

EINLEITUNG

Landesrat Martin Gruber Landesrat Mag. Sebastian Schuschnig

Radfahren hat sich in den letzten Jahren zu einem allgegenwärtigen Thema mit vielen Facetten entwickelt: sei es als Ausdruck eines zeitgemäßen Lebensstils, als kosten-, zeit- und umweltschonendes Fortbewegungsmittel im Alltag, als gesundheitsförderlicher Bewegungsmotor in der Freizeit oder als Ausgleichsaktivität im Urlaub. Mit dem verstärkten Aufkommen von E-Bikes gewinnt Radeln bei Jung und Alt weiter an Bedeutung. Dennoch liegt der Anteil der Radfahrer gemessen am Gesamtverkehr bei lediglich sieben Prozent. Das kann Kärnten besser!

Dafür braucht es eine moderne Radmobilität, die wirtschaftliche, verkehrspolitische, touristische und umweltrelevante Aspekte berücksichtigt. Es müssen Rahmenbedingungen, Anreize und kreative Lösungen für alle Arten des Radfahrens geschaffen werden: angefangen bei Pendler-, Berufs- und Alltagsradler über Freizeit- und Sportradfahrer bis hin zu Touristen, die Kärnten mit dem Rad erleben wollen. Zwar gibt es bereits viele lokale Initiativen, doch fehlte bisher eine landesweite Strategie, die alle Maßnahmen koordiniert und die, wenn man so will, den Takt vorgibt.

Deshalb haben wir mit unseren Fachabteilungen, Experten, Stakeholdern und unter Einbindung aller Gemeinden und Tourismusverbände sowie hunderter Kärntnerinnen und Kärntner den vorliegenden Masterplan "Radmobilität Kärnten 2025" erarbeitet. In diesem sind Maßnahmen erfasst, die in Jahresschritten umgesetzt werden sollen: von Lückenschlüssen im Radwegenetz, dem Ausbau der Radinfrastruktur und bewusstseinsbildenden Aktionen bis hin zu technischen Innovationen. Es geht auch um die Frage, wie man Öffis besser mit dem Radverkehr vernetzen kann und was es zur Erhöhung der Verkehrssicherheit braucht. Letztlich muss Radfahren in erster Linie sicher sein und Spaß machen.

Unser Ziel ist es, die Radmobilität in Kärnten so zu verbessern, dass sich der Anteil der Radfahrer langfristig verdoppelt, während gleichzeitig das touristische und wirtschaftliche Potenzial genutzt wird, das sich hier bietet. Kärnten soll zum Radvorzeigeland werden – das geht aber nur, wenn wir uns gemeinsam in den Sattel schwingen und in die Pedale treten!









INHALT

30	BESCHREIBUNG UND ANALYSE DES PROZESSES Befragung von Gemeinden, Tourismusverbänden und -regionen Ideenwettbewerb "Kärnten am Rad" Stakeholderbeteiligung	6 10 11 11
	BEWUSSTSEINSBILDUNG	12
<u>@</u>	FINANZIELLE RESSOURCEN	16
H /<	ALLTAG/BERUF	20
	TOURISMUS/WIRTSCHAFT	28
₹°	INFRASTRUKTUR/INNOVATIONEN	36
Č	ARBEITSPROGRAMM Zahlen, Daten, Fakten	46 48





ANALYSE DES PROZESSES

Im Schnitt legt jede Kärntnerin und jeder Kärntner ab 17 Jahren jährlich 10.140 km mit dem Auto auf unseren Straßen zurück. Im Bundesländervergleich gehören wir damit zu den Spitzenreitern. Die Hälfte der gefahrenen Kilometer betrifft Kurzstrecken, die maximal 5 Kilometer lang sind. Diese Strecken könnte man problemlos mit dem Fahrrad bewältigen. Doch das erfordert einerseits den Willen zum Umdenken und benötigt andererseits kreative Lösungsansätze im Bereich der Radmobilität – kurz: Es braucht eine zeitgemäße Handlungsanleitung für alle Lebensbereiche. Daher hat das Land mit dem vorliegenden "Masterplan Radmobilität 2025" erstmals referatsübergreifend und für ganz Kärnten einen Maßnahmenplan für die nächsten Jahre entwickelt, in den neben Gemeinden, Stakeholdern und wichtigen Akteuren auch die Kärntnerinnen und Kärntner eingebunden wurden.

DER WEG ZUM "MASTERPLAN RADMOBILITÄT 2025"

Im September 2018 starteten die Vorbereitungen für den Prozess zur Erstellung des "Masterplans Radmobilität 2025". Am Beginn stand die gemeinsame Vision der Landesräte Martin Gruber und Sebastian Schuschnig, den Radverkehr zu attraktivieren und zu fördern, damit sich in Kärnten eine Radkultur entwickelt und sich der Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr langfristig erhöht.

Daraufhin wurden folgende Wirkungsziele zur Förderung des Radverkehrs, der Radkultur und der Radwirtschaft festgehalten:

- 1 Verkehrspolitische Ziele Anhebung des Modal Splits Radverkehr (Anteil am Gesamtverkehr)
- 2 Touristische Ziele Verbreiterung und Profilierung des Angebotes zur touristischen Nutzung
- 3 Infrastrukturelle Ziele
 Verbreitung und qualitative
 Aufwertung der Radinfrastruktur
- 4 Umweltpolitische Ziele Reduzierung von Emissionen durch verstärkte Fahrradnutzung
- Wirtschaftspolitische Ziele Direkte und indirekte Wertschöpfung (Radfahren und Fahrradwirtschaft)
- 6 Gesundheitspolitische Ziele Radfahren als täglicher und nachhaltiger Beitrag zur Gesundheit
- 7 Sicherheitstechnische Ziele
 Radfahren erhöht die Verkehrssicherheit, geringere
 Geschwindigkeiten reduzieren die Unfallfolgen

Der Startschuss für die Arbeit am "Masterplan Radmobilität 2025" erfolgte per Regierungsbeschluss am 9. April 2019.

- Drei Themencluster sollen als Maßnahmenfelder den Rahmen für den Masterplan bilden:
 - Alltag und Beruf mit den Themenbereichen Verkehrspolitik, (Verkehrs-)Sicherheit und Gesundheitspolitik
 - Tourismus, Freizeit und Wirtschaft mit den Themenbereichen Tourismuspolitik und Wirtschaftspolitik
 - Infrastruktur und Innovation mit den Themenbereichen Infrastruktur, Innovation, Umwelt und Nachhaltigkeit
- Die entstehende strategische Grundlage soll den tatsächlichen Bedingungen, Anforderungen und Bedürfnissen der unterschiedlichen Zielgruppen möglichst genau entsprechen. Größtmöglicher gemeinsamer Nutzen, Synergieeffekte und intersektorale Arbeitsfelder sollen identifiziert und durch Kooperationen verstärkt werden.
- Die Erarbeitung erfolgte in Zusammenarbeit mit der Abteilung 9 (Straßen und Brücken) und der Abteilung 7 (Wirtschaft, Tourismus und Mobilität) sowie durch die Einbindung von Systempartnern wie z. B. der Kärnten Werbung oder dem Verkehrsverbund Kärnten In die Erstellung des vorliegenden Radmasterplanes sind bereits bestehende Vorläufer- bzw. Arbeitsprozesse der Abteilungen eingeflossen – wie etwa der "Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035" (MoMaK 2035).

Irklärtes Ziel des Prozesses war die Einbindung der Kärntner Bevölkerung zur Erfassung der Bedürfnisse und Vorstellungen, um eine weitreichende Sensibilisierung für das Thema Radmobilität zu erreichen. Dazu wurden alle 132 Gemeinden sowie die Tourismusverbände und Tourismusregionen zur Einbringung ihrer aktuellen Situation und ihrer Vorstellungen eingeladen. Um ein starkes Commitment für den Handlungsplan zu erzielen und um alle relevanten Anspruchsgruppen in die Erarbeitung des Masterplans einzubinden, wurden alle wichtigen Akteure (Landesinstitutionen, Unternehmen, gesellschaftliche Interessensvertretungen etc.) zu zweiaufeinan der aufbauenden Stakeholder-Workshops eingeladen. Parallel dazu wurde ein Ideenwettbewerb für die Bevölkerung konzipiert.

Regierungsprogramm 2018-2023	Erstellung eines Radmasterplans und Sanierung des Radwegenetzes
April-Mai 2019 Standortbestimmung	 Regierungsbeschluss, Projektauftrag und Kick-off Recherche bestehender Maßnahmen zum Themenfeld "Radmobilität" via digitale Abfrage bei Gemeinden, Tourismusverbänden und Tourismusregionen. Erstellung einer gesamtheitlichen Übersicht
Mai-Oktober 2019 Stakeholder-Einbindung	 Review-Workshop unter Einbindung der Ergebnisse der Onlineabfrage Synergie-Workshop unter Einbindung der Ergebnisse des Ideenwettbewerbs
Juni-September 2019 Ideenwettbewerb	 Konzeption, Umsetzung und Abwicklung des Ideenwettbewerbs "Kärnten am Rad" für die Kärntner Bevölkerung Sichtung, Auswertung und Verdichtung der Ideen zu Themenclustern
November 2019- März 2020 Redaktionelle Aufbereitung	 Zusammenführung der Ergebnisse und Ableitung von Handlungsoptionen Redaktionelle Aufbereitung der Inhalte und Erstellung der finalen Publikation
Juni 2020 Finale Präsentation	Präsentation der Ergebnisse















BEFRAGUNG VON GEMEINDEN, TOURISMUSVERBÄNDEN UND -REGIONEN

Da im Radmasterplan bereits bestehende, landesweit relevante Aktivitäten und Angebote zum Thema Radmobilität berücksichtigt werden sollten, wurden alle 132 Kärntner Gemeinden sowie alle Tourismusverbände und Tourismusregionen eingeladen, an der Onlineerhebung zur "Entwicklung des Radverkehrs in Kärnten" teilzunehmen. Damit wurde ihnen eine aktive Beteiligung am Prozess ermöglicht. Durch die Erstellung eines gemeinsamen Bildes wurde eine Grundlage für den ersten Workshop geschaffen, der auf den Ergebnissen der Onlineabfrage aufbaute.

