



DAS WIENER RAD-MANIFEST

Acht strategische
Überlegungen zur Förderung
des Radverkehrs in Wien

Das Wiener Rad-Manifest – Acht strategische Überlegungen zur Förderung des Radverkehrs in Wien

Das Wiener Rad-Manifest entstand im RadJahr 2013 als eine Zusammenschau der Zielsetzungen im „Grundsatzbeschluss Radfahren in Wien“ und dem gesammelten Fachwissen aus der Konferenz Velo-city 2013. Vielen Dank an die zuständigen Abteilungen der Stadt Wien und die Wiener Mobilitätsagentur für ihre Beiträge während der Erarbeitung dieses Dokuments.

Wolfgang Dvorak,
Konferenzdirektor Velo-city 2013

Im Zuge der Velo-city Konferenz wurde eine Crowdsourcing-Initiative „Learning from Velo-city 2013“ durchgeführt. Alle auf der Velo-city Konferenz versammelten ExpertInnen und die internationale Fahrrad-Gemeinschaft wurden nach der Konferenz per Online-Umfrage eingeladen, mit speziellen Hinweisen zu Fragen des Radverkehrs in Wien beizutragen.

Der so entstandene Fundus an internationalem Fachwissen bietet neue Anregungen für die Förderung des Radfahrens in Wien. Einige der Aussagen aus dem Crowdsourcing „Learning from Velo-city 2013“ sind in diesem Dokument enthalten.



DAS WIENER RAD-MANIFEST

Acht strategische
Überlegungen zur Förderung
des Radverkehrs in Wien –
Learning from Velo-city 2013

DAS WIENER RAD-MANIFEST

„Wir wollen weitverbreitete Trends des städtischen Lebens wie etwa Individualisierung, Digitalisierung, zunehmende Diversität, neue Lebensstile sowie Gesundheitswesen, Klimaschutz und Energieeffizienz abdecken. In diesem Sinne sind intermodale Mobilität und Radfahren als Elemente einer wiederentdeckten Mobilitätskultur ein zentrales Merkmal unserer Städte.“

Aus dem „Wiener Memorandum des Mayors' Cycling Summit“



Maria Vassilakou

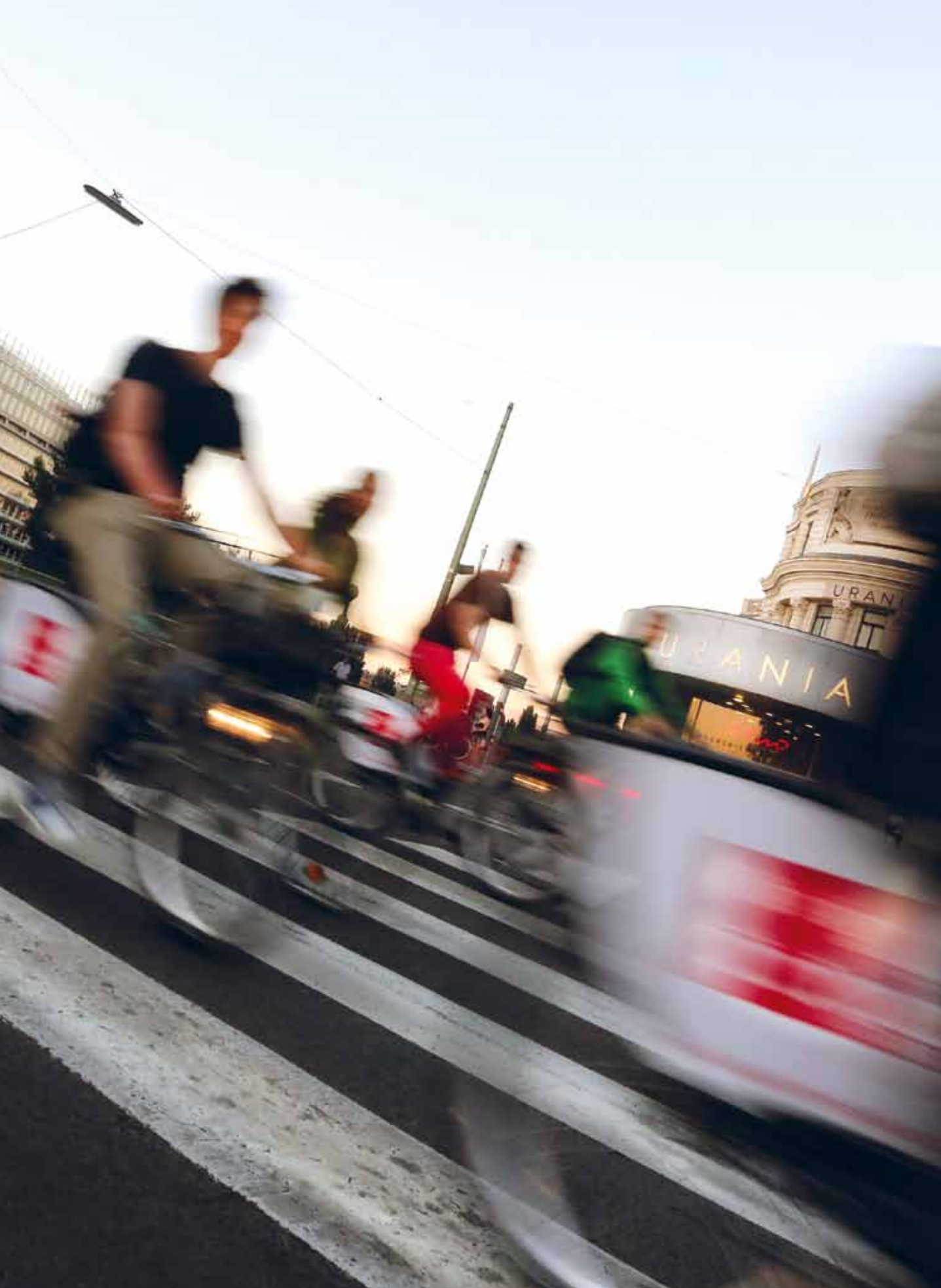
Vizebürgermeisterin und amtsführende Stadträtin, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung

Wien ist eine Millionenstadt mit einer sehr hohen Lebensqualität. Immer mehr Menschen wollen in Wien leben, in zwei Jahrzehnten werden in Wien über zwei Millionen Menschen ihren Lebensmittelpunkt haben. Eine der wichtigsten Aufgaben einer modernen Stadt ist es, die Mobilität ihrer BewohnerInnen nachhaltig, leistbar und effizient zu gestalten. Neben dem öffentlichen Verkehr spielt dabei der Radverkehr eine zentrale Rolle, vor allem weil Wien im Bereich des Radfahrens noch großes Entwicklungspotenzial hat. Eine Stadt, in der viele Menschen mit dem Rad in die Arbeit oder zu ihrer Ausbildungsstätte fahren, das Rad zum Einkaufen verwenden oder in ihrer Freizeit mit dem Rad unterwegs sind, ist eine lebenswerte Stadt für alle.

Unser Ziel ist es, dass im Jahr 2025 85 Prozent aller Wege in Wien umweltfreundlich zurückgelegt werden, also zu Fuß, mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Damit wäre die Stadt Wien Weltmeisterin im Bereich umweltfreundlicher Mobilität. Dafür muss auch der Radverkehr in Wien deutlich zunehmen. Bis 2015 sollen die WienerInnen zehn Prozent ihrer Alltagswege mit dem Rad zurücklegen. Was uns dabei unterstützt: Der Wunsch nach einem eigenen Auto geht in der Stadt deutlich zurück, vor allem bei jüngeren StadtbewohnerInnen, die Menschen schätzen und fordern kurze Wege und flexible, kostengünstige Mobilitätsangebote.

