



Radlobby Klosterneuburg
Positionspapier
Juni 2020

Inhalt

1	Einleitung	5
2	Drei zentrale Forderungen	7
2.1	Bekenntnis zu den STEK 2030+ Zielen	7
2.2	Ausreichendes Radverkehrsbudget bis 2030	7
2.3	Langfristige Planung	7
3	Allgemeine Maßnahmen	8
3.1	Ziele messbar machen	8
3.2	Priorität für den Radverkehr	8
3.3	Professionelle Verkehrsplanung und Ausrichtung an der Alltagsmobilität	8
3.4	Ein Radnetz, das seinen Namen verdient	9
3.5	Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung	9
3.6	Mehr Schutz durch die Exekutive	9
3.7	Kooperation mit Nachbarstädten und -gemeinden	9
3.8	Anreize zum Umstieg aufs Fahrrad	10
3.9	Ein Angebot an die Stadtverantwortlichen	10
4	Bauliche Maßnahmen	11
4.1	Allgemein	12
4.1.1	Kanten und Schwellen	12
4.1.2	Beschilderung der Radrouten	12
4.1.3	Rad und Bahn	12
4.1.4	Radabstellanlagen	12
4.1.5	Bodenmarkierungen	12
4.2	Obere Stadt	13
4.2.1	Begegnungszone Obere Stadt	13
4.2.2	Schulen Obere Stadt	14
4.2.3	Albert Böhm-Gasse, Haseldorfergasse	15
4.2.4	Radstände Rathausplatz	15
4.2.5	Radstände Leopoldstraße/Wilhelm Lebsaft-Gasse	15
4.3	Medekviertel	16
4.3.1	B14-Querung	16
4.3.2	Einbahn öffnen Medekstraße	16
4.4	Martinsviertel	17
4.4.1	Fischergasse/Durchhaus Wasserzeile	17
4.4.2	Bahnunterführung Wasserzeile/Höhe Fischergasse	17

4.4.3	Langstögergasse/Martinstraße.....	18
4.4.4	Anbindung Interspar	18
4.5	Kierlingtal	19
4.5.1	Kierlingbachradweg.....	19
4.5.2	Doktor Strebl-Promenade.....	21
4.5.3	Kreuzung Mühlengasse/Burgstraße	22
4.5.4	Querung Buchberggasse	22
4.5.5	Stopptafeln Bereich Kierlinger Straße	23
4.5.6	Gefährliche Kurve Penny	24
4.5.7	Anbindung Penny.....	24
4.5.8	Goethegasse.....	25
4.5.9	Gefährliche Kurve Promenade 2	26
4.5.10	Lückenschluss Stollhof.....	26
4.5.11	Otto Kochwasser-Gasse	26
4.5.12	Schule Kierling	27
4.5.13	Engstelle bei Maital 5	28
4.5.14	Hilbertpromenade.....	28
4.5.15	Anbindung St. Andrä-Wördern	28
4.6	Weidlingtal	29
4.6.1	Radstände Bahnhof Weidling.....	29
4.6.2	Bahnquerung für Weidling	29
4.6.3	Weidlingbachradweg	29
4.6.4	Prägarten	30
4.6.5	Agnesbrücke/Volksschule Anton Bruckner-Gasse	31
4.6.6	Bereich Metzgerbrücke	32
4.6.7	Weidling Hauptstraße/Feldergasse	33
4.6.8	Schule Weidling	33
4.6.9	Anbindung Hinterweidling.....	34
4.6.10	Radstände Endstation 401.....	35
4.7	Donautal	36
4.7.1	Rollföhrensiedlung Treppelweg	36
4.7.2	Stadtplatz	36
4.7.3	Niedermarkt.....	36
4.7.4	EuroVelo 6/Anschluss Niedermarkt.....	37
4.7.5	EuroVelo 6/Durchstichbrücke	37
4.7.6	Kreisverkehr beim Stift	38
4.7.7	Strandbadstraße/In der Au	38

4.7.8	Neue Radständer Strandbad.....	39
4.7.9	Strandbadstraße, Bereich Essl Museum	39
4.7.10	Bahnüberfahrt beim Essl-Museum	39
4.7.11	Billaschild	40
4.7.12	EuroVelo 6/Donaustraße	40
4.7.13	Pioniertraverse	41
4.7.14	Aufeldgasse	41
4.7.15	Radschnellweg nach Wien	42
4.7.16	Donaubücke.....	42
4.8	Kritzendorf	43
4.8.1	Kritzendorf/Gegenverkehrsbereich Neudauerstraße	43
4.8.2	Fahrradservicestelle Höflein/Kritzendorf.....	43
5	Kontakt und Impressum	44

1 Einleitung

Es gibt viele gute Gründe, den Radverkehr in Klosterneuburg zu forcieren. Radverkehr braucht weniger Platz, fördert die lokale Wirtschaft, reduziert Straßenlärm, ist gut für die Gesundheit und die Entwicklung der Jugend. All diese Argumente sind seit Jahrzehnten bekannt und von der Politik akzeptiert. Und doch würden nennenswerte Veränderungen wohl noch weitere Jahrzehnte auf sich warten lassen.

Wäre da nicht ein Grund, der keinen Aufschub mehr zulässt. Um das 1,5°-Ziel des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, müssen die globalen Emissionen **bis 2030 halbiert** werden (siehe Abbildung 1). 30% der Emissionen in Österreich werden vom Verkehr verursacht.

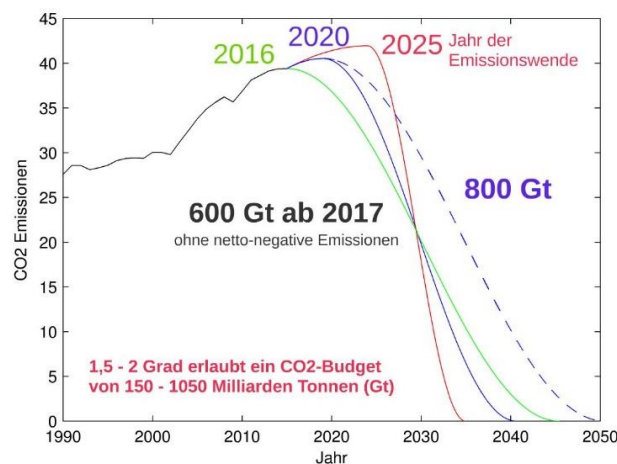


Abbildung 1: Emissionspfade zur Erreichung der Paris-Ziele
Grafik: Prof. Stefan Rahmstorf, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung

Folgerichtig hat sich Klosterneuburg letztes Jahr im Stadtentwicklungskonzept STEK 2030+ vorgenommen, den Anteil des nachhaltigen Verkehrs bis 2030 auf 55 Prozent zu steigern. In Niederösterreich ist dieser Anteil zwischen 2003 und 2018 von 29 auf 32 Prozent gestiegen, das entspricht 0,2 Prozentpunkten pro Jahr (siehe Abbildung 2).

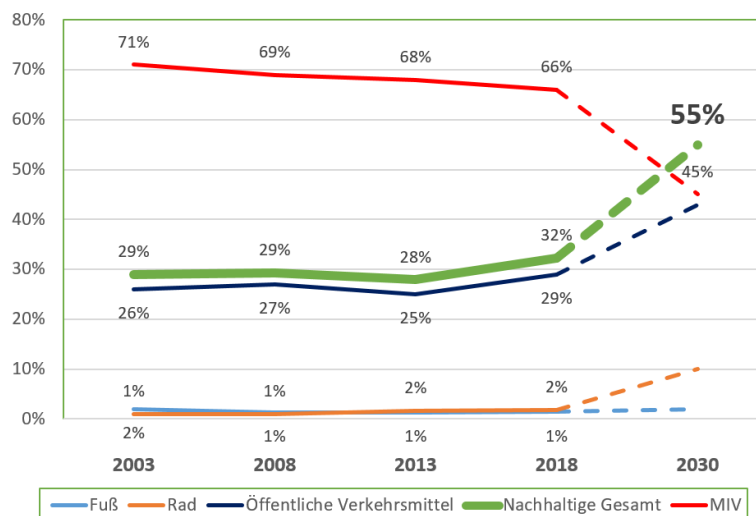


Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsleistung der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen.
Quelle 2003-2018: Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2018 - Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. Grafik: Radlobby

Um das 55%-Ziel zu erreichen, muss Klosterneuburg den nachhaltigen Verkehr in den nächsten Jahren um rund 2 Prozent pro Jahr steigern, also **zehnmal so schnell wie bisher**.

Einen wichtigen Beitrag wird neben dem öffentlichen Verkehr der Radverkehr leisten. Eine Studie des Umweltbundesamts (Abbildung 3), bestätigt, dass eine Mehrheit der AutofahrerInnen häufiger Radfahren würde, wäre die Verkehrsinfrastruktur fahrradfreundlicher. Das deckt sich mit vielen internationalen Studien, wonach in erster Linie Verfügbarkeit und Qualität der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur über die Wahl der Verkehrsmittel entscheidet. In Diskussionen oft genannte Motive wie Topologie, Wetter und Tradition haben geringen Einfluss.

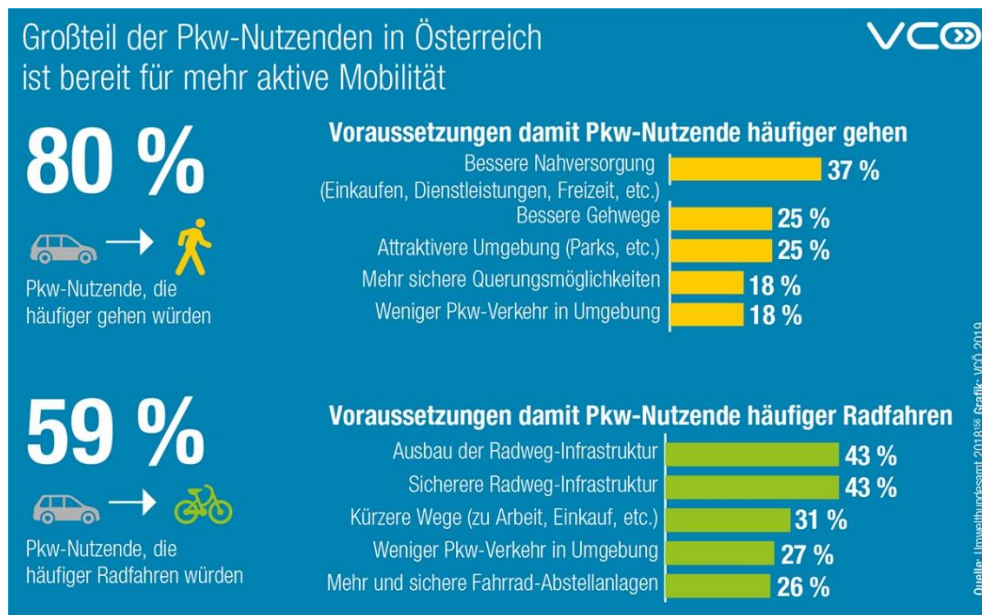


Abbildung 3: Daten des Umweltbundesamts zeigen, wie wichtig eine gute Radinfrastruktur zur Erhöhung des Radverkehrsanteils ist. Grafik: VCO

Es besteht also kein Zweifel, dass Klosterneuburg, um die gesetzten Verkehrsziele zu erreichen, intensiv in den Ausbau der Radinfrastruktur investieren muss. Es braucht nicht einfach nur ein paar mehr Radwege, sondern eine echte **Priorisierung des Radverkehrs gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV)**.

