

RADLUST

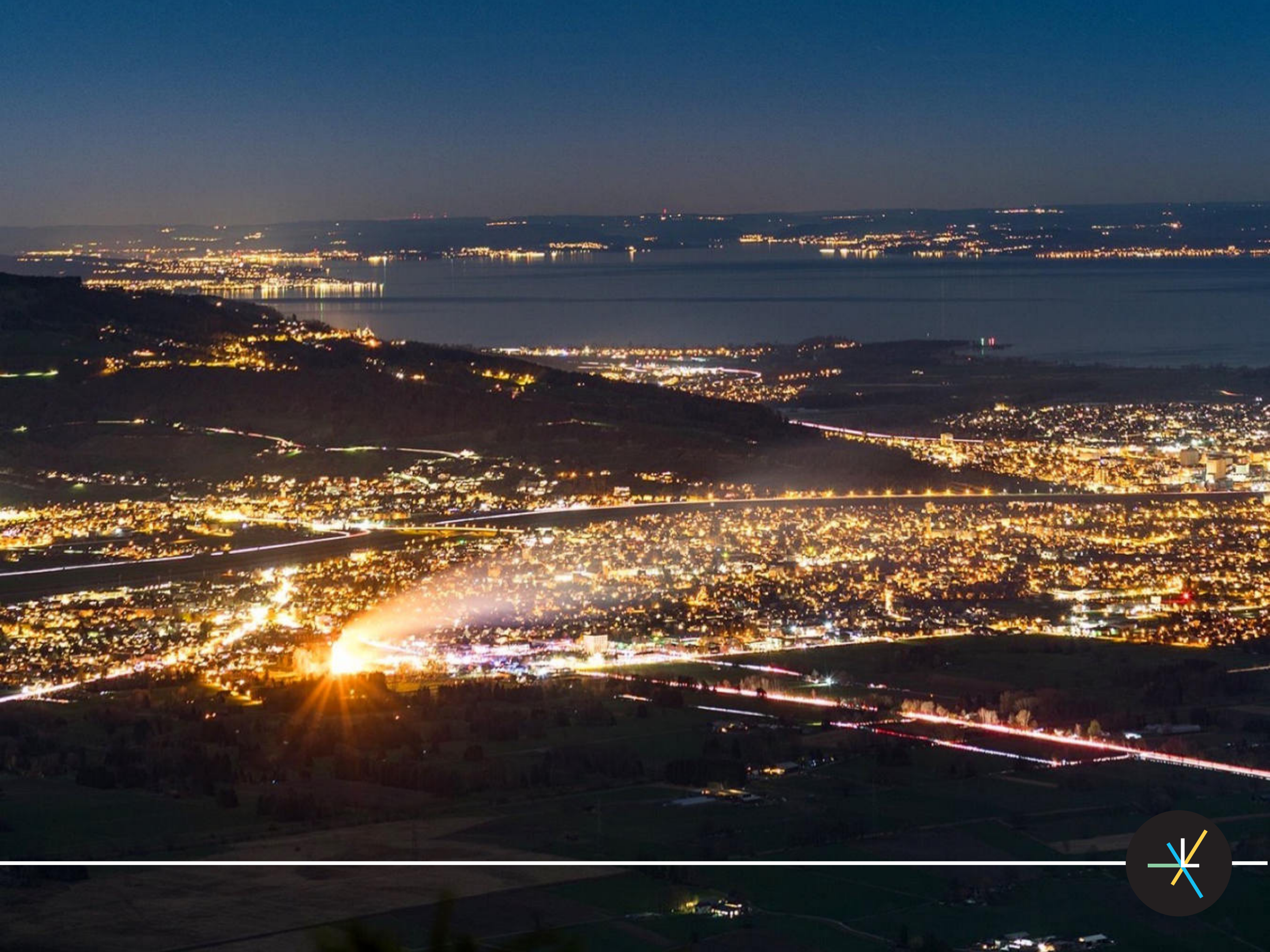
Die konkrete Utopie einer anderen Mobilität |

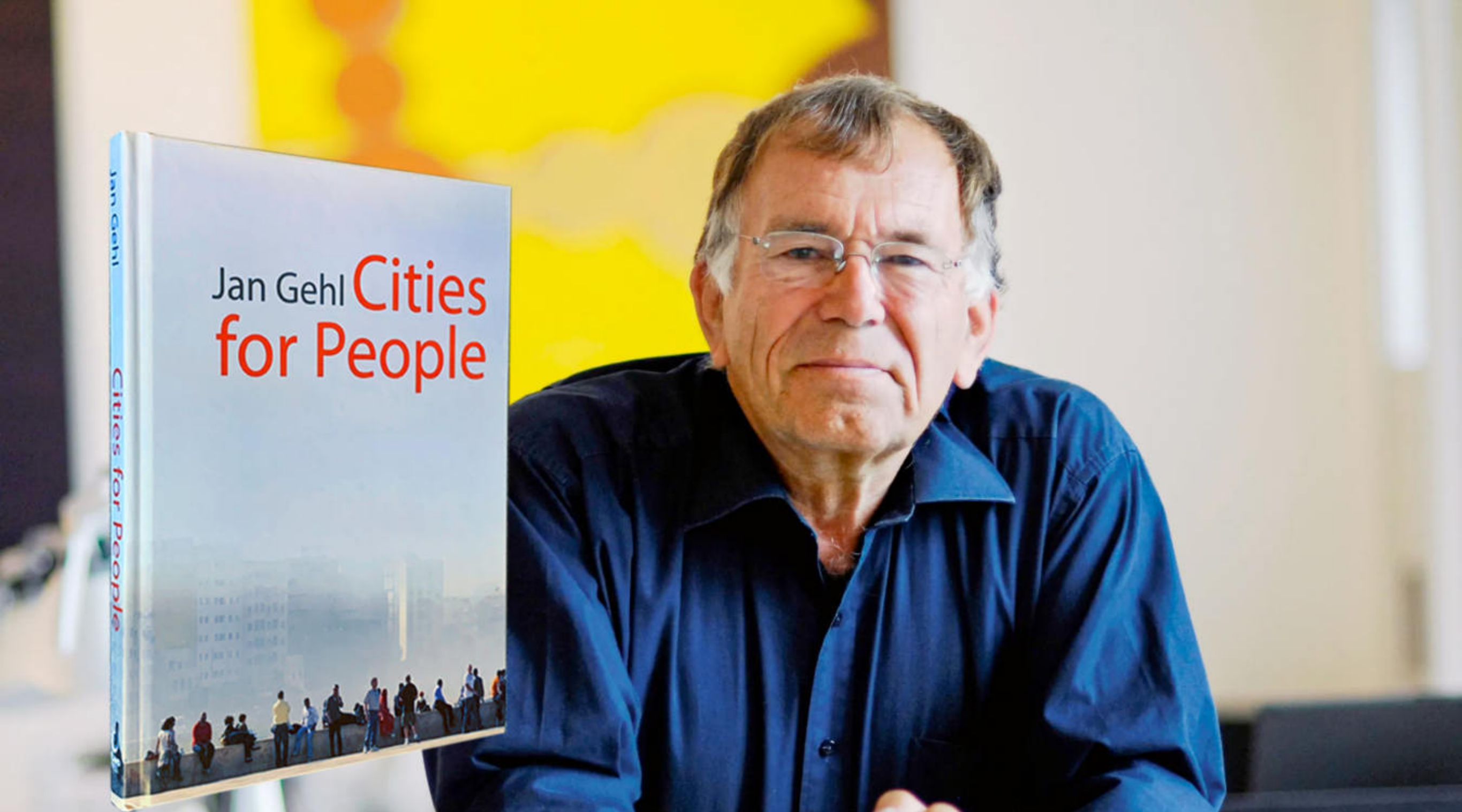
Kurt Fischer, Lustenau



»Das österreichische Gehör hört bei Vorarlberg
eher ein Radl über den Berg gehen, als daß es
sich ein Land vor dem Arlberg gelegen dächte.«
Karl Kraus, (Fackel, 1921)



