



Mehr Qualität für den Radverkehr

KUNST, KULTUR & KULINARIK



klimabündnis
Oberösterreich



Fahrradberatung 2012/2013 OÖ

St. Florian bei Linz

BERICHT



**Josef Elsener, zertifizierter BYPAD-Auditor
(DI. Dr. Krückl und Partner ZT-GmbH, Perg)**



DI. DR. KRÜCKL & PARTNER ZT-GMBH
FÜR BAUINGENIEURWESEN UND TECHN. PHYSIK

Stand: 22.1.2013, GZ 3640

FAHRRADBERATUNG OÖ. IN ST. FLORIAN BEI LINZ

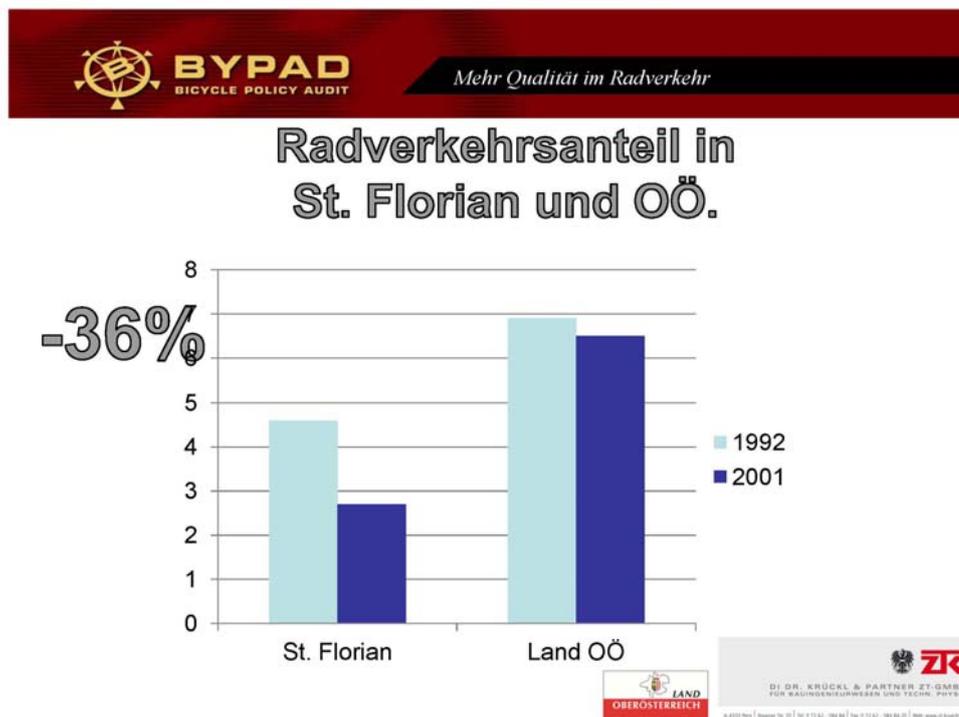
MASSNAHMENVORSCHLÄGE

1. Ausgangslage

St. Florian ist eine Marktgemeinde in Oberösterreich im Bezirk Linz-Land im Zentralraum mit 5991 Einwohnern (Stand 1. Jänner 2012). Die Gemeinde liegt im Gerichtsbezirk Enns und auf 296m.ü.A.

Sie ist vor allem bekannt für das Augustiner Chorherrenstift, in dem auch Anton Bruckner als Organist wirkte und unter der Orgel bestattet ist. Der Ort und das Stift sind nach dem Heiligen Florian benannt. Erwähnenswert sind auch das Jagdmuseum, das Feuerwehrmuseum und das Freilichtmuseum Sumerauerhof. Außerdem durchzieht den Ort auch der sogenannte bayrisch-oberösterreichische Römerradweg, der von Passau nach Enns führt. Im Bereich der Marktgemeinde St. Florian heißt er auch „Anton-Bruckner-Radweg“ (R14).

Gemäß der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2001 beträgt der Radverkehrsanteil für Binnenwege nur knapp 2,7%, jedoch gaben damals 70% der befragten Personen an, ein Fahrrad zu besitzen. Aus diesem Grund wurde am 27.9.2012 zur Stärkung des Radverkehrs der BYPAD-Prozess eingeleitet.



