



DI Dr. techn. Luzian PAULA
Ingenieurkonsulent für Raumplanung und Raumordnung
Staatlich befugter und beeideter Ziviltechniker
A-1030 Wien, Engelsberggasse 4/4.OG
T +43 1 718 48 68 F/20 dr.paula@gpl.at
www.gruppeplanung.at www.paula.at

MARKTGEMEINDE ST. ANDRÄ-WÖRDERN

Örtliches Entwicklungskonzept

Radverkehr

V O R E N T W U R F

Ziele und Massnahmen

Bearbeiter DI G. Seebacher, DI S. Laussegger

Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSLAGE	2
2	RADFAHREN IN NIEDERÖSTERREICH	3
3	GESTALTUNG VON RADVERKEHRSANLAGEN	4
3.1	Grundsätzliche Ziele und Maßnahmen.....	4
3.2	Maßnahmen zur Verbesserung für den Radverkehr	6
3.3	Grundsätzliche Schlussfolgerungen	9
4	ZIELE UND MASSNAHMEN IN ST. ANDRÄ-WÖRDERN	10
4.1	Informations- und Bewusstseinsbildung	10
4.2	Radroutennetz.....	11
4.3	Fahrradleitsysteme	15
4.4	Radabstellanlagen	16
5	ZUSAMMENFASSUNG	17
	QUELLENVERZEICHNIS	18

1 Ausgangslage

Die im Jahr 2008 abgeschlossene Grundlagenforschung zum Örtlichen Entwicklungskonzept (ÖEK) der Marktgemeinde St. Andrä-Wördern enthält zum Thema Verkehr einen eigenen ausführlichen Erläuterungsbericht, darin wird auch der Radverkehr abgehandelt.

Der vorliegende Teil 2 enthält mögliche ÖEK-relevante Ziele und Maßnahmen zum Thema Radverkehr. Es geht dabei also nicht um die Erarbeitung von detaillierten organisatorischen und baulichen Maßnahmen. Im Auftrag der Gemeinde wird das Thema Radverkehr den anderen Themenbereichen des ÖEK zeitlich vorgezogen. Nach Diskussion der vorliegenden Inhalte in der Gemeinde und Feinabstimmung mit den anderen Themen des ÖEK werden die Inhalte wieder in das Gesamtkonzept des ÖEK eingebunden.

2 Radfahren in Niederösterreich

Das Land Niederösterreich verfolgt seit 2007 das Ziel, den Anteil der Radfahrten bis 2012 von 7% auf 14% zu erhöhen. 2007 waren 25% der Autofahrten in NÖ kürzer als 2,5km und ein Viertel aller Wege mit dem Auto waren Freizeitwege. Diese Wege können zu einem großen Teil auch mit dem Rad zurückgelegt werden, wenn entsprechende Angebote und in der Bevölkerung das notwendige Bewusstsein vorhanden sind.

Das Ziel der Erhöhung des Radverkehrs soll mit einem ganzen Maßnahmenbündel erreicht werden, wie z.B.

- Schließung von Lücken bei Radverbindungen
- Gestaltung radfreundlicher Ortsdurchfahrten
- Förderungen für Radlprojekte, kostenlose Beratung durch Fahrradexperten der Dorf- und Stadterneuerung, des Klimabündnisses, der Regionalmanagements und der Umweltberatung.

Auch für das Jahr 2009 wurde ein spezielles Maßnahmenpaket geschnürt, wie z.B.

- Weiterführung der kostenlosen Beratung/Betreuung von Gemeinden (auf Antrag)
- Radständer für Nahversorger
- Förderung bewusstseinsbildender Maßnahmen in den Gemeinden in einem bestimmten Ausmaß und die Förderung von Alltagsradwegen außerhalb des Ortsgebiets zur Verbindung von Gemeinden bzw. Katastralgemeinden bzw. Anbindung wichtiger Infrastruktureinrichtungen
- Gemeindegewettbewerb für Radfahr-Schlüsselprojekte: Siegerprojekte werden zu 50% (max €100.000) gefördert

Detailinformationen zu dem Maßnahmenpaket 2009 sind unter www.radland.at zu finden. Ebenso enthält die Broschüre „Radfahren im Alltag in NÖ“ vom Amt der NÖ Landesregierung (siehe auch www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Radfahren-in-NOe) grundlegende Argumente bzw. Informationen zum Thema Radverkehr.

