

Anforderungen an ein regionales Radwegenetz für den alltäglichen und touristischen Verkehr

Theorie und Praxis

2.4 Öffentliche Räume fairteilen - so geht's

Ausgangslage

Menschen müssen ihr Mobilitätsverhalten hin zu einer umweltfreundlicheren und vor allem aktiveren Mobilität ändern.

→ Klimawandel Herausforderungen

- Temperaturanstieg begrenzen (< 2°C Ziel)
- Bodenversiegelung reduzieren (11,5 ha täglich)
- Treibhausgas-Reduktion (CO₂, PM, NO_x)

→ Gesundheitsrisiken durch Inaktivität

- Zunahme von Übergewicht (34,3% mit BMI 25–30)
- Anstieg der Fettleibigkeit (16,5% mit BMI > 30)
- Sekundärkrankheiten: Diabetes Typ 2, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Skelettprobleme

Was ist die Lösung?



Vermeiden – Mobilitätsbedarf reduzieren



Verlagern – Vom Auto zum öffentlichen Verkehr und aktiver Mobilität



Verbessern – Von fossilen Brennstoffen zu erneuerbaren Energien wechseln

A close-up, artistic photograph of a bicycle's front wheel and frame, showing the spokes, tire, and handlebars in a blurred, bokeh style. The image is positioned on the left side of the slide, with the text on the right.

CROW

"Handbuch für die Planung von Fahrradverkehr"