Radfahren ist der „Kitt“ im Verkehrsalltag. Radfahren in Wien wird eine wichtige Rolle für umweltfreundlichen Verkehr einnehmen: als verbindendes Element, das einen nahtlosen Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert. Diese Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und die enge Kooperation von Radfahren mit dem öffentlichen Verkehr und dem FußgängerInnenverkehr wurden von den internationalen ExpertInnen der Velo-city als unumgänglich für Wien angesehen. Angesichts sinkender Budgets für großräumige Infrastruktur und einer zunehmenden Anzahl von Fahrgästen in Bus, Straßenbahn und U-Bahn ist der Radverkehr einer der Schlüsselfaktoren einer ökologischen Stadtentwicklung.

Radfahren inspiriert eine Stadt. In Wien entwickelt sich eine eigene Fahrradkultur, es gibt schon eine beachtliche Vielfalt an Radszenen und -kulturen, die weiter wachsen. Auch die systematische Verknüpfung des Radthemas mit der Kreativwirtschaft über die Wettbewerbe „Cycling Affairs“ (national) und „Cycling Visionaries“ (international) bewirkt viel für die Stadt. Dabei geht es vor allem um solche Lösungen, die Menschen, die bis jetzt noch relativ wenig Rad fahren, zum Alltagsradeln motivieren: Frauen, MigrantInnen, ältere Menschen oder auch Jugendliche. Dafür braucht es gute Infrastruktur, sichere Abstellmöglichkeiten, Orientierungshilfen, aber auch Service, Training, Coaching und ganz wesentlich auch die Kooperation mit den Wiener Bezirken.



DAS WIENER RAD-MANIFEST

Radfahren bedeutet mehr Lebensqualität für alle Menschen in der Stadt. Radfahren steht für eine aktive Nutzung des öffentlichen Raumes mit mehr Austausch zwischen Menschen und trägt damit zu einem Miteinander im Zusammenleben bei. Das gilt vor allem bei einem Anteil des Radverkehrs von zehn Prozent plus. Das muss daher unser Ziel sein. Von diesem Gewinn an Lebensqualität profitieren vor allem jene Menschen, die auf einen sicheren und gut nutzbaren öffentlichen Raum besonders angewiesen sind: unsere Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Personen. Radfahren steht daher auch im Mittelpunkt einer Neu-Definition und Neu-Verteilung von öffentlichem Raum. Einen Weg, den Wien konsequent weiterverfolgen wird.

Radfahren hält gesund und macht glücklich. Die World Health Organisation WHO sieht in jeder Stadt, die den Radverkehr fördert, eine Mitstreiterin in Sachen Gesundheit und Kosteneffizienz. Auch Wien ist stolz darauf, eine dieser Städte zu sein und von der WHO genannt zu werden. Der volkswirtschaftliche Nutzen des Radfahrens entsteht vor allem durch die tägliche körperliche Betätigung – ein hoher Wert, auf den nicht oft genug hingewiesen werden kann. Und, wie Untersuchungen zeigen: Radfahren kann glücklich machen.

Der Aufstieg auf das Fahrrad als Teil einer modernen und nachhaltigen Mobilität bedeutet also einen Gewinn an neuen Qualitäten für die Stadt. Diese Änderungen in den Lebensstilen Einzelner kumulieren als positive Effekte für die gesamte Gesellschaft. Die in diesem Manifest angeführten strategischen Überlegungen zum Rad in der Stadt sind ein Pfeiler im Fundament für die Mobilitätspolitik der nächsten Jahre. Auf dieser Basis gilt es, im Dialog mit allen relevanten AkteurInnen die zukünftigen Fachkonzepte und Planungen zum Radverkehr in Wien zu erarbeiten. Wien gilt zu Recht gleichermaßen als besonders lebenswerte und smarte Stadt. Das Fahrrad ist ein Motor für beides!

Maria Vassilakou
Vizebürgermeisterin

Acht Punkte zur Förderung des Radverkehrs in Wien –
basierend auf dem „Grundsatzbeschluss
Radfahren“ des Gemeinderats und den Ergebnissen
der internationalen Velo-city Konferenz 2013

1

Miteinander statt Gegeneinander

Bei rücksichtsvollem Umgang ist gutes Vorwärtskommen leichter möglich. Sowohl im täglichen Umgang auf der Straße als auch in der Planung muss das Verbindende vor dem Trennenden stehen – nur so kommt Wien gut voran.

2

Mehr Radwege, bessere Infrastruktur

Wien setzt auf mehr und breitere Radwege. Bessere Markierungen, neue Beschilderungen, neue Radrouten und viele andere Ideen sollen den Radverkehr noch attraktiver machen.

3

Runter vom Gaspedal

Entschleunigung hilft die Lebensqualität von allen zu heben. Reduziertes Tempo macht Autofahren, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen deutlich sicherer, hält den Verkehr insgesamt flüssig – und lässt AnrainerInnen besser schlafen.

4

Keine Chance für Fahrraddiebe

Sichere Stellplätze sind das Um und Auf für mehr Radverkehr – und weniger Sorgen. Neue „Wiener Bügel“, überdachte Stellplätze und Radgaragen bieten optimalen Schutz vor Diebstahl.

5

Umsteigen bitte!

Das Fahrrad eignet sich gut als Zubringer zu S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus, das „Missing Link“ zum optimalen Anschluss. Ziel ist es, alle umweltfreundlichen Verkehrsträger verstärkt zu verknüpfen, verbindende „Bike & Ride“-Angebote zu forcieren.

6

Aufsteigen bitte!

Neue Zielgruppen sollen für den Radverkehr erschlossen werden. Radfahrkurse, Radexkursionen, Rad-Aktionstage, Schulsport-Angebote und viele andere Ideen können Jung wie Alt zu neuen, überzeugten RadfahrerInnen machen.

7

Alles eine Frage der Planung

Wiens Stadtplanung denkt Fahrradverkehr verstärkt mit, sowohl bei der Revitalisierung innerstädtischer Zonen als auch in Neubaugebieten am Stadtrand. „Autofreie Siedlung“ und „Bike City“ sind internationale Vorzeigeprojekte der rasch wachsenden Donaumetropole.

8

Die Stadtverwaltung als Vorbild

Die Kommune selbst wird mit gutem Beispiel vorangehen. Der Einsatz von Diensträdern, mehr Rad-Abstellplätze für KundInnen des Magistrats und ein insgesamt radfreundliches Mobilitätsmanagement sollen das radfreundliche Klima Wiens unübersehbar machen.





1

Miteinander statt Gegeneinander

Bei rücksichtsvollem Umgang ist gutes Vorwärtskommen leichter möglich. Sowohl im täglichen Umgang auf der Straße als auch in der Planung muss das Verbindende vor dem Trennenden stehen – nur so kommt Wien gut voran.

Auf der Velo-city 2013 präsentierte Line Kildegaard Groot die „Good Karma“-Kampagne der Stadt Kopenhagen. In dieser Kampagne werden das „gute Karma“ von RadfahrerInnen ausgezeichnet und die positiven Beispiele eines freundlichen Miteinanders im Straßenverkehr in humorvoller Weise belohnt.

Video zur Kampagne: <http://vimeo.com/28766140>
Mehr Information: http://velo-city2013.com/wp-content/uploads/20130613_linegroot.pdf

Ein Ergebnis der Velo-city Konferenz: Ein gutes Miteinander im Straßenverkehr – zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen – ist die Basis für eine Weiterentwicklung einer respektvollen Verkehrskultur. Sowohl im Verkehrsalltag als auch in Planungsprozessen soll vermehrt eine Kultur des Miteinanders, vor allem von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen, aber auch den NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs im Fokus stehen. Dieses Miteinander im Verkehrsalltag wird durch Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen gefördert.

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil einer lebenswerten Stadt. Der Mehrwert des Radfahrens für die Lebensqualität einer Stadt soll als positive Grundstimmung sichtbar gemacht werden und ein Miteinander im Verkehr fördern. Um Fairness und ein Miteinander im Straßenverkehr zu stärken, wird von allen VerkehrsteilnehmerInnen, auch den Radfahrenden, die Verantwortung für ein Miteinander eingefordert.