3 Gestaltung von Radverkehrsanlagen

3.1 Grundsätzliche Ziele und Maßnahmen

Die beiden wichtigsten Ziele für den Radverkehr sind:

- Förderung des Radverkehrs nicht nur im Freizeit- und Tourismusbereich, sondern auch im Alltagsbereich zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung, Vermeidung von Verkehrslärm und damit Erhöhung der Lebensqualität in der Gemeinde
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer

Diese Ziele können beispielsweise mit nachstehenden Maßnahmen erreicht werden:

- Information und Bewusstseinsbildung speziell auch für den Alltagsradverkehr
- Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Schließung von Lücken des Radroutennetzes
- Verdichtung des bestehenden Radroutennetzes
- Barrieren und Gefahrenstellen eliminieren
- Radfreundliche Gestaltung von Ortsdurchfahrten
- Kurze und komfortable Verbindungen zum öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus)
- Errichtung von Fahrradleitsystemen
- Witterungsgeschützte Radabstellanlagen direkt beim jeweiligen Bahnsteigzugang bzw. an der Haltestelle
- Aufstellen von komfortablen Radabstellanlagen (sicheres und griffbereites Abstellen von Rädern) an wichtigen Stellen
- Zusammenführung der örtlichen Radverkehrskonzepte in einer Region

Die größten Probleme bei der Umsetzung ergeben sich auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, die meist den Erfordernissen des Kfz-Verkehrs entsprechend ausgebaut wurden:

- Hier ereignen sich die meisten Unfälle mit Radfahrern.
- Hier dominiert der Kfz-Verkehr mit zumeist unverträglich hohen Geschwindigkeiten.

- Hier überlagern sich oft sehr hohe Nutzungsansprüche verschiedenster Art, für deren optimale Berücksichtigung der Platz fehlt.

Zur Verbesserung der Verhältnisse kommen verschiedenste Lösungen in Betracht, deren Einsatz von den jeweiligen Verhältnissen abhängt:

- Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs zur Ermöglichung eines verträglichen, gemischten Verkehrs auf der Fahrbahn.
- Das Abmarkieren von Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen hat sich in vielen Fällen als kostengünstige, schnell verwirklichtbare Lösung zur Sicherung des Radverkehrs bewährt.
- Gut ausgeführte Radwege können die Sicherheit und den Fahrkomfort der Radfahrer erhöhen. Das Abmarkieren von Radwegen vom Gehweg erfolgt oft einseitig zu Lasten der Fußgänger (und der Radfahrer) und verursacht dann meist neue Probleme.
- Gute Sichtverhältnisse und eine für alle Verkehrsteilnehmer eindeutige Führung des Radverkehrs können die Ursache vieler typischer Knotenpunkunfälle mit Radfahrern ausschalten.
- Auch bei einer Verlagerung des Radverkehrs auf „Alternativrouten“ wird die Hauptverkehrsstraße in der Regel doch durch ihre anliegenden Ziele eine wichtige Verbindung für den Radverkehr bleiben.

Zur Erfüllung dieser Ziele ergeben sich folgende Hauptaufgaben für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen:

1. Verwirklichung geschlossener Netze für den Radverkehr, die nicht nur straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Freizeitwege, sondern alle Straßen und Wege umfassen, und auch die (engen) Ortszentren einbeziehen.
2. Sicherung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen durch separate Radverkehrsanlagen oder Erzielung eines verträglichen gemischten Verkehrs auf der Fahrbahn, insbesondere durch Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs.

3. Führung des Radverkehrs abseits der Hauptverkehrsstraßen durch gezielte Maßnahmen zur Erhöhung der Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes und Verbesserung der Benutzbarkeit.
4. Vervollständigung der Infrastruktur für den Radverkehr durch benutzungsfreundliche Abstellanlagen, Einrichtungen für den Bike&Ride-Verkehr, Wegweisung und Karten.

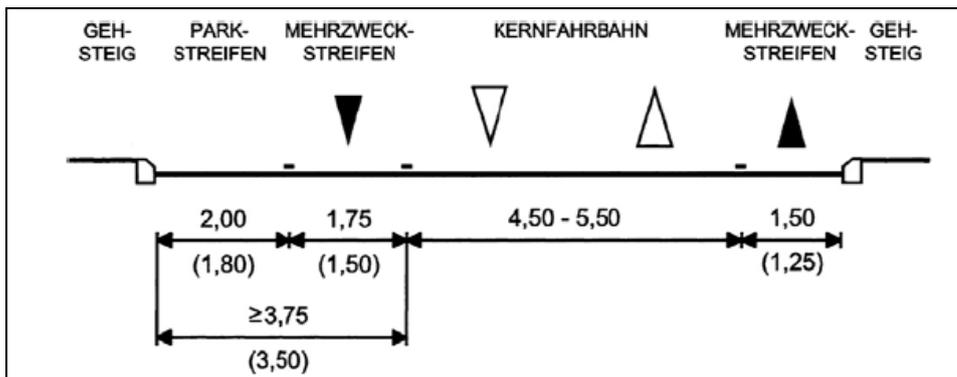
3.2 Maßnahmen zur Verbesserung für den Radverkehr

Da viele Hauptverkehrsstraßen ihre wichtige Funktion für den Radverkehr als meist direkte Verbindungsachse und als Standort wichtiger Ziele behalten werden, bleibt die nachträgliche Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr auf diesen Straßen auch dann eine wichtige Aufgabe, wenn in Radverkehrsnetzen „Alternativrouten“ über verkehrsarme Straßen ausgewiesen werden können.