Kontinuität

LÜCKENLOSE RADWEGENETZE

Direktheit

ROUTENFÜHRUNG MIT MINIMALEN UMWEGEN

Sicherheit

SCHUTZ FÜR RADFAHRER IM GEMISCHTEN VERKEHR

Komfort

KEIN STOP & GO; EBENE STRECKEN; WENIGE KREUZUNGSPUNKTE MIT KFZ-VERKEHR

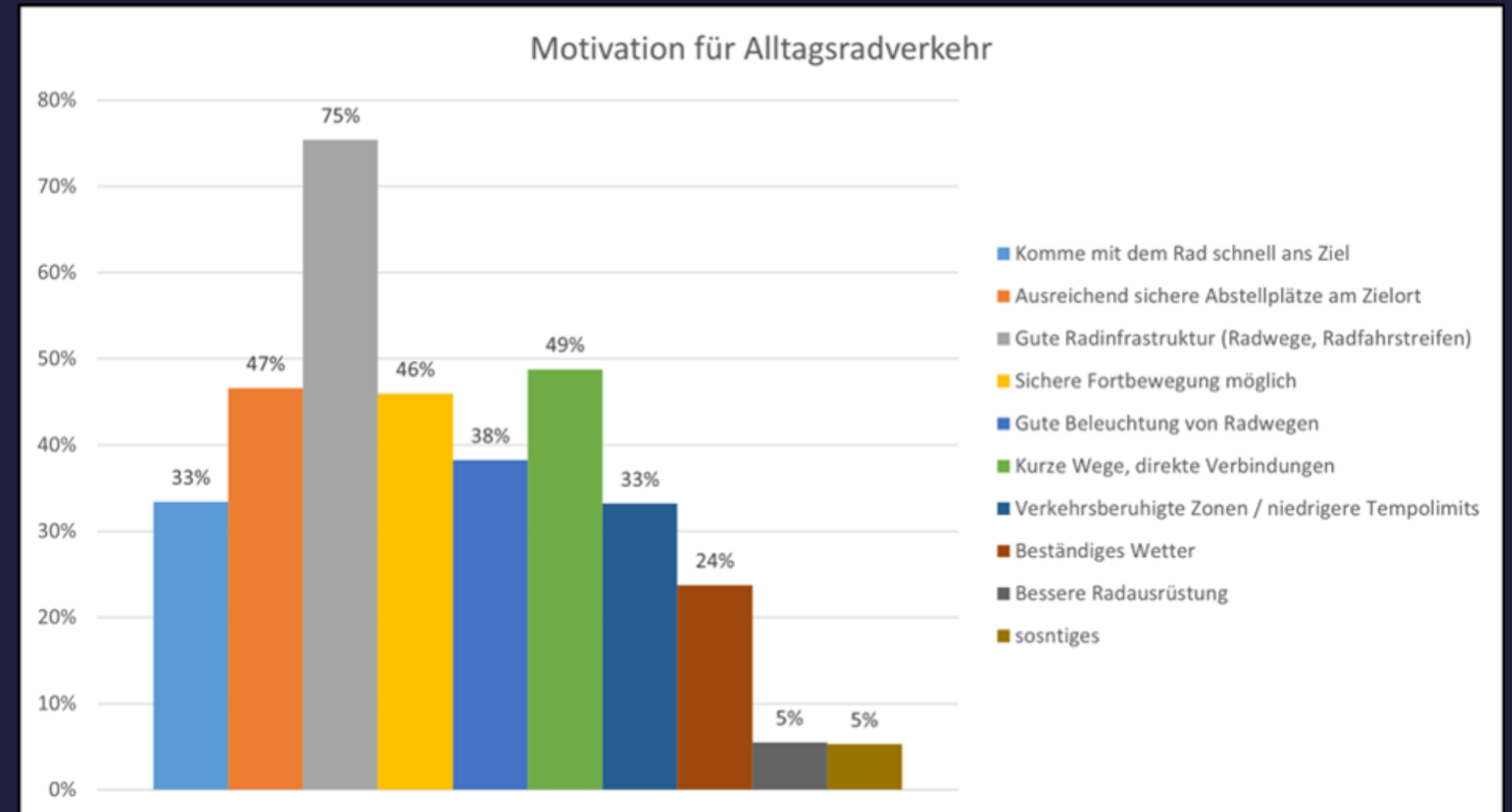
Attraktivität

WIRD DURCH DIE SUBJEKTIVE WAHRNEHMUNG DES NUTZERS BESTIMMT

Befragung - Bevölkerung

Welche Routen sind wichtig?

→ Verbindungen zwischen den
Nachbargemeinden und Amstetten



- Zeitraum: 1. bis 24. März 2022
- Onlinebefragung mit 35 Fragen

Befragung – Stakeholder

Frage 1: Welche Bereiche/Themen sind für Sie/Ihre Organisation/Ihre Gemeinde bei der Planung und beim Ausbau der Radwegenetze von besonderer Bedeutung?

- Verkehrssicherheit
- Planungsprozess (schlanker und unbürokratischer Prozess und Kenntnis der RVS)