Budgetierung, Planung und Umsetzung der dazu nötigen Infrastrukturprojekte werden Jahre dauern. Auch Verhaltensänderungen der Gesellschaft brauchen ihre Zeit. Wir müssen also sofort beginnen.

Stadtentwicklungskonzept STEK 2030+:

https://www.klosterneuburg.at/de/Stadtgemeinde/stek2030plus/STEK_2030_plus

Niederösterreichische Mobilitätserhebung 2018:

http://www.noel.gv.at/noe/Mobilitaetsbefragung_2018.html

2 Drei zentrale Forderungen

2.1 Bekenntnis zu den STEK 2030+ Zielen

Die Radlobby fordert ein klares Bekenntnis zu den Klima- und Verkehrszielen im STEK 2030+ und zu den dafür nötigen Schritten. Bürgermeister Stefan Schmuckenschlager hat erst kürzlich ausdrücklich bestätigt, dass Klosterneuburg die Ziele sehr ernst nimmt und einhalten wird. Die wichtigsten ersten Schritte dazu sind:

2.2 Ausreichendes Radverkehrsbudget bis 2030

Internationale Vergleiche zeigen, dass Städte mit einem jährlichen Radverkehrsbudget von ca. 30 Euro pro EinwohnerIn einen deutlichen Anstieg des Radverkehrsanteils erreichen können. In Klosterneuburg wurden in den letzten fünf Jahren jeweils zwischen 0 und 2 Euro pro EinwohnerIn investiert. Die Radlobby fordert ein jährliches Radwegebudget von 780.000 Euro (30 Euro pro EinwohnerIn) für die nächsten zehn Jahre, das wäre circa ein Prozent des Gesamtbudgets.

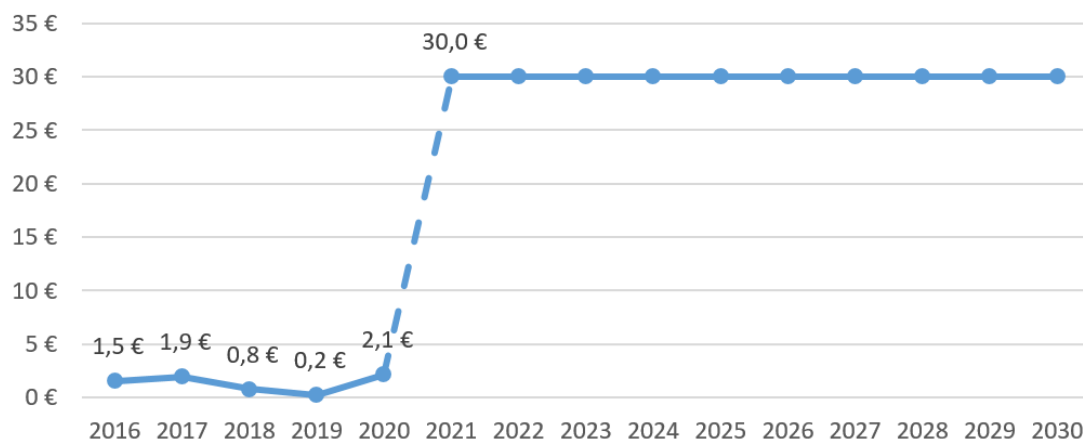


Abbildung 4: Radwegebudget pro Person in Klosterneuburg.
Quelle 2015-2020: offenerhaushalt.at

2.3 Langfristige Planung

Große Infrastrukturprojekte erfordern langfristige Planung und Budgettierung. Die Radlobby fordert einen Zeitplan für die Realisierung der großen Projekte bis 2030.

Vorschläge:

- Stollhof (Kapitel 4.5.10)
- Agnesbrücke (Kapitel 4.6.5)
- Begegnungszone Obere Stadt (Kapitel 4.2.1)
- Kierlingbachradweg (Kapitel 4.5.1)
- Weidlingbachradweg (Kapitel 4.6.3)
- Radweg Hinterweidling (Kapitel 4.6.9)
- Radweg St. Andrä (Kapitel 4.5.15)
- Donaubrücke (Kapitel 4.7.16)

3 Allgemeine Maßnahmen

3.1 Ziele messbar machen

In Kapitel 1 wurde auf die Mobilitätserhebung des Landes Niederösterreich Bezug genommen. Für Klosterneuburg wurde 2018 eine Mobilitätserhebung durchgeführt. https://www.klosterneuburg.at/de/Stadtgemeinde/stek2030plus/Erhebung_Verkehr. Es wurde allerdings nur der Modal Split der Wege ermittelt, nicht der für Verkehrsbelastung und Umwelt viel wichtigere Modal Split der Verkehrsleistung (Personenkilometer). Wir schlagen vor, die Daten nachauszuwerten und die Mobilitätserhebung alle ein bis zwei Jahre zu wiederholen, um die Wirkung der gesetzten Maßnahmen zu evaluieren.

3.2 Priorität für den Radverkehr

Bitte machen Sie es sich zum Grundsatz, bei Maßnahmen im Bereich der Stadtplanung, der Verkehrsplanung und der Mobilität immer auch die Bewegung per Pedal und per pedes mitzudenken.

Klosterneuburg betreibt seit Jahrzehnten eine konservative Verkehrspolitik, die sich bei der Bereitstellung von Infrastruktur an der Nachfrage orientiert, entsprechend dem bisherigen Modal Split.

In Kapitel 1 wurde gezeigt, dass zur Erreichung der Ziele im STEK 2030+ eine aktiv lenkende und gestaltende Verkehrspolitik nötig ist. Nachhaltiger Verkehr muss bevorzugt werden. **Radwege sollten also immer bevorrangt werden.**

3.3 Professionelle Verkehrsplanung und Ausrichtung an der Alltagsmobilität

Zahlreiche der bestehenden Radverkehrsanlagen sind schlecht geplant, enden im „Nirwana“ und/oder sind sogar extrem gefährlich. Zudem sind die bestehenden Radverkehrsanlagen eher für Radausflüge als für den Alltagsradverkehr ausgelegt. Es ist wunderschön, an den Bächen zu fahren, doch bei der Fahrt ins Büro oder in die Schule zählt vor allem Schnelligkeit.

Daher sind viele RadfahrerInnen auch auf der B14 unterwegs – und manche, denen der Autoverkehr doch zu gefährlich erscheint, leider auch auf dem Gehsteig. Hauptstraßen benötigen immer Radbegleitwege, denn selbst wenn man den Umweg entlang der Bäche in Kauf nehmen will, muss man diese Radrouten erst einmal erreichen.

Denken Sie bitte auch mit, dass die Zahl der Lastenbikes und Fahrradanhänger ständig steigt. Auch Tandems sieht man hin und wieder. Diese Fahrzeuge benötigen mehr Platz und entsprechende Kurvenradien. Breitere Radwege kommen auch Kindern und unerfahrenen RadfahrerInnen zu Gute.

Auch die steigende Zahl an E-Bikes sollte sich in der Mobilitätsplanung widerspiegeln. Damit können auch AlltagsradfahrerInnen steile Straßen wie auf den Ölberg oder nach Hadersfeld problemlos bewältigen. Das bedeutet, auf die Radverkehrsinfrastruktur darf auch in Bereichen, die früher nur SportlerInnen mit dem Rad erklommen haben, nicht vergessen werden.

3.4 Ein Radnetz, das seinen Namen verdient

Um die angestrebte Erhöhung des Radverkehrsanteils zu erreichen, braucht es einen Lückenschluss der bestehenden Radverkehrsanlagen und sichere Anschlüsse an die gesamte Infrastruktur. Erst wenn Schulen, Geschäfte und Supermärkte, Behörden, ÄrztInnen, Heurige usw. sicher mit dem Rad erreicht werden können, wird der Radverkehrsanteil auch signifikant steigen. Entwickeln wir gemeinsam ein Radverkehrsnetz aus einem Guss, machen wir Klosterneuburg zu einer fahrradfreundlichen Stadt!

Das käme den Einheimischen, aber auch dem Tourismus zugute. Schon jetzt profitiert Klosterneuburg vom Radtourismus entlang des EuroVelo 6. Gäbe es von dort eine sichere Verbindung zum Stadtplatz und in die Obere Stadt, würden wohl mehr Familien hier eine Pause einlegen. Derzeit ist das, vor allem mit Kindern, nicht empfehlenswert.

3.5 Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung

Viele der in der Folge hier vorgeschlagenen Maßnahmen sollten unter Einbeziehung der Bevölkerung umgesetzt und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Besonders freuen würden wir uns auch über eine Kampagne der Stadtgemeinde zum Thema Rücksichtnahme auf RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Oft werden diese nicht als „vollwertige VerkehrsteilnehmerInnen“ wahrgenommen und entsprechend schlecht von Planung und AutofahrerInnen behandelt.

Den meisten AutofahrerInnen ist zum Beispiel das quadratische Verkehrszeichen für die optionale Benutzung eines Radwegs unbekannt. So wird man mitunter beschimpft, warum man nicht am Gehsteig fahre. Auch Begegnungszonen, Fahrradstraßen, Wohnstraßen etc. gehören erklärt, wenn sie umgesetzt werden.

3.6 Mehr Schutz durch die Exekutive

Die meisten gefährlichen Situationen für RadfahrerInnen bleiben ohne Folgen für deren VerursacherInnen: zu knappes Überholen, Ignorieren des Vorrangs auf Radfahrerüberfahrten etc. Es gibt Schwerpunkte der Polizei gegen Raser, gegen Alkolenker, warum nicht auch einmal für RadfahrerInnen (und FußgängerInnen – denn auch Zebrastreifen werden oft ignoriert).

Außerdem ersuchen wir die Exekutive um ein wenig Verständnis. An manchen Stellen macht es die bestehende Radverkehrsinfrastruktur den RadfahrerInnen schwer, den manchmal absurden Linienführungen zu folgen.

Hilfreich wäre weiters eine fallweise Überwachung der Fahrradabstellanlagen. Vor allem am Niedermarkt und beim Bahnhof Klosterneuburg-Kierling werden die Bügel oft von Autos verparkt.

3.7 Kooperation mit Nachbarstädten und -gemeinden

Viele KlosterneuburgerInnen fahren mit dem Rad nach Wien. Daher wäre es wichtig, dass die beiden Städte bei der Planung kooperieren und koordiniert vorgehen.

Machen Sie sich bitte auch im Bezirk Tulln stark für einen koordinierten Ausbau und eine Verbesserung der bestehenden Radweg- und Radroutennetze. Unser aktuell wichtigstes

diesbezügliches Anliegen ist ein Radbegleitweg nach St. Andrä über Maria Gugging (Kapitel 4.5.15). Die Straße mit erlaubten Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h endet ja auch nicht an der Gemeindegrenze – und ist für RadfahrerInnen extrem gefährlich.