Die hierfür in Betracht kommenden Lösungen hängen von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen ab:

- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn: Die Abwägung von einer Vielzahl an Nutzungsansprüchen auf Straßen in Ortsgebieten kann zu der Entscheidung führen, ganz auf Radverkehrsanlagen zu verzichten. Durch bauliche, gestalterische und verkehrsregelnde Maßnahmen kann das Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge auf ein Niveau gesenkt werden, so dass ein vertretbares Miteinander von Kfz- und Radverkehr möglich wird.
- Anlage von Mehrzweckstreifen: Wenn die Fahrbahn nicht verschmälert werden kann, wird in verstärktem Maße die Markierung von Mehrzweckstreifen auf der Fahrbahn als kostengünstige und schnell verwirklichtbare Lösung zur Sicherung des Radverkehrs praktiziert. Der Mehrzweckstreifen darf bei Begegnung breiterer Fahrzeuge von diesen kurz in Längsrichtung unter Rücksichtnahme auf den Radverkehr befahren werden.

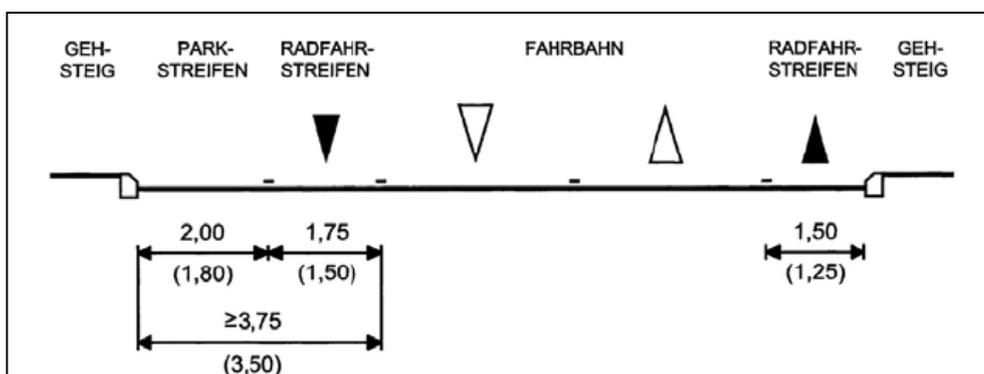
Bsp. Zweirichtungs-Fahrbahn mit Mehrzweckstreifen (Mindestmaße in m)



Quelle: RVS 2001

- Anlage von Radfahrstreifen: Besteht die Möglichkeit einer Verschmälerung der Fahrbahn, kann ein Teil der Fahrbahn als Radfahrstreifen abmarkiert werden (ebenfalls eine kostengünstige und schnell verwirklichtbare Lösung zur Sicherung des Radverkehrs). Ein Radfahrstreifen darf von anderen Verkehrsteilnehmern in Längsrichtung nicht benutzt werden. Radfahrstreifen können zur besseren Erkennbarkeit anders gefärbt werden als der restliche Teil der Fahrbahn. Vorteilhaft bei Radfahrstreifen ist vor allem die gute Erkennbarkeit der Radfahrer für den Kfz-Verkehr. Sicherheitsvorteile gegenüber baulich abgetrennten Radwegen sind deshalb vor allem bei Straßen mit vielen untergeordneten Einmündungen und Grundstückszufahrten gegeben.

Bsp. Fahrbahn mit Radfahrstreifen bei $V_{85} \leq 50\text{km/h}$ (Mindestmaße in m)

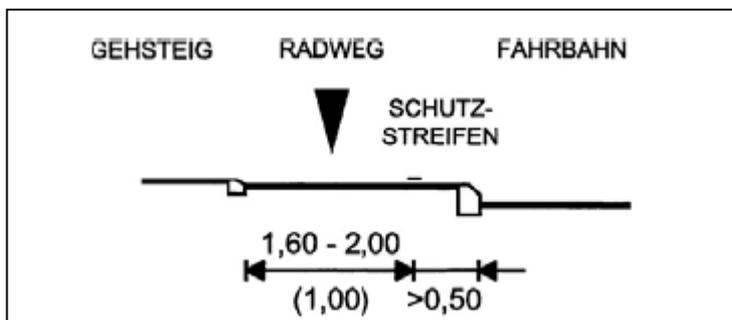


Quelle: RVS 2001

- Radfahren gegen die Einbahn: Da RadfahrerInnen stets umwegfrei und zeitsparend ans Ziel gelangen wollen, erhält das Radfahren einen Attraktivitätsvorsprung, wenn der Fahrradverkehr gegen die Einbahn ermöglicht wird. Die Tauglichkeit für den Radverkehr muss jedoch zuvor geprüft werden.