„Das Radfahren motiviert Menschen, bei ihren Fahrten durch die Stadt miteinander in Kontakt zu treten, da es soziale Begegnungen ermöglicht, die beim Autofahren nicht stattfinden.“

Aus dem „Wiener Memorandum des Mayors' Cycling Summit“

In der Stadtentwicklung sollen innovative Planungsprozesse vermehrt aktive Mobilität, und damit auch den Radverkehr, thematisieren. Neue Kooperationsformate in der städtischen Verwaltung sollen die Unterstützung des Radverkehrs in allen Verwaltungsebenen ermöglichen. Die VertreterInnen der Wiener Bezirke, der Stadtpolitik, der Verwaltung, von Interessenvertretungen, NGOs und der Wirtschaft arbeiten gemeinsam an den Zielen: mehr Lebensqualität, Klimaschutz, Rückgewinnung von öffentlichem Raum und Gesundheitsförderung durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils.

Mehr Radwege, bessere Infrastruktur

Wien setzt auf mehr und breitere Radwege. Bessere Markierungen, neue Beschilderungen, neue Radrouten und viele andere Ideen sollen den Radverkehr noch attraktiver machen.

Die Stadt Wien erweitert kontinuierlich das Verkehrsnetz für den Radverkehr und wird diesen Ausbau konsequent fortsetzen. Die Neugestaltung von Verkehrsräumen in der Stadt Wien erfolgt unter dem Gesichtspunkt der Unterstützung aktiver Mobilität. Hier besteht die Gelegenheit, öffentliche Räume zukunftsorientiert zu gestalten und dabei gleichzeitig die Fahrrad-Infrastruktur zu verbessern.

Im weiteren Ausbau der Wiener Fahrrad-Infrastruktur werden nach Möglichkeit vorrangig breite, **baulich getrennte Radwege** errichtet, und zur Verminderung von Konflikten wird auf die Neuplanung von Radwegen auf Gehsteigen nach Möglichkeit verzichtet. Gut ausgebaute Radwege sind besonders wichtig, um weniger Geübte, Kinder und SeniorInnen zum Radfahren einzuladen. Gegenüber potenziellen RadfahrerInnen gilt es, ein subjektives Gefühl der Sicherheit beim Radfahren zu vermitteln. Dies erfolgt durch breite, von der Kfz-Fahrbahn getrennte und gut gekennzeichnete Radwege sowie Radstreifen auf der Fahrbahn. Um die Sicherheit der Radfahrenden und aller anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu verbessern, sollen Straßen mit Schienen für alle optimiert werden.

„Ganzheitliche Kostenrechnungen, die Kosten und Nutzen für Gesundheit, Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft berücksichtigen, zeigen eine hohe Rentabilität von Investitionen in die Fahrradinfrastruktur.“

Aus dem „Wiener Memorandum des Mayors' Cycling Summit“

Um das Radnetz zu komplettieren, sollen **Einbahnen** vermehrt für den Radverkehr geöffnet werden, vor allem in **Tempo-30-Zonen**. Beispiele aus anderen Städten wie Brüssel zeigen, dass die Erfahrungen mit der generellen Öffnung von Einbahnen für den Gegenrichtungs-Radverkehr durchaus positiv sind. Wo es sinnvoll erscheint und keine Bedenken bezüglich Verkehrssicherheit bestehen, wird die Benützungspflicht von Radwegen weiter aufgehoben.

Das Radroutennetz in Wien wird kontinuierlich erweitert, z. B. durch die Innere Stadt. Wichtige, radial und tangential verlaufende **Radhauptrouen** werden definiert und prioritär ausgebaut. Als neues Angebot werden dazu Fahrrad-Langstreckenverbindungen geschaffen. Eigene fahrradfreundliche Straßen/Fahrradstraßen – mit hoher Qualität und Vorrang für den Radverkehr – sollen diese Hauptrouen unterstützen.

Ein wesentliches Ziel der nächsten Jahre liegt auch in der stetigen Verbesserung des bereits bestehenden **Radwegenetzes**. Hier gilt es, Schwachstellen im Netz zu beseitigen und ältere Radwege fit für die Zukunft zu machen. Daher sollen, auf Basis einer systematischen und regelmäßigen Überprüfung des bestehenden Angebotes, laufend Adaptierungen des Radverkehrsnetzes hin zu mehr Leistungsfähigkeit, Komfort und Sicherheit erfolgen.

Wichtig für die **Orientierung** der RadfahrerInnen ist eine gut sichtbare **Beschilderung**. Die bereits vorhandenen Radwegweiser werden optimiert bzw. durch eine Auszeichnung wichtiger Routen ergänzt, um die oft in Nebenstraßen verlaufenden Radverbindungen besser auffindbar zu machen. Zukünftig soll es für RadfahrerInnen in Wien noch leichter werden, den optimalen Weg zu finden, etwa durch die Weiterentwicklung von Internet-basierten Routenplanern und personalisierten Mobilitätsdiensten. Bereits existierende, gut funktionierende Internet-Radrouten-Finder (z. B. www.anachb.at) werden weiterentwickelt.

Die Verkehrssituation an Kreuzungen soll verbessert werden. Farbliche **Markierungen** an kritischen Punkten und erweiterte Aufstellflächen sind hier mögliche Ansatzpunkte. Die Sichtbarkeit des Radverkehrs soll insgesamt erhöht werden. Bodenmarkierungen werden je nach Situation ergänzt und bei Mängeln verbessert. Die Palette der zur Verfügung stehenden Bodenmarkierungen wird erweitert.

Im Radverkehr sollen innovative Einrichtungen zur **Information** und zur **Verkehrssteuerung** dabei helfen, die Reisezeiten für RadfahrerInnen zu vermindern. Bereits umgesetzte Beispiele sind hier die Fahrrad-Zählstellen beim Esperantopark und in der Praterstraße oder etwa die „Pulksteuerung“ der Ampelanlage an der Kreuzung Seegasse/Roßauer Lände.

In den kommenden Jahren soll auch das Wiener **Leihradsystem** weiter ausgebaut und erneuert werden. Empfehlenswerte Ergänzungen und Verbesserungen im Wiener Leihrad-System wären laut einer Befragung der TeilnehmerInnen der Velo-city vor allem: die Qualität der Räder, mehr Stationen an Verkehrsknotenpunkten sowie die strategische Zusammenarbeit mit dem Tourismus und großen Firmen. Des Weiteren empfahlen die Befragten, im Falle einer Erneuerung des Systems besonders auf folgende Aspekte zu achten: Netzabdeckung und Standorte, BenutzerInnenfreundlichkeit des Leihsystems und die Kosten für die BenutzerInnen.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erfordern gegenüber anderen Verkehrsmitteln – zum Beispiel der Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder der Ausbau (hochrangiger) Straßeninfrastruktur für den Kfz-Verkehr – einen vergleichsweise geringen Einsatz von Finanzmitteln. Es erscheint daher auch aus ökonomischer Sicht sinnvoll und zielführend, dass möglichst viele Wege in der Stadt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, weil sich eine Stadt dadurch erhebliche Kosten für den Ausbau und die Erhaltung der Infrastruktur für öffentlichen Verkehr und Individualverkehr erspart.

Good Practice aus Wien: Ottakringer Straße

Im Bereich der Ottakringer Straße wurde in beiden Fahrrichtungen ein durchgehender Radfahrstreifen errichtet. Zur Verbesserung des Komforts werden Fahrradabstellanlagen und ein neuer Citybike-Standort im Nahbereich der Ottakringer Straße installiert.

Bei den Straßenbahnhaltestellen wurden für den Radverkehr neue Lösungen gefunden: An den neuen Haltestellenkaps wird der Radverkehr auf einem baulich getrennten Radweg über das Kap geführt. Eine wissenschaftliche Beobachtung dieser baulichen Maßnahme wird Aufschlüsse geben, ob diese Lösung für alle VerkehrsteilnehmerInnen gut funktioniert.