Die Stakeholder konnten vom 30. April bis 22. Mai 2019 an der via Weblink übermittelten Abfrage mitmachen. 99 Gemeinden, 19 Tourismusverbände und neun Tourismusregionen nutzten das Angebot, um Einschätzungen und Feedback zur Entwicklung des Stellenwerts von Radfahren im Alltag, in der Freizeit und im Tourismus zu geben. Auch der aktuelle Bestand und Bedarf an Infrastruktur wurde dabei abgefragt.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Es zeigte sich, dass im Großteil der Städte und Gemeinden derzeit kein eigenes Radverkehr-Entwicklungskonzept angedacht ist, obwohl Tourismusregionen und -verbände einen starken Anstieg der Radnutzung allgemein und des Radtourismus im Speziellen meldeten: Bis zu 30 Prozent der Gäste benennen Radfahren als Haupturlaubsaktivität. Während das Angebot an Radverleih- und Servicestellen als sehr gut bewertet wird, wird das Fehlen von ausreichend E-Bike-Ladestationen und Radrouten bemängelt. Dennoch gab

die Hälfte an, dass es derzeit keine Ausbaupläne von Radverbindungen gibt. Handlungsbedarf wird bei der Errichtung von Radservicestati-

onen und bei begleitender Infrastruktur gesehen – ebenso werden verstärkt Radfahrkurse für Jung und Alt gefordert. Die landesweit umzusetzenden Handlungsfelder wurden in den Masterplan aufgenommen, während für Gemeindeprojekte eine Umsetzungsbegleitung aufgesetzt werden soll.

Die vollständige Auswertung finden Sie unter: www.ktn.gv.at/radfahren.

IDEENWETTBEWERB "KÄRNTEN AM RAD"

Der "Masterplan Radmobilität 2025" sollte kein weiteres Papier für die Schublade werden, sondern sich an (künftigen) Radfahrern orientieren. Aus diesem Grund entschied man sich – zusätzlich zum Stakeholderprozess – für eine Bürgerbeteiligung in Form eines Ideenwettbewerbs. In den Sommermonaten 2019 hatten interessierte Kärntnerinnen und Kärntner ab 18 Jahren die Möglichkeit, ihre Wünsche und Ideen zum Thema Radfahren einzusenden: per Post oder online. Als Anreiz für die Teilnahme gab es hochwertige Sachpreise zu gewinnen, die im Frühjahr 2020 unter den Teilnehmern verlost worden sind.

Die Teilnehmer konnten ihre Vorschläge in jenen drei Kategorien einreichen, mit denen sich auch die Experten und Stakeholder befassten: Alltag und Beruf, Freizeit und Tourismus sowie Infrastruktur und Innovation. Insgesamt machten 250 Kärntnerinnen und Kärntner bei dem Bewerb mit und reichten 397 Ideen ein. Der Großteil betraf den Themenbereich Infrastruktur und Innovation. Der Wettbewerb endete am 5. September 2019 – danach wurden alle Einsendungen gesichtet und ausgewertet. Ein weiterer Schritt war die Verdichtung der Ideen zu Themenclustern. Im zweiten Experten-Workshop wurden diese Ideen mit den Ergebnissen des ersten Workshops zusammengeführt und priorisiert.

Der Ideenwettbewerb wurde in Kooperation mit einer Tageszeitung umgesetzt und sowohl online als auch in der Printausgabe beworben – ebenso im Radio und in den sozialen Netzwerken. Auch gab es kärntenweite Promo-Aktionen, bei denen Einsendekarten verteilt wurden.

STAKEHOLDER-BETEILIGUNG

Kernstück der Strategiearbeit waren zwei aufeinander aufbauende, dialogorientierte Workshops. Dabei schufen jeweils mehr als 50 Personen mit ihren Ideen, Vorschlägen, Maßnahmen und Learning Cases die Grundlagen zur Weiterentwicklung der Radmobilität in Kärnten. Gemeinsam wurden Lösungs- und Handlungsoptionen für Herausforderungen und Innovationspotenziale in den drei Themenclustern erarbeitet. Zunächst wurden im Juni 2019 in Pörtschach am Wörther See die Schwerpunktthemen aus der digitalen Umfrage in einem Review-Workshop beleuchtet, diskutiert, um weitere Impulse ergänzt und priorisiert. Das Ziel lag in der Bestandsaufnahme aller aktuellen Maßnahmen.

In einem Synergie-Workshop in Klagenfurt am Wörthersee im Oktober 2019 wurden diese Priorisierungen mit den Vorschlägen aus dem Ideenwettbewerb zusammengebracht, um daraus Maßnahmenbündel zu bilden und Schwerpunkte zu setzen. Ziel war die Verdichtung der Maßnahmen und die Identifikation von Synergien. Internationale Impulse fanden im Rahmen der beiden Workshops ebenso Raum wie das Gesamtbild an aktuell sowie bereits kurzfristig laufenden baulichen Maßnahmen innerhalb des Kärntner Radwegenetzes.







Kärnten soll sich in den nächsten Jahren zu einem Vorzeigeland für Radmobilität entwickeln. Angesichts der Vorliebe, die die Kärntnerinnen und Kärntner für ihre motorisierten Fortbewegungsmittel haben, erscheint dies als hochgestecktes Ziel. Dieses zu erreichen, erfordert daher Willen, Umdenken, Engagement und den Dialog zwischen allen beteiligten Anspruchsgruppen. Gleichzeitig muss das Bewusstsein für den Stellenwert des Radfahrens in Kärnten wachsen. Dies ist weder als Bring- noch als Holschuld auf politischer oder gesellschaftlicher Ebene zu sehen: Beide Seiten müssen gleichermaßen den Willen aufbringen, aktive Gestaltungsmechanismen anzubieten und einzufordern. Eine Weiterentwicklung kann demnach nur gemeinsam Erfolg haben.



MASSNAHMENBÜNDEL

Radinfrastruktur sichtbar machen und Radfahren als attraktive Alternative positionieren

Den Wert bestehender Gegebenheiten und die damit bereits verbundenen Möglichkeiten zu schätzen, ist ebenso wichtig, wie Verbesserungen zu initiieren und innovative Ideen zu realisieren. Die Kärntnerinnen und Kärntner können bereits auf ein sicheres Radwegenetz und eine funktionierende Infrastruktur zurückgreifen. Einem sofortigen Aufstieg aufs Fahrrad steht nichts im Weg. Verbesserungsvorschläge brauchen klare Ansprechstrukturen und Bearbeitungsmechanismen. Ziel ist es, das bestehende Radwegenetz in der Bevölkerung stärker bekannt zu machen, seine Möglichkeiten zu kommunizieren sowie Strukturen für gemeinsame Erhaltung und Weiterentwicklung zu etablieren.

Anreizsysteme für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads schaffen

Nicht nur die Verringerung von Belastungen durch den motorisierten Verkehr, sondern vor allem die Potenziale des Radfahrens für jede und jeden Einzelne/n sollen stärker sicht- und erlebbar werden. Für ein wertschätzendes und harmonisches Miteinander ist es wichtig, die verschiedenen Akteure mit ihren Bedürfnissen ernst zu nehmen. Es gilt, das Radfahren bereits bei Kindern und Jugendlichen natürlich in den Alltag zu integrieren, um einen mit diesen Generationen mitwachsenden Bewusstseinswandel einzuleiten. Der Mehrwert für Wege mit dem Fahrrad muss sichtbar werden. Das Ziel liegt darin, das Radfahren positiv und präsent im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.

Umsetzungscoaching für Kärntner Gemeinden anbieten

Die Zufriedenheit sowohl der Kärntner Bevölkerung als auch der Gäste steht im Fokus der Bemühungen der Kärntner Gemeinden. Gleichzeitig geht die Gestaltung der Lebens- und Urlaubswelten mit dem Einsatz begrenzter Mittel einher. Die Be-

dürfnisse der Radfahrer unterscheiden sich durch die Intention der Nutzung nur geringfügig. Das schafft Synergiepotenziale und soll gleichzeitig das Bewusstsein anregen, dass alle Akteure gemeinsam Verantwortung für die Zukunft der Radmobilität tragen. Die Ziele des Masterplans sollen in entsprechende Maßnahmen übersetzt werden, um daraus Aktivitäten und Initiativen auf Gemeindeehene zu realisieren.

Imagekampagne

- Einheitliches Bekenntnis der beteiligten Stakeholder zur Förderung des Radverkehrs
- → Landesweite Implementierung von radfahrfördernden Maßnahmen bei allen neuen Projekten, die das Thema Mobilität betreffen – insbesondere im Rahmen radaffiner Projekte des Landes Kärnten
- Breit angelegte Bewusstseinsbildungsmaßnahmen für die Kärntner Bevölkerung unter Einbindung prominenter Idole und Kooperation mit Kärntner Medien
- Jährliche Schwerpunktsetzung im Rahmen jedes "Rad-Jahres" bis 2025 durch die Verkehrsabteilung
- ➢ Fokus bei bestehenden Schülerkampagnen auf sicheres Radfahren (Aktion "Apfel-Zitrone", Radfahrworkshops etc.)
- Erstellen eines Leitfadens für "Einkaufen mit dem Fahrrad"
- Schwerpunktaktion "Pop-up Bike lanes" im urbanen Raum