- Anlage von Radwegen: Ein Radweg ist ein für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnet Weg. Gut ausgeführte Radwege, die den Kriterien der Empfehlung für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen genügen, können die Sicherheit und den Fahrkomfort der Radfahrer erhöhen. In Ortsgebieten passiert der überwiegende Teil der Fahrradunfälle in Kreuzungsbereichen. Radwege können die Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr an Kreuzungen sogar verschärfen. Es sollte daher immer eingehend geprüft werden, ob die Errichtung einer eigenständigen Radweganlage, die Anlage eines Radfahrstreifens oder das Mitfahren im normalen Verkehrsstrom die lokal bessere Variante ist. Die Aufhebung der Benützungspflicht durch geeignete Beschilderung gibt geübten RadfahrerInnen die Wahlfreiheit, auch auf der Straße mitzufahren.

Bsp. Querschnitt für straßenbegleitenden Einrichtungsradweg (Mindestmaße in m)



Quelle: RVS 2001

- Verbesserung der Erkennbarkeit des Radverkehrs an Knotenpunkten: Sicherheitsdefizite an Knotenpunkten in Straßen mit Radwegen hängen vor allem mit der mangelnden Erkennbarkeit der Radfahrerüberfahrt und der (durch parkende Kfz verdeckten) Radfahrer zusammen. In erster Linie ist vor Kreuzungen die Sicht auf Radwege frei zu halten (durch bauliche Maßnahmen, Halte- und Parkverbote, entsprechende Pflege und Schnitt des Bewuchses).
- Abmarkierung vom Gehweg bzw. Ausweisung gemeinsamer Geh- und Radwege: Zur schnellen und kostengünstigen Erweiterung eines Radwegenetzes können Radwege von den Gehwegen abmarkiert werden. Solche Lösungen sind nur dann empfehlenswert, wenn die Seitenräume ausreichend breit sind, dass auch nach der Abtrennung der Radwege eine den jeweiligen Nutzungsansprüchen genügende Flächenaufteilung möglich ist. Ist dies nicht der Fall, führt eine Abmarkierung des Radweges zu einer Verschlechterung der Situation für den Radfahrer und die Fußgänger. Auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit haben viele Städte negative Erfahrungen mit solchen „Billiglösungen“ gemacht. Diese Aussagen gelten entsprechend für die Einrichtung gemeinsamer Geh- und Radwege.

- Sicherung des Radverkehrs an Engstellen: Für Engstellen gibt es zwar keine Standardlösungen. Die Reduktion der Querschnittsbreite sollte aber grundsätzlich zu Lasten aller Verkehrsarten gehen und nicht wie leider noch häufig zu sehen, nur Fußgänger und Radfahrer betreffen. Aus Sicherheitserwägungen wird es als günstiger angesehen, einen Radweg an einer kurzen Engstelle mit unzureichender Breite weiterzuführen, als ihn hier ganz zu unterbrechen.

3.3 Grundsätzliche Schlussfolgerungen

Die Ziele der Erhöhung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit kann durch unterschiedliche Maßnahmen erreicht werden.

RadfahrerInnen können im Mischverkehr im normalen Verkehrsgeschehen mitgeführt werden, solange die Verkehrsmengen oder die Geschwindigkeitsdifferenzen nicht zu groß sind (Mischverkehr oder Mehrzweckstreifen).

Ab einer gewissen Verkehrsstärke und Geschwindigkeit kann immer noch entschieden werden, ob sich ein Mischverkehr oder ein Trennverkehr (Radfahrstreifen oder Radwege) besser eignet.

Für Hauptverkehrsstraßen wird die beste Lösung sehr oft noch die Führung des Radverkehrs auf getrennten Anlagen (Radwege) sein. Die dazu notwendigen Flächen können aber bei Wahrung einer ausreichenden Sicherheit für den Radverkehr verstärkt auch durch die Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geschaffen werden.

Die Verkehrssicherheit auf Straßen kann durch deutliche Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten und verkehrsorganisatorische Maßnahmen erhöht werden. Untersuchungen zeigen, dass in Tempo-30 Zonen weniger Unfälle passieren als in Tempo 50 Zonen. Aus diesem Grunde ist das untergeordnete innerörtliche Straßennetz besonders fürs Radfahren geeignet.

Grundsätzlich dürfen Maßnahmenkonzepte, die Radfahrern in vorhandenen Straßenräumen nachträglich bessere Bedingungen verschaffen sollen, nicht nur isoliert auf den Radverkehr bezogen sein, sondern müssen in ein, allen Nutzungsansprüchen des bebauten Raumes gerecht werdendes, Gesamtverkehrskonzept integriert sein.

