

Überregionale Radwege in Kärnten



Medieninhaber & Herausgeber

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 9 Kompetenzzentrum Straßen und Brücken
Flatschacher Straße 70, 9020 Klagenfurt am Wörthersee
Tel.: 050 / 536 - 19002 · Fax: 050 / 536 - 19000,
abt9.post@ktn.gv.at

Redaktion

DI Volker Bidmon
Leiter der Abteilung 9 Kompetenzzentrum Straßen und Brücken
Ing. Ludwig Siedler
Abteilung 9 Kompetenzzentrum Straßen und Brücken
Unterabteilung Abteilung 9, Projektierung und Projektentwicklung
Flatschacher Straße 70, 9020 Klagenfurt am Wörthersee

Fotos

Abteilung 9 Kompetenzzentrum Straßen und Brücken

Konzeption & Gestaltung

GÖSSERINGER. Creative Communication – Agentur für kreative Kommunikation.
Inhaber: Gerald Gösseringer, Doberniggstraße 26, 9065 Ebenthal
www.goesseringer.at

Inhalt

■ Inhalt	3	03 Kunst an Radweg	34
■ Vorwörter	4	R 1, Radwegschleife Draubücke	36
■ Einleitung & Allgemeines	9	R 1, Rastplatz Zentrum St. Nikolai	37
■ Beispielhafte Abschätzung von Gesundheitswirkungen	15	R 5B, Rastplatz St. Magdalena	38
01 Entwicklung der Radinfrastruktur im Land	18	R 10, Radwegbrücke St. Leonhard	39
Gesetzliche Regelung	20	04 Radverkehrszählung auf überregionalen Radwegen	40
Finanzierung	21	05 Zusammenarbeit mit Partnern	44
Beschilderung	22	Gemeinden	46
Baubilanz Radwege 2000 - 2013	24	Kuratorium für Verkehrssicherheit KFV	47
Baumaßnahmen der letzten 13 Jahre	24	Kärnten Werbung	48
Ausblick	25	Lebensministerium, klima:aktiv mobil	49
02 Wichtige Radwegprojekte	26	Bundesweite Radkoordination	50
R 1 Drauradweg	28	■ Masterplan Fahrradmobilität Kärnten 2025	51
R 4 Wörthersee Radweg	29	■ Grenzüberschreitende Projekte (INTERREG Programme)	53
R 5B Gurktal Radweg	30	R 1 Drauradweg	54
R 7A Görtscitztal Radweg	31	Ciclove Alpe Adria –Alpe Adria Radweg	55
R 9B Malta Radweg	32	■ Kontakte	57
Radwegausbau nicht überregional	33		

Vorwort des Landesrats

In Kärnten werden seit nunmehr 26 Jahren Radwege errichtet. Durch die starke Zunahme des Verkehrs Mitte der 80er Jahre, ist das damalige Bundesministerium an die Länder mit der Bitte herangetreten, ein Radwegkonzept zu erstellen. Damit sollte die Verkehrssicherheit auf den Straßen, durch die Trennung des motorisierten Individualverkehrs (PKW/LKW) vom nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgeher/Radfahrer), gehoben werden. War die Idee hinter der Radwegerrichtung die, der hier lebenden Bevölkerung mehr Sicherheit durch diese Trennung zu bieten, hat mittlerweile auch der Tourismus die Radwege entdeckt.

Kärnten mit seinen wunderschönen Landschaften, mit den Bergen, Tälern und Seen ist prädestiniert sich als Radfahrland zu positionieren. Nicht nur mit den Radwegen entlang der Flüsse am Talboden, auch in den Bergen, mit den Mountainbikestrecken, die von den

Radwegen in den Tälern aus erreicht werden können, kann ein interessantes Angebot geschaffen werden.

Mit jährlichen Investitionen von rd. 3,0 Mio. Euro für das überregionale Radwegenetz werden im Schnitt rd. 20 km jährlich errichtet. Die Gesamtlänge des Kärntner Radwegenetzes beträgt im Endausbau rund 1.380 km, von denen bisher rund 1.000 km errichtet sind. Diese Investitionen erreichen damit Wertschöpfung und Beschäftigungseffekte.

In Kärnten werden durch den Radverkehr Wertschöpfungseffekte von über 106 Mio Euro, und Beschäftigungseffekte von 2.204 Arbeitsplätzen erzielt, dies mit steigendem Trend.

Das besondere Highlight ist der R1 Drauradweg von Toblach, dem Drauursprung in Südtirol, durch Österreich entlang der Drau bis nach Dravograd und wei-



ter nach Marburg in Slowenien und bis nach Osijek in Kroatien, der Einmündung der Drau in die Donau. Der R1 Drauradweg mit rund 230 km Länge durch Kärnten ist auch vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) mit vier Sternen ausgezeichnet worden. Hier ist das Land Kärnten bestrebt, auch den letzten, fünften Qualitätsstern zu erreichen. Bewertet werden u.a. Befahrbarkeit, Oberfläche, Wegweisung, Routenführung, Verkehrsbelastung, Anbindung Bahn/Bus, touristische Infrastruktur, Marketing etc.

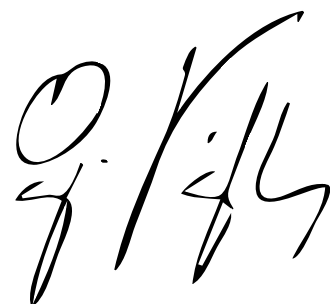
Wichtige Verbesserungen oder Verlängerungen von Radwegen sind etwa der Lückenschluss beim Wörthersee-Radweg, im Bereich der Schleppe-Kurve in Klagenfurt, die Strecke Grafenstein-Klagenfurt, Arnoldstein-Tarvis, Moosburg-Wölfnitz oder im Malatal. der Gurktalradweg und der Görtscitztalradweg.

Am Millstättersee-Radweg gibt es laut den neu eingerichteten Zählstellen mit bis zu 1.000 Radfahrern pro Tag die höchste Frequenz. Ziel ist es, diesen

Radweg und damit Seeboden und Millstatt mit Spittal und mit dem R 1 Drauradweg zu verbinden. Man hoffe auf Gelder aus dem Klimafonds für die Errichtung des Radwegs durch die Lieserschluft.

Um die Radwege auch für den Benutzer attraktiv zu machen, ist eine durchgehende und auch einheitliche Beschilderung erforderlich. Darum wurde in den Jahren 2010 bis 2012 die Beschilderung im gesamten Landesgebiet evaluiert und erneuert.

Mit dieser Broschüre sollen die Errungenschaften der Leistungen des Landes Kärnten und der Abteilung 9 (Kompetenzzentrum Straßen und Brücken) seit 1988 am Radwegsektor aufgezeigt werden.



Gerhard Köfer

Landesrat und Referent für Straßenbau in Kärnten

Vorwort des Abteilungsleiters

Das Land Kärnten ist ein beliebtes Urlaubs- und Radfahrland. Mit einem Angebot von ca. 1.000 km fertig gestellten überregionalen Radwegen auf herrlichen Strecken, vom Drauradweg über das Lavanttal bis ins Mölltal, Krappfeld, Gurk- oder Gailtal. Dieses Angebot soll besonders der Bevölkerung den Umstieg auf das Rad für den täglichen Gebrauch schmackhaft machen, und trägt auch zu einer großen touristischen wie auch wirtschaftlichen Bedeutung bei.

Das Rad erlebt einen enormen Boom. Es wurden Investitionen um 36 Mio. Euro in das überregionale Radwegenetz in den letzten zwölf Jahren vorgenommen und sind ca. 200 km neu gebaut worden. Die Gesamtlänge des Kärntner Radwegenetzes beträgt derzeit rd. 1.000 km.

Wurde in den letzten 13 Jahren hauptsächlich in den Ausbau des überregionalen Radwegenetzes investiert, so wird derzeit das Hauptaugenmerk auf das Schließen der Lücken und auf die Qualitätsverbesserung gelegt.

Gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit wurde ein standardisiertes Verfahren zur Überprüfung von Radwegen erstellt. Damit ist es möglich, Schwachstellen zu erkennen und in weiterer Folge zu beheben.

Das Rad ist nicht nur in der Freizeit, sondern auch als Fortbewegungsmittel zur und in der Arbeit immer wichtiger. Immer mehr Menschen legen mit dem Rad kurze Distanzen zur




Arbeit oder zum Einkaufen zurück, auch wegen der steigenden Spritpreise. Der Aufschwung des E-Bikes verstärkt den Trend zum Rad weiterhin. Vom steigenden Radverkehr profitieren der Handel ebenso wie der Tourismus, die Bauwirtschaft und die Infrastruktur. Vor allem aber bedeutet der Radfahrboom eine enorme Verkehrs- und Umweltentlastung und ein großes Plus für Bewegung und Gesundheit.

In diesem Zusammenhang gilt mein Dank allen Mitarbeitern der Abteilung 9 (Kompetenzzentrum Straßen und Brücken). Unsere Abteilung hat sich mittlerweile im Radwegebau eine absolute Kompetenz erarbeitet.

In den Bauämtern werden die Baumaßnahmen entweder durch die dortigen, fachlich sehr versierten Projektbearbeiter umgesetzt, oder aber auch in

Eigenregie durch unsere Meistereien, auf welche in den letzten Jahren verstärkt zurückgegriffen wurde. Wichtige Partner bei der Umsetzung sind auch die Gemeinden und die Partner in den Behörden und den Institutionen.

In diesem Sinne Glück auf und viel Freude beim Lesen der Broschüre.



