

Radeln im Grenzbereich

THEMENBEREICH | BASISDIENSTLEISTUNGEN, LEADER, GEMEINDEN

UNTERGLIEDERUNG | KLIMASCHUTZ | LEADER | MOBILITÄT

PROJEKTREGION | VORARLBERG

LE-PERIODE | LE 14-20

PROJEKTLAUFZEIT | 19.04.2021-31.12.2022

PROJEKTKOSTEN GESAMT | 133.200,00 €

FÖRDERSUMME AUS LE 14-20 | 79.920,00 €

MASSNAHME | FÖRDERUNG ZUR LOKALEN ENTWICKLUNG (CLLD)

TEILMASSNAHME | 19.2. FÖRDERUNG FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DER VORHABEN IM RAHMEN DER VON DER ÖRTLICHEN BEVÖLKERUNG BETRIEBENEN STRATEGIE FÜR LOKALE ENTWICKLUNG

VORHABENSART | 19.2.1. UMSETZUNG DER LOKALEN ENTWICKLUNGSSTRATEGIE

PROJEKTTRÄGER | GEMEINDE LANGENEGG

KURZBESCHREIBUNG

Die Energieregion Vorderwald will ihre Bürgerinnen und Bürger motivieren, vom PKW auf alternative Angebote umzusteigen. Im Projekt lag der Fokus auf zwei Angeboten: die Planung für den Ausbau attraktiver Radinfrastruktur und das Angebot kombinierter Alternativen für Wege mit Fahrrad und Bus.

Durch die Planung von vier gemeindeübergreifenden und grenzüberschreitenden Radrouten wurde die Grundlage für eine schnelle Umsetzung erarbeitet. Als Ergebnis liegen genaue Plandarstellungen sowie eine Übersicht zu Grundstücksablöse und den Kosten vor.

Eine autarke und mobile Abstellmöglichkeit für Fahrräder wurde als Ergänzung des Bus-Angebotes angeschafft und an einem Standort während mehrerer Monate getestet. Der sogenannte „ChargerCube“ bietet acht hochwertige, witterungsgeschützte Abstellplätze, davon vier mit Lademöglichkeiten. Er ist mit Photovoltaik-Anlage und Stromspeicher ausgestattet. Für die weitere Nutzung wurde eine Bike&Ride-Potentialanalyse für zwölf Bushaltestellen erarbeitet.

AUSGANGSSITUATION

Die Energieregion Vorderwald ist eine Modellregion für eine nachhaltige, CO₂-reduzierte Lebens- und Wirtschaftsweise. Als besondere Herausforderung für den Ausstieg aus der „fossilen Energiewirtschaft“ hat sich das Thema Mobilität herausgestellt. Das mehrfach preisgekrönte Beteiligungsprojekt „Paris – Vorderwald“ hat deutlich zu Tage gebracht, dass durch die neue Technologie der E-Bikes auch in der hügeligen Region des Vorderwalds viele Alltags- und Freizeitwege gut mit dem Fahrrad gemacht werden könnten.

Der Umstieg wird jedoch massiv erschwert, da im Großteil der Region und speziell im grenzüberschreitenden Bereich zu den deutschen Landkreisen Lindau und Oberallgäu und in Richtung des Vorarlberger Rheintals kaum brauchbare Radinfrastruktur vorhanden ist. Konkret müssen Radfahrerinnen und Radfahrer zwischen den Orten des Vorderwalds und auch grenzüberschreitend in die deutschen Nachbarregionen in der Regel auf Landesstraßen im Mischverkehr fahren. Zunehmend wird in der ländlichen Region Vereins- und Versorgungsstruktur wie Sportplätze und Bibliotheken interkommunal organisiert. Für eine

selbständige Erreichbarkeit der Einrichtungen durch Kinder und Jugendliche und damit eine gleichzeitige Reduktion der Elterntaxi ist passende Fahrradinfrastruktur unerlässlich.

Die Straßen sind speziell zu Pendlerverkehrszeiten und am Wochenende stark befahren und verfügen über einen beträchtlichen Anteil an Güterverkehr. An vielen Stellen sind die Straßenbreiten so gering, dass Überholen von Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern bei Gegenverkehr nicht oder nur mit erheblicher Gefährdung der Radfahrenden möglich ist. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für KFZ außerhalb der Ortsgrenzen liegt vielfach bei 80 km/h – was die Attraktivität und das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zusätzlich beeinträchtigt. Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2020 ein regionales Radroutenkonzept erarbeitet, in dem die Grundlagen für die mögliche Verbesserung der Radinfrastruktur festgelegt sind.

Im Vergleich zu anderen ländlichen Regionen verfügt die Region Vorderwald über einen gut ausgebauten öffentlichen Busverkehr. Das Vorarlberger Rheintal und der Mittlere Bregenzerwald sind teilweise mit einem 30-Minutentakt erreichbar. Allerdings befindet sich – bedingt durch den Streusiedlungscharakter der Region – nur ein geringer Teil der Bushaltestellen in fußläufiger Entfernung zur Wohnbevölkerung. Durch die Errichtung von attraktiver Rad-Infrastruktur und sicheren, witterungsgeschützten Abstellplätzen für Fahrräder und E-Bikes bei wichtigen regionalen ÖV-Knotenpunkten könnte die Kombination von Bus und E-Bike und damit das Einzugspotential des öffentlichen Verkehrs in der Region deutlich ausgebaut werden.