Benoît Dupriez und Isabelle Chalanton präsentierten auf der Velo-city 2013 die sicherheitsrelevanten Erfahrungen mit Gegenrichtungs-Radwegen in Einbahnen aus der Stadt Brüssel. Circa ein Viertel aller Radwege in Brüssel sind Gegenrichtungs-Radwege, die in Einbahnen verlaufen. Die auf der Konferenz vorgestellte Studie zeigte ein geringeres Unfallrisiko für Radfahrende im Gegenrichtungs-Radverkehr in Einbahnen als für Radfahrende, die in Richtung des Fließverkehrs unterwegs sind.

Mehr Information: http://velo-city2013.com/wp-content/uploads/20130613_benoitdupriez.pdf



3

Runter vom Gaspedal

Entschleunigung hilft die Lebensqualität von allen zu heben. Reduziertes Tempo macht Autofahren, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen deutlich sicherer, hält den Verkehr insgesamt flüssig – und lässt AnrainerInnen besser schlafen.

„Tempo-30-Zonen haben eine ausschließlich positive Wirkung. Die Senkung der Kfz-Geschwindigkeit beschleunigt den FußgängerInnen- und Radverkehr, da Wartezeitverluste wegfallen. AutofahrerInnen werden kooperativer. Das subjektive Sicherheitsempfinden wird gestärkt. Und das objektive Sicherheitsniveau ist viel höher, weil schwere Unfälle oder Unfälle mit Todesfolge um 40 bis 60 % reduziert werden. Ein generelles Tempo-30-Limit wäre sehr sinnvoll.“

Heiner Monheim, ADFC, VCD & Universität Trier
Crowdsourcing „Learning from Velo-city 2013“

Für eine Steigerung des Radfahr-Anteils muss die Sicherheit der Radfahrenden gewährleistet sein, betonten auch die ExpertInnen auf der Velo-city Konferenz. Tempo 30 ist eine besonders effektive Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, daher zentraler Bestandteil des von 15 Städten beschlossenen Memorandums des „Mayor’s Cycling Summit“. Sich zu Tempo 30 zu bekennen, ist mittlerweile in vielen europäischen Städten unumstritten. Tempo-30-Zonen reduzieren vor allem die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten. Die Erweiterung von Tempo 30 im Stadtgebiet ist daher eine wichtige Maßnahme, um den Verkehr in Wien noch sicherer zu machen.

„Die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen – wenn möglich Tempo 30 für Stadt- und Wohngebiete – macht unsere Straßen lebenswerter.“

Aus dem „Wiener Memorandum des Mayors’ Cycling Summit“

Ziel ist eine möglichst flächendeckende Verkehrsberuhigung, die neben dem Gehen auch das Radfahren sicherer und attraktiver macht. Tempo-30-Zonen erzeugen zusätzliche positive Wirkungen (etwa die Verminderung der Lärmbelastung), die für die AnrainerInnen eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität bedeuten können.

Abseits der Hauptrouten des Kfz-Verkehrs wird das Radfahren im Mischverkehr komfortabler und noch sicherer gemacht. Weitere Maßnahmen, die hier vermehrt zum Einsatz kommen können, sind Begegnungszonen und die gemeinsame Benützung von Straßenflächen durch nicht motorisierten und öffentlichen Verkehr.





**Good Practice aus Wien:
Radgarage Kennedybrücke**

Im Jahr 2010 wurde an der Kennedybrücke eine Fahrradgarage für knapp 100 Räder errichtet, um ein sicheres Abstellen von Fahrrädern für PendlerInnen zu ermöglichen. Die Fahrradgarage wurde in ökologischer Bauweise errichtet und ist in einer transparenten Glas-Stahl-Konstruktion ausgeführt. So wird ein hohes Maß an sozialer Kontrolle und damit Sicherheit gewährleistet.

4

Keine Chance für Fahrraddiebe

Sichere Stellplätze sind das Um und Auf für mehr Radverkehr – und weniger Sorgen. Neue „Wiener Bügel“, überdachte Stellplätze und Radgaragen bieten optimalen Schutz vor Diebstahl.

In Wien werden im österreichischen Vergleich die meisten Fahrräder gestohlen. Die Stadt Wien will hier eine Verbesserung erwirken. Aufklärung über richtiges Abstellen des eigenen Fahrrades und die Arten und Wirkungen von Schlössern stellt eine wichtige Grundlage für die Sicherheit des Fahrrades dar. Zusätzlich sollen mehrstufige Sicherheitslösungen Verwendung finden.

Neue **Abstellanlagen**, ausgeführt als „Wiener Bügel“, entsprechen den Anforderungen der Diebstahlsprävention und werden besonders im Bereich von Bahnhöfen, öffentlichen Gebäuden, Einkaufszentren und anderen häufig frequentierten Orten errichtet. Zusätzlich können **Radgaragen** einen wirksamen Schutz vor Diebstahl darstellen. Fahrradgaragen und Fahrradboxen werden an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs realisiert. So wird zum Beispiel am Wiener Hauptbahnhof eine neue Fahrradstation (Radgarage) errichtet. Diese bietet die Möglichkeit, Fahrräder diebstahlsicher und wettergeschützt abzustellen.

Um die Sicherheit vor Diebstahl weiter zu erhöhen, wird auch die Zusammenarbeit mit der **Exekutive** erweitert und verbessert. In Absprache mit der Exekutive werden weitere Maßnahmen gegen den Fahrraddiebstahl ergriffen. Darüber hinaus soll die Bevölkerung durch Aufklärungskampagnen auf mögliche Lösungsstrategien hingewiesen werden (Fahrrad richtig am Bügel versperren, richtiges (Bügel-)Schloss etc.).

Um die Abstellituation insgesamt attraktiver zu gestalten, sollen zusätzlich vermehrt hochqualitative Radabstellanlagen realisiert werden. Dazu gehören vor allem ein hochwertiger **Witterungsschutz** (überdachte Abstellanlagen), aber auch eine möglichst nahe am Zielpunkt verortete Abstellanlage, die gut an das angrenzende Radwegenetz angebunden ist. Nur eine Kombination all dieser Faktoren wird die KundInnenzufriedenheit gegenüber der aktuellen Situation nachhaltig verbessern.





5

Umsteigen bitte!

Das Fahrrad eignet sich gut als Zubringer zu S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus, das „Missing Link“ zum optimalen Anschluss. Ziel ist es, alle umweltfreundlichen Verkehrsträger verstärkt zu verknüpfen, verbindende „Bike & Ride“-Angebote zu forcieren.

Der Radverkehr stellt ein wichtiges verbindendes Element für multimodale Mobilität dar. Radfahren kann auf intermodalen Wegen den essenziellen „Kitt“ zwischen verschiedenen Verkehrsformen bieten bzw. auch helfen, die ersten oder letzten Kilometer zu Ziel- und Quellpunkten komfortabel zurückzulegen.

Der ausgezeichnete öffentliche Verkehr in Wien und die Größe der Stadt bieten optimale Voraussetzungen für **Bike & Ride**, also die Kombination von öffentlichem Verkehr und Fahrrad. Der öffentliche Verkehr und der Radverkehr sollen in Wien noch stärker integriert werden. Das Rad soll in Stadtrand- und Stadterweiterungsgebieten als Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle spielen.