DI Volker Bidmon
Abteilungsleiter Abteilung 9
Kompetenzzentrum Straßen und Brücken



Einleitung & Allgemeines

Einleitung

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der 70er und 80er Jahre nahm im gleichen Ausmaß auch die Motorisierung zu. Gab es anfangs gerade bzw. wenn überhaupt ein Auto pro Familie, sind in der Zwischenzeit bei jedem Haushalt mehrere Fahrzeuge Standard. Ebenso veränderte sich durch die zunehmende Industrialisierung die Arbeitsweise der Menschen.

War zu Beginn die wirkliche Arbeits"KRAFT" gefragt, wurde diese immer mehr durch Maschinen ersetzt. Da der menschliche Körper durch die Fließband- und Büroarbeit nur mehr einseitig gefordert wurde, suchte der Mensch nach Ausgleich.

Dieser wurde in den Fitnessstudios, durch Laufen und auch beim Radfahren gefunden. Besonders beim Radfahren kam es auf den Straßen durch die hohen Geschwindigkeitsunterschiede der verschiedenen Verkehrsteilnehmer immer wieder zu gefährlichen Situationen.

Durch die positiven Effekte wie kaum vorhandener Umweltauswirkungen, der Spaß an der Bewegung und der damit einhergehenden Gesundheitsauswirkungen (Verringerung/Vermeidung der durch Bewegungsmangel entstehenden Krankheiten wie Herzinfarkte, Übergewicht etc.) ist das Rad sowohl als Verkehrsmittel in die Arbeit, in die Schule sowie in der Freizeit eine interessante Alternative zum Auto.

Diese Broschüre soll einen Überblick über die Aktivitäten der Abteilung 9 (Kompetenzzentrum Straßen und Brücken) rund um die Radinfrastruktur geben.

Allgemeines

Ein gut ausgebautes Radwegenetz ist die Grundvoraussetzung, um der Bevölkerung einen Anreiz zum Umstieg auf das Rad schmackhaft zu machen. Ein hoher Prozentsatz an privaten Autofahrten ist aufgrund der relativ kurzen zurückgelegten Entfernungen durch Radfahrten ersetzbar:

- Ca. 15 % aller privaten Autofahrten sind kürzer als 1 Kilometer
- Ca. 25 % aller privaten Autofahrten sind kürzer als 2 Kilometer
- Ca. 35 % aller privaten Autofahrten sind kürzer als 3 Kilometer
- Ca. 50 % aller privaten Autofahrten sind kürzer als 5 Kilometer

Quelle: Lebensministerium, Abt V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm

Diese Entfernungen sind ideal für das Rad. Das Rad ist bis zu einer Entfernung von 5 km im innerörtlichen Bereich gleich schnell wie das Auto. Da nur bei 6 % der PKW-Fahrten schwere Gegenstände transportiert werden, ist das Rad auch ideal für den Einkauf verwendbar.

Zusätzlich ist Radfahren gesund und wie in nebenstehender Tabelle abgebildet, werden bei entsprechenden Geschwindigkeiten bis zu 1114 Kilokalorien pro Stunde (kcal/h) verbraucht.

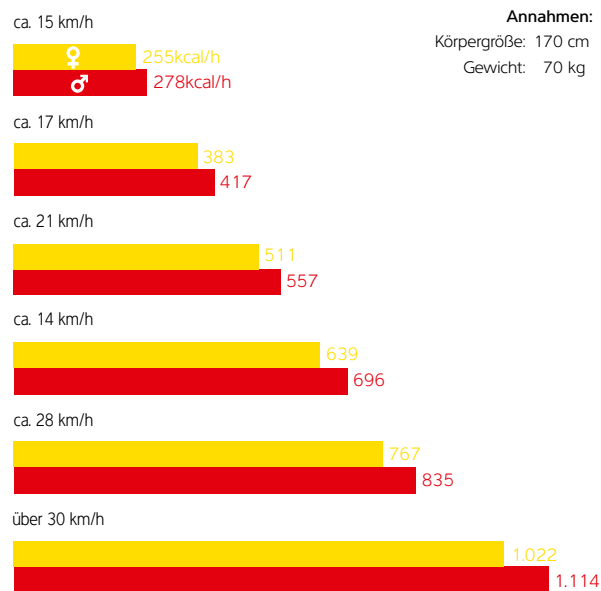


Abbildung 1: Kalorienverbrauch beim Radfahren nach Geschwindigkeit (Quelle: www.fitrechner.de)

	Durchschnitts- geschwindigkeit	In 10 Minuten zu- rückgelegte Strecke	Einzugsgebiet
Fußgeher	4,0 km/h	0,7 km	ca. 1,5 km ²
Radfahrer	15,0 km/h	2,5 km	ca. 20 km ²
Pedelec	22,0 km/h	3,6 km	ca. 40 km ²

Abbildung 2: Vergleich zwischen Fußgeher, Radfahrer und Elektrofahrräder (Pedelec)
Auszug aus dem „Masterplan Radfahren 2011-2015“ vom Lebensministerium

Durch den Einsatz von Pedelec (**P**edal **E**lectric **C**ycle, Elektrofahrräder) erweitert sich der Aktionsradius im Alltagsverkehr deutlich (Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf ca. 22 km/h und Kraftersparnis). Ausgehend von einer Ausweitung des Aktionsradius auf ca. 10 km (ca. 27 Min. bei 22 km/h) erweitert sich das Potential der mit dem Fahrrad absolvierbaren Wege auf bis zu 75 %. (Auszug aus dem „Masterplan Radfahren 2011-2015“ vom Lebensministerium).

Geringerer Flächenbedarf für Radfahranlagen (z.B. 1 PKW Abstellplatz zu 6 Radabstellanlagen), keine Aussendung von Luftschadstoffen wie CO₂ (jährlich werden österreichweit laut VCÖ, 342.000 Tonnen CO₂ durch das Radfahren vermieden), keine Lärmbelästigung und der Vorteil des Bewegens sprechen für das Rad als Fortbewegungsmittel.

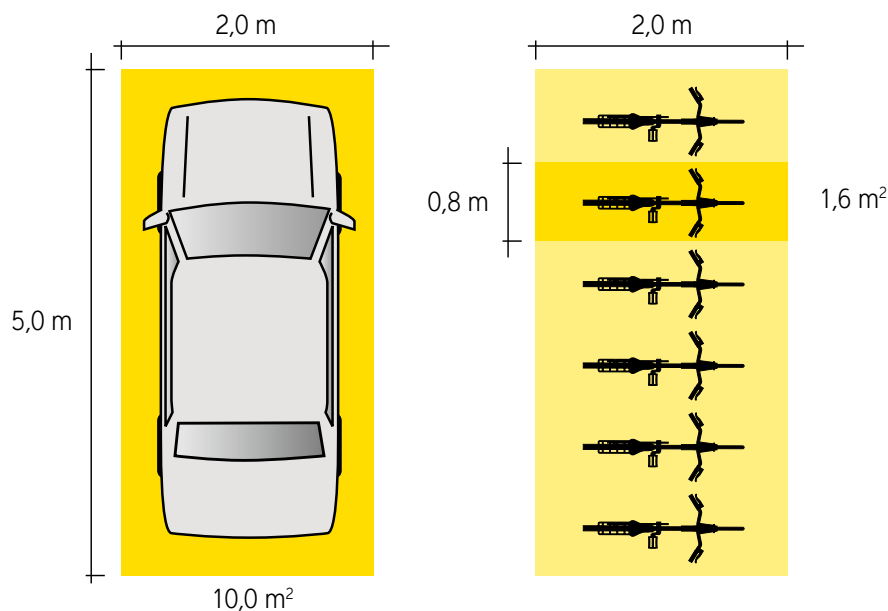


Abbildung 3: Flächenverbrauch Auto – Fahrrad (Quelle: FSV 03.02.13, 2001, RVS 03.04.12; adaptiert von FGM)

Radwegebau und Radverkehr schaffen Arbeitsplätze, dienen der Gesundheit wie der Umwelt und schonen die Geldbörse. Aus der „Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren“ aus dem Jahre 2009, herausgegeben vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, geht hervor, dass im Land Kärnten durch den Radverkehr direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte von 106,1 Mio. Euro erzielt werden und durch direkte und indirekte Beschäftigungseffekte 2.204 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Im Österreichvergleich liegt die Wertschöpfung des Radverkehrs bei 880 Mio. Euro. Damit werden in Österreich 18.328 Arbeitsplätze gesichert.

