

# MASTERPLAN RADFAHREN KLAGENFURT



**IMPRESSUM:**

**Auftraggeber:**

Amt der Kärntner Landesregierung  
Abteilung 9 – Kompetenzzentrum Straßen und Brücken  
Flatschacher Straße 70, 9020 Klagenfurt am Wörthersee

Magistrat der Stadt Klagenfurt,  
Abteilung Straßenbau und Verkehr,  
Paulitschgasse 13, 9010 Klagenfurt am Wörthersee

**Projektleitung und Kernteam:**

DI Volker Bidmon, Land Kärnten, Abteilung 9 – Straßen und Brücken, Flatschacher Straße 70, 9020 Klagenfurt am Wörthersee  
DI Alexander Sadila, Abteilung Straßenbau und Verkehr, Paulitschgasse 13, 9010 Klagenfurt am Wörthersee  
PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Benediktinerplatz 10, 9020 Klagenfurt am Wörthersee

**VORWORT  
LANDESRAT  
STRASSENBAUREFERENT**

MARTIN GRUBER



Kärnten zum Rad-Vorzeigeland weiterzuentwickeln – das ist eines unserer Ziele in dieser Legislaturperiode. Gemeinsam mit allen relevanten Partnern, wie unter anderem den Kärntner Gemeinden oder den Tourismusverbänden und -regionen haben Mobilitätslandesrat Sebastian Schuschnig und ich als Straßenbaureferent, in meiner Zuständigkeit für das überregionale Radwegenetz, deshalb erstmals ein gesamtgesellschaftliches Konzept zum Thema Radfahren in Kärnten erarbeitet. Es ist ein Handbuch, mit dem wir Neubau, Sanierung, aber auch längst fällige Lückenschlüsse voranbringen wollen. Das Fahrrad soll als Verkehrsmittel mehr genutzt werden, nicht nur von Touristen, sondern auch im Alltag der Kärntnerinnen und Kärntner.

Eine Frage, die sich dadurch ergibt, betrifft die Alltagstauglichkeit des Straßennetzes für Fahrradfahrer in Kärntner Städten. Hier kommt der Radmasterplan Klagenfurt ins

Spiel. Denn die Landeshauptstadt von Kärnten ist selbstverständlich ein wichtiger Partner für unsere Arbeit und Überlegungen. Wie können Pendler und Freizeitradler in Klagenfurt das Fahrrad im Alltag leichter und sicherer nutzen? Wir unterstützen die Stadt Klagenfurt bei der Umsetzung ihrer Lösungsansätze.

Ich bin überzeugt davon, das Thema Radfahren hat für ganz Kärnten großes Potenzial. Die Stadt Klagenfurt und die Kärntner Landesregierung wollen daher auch weiterhin gemeinsam an diesem Thema arbeiten.

## VORWORT BÜRGERMEISTERIN DER LANDESHAUPTSTADT KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE



DR. MARIA-LUISE MATHIASCHITZ

Der E-Bike-Boom der letzten Jahre zeigt, dass es in der Bevölkerung einen Umdenkprozess gibt: Das Fahrrad wird nicht mehr als reines Sportgerät gesehen, sondern als echte Alternative zum Auto, die man im Alltag gerne nutzt. Diesen Trend belegen auch die aktuellen Ergebnisse der sechs Fahrradzählstellen im Stadtgebiet: Die Frequenz ist an den Wochentagen deutlich höher als an den Wochenenden. Gemeinsam mit den Land Kärnten haben wir daher den Masterplan Radfahren ins Leben gerufen, dessen Ziel es ist, durch koordinierte gemeindeübergreifende Maßnahmen die Radinfrastruktur auszubauen. Seit 2019 wurden gemeinsam mit dem Land Kärnten bereits 59 bauliche und 22 straßenrechtliche Maßnahmen umgesetzt, die das Radfahren in der Landeshauptstadt sicherer und attraktiver machen. Weitere 12 Baumaßnahmen sind für das Jahr 2021 bereits fix eingeplant.

Im abgelaufenen Jahr lag das Augenmerk vor allem auf der Sichtbarmachung von Radwegen und der Optimierung des Radwegnetzes. Abseits dieser Maßnahmen wurde auch das Serviceangebot für Radfahrerinnen und Radfahrer weiter ausgebaut: An den wichtigen Verkehrsknotenpunkten wurden insgesamt zwölf Radabstellanlagen errichtet und den

Radfahrerinnen und Radfahrern stehen nun zwölf Radservicestationen im Stadtgebiet zur Verfügung.

Ein besonderer Schwerpunkt wird in Zukunft auf die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr im Stadtgebiet gelegt. Im Zuge der Optimierung des öffentlichen Verkehrs werden die wichtigsten Haltestellen mit Umstiegsfunktion zu Mobilitätsknotenpunkten mit Radabstellplätzen und Nextbike- und E-Carsharing-Angeboten ausgebaut. Um die Leistungsfähigkeit des Radwegernetzes im Zentralraum Kärnten weiter voranzutreiben, wurden im Zuge einer Machbarkeitsstudie vier Korridore für sogenannte Radschnellwege ermittelt, die eine zentrale Rolle bei der Anbindung der Umlandgemeinden an das Stadtzentrum spielen könnten.

In diesem Jahr werden die Verbesserungen in der Radinfrastruktur weitergeführt und zusätzliche Marketingmaßnahmen umgesetzt. Ziel des Radmasterplans ist es, den Anteil des Fahrrades am Individualverkehr langfristig zu heben und gemeinsam mit den Nachbargemeinden ein attraktives Radwegnetz im Zentralraum Kärnten zu schaffen!

## VORWORT STADTRAT REFERENT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR

CHRISTIAN SCHEIDER



Der Masterplan Radfahren Klagenfurt setzt große Ziele zur Förderung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee. Eines der wichtigsten ist, ein Bewusstsein für die Bedeutung des Radverkehrs im städtischen Bereich zu schaffen und dieses zu fördern.

Sowohl weniger aufwändige Maßnahmen wie das Setzen von Markierungen, als auch die Umsetzung von umfangreichen Leitprojekten wie nextbike sind bei der Realisierung des Masterplanes von gleichem Stellenwert und gleichermaßen wichtig, um den Radverkehr auszubauen.

Besonders erfreulich ist, dass es mit der Umsetzung des Masterplanes gelungen ist, überregionale Lückenschlüsse im Radwegenetz zu erreichen. Generell kann das Gesamturteil zur bisherigen Umsetzung des Radfahrmasterplans als durchwegs positiv beurteilt werden und die Zusammenarbeit von Stadt Klagenfurt und Land Kärnten ist vorbildlich. Trotz der erfolgreichen Bilanz haben wir noch viel zu tun, um unsere Landeshauptstadt für das Radfahren noch attraktiver und sicherer zu gestalten. Neben neuen Mehrzweckstreifen liegt der Fokus in kommenden Jahren vor allem auf verschiedenen Abstellanlagen für Fahrräder.

## VORWORT DER PROJEKTLLEITER



**VOLKER BIDMON**  
Abt. 9 – Straßen und Brücken  
Land Kärnten



**ALEXANDER SADILA**  
Abt. Straßenbau und Verkehr  
Magistrat Klagenfurt

Eine Reihe von Entwicklungen zeigt die steigende Bedeutung des Radverkehrs nicht nur im Freizeitverkehr, sondern vor allem in der Alltagsmobilität. Gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr ist der Radverkehr als Aktiv-Mobilität und Nahmobilität ein wichtiger Teil des Gesamtverkehrssystems.