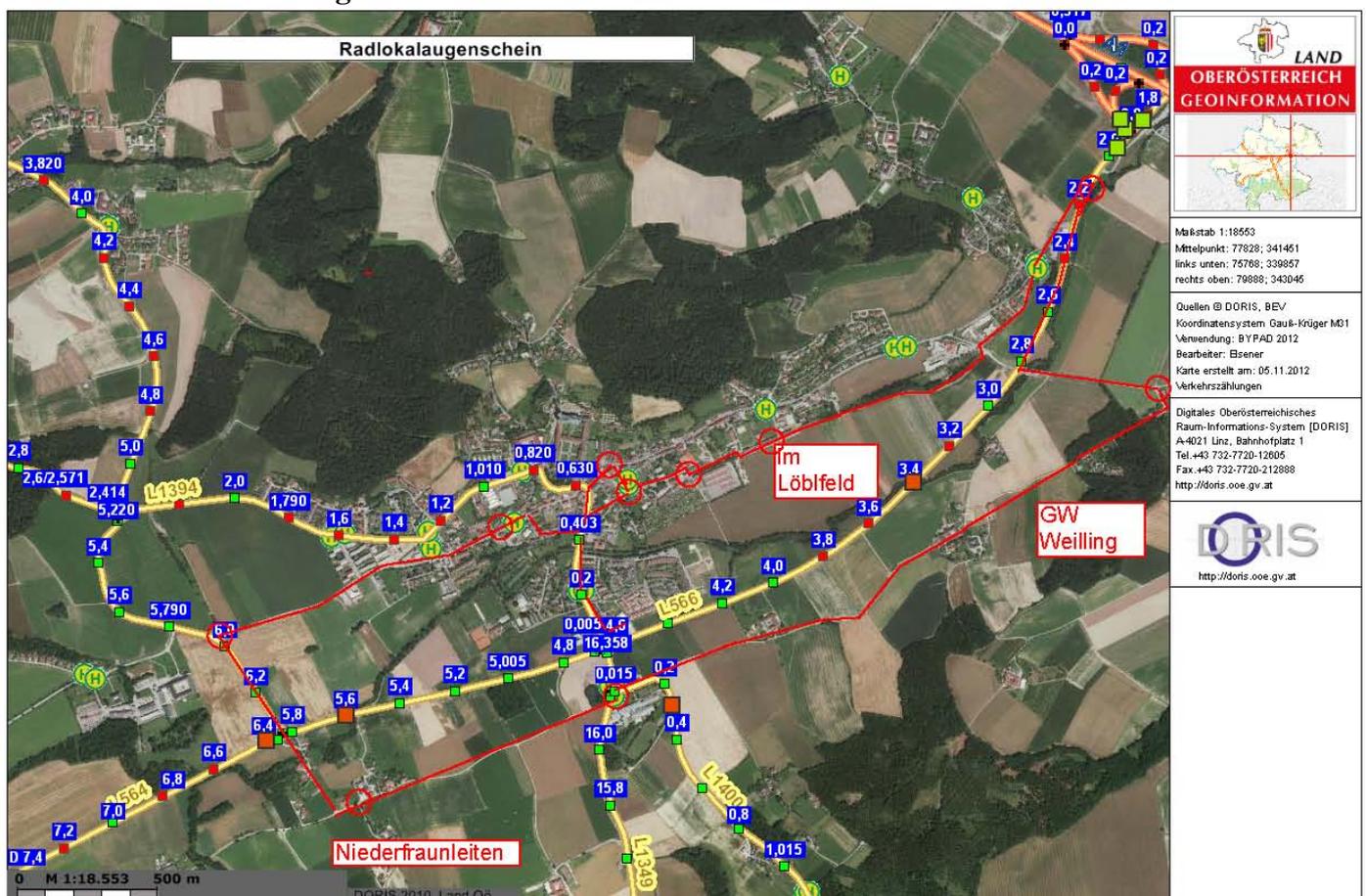
Ziel: Radverkehrsanteil soll verdoppelt werden.

2. Maßnahmenvorschläge für das Radroutennetz und die Verkehrsorganisation

2.1. Radlokalaugenschein vom 16.10.2012

Für die angeführten Maßnahmenvorschläge flossen die Ergebnisse des Rad - Lokalaugenscheins vom 16.10.2012 ein. Der Radlokalaugenschein wurde von Josef Elsener vom Ziviltechnikerbüro DI. Krückl und Partner ZT-GmbH als zertifizierter BYPAD-Auditor unterstützt und von Christian Hummer, Radverkehrsbeauftragter des Landes OÖ., begleitet.

Route Radlokalaugenschein in St. Florian:



Marktgemeindeamt – Gendarmerieplatz - Bachgasse - Altenheim - Linzerstraße – Volksschule (1.Stopp) – Kreuzung Hohenbrunnerstraße/Wolferner Landesstraße (2.Stopp) – über Kreisverkehrsanlage (Querung Ipf-Landesstraße) nach Niederfraunleiten (3.Stopp) – über den GW Weilling zum Freilichtmuseum Sumerauerhof (4.Stopp) – zur Ipf-Landesstraße – Richtung AGIP - Tankstelle (5.Stopp, keine Querungshilfe zur Querung der Landesstraße > wichtige Verbindung Backaldrin-Zentrum) – Am Bäckerberg (Einbahn für Radfahrer benützbar) – entlang der aufgelassenen Museumsbahn – Hauptschule (Musikschule, 6. Stopp, keine geeigneten Radständer, Verkehrsberuhigung) – Bauhof (7.Stopp, unübersichtlich) – Leopold-Kotzmannstraße – Marktplatz (8.Stopp, Radständer bei Bushaltestelle) – Thannstraße – Nahversorger bei Kreisverkehrsanlage (Ende, Radabstellanlagen) Begutachtungen:

- 1 Volksschule (Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Radabstellanlagen)
- 2 Kreuzung Wolfernerstraße-Hohenbrunnerstraße (ev. Querungshilfen)
- 3 Niederfraunleiten (Benützung des GW. Weilling, teilweise Sanierung)
- 4 GW Weilling (Sumerauerhof)
- 5 AGIP-Tankstelle (Querungshilfe Ipf-Landesstraße)
- 6 Haupt-, Musikschule (Verkehrsberuhigung, radabstellanlagen erneuern)
- 7 Bauhof (unübersichtliche Stelle)
- 8 Marktplatz (Radabstellanlagen)
- 9 Kreisverkehrsanlage Tannstraße (Nahversorger SPAR)

Zur Erstellung des Maßnahmenkataloges diente des Weiteren auch der Workshop vom 5.11.2012, der Vorschläge von Seiten der TeilnehmerInnen beinhaltete.

