

Freie Fahrt statt Stop & Go



Nordufer des Klopeiner Sees: 3x Stop & Go innerhalb von 120m

Ein vertrautes Bild im Kärntnerland: Straßenbegleitende Geh- und Radwege sind von blauen Anfang- und Ende-Schildern gesäumt. Bei jeder einmündenden Straße, sei es eine noch so kleine Grundstückszufahrt, endet der Radweg und fängt erst danach wieder an. Für Radfahrende heißt das abbremsen, ggf. stehenbleiben und wieder anfahren, denn sie sind durch die ständigen Unterbrechungen der Radwege gegenüber dem Querverkehr benachrangt. Die Autos auf der Fahrbahn haben hingegen freie Fahrt. So werden wir die Verkehrswende nicht schaffen! Dabei steht in den Richtlinien (RVS - Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) klar die Zielsetzung, dass für straßenbegleitende Radwege gleiche Vorrangverhältnisse herzustellen sind wie für die Fahrbahn selbst. Entlang einer bevorrangten Hauptstraße müssten also auch Radfahrende freie Fahrt haben.

Da dieser Umstand in Kärnten offensichtlich noch nicht in der Realität angekommen ist, haben wir uns zum Ziel gesetzt, möglichst viele dieser Stellen zu sammeln und zu kartieren. Damit wollen wir den Verantwortlichen zeigen, wie häufig diese richtlinienwidrige Nachrangsituation in Kärnten die Radfahrenden ausbremst. Die Herstellung des Vorrangs wäre eine sehr kostengünstige Maßnahme mit großem Nutzen für den Radverkehr. Bei einem knappen Budget (siehe S. 3) darf sie nicht außer Acht gelassen werden.

Um die Dringlichkeit dieses Problems aufzuzeigen, benötigen wir das Wissen von euch allen. Du kennst solche Stellen? **Bitte schick sie uns mit Ortsangabe und idealerweise mit Foto an kaernten@radlobby.at.**

Mag.^a Eva Glavanovics-Widhalm verstorben

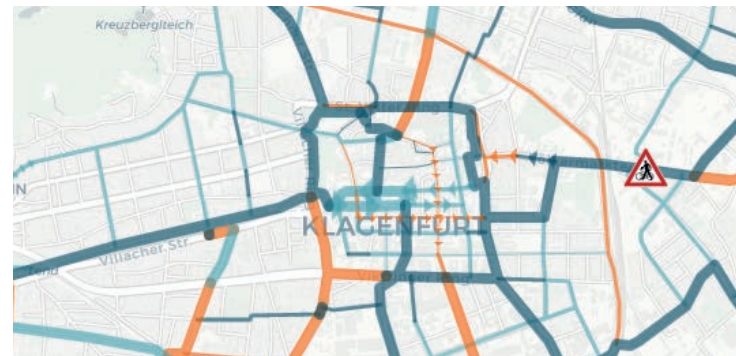
Eva Glavanovics-Widhalm, langjähriges und aktives Mitglied der Radlobby Kärnten, ist am 25. Jänner 2021 im Alter von 57 Jahren verstorben. Sie war ein wichtiger Teil unserer Gemeinschaft und unterstützte den Verein seit der Gründung im Jahr 2013 tatkräftig. Bei all unseren Meetings brachte sie ihre Erfahrung als Radfahlerin ein, denn die sanfte Mobilität in all ihren Formen war für sie ein Lebensinhalt. Die Teilnahme an unseren Ausflügen und Aktionen und auch bei der Critical Mass in Klagenfurt war für sie selbstverständlich. Unermüdlich war sie bei den Informationsständen der Radlobby Kärnten auf diversen Messen im Einsatz oder verteilte Flyer bei den jährlich in Villach stattfindenden Fahrradtagen. Für die Radlobby Kärnten wurde durch ihren Tod eine Lücke aufgemacht, die nur schwer wieder zu schließen sein wird. Danke liebe Eva, du wirst uns immer in Erinnerung bleiben!



Sicher unterwegs mit der Radlkarte

2020 wurde die „Radlkarte“ auch nach Kärnten gebracht. Sie zeigt sichere Radrouten für den Alltag sowie Gefahren- und Problemstellen. Bisher nur im Raum Klagenfurt verfügbar, sollen 2021 mit dem Wissen unserer Community auch andere Teile Kärntens erschlossen werden.