Anreizsysteme

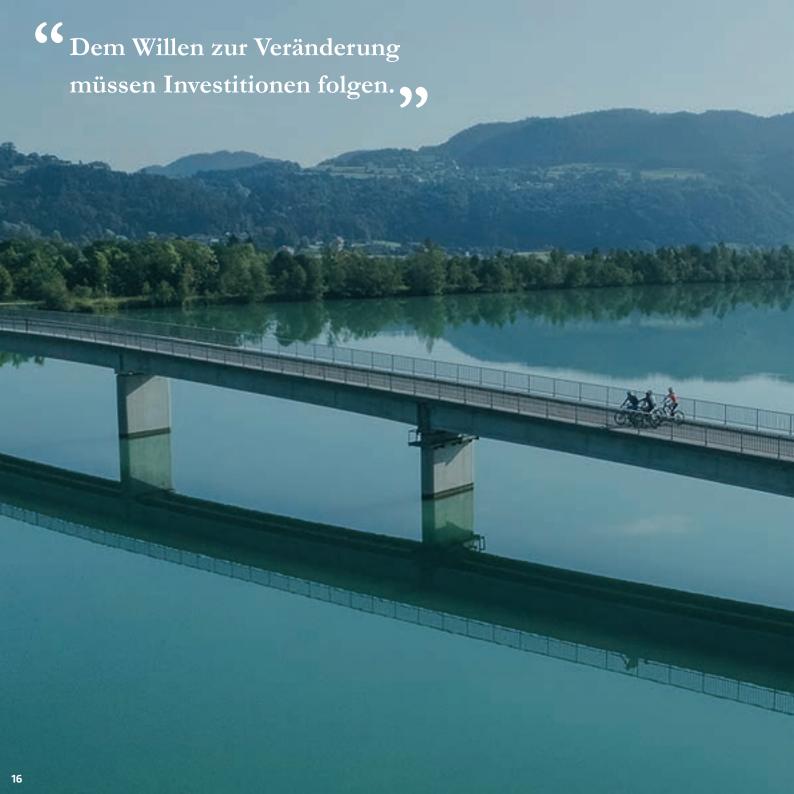
- Unterstützung von regionalen "Radpass"-Aktionen in Kooperation mit dem Handel zur Förderung von Einkäufen mit dem Fahrrad
- Veranstaltung bzw. Unterstützung von lokalen Rad-Aktionstagen im öffentlichen Raum (z. B. Wörthersee autofrei, Ring frei Klagenfurt etc.)
- Prämierung "radfreundlicher" Betriebe mit umfassender Radinfrastruktur
- Zertifikate für "radfreundliche" Bildungseinrichtungen

- Auszeichnung "radfreundlicher" Hotels und Gasthöfe mit spezifischen Angeboten
- ➢ Fördermöglichkeiten für Bike & Ride und Bike-Sharing-Anlagen bei öffentlichen Einrichtungen bzw. im Bereich von Geschäften schaffen
- Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern

Umsetzungscoaching

- Fachliche Unterstützung des Landes zur Umsetzung gemeindeeigener und regionaler Radkonzepte
- Einsetzung von Radbeauftragten, die bei allen straßenbaulichen Maßnahmen bereits in der Planungsphase eingebunden werden
- Mobilitätsweiterbildung für Lehrpersonal
- Leitfaden für "betriebliches Mobilitätsmanagement" erstellen
- Neues Ausstellungsformat zur Vorstellung der Erkenntnisse aus Forschungsprojekten (Gesundheit, Energieverbrauch, Schadstoffeinsparung, Ökonomische Vorteile) zum Thema Nutzung des Fahrrades im täglichen Leben (z. B. im Rahmen von Messen)

RADLER TUMMELN SICH
AN SPITZENTAGEN AM
RADWEG ENTLANG DES
KLAGENFURTER LENDKANALS.







MASSNAHMENBÜNDEL

Finanzielle Ausstattung sowie Dialog forcieren

Politischer Wille und konsequente Budgetierung sind der Grundstein für die erfolgreiche Umsetzung ambitionierter strategischer Pläne. Hierzu erscheint es unerlässlich, die Gespräche zwischen allen Partnern, vor allem aber zwischen Land und Gemeinden hinsichtlich der Bündelung von Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens gemeinsam zu intensivieren. Grundlage, vor allem aber auch Impuls dafür soll die Schaffung klarer Rahmenbedingungen bis hin zu Gesetzesänderungen im Hinblick auf Finanzierungsbeiträge sein. Ziel ist es, folgende Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs zu fördern: Wissensaustausch und abgestimmte Vorgehensweisen zwischen Politik und Systempartnern mit erforderlichen Budgetierungen sowie die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen.

Initiativen mit Vorbildwirkung fördern

Nicht immer liegen die Errichtung und Instandhaltung von Infrastruktur in der Kompetenz der öffentlichen Hand. Um flächendeckend und in allen Lebensbereichen die Akzeptanz des Fahrrades zu erhöhen, müssen unterschiedliche Wirtschaftszweige, Institutionen sowie Unternehmen gemeinsam Verantwortung für Nachrüstungen und Neuinstallationen übernehmen. Über die Bereitstellung von öffentlichen Fördergeldern kann eine gezielte Steuerung und Unterstützung erfolgen. Anschubfinanzierungen erleichtern Anschaffungen, Umbauten sowie die Einführung und Umsetzung radfreundlicher Programme. Förderaktionen, Prämien und Wettbewerbe begünstigen Initiativen. Ziel ist es, Pilotprojekte anzuspornen, Best-Practice-Aktivitäten vor den Vorhang zu holen und finanzielle Barrieren mit strukturierten Förderprogrammen.

Kooperationen mit Systempartnern nachhaltig etablieren

Kooperationsprojekte bündeln Kompetenzen und kreatives Lösungspotenzial, entfalten Synergiewirkung und begünstigen die ressourcenschonende

Verwendung knapper Mittel. Regelmäßiger Austausch zwischen unterschiedlichen Akteuren fördert wirksame Zusammenarbeit sowie Verständnis für wechselseitige Herausforderungen. Ziel ist es, Anreize für gemeinsame Projekte zu setzen und Kooperationen finanziell zu priorisieren.

- Anhebung des Radwegebaubudgets des Landes für überregionale Radwege auf mind. 2 Mio. EUR p. a.
- Aktivierung von Klimafonds-Mitteln des Bundes durch Einreichung gesamtheitlicher Radkonzepte in Verbindung mit dem Erreichen der Klimaziele
- → Forcieren von LEADER-Projekten bei regionalen Radinitiativen
- Fortsetzung der "See-Berg-Rad-Offensive" des Tourismusreferates zur Attraktivierung und Inszenierung der Freizeit-Radinfrastruktur
- Novellierung des Kärntner Straßengesetzes hin sichtlich der Finanzierung und Erhaltung von überregionalen Radwegen sowie der Finanzierung von regionalen Radwegen mit besonderer regionaler Bedeutung (z. B. Verbindung zu Mobilitätsknoten, Pendler-Radschnellwege etc.)





RADWEG KOSTET ZWISCHEN 150.000 UND 250.000 EURO





fordert für den gesamten Prozess begleitende Kommunikations- und bewusstseinsbildende Maßnahmen, die sowohl das Commitment von politischer Seite demonstrieren als auch die Eigenverantwortung der Gesellschaft für die aktive Gestaltung der Radmobilität stärken. Zweitens braucht es eine alltagsradfreundliche Infrastruktur als Umsetzungs- und Nutzungsgrundlage sowie drittens die finanziellen Ressourcen, damit Konzepte, Projekte und Anreizstrukturen tatsächlich verwirklicht werden können.



SICHERHEIT IM STRASSENVERKEHR

Egal ob auf dem Land oder in der Stadt – Radfahren muss in erster Linie eines sein: sicher. Und zwar für alle: vom Schulkind bis hin zum älteren Menschen, der seinen Einkauf mit dem Fahrrad erledigt. Wichtige Alltagsziele – wie der Weg zur Arbeit, zur Schule und zu anderen Ausbildungseinrichtungen, aber eben auch zu Geschäften und Freizeitzielen – müssen gut und sicher erreichbar sein. Neben einer intakten und sicheren Radinfrastruktur liegt es aber auch in der Eigenverantwortung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers, mit seinem Verhalten wesentlich zur Sicherheit im Straßenverkehr beizutragen sowie in weiterer Folge das Verhalten anderer direkt und indirekt zu beeinflussen. Hier setzen Informationskampagnen und umfassende Mobilitätserziehung an, die das Verhalten im Straßenverkehr nachhaltig ändern sollen. Spezielle Kurse und Workshops für Jung und Alt sowie öffentlichkeitswirksame Maßnahmen wie diverse Radveranstaltungen tragen wesentlich zur Bewusstseinsbildung bei.

MASSNAHMENBÜNDEL

Schwerpunktaktionen und Gestaltung radfreundlicher Rahmenbedingungen

Wie beim motorisierten Verkehr gibt es auch beim Radfahren Spielregeln, deren Einhaltung Voraussetzung für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr ist. Die einwandfreie technische Ausstattung und das Verhalten im Straßenverkehr brauchen adäquate Kontrollmechanismen. Entsprechende Kampagnen zur Erhöhung der Achtsamkeit sorgen für konfliktarme Begegnungen aller Verkehrsteilnehmer. Rechtliche Rahmenbedingungen bieten die Basis für eine sichere, radfreundliche Verkehrspolitik. Dazu zählt beispielsweise auch der

Radführerschein, der aus dem Lebenslauf der Jüngsten nicht mehr wegzudenken sein darf. Ziel ist es, zeit- und zielgruppengemäße Rahmenbedingungen zu schaffen, mit deren Hilfe Radfahrer im Alltag sicher unterwegs sind.