Der im Jänner 2018 präsentierte Masterplan Radfahren Klagenfurt definiert Ziele und Strategien, mit denen die Entscheidungsträger der Stadt – und durch die gemeinsame Verantwortung für Teile des Straßennetzes, auch des Landes Kärnten – der Bedeutung des Radverkehrs für die urbane Mobilität gerecht werden. Die Abteilung 9 Straßen und Brücken beim Amt der Kärntner Landesregierung und die Abteilung Straßenbau und Verkehr beim Magistrat Klagenfurt arbeiten seit Jänner 2018, gemeinsam mit den unterschiedlichsten Fachabteilungen, kontinuierlich an der Umsetzung des Masterplans. Seit 2018 wurden eine Reihe von Bau- und Markierungsmaßnahmen im Radverkehrsnetz durchgeführt.

Im Rahmen der prioritären Umsetzungskonzepte wird verstärkt Wert darauf gelegt, diese im Bewusstsein der Klagenfurterinnen und Klagenfurter zu verankern. Letztendlich ist es das übergeordnete Ziel des Masterplans das Mobilitätsverhalten der Klagenfurterinnen und Klagenfurter zu ändern und vor allem im urbanen Bereich den Umstieg auf das

Rad zu erreichen und dieses Verhalten für die Zukunft auch nachhaltig zu sichern. Kommunikation, Marketing und Bewusstseinsbildung bilden dabei wesentliche Teilaspekte, denen genauso wie den Infrastrukturmaßnahmen ein entsprechender Stellenwert eingeräumt wird.

Der vorliegende Jahresbericht 2020 soll einen Überblick über die wesentlichen Themen und Kernpunkte der Aktivitäten im Rahmen des Masterplans Radfahren Klagenfurt geben, welche in den vergangenen Jahren umgesetzt wurden und einen Ausblick auf die vorgesehenen Tätigkeiten im Jahr 2021 liefern. Letztlich soll dies den Entscheidungsträgern in Klagenfurt helfen, dass sie sich über das positiv besetzte und derzeit stark im Trend liegende Thema Radfahren – mit all seinen Vorteilen für die individuelle Gesundheit, die Umwelt, die Raumnutzung und auch die lokale Wirtschaft – positionieren und langfristig zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Klagenfurt beitragen.

Besonders stolz sind wir, dass unsere Arbeit im aktuellen Ranking von Greenpeace als sehr positiv bewertet wurde, und die Stadt Klagenfurt am Wörthersee durch die gemeinsam gesetzten Radmaßnahmen den ausgezeichneten 2. Platz aller Hauptstädte in Österreich erzielte. Unser herzlichster Dank gilt allen Beteiligten, Stakeholdern und Mitarbeitern am Masterplan Radfahren Klagenfurt.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>UMGESETZTE MASSNAHMEN BIS INS JAHR 2020</b>	<b>8</b>
1.1	RADINFRASTRUKTUR UND RADWEGE	8
1.1.1	Fahrrad- bzw. Mehrzweckstreifen, Radwege, Radfahrerüberfahrten, Lückenschlüsse im Radwegenetz	8
1.1.2	Abstellanlagen für Fahrräder	10
1.1.3	Radservicestationen	11
1.1.4	Organisatorische Maßnahmen in Bezug auf die Radwegeninfrastruktur	12
1.1.5	Straßenrechtliche Maßnahmen in Bezug auf die Radwegeninfrastruktur	12
1.1.6	Machbarkeitsstudie Radschnellwege	13
1.2	RADFAHREN UND MULTIMODALE ANGEBOTE	14
1.2.1	nextbike Fahrradverleihstationen	14
1.2.2	Bike & Ride Klagenfurt	15
1.3	BEWUSSTSEINBILDUNG, KOMMUNIKATION UND MARKETING	15
1.3.1	Ring frei! Lindwurm Kriterium	15
1.4	INTEGRIERTE ORGANISATION UND ZUSAMMENARBEIT	16
1.4.1	Evaluierung und Monitoring	16
<b>2</b>	<b>AUSBLICK AUF DAS JAHR 2021</b>	<b>17</b>
2.1	RADINFRASTRUKTUR UND RADWEGE	17
2.1.1	Fahrrad- bzw. Mehrzweckstreifen, Radwege, Radfahrerüberfahrten, Lückenschlüsse im Radwegenetz	17
2.1.3	Abstellanlagen für Fahrräder	18
2.1.4	Radschnellverbindungen	18
2.2	RADFAHREN UND MULTIMODALE ANGEBOTE	18
2.3	BEWUSSTSEINBILDUNG, KOMMUNIKATION UND MARKETING	18
2.3.1	Delegationsbesuch in Freiburg	18
2.3.2	Ring frei! Raderlebnistag Klagenfurt	19
2.4	INTEGRIERTE ORGANISATION UND ZUSAMMENARBEIT	19
2.5	KOOPERATION MIT DEN UMLANDGEMEINDEN	19
<b>3</b>	<b>LEITPROJEKTE IM MASTERPLAN RADFAHREN KLAGENFURT UND DER UMGEBUNG</b>	<b>20</b>

## 1 UMGESetzte MASSNAHMEN BIS INS JAHR 2020

### 1.1 Radinfrastruktur und Radwege

Einem ausgebauten Radwegenetz kommt eine zentrale Rolle in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl zu. Die angebotene Radweginfrastruktur beeinflusst das Verkehrsverhalten maßgeblich. Investitionen in den Radverkehr lohnen sich vielfältig. Radverkehrsinfrastruktur ist vergleichsweise günstig in der Finanzierung und in der Erhaltung und das investierte Geld kommt über geringere Krankheits- und Umweltkosten wieder zurück ins Budget von Stadt und Land. Radverkehrsinfrastruktur kontinuierlich auszubauen ist eine Voraussetzung für ein nachhaltiges und für die Zukunft tragfähiges Verkehrssystem.

Die Entscheidung der Verkehrsteilnehmer, das Fahrrad als alltägliches Transportmittel zu benutzen, wird jedoch nicht nur von der Radweginfrastruktur allein beeinflusst, sondern auch von vielen „organisatorischen“ Faktoren, wie der Möglichkeit sich im Radwegenetz zu orientieren, das Fahrrad sicher abzustellen, das Fahrrad in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen und so weiter. Diese Faktoren sind neben den

stetigen Bemühungen zur Schließung von Lücken im Radwegenetz und dem Ausbau des Radwegenetzes genauso wichtig, wie die Radweginfrastruktur selbst.

Bei der Entwicklung des Radwegenetzes in Klagenfurt geht es vorrangig darum, die Radrouten so zu gestalten, dass die Bedürfnisse der Radfahrer berücksichtigt werden. Radfahrer wollen eine direkte, schnelle und komfortable Verbindung zur ihrem Ziel. Wenn die Kriterien, Sicherheit – Direktheit – Komfort – Schnelligkeit bei der Radwegnetzplanung nicht berücksichtigt und wenigstens genau so gut wie für die Autofahrer erfüllt sind, dann wird der gewünschte Umstieg vom Auto auf das Rad im Alltagsverkehr für kurze Strecken nur geringfügig stattfinden.