Wertschöpfung

DIREKTE UND INDIREKTE WERTSCHÖPFUNG NACH SEKTOREN

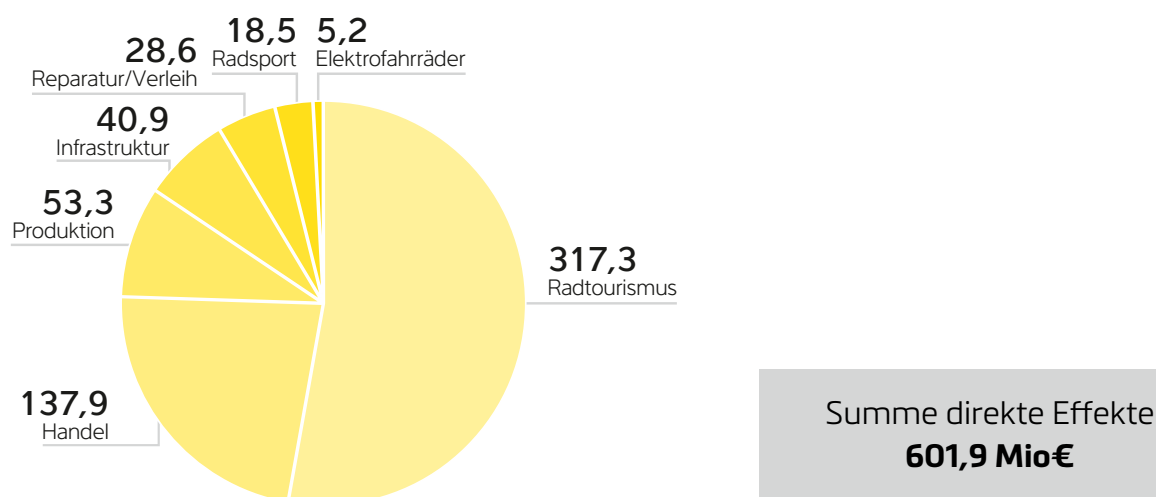


Abbildung 4: Direkte und indirekte Wertschöpfung nach Sektoren 2008 (Quelle: Miglbauer et al 2009)

UMSÄTZE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM RADFAHREN

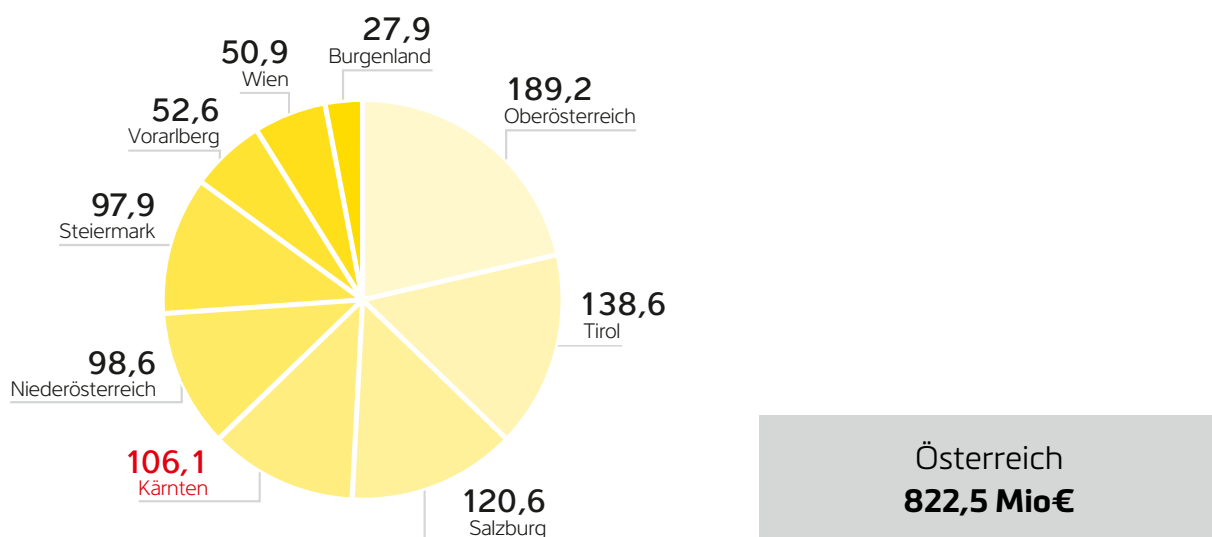


Abbildung 5: Umsätze im Zusammenhang mit dem Radfahren nach Bundesland 2008 (Quelle: Miglbauer et al 2009)

ARBEITSPLÄTZE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM RADFAHREN

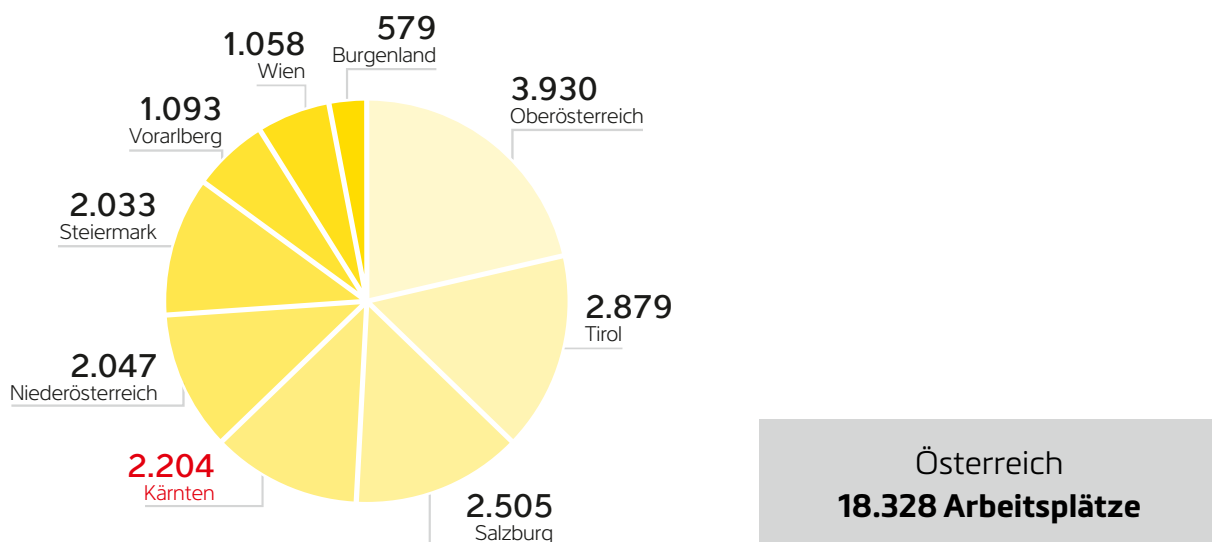


Abbildung 6: Arbeitsplätze im Zusammenhang mit dem Radfahren nach Bundesland 2008 (Quelle: Miglbauer et al 2009)



Beispielhafte Abschätzung von Gesundheitswirkungen

Auszug aus dem „Masterplan Radfahren – Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich“, herausgegeben im September 2006 vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm, A-1010 Wien, Stubenbastei 5.

Beispielhafte Abschätzung von Gesundheitswirkungen

Langzeitstudien zeigen, dass die Auswirkungen einer Forcierung des Radverkehrs auf Gesundheit und Lebenserwartung durchwegs positiv sind. So wurde im Rahmen einer mehrjährigen dänischen Mortalitätsstudie an 30.000 Personen (Alter zwischen 20 und 93 Jahre) gezeigt, dass die Sterbewahrscheinlichkeit innerhalb des Untersuchungszeitraumes von Personen, welche täglich mindestens 30 Minuten Rad fahren, im Vergleich zu einer Referenzgruppe um 40 % niedriger liegt.

Das heißt: von diesen „aktiven“ Personen starben im Vergleichszeitraum (14,5 Jahre) 40 % weniger als innerhalb der Vergleichsgruppe. Dies wird vor allem auf eine deutliche Verringerung des Risikos für Herzkrankheiten, Diabetes, Osteoporose und Krebs zurückgeführt.

In internationalen Studien wurden überdies Ansätze aufgezeigt, diese Gesundheitseffekte zu quantifizieren und monetarisieren, um sie im Rahmen von Nutzen-Kosten-Untersuchungen berücksichtbar zu machen.

Im Rahmen eines im Jahr 2005 in Stockholm abgehaltenen Seminars „Cost-Benefit-Analysis of Cycling“ wurden Erfahrungen aus dem Bereich der Nutzen-Kosten-Abschätzung von Radverkehrsmaßnahmen vorgestellt und diskutiert. Insbesondere folgende Effekte der Radverkehrsförderung wurden beleuchtet:

- Gesundheitseffekte (Reduktion von Krankheiten und Arbeitsunfähigkeiten)
- Reduktion von Verkehrsunfällen
- Erhöhung des Sicherheitsgefühls
- Einsparungen bei Schulbustransport und Parkplatzerichtung
- Reduktion der externen Kosten des Straßenverkehrs

Eine mehrjährige norwegische Modellstudie in 3 Städten ergab, dass die Aktivierung (mindestens 30 Minuten Radfahren/Tag) einer „bis dahin nicht akti-

ven“ Person zu einem „gesellschaftlicher Gewinn“ von jährlich € 3.000 – 4.000 führt, bzw. aus der Erhöhung der Aktivität einer „bereits aktiven“ Person € 500 – 1.500 pro Jahr resultieren.

Finnische Untersuchungen hinsichtlich Richtlinien für Beurteilung von Infrastrukturinvestitionen ergaben „positive Gesundheitseffekte“ von FußgängerInnen- und Radverkehrsinvestitionen in einer Höhe von € 1.200 pro „aktivierter“ Person und Jahr. Eine Modellrechnung für die Stadt Turku zeigt, dass eine Steigerung des FußgängerInnen- und Radverkehrsanteils auf 44,5 % statt 40 % (dzt. 37 %) das Nutzen-Kostenverhältnis von 2,9 auf 7,7 anhebt.

Untersuchungen in Dänemark zeigen, dass durch „Aktivität“ im Ausmaß von mindestens 30 Minuten täglich (entspricht z.B. das durchschnittliche Zurücklegen des Arbeitsweges mit dem Fahrrad) das Erkrankungsrisiko um ca. 40 % sinkt, wobei dieser Gesundheitseffekt zu 40 % der Öffentlichkeit und zu 60 % dem Individuum zugute kommt.