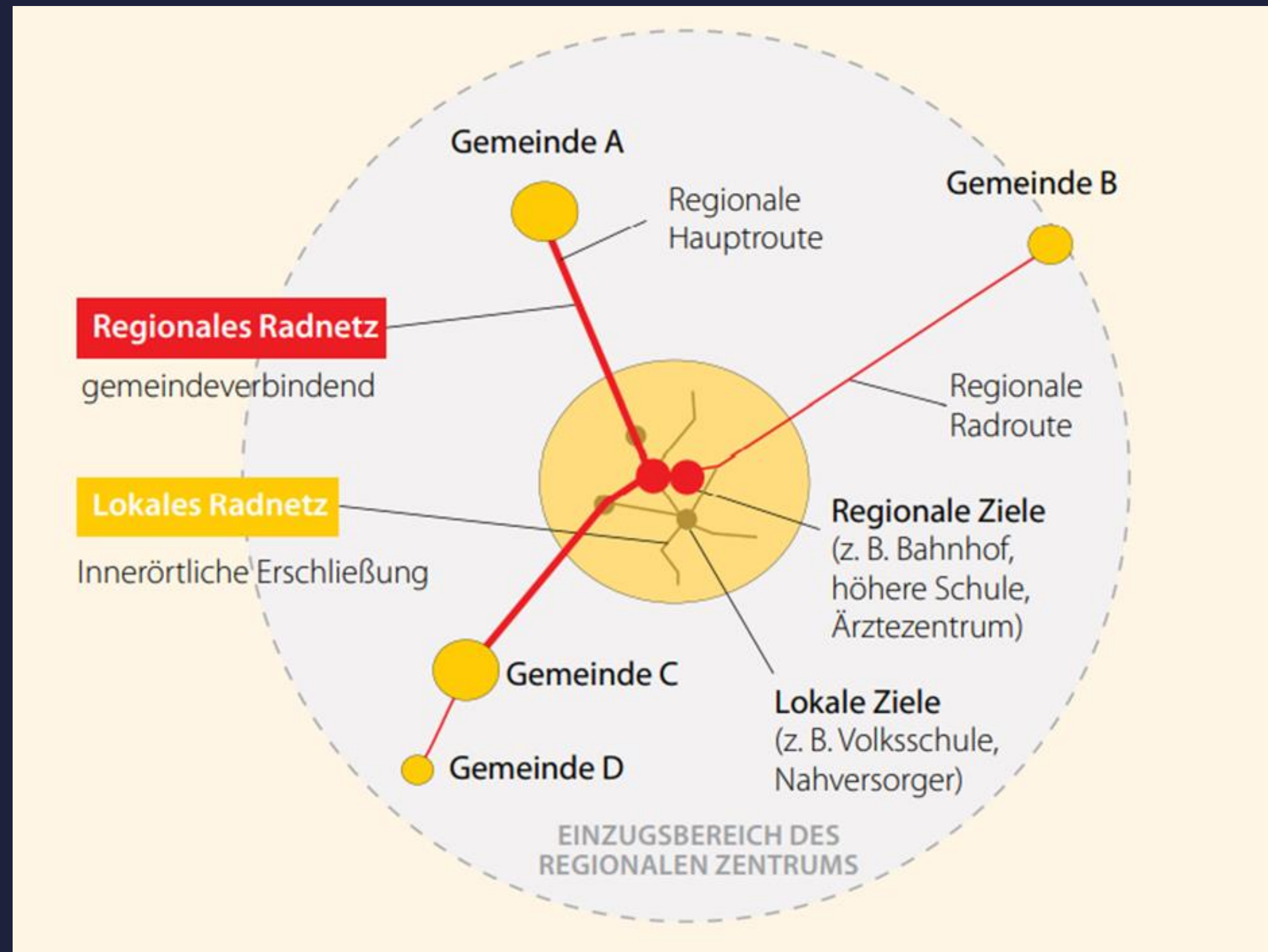
Frage 2: Welche Bedingungen müssen aus Ihrer Sicht erfüllt werden, damit ein Radwegenetz den CROW - Kriterien entspricht?

- Verfügbarkeit von Grundstücken
- Wille der Gemeinden, Nachfrage seitens der Bevölkerung und die Abstimmung zwischen den Gemeinden
- Finanzielle Mittel / Förderungen

