



RADKONZEPT TERNITZ
UNSERE VISION
FÜR 2020



SCHWARZATAL



Impressum

Die GRÜNEN Ternitz
Mail: ternitz@gruene.at

Veröffentlicht: Mai 2017

Fachliche Leitung: Holger Heinfellner (Radlobby Schwarzatal)
Unter Mitwirkung von: Anna Spieß, Rita Teynor, Jana Teynor, Sevinc Balikci,
Marlene Birkelbach, Felix Birkelbach

VORWORT

Wochenende, die Sonne scheint, alles grünt – und auf dem Schwarzatal-Radweg wird spaziert, gejoggt und vor allem geradelt. Die Ternitzer Bürger/-innen haben offenbar ein Bedürfnis nach Bewegung an der frischen Luft. Doch damit diese Luft so frisch und das Grün so grün bleibt, müssen Initiativen gesetzt werden. Die Minimierung des motorisierten Individualverkehrs steht dabei an erster Stelle. Gerade in ländlichen Gebieten wie Ternitz und Umgebung eine Herausforderung für die Politik.

Der Schwarzatal-Radweg sowie die bereits bestehenden Radwege in und rund um Ternitz stellen einen erfreulichen und lobenswerten Bestand dar, es ist jedoch noch Luft nach oben. Der Ausbau und die Weiterentwicklung eines zeitgemäßen, möglichst flächendeckenden Radwegenetzes sind nötig, um den Bewohner/-innen die Möglichkeit, ihr Fahrrad im Alltag zu nutzen, zu eröffnen. Begleitende Maßnahmen, die den Ternitzer/-innen bewusst machen, welchen wertvollen Beitrag sie zu einem gesünderen Leben für sich selbst und ihre Umwelt mit ihren Fahrrädern leisten können, sind dabei ebenso wichtig – am besten beginnend bei den Kleinsten unserer Gemeinde mit Aktivitäten im Kindergarten. Doch auch und gerade für die älteren Ternitzer Bewohner/-innen stellen Fahrräder eine Möglichkeit zur selbstständigen Mobilität dar, die ihnen die Nutzung der lokalen Einrichtungen und Wirtschaftsbetriebe gestattet.

Das Radfahren bietet also Vorteile für alle – und um es für alle vorteilhaft anbieten zu können, haben die Grünen Ternitz ein Radkonzept für Ternitz erstellt. Zur fachlichen Unterstützung haben wir die Radlobby Schwarzatal und damit ExpertInnenwissen der größten Interessensvertretung für Radfahrende in Österreich ins Boot geholt.

Die Bestandsaufnahme zeigt gute Ansätze und viel Potential, das es zu nutzen gilt. Dazu gibt es eine Reihe von Maßnahmen, um die Hauptverkehrsverbindungen in Ternitz auch mit dem Fahrrad tatsächlich zu verbinden. Im gesamten Ternitzer Stadtgebiet und seiner Umgebung lassen sich viele Ortsteile feststellen, die mit teils einfachen Mitteln zu verbinden sind – hier genügen Markierungen und Beschilderungen. Andernorts müssen bauliche Maßnahmen gesetzt werden, um zum Beispiel die Schulen an den Radweg anzuschließen, was unseres Erachtens unbedingt notwendig ist.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen, die sich strukturiert in diesem Radkonzept finden, wird der Ternitzer Bevölkerung ein zukunftsweisendes Modell für nachhaltigen Verkehr geboten, das einen wichtigen Beitrag leistet, Ternitz auch für die folgenden Generationen grün und lebenswert zu gestalten.

WARUM RADFAHREN?

Am 18. Juni 1817 unternahm der deutsche Forstbeamte Karl Drais die erste Ausfahrt mit seiner neuesten Erfindung, der Draisine. Diese einspurige Laufmaschine mit zwei Rädern besaß zwar noch keine Pedale, gilt aber dennoch als das Ur-Fahrrad.

Ein Jahr davor brachte der Ausbruch des Vulkans Tambora auf der Insel Sumbawa globale Klimaveränderungen mit sich und sorgte für das „Jahr ohne Sommer“, auch in Europa. Ernteausfälle, Futtermittelausfall und Hungersnot führten dazu, dass Pferde, die klassischen Fortbewegungsmittel des Adels und des Bürgertums, zu großen Zahlen geschlachtet wurden. Ein Ersatz musste her und Drais traf den Nerv der Zeit.

2017 feiert das Fahrrad seinen 200. Geburtstag und wieder leben wir in einer Zeit, die von Ressourcenknappheit und Energieengpässen geprägt ist. Damals wie heute bietet Radfahren Vorteile, die im 21. Jahrhundert mehr Gewicht haben denn je, und so erlebt das Alltagsradeln einen Höhenflug.



Abbildung 1: 200 Jahre Fahrrad

RADFAHREN FÜR EINEN GESUNDEN PLANETEN

Der Klimawandel ist eine der größten Bedrohungen unserer Zeit. Die globale Durchschnittstemperatur der erdnahen Atmosphäre erhöhte sich in den letzten 50 Jahren um rund 0,13 °C pro Jahrzehnt. 2016 war das wärmste Jahr seit Beginn der Aufzeichnungen und das dritte Jahr in Folge, in dem der globale Temperaturrekord gebrochen wurde (Der Standard, 2017). Mit katastrophalen Folgen: schmelzende polare Eiskappen und Gletscher, Anstieg des Meeresspiegels, Trinkwasserknappheit, extreme Wetterereignisse wie Stürme, Überschwemmungen, Dürren, Hitzewellen und vieles mehr.

Am 4. November 2016 ist der Weltklimavertrag (als Nachfolger des Kyoto-Protokolls) in Kraft getreten. Mit dem Vertrag verpflichtet sich die Weltgemeinschaft, die globale Erderwärmung bis 2050 auf „deutlich unter zwei Grad [Celsius]“ im Vergleich zur vorindustriellen Zeit zu begrenzen. In der Praxis bedeutet dies, dass der Einsatz von fossilen Energieträgern praktisch gegen Null gehen muss. Der Einsatz von Elektroautos alleine wird dafür nicht reichen, vielmehr wird ein tiefgreifender Wandel unseres Mobilitätsverhaltens erforderlich sein. Die Nutzung des Fahrrads emittiert kein Kohlendioxid, die Emissionen durch Produktion und Entsorgung des Fahrrads sind minimal. Aus diesem Grund kann die verstärkte Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel einen wesentlichen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels beisteuern.

Auch der explodierende Energiebedarf setzt unserem Planeten nachhaltig zu, weshalb in verschiedenen nationalen und internatio-

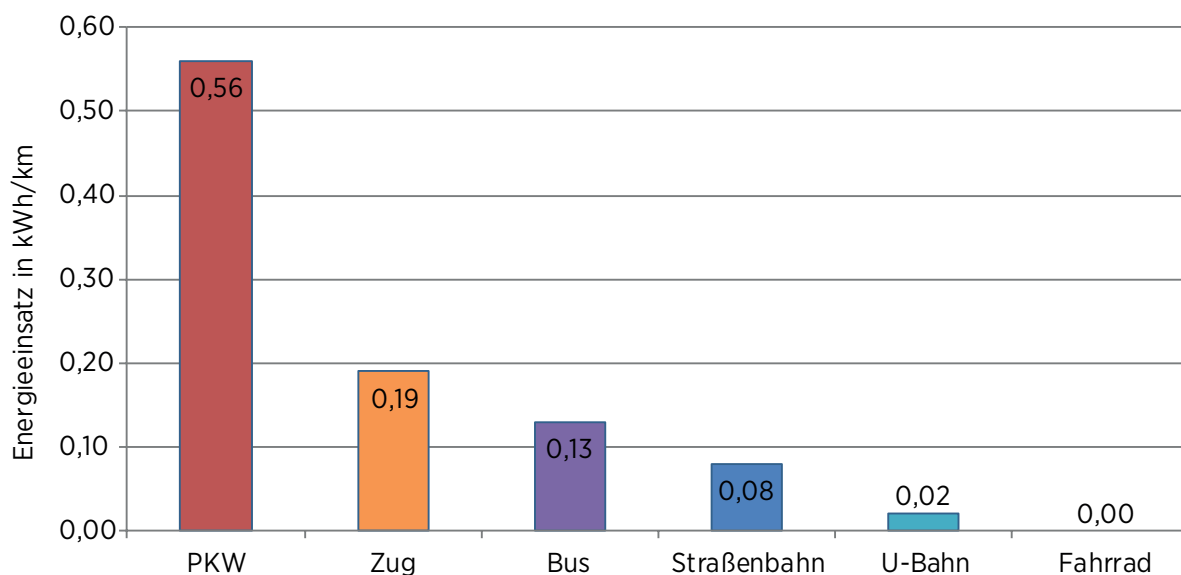


Abbildung 2: Externer Energieeinsatz je transportierter Person (Umweltbundesamt, 2009)

nenalen Strategiepapieren die Reduktion des Energiebedarfs, die Erhöhung der Energieeffizienz und die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien behandelt werden. Vor diesem Hintergrund leistet Radfahren einen signifikanten Beitrag. Radfahren erfordert lediglich Muskelkraft, während für alle anderen Verkehrsmittel teils hoher, oft fossiler externer Energieeinsatz notwendig ist.

RADFAHREN FÜR EINE GESUNDE GESELLSCHAFT

Der Kfz-Verkehr ist der größte Emittent von Stickoxiden in Österreich. Spätestens seit Bekanntwerden des Dieselskandals des Volkswagen-Konzerns ist den Autofahrenden bekannt, dass ihr (Diesel-)Pkw wesentlich mehr Luftschadstoffe emittiert, als der Fahrzeughersteller versprochen hat – Schadstoffe, die die Lungenfunktion insbesondere von Kindern, aber auch von Erwachsenen nachhaltig schädigen können. Laut einer aktuellen Studie der Weltgesundheitsorganisation WHO sind in Österreich jährlich rund 2.900 Todesfälle (Lungenkrebs, Schlaganfälle, tödliche Herzerkrankungen)

zurückzuführen (WHO, 2016).

Sogar doppelt so viele Tote sind durch Bewegungsmangel mitverursacht (Reiter, Wrighton & Carvalho, 2010). Unter anderem aus diesem Grund wird empfohlen, dass Erwachsene täglich mindestens 30 Minuten Alltagsbewegung betreiben (forum. ernährung heute, 2012). Den Weg zur Arbeit oder zum Bahnhof mit dem Fahrrad zu bewältigen eignet sich dafür hervorragend!



