

Herausforderungen aufzeigen... und gemeinsam nach Lösungen suchen.



Sept 2021

Inhalt der Präsentation:
Aktuelle Ideen und Gedanken der Radlobby Melk zu
Themen:

- 1) Radparken
- 2) „Kleinigkeiten“ aufzeigen. (Beispiele)

Bei Fragen zur Präsentation:

Christian Höller

T: 0676-7441877

melk@radlobby.at

www.facebook.com/radlobbymelk/

<http://melk.radlobby.at>

Lob – was ist aktuell in Melk passiert?

- ▶ Gemeindebegehung barrierefrei
- ▶ Öffentliches politisches Bekenntnis, den Radverkehr zu forcieren. (NÖN KW 33)
- ▶ AST (= Anrufsammeltaxi Melk)
- ▶ Gespräch mit Mobilitätsbeauftragtem Erwin Gutleder über Mobilitätsinhalte für Melker Webseite.
- ▶ Bekenntnis zu „Wiener Bügeln“ als Radpark-Standard für Melk
- ▶ ...



Qualitätsvolles Radparken (1)

► §14 Bautechnikverordnung

...(4) Die Stellplätze für Fahrräder sind mit geeigneten, Schäden an den Fahrrädern (insbesondere an den Felgen) ausschließenden Vorrichtungen zum standsicheren Abstellen auszustatten (z. B. mit Anlehnbügeln, Rahmenhaltern oder Wandgeländern).

Felgenkiller entsprechen nicht der NÖ Bauordnung bzw. Bautechnikverordnung



§ 60
Vergleichung zur Herstellung von Abstellanlagen für Fahrräder

(1) Wird ein Gebäude errichtet, wespricht, dessen Verwendungszweck gebildet oder die Anzahl von Wohnungen erhöht, sind dem entsprechenden Bedarf entsprechende Abstellanlagen für Fahrräder herzustellen. Die **Richtzahl** der Fahrrad-Stellplätze ist mit **Verordnung** der Landesregierung festzulegen.

Für	nach Anzahl der
1. Wohngebäude	Wohnungen
2. Schüler-, Lehrlings- und Studentenwohnheime	Heimplätze
3. Schiller- und Verwaltungsgebäude	Arbeitsplätze
4. Sportanlagen und Freizeiteinrichtungen	Besucher
5. Gaststätten	Sitzplätze
6. Geschäftsgebäude	nach der Verkaufsfläche
7. Bildungseinrichtungen	Ausbildungsplätze

Für die Ermittlung der Anzahl der Stellplätze bei nicht in der Auflistung genannten Gebäuden und Wohnungen sind der vorgesehenen Verwendungszweck und der voraussichtliche Bedarf der Benutzer und Besucher maßgeblich.

(2) Eine **abweichende Anzahl** von Fahrrad-Stellplätzen darf der **Baueinzelvertrag** – nach außerhalb eines **Schlossergeländes** – in einer **eigenen Verordnung** festzulegen, wenn dies die örtlichen Umstände bzw. ein abweichender Bedarf erfordert.

(3) Die Abstellanlagen sind nach Möglichkeit auf dem Baumaterial herzustellen. Ist dies nicht möglich, darf die Anlage auf einem **anderen Grundstück** hergestellt werden. Dieses Grundstück muss
- in einer Wegöffnung bis zu 200 m liegen und
- seiner Verwendung für die Anlage grundsätzlich zur Verfügung stehen, wenn dieses Grundstück nicht im Eigentum des Verpflichteten steht.

(4) Wenn durch die Anlage nicht möglich ist, ist in der **Baueinwilligung** für das Vorhaben die **erforderliche und nicht herstellbare Anzahl der Stellplätze festzusetzen**.

Die Baueinwilligung nach § 2 Abs. 1 hat diese Festsetzung in einem eigenen Bescheid vorzunehmen, wenn
- die für die Erfüllung der Baueinwilligung nicht zuständig ist oder
- eine Maßnahme nach § 13 Abs. 1 Z 1 Nr. 4 geplant ist oder
- die Höchstzulassung abgelehnt oder erweitert aufgenommen werden (§ 13 Abs. 1 Z 1 Nr. 4).

Im diesem Fällen ist nach Erlassung des letztinstanzlichen Bescheides der Behörde nach § 2 Abs. 1 der **Stellplätze-Ausgleichsbeitrag** gemäß § 41 Abs. 4 vorzulegen.

(5) Die **Baueinwilligung** darf mit **Verordnung in Schallschutzzonen** (§ 30 Abs. 1 Z 1 des NÖ Raumordnungsgesetzes 2014, LGBl. Nr. 3/2014) in der geltenden Fassung) nur für den Zweck der Dienstverrichtung oder des Erhaltens einer **Ausschneide** von der Vorschriften einer Stellplätze-Ausgleichsbeitrag vornehmen.

§ 14
Abstellanlagen für Fahrräder

(1) Die **Richtzahl** der nach § 65 Abs. 1 NÖ BO 2014 vorzusehenden Stellplätze für **Fahrräder** wird je nach dem Verwendungszweck des Gebäudes wie folgt festgelegt:

Für	ein Stellplatz für je
1. Wohngebäude mit mehr als 4 Wohnungen (ausgenommen Reihenhäuser)	1 Wohnung
2. Gebäude für betreutes Wohnen	3 Wohnungen
3. Heime	
a) für Schüler und Lehrlinge	4 Heimplätze
b) für Studenten	2 Heimplätze
4. Betriebs- und Verwaltungsgebäude	20 Arbeitsplätze
5. Sportanlagen und Freizeiteinrichtungen	25 Besucher
6. Gaststätten	20 Sitzplätze
7. Geschäftsgebäude	50 m ² Verkaufsfläche
8. Bildungseinrichtungen ab der 5. Schulstufe	5 Ausbildungsplätze

Für jede volle und angefangene Einheit ist ein Stellplatz zu berechnen.

(2) Stellplätze für Fahrräder müssen mindestens **2,00 m lang** und mindestens **0,70 m breit** sein. Die Mindestbreite kann bei Radständern, die eine höhenversetzte Aufstellung ermöglichen, um bis zu 0,20 m unterschritten werden.

(3) **Abstellanlagen für Fahrräder** müssen ebenerdig oder über eine Rampe (maximal 10 % Neigung) erreichbar sein. Die Breite dieser Erschließungswege hat mindestens 1,00 m zu betragen.

(4) Die Stellplätze für Fahrräder sind mit geeigneten, Schäden an den Fahrrädern (insbesondere an den Felgen) ausschließenden **Vorrichtungen zum standsicheren Abstellen** auszustatten (z. B. mit Anlehnbügeln, Rahmenhaltern oder Wandgeländern).