Stakeholder

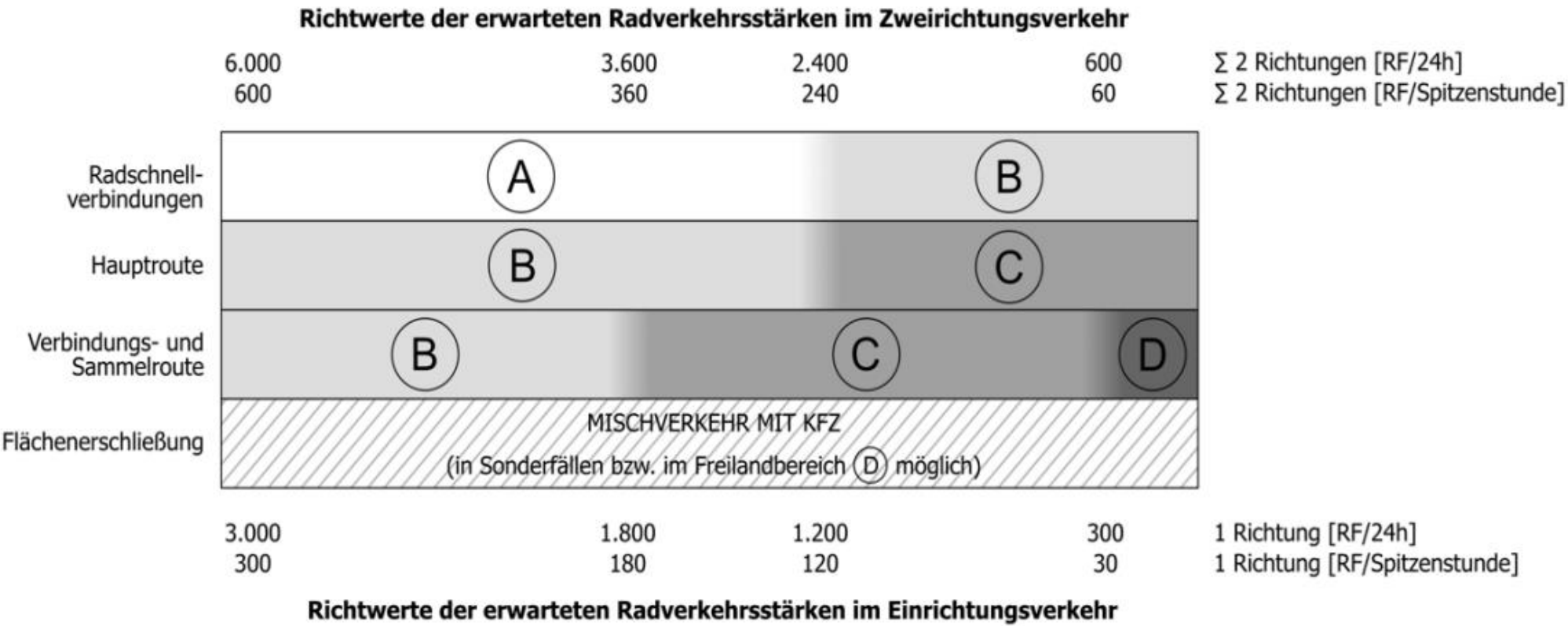
- 8 Gemeinden
- 3 Abteilungen NÖ Landesregierung
- Planungsbüro IKW ZT GmbH
- NÖ Regional GmbH – Regionales Mobilitätsmanagement (NÖ-Reg)
- Radland GmbH – Agentur für aktive Mobilität des Landes NÖ
- Interessensvertretung – Radlobby Ortsgruppe Amstetten (IV-RL)
- Infrastrukturbetreiberinnen (ÖBB bzw. ASFINAG)