4 Ziele und Massnahmen in St. Andrä-Wördern

In St. Andrä-Wördern spielt der Radverkehr aufgrund des Donauradweges (Eurovelo 6) und der zahlreichen markierten Mountainbike-Strecken im Wienerwald vor allem im Freizeit- und Tourismussektor eine bedeutende Rolle. Aber auch im Alltagsverkehr nimmt das Radfahren immer mehr an Bedeutung zu. Das größte Potenzial für die Nutzung des Fahrrads im Alltag liegt im innerörtlichen und zwischenörtlichen Bereich auf kurzen Strecken. Bedingt durch das steile Gelände ist die Bedeutung des Fahrrades aber als Verkehrsmittel zwischen den Hauptorten und den südlichen Katastralgemeinden gering. Die konkreten Maßnahmen zum Radverkehr werden daher für die ebenen Gebiete der Katastralgemeinden St. Andrä, Wördern, Altenberg und Greifenstein erarbeitet und festgelegt.

Die Gemeinde St. Andrä-Wördern strebt nachfolgende Hauptziele an:

- Förderung des Radverkehrs nicht nur im Freizeit- und Tourismusbereich, sondern auch im Alltagsbereich
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen

4.1 Informations- und Bewusstseinsbildung

Die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr in der Bevölkerung ist von großer Bedeutung, damit kostspielige Investitionen nicht vergebens sind. Das Bereitstellen von Radverkehrsinfrastruktur allein ist zu wenig und oft auch nicht zielführend. Durch Informations- und Bewusstseinsbildung soll das Alltagsradfahren ein positives Image bekommen. Es gibt viele Möglichkeiten, wie eine Gemeinde den Radverkehr fördern kann, wie „Mit dem Rad zum Einkaufen“, „Mit dem Rad zur Arbeit“, Radfahrkurse, Radausflüge, Radlerfest, Rad-Anhänger-Verleih, Fahrradbörsen, Anerkennungspreise für „RadfahrerIn des Monats“.

Die Gemeinden können sich auch diesbezüglich im Zuge der RADLand-Kampagne des Landes NÖ jederzeit intensive Unterstützung jeglicher Art (siehe dazu Maßnahmenpaket 2009 unter www.radlland.at) holen.

4.2 Radroutennetz

Bei der Schaffung von zusätzlichen komfortablen und sicheren Radwegverbindungen für den Freizeit- und Alltagsverkehr sollen in St. Andrä-Wördern vor allem folgende mögliche Verkehrsziele berücksichtigt werden:

Bahnhof, wichtige Bushaltestellen, Schulen, Kindergarten, Arbeitsstätten, Geschäfte, Gemeindeamt, Freizeiteinrichtungen, Gaststätten, kulturelle und soziale Einrichtungen

Bei der Festlegung von Radrouten können die für den Radfahrer als gefährlich einzustufenden Hauptverkehrsstraßen B 14 und L 118 (Greifensteinerstraße) nicht gänzlich gemieden werden. Die Greifensteinerstraße hat eine sehr wichtige Erschließungsfunktion für vier Katastralgemeinden (St. Andrä, Wördern, Altenberg und Greifenstein) und ist daher als Radroute unverzichtbar. Es ist somit für die Gemeinde ein zusammenhängendes Radroutennetz zu erarbeiten, welches auf alle Fälle auch Parallelrouten zu den Hauptverkehrsstraßen, aber auch entlang der Greifensteinerstraße eine akzeptable Radfahrlösung anbieten soll.

Folgende Straßenzüge sollen künftig Teil des Radroutennetzes in den Orten St. Andrä, Wördern, Altenberg und Greifenstein sein. Durch Beschilderung bzw. genaue Wegweisung besteht auch für ortsfremde Personen die Möglichkeit, die sichersten Radrouten des Ortes benützen zu können:

- Entlang der Tullner Straße soll der auf der nördlichen Seite gelegene Gehweg zwischen Potzäckergasse und Nußgasse als kombinierter Geh- und Radweg ausgewiesen werden. Für eine Führung dieses Radweges bis ins Zentrum (Kirche) sind die Anlageverhältnisse allerdings nicht ausreichend, weshalb hier die Route über die Potzäckergasse-Kirchenweg vorgeschlagen wird.
- Als zweite Verbindung der Friedhofsiedlung mit dem Zentrum steht der asphaltierte Kirchenweg zur Verfügung. Über diese Verbindungsstraße kann sowohl das Zentrum als auch die Radwegverbindung entlang des Hagenbaches auf wenig befahrenen Straßen erreicht werden. Die Durchfahrt für Kfz soll nur für Anrainer gestattet sein.
- Als optimale Verbindung zwischen der Friedhofsiedlung und dem Ortsteil Wördern (Bahnhof und Donauradweg) soll der Wiesenweg dienen. Dieser Weg sollte zu diesem Zwecke asphaltiert werden und nur für Radfahrer und Fußgänger zur Verfügung stehen.