(5) Bei **Wohngebäuden und Heimen** müssen Abstellanlagen mit mehr als 10 erforderlichen Stellplätzen **überdacht** ausgeführt werden.

Qualitätsvolles Radparken (2)

Melk heißt seine Gäste willkommen?



Qualitätsvolles Radparken (3)

Orte für Verbesserungen u. a.

Wiener Straße

FUZO

Rund um „Koloman“

Schwimmbad

Stadtbücherei

Stadion + P+D - Anlage

Jugend- und Freizeitzentrum

Tennisplatz

Stadtpark

Friedhof

Fährhaus, Hafenspitz

Melk Memorial

...

Fehlendes Angebot führt
zum „Wildparken“



Qualitätsvolles Radparken (4)

Idee: Schaffung einer qualitätsvollen innerstädtischen Radpark-Garage



- x) Schaffung neuer, zentraler und qualitätsvoller Radabstellanlagen (überdacht) => Tourismus, Wirtschaft, Innenstadt-Attraktivierung
- x) Belebung eines Leerstand im Stadtzentrum
- x) Weniger chaotisch im Weg herumstehende Räder in der FUZO
- x) Weniger Konflikte mit Handel/Gastrobetrieben
- x) Weniger Konflikte mit FußgängerInnen
- x) Im Winter, wo Bedarf geringer ggf. andere Nutzung möglich (z.B. Pop-Up)



Qualitätsvolles Radparken (5)

Mehrwert durch Positionierung

Statt mit Trögen Hauszugänge vor Verparken schützen



Stadtbild verbessern; Sicht auf Auslagen frei halten



Sicherheit für FußgängerInnen erhöhen

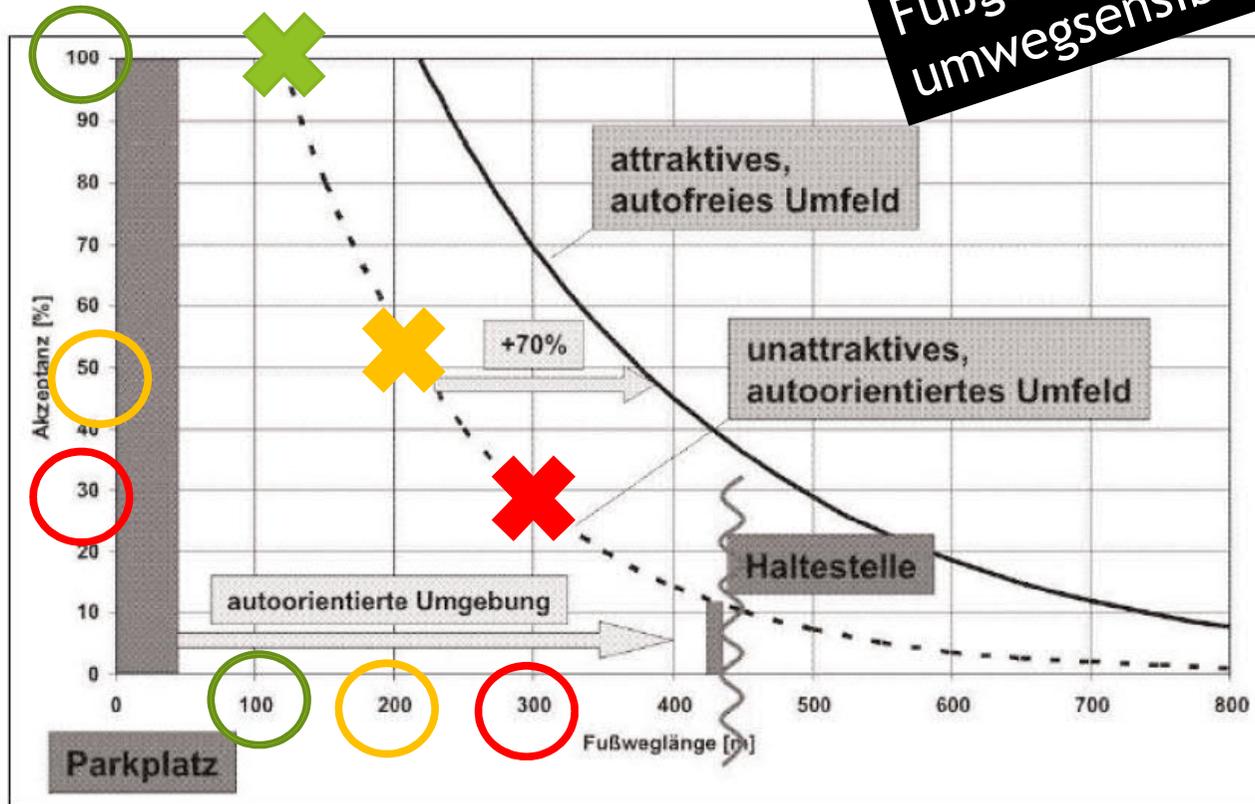


Warum kurze Wege?

Jeder Meter zählt - denn RadfahrerInnen und v.a. FußgängerInnen sind umwegsensibel

Verhalten und Empfindungen im Straßenraum

Akzeptanz von Fußweglängen



Akzeptanz (in %) von Fußweglängen (in m) nach Attraktivität des Umfelds

Bahnhofstraße (1)

Sichtbarkeit verbessern;
Sicherheit erhöhen

Problembeschreibung

x) Zwei KFZ-Stellplätze schränken die Sicht von/auf die bergauf fahrenden Radler ein => Unfallgefahr.

