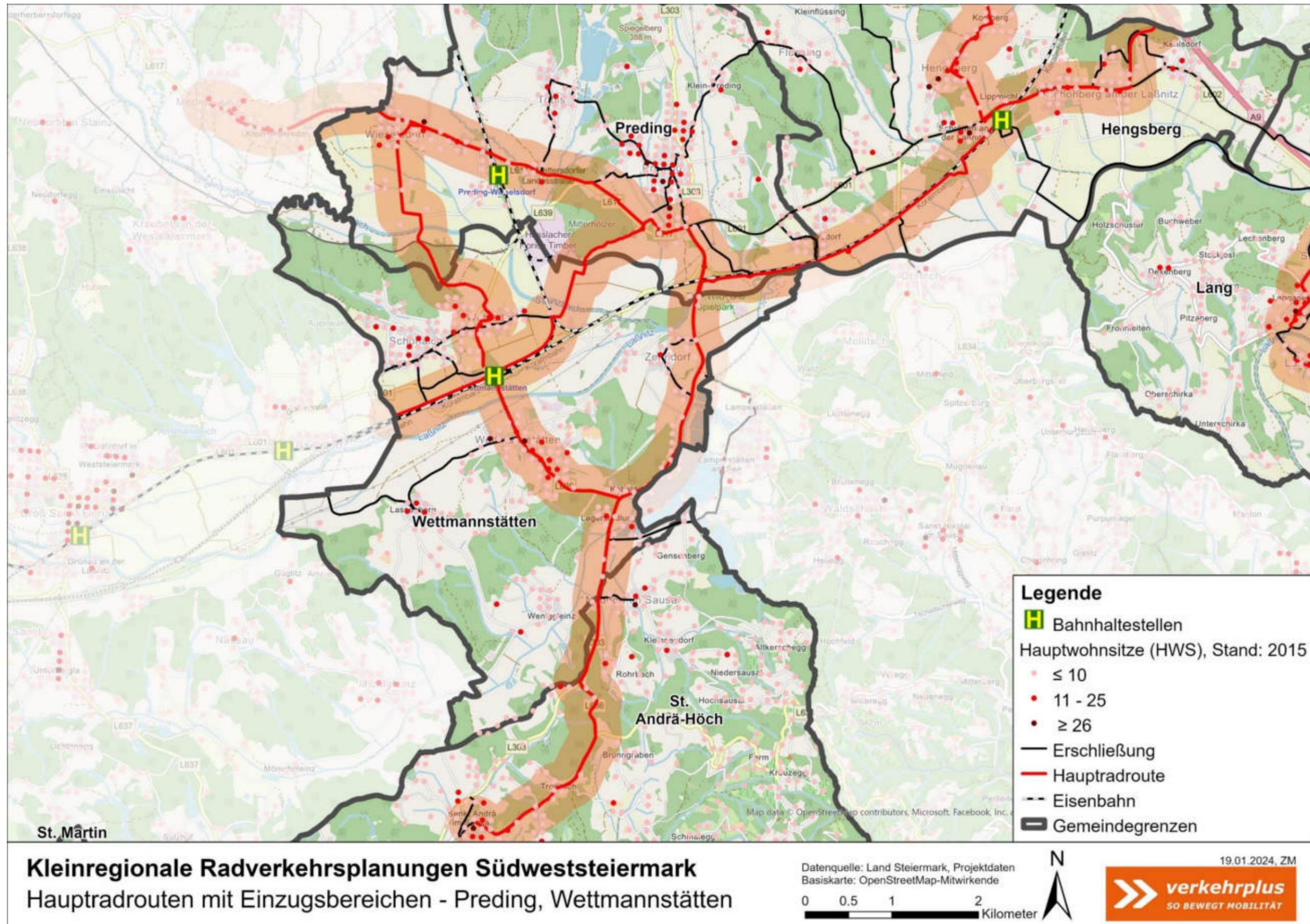


Abbildung 21: Haupttradrouten mit Einzugsbereichen r=300 m und Hauptwohnsitze – Preding, Wettmannstätten, St. Andrä-Höch (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung)

