

RADVERKEHRSKONZEPT MÜRZZUSCHLAG

BERICHT



Wien, Februar 2023



nast consulting

ZIVILTECHNIKER GMBH FÜR VERKEHR-,
UMWELT- UND RAUMPLANUNG

Radverkehrskonzept Mürzzuschlag
Bericht

durchgeführt von
nast consulting ZT GmbH
Lindengasse 38
1070 Wien

DI Dr. Friedrich Nadler
DI Birgit Nadler
DI Daniel Elias
DI Richard Vanek

im Auftrag der
Stadtgemeinde Mürzzuschlag
Wiener Straße 9
8680 Mürzzuschlag

Kofinanzierung:
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 16 Verkehr u. Landeshochbau/Referat Gesamtverkehrsplanung
Stempfergasse 7
8010 Graz

Wien, Februar 2023

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

1	EINLEITUNG	4
1.1	AUFGABENSTELLUNG	4
1.2	UNTERSUCHUNGSGEBIET	5
2	BESTANDSANALYSE	7
2.1	STRUKTURDATEN.....	7
2.2	VORHANDENE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR	10
2.3	UNFALLGESCHEHEN MIT RADFAHRBETEILIGUNG (UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN)	13
2.4	BEFAHRUNG	15
2.5	VERKEHRSZÄHLUNGEN.....	17
3	ONLINE BEFRAGUNG / BÜRGERBETEILIGUNGSPROZESS	19
4	MÄNGELANALYSE	21
4.1	MÄNGELANALYSE.....	21
4.2	MAßNAHMENVORSCHLÄGE	25
4.3	PRIORITÄTENREIHUNG.....	29
5	PLANUNG	31
5.1	POTENZIAL FÜR DEN RADVERKEHR	31
5.2	GRUNDSÄTZLICHE ZIELE DES INFRASTRUKTURAUSBAUS FÜR DEN RADVERKEHR	32
5.3	VERKEHRSWUNSCHLINIEN	34
5.4	NETZPLANUNG.....	35
5.5	RADVERKEHRSANLAGEN	37
5.5.1	<i>Haupttradroute HR1 Grazer Straße – Mariazeller Straße</i>	37
5.5.2	<i>Haupttradroute HR2 Stadtplatz bis Bahnhof</i>	38
5.5.3	<i>Haupttradroute HR3 Wr. Straße – Semmering Radweg R46</i>	40
5.5.4	<i>Haupttradroute HR4 Mürzthalradweg R5</i>	41
5.5.5	<i>Haupttradroute HR5 Verbindung HR2 – HR4</i>	42
5.5.6	<i>Haupttradroute HR6 Grüne Insel – Stadtwerke</i>	43
5.5.1	<i>Haupttradroute HR7 Stadtplatz – Semmering Radweg R46</i>	45
5.5.2	<i>Wichtige Nebenrouten und Zukunftsprojekt</i>	46
5.6	RADABSTELLANLAGEN.....	51
5.7	BESCHILDERUNG	54
5.8	WIRKUNGSANALYSE.....	56
6	BEWUSSTSEINSBILDENDE MAßNAHMEN	60
7	VERZEICHNISSE	63
7.1	QUELLENVERZEICHNIS	63
7.2	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	64
7.3	FOTOVERZEICHNIS.....	64
7.4	TABELLENVERZEICHNIS	65
8	ANHANG	66
8.1	FRAGEBOGEN.....	66
8.2	UMFRAGEERGEBNISSE	69
8.3	DOKUMENTATION DER BEFAHRUNG VOM 16.09.2020	77
8.4	VERKEHRSZÄHLUNGEN.....	88

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Firma nast consulting ZT GmbH wurde von der Stadtgemeinde Mürzzuschlag und unter Kofinanzierung durch das Land Steiermark mit der Ausarbeitung eines Radverkehrskonzeptes im Planungsraum Mürzzuschlag beauftragt. Die Bearbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit der Stadtgemeinde Mürzzuschlag und dem Land Steiermark. Die Bearbeitungsschritte erfolgen unter Berücksichtigung der strategischen Vorgaben der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025.