Abbildung 3: Radfahren ist gesund

WARUM RADFAHREN?

Auch Lärm kann krank machen. Häufige Folgeerscheinungen neben Gehörschäden können Unwohlsein, Konzentrationsstörungen und Schlafstörungen sein. Mehr als 60 % der Österreicher/-innen fühlen sich durch Verkehrslärm gestört (Umweltbundesamt, 2013). Darüber hinaus okkupiert das Kfz große Teile des öffentlichen Raumes: Auf der Fläche eines abgestellten Kfz finden 10 Fahrräder Platz. Im Fließverkehr kann ein ähnliches Verhältnis festgestellt werden.

Radfahren verursacht keine Luftschadstoffe, ist praktisch geräuschfrei, ist gesund und macht glücklich. Radfahren hat das Potential, hochwertigen Lebensraum, der heute oft dem Kfz zugesprochen wird, wieder den Menschen zurückzugeben, und ist oben drein für alle leistbar.

GEHT'S DER WIRTSCHAFT GUT, ...

Ein Pkw der Kompaktklasse mit einem Neupreis von rd. € 20.000 kostet seinem/seiner Besitzer/-in mehr als 40 Cent pro gefahrenen Kilometer¹. Darin enthalten sind der Wertverlust des Fahrzeugs, Fixkosten wie Steuern oder die Fahrzeugversicherung, Kraftstoff-, Wartungs- und sonstige Nebenkosten (ADAC, 2016). Auch wenn man seinen Pkw nicht gänzlich durch einen Drahtesel ersetzen kann oder möchte, bleibt am Ende des Monats umso mehr Geld im Beutel, je mehr man mit dem Fahrrad fährt. Lange Strecken können in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.

Radfahren belebt zudem die lokale Wirtschaft, da mit dem Fahrrad in der Regel nicht große Einkaufszentren am Stadtrand, sondern Gewerbetreibende im eigenen Ort

angefahren werden. Das Spielwarengeschäft im Stadtzentrum und der Greißler ums Eck werden es Ihnen danken und die Belebung der Nutzungsdurchmischung und der Gewerbevielfalt werden Ihren Lebensraum nachhaltig aufwerten.

Aber nicht nur die lokale Wirtschaft profitiert (indirekt) vom Radverkehr. Die European Cycling Federation² schätzt, dass in Österreich gegenwärtig rund 12.000 Arbeitsplätze direkt mit dem Radfahren in Verbindung stehen (ECF, 2014), indirekt werden zusätzliche 70 % dem Radfahren zugeordnet (Miglbauer, Pfaffenbichler & Feilmayr, 2009). Durch das Radfahren entstehen Jobs in der Fahrrad-Produktion, dem Fahrrad-Handel, dem Radtourismus, dem Bau und der Erhaltung von Radverkehrsinfrastruktur, dem Radsport, der Radverkehrsforschung und in anderen Sektoren rund um das Radfahren. Auffällig ist die Beschäftigungsintensität: Bezogen auf denselben Umsatz werden in der Fahrradproduktion drei Mal so viele Stellen geschaffen wie in der Autoproduktion (ECF, 2014).

¹ Volkswagen Golf TSI BMT Comfortline, Nutzungsdauer: 4 Jahre, Jahresfahrleistung: 15.000km

² Der ECF ist der Dachverband der europäischen Organisationen, die ihre Tätigkeit der Förderung des Radverkehrs widmen. Die Radlobby Österreich ist Mitglied des ECF.

STELLENWERT DES RADFAHRENS

Durch die vielseitigen Vorteile, die das Radfahren bietet, leistet Radverkehrsförderung einen wichtigen Beitrag zur Lösung verkehrs-, umwelt- und gesellschaftsrelevanter Probleme. Dies hat auch die Politik erkannt. So wurden in den letzten Jahren und Jahrzehnten auf allen Ebenen der öffentlichen Verwaltung Initiativen gesetzt, um den Österreicher/-innen die einst so wichtige Mobilitätsform des Radfahrens wieder näherzubringen und den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen wieder zu erhöhen.

... IN ÖSTERREICH

Bereits 2006 wurde vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) im Rahmen der zwei Jahre zuvor gestarteten Klimaschutzinitiative klima:aktiv mit dem Masterplan Radfahren das erste bundesweit gültige Strategiepapier zur Förderung des Radverkehrs in Österreich publiziert. 2008 wurde ein Bundesradverkehrskoordinator bestellt.

2015 hat das BMLFUW bereits den dritten und aktuellen Masterplan Radfahren für den Zeitraum 2015 bis 2025 publiziert (BMLFUW, 2015). Der Masterplan setzt sich zum Ziel, den österreichweiten Radverkehrsanteil an allen zurückgelegten Wegen bis 2025 auf 13 % zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden 6 Schwerpunktthemen definiert, denen 24 Maßnahmen zugeordnet wurden.

Diese Maßnahmen reichen von verstärkter Kommunikation zwischen Bund, Ländern und Gemeinden und der Forderung nach budgetärer Absicherung der Radver-

kehrsförderung über den Ausbau der notwendigen Infrastruktur sowie rechtlicher und steuerlicher Besserstellung des Radfahrens bis hin zu Bewusstseinsbildungsmaßnahmen. Auch der Bedeutung des Radfahrens als Wirtschafts- und Gesundheitsfaktor sind einige Maßnahmen zugeordnet.³

... IN NIEDERÖSTERREICH

Auch in der Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten der Niederösterreichischen Landesregierung wurde schon vor Jahren ein Landesradverkehrskoordinator eingesetzt. Dieser teilt sich die Agenden der Radverkehrsförderung mit der Energie- und Umweltagentur Niederösterreich (EnU).

Die EnU koordiniert die Radverkehrsförderinitiative RADLand, im Rahmen derer zahlreiche bewusstseinsbildende Kampagnen gesetzt und die Kommunikation zwischen Gemeinden, Schulen und Bürger/-innen forciert werden sollen. Zudem wird die EnU von der NÖ.Regional.GmbH, dem Klimabündnis Niederösterreich und weitere landesnahen Organisationen und Expert/-innen unterstützt.

Im Juni 2015 hat die Niederösterreichische Landesregierung das Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ veröffentlicht⁴. Auch in diesem Dokument wird dem Radverkehr eine tragende Rolle im Mobilitätssystem der

³ Detaillierte Informationen können in dem online kostenlos zur Verfügung gestellten Dokument nachgelesen werden. Download unter: https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/masterplan_RF_2025.html

⁴ Download unter: <http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Planungen-Beratung/Mobilitaetskonzept/lmk.html>

Zukunft zugesprochen. Als künftige Maßnahmen werden beispielsweise der Ausbau der kostenlos nutzbaren Bike&Ride-Stellplätze an Niederösterreichs Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, der Ausbau der Radinfrastruktur im Rahmen der Entwicklung sogenannter RADLgrundnetze und die Intensivierung verschiedener bewusstseinsbildender Kampagnen angeführt (NÖ Landesregierung, 2015).

... IN TERNITZ

Strategiepapiere zur Förderung des Radfahrens auf Gemeindeebene sind selten und die Stadtgemeinde Ternitz stellt hier keine Ausnahme dar. Allerdings finden sich im aktuellen Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2012 vereinzelt Textpassagen, die die Bedeutung des Radverkehrs für die örtliche Mobilität unterstreichen. So stehen die „Allgemeinen Ziele zu Verkehr und Infrastruktur“ unter dem Leitbild „Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Fördern“ und es wird festgehalten, dass der Verkehr „auf jene Verkehrsträger verlagert werden (soll), die die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen zeigen“.

In der Verordnung zum örtlichen Raumordnungsprogramm 2012 der Stadtgemeinde Ternitz findet man darüber hinaus die Forderungen, dass der Fahrradverkehr „zulasten des Motorisierten Individualverkehrs gefördert“ und zur Hebung der Verkehrssicherheit „ein zusammenhängendes Fuß- und Radwegenetz errichtet“ werden soll. Auch „wird der Ausbau bestehender und die Errichtung zusätzlicher, vom Kfz-Verkehr getrennter Durch- und Übergänge der Bahntrasse von stark belasteten Straßen und von Gewässern angestrebt“.

Darüber hinaus ist Ternitz seit 2011 Partnergemeinde des e5-Programms, das die Steigerung der Energieeffizienz in der Gemeinde zum Ziel hat. Ternitz hat sich durch den Beitritt zur Erreichung bestimmter Ziele verpflichtet, wobei die Mobilität eines der sechs Handlungsfelder darstellt. Radfahren als energieeffizienteste Mobilitätsform eignet sich dafür hervorragend und die Radlobby Schwarzatal sowie die Klima- und Energiemodellregion Schwarzatal unterstützen die Gemeinde mit unterschiedlichen radverkehrsrelevanten Initiativen tatkräftig.



Abbildung 4: e5-Programm für energieeffiziente Gemeinden

AUSBAU DER RADINFRASTRUKTUR

EINE KORRIDORANALYSE

Rund 1,7 % des Ternitzer Gemeindegebiets sind ausgewiesene Bauflächen (Wiki, 2017) und der größte Flächenanteil davon mit dem weitaus größten Bevölkerungsanteil entfällt auf die Tallagen zwischen Urbanhof und Putzmannsdorf. Ein Gebiet, das sich aufgrund der vergleichsweise hohen Bevölkerungsdichte und der topographischen Gegebenheiten besonders gut für das Radfahren eignet.

Die Konzeptautor/-innen haben dieses Gebiet in Korridore unterteilt (siehe Abbildung 5). Auf den nachfolgenden Seiten werden die Korridore einzeln beschrieben und das Bestandsnetz ebenso wie infrastrukturelle Verbesserungsmöglichkeiten in Karten dargestellt.

Die Liste der so aufgezeigten Schwachstellen im Ternitzer Radverkehrsnetz erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, umfasst jedoch aus Sicht der Konzeptautor/-innen die dringlichsten Maßnahmen.

