BREGENZ

Herrn
Dr. Gernot Kiermayr

gernot.kiermayr@gmail.com

Bürgermeister
Michael Ritsch, MBA
T +43(0)5574 / 410-3000, F 410-500
buergermeister@bregenz.at

Umsetzung des Fuß- und Radverkehrsprojekts Bregenz 03.02.2025

Sehr geehrte Mitglieder der Radlobby Bregenz,
sehr geehrte Radfahrende,
sehr geehrte Bregenzerinnen und Bregenzer,

vielen Dank für die Anfrage und das Engagement für die Förderung des Radverkehrs in unserer Stadt. Der erfreuliche Radverkehrsanteil von 27 Prozent und die hohe Nutzung des Fahrrads durch die Bregenzer Bevölkerung bestärken uns darin, den Fuß- und Radverkehr auch in Zukunft konsequent weiterzuentwickeln – und verkehrssicher zu gestalten. Dies bedeutet aber auch, dass bereits in den letzten Jahren sehr viel für die Radinfrastruktur und die sanfte Mobilität in Bregenz passiert ist.

1 Fuß- und Radverkehrskonzept 2019

1) Von den über 200 Einzelmaßnahmen des Konzepts wurden bislang über 30 Maßnahmen vollständig umgesetzt. Dazu zählen unter anderem der Ausbau von Radabstellanlagen, Verbesserungen und Planungen von Radwegen im Gesamtverkehrsnetz in Bregenz sowie die Einrichtung von hochqualitativen baulich getrennten Radwegen in ausgewählten, hochfrequentierten Bereichen wie die Pipeline. Weitere Prüfungen ergaben eine unmögliche Umsetzung von verschiedenen Maßnahmen als auch nur die Umsetzung von Teilmaßnahmen.
2) Die Umsetzung von Maßnahmen in dieser Form braucht Zeit. Die rechtliche, budgetäre und verwaltungsinterne Abklärung erfordert eine detailreiche Planung, da die Dienststellen und Abteilungen interdisziplinär zusammenarbeiten. Weiters werden auch oft externe Fach- und Planungsbüros dazu geholt. Die Verordnung einer straßenpolizeilichen Maßnahme wird in den dafür zuständigen politischen Gremien behandelt. Um die Umsetzung solcher Maßnahmen zu beschleunigen, haben wir kürzlich zusätzliche personelle Ressourcen in

der Verkehrs- und Mobilitätsplanung geschaffen. Darüber hinaus prüfen wir verstärkt Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene, um Projekte schneller zu finanzieren.

3) Die nächsten größeren Umsetzungsschritte umfassen unter anderem die Optimierung der Radwegführung im Bereich Bregenz Mitte und eines Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur in Weidach. Wie bei allen Planungen streben wir möglichst kurze Zeithorizonte an. Diese Großprojekte benötigen eine detaillierte Planung in kleineren Maßstäben (siehe Antwort 5.9)

2 Erfolgreiche Politik und Ressourcen für den Radverkehr

1) Im Jahr 2025 liegt das Pro-Kopf-Budget der Landeshauptstadt Bregenz als alleiniger Kostenträger rein für die Radmobilität bei etwa 8 Euro brutto. Das Budget ermöglicht es uns, wichtige Schritte im Ausbau der Radinfrastruktur zu setzen. Dennoch kommen zusätzliche Planungen, beispielsweise die **Verkehrsberuhigung vor Kindergärten und Schulen**, die **Ausarbeitung des REP Bregenz** sowie die Planung der Außenanlagen Hallenbads und des damit **einhergehenden Radwegs** noch dazu, da die Radinfrastruktur und die Sicherheit für die sanfte Mobilität durch diese Projekte erheblich verbessert werden. Bezieht man diese Projekte mit ein, ergibt dies ein jährliches Pro-Kopf-Budget der Landeshauptstadt Bregenz als alleiniger Kostenträger für Radinfrastrukturprojekte von etwa 40 Euro. Förderungen werden natürlich noch abgestimmt.
2) Wir haben die Dienststelle Raumplanung und Mobilitätsservice zuletzt gezielt verstärkt und setzen auf eine enge interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Bauabteilung, Stadtentwicklung und Rechtsservice. Um unsere Ziele noch besser voranzutreiben, war die Schaffung einer festen Koordinationsstelle für den Radverkehr unabdingbar. Diese Stelle konzentriert sich ausschließlich auf die Planung, Umsetzung und Begleitung von Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr und fungiert gleichzeitig als zentrale Schnittstelle zwischen den verschiedenen Akteuren. Diese Stelle ist mit Frau Theresa Angl bestens besetzt. Ein Kennenlernen fand bereits offiziell in einer Sitzung der Radlobby im Jahr 2024 statt. Ich bin überzeugt, dass wir gemeinsam mit engagierten Bürger:innen und starken Fachleuten diese Ziele erreichen können.