Die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 stellt die folgenden 8 Ziele in den Fokus:

- Radverkehr stärken
- Siedlungsschwerpunkte und starke ÖV-Korridore
- Ganzheitliche Planung: Radverkehrskonzepte als Basis
- Multimodalität – Verknüpfung Rad und ÖV
- Verkehrssicherheit
- Radfahren als Lebensgefühl
- Begleiten und messen
- Kooperation, Strukturen und Budgetmittel

Die Radverkehrsstrategie hat 3 wichtige Säulen, welche in der Planung zu berücksichtigen sind:

- A Planen und Bauen
- B Kommunizieren und Motivieren
- C Organisieren und Kooperieren

Zur Steigerung des Radverkehrs in der Steiermark sind alle Planungen und Umsetzungen integriert voranzutreiben um die Ziele der Strategie zu erreichen.

Der vorliegende Bericht betrifft die erste Stufe Planen und Bauen.

In die Planung wird der Regionale Mobilitätsplan (RMP) Obersteiermark Ost miteinbezogen. Im Zuge einer Befragung sehen VertreterInnen aus der Region Obersteiermark Ost den Ausbau, Attraktiveren und Bevorzugung des Umweltverbundes grundsätzlich positiv. Als Ziel im Regionalen Mobilitätsplan ist für Mürzzuschlag die rasche Umsetzung der Maßnahmen bzw. der Abschluss entsprechender Rahmenvereinbarungen mit dem Land Steiermark definiert.

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts erfolgt eine raumstrukturelle Analyse und darauf aufbauend eine Problemanalyse. Anhand der aufgezeigten Mängel wird eine Netzplanung durchgeführt. Zusätzlich werden Standorte für Radabstellanlagen und ein Leitsystem an Knotenpunkten entwickelt. Anhand einer Wirkungsanalyse wird eine Prioritätenreihung für Maßnahmen erstellt. Als Ergebnis wird eine Maßnahmentabelle und eine Dokumentation inklusive Netzplan und Geodaten des Planungsprozesses sowie eine Kostenschätzung an den Auftraggeber übergeben.

1.2 Untersuchungsgebiet

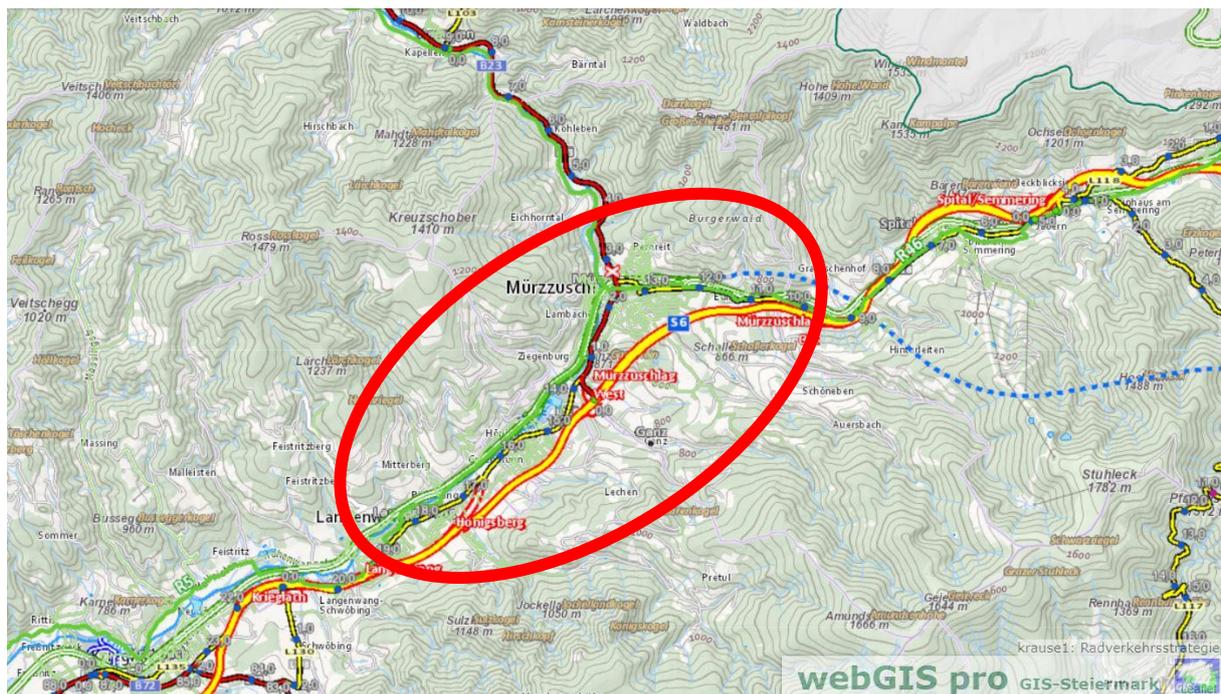
Das Untersuchungsgebiet besteht aus dem Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Mürzzuschlag, die ein zentraler Ort im Bezirk Bruck-Mürzzuschlag ist. Die Nachbargemeinden sind Spital am Semmering, Neuberg an der Mürz und Langenwang. In Mürzzuschlag befinden sich mehrere Schulen sowie bedeutende Industriestandorte. Mürzzuschlag ist im regionalen Entwicklungsprogramm für die Region Obersteiermark Ost als regionaler Industrie- und Gewerbestandort definiert. Das Ziel im regionalen Entwicklungsprogramm ist die Sicherung der Standortvoraussetzungen für bestehende Betriebe sowie der langfristigen Sicherung regional bedeutsamer Flächenpotenziale für die industriell-gewerbliche Nutzung. Eine entsprechende Vorrangzone in Hönigsberg ist in der Vorrangzonenkarte ausgewiesen.