3.8 Anreize zum Umstieg aufs Fahrrad

Fördern Sie die nachhaltige Mobilität durch verschiedene zielgruppenspezifische Anreize! Hier einige mögliche Ansätze – abseits des Ausbaus der Infrastruktur: Schulprojekte wie PediBus oder Radtrainings, Errichtung zusätzlicher (und an Bahnhöfen vielleicht sogar „bemannter“) Radservicestationen entlang viel befahrener Routen, Wettbewerb „Eine Woche ohne Auto“, Vergünstigungen für Menschen, die zu Fuß, öffentlich oder mit dem Rad kommen – zum Beispiel beim Eintritt ins Strandbad, Unterstützung von ArbeitgeberInnen bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen für ihre MitarbeiterInnen usw. Auf einem Autoparkplatz haben bis zu zehn Fahrräder Platz – oder vier Fahrräder und ein Baum.

3.9 Ein Angebot an die Stadtverantwortlichen

Bei Interesse diskutieren wir mit Ihnen die betreffenden „Problemzonen“ im Klosterneuburger Radnetz auch gerne vor Ort. Setzen Sie sich mit uns aufs Rad, fahren wir die betreffenden Stellen gemeinsam ab!

Die Radlobby Klosterneuburg zeigt Ihnen aber auch gerne gelungene Mobilitätslösungen in anderen (nieder-)österreichischen Städten. Mit entsprechendem zeitlichen Vorlauf könnten wir dazu Exkursion anbieten.

Absolut sehenswert ist beispielsweise die Radinfrastruktur am Bahnhof von Baden. Hier gibt es hunderte überdachte und teilweise versperrbare Abstellgelegenheiten, die sehr gut genutzt werden. Reden wir doch mit Gerfried Koch, dem Leiter des Energiereferats Baden, der die Kombi Rad und Bahn in Baden so attraktiv gemacht hat! Oder sehen wir uns doch an, wie andere Gemeinden die Schulwege sicher und attraktiv fürs Gehen und Radeln machen.

4 Bauliche Maßnahmen

In der nachfolgenden Liste finden Sie Gefahrenstellen im bestehenden Radnetz, gefährliche Bereiche durch fehlende Radinfrastruktur sowie eine Reihe von konkreten Verbesserungsvorschlägen der Radlobby Klosterneuburg zur Attraktivierung des Alltagsradverkehrs in Klosterneuburg. Diese Liste enthält seit vielen Jahren versprochene, aber auch neue Maßnahmen und stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Einige der angeführten Punkte weisen Überschneidungen auf, denn teilweise können mehrere kleinere Probleme durch eine größere Maßnahme gelöst werden.

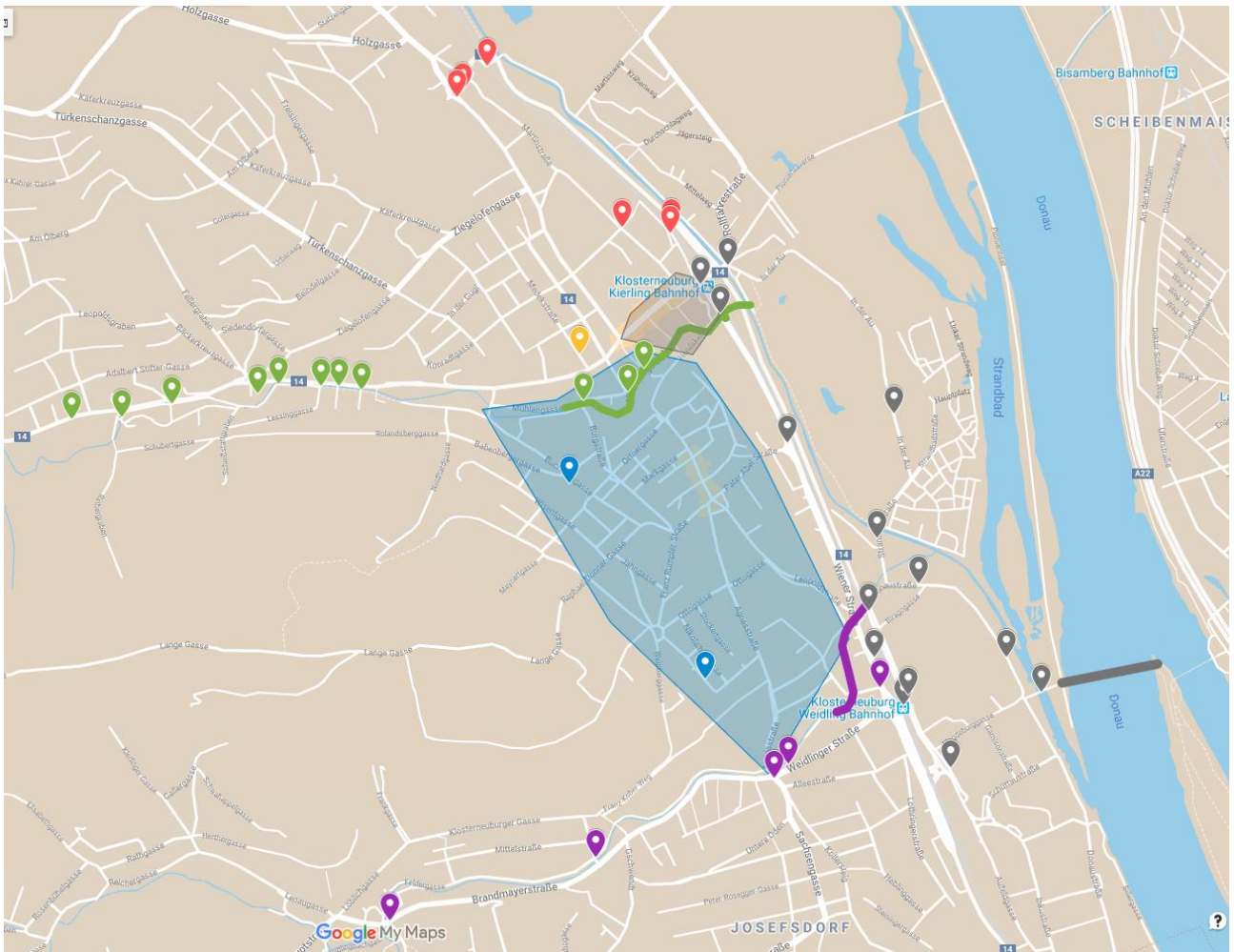


Abbildung 5: Übersicht der baulichen Maßnahmen (Ausschnitt)
Blau: Obere Stadt, Orange: Medekviertel, Rot: Martinsviertel, Grün: Kierlingtal, Lila: Weidlingtal, Grau: Donautal
Karte: Google

4.1 Allgemein

4.1.1 Kanten und Schwellen

Gehsteigkanten, halbherzige Abschrägungen, Schwellen u.ä. belasten Wirbelsäule und Gelenke, schütteln Einkäufe im Fahrradkorb und Kinder im Fahrradanhänger durch. Jeder Rempler weniger macht das Radnetz attraktiver. Fahrbahnschwellen zur Entschleunigung des MIV sollten fahrradfreundlich gestaltet werden, indem sie nicht über die gesamte Fahrbahn gezogen werden. Es reicht, wenn mehrspurige Fahrzeuge mit einer Seite über die Schwelle müssen.

4.1.2 Beschilderung der Radrouten

Auch hier gibt es einige Lücken – und insgesamt sind die Schilder sehr klein und während der Fahrt kaum lesbar. Die Radlobby unterbreitet hier vorerst keine konkreten Vorschläge, weil es dabei auch um das Thema Vereinheitlichung der Beschilderung geht, die überregional gelöst werden muss.

4.1.3 Rad und Bahn

Im Bereich der Bahnhöfe sollten hochwertige, überdachte Abstellanlagen, Fahrradboxen oder absperrbare Räume inklusive Lademöglichkeit für E-Bikes in ausreichender Menge errichtet werden. (Boxen und Plätze in versperrbaren Räumen müssen nicht gratis zur Verfügung gestellt werden, amortisieren sich daher auch über die Jahre.) Allen voran betrifft das die Bahnhöfe Kierling und Weidling. Aber auch an kleineren Bahnhöfen ist es nicht sehr attraktiv, das Fahrrad im Regen stehen zu lassen.

4.1.4 Radabstellanlagen

In der Regel bilden Radbügel – wie sie beispielsweise am Stadtplatz eingesetzt werden – die beste Lösung. Jedenfalls sind solche Radabstellanlagen zu wählen, bei denen keine Beschädigung von Speichen oder Scheibenbremsen droht. Der Gehsteig ist nur in den seltensten Fällen der richtige Standort für den Radständer. Oder heben Sie Ihr Auto zum Parken auf den Gehsteig? Ein E-Bike wiegt 25 kg und mehr – nach einem Wocheneinkauf per Rad sogar viel mehr. Achten Sie daher bitte bei der Installation neuer Bügel, dass diese auch ohne Kanten erreichbar sind. Überall dort, wo Fahrräder für längere Zeit geparkt werden – an Bahnhöfen, bei Schulen, Bürogebäuden etc. – sollten überdachte Abstellplätze eingerichtet werden.

4.1.5 Bodenmarkierungen

Da sich in für den Radverkehr geöffneten Einbahnen immer wieder Autofahrende aufregen, dass Radfahrende auf „ihrer“ (Auto-)Fahrbahn unterwegs seien, sollten (nicht nur) am Beginn dieser Straßen Fahrradsymbole mit Richtungspfeil auf der Fahrbahn markiert werden. (Das betrifft derzeit vor allem Mühlengasse, Stolpeckgasse, und Leopoldstraße.) Damit wird sowohl Rad- als auch Autofahrenden unmissverständlich klar gemacht, dass Rad- oder Mehrzweckstreifen grundsätzlich nur in einer Richtung befahren werden dürfen und auf der Fahrbahn mit Radfahrenden zu rechnen ist.

Radwege, Fahrrad- und Mehrzweckstreifen sowie Radfahrerüberfahrten sollten außerdem, wie auf der Wiener Straße bereits teilweise ausgeführt, im gesamten Stadtgebiet durch rote Fahrbahnen leichter erkennbar gemacht werden – und zwar insbesondere in Kreuzungsbereichen, vor Hauseinfahrten, in für den Radverkehr geöffneten Einbahnen sowie in allen Bereichen, in denen sich MIV und RadfahrerInnen bzw. FußgängerInnen und RadfahrerInnen (zu) nahe kommen.

4.2 Obere Stadt

4.2.1 Begegnungszone Obere Stadt

Das aktuelle Bild, das der historische Stadtkern derzeit abgibt, ist von parkenden Autos geprägt. Dabei beweist die Stadt alle Jahre wieder zu Leopoldi und anlässlich anderer Veranstaltungen, dass es auch ohne Autos geht. Um wie viel lebenswerter und liebenswürdiger wären die Leopoldstraße, der Rathausplatz und andere Gassen der Oberen Stadt mit Sitzgelegenheiten, Gastgärten und mehr Grün statt Asphalt?!