2.2. Allgemeines

Ein Radroutennetz soll auch für den Alltagsradverkehr ein **geschlossenes, engmaschiges und direktes Netz** von sicheren Wegen für RadfahrerInnen ergeben, das alle wichtigen Quell- und Zielpunkte eines Ortes verbindet. Radrouten sollen die jeweils kürzeste Verbindung von Zielen darstellen und nicht abseits der örtlichen Infrastruktur geführt werden

Die konkrete Ausführung von Radrouten muss je nach Straßen- und Verkehrssituation erfolgen. In Frage kommen dabei Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, baulich getrennte Radwege, Öffnung von Einbahnen, Änderung der Vorrangregelung sowie generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo-30-Zonen).

Alle diese Maßnahmen müssen aber in enger Verbindung mit den zuständigen Behörden besprochen und gegebenenfalls begutachtet werden. Da es sich bei den Straßen zum Teil um Landesstraßen handelt, sind das Amt der OÖ. Landesregierung, Abteilung Straßenerhaltung und Betrieb sowie die Abteilung Verkehr zu kontaktieren.

Folgende Landesstraßen sind im gegenständlichen Bereich vorhanden

L564 Wolferner Straße

L566 Ipfstraße

L1349 Thannstraße

Für die Landesstraßen wurde vorab die Verkehrszählung vom Amt der OÖ. Landesregierung angefordert:

L564 (Wolferner Straße)

km 6,4: DTV_{ges}=3893 Kfz/24h (4,1% SV-Anteil)

L 566 (Ipfstraße)

Km 3,2 DTV_{ges}=9481 Kfz/24h (7,5% SV-Anteil)

Km 5,6 DTV_{ges}=5174 Kfz/24h (6,7% SV-Anteil)

2.3. BYPAD-Prozess

BYPAD basiert auf **europäischer Best-Practice**, d.h. Maßnahmen, die in BYPAD empfohlen werden, sind in europäischen Städten erfolgreich angewandt worden. **Die Durchführung der BYPAD-Projekte wurde in der Vergangenheit von folgend Institutionen gefördert: Europäische Kommission, Österr. Verkehrssicherheitsfonds (ÖVSF), Lebensministerium, Österr. Forschungsförderungsfonds (FFF), BM für Wirtschaft und Arbeit**

Die BYPAD-Plattform weitet das Auditverfahren sowohl räumlich als auch inhaltlich aus: Die Methode wurde erweitert, sodass das Audit nun auch in Gemeinden und Regionen durchgeführt werden kann.

BYPAD untersucht in einer Qualitätskette aus neun Modulen, wie eine ausgewogene Radverkehrspolitik gewährleistet werden kann. Jedes Modul wird einer der vier BYPAD-Entwicklungsstufen zugeordnet. Ausgehend von diesen Entwicklungsstufen definiert eine Gemeinde, Stadt oder Region verbindliche Qualitätsziele in einem Qualitätsplan. So wird es möglich, die Entwicklung der Radverkehrspolitik in jedem einzelnen Modul systematisch zu beobachten und laufend zu verbessern.

Über 100 Städte und 18 Regionen in 21 Ländern haben sich bereits von den Vorteilen von BYPAD überzeugt und haben angefangen, die Qualität ihrer Radverkehrspolitik zu verbessern. Mit **einfachen, schnell wirksamen** und vor allem **kostengünstigen** Maßnahmen. Davon profitieren alle in der Stadt: durch bessere Erreichbarkeit und **mehr Lebensqualität**. Damit wird auf alle Fälle die Nachhaltigkeit, basierend auf den drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales, berücksichtigt.

Nach der Durchführung des Audits, das von einem zertifizierten BYPAD-Auditor geleitet wird, werden alle Städte, Gemeinden und Regionen mit dem offiziellen BYPAD-Zertifikat ausgezeichnet. Beispiele über gelungene Maßnahmen und Umsetzungen werden in der Good-Practice-Datenbank vorgestellt und über den Newsletter von www.BYPAD.org verbreitet. Regionale BYPAD-workshops und internationale BYPAD-Seminare sichern den dauerhaften und intensiven Austausch von Informationen zwischen BYPAD-AuditorInnen, Gemeinden, Städte und Regionen sowie allen am Radverkehr interessierten BürgerInnen.