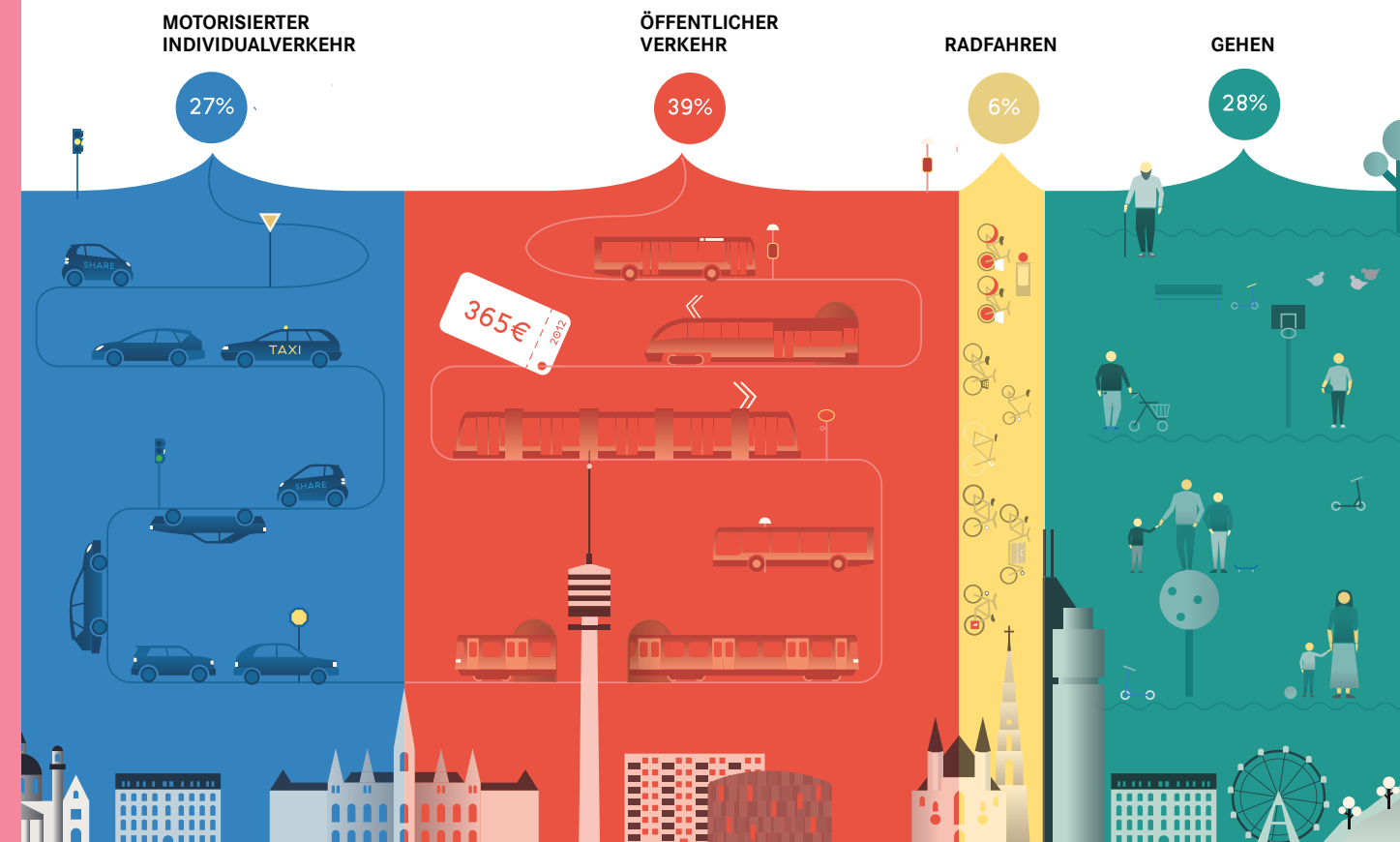
„Die intermodale Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr bietet den Menschen die Möglichkeit, nachhaltig und fair mobil zu sein.“

Aus dem „Wiener Memorandum des Mayors' Cycling Summit“

Die Stärkung des Umweltverbundes insgesamt und eine damit einhergehende Kooperation mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fußgängerverkehr wurden von den ExpertInnen auf der Velo-city 2013 als unumgänglich für Wien angesehen. Stockholm, Budapest und viele andere Städte liefern dafür gute Beispiele, so auch die Innsbrucker Verkehrsbetriebe, die als ÖV-Unternehmen den Radverkehr stark fördern. Angesichts sinkender Budgets für großräumige Infrastruktur und einer zunehmenden Anzahl von Fahrgästen in Bus, Straßenbahn und U-Bahn ist der Radverkehr eines der wesentlichen Handlungsfelder, um zukünftig den Umweltverbund auszubauen.

Die Stadt Wien wird das Konzept einer **Gesamt-Mobilitätskarte** weiterverfolgen, das auch die Benützung des Wiener Leihradsystems mit einschließt. Ein Zeichen für eine bereits funktionierende Kooperation von Rad- und öffentlichem Verkehr ist die erfolgte Öffnung von vielen Busspuren für RadfahrerInnen. Weitere Busspuren sollen sukzessive für den Radverkehr geöffnet werden. In nächster Zukunft werden auch verstärkt Schulungen für Bus- oder StraßenbahnfahrerInnen angeboten, um zu vermitteln, wie diese auf neue Situationen durch eine steigende Anzahl von RadfahrerInnen gut reagieren können.

WEGE 2012



An intermodalen Knotenpunkten, etwa zwischen Bus/Straßenbahn/U-Bahn und Rad, sollen verbesserte **Leitsysteme** einen raschen Umstieg und damit die Integration des Fahrrades in einen multi-modalen Alltag erleichtern. Dementsprechend sollen intermodale **Mobilitätsdienste** (APPs) noch stärker auf effiziente Kombinationen und Verknüpfungen von Fortbewegungsarten hinweisen und dabei das Fahrrad gut integrieren.

„Das Fahrrad ist eine ideale Ergänzung für den öffentlichen Verkehr. Es bedeutet für öffentliche Verkehrsdienstleister einen Zugewinn an neuen Fahrgästen und, was noch wichtiger ist, eine Vielzahl an Menschen, die nachhaltigere Verkehrsformen mittragen wollen. Öffentliche Verkehrsdienstleister müssen begreifen, dass RadfahrerInnen tolle Verbündete sein können.“

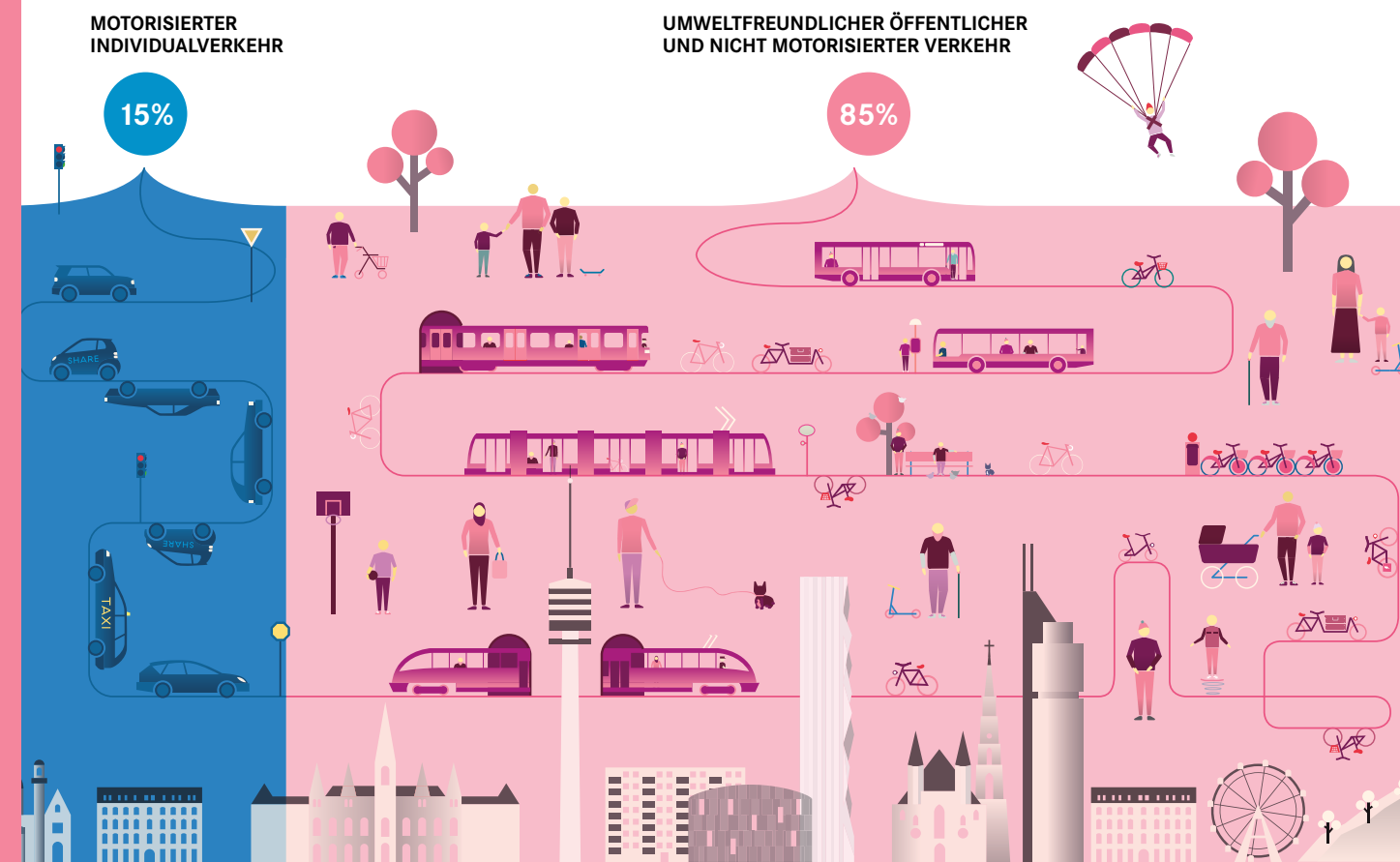
Andy Nash, GreenCityStreets.com
Crowdsourcing "Learning from Velo-city 2013"