Lösungsvorschlag

x) Wegnahme der 2 Stellplätze und der "Nase" und Schaffung eines durchgängigen und gut sichtbaren Radstreifens



Bahnhofstraße (2)

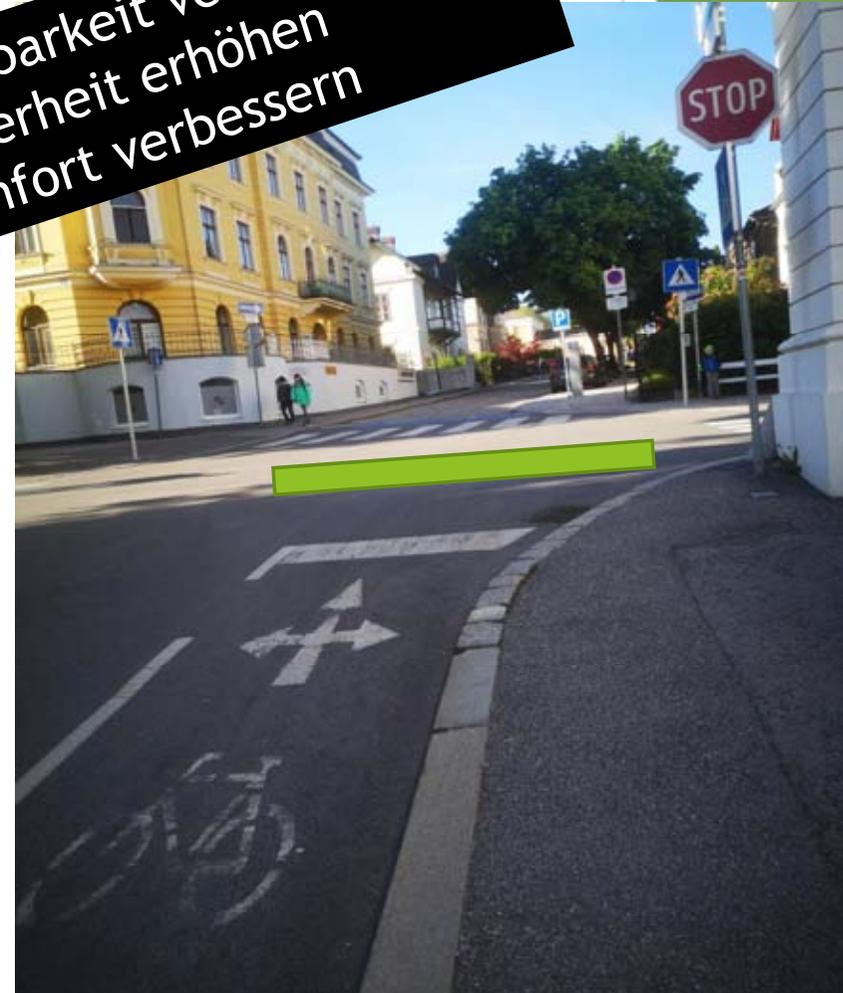
Problembeschreibung

x) Haltelinien für Radfahrer endet, wo Sicht schlecht ist (Säule) und auch in der Steigung

Lösungsvorschlag

x) **Verlegung der Haltelinien** um einen Meter bergauf

Sichtbarkeit verbessern;
Sicherheit erhöhen
Komfort verbessern



Bahnhofstraße (3)

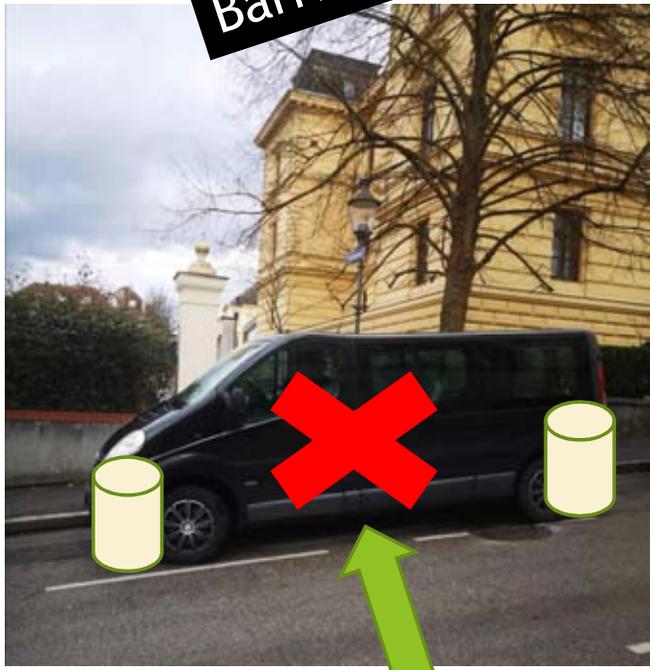
Durchwegung sicherstellen;
Barrierefreiheit erhöhen

Problembeschreibung

x) Zugang Fisolengasse nicht vor Verparkung geschützt und Rampe zu steil für Rollstühle ausgeführt.

Lösungsvorschlag

- x) Abflachung der Rampe;
- x) Errichtung von Poller oder Wr. Bügel zum Schutz vor Verparkung.
- x) Öffnung der Fisolengasse für Radfahrende.



Kurve zum Sportzentrum

Sichtbarkeit verbessern;
Sicherheit erhöhen

Problembeschreibung

- x) beinahe rechtwinkelige Kurve, welche durch Hecke nicht einsichtig ist.
- x) Unterbrechung des Geh- und Radwegs (viele Kinder unterwegs!!!)
- x) Keine sichere Straßenquerung

Lösungsvorschlag

- x) Aufstellen eines Spiegels
- x) Bodenmarkierungen aufbringen
- x) Verbreiterung des Radwegs
- x) Markierung eines Radübergangs und durchgängiger Radweg



Radwegeschluss Löwenpark - Stadtpark

Durchgängigkeit erzeugen

Problembeschreibung

x) Geh- & Radweg von Stadtpark zum Löwenpark nicht durchgängig- v.a. in Kreuzungsbereichen tw. kritische Gestaltung.

Lösungsvorschlag

x) Beschilderung anpassen und Markierung ergänzen



5 mal unterbrochen

Radwegeschluss Löwenpark - Stadtpark

Durchgängigkeit erzeugen



Problembeschreibung

x) Geh- & Radweg von Stadtpark zum Löwenpark nicht durchgängig- v.a. in Kreuzungsbereichen tw. kritische Gestaltung.

Lösungsvorschlag

x) Beschilderung anpassen und Markierung ergänzen



Radwegeschluss Löwenpark - Stadtpark



Radfahren erlaubt? **Nein!** Ja?
Welche Botschaften kommen an?