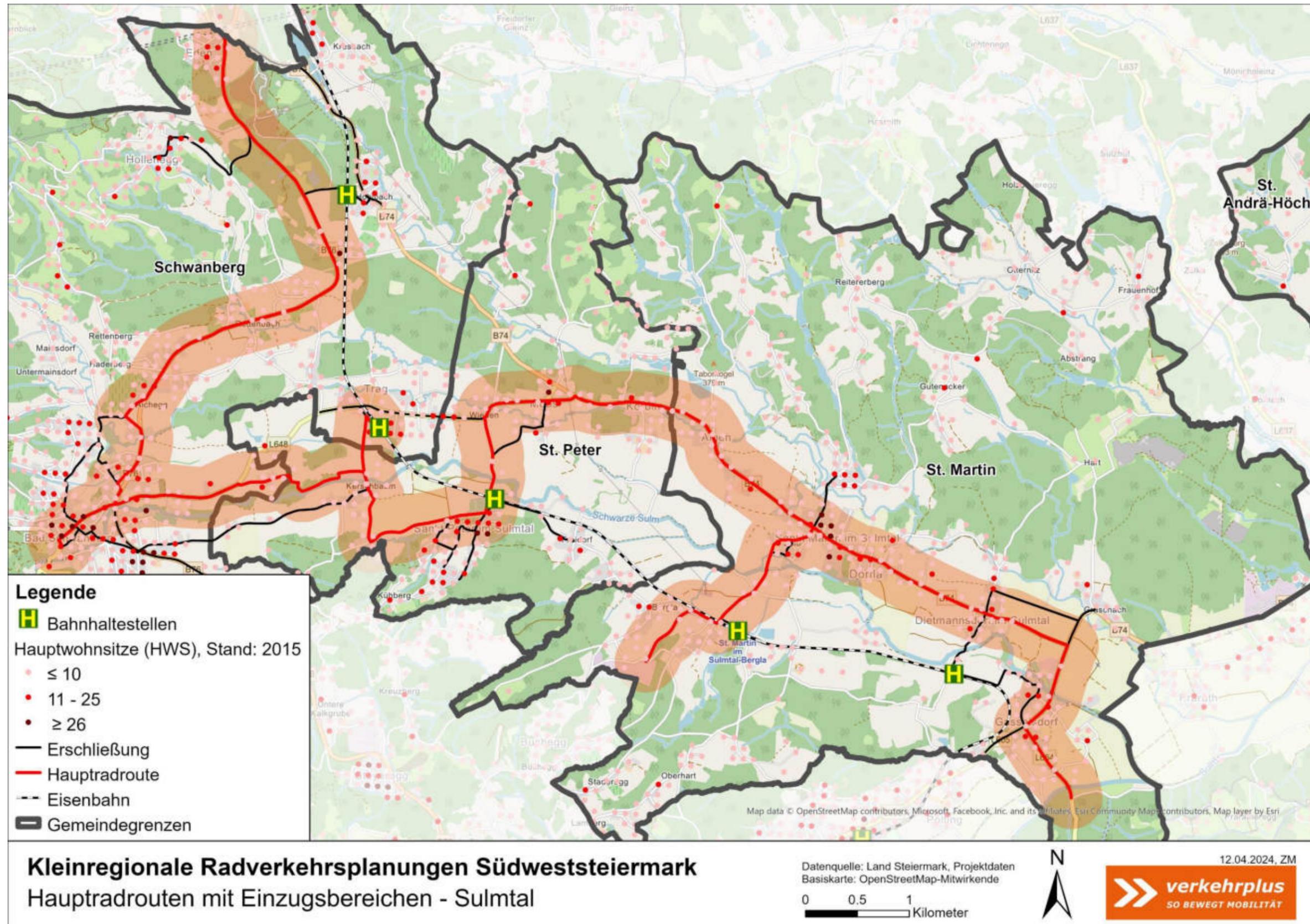


Abbildung 22: Haupttradrouten mit Einzugsbereichen r=300 m und Hauptwohnsitze – Sulmtal (Datenquelle: Land Steiermark; Basiskarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende; eigene Bearbeitung)