Eines der Hauptergebnisse war, dass die resultierenden positiven Gesundheitseffekte gegenüber den anderen Effekten deutlich dominieren. Die verschiede-

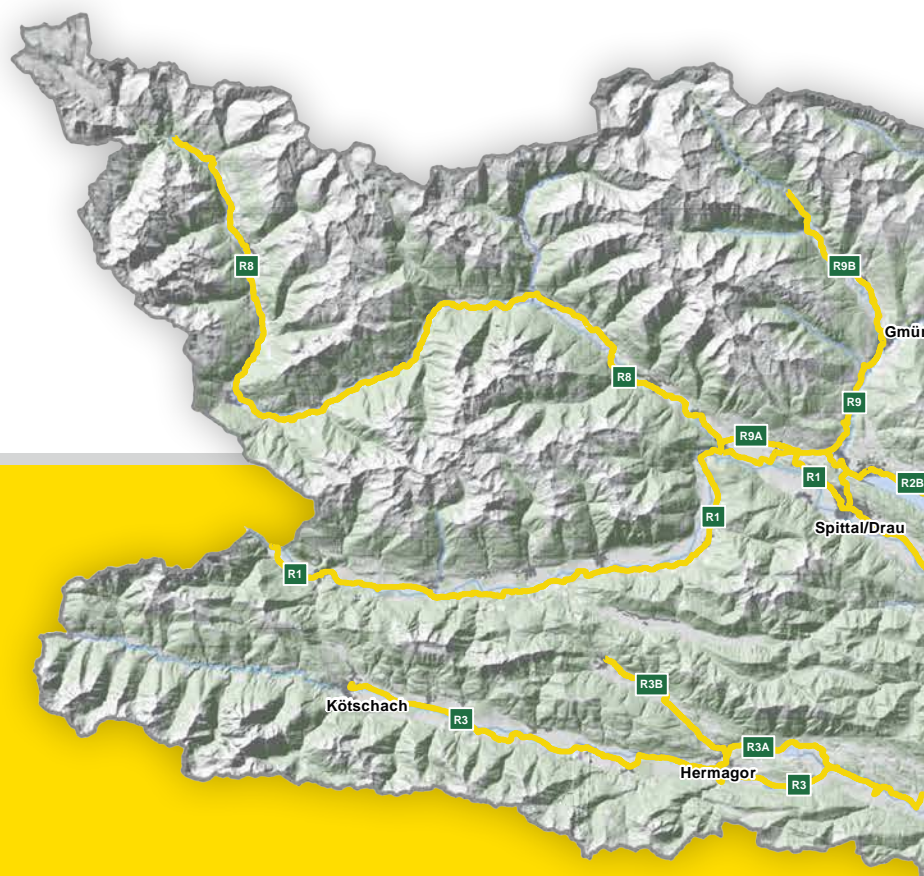
nen Ansätze diesen Effekt zu quantifizieren, führten in vielen Fällen zu ähnlichen Ergebnissen. Als Gemeinsamkeit wurde festgehalten, dass der Gesundheitsnutzen für die Öffentlichkeit

- vor allem eintritt, wenn Personen „aktiviert“ werden mind. 30 Minuten pro Tag physisch aktiv zu sein (dies entspricht in etwa einem durchschnittlichen Arbeitsweg), bzw.
- bei ca. € 0,15 pro gefahrenem Fahrradkilometer liegt.

Ausgehend vom letztgenannten Orientierungswert und den oben genannten Annahmen hinsichtlich der Steigerung des Radverkehrsanteils, ließe sich für Österreich ein Gesundheitsnutzen für die Öffentlichkeit in einem Bereich von ca. € 165 Millionen jährlich ableiten. Detaillierte diesbezügliche Untersuchungen und Anpassungen für Österreich wurden bislang nicht durchgeführt, weshalb die angeführte Größenordnung auch nur zur ungefähren Orientierung dienen kann.

Die Durchführung entsprechender Studien und die Umlegung vorhandener Untersuchungsergebnisse auf österreichische Verhältnisse ist für die Beurteilung und Darstellung der Effizienz von Maßnahmen der Radverkehrsförderung dringend zu empfehlen.

01



Entwicklung der Radinfrastruktur im Land



Das überregionale Radwegenetz von Kärnten ist dargestellt unter: www.strassenbau.ktn.gv.at

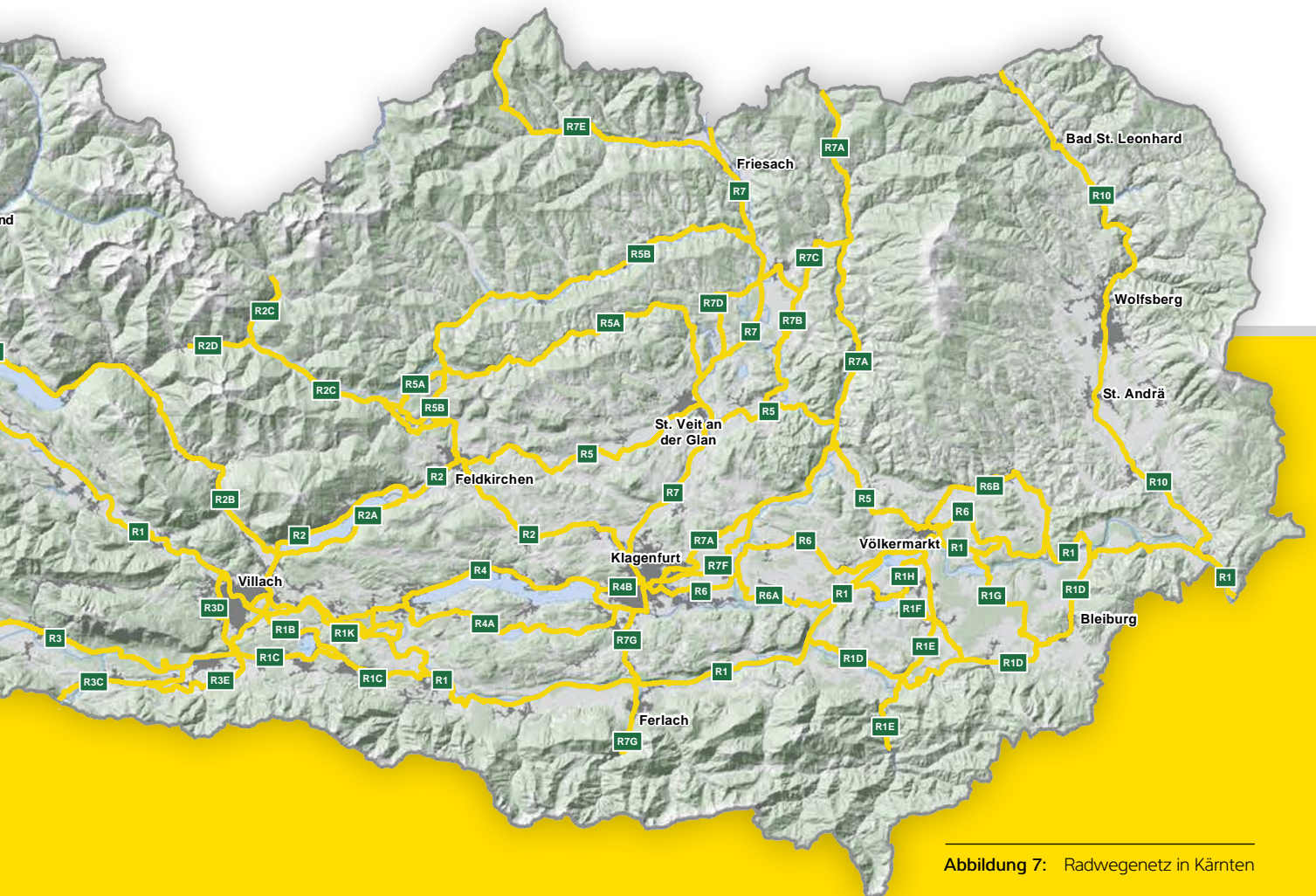


Abbildung 7: Radwegenetz in Kärnten

- Gesetzliche Regelung 20
- Finanzierung 21
- Beschilderung 22
- Baubilanz Radwege 2000 - 2013 24
- Baumaßnahmen der letzten 13 Jahre 24
- Ausblick 25

Gesetzliche Regelung

Wegen der starken Zunahme des Radverkehrs im Alltag und vor allem in der Freizeit hat der Gesetzgeber darauf mit dem Auftrag reagiert, ein überregionales Radwegkonzept zu erstellen. In Kärnten geschah dies in den Jahren 1985 bis 1988. Erarbeitet wurde es in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den Tourismusverbänden und der damaligen Abteilung 20 Landesplanung, heute Abt. 3 (Kompetenzzentrum Landesentwicklung und Gemeinden). Der Bau eines Radweges dient zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer bzw. ermöglicht die Trennung des motorisierten vom nicht motorisierten Verkehr.

Die Kärntner Landesregierung hat daraufhin im Jahr 1988 das überregionale Radwegenetz (am 21.06.1988 auf Grund des eingebrachten Antrages, Zahl: LPL-59/24/88 in der 71. Sitzung) beschlossen.

Die Gesamtlänge des überregionalen Radweg-Konzeptes in Kärnten wird im Endausbau rd. 1.380 km betragen. Auf Grund der fachlichen Qualifikation ihrer Mitarbeiter hat die Abteilung 9 (Kompetenzzentrum Straßen und Brücken) die Koordination des Ausbaues übernommen. Seit dem Jahre 1988 wird an der Umsetzung des überregionalen Radwegkonzeptes gearbeitet.

In Kärnten stehen in der Zwischenzeit rd. 1.000 km an überregionalen Radwegen zur Verfügung. Es wird kontinuierlich am Ausbau gearbeitet. Zur Zeit wird größtes Augenmerk auf die Schließung der Lücken bei den bereits bestehenden Radwegen gelegt. Dass es noch Lücken gibt, dafür sind mehrere Gründe aus-

schlaggebend. Einerseits die finanzielle Situation, andererseits die schwierige Topographie in diesem Bereich.

Der Gesetzgeber hat die überregionalen Radwege im Jahre 2005 in das Kärntner Straßengesetz (Kärntner Straßengesetz 1991, K-StrG, LGBl. Nr. 72/1991 [Wiederverlautbarung] in der Fassung der Novelle LGBl. Nr. 87/2005) aufgenommen und damit vor allem das öffentliche Interesse hervorgehoben. Damit sind auch grundlegende Änderungen vorgenommen worden. Wichtigste Änderungen sind die Vereinheitlichung der Finanzierung, die Abschaffung der Kostendeckelung und die Möglichkeit der Enteignung.