Crowdsourcing „Learning from Velo-city 2013“:

In San Francisco bietet die „San Francisco Bicycle Coalition“ Schulungen für die FahrerInnen öffentlicher Verkehrsmittel an. Diese Schulungen sollen die Koexistenz zwischen öffentlichem Verkehr und Radverkehr unterstützen.

Link zum Video: <http://www.youtube.com/watch?v=fv-6DmdYLFY>

VISION 2025



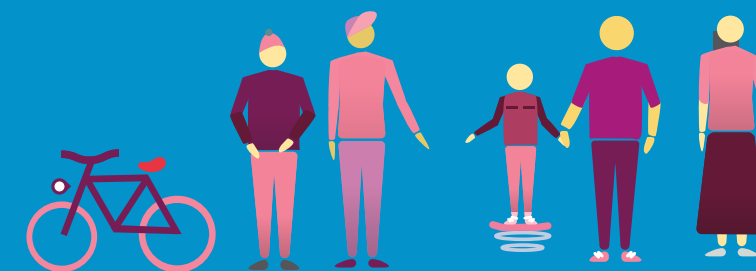


6

Aufsteigen bitte!

Neue Zielgruppen sollen für den Radverkehr erschlossen werden. Radfahrkurse, Radexkursionen, Rad-Aktionstage, Schulsport-Angebote und viele andere Ideen können Jung wie Alt zu neuen, überzeugten Radfahrern machen.

Julian Baker, Verkehrsplaner bei kontextplan in Solothurn, Schweiz, ließ im Zuge der Velo-city 2013 durch Fahrradkampagnen der „anderen Art“ aufhorchen: Um das Radfahren für alle Altersklassen interessanter zu machen, bemühte man sich in Solothurn, ältere Menschen zum Radfahren zu bringen – nicht mit Anleitung durch den Radfahrlehrer oder gutmeinende ExpertInnen. Nein! Der vertrauensvolle ortsansässige Arzt wurde zum Radtourenleiter auserkoren und los ging’s. Solche kreativen und kostengünstigen „Peer to Peer“-Maßnahmen sind auch in Österreich denkbar.



Der Wiener Kampagne zur Förderung des Radverkehrs unter der Marke „**Fahrrad Wien**“ wurde auf der Velo-city 2013 vom bekannt kritischen Fachpublikum ein gutes Zeugnis ausgestellt: Im Rahmen einer Umfrage unter allen TeilnehmerInnen wurden die Qualität der Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung in Wien zu 79 % als gut bis sehr gut eingestuft. Diese positive Resonanz und die Erfahrungen aus anderen europäischen Städten ermutigen dazu, die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs fortzusetzen. In der Kommunikation sollen weiterhin die positiven Auswirkungen des Radverkehrs auf persönlicher und gesellschaftlicher Ebene kommuniziert werden. Veranstaltungen sowie Aktionen wie „Wien radelt zur Arbeit“ oder „Mit dem Rad in den Sommer“ werden weiterentwickelt.

„Wenn Familien zum Radfahren angeregt werden und so Kinder positive Erfahrungen mit dem Radeln machen können, hat das Langzeiteffekte für eine nachhaltige urbane Mobilität und eine gesunde Gesellschaft.“

Aus dem „Wiener Memorandum des Mayors’ Cycling Summit“

Ein wichtiges Ziel für die weitere Arbeit ist die Erschließung **neuer Zielgruppen**, also Bevölkerungsgruppen zum Radfahren zu bringen, die bis dato im Wiener Radverkehr unterrepräsentiert waren. Durch neue Zielgruppen-spezifische Angebote wie Fahrrad-Kurse, Kampagnen und Informationen sollen Familien, junge und alte Menschen sowie andere bis dato Rad-ferne Gruppen vermehrt einen Zugang zum Fahrradfahren finden. Prominente Vorbilder sollen in Testimonial-Kampagnen das positive Image des Verkehrsmittels Rad weiter stärken.

ExpertInnen auf der Velo-city Konferenz empfahlen zur Bewerbung des Radverkehrs, vor allem **Schulen, Wirtschaft oder Kultureinrichtungen** kreativ und unkonventionell ins Boot zu holen.



„Fahre mit einem Anfänger oder einer Anfängerin verschiedene Straßen ab und frage, was nötig wäre, um hier sorglos radeln und die Fahrt genießen zu können. Dann gestalte die Problemstellen so um, dass auch dein sechsjähriges Kind oder deine Großeltern dort sicher gehen oder Rad fahren können. Keine noch so raffinierte Gestaltungsidee aus einer anderen Stadt wird diesen Test je übertreffen.“

Sue Knaup, One Street
Crowdsourcing “Learning from Velo-city 2013”

Gemeinsame Initiativen, Public-private-Partnerships, Wettbewerbe, Incentives, Auszeichnungen und Ähnliches können Infrastrukturmaßnahmen wirkungsvoll ergänzen und den gesellschaftlichen Trend hin zum Radfahren unterstützen. Die jungen Menschen der Stadt für das Radfahren zu begeistern, ist eine effektive Investition in die Zukunft. In Wien bieten sich dazu Kooperationen mit **Universitäten** und Fachhochschulen an, über 150.000 Studierende in der Stadt bedeuten ein riesiges Potenzial, das bisher kaum genutzt ist. Auch Unternehmen sollen aktiviert werden, Maßnahmen zu setzen, damit Mitarbeitende mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

Durch die Velo-city 2013 wurde die Effektivität von **Peer-to-Peer**-Maßnahmen verdeutlicht. Denkbar sind hier zum Beispiel Projekte wie „Fahrradfahren unter Anleitung“ (Cycling Buddy) oder „gemeinsames Radfahren“ (Bike Train und ähnliche Ansätze). Spezielle Aktionen für Frauen können den Anteil der Radlerinnen erhöhen, wie Projekte aus so unterschiedlichen Ländern wie Chile, Neuseeland oder Japan beweisen. Erste Versuche dazu haben in Wien bereits begonnen.