- Ausweitung von Radfahrtrainings für Senioren, speziell im Umgang mit E-Bikes
- Schwerpunktaktion "Richtiges Radfahren" an neuralgischen Stellen
- Saisonaler Fokus bei Verkehrssicherheitskampagnen auf den Radverkehr
- Sicherstellung der Versicherungsübernahme durch das Land bei vertraglich festgelegten Mountainbikestrecken
- Klare Rechtsnorm für die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln schaffen
- Forcieren von geeigneten verkehrsberuhigten Zonen im städtischen Bereich
- Durchgehend befahrbare und sichere Radwege im Zulaufbereich zu Schulen sicherstellen
- Temporäre Fahrverbote für Kraftfahrzeuge vor Schulen
- Vermehrte Einrichtung von Begegnungszonen im Bereich von Schulen
- 7 Tote-Winkel-Spiegel an Kreuzungen mit parallel führenden Radwegen und hohem Lkw-Anteil
- Sichere Gestaltung von radfreundlichen Straßenquerungen
- Bevorrangung von Pendler-Radwegen im Stadtverkehr ausbauen
- Verbesserung von Bodenmarkierungen zur Radwegkennzeichnung
- Muster für fahrradfreundliche Richtlinien für Parkplatzschlüssel im Bebauungsplan
- Zeitgemäße Adaptierung fahrradbezogener Passagen der Bauordnung und -vorschriften bzw. der Stellplatzrichtlinie

- Leitfaden mit möglichem Handlungsset für Gemeinden zur Entwicklung von neuen örtlichen Entwicklungskonzepten hinsichtlich einer Integration der Radmobilität (Leitfaden OEK)
- Evaluierung der Verankerung der Radmobilität im Bereich der Wohnbauförderung (Kriterienset) bzw. Wohnbausanierung (Impulsprogramm) und im Kommunalen Bauen (klimaaktiv)
- Unterstützende Handlungsbausteine zur Festlegung von konkreten Rad-Zielsetzungen im Bebauungsplan der Gemeinden







ALLTAGSTAUGLICHKEIT UND FAHRRADFREUNDLICHE RAHMENBEDINGUNGEN BIETEN

Die sukzessive Anpassung und Neuaufteilung des öffentlichen Raumes ist erforderlich, um das Fahrrad in seiner Funktion als alltagstaugliches Fortbewegungsmittel zu bestärken. Die Anerkennung von Radfahrern als Verkehrsteilnehmer mit eigenen Anforderungen und Bedürfnissen im Straßenverkehr führt zu neuen Raum-Sharing-Konzepten. Radfreundliche Infrastruktur stellt das verbindende Element dar. Nicht das "Entweder-oder", sondern das "Und" ist das Ziel – also die Wahl zu haben, unterschiedliche Mobilitätsformen im Alltag miteinander zu verbinden. Multimodalität steht im Zentrum des Interesses: Diese reicht von Radwegen über entsprechende Kennzeichnungen und die bedürfnisgerechte Schaltung von Ampelanlagen bis zu sicheren Abstell- und Transportmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr.

MASSNAHMENBÜNDEL

Intermodalität verbessern

Die Anbindung an Bahn- und Businfrastruktur sowie multimodale Verkehrsund Transportwege sind eine unabdingbare Voraussetzung für die Akzeptanz des Fahrrads als Alltagsfortbewegungsmittel. Die Möglichkeit, unterschiedliche Fortbewegungsmittel zu kombinieren und somit auch längere Strecken zurückzulegen, erfordert die Abstimmung zwischen den Angebotsträgern und eine gemeinsame Entwicklung von Lösungen. Kombinationsangebote stellen eine

Win-win-Situation für Radfahrer sowie den öffentlichen Verkehr dar. Ziel ist es, das Fahrrad auch in längere Alltagswege der Kärntnerinnen und Kärntner zu integrieren.

Infrastruktur anpassen

Damit sich die Radmobilität im Alltag nachhaltig etablieren kann, braucht es mehr als ein funktionierendes Radwegenetz. Wohnen, arbeiten, einkaufen, Bahn und Bus fahren, Behörden-, Arzt- und Schulwege erledigen – das Fahrrad soll der ständige Begleiter werden. Zu jeder Tageszeit und bei jedem Wetter. Voraussetzung

dafür sind sicher befahrbare Radwege zu allen Jahreszeiten, Plätze zum Abstellen, zum Transport und zum Kleidungswechsel, sichere Verwahrungsmöglichkeiten, Ladestationen für E-Bikes – und nicht zuletzt Fahrräder. Der Trend zur Sharing Economy kann hier ressourcenschonende Möglichkeiten eröffnen, während City-Bike-Systeme die individuellen Anschaffungskosten der Kärntnerinnen und Kärntner reduzieren. Ziel ist es, Radfreundlichkeit in neuen Bauvorhaben vorrangig mitzuplanen sowie gezielt Ergänzungen und Nachrüstungenim öffentlichen Raum vorzunehmen.

Rad-Wegweisung und Orientierung in Alltag und Freizeit verbessern

Das Kärntner Radwegenetz bietet sich aufgrund seiner Größe durchaus für längere Touren an. Eine sichere und klare Orientierung unterwegs ist dafür besonders wichtig. Praktikable Alltagsrouten sind auch der Kärntner Bevölkerung nicht durchgängig bekannt. Insbesondere ortsunkundige und fremdsprachige Gäste sind auf wortunabhängige, unmissverständliche Radwegekennzeichnungen angewiesen. Hinweise auf Service-Infrastruktur und Points of Interest entlang der Strecken erleichtern und bereichern das Raderlebnis. Radwegescouts testen die Praktikabilität und Zweckmäßigkeit von Markierungen sowie Ausschilderungen und initiieren Verbesserungen bei der Sichtbarkeit und Eindeutigkeit. Das Angebot von analogen und digitalen Radkarten ergänzt einander optimal und begegnet dem Bedarf und den Präferenzen der Nutzerinnen und Nutzer. Ziel ist es, Kärntens Radwegenetz für unterschiedliche Zielgruppen gleichermaßen einfach verständlich und erlebbar zu machen.

- Konsequente Implementierung des Radverkehrs im Sinne einer gesamtheitlichen Verkehrs- und Raumplanung. Ziel: kurze Wege mit dem Rad (Einkauf, Bildung, Arbeit)
- → Standardisierte Erhebung & Planung des gesamten Parkraumes (Verhältnis Kfz/Fahrräder)
- Regionale Radschnellwege vor allem in die Ballungszentren für zeiteffiziente und direkte Verbindungen in Form von Radroutenplanung schaffen bzw. bevorrangte Routen für den Radverkehr, insbesondere durch verkehrsberuhigte Bereiche, Radwege oder Fahrradstraßen
- Sichtbarmachen von Pendler-Radinfrastruktur als attraktive und rasche Mobilitätsalternative für Kurzstrecken – vor allem im innerörtlichen Bereich
- Einrichtung eines digitalen "Radfahr-Kummerkastens" rund um Anregungen betreffend die Radinfrastruktur
- Schaffung von sicheren Rad-Parkzonen vor allem im öffentlichen Raum, vorzugsweise bei Bahnhöfen und Hauptplätzen
- Errichtung sicherer Radabstellanlagen für Langzeit- und Kurzzeitparker
- Forcieren von Radgaragen im stark frequentierten, vor allem innerstädtischen Bereich
- Ausweiten regionaler E-Bike-Verleih-Strukturen und –Konzepte
- Bereitstellen von öffentlich zugänglichen Rad-Servicestationen durch das Land



RADFAHREN MIT DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR VERKNÜPFEN

Die Kärntnerinnen und Kärntner legen größten Wert darauf, flexibel und unabhängig zu sein. Daher suchen sie sich abhängig vom Anlass der Fahrt, von der Distanz und von dem Wetter nicht nur den besten Weg, sondern auch das passende Verkehrsmittel aus. Ein Großteil der privaten Autofahrten liegt unter 5 Kilometern - eine Distanz, die man ideal mit dem Fahrrad bewältigen kann. Für längere Strecken, insbesondere im ländlichen Raum, bietet sich die Kombination von (elektrischen) Fahrrädern und öffentlichen Verkehrsmitteln an. Voraussetzung dafür ist, dass Bahnhöfe und Stationen des öffentlichen Verkehrs gut angebunden sein und über die nötige Infrastruktur verfügen müssen. Dazu gehören zum Beispiel witterungsbeständige Radabstellplätze, Fahrrad-Verleihsysteme sowie die Möglichkeit, das Fahrrad problemlos in Bus und Bahn mitzunehmen.

MASSNAHMENBÜNDEL

Systempartner vernetzen und Kombinationsangebote entwickeln

Die Etablierung Kärntens als Radvorzeigeland erfordert das Zusammenspiel unterschiedlicher Akteure. Kompetenzen und Zuständigkeiten verteilen sich auf kommunaler und Landesebene ebenso wie auf private Einheiten. Systempartner haben wichtige Schnittstellen- und Multiplikatorfunktionen und spielen damit eine zentrale Rolle bei der Umsetzung des Masterplans. Mehrwert entsteht aus der Kombination individueller Stärken – das gemeinsame Ganze entfaltet mehr Wirkung als die Summe von Einzelaktivitäten. Gleichzeitig sind

individuelle Interessen und Zielsetzungen legitime Einflussfaktoren, die wechselseitiges Verständnis, sorgfältige Abwägung und Ausgleich erfordern. Ziel ist es, Win-win-Situationen für alle an der Tourismus- und Freizeitwirtschaft Beteiligten herzustellen.

- Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen betreffend Ausweitung der Mitnahmemöglichkeiten von Rädern beim Bahnfahren
- Bedarfsorientierte Ermöglichung der Radmitnahme bei Regionalbussen des Verkehrsverbundes
- Schaffung von multimodalen Haltestellen und Mobilitätsdrehscheiben
- Verknüpfung von E-Bike- und Bahnangeboten
- Ausbau von Radleihinfrastruktur an Bahnhöfen und Personenverkehrsknoten
- Park- & Ride-Plätze zur Kombination von Bahn-, Auto- und Radmobilität mit digitaler (Kennzeichen-)Registrierung
- Evaluierung von bestehenden Bike- & Ride-Konzepten
- Bedarfsorientierte Umsetzung von Bike- & Ride-Konzepten
- Erweiterung von Bike- & Ride-Anlagen mit versperrbaren Fahrradboxen
- Fortführung der Rad-Self-Service-Stationen bei Bike- & Ride-Plätzen
- Weiterentwicklung von Radverleihsystemen
- Überprüfung der Erreichbarkeit von Mobilitätsdrehscheiben mit dem Fahrrad und in weiterer Folge bedarfsorientierter Ausbau von Radwegen zu den Mobilitätsdrehscheiben





KILOMETER TAGESSTRECKE SENKT DAS RISIKO VON HERZ- UND KREISLAUF-ERKRANKUNGEN UM BIS ZU 50 %





Kärnten darf sich Jahr für Jahr über zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland freuen, die einen bedeutenden Beitrag zur Wertschöpfung leisten. Zentrales Thema für die touristische Positionierung Kärntens als Radvorzeigeland sowie für die Attraktivierung der Radmobilität als Freizeitaktivität ist eine flächendeckende Verknüpfung mit dem regionalen, überregionalen und internationalen öffentlichen Verkehr. Produktseitig stellen die Intensivierung einzelner Radangebote (Familien, Mountainbike etc.) sowie die Erschließung der Rad-Community große Potenziale für Kärnten dar. Zur erfolgreichen Etablierung dieser Produkte sowie zur Stärkung der Akzeptanz in der Kärntner Bevölkerung ist eine begleitende und identitätsstiftende Kommunikation essenziell. Diese birgt gerade im Einklang mit der Tourismusstrategie des Landes sowie mit dem Kernelement der "Nachhaltigkeit" im Rahmen des Kärntner Standortmarketings ein Erfolg versprechendes Potenzial.