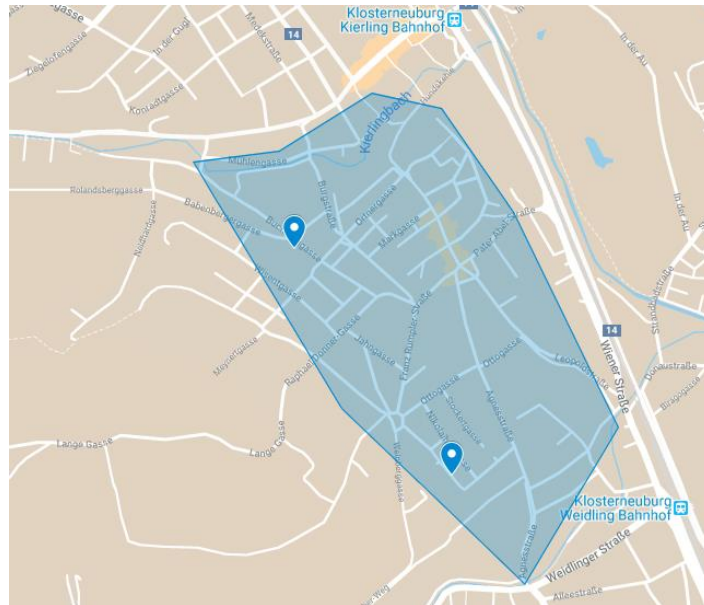


Abbildung 6: Begegnungszone Obere Stadt
Karte: Google

Die Radlobby empfiehlt die Einrichtung einer möglichst großräumigen Begegnungszone im Bereich zwischen Agnesbrücke, Leopoldstraße, Pater Abel-Straße, Hundskehle, Mühlengasse und Buchberggasse. Auch der Kardinal Piffli Platz und damit Gymnasium und Musikschule könnten so besser zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden.

Die Nutzung der Oberen Stadt als Schleichweg für den MIV gehört unterbunden, etwa durch zusätzliche Einbahnen. Der motorisierte Verkehr sollte im Wesentlichen auf AnrainerInnen, Lieferverkehr, Einsatzfahrzeuge, Servicefahrzeuge wie Müllabfuhr oder Bauhof-Fahrzeuge und Stadtbus beschränkt werden.

Der Rathausplatz sollte autofrei werden. Verwandeln wir den Parkraum in einen Kultur- und Lebensraum, in einen beliebten Treffpunkt für Jung und Alt.

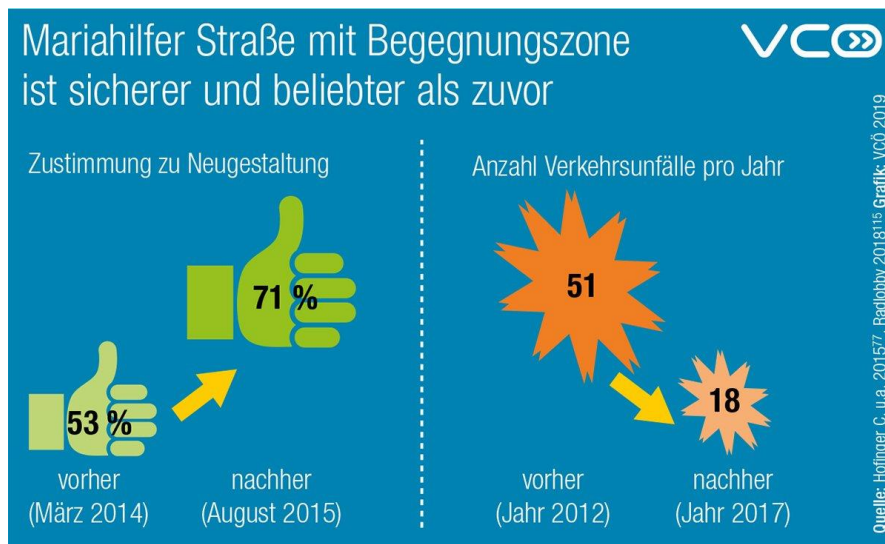


Abbildung 7: Zustimmung und Verkehrsunfälle Mariahilferstraße

4.2.2 Schulen Obere Stadt

Anbindung der Schulen (Gymnasium, Musikschule, Hermannstraße) an das Radweg-/Radroutennetz. Die Radlobby hat dazu eine Petition überreicht und mehrere Varianten vorgeschlagen.

Wir fordern die Errichtung von breiten kindergerechten Radwegen. Dafür wird es nötig sein, die Straßen in Einbahnen umzuwandeln oder Parkplätze deutlich zu reduzieren.

Für die Anbindung aus Osten bietet sich eine Verbindung vom Gymnasium über die Musikschule und die Volksschule und Neue Mittelschule Hermannstraße zum Radweg Leopoldstraße an. Eine Alternative dazu wäre, die Schulen in eine Begegnungszone Obere Stadt zu integrieren.

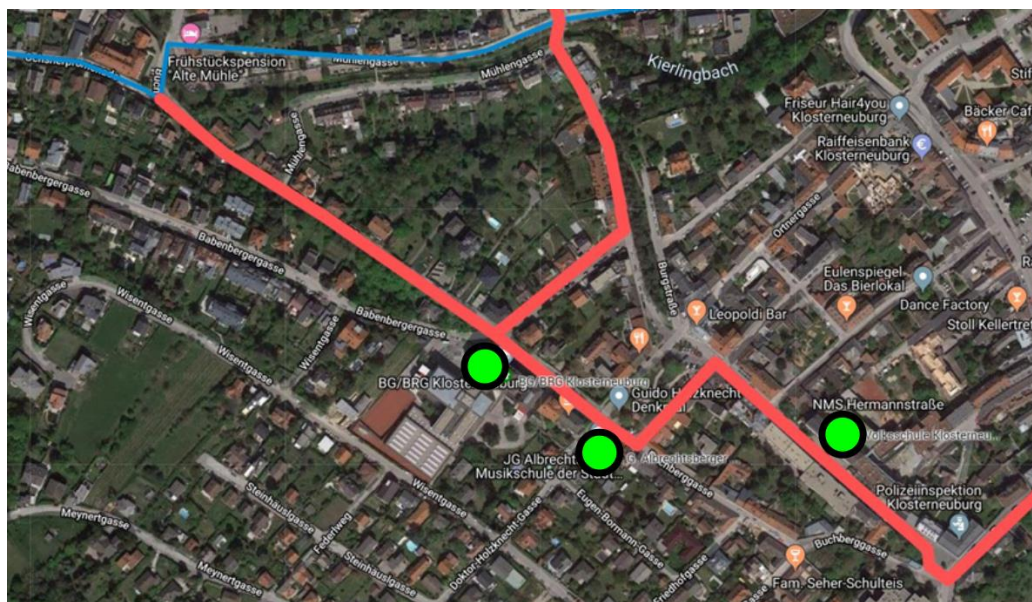


Abbildung 8: Anbindung Schulen Obere Stadt
Karte: Google

4.2.3 Albert Böhm-Gasse, Haseldorfergasse

Wir schlagen vor, die Einbahn für Radfahrer zu öffnen. Es ist ausreichend Platz vorhanden.



Abbildung 9: Nikolaihofgasse / Haseldorfergasse, Blick nach Westen



Abbildung 10: Marshallweg / Albert Böhm-Gasse, Blick nach Süden

4.2.4 Radständer Rathausplatz

Mehr Radbügel für den Rathausplatz – und möglichst nicht auf dem Gehsteig oder gar auf einer winzigen Verkehrsinsel wie vor der Bäckerei bzw. Apotheke.

4.2.5 Radständer Leopoldstraße/Wilhelm Lebsaft-Gasse

Radbügel bei Naturkost Moser/fairkleidet fehlen. Hier kaufen besonders viele Menschen mit dem Rad ein.

4.3 Medekviertel

4.3.1 B14-Querung

Eine Verbindung zwischen Medekviertel und Kierlingtalradroute (B14-Querung!) fehlt.



Abbildung 11 Medekstraße bei B14, Blick nach Süden

4.3.2 Einbahn öffnen Medekstraße

Fahren gegen die Einbahn in der Medekstraße zwischen Hotel Andrea und Zisser erlauben. Die Straße ist breit genug.



Abbildung 12: Medekstraße bei B14, Blick nach Norden

4.4 Martinsviertel

(von Süden nach Norden)

4.4.1 Fischergasse/Durchhaus Wasserzeile

Parkende Autos versperren die Sicht. Ein Poller rechts der Kreuzung (aus der Perspektive Fischergasse) würde das Problem lösen.



Abbildung 13: Fischergasse / Wasserzeile, Blick nach Norden

4.4.2 Bahnunterführung Wasserzeile/Höhe Fischergasse

Ein Spiegel in der 90°-Kurve der sehr engen Bahnunterführung für FußgängerInnen würde mehr gefühlte Sicherheit herstellen und Kollisionen vermeiden. Nachdem eine Verbreiterung für den Radverkehr mit hohen Kosten verbunden ist, wäre eine radfahrfreundliche Lösung für die Rollfährstraße im Bereich der Bahnunterführung umso dringlicher.



Abbildung 14: Bahnunterführung Wasserzeile/Höhe Fischergasse

4.4.3 Langstönergasse/Martinstraße

Das Abbiegen von der Langstönergasse in die Martinstraße ist problematisch. Die Kurve ist sehr eng und eine Mauer nimmt die Sicht. Der Verzicht auf zwei Parkplätze vor der Wohnhausanlage würde die Situation verbessern.

4.4.4 Anbindung Interspar

Öffnung des Fußwegs neben der Umfahrung zwischen Martinstraße und Albrechtstraße für RadfahrerInnen, Anlegen einer Radfahrerüberfahrt über die Martinsstraße zum Interspar. Weiter unten: Anbringen eines Spiegels im Bereich der 90°-Kurve vor der Bahnunterführung.

4.5 Kierlingtal

(von Osten nach Westen)

4.5.1 Kierlingbachradweg

Schnell aus den Tälern zur Donau gelangen, ist ein Anliegen vieler AlltagsradfahrerInnen. Die aktuellen Radrouten sind aber an vielen Stellen eher für den Ausflug am Wochenende geeignet, als um schnell ins Büro zu gelangen. Oft wunderschön, aber oft auch mit Umwegen und Hindernissen verbunden. Für nahezu kreuzungsfreie Schnellverbindungen könnten auch die Bachbette in den regulierten Bereichen des Weidlingbachs und des Kierlingbachs genutzt werden. So könnte man unter den Brücken zum EuroVelo 6 gelangen. Was wir nicht wollen, ist den Fröschen, Graureihern und Enten ihr Revier streitig zu machen.

Wir schlagen einen Radweg vom Durchstich bis zumindest Doktor Strebl-Promenade vor. Eine zusätzliche Rampe bei der Wiener Straße verbindet den Donauradweg mit dem Niedermarkt. Die vorgeschlagene Route ist nicht nur wesentlich kürzer als die derzeitige Verbindung, sie löst auch das Problem der Radweg-Lücke bei der Bahnbrücke und vermeidet die Steigung bei der Hungskehle und Hofkirchnergasse.

Eine Verlängerung bis Mühlengasse würde den Schnellradweg noch attraktiver machen und den engen und stark frequentierten Geh- und Radweg Doktor Strebl-Promenade sowie die relativ stark befahrene Stolpeckgasse vermeiden.