BYPAD ist ein dynamischer Prozess und muss in den drei Kategorien

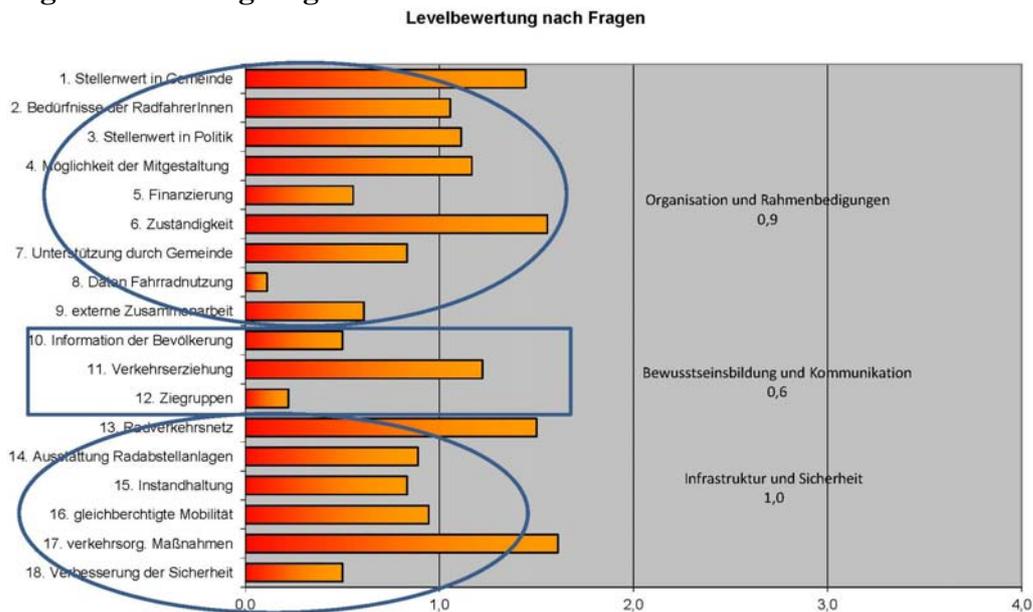
- Bewusstseinsbildung und Kommunikation
- Infrastruktur
- Organisation und Rahmenbedingungen

untersucht werden. Der Erfolg kann sich nur einstellen, wenn alle drei Bereiche berücksichtigt werden.

3. Ergebnisse des Workshops vom 5.11.2012

Am 5.11.2012 wurde der Workshop im Besprechungssaal der Marktgemeinde St. Florian durchgeführt. Dabei wurde der Fragebogen von dem Projektteam ausgefüllt. Während dieser Zeit wurden anhand einer Powerpointpräsentation Best-Practice-Beispiele zu den jeweiligen Bereichen und Fragen gezeigt. Anschließend wurden gemeinsam, aufgeteilt in Gruppen, für alle drei Bereiche Maßnahmen zur Stärkung des Alltagsradverkehrs erarbeitet und auf drei Flipchartbögen beschrieben. Diese sind Grundlagen zur Erstellung des Maßnahmenkataloges bzw. des Umsetzungsplanes.

3.1. Ergebnis des Fragebogens



Anzahl der teilnehmenden Personen:	9
Ergebnis des Bereiches Organisation und Rahmenbedingungen:	0,9
Ergebnis des Bereiches Bewusstseinsbildung und Kommunikation:	0,6
Ergebnis des Bereiches Infrastruktur und Sicherheit:	1,0
Gesamtergebnis	0,9
Entspricht	LEVEL 1 (Ad hoc-Ansatz)