ATTRAKTIVE RADINFRASTRUKTUR IN SZENE SETZEN

Die landschaftliche Einmaligkeit Kärntens mit ihrer unverwechselbaren Topografie zwischen Seen und Bergen ist prädestiniert dafür, mit dem Fahrrad sowohl auf ausgewiesenen Radwegen als auch abseits asphaltierter Wege erschlossen zu werden. In den vergangenen Jahren hat sich das Mountainbiking sowohl bei Einheimischen als auch bei Urlaubern zunehmend einen Namen gemacht. Während sich das Produkt steigender Nachfrage erfreut, kann das Angebot nicht mehr Schritt halten. Es gilt daher, das Angebotsportfolio nachzubessern und zu erweitern, um Produktversprechen weiterhin einlösen zu können. Auch die Rennrad-Community stellt eine mögliche Zielgruppe der Freizeit- und Tourismuswirtschaft dar, deren Potenzial es zu ergründen gilt.

MASSNAHMENBÜNDEL

Radfreundlichkeit leben: Versorgung und Komfort sicherstellen

Ein gelungenes Raderlebnis ist unabdingbar mit dem Angebot an Infrastruktur und Service verknüpft. Radfahrer wollen auch unterwegs nicht auf gewissen Komfort verzichten. DIY-Stationen, Speed-Service-Angebote durch Shops, Trinkbrunnen, Duschen und Sanitäranlagen, Raststationen und überdachte Abstellmöglichkeiten machen gelebte Radfreundlichkeit sichtbar. Kärntens Betriebe können einen entscheidenden Beitrag zum radfreundlichen Image des Landes leisten und zu Botschaftern werden. Denn: Radfreundlichkeit wird belohnt. Ziel ist es, radfreundliche Betriebe mit einem Kärntner Qualitätssiegel auszuzeichnen, vor den Vorhang zu holen und für die Rad-Community sichtbar zu machen.

Rad-Hotspots inszenieren & Produktstrategien ausloten

Die Positionierung als Radvorzeigeland setzt voraus, Kärnten als Lebensraum für alle zu begreifen. Die Inszenierung von Rad-Hotspots wie die Schaffung von Veranstaltungsformaten unterschiedlicher Radinfrastrukturen darf nicht als rein touristisches Angebot verstanden werden – die Kärntner Bevölkerung selbst profitiert ebenso von abwechslungsreichen Streckenführungen in der Natur. Ein faires Vorgehen bedarf der Abstimmung und sensiblen

Vermittlung zwischen allen Anspruchsgruppen. Ziel ist es, mit einer abgestimmten Strategie den jeweiligen Produkten (Familien-Radeln, Mountainbike, Rennradfahren etc.) den Stellenwert im Rahmen der Kärntner Radmobilität zu geben.

Attraktive Mountainbike-Trails als verbindendes Element der Regionen nutzen

Kärntens ausgewiesene Mountainbike-Trails können erst dann ihre Wirkung als Aushängeschild für die Tourismusund Freizeitwirtschaft entfalten, wenn ein ausreichendes Angebot verlässlich befahrbar ist. Insbesondere in der Schaffung von regionsverbindenden Trails liegt Potenzial. Dazu braucht es einerseits die Widmung von Finanzmitteln aus unterschiedlichen Quellen, andererseits sind rechtliche Folgewirkungen zu berücksichtigen. Es gilt, Haftungs- und Versicherungslösungen rund um die Befahrung von Forstwegen zu lösen. Ziel ist es, einen rechtssicheren Rahmen für ein Mountainbike-Erlebnis in Kärnten zu schaffen.



MASSNAHMEN

- Saisonale Einführung von Radbussen mit Radtransportmöglichkeiten
- Schaffung von Radrastplätzen an touristisch neuralgischen Plätzen
- Künstlerische Ausgestaltung an internationalen Radwegen
- Touristisches Förderprogramm zur Schaffung attraktiver Mountainbike-Trail-Angebote
- Ausweitung der Sommernutzung von Skipisten für Mountainbike-Trails
- Errichtung von E-Bike-Infrastruktur (insb. alternativenergiebetriebene Ladestationen) an ausgewählten Bergstrecken
- Inszenierung und Ausweisung von Raderlebniswegen zu den Bereichen Natur, Kultur, Geschichte und Kulinarik
- Verbesserung der Beschilderung von Mountainbike-Routen
- Landesweit einheitlich gestaltete Radwegbeschilderung zu touristisch bzw. freizeitrelevanten Zielpunkten wie Beherbergungsbetrieben, Gastronomie, Sehenswürdigkeiten, Trinkbrunnen, Sanitäreinrichtungen, Rastplätzen, Werkstätten etc.
- Öffentliche Informationshinweise (Panoramaund Übersichtstafeln) an touristisch und freizeitrelevanten Punkten
- Vollständige digitale Erfassung aller Radinfrastrukturen und Zurverfügungstellung für diverse Informationsplattformen
- Förderung von Veranstaltungen mit Fokus auf Radfahren (wie z. B. Wörthersee autofrei, Ironman, Österreichische Radrundfahrt etc.)
- E-Bike-Routen vom überregionalen Radwegnetz aus wie z. B. vom Drauradweg zum Weißensee



PRODUKTENTWICKLUNG UND KOMMUNIKATION

Kärntens Radurlaubs- und Radfreizeitmöglichkeiten sind bereits fester Bestandteil des touristischen Angebotes. Der Trend rund ums Radfahren hält weitere Potenziale bereit, die einen Ausbau dieses Schwerpunktes auf der Hand liegen lassen. Das Bekenntnis zur Radmobilität braucht klare Profilbildung sowie strukturiertes Vorgehen, um den Gästen eine Auswahl aus einem qualitativ hochwertigen Produktportfolio zu garantieren, das hält, was es verspricht. Erfolgreiche Produktentwicklung umfasst infrastrukturelle Bau-, Wartungs- und Verbesserungsmaßnahmen ebenso wie an Zielgruppen gerichtete Kommunikations- und Vertriebsaktivitäten. Fokussierung auf Leuchtturmprojekte geben Maßnahmen durch konzertierte Form mehr Wirkung und lassen wirtschaftliche Effekte spürbar werden.

MASSNAHMENBÜNDEL

Positionierung des Radfahrens im Außenauftritt stärken

Die Positionierung Kärntens als Radvorzeigeland aufzubauen und zu halten, bedarf einer abgestimmten, auf das Wesentliche fokussierten Außenkommunikation. Die Einbettung des Radwegenetzes in die landschaftliche Schönheit der Berge und Seen liefert die Grundlage, Kärntens Radmobilität zu einem Alleinstellungsmerkmal zu entwickeln, das durch Werbung und Marketing, aber vor allem durch jede Kärntnerin und jeden Kärntner als "Botschafter" in Szene gesetzt wird. Ehrliche Produkte und authentischer Lifestyle bereiten den Weg für einen internationalen Marktauftritt und für optimale Vermarktung. Einzigartige Points

den, geben Radrouten vielfältige Mottos. Digitale Portale, die Informationen für Rad-Reisende gegenüber jenen für Auto- oder Flugreisende in den Vordergrund stellen, sorgen für eine authentische Kommunikationslinie. Die Vernetzung und Unterstützung der beteiligten Akteure schafft Commitment und Einheitlichkeit. Ziel ist es, mit einem authentischen Außenauftritt national und international präsent zu sein.

of Interest, die mit unterschiedlichen Radfahrmotiven kombiniert wer-

Radproduktentwicklung vorantreiben

Um langfristig vom Radtourismus wirtschaftlich zu profitieren, müssen die Produktversprechen eingehalten werden. Gäste sollen das vorfinden, was sie erwarten – und im besten Fall noch etwas mehr. Dazu müssen Infrastrukturen vorhanden und Qualitätsstandards überprüft sein, bevor Werbekampagnen ausgerollt werden. Aktuell übersteigt die Nachfrage an radtouristischen Produkten das tatsächliche Angebot. Bestehende Angebote sind weithin bekannt und touristisch ausgeschöpft. Um die Gäste zum Wiederkommen zu animieren, braucht es neue Erlebniswelten. Die Einzigartigkeit von Kärntens Landschaft ermöglicht es, Berge und Seen zu einmaligen Radtouren zu verknüpfen. Unterschiedliche Leistungsträger müssen hier Hand in Hand arbeiten, um zeitnah neue Produkte bereitstellen und auf den Markt bringen zu können. Ziel ist es, das Produktportfolio für unterschiedliche Zielgruppen unter Einhaltung des Produktversprechens als oberstes Gebot beständig zu vergrößern.

Identitätsstiftende Kommunikation im Land aufbauen

Parallel zu neuen Produktentwicklungen gilt es, positive Kommunikation für das Radfahren zu betreiben und insbesondere skeptische Interessengruppen mittelfristig ins Boot zu holen. Themen wie Mountainbiking und Forststraßen, Rennräder und Autos auf einer Fahrbahn oder die überlegene Schnelligkeit des Fahrrads im Alltagsverkehr brauchen Rückenwind in der Bevölkerung. Dieser entsteht durch engagierte, zielgruppenorientierte Kommunikationsmaßnahmen und führt zu positiver Bewusstseinsbildung. Ziel ist es, durch gezielte Kommunikation die Akzeptanz unterschiedlicher Formen der Radmobilität zu steigern und das Image des Radtourismus zu verbessern.