In der Radlkarte sind stressfreie Routen durch das gesamte Stadtgebiet und auch in einige Umlandgemeinden von Klagenfurt wie etwa St. Veit, Grafenstein oder Velden eingezeichnet. Wer also mit dem Rad z. B. zur Uni, zum Sport oder in die Arbeit fahren will und noch nicht weiß wie, kann nun auf bewährte und getestete Routen aus der Radlkarte zurückgreifen.



Link zur Karte: radlkarte.at/#klagenfurt

2021 wollen wir mit der Radlkarte einen Schritt weiter gehen und möglichst viele Teile Kärntens abdecken. Das Rosental im Bereich von Ferlach bis zum Faaker See ist bereits intensiv in Arbeit, doch wollen wir weitere Schwerpunkte setzen, etwa für St. Veit, Villach, Völkermarkt oder Wolfsberg. Außerdem suchen wir nach den besten Routen, um zwischen größeren Städten hin- und herzukommen.

Die Radlkarte ist eine hervorragende Möglichkeit, Radroutennetze aus Nutzer*innenperspektive abzubilden und hilft dabei, Lücken zu identifizieren, die dringend geschlossen werden müssen, um das Radfahren attraktiver zu machen. Für die Radlobby ist sie deshalb nicht nur ein Informationsangebot für Radfahrende, sondern auch ein Wissensschatz für unsere Arbeit als Interessensvertretung.

Interesse an der Mitarbeit? Melde dich bei uns auf Facebook oder unter kaernten@radlobby.at.



Der Kärntner Drahtesel



Stellungnahme zum Radmasterplan Kärnten
Seite 2

Nachlese: Wahlbarometer zur GR-Wahl
Seite 3

Budget 2021: Magere Aussichten fürs Rad
Seite 3

„Stop & Go“: Wenn Radwege bremsen
Seite 4

Liebe Leserin, lieber Leser! Wir wagen etwas Neues, denn erstmals gibt es eine eigene Kärnten-Beilage für den Drahtesel. Vorerst in unregelmäßigen Abständen geplant, wollen wir hier ausführlich über Aktivitäten in unserem Bundesland berichten. Diesmal gibt's Beiträge zur Entwicklung des Radverkehrs in Kärnten, zu den Veränderungen innerhalb der Radlobby Kärnten und zu den für heuer geplanten Aktivitäten. Wir sind gespannt auf eure Meinung zur neuen Beilage und wünschen viel Vergnügen beim Lesen!

2020: Das Jahr der neuen Wege bei der Radlobby Kärnten

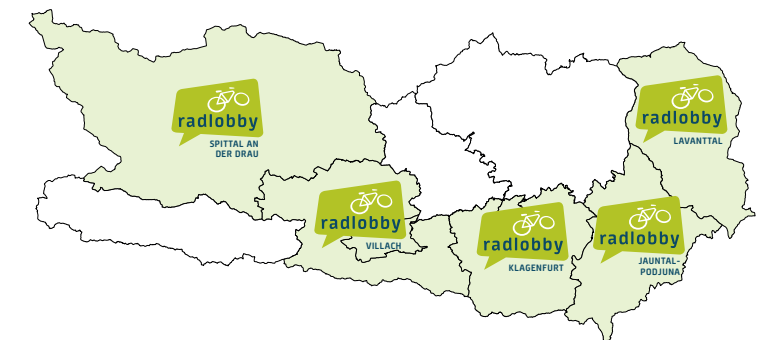
Das Jahr 2020 wird uns wohl allen in Erinnerung bleiben. Ein Virus ging um die Welt und schien unser gewohntes Leben aus den Bahnen zu bringen. Ein Virus, das aber auch nie geahnte Auswirkungen auf unser Mobilitätsverhalten hatte: Von einem Tag auf den anderen waren Fernreisen in entfernte Länder oder schnell mal ein Trip mit dem Auto ans Meer passé und ein wohlthuender Ausflug mit dem Rad in unserer schönen Natur wieder en vogue. Die Verkaufszahlen für Fahrräder schossen in die Höhe und selbst eingefleischte Benzinbrüder und -schwestern traten auf einmal in die Pedale. So viele Menschen wie noch nie tummelten sich auf den Radwegen, weshalb es umso wichtiger wird, dass die Rad-Infrastruktur in Kärnten mit diesem Trend mithalten kann.