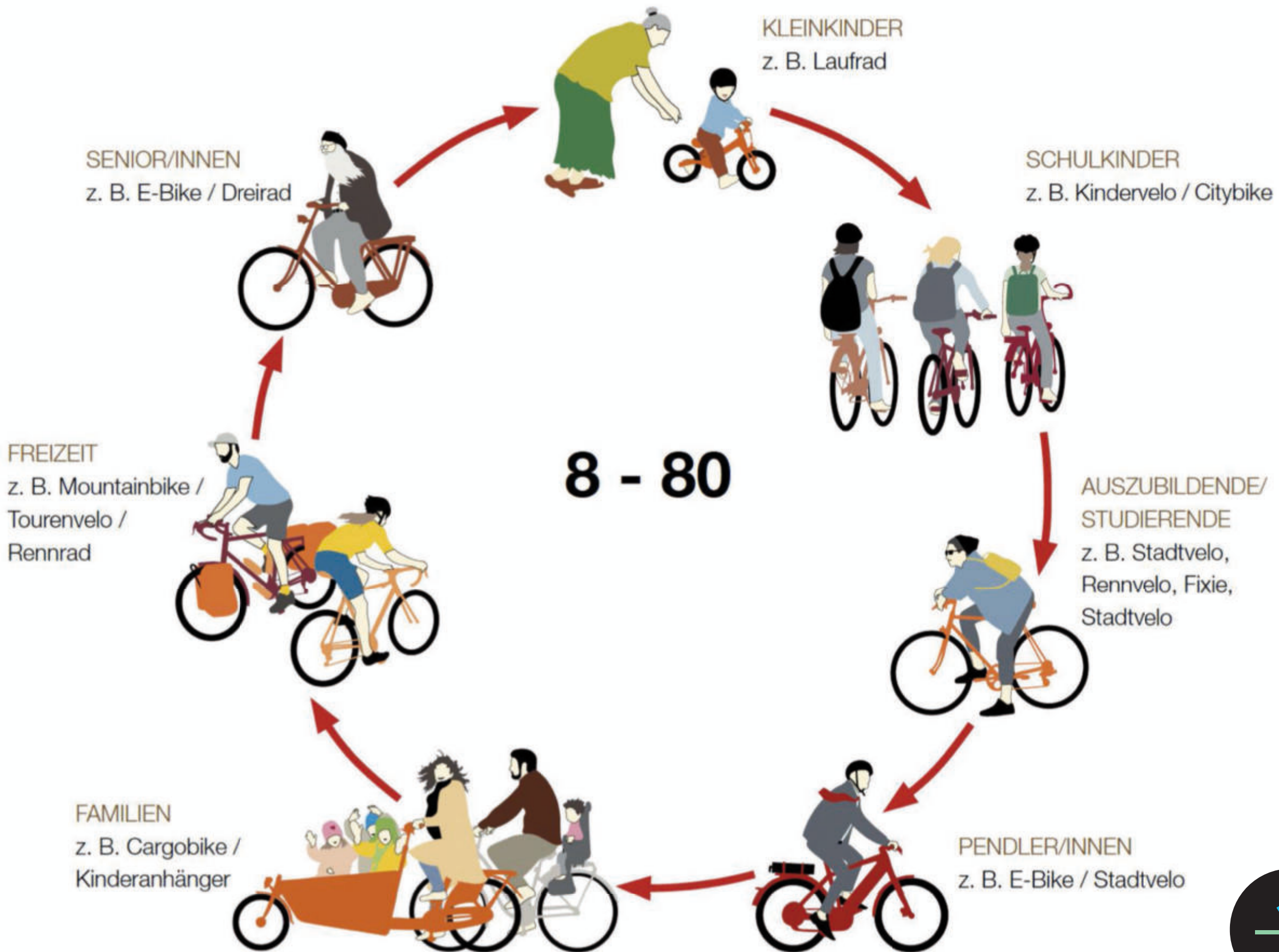




Jan Gehl: Cities for People

Das Prinzip 8/80: Eine Stadt sollte so gebaut sein, dass sich darin Achtjährige und über 80-Jährige ebenso sicher wie der Rest der Bevölkerung bewegen können.







1 Lebensraum

**»Gemeinsam für eine
enkeltaugliche Zukunft«**

Das grenzüberschreitende Rheintal
ist ein vielfältiger Raum mit
Entwicklungspotenzialen
in den Bereichen Siedlung,
Landschaft und Verkehr.



Wir viele haben Pläne, aber keine utopischen Fernziele.

Ernst Bloch betont, dass »daß auch in den Nahzielen ... nichts glückt, wenn man keine Fernziele hat. Die Spannung fehlt, die Erregung fehlt, der Wille, die Begeisterung, die Leidenschaft fehlen, um sich für Nahziele einfachster, praktischer Art einzusetzen ...«
»**Darum nie genug konkrete Utopie.**«



Heute sieht es so aus, als seien die utopischen Energien aufgezehrt ...
Der Horizont der Zukunft hat sich zusammengezogen und den Zeitgeist wie die Politik gründlich verändert. Die Zukunft ist negativ besetzt; ...
Wenn die utopischen Oasen austrocknen, breitet sich eine Wüste von Banalität und Ratlosigkeit aus.

Jürgen Habermas, *Die neue Unübersichtlichkeit* (1985)





Dabei hätten wir uns einen
utopischen Markenkern
gegeben:

die Utopie
des chancenreichsten
Lebensraums für Kinder

VOR
ARLBERG

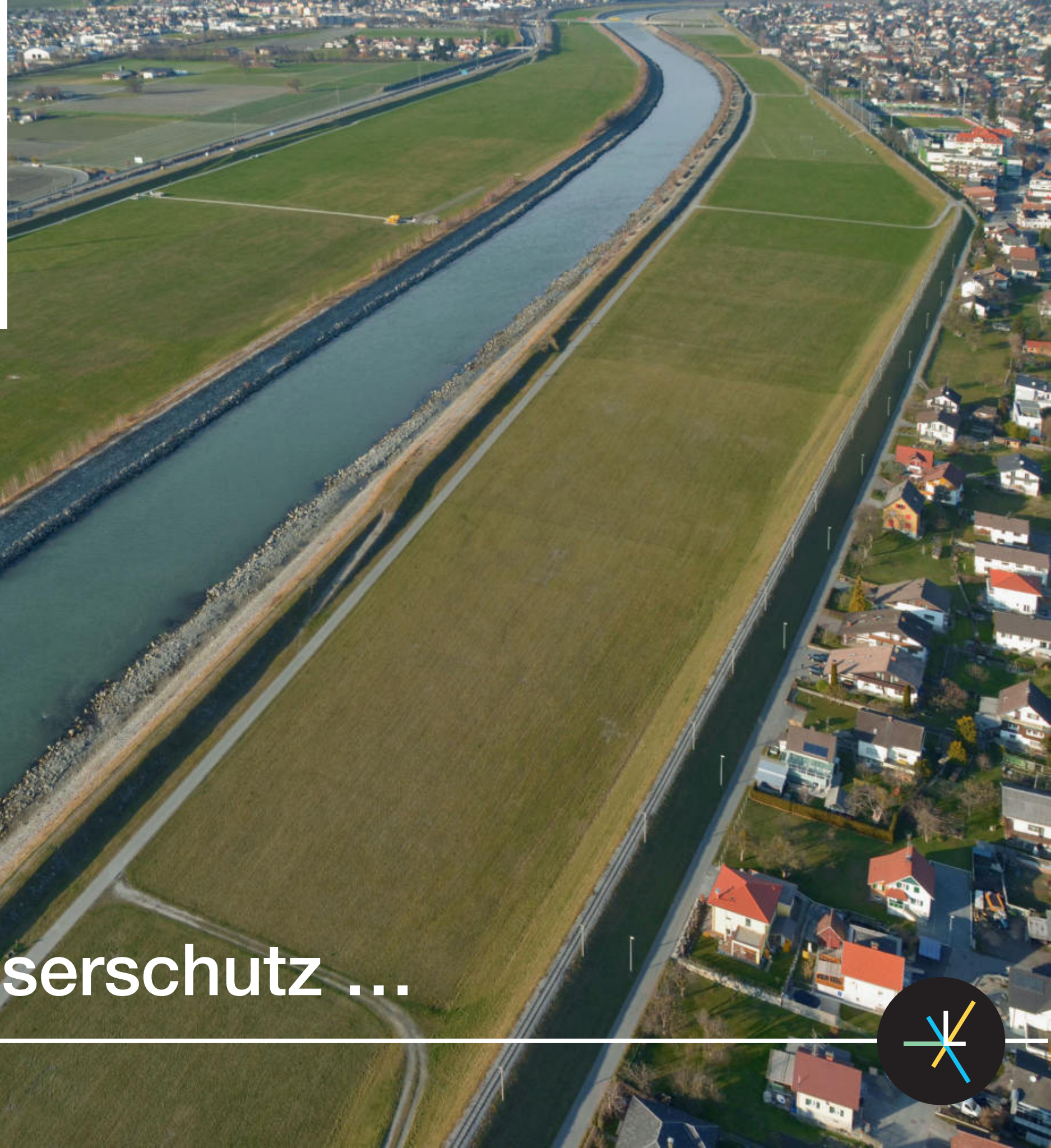




Internationale
Rheinregulierung



Hochwasserschutz fürs Rheintal



Große Pläne
im Hochwasserschutz ...





... und in der Mobilität?



2010



2025





Schon lange unterwegs ...





Von den Mutigen lernen ... und von den Besten





Nyhavn (Copenhagen)







Merwede (Utrecht)

Ein lebenswerter Stadtteil für 12000 Menschen











europaan prijs
voor openbare
ruimte
2022

Catharijnesingel-Kanal (Utrecht)




← **Uitgang
Moreelsepark**

Bike Park (Utrecht)





P  Stationsplein 2643

1132 Stage +1

Stage -1.1711



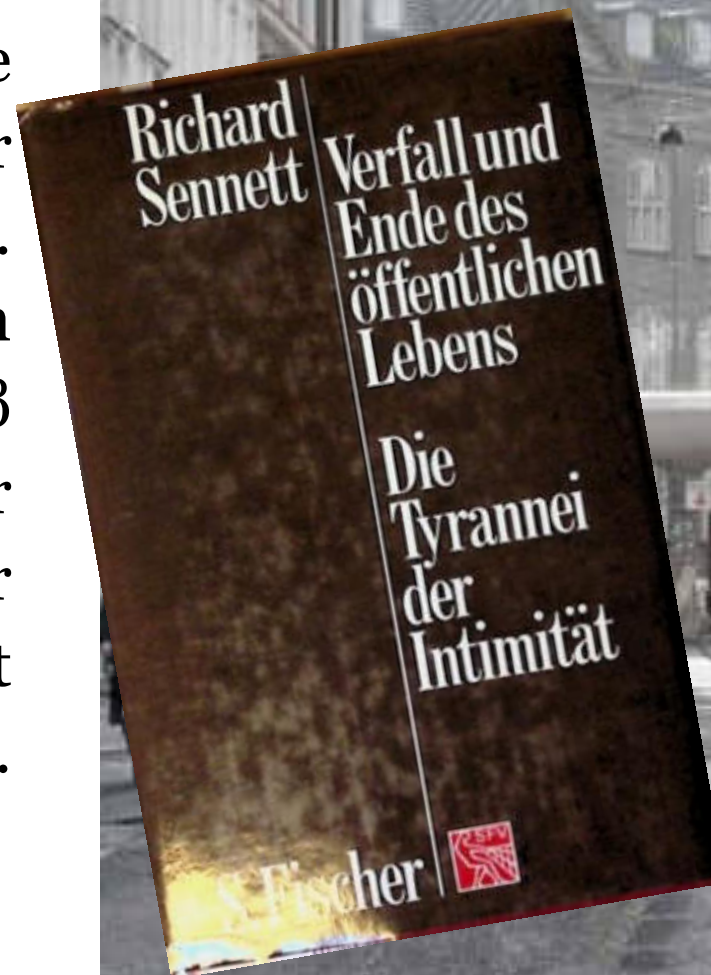


UNSER ZIEL:

die Rückeroberung des öffentlichen Raums

Die Zerstörung des öffentlichen Raums durch das Auto ist ein wesentlicher Aspekt dessen, was

Richard Sennett den *Verfall und das Ende des öffentlichen Lebens* nennt: der öffentliche Raum wird zur Funktion der Fortbewegung mit dem PKW. »Das Absterben des öffentlichen Raumes ist die Ursache dafür, daß die Menschen im Bereich der Intimität suchen, was ihnen in der »Fremde« der Öffentlichkeit versagt bleibt.



»VIRUS AUTO«

»DIKTATUR DES AUTOMOBILS«

Denken wir zu(wenig) RADikal?

Ähnlich wie Richard Sennett kritisiert und diagnostiziert Guy Debord ebenfalls in den frühen 70ern die »**Selbstzerstörung des städtischen Mileus**«, die **Zersiedelung** als »Zersplitterung der Städte auf das Land« und die damit verbundene »Diktatur des Automobils«, die Herrschaft der Autobahn, »die riesigen *supermarkets*, die in ödem Gelände auf einem *Parkplatz*-Sockel, errichtet werden.

Im »Autoland schlechthin« kommt man vielerorts schlecht hin, wo man durch die Zersiedelung notwendigerweise hin muss. Denken wir also zu RADikal? Triggern wir Widerstand, polarisieren wir? AUTOLAND vs. VELOLAND?





POLARISIERUNGSTHESE

Wenn wir die Polarisierungsthese selber einfach übernehmen, wird Polarisierung zur *self-fulfilling prophecy*.

Wir machen nicht Fahrradpolitik, sondern folgen der Utopie eines chancenreichen Lebensraums für Kinder (und alle Generationen).

Deshalb nie genug konkrete Utopie, und Verkehrswende/Velowende nie RADikal genug gedacht – aber immer als Teil eines großen Zukunftsbildes.

Dadurch unterlaufen wir auch die These der Lager – velomane Stadthipster im Lastenrad – konservative Landeier im SUV, auch wenn »Polarisierungsunternehmer« nicht müde werden, diese zu kommunizieren und damit Stimmung und Stimmen zu machen.



»Paris war nicht immer so ... Städte sind das Ergebnis von Entscheidungen.«

↻ Repostet von clegra aka kizomba_aq  #Doe.



Brent Toderian @brenttoderia... · 13 Std.

Remember, Paris wasn't "always this way."

Not that many years ago, Paris was choking in car traffic. And it wasn't a safe place to ride a bike for transportation, so not many people tried.

This is new. This is a result of deliberate vision, and bold leadership.

Cities are a result of choices.



Brent Toderian @brenttoderian.b... · 5 T

Tweets about urban biking in [#Dutch](#) cities are routinely replied to with some version of "well, they have the big advantage of being relatively flat."

The Dutch also have the big advantage of not constantly making excuses and straw man arguments about why they can't make clearly smarter decisions.