Mürzzuschlag ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Die S 6 Semmering Schnellstraße führt südlich von Mürzzuschlag durch den Ganzsteintunnel. Die Anschlussstellen Mürzzuschlag-Ost und Mürzzuschlag-West binden die Stadtgemeinde an das hochrangige Straßennetz an. Südlich der Ortschaft Hönigsberg befindet sich die Halbanschlussstelle Hönigsberg.

Mürzzuschlag wird im öffentlichen Verkehr derzeit stündlich im Fernverkehr mittels ÖBB RailJet bzw. EuroCity sowie im Nahverkehr mit der Schnellbahnlinie S9 angebunden. Zweistündlich wird ein Regionalzug nach Payerbach-Reichenau geführt. Der Bahnhof befindet sich nord-östlich des Stadtzentrums. Die Haltestelle Hönigsberg wird ab 2022 nicht mehr bedient und die Haltestelle ist geschlossen. Mehrere Buslinien verbinden Mürzzuschlag mit Krieglach, Semmering und Mariazell. Der Busbahnhof befindet sich etwa 300 Meter vom Bahnhof entfernt.

In Mürzzuschlag befinden sie die touristischen regionalen Hauptradrouten mit den Zielen Mariazell, Semmering und Bruck/Mur. Im RMB wird Mürzzuschlag als Potentialraum Alltagsradverkehr ausgewiesen. Wesentlich ist im Potenzialraum Alltagsradverkehr die Entwicklung von attraktiver, leistungsfähiger und lückenloser Radverkehrsinfrastruktur für die alltägliche Nutzung sowie die Integration von ÖV-Haltestellen (Bus und Bahn) durch Zubringerstrecken. Weiters sind hochwertige Radabstellanlagen und ergänzende Bewusstseinsbildung wichtige Punkte um den Radverkehr zu fördern.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Mürzzuschlag



Quelle: GIS Steiermark

Im folgenden Kapitel werden die Bestandsdaten erhoben.