Neuer Radlobby-Vorstand

Das Jahr 2020 brachte aber nicht nur einen regelrechten Fahrradboom, sondern auch ordentlich frischen Wind in die Radlobby Kärnten. Im März 2020 nahm der neu gewählte Vorstand seine Arbeit auf. Mit Mark Richter als Obmann, Daniel Wuttej als dessen Stellvertreter, Christoph Zettingig als Kassier und Julia Hueter als Schriftführerin ging ein neues Team in die Startlöcher, um die Pionierarbeit von Ronald Messics zu würdigen und weiterhin mit unermüdlichem Engagement für die Interessen der Kärntner Radler*innen einzustehen.

Vereinigung von Radlobby und ARGUS in Kärnten

Als großer Schritt ist die Zusammenführung von ARGUS und Radlobby unter dem Dach der Radlobby Kärnten zu sehen, die 2020 Gestalt annahm, um eine starke Vertretung der Radler*innen in Kärnten zu etablieren. Sämtliche ARGUS-Mitglieder in Kärnten – die bis dato von Wien aus serviert wurden – wurden eingeladen, sich der Radlobby Kärnten anzuschließen, was der Großteil auch angenommen hat. Gleichzeitig kommen nun auch alle Radlobby Kärnten-Mitglieder in den Genuss vieler neuer Leistungen, die ARGUS-Mitglieder bereits gewohnt waren. Dazu zählt zum Beispiel der Drahtesel – der nun regelmäßig ins Haus klappert – und der optionale umfassende Versicherungsschutz mit Rechtsschutz-, Haftpflicht- und Unfallversicherung.



Neue Gruppen im Jaun- und Lavanttal

Im Jahr 2020 erfolgte auch der Startschuss für zwei neue Arbeitsgruppen im Osten des Landes, nämlich im Jauntal und im Lavanttal. So konnte sich die Radlobby als Sprachrohr für alternative Mobilität weiter Stück für Stück in Kärnten entfalten. Dies spornt uns an, im Jahr 2021 die verbliebenen „weißen Flecken“ auf der Kärnten-Karte zu füllen.

Herbstmesse Klagenfurt

Ein weiteres Highlight war die Herbstmesse Klagenfurt, wo wir auf Einladung der Kärntner Linien mit einem eigenen Stand und unserem neuen Radlobby-Anhänger, der gerne ausgeliehen werden kann, präsent waren. Durch unsere Ideenkarte und viele nette Gespräche konnten wir wertvolle Inputs sammeln und so manche*n fürs Radfahren im Alltag sensibilisieren.



Der neue Vorstand bei der Critical Mass in Klagenfurt, v.l.n.r.: Daniel Wuttej, Mark Richter, Julia Hueter, Christoph Zettingig

Stellungnahme der Radlobby zum Radmasterplan Kärnten

2020 wurde seitens des Landes mit dem Radmasterplan Kärnten eine langfristige Strategie zur Entwicklung des Radverkehrs präsentiert. Was gut klingt, offenbart auf den zweiten Blick aber große Mängel: Eine gute Grundlagenanalyse fehlt ebenso wie konkrete Zielsetzungen.

Die Radlobby Kärnten begrüßt die Bemühungen des Landes zur Erarbeitung eines Radmasterplans für Kärnten mit Stakeholder-Beteiligung sehr. Eine fundierte und weitreichende Strategie für den Kärntner Radverkehr ist dringend nötig, da Kärnten sowohl bei der Nutzung des Fahrrades als auch bei anderen alternativen Mobilitätsformen österreichweit Schlusslicht ist. Der geringe Radverkehrsanteil in Kärnten ist auf bisherige Versäumnisse der Landes- und Kommunalpolitik zurückzuführen, insbesondere was den Ausbau von komfortabler Radinfrastruktur betrifft. Die Radlobby Kärnten unterstützt deshalb das erklärte Ziel, Kärnten zu einem Radvorzeigeland zu machen. Die Förderung des Radverkehrs und der alternativen Mobilität im Allgemeinen ist ein dringendes Gebot der Stunde und kann einen großen Beitrag zur Verkehrswende und zur Erreichung der Klimaziele leisten. Dafür ist eine langfristige Strategie grundsätzlich der richtige Weg.