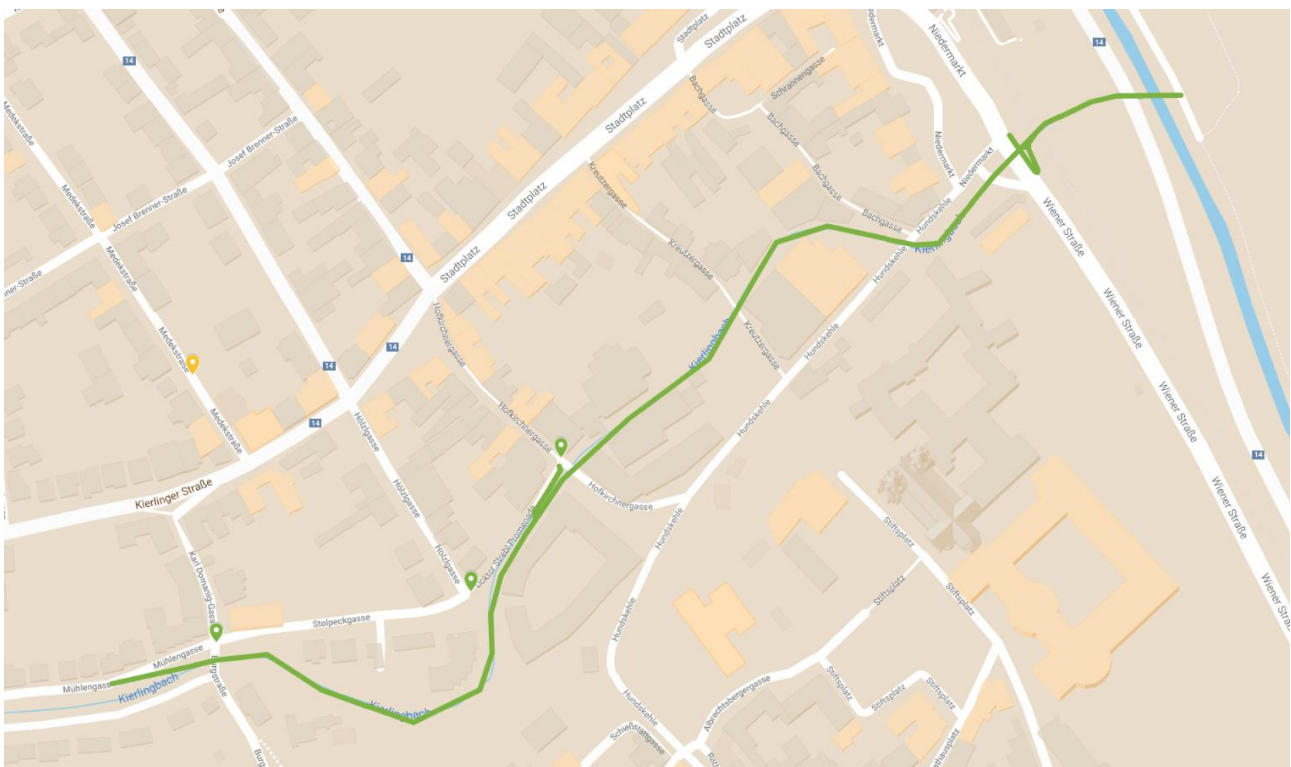


Abbildung 15: Verlauf Kierlingbachradweg mit Rampen Mühlengasse, Hofkirchnergasse, Wiener Straße, Durchstich
Karte: Google



Abbildung 16: Kierlingbach bei Wiener Straße, Blick nach Osten



Abbildung 17: Bei der Brücke Wiener Straße / Kierlingbach ist ausreichend Platz für eine Rampe. Blick nach Süden.

4.5.2 Doktor Strebl-Promenade

Die Poller in Kombination mit Kurven sind gefährlich – nicht nur für Lastenbikes oder Räder mit Anhängern. Kreuzung Hölzl-Gasse: Schaffung einer echten Radfahrerüberfahrt mit realistischer Streckenführung). Am anderen Ende der Promenade ist die auskragende Gehsteigkante der Brücke Hofkirchnergasse bei schlechter Sicht leicht zu übersehen.



Abbildung 18: Doktor Strebl-Promenade / Hölzl-gasse, Blick nach Westen



Abbildung 19: Die Kurve Doktor Strebl-Promenade / Hofkirchnergasse ist mit Poller, Randstein und Neigung nach außen recht gefährlich.

4.5.3 Kreuzung Mühlengasse/Burgstraße

Die Hauptradroute sollte hier Vorrang gegenüber dem Querverkehr haben.



Abbildung 20: Mühlengasse/Burgstraße, Blick nach Westen

4.5.4 Querung Buchberggasse

Die Radroute verläuft circa 50m auf der relativ stark befahrenen Buchberggasse. Viele Autos kommen mit überhöhter Geschwindigkeit die steile Buchberggasse hinunter. In Fahrtrichtung Kierling gibt es eine Radfahrerüberfahrt. Wir schlagen vor, die Querparkplätze durch Längsparkplätze zu ersetzen und einen baulich getrennten Radweg zwischen Parkplätzen und Gehsteig zu errichten.



Abbildung 21: Ecke Ochsnerpromenade / Buchberggasse, Blick nach Norden

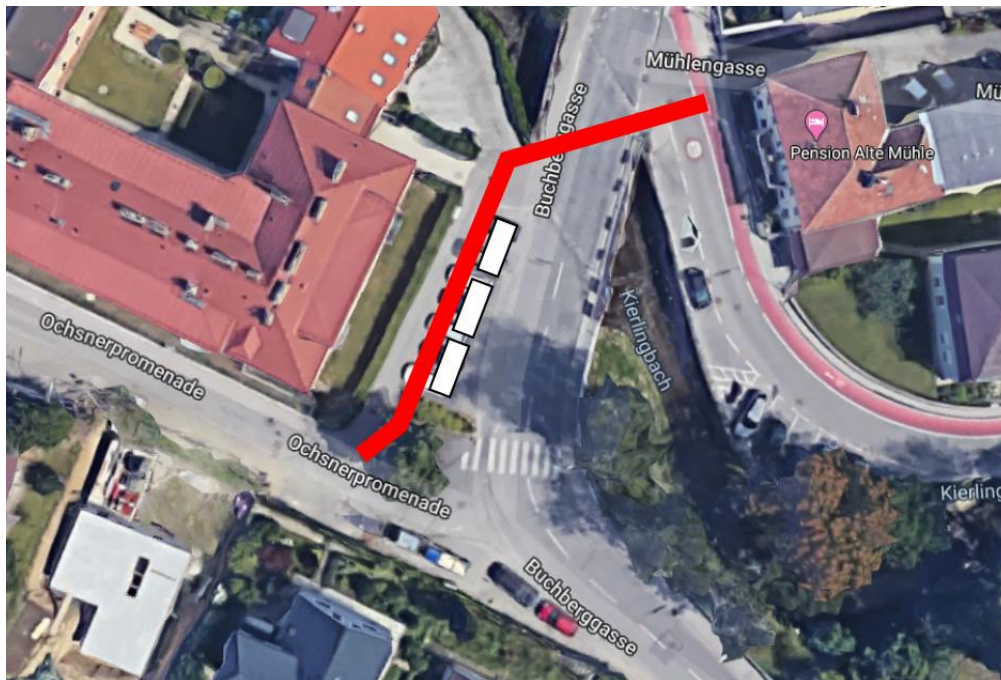


Abbildung 22: Vorschlag Radweg Buchberggasse
Karte: Google

4.5.5 Stopptafeln Bereich Kierlinger Straße

Warum hat der Verkehr aus Sackgassen im Bereich zwischen Restaurant Poseidon und Penny-Markt Vorrang gegenüber der Kierlingtal-Radrouten? Die Stopptafeln lassen sich sofort und kostengünstig umdrehen. Das Anbringen von Spiegeln zur Verbesserung der Sichtverhältnisse wäre wichtig. Auch bei der privaten Brücke neben dem Restaurant Poseidon sollte ein Spiegel zur Herstellung einer Sichtbeziehung zwischen Radrouten und Hauseinfahrt (mit dichten Hecken) angebracht werden. Hier gab es auch schon einen Unfall.



Abbildung 23 Kierlinger Straße / Elisabethgasse, Blick nach Westen

4.5.6 Gefährliche Kurve Penny

Der Geh-/Radweg macht beim Übergang Promenade/Kierlinger Straße einen Knick. Aufgrund der Stromverteiler fehlt die Sicht. Warnschilder und Bodenmarkierungen würden helfen.



Abbildung 24: Kurve Promenade beim Penny, Blick nach Westen

4.5.7 Anbindung Penny

Herstellen einer legalen und sicheren Radverbindung zwischen Kierlingtal-Radroute und Supermarkt. Eine kleine Holzbrücke zum Schießstattgraben wäre auch für Fußgänger sehr attraktiv.



Abbildung 25: Promenade bei Penny, mögliche Position für Brücke, Blick nach Norden

4.5.8 Goethegasse

Die Goethegasse endet bei der Promenade. Wegen einer Hauseinfahrt ist auf einer Strecke von ca. 20m die Zufahrt über die Promenade gestattet. Der Radweg ist im Kreuzungsbereich unterbrochen. Aufgrund der Mauer ist die Kreuzung sehr schlecht einsehbar. Vor allem Kinder, die zwischen Goethegasse und Fußgängerbrücke die Promenade queren, können von Radfahrern leicht übersehen werden. Wir schlagen eine Sicherung mit Metallgeländer und Bodenmarkierungen vor.



Abbildung 26: Promenade / Goethegasse, Blick nach Westen

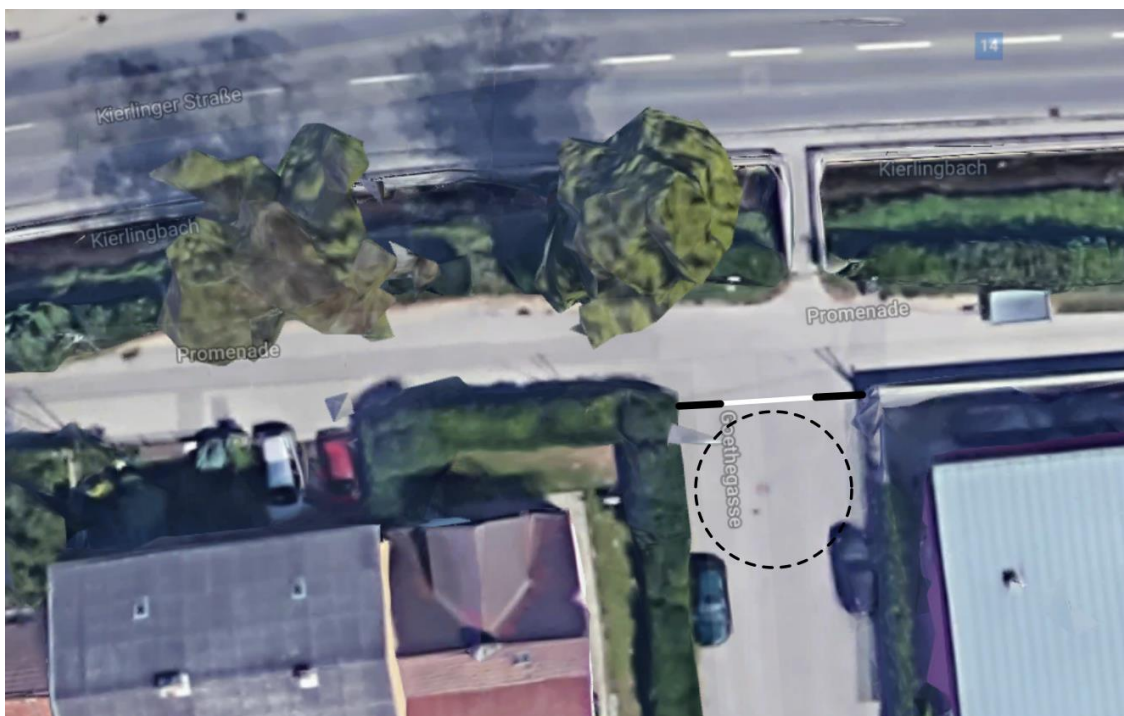


Abbildung 27: Sicherung der Kreuzung Goethegasse mit Geländer und Bodenmarkierung. Umkehrplatz gestrichelt. Karte: Google

4.5.9 Gefährliche Kurve Promenade 2

Der Geh-/Radweg macht bei Objekt „Promenade 2“ einen Knick. Aufgrund der hohen Hecke gibt es keine Sicht. Warnschilder und Bodenmarkierungen würden helfen.