Die aktuelle Novelle des Kärntner Straßengesetzes ist das Kärntner Straßengesetz 1991 (K-StrG LGBl. Nr. 72/1991 [Wiederverlautbarung] in der Fassung der Novelle LGBl. Nr. 85/2012).

Finanzierung

Die Finanzierung ist so geregelt, dass die Kostenteilung zwischen dem Land Kärnten und den Gemeinden im Verhältnis von 2/3 zu 1/3 erfolgt. Dabei handelt es sich um alle Kosten, angefangen von der Vermessung über die Grundeinlösekosten, die Projektierungs- und Baukosten sowie die Endvermessung und die Verbücherung.

Nr.	Bezeichnung	Länge
R 1	DRAURADWEG	228,0 km
R1A	AMLACHER RADWEG	24,7 km
R1B	FAAKER SEE RADWEG	12,1 km
R1C	ROSENTAL RADWEG	20,4 km
R1D	JAUNTAL RADWEG	37,5 km
R1E	SEEBERG RADWEG	21,0 km
R1F	KLOPEINER SEE RADWEG	15,0 km
R1G	EDLINGER RADWEG	13,0 km
R1H	WASSERHOFNER RADWEG	5,8 km
R1K	ST. MARTINER RADWEG	13,7 km
R2	OSSIACHER SEE RADWEG	46,7 km
R2A	OSSIACHER RADWEG	13,7 km
R2B	MILLSTÄTTER SEE RADWEG	45,1 km
R2C	TURRACHER RADWEG	33,6 km
R2D	KLEINKIRCHHEIMER RADWEG	6,0 km
R2E	WERSCHLINGER RADWEG	5,3 km
R3	GAITAL RADWEG	86,6 km
R3A	PRESSEGGGER SEE RADWEG	11,2 km
R3B	WEISSENSEE RADWEG	13,1 km
R3C	TARVISER RADWEG	13,4 km
R3D	WARMBADER RADWEG	10,1 km
R3E	RADENDORFER RADWEG	12,6 km
R4	WÖRTHERSEE RADWEG	31,9 km

Nr.	Bezeichnung	Länge
R4A	VIER SEENTAL RADWEG	25,3 km
R4B	LENDKANAL RADWEG	4,0 km
R4C	ROSEGGER RADWEG	1,2 km
R5	GLAN-GURK RADWEG	55,8 km
R5A	WIMITZRADWEG	40,6 km
R5B	GURK RADWEG	43,2 km
R6	VÖLKERMARKTER RADWEG	63,6 km
R6A	GRAFENSTEINER RADWEG	12,0 km
R6B	HAIMBURGER RADWEG	19,0 km
R7	FRIESACHER RADWEG	55,2 km
R7A	GÖRTSCHITZTAL RADWEG	63,0 km
R7B	KAPPELER RADWEG	19,4 km
R7C	SILBEREGGER RADWEG	8,1 km
R7D	MEISELDINGER RADWEG	10,5 km
R7E	METNITZER RADWEG	28,9 km
R7F	GEIERSDORFER RADWEG	13,2 km
R7G	LOIBL RADWEG	14,9 km
R8	GLOCKNER RADWEG	78,9 km
R9	LIESER RADWEG	17,6 km
R9A	LENDORFER RADWEG	8,7 km
R9B	MALTA RADWEG	16,0 km
R10	LAVANT RADWEG	57,9 km
Gesamtlänge		1.377,5 km

Beschilderung

Im Jahre 2010 wurde in Zusammenarbeit mit der Kärnten Werbung ein Beschilderungshandbuch herausgegeben (abrufbar unter www.ktn.gv.at/234917_DE), das die Kriterien für die Beschilderung der Radwege (nicht Mountainbikestrecken) enthält. Damit ist gewährleistet, dass es landesweit eine einheitliche Beschilderung auf den überregionalen und regionalen Radwegen gibt.

In diesem Handbuch sind die Besonderheiten und Regeln der Beschilderung des Landes Kärnten für die überregionalen Radwege herausgearbeitet. Um eine durchgehende, logische Beschilderung für alle Radwege in Kärnten (ausgenommen Mountainbikestrecken) zu gewährleisten, ist es notwendig, dass auch bei den regionalen Radwegen die beschriebenen Regeln beachtet werden.

Eine entsprechende Beschilderung gilt als wesentliche Orientierungshilfe für die Radtouristen, aber auch für die vielen einheimischen Freizeitradler.

Die Bedeutsamkeit eines durchgehenden, logischen Beschilderungssystems wird in allen Umfragen und Richtlinien hervorgehoben. Daher auch die Initiative der Abteilung 9 (Kompetenzzentrum Straßen und Brücken), bis zum Frühjahr 2012 alle überregionalen Radwege zu beschildern. Basis dafür sind die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr, von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Verkehr – Schiene, welche auch in anderen Bundesländern als Grundlage dient.



Abbildung 8: Handbuch „Radwegbeschilderung Kärnten“

Systematik der Beschilderung

Die RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) für Wegweisung und der Abschnitt „Fahrradwegweisung“ aus dem Handbuch zur Radfernwegzertifizierung des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) beschreiben die Anforderungen an die Beschilderung von Radwegen im Detail. Ebenso sind darin die Planungs- und Gestaltungsgrundsätze, die Systematik der Beschilderung, die Inhalte und Ausführung der Wegweiser sowie die Wegweisertypen beschrieben. Kurz zusammengefasst die wichtigsten Grundsätze aus diesen Vorgaben:

- Radwegweisung / Radwegbeschilderung dient der optimalen Information und Orientierung des Radfahrers
- Wegweisung ist in Form von Vor-, Haupt- und Zwischenwegweisern am gesamten Radweg einheitlich gestaltet und lückenlos angeordnet
- Wegweisung ist hinsichtlich Form, Inhalt, Farbe und Aufstellungsort einheitlich, leicht auffindbar und rechtzeitig erkennbar
- Wegweisung umfasst zusammenhängende Radroutennetze (also sind z. B. am Drauradweg auch Infos zu wegführenden Radwegen zu geben)
- Übersichtliche Aufstellungsorte wählen
- Wegweisung in beide Fahrtrichtungen vorsehen
- Wegweisung ist unverrückbar, nicht drehbar, fest montiert
- Fernziele (z.B. Endpunkte, größere Städte) und Nahziele (nächstliegende Orte) angeben
- Lesbarkeit auch während der Fahrt gewährleisten
- Keine Widersprüche zur StVO
- An relevanten Punkten entlang der Radroute (Ortseinfahrten, Bahnhöfe, Kreuzungspunkte mit hohem Informationsbedarf) Infopoints mit weiteren wichtigen Informationen für die Radfahrer aufstellen (z.B. Panoramatafeln am Drauradweg)
- Bestehende, nicht mehr aktuelle, nicht mehr zeitgemäße oder verwitterte Schilder entfernen
- Radrouten- bzw. Themenweglogos (z.B. Drauradweg, Alpe-Adria-Radweg, Kulturradweg, Kunstradweg) sollen in die Wegweisung mit einbezogen werden können



Hauptwegweiser



Vorwegweiser



Zwischenwegweiser

Abbildung 9: Zur Verwendung kommende Schilderarten bei der Beschilderung der Radwege, die sich an die Vorgaben halten.

Baubilanz Radwege 2000–2013

Das überregionale Radwegenetz Kärntens umfasst, wie vorher dargestellt, im Endausbau rd. 1.377,50 km Radwege.

Davon sind bis dato ca. 524 km eigenständige fertige Radwege, 514 km sind auf anderen öffentlichen Wegen benutzbar. Derzeit sind ca. 22 km im Bau und ca. 50 km in Planung. Gemäß Radwegkonzept sind weitere 300 km geplant.

Baumaßnahmen der letzten 13 Jahre

Der Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsentlastung in den Innenstädten, und erhöht die Lebensqualität der Kärntnerinnen und Kärntner. Es ist aus verkehrspolitischer Sicht notwendig, den Radverkehr zu erhöhen, weil das Rad auf kurzen Strecken wesentliche Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln mit sich bringt. Mit der Erhaltung und dem Ausbau von leistungsfähigen Radwegverbindungen sowie einer einheitlichen Beschilderung, werden die Bedingungen für Freizeitradfahrer/innen und Alltagsradfahrer/innen wesentlich verbessert und gefördert.

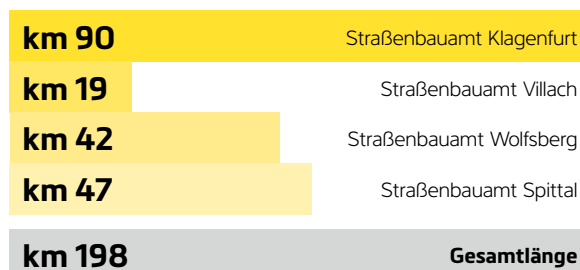


Abbildung 10: Baumaßnahmen nach Straßenbauamt

Ausblick

In den letzten 13 Jahren wurde hauptsächlich in den Ausbau des überregionalen Radwegenetzes investiert. Dabei wurden die Radwege R5B Gurktal Radweg zwischen Pöckstein und Weitensfeld, der R7A Görttschitztal Radweg zwischen Klagenfurt und Mösel, der R9B Malta Radweg zwischen Gmünd und der Mautstelle der Kölnbreinsperre ausgebaut, und Verbesserungen entlang des Drauradweges durchgeführt.