3 Tempo 30 und begleitende Maßnahmen

1) Bezüglich Lärmemissionen kann festgehalten werden, dass sich die Lärmemission eines Fahrzeugs aus dem Motorgeräusch und dem Reifen-Abrollgeräusch ergibt. Das Motorengeräusch bei Verbrennungsmotoren hängt stark von der Drehzahl ab und ist daher für diese Betrachtung tatsächlich, wie oft falsch angenommen, nebensächlich. Bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb ist dieses Geräusch ebenfalls hinfällig. Das

Abrollgeräusch hingegen dominiert beim Pkw ab rund 40 km/h, da es mit der Fahrgeschwindigkeit exponentiell ansteigt. Dadurch ist durch ein reduziertes Tempolimit mittelfristig mit einer deutlichen Lärmreduktion zu rechnen. Genau dies wirkt bei flächendeckendem Tempo 30 in der Stadt. Gemäß Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) können verkehrsberuhigte Zonen mit 30 km/h gegenüber den üblichen 50 km/h im Ortsgebiet eine Reduktion des Lärmpegels um rund 4 dB bringen. Dies entspricht in der Wirkung um mehr als der Halbierung der Verkehrsmenge. Auch hier gilt, dass sich die fehlenden Brems- und Beschleunigungsvorgänge bei gleichbleibender Verkehrsmenge positiv auf den Lärmpegel auswirken. Aktuell gibt es Planungen zur Verschmälerung von Fahrbahnen und der Begutachtung von Kreuzungen entlang von Hauptverkehrsachsen.

2) Die Verkehrsüberwachung findet bereits statt. Parallel dazu sind bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Planung, die schrittweise umgesetzt werden. Dies umfasst großteils die Veränderung von Straßenquerschnitten und die Sicherung von Querungshilfen.
3) Rad- und Mehrzweckstreifen müssen in situ angeschaut werden. Während Radfahrstreifen auf Hauptverkehrsachsen und stark frequentierten Verkehrsflächen unverzichtbar bleiben und auch eine gewisse Sicherheit und Orientierung für Radfahrende darstellen, werden wir prüfen, ob diese in reinem Tempo-30-Gebiet, insbesondere in Wohn- und Nebenstraßen, noch notwendig sind. In solchen Fällen kann die Aufhebung der Streifen zugunsten einer Führung im Mischverkehr sinnvoll sein und somit den Verkehrsfluss für alle Beteiligten verbessern. Bei dieser Prüfung gilt es nach wie vor zu begutachten, inwiefern ein Mehrzweckstreifen in der Praxis vom MIV als solcher tatsächlich wahrgenommen wird und ob auch dieser nicht unnötig befahren wird. Potenzielle Fahrbahnverengungen könnten bei der Fragestellung Abhilfe verschaffen.
4) Eine pauschale Abschaffung der Rad- und Mehrzweckstreifen wird fachlich nicht unmittelbar für zielführend gehalten, da sie entlang vieler Straßen in Bregenz weiterhin eine wichtige Schutzfunktion für Radfahrende erfüllen. Man muss auch bedenken, dass es Radfahrende gibt, die nicht täglich unterwegs sind und sich in einem solchen Raum geschützter und orientierter wissen. Es ist jedoch richtig, dass in Tempo-30-Zonen die Vorteile solcher Streifen abnehmen können. Wie bereits erwähnt, soll stets eine situationsbezogene Prüfung durch die zuständige Dienststelle stattfinden. Wichtig zu betonen ist weiterhin, dass mit der Einführung von flächendeckendem Tempo 30 in Bregenz ein wichtiger Schritt in Richtung erhöhter Lebensqualität, (Verkehrs-)Sicherheit, Gesundheit und Klimaschutz gemacht wurde!