»Der große Vorteil der Holländer:
nicht ständig Ausreden und
Scheinargumente zu suchen, um eindeutig
klügere Entscheidungen zu treffen..

Es braucht eine klare Vision und mutige
Leadership.« Brent Toderian, Stadtplaner



»Wenn Sie nicht wirklich gewillt sind, dem Autofahrer ein paar Quadratmeter wegzunehmen und dessen Vorankommen etwas schlechter zu machen, um dem Radverkehr mehr Platz zu machen, dann sparen Sie sich ab hier das Weiterlesen.« (Heinrich Strößenreuther)

DER | BERLIN-STANDARD

Moderne Radverkehrspolitik Made in Germany –
Ein Bildband über Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz



Heinrich Strößenreuther

Thiemo
Graf
Verlag





Radwege – zum Preis eines Weizenbieres

Radverkehr ist fast die billigste Verkehrsart, die es gibt. Nur Fußverkehr geht noch günstiger, eigentlich braucht es dafür nur gute Schuhe und einen noch halbwegs rüstigen Körper. Ein Schotterweg, eine Wiese – alles lässt sich zu Fuß erreichen. Wollen wir es bequemer, müssen es trockene Fußwege sein, ein Trottoir frei von Schlamm und Schilf oder auch mal eine Fußgängerbrücke.

Das gleiche gilt für den Radverkehr. Mit einem Mountain-Bike schaffen Sie fast jede Strecke, Googlein Sie doch einfach mal „Danny Macaskill: The Ridge“¹⁰ und überzeugen sich. Wollen Sie allerdings mehr Menschen für den Radverkehr gewinnen als nur ein paar Red-Bull-gedopte BMX-Freaks, braucht es breite und bequeme Radwege. Man möchte wie im Auto auch nebeneinander fahren und sich unterhalten können, sicher abgegrenzt von furchterregend tosenden 40-Tonnern radeln und nicht nur rote Welle haben, sondern auch den „Flow“ der grünen Welle genießen, wie es für Autofahrer oft eine Selbstverständlichkeit ist.

All das kostet Geld. Aber ehrlich gesagt, es handelt sich bislang um Peanuts. Wir haben in Berlin nachgerechnet¹¹: Bislang wurde für den Preis eines Weizenbieres¹² pro Einwohner und Jahr in den Radverkehr investiert: Gerade mal 3,80 Euro betrug das jährliche Vergleichsbudget. Für den Kfz-Verkehr wurden dagegen satte 80 Euro auf den Tisch gelegt, der ÖPNV verschlang 290 Euro pro Einwohner und Jahr an Zuschüssen, Ticketpreise noch nicht eingerechnet.

Für das Rad- und Mobilitätsgesetz muss der Berliner Senat an die 660 Mio. Euro bis 2030 investieren. Hört sich viel an? Nicht für Berliner Verhältnisse. Wir gönnen uns drei Kilometer Autobahn für 450 Mio. Euro, Berliner Teuerung unberücksichtigt. Die Stillstandskosten des im Bau befindlichen, immer noch nicht eröffneten Hauptstadtflughafens belaufen sich auf über 1 Mio. Euro pro Tag – für nix. Fast alle größeren Bauten haben am Schluss schnell 20–30% mehr gekostet: nicht nur in Berlin, auch bei den sparsamen Schwaben mit ihrem Stuttgart 21.

Geld ist genügend da, es wird nur falsch ausgegeben: Steuergelder, die heute in den Pkw- und Lkw-Verkehr fließen sollen, dürften Sie morgen nur noch in die CO₂-armen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Bahn und Sharing investieren.

Schauen Sie auch gleich beim Personal mal nach wie viele Planer Straßen für den Kfz-Verkehr planen, und ob Sie mindestens genauso viele Kollegen an den Zeichenbrettern haben, die für den Radverkehr arbeiten. Wenn nicht, lassen Sie umschulen, um in Zukunft die richtigen Dinge tun zu lassen. Wie Sie sehen werden, ist die Planung guter Radinfrastruktur leichter, als Sie denken.

Stellen Sie sich auf Widerstand ein, denn Bauingenieure bekommen feuchte Augen, wenn es um Beton geht: Je tiefer, desto besser, je dicker, desto spannender. Radwege sind da ganz anders. Oft helfen schon Pinsel, Farbe und ein paar Poller, um einen Parkstreifen

zu versetzen und wie von Zauberhand einen sicheren und geschützten Radweg zu schaffen. Sie müssen Ihre Kollegen schon gewinnen für ihre neue Aufgabe ...

Ihren Job hat schon Antoine de Saint-Exupéry beschrieben: „Wenn Du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.“

MODERNE RADVERKEHRSPOLITIK BRAUCHT STRATEGIE: SONNTAGSREDEN HELFEN NIEMANDEM

Kapitel 1 des Berlin-Standards:

»Moderne Radverkehrspolitik braucht Strategie: Sonntagsreden helfen niemandem«

... und es braucht entsprechende Budgets – der Preis eines Weizenbiers pro EinwohnerIn und Jahr ist zu wenig ...

Mit anderen Worten: die Verkehrswende kann man nicht herbeireden, sondern durch strategische Investitionen in Infrastruktur fördern und beschleunigen ...



- Eine Mehrheit der Bevölkerung nützt das Fahrrad nur, wenn es sich auch wirklich sicher und gut anfühlt, diese Zielgruppe ist „interested but concerned“.
- Wir gewinnen diese Menschen mit hervorragender Infrastruktur. Wir müssen das Prinzip 8/80 (Jan Gehl) beachten: 8- und 80-Jährige sollten sich sicher bewegen können. Kinder und ältere Menschen haben das Recht auf »independent mobility«. Würde ich meine achtjährige Tochter mit meinem 80-jährigen Vater da fahren lassen?“ – das ist die Testfrage für gute Radwege für Stadtplanung und Kommunalpolitik.
- Der Dreh- und Angelpunkt der Verkehrswende ist die Flächenverteilung in unseren Städten und Gemeinden. Denn nichts anderes ist Verkehrspolitik: Die Verteilung von Flächen und Budgets.



Kinder sicher mobil?



Kindertauglich: Die Kinder rein, damit die Autos draußen spielen können

Wenn sie zehn Jahre alt sind, müssen sie runter vom Gehweg, so sagt es das Gesetz. Aber wer wollte seine Kinder 40-Tonnern, hektischen Taxifahrern oder Handy-nutzenden Autofahrern aussetzen?

Eine No-Go-Area für Ausländer würde politisch auf das Schärfste diskutiert, bei Kindern ist es auf unseren Straßen leider akzeptierter Normalzustand. Zeit das umzudrehen!

Kinder wohnen häufig in Nebenstraßen, wo es keine Radwege gibt. Sollen sich die Kinder in ihrer Stadt frei und gesund entwickeln, müssen Sie für sichere Kindermobilität jenseits von Elterntaxis sorgen. Wenn Eltern sagen, hier ist es so sicher, dass ich mein Kind alleine Radfahren lasse, dann haben Sie einen guten Job gemacht.

Auch wenn das Wort Kinder sowie Schulwegsicherheit nur ein einziges Mal im MobG auftaucht, gibt es eine bemerkenswerte eindeutige Aussage in der Präambel sowie im § 1 und § 3: "Mobilität in Berlin soll (...) in allen Teilen Berlins gleichwertig und unabhängig vom Alter (...) gewährleistet werden."

Dieser Paradigmenwechsel weg von objektiver Sicherheit – dem Handeln nach Zusammenstößen – hin zu subjektiver Sicherheit ist ein wesentlicher Meilenstein in der deutschen Verkehrspolitik. Er zwingt zu neuen infrastrukturellen Standards und kann gerichtlich eindeutige Klärungen herbeiführen.