- Schaffung der "Seen-Schleife" als Erlebnisradweg, der die zentralen Kärntner Badeseen verbindet (Millstätter See – Ossiacher See – Faaker See – Wörthersee – Klopeiner See)
- Weiterentwicklung und Inszenierung des Drauradweges als radtouristisches Leitprodukt
- Entwicklung von Raderlebniswegen zu den Themenbereichen Natur, Kultur, Geschichte & Kulinarik
- Entwicklung einer "Rad-Card" für Kärnten zur Vernetzung von Rad & Bahn
- Regionale Vernetzung von Mountainbike-Trails mit dem öffentlichen Verkehr
- Aufbau von kombinierten E-Bike- und Bahnangeboten
- Radmitnahmemöglichkeiten bei Fluss- und Seenschifffahrt
- Einführung von regionalen bzw. landesweiten Mountainbike-Trail-(Jahres-)Abos
- Ausbau von Radangeboten mit Guide und Gepäcktransport
- Aktionstage an großen Kärntner Badeseen nach dem Beispiel "Wörthersee autofrei"
- Schaffung einer kulinarischen Marke mit Kärntner Spezialitäten entlang von touristisch relevanten Radwegen
- Angebotsentwicklung von Fahrrad-Guides für Touristen
- Flächendeckende Entwicklung von regionalen Freizeit-Radwegkarten
- Koppelung von radtouristischen Angeboten mit der Kärnten Card



MULTIMODALITÄT AM URLAUBSORT

Um Kärnten als Radvorzeigeland erleben zu können, müssen Gäste aus dem In- und Ausland zunächst einmal nach Kärnten kommen. Mindeststandards bei Kooperationen mit Transportunternehmen gewährleisten eine fahrradfreundliche Ausstattung und ausreichende Transportkapazitäten. "Die letzte Meile" will mit Gepäck und möglichst nahtlos und rasch bewältigt sowie die nähere und weitere Umgebung des Urlaubsortes auf unterschiedliche Art und Weise erlebt und erkundet werden. Das Zusammenspiel verschiedener Systempartner der Tourismus- und Freizeitwirtschaft kann gemeinsam mit Angebots- und Leistungsträgern des öffentlichen Verkehrs attraktive Angebote für ein optimales Urlaubs- und Freizeiterlebnis gestalten. Bestehende Strategien wie der Mobilitätsplan "ÖV 2020plus" liefern Anknüpfungspunkte und Synergiepotenziale für die Radmobilität Kärntens

MASSNAHMENBÜNDEL

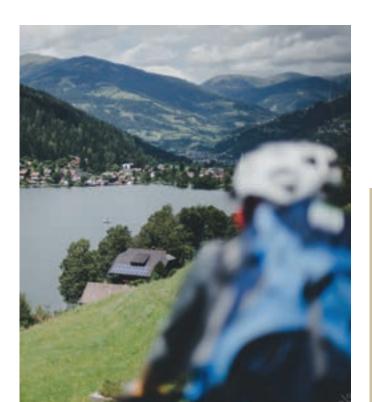
Fahrradfreundliche Konnektivität verbessern

Die Verbesserung der Konnektivität umfasst die fahrradfreundliche An- und Abreise nationaler und internationaler Gäste sowie die Mobilität vor Ort. Durchgängig gegebene Intermodalität fördert Nutzen und Akzeptanz nachhaltiger und klimaschonender Mobilitätslösungen. Dazu braucht es das Zusammenwirken mit Systempartnern sowie einheitliche Kriterien für Ausschreibungen zugunsten von Drittanbietern. Das Mitnehmen des eigenen Fahrrads von der Haustür bis zum Urlaubsquartier muss ebenso möglich sein wie die komfortable Bewältigung des letzten Wegstückes. Hier gilt es, vor allem die Zusammenarbeit mit der Beherbergungsbranche und mit individuellen Betrieben zu suchen. Ziel ist es, at-

traktive, durchgängig autofreie, radfreundliche Anreisemöglichkeiten für Tages-und Dauergäste in die Ausflugs- und Urlaubsdestination Kärnten aus den wichtigsten Gästeherkunftsländern anzubieten.

Multimodalität am Urlaubsort garantieren

Kärntens Urlaubs- und Ausflugsgäste haben unabhängig von ihrer Aufenthaltsdauer und der individuellen Reisemotive unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen an die Mobilität vor Ort. Während manche ihren Urlaub nur dann entspannt antreten, wenn jede Aktivität durchgeplant und bereits organisiert ist, empfinden andere Spontaneität als den größten Erholungswert. Ein bedürfnis- und bedarfsgerechtes multimodales Transportsystem berücksichtigt diese Diversität und stellt einen breiten Pool an Kombinationsmöglichkeiten – inklusive flexibler Tarif- und Buchungskonditionen – zur Auswahl. Mobilitätskarten bieten Anreiz, das Auto stehen zu lassen. Im Sinne eines ganzheitlichen Angebots, in dem sowohl die Kärntnerinnen und Kärntner als auch Touristen die für sie jeweils passenden Transportlösungen finden, ist eine Anknüpfung an den Reformplan Öffentlicher Verkehr – "ÖV 2020plus" nur folgerichtig. Ziel ist es, ein kärntenweites, transparentes, multimodales Mobilitätsportal zu etablieren, dem ein benutzerfreundliches, verzahntes Transportnetz zugrunde liegt.



MASSNAHMEN

- Ausbau des ÖV-Angebotes, um um eine durchgehende Wegekette mit dem ÖV zu ermöglichen
- Vor Ort Etablierung von bedarfsgerechten Angeboten (ÖV, Mikro-ÖV, Leihangebote) für Freizeitgäste und Touristen
- Umfassende Infrastruktur für Fahrradtouristen bereitstellen (sichere Abstellanlagen, Servicestationen, Mitnahmeangebote, Gepäcklieferung)
- Park- & Ride-Möglichkeiten bei Jahres-/ Monats-/ Wochenkarten mit digitaler Kennzeichenregistrierung
- Fahrradtaxis (E-Rikschas) / Rad-Sharing-System verbunden mit P&R zur Verkehrsentlastung von Stadtzentren
- Kombinationsangebote bei Bahn- und Radleihsystemen
- Kärntenweites E-Bike-Verleihkonzept für alle Regionen
- Optimierung der Zugverbindungen am Alpe-Adria-Radweg (Tarvisio – Jesenice)
- Shuttlemöglichkeiten zwischen Bahnhof Mallnitz bzw. Lienz und dem Mölltal
- 7 Etablierung von Radfähren auf großen Badeseen

KILOMETER LANG IST DER BELIEBTE DRAURADWEG (R1). ER HAT 7 ETAPPEN UND FÜHRT DURCH INSGESAMT 4 LÄNDER.





INFRASTRUKTUR UND INNOVATION

Eine gut ausgebaute Rahmeninfrastruktur ist der Schlüssel zum Erfolg für die Etablierung Kärntens als Radvorzeigeland. Unsere überregionalen Radwege können hier mit ausgezeichneter Qualität punkten. Um diesbezüglich auch in Zukunft die Nase vorne zu haben, bedarf es in erster Linie Lückenschlüsse im Radwegenetz und im Weiteren zusätzliche Serviceangebote. Die Orientierung an internationalen Best-Practice-Projekten sowie Vorzeigeländern und -städten ermöglicht die Einbeziehung neuer Perspektiven sowie den Austausch mit ausgewiesenen Experten. Megatrends wie Demografie und Digitalisierung wirken auf das Radfahren ein und eröffnen neue Chancen für damit in Verbindung stehende Produkte und Angebote. Sie ermöglichen Diversifizierung im Produktportfolio, fordern aber auch neue Lösungsansätze zur Bewältigung von Herausforderungen.





RADWEGINFRASTRUKTUR AUS-BAUEN UND LÜCKEN SCHLIESSEN

Das überregionale Radwegenetz in Kärnten umfasst derzeit rund 1.100 Kilometer an 45 Radwegen und soll im Endausbau auf 1.380 Kilometer anwachsen. Das zugrunde liegende Konzept für eine landesweite Abdeckung entstand bereits Ende der 1980er-Jahre und war ursprünglich auf Familien ausgerichtet. Somit stellt sich nun die Herausforderung, die Bedürfnisse anderer Zielgruppen in Instandhaltung, Neuplanung, Umsetzung und Priorisierung von Maßnahmen gleichermaßen zu integrieren. Dazu muss das Konzept unter Einbeziehung der verschiedenen Interessengruppen reflektiert und aktualisiert werden. Denn während Freizeitradler getreu dem Motto "der Weg ist das Ziel" unterwegs sind, wollen Alltagsradler Umwege vermeiden und so rasch wie möglich von A nach B gelangen. Dazu kommen Kinder und ungeübte Radfahrer, die sich auf vom Kfz-Verkehr abgetrennten Radwegen sicherer fühlen.

Gleichzeitig gilt es, neue Entwicklungen, internationale Best Practices, innovative Lösungsansätze und neue Technologien im Hinblick auf ihre Übertragbarkeit auf die landschaftliche sowie infrastrukturelle Substanz zu prüfen, um den State of the Art zu gewährleisten und eine Vorbildfunktion einzunehmen. Insbesondere zentrale Lückenschlüsse zwischen Radwegen sowie die Abstimmung und Anschlussfähigkeit zwischen Landes- und kommunaler Infrastruktur stehen im Fokus der Aufmerksamkeit und bedürfen konkreter Projektierung und Umsetzung. Hierbei kann das Land den Kommunen bereits in der Planungsphase beratend zur Seite stehen, ohne in die Gemeindeautonomie einzugreifen.

Häufig fehlen gerade in ländlichen Gebieten sichere Radverbindungen zwischen den Orten oder zu abgelegenen Siedlungsteilen. Hier sind (über-)regionale Konzepte gefragt, die unter Beteiligung der entsprechenden Zielgruppen bedürfnisorientiert nach innovativen und leistbaren Lösungsszenarien

suchen und dabei auch die Potenziale der E-Mobilität berücksichtigen. In den Städten wiederum braucht es verstärkt Konsens zwischen Politik und Verkehrs- sowie Infrastrukturplanung. Im begrenzten städtischen Raum Anreiz bietende und sichere Radinfrastruktur unterzubringen, erfordert Kreativität und Kompromissfähigkeit von allen Anspruchsgruppen.