x) „Radfahren gestattet“ im Stadtpark sichtbar ausschildern

Abt-Karl-Straße - Fußgängerquerung

Eine moderne
„Stadtmauer“ (=Barriere)
für FußgängerInnen



Abt-Karl-Straße - Impressionen



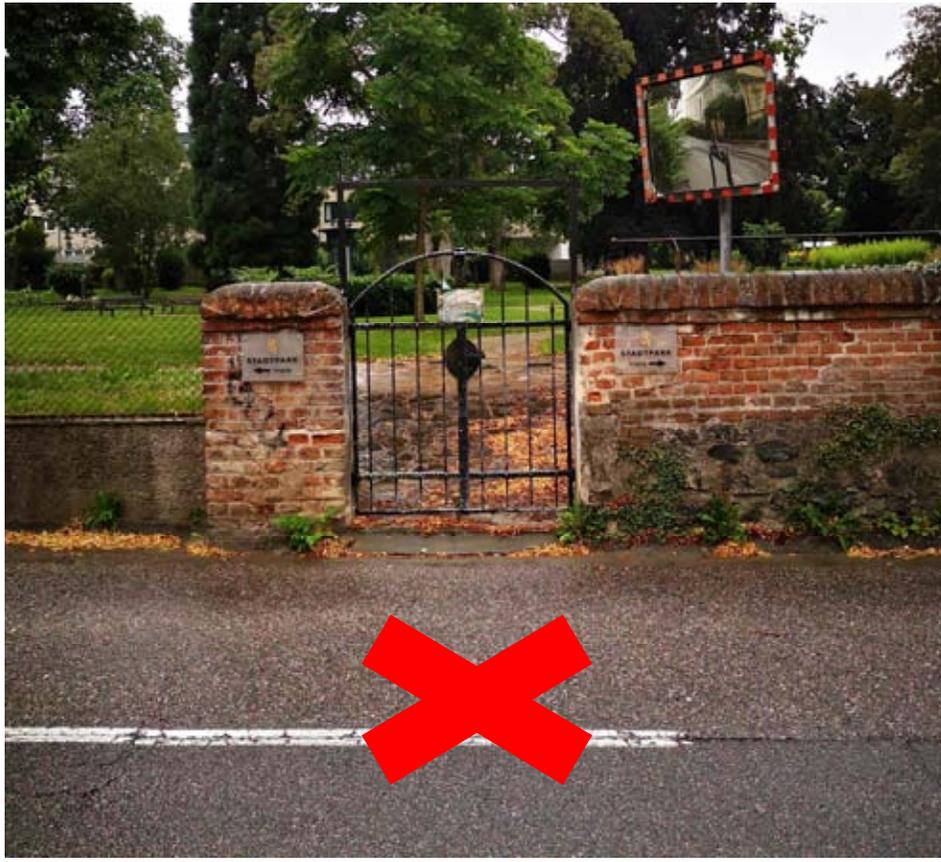
Eine moderne
„Stadtmauer“ (=Barriere)
für FußgängerInnen

Im Umfeld eines geplanten Projekts für
betreutes Wohnen ist der Gehsteig
selbst für 1 Rollstuhl zu klein;
eine Begegnung von 2 Rollstühlen ist
völlig unmöglich!
die Autos rasen zu schnell und zu nah
in Kopfhöhe der Menschen vorbei.



Abt-Karl-Straße - Impressionen

Eine moderne
„Stadtmauer“ (=Barriere)
für FußgängerInnen



Historische Zugänge wurden
geschlossen, damit der KFZ
ungestört fließen kann.
Die Menschen werden auf
Umwege gezwungen.

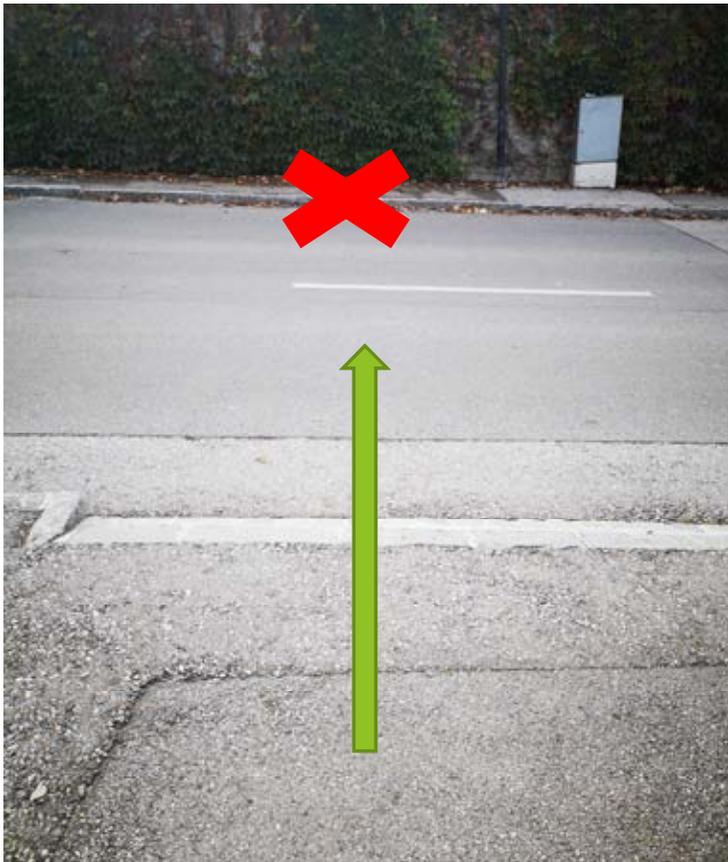
Abt-Karl-Straße - Impressionen

Eine moderne
„Stadtmauer“ (=Barriere)
für FußgängerInnen

Uneinsichtige Kurven
fehlende Querungshilfen
nicht barrierefreie Gestaltung
Platzverteilung zu Gunsten der KFZ
Schmale Gehsteige



Abt-Karl-Straße - Impressionen



Eine moderne
„Stadtmauer“ (=Barriere)
für FußgängerInnen

Uneinsichtige Kurven
fehlende Querungshilfen
nicht barrierefreie Gestaltung
Platzverteilung zu Gunsten der KFZ
Schmale Gehsteige