Abbildung 28: Promenade 2, Blick nach Westen

4.5.10 Lückenschluss Stollhof

Wann kommt der lange versprochene Lückenschluss im Bereich Stollhof? Es gäbe mehrere Möglichkeiten, eine sichere Radverbindung zu schaffen. Die aktuelle Situation im Mischverkehr ist sehr gefährlich. Viele Radfahrer weichen illegal auf den Gehweg aus.

Sehr wichtig ist uns jedenfalls, die Sicherheit der RadfahrerInnen nicht auf Kosten der Fußgängersicherheit zu erreichen. Ein Geh- und Radweg wäre hier aufgrund des Gefälles keine gute Lösung.

Bei der Planung eines Radweges sollten auf jeden Fall Radfahrerüberfahrten (und Schutzwege) sowohl beim Marschallweg, als auch bei Stegleiten/Roseggergasse vorgesehen werden.

4.5.11 Otto Kochwasser-Gasse

Die Radroute ist Richtung Westen durch eine Einbahn in der Otto Kochwasser-Gasse (Roman Himmelbauer-Platz) unterbrochen. Die Straße ist zu schmal um die Einbahn für Radfahrer zu öffnen. Wir schlagen vor, eine Begegnungszone mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10km/h einzurichten.

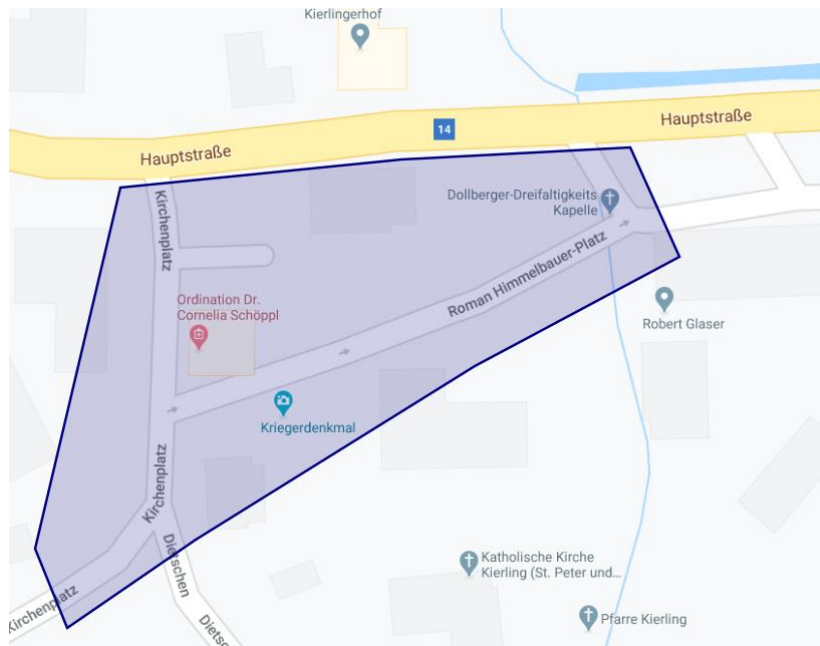


Abbildung 29: Begegnungszone Kierling

4.5.12 Schule Kierling

2013 wurde die Radroute Kierlingtal beschildert. Ausgerechnet bei der Volksschule Kierling ist die Route unterbrochen. Folgt man den Wegweisern nach Westen, so trifft man auf eine verkehrte Einbahn in der Otto-Kochwasser-Gasse (Roman Himmelbauer Platz). Außerdem ist die Otto-Kochwasser-Gasse sehr steil und kommt auch deshalb nicht als Radweg für Schulkinder in Frage.

Die Volksschule befindet sich nur 60m von der Radroute entfernt, direkt an der B14. Derzeit fahren die Schüler auf dem sehr schmalen Gehsteig an Fußgängern vorbei, direkt neben dem starken Frühverkehr der B14.

Wir schlagen einen baulich getrennten Radweg entlang der Hauptstraße vor. Dafür muss die Straße im Bereich der Bachstützmauer verbreitert werden.

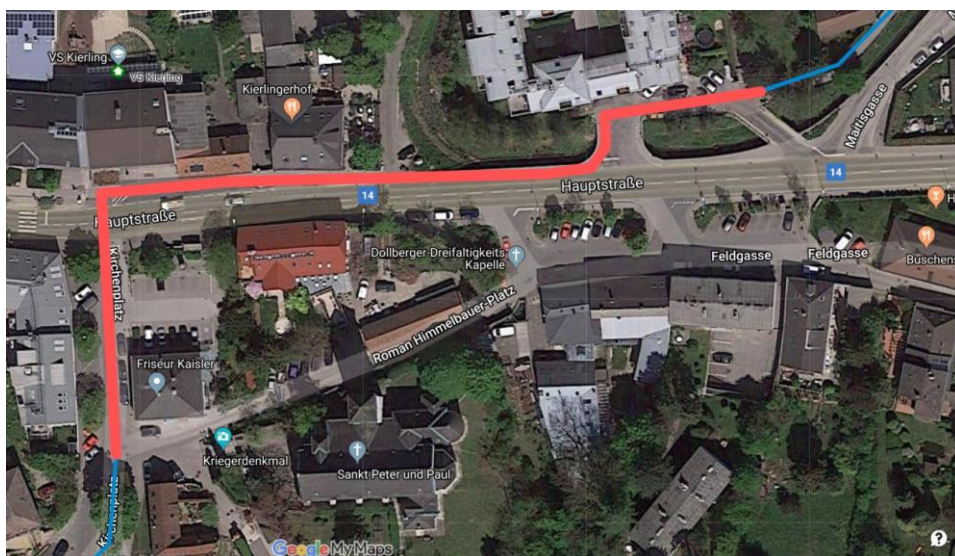


Abbildung 30: Anbindung Schule Kierling
Karte: Google

4.5.13 Engstelle bei Maital 5

Bei der Einfahrt ins Maital Richtung Westen ist der Radweg sehr eng, die Kurve ist aufgrund der Pflanzen schwer einsehbar und ein Poller steht in der Kurve.

4.5.14 Hilbertpromenade

Zwischen Billa Gugging und Spielplatz Hilbertpromenade ist die Hilbertpromenade auf einer Länge von 100m unterbrochen. Außerdem fehlt eine Radfahrerüberfahrt (und ein Schutzweg).

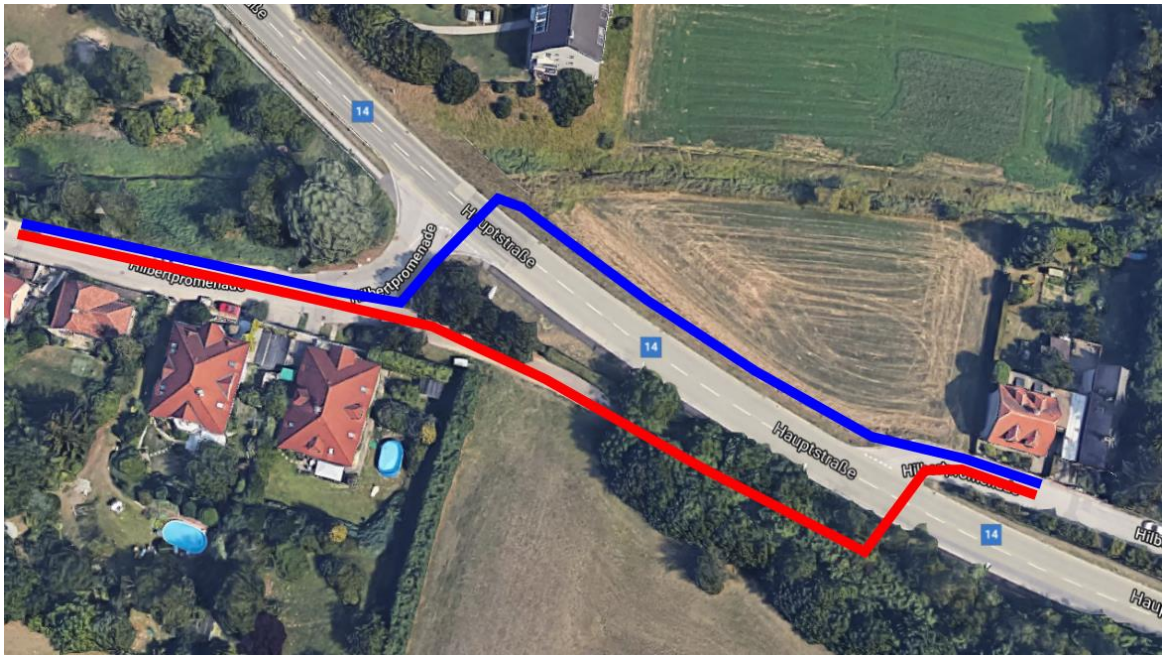


Abbildung 31: Zwei Varianten für den Lückenschluss Hilbertpromenade: Bei der roten Variante ist der von Osten kommende Verkehr aufgrund der Bäume sehr schwer einsehbar.

4.5.15 Anbindung St. Andrä-Wördern

Radweg-Verlängerung von Maria Gugging/IST nach St. Andrä/Wördern und zum EuroVelo 6 in Kooperation mit der Nachbargemeinde.

4.6 Weidlingtal

(von Osten nach Westen)

4.6.1 Radständer Bahnhof Weidling

Die gut einsehbaren Radständer beim Bahnhof Weidling sind oft überfüllt. Die Fahrradständer hinter dem Imbissstand sind schwach frequentiert, da diese nicht einsehbar sind und daher Diebstahl fördern. Besser wären dort versperbare Fahrradboxen, um auch teure Räder sicher abstellen zu können.

4.6.2 Bahnquerung für Weidling

Schaffung einer Querung der Bahn für RadfahrerInnen im Bereich des Bahnhofs Weidling, um Weidling an den EuroVelo 6 anzuschließen. Derzeit muss dafür ein erheblicher Umweg in Kauf genommen werden.

4.6.3 Weidlingbachradweg

Zurzeit ist es nur mit einem großen Umweg (Prägarten, Schömergasse, Bahnhof, Billa, Donaustraße) möglich, die Bahn mit dem Rad zu queren und an den EuroVelo 6 zu kommen. Für Radfahrende, die von der Agnesbrücke kommen, wäre eine Radroute am Bachbett des Weidlingbachs (vergleichbar mit dem Wienflussradweg) eine erhebliche Verbesserung.