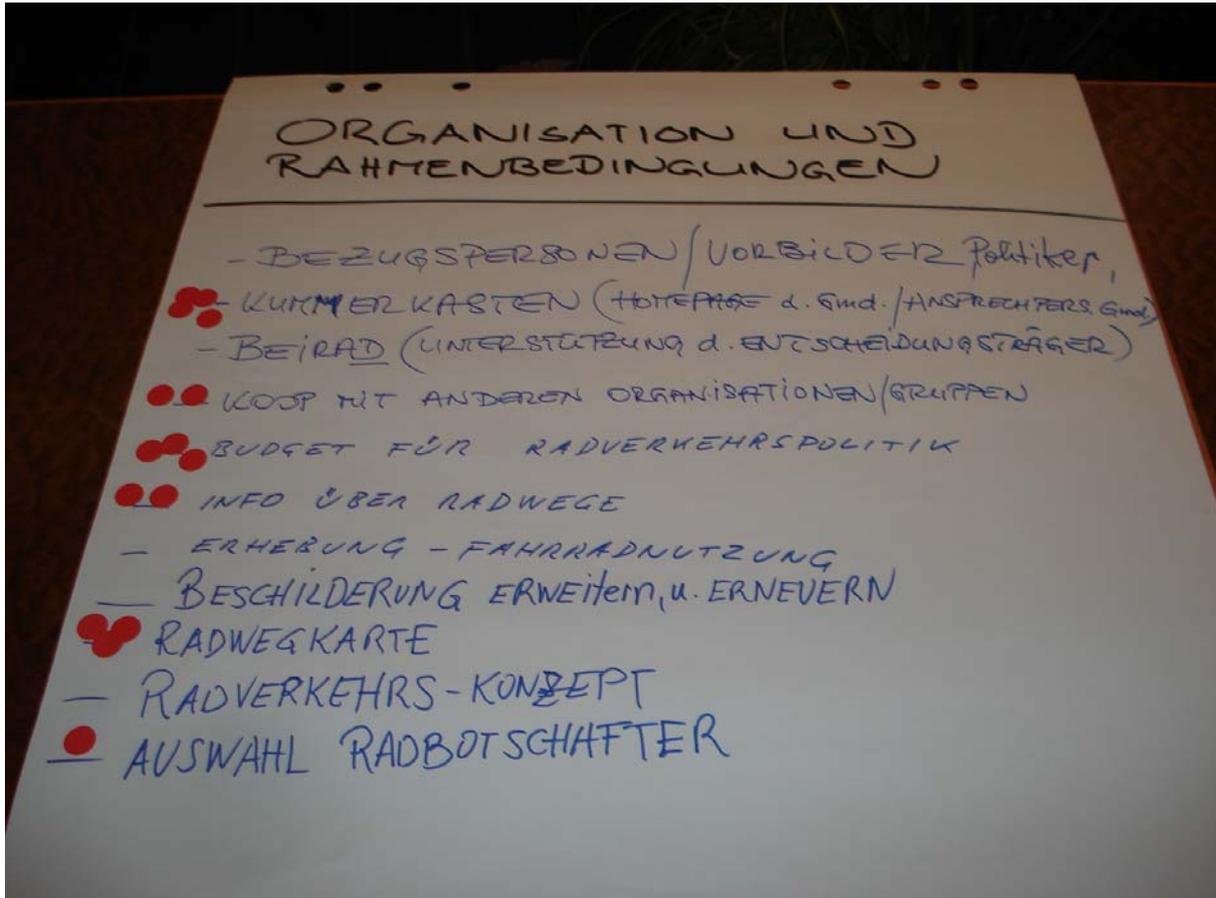
Workshop Teil 1 - Selbstbewertung



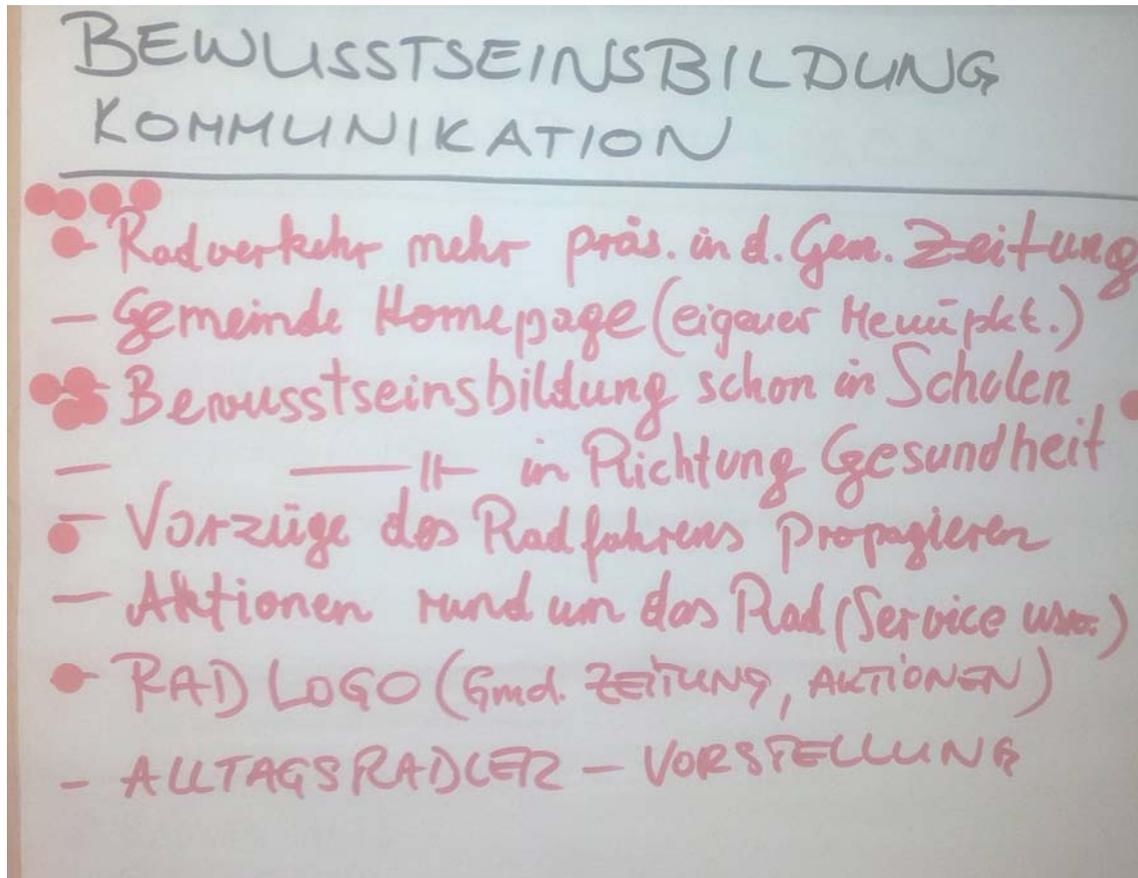
3.2. Erarbeitung der Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs

Auf jeweils einen Flipchartbogen wurden alternierend die Maßnahmen in den drei Bereichen in Gruppen erarbeitet. Folgende Maßnahmen wurden dabei beschrieben und von den Teilnehmern mit Punkten bewertet:

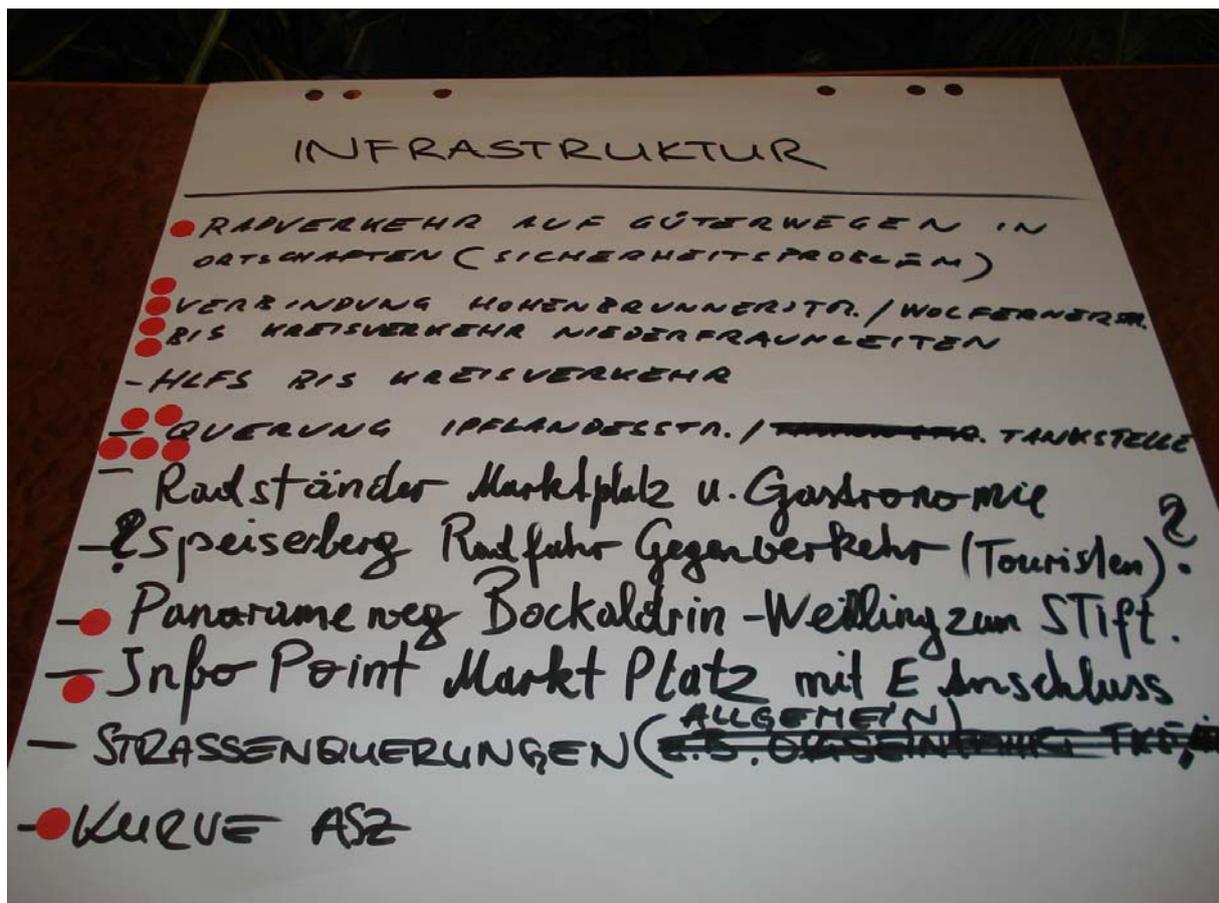
Bereich „Organisation und Rahmenbedingungen“



Bereich „Bewusstseinsbildung und Kommunikation“



Bereich „Infrastruktur“



4. Konkrete Empfehlung für den Radverkehr in St. Florian

4.1. Bewusstseinsbildende Maßnahmen und Kommunikation (mögliche Auswahl aus Maßnahmenkatalog)

- Medienberichterstattung
Welche Medien? Tips, Rundschau, lokales Fernsehen, Life Radio
Gemeindezeitung, Homepage der Gemeinde > regelmäßige Berichte (1x/Monat)
 1. Schritt: Vorstellung des Radbeauftragten der Gemeinde (Profil, Tätigkeit)
 2. Schritt: Aufnahme der Radwege in den Ortsplan
 3. Schritt: Vorteile des Radfahrens in kurzen Berichten aufzeigen (wie schaut ein Alltagsradl oder –radler aus?)
 4. Schritt: Aktionen mit Schülern, Vereinen, Firmen: z.B. Radtrainingstour, Reparaturworkshop, Aktion „Bread and Bike“ (mit dem Fahrrad zum Bäcker, zum Fleischhauer, zum Einkaufszentrum), Karte mit Pickerln, wenn mit dem Rad eingekauft wird (volle Karte = Laib Brot), etc.
 5. Vorbild Gemeindepolitiker, -bedienstete (Ankauf von Gemeinderädern, E-Bikes)
 6. Runder Tisch (Radstammtisch, 1x/Monat)
 7. Alltagsradler des Monats, des Jahres
 8. Erstellen eines Profils bzw. LOGOS.Fragen:
wie kann sich der Gemeindebürger mit dem Rad identifizieren?
Erkennt sich der Gemeindebürger in diesem Logo, Profil?
Ist er damit einverstanden, findet er sich in diesem LOGO?
Wer kreiert das LOGO? (Schülerwettbewerb, Gemeindeumfrage stimmt über die eingesendeten Vorschläge ab)