Abt-Karl-Straße - Impressionen



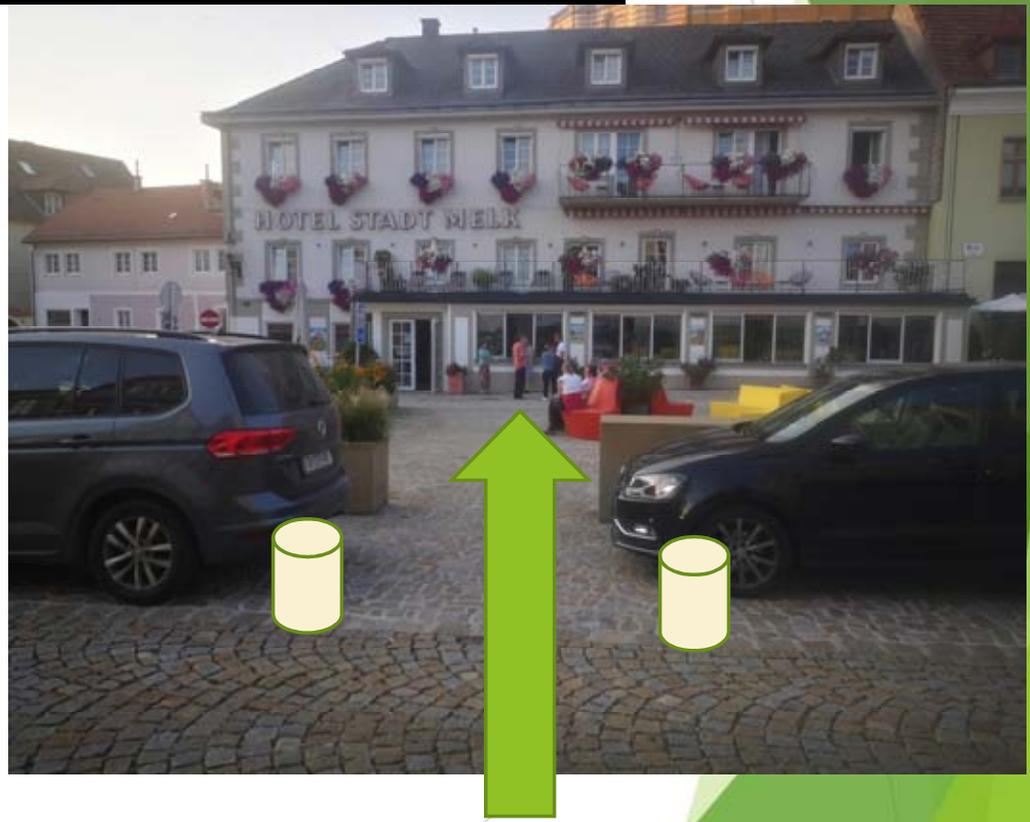
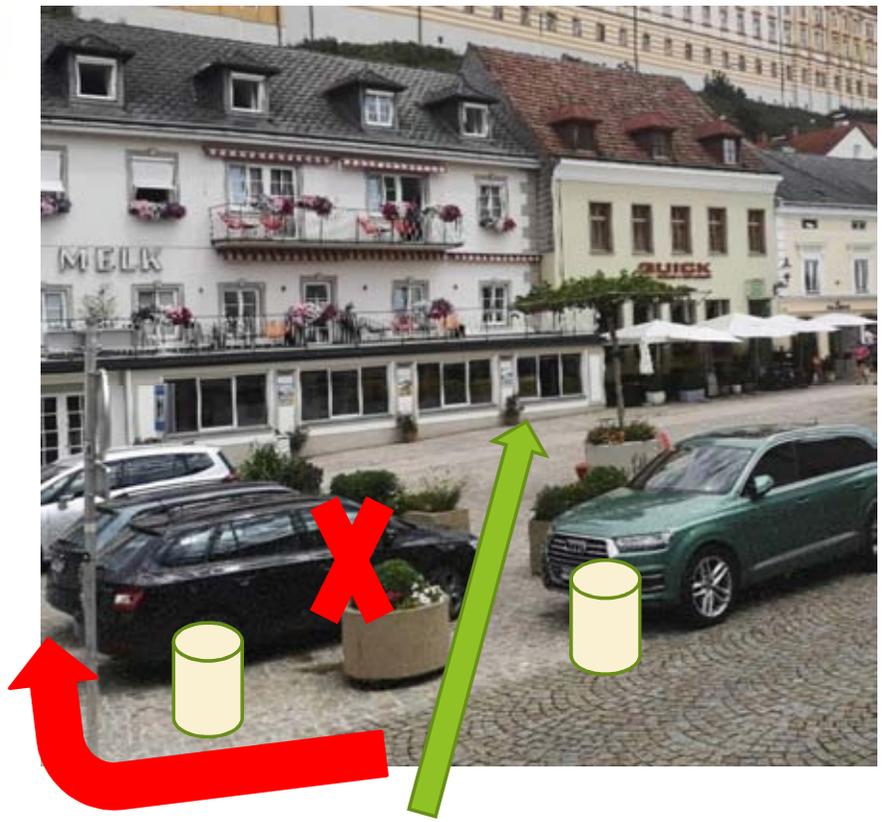
Eine moderne
„Stadtmauer“ (=Barriere)
für FußgängerInnen

Uneinsichtige Kurven
fehlende Querungshilfen
nicht barrierefreie Gestaltung
Platzverteilung zu Gunsten der KFZ
Schmale Gehsteige