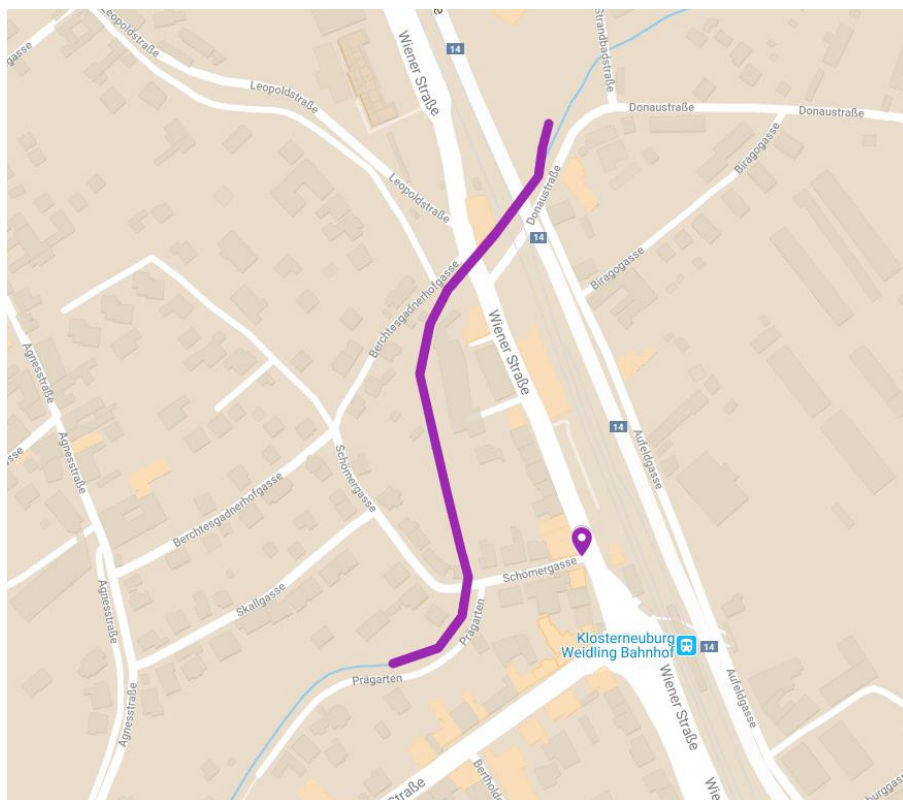


Abbildung 32: Verlauf Weidlingbachradweg
Karte: Google



Abbildung 33: Weidlingbach kurz vor Wienerstraße, Blick nach Westen

4.6.4 Prägarten

Im Prägarten gibt es eine Engstelle am gemischten Geh- und Radweg. Diese Gefahrenstelle wird jedes Jahr durch wuchernde Büsche und ein Gelände noch verengt. Man könnte das Gelände außen an der Bachmauer anbringen und einige Büsche roden, um den Weg zu verbreitern und damit mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu bieten.

Die Erreichbarkeit des Prägarten würde auch vom Niedermarkt durch einen Weidlingbachradweg (Kapitel 4.6.3) verbessert werden.

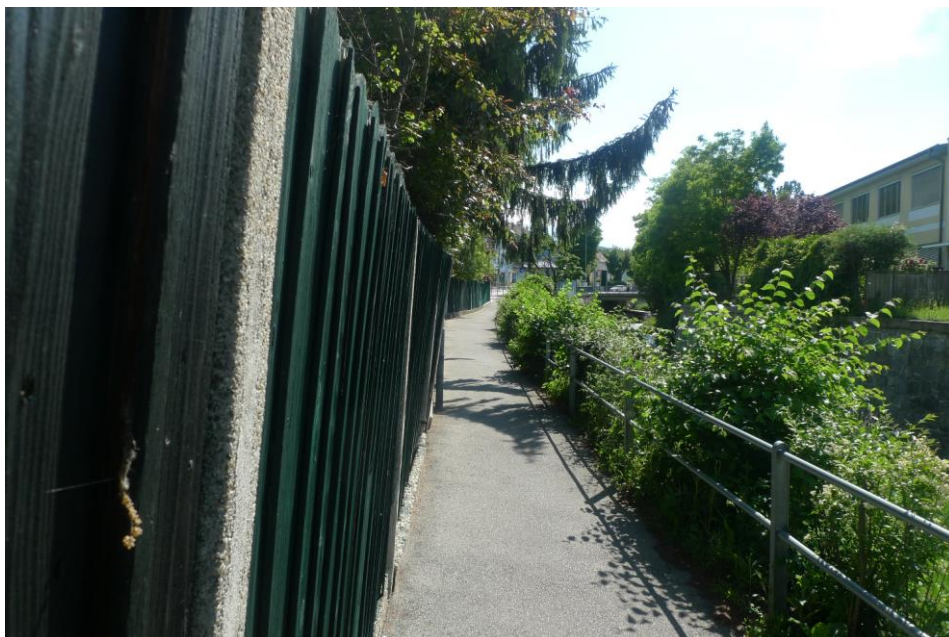


Abbildung 34: Engstelle Prägarten, Blick nach Westen

4.6.5 Agnesbrücke/Volksschule Anton Bruckner-Gasse

Der wichtige Anschluss der VS ans Radnetz ist fertig geplant, scheitert bislang jedoch an zwei Parkplätzen. Auch eine Radfahrerüberfahrt Richtung Sachsenviertel fehlt.

Der Radweg am Weidlingbach soll so erweitert werden, dass die L116 sicher mit dem Rad (in Richtung Sachsenviertel, Leopolds- und Kahlenberg) gequert werden kann, die FußgängerInnen nicht behindert werden und ein sicherer Radzugang in das Schul- und Kindergartengebiet Anton Bruckner-Gasse (rund 500 Kinder mit eigener Fußgängerzone und Spielstraße) sowie in die Leopold Weinmayer-Straße (Gemeindebaugebiet mit dichter Verbauung) gefunden wird.



Abbildung 35: Agnesstraße / Weidlinger Straße, Blick nach Süden



Abbildung 36: Planung Agnesbrücke von 2017
Bild: Stadtgemeinde Klosterneuburg

4.6.6 Bereich Metzgerbrücke

Im Bereich Metzgerbrücke ist für AutofahrerInnen auf der Brücke schwer ersichtlich, dass die wichtigste und vielbefahrene Radroute im Weidlingtal durch die Feldergasse quert. Wir schlagen eine Kennzeichnung vor (Radfahrerüberfahrt und Fußgängerübergang), was zur Sicherheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer beiträgt und den Vorrang dieser sicherstellt.



Abbildung 37: Metzgergasse / Feldergasse, Blick nach Osten

4.6.7 Weidling Hauptstraße/Feldergasse

Auf dieser Kreuzung fehlt eine Kennzeichnung/Markierung der Radfahrüberfahrt. Zur Zeit ist nur ein Zebrastreifen vorhanden. Radfahrende müssen sich auf die Hauptstraße einreihen und dann sofort wieder abbiegen. Wir schlagen eine gut markierte Radfahrerüberfahrt vor, um die Sicherheit zu erhöhen, da hier motorisierte Verkehrsteilnehmer oft zu schnell unterwegs sind.



Abbildung 38: Hauptstraße / Feldergasse, Blick knach Norden

4.6.8 Schule Weidling

Die Volksschule Weidling befindet sich direkt an der stark befahrenen Hauptstraße. In 100 Meter Entfernung führt die Weidlingtal-Radroute über Weidlingbachgasse und Feldergasse vorbei. Die Hauptstraße ist an der Stelle zu schmal für jegliche bauliche Veränderungen. Die Kinder werden hier wohl weiterhin das Fahrrad auf dem Gehsteig schieben müssen. Wir schlagen aufgrund des schmalen Gehsteigs und der unübersichtlichen Kreuzungen eine Tempobeschränkung auf 30km/h im Ortszentrum vor.

Weiters muss eine sichere Radfahrerüberfahrt an der Kreuzung zwischen Hauptstraße und Weidlingbachstraße/Feldergasse errichtet werden.

Vom Rotgraben im Westen ist die Schule über Reichergasse und Lenaugasse erreichbar. Auch hier wäre eine Verkehrsberuhigung eine Aufwertung für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer.

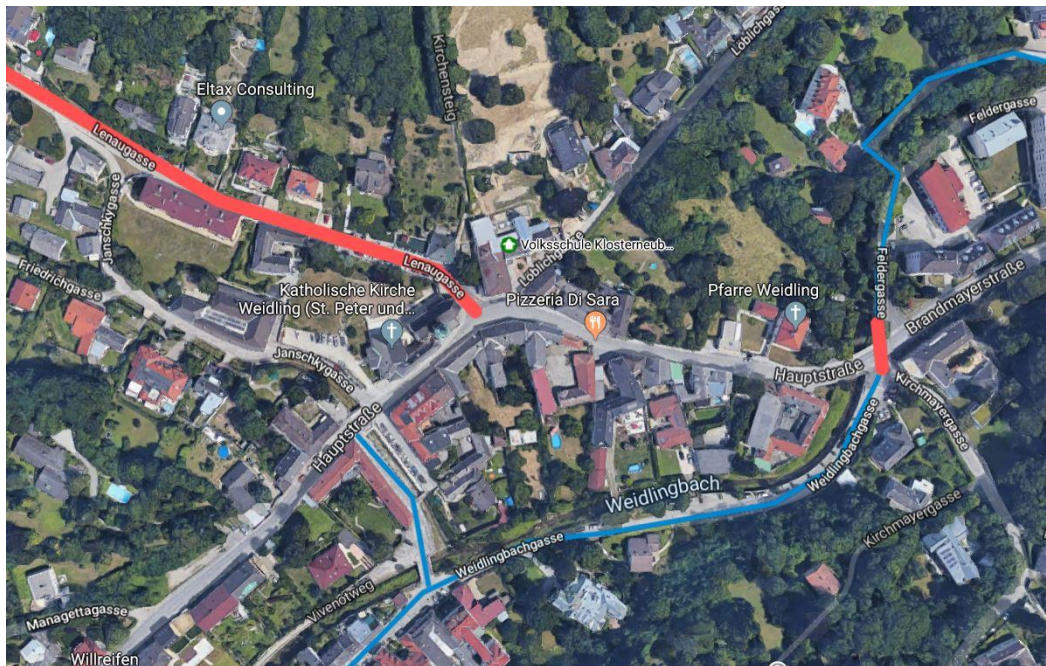


Abbildung 39: Anbindung Schule Weidling
Karte: Google

4.6.9 Anbindung Hinterweidling

Radfahrende in Hinterweidling haben nur die Möglichkeit, auf der L116 zu fahren. Diese Strecke ist auch von RennradfahrerInnen stark frequentiert. Es gibt keinerlei Radfahrinfrastruktur. Wir schlagen eine Verlängerung der Radroute entlang der L116 nach Hinterweidling vor.



Abbildung 40: L116 nach Hinterweidling

4.6.10 Radständer Endstation 401

Bei der neuen Endhaltestelle der Linie 401 beim Reitstall fehlen Radständer um Bike & Ride zu ermöglichen.