4.2. Organisation und Rahmenbedingungen (mögliche Auswahl aus Maßnahmenkatalog)

- Gemeindeamt: Schaffung einer Anlaufstelle für Radfahrer (Eigene Abteilung „Radverkehr“ des Gemeindeamtes)
- Regelmäßige Kontakte Radbeauftragter – Abteilung Radverkehr der Gemeinde
- Jährliches Budget für Radverkehr vorsehen (z.B. € 0,50/Einwohner für bewusstseinsbildende Maßnahmen)
- Haltestellen des ÖPNV auf Radfahrerfreundlichkeit überprüfen (Mitnahmegelegenheit der Räder im Bus vorhanden „Bike & Bus“? sichere Abstellanlagen vorhanden?)
- Radverkehrskonzept
- Anreize durch die Politik, z.B. finanzielle Zuschüsse beim Kauf von Fahrrädern, Veröffentlichung des Alltagsradlers des Monats/Jahres.
- Gemeindeübergreifende Kontakte durch Radfahrbeauftragten und/oder Gemeindeabteilung pflegen (z.B. mit Anselden und Enns).

4.3. Infrastrukturmaßnahmen

Auf Grund der zum Teil hohen Kosten sollten diese Maßnahmen mittel- bis langfristig angelegt werden. Zeitlich vorzuziehen sind

- Beleuchtung und Beschilderung der Radrouten und der Nahziele
- Behebung schadhafter Stellen (Kanaldeckel, Rinnen, etc.)
- Radabstellanlagen erneuern bzw. an neuralgischen Standorten ergänzen (verschließbar, überdacht bei Schulen, Nahversorgern, öffentlichen Haltestellen (Bike&Bus),

mittelfristig

- Fahrbahnteiler als Querungshilfen
- Mehrzweckstreifen
- Tempo 30 Zone erweitern

Langfristig:

- Lückenschluss von unterbrochenen Radwegen (siehe künftiges Radverkehrskonzept)

4.3.1 Erhebung der Radständer

Als ersten Punkt ist die Erhebung der Radständer erforderlich. Mit geringen finanziellen Mitteln und mit Zuschüssen können so die Radabstellanlagen modifiziert bzw. ergänzt werden:

Es wurden insgesamt 17 Radabstellanlagen für insgesamt 199 Fahrräder erhoben. Allesamt sind als Vorderradhalter ausgeführt und entsprechen deshalb nicht den heutigen Anforderungen einer sicheren Radabstellanlage.

Im Anhang dieses Berichtes sind die bestehenden Radabstellanlagen dokumentiert.

4.3.2. Allgemeine Empfehlungen auf Grundlage der Radständererhebung

- Jährliche Erneuerung eines bestimmten Kontingents der Radständer
- Nur mehr Radständermodelle, wo auch der Rahmen des Rades mit abgesperrt und das Rad standsicher abgestellt werden kann (Boxen, Fahrradgaragen, etc.)
- Mehr Radständer (bei Nahversorgern) inkl. Beleuchtung (solar)
- Mehr Überdachungen (Haltestellen des ÖPNV, Gemeindeamt, Schulen) mit Beleuchtung)

4.3.3. Beispiele



Abb.: Modell Fadera mit Logo



Abb.: Modell Kappa



Abb.: Modell Beta XXL

Fahrradabstellanlagen: z.B.



x-serie: www.connex-KT.at

www.innovametall.at

BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

Mehr Qualität im Radverkehr

F8

Fahrradabstellanlagen Stadt Graz/Salzburg



Quelle: Georgios Farfaras



Prototyp im Schlosshof Mirabell
(Copyright: Stadt Salzburg)



Quelle: Stadt Graz

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2105#0

4.3.4. Förderung von Radabstellanlagen

Radabstellanlagen werden vom Land OÖ. unter bestimmten Voraussetzungen gefördert.

Im Internet kann das Datenblatt heruntergeladen werden.

http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xbcr/ooe/KriterienRadabstellanlagenHaltestellen_LandOOe.pdf

4.4. Radverkehrskonzept

Im Zuge des örtlichen Entwicklungskonzepts ist auch ein Radverkehrskonzept zu erstellen.

Dieses soll sämtliche Straßen und Wege des Gemeindegebietes erfassen, also auch die Landesstraßen.

Oberstes Ziel ist es, das Geschwindigkeitsniveau und somit das Unfallrisiko zu verringern. Daher gilt es, auch durchgehende Verbindungen für den Alltagsradverkehr zu schaffen (Lückenschlüsse vollziehen). Eine Auswahl der Maßnahmen wird im Folgenden betrachtet:

4.4.1. Radfahrfreundliche Route für Schulen und Freizeiteinrichtungen

Lösungsvorschlag Volksschule/Haupt-/Musikschule:

- Tempo 30 Zone (wenn nicht schon verordnet)
- Überprüfung gemäß RVS Schulumfeld (Überprüfung durch Road Safety Inspection)
- Begegnungszone als Variante (20km/h)

Beispiel einer Vorrangänderung mit Tempo-30-Zone oder Begegnungszone



4.4.2 Mehrzweckstreifen

Ein Mehrzweckstreifen ist nach §2 (1) 7a der StVo. „ein Radfahrstreifen oder Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist...“

Die Funktion besteht darin, die vorhandene Fahrbahnbreite besser auszunützen. Um die Wirksamkeit des Mehrzweckstreifens zu gewährleisten, muss die Fahrbahn jedoch mindestens 6,00m breit sein (Begegnung zweier Busse). Diese Maßnahme wird für das

Ortsgebiet empfohlen, wo generell kleinere Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge erwünscht sind.