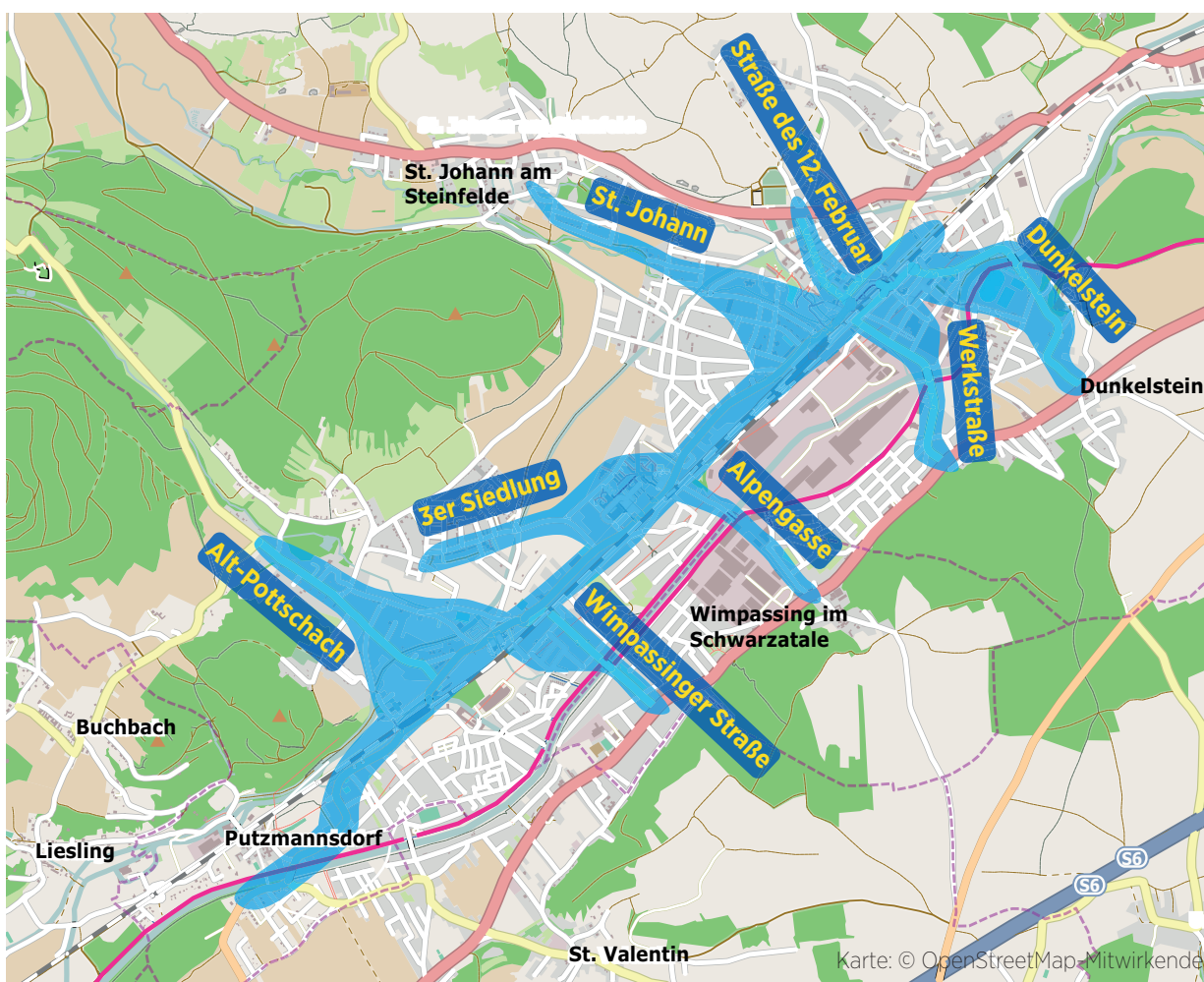


Abbildung 5: Korridorkarte des Gemeindegebiets

DER SCHWARZATAL-RADWEG

Beim Schwarzatal-Radweg handelt es sich um einen Radwanderweg von überregionaler Bedeutung, der sowohl von Fahrradtouristen/-innen als auch von Fahrradpendlern/-innen im Schwarzatal genutzt wird. Er durchzieht das Ternerzter Gemeindegebiet von Nord-Ost nach Süd-West und zeichnet sich größtenteils durch ausreichende Fahrbahnbreiten und gute Belagsqualität aus.

Besonderes Augenmerk ist auf jene Bereiche zu legen, in denen Radrouten Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs kreuzen (in Abbildung 7 sind diese Stellen mit Querung gekennzeichnet). Für den Schwarzatal-Radweg trifft dies in Ternerz an fünf Stellen zu: der Dunkelsteiner Straße, der Werkstraße, der Wimpassinger Straße, der Austraße und der Putzmannsdorfer Straße. Diese Kreuzungen weisen einige Gemeinsamkeiten auf:

- Das Kfz-Aufkommen ist hoch,
- die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist oft überhöht und
- die Sichtweiten, sowohl für Kfz-Lenker/-innen als auch für Radfahrer/-innen sind unzureichend.

Aus diesem Grund wird angeregt, den Kfz-Lenker/-innen an allen fünf Stellen sowohl mit dem Verkehrszeichen „Andere Gefahren“ (gem. § 50, Abs. 16 StVO) in Kombination mit einem Hinweisschild mit der Aufschrift „Radroute quert“ als auch mit einer gleichbedeutenden Bodenmarkierung auf den querenden Schwarzatal-Radweg hinzuweisen. Besonders ungünstige Sichtverhältnisse herrschen bei der Querung mit der Augasse in Pottschach, am Schwarzatal-Radweg von Putzmannsdorf kommend. Hier wäre die Anbringung von Verkehrsspiegeln wünschenswert.



Abbildung 6: Der Schwarzatal-Radweg

Ergänzend dazu wurden zwei weitere Schwachstellen identifiziert: Die Brücke über die Schwarza im Bereich der Alpengasse ist derzeit mit einem Fahrverbot gekennzeichnet (Abbildung 7 / Brücke). Der Weg über die Brücke ist schmal und der anschließende Weg zum südlichen Schwarzaufer weist zudem enge Kurvenradien auf. Die Praxis zeigt jedoch einen großen Bedarf für diese Querung. Dies und die überregionale Bedeutung dieser Radroute geben ausreichend Grund dafür, dass seitens der Stadtgemeinde als Sofortmaßnahme die Öffnung dieser Flussquerung für den Radverkehr veranlasst und das Hinweisschild „ausgenommen Radfahrer“ ergänzt wird. Mittelfristig sind ein Umbau bzw. eine Erweiterung dieser Anlage zur Erhöhung der Benutzungsfreundlichkeit und Verkehrssicherheit zu prüfen.



Abbildung 7: Der Schwarztal-Radweg und die Hauptverkehrsader



Abbildung 8: Querung des Schwarztal-Radweges

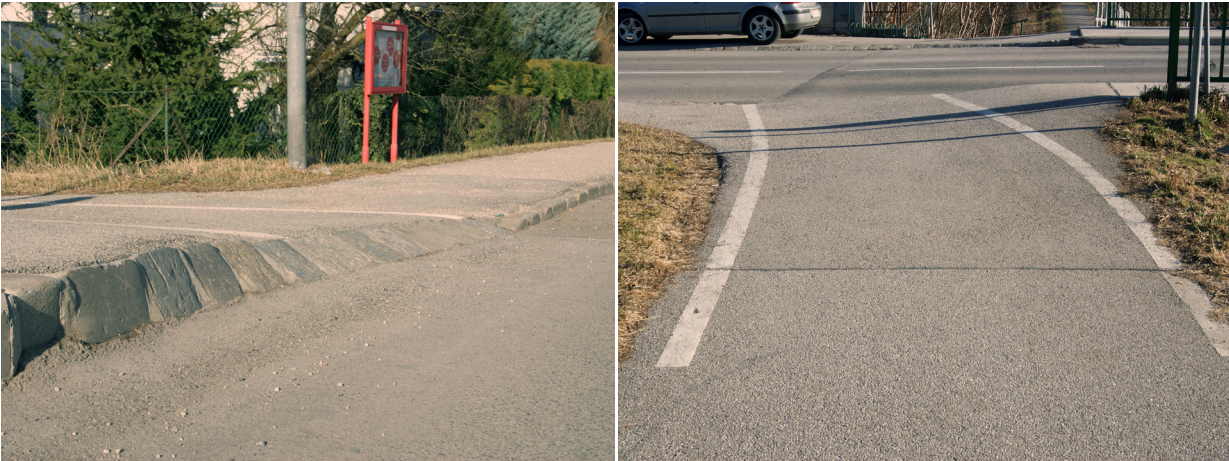


Abbildung 9: Anrampung des Schwarzatal-Radweges Höhe Wimpassinger Straße

Zwar existiert auf dem südlichen Schwarzaufer eine Alternativroute, durch die man die Schwarza im Bereich der Alpengasse nicht zwingend queren muss. Die nachfolgende Schwarzabrücke in der Wimpassinger Straße stellt jedoch (insbesondere für Kinder und Ältere) ein hohes Sicherheitsrisiko dar.

Dies führt auch zur zweiten Schwachstelle, der Anrampung des Radwegs auf beiden Seiten der Schwarzabrücke in der Wimpassinger Straße (Abbildung 7 / Rampen). Diese ist mit Anhänger, Kindersitz oder ähnlicher Ausstattung nur bedingt befahr-

bar. Auf Pottschacher Seite wurden vor der Straßenquerung Führungslinien markiert, die die Radfahrer/-in vom steilsten Anrampungabschnitt ablenken sollen. Gerade an Konfliktstellen wie der Querung einer hochrangigen Radroute mit einer stark befahrenen Straße stellt eine derartige Einengung des Nutzungsquerschnitts für Radfahrende jedoch ein zusätzliches Sicherheitsrisiko dar. Aus diesem Grund sollte die Anrampung (in Kombination mit der oben beschriebenen Kenntlichmachung der Radroutenquerung) umgehend in der gesamten Radwegbreite entschärft werden.

IN ALLER KÜRZE

- Sicherung der Querungen mit Kfz-Fahrbahnen mit entsprechenden Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen
- Entschärfung der Anrampung bei der Schwarzabrücke in der Wimpassingerstraße
- Umbau bzw. Erweiterung der Schwarzabrücke auf Höhe Alpengasse

**Für den Alltagsradverkehr ist ein Radweg alleine zu wenig.
Alle Ortsteile müssen angebunden sein.**

DIE HAUPTVERKEHRSADER

Die Franz-Dinhobl-Straße, die Franz-Samwald-Straße und die Putzmannsdorfer Straße bilden gemeinsam die Hauptverkehrsader des Terner Stadtgebiets und verbinden die Stadtteile Ternitz, Pottschach und Putzmannsdorf. Parallel dazu verläuft der Schwarzatal-Radweg.