Hauptplatz - Barrierefreiheit

Durchgänge freihalten, statt Umwege zu erzeugen. Platz „fair“-teilen



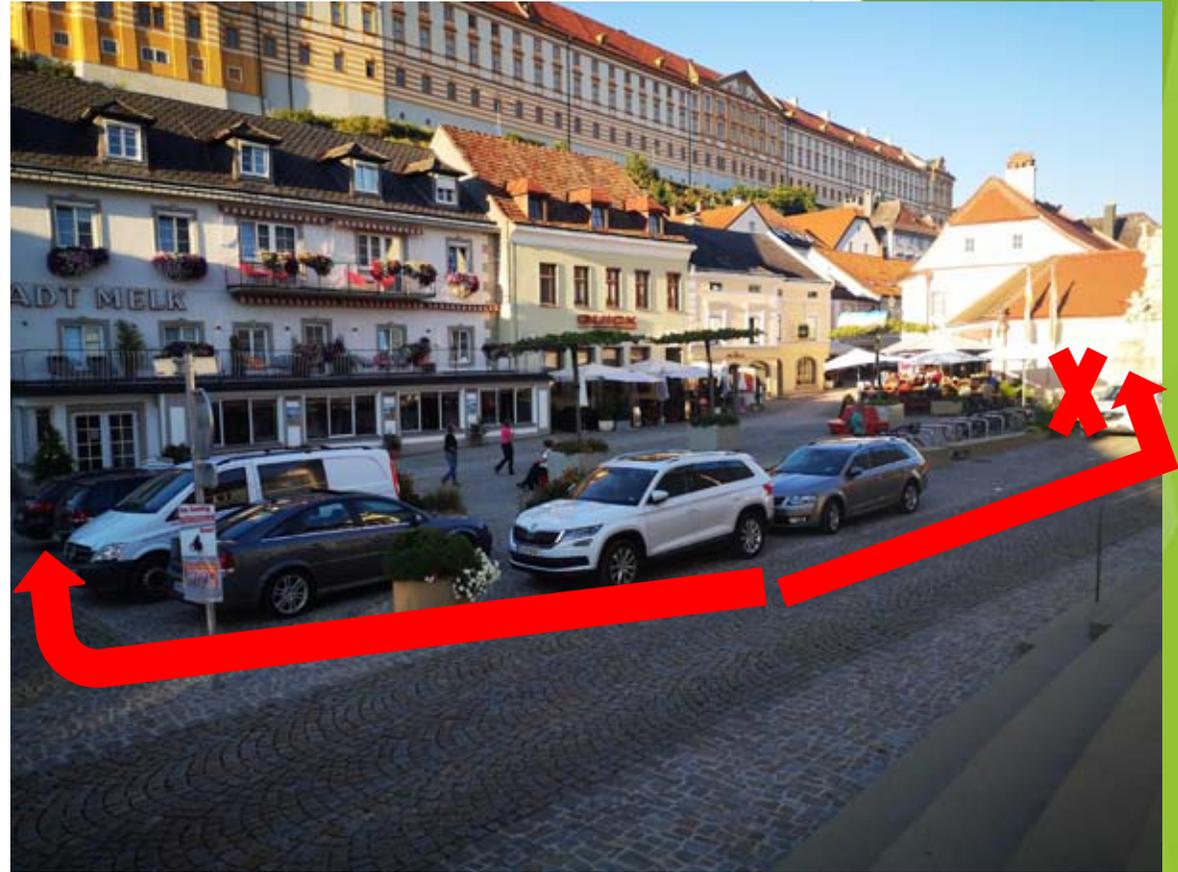
Hauptplatz - Barrierefreiheit



Hauptplatz - Barrierefreiheit



Hauptplatz - Barrierefreiheit



Hauptplatz - Barrierefreiheit



Einbahnen allgemein

Problembeschreibung

x) bestehende Einbahnöffnungen tw unzureichend gekennzeichnet

(u.a. schlecht montierte Schilder z.B. Linzerstraße; sehr kleine Schilder z.B. bei Raika)

Lösungsvorschlag

x) Systematische Überprüfung sämtlicher Einbahnen hinsichtlich Beschilderung, Markierung sowie **Möglichkeit zur Öffnung**



Einbahnen allgemein

Bemessungshinweise RF gegen Einbahn (1)

Gegenläufige Führung Radverkehr	Voraussetzungen			
	V_{zul} [km/h]	B [m] gesamte Breite	b_R [m] erf. RV	Anmerkungen Zusätzliche Maßnahmen
RFS	≤ 50 km/h	$B > 4$ m	sinngemäß Breiten RFS	b_E in Einbahnrichtung entspricht Begegnungsfall / Bemessungsfzg., min. 2,50 m [1], evtl. Ausweichstellen; $b_R = 1,60$ m ($\geq 1,25$ m), neben Parkstreifen 1,75 (1,50) m [1], [2], Schutzstreifen! <100 Kfz/h [2]
Keine Markierung im Verlauf (Markierung u. mögl. baulich gesicherte Führung an Anfang und Ende der Einbahn)	≤ 30 km/h	$B \geq 3,0$ m [2]	Mischverkehr; nur VZ, keine weiteren Maßnahmen	< 200 Kfz/h, Kurze Abschnitte mit Ausweichmöglichkeit Nebenstraßen [1], Engstellen bis 50 m Länge [2]
	≥ 30 km/h			
	≤ 30 km/h	$B = 3,5$ m	entspr. Begegnungsfall od. Bemessungsfahrzeug	≥ 200 Kfz/h UND Schwerverkehrsanteil < 5 % [2]; Mitbenützung des RFS durch LKW, Ausweichstellen für RF erforderlich
		$B \geq 3,75$ m		auch bei Schwerverkehrsanteil > 5 %

b [m] Gesamts verfügbare Breite für fließenden Verkehr
 b_R [m] Breite für Radverkehr gegen Richtung der Einbahn
 b_E [m] Breite für Fahrzeugverkehr in Richtung Einbahn
 [1] FVV, (2014), RVS 03.02.13 Radverkehr Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV), Informationsstand: 1. März
 [2] Saurwagner, V. (1997), Richtlinien für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr - Informationsstand: 1. März

Auswahl der Radverkehrsanlage

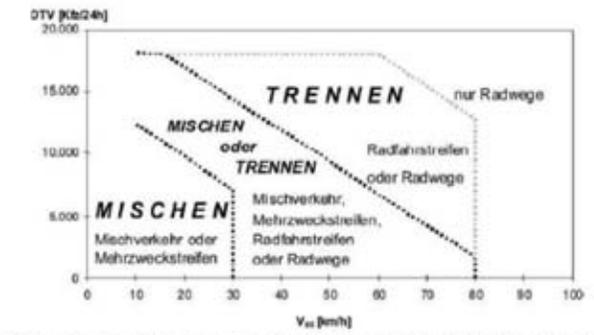


Abbildung 4: Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit für zweistreifige Fahrbahnen

Abbe-Stadler-Gasse (Raika-Sparkasse) + Roseggerstr.; J. Weidinger-Str.)