Schema Radbasisnetz



RVS 03.02.13

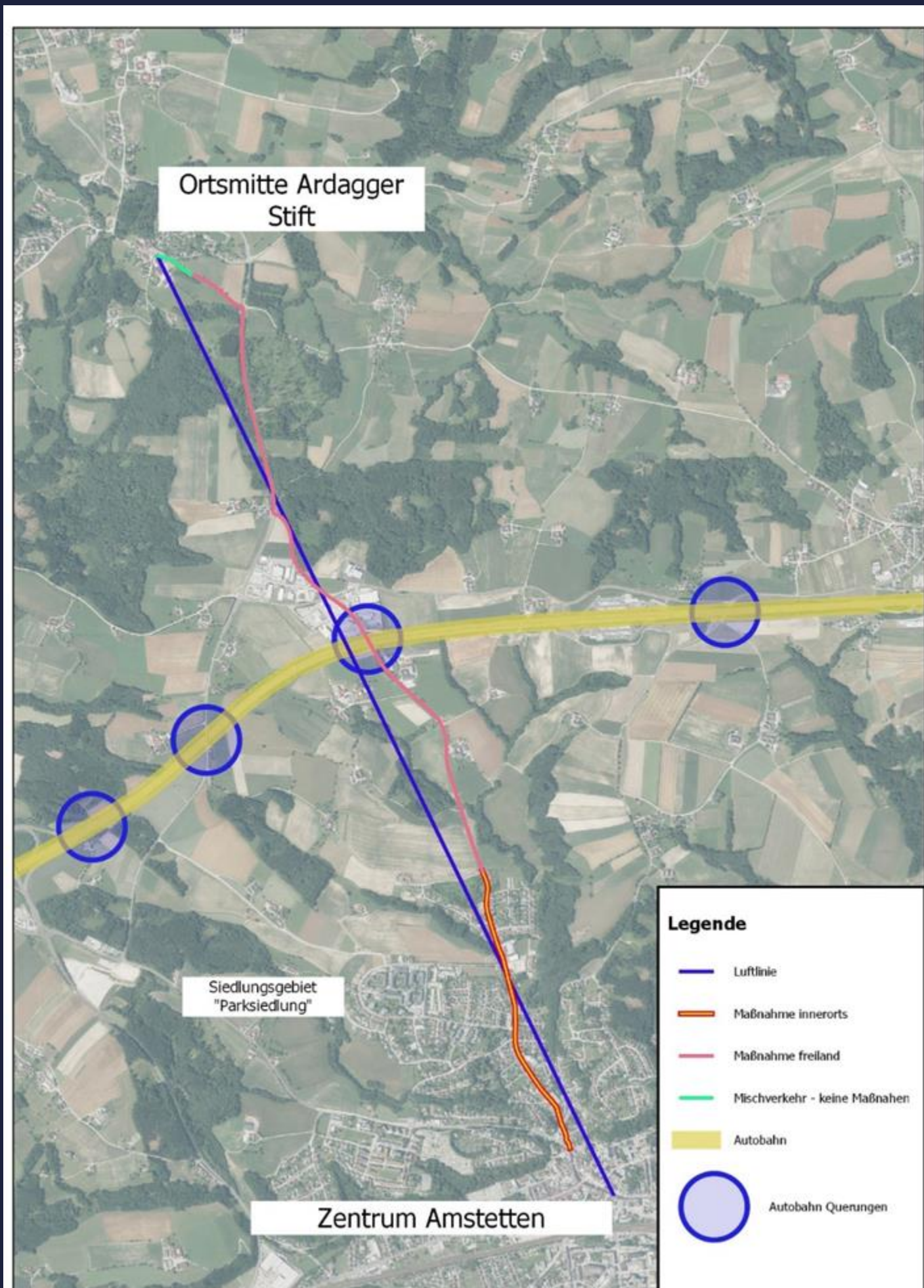
Routenhierarchie gem. Punkt 5.2



Ausbau- stufe	Radfahranlage				
	Einrichtungs- radweg	Zweirichtungs- radweg	Radfahrstreifen	Mehrzweck- streifen	Gemischer Geh- und Rad- weg
A	2,6	4,0	($\geq 2,0$) ¹⁾	–	–
B	2,3	3,3	1,3 ²⁾	1,3 ²⁾	(3,3) ³⁾
C	1,3	2,6	1,0	1,0	3,0 ⁴⁾
D ⁵⁾	(1,0)	(2,0)	(1,0)	(1,0)	2

Anwendungsbeispiel: Region Amstetten

- RVS-gerechte Radwege nicht umsetzbar.
- Mehrzweckstreifen teilweise nicht RVS-konform
- Streckenlänge 4.700 m – um 6% verlängert gegenüber der theoretischen Direktverbindung