Ihren heutigen Querschnitt erhielt die Franz-Samwald-Straße bereits vor Jahrzehnten und schon damals wurden lobenswerterweise Radverkehrsanlagen mitgebaut. Auch wenn die ablenkungsreiche Routenführung der beidseitig straßenbegleitenden Radwege nicht mehr zeitgemäß ist, ist die Verkehrsplanung der Stadtgemeinde Ternitz vielen anderen vergleichbaren Städten in diesem Punkt voraus. Begrüßenswert ist zudem die Umkehrung der Vorrangverhältnisse an Einmündungen zu Gunsten des Radverkehrs, die vor einigen Monaten umgesetzt wurde. Zahlreiche Vorrangverletzungen zeigen jedoch, dass es begleitender bewussteinbildender Maßnahmen bedarf, um die Sicherheit der Radfahrenden auf den markierten Radfahrerüberfahrten zu gewährleisten. Hier fordern wir, diese Information durch eine entsprechende Kampagne nachzuholen. Eine Einfärbung des Fahrbahnbelags im Bereich der Radfahrerüberfahrt würde ebenfalls die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen. Auch die bereits begonnenen Arbeiten zur Erneuerung des Fahrbahnbelags sollten schnellstmöglich finalisiert werden.



Abbildung 10: Kennzeichnung des Radwegendes

„Eigenwillig“ und – nach Auskunft mehrerer Verkehrssachverständiger – juristisch nicht eindeutig ist die Kennzeichnung des Endes eines Radwegs mit dem Verkehrszeichen „Radweg“ (gem. § 52, lit. b, Abs. 16 StVO) in Kombination mit der Hinweistafel „Ende“ (siehe Abbildung 10). Das eigentlich für diesen Zweck vorgesehene Verkehrszeichen „Radweg Ende“ (gem. § 52, lit. b, Abs. 22a StVO) bietet den Vorteil, dass die Information für alle Verkehrsteilnehmer/-innen schneller wahrgenommen werden kann. Die betreffenden Verkehrsschilder sollten daher ausgetauscht werden.

Am 2. Oktober 2016 ereignete sich an der Kreuzung der Franz-Dinhobl-Straße mit der Gfiederstraße ein tödlicher Verkehrsunfall mit einem Radfahrer. Auch wenn dieser Unfall vermutlich auf einen Fahrfehler des Radfahrers zurückzuführen ist, handelt es sich, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer/-innen um eine Gefahrenstelle (Abbildung 7 / Engstelle): Einerseits ist der sonst durchgehende, straßenbegleitende Radweg in Fahrtrichtung Pottschach auf einer Länge von rund 80 m unterbrochen, weshalb Radfahrende auf die Kfz-Fahrbahn ausweichen müssen. Andererseits verleiten die großzügigen Fahrbahnverhältnisse zu überhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Geringe Sichtweiten für Verkehrsteilnehmer/-innen von der Gfiederstraße kommend und falsch geparkte Kfz von Kunden der Trafik verschärfen die Situation zusätzlich. Aus diesem Grund wird eine Umgestaltung dieses Fahrbahnabschnittes in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) angeregt.

Abbildung 11 zeigt einen Vorschlag zur Reorganisation des betreffenden Straßenquerschnitts, der auf der schmalsten Stelle eine Breite von rund 11,7 m aufweist. Die Herabsetzung des Tempolimits auf 30 km/h ermöglicht eine Einengung der Kfz-Fahrbahn

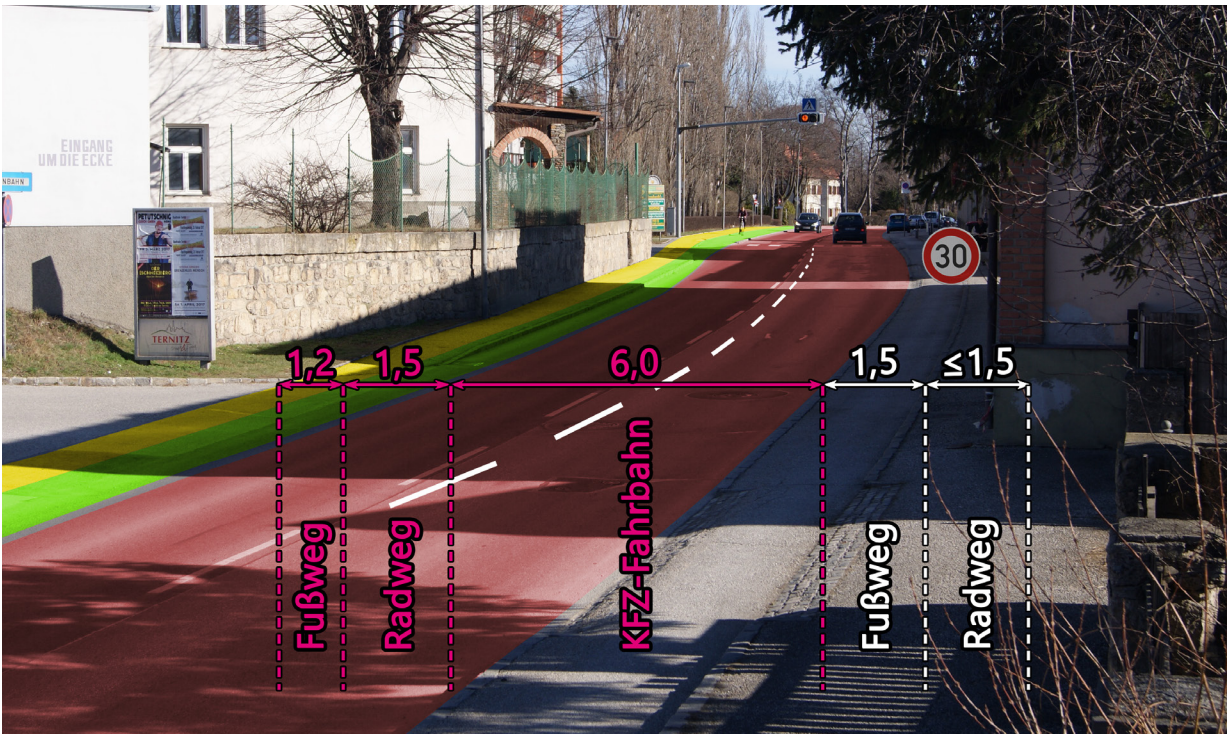


Abbildung 11: Gestaltungsvorschlag für die Franz-Dinhobl-Straße Höhe Gfiederstraße

auf 6,0 m. Damit bleibt ausreichend Platz für einen Radfahrstreifen in derselben Breite wie vor und nach der Engstelle (1,50 m). Die Reduktion der Gehsteigbreite auf 1,20 m ist gemäß Richtlinien auf kurzen Abschnitten zulässig und im vorliegenden Fall aufgrund der geringen Fußgängerfrequenz vertretbar. Dieser Gestaltungsvorschlag bietet die Möglichkeit, die Lücke im straßenbegleitenden Radweg in Fahrtrichtung Pottschach zu schließen, das illegale Abstellen von Fahrzeugen auf der Hauptfahrbahn zu unterbinden, durch die geringeren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmer/-innen das Sicherheitsniveau im Allgemeinen zu erhöhen und die Problematik der unzureichenden Sichtweiten zu entschärfen.

Der beidseitig straßenbegleitende Radweg endet südlich des Stadtzentrums unmittelbar vor der Einmündung der Doktor-Karl-Renner-Straße. Die Ortsteile Pottschach und Putzmannsdorf sind demzufolge nur mehr für Kraftfahrzeuge durch

die Hauptverkehrsader erschlossen. Dabei ist das Radverkehrspotential südlich des Stadtzentrums enorm: Das lokale Ortszentrum Pottschach mit einem Kindergarten, Schulen, einer Apotheke und anderen Nahversorgern ebenso wie der Bahnhof Pottschach und die Siedlungsgebiete Alt- und Neu-Pottschach sowie Putzmannsdorf sind bedeutsame Ausgangspunkte und Ziele für Radfahrende aller Altersgruppen. Das vorliegende Radkonzept sieht deshalb eine Verlängerung der Radverkehrsanlage bis zur Kreisverkehrsanlage in Pottschach vor. Die Franz-Samwald-Straße weist in diesem Abschnitt unterschiedliche Breiten auf, weshalb von Entscheidungsträgern abzuklären ist, wo und wie weit beidseitige Radfahrstreifen möglich sind bzw. ob eventuell nur ein Mehrzweckstreifen realisiert werden kann. Eine entsprechende optische Einengung ist jedenfalls erforderlich, um die überhöhten Fahrgeschwindigkeiten in der Franz-Samwald-Straße zu reduzieren und sicheres Radfahren zu ermöglichen.