2 Bestandsanalyse

2.1 Strukturdaten

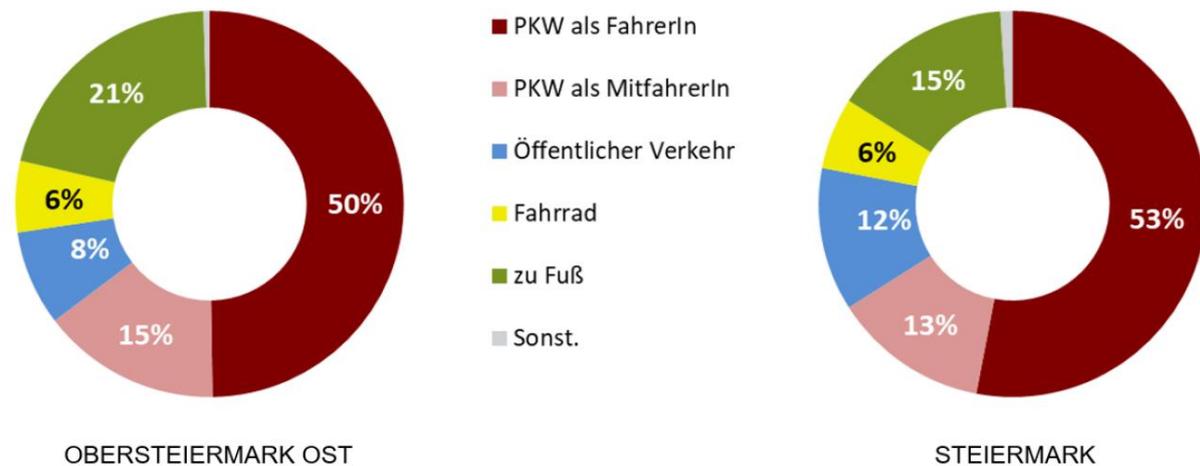
Mürzzuschlag hat 8.531 EinwohnerInnen zum Stand 01.01.2020. In der Stadtgemeinde befinden sich 628 Unternehmen, die insgesamt 4.457 Personen beschäftigen (Statistik Austria, Stand 01.01.2020).

Im Jahr 2015 erfolgte im Zuge der Steiermärkischen Gemeindereform die Zusammenlegung von Mürzzuschlag und Ganz. Im 1. Quartal des Jahres 2015 kam es aufgrund der Gemeindezusammenlegung mit Ganz zu einer Erhöhung der Bevölkerung um etwa 350 EinwohnerInnen (Statistik Austria, Stand 01.01.2015).

Die Bevölkerung der Stadtgemeinde Mürzzuschlag nimmt seit den letzten Jahren kontinuierlich geringfügig ab ausgenommen das Jahr 2015.

Bei der Betrachtung der Ein-, Aus und Binnenpendler (SchülerpendlerInnen und ErwerbspendlerInnen) zeigt sich, dass es per Letztstand 31.10.2018 insgesamt 2.470 EinpendlerInnen, 1.627 AuspendlerInnen und 1.811 BinnenpendlerInnen in der Stadtgemeinde Mürzzuschlag gab. Die überwiegende Mehrheit der EinpendlerInnen kommt aus dem Mürztal. Die Gemeinden Langenwang, Neuberg an der Mürz und Krieglach machen zusammen bereits knapp die Hälfte aller EinpendlerInnen aus. 19,4 % der EinpendlerInnen kommen aus der Gemeinde Langenwang, die weniger als 10 km vom Zentrum Mürzzuschlag entfernt liegt. Bei den AuspendlerInnen nach Gemeinden zeigt sich, dass Graz mit einem Anteil von etwa 9 % die wichtigste Gemeinde ist. Danach folgen Gemeinden im Mürztal, die zusammen einen Anteil von mehr als die Hälfte aller AuspendlerInnen umfassen.

Der Modal Split von 2013/2014 für die Region Obersteiermark Ost zeigt, dass fast zwei Drittel der Wege mit dem Pkw als FahrerIn oder MitfahrerIn durchgeführt werden. Der Radverkehrsanteil beträgt 6 %. Der Anteil im öffentlichen Verkehr beträgt 8 % aller Wege und liegt damit unter dem Niveau der gesamten Steiermark und der Fußverkehrsanteil mit 21 % über dem Landesdurchschnitt.

Abbildung 