- Für eine weitere Verbindung zwischen Friedhofsiedlung und Donauradweg stehen auch die Nelkengasse und der neue Bahnübergang in Zeiselmauer zur Verfügung.
- Vom Bahnhof zur Badesiedlung und zum Donauradweg können zusätzliche Radrouten geschaffen werden:
Römerstraße - Korngasse - Schredengasse – Hafenstrasse
Römerstraße - Korngasse - Schredengasse – Schilfweg – Am Felde
Dazu wäre zu prüfen, ob der außerhalb des Ortsgebiets gelegene Straßenabschnitt der Schredengasse mit einem Radfahrstreifen versehen werden kann. Der Schilfweg wäre zu asphaltieren.
- Das nördlich der Bahn gelegene Betriebs- und Gewerbegebiet soll sowohl vom Bahnhof als auch vom Ortszentrum gut erschlossen werden. Für eine attraktive Radfahrverbindung zum Bahnhof wäre auf der Eduard Klinger Straße die Herstellung eines Mehrzweckstreifens oder Radfahrstreifens anzustreben. Das Betriebsgebiet ist vom Ortszentrum aus auch über Kirchengasse – Nelkengasse - neuer Bahnübergang - Eduard Klinger Straße erreichbar.
- Für eine Radwegverbindung zwischen Bahnhof/Sportplatz und Greifensteinerstraße steht die untere Waldgasse zur Verfügung, die als Geh- und Radweg ausgebildet werden könnte.
- Der derzeit schon bestehende Radverkehrsanlage entlang des Hagenbaches stellt eine ideale Verbindung zwischen Nutzungen nördlich sowie an der Bahn (Donauradweg, Betriebsgebiet, Bahnhof) und dem Ortszentrum und den bei der Greifensteinerstraße gelegenen Schulen dar. Diese Anlage und die Verbindung bis zur Greifensteinerstraße sollten als Radweg ausgewiesen werden. Der Übergang über die Lehnergasse soll mit einer Blockmarkierung abgesichert werden.
- Entlang der Greifensteinerstraße soll dringend, entsprechend den Möglichkeiten des Straßenquerschnitts, ein Mehrzweckstreifen markiert werden. Als Parallelroute Richtung Donauradweg könnten die Straßen Wiesengasse-Flurgasse-Donaustraße-Bahnweg-Kastanienallee herangezogen werden.
- Zwischen den Katastralgemeinden Wördern und Altenberg kann eine zusätzliche Radroute geschaffen werden, wenn der entlang der Bahntrasse verlaufende Feldweg zwischen der Feldgasse in Wördern und der Feldgasse in Altenberg asphaltiert wird.
- Das übrige Straßennetz von St. Andrä-Wördern ist wegen des durchwegs relativ geringen Verkehrsaufkommens und den bereits in vielen Siedlungsbereichen (z.B. Friedhof-

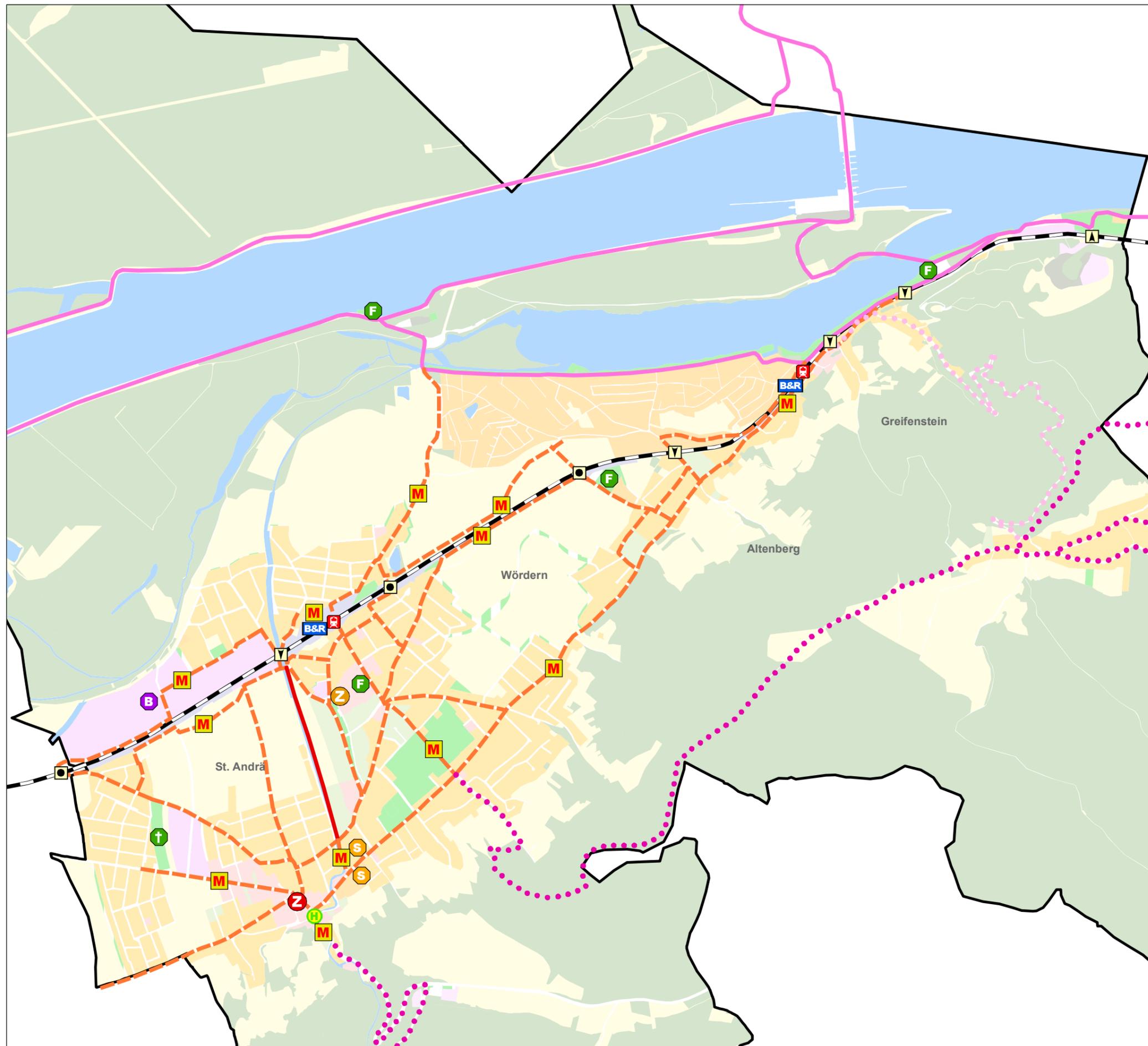
siedlung) festgelegten Tempo-30-Zonen ohne besondere weitere Maßnahmen zum Befahren mit Fahrrädern geeignet.