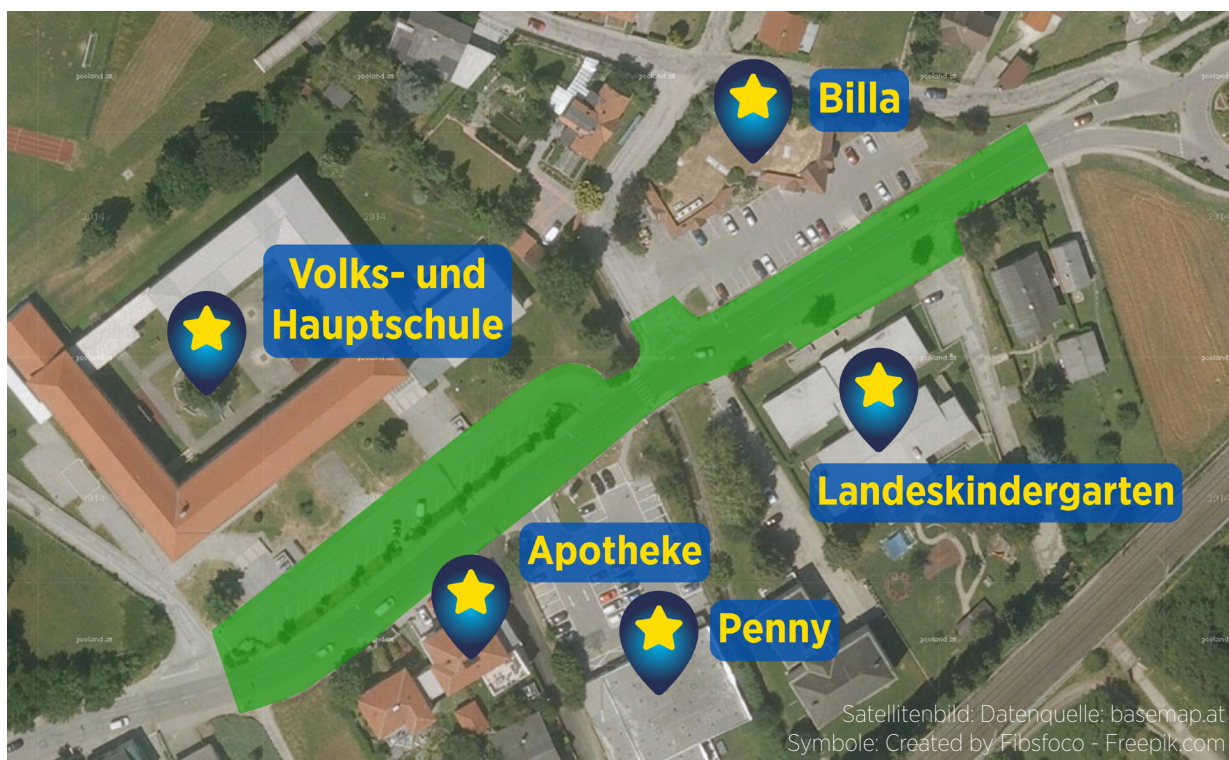


Abbildung 12: Begegnungszone Pottschach



Abbildung 13: Begegnungszone Wolfurt

Das oben erwähnte lokale Ortszentrum Pottschach ist ein verkehrlich hoch sensibles Gebiet, in dem täglich mit rund 400 Kindergartenkindern und Schüler/-innen besonders gefährdete Bevölkerungsgruppen verkehren. Mehrere Nahversorger erzeugen zusätzlich ein hohes Verkehrsaufkommen. Zudem durchfahren zahlreiche Lastkraftwagen diesen Straßenabschnitt. Gleichzeitig sind die verfügbaren Fahrbahnbreiten (insbesondere im Bereich der Saubachbrücke) gering und lassen keine ausgewiesene Radverkehrsanlage zu. Dieser Abschnitt ist damit prädestiniert für eine Verkehrsberuhigung und Umgestaltung zu einer Begegnungszone gem. § 76c StVO, der 6. in Niederösterreich und 23. in Österreich (VCÖ, 2016).

Die Begegnungszone wurde im Februar 2013 in der StVO verankert. Damit wurde ein Instrument geschaffen, das den Gemeinden die Möglichkeit eröffnet, den Fuß- und Radverkehr zum Maßstab der Verkehrspolitik zu machen, ohne den Autoverkehr auszuschließen. Dorfzentren können so gestaltet werden, dass sie zum Aufenthalt, zum Einkaufen und zum Flanieren einladen und

gleichzeitig eine hohe Lebens- und Wohnqualität bieten (Tirol, 2016). Eine starke Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, ein hoher Sicherheitsgewinn für unsere Kinder und Jugendlichen und eine Rückgewinnung von Lebensqualität im öffentlichen Raum sind die Folge. Abbildung 12 zeigt den angedachten Bereich für die Begegnungszone, Abbildung 13 ein Bild einer bereits realisierten Begegnungszone in vergleichbaren verkehrlichen Verhältnissen.

Die geplante Südbahnunterführung am südlichen Ende des lokalen Ortszentrums (unmittelbar nach der Apotheke Pottschach) wird nach Informationen der Konzeptautor/-innen erfreulicherweise mit einem baulich abgesetzten Zweirichtungsgeh- und radweg errichtet werden. Eine Minimalforderung ist die Verlängerung dieser Radverkehrsanlage jedenfalls bis zum Bahnhof Pottschach und zum gegenüberliegenden Stadtentwicklungsgebiet mit zahlreichen geplanten Wohneinheiten und einer weiteren Nahversorgungseinrichtung bzw. bis zur Platanenstraße als Einfahrtsmöglichkeit in die sogenannte „Blumensiedlung“.

IN ALLER KÜRZE

- Informationskampagnen zur Umkehrung der Vorrangverhältnisse zugunsten des Radverkehrs
- unmissverständliche Kenntlichmachung des Radwegendes mittels dafür vorgesehener Verkehrszeichen
- Lückenschluss der Radverkehrsanlage auf Höhe Gfiederstraße durch Umgestaltung des Straßenquerschnitts
- Ergänzung einer Radverkehrsanlage zwischen Doktor-Karl-Renner-Straße und Kreisverkehrsanlage in Pottschach
- Verordnung und Gestaltung einer Begegnungszone im Nahbereich der Schulen und des Kindergartens in Pottschach

ALT-POTTSCACH UND DIE SIEDLUNG 3

Rund 50 Höhenmeter liegen zwischen dem Ortsteil Alt-Pottschach und dem Bahnhof Pottschach. Alt-Pottschach ist verkehrstechnisch vorrangig durch die Pottschacher Straße erschlossen. Diese kombiniert eine starke Längsneigung mit hohem Verkehrsaufkommen und Breitenverhältnissen, die keine eigene Anlage für den Radverkehr zulassen. Für den Alltagsverkehr werden deshalb Alternativrouten vorgeschlagen: Die Bahnstraße ist die direkte verkehrsberuhigte Verbindung zum Bahnhof Pottschach und darüber hinaus. Die Querung der Hochquellwasserleitung ist grundsätzlich mög-

lich. Es wird jedoch empfohlen, Möglichkeiten einer Verbreiterung, Entschärfung des Kurvenradius an der Dammoberkante sowie einer Belagserneuerung zu prüfen, damit diese für den Radverkehr wichtige Direktverbindung von Radfahrer/-innen aller Altersgruppen gefahrenlos befahren werden kann (Abbildung 14 / Damm). Die Altstraße bildet die zweite wenig befahrene Alternativroute und leitet den Radfahrenden direkt in die angedachte Begegnungszone sowie zur geforderten Radverkehrsanlage in der Franz-Samwald-Straße zwischen Stadtzentrum und Kreisverkehrsanlage Pottschach. Der Anton-Weninger-Weg führt direkt zu den Pottschacher Schulen.

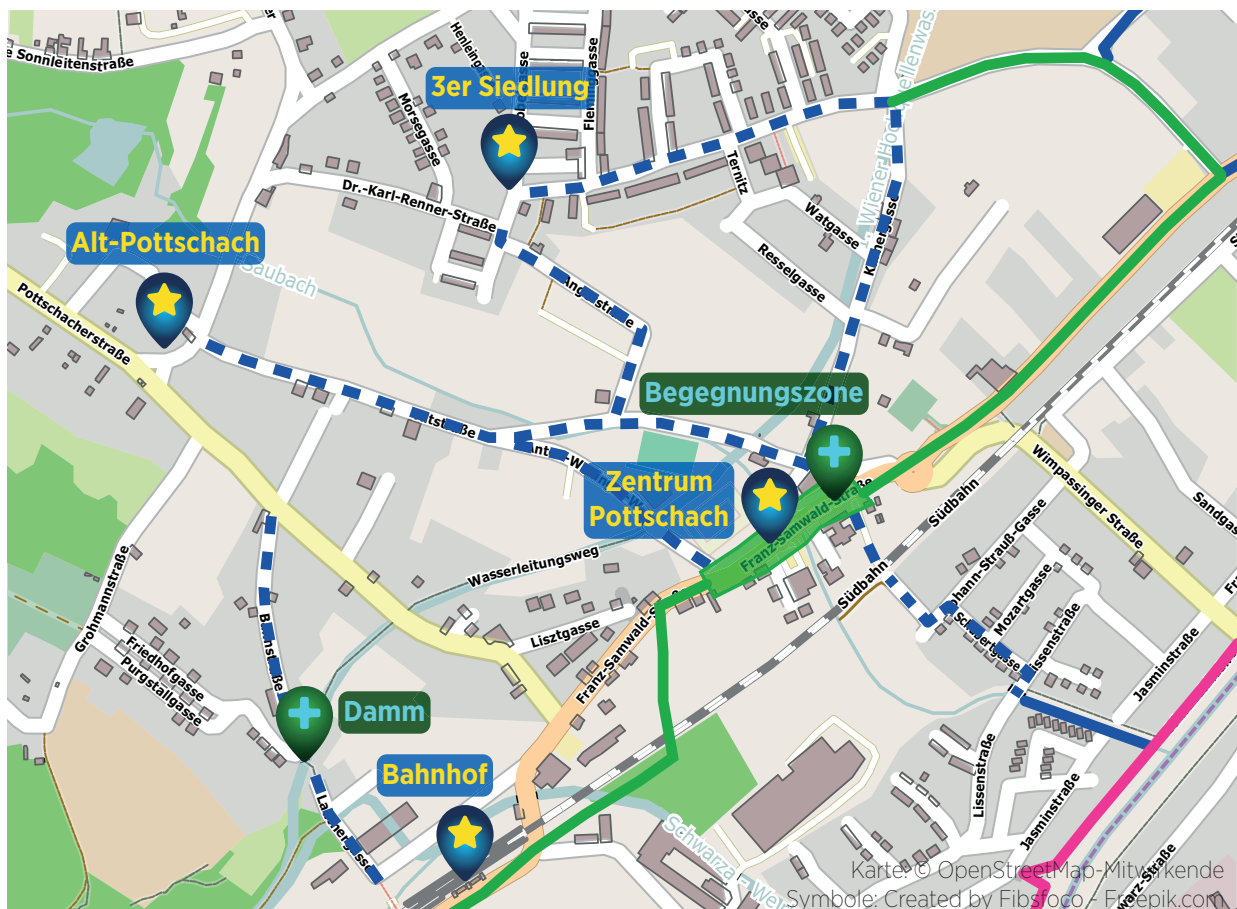


Abbildung 14: Pottschach

Die dicht besiedelte Siedlung 3 ist durch die überbreite Doktor-Karl-Renner-Straße erschlossen. Querschnittsgestaltung und Linienführung tragen einen Teil dazu bei, dass häufig augenscheinliche Übertretungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit beobachtet werden können. Die großzügigen Platz-

verhältnisse ermöglichen hier durchaus die Errichtung beidseitiger Radfahrstreifen, die im Osten an die bestehenden Radverkehrsanlagen in der Franz-Samwald-Straße sowie in der Kreuzäckergasse angeschlossen werden und zumindest bis zum Beginn der Bebauung geführt werden sollen.