DER BERLIN-STANDARD FORDERT

- Das Land Berlin soll gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins gewährleisten und damit die Teilhabe aller Personen am gesellschaftlichen Leben absichern.
- Die objektive und möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden ist durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen zu erreichen.
- Zur Vermeidung von Unsicherheitsgefühlen sollen die subjektiven Wahrnehmungen der Menschen durch planerische Gestaltungen unter Sicherheitsaspekten positiv beeinflusst werden.
- Mit dem Ausbau des Radverkehrsnetzes wird sichergestellt, dass vor allem Schulen und Einrichtungen für Kinder, Jugendliche und Senioren direkt und sicher erreichbar sind.
- Die Jugendverkehrsschulen in allen Bezirken sind aufrecht zu erhalten.
- Das Verkehrssicherheitsprogramm hat in jedem Fall geeignete Maßnahmen festzulegen, die der Herstellung der Schulwegsicherheit bei konkreten Gefährdungen von Kindern dienen; diese sind von den für Verkehrssicherheit zuständigen Stellen umzusetzen.

Schaffen wir es als Gesellschaft nicht, Mobilität und Beweglichkeit unserer Kinder zu steigern, werden wir das später konkret zu spüren bekommen.

IM ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Wussten Sie, dass der Bewegungsumfang von Kindern einen direkten positiven Einfluss auf deren Konzentration in der Schule und auf deren Schulnoten hat? Dass der frei erlaubte Aktionsradius für Kinder innerhalb von vier Generationen um 90% schrumpfte? Dass 75% aller Befragten von Verkehrserziehungsstellen (Schulen und Polizei) sagen, dass die Radfahrferigkeit von Grundschulkindern leicht bis stark abgenommen hat? Dass guter Radverkehrunterricht in der ersten und zweiten Klasse um 40% bessere Fahregebnisse als ungeschulte Kinder ermöglicht?

DAUMENREGEL

Wenn Sie ein elfjähriges Kind an dieser oder jener Stelle alleine Radfahren lassen, dann haben Sie eine sichere Infrastruktur geschaffen – alles andere ist Murks und muss nachgebessert werden. Fragen Sie notfalls die Eltern.

Quelle: Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Berlin, S. 1, 3, 7, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

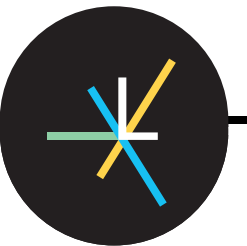
QUICK-WIN-STRATEGIE


UMSETZUNGSDAUER			
FINANZBEDARF			

DER BERLIN-STANDARD

»Kinder wohnen häufig in Nebenstraßen, wo es keine Radwege gibt. Sollen sich Kinder in Ihrer Stadt frei und gesund entwickeln, müssen Sie für sichere Kindermobilität jenseits von Elterntaxis sorgen. Wenn Eltern sagen, hier ist es so sicher, dass ich mein Kind alleine Radfahren lasse, dann haben Sie einen guten Job gemacht.

Daumenregel: Wenn Sie ein elfjähriges Kind an dieser oder jener Stelle alleine Radfahren lassen, dann haben Sie eine sichere Infrastruktur geschaffen – alles andere ist Murks und muss nachgebessert werden.





Reichsstraße: >2000 LKW/24h





Engel-Kreisverkehr





plan b – 8 Gemeinden planen gemeinsam



Überörtliche Planungen

»Radeln durchs Ried«

Schnelle Radverbindungen durch den »Central Park« des Unteren Rheintals





RdR

Radfahren durchs Ried

Korridoruntersuchung
Hofsteig – Rheindelta – Lustenau – Dornbirn



»Radeln durchs Ried«



A photograph of two men standing with their bicycles in an outdoor setting. The man on the left is wearing a dark quilted vest over a dark shirt and blue jeans, gesturing with his right hand. The man on the right is wearing a light blue button-down shirt and dark jeans, looking towards the first man. They are both on black bicycles. The background shows a cloudy sky and some greenery.

Christian Sepin
Gemeindepräsident AU (CH)

Grenzüberschreitende Planung im »Velotal Rheintal«



Zu Fuss oder mit dem Velo – sicher und schnell von Lustenau nach Au

Für die VelofahrerInnen und FussgängerInnen stehen im unteren Rheintal keine sicheren und damit auch keine attraktiven Verbindungen über den Rhein zur Verfügung. Ein Leuchtturmprojekt ist deshalb der Bau einer Velobrücke von Lustenau nach Au. Damit wird insbesondere für ArbeitspendlerInnen eine attraktive, sichere und schnelle Verbindung für den Velo- und Fussverkehr geschaffen, um von Ost nach West und umgekehrt zu gelangen.



Fußgänger- und Fahrradbrücke Au (CH) – Lustenau (A)









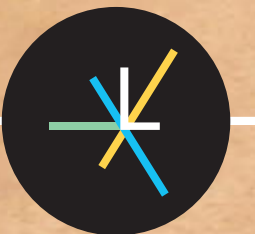


Sandstraße – Grüttstraße ...





Sozialzentrum Schützengarten | Reichshofstadion





Reichshofstadion – »Green Stadium«







Sportlich zum Match





»Glaserweg« – Fahrradstraße statt Stauumfahrung





LIEGEVELO-WM 2023
11/12/13 AUGUST
LUSTENAU (A)





Begegnungszonen

Volksschule Kirchdorf



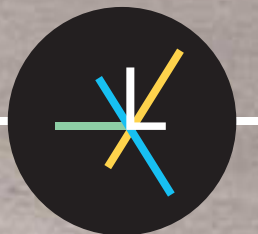


Volksschule Rheindorf





Mittelschule Kirchdorf





Bushaltestelle »Engel«





Radwege

Alter Rhein



An aerial photograph showing a landscape with a river, railway tracks, and green fields. The river flows from the top left towards the bottom left. To the right of the river is a railway track. Further right is a paved road. The fields are green with some yellow wildflowers. In the background, there are some buildings and a town.

Landesradweg Lustenau – Hard





Fahrradkultur

Begeisterung | Bewegungslust | Cycle Chic

FAHRRAD PARADE

LUSTENAU



26.05.



»Fahrradparade«











„Winter-Radparade«





„Kinder-Radparade“





»Radriedtag« | jährliches Abschlussfest des Radius-Fahrradwettbewerbs





ERÖFFNUNG:
**RADWEG,
PUMPTRACK,
SPIELPLATZ**
IM HASENFELD

LIVE:
**NOAH
BONO**



#radlust



Eröffnung Radweg | Pumptrack | Spielplatz (Oktober 2024)



Lustenauer Gemeindeblatt

Amtsblatt der
Marktgemeinde
Lustenau



Radius Fahrradwettbewerb 2017
17. März bis 30. September

Marktgemeinde Lustenau

Freitag, 24. März 2017
Nr. 12/134. Jahrgang
www.lustenau.at

Einzelpreis:
Euro 0,50

Lustenauer Gemeindeblatt

Amtsblatt der
Marktgemeinde
Lustenau



Lustenau lädt zum Radlerfest!
Fahrradmarkt, Fahrradparade & Picknick
Samstag, 6. Mai, 9.00 bis 15.00 Uhr
Rathausstraße und Virglar Hoschtat

Marktgemeinde Lustenau

Freitag, 05. Mai 2017
Nr. 18/134. Jahrgang
www.lustenau.at

Preis:
Euro 0,50



Gemeindeblatt Lustenau

Die Gemeinde
am Rhein



Rad-Ried-Tag
Sonntag, 1. Oktober
Festplatz beim Sender im Ried

Gemeindeblatt Lustenau

Die Gemeinde
am Rhein

Neues Mobilitätsangebot
VMOBIL Lab Leihrad
Vom Bahnhof Lustenau schnell &
bequem ans Ziel und retour!