[siehe Karte Verkehrskonzept „Radverkehr“]

MARKTGEMEINDE ST. ANDRÄ-WÖRDERN

ÖRTL. ENTWICKLUNGSKONZEPT VERKEHRSKONZEPT

Radverkehr



M Maßnahme im Radverkehr

Radwege / Radrouten

- Radweg
- - - Radroute
- Donauradweg
- · · Mountainbikestrecke
- · · Verbindung Donauradweg - Wienerwald

Öffentlicher Verkehr

- Bahn
- R Bahnhof
- B&R Bike&Ride-Anlage
- H Haltestelle Wieselbus

Für den Radverkehr relevante Einrichtungen

- Z Zentrum
- Z Zentrale Einrichtungen
- S Schule
- F Freizeit
- † Friedhof
- B Betriebsgebiet

Möglichkeiten zur Querung der Bahn

- ◻ niveaugleicher Bahnübergang
- Y Unterführung
- ▲ Überführung

Quelle: Ortsplan; Mountainbike, Tourismusregion
Wienerwald; eigene Bearbeitung
Kartengrundlage: Flächenwidmungsplan

0 250 500 1.000 Meter



Bearbeitung: DI G. Seebacher, DI S. Laussegger
Technische Bearbeitung: DI S. Laussegger
GZ: 0680 / Stand: März 2009



DIPL.-ING. DR. TECHN. LUZIAN PAULA
Ingenieurkonsultent für Raumplanung und Raumordnung
Staatlich befugter und beideter Ziviltechniker
A - 1030 Wien, Engelsberggasse 4/4. OG T 01-718 48 68 F /20
dr.paula@gpl.at www.gruppeplanung.at www.paula.at

4.3 Fahrradleitsysteme

Ein gutes Radroutennetz benötigt ein verkehrssparendes Leitsystem für RadfahrerInnen bzw. eine gute Beschilderung, welche die RadfahrerInnen auf die besten Routen hinweist.

Die ortsansässige Bevölkerung kann die besten und kürzesten Wege sicherlich einfach finden, vor allem wenn auf die Radrouten in der Gemeindezeitung und in den öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen hingewiesen wird. Aber gerade in der Gemeinde St. Andrä-Wördern, die an einer wichtigen überregionalen Radwegverbindung, dem Donauradweg liegt, sollte Radverkehrsanlagen zur Information und Orientierung des ortsunkundigen RadfahrerInnen mit einer entsprechenden Wegweisung ausgestattet werden. Die Wegweisung soll ein zusammenhängendes Routennetz für den Freizeitverkehr oder auch ein innerörtliches Radverkehrsnetz umfassen.

Zu beschildern wären in erster Linie jene Ziele, die für die Benutzer des Donauradweges wichtig sind.