Derzeit wird das Augenmerk auf das Schließen von Lücken gelegt. Unter anderem wird der Lückenschluss am R1B Faaker See Radweg zwischen Drobollach und Neuegg mit der OD Egg geplant. Der Lückenschluss am R5 Glan-Gurk Radweg zwischen Feldkirchen bis zur Gemeindegrenze Glanegg steht vor der Umsetzung. Am R3C Tarviser Radweg wird 2014 die Lücke zwischen Hart und Arnoldstein geschlossen.

Zu diesem Schließen der Lücken wurde parallel dazu gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit ein standardisiertes Verfahren zur Überprüfung von Radwegen erstellt. Damit ist es möglich, Schwachstellen zu erkennen, und in weiterer Folge zu beheben (siehe Punkt „Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV“ auf Seite 47).

02

Wichtige Radwegprojekte (exemplarisch)

- R1 Drauradweg 28
- R4 Wörthersee Radweg 29
- R5B Gurk Radweg 30
- R7A Görtscitztal Radweg 31
- R9B Malta Radweg 32
- Radwegeausbau nicht überregional 33

R1 Drauradweg

Der Drauradweg wird im Endausbau den Draursprung am Toblacher Feld in Südtirol mit der Stadt Osijek in Kroatien verbinden und eine Gesamtlänge von 750 km erreichen. In Kärnten beträgt die Gesamtlänge 228 km. Dabei wird er 5 Staaten, nämlich Italien, Österreich, Slowenien, Ungarn und Kroatien durchlaufen.



Bis dato wurden in den R1 Drauradweg in Summe rd. € 6,0 Mio investiert. Ausbaumäßig fehlt noch der Lückenschluss in St. Peter in Holz bei Lendorf. Vom ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) wurde der Drauradweg 2011 mit 4 Sternen (von insgesamt 5 möglichen Sternen) bewertet. Dabei wird besonderes Augenmerk auf Qualitätskriterien wie Befahrbarkeit, Oberfläche, Wegweisung, Routenführung, Verkehrsbelastung, Anbindung Bahn/Bus und Marketing gelegt. Die Abteilung 9 (Kompetenzzentrum Straßen und Brücken) ist bestrebt, durch laufende Verbesserungen am R1 Drauradweg auch den 5. Stern zu erreichen.



Informationen zum Drauradweg sind abrufbar unter www.drauradweg.com

R4 Wörthersee Radweg

Der R4 Wörthersee Radweg führt von Klagenfurt, Glanfurtbrücke an der B91 Loiblpass Straße entlang der Glanfurt zum Wörthersee Nordufer über Krumpendorf, Pörschach, Velden nach Föderlach und von dort in den R1 Drauradweg.



Abbildung 12: R4 Wörthersee Radweg, Bereich Klagenfurt-Friedlstrand

Der R4 Wörthersee Radweg verläuft auf der Nordseite des Wörthersees, teilweise als Radweg, teilweise als Radroute. Im Vorjahr wurde die letzte vakante Lücke im Bereich „Wallerwirt – Saag“, in der Gemeinde Töschling geschlossen.

Damit steht dem Radfahrer zwischen der Stadtgemeinde Klagenfurt am Wörthersee und der Marktgemeinde Velden am Wörthersee eine durchgehende Radwegverbindung mit rd. 20 km zur Verfügung.

R5B Gurk Radweg

Der R5B Gurk Radweg verläuft vom R7 Friesacher Radweg in Zwischenwässern entlang der B93 Gurktal Straße über Gurk, Weitensfeld, Enge Gurk, Wachsenberg, Poitschach nach Feldkirchen südlich des Kreuzungspunktes der B94 Ossiacher Straße mit der B95 Turracher Straße in den R2 Ossiacher See Radweg.



Abbildung 13: R5B Gurk Radweg, Gurkbrücke Drahtzug

Beim Radwegausbau wird verstärkt auf die Ausnutzung der bestehenden Ressourcen Bedacht genommen. Wie zum Beispiel beim Ausbau des R5B Gurktal Radweges. Hier wurde der Querschnitt der Straße untersucht, und auf die verkehrlichen Gegebenheiten abgestimmt. Bei der B93 Gurktal Straße hat sich herausgestellt, dass der bestehende Querschnitt angepasst werden konnte. Der Vorteil einer Querschnittsanpassung liegt vor allem in der Ge-

schwindigkeitsreduzierung des motorisierten Individualverkehrs, und damit auch in der Reduktion des CO₂-Ausstoßes.

Gab es 2005 von Zwischenwässern bis Weitensfeld, dass sind 21 km, noch keinen Radweg, so fehlen aktuell nur mehr 4 km, welche gerade umgesetzt werden.

R7A Görtschitztal Radweg

Der R7A Görtschitztal Radweg verläuft vom R7 Friesacher Radweg Abzweigung St. Ruprechter Straße - Viktringer Ring in Klagenfurt über St. Jakob an der Straße entlang der B92 Görtschitztal Straße über Pischeldorf, Brückl, Eberstein, Klein St. Paul, Wieting, Hüttenberg zur Landesgrenze.



Abbildung 14: R7A Görtschitztal Radweg, Bereich Zeiselberg

Ein Beispiel für den massiven Ausbau der letzten Jahre ist der R7A Görtschitztal Radweg. Im Jahr 2000 wurde mit dem Ausbau vom R7A Görtschitztal Radweg in das Görtschitztal begonnen. Mittlerweile ste-

hen von der Gesamtlänge von 64 km bis dato 60 km zur Verfügung. Die letzten 4 km werden demnächst geschlossen. Hier erfolgt der Ausbau auf der stillgelegten Eisenbahnstrecke.

R9B Malta Radweg

Der R9B Malta Radweg führt vom R9 Lieser Radweg in Gmünd über Fischertratten, Malta, Brandstatt zur Mautstelle der Kolnbreinsperre. Dieser Radweg wurde mit der Novellierung des Kärntner Straßengesetzes 1991 (K-StrG LGBl. Nr. 72/1991 [Wiederverlautbarung] in der Fassung der Novelle LGBl. Nr. 87/2005) aufgenommen.



Abbildung 15: R9B Malta Radweg, Bereich Fischertratten

Bis dato wurden von den 16,0 km 13,0 km umgesetzt und ist geplant, bis 2014 den Radweg zu vollenden.

Radwegeausbau nicht überregional

Die Abteilung 9 (Kompetenzzentrum Straßen und Brücken) ist bestrebt, auch Radwege zu realisieren, welche nicht im Kärntner Straßengesetz 1991 (K-StrG LGBl. Nr. 72/1991 [Wiederverlautbarung] in der Fassung der Novelle LGBl. Nr. 85/2012) definiert sind. Besonders dort, wo die Verkehrssicherheit, auf Grund des hohen Anteils des motorisierten Individualverkehrs, für den Radfahrer nicht mehr gegeben ist, werden Radwege errichtet.



Abbildung 16: Radweg nicht überregional, Bereich Minimundus - Siebenhügel

Beispielhaft sei hier der Radweg an der B70d Harbacher Straße in Klagenfurt angeführt. Hier wurde zwischen Minimundus und Siebenhügel ein Radweg errichtet. Der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt in diesem Bereich rd. 13.000 KFZ/Tag. Über diesen Radweg werden die Universität und der Lake Side Park aufgeschlossen.

03

Kunst am Radweg

- R1 Drauradweg Radwegschleife Draubrücke Stein bei St. Kanzian 36
- R1 Drauradweg Rastplatz Zentrum St. Nikolai 37
- R5B Gurk Radweg Rastplatz St. Magdalena 38
- R10 Lavant Radweg Radwegbrücke St. Leonhard 39

R1 Drauradweg Radwegschleife Draubrücke Stein bei St. Kanzian

Die Künstlerin Melitta Moschik setzte mit „waves“ eine 12 m hohe Lichtskulptur wie einen Leuchtturm an das Ufer der Drau. Dabei spielt sie mit den Farben und der Form des Wappens von St. Kanzian.



Die Stelle greift das Symbol der Welle auf und sendet im Dunkeln pulsierende grüne Blinkzeichen aus, was die Freischaltung des Brücken- sowie des Schiffsverkehrs symbolisiert. Die Installation setzt sich durch eine abstrakte, linienförmige Struktur auf einen 10 m langen Streifen des Radweges fort. Diese Kennzeichnung kündigt den Radfahrern die bevorstehende Querung des Flusses an und stellt zugleich eine Verbindung mit dem modernen Leuchtturm her.

R1 Drauradweg Rastplatz Zentrum St. Nikolai

Das Projekt des Künstlers Karl Vouk sieht die Errichtung eines einfachen, hölzernen Laubengebäudes mit Pultdach als Unterstand für Radtouristen und gleichzeitig als Versammlungsort für die Dorfgemeinschaft von St. Nikolai vor.



Abbildung 18: R1 Drauradweg, Rastplatz Zentrum St. Nikolai

Von der Jury wurde besonders hervorgehoben, dass sich die Architekturform sowie das Material des unspektakulären Gebäudes geradezu ideal in das vorhandene Ortsbild integrieren. Fertiggestellt wurde der Unterstand im Sommer 2013.

R5B Gurktal Radweg Rastplatz St. Magdalena

Die Künstlerin Gudrun Kampl hat gemeinsam mit Martin Püspök eine Plattform am Ufer der Gurk konzipiert. So können sich die Radler inmitten von Grün nahe des Wassers entspannen. Die Brüstung dieser Plattform besteht aus großen Krügen bzw. Vasen, mit Spitzen durchbrochen, hinter denen Büsche hoch wachsen können.