7 Kostenschätzung

Für sämtliche Radverkehrsanlagen wurde eine Grobkostenschätzung erarbeitet. **Die Grobkosten berechnen sich aus Pauschalkosten und Streckenlängen für das Routennetz, Schätzkosten für Radabstellanlagen und Maßnahmen zur Motivation und Kommunikation.**

Die Kosten entstehen auf Basis der empfohlenen Maßnahmen und enthalten Kosten aus Um- und Neubau, Markierung, technische Ausrüstung etc. für Streckenabschnitte und Knoten sowie der Wegweisung sowie Kosten für die Errichtung von Radabstellanlagen. Kosten für mögliche Grundablösen, Rodungsarbeiten, Verfahrensrisiken, Baugrundrisiken etc. sind in der Kostenschätzung nicht enthalten. Ebenso sind Kosten für die Detailplanung (in der Regel rund 10% der Infrastrukturkosten) nicht enthalten.

Die empfohlene Infrastruktur für Strecken des Radverkehrsnetzes (Hauptrad- und Erschließungsrouten) und aus dem Bestand abzuleitende Handlungserfordernisse zeigen ► Abbildung 23, ► Abbildung 24 und ► Abbildung 25.

In diesem Stadium der Planung (strategische, übergeordnete Planung) ist eine Vielzahl von Randbedingungen und Risiken, speziell für die Herstellung (Bau) von Routen, noch unbestimmt und somit sind die Kostenschätzungen als Richtwerte zur Budgetplanung zu verstehen. Im Zuge der Entwicklung dieser kleinregionalen Radverkehrsplanungen gelingt es nicht, die technische oder rechtliche Machbarkeit konkreter Anlagenformen für alle Routenabschnitte, Platz- oder Eigentumsverhältnisse, gesamtverkehrliche Reorganisation oder behördliche Auflagen in seiner Gänze zu erfassen. Diese werden in einem nächsten Schritt, einer konkreten Projektierung der Anlagen auf diesen Routen, geklärt.

Die konkrete Kostenschätzung erfolgt dann im Zuge der Projektierung der entsprechenden Maßnahme im gemeinschaftlichen Projektierungsprozess zwischen allen beteiligten Gemeinden und dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung.

Die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen erfolgt in enger Kooperation mit dem/der Radverkehrskordinator/in des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung. Diese/r ist, zusammen mit den Radverkehrsbeauftragten der Gemeinden, für die Umsetzung der kleinregionalen Radverkehrsplanungen Südweststeiermark zuständig. **Alle Umsetzungsschritte (Planung, Abstimmung, Bewilligungsverfahren, Ausschreibung, etc.) werden zwischen den Radverkehrsbeauftragten der Gemeinden und jenem des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung gemeinsam festgelegt.**

7.1 Kosten für die Radverkehrsinfrastruktur im Planungsgebiet

Die Aufteilung der Kosten (je Haupttradroute, je Gemeinde) erfolgte entsprechend der räumlichen Lage der jeweiligen Infrastruktur. Jene Kosten, welche den einzelnen Routen zugeordnet werden konnten, enthalten

- Bauliche Maßnahmen
- Maßnahmen zur Markierung und Beschilderung

Wesentliche Investitionen der Radverkehrsinfrastrukturen sind vor allem die Neuerrichtung von Geh- und Radwegen (auch Verbreiterung von Gehwegen zu Geh- und Radwegen) und Kunstbauten (Brücken, Unterführungen).

Wesentliche Projekte diesbezüglich sind (ein prioritäres Projekt je Gemeinde):

- Verbindung durch Gewerbegebiet in Lang
- Fahrradstraßen in Lebring – St. Margarethen
- Verbindung von Ortskern und Bahnhof in Hengsberg
- Sharrows und Fahrradstraße in Allerheiligen bei Wildon
- Verbindung Wildon (gemeindeübergreifend, L627, St. Georgen an der Stiefing)
- Radverkehrsachse Nord-Süd (im Zuge der Wohnbauentwicklungen), Ragnitz
- Verbindung von Ortskern und Bahnhof, L617, Preding
- Verbindung Wohlsdorf – Bahnhof, L639, Wettmannstätten
- Fahrradstraße und Kfz- Geschwindigkeitsberuhigung in St. Andrä – Höch
- Verbindung von Ortskern und Bahnhof in Bad Schwanberg, tw. L648
- Verbindung St. Peter - Schwanberg Ort (über Kerschbaum und L648)
- Verbindung von Ortskern und Bahnhof in St. Martin im Sulmtal

