Beantwortung Fragenkatalog Fahrradlobby

1. Bregenz hat seit 2019 ein Fuß- und Radverkehrskonzept mit über 200 konkreten Einzelmaßnahmen.

   a) Siehe Beantwortung seitens des Amtes.
   b) Siehe Beantwortung seitens des Amtes.

   c) *Die Stadt und der See müssen nach unseren Vorstellungen enger zusammenwachsen. Hierfür braucht es sowohl für Fußgänger:innen als auch Radfahrer:innen attraktive Querungen entlang der Straße und Bahnlinie, die aktuell See und Stadt trennt. Im Sinne eines Big Pictures betrachten wir mehrere Standorte, an denen zeitnah Querungen zwischen See und Stadt entstehen sollen.*

      - *Im Zuge des neuen Bahnhofs soll eine breite, attraktive Passage den Festspielbezirk mit dem neuen Quartier Bregenz Mitte verbinden. Auch hier sollen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen die Möglichkeit haben, zwischen See und Stadt zu wechseln*

      - *Die erste dieser Querungen soll im Zuge der Adaptierung der Haltestelle Hafen errichtet werden. Konkret: eine Unterführung zwischen See und Post, in der der Fahrradverkehr getrennt von den Fußgänger:innen unter der Bahn und der Straße barrierefrei und fahrend zwischen See und Stadt* wechseln kann.

      - *Die dritte Querungsmöglichkeit soll beim derzeitigen Übergang Vorklostergasse entstehen und ebenfalls eine attraktive Verbindung für den Rad- und Fußgängerverkehr darstellen.*

   Außerdem machen wir uns dafür stark, dass die Radverkehrsinfrastruktur im Weidach verbessert wird (Bereich Hotel Schwärzler, Schule Weidach) und eine Lösung für die Fußgängerzone gefunden wird, um hier die Konfliktsituationen zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu entschärfen. Diese Maßnahmen sollen schrittweise über die nächsten Jahre umgesetzt werden.

2. Siehe Beantwortung seitens des Amtes.

3. Tempo 30 wurde bekanntlich in der Stadtvertretung beschlossen und ist verordnet.

   Wir können uns die Prüfung eines generelles Tempo 40 auf allen Straßen in Bregenz (inklusive der Landesstraßen) vorstellen. Diese Maßnahme könnte die Verkehrssicherheit erhöhen und Emissionen reduzieren. Es ist jedoch klar, dass ein bloßes Tempolimit nicht ausreicht. Daher sind begleitende bauliche Maßnahmen und regelmäßige Kontrollen essenziell.

   a) Siehe Beantwortung seitens des Amtes.

   b) Siehe Beantwortung seitens des Amtes. Hinweis zur Einleitung zu Punkt 3.

   c) Siehe Beantwortung seitens des Amtes. An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die Standorte einzeln angesehen werden müssen. An stark frequentierten Straßen wird es aus Sicherheitsgründen auch zukünftig Radfahrstreifen brauchen.

   d) Siehe Beantwortung seitens des Amtes. Auch hier möchten wir auf die Überprüfung unterschiedlicher Standorte und damit einhergehende verschiedene Anforderungen hinweisen.

4. Mindeststandards für Radwege im Stadtgebiet von Bregenz:

   a) Unabhängig von zentralen Bereichen wie Bregenz Mitte setzen wir uns für eine benutzerfreundliche Radinfrastruktur ein. Nur durch hohe Qualität und ein attraktives Angebot kann ein nachhaltiger Umstieg aufs Fahrrad gefördert werden. Besonders wichtig sind die Querungen zwischen See und Stadt, doch auch in allen Stadtteilen ist eine kontinuierliche Verbesserung der Infrastruktur nötig und genau dafür treten wir ein.

   b) Wir setzen uns konsequent für eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in allen Stadtteilen ein und werden dies in die Planungsprozesse der Stadt einfließen lassen. So kann langfristig eine attraktive und sichere Radinfrastruktur geschaffen werden.

5. Ein paar Fragen zur Radinfrastruktur der Stadt:

a) *Grundsätzlich sind einige Punkte ungeklärt und liegen nicht allein in der Entscheidungshoheit der Landeshauptstadt Bregenz (z. B. Grundstückseigentümer, Landesstraße, budgetäre Situation). Wir wollen keine halben Lösungen, sondern eine umsetzbare, attraktive und zeitnahe Lösung, die allen Nutzergruppen zugutekommt.*
Konkret bedeutet das für uns: Die Radschnellverbindung soll seeseitig erfolgen – mit den erwähnten attraktiven Verbindungen zwischen See und Stadt.

b) *Wir stehen einer Machbarkeitsstudie offen gegenüber. Sobald jedoch Querungsmöglichkeiten zwischen der Radroute und dem See bestehen und attraktive Quartierserschließungen geschaffen wurden, stellt sich die Frage nach der Notwendigkeit dieser Maßnahme.*

c) *Wir halten eine Temporeduktion für den Autoverkehr auf 40 km/h für sinnvoll. Besonders in der von uns geplanten Passage könnte dies eine optimale Verbindung zwischen See und Quartier ermöglichen.*

d) *Wir betonen erneut die Bedeutung der geplanten Passage zwischen See und Quartier. Sie soll Radfahrer:innen eine baulich getrennte, komfortable Durchquerung ermöglichen. Zudem soll eine attraktive Kiss-and-Ride-Anlage entstehen.*

e) *Wir setzen uns entschieden für eine barrierefreie Erschließung der Bahnsteige mittels Rampen ein. Dies kommt nicht nur Radfahrer:innen, sondern auch anderen mobilitätseingeschränkten Personen zugute – insbesondere in Situationen, in denen Lift oder Rolltreppe außer Betrieb sind.*

f) *Die geplante Unterführung für Fußgänger:innen und Fahradfahrer:innen ist Teil unseres Konzepts und soll möglichst zeitnah umgesetzt werden.*

g) *Es sollte geprüft werden, inwiefern die Mehrerauerbrücke als Verbindung von Arlbergstraße/Augasse zum See dienen kann. Anschließend muss – unter Berücksichtigung der Wirkung unserer Passage – entschieden werden, welche weiteren Maßnahmen sinnvoll sind.*

h) Siehe Beantwortung seitens des Amtes.

i) Siehe Beantwortung seitens des Amtes.

j) *Wir werden uns dafür einsetzen, dass hier mögliche Lösungsansätze gemeinsam mit ÖBB und den Nachbargemeinden erarbeitet werden*.

k) Siehe Beantwortung seitens des Amtes.

7) Diese Frage haben wir bereits unter Punkt 1c. beantwortet.