MASSNAHMENBÜNDEL

Radwegenetz verdichten und Lücken schließen

Trotz aller Bemühungen ist die durchgängige sichere Befahrbarkeit des Kärntner Radwegenetzes bisher noch nicht vollständig möglich. An besonders schwierigen Stellen sind zentrale Lückenschlüsse erforderlich und in der Projektplanung der kommenden Jahre prioritär zu verankern. Engstellen sollen dazu systematisch evaluiert und auf wirtschaftliche Schließbarkeit überprüft werden. International anerkannte Experten unterstützen dabei, innovative Lösungsansätze zu finden. Ziel ist es, bestehende Lücken unter Wahrung wirtschaftlicher Gesichtspunkte sukzessive zu schließen.

Neue Bauvorhaben mit integrativer Radperspektive planen

Neben gezielten Nachrüstungen zur Integration des Radfahrens in die verschiedenen Lebenswelten der Kärntnerinnen und Kärntner braucht es vor allem das Bekenntnis, Radmobilität bei Neukonzeptionen immer und überall mitzudenken. Die Ermöglichung der Radmobilität soll künftig fixer Bestandteil der Raumplanung sein. Es ist daher nur zweckmäßig, eigene Radbeauftragte bei allen straßenbaulichen Maßnahmen bereits in der Planungsphase einzubinden. Auf Gemeindeebene kann das Land in beratender Funktion zur Seite stehen, ohne in die Gemeindeautonomie einzugreifen. Neue Technologien und international erprobte Lösungen – wie beispielsweise Radschnellwege – dienen als Orientierung bei der Planung jedes Bauvorhabens. Ziel ist es, Radwege als Teil der Straßenplanung fix zu verankern.

E-Bike-Angebote und Infrastruktur ausbauen

Die Elektromobilität macht selbst vor dem Fahrrad nicht Halt. Immer mehr Radfahrer setzen auf die unterstützende Leistung von Elektromotoren und erleben das Fortbewegungsmittel Rad auf eine neue Art und Weise. Gerade die durch das Wechselspiel von Bergen und Seen geprägte Kärntner Landschaft ist prädestiniert dafür, mit dem E-Bike erradelt zu werden. Insbesondere Ladestationen an Knotenpunkten und zentralen Abstellorten – unter anderem: an Bahnhöfen, stark frequentierten Points of Interest oder bei beliebten Ausflugszielen – erhöhen den Anreiz, im Alltag auch längere Strecken mit dem (E-)Rad zurückzulegen.

Darüber hinaus werden damit gerade für ältere Generationen neue Mobilitätsperspektiven geschaffen, was insgesamt einen Anstieg der E-Bike-Nutzungen antizipieren lässt. Mit dem E-Bike bleibt die ältere Generation länger mobil und flexibel – ihr ist es dadurch möglich, weitere Wege zurückzulegen als mit einem gewöhnlichen Rad oder zu Fuß.

Die flächendeckende Verfügbarkeit von Leih-E-Bikes sowie die finanzielle Unterstützung und Koordination der Gemeinden bei der Gestaltung von Sharing-Strukturen und Fördermaßnahmen für die private Anschaffung von E-Bikes stellen weitere Anreize dar, für Kurz- und Mittelstrecken zunehmend auf das Auto zu verzichten. Ziel ist es, den Anteil der in Kärnten gefahrenen E-Bike-Kilometer deutlich zu steigern.





MASSNAHMEN

- Überregionale Radwegverbindung zwischen dem Drauradweg und den großen Kärntner Badeseen (Millstätter See, Ossiacher See, Faaker See, Wörthersee, Klopeiner See)
- Unterstützung der Gemeinden durch zentralen Radwegkoordinator bei Radwegkonzepten
- Errichtung von Radrundwegen um große Kärntner Badeseen
- Erforderliche bauliche Anpassungen an der "Kärntner Seen-Schleife" als Erlebnisradweg, der die zentralen Kärntner Badeseen verbindet
- Nachnutzung bzw. Neunutzung von vorhandener Infrastruktur als Radschnellwege aus den Regionen in die Zentren
- Mehr Radabstellmöglichkeiten in Ortszentren
- Gestaltung von (überdachten) Ruheplätzen als "Rad-Rast-Plätze"
- Etablierung von regelmäßigen Möglichkeiten der Trinkwasserversorgung an frequentierten Radwegen
- Schaffung von Sanitäreinrichtungen und WC-Anlagen an relevanten Freizeitradwegen
- Verknüpfung überregionaler Radwege mit Ortskernen
- Anbindung von Mobilitätsknoten an das Radwegenetz bzw. eine sichere und komfortable Erreichbarkeit der Mobilitätsknoten mit dem Rad sicherstellen

- Lückenschlussverbindungen im überregionalen Radwegenetz zu den Bezirkshauptstädten
- Bau eines Radhighways (beispielsweise von Klagenfurt zum Klopeiner See)
- Errichtung von "Rad-Tankstellen" für E-Bikes an Mobilitätsdrehscheiben
- Vermehrter Einsatz von Sharrows bzw. anderen Bodenmarkierungen in Kombination mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen
- Vorgezogene Aufstellflächen für den Radverkehr an Kreuzungen
- Grünvorlauf bei Ampeln bzw. grüne Welle für den Radverkehr
- Radfahrerweichen (Abbiegespuren) bei Radfahr- und Mehrzweckstreifen zur rechtzeitigen Erkennung der Richtungswahl von Radfahrern
- Leitsystem zu großen Radabstellanlagen im urbanen Bereich

SCHILDER WURDEN IN DEN VERGANGENEN JAHREN AN KÄRNTENS RADWEGEN AUFGESTELLT.



NEUE ANSÄTZE, DIGITALISIERUNG UND KLIMASCHUTZ

Ein attraktives, einwandfrei gewartetes, mit unterstützender Infrastruktur und entsprechenden Services umrahmtes Radwegenetz bildet die Basis eines Radvorzeigelandes. Eine Bevölkerung, die das Radfahren als selbstverständlichen Teil ihrer Alltagskultur lebt, strahlt eine Authentizität aus, die radaffine Gäste anzieht und damit auch dem Tourismus in die Karten spielt. Eine Vorreiterrolle kann erst dann erreicht werden, wenn Trends nicht nur gefolgt, sondern antizipiert und aktiv geprägt werden können. Um diese Erwartungshaltung zu erfüllen, braucht es Raum für Entwicklung und Innovation. Es gilt, neue, digitale Technologien zu erforschen, den Klimaschutz zu berücksichtigen, internationalen Austausch zu pflegen, junge Ideen und Start-ups zu fördern und all dies in künftige Planungen einzubeziehen.

MASSNAHMENBÜNDEL

Digitalisierung für Marketing, Produkt- und Servicequalität nutzen

Digitalisierung ist aus keinem Lebensbereich mehr wegzudenken – auch nicht, was die Radmobilität betrifft. Mobile Apps, die beispielsweise freie Fahrradabstellplätze anzeigen, erleichtern die Nutzung des Rads im Alltag. One-Stop-Shops bei der Buchung von Radurlauben und -ausflügen machen bereits die Planung einer Radtour zum Erlebnis. Interaktive Karten setzen auf Gamification-Elemente und wecken den Ehrgeiz der Rad-Community. Digitalisierung bietet vielfältige Chancen für eine authentische und innovative Produkt- und Servicequalität. Ziel ist es, das Nutzungserlebnis des Radfahrens mithilfe digitaler Lösungen zu verbessern.

Innovative Lösungen entwickeln und Testballons auf die Straße bringen

Die Außenvernetzung von Radakteuren/Radlern erleichtert den Zugang zu Know-how, Kapital, Technologie, Ressourcen oder Märkten. Innovation braucht eine Drehscheibe, auf der sie passieren und in Bewegung kommen kann.Diese entsteht in Form einer Rad-Innovationswerkstatt ("BIG – Bike Innovation

MASSNAHMEN

Garage"), in der sowohl Austausch und Vernetzung als auch projektorientierte Problemlösungen mittels neuer Technologien koordiniert werden. Experimente sind hier ebenso erwünscht wie das gezielte Hinterfragen und Verbessern bestehender Lösungen. Neue Ideen können in einem geschützten Raum wachsen, bevor sie in Pilotversuchen auf der Straße landen. Ziel ist es, eine Radinnovationswerkstatt zu etablieren, in der Akteure gemeinsam Vorzeigeprojekte entwickeln.

Umweltfreundlichen Wirtschaftsverkehr etablieren

Größere Städte machen es bereits vor und nutzen Elektro-Lastenfahrräder für die Auslieferung von Paketen. Vor allem Logistikfirmen setzen auf Lastenfahrräder – mit oder ohne Motor – für den innerstädtischen Warentransport. Aber auch kleinere Betriebe liefern ihre Waren mit Fahrrädern aus – immer mehr radelnde Essenszusteller prägen das Bild vieler Städte. Schließlich sind die Vorteile von Lastenfahrrädern groß: Sie sind leise, platzsparend, flexibel in der Anwendung und im Vergleich zu Kfz günstig in Anschaffung und Erhalt. In Kärnten könnte bereits die Hälfte aller städtischen Transporte von Pkw und Lkw auf das Fahrrad und Lastenfahrrad verlagert werden das Potenzial ist groß. Ziel ist es, das Fahrrad im Sinne eines umweltfreundlichen Wirtschaftsverkehrs im urbanen Raum zu etablieren und Betriebe zu fördern, die das Fahrrad verstärkt als Arbeitsfahrzeug nutzen wollen.