Schnellwirksame Maßnahmen:

- Fahrradstraße als schnelles und einfaches Instrument der Radverkehrsförderung (im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde!)
- Radparken „vor der eigenen Haustüre“ – Ausstattung von Gemeindeamt, Schulen, Sportanlagen, etc.
- Europäische Mobilitätswoche 2023 – Themenwoche Radfahren – Test-Aktionen, Radwandertag, etc.

Die Kosten für Radabstellanlagen wurden für die Standorte abgeschätzt, wo die Umsetzung zur Gänze im Wirkungsbereich der Gemeinde liegt. Abstellanlagen auf Fremdgrundstücken (zB. Nahversorgern, Bahnhof, Gewerbegebiete, etc.) sind im Konzept 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 geografische Karten. Detailmaßnahmen (konkrete Planungen) aus den Bereichen Infrastruktur, Motivation und Kommunikation sind einzuleiten, sowie organisatorische Rahmenbedingungen für eine Umsetzung dieser zu schaffen.

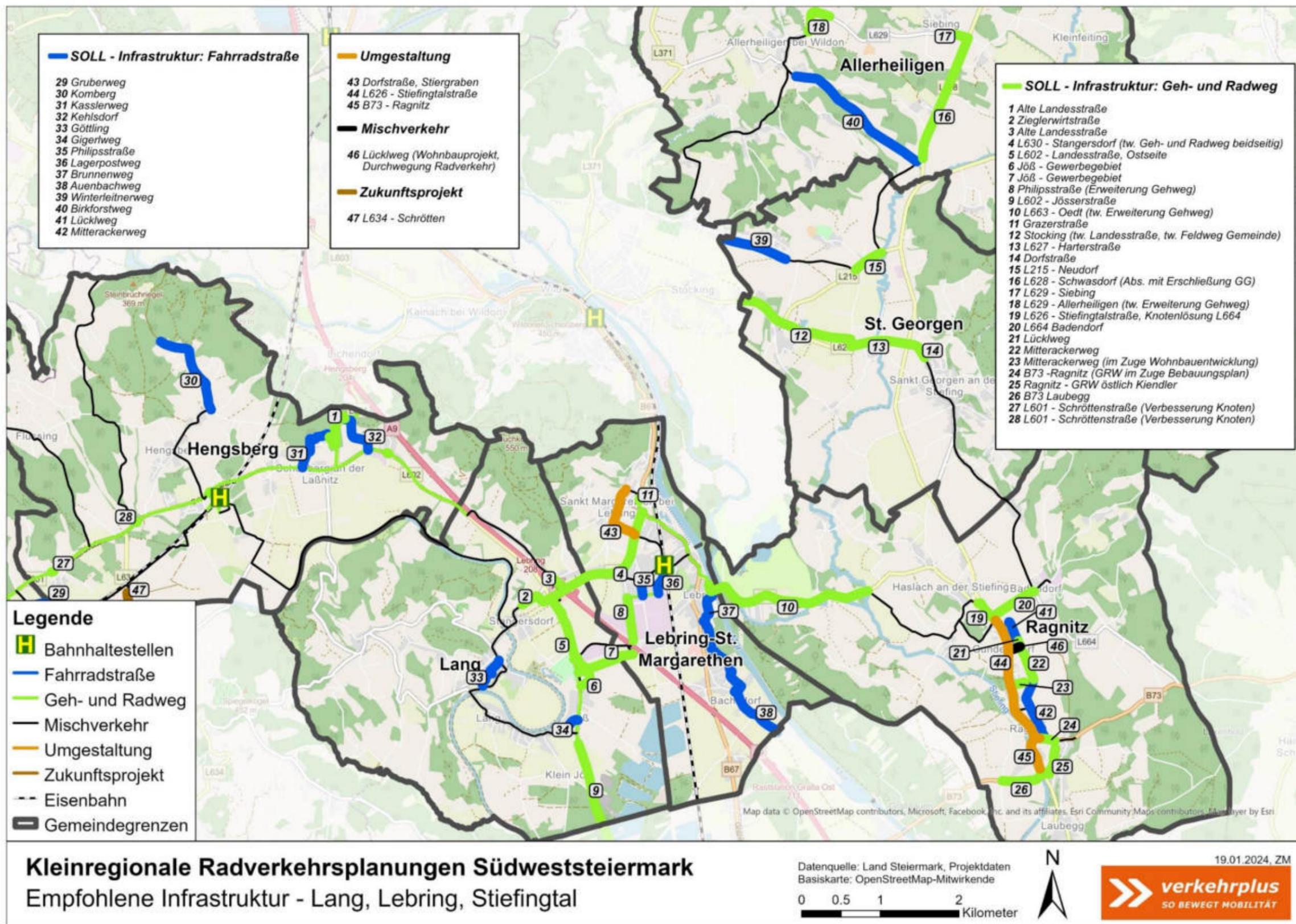


Abbildung 23: Empfohlene Infrastruktur – Lang, Lebring, Stiefingtal