4 Mindeststandards für Radwege im Stadtgebiet von Bregenz

1) Ja. Nicht nur in zentralen Bereichen wie bei Bregenz Mitte oder in der Innenstadt ist es essenziell, eine sichere, durchgehende und benutzerfreundliche Radinfrastruktur zu schaffen. Diese Standards sollen sich an bewährten Best-Practice-Beispielen orientieren und gewährleisten, dass Radwege in Breite, Oberfläche und Führung den Anforderungen einer modernen und nachhaltigen Mobilität entsprechen. Dies haben wir in Bregenz bis jetzt stets gepflegt.
2) Ich bin fest davon überzeugt, dass die Sicherung von Raum für Radwege ein entscheidender Schritt für die Förderung und Attraktivierung des Radverkehrs ist. Daher werden wir in allen Planungsprozessen – sei es bei der Gestaltung von Quartiersentwicklungen oder der Sanierung von Verkehrsflächen – darauf achten, den notwendigen Platz für unsere Radwege zu schaffen.

5 Fragen zur Radinfrastruktur der Stadt

1) Ja, persönlich ich bin dafür, dass ein hochrangiger Alltagsradweg von der Vorklostergasse bis zur Bilgeri-Kaserne gebaut wird, der den Planungsparadigmen der Landesradstrategie „Kettenreaktion" entspricht und Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln weitgehend vermeidet. Dafür werde ich mich auch einsetzen. Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung ist jedoch, dass die notwendigen Rahmenbedingungen erfüllt werden. Dazu zählen:
   - der Zugang zu geeigneten Grundstücken und die damit verbundenen Genehmigungen der Grundeigentümer,
   - die Unterstützung aller relevanten Stakeholder (u.a. des Landes) sowie
   - eine realistische Einschätzung der budgetären Situation.

   Nur so kann das Projekt nachhaltig und erfolgreich umgesetzt werden.
2) Ich stehe hinter der Umsetzung des Generalverkehrskonzepts (GVK) der Stadt und unterstütze die verkehrstechnischen Planungen. Das GVK sieht die Abbiegespuren als zu nutzendes Raumpotenzial vor, ohne Nutzungsgruppen zu definieren. Das Auflösen der Fahrstreifen wäre gemäß GVK der Implementierung der Fußgängerzone in der Innenstadt lediglich zweckdienlich und müsste mit Verkehrssimulationen geprüft werden. Seeseitig haben wir ein kontinuierliches Radinfrastrukturangebot geschaffen, welches eines der hochwertigsten Radfahranlagen am Bodensee ist und grenzenübergreifend funktioniert.
3) Wir befinden uns derzeit in einem intensiven Austausch mit den Planer:innen und den zuständigen Mitarbeiter:innen des Landes, um dieses Thema im Bereich Bregenz Mitte umfassend zu erörtern. Ziel ist es, eine Lösung zu finden, die den vielfältigen Anforderungen gerecht wird:

- eine nachhaltige Verkehrsführung, die die Belastung für lärmgeplagte Anrainer:innen reduziert,
- eine sinnvolle Umsetzung von Tempo 30 ermöglicht,
- ausreichend Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen schafft und
- gleichzeitig die Anforderungen der Wettbewerbssieger, insbesondere in Bezug auf das Konzept „Boulevard", berücksichtigt.

Die Frage, ob das Weglassen einer Fahrspur für Autofahrer:innen dafür eine notwendige Voraussetzung ist, wird sorgfältig geprüft und in die Planungen integriert.