Profunde Grundlagenanalyse und messbare Zielsetzungen fehlen

Eine solche Strategie sollte aufbauend auf einer fundierten Analyse des Ist-Zustandes messbare Zielsetzungen für die verantwortlichen Akteur*innen beinhalten. Zusätzlich sollte der Masterplan die konkreten Schritte vorgeben, die nötig sind, um die gesteckten Ziele zu erreichen sowie die Meilensteine, Verantwortlichkeiten und budgetären Rahmenbedingungen klar definieren. Der 2020 vom Land Kärnten präsentierte Masterplan "Radmobilität 2025" entspricht jedoch aus Sicht der Radlobby Kärnten diesen Ansprüchen nur in geringem Maß. Eine aktuelle Erhebung des Modal-Splits in Kärnten fehlt genauso wie nähere Untersuchungen zum Rad-Nutzungsverhalten der Kärntner*innen. Die Grundlagenanalyse beschränkt sich auf eine Befragung von Gemeinden, Tourismusverbänden und Regionen. Doch auch dabei mangelt es an Transparenz, da die vollständigen Auswertungen nicht im Internet veröffentlicht wurden, obwohl dafür sogar in der Printversion explizit auf die Internetseite des Landes verwiesen wird. Konkrete Zielsetzungen sucht man im Masterplan ebenfalls vergeblich. Es werden weder quantitative noch qualitative Ziele für das Jahr 2025 (z.B. Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, Ausbaugrad des Radwegenetzes, etc.) festgehalten.



Unsere Forderung: Verdopplung des Radverkehrs bis 2030

Um die positiven Ansätze des Masterplans "Radmobilität 2025" rasch und gezielt zur Umsetzung zu bringen, fordert die Radlobby Kärnten als Interessensvertretung des Radverkehrs die gesamte Landesregierung auf, die Anstrengungen im Bereich Radverkehr deutlich zu intensivieren. Die Zielsetzung muss lauten, den Radverkehrsanteil von derzeit 7 % bis zum Jahr 2025 auf 10 % und bis 2030 auf 15 % zu erhöhen.

Weiters braucht es eine Konkretisierung der Maßnahmen, u.a.:

- Anhebung des Gesamtbudgets für den Radverkehr auf 30€/Einwohner*in/Jahr
- Evaluierung und Anpassung des überregionalen Radwegenetzes sowie Ergänzung um hochwertige Schnellverbindungen zwischen allen Kärntner Ober-, Mittel- und Unterzentren
- Gewährleistung der Erreichbarkeit aller Kärntner S-Bahn-Stationen auf sicheren Radwegen bis 2025
- Evaluierung aller Rückbaumöglichkeiten von überbreiten und mehrspurigen Landesstraßen (B&L) bis Ende 2021 und Umnutzung der freiwerdenden Flächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Sofortiger Stopp von Planung und Bau neuer Straßen (z.B. Klagenfurter Ostspange, B100-Ausbau) und Nutzung der freiwerdenden Budgetmittel für Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr
- Herstellung der sicheren Rad-Erreichbarkeit aller Schulen ab der 5. Schulstufe bis 2025
- Novellierung der Bauordnung: Einheitliche Richtlinien für die Schaffung von hochwertigen Fahrrad-Abstellanlagen bei Wohnhäusern und Betrieben, verpflichtende Dusch- und Umkleidemöglichkeiten bei Betrieben

Die Stellungnahme in voller Länge gibt es unter: radlobby.at/kaernten/stellungnahme-radmasterplan.

Kärnten als Mitglied im klimaaktiv Mobil-Netzwerk für mehr Radverkehr

Im Februar diesen Jahres verkündeten Verkehrsministerin Leonore Gewessler und die Kärntner Landesräte Martin Gruber und Sebastian Schuschnig voller Stolz, dass sie Kärnten gemeinsam zum „Vorzeige-Radland“ machen möchten. Es ist sehr erfreulich, dass die Landesregierung die Zeichen der Zeit erkannt hat und im Bund einen starken Partner sucht, zumal im Rahmen des klimaaktiv-Förderprogrammes auch 2021 wieder 40 Mio. Euro an Bundes-Fördermitteln sprichwörtlich auf der Straße liegen. Doch allen Förderungen zum Trotz ist die Landespolitik auch weiterhin gefordert, ihren Beitrag zu leisten, damit Radschnellverbindungen und Lückenschlüsse im Radwegenetz endlich Fahrt aufnehmen. Denn derzeit ist Kärnten vom „Vorzeige-Radland“ noch einige Etappen entfernt.