ZIELE UND ZIELGRUPPEN

- Voraussetzung, dass sich Bewohnerinnen und Bewohner der Region E-Bikes und ÖPNV-Jahreskarten anschaffen, ist die Existenz einer sicheren, attraktiven Infrastruktur.
- Ziel ist es, Planungsgrundlagen in einer Qualität zu erhalten, die es ermöglichen, konkrete Gespräche mit Grundeigentümerinnen und -eigentümern und potentiellen Förderstellen aufzunehmen und damit eine zeitnahe Realisierung erreichen zu können.
- Mit der Errichtung dieser Infrastruktur-Elemente sollen die notwendigen Voraussetzungen für eine nachhaltige Verkehrswende und die Nutzung des E-Bike-Trends geschaffen werden. Ein Trend, der die Nutzung des Fahrrads als CO₂-freies Alltagsverkehrsmittel und die Kombination aus Rad und öffentlichem Verkehr auch in hügeligen Regionen möglich gemacht hat.
- Die Energieregion Vorderwald möchte mit dem LEADER-Projekt zeigen, dass eine CO₂-arme, multimodale Mobilität nicht nur in urbanen Metropolitan-Regionen, sondern auch in ländlichen Gebieten möglich ist, wenn die dafür notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden.
- Ziel des Projekts ist es, durch ein umsetzbares Infrastrukturkonzept Bürgerinnen und Bürger mittelfristig zum Umstieg bzw. zum Einstieg in die alltagsbezogene E-Bike-Mobilität sowie in die Nutzung der Kombination von Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen.

PROJEKTUMSETZUNG UND MASSNAHMEN

Planung attraktiver Alltagsradverbindungen: Arbeitspaket 1

Anhand des Radroutenkonzeptes Vorderwald aus dem Jahr 2020 wurden vier Routen identifiziert, die vorrangig wichtig für die Region sind, um eine durchgängige und attraktive Radinfrastruktur zu schaffen. Die Routen wurden im Detail definiert und zu einer Vorprojektstudie zur Planung ausgeschrieben und beauftragt. Für alle Routen wurden Varianten aufgezeigt und der Begleitgruppe und den Standortgemeinden vorgelegt sowie bei Sitzungen mit den Verantwortlichen des Landes Vorarlberg diskutiert. Die am besten geeignete Variante wurde herangezogen, um diese auf Vorprojektniveau zu planen. Ein diesbezüglicher Endbericht liegt den Standortgemeinden vor.

Zur weiteren Umsetzung der Fahrradinfrastruktur in der Region wurden weitere Schritte mit den Gemeinden und dem Land Vorarlberg geprüft, vereinbart und vorbereitet:

- Die Region Vorderwald priorisiert die Radrouten auf Grundlage der Vorprojektstudie und des Radroutenkonzeptes 2020 und übermittelt diese an das Land Vorarlberg zur Einbettung in das mittelfristige Investitionsprogramm
- Das Land Vorarlberg übernimmt die Routen nach Priorität in ihren Investitionsplan der nächsten 10-15 Jahre, um Routen in der Region zu finanzieren und umzusetzen
- Mögliche Förderungen (Interreg und Bundesförderung für Radrouten) wurden oder werden diskutiert und geprüft. Hier ist das Land Vorarlberg als zuständige Stelle für die Umsetzung der Routen-Abschnitte informiert, weitere Fördermöglichkeiten im Detail zu prüfen.

Planung der Bus & Bike-Stationen bzw. „Mobilitätsknoten“: Arbeitspaket 2

Zur Förderung der Kombination von Bus und Fahrrad wurde eine attraktive und flexible Abstellmöglichkeit für Fahrräder bzw. ansprechende Umsteigemöglichkeit an Bushaltestellen in der Region bereitgestellt. Ergänzend wurden zwölf Haltestellen in der Region analysiert.

Als autarke, mobile Abstellmöglichkeit für Fahrräder entschied sich die Begleitgruppe für die Anschaffung eines „ChargerCube“, da aus Zeit- und Ressourcengründen die Herstellung einer vergleichbaren Anlage in der Region nicht machbar war. Der in Baden-Württemberg produzierte „ChargerCube“ bietet acht Abstellplätze, davon vier mit Lademöglichkeiten für E-Fahrräder. Er ist mit Photovoltaik-Modulen ausgestattet, so dass bei Sonneneinstrahlung ein direktes und kostenloses Laden der Fahrräder möglich ist. Ist kein Fahrrad angesteckt, wird der produzierte Strom in einen integrierten Akku eingespeist. So können Räder auch bei schlechter Witterung oder in der Nacht geladen werden.