Gemeindeblatt Lustenau

Die Gemeinde
am Rhein



Rad.Lust am Markt
Samstag, 22. April
8 – 12 Uhr
Kirchplatz

Gemeindeblatt Lustenau

Die Gemeinde
am Rhein



Mitmachen
beim RADIUS!
20.3. – 30.9.2023





Lustenau führt Tempo 30 auf fast allen Straßen im Ortsgebiet ein. (Foto Miro Kuzmanovic)

Mobilität

Tempo 30 für mehr Sicherheit und Lebensqualität

Lustenau folgt dem Vorbild vieler lebenswerter Städte in Österreich und ganz Europa und führt Tempo 30 als neue Regelgeschwindigkeit ein. Auf fast allen Straßen im Ortsgebiet gelten künftig 30 km/h. Weniger Tempo bringt nachweislich weniger schwere Unfälle, weniger krankmachenden Lärm und Abgase und damit mehr Sicherheit und besseren Schutz für die Kinder, bessere Luft und Lebensqualität für alle Menschen. Der Gemeindevorstand hat die entsprechenden Verordnungen in seiner Sitzung am 21. März 2024 beschlossen, nun geht es an die Umsetzung. Sobald die notwendigen Beschilderungen und Markierungen angebracht sind, treten die Verordnungen in Kraft.

Tempo 30 und Verkehrsberuhigung im Wohngebiet durch Begegnungszonen und Fahrradstraßen und Fuß- und Radwege: Lustenau hat 2021 unter Einbindung der Bevölkerung sein

Verkehrskonzept überarbeitet und setzt seither Schritt für Schritt Maßnahmen um, die die Sicherheit und Aufenthaltsqualität auf der Straße wirkungsvoll verbessern.

Geschwindigkeitsreduktion und weitere Fahrradstraßen

Erst vor einigen Tagen wurde der Start für den neuen Radweg vom Zentrum ins Hasenfeld gefeiert und ab dem 2. April gibt es im Birkenweg eine Schulstraße, in der in der Früh und mittags zur Sicherheit der Schul- und Kindergartenkinder kein Autoverkehr erlaubt ist. Das grenzüberschreitende Leuchtturmprojekt, die Radbrücke Lustenau-Au, steht in den Startlöchern und nun soll die Geschwindigkeitsreduktion auf fast allen Gemeindestraßen für noch mehr Sicherheit sorgen. Zusätzlich wird das Netz an Fahrradstraßen und Radwegen weiter ausgebaut. So entsteht zum Beispiel von der Raiffeisenstraße über den neuen Radweg



Weiterhin 40 km/h gilt auf den Achsen Säger-, Mühlefeld-, Weiher-, Radelzky- und Roseggerstraße sowie Holz- und Staldenstraße und Rasis Bündt.

Hasenfeld eine durchgängige sichere Radverbindung vom Zentrum Kirchdorf bis an den Alten Rhein.

„In den Ortsteilgesprächen und Quartiersspaziergängen standen die Bewohnerinnen und Bewohner den verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Verkehrskonzept und im Räumlichen Entwicklungsplan durchgehend positiv gegenüber. Viele Diskussionen drehten sich darum, wie wir den Auto-Schleichverkehr verringern und den zunehmenden Autoverkehr rund um die Schulen und Kindergärten verbessern können. Mit Tempo 30 haben wir dafür nun einen weiteren wirksamen Hebel“, unterstreicht Mathias Blaser, Obmann des Verkehrsausschusses.

Sicherheit und Lebensqualität

„Tempo 30 wirkt, das belegen alle Zahlen“, untermauert Bürgermeister Kurt Fischer. So können durch den kürzeren

Bremsweg schwere Unfälle verhindert oder Unfälle ganz vermieden werden. Weniger Tempo führt auch dazu, dass sich die Menschen zu Fuß oder mit dem Rad wieder sicherer fühlen und das Auto öfters stehen lassen. „Daher werden wir den Ausbau der Fahrrad- und Fußwege weiter forcieren. Allen ist klar, dass wir auf die Schwächsten im Verkehr mehr Rücksicht nehmen müssen. Kinder müssen sicher unterwegs sein können, auf dem Weg zur Schule oder ins Training, genau wie ältere Menschen, wenn sie beispielsweise einkaufen gehen. Der Straßenraum ist zudem nicht nur ein Verkehrsweg. Entlang der Straßen wohnen im Ortsgebiet auch viele Menschen, es geht auch um ihre Gesundheit und Lebensqualität. Tempo 30 ist ein Gewinn für uns alle: Es rettet Leben und macht unser Lustenau lebenswerter“, freut sich der Bürgermeister über den zukunftsweisenden Beschluss des Gemeindevorstands. „Dies“, so der Bürgermeister, „ist ganz im Sinne des Prinzips 8/80 des dänischen Stadtplaners Jan Gehl: 8-jährige und über 80-jährige sollen sich sicher im Straßenraum bewegen können. So wird die Freude an Bewegung gefördert, auch ein wichtiger gesundheitspolitischer Aspekt.“

Lustenau fordert Temporeduktion auf Landesstraßen

Vorerst gilt weiterhin Tempo 50 auf den Landesstraßen, die durch Lustenau führen: „Wir kämpfen weiter für weniger Tempo auf den gefährlichen Landesstraßen, denn auch hier wohnen und leben Menschen, fahren Rad, gehen zur Schule“, verleiht Bürgermeister Kurt Fischer der Forderung Lustenaus nach Temporeduktion auf den vielbefahrenen Landesstraßen durch Lustenau erneut Nachdruck.



Außerdem gibt es neue Fahrradstraßen: die Raiffeisenstraße, Hasenfeldstraße, Vorachstraße, Reichenaustraße, Widnauer Straße, Forststraße, im Hagenmahl und am Kanal.

Tempo 30 auf fast allen Straßen



Die Verordnungen treten in Kraft, sobald die notwendigen Beschilderungen und Markierungen angebracht sind.

Sicher in die Schule und in den Kindergarten

Nach den Osterferien ziehen die Volksschulkinder im Rotkreuz in die „Schule Am Schlatt“ vis-à-vis vom Kindergarten, während ihre Volksschule am Campus umgebaut und saniert wird. Der Birkenweg, wo sich Schule und Kindergarten befinden, wird ab dem 2. April zur Schulstraße. Das bedeutet, er ist zu Schulbeginn in der Früh und zu Schulende mittags für den Autoverkehr gesperrt und für die Kinder geöffnet. Das soll für mehr Sicherheit und weniger Verkehrschaos im Schulumfeld sorgen.

„Wir kennen es alle: Autoverkehr verursacht vor vielen Schule ein für Kinder gefährliches Verkehrschaos. So freut es uns sehr, dass wir gemeinsam u.a. mit der Volksschule, dem Kindergarten und der Polizei einen Weg gefunden haben, das Schulumfeld am Schlatt sicherer zu machen. Das haben Schulstraßen in anderen Ländern, wo es sie teilweise schon seit den 1980er-Jahren und seit Oktober 2022 auch in Österreich gibt, gezeigt: Sie sorgen für mehr Sicherheit für die Kinder, bringen weniger Eltern-Bringverkehr und mehr Zufriedenheit bei Schule, Eltern und vor allem Kindern“, freut sich Mathias Blaser, Obmann des Verkehrsausschusses.