Abbildung 41: Endhaltestelle Linie 401

4.7 Donautal

(von Norden nach Süden)

4.7.1 Rollföhrensiedlung Treppelweg

Öffnung für Radverkehr (Anschluss an die Rollföhre) und Herstellung einer befahrbaren Oberfläche.

4.7.2 Stadtplatz

Der Stadtplatz wird vom Autoverkehr dominiert, obwohl die B14 eigentlich rundherum föhrt. Eine Verkehrsberuhigung und das Pflanzen weiterer Bäume würde die Aufenthaltsqualität enorm steigern. Durch die fast völlige Versiegelung verschärft sich auch die sommerliche Überhitzung. Der Platz sollte jedenfalls sicher mit dem Rad erreichbar gemacht werden, auch durch die Martinstraße (Radfahren gegen die Einbahn) und Hofkirchnergasse.

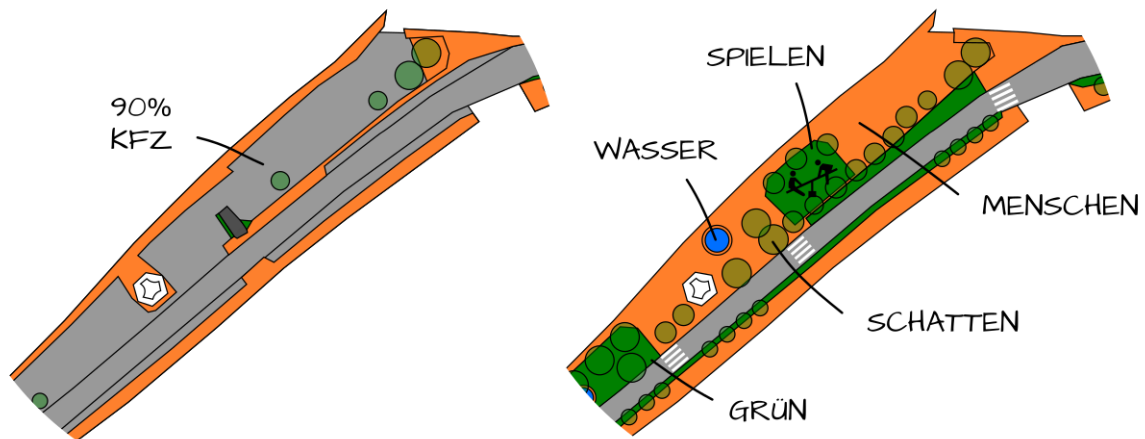


Abbildung 42: Stadtplatz - Beispielhafte Umgestaltung unter Beibehaltung der Fahrspuren

4.7.3 Niedermarkt

Hier gilt es, unklare Vorrangverhältnisse bei der Radfahrerüberfahrt zu beseitigen. Das Schild "Vorrang geben" links der Blockmarkierung an der Kreuzung Hundskehle kann von AutofahrerInnen als Nachrang für querenden Radverkehr missinterpretiert werden. Die Radfahrerüberfahrt wird dem MIV trotz hohen Verkehrsaufkommens beidseitig (Wiener Straße/Niedermarkt) mit den kleinstmöglichen Verkehrsschildern angekündigt.

Die Sichtverhältnisse beim Abbiegen von der Hundskehle auf die Wiener Straße sollten durch Spiegel verbessert werden (Stiftsgarten-Mauer!). Die Leitung des Radverkehrs vom Bahnhof in die Hundskehle über den Gehsteig ist abenteuerlich. Dies wird in unserem ersten Video sofort erkennbar (https://www.youtube.com/watch?v=xO4i0nlt_1k). Der Radweg endet am Gehsteig vor dem Bahnhof. Hier wäre eine sanfte Ableitung auf die Fahrbahn gefragt.



Abbildung 43: Niedermarkt / Wiener Straße, Blick nach Osten

4.7.4 EuroVelo 6/Anschluss Niedermarkt

Die Geh- und Radwege enden unvermittelt und ohne Einleitung in den Verkehr. Das Fahrrad auf dem engen Gehsteig der Bahnunterführung zu schieben ist eine schlechte Lösung – auch für FußgängerInnen. Ein Radweg sollte auf der Fahrbahn eingerichtet werden. Für den MIV könnte eine Ampel- oder eine Einbahnlösung gefunden werden.

4.7.5 EuroVelo 6/Durchstichbrücke

Stopp-Tafel am EuroVelo 6 bei der Durchstichbrücke (Campingplatz) durch eine ordentliche Radfahrerüberfahrt ersetzen. Die Maßnahme ist leicht, schnell und billig lösbar.



Abbildung 44: Durchstichbrücke, Blick nach Westen

4.7.6 Kreisverkehr beim Stift

Suboptimale Routenführung vom Niedermarkt kommend: Keine Sicht durch Stiftsmauer, noch dazu eine Einfahrt mitten in der Kurve. Rutsch- und Blendgefahr durch Leuchten in der Fahrbahn, vier Gehsteigkanten in der Radfahrerüberfahrt.



Abbildung 45: Kreisverkehr beim Stift, Blick nach Süden

4.7.7 Strandbadstraße/In der Au

Eine Trennung von Rad- und Fußweg zwischen Auparkbahn und Umfahrbücke/Rollföhrenstraße wäre leicht möglich und höchst sinnvoll.



Abbildung 46: Rad/Fußweg In der Au

4.7.8 Neue Radständer Strandbad

Neue Radständer für das Strandbad wären leicht umsetzbar. Die Zufahrt wird durch den davor liegenden Mopedparkplatz erschwert.

4.7.9 Strandbadstraße, Bereich Essl Museum

Hier fehlt ein Radweg zwischen Donaustraße und dem Bahnhof Süd der Auparkbahn – und genau hier befindet sich das neue Privatgymnasium. Die SchülerInnen müssen im Mischverkehr oder auf dem sehr schmalen Gehsteig fahren.



Abbildung 47: Eurovelo 6, Strandbadstraße, Privatgymnasium

4.7.10 Bahnüberfahrt beim Essl-Museum

Der Gehsteig ist für gemischten Fuß- und Radverkehr neben dem MIV zu schmal. Die Fahrbahn-Markierungen im Bereich Kreuzung Aufeldgasse (und damit die vorgesehene Linienführung) sind abenteuerlich.



Abbildung 48: Bahnüberfahrt beim Essl-Museum

4.7.11 Billaschild

Das Billaschild im Bereich der Einfahrt zum Parkplatz nimmt AutofahrerInnen beim Verlassen desselben die Sicht (nach links) auf den Radweg.



Abbildung 49: Billa Weidling, Blick nach Westen

4.7.12 EuroVelo 6/Donaustraße

Hier sind deutlich mehr RadfahrerInnen und FußgängerInnen als Autos unterwegs. Eine Umwandlung in eine Fahrradstraße von Stadtgrenze bis Strandbadstraße wäre angebracht. Dann könnte der Gehsteig ausschließlich FußgängerInnen gewidmet werden – und eine Unterbindung des Durchzugsverkehrs würde auch den AnrainerInnen zugutekommen. Im Bereich ÖAMTC könnte die bestehende Lösung bestehen bleiben.

Aus Richtung Wien kommend, kurz vor Strandbadstraße: Hier nimmt der Fuß-/Radweg ein irrwitziges Ende am Gehsteig mit zweimal 90°-Kurve rund um ein Verkehrsschild. (Nicht einheimische RadlerInnen verirren sich manchmal in die Sackgasse.) Kurz darauf beginnt eine weiße Begrenzungslinie, bei der nicht klar ist, ob sie für FußgängerInnen, für RadfahrerInnen oder für beide gedacht ist.



Abbildung 50: Donaustraße, Blick nach Süden

4.7.13 Pioniertraverse

Öffnung für RadfahrerInnen (Geh- und Radweg).

4.7.14 Aufeldgasse

Fehlende Radinfrastruktur Aufeldgasse zwischen Magdeburggasse und Kreisverkehr-Obi-Lidl-Altstoffsammelzentrum-Merkur. Auch Fußgängerübergänge fehlen. Die aktuelle Lösung im Rest der Aufeldgasse ist unbefriedigend. Der kombinierte Geh- und Radweg ist als solcher zu schmal, Kreuzungen, Gartentore etc. können nicht eingesehen werden. Besser wäre zum Beispiel Radeln auf der Straße Richtung Kreisverkehr und eine Radspur auf der Fahrbahn Richtung Donaustraße (allenfalls Gehweg geringfügig verschmälern).



Abbildung 51: Aufeldgasse, Blick nach Süden

4.7.15 Radschnellweg nach Wien

Ausbau des EuroVelo 6 zu einem Radschnellweg.

4.7.16 Donaubrücke

Bis zur Nordbrücke sind es gut acht Kilometer. Eine Fuß- und Radwegbrücke über Donauinsel, Entlastungsgerinne und Donauuferautobahn wäre eine höchst interessante Alternative für KlosterneuburgerInnen, die im 22. Wiener Gemeindebezirk arbeiten.

Die Verbindung hätte einen sehr großen Lenkungseffekt für die Verlagerung auf nachhaltigen Verkehr. Gleichzeitig wäre Klosterneuburg vom nördlichen Ende der Donau her mit dem Rad erreichbar. Das würde einerseits mehr Ausflugsgäste nach Klosterneuburg bringen, andererseits eine Alternativroute zum EuroVelo 6 schaffen. Dieser ist im Bereich Donaukanal sehr eng und auch sehr stark frequentiert. Die dortige Zählstelle verzeichnete im Mai 2020 plus 78 Prozent RadfahrerInnen gegenüber dem Vorjahr.



Abbildung 52: Donaubrücke

4.8 Kritzendorf

4.8.1 Kritzendorf/Gegenverkehrsbereich Neudauerstraße

Die Ampelanlage bitte auf realistischen Fahrradbetrieb einstellen! Derzeit ist die Zeit für die Bergauffahrt nur für Sportskanonen praktikabel – die 10 Sekunden in beiden Richtungen würde eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23 km/h vom Stand weg erfordern, wenn Gegenverkehr abgewartet werden muss. Eine Haltelinie für das Bergauffahren ist nötig, um die Erfassung im Wartefall zu gewährleisten.

4.8.2 Fahrradservicestelle Höflein/Kritzendorf

Eine dritte Fahrradservicestelle im Raum Höflein oder Kritzendorf (ähnlich ÖAMTC und Giant) würde helfen.

5 Kontakt und Impressum

Wie Sie uns erreichen

Werner Palfinger

Sprecher der Radlobby Klosterneuburg

klosterneuburg@radlobby.at

Tel.: 0699 - 10549118

Hauptstraße 37/10, 3400 Kierling

<http://klosterneuburg.radlobby.at/>

<https://www.facebook.com/radlobbyklbg>

<https://www.facebook.com/groups/radfahreninklosterneuburg>

Impressum

Medieninhaber/Herausgeber

Radlobby Klosterneuburg, 3400 Klosterneuburg

Die Radlobby Klosterneuburg ist eine Gruppe des Vereines Radlobby Niederösterreich - ZVR 853797691

Der Verein Radlobby Niederösterreich ist Mitglied des Bundesverbandes Radlobby Österreich · radlobby.at

Redaktion

Werner Palfinger, Robert Koch

Recherche

Das gesamte Radlobby-Team, mit freundlicher Unterstützung vom Forum Radverkehr

Gestaltung/Bildredaktion

Werner Palfinger