Ardaggerstraße in Amstetten bei km 5.5

Blick Richtung Süden



Querschnitt mit Parkstreifen bei
km 5,4 bis km 5,5



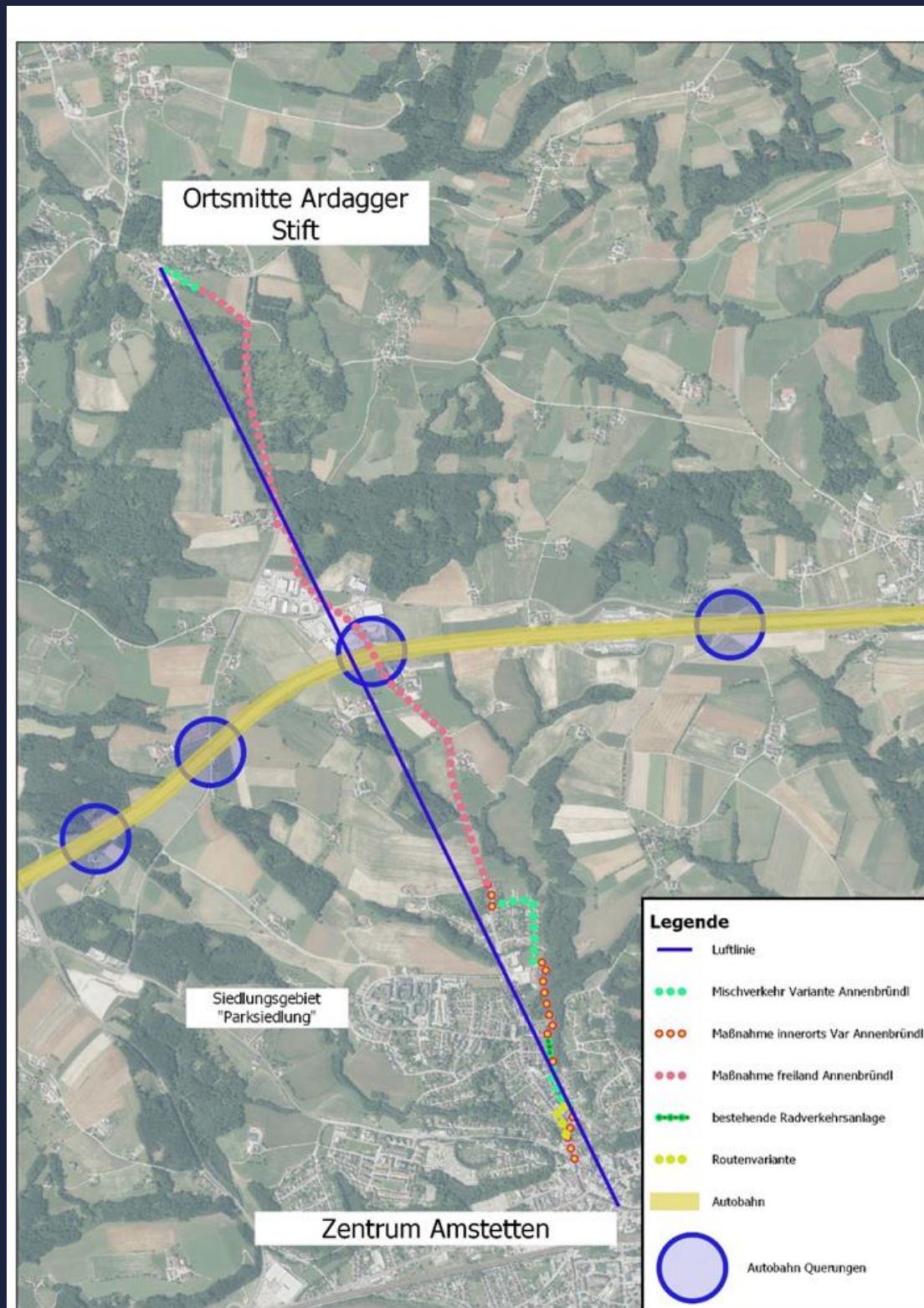
Ardaggerstraße

Querschnitt ohne Parkstreifen bei
km 6,3



Variante 3

Gschirnbachstraße / Annenbründlweg / Anton-Hanl-Straße

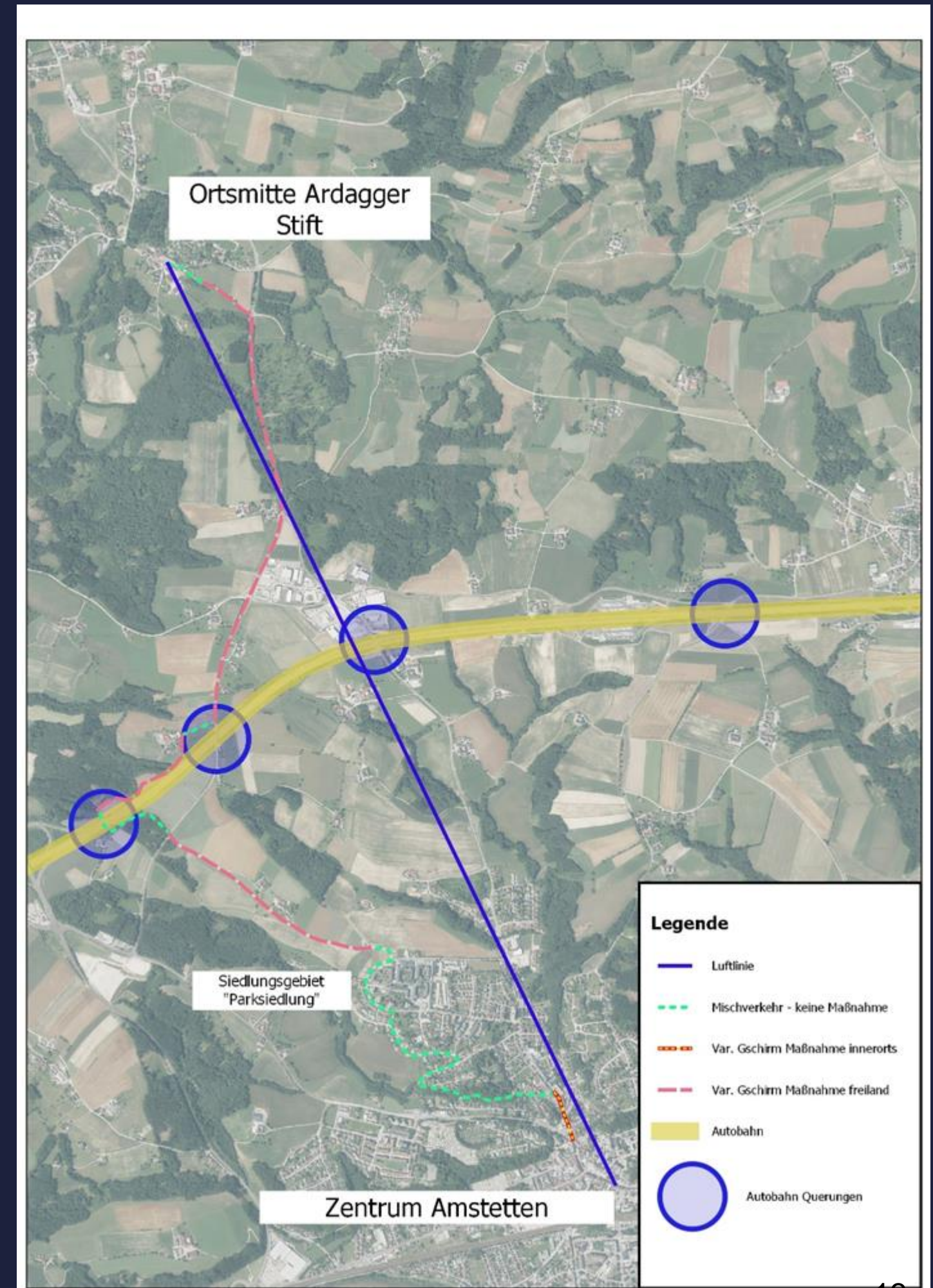


Engstelle beim Teilabschnitt „Viehdorfer Straße“

Variante Gschirm

Nachteile dieser alternativen Route

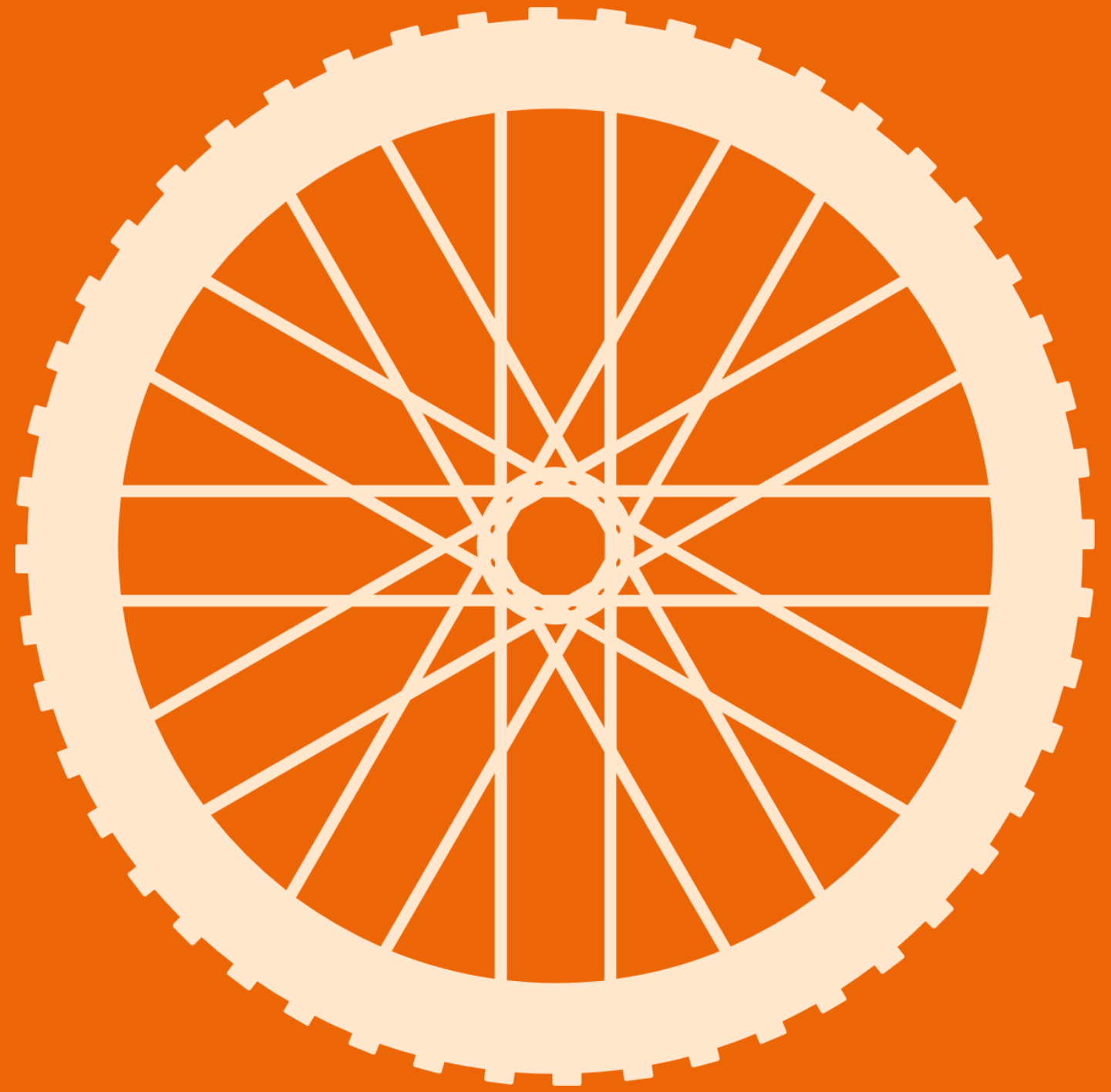