Mehr Kindersicherheit ohne Autoverkehr

So sind Fahrzeuge auf dem Birkenweg an Schultagen von 7.15 – 8.00 Uhr und 11.30 – 12.45 Uhr künftig verboten, ausgenommen sind Anwohnerinnen und Anwohner, Einsatz- und Servicefahrzeuge sowie Radfahrerinnen und Radfahrer. Jedoch gilt für alle Schrittgeschwindigkeit. Eltern, die mit dem Auto kommen, können ihr Kind in den Kiss & Go-Plätzen im Bettelweg ein- und aussteigen lassen. Auf sicherem Weg können die Kinder von dort über die kleine Brücke auf dem Birkenweg in die Schule und in den Kindergarten gehen.

Gemeinsam für sicheres Schulumfeld sorgen

„Unser Appell richtet sich auch an die Eltern: Verzichteten Sie auf das Auto und begleiten Sie ihr Kind zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller in den Kindergarten und zur Schule. Oder fahren Sie mit dem Schulbus oder den Linienbussen. Lassen Sie uns gemeinsam für ein sicheres Schulumfeld sorgen. Wenn Sie Anregungen haben, sprechen Sie uns an. Wir sind in der ersten Zeit morgens vor Ort“, informiert Sicherheitswache-Kommandant René Schreiber.



Mehr Sicherheit für die Kinder: Der Birkenweg bei der Schule und dem Kindergarten „Am Schlatt“ ist ab dem 2. April eine Schulstraße. (Foto Miro Kuzmanovic)



Von der Raiffeisenstraße kommend führt der neue Radweg über die Grindelstraße ins Hasenfeld (Foto Lukas Hämmerle / Thomas Holzer)

Mobilität

Start für Radweg vom Zentrum ins Hasenfeld

Letzte Woche fand der offizielle Startschuss für den Radweg vom Lustenauer Zentrum ins Hasenfeld statt. Dieser führt über die Raiffeisenstraße, die zur Fahrradstraße wird, mit einer ampelgeregelten Querung über die Grindelstraße und an der Hannes-Grabher-Siedlung vorbei über die Hasenfeldstraße - die ebenfalls Fahrradstraße wird - bis an den Alten Rhein. Der Radweg ist auch das erste Projekt für den Rad- und Fußverkehr, das im grenzüberschreitenden Agglomerationsprogramm Rheintal in Zusammenarbeit von Vorarlberg und der Schweiz realisiert und mitfinanziert wird.

„Wer in Lustenau Rad fährt weiß, dass die Ortsteile Kirchdorf und Hasenfeld durch die stark befahrene L203 de facto voneinander getrennt sind. Diesen unbefriedigenden Zustand wollen ändern. Mit dem neuen Radweg schaffen wir eine wichtige und

sichere Verbindung vom Zentrum ins Hasenfeld, beispielsweise für die Kinder- und Jugendlichen, sei es zur Hannes-Grabher-Siedlung oder zum Alten Rhein, wo gerade das neue Fußballnachwuchszentrum entsteht. So wird die gesamte Achse von der Raiffeisenstraße über die Hasenfeldstraße bis zum Alten Rhein zur Fahrradstraße“, betonte Bürgermeister Kurt Fischer bei der Pressekonferenz, die anlässlich des Baustarts gemeinsam mit dem Land Vorarlberg und dem Verein Agglomeration Rheintal abgehalten wurde. „Mit diesem Projekt und einem Investitionsvolumen von 1,8 Millionen Euro starten wir die Umsetzung der länderübergreifenden Projekte“, freuten sich die Landesräte Marco Tittler und Daniel Zadra, Bürgermeister Kurt Fischer und Reto Friedauer, Gemeindepräsident von St. Margrethen und Präsident des Vereins Agglomeration Rheintal.



Sicherer Übergang dank Ampel: Der neue Radweg verbindet das Zentrum mit dem Hasenfeld mit einer Ampel über die L203 auf Höhe „Oski's“. (Foto Lukas Hämmerle)

Mehr Sicherheit bei der Überquerung der L203

Der neue Abschnitt der Landesradroute Alltag führt künftig vom Ortsteil Hasenfeld kommend, über die Negrellistraße um die Hannes-Grabher-Siedlung herum direkt ins Zentrum von Lustenau. Der 270 Meter lange und vier Meter breite Radweg wird asphaltiert und hat eine beidseitige Bankette von je einem halben Meter. Am Ende der Raiffeisenstraße kreuzt er die Grindelstraße L203 auf Höhe „Oski's“. Die sichere Überquerung der viel befahrenen Landesstraße wird eine Ampel ermöglichen, die für die Autofahrer auf Rot schaltet, wenn Radfahrerinnen und Radfahrer sich der Kreuzung nähern“, erklärt das Projektteam.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Der Verein Agglomeration wurde 2016 gegründet, um im schweizerischen und Vorarlberger Rheintal die Zusammenarbeit zu verbessern und die Entwicklung von Straße und Schiene besser abzustimmen. Auf beiden Rheinseiten verlaufen wichtige Verkehrsinfrastrukturen parallel wie die Holmen einer Leiter, aber wichtige Querverbindungen fehlen. „An diesen Sprossen arbeiten wir, um unseren Raum gemeinsam weiterzuentwickeln und bestehende Verkehrsprobleme miteinander zu lösen“, sagen die Mitglieder des Agglo-Vereins. Mittlerweile arbeiten neben dem Kanton St.Gallen und dem Land Vorarlberg 23 Gemeinden aus dem St. Galler und Vorarlberger Rheintal eng zusammen, um die grenzüberschreitend erarbeiteten Maßnahmenpakete auch gemeinsam zu finanzieren.

Weitere Projekte sollen folgen

Bis zum Jahr 2028 sollen im Rahmen des Agglo-Programms Rheintal noch weitere (Rad)Infrastrukturprojekte mit finanzieller Beteiligung der Schweiz auf Vorarlberger Boden folgen. In Lustenau wird hierbei der Fokus auf die Neugestaltung der L203, die neue Radbrücke Au - Lustenau sowie der Neubau von Radverkehrsanlagen im Betriebsgebiet Heitere liegen. Außerdem sind langfristig neben weiteren Maßnahmen zur Aufwertung der Straßenräume und des Fuß- und Radverkehrsnetzes größere Optimierungen im öffentlichen Verkehr, Straßennetzergänzungen und Verkehrsmanagementmaßnahmen vorgesehen.



Verkehrslandesrat Marco Tittler, der St.Margrethner Gemeindepräsident Reto Friedauer, Bürgermeister Kurt Fischer und Daniel Zadra starten gemeinsam für das erste Rad- und Fußgängerverkehrsprojekt durch.

30

30

Lustenauer Gemeindeblatt

Marktgemeinde Lustenau



Rad.Lust
Mehr Sicherheit
und Platz fürs Rad

27

27

Marktgemeinde Lustenau

Lustenauer Gemeindeblatt



BOTTA
Raum für Originelles und Originales
made in Lustenau

27



PLATZ FÜR RAD



Die Straße Zur Feldrast und der Glaserweg sind beliebte und wichtige Radrouten nach Dornbirn. Um den Auto-Schleichverkehr zu unterbinden und die Sicherheit für alle Radfahrer:innen zu erhöhen, wurden sie jetzt als Fahrradstraßen verordnet.