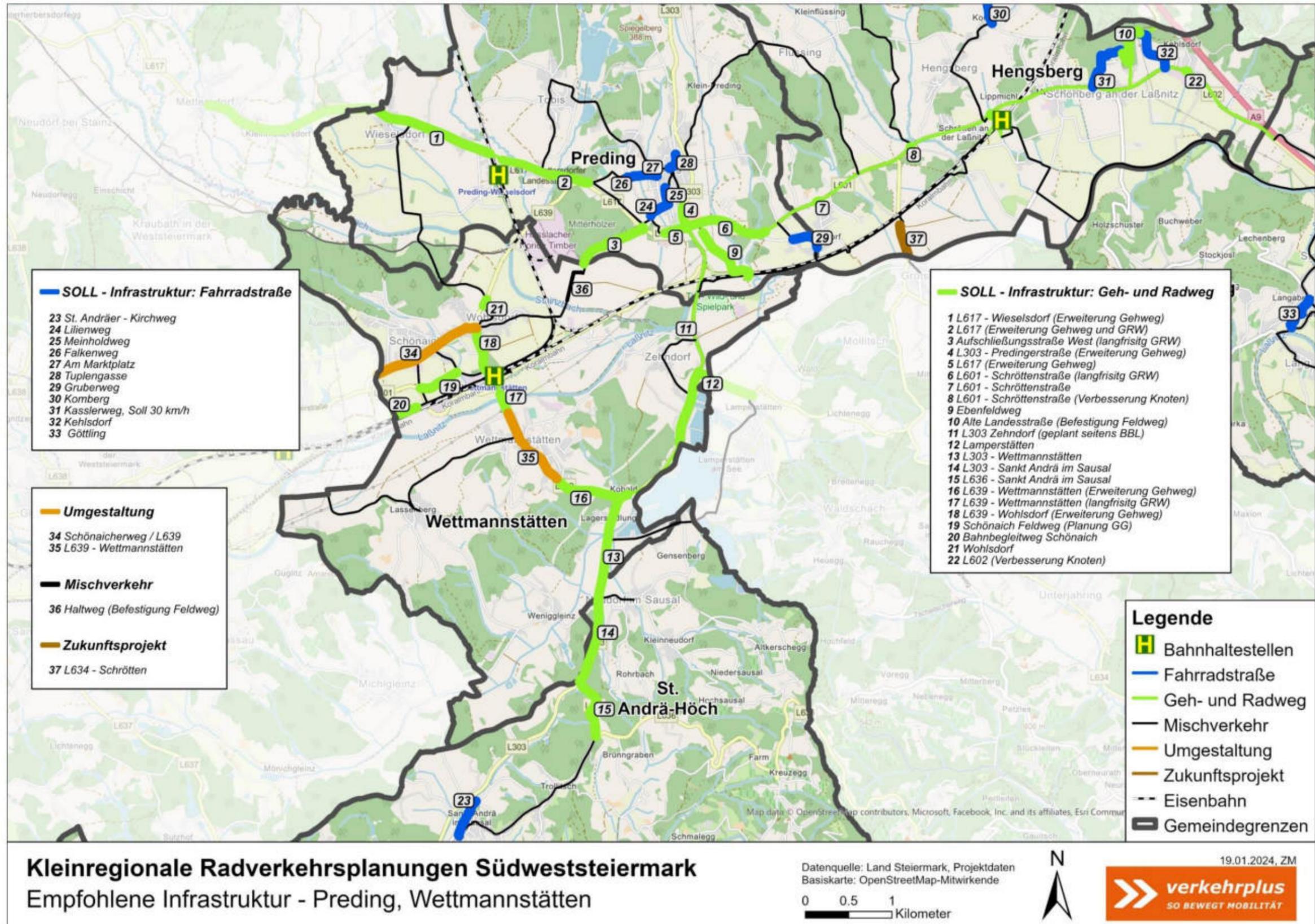


Abbildung 24: Empfohlene Infrastruktur – Preding, Wetmannstätten

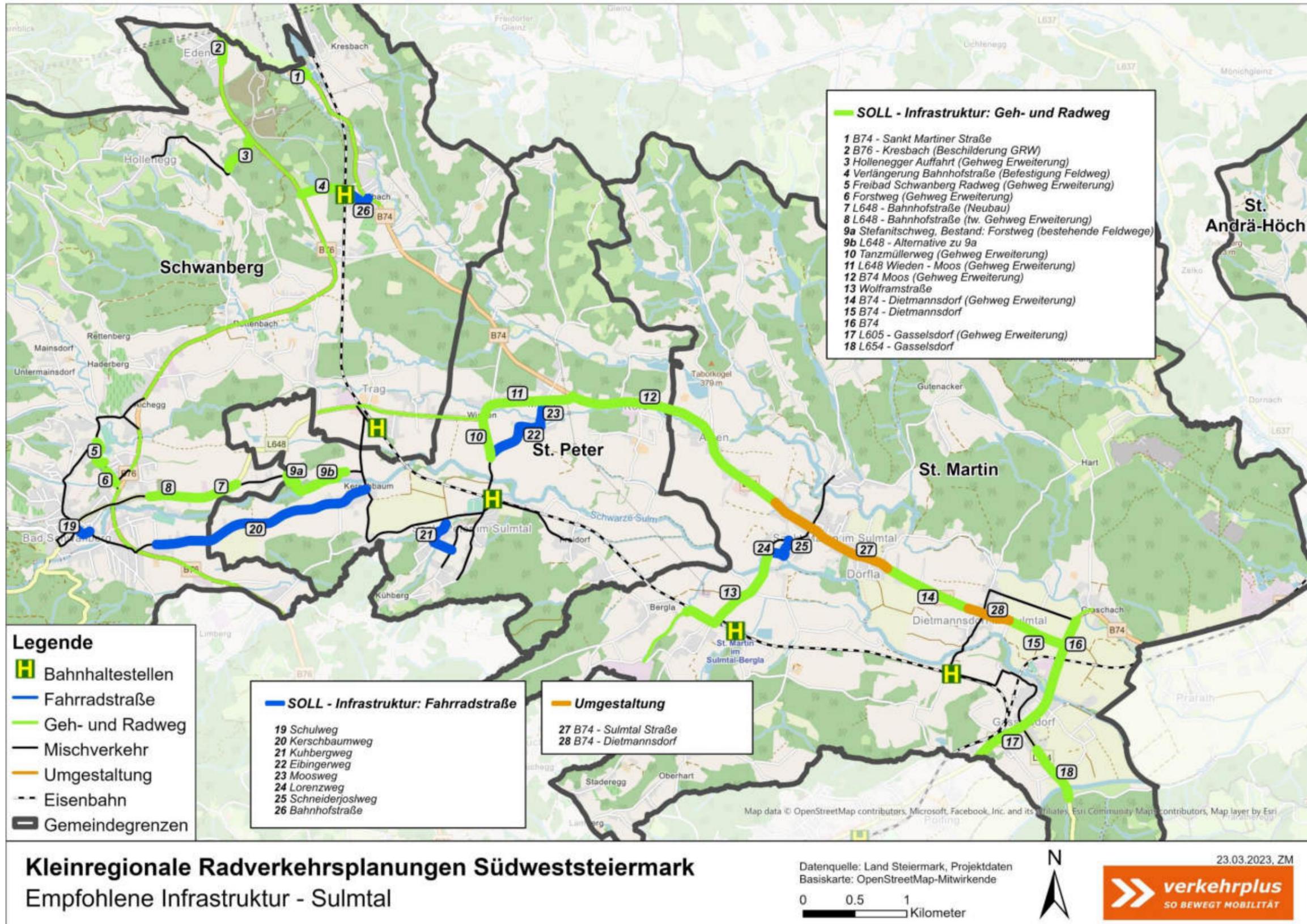


Abbildung 25: Empfohlene Infrastruktur – Sulmtal

8 Organisation & Rahmenbedingungen

Für eine positive Entwicklung der kleinregionalen Radverkehrsplanungen im Potenzialraum Südweststeiermark sind personelle Strukturen und Verantwortlichkeiten (Radverkehrsbeauftragte/r) notwendig und ein entsprechender Finanzrahmen bereitzustellen.

8.1 AkteurInnen

Zu Beginn der Konzepterstellung wurde ein Kernteam bestehend aus allen BürgermeisterIn des Ballungsraumes, den Radverkehrsbeauftragten und den FachplanerInnen zusammengestellt.

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 im Potenzialraum Südweststeiermark 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.