„Die Integration des Radfahrens in das Bildungswesen muss gefördert werden, damit die zukünftigen erwachsenen BürgerInnen Wiens bereits daran gewöhnt sind, mit dem Rad zu fahren.“

Bernard Gyergyay, Rupprecht Consult
Crowdsourcing “Learning from Velo-city 2013”

Die junge Generation bereits in einem frühen Alter an das Radfahren heranzuführen, wurde auch auf der Velo-city als effektiver und wichtiger Schritt hin zu mehr Radverkehr diskutiert. **Radfahrkurse** für Schulkinder, Radfahrprüfungen, Radexkursionen, Radtage, Radwochen – ähnlich wie Skikurse – sind einfache, aber langfristig wirksame Mittel, das Verkehrsmittel Rad auch unter der jüngeren Generation verstärkt zu etablieren und damit den Radverkehrsanteil langfristig zu heben. Das Erlernen von Radfahrkompetenz soll verstärkt in Kindergärten und Schulen integriert werden. Der Fahrradspielplatz für Kinder, eine Idee aus Belgien, ist dabei nur eines von vielen guten internationalen Beispielen für die Aktivierung von Kindern. Verkehrsberuhigte Zonen um Ziel- und Quellpunkte, wie zum Beispiel Schulen, können helfen, Eltern die Sicherheit zu geben, ihre Kinder mit dem Rad unterwegs sein zu lassen.

Ebenso sind **ältere Menschen** eine wichtige Zielgruppe für die weitere Förderung des Radverkehrs. Besonders ältere Menschen bleiben gesund und beweglich, wenn sie regelmäßig Rad fahren. Die Stadt Wien wird über gezielte Infomaßnahmen dabei helfen, dass ältere Menschen das Rad als Verkehrsmittel und als Freizeitgerät neu entdecken können.

Besonders für ungeübte Radfahrende ist eine sichere Infrastruktur wichtig. Getrennte Radwege ermutigen diese Zielgruppen, Radfahren in der Stadt auszuprobieren. Um genauer darauf eingehen zu können, welche Qualitäten ungeübte RadfahrerInnen brauchen, können Tests der Fahrrad-Infrastruktur durch Fahrrad-Neulinge hilfreiche Erkenntnisse bringen.

Auf der Velo-city 2013 wurde festgestellt, dass in Wien ein hohes Potenzial für die Verwendung von **Lastenrädern** vorhanden wäre. Um diese Potenziale auszuloten, sind unterschiedliche Pilotprojekte denkbar, etwa die Zusammenarbeit mit großen Unternehmen mit geeigneten Mobilitätsprofilen, um auf breiter Basis die Verwendung von Lastenrädern zu testen. Ebenso können Pilotprojekte bei Großveranstaltungen Gelegenheit dazu bieten, die verschiedenen Anwendungsgebiete von Lastenrädern zu zeigen. Möglich ist zum Beispiel die (teilweise) Organisation von Abfall-Logistik oder Gastronomie bei Großevents mit Hilfe von Lastenrädern.

Laut der European Cyclists' Federation (ECF) können bis zu 25 % der derzeit in Städten durchgeführten Transporte durch Lastenräder erfolgen.

Mehr Informationen: http://velo-city2013.com/wp-content/uploads/20130613_robking.pdf

Die Stadt München hat, begleitet durch die „Radlust“-Kampagne, den Radverkehrsanteil in München von 10 % im Jahre 2002 auf 17 % im Jahr 2011 gesteigert.

Mehr Informationen: http://velo-city2013.com/wp-content/uploads/20130612_hepmonatzeder.pdf
Radlust München <http://radlust.info/>

7

Alles eine Frage der Planung

Wiens Stadtplanung denkt Fahrradverkehr verstärkt mit, sowohl bei der Revitalisierung innerstädtischer Zonen als auch in Neubaugebieten am Stadtrand. „Autofreie Siedlung“ und „Bike City“ sind internationale Vorzeigeprojekte der rasch wachsenden Donaumetropole.

Wien ist eine der lebenswertesten Städte der Welt und wächst jährlich um circa 20.000 EinwohnerInnen. Dies stellt konkrete Herausforderungen an das Angebot von Lebensraum im öffentlichen und privaten Bereich.

Die Stadt Wien verfolgt das Ziel einer qualitativen **Verbesserung von Stadtvierteln** für die Bedürfnisse der NutzerInnen unter besonderer Rücksicht auf die Integration des Radverkehrs. Die Verbesserung der Freiraumqualität in der Stadt lässt sich optimal mit einer Verbesserung von Fahrrad-Infrastruktur verbinden. Damit in Zusammenhang steht eine konsequente **Parkraumpolitik**, einhergehend mit einer Reduktion der Pkw-Abstellflächen im öffentlichen Raum. Dies nutzt nicht nur dem Radverkehr, sondern dem gesamten Umweltverbund, also öffentlichem Verkehr, Fußverkehr und Radverkehr.

„Projektgestaltungen und deren gesetzliche Verankerung müssen unter Annahme eines hohen Radverkehrsanteils erfolgen. Wo etwa können Fahrräder sicher abgestellt werden, wenn ein neuer Wohnblock einen Radverkehrsanteil von 30 % aufweist?“

Mark Mullen, Free City Bikes

Crowdsourcing “Learning from Velo-city 2013”

Bei der Planung von **neuen Wohnbauten**, Wohnsiedlungen und Stadtvierteln wird eine einladende und komfortable Radinfrastruktur mitgedacht. Hier sind nicht nur gute Radwege wichtig, sondern vor allem auch diebstahlsichere Radabstellräume bzw. überdachte Radabstellplätze in genügend großer Zahl und Qualität. Für **Gründerzeitviertel** sollen Konzepte entwickelt und umgesetzt werden, um Fahrräder sicher abstellen zu können, etwa die Errichtung von AnrainerInnen-Radgaragen in leer stehenden Geschäftslokalen oder auch Fahrradboxen im öffentlichen Raum.

Während der Velo-city wurden die in Wien bereits realisierten Vorzeigeprojekte wie „Autofreie Siedlung“ und das Wohnprojekt „Bike City“ mit großem Interesse wahrgenommen. Diese Projekte mit besonders radfreundlicher Architektur und Ausgestaltung sind auch internationale Referenzprojekte.



Weitere derartige Vorzeigeprojekte sind erstrebenswert. Positive Erfahrungen dieser Pilotprojekte sollen verstärkt in den Wiener Wohnbau einfließen. Bei der Planung neuer Stadtgebiete haben fahrradfreundliche Strukturen hohe Priorität.

Das Garagengesetz, die Bauordnung bzw. die Wohnbauförderung sollen geändert werden, um das Fahrrad noch besser in neue sowie bestehende Bauten zu integrieren und verbesserte, ausreichende und leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten als Standard zu gewährleisten. Die in der Novellierung der Wiener Bauordnung eingebrachte Flexibilisierung der Stellplatzverpflichtung ist ein Schritt in die Richtung einer Neu-Orientierung der gesetzlichen Grundlagen.

Good Practice aus Wien: Die Bike City

Die Bike City ist ein Wiener Vorzeigeprojekt für fahrradfreundliches „autoreduziertes“ Wohnen und fördert die alltägliche Benützung des Fahrrades durch folgende Maßnahmen:

330 Fahrradstellplätze, das heißt mehr als drei Fahrradstellplätze je Wohnung

Zwei Aufzüge für den Transport von bis zu drei Fahrrädern und drei Personen gleichzeitig