Foto Miro Kuzma

Lustenauer Gemeindeblatt | Nr. 30 / 22

34

Lustenauer Gemeindeblatt

34

Gemeinde Lustenau



Fahrradparade
22. August 2020, 16.00 Uhr
Treffpunkt FESTIVELO

34

Gemeindeblatt der Marktgemeinde Lustenau | Freitag 21. August 2020 | Nr. 34 | 137. Jahrgang | www.lustenau.at



Gemeindeblatt Lustenau

Die Gemeinde
am Rhein



Mitmachen
beim RADIUS!
20.3. – 30.9.2023

Gemeindeblatt Lustenau

Die Gemeinde
am Rhein



Rad.Lust am Markt
Samstag, 22. April
8 – 12 Uhr
Kirchplatz

Gemeindeblatt Lustenau

Die Gemeinde
am Rhein



Rad-Ried-Tag
Sonntag, 1. Oktober
Festplatz beim Sender im Ried

Amtsblatt der Marktgemeinde Lustenau | Freitag 29. September 2023 | Nr. 39 | 140. Jahrgang | www.lustenau.at | Euro 0,70





Einladung zum »Rad-Picknick«





»Radeln ohne Alter«







CYCLING
WITHOUT
AGE



“THANK
YOU”

#Cycl
cyclin
ole@cyclingw



FESTI VELO

FAHR RAD! FESTWOCHEN
11.7 - 22.8

Marktgemeinde Lustenau

FAHR RAD! DIE RÜCKEROBERUNG DER STADT

Eine Ausstellung des Deutschen
Architekturmuseums DAM,
Frankfurt am Main

ein Lustenauer
Rad-Sommermärchen

AUSSTELLUNG • VORTRÄGE • FILME • MUSIK • KULINARIK

Lustenau, Dornbirner Straße 19

#radlust



FESTI VELO

FAHR RAD! FESTWOCHEN

11. JULI BIS 22. AUGUST

Dornbirner Str. 19, Lustenau (ehem. Carla Areal)

Der Sommer 2020 fährt Rad! Die vielbeachtete Ausstellung „Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt“ des Deutschen Architekturmuseums DAM aus Frankfurt am Main kommt nach Lustenau! Sie zeigt, wie das Fahrrad Städte rund um den Globus zurückerobert und ist das Herzstück von FESTI VELO, den Fahr Rad! Festwochen in Lustenau.



In Kooperation mit

DAM DEUTSCHES ARCHITEKTURMUSEUM

vai Vorarlberg Architektur Institut

PROGRAMM 11. JULI - 22. AUGUST

FESTIVELO, Dornbirner Straße 19, Lustenau - Eintritt frei! Alle Veranstaltungen sind bewirtet.
Die Indoor-Plätze sind begrenzt, um Anmeldung wird gebeten bei elke.fitz@lustenau.at

EINTRITT FREI!

AUGUST

SO 02. August	10:00 Uhr	Jazz-Brunch - 5 Musikerinnen und Musiker des Jazzorchester Vorarlberg	Musik und Kulinarik
DO 06. August	20:00 Uhr	Rad.Kino: Ice & Palms Max Kroneck und Jochen Mesle, Freeskier	Film & Filmgespräch
FR 07. August	16:00 Uhr	Ole Kassow , Gründer von Cycling without Age , Kopenhagen	Keynote
	19:00 Uhr	Mikael Colville-Andersen , Städteplaner und Gründer von Copenhagenize.com	Keynote
	20:00 Uhr	Sommer.Lust goes Fahrrad: Philipp Lingg & Vater	Musik
DO 13. August	20:00 Uhr	Rad.Kino: Das Mädchen Wadjda	Film
FR 14. August	17:00 Uhr	Familienausfahrt für kleine Entdecker - Agnes Steininger, Naturpädagogin Treffpunkt Rathaus	Radexkursion
	20:00 Uhr	Eine Stadt fährt Rad: Fahrradhauptstadt Münster Josef Thesing, Journalist, Münster	Vortrag
SA 15. August	16:00 Uhr	Führung durch die Ausstellung	Führung
DO 20. August	20:00 Uhr	Ideen zur Zukunft der Mobilität im Unteren Rheintal Gerd Köhler, Architekt	Vortrag
FR 21. August	14:00 Uhr	Mit dem Fahrrad auf den Spuren der Lustenauer Geschichte Oliver Heinzle, Archivar	Radexkursion
	20:00 Uhr	Wie man eine Stadt bewegt - Heinrich Strößenreuther , Manager und Fahrrad-Lobbyist, Berlin	Keynote
	anschl.	Sommer.Lust goes Fahrrad: Duo Lia	Musik
SA 22. August	16:00 Uhr	5. Lustenauer Fahrradparade , Treffpunkt FESTIVELO	Radausfahrt
	20:00 Uhr	Tour d'Alba und die Lenkerbande präsentieren: Rad.Kino: Hugo Koblet - Pédaleur de charme	Film

FESTI
VELO



FESTI
VELO
11.7 - 22.8

FESTI
VELO
11.7 - 22.8

FAHR RAD! FESTWOCHE

FAHR RAD!
DIE RÜCKERBERUNG
DER STADT
Eine Ausstellung
Frankfurt am Main

FAHR RAD!
DIE RÜCKERBERUNG
DER STADT

Eine Ausstellung
Frankfurt am Main

RHEINE
LEBENSQUALITÄT



RHEIN-LEBENSQUALITÄT

**FESTI
VELO**
11.7 - 22.8

**FES
VEL**
11.7



Radkino





Open Air Radkino





Förderungen





»Job-Rad«





RadLust bis ins hohe Alter ...







Cycle-Chic







Fahrrad-Demo



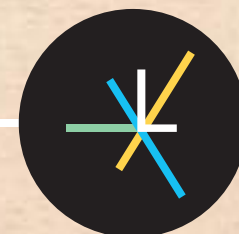


RadheldInnen





»Nudelpartie«







Fahrradprüfung





Fahrradkurs





Rad-Aktionen von Lustenau Marketing









Fahrradmarkt

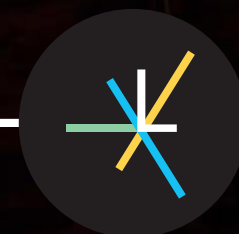








»Sommer-Lust am Platz«





Szene Open-Air





Fahrrad-Lounge beim Open-Air









Rad.Lust im Winter



»Winterhart«







Das Punkte-System für nachhaltige Mitarbeitermobilität

Gemeinsam in die Zukunft investieren.



Eingabe **Einträge** **Statistik** **Top ...** **Info** **Shop** **Einstell.** **Abmelden**

test.nr115: Strecken in KW 40 3600 EcoPoints verfügbar

Strecke (km)	Öffis	Fahrrad	Zu Fuß	Fahrgemein. Mitfahrer	Fahrgemein. Fahrer	Auto Motorrad	Andere	Parkplatz verwendet
18								nein

Dienstag 03.10.2017 + Eintrag hinzufügen

18 ganztags

»EcoPoints« – Anreizsystem für nachhaltige Mobilität





»Radhaus« Lustenau



The image shows the exterior of a modern kindergarten building with red vertical wooden siding. Several windows and doors are visible. In the foreground, a row of bicycles and a blue and yellow three-wheeled bicycle trailer are parked on a gravel area. A large tree with green leaves is on the left, and a metal ramp structure is on the right. The text 'Kindergarten Am Schlatt' is written on the red wall.

Kindergarten Am Schlatt

KindergartenpädagogInnen vorbildlich mobil



**Mutig aufmachen zum utopischen Fernziel
einer lebenswerten urbanen Region,
dem Zentrum des chancenreichsten Lebensraums.**

Das klingt für euch hoffnungslos utopisch? Ich gebe uns die ersten beiden Sätze von Ernst Blochs »Prinzip Hoffnung« mit auf den Weg:

»Es kommt darauf an, das Hoffen zu lernen. Seine Arbeit entsagt nicht, sie ist ins Gelingen verliebt statt ins Scheitern.«

Machen wir uns an die Arbeit – mutig und verliebt ins Gelingen ...





Erfolge feiern ...

das Ziel nicht aus
den Augen verlieren
und bei Gegenwind
nicht den Mut ...

Danke für die Einladung
und Eure Aufmerksamkeit
und danke meinem
»radlustigen« Team,
ohne das ich heute nicht
hier bei Euch wäre.