Quelle: Büro LR Schuschnig

Wahlbarometer zur GR-Wahl 2021

Für die heurigen Gemeinderatswahlen hat die Radlobby in 7 Kärntner Städten ein Wahlbarometer erstellt (unten: Ergebnisse aus Villach und Klagenfurt). Allen wahlwerbenden Gruppen wurde ein Fragenkatalog mit 6 Themenbereichen zugeschickt. Das Fazit: Radverkehr ist immerhin vor der Wahl vielen Politiker*innen ein großes Anliegen. Jetzt liegt es an uns und euch, dafür zu sorgen, dass die Parteien ihre Versprechen in punkto Radverkehr auch einlösen. Alle Fragen, Antworten und die aufbereiteten Ergebnisse zum Nachlesen: radlobby.at/kaernten/gr-wahl-2021

Wahlbarometer zur Gemeinderatswahl 2021

Villach: Wie stehen die antretenden Parteien zum Radverkehr?

	Budget	Vorrang	Flächenumverteilung	Radparken	Fahrradstraßen	Routen & Beschilderung
ERDE 7/7	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FPÖ 0/7						
GRÜNE 6/7	✓	✓	✓	✓	✓	✓
NEOS 7/7	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ÖVP 3/7			✓	✓		✓
SPÖ 5/7	✓	✓		✓		✓
UNS 7/7	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Straßenbaubudget 2021: Mageres Jahr für den Radverkehr

Die Verteilung der budgetären Mittel im Verkehrsbereich zeigt: Prioritäten sind in Kärnten völlig falsch gesetzt.

Wenige Tage vor der Gemeinderatswahl wurde von Landesrat Gruber das diesjährige Budget für den Straßenbau präsentiert. Mit der „Sanierung von Schlaglöchern“ wurde über die klimaschädliche Ausrichtung der eingesetzten Mittel hinwegtäuscht. Denn das Straßenbaubudget ist zwar kräftig gewachsen, allerdings nicht für den Radverkehr. Dieser kommt budgetär kaum über das Niveau des Vorjahres hinaus, die Finanzspritze kommt primär dem KFZ-Verkehr zugute.

Rund 2,8 Mio. € sind heuer für den Radverkehr landesweit vorgesehen, also rund 5 % des gesamten Straßenbaubudgets. Das ist weniger als ein einziges Straßenbauprojekt verschlingt, nämlich der Ausbau der B100 zu einer klimaschädlichen Hochleistungsstraße über Wiesen und Felder. Allein dafür gibt es heuer rund 4,3 Mio. €, also mehr als das 1,5-fache des gesamten Radwegbudgets.

Landesweites Radwegbudget 2021	2,8 Mio. €
Kosten für B100-Ausbau 2021*	4,3 Mio. €

*Geplante Ausgaben bis 2024: 56,6 Mio. €

Währenddessen stehen etliche Radprojekte wegen „zu hoher Kosten“ am Abstellgleis, wie etwa der lange geforderte und dringend notwendige Lückenschluss im Twimberger Graben (Teil des R10 Lavanradweg), der 2021 sang- und klanglos wieder aus der Budgetplanung verschwunden ist. Wir fragen uns: Ist die Euphorie rund um den Radmasterplan inzwischen wieder vorbei und sind alle Bekundungen vergessen?

Wahlbarometer zur Gemeinderatswahl 2021

Klagenfurt: Wie stehen die antretenden Parteien zum Radverkehr?

	Budget	Vorrang	Flächenumverteilung	Radparken	Fahrradstraßen	Routen & Beschilderung
ALLE 7/7	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FPÖ 0/7	Keine Antwort					
GRÜNE 7/7	✓	✓	✓	✓	✓	✓
JANDL 6/7		✓	✓	✓	✓	✓
KPÖ 6/7		✓	✓	✓	✓	✓
KUKE 2/7				✓	✓	
NEOS 7/7	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ÖVP 2/7					✓	✓
SPÖ 1/7						✓
T. KTN 4/7		✓			✓	✓

