NEOS
Das Neue Österreich
und Liberales Forum – Fraktion Bregenz
Brielgasse 27
6900 Bregenz

NEOS Freiheit Fortschritt Gerechtigkeit

Herr
Dr. Gernot Kiermayr
Radlobby Bregenz
Kaplan-Bonetti-Straße 1
6850 Dornbirn

Bregenz, 3. Februar 2025

Betreff: Brief der Radlobby Bregenz anlässlich der Gemeinderatswahlen

Fragen 1 und 2:
Als NEOS-Stadtvertreter bin ich nicht Teil des Stadtrates und habe dazu keinerlei Informationen. Zudem sind diese Informationen nicht einfach so abrufbar und benötigen einiger Recherche. Nach Rücksprache mit dem zuständigen Stadtrat und dem Bürgermeister wird er Ihnen diese Informationen gesammelt für alle Fraktionen zur Verfügung stellen und beantworten.

3. Tempo 30 in der Landeshauptstadt Bregenz
Ein Stadtvertreter kann nicht im Alleingang Maßnahmen beschließen – das gilt auch für verkehrsberuhigende Maßnahmen. Grundsätzlich gilt auf allen Gemeindestraßen Tempo 30, und nur hier kann die Stadt entsprechende Verordnungen erlassen. Doch als Landeshauptstadt und wichtiger Verkehrsknotenpunkt zwischen Deutschland und dem Bregenzerwald verfügt Bregenz über zahlreiche Landesstraßen, von denen einige durchaus eine Geschwindigkeitsbegrenzung vertragen würden.
Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind an bestimmten Stellen sinnvoll und notwendig. Leider wird die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überall eingehalten, was immer wieder zu gefährlichen Situationen führt. Besonders sensibel ist der Bereich rund um die Brielgasse und deren Abzweigungen Richtung Funkenbühel, Mariahilfstraße und Schendlingerstraße. Hier kommt es regelmäßig zu kritischen Situationen zwischen Autofahrern und Radfahrenden.
Gerade in diesem Gebiet ist besondere Vorsicht geboten: Eine große Schule, ein Pflegeheim sowie die Schule für Sozialbetreuungsberufe liegen in unmittelbarer Nähe und bringen täglich viele Schülerinnen und Schüler sowie ältere Menschen in den Straßenverkehr. Deshalb sollten hier dringend geeignete Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden.

4. Mindeststandards für Radwege im Stadtgebiet von Bregenz:
Die RVS-Richtlinien sind neben den gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) die zentrale Planungsgrundlage für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen. Sie werden von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) herausgegeben und dienen der Sicherstellung eines einheitlichen Qualitätsstandards bei Planung, Bau und Betrieb nach dem aktuellen Stand der Technik.
Diese Richtlinien müssen selbstverständlich auch in Bregenz angewendet und konsequent umgesetzt werden. Die Sicherung von Flächen für Radwege sollte idealerweise bereits gemeinsam mit der Planung und Errichtung von Bauwerken erfolgen. Dies erleichtert nicht nur die Planung und Umsetzung, sondern vermeidet auch unnötige bürokratische Hürden im Nachhinein.

5. Ein paar Fragen zur Radinfrastruktur der Stadt

- Ein durchgängiger und sinnvoll geplanter Alltagsradweg von der Vorklostergasse bis zur Bilgeri-Kaserne ist grundsätzlich eine gute Idee. Doch bevor ein weiterer Radweg errichtet wird, muss man sich ehrlich eingestehen, dass die bestehende Radinfrastruktur in Bregenz chaotisch und unkoordiniert ist. Über Jahre hinweg haben zu viele selbsternannte Experten mitgeredet – das Ergebnis ist ein Wirrwarr an Radwegen ohne klare Linie. Die Problematik zeigt sich besonders entlang des Seeufers:

vorarlberg@neos.eu | IBAN: AT36 3747 5000 0019 2153

NEOS
Das Neue Österreich
und Liberales Forum – Fraktion Bregenz
Brielgasse 27
6900 Bregenz

NEOS Freiheit Fortschritt Gerechtigkeit

- **Radweg am See**: Seit der Errichtung der Pipeline deutlich aufgewertet, doch an mehreren Stellen unklar geführt.
- **Pier 69**: Der Radweg teilt sich – manche fahren auf die Straße, andere bleiben am See.
- **Casino-Parkplatz**: Wieder eine Trennung – die einen landen auf der Mehrerauerstraße, die anderen fahren Richtung Festspielhaus.
- **Radbrücke nach Hard**: Radfahrer kommen über unterschiedliche Wege an und finden sich erst dort wieder zusammen.