#### 1.1.1 Fahrrad- bzw. Mehrzweckstreifen, Radwege, Radfahrerüberfahrten, Lückenschlüsse im Radwegenetz

Die bereits im Jahr 2018 gestartete Offensive zur Verbesserung der Radinfrastruktur wurde auch im Jahr 2020 fortgesetzt. Mittlerweile ist eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt.

### UMGESetzte MASSNAHMEN IM RADWEGENETZ

Mit Mitte November 2020 ergibt sich folgender Bearbeitungsstand für Maßnahmen entlang von Strecken im Radwegenetz

STRASSENABSCHNITT	ART DER MASSNAHME
St. Ruprechter Straße (Abschnitt Heizhausgasse – Kneippgasse)	getrennter Geh- / Radweg
Villacher Ring (Abschnitt Viktringer Ring bis Durchfahrt Vinzentinum)	getrennter Geh- / Radweg
Querung Sattnitz im Bereich Ponderosa	gemischter Geh- / Radweg
Europapark (Bereich Lotusteich)	gemischter Geh- / Radweg
Ostbucht entlang Friedelstrand / Metnitzstrand	gemischter Geh- / Radweg
Europapark (Bereich Plattenwirt)	gemischter Geh- / Radweg
Wörthersee-Südufer-Straße (Bereich Strandbad Maiernigg)	gemischter Geh- / Radweg
entlang Glan im Bereich Harbach	gemischter Geh- / Radweg
Maximilianstraße	Mehrzweckstreifen + Radboxen
Florian-Gröger-Straße	Mehrzweckstreifen + Radboxen
Koschatstraße (Abschnitt Egger-Lienz-Weg – Ferdinand-Jergitsch-Straße)	Mehrzweckstreifen + Radboxen
Bahnhofstraße (Abschnitt Viktringer Ring – Hauptbahnhof)	Mehrzweckstreifen + teilw. Radboxen
Gabelsbergerstraße (Abschnitt Bahnhofstraße – Lastenstraße)	Mehrzweckstreifen + Radbox
Stauderplatz bis Dr. Hermann-Gasse	Mehrzweckstreifen + Radbox
Siebenhügelstraße (Abschnitt Hauptm.-Herman-Platz – Waidmannsdorfer Str.)	Mehrzweckstreifen + Radbox
Ostbucht entlang Friedelstrand / Metnitzstrand	Mehrzweckstreifen



Universitätsstraße (Abschnitt Nautilusweg – Haraldweg)	Mehrzweckstreifen
Heiligengeistplatz – Stauderplatz	Mehrzweckstreifen
Dr. Hermann-Gasse (Abschnitt Pernhartgasse – Benediktinerplatz)	Mehrzweckstreifen
Pernhartgasse (Abschnitt Dr. Hermann-Gasse – Neuer Platz)	Mehrzweckstreifen
Rudolfsbahngürtel (Abschnitt Brücke Völkermarkter Straße – Ostbahnhof)	Mehrzweckstreifen
St. Veiter Straße (Abschnitt Kraßniggstraße – Morogasse)	Mehrzweckstreifen
Sterneckstraße (Abschnitt Egger-Lienz-Weg – Jantschgasse)	Mehrzweckstreifen
Maria-Platzer-Straße	Mehrzweckstreifen
Baumbachplatz	Mehrzweckstreifen
Villacher Straße (Abschnitt Stauderplatz – Elisabethsteg)	Mehrzweckstreifen
Ferdinand-Wedenig-Straße (Keutschacher Straße – Moorweg)	Mehrzweckstreifen

Zusätzlich wurden folgende punktuelle Maßnahmen im Radwegenetz umgesetzt:

ORT	ART DER MASSNAHME
Kreuzung Viktringer Ring / Buchengasse	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Kreuzung Lidmanskyygasse / Karfreitstraße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Kreuzung Karfreitstraße / Lidmanskyygasse	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Kreuzung St. Ruprechter Straße / Kempfstraße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Radfahrerüberfahrt Radetzkystraße im Bereich Lerchenfeldgymnasium	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Druckknopfanlage Wörthersee Süduferstraße / Schleusenweg	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Wörthersee Süduferstraße / Südring	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage St. Veiter Ring / Feldkirchner Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Druckknopfanlage Villacher Straße im Bereich Minimundus	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Radwegquerung im Bereich Einfahrt Minimundus	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Druckknopfanlage Rosentaler Straße im Bereich Sattnitz	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Südring / Waidmannsdorfer Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Druckknopfanlage Südring im Bereich Leopold Wagner Arena	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage St. Veiter Ring / City Arkaden	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Kreuzung Karfreitstraße / Paulitschgasse	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage St. Veiter Ring / Gerichtsgasse	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage St. Veiter Ring / Pischeldorfer Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Völkermarkter Ring / Mießtaler Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Völkermarkter Ring / 8.-Mai-Straße / Hasnerstraße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Völkermarkter Ring / Jesserniggstraße / Lastenstraße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Südring / Universitätsstraße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Südring / Gerberweg	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Völkermarkter Straße / Rosenberger Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Völkermarkter Straße / Gärtnergasse	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrslichtsignalanlage Görschitztal Straße / Pischeldorfer Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Kreuzung Pernhartgasse / Dr. Hermann-Gasse	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Knoten Paradeisergasse / Kardinalplatz	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Knoten Keutschacher Straße / Ferdinand-Wedenig-Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt

Verkehrssignalanlage Völkermarkter Straße / Rosenberger Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Verkehrssignalanlage Feldkirchner Straße / Aichelburg-Labia-Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Druckknopfanlage Rosentaler Straße / Richard-Wagner-Straße	flächig rot markierte Radfahrerüberfahrt
Waidmannsdorfer Straße / Schleußenweg (Ponderosa)	Verkehrssignalanlage

## FOTOS VON UMGESETZTEN MASSNAHMEN

Viktringer Ring – Buchengasse



St. Ruprechter Straße – Kempfstrasse



St. Veiter Ring – Feldkirchner Straße



Maximilianstr. – vorgezogene Haltelinie



Maximilianstraße – Mehrzweckstreifen



Stauderplatz: R4B, Ende



Aus der Liste der Maßnahmen ist ersichtlich, dass eine Vielzahl von vor allem kostengünstigen aber trotzdem für den Radfahrer sehr wirksamen Maßnahmen umgesetzt wurden.

Besonders die Markierungsarbeiten stellen eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer dar. Neben der Kennzeichnung von Flächen für den Radverkehr erfüllen flächig rot markierte Bereiche die Aufgabe der Bewusstseinsbildung vor allem für die Kfz-Lenker. Kfz-Lenker werden auf die Anwesenheit anderer,

schwächerer Verkehrsteilnehmer im gemeinsamen Verkehrsraum aufmerksam gemacht.

Aus diesem Grund erfolgte im Jahr 2020 neben der Markierung weiterer Radwegquerungen vor allem an stark befahrenen Stellen eine Erneuerung der im Jahr 2018/2019 initialisierten Markierungen.

### 1.1.2 Abstellanlagen für Fahrräder

Fahrräder können (wenn dies erlaubt ist) überall geparkt werden, an eine Wand gelehnt oder an einem Pfosten, einem Geländer oder Sonstigem angehängt. Wenn größere Mengen an geparkten Fahrrädern auftreten, erwartet werden oder gewünscht sind, sollte das Fahrradparken organisiert und gelenkt werden. Mit gut organisierten, bequemen und

sicheren öffentlichen Fahrradparkmöglichkeiten kann das Fahrradfahren zusätzlich gefördert werden.