Abbildung 19: R5B Gurktal Radweg, Rastplatz St. Magdalena

R10 Lavant Radweg Radwegbrücke St. Leonhard

Der Künstler Hanno Kautz läßt die Nutzer der Brücke „grüßen“ und weist gleichzeitig auf eine dienende Funktion hin. Holzroste aus horizontalen und vertikalen Lärchenbrettern lassen bei genauer Betrachtung den Schriftzug „Servus“ am Beginn der Brücke erkennen. Servus, das lateinische Wort für Sklave ist ein Gruß, der eigentlich „ich bin dein Diener“ oder „zu Diensten“ bedeutet. Fertigstellung Sommer 2012.



Abbildung 20: R10 Lavant Radweg, Radwegbrücke St. Leonhard

04

Radverkehrszählung auf überregionalen Radwegen

Radverkehrsählung auf überregionalen Radwegen

In der Verkehrsplanung ist das Wissen des auf den Wegen vorhandenen Verkehrs und dessen Zusammensetzung von funktionaler Bedeutung. Eine permanente Erfassung des Radwegverkehrs ist daher notwendig und unumgänglich. Die erhobenen Daten dienen der bedarfsorientierten Verkehrs- und Bauplanung sowie dem zielgerechten Mitteleinsatz.



Abbildung 21: R4 Wörthersee Radweg, automatische Zählstelle Töschling

Seit dem Jahre 2008 wird auf ausgesuchten überregionalen Radwegen die Benutzerfrequenz erhoben. Erfolgte diese Erhebung bis dato händisch, so wird in Zukunft diese Messung elektronisch erfolgen. Im Jahr 2010 wurde mit der Installation der 1. automatischen Messstation begonnen. In der Zwischenzeit gibt es in Kärnten 7 dieser Messstationen.

Ergebnisse der händischen Zählung:

Radweg	R1					R2B	R3	R7	R8	R10
Bereich	Drauoose Dellach	Mauth- brücken	Drauschleife Duel	Ferlach KW Ressnig	Hängebrücke St. Lucia	Bad Tschall	Gailbrücke Möderndorf	Maria Saal	Gemeinde Stall	Rastplatz Tilz Kurve
Datum										
Juli 2008	541	318	171	429	109	663	448	119	137	151
September 2008	313	88		219	14	148	85		114	45
August 2008	297	301	279		100	814	315	142	66	154
August 2010	282	298	232	219	96	649	324	157	122	89
August 2011	451	322	220	277	108	721	401	210	129	186
August 2012	626	490	225	319	94	834	335	285	104	152
August 2013	378	593	368	480	85	1063	478	294	122	189

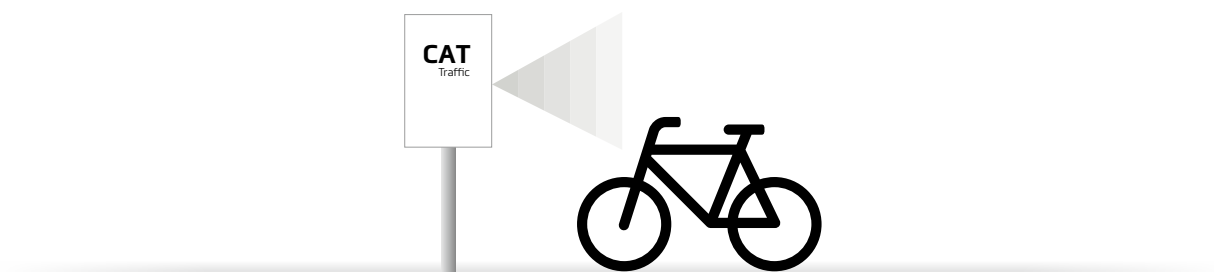


Abbildung 22: Radverkehrszählung in Kärnten auf den überregionalen Radwegen und schematische Darstellung einer automatisierten Zählstelle

05

Zusammenarbeit mit Partnern

- Gemeinden 46
- Kuratorium für Verkehrssicherheit KFV 47
- Kärnten Werbung 48
- Lebensministerium Initiative klima:aktiv mobil 49
- Bundesweite Radkoordination 50

Gemeinden

Wie bereits im Punkt „Finanzierung“ erwähnt wurde, ist die Kostenteilung der überregionalen Radwege so geregelt, dass die Gemeinde, in der der Radweg verläuft, die Kosten von 1/3 der Gesamtbauinvestition mitträgt.



Abbildung 23: Drauradweg St. Magdalen, Villach (© franzgerdl.com)

Damit sind die Gemeinden einer der wichtigsten Partner im Zuge der Errichtung eines überregionalen Radweges, weil diese die Erhaltung zu übernehmen haben, und daher ab der Planung bereits mit eingebunden werden.

Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV

In den nächsten Jahren ist auch beabsichtigt, zum Ausbau auch vermehrt das Augenmerk auf die Qualitätsverbesserung zu legen. 2011 wurde ein standardisiertes Überprüfungswerkzeug für Radwege in Zusammenarbeit mit dem KfV erstellt.



Abbildung 24: Radwegausführung Krumpendorf

Mit diesem Instrument ist es möglich, Schwachstellen zu erkennen, zu kategorisieren und zu reihen. Die Inhalte betreffen die Anlagenverhältnisse (Oberflächenbeschaffenheit, eigene Radfahranlage, Mehrzweckstreifen etc.), die Wegweisung, die Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Rastmöglichkeiten, Info-Points etc. etc.

Kärnten Werbung

Im Jahre 2010 wurde in Zusammenarbeit mit der Kärnten Werbung ein Beschilderungshandbuch herausgegeben, das die Kriterien für die Beschilderung der Radwege (nicht Mountainbikestrecken) enthält. Weiters wurde durch das Land Kärnten, Landesstraßenverwaltung, eine Beschilderungsoffensive gestartet.



Abbildung 25: Drauradweg (© franzgerdl.com)

Ziel dieser Offensive war die Herstellung der Hauptwegweiser bis zu Beginn der Radsaison 2010 und der Zwischenwegweiser bis zum Radsaisonbeginn 2012. Damit wurde gewährleistet, dass bis zum Beginn der Radsaison 2012 die überregionalen Radwege fertig beschildert waren.



Informationen zum Drauradweg sind abrufbar unter www.drauradweg.com

Lebensministerium Initiative klima:aktiv mobil

Durch die Klimaschutz- und Energieziele der EU ist Österreich verpflichtet, bis zum Jahr 2020 die Treibhausgase im Verkehr im Vergleich zu 2005 um 16 % zu reduzieren, die Energieeffizienz um 20 % zu steigern sowie den Anteil der Erneuerbaren Energie im Verkehr auf 10 % zu erhöhen. Die seit 2004 laufende Initiative klima:aktiv mobil hat schon wesentliche und messbare Impulse zur CO₂-Reduktion im Verkehr gesetzt.



Ziel dieses Programms ist es, eine Trendumkehr im Verkehrsbereich durch Förderung von klimaschonender, gesundheitsfördernder und umweltfreundlicher Mobilität wie den Radverkehr zu forcieren. Neben politischen Initiativen und legislativen Maßnahmen, Beratungs- und Förderprogrammen in den unterschiedlichen Bereichen stellen begleitende und ergänzende Bewusstseinsbildungskampagnen einen wesentlichen Schwerpunkt von klima:aktiv mobil dar. Anfang 2013 sparen bereits über 3.000 klima:aktiv mobil Projektpartner mit ihren Klimaschutzprojekten jährlich mehr als 530.000 Tonnen CO₂ ein.

Von der Abteilung 9 (Kompetenzzentrum Straßen und Brücken) wurden im klima:aktiv mobil Förderprogramm verschiedene Radwegprojekte eingereicht. Ziel ist es, durch das zur Verfügung stellen der Radwegeinfrastruktur, die Bevölkerung zum Umstieg auf das Rad zu animieren. Da 50 % der Autofahrten unter 5,0 km sind, diese Distanz leicht mit dem Rad bewerkstelligbar ist, kann nachvollzogen werden, dass eine lückenlose Radwegeinfrastruktur einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz darstellt.

Bundesweite Radkoordination

Mit dem Masterplan Radfahren 2006 mit dem Ziel der Bundesregierung den Radverkehrsanteil bis 2015 von 5 % auf 10 % zu verdoppeln und dem darauffolgenden Umsetzungsschwerpunkt Radverkehr in den klima:aktiv mobil-Programmen setzte das Lebensministerium den Startschuss für eine neue Radverkehrsförderoffensive in Österreich. Grundlage ist die gemeinsame Umsetzung des Masterplans Radfahren durch Bund, Länder, Städte und Gemeinden. Zahlreiche ambitionierte Radverkehrsstrategien und -programme wurden seit 2006 entwickelt, beschlossen und mit Unterstützung von klima:aktiv mobil umgesetzt.



Abbildung 26: Broschüre klima:aktiv mobil – Masterplan Radfahren

Teil dieses Masterplanes ist die Bundesweite Radverkehrskoordination. Zur Koordination der Umsetzung des Masterplans Radfahren wurde 2008 im Lebensministerium, Abteilung Verkehr und Mobilität, Siedlungswesen, Lärm ein Bundesradverkehrskordinator bestellt: DI Martin Eder. Auch in allen Bundesländern, Landeshauptstädten und in vielen weiteren Städten wurden mittlerweile Personen in der Verwaltung mit der Radverkehrskoordination betraut.

Als Koordinationsgremium wurde unter Vorsitz des Lebensministeriums aus VertreterInnen des BMVIT, der Länder, der Landeshauptstädte sowie des

Städte- und Gemeindebundes die bundesweite Arbeitsgruppe Radverkehr gebildet. Diese trifft sich vierteljährlich zum Erfahrungsaustausch.