Die vorliegenden kleinregionalen Radverkehrsplanungen Südweststeiermark wurden zudem in einem kooperativen Prozess mit Institutionen im Potenzialraum entwickelt. Dipl.-Ing. Wolfgang Fehleisen von der Baubezirksleitung Südweststeiermark und weitere KollegInnen waren in der Konzeptphase insbesondere in der Netzplanung und Qualitätskontrolle eingebunden.

In Folge zur Erstellung der kleinregionalen Radverkehrsplanungen sind weiterhin AkteurInnen aus den Gemeinden und der Region bzw. dem Land Steiermark an der Umsetzung beteiligt. Radverkehrsbeauftragte der Gemeinden und der/die Programmkoordinator/in seitens des Land Steiermark haben gemeinsam die Verantwortung, um die Umsetzung der kleinregionalen Radverkehrsplanungen zu koordinieren bzw. zu realisieren.

8.2 Förderungsvertrag

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 umfassen und die Zusammenarbeit über eine zu vereinbarende Dauer klar regeln soll.

9 Anhänge

Ergänzt wird dieser Endbericht durch

- **Materialband** mit allen gesammelten Präsentationsunterlagen, Protokollen, etc.
(► Materialband zu kleinregionalen Radverkehrsplanungen Südweststeiermark)

10 Quellenverzeichnis

Graf, T. (2016): Handbuch: Radverkehr in der Kommune: Nutzertypen, Infrastruktur, Stadtplanung, Marketing – das Hygge Modell, Thiemo Graf Verlag, 1. Auflage, Röthenbach an der Pegnitz, 2016

Land Steiermark (Hrsg.) (2016): Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Graz im Juni 2019

Land Steiermark (Hrsg.) (2016): Regionaler Mobilitätsplan Südweststeiermark, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Gesamtverkehrsplanung, Graz im November 2016

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

Kuratorium für Verkehrssicherheit (2018): Unfalldaten, Rasterdatensatz, zur Verfügung gestellt von: Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Abteilung 16), nicht öffentlich zugänglich

Fachhochschule Erfurt – Institut für Verkehr und Raum (Hrsg.), 2022: Planungshilfe für Abstellanlagen von Lastenfahrrädern im öffentlichen Raum, 2022



verkehrplus GmbH
Elisabethnergasse 27a
A-8020 Graz
www.verkehrplus.at