- App bzw. digitaler Routenplaner für Radwege und Mountainbike-Trails mit radrelevanter Infrastruktur (Service, Brunnen, WC, Gastronomie, Beherbergung, Sehenswürdigkeiten, Rastplätze etc.)
- Schaffung einer Möglichkeit der digitalen Schlaglochmeldung bei Radwegen
- Technische Überprüfung von Kreuzungssituationen Radweg/Straße (z. B. Mobility Observation Box), um das Verhalten von Radfahrern und Kfz-Lenkern zu analysieren und Kreuzungspunkte zu verbessern
- Verbesserung der Planung durch Crowdsourcing-Daten (z. B. durch Apps wie Bike Citizens)
- Forschungsprojekte zum Verhalten von Radfahrern auf Basis von Crowdsourcing-Daten
- Fördermöglichkeiten für "Firmenrad statt Firmenauto" schaffen
- 7 Radzustelldienste in den Innenstädten ausbauen
- Prüfung von radrelevanten Förderbonusmöglichkeiten in allen Landesförderprogrammen
- Etablierung eines zentralen Radportals für Kärnten (www.ktn.gv.at/radfahren)
- Blühstreifen zur Erhöhung der Biodiversität entlang überregionaler Radwege
- Gezielte und umweltschonende Pflegemaßnahmen an überregionaler Radinfrastruktur





ERHALTUNGSMANAGEMENT ETABLIEREN

Kärntens überregionales Radwegenetz umfasst rund 1.100 Kilometer und beherbergt einige der schönsten Touren – so etwa den mit fünf Sternen zertifizierten Drauradweg, die Fünf-Seen-Runde oder den Alpe-Adria-Radweg. Um das Erlebnis zu steigern, soll das Radwegenetz in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden. Doch nicht nur der Bau neuer Radwege gehört zu einer intakten Infrastruktur, sondern primär der Erhalt und die Pflege bestehender. Da eine Sanierung von 1 km Radweg meist kostengünstiger als ein Neubau ist, macht es durchaus Sinn, jedes Jahr ein eigenes Budget für den Erhalt von bereits bestehenden Radwegen zur Verfügung zu stellen. Im Jahr 2020 sind erstmals ausschließlich für das Bau- und Erhaltungsmanagement 2,5 Millionen Euro im Straßenbaubudget reserviert.

MASSNAHMENBÜNDEL

Einwandfreien Zustand der Radwege gewährleisten

Der Erhaltung des ausgezeichneten Radwegebestands kommt höchste Bedeutung zu. Sie ist die Basis für ein Radvorzeigeland Kärnten. Mit der zunehmenden Anzahl an Radwegekilometern steigt auch der Aufwand für Wartung und Instandsetzung. Dafür sind entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen vorzusehen, um Schwachstellen und Abnutzungserscheinungen zeitnah beheben zu können. Ziel ist es, einen effizienten Prozess von der regelmäßigen Überprüfung der Radwege über Routinewartungen bis zu Reparatur- und Instandsetzungsprojekten umzusetzen und mittels eines Qualitätssiegels transparent zu machen.

Transparenten Güteklassenkataster einrichten

Der Zustand aller Kärntner Landesstraßen ist bereits seit Langem in einem eigenen Güteklassenkataster erfasst. Die Bewertung erfolgt nach dem Schulnotensystem 1 (guter Straßenzustand) bis 5 (sehr schlechter Straßenzustand, Neubau erforderlich). Anhand dieses Katasters werden die Straßensanierungen nach Dringlichkeit gereiht. Für das Kärntner Radwegenetz gibt es so einen Güteklassenkataster, der alle relevanten Informationen über den Zustand der Radwege enthält und einen erforderlichen Sanierungs-

MASSNAHMEN

bedarf in einer Dringlichkeitsreihung darstellt, bis dato noch nicht. Ziel ist es,überregionale Radwege in einem eigenen Güteklassenkataster zu erfassen und so eine Zustandsbeschreibung öffentlich zugänglich zu machen.

Umweltbewusste Radwegpflege fördern

Mäharbeiten entlang von Radwegen können sehr arbeitsund zeitintensiv sein. Um hier wertvolle Ressourcen einzusparen und diese gezielter einsetzen zu können, sollen die Mäharbeiten entlang von Radwegböschungen durch bewusstseinsbildende Maßnahmen auf ein ökologisches Ausmaß verringert werden. Reduziert man diese auf notwendige Arbeiten wie im Bankett- und Sichtbereich und lässt die restlichen Bereiche bis zur Blühzeit stehen, wird ein Lebensraum geschaffen, der die biologische Vielfalt von Tieren und Pflanzen schützt und fördert. Zusätzlich soll die Pflanzenwelt durch das Ausbringen von heimischen, selten gewordenen Saatgutmischungen gefördert werden, um den Lebensraum der heimischen Tierwelt zu erweitern. Dadurch wird den Radfahrern ein erlehnisreicher Einblick in die Kärntner Flora und Fauna ermöglicht. Ziel ist es, die biologische Artenvielfalt entlang von Radwegen zu schützen und zu fördern, indem Blühwiesen angelegt werden.

- Landesweite Koordination, Förderung & Verbesserung der qualitativen Erhaltung & Pflege von überregionalen Radwegen
- Einrichtung eines transparenten Rad-Güteklassen-Katasters für überregionale Radwege
- 7 Installierung einer zentralen Rad-Koordinationsstelle
- Zentrale Verarbeitung von digitalen Schlaglochmeldungen bei Radwegen
- Ganzjährige Befahrbarkeit von internationalen Radwegen ausweiten (v. a. Winterdienst)
- Regelmäßige, landesweite Kontrolle von überregionalen Radwegen und Beseitigung von Schlaglöchern und Fahrbahnschäden
- Vereinheitlichung der Radwegkennzeichnungen am Boden
- Regelmäßige Nachmarkierung von Radwegen
- Landesweite digitale Erfassung der Radwegbrücken zur Gewährleistung höchstmöglicher Sicherheit
- Rasche Behebung von kurzfristig entstandenen Gefahrenstellen auf überregionalen Radweganlagen (durch die Straßenmeistereien)







ARBEITSPROGRAMM

Der vorliegende Masterplan soll nicht wie viele andere, theoretische Papiere in einer Schublade verschwinden, sondern einen konkreten Handlungsplan für die nächsten Jahre darstellen. An diesem können sich die Handelnden orientieren, damit die Vision von einem Kärnten als Radvorzeigeland in den nächsten Jahren Gestalt annimmt. Dafür werden nicht nur finanzielle Mittel benötigt, sondern auch ein realistischer Zeitplan. In diesem müssen sowohl kurz- und mittelfristige Projekte als auch aufwändigere Maßnahmen mit einem größeren Umsetzungshorizont (bis zu zehn Jahre) berücksichtigt werden. Um den Überblick nicht zu verlieren, wird die herausnehmbare Karte in diesem Kapitel jedes Jahr um die jeweiligen geplanten Maßnahmen aktualisiert.

Das jährliche Arbeitspaket finden Sie auch unter: www.ktn.gv.at/radfahren



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



2019

wurde in Kärnten Geschichte geradelt: Hier hat es beim Ironman Austria weltweit erstmals eine 180 km lange Radschleife gegeben.

5,8 kg

nehmen Personen im Schnitt ab, wenn sie das Auto gegen das Fahrrad tauschen.

750 kg

47%

der Radunfälle verursachen die Pedalritter selbst.

750 kg wiegt laut Guinness-Buch der Rekorde das schwerste Rad der Welt – das leichteste 2,7 kg

1817

entwickelte der deutsche Forstbeamte Karl von Drais das erste Zweirad der Welt ("Velocipedes" genannt, später "Draisine") – damals noch ohne Pedale!

Das längste Tandem der Welt war über 20 Meter lang und hatte Platz für 35 Personen.



Brücken gibt es allein auf den überregionalen Radwegen.
Sie sind unterschiedlich lang:
von 2 Metern bis hin zu 60 Metern.



Fahrräder passen in eine Autoparklücke.

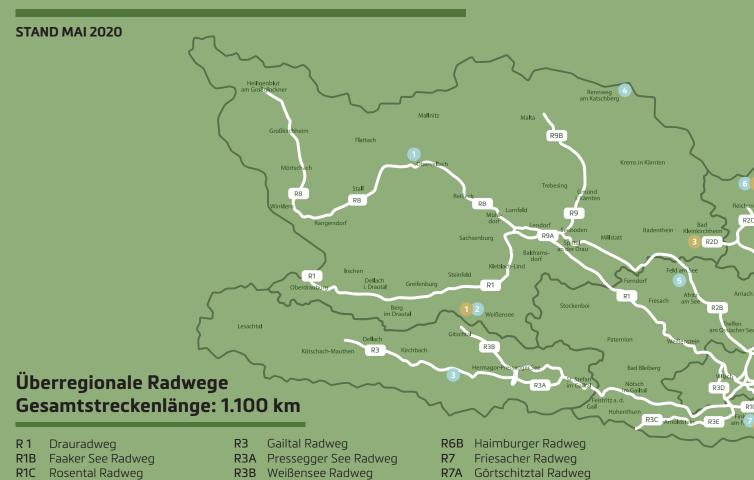
Sicherheit geht vor: In Österreich müssen Kinder bis zum 12. Geburtstag beim Radfahren einen Helm tragen.

> Erst seit 2012 werden die Kärntner Radwege beschildert – insgesamt wurden bisher mehr als 3.000 Schilder aufgestellt.



Kärnten

ÜBERREGIONALES RADWEGENETZ & MOUNTAINBIKE-TRAILS



RΙ	Drauradweg
R1B	Faaker See Radweg
R1C	Rosental Radweg
R1D	Jauntal Radweg
R1E	Seeberg Radweg
R1F	Klopeiner See Radweg
R1G	Edlinger Radweg
R1H	Wasserhofner Radweg
R1K	St. Martiner Radweg
R2	Ossiacher See Radweg
R2A	Ossiacher Radweg
R2B	Millstätter See Radweg
R2C	Turracher Radweg
R2D	Kleinkirchheimer Radweg
R2E	Werschlinger Radweg R3

R3	Gailtal Radweg
R3A	Pressegger See Radwe
R3B	Weißensee Radweg
R3C	Tarviser Radweg
R3D	Warmbader Radweg
R3E	Radendorfer Radweg
R4	Wörthersee Radweg
R4A	Vier Seental Radweg
R4B	Lendkanal Radweg
R4C	Rosegger Radweg
R5	Glan-Gurk Radweg
R5A	Wimitz Radweg
R5B	Gurk Radweg
R6	Völkermarkter Radweg
R6A	Grafensteiner Radweg

Bei den angeführten Routen handelt es sich um eine Auswahl. Über 160 MTB-Touren sind unter www.touren.kaernten.at zu finden.

10 MTB 11 St. Andrä – Godinger Tour

Koschutahaus



Trailpark Koralpe

Trailpark Petzen