IN ALLER KÜRZE

- Ausbau der Überführung der Hochquellwasserleitung zwischen Bahnstraße und Lautnergasse
- Ergänzung einer Radverkehrsanlage in der Doktor-Karl-Renner-Straße von der Franz-Samwald-Straße bis zum Beginn der Bebauung in der Siedlung 3

DER WEG NACH WIMPASSING

Die Wimpassinger Straße verbindet die gleichnamige Gemeinde mit dem Ternerter Ortsteil Pottschach und weist jenseits der Gemeindegrenze (nach der Schwarzabücke) zumindest einseitig einen eingefärbten Radweg auf. Das Nadelöhr bildet die Schwarzabücke selbst. Die Wimpassinger Straße auf Ternerter Gemeindegebiet ist durch hohes Verkehrsaufkommen und vergleichsweise hohen Parkdruck charakterisiert. Vor allem die anschließende Südbahnunterführung ist für Alltagsradfahrende ein Sicherheitsrisiko und daher unattraktiv.

Aus diesem Grund werden auch in diesem Fall Alternativrouten vorgeschlagen: Zur Verbindung von Pottschach und Wimpassing können Teile des Schwarzatal-Radweges, das Netz von Erschließungsstraßen in der sogenannten Musikersiedlung (beispielsweise die Schubertgasse) und die bestehende Südbahnunterführung in der Johann-Strauß-Gasse genutzt werden. Be-

sagte Unterführung kann südlich der Südbahn komfortabel und praktisch niveaugleich befahren werden. Nördlich der Südbahn ist eine ausreichend breit dimensionierte Rampe mit einer maximalen Längsneigung von 6 % oder ein Aufzug erforderlich (Abbildung 15 / *Aufzug*), der – ausreichend groß dimensioniert und für Fahrräder jeder Art nutzbar – das letzte Element zum Lückenschluss einer hochwertigen Rad- und Fußverkehrsverbindung zwischen Wimpassing und der angedachten Begegnungszone in Pottschach darstellt. Dieser Lückenschluss würde zudem dem Bestreben des örtlichen Raumordnungsprogramms 2012 der Stadtgemeinde Ternerter entsprechen, nach welchem „der Ausbau bestehender und die Errichtung zusätzlicher, vom Kfz-Verkehr getrennter Durch- und Übergänge der Bahntrasse [...] angestrebt [wird]“. Für die Verbindung von Ternerter und Wimpassing wird ebenfalls eine Alternativroute über Teile des Schwarzatal-Radweges und die Alpengasse vorgeschlagen.

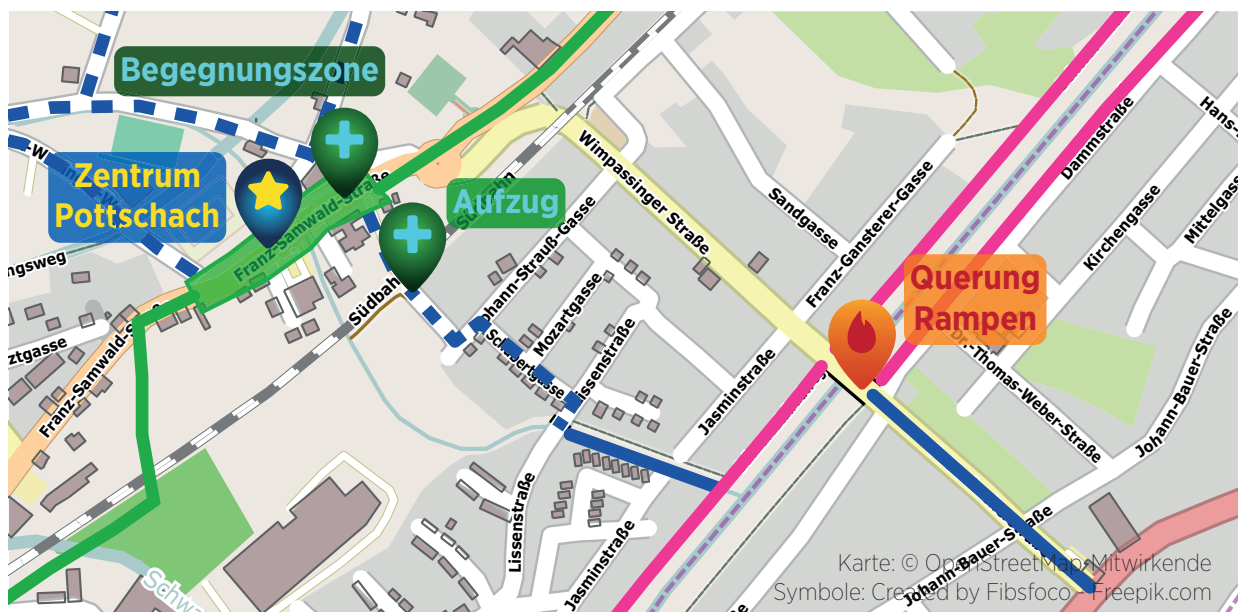


Abbildung 15: Wimpassing

IN ALLER KÜRZE

- Umbau der Bahnunterführung auf Höhe Schubertgasse hinsichtlich Barrierefreiheit

DAS STADTZENTRUM UND DIE ALPENGASSE

Das in den 70er-Jahren eröffnete Stadtzentrum bildet den kommunalen Mittelpunkt von TERNITZ und ist zudem durch die angrenzenden Wohnhausanlagen eines der am dichtesten besiedelten Gebiete der Stadtgemeinde. 1998 wurden in der Kreuzäckergasse ein Kindergarten und eine Schule, 2012 ein Sozialzentrum errichtet. Ähnlich wie beim bereits besprochenen lokalen Ortszentrum Pottschach besteht auch hier großes Potential für den Radverkehr.

Auf der südlichen Straßenseite der Kreuzäckergasse existiert auf einer Länge von rund 300 m ein straßenbegleitender Radweg. Dieser sollte auf die gesamte Länge der Kreuzäckergasse ausgeweitet werden. Auf

der nördlichen Straßenseite, wo sich die Zugänge zu Kindergarten, Volksschule, Sozialzentrum und verschiedenen Freizeiteinrichtungen befinden, sollte dementsprechend ebenfalls ein straßenbegleitender Radweg errichtet werden, um den Kindergartenkindern, Schüler/-innen und Besucher/-innen der verschiedenen Einrichtungen ein gefahrenloses Radfahren zu ermöglichen.

Die Möglichkeit der Durchbindung der Kreuzäckergasse bis zur Grenzgasse wurde bereits im Verkehrskonzept des Stadtentwicklungskonzepts der Stadtgemeinde TERNITZ aus dem Jahr 2012 thematisiert (Abbildung 16 / *Verbindung*). Eine derartige infrastrukturelle Verbesserung mit Berücksichtigung getrennt geführter Radverkehrsanlagen wäre begrüßenswert - auch weil sie der Forderung nach kurzen Wegen für den Radverkehr, wie unter anderem im bundesweiten



Abbildung 16: Das Stadtzentrum und die Alpengasse

Masterplan Radfahren (BMLFUW, 2015) bekräftigt, entspricht und den Radverkehr in diesem Gebiet stark aufwerten würde.

Kontroversiell diskutiert wurde die Entscheidung der Stadtregierung, den Bahnübergang in der Alpengasse für den Kfz-Verkehr ersatzlos aufzulassen. Begrüßenswert ist jedenfalls, dass man sich entschieden hat, eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen zu erhal-

ten und mit Aufzügen barrierefrei zu gestalten (Abbildung 16 / *Aufzug*). Es ist jedoch mit Nachdruck darauf hinzuweisen, dass diese Aufzüge ausreichend groß dimensioniert werden müssen, damit sie von Jung und Alt mit Fahrrädern jeder Art problemlos genutzt werden können. Das heißt, dass der Aufzug groß genug sein muss, um ein Fahrrad der Länge nach einzustellen, wenn beispielsweise ein Kind am Rücksitz transportiert wird.

IN ALLER KÜRZE

- Großzügige Dimensionierung der Aufzüge bei der geplanten Bahnunterführung auf Höhe Alpengasse
- Ergänzung einer Radverkehrsanlage auf der nördlichen Straßenseite der Kreuzäckergasse
- Durchbindung der Kreuzäckergasse bis zur Grenz-gasse unter Berücksichtigung getrennt geführter Radverkehrsanlagen

ST. JOHANN UND DER NEUE SCHULCAMPUS

Für die rund 2 km zwischen dem Zentrum des Ortsteils St. Johann und dem Bahnhof Ternitz besteht eine relativ direkte Verbindung über verschiedene Erschließungsstraßen, wie beispielsweise über die Angelikagasse, Feldbachgasse und Johann-Wegscheider-Straße. Diese Verbindung weist zwei Schwachstellen auf: Gemäß Verkehrszeichen verfügt die Unterführung unter der Wiener Hochquellwasserleitung über eine Durchfahrthöhe von lediglich 1,70 m (Abbildung 17 / Unterführung). Laut Richtlinie der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr muss der ermäßigte Lichtraum mindestens 2,25 m aufweisen (FSV, 2014). Seitens der Entscheidungsträger sollte die Möglichkeit einer dementsprechenden Eintiefung der Unterführung untersucht werden.