Für 99 Wohnungen wurden nur 56 Pkw-Stellplätze in der Tiefgarage errichtet

Ein Stellplatz für ein Carsharing-Auto

Ein Fahrradwerkplatz im Innenhof mit Wasseranschluss und Luftpumpe

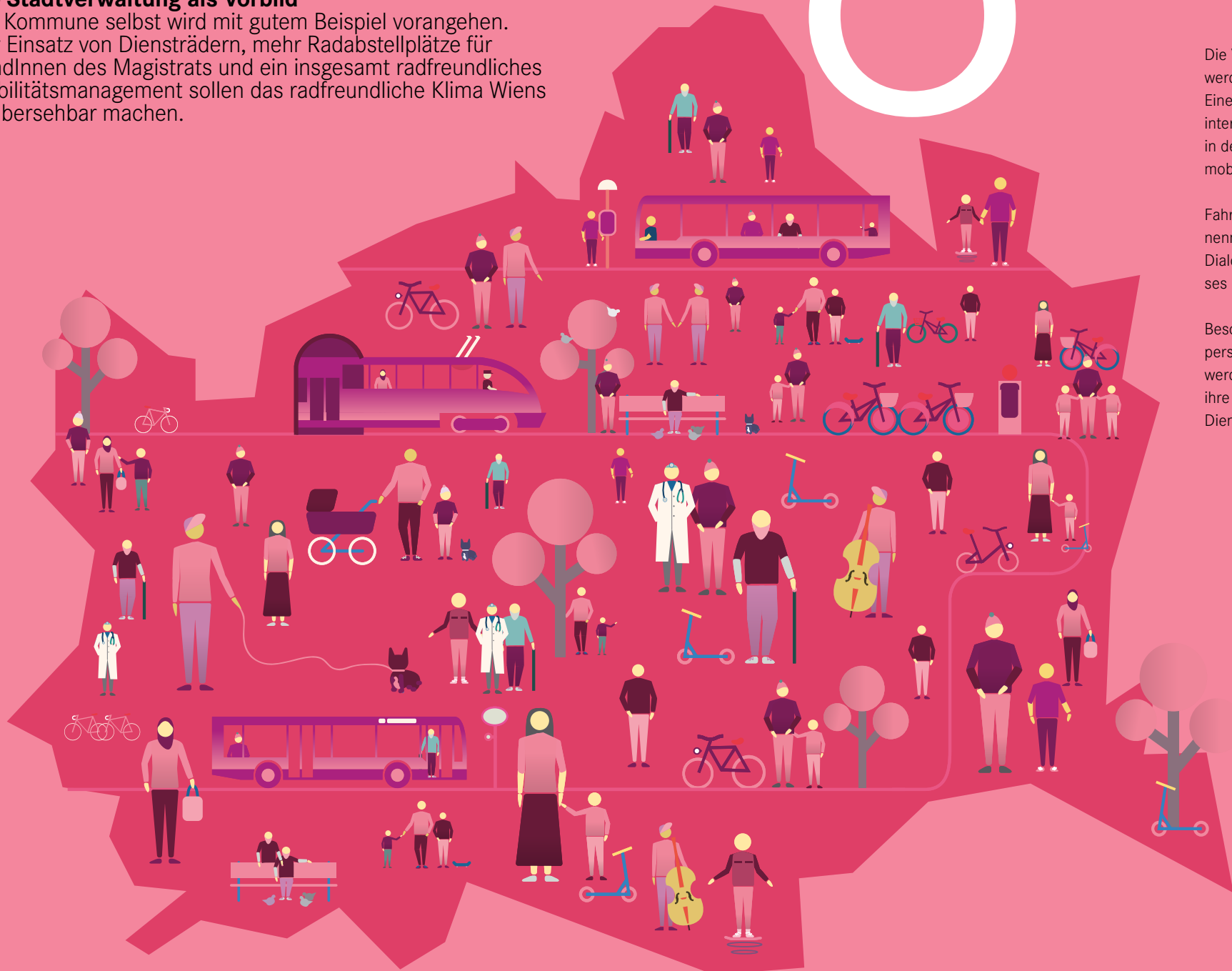
Abstellmöglichkeiten für Räder auf allen Geschossen, versperrbare Räume in jedem Geschoss

Abstellmöglichkeiten direkt vor den Wohnungen und spezielle Räume für Kinderfahrräder

8

Die Stadtverwaltung als Vorbild

Die Kommune selbst wird mit gutem Beispiel vorangehen. Der Einsatz von Diensträdern, mehr Radabstellplätze für KundInnen des Magistrats und ein insgesamt radfreundliches Mobilitätsmanagement sollen das radfreundliche Klima Wiens unübersehbar machen.



Die Verwaltung einer Stadt kann in der Förderung des Radverkehrs auch selbst als Beispiel wirksam werden. Die Verwaltung der Stadt Wien will diese Vorbildwirkung der Stadt Wien wahrnehmen. Eine Neukonzeption des magistratsinternen **Mobilitätsmanagements** in den Punkten Diensträder, interne Transport-Logistik, Zugang zu Leihradssystemen wird die Integration von Fahrrad-Mobilität in den Dienstilltag befördern. Auch die Betriebe und Unternehmen der Stadt Wien sollen ihre Radmobilität auf diesen Ebenen weiterentwickeln.

Fahrrad-spezifische **Anreizmodelle** und Kampagnen können eine Veränderung der MitarbeiterInnenmobilität hin zu mehr Radverkehr bewirken. Die Initiativen „MagistRAD“ und ein interkommunaler Dialog zum Thema Radverkehr sind wichtige Schritte in der Begleitung und Umsetzung des Prozesses hin zu mehr Fahrradmobilität in der Wiener Verwaltung.

Besonders wichtig ist dabei auch die **Außenwirkung** des Magistrates: Für alle KundInnen, die persönlich Kontakt zum Magistrat der Stadt Wien aufnehmen, soll es eine Selbstverständlichkeit werden, dass sie ihr Ziel mit dem Fahrrad erreichen können und dort attraktive Abstellplätze für ihre Fahrräder vorfinden. In dieser Hinsicht soll das Magistrat Wien Vorbild für viele andere (private) Dienstleistungsunternehmen werden.

VELO-CITY WIEN

Wien hat sich in den letzten Jahren hinsichtlich des Radverkehrs spürbar weiterentwickelt. In den letzten zehn Jahren hat sich der Radverkehr in Wien mehr als verdreifacht. Die Ziele der Wiener Stadtregierung sind klar und sehen bis 2015 einen Radfahranteil von 10 % vor. Die weitere Förderung des Radverkehrs und der (Verkehrs-)Kultur rund um das Fahrrad in Wien sind wesentliche Stützen auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Gesamtmobilität. Die in diesem Dokument vorgestellten strategischen Überlegungen und Handlungsansätze sollen dabei unterstützen.

Die Velo-city 2013 hat gezeigt, dass Wien eine lebendige und aufblühende Fahrradkultur aufweist, die auch den internationalen Vergleich nicht scheuen muss. Die Vergleiche mit internationalen Beispielen sind wichtig und nützlich, Wien wird jedoch einen eigenen „wienerischen“ Weg in der Entwicklung des Radverkehrs gehen.

Die Zusammenschau auf der Velo-city hat auch gezeigt, dass Wien für Städte in Ost- und Südosteuropa ein durchaus interessantes Beispiel für die Förderung des Radverkehrs sein kann. Im Zuge der Konferenz wurde auch angeregt, dass Wien seine Erfahrungen weiter in diese Regionen vermittelt.

Nicht zuletzt profitiert aber die Wiener Bevölkerung, wenn die positiven Effekte einer Förderung des Radverkehrs auch in Wien eintreten. Wien wird durch die Steigerung im Radverkehrsanteil weiter an Lebensqualität gewinnen und sich zu einer „Smart City“ entwickeln, in der zukunftsfähige und aktive Mobilität die Wege des Alltags effizient, gesund und umweltfreundlich ermöglicht.

Das Team der Velo-city Wien 2013

Impressum

Herausgeber:
Wolfgang Dvorak
Velo-city Vienna 2013 Konferenzbüro
Stadt Wien, 1082 Wien, www.wien.gv.at

Redaktion:
Wolfgang Gerlich (Plansinn GmbH),
Florian Lorenz (Plansinn GmbH),
Othmar Pruckner

Layout:
Bernhard Kerbl, Andreas Hösch, Tina Knoll
Graphische Gestaltung im Erdgeschoss GmbH
1070 Vienna, www.erdgeschoss.at

Fotos:
Stadt Wien MA18, Christian Fürthner,
Mobilitätsagentur Wien, Stephan Doleschal,
Plansinn GmbH

Piktogramme:
bauer
konzept und gestaltung gmbh

Übersetzung:
Sigrid Szabó

Korrektorat Deutsch / Englisch:
Charlotte Babits / Joshua Grigsby

Produktionsabwicklung:
DMV dellalucia medien & verlags GmbH

Druck:
SAMSON DRUCK Ges.m.b.H
A-5581 St. Margarethen 171