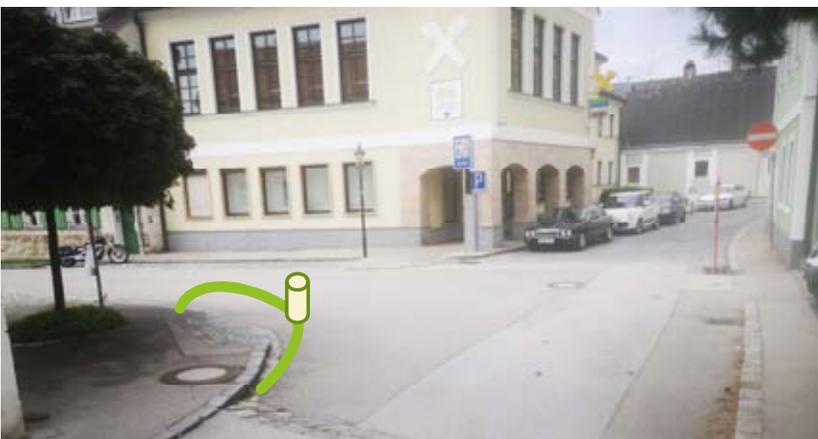
Problembeschreibung

x) Umwege senken Attraktivität für aktive Mobilität

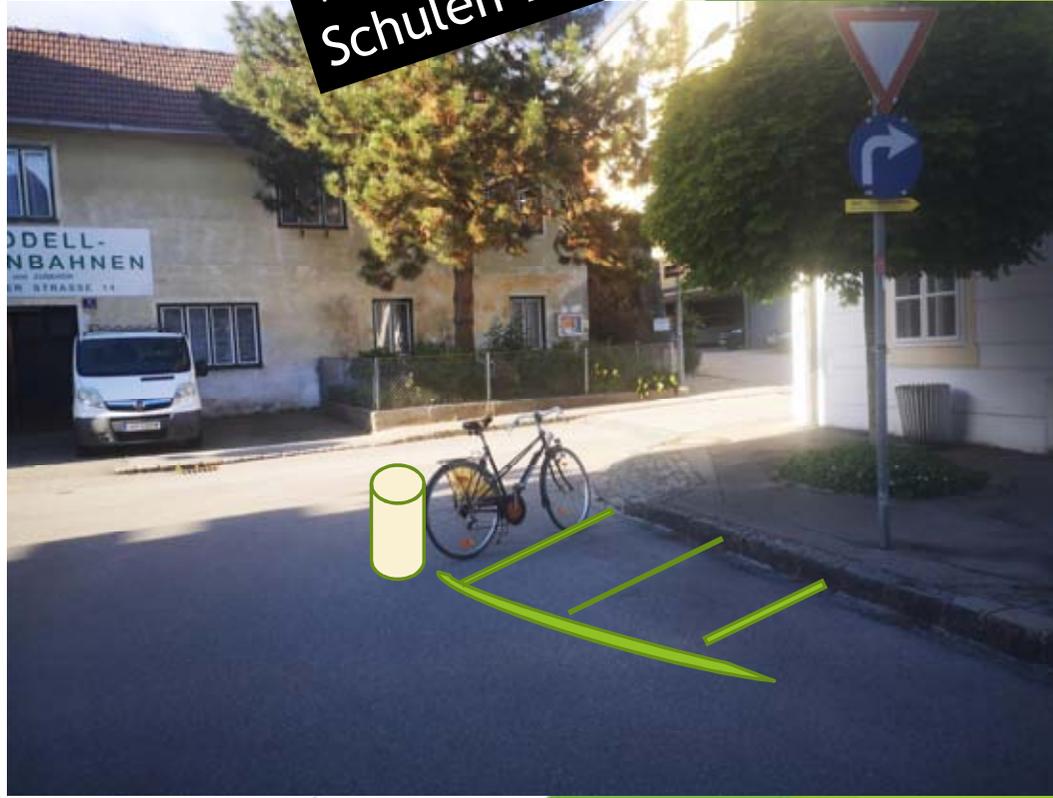
Lösungsvorschlag

x) Öffnung der beiden Einbahn für Radfahrende

x) **Sicherungsmaßnahmen** im Kreuzungsbereich bei Forsthaus



Verbindung Altstadt-Schulen-Löwenpark



Abbe-Stadler-Gasse (Raika-Sparkasse) + Roseggerstr.; J. Weidinger-Str.)



Lindestraße

Erreichbarkeit des
Bahnhofs verbessern

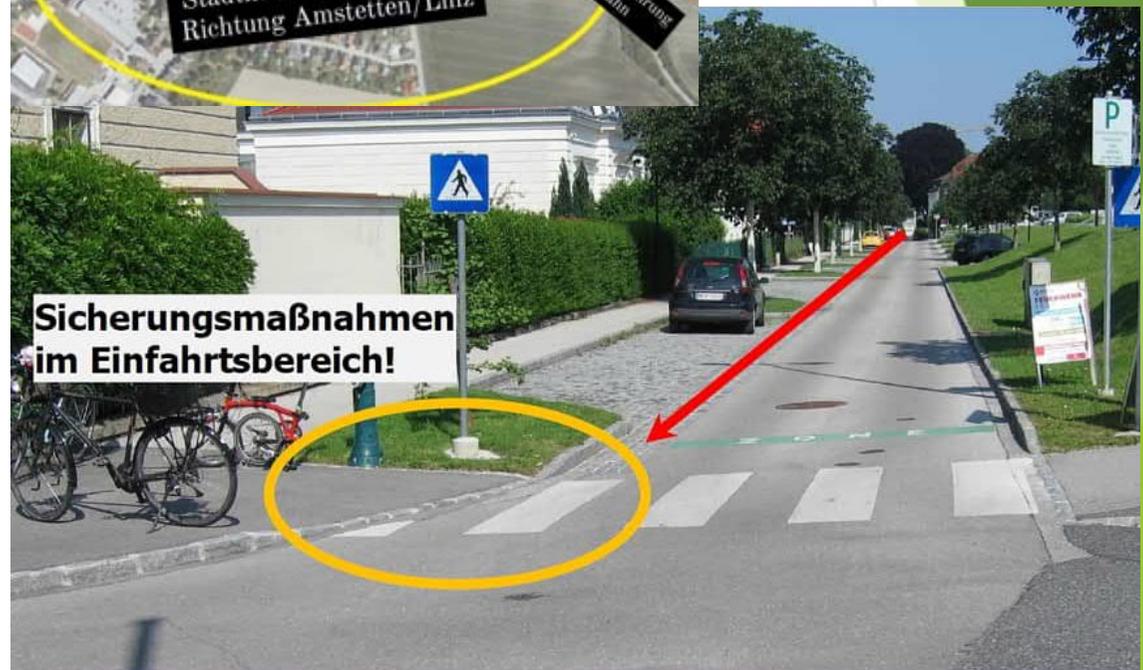


Problembeschreibung

x) Umweg von 200 Metern
(+zusätzlicher Steigung) zum
Mobilitätsknoten Bahnhof senkt
Attraktivität zum Alltagsradeln

Lösungsvorschlag

- x) Öffnung der Einbahn
„Lindestraße“ für Radfahrende
- x) Sicherungsmaßnahmen im
Einfahrtsbereich