Die zweite Schwachstelle besteht in der Einbahnführung der Johann-Wegschei-



Abbildung 17: Unterführung Ufergasse / Wegscheider-Straße

der-Straße von Osten nach Westen, die den Radfahrenden zu einem Umweg über die Leutzendorfgasse zwingt (Abbildung 18 / Wegscheider-Straße). Gleichzeitig ist der Querschnitt der Johann-Wegscheider-Straße ausreichend breit, um Radfahren gegen die Einbahn zuzulassen. Der damit verbundene Verwaltungsaufwand beschränkt sich dabei auf zwei zu ergänzende Verkehrszeichen mit der Aufschrift „ausgenommen Radfahrer“ und die Wegnahme von zwei bis drei Parkplätzen im Bereich der baulichen

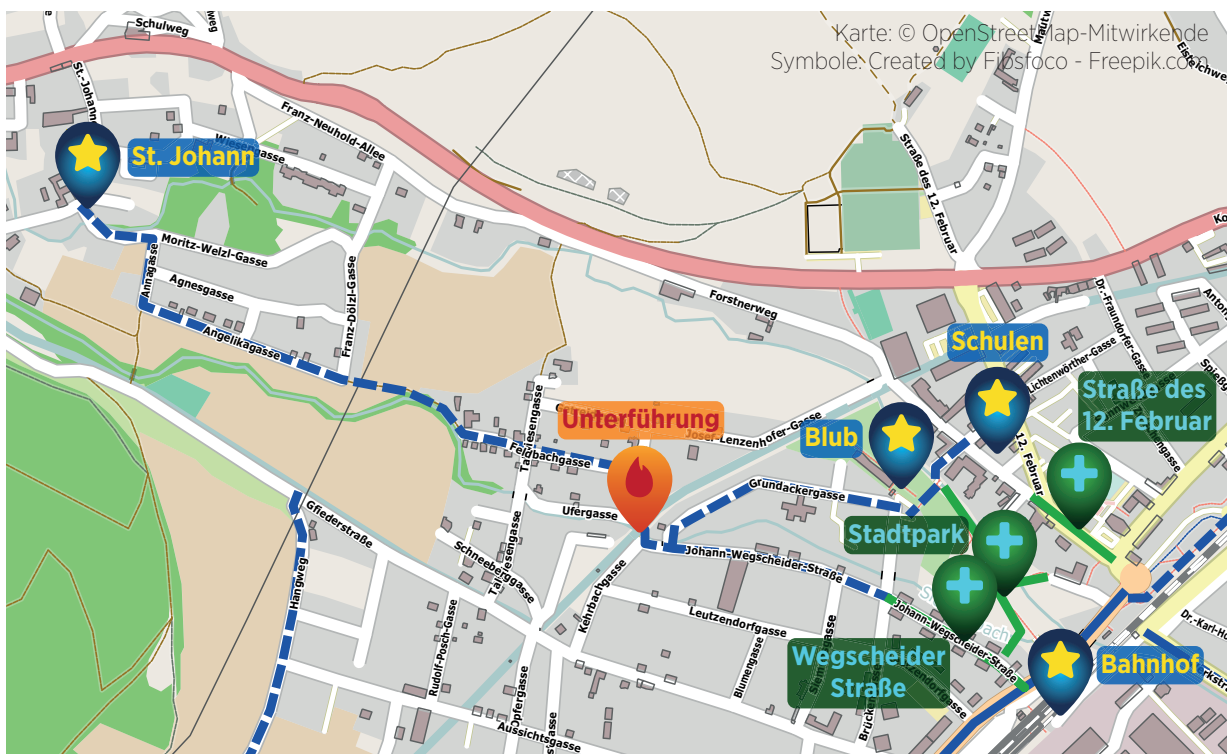


Abbildung 18: Sankt Johann und der Schulcampus



Abbildung 19: Schutzweg Hauptstraße

Engstelle unmittelbar nach der Einfahrt in die Johann-Wegscheider-Straße. Nachdem die Straße bereits jetzt von vielen Radfahrern/-innen entgegen der Einbahn befahren wird, würde diese Maßnahme auch dazu dienen, der existierenden Nachfrage nachzukommen und das Nutzungsverhalten zu legalisieren.

Ein weiteres verkehrlich sensibles Gebiet findet sich im Bereich des Schulcampus von BORG, NMS und Polytechnischer Schule in unmittelbarer Nachbarschaft von Sporthalle und Eislaufplatz und der sozialen Einrichtung am Forstnerweg. Derzeit ist dieses Gebiet vorrangig durch die Straße des 12. Februar erschlossen, einer Landesstraße B mit hohem Verkehrsaufkommen. Zumindest der Abschnitt zwischen der Kreuzung mit der Ruedlstraße und dem Beginn des Forstner-

wegs sollte beidseitig mit richtungsgebundenen Radfahrstreifen ausgestattet werden. In Fahrtrichtung Schulcampus sollten die Radfahrenden zudem mittels Radfahrer-überfahrt gesichert in den Forstnerweg geleitet werden (Abbildung 18 / Straße des 12. Februar).

Auf der Suche nach einer alternativen Verbindung zwischen diesem Gebiet und dem Bahnhof Ternitz bzw. der Hauptverkehrsader Franz-Dinhobl-Straße findet man sich zwangsläufig im Stadtpark wieder (Abbildung 18 / Stadtpark). Die südliche Zu- und Abfahrt könnte über die Johann-Wegscheider-Straße und die bestehende Brücke in den Stadtpark gewährleistet werden, wobei die Brücke auf eine nutzbare Breite von 2 m ausgebaut werden müsste, um den entsprechenden Richtlinien zu entsprechen. Am nördlichen Ende existiert eine Rampe zum Forstnerweg, die hinsichtlich der verfügbaren Breite und der Längsneigung überprüft und gegebenenfalls adaptiert werden müsste. Im Stadtpark selbst sollten vorzugsweise alle Wege für den Radverkehr freigegeben werden. Alternativ könnten, ähnlich wie im Stadtpark Neunkirchen, lediglich die Hauptwege zwischen den genannten Zu- und Abgängen sowie zum Herrenhaus als gemischte Geh- und Radwege ausgewiesen werden. Ergänzend wird empfohlen, eine ausrei-

IN ALLER KÜRZE

- Öffnung der Einbahn in der Johann-Wegscheider-Straße für Radfahrende
- Öffnung der Haupttrouten im Stadtpark für den Radverkehr inkl. Aus- bzw. Umbau der Zufahrtswege
- Eintiefung der Unterführung der Hochquellwasserleitung zwischen Ufergasse und Johann-Wegscheider-Straße, um Richtlinienkonformität herzustellen
- Ergänzung von Radverkehrsanlagen in der Straße des 12. Februar zwischen Ruedlstraße und Forstnerweg

chend groß dimensionierte, hochwertige Fahrradabstellanlage (vgl. Kapitel „Fahrradparken“) im Bereich des künftigen Haupteingangs für den gesamten Schulcampus (BORG, NMS und Polytechnische Schule) beim heutigen BORG-Eingang zu errichten. Dieses Maßnahmenpaket gewährleistet eine qualitativ hochwertige und sichere Anbindung des Schulcampus bzw. der Freizeiteinrichtungen abseits stark befahrener Kfz-Fahrbahnen.

von beidseitig straßenbegleitenden Radwegen berücksichtigt und auch die Brücke über die Schwarza, die die Wassergasse mit der Grabengasse verbindet (Pharmastraße), kann von Radfahrer/-innen befahren werden. Zudem wird der gesamte Ortsteil vom Schwarzatal-Radweg flankiert.

ANBINDUNG DUNKELSTEIN

Der Ortsteil Dunkelstein ist vom Stadtzentrum Ternitz vergleichsweise gut mit dem Fahrrad erreichbar. Beim Bau der Werkstraße wurden Radverkehrsanlagen in Form

Schwachstellen zeigen sich jedoch beim Versuch, aus Dunkelstein kommend die Südbahn zu queren. Die beiden Unterführungen im Bereich des Bahnhofs Ternitz sind lediglich über Stufen bzw. steile Kinderwagenrampen erreichbar und damit für Radfahrende unbenutzbar. Sogar bei der neueren Unterführung, die auch die Bahnsteige des Bahnhofs bedient, hat man auf die Errichtung von befahrbaren Rampen oder Aufzügen verzichtet. Nach Informa-



Abbildung 20: Dunkelstein

tionen der Konzeptautor/-innen ist für die kommenden Jahre ein Umbau der gesamten Bahnhofsanlage geplant. Damit entsteht die Forderung, alle Aufgänge dieser Unterführung mit ausreichend groß dimensionierten Aufzügen zu versehen.

Die Südbahn-Überführung der L 4130 für den Kfz-Verkehr ist aufgrund der Sichtverhältnisse und Verkehrsmengen nur bedingt für den Radverkehr nutzbar. Umso größer ist die Bedeutung, die dem neu errichteten Watschinger Steg für den Radverkehr zukommt. Dieser wurde mit 3 m nutzbarer Breite ausreichend breit dimensioniert und stellt eine hochwertige Radverkehrsverbindung der beiden Einkaufsstraßen Hauptstraße und Ruedlstraße dar. Dem Prinzip der kurzen Wege folgend fordern wir, zusätzlich zum bestehenden Schutzweg in der

Verlängerung des Watschinger Stegs (siehe Abbildung 19) eine Radfahrüberfahrt über die Hauptstraße zu errichten und das Radfahren in der Rathausgasse zu legalisieren (Abbildung 20 / *Rathausgasse*).

Die für den Radfahrer attraktivste Verbindung zwischen Watschinger Steg/Rathausgasse und Pharmastraße/Schwarzatal-Radweg verläuft durch die als Einbahn geführte Stapfgasse (Abbildung 20 / *Stapfgasse*). Diese Einbahnführung ist für den Radverkehr aufzuheben. Der Bereich der Fußgängerzone (der die Stapfgasse mit der Hauptstraße verbindet) ist ebenfalls für den Radverkehr zu öffnen, damit die Schüler/-innen der Volksschule bis zu den Fahrradabstellanlagen zufahren können.