Diese chaotische Führung ist Ausdruck einer völlig verfehlten Radpolitik in Bregenz. Bevor neue Radwege gebaut werden, müssen die bestehenden Wege sinnvoll integriert und optimiert werden. Ein dritter Radweg von der Vorklostergasse zur Bilgeri-Kaserne löst das Problem nicht – er vergrößert es nur.

- Bevor man über einen neuen Radweg entlang einer Landesstraße nachdenkt, braucht es eine klare Strategie für die bestehenden Radwege am See. Besonders problematisch ist, dass die Stadt Bregenz auf Landesstraßen keine Tempolimits eigenständig umsetzen kann – das ist Sache des Landes Vorarlberg.
- Aus meiner Sicht ist es zum jetzigen Zeitpunkt noch zu früh für eine sachliche Beurteilung. Als Vorbild für den sogenannten ‚Boulevard' dienen Großstädte wie Berlin oder Köln, in denen breite und große Radwege immer Teil des Stadtbildes sind. Die Entscheidung über etwaige Geschwindigkeitsbegrenzungen liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt, da es sich um eine Landesstraße handelt.
- Der neue Bahnhof in Bregenz soll zur Mobilitätsdrehscheibe werden – das ist begrüßenswert. Doch ohne eine durchdachte Radinfrastruktur bleibt das Konzept lückenhaft. Ein Blick in die Niederlande zeigt, was möglich ist: In Utrecht gibt es eine Fahrradgarage für 30.000 Räder – umgerechnet auf Bregenz würde das bedeuten, dass jeder Einwohnerin einen Stellplatz hätte. Natürlich gehören hierzu auch Fahrradrampen an allen Bahnsteigen dazu, um den Übergang zu einfach wie möglich zu gestalten. In Bregenz gibt es in diesem Bereich enormen Nachholbedarf – nicht nur am Bahnhof, sondern in der gesamten Stadt. Wichtig ist dabei eine praktikable und moderne Lösung für Fahrradabstellplätze:
  - Ein leicht zugänglicher Abstellbereich, beispielsweise im Untergeschoss des Bahnhofs,
  - direkte und sichere Wege zu den Bahnsteigen,
  - eine klare Beschilderung und Wegführung.
- Die geplante Unterführung in der Vorklostergasse liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Bregenz, sondern bei den ÖBB. Grundsätzlich wäre eine solche Unterführung sinnvoll – sie muss jedoch in ein Gesamtkonzept eingebettet werden, das die bereits bestehenden Radwege berücksichtigt. Eine unübersichtliche oder schlecht beschilderte Lösung würde das bestehende Chaos nur verstärken.
- Eine voll ausgebaute Radüberführung über die Mehrerauerbrücke halte ich für nicht notwendig. Die bestehende Brücke ist breit genug, und eine zusätzliche Überführung wäre eine unnötige Investition. Viel sinnvoller wäre es, den Radweg am See endlich vernünftig auszubauen. Außerdem ist die Steigung der Mehrerauerbrücke für viele Radfahrer*innen eine Herausforderung – ein Neubau würde daran nichts ändern.
- Die Situation vor der Schule Weidach ist unbefriedigend und erfordert rasche Verbesserungen. Zwar wurde die Situation durch eine hohe Schwelle entschärft, doch diese ist möglicherweise sogar zu hoch. Autofahrerinnen tauchen dadurch tiefer in die Straße ein und haben den Radweg schlechter im Blick. Eine farbliche Markierung auf einer großen Fläche vor und nach dem Zebrastreifen könnte hier Abhilfe schaffen – am besten in einer Signalfarbe wie Orange und mit einer besonderen Bodenbeschaffenheit, um Autofahrerinnen und Radfahrer:innen gleichermaßen zu sensibilisieren.
- Die Verkehrssituation an der Gallusstraße ist chaotisch: Frühverkehr mit Autos, Bussen und Fahrrädern, Zufahrten von der Autobahn und aus dem Wald, Zubringer aus der Gallusstraße und der Landstraße – alles trifft sich an einer Engstelle.
  Als passionierter Rennradfahrer kenne ich die problematischen Stellen genau. Über Jahre wurden verschiedene Lösungen diskutiert – von Kreisverkehren über eigene Busspuren bis zu Ampellösungen. Gescheitert ist bisher vieles an Grundablösen. Eine kurzfristige Lösung könnte eine deutliche farbliche Markierung der Fahrradstreifen und Abbiegespuren vor und nach den Zebrastreifen sein.

vorarlberg@neos.eu | IBAN: AT36 3747 5000 0019 2153

NEOS
Das Neue Österreich
und Liberales Forum – Fraktion Bregenz
Brielgasse 27
6900 Bregenz