Diese Maßnahme könnte zum Beispiel in der Thannstraße von der Kreisverkehrsanlage Ipf-Landesstraße bis zum Marktplatz situiert werden.

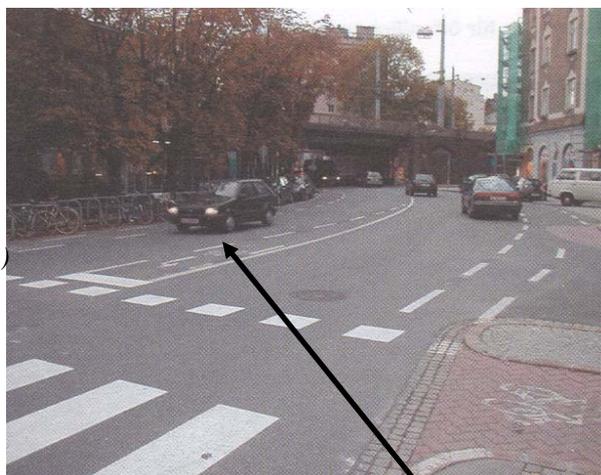


Abb: Mehrzweckstreifen Samesleitener Straße (Foto Hummer)

Im Bereich der Straßen des öffentlichen Gutes (Landes- und Gemeindestraßen) ist der Mehrzweckstreifen von der zuständigen Behörde bzw. den Fachabteilungen des Landes bzw. von der zuständigen Behörde prüfen und genehmigen zu lassen.

4.4.3. Eigene Abbiegestreifen für den Radverkehr

Beim Aussichtspunkt Kulm wurde beim Radlokalausweis das gefährliche Linksabbiegen bemängelt. Eine mögliche Variante würde ein Linksabbiegestreifen für Radfahrer bieten.



(Quelle RVS 030213)

4.4.4. vorgezogener Linksabbiegestreifen für Radverkehr

Um den RadfahrerInnen ein privilegiertes Abbiegen zu ermöglichen, gibt es die Möglichkeit, eine vorgezogene Haltelinie aufzubringen.



(RVS 030213)

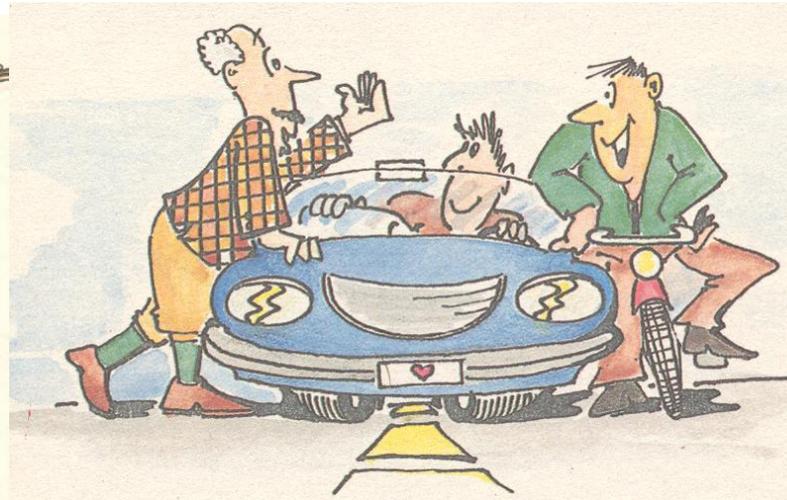
4.4.5. Radwege

Um Konflikte zu vermeiden, ist diese Möglichkeit nur anzuwenden, wenn der Verkehrsraum für eine getrennte Führung nicht ausreicht und eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn auf Grund der hohen Geschwindigkeiten und der Verkehrsstärken nicht möglich ist. Jedoch gibt es immer wieder Konflikte an den Kreuzungspunkten. Deshalb ist diese etwas teurere Variante genau zu beurteilen (z.B. entlang der Wolfenerstraße zwischen der Einmündung der Hohenbrunnerstraße und der Ipflstraße (Kreisverkehrsanlage).



(Land OÖ, Kuratorium für Verkehrssicherheit), Foto Elsener)

5. ZUSAMMENFASSUNG



Quelle : „menschengerechte Geschwindigkeit im Ort“, Kuratorium für Verkehrssicherheit, 1990

Diese beiden Bilder zeigen deutlich, worauf es ankommt. Die Förderung zur Stärkung des Radverkehrs soll nicht die Verbannung des Autos zum Ziel haben, sondern eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer. Der Mensch hat sich Fortbewegungsmittel für seinen Lebensraum geschaffen. Und dieser Lebensraum soll lebenswert sein für alle, die sich darin bewegen.

Stand 2013-01-22, Josef Elsener, zertifizierter BYPAD-Auditor und nachhaltige Verkehrsplanung, Perg

Anhang:

Fotodokumentation Radlokalaugenschein
Fotodokumentation Workshop
Umsetzungsplan Stand 22.1.2013
Maßnahmenkatalog
Verkehrszählungen