Bei der Zwischenevaluierung und Neuausrichtung des Masterplan Radfahren 2011 ist mit der Steigerung des Radverkehrsanteils in Österreich von 5 % auf 7 % (2010) ist ein erster großer Erfolg dieser Radverkehrsoffensive gelungen. Das Ziel, den Radverkehrsanteil österreichweit bis 2015 auf 10 % zu steigern, ist bei konsequenter Umsetzung des Masterplans Radfahren erreichbar und bleibt aufrecht.



Den Masterplan Radfahren sowie weitere Infos finden sich unter www.radfahren.klimaaktiv.at



Vision Fahrradmobilität Kärnten 2025

Masterplan Fahrradmobilität Kärnten 2025

Seit Mitte der 80er Jahre wird an der Entwicklung des überregionalen Radwegenetzes in Kärnten in quantitativer und qualitativer Hinsicht gearbeitet. Damit werden seit über 25 Jahren die wesentlichen Grundlagen für die Forcierung des Radfahrens Schritt für Schritt realisiert. In der Zwischenzeit sind von den im Endausbau geplanten 1.380 km langen Radwegenetz rd. 1.000 km realisiert.

Möglichst flächendeckend geschlossene, bedarfsgerechte, zügig befahrbare und sichere Basisnetze bilden die bauliche Grundlage für die weitere Zunahme der Radmobilität. Diese sind funktionsgerecht zu differenzieren. Ihre Gestaltung orientiert sich an den wesentlichen Nutzergruppen. Das Hauptaugenmerk der Vision Fahrradmobilität 2025 richtet sich auf das Radeln im Alltag, zur Arbeit und am Arbeitsort als auch auf das Radeln in die Schule.

Das erfordert die Ein- bzw. Anbindung von regionalen und lokalen Netzen. Die Gemeinden sind dabei als Hauptpartner der qualitativen Netzerweiterung zu sehen. Wichtig ist darüber hinaus die Wahrnehmbarkeit des Radwegenetzes als „mental map“, d.h. als kognitive Karte ähnlich wie das Netz von Autobahnen.

Dafür ist deren unentwegte Kommunikation über Übersichtstafeln, Websites, Printmittel, etc. erforderlich.

Allgemeine Kriterien für die Linienführung in Radwegenetzen sind (zitiert nach: Amt der Vorarlberger Landesregierung: Frischer Wind – Die Radverkehrsstrategie für Vorarlberg; Bregenz):

- Erreichbarkeit wichtiger Ziele ohne Umwege
- zügige Befahrbarkeit
- Umfeldqualität
- geringe Belastung durch motorisierten Individualverkehr
- niedrige Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs
- Sicherheit
- Homogenität

Dabei wird verstärkt auf die bestmögliche Nutzung der bestehenden Ressourcen Bedacht genommen. Ziel der Vision ist die Verdoppelung des Radfahran-teiles in gesamt Kärnten am Gesamtverkehr von derzeit 6 % auf 12 %.



Grenzüberschreitende Projekte (INTERREG Programme)

Das allgemeine Ziel von INTERREG ist es, „dafür zu sorgen, dass nationale Grenzen kein Hindernis für eine ausgewogene Entwicklung und Integration des europäischen Raumes sind“.

Grenzgebiete haben zwei Probleme: Die Grenze stellt einerseits eine Zerschneidung in wirtschaftlichem, kulturellem sowie sozialem Sinne dar und andererseits werden Grenzregionen von nationaler Politik häufig vernachlässigt. Aus diesen Gründen und dadurch, dass durch Erweiterungen die Binnengrenzen zunehmen und neue Außengrenzen entstehen, ist eine Förderung von grenzübergreifenden Projekten notwendig.

- R1 Drauradweg 54
- CAAR – Ciclove Alpe Adria – Alpe Adria Radweg 55

R1 Drauradweg

Am 26.06.2002 wurde in Lienz das EU Projekt „Drauradweg“ ins Leben gerufen. Mit dabei waren die Regionen Südtirol, Osttirol, Kärnten, Slowenien und Steiermark sowie Belluno und Friaul-Julisch Venetien. Dabei wurde vereinbart, dass als erster Schritt der Radweg von der Quelle der Drau am Toblacher Feld bis nach Maribor/Marburg durchgehend, vorbildlich ausgebaut und errichtet wird.



Abbildung 27: R1 Drauradweg Hängebrücke St.Luzia, Bleiburg (© franzgerdl.com)

Die INTERREG III Periode dauerte von 2000 - 2006 und wurden dabei verschiedene Projekte am R1 Drauradweg gefördert. Verbesserung der bestehenden Oberfläche und Asphaltierung von folgenden Abschnitten:

- Neudenstein
- Ratschitschach
- Weißenstein
- Ruden
- Lavamünd-Landesgrenze
- Neuhaus

Ein weiteres Projekt, welches errichtet wurde, war die Hängebrücke St. Luzia in der Gemeinde Bleiburg.

CAAR

Ciclovia Alpe Adria

Alpe Adria Radweg

CAAR ist Teil des INTERREG IVA Projektes Italien-Österreich, ein Teil der Förderprogramme im Rahmen des Ziels europäische territoriale Zusammenarbeit für die Periode 2007 - 2013. Das Programm fördert die ausgewogene nachhaltige Entwicklung sowie die harmonische Integration im Grenzraum zwischen Italien und Österreich.

Hier werden italienisch-österreichische Kooperationsprojekte, welche auf eine Verbesserung der wirtschaftlichen Beziehungen, der Wettbewerbsfähigkeit, des Umweltschutzes sowie auf eine nachhaltige Raumentwicklung ausgerichtet sind, gefördert.



Auszug aus der Homepage:
www.alpe-adria-radweg.com/projekt

Am Anfang stand hinter dem italienisch-österreichischen Projekt „Ciclovia Alpe Adria Radweg (CAAR)“ ein gemeinsamer Wunsch der drei teilnehmenden Länder Friaul-Julisch Venetien, Kärnten und SalzburgerLand: Ein grenzüberschreitender Radweg, der die Alpen überwindet und das mitteleuropäische Radwegnetz direkt mit der Adria verbindet.

2008 ging das Projekt in die Vorbereitungsphase, in der die Route Salzburg - Villach - Udine - Aquileia/



Grado festgelegt wurde. Der Vorteil dieser Route bestand darin, in relativ kurzer Zeit befahrbar zu sein, weil bereits über längere Abschnitte Radwege vorhanden oder im Bau waren und für die restlichen Teilstrecken verkehrsarme Nebenstraßen zur Verfügung standen.

Das Projekt, dessen Kosten sich auf insgesamt 1,2 Mill. Euro belaufen, ging als Sieger der Ausschreibung, die ihm Rahmen des

europäischen Programms zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit Interreg IV Italien - Österreich 2007 - 2013 durchgeführt wurde, hervor.

Es wird von der Region Friaul-Julisch Venetien geleitet. Partner sind die Provinz Udine, das Land Kärnten, das Land Salzburg, Kärnten Werbung und Salzburger Land Tourismus.

Die Stärke des Projekts liegt in der Zusammenarbeit zwischen den Projektpartnern bei der Realisierung der infrastrukturellen Arbeiten (Radwegebau) und den gemeinsamen Marketingmaßnahmen. Die infrastrukturellen Arbeiten sind bereits abgeschlossen: Dank der Kofinanzierung der EU konnten drei wichtige Teilstücke des Alpe Adria Radweges realisiert werden:

- Werfen im SalzburgerLand
- Arnoldstein – Thörl Maglern in Kärnten
- Cervignano – Grado in Friaul-Julisch Venetien

Ein erster, großer grenzüberschreitender Event fand bereits statt: Im Juni 2010 wurde die Etappe

Arnoldstein – Thörl Maglern unter Beisein der beiden Landeshauptmänner von Kärnten und Friaul-Julisch Venetien eröffnet. Sie wurden auf der Strecke von Villach über Arnoldstein und Coccau bis Tarvis von Hunderten von Radlern aus Österreich, Italien und Slowenien begleitet. Weitere Eröffnungen waren 2011 in Friaul-Julisch Venetien und im SalzburgerLand.

Das Projekt „Ciclovía Alpe Adria Radweg (CAAR)“ ist ein gutes Praxisbeispiel für EU-geförderte Kooperationen, die nicht nur auf eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen und die Entwicklung der Grenzregionen abzielen. Ganz wesentlich ist auch die Steigerung der nachhaltigen Mobilität als konkrete Maßnahme im Hinblick auf die von der Europäischen Union eingegangene Verpflichtung, die Emissionen an Treibhausgasen bis 2020 um 20 Prozent zu senken.



Auf www.alpe-adria-radweg.com gibt es weitere Informationen zu dem Projekt.



Kontakte

Kontakte

Radwegkoordination Kärnten:

Abteilung 9 (Kompetenzzentrum Straßen und Brücken)
Unterabteilung P – Projektierung und Projektentwicklung
Ing. Siedler Ludwig
Flatschacher Straße 70, 9020 Klagenfurt am Wörthersee
Tel: 0463 – 536 – 19076
Mail: ludwig.siedler@ktn.gv.at

Aussenstellen:

Straßenbauamt Leitstelle Klagenfurt
Josef Sablatnig Straße 245
9020 Klagenfurt am Wörthersee
Tel: 0463 – 21541
Mail: abt9.klagenfurt@ktn.gv.at

Straßenbauamt Leitstelle Spittal
Feichtendorf 16, 9811 Lendorf
Tel: 04762 – 2096
Mail: abt9.spittal@ktn.gv.at

Straßenbauamt Leitstelle Villach
Werthenaustraße 26, 9500 Villach
Tel: 04242 – 57571
Mail: abt9.villach@ktn.gv.at

Straßenbauamt Leitstelle Wolfsberg
Klagenfurter Straße 11, 9400 Wolfsberg
Tel: 04352 – 2366
Mail: abt9.wolfsberg@ktn.gv.at