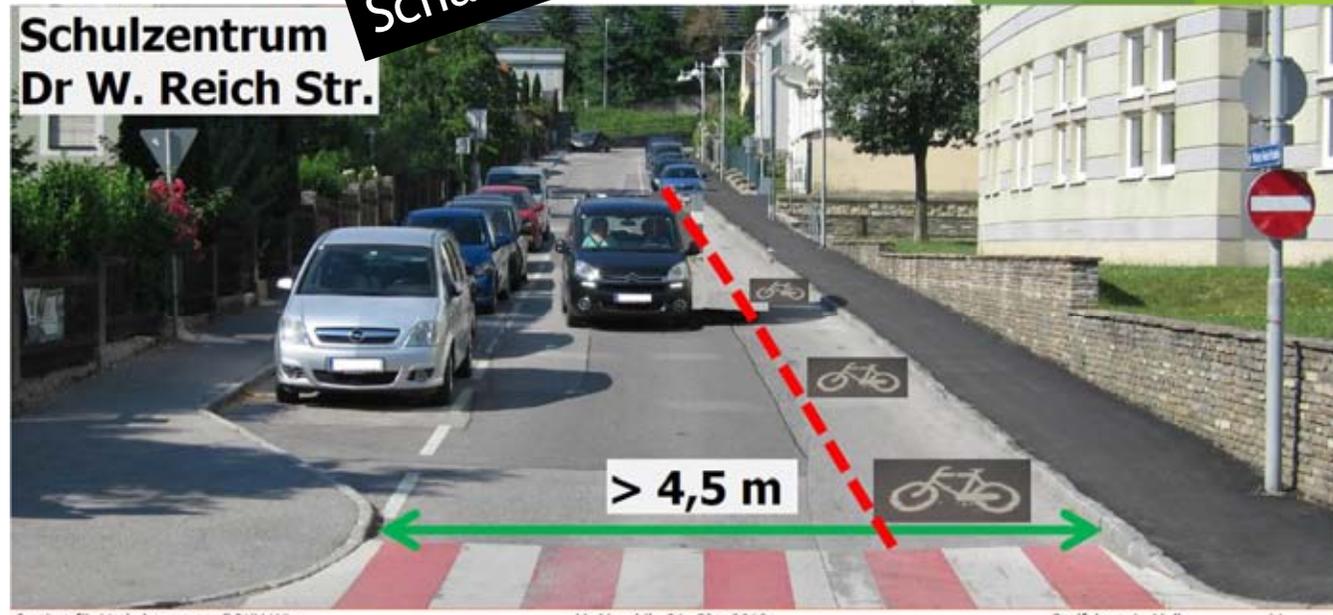
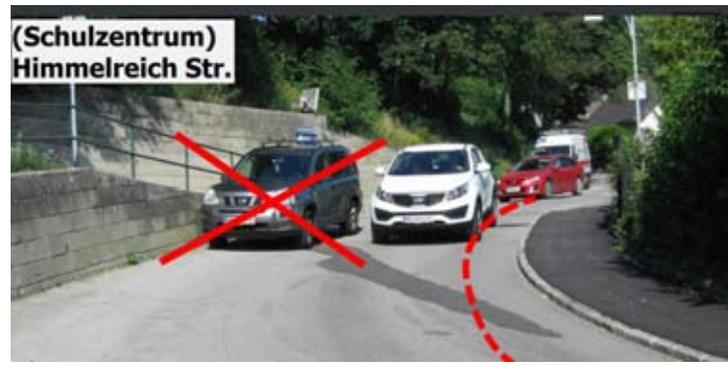


Wilhelm-Reich-Straße (vor Volksschule)

Verbindung
Schulen/Löwenpark -
Schanz etc.

Lösungsvorschlag

- x) Öffnung der Einbahn für Radfahrende
- x) **Sicherungsmaßnahmen** im Kurvenbereich Himmelreichstraße



Fürnbergstraße



Viele Kinder unterwegs (Schulweg, Freibad, Eislaufplatz...)

Konflikte zwischen FußgängerInnen und Radfahrenden werden geschaffen.

Autos rechnen nicht mit Radfahrenden, die (nach wie vor) runter fahren.

Manche Radfahrenden weichen auf Gehsteig aus und erzeugen Konflikte mit Fußgängern.

Unfallgefahr.

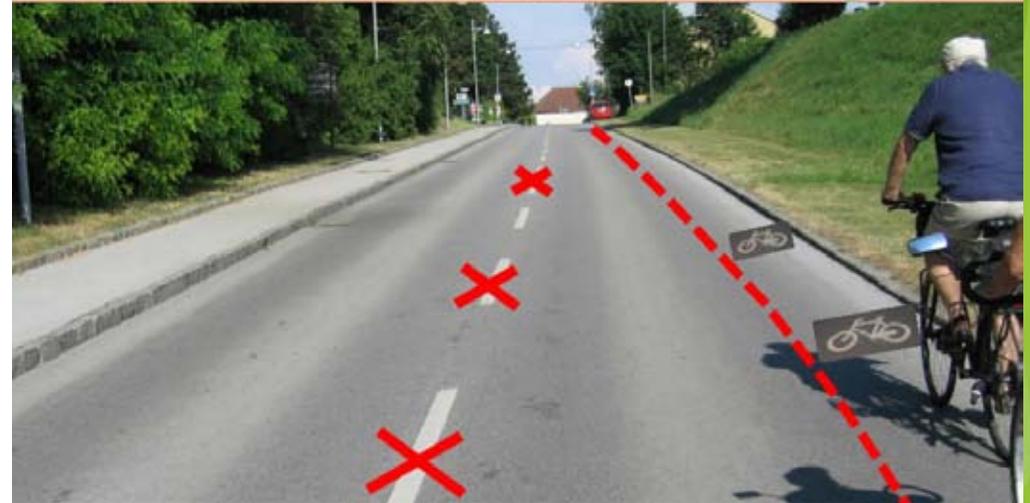
Straßenquerschnitte anders „fair“ teilen

J. Adlmanseder Str. T30 oder Mehrzweckstreifen



Beispielbild
aus NÖ.

Mehrzweckstreifen Wienerstraße bergauf



Mehrzweckstreifen als Provisorium bis
ein Radweg errichtet wird.

Intensivierung Next-Bike inkl. laufender Bewerbung

Lösungsvorschlag

x) Nextbike bewerben und neue Standorte ausbauen (zB bei (1) Löwenpark-Schule-Hostel, (2) Bad, (3) Hafenspitz)

x) ggf. über Förderung des Modells für Einheimische nachdenken



Bewusstseinsbildung

Neben baulichen Gestaltungen braucht es auch bewusstseinsbildende Maßnahmen, Aktionen und lokale Vorbilder, um positive Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten zu befördern und eine nachhaltige kommunale Mobilitätskultur zu erreichen.

Zahlreiche Organisationen und Institutionen bieten hier gute Ideen für Kampagnen und sonstige Maßnahmen:

Weiterführende Information z.B.:

<https://www.radlobby.at/> (Radlobby Österreichs)

<https://www.walk-space.at/> (Fußgängerverein Österreichs)

<https://www.fuss-ev.de/> (Deutscher Fachverband Fußverkehr)

<https://www.vcoe.at/> (Verkehrsclub Österreich)

<https://www.mobilitaetswoche.at/> (Europäische Mobilitätswoche)

<https://www.radland.at/> (Förderkampagne Radfahren des Landes NÖ)

<https://www.klimabuendnis.at/> (kommunale Klimaschutz-Netzwerk Österreichs)



Danke für die Aufmerksamkeit!

Radlobby Melk - unsere Stadt nachhaltig bewegen.