1. Bei den Abzweigungen vom Donauradweg bei der Schredengasse sowie bei der Kastanienallee sollte eine Beschilderung erfolgen, in welcher Richtung und wie weit entfernt das Ortszentrum und der Bahnhof bzw. die Bahnhaltestelle liegen. Dies sind sicherlich die wichtigsten Zielorte für Radfahrer.
2. An diesen beiden Stellen sollten die RadfahrerInnen auch auf die wichtigsten Gasthäuser bzw. Übernachtungsmöglichkeiten hingewiesen werden, wobei diese Schilder, die ja auch im Interesse der Gastronomiebetriebe aufgestellt werden, auch von diesen Betrieben finanziert werden sollten.
3. Die nächsten wichtigen Punkte für die Aufstellung von Hinweisschildern sind die Abzweigungen von der Hauptstraße in Richtung Bahnhof sowie zur Radverkehrsanlage entlang des Hagenbaches in Richtung Zentrum.
4. Auch bei den Bahnhöfen in Greifenstein und St. Andrä-Wördern sollten sich Hinweisschilder befinden, die einerseits zum Donauradweg und andererseits ins Ortszentrum weisen.
5. Im Zentrum von St. Andrä-Wördern ist es wichtig, dass bei den Abzweigungen der Lehnergasse und der Greifensteinerstraße von der B 14 Hinweisschilder in Richtung Donauradweg und Bahnhof weisen. Weitere wichtige Stellen für Hinweisschilder sind die Einmündungen des Hagenbachweges in die Lehnergasse sowie in die Greifensteinerstraße.

4.4 Radabstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs sind nicht nur die Schaffung von neuen Radfahranlagen und Radrouten, sondern auch eine bedarfsorientierte Anordnung von bedienungsfreundlichen und sicheren Abstellanlagen erforderlich.

Als die wichtigsten Standorte für Fahrradabstellanlagen sind der Bahnhof St. Andrä-Wördern und die Bahnhaltestelle Greifenstein zu nennen. Beim Bahnhof sind bereits Abstellanlagen vorhanden, es besteht hier bereits zusätzlicher Bedarf an weiteren Abstellanlagen. Bei der Bahnhaltestelle Greifenstein soll ebenfalls eine überdachte Abstellanlage errichtet werden.

Allgemein wird bei Bike&Ride Abstellanlagen und Langzeitabstellanlagen eine Überdachung der Anlagen empfohlen. Eine Überwachung (evtl. Einrichtung einer Videoüberwachungsanlage) würde Diebstahl weitgehend ausschließen.

Empfehlenswert ist auch die Herstellung von Abstellanlagen bei jenen Bushaltestellen, die vom Wieselbus angefahren werden (Wienerstraße).

Im Zuge der geplanten Neugestaltung des Friedhofsvorplatzes sollten ebenfalls Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden.

Weitere wichtige Standorte, wo Abstellanlagen vorhanden sein sollten, sind:

Schulen, Kindergarten; Geschäfte, Ämter, Freizeiteinrichtungen, Gaststätten, kulturelle und soziale Einrichtungen, Arbeitsstätten

Bezüglich der Abstellsysteme wird auf Folgendes hingewiesen:

Diebstahlschutz und sicherer Halt sind die Grundanforderungen, die Abstellhalterungen erfüllen sollen. Ebenso sollte das Abstellen und Entnehmen von Fahrrädern schnell und ohne Kraftaufwand möglich sein. Geeignete Systeme sind Anlehnbügel, Rahmenhalter und einfache Wandgeländer. Lenkerhalter und Vorderradhalter sind für den Einsatz im öffentlichen Raum weniger geeignet.

5 Zusammenfassung

Das vorliegende Radverkehrskonzept (siehe auch Seite 14, Karte Verkehrskonzept „Radverkehr“) für die Marktgemeinde St. Andrä-Wördern zeigt ein mögliches Radroutennetz in den ebenen Gebieten der Katastralgemeinden St. Andrä, Wördern, Altenberg und Greifenstein, für dessen Verwirklichung unterschiedliche Maßnahmen erforderlich sein werden.

ENTWICKLUNGSZIELE, MASSNAHMEN:

- Förderung des Radverkehrs nicht nur im Freizeit- und Tourismusbereich, sondern auch im Alltagsbereich zum Klimaschutz, zur Gesundheitsförderung, Vermeidung von Verkehrslärm und damit Erhöhung der Lebensqualität in der Gemeinde
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer

- Information und Bewusstseinsbildung speziell auch für den Alltagsradverkehr
- Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Schließung von Lücken des Radroutennetzes
- Verdichtung des bestehenden Radroutennetzes
- Erweiterung der Bike&Ride Anlagen bei den Bahnhöfen
- Aufstellen von komfortablen Radabstellanlagen an weiteren wichtigen Verkehrszielen
- Vervollständigung der Fahrradleitsysteme

Die im vorliegenden Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen zum Radverkehr dienen vorerst einmal als Diskussionsgrundlage für die Gemeindevertreter. Die Details zu den organisatorischen und baulichen Maßnahmen wären in einem weiteren Arbeitsschritt durchzuführen und am besten von einem Verkehrsplaner zu erarbeiten.

Quellenverzeichnis

Verkehrskonzept der Marktgemeinde St. Andrä-Wördern, August 1996, DI Schmid, DI Leinner, DI Graf

Radfahren im Alltag in Niederösterreich, April 2007, Amt der NÖ Landesregierung Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr; www.noe.gv.at/Verkehr-Technik/Radfahren-in-NOe; www.radland.at

RVS Merkblatt 3.13 Radverkehr, Juni 2001