IN ALLER KÜRZE

- Aufhebung von Einbahnführung und Öffnung der Fußgängerzone Stapfgasse für den Radverkehr
- Aufhebung des Fahrverbots für Radfahrende in der Rathausgasse
- Ergänzung einer Radfahrerüberfahrt in der Hauptstraße in der Verlängerung des Watschinger Stegs
- Ergänzung großzügig dimensionierter Aufzüge an beiden Zugängen sowie zu allen Bahnsteigen in der Unterführung beim Bahnhof Ternitz

FAHRRADPARKEN

Fahrradabstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur. Die Qualität der Abstellanlage an den Wegzielen spielt eine wesentliche Rolle in der Entscheidung, ob ein Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird oder doch wieder mit dem Kfz. Die Qualitätskriterien einer hochwertigen Fahrradabstellanlage lassen sich wie folgt beschreiben:

1. Die Abstellanlage muss diebstahlsicher sein! Das bedeutet, dass der Rahmen des Fahrrads und zumindest ein Laufrad mit konventionellen Schlössern an einer ortsfesten und nicht demontierbaren Anlage befestigt werden können.
2. Die Abstellanlage darf keine Beschädigungen am Fahrrad verursachen! Insbesondere bei den herkömmlichen „Felgenkrallen“ wird die Felge hohen

Zugkräften ausgesetzt. Die Materialien der Anlage sind so zu wählen, dass bspw. keine Kratzer am Lack entstehen. Auch auf ausreichend Raum zwischen den Abstellplätzen ist zu achten.

3. Die Abstellanlage ist benutzungsfreundlich! Das Abstellen des Fahrrads ist einfach und erfordert keinen Kraftaufwand. Das Fahrrad kann auf Hüfthöhe abgeschlossen und sicher be- und entladen werden. Packtaschen, Kindersitze oder Fahrradanhänger hindern nicht am Abstellen des Fahrrads.
4. Die Abstellanlage schützt das Fahrrad vor Witterung! Vor allem bei Dauerabstellanlagen wie beispielsweise an Bahnhöfen oder vor Bildungseinrichtungen ist eine wirksame Überdachung unverzichtbar.
5. Die Abstellanlage ist richtig positioniert! Das ist sie dann, wenn sie gut erreichbar, übersichtlich, einsehbar, ausreichend beleuchtet und in möglichst kurzer Dis-

tanz zum Ziel positioniert ist – wenn möglich in (wesentlich) kürzerer Distanz als der Kfz-Stellplatz.

Im Frühling 2015 fand eine Befahrung des Ternitzer Gemeindegebiets statt, bei der die Radlobby Niederösterreich im Auftrag und in Kooperation mit der Klima- und Energiemodellregion NÖ Süd den Bestand an Fahrradabstellanlagen aufgenommen und zugleich mit einem (untauglich) bis zehn Punkten (bestmöglich) bewertet hat. Eine wesentliche Erkenntnis war, dass der gänzlich untaugliche Felgenkiller (1 Punkt) in alter (bspw. beim Stadtzentrum) und in moderner Ausführung (am Theodor-Körner-Platz) in Ternitz noch weit verbreitet ist. Aber auch vereinzelte Lichtblicke fanden sich in Form der sogenannten Wiener Radbügel oder am Beispiel der Abstellanlagen an den Bahnhöfen Ternitz und Pottschach (vgl. Abbildung 21). Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt wurden nur sehr wenige der beanstandeten Abstellanlagen einer Verbesserung zugeführt.



Abbildung 21: Bewertung Fahrradabstellanlagen Ternitz 2015

BEGLEITENDE MAßNAHMEN

Bewusstseinsbildende Informations- und Motivationskampagnen bilden neben der Entwicklung der Radinfrastruktur die zweite und ebenso wichtige Säule der Radverkehrsförderung. Dabei gilt es verschiedene wiederkehrende Maßnahmen zu setzen, die alle Bevölkerungsgruppen ansprechen. Nachfolgend werden Beispiele aufgelistet, die die Entwicklung einer Radkultur in einer Gemeinde unterstützen. Detaillierte Informationen können über die angeführten Internetseiten oder über die Radlobby Schwarzatal bezogen werden.

Schon im **Kleinkindalter** wird der Grundstein für die Entwicklung eines Mobilitätsverhaltens gelegt. So liegt es im Verantwortungsbereich der Eltern, ihren Kindern von Anfang an die Vorzüge des Radfahrens vorzuleben und sowohl in der Freizeit als auch bei den täglichen Wegen auf das Fahrrad zurückzugreifen. Auf den gemeinsamen Wegen mit den Eltern wird der Nachwuchs dabei vorrangig im Kindersitz oder Fahrradanhänger Platz nehmen.

Das **Kindergartenalter** ist jene Zeit, in der viele Kinder die ersten eigenen Erfahrungen mit dem Zweirad machen, und im Kindergarten kann der Einsatz von Laufrädern einen wertvollen Beitrag zur frühkindlichen Bewusstseinsbildung leisten. Die Kosten für beispielsweise ein Laufrad inklusive Kinderhelm je Kindergartengruppe für die Gemeindekasse sind vernachlässigbar, eine derartige Initiative der Gemeinde Ternitz wäre wünschenswert.

Ein erschreckendes Bild bietet sich dem interessierten Beobachter des Verkehrsgeschehens kurz vor Unterrichtsbeginn an einer österreichischen Schule: Eltern bringen ihren Nachwuchs im **Schulalter** mit dem

Auto in die Schule und rittern um jene Parkplätze, die am nächsten beim Schuleingang liegen. Ziel der Übung ist es, die Kinder nicht jenen Gefahren des Verkehrs auszusetzen, die durch den hohen Verkehrsdruck entstehen, den sie selbst mitverursachen. Dabei gäbe es zahlreiche Initiativen und Kampagnen, die darauf abzielen, die Kinder den Schulweg mit dem Fahrrad bestreiten zu lassen. Die Motivationskampagnen BIKE-Line, schoolbiker oder Klimafit zum Radhit⁵, eine Kampagne von RADLand Niederösterreich, sind nur drei davon – Systeme, die mit wenig Aufwand von Schulen (auch in Ternitz) übernommen werden können.



Abbildung 22: Radfahren schon im Kindesalter

⁵ Mehr Informationen unter: www.bikebird.at, www.schoolbiker.at und www.radlhit.at

Auch die Integration des Radfahrens in den Turnunterricht ist eine Möglichkeit, Kinder und Jugendliche wieder für das Radfahren zu interessieren.

Darüber hinaus gibt es noch eine Vielzahl weiterer Initiativen und Kampagnen, die die Vorteile des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel vermitteln und die ohne großen Aufwand auch in Ternitz umgesetzt werden können. Nachfolgende Liste bietet einen Auszug der vielfältigen Möglichkeiten zur Bewerbung des Radfahrens.

- **Radelt zur Arbeit** ist eine österreichweite Motivationskampagne der Radlobby. Ziel der Aktion ist, dass insbesondere im Aktionsmonat Mai (aber auch davor und danach) der Arbeitsweg möglichst oft mit dem Fahrrad alleine bzw. mit dem Fahrrad in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt wird. Die Strukturen für diese Aktion werden von der Radlobby bereitgestellt und können von allen Arbeitgebern in Ternitz genutzt werden.⁶
- Die bewusstseinsbildende Kampagne **Radeln auf Rezept** setzt sich zum Ziel, die gesundheitsfördernde Wirkung des Radfahrens zu vermitteln. Kern dieser Initiative ist die Verteilung von rezeptähnlichen Informationsblättern über den Gesundheitsnutzen des Radfahrens, beispielsweise in Arztpraxen oder Apotheken.⁷
- Die Belebung der lokalen Wirtschaft steht im Mittelpunkt der Kampagne **Ternitzer Einkaufsradeln**, die am Tag des Mobilitätsfestes 2016 erstmals in Ternitz

durchgeführt wurde. Diese Kampagne nützt den Umstand, dass mit dem Fahrrad eher ortsansässige Wirtschaftstreibende angefahren werden, während mit dem Auto oft das Einkaufszentrum am Stadtrand angefahren wird. Eine zeitliche Ausweitung dieser Kampagne und Kombination mit der Aktion Bonbon Ternitz wäre wünschenswert.

Regelmäßige Radwandertage, Radbörsen auf den zentralen Plätzen der Stadt und für die Bevölkerung kostenlose Fahrradchecks, beispielsweise zu Beginn der Fahrradsaison, sind weitere Initiativen mit bewusstseinsbildender Wirkung. Die Liste ließe sich noch lange fortsetzen.

Die Gemeinde Ternitz wird aufgefordert, diese oder vergleichbare Kampagnen und Initiativen anzustoßen und das Radfahren im Allgemeinen bei allen mobilitäts-, umwelt-, gesundheits- und wirtschaftsrelevanten Veranstaltungen mitzudenken.

⁶ Infos unter www.radeltzurarbeit.at

⁷ Infos unter <http://www.klimaundenergiemodellregionen.at/ausgewaehlte-projekte/leitprojekte/radeln-auf-rezept/>

LITERATURVERZEICHNIS

ADAC. (April 2016). ADAC Autokosten 2016 - Kostenübersicht für über 1.800 Neuwagen-Modelle. Abgerufen am 29. Jänner 2017 von https://www.adac.de/_mmm/pdf/autokostenuebersicht_47085.pdf

BMLFUW. (2015). Masterplan Radfahren 2015–2025. Wien: BMLFUW.

Der Standard. (18. Jänner 2017). Der Standard. Abgerufen am 29. Jänner 2017 von <http://derstandard.at/2000051044755/2016-war-waermstes-Jahr-seit-Beginn-der-Aufzeichnungen>

ECF. (2014). Cycling Works – Jobs and Job Creation in the Cycling economy. Brüssel: ECF.

forum. ernährung heute. (2012). Bewegungspyramide – Anleitung für einen aktiven Lebensstil. Wien: forum. ernährung heute.

FSV. (2014). RVS 03.02.13 Radverkehr. Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr.

Miglbauer, E., Pfaffenbichler, P., & Feilmayr, W. (2009). Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich. Wien: BMLFUW.

NÖ Landesregierung. (2015). Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ – Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern. St. Pölten: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung.

Reiter, K., Wrighton, S., & Carvalho, M. (2010). trendy cycling - 20 Gründe, Rad zu fahren. Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM.

Tirol. (2016). Begegnungszonen: Kriterien - Gestaltung - BürgerInnenbeteiligung, Gemeinden lebenswert gestalten. Innsbruck: Amt der Tiroler Landesregierung.

Umweltbundesamt. (2009). Energieeffiziente Mobilität. Abgerufen am 6. Februar 2017 von <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/energie/effizienz/effizienzverkehr/>

Umweltbundesamt. (2013). Zehnter Umweltkontrollbericht. Wien: Umweltbundesamt.

VCÖ. (2016). Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren. Wien: VCÖ.

WHO. (2016). Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease.

Wiki. (15. März 2017). Ternitz. Von <http://de.wikipedia.org/wiki/Ternitz> abgerufen