- Streckenlänge ca. 6800 m ungefähr 53% länger als die Luftlinie
- Größtenteils nicht attraktive Einbindung der Siedlung



Vergleich der Routenvarianten zeigt

- Bei strikter Einhaltung von Richtlinien und Vorschriften müssen in bebauten Gebieten mit begrenztem Raum Kompromisse in den Gestaltungsprinzipien gemacht werden.
- Ein Minimum aller Gestaltungsprinzipien muss erfüllt sein, sonst wird die Radinfrastruktur nicht genutzt.
- Im Gegensatz zu den in der Literatur genannten Barrieren (Eisenbahnen, hochrangige Straßennetze, Gewässer) müssen innerstädtische Bebauungen anders überwunden werden. Großräumige Umfahrungen sind für den Alltagsradverkehr aufgrund der Umwege nicht geeignet.

Vielen Dank!



FH JOANNEUM GmbH
Institut Energie, Verkehr und Umweltmanagement
Martijn Kiers martijn.kiers@fh-joanneum.at
Jennifer Jolly jennifer.jolly@fh-joanneum.at

Ingenieurkanzlei für Wasserwirtschaft, Umwelttechnik und
Infrastruktur ZT-GmbH, Amstetten
Patrick Haslinger patrick.haslinger@ikw-amstetten.at