4) Es wird bei der Planung und Umsetzung ein starker Fokus auf die Bedürfnisse von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen von unseren Fachleuten gelegt. Wir planen großzügige Radabstellanlagen, sichere und barrierefreie Wege sowie eine klare Verkehrsführung, um eine optimalen multimodalen Hotspot zu gewährleisten, der auch die letzte Meile der Verkehrsteilnehmer:innen berücksichtigt.
5) Die Möglichkeit, Fahrradrampen zu den Bahnsteigen zu schaffen, wäre natürlich eine sehr gute Lösung, um die Mobilität an der geplanten neuen Mobilitätsdrehscheibe weiter zu verbessern. Speziell im Bereich des Bahnhof Bregenz wurden solche Rampen bereits mehrfach von den ÖBB geprüft. Leider sind solche Rampen lt. ÖBB aufgrund der schmalen Bahnsteige in Bregenz nicht sinnvoll umsetzbar. Dennoch setzen wir uns weiterhin dafür ein, Lösungen zur Verbesserung der Fahrradfahrerfreundlichkeit in diesem Bereich zu finden und umzusetzen. Bei weiteren fachlichen Fragen kann mit Herrn Michael Mangeng von der ÖBB-Infrastruktur AG Region West (*michael.mangeng@oebb.at*) Kontakt aufgenommen werden.
6) Ein Verkehrsplanungsbüro wurde mit der Prüfung der Rad- und Fußquerungen über die Gleistrasse der ÖBB beauftragt. In diesem Rahmen wird auch begutachtet, in welchem Ausmaß die Querung in der Vorklostergasse Verwendung findet und inwiefern sie in die verkehrsplanerische Struktur der Stadt in Zukunft integriert werden kann.
7) Auch in diesem Fall befinden wir uns in der Prüfungsphase. Im Rahmen des Projekts Bregenz Mitte werden wir selbstverständlich ausreichend Flächenreserven einplanen, um eine alltagstaugliche und sichere Radüberführung an der Mehrerauerbrücke zu ermöglichen. Gleichzeitig werden jedoch auch Alternativen, wie Fahrrad- und Fußgängerunterführungen im Bereich der Vorklostergasse und des Bahnhofs am Hafen, sorgfältig geprüft. Ziel ist es, eine optimale und nachhaltige Lösung für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu finden.
8) Das Beispiel des Gut-Geh-Raums in Schendlingen zeigt, dass straßenpolizeiliche Maßnahmen erfolgreich umsetzbar sind, wenn der Verkehrsraum dafür die erforderlichen Kriterien mit sich bringt. Der Gut-Geh-Raum ist per Verordnung keine Schulstraße, sondern ein Fahrverbot. Dies ist ein wesentlicher Unterschied, den es zu beachten gilt. Aufgrund neuer Anregungen zur Schule Weidach, u.a. von der Radlobby Bregenz, werden neue Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung hinsichtlich der Gewährleistung der Sicherheit für

unsere Schulkinder geprüft. Dazu gehört auch die Prüfung einer Schulstraße, die unsere Fachabteilung gerade evaluiert.

9) Auch hier ist eine detaillierte Planung in Vorbereitung. Es ist aus fachlicher Sicht wichtig, die Radinfrastruktur auf der Landesradroute in Weidach in einem entsprechendem Maßstab und Ausmaß zu planen und die verschiedenen Nutzungsgruppen zu respektieren.
10) Wir arbeiten daran, gemeinsam mit den ÖBB und den zuständigen Abteilungen beider Gemeinden eine schnelle Lösung zu finden, die die Sicherheit und Breite des Rad- und Gehwegs dort verbessert. Dazu gehören auch Anpassungen des Geländers.

6 Rechtsabbiegen bei Rot

Die Verordnung zur Einführung des Rechtsabbiegens bei Rot für den Radverkehr liegt derzeit zur Prüfung bei der Bezirkshauptmannschaft. Die Eignungskriterien der Kreuzungen auf Stadtgrund wurden bereits durch ein Planungsbüro fachlich geprüft. Unabhängig davon konnten wir in Bregenz bereits erste Kreuzungen auf Landesgrund erfolgreich umsetzen, darunter an der Arlbergstraße und der Rheinstraße. Sobald die behördliche Prüfung abgeschlossen ist, können wir eine konkrete Aussage zum Umsetzungszeitraum für weitere Kreuzungen treffen.

7 Ideen und Vorschläge bezüglich Fuß- und Radverkehr

In den nächsten fünf Jahren setzen wir auf eine umfassende Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger:innen und Radfahrende. Geplante Projekte wie die Fahrradunterführungen an der Vorklostergasse und am Bahnhof am Hafen sowie der neue Fahrradweg in der Bregenzer Innenstadt werden sichere und direkte Verbindungen schaffen. Wir werden das Fuß- und Radwegekonzept schrittweise umsetzen und mit der Radwegverlegung am Sporthafen sowie der zweiten Brücke in Wiking die Mobilität weiter fördern. Zusätzlich prüfen wir die Verbesserung der Radverbindungen zwischen den Stadtteilen und die Einführung weiterer Fahrradstraßen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, den Radverkehr zu erhöhen und Bregenz zu einer umweltfreundlicheren und lebenswerteren Stadt zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Ritsch, MBA
Bürgermeister