In Kooperation mit der ÖBB und Radbox-Kaernten.at wurden im Rahmen des Förderprogramms ISR (Intermodale Schnittstellen im Radverkehr) absperrbare Radboxen im Bereich der S-Bahn-Stationen in Klagenfurt errichtet.

**UMGESETZTE MASSNAHMEN IN BEZUG AUF DAS FAHRRADPARKEN**

ORT	ART DER MASSNAHME
Bereich Hauptbahnhof (ostseitig Hauptbahnhof)	Radabstellanlage
Bereich Hauptbahnhof (westseitig Hauptbahnhof)	Radabstellanlage
Bereich Neuer Platz (im Zuge Begegnungszone Neuer Platz)	Radabstellanlage
Bereich Hauptbahnhof / Bahnstraße	Radabstellanlage
Bereich S-Bahn Haltestelle Klagenfurt-West	absperrbare Radboxen
Bereich S-Bahn Haltestelle Ebenthal	absperrbare Radboxen
Bereich S-Bahn Haltestelle Annabichl	absperrbare Radboxen
Bereich S-Bahn Haltestelle Klagenfurt-Lend	absperrbare Radboxen
Bereich S-Bahn Haltestelle Klagenfurt-Süd	absperrbare Radboxen
Bereich S-Bahn Haltestelle Ostbahnhof	absperrbare Radboxen
Bereich Hauptbahnhof / Bahnstraße	absperrbare Radboxen

**1.1.3 Radservicestationen**

Als Neuerung in Bezug auf die Radinfrastruktur in Klagenfurt und als zusätzliches Angebot für die Radfahrer sind die neu installierten Radservicestationen zu sehen. Diese bieten den Radfahrern die Möglichkeit kleine technische Pannen selbst zu beheben. Durch diese Infrastruktur wird die Bedeutung des Radverkehrs sichtbar, denn damit wird Komfort und eine Art der Bewusstseinsbildung für einen hohen Stellenwert des Radfahrens kombiniert. Von Seiten des Landes Kärnten und im Rahmen des ISR Förderprogramms (Intermodale Schnittstellen im Radverkehr) wurden mehrere Radservicestationen in Klagenfurt umgesetzt.

**FOTO RADSERVICESTATION ROSENTER STRASSE****UMGESETZTE RADSERVICESTATIONEN**

ORT	ART DER MASSNAHME
Sattnitzradweg (im Bereich der Querung der Rosentaler Straße)	Radservicestation
Radweg entlang Südring (Kreuzung Wörthersee-Südufer-Straße / Südring)	Radservicestation
Radweg nach Wölfnitz (Kreuzung Feldkirchner Straße / Suppanstraße)	Radservicestation
Technikzentrum (Flatschacher Straße)	Radservicestation
Bereich Mießtaler Straße (Landesregierung)	Radservicestation
S-Bahn Haltestelle Klagenfurt West	Radservicestation
S-Bahn Haltestelle Klagenfurt Lend	Radservicestation
S-Bahn Haltestelle Klagenfurt Süd	Radservicestation
S-Bahn Haltestelle Annabichl	Radservicestation
S-Bahn Haltestelle Ostbahnhof	Radservicestation
S-Bahn Haltestelle Ebenthal	Radservicestation
Hauptbahnhof	Radservicestation

### 1.1.4 Organisatorische Maßnahmen in Bezug auf die Radweginfrastruktur

Für die Förderung des Radfahrens als Alltagsverkehrsmittel müssen im Rahmen einer integrierten Fahrradstrategie auch Dienstleistungsmaßnahmen und organisatorische Maßnahmen für die Radfahrer berücksichtigt werden.

Die Pflege (Reinigung, Grünschnitt, ...) und Instandhaltung (Beseitigung von Gefahrenstellen, Beleuchtung, ...) der

Radweginfrastruktur wird von Seiten des Magistrats Klagenfurt bzw. des Landes Kärnten im Rahmen ihrer laufenden Inspektionstätigkeiten durchgeführt.

### 1.1.5 Straßenrechtliche Maßnahmen in Bezug auf die Radweginfrastruktur

Durch straßenrechtliche Maßnahmen, wie dem erlaubten Radfahren in Fußgängerzonen oder gegen die Einbahn können Radfahrer kürzere Wege nutzen als andere Verkehrsteilnehmer bzw. näher an ihr Ziel heranfahren. Dies ermöglicht es auch Umwege zu vermeiden bzw. auf vielbefahren Straßen zu fahren. Fahrradstraßen, die bevorrangten Führung

gegenüber dem Kfz-Verkehr, Begegnungszonen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen stellen ebenso straßenrechtlichen Maßnahmen dar, die insgesamt das Ziel verfolgen, die Radweginfrastruktur in Klagenfurt sicherer, direkter, komfortabler und schneller zu gestalten.

## UMGESETZTE STRASSENRECHTLICHE MASSNAHMEN

STRASSENABSCHNITT	ART DER MASSNAHME
Waidmannsdorfer Straße (Abschnitt Urbaneum - Ponderosa)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
St. Ruprechter Straße (Abschnitt Flatschacher Straße - Kinoplatz)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
St. Ruprechter Straße (Abschnitt Heizhausg. - Gabelsbergerstr.)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
Kranzmayerstraße, Nautilusweg	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
St. Veiter Straße (Abschnitt Flughafenstr. – Kraßniggstr. stadteinwärts)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
St. Veiter Straße (Abschnitt Morogasse – Flughafenstr. stadtauswärts)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
Aichelburg-Labia-Straße	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
Wörthersee Südufer Straße (Südring – Maiernigg)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
Ebentaler Straße (St. Peter Straße – Ebenthal)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
St. Peter Straße (Lastenstraße – Ebentaler Straße)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
Feldkirchner Straße (Schleppekurve – Wölfnitz)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
Keutschacher Straße (Viktringerbach – Stadtgrenze)	bevorrangte Radwegführung gegenüber Kfz-Verkehr
Lidmanskygasse (Abschnitt 10.-Oktober Straße – Bahnhofstraße)	Radfahren gegen die Einbahn
Lidmanskygasse (Abschnitt Bahnhofstraße – Adlergasse)	Radfahren gegen die Einbahn
Lidmanskygasse (Abschnitt Benediktinerplatz – 10.-Oktober Straße)	Radfahren gegen die Einbahn
Priesterhausgasse (Abschnitt Bahnhofstraße - Getreidegasse)	Radfahren gegen die Einbahn
Getreidegasse (Abschnitt Priesterhausgasse – Kardinalsplatz)	Radfahren gegen die Einbahn
Kardinalsplatz (Abschnitt Burggasse – Paradeisergasse)	Radfahren gegen die Einbahn
Adlergasse (Abschnitt Paradeisergasse – Mießtaler Straße)	Radfahren gegen die Einbahn
Fledermausgasse	Radfahren gegen die Einbahn
Benediktinerplatz / Lichtenfelsgasse (Bereich VITANEUM)	Radfahren gegen die Einbahn
Herrengasse	Radfahren gegen die Einbahn
Tarviser Straße	Verordnung einer Fahrradstraße

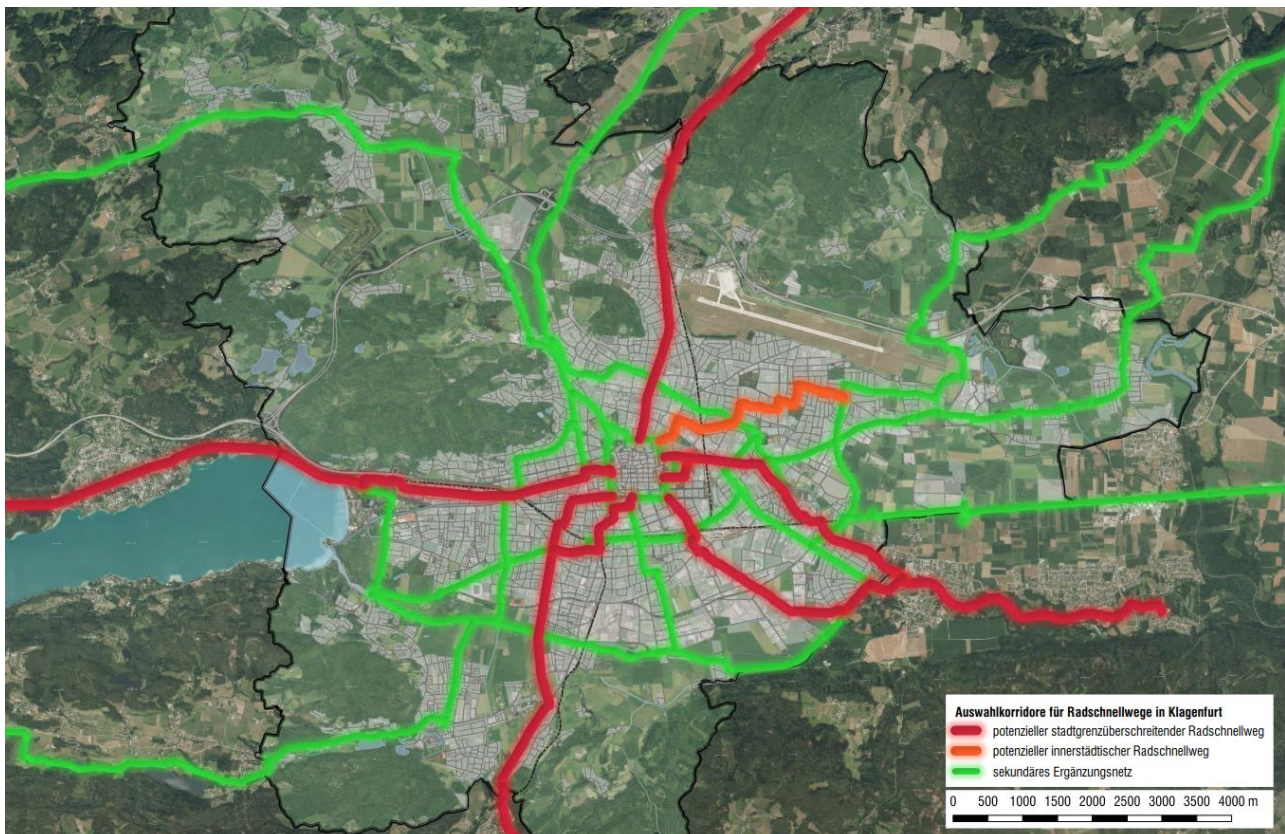
### 1.1.6 Machbarkeitsstudie Radschnellwege

Radschnellwege sind derzeit ein viel verwendeter Begriff. In den vergangenen Jahren wurden in mehreren Regionen und Städten Machbarkeitsstudien erarbeitet sowie verbindliche und unverbindliche Empfehlungen und Anforderungen formuliert. Allgemeingültige Standards gibt es noch nicht. Vielmehr existiert derzeit eine Vielzahl an unterschiedlichen Standards, die bei bestehenden Radschnellwegen oder bei deren Planung berücksichtigt werden.

Entsprechend der Abstimmung im Kernteam des Masterplans Radfahren Klagenfurt soll für Klagenfurt aufbauend auf der Definition von Radschnellverbindungen im Radwegenetz (Achsen oder Routen im Radwegenetz von Klagenfurt, entlang derer mit dem Rad schnell gefahren werden kann; möglichst direkte Verbindung mit wenig Umwegen, ...) sukzessive ein Ausbau dieser prioritären Achsen zu Radschnellwegen (erfüllt in Bezug auf den Ausbaugrad höhere Anforderungen als die Radschnellverbindung und ist bei einem hohen Anteil an Radfahrern erforderlich, um ein qualitativ volles Radfahren zu ermöglichen) erfolgen. Im Zuge der Planung erfordert dies die Weitsicht auf mögliche Rad-

schnellwege, da aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (Grundstücksverfügbarkeit, Kosten, sonstige baulichen Zwänge, ...) nicht jede vorhandene Radverkehrsinfrastruktur zu einem Radschnellweg ausgebaut werden kann. Dies bedeutet, dass im Rahmen der Umsetzung von Radschnellwegen mehrfach eine Rückkopplung und ein schrittweises Vorgehen notwendig sein wird.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie stand als erster Schritt die generelle Konzeption und Identifikation potenzieller Radschnellverbindungen in Klagenfurt im Vordergrund. Dazu wurden die Verkehrsbeziehungen zwischen Klagenfurt und den umliegenden Städten und Gemeinden in einem Umkreis von 20 Kilometern um die Innenstadt von Klagenfurt betrachtet und unter Berücksichtigung der topografischen und räumlichen Verflechtungen, der Pendlerverflechtungen, der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und dem Reisezeitvergleich der verschiedenen Verkehrsmittel grundsätzlich vier Korridore (Krumpendorf – Pörschach – Techelsberg – Velden; Maria Saal – St. Veit – St. Georgen am Längsee; Ebenthal – Grafenstein – St. Kanzian – Völkermarkt und Ma-



ria Rain – Köttmannsdorf) als geeignet für die Umsetzung von Radschnellwegen eingestuft.

Aufbauend auf den ersten Erkenntnissen wurden neben den Verflechtungen mit den Umlandgemeinden auch die innerstädtischen Potentiale mitberücksichtigt, sodass in einem zweiten Schritt folgende stadtgrenzüberschreitenden Korridore für eine weiter Betrachtung vorgeschlagen wurden

- Korridor Ebenthal (Mieger) – Fachhochschule – Südpark – Hauptbahnhof bzw. Innenstadt
- Korridor Ebenthal (Gurnitz) – Fischl / Harbach – Innenstadt
- Korridor Maria Rain – Lambichl – Waidmannsdorf / Siebenhügel – Innenstadt

## 1.2 Radfahren und multimodale Angebote

Die Mobilität ist besonders in den letzten Jahren immer rascheren Veränderungen unterworfen. Dabei haben sich nicht die klassischen Mobilitätskennzahlen, wie z.B. die Anzahl der Wege pro Person und Tag oder die Zeitdauer, welche eine Person pro Tag unterwegs ist sehr stark verändert, vielmehr hat sich die Art und Weise wie die individuelle Mobilitätsnachfrage abgewickelt wird verändert. Ursache dafür

### 1.2.1 nextbike Fahrradverleihstationen

Bereits im April 2017 wurde in Klagenfurt der Verleih von Fahrrädern über die Plattform nextbike in einer Testphase eingerichtet. Mit Beginn der Aufnahme des Vollbetriebes im August 2018 konnten an insgesamt 32 Standorten Fahrräder rund um die Uhr ausgeborgt und an einer der Stationen wieder zurückgegeben werden.

Im Rahmen des ISR Förderprogramms (Intermodale Schnittstellen im Radverkehr) wurden von Seiten der Stadt Klagenfurt alle S-Bahn Haltestellen in Klagenfurt mit nextbike Fahrradverleihstationen ausgestattet; gleichzeitig wurde in Kooperation mit dem Tourismusverband und der Wörthersee-Schiffahrt das Fahrradverleihsystem auch auf die Wörthersee Region ausgedehnt und in Nachbargemeinden Stationen errichtet: 2019 wurden erstmals nextbike Stationen im gesamten Wörtherseeraum in Betrieb genommen. Derzeit stehen an 50 Stationen insgesamt 270 Leihfahrräder zur Verfügung. Auch in den nächsten Jahren ist ein stetiger Ausbau der Verleihinfrastruktur geplant.

- Korridor Krumpendorf – Ostbucht – neuer Hallenbadstandort / Minimundus – Innenstadt
  - Korridor Maria Saal – Annabichl – Klinikum – Innenstadt
- welche innerstädtisch durch den
- Korridor Welzenegg – An der Walk – Innenstadt

ergänzt wurden. Anhand dieser prioritären Korridore konnte ein potenzielles Netz für Radschnellwege innerhalb von Klagenfurt dargestellt werden (in der Abbildung auf Seite 13 „rot“ (stadtgrenzüberschreitend) bzw. „orange“ (innerstädtisch) dargestellt), welches durch weitgehend bestehende Radwege/Radrouten ergänzt wird (sekundäres Ergänzungnetz in der Abbildung auf Seite 13 „grün“ dargestellt).

sind einerseits die vielfältigen Möglichkeiten, die die aktuellen Kommunikationsformen bieten und die den Nutzern damit eine breite Palette neuer Nutzungen von etablierten Verkehrsmitteln zugänglich machen. Die neuen Informationstechnologien unterstützten diese notwendige Vernetzung, wie z.B. die Klagenfurt Mobil App.

Mit der Ausdehnung auf die Umlandgemeinden und die Wörthersee Region wurde den stadtgrenzüberschreitenden Planungen des Masterplans Radfahren Rechnung getragen.

### FOTO NEXTBIKE STATION KRUMPENDORF



(Foto: Stadtpresse)

### 1.2.2 Bike & Ride Klagenfurt

Im Zuge des Projektes Bike & Ride Klagenfurt im Rahmen des ISR Förderprogramms (Intermodale Schnittstellen im Radverkehr) wurden, um die Attraktivität zu steigern und Umsteigeanreize zu setzen, alle sieben S-Bahn Haltestellen in Klagenfurt auf einen einheitlichen Standard in Bezug auf

Radfahrinfrastruktur und auch Außenauftritt gebracht. Dadurch wurden ein einheitliches Qualitätsniveau und ein einheitliches Erscheinungsbild geschaffen, welches begleitet durch ein gemeinsames Marketing beworben wird.

## 1.3 Bewusstseinsbildung, Kommunikation und Marketing

Das übergeordnete Ziel des Masterplan Radfahren Klagenfurt ist es, letztendlich das Mobilitätsverhalten der Klagenfurter Bevölkerung langfristig zu ändern und vor allem in urbanen Bereichen den Umstieg auf das Rad zu erreichen und dieses Verhalten in Zukunft auch zu sichern. Kommunikation und Bewusstseinsbildung bilden dabei einen wichtigen Teilaspekt, der aber genauso wie Infrastrukturmaßnahmen sorgfältig geplant und koordiniert werden muss. Ziel ist es, das Fahrrad in der Stadt bzw. den Nachbargemeinden als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren.

### 1.3.1 Ring frei! Lindwurm Kriterium

Nachdem aufgrund der COVID-19 Beschränkungen die Abhaltung des Raderlebnistages in Klagenfurt in der Form wie 2019 nicht möglich war, wurde als ergänzendes Angebot zum Raderlebnistag das Lindwurm Kriterium als Radsportveranstaltung wiederbelebt. Im Rahmen des Ring Frei! Lindwurm Kriteriums konnte man in der Klagenfurter Innenstadt Rennrad-sportfeeling erleben und die talentierten Nachwuchssportler beim Kampf um die Plätze unterstützen. Das Ring Frei! Lindwurm Kriterium wurde am Samstag, 17. Oktober in Zusammenarbeit zwischen Stadt Klagenfurt, Land Kärnten, Landesradsportverbandes und dem RC-KAC als Nachwuchsrennen in unterschiedlichen Alterskategorien ausgetragen.

LAND  KÄRNTEN

 KLAGENFURT  
AM WÖRTHERRSEE

Ring **Frei!** LINDWURM  
Kriterium

SA 17.10.2020  
14:00 - 18:30 Uhr

START/ZIEL: NEUER PLATZ  
KLAGENFURT

## 1.4 Integrierte Organisation und Zusammenarbeit

Die Wichtigkeit einer integrierten Planung und der Zusammenarbeit aller Beteiligten im Planungsprozess ist auch in Bezug auf die Radverkehrsplanung außer Diskussion zu stellen. Die Stadt Klagenfurt hat eine Reihe von Möglichkeiten, im eigenen Wirkungs- und Verantwortungsbereich verschiedene Richtlinien und Regelungen zu etablieren, die im Sinne

einer Förderung des Radverkehrs wirken. Daher wurde im Jahr 2019 eine Diskussion zur Änderung der Stellplatzrichtlinie der Stadt Klagenfurt gestartet, wobei zukünftig auch die Schaffung von Radabstellanlagen in der Stellplatzrichtlinie verankert werden soll.

### 1.4.1 Evaluierung und Monitoring

Mobilität ändert sich ständig. Die technischen Grundlagen und die Möglichkeiten der Telekommunikation sind einem immer schnelleren Wandel unterworfen. Dementsprechend muss es auch mit einem langfristigen Planungsinstrument wie dem Masterplan Radfahren Klagenfurt möglich sein, Entwicklungen zu hinterfragen, Trends zu erkennen und entsprechende Steuerungsmaßnahmen zur Zielerreichung zu ergreifen.

Aus diesem Grund wurden in den letzten Jahren 6 Radzählstellen in Klagenfurt installiert. Als erste Erkenntnis der Auswertungen kann festgehalten werden, dass Werktage deutlich höhere Frequenzen aufweisen als das Wochenende. Dies zeigt, dass die Radwege nicht nur vom Freizeitradverkehr benützt werden, sondern vor allem von Alltagsradfahrern unter der Woche (Berufs- und Ausbildungspendler, Erledigungsverkehr) besonders häufig genutzt werden.

Die Erfassung der Daten ist wichtig für Planer und Verwaltungen, um die Wirksamkeit von umgesetzten Maßnahmen zu dokumentieren und eventuell korrigierend einzugreifen.

Genauso wichtig ist die Veröffentlichung, um das Bewusstsein für den Radverkehr zu fördern und die bedeutende Rolle des Fahrrades vor allem für den Stadtverkehr aufzuzeigen.

Gemeinsam mit der Abteilung 8 des Landes Kärnten wird die Bereitstellung der Radzählraten im Internet vorbereitet. Die Ergebnisse der Radzählungen werden dann in den Foyers der Stadt- und Landesverwaltungen auf den Bildschirmen präsentiert, nach der technischen Testphase ist die Veröffentlichung der jeweils aktuellen Zählwerte im Vergleich mit historischen Daten z.B. Jahresdurchschnitt, Vergleich mit vorhergehenden Wochen usw. vorgesehen. Ziel des erweiterten Webauftritts als Radmonitor Kärnten ist es, die Ziele des Radmasterplans, die geplanten und umgesetzten Maßnahmen sowie die Auswirkungen der Maßnahmen darzustellen. Dazu werden alle Zählstellen, die das Land Kärnten für den Radverkehr unterhält, in dieses Informationssystem Radverkehr eingebunden. Die Bedeutung der einzelnen Radrouten für unterschiedliche Verkehrszwecke (z.B. Drauradweg für den Freizeitverkehr, städtische Routen für den Alltagsverkehr) können damit eruiert werden.

### UMGESETZTE RADZÄHLSTELLEN

ORT	ART DER MASSNAHME
Bereich Steinerne Brücke	Radzählstelle
Radweges nach Maria Rain (Höhe Schmelzhütte)	Radzählstelle
St. Veiter Straße (Bereich Glanquerung)	Radzählstelle
Sattnitzradweg (Bereich der Einmündung Radweg aus Viktring)	Radzählstelle
Radweg nach Viktring (Bereich der Einmündung in den Sattnitzradweg)	Radzählstelle
Waidmannsdorfer Straße (Bereich Urbaneum)	Radzählstelle



## 2 AUSBLICK AUF DAS JAHR 2021

Derzeit werden bereits die Planungen für das Jahr 2021 durchgeführt, um den Elan aus den vergangenen Jahren im Umsetzungsprozess weiterhin zu gewähren. Die Entscheidungsträger des Landes Kärnten und der Stadt Klagenfurt haben dazu bereits ihre Unterstützung signalisiert. Die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen den Fachbeamten der

Stadt- und Landesverwaltung und dem externen Planungsteam soll in den nächsten Jahren fortgesetzt werden.

Sowohl für die Planung als auch für die Umsetzung von Maßnahmen der Radinfrastruktur sind die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereitgestellt.

### 2.1 Radinfrastruktur und Radwege

#### 2.1.1 Fahrrad- bzw. Mehrzweckstreifen, Radwege, Radfahrerüberfahrten, Lückenschlüsse im Radwegenetz

Derzeit sind in Bezug auf die Radverkehrsinfrastruktur von Klagenfurt einige größere Bauprojekte in Vorbereitung und im Bauprogramm des Magistrats Klagenfurt bzw. des Landes Kärnten verankert. Mit einer Umsetzung ist im Jahr 2021 zu rechnen.

Durch die Umbauarbeiten entlang der St. Veiter Straße ist im Abschnitt zwischen Kraßniggstraße und St. Veiter Ring mit der Schaffung einer Radverkehrsinfrastruktur zu rechnen.

Im Zuge der Sanierung der Brücke entlang des Rudolfsbahngürtels (über die Völkermarkter Straße) ist die Errich-

tung von „Radschienen“ bzw. einer Rampe zur Verbindung der Völkermarkter Straße mit dem Rudolfsbahngürtel vorgesehen, ebenso die Absenkung des Geh-/Radweges im Kreuzungsbereich mit der Alois-Schader-Straße.

In verschiedenen Straßenzügen werden Mehrzweckstreifen vorbereitet, sowie an verschiedenen Knotenpunkten im Straßennetz die Markierung von Radboxen geprüft.

Die Erneuerung der flächig rot markierten Radfahrerüberfahrten mit der 2020 begonnen wurde, wird auch im Jahr 2021 fortgesetzt.

#### GEPLANTE MASSNAHMEN IM RADWEGENETZ

STRASSENABSCHNITT	ART DER MASSNAHME
entlang Glan im Bereich Mageregg	gemischter Geh- / Radweg
Feldkirchner Straße (Abschnitt Aichelburg-Labia-Straße bis Schleppekurve)	gemischter Geh- / Radweg
Völkermarkter Straße (Abschnitt Mikschallee bis Salitergasse)	gemischter Geh- / Radweg
Völkermarkter Straße (Abschnitt Elisabethinen – Völkermarkter Ring)	Mehrzweckstreifen
Luegerstraße	Mehrzweckstreifen
Flatschacher Straße (Abschnitt St. Ruprechter Straße - Sattnitzgasse)	Mehrzweckstreifen
August-Jaksch-Straße (Ring bis Friedlstraße und Gegenrichtung)	Mehrzweckstreifen
Josef-Sablatnig-Straße (Abschnitt St. Veiter Straße – St. Georgen am Sandhof)	Mehrzweckstreifen
Südbahngürtel (Kreuzungsbereich mit der Lastenstraße)	Mehrzweckstreifen (Radweg) im Kfz-Rückstaubereich
Völkermarkter Straße (Kreuzungsbereich Alois-Schader-Straße)	Absenkung des Radweges im Kreuzungsbereich
Universitätsstraße / Nautilusweg	Begegnungsraum Universität
Verbindung Radweg entlang Völkermarkter Straße mit Rudolfsbahngürtel	„Radschienen“ bzw. Rampe zum Schieben

### 2.1.3 Abstellanlagen für Fahrräder

Von Seiten des Landes Kärnten wird im Bereich des Technikzentrums in der Flatschacher Straße eine überdachte Radabstellanlage geplant.

Von Seiten des Magistrats Klagenfurt ist in Kooperation mit den Stadtwerken Klagenfurt die Aufwertung der Radabstel-

lananlage im Bereich des Strandbades (mit Fahrradbügeln) geplant, welche in den nächsten Jahren sukzessive ausgebaut und erweitert werden soll.

#### GEPLANTE MASSNAHMEN IN BEZUG AUF DAS FAHRRADPARKEN

ORT	ART DER MASSNAHME
Technikzentrum (Flatschacher Straße)	Radabstellanlage
Strandbad	Radabstellanlage

### 2.1.4 Radschnellverbindungen

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde von den Mitgliedern des Kernteams vor allem der Korridor Krumpendorf – Ostbucht – neuer Hallenbadstandort / Minimundus – Innenstadt als prioritär eingestuft, welcher im Zuge der Planungen des neuen Hallenbades berücksichtigt werden soll. Detaillierte Planungen werden im Vorfeld der Hallenbadplanung

nicht vorgehend durchgeführt. Zusätzlich zum in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Verlauf des Korridors sind auch noch Alternativen (z.B. entlang der Tarviser Straße, entlang der Villacher Straße, ...) zu prüfen, wobei die Prüfung jeweils integriert für alle Verkehrsarten durchgeführt werden soll.

## 2.2 Radfahren und multimodale Angebote

Um ein multimodales Verkehrsverhalten zu fördern empfiehlt sich die Situierung und standortentsprechende Ausgestaltung von Fahrradabstellanlagen im Bereich von Haltestellen und Mobilitätsknoten. Dabei ist auf die Nutzungsansprüche von Pendlern (Berufs- wie Ausbildungspendler) Bedacht zu nehmen. Im Bereich des Hauptbahnhofes oder auch bei den S-Bahn Haltestellen wurde dieses Angebot durch das geför-

derte ISR-Projekt „Bike & Ride“ Klagenfurt im Jahr 2020 vervollständigt. Zu den „Bike & Ride“ Stationen ist noch eine entsprechende Beschilderung vorgesehen.

Im Zuge der Schaffung von Mobilitätsknoten im Stadtgebiet von Klagenfurt kann das Angebot in Zukunft kontinuierlich weiter ausgedehnt werden.

## 2.3 Bewusstseinsbildung, Kommunikation und Marketing

Um Mobilitätsverhalten zu ändern ist es notwendig, durch gezielte Kommunikation und Bewusstseinsbildung die Vorteile des Radfahrens auf der persönlichen Ebene den Verkehrsteilnehmern überzeugend zu präsentieren. Man soll die Bevölkerung dazu motivieren, ihr bisheriges Verhalten nach-

haltig (für die Umwelt, ihre Gesundheit und das allgemeine Wohlbefinden) zu ändern. Die Vorbildwirkung von Entscheidungsträgern und bekannten Persönlichkeiten regt zur Nachahmung an und ist oft ein entscheidender Faktor zum Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens.

### 2.3.1 Delegationsbesuch in Freiburg

Auf Einladung von DI Frank Uekermann ist ein Besuch einer Delegation aus Entscheidungsträgern und Fachbeamten in Freiburg im Breisgau geplant, um direkt vor Ort die Möglich-

keiten einer radfahrerfreundlichen Stadtplanung und Stadtgestaltung zu besichtigen.

### 2.3.2 Ring frei! Raderlebnistag Klagenfurt

Nach dem im Herbst 2019 ein erster Impuls durch den Raderlebnistag Klagenfurt initiiert wurde, und 2020 das Lindwurm Kriterium wiederbelebt wurde, soll die Veranstaltung

in den nächsten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt und mit den verschiedensten Kooperationspartnern ausgebaut werden.

## 2.4 Integrierte Organisation und Zusammenarbeit

Nachdem Radzählstellen im Norden, Westen und Süden von Klagenfurt in Betrieb genommen wurden, sollte 2021 eine Ergänzung im Osten von Klagenfurt erfolgen, wodurch für alle Stadtteile und Einfahrtsrichtungen ein kontinuierliches Monitoring des Radverkehrs und dessen Entwicklung möglich ist. Ziel ist weiters die einfache und übersichtliche Veröffentlichung der Radzählraten auf den Webseiten des Magistrats Klagenfurt bzw. des Landes Kärnten.

Für das Radrouting erfolgt von Seiten des Landes Kärnten eine Aktualisierung der digitalen Radwegkarte, genauso verbessert die Stadt Klagenfurt ihr digitales Angebot, z.B. dadurch, dass die vorhandenen Radservicestationen in das GIS-Klagenfurt aufgenommen werden.

### GEPLANTE RADZÄHLSTELLE

ORT	ART DER MASSNAHME
Völkermarkter Straße (im Bereich der Bahnunterführung)	Radzählstelle

## 2.5 Kooperation mit den Umlandgemeinden

Die Stadt Klagenfurt und die unmittelbar angrenzenden Gemeinden werden auch in Zukunft weiterwachsen. Eine Zunahme sowohl des Binnenverkehrs in den Gemeinden als auch des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs wird die Folge sein. Auto- und Radfahrer nehmen Stadt- und Gemeindegrenzen oft nicht wahr, umso wichtiger ist deshalb die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden, um ein einheitliches Verkehrssystem zu schaffen.

Auch wenn sich der Masterplan Radfahren Klagenfurt vorrangig auf das Stadtgebiet von Klagenfurt bezieht, ist eine Betrachtung der über die Stadtgrenze hinausgehenden Wechselwirkungen im Radverkehr unerlässlich, wie sie z.B. im Rahmen der Machbarkeitsstudie für die Radschnellwege schon praktiziert wurde. Für die Verkehrsteilnehmer sind Verwaltungsgrenzen bei der Abwicklung der Mobilität kaum erkennbar und für ihr Verhalten auch nicht maßgebend.

Im Zuge der Ausarbeitung des Masterplans Radmobilität 2025 des Landes Kärnten wurden Klagenfurt und seine

Nachbargemeinden als wichtiger Zentralraum und aktiver Partner mit hoher Vorbildwirkung eingebunden. Dabei wurden folgende Handlungsfelder für die stadtgrenzüberschreitende Zusammenarbeit definiert:

- Handlungsfeld Radinfrastruktur: Die Qualität der Radinfrastruktur weiterentwickeln und sichern.
- Handlungsfeld Multimodalität: Radfahrfreundliche intermodale Angebote in Kooperation mit den Projektpartnern nachhaltig entwickeln.
- Handlungsfeld Bewusstseinsbildung: Nachhaltige Bewusstseinsbildung und Kommunikation mit Meinungsbildnern aus allen Bereichen.
- Handlungsfeld integrierte Organisation: Stärkung der interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen allen involvierten Abteilungen beim Land Kärnten, der Stadt Klagenfurt und den Gemeinden.

### 3 LEITPROJEKTE IM MASTERPLAN RADFAHREN KLAGENFURT UND DER UMGEBUNG

Die im Masterplan Radfahren Klagenfurt definierten Leitprojekte stellen auch in Zukunft den Handlungsrahmen für die Umsetzung der Maßnahmen dar. Vom Land Kärnten und der Stadt Klagenfurt wurde bereits unmittelbar nach Beschlussfassung mit der Umsetzung dieser Leitprojekte begonnen, teilweise sind diese – wie der vorliegende Jahresbericht zeigt – auch schon umgesetzt, in manchen Bereichen sind noch gemeinsame Anstrengungen erforderlich, um der steigenden Bedeutung des Radverkehrs in Klagenfurt nicht nur im Freizeitverkehr, sondern vor allem in der Alltagsmobilität gerecht zu werden.

In einem gemeinsamen Termin mit Stakeholdern im März 2020 wurden vor allem die Themenbereiche „Fahrradparken“ sowie „Beschilderung der Radweginfrastruktur“ als dringlich hervorgehoben.

Leitprojekt – Kategorisierung des Radwegenetzes, Schließung von Lücken im Radwegenetz

Leitprojekt – Markierung von Radfahrerüberfahrten

Leitprojekt – Bevorrangte Radwegquerungen

Leitprojekt – Fahrradparken

Leitprojekt – Fahrrad-Service-Boxen

Leitprojekt – Markierung von Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen in breiten Straßen

Leitprojekt – Markierung von Fahrradboxen an Knotenpunkten

Leitprojekt – Minimierung der Wartezeiten an Signalanlagen

Leitprojekt – Begegnungsraum Alpen Adria Universität

Leitprojekt – Umgestaltung Villacher Straße

Leitprojekt – Ausbau Fahrradverleihsystem

Leitprojekt – Bewusstseinsbildung, Marketing und Kommunikation

Leitprojekt – Magistrats-Radtag für Politik und Verwaltung

Leitprojekt – Ausdehnung und Zweckbindung der Mittel aus der Parkraumbewirtschaftung

Leitprojekt – Evaluierung