NEOS Freiheit Fortschritt Gerechtigkeit

- Der Geh- und Radweg auf der Eisenbahnbrücke nach Lauterach ist nicht so breit wie heutige Standards es vorsehen – das liegt an der historischen Bauweise. Allerdings gab es laut Amt der Landeshauptstadt Bregenz und der Vorarlberger Landesregierung bisher keine Beschwerden oder dokumentierten Gefahrenstellen.
- Fazit: Radverkehr in Bregenz braucht ein Gesamtkonzept, nicht noch mehr Stückwerk. Statt neue Radwege ohne Gesamtkonzept zu bauen, müssen zuerst die bestehenden Schwachstellen beseitigt und eine durchgängige und sichere Radverkehrsführung geschaffen werden. Es braucht klare Linienführungen, eine gut sichtbare Beschilderung und moderne Abstellmöglichkeiten – nicht noch mehr unzusammenhängende Einzelmaßnahmen.

6. Rechtsabbiegen bei Rot für den Radverkehr

Ich persönlich werde gar nichts genehmigen können, weil das eigentlich immer auf Empfehlung des jeweiligen Ressorts geschieht. Wenn eine Ampel in Frage kommt, dann soll das bitte ein Fachexperte in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Ressort entscheiden und sicher nicht ein Politiker.

7. Ideen und Vorschläge für Fußgänger:innen und Radverkehr

Radfahren ist für mich mehr als nur ein Transportmittel, es ist ein wichtiger Bestandteil meines privaten Lebens und meiner Freizeitgestaltung. Seit knapp drei Jahren trainiere ich mit einem persönlichen Trainer und investiere wöchentlich zwischen 15 und 20 Stunden auf dem Rennrad und dem Mountainbike. Dies ergibt eine jährliche Gesamtfahrleistung von nahezu 10.000 Kilometern in den Regionen Vorarlberg, Schweiz, Italien und Frankreich. Zusätzlich absolviere ich jedes Jahr eine einwöchige Trainingslager-Sitzung auf Mallorca, in dessen Verlauf ich meine Fahrten mit dem Rennrad oder dem Mountainbike minutiös dokumentiere. Nicht in dieser Aufstellung sind Fahrten in der Stadt, zum Baden an der Mili oder zum See – ich verfüge also über ein sehr genaues und umfassendes Fahrtenprotokoll.
Bregenz hat in den letzten Jahren Fortschritte gemacht, aber das teilweise unglaubliche Wachstum an Radfahrer:innen hat die Stadt nicht immer im gleichen Maße begleitet. Anstatt ein umfassendes Konzept für den Radverkehr in Bregenz zu haben, setzt die Stadt verschiedene Radwege um, die in meinen Augen nicht immer funktionieren. Hier hat oft die ideologische Betrachtung der Materie den Vorrang vor einer faktenbasierten Analyse. Zudem werden Fahrräder aufgrund des Elektroantriebs immer schneller, breiter und größer. Unsere Radwege sind darauf schlecht bis gar nicht vorbereitet. Nach meiner Meinung sollte hier mehr Qualität anstatt Quantität gelten.
Ein weiterer Aspekt ist das Radfahren in der Freizeit, sei es in der Stadt, am See oder in den Bergen. In Bregenz gibt es keine ausgewiesene Strecke für Mountainbiker, man wird höchstens geduldet. Gerade der Elektroantrieb, aber auch normale Radfahrer, fühlen sich am Pfänder und am Pfänderrücken mit Lochau, Eichenberg oder Möggers oft unsicher, da es keine eindeutigen Informationen über die Zulässigkeit gibt. Dabei sind der Pfänder und seine zahlreichen Wege ein ausgezeichnetes Gebiet für Fahrradausflüge, was bei der Planung berücksichtigt werden sollte. Die Zahl der Mountainbiker nimmt seit Jahren kontinuierlich zu, und Bregenz hat in dieser Hinsicht durchaus Potenzial, zu einem attraktiven Ziel für Mountainbiker zu werden. Zu bedenken ist jedoch, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für bestimmte Radfahrer zu Herausforderungen führen könnte. Es gibt E-Bike-Fahrer:innen, die weitaus schneller unterwegs sind, und erfahrene Rennradfahrer erreichen Geschwindigkeiten von über 30 km/h. In einer Gruppe ist dies noch klarer und führt dazu, dass Radfahrer bremsen müssen, um die richtige Geschwindigkeit zu halten. Selbstverständlich unterstütze die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, möchte aber auf diesen Aspekt hinweisen.
Bregenz hat mit See und Berg für Radfahrer grundsätzlich ein Paradies geschaffen. Aus meiner Sicht sollte der Ausbau mit Weitsicht und klarem Konzept erfolgen.

Bei Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung!

Michael Sagmeister

vorarlberg@neos.eu | IBAN: AT36 3747 5000 0019 2153