Im Juli 2022 wurde der ChargerCube als witterungsgeschützte und sichere Abstellmöglichkeit an der Haltestelle Sulzberg Fahl im Beisein der Bürgermeister der Region eröffnet. Unterschiedliche Medien berichteten über die Eröffnung. Zeitgleich bewarben die Gemeinden über ihre Medien und Veranstaltungen das neue Angebot, um möglichst viele Pendlerinnen und Pendler darauf aufmerksam zu machen.

Von Juli bis Oktober wurde der ChargerCube regelmäßig genutzt, aber vergleichsweise wenige Ladevorgänge fanden statt. Die Auswertung der Ladestatistik lässt darauf schließen, dass das Vorhandensein von Lademöglichkeiten einen eher geringen Stellenwert einnimmt und vor allem das witterungsgeschützte und sichere Abstellen im Vordergrund steht.

Für die Umsetzung von Mobilitätsknotenpunkten durch die Gemeinden der Region und die weitere Nutzung des ChargerCubes wurde eine Haltestellenanalyse für die Region durchgeführt, in der zwölf Standorte bezüglich ihrer Eignung als Bike&Ride-Standort betrachtet wurden. Der ChargerCube soll in den nächsten Jahren an weiteren Haltestellen aufgestellt werden. Hier soll er als Werbeträger für nachhaltige Mobilität dienen und wichtige Erkenntnisse für die Standortgemeinden liefern. Die Grundlagenanalyse und die mobile Pilotinfrastruktur ermöglichen eine erleichterte Entwicklung und zielgerichtete Umsetzung stationärer, gut ausgestatteter Mobilitätsknoten und Bike&Bus-Stationen in der Region.

ERGEBNISSE UND WIRKUNGEN

Das Projekt bewegt sich auf zwei zeitlichen Wirkungsebenen: Die Ergebnisse, die kurzfristig im Projekt ihre Wirkung entfalten und die Grundlagen, die im Zuge des Projekts erarbeitet wurden und erst mittel- bis langfristig ihre Wirkung erzielen werden.

Ergebnisse mit kurzfristiger Wirkung:

- Ausgearbeitete Varianten und Vorprojektstudie als Grundlage für die Gemeinden Diskussion und Bewusstsein schaffen bei allen Beteiligten, was möglich und nötig ist, um Radverkehr in der Region attraktiver zu gestalten
- Detaillierte Kostenaufstellung und Planungsunterlagen Einarbeitung der Abschnitte in den Kostenplan der Gemeinden und des Landes
- Attraktive Abstellmöglichkeit in Sulzberg-Fahl Pendlerinnen und Pendler wurden motiviert, die erste bzw. letzte Meile mit dem Fahrrad zurückzulegen
- Werbewirkung des „ChargerCube“ mit medienwirksamer Eröffnung Mobilitätsalternativen wurden ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt und luden zum Ausprobieren ein

Ergebnisse mit mittel- bis langfristiger Wirkung:

- Erarbeitete Grundlagen zur Umsetzung der Radrouten Bei Umsetzung deutliche Steigerung des Radverkehrs in der Region
- Haltestellenanalyse als Grundlage für zukünftige Entwicklung von „Mobilitätsknoten“ Vermehrte Nutzung von kombinierten Wegen mit dem Fahrrad und dem Bus
- Weitere Tour des „ChargerCube“ durch den Vorderwald Erfahrungen für Mobilitätsknoten können gesammelt und Bike&Bus-Angebote gezielt entwickelt werden.
- Grundlagen für die Bereitstellung von attraktiver Radinfrastruktur (Radwege und Abstellanlagen) Bei Umsetzung: Vermehrt Wege mit dem Rad und mit dem Rad in Kombination mit dem Bus

ERFAHRUNG

Das Projekt hat die gesetzten kurzfristigen Ziele weitgehend erreicht und hat vor allem eine fundierte Grundlage für eine zukünftige Umsetzung von Projekten geschaffen. Für die gesetzten Verlagerungsziele bis 2030 konnte ein guter Grundstein gelegt werden. Besonders erfreulich ist dabei, dass die Pilotanlage „ChargerCube“ ein großes mediales Interesse ausgelöst hat und auch bei den Gemeinden sehr gut angekommen ist.

Zu den Punkten, die nicht umgesetzt werden konnten, zählt die regionale Entwicklung der Pilotanlage und die zeitliche Einhaltung bei der Erreichung von Meilensteinen. Zum Teil widrige externe Umstände (Pandemie, Kosten, Lieferengpässe) bei Ersterem und aufwändiger Abstimmungsaufwand mit verschiedenen Stakeholderinnen und Stakeholdern bei Zweitem führten hier zu (zeitlichen) Änderungen bei der Projektumsetzung.

Zusammengefasst sind die erarbeiteten Ergebnisse und die gemachten Erfahrungen sehr hilfreich, um nachhaltige Mobilität in der Region zukünftig weiterzuentwickeln. Einer effizienten Umsetzung der Infrastruktur und einer langfristig einhergehenden Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs in der Region sind die Gemeinden mit den vorliegenden Grundlagen einen Schritt näher gekommen.



Mario Nussbaumer

LINKS

Projektbeschreibung auf der Webseite der Regio-V (<https://www.regio-v.at/projects/402/radeln-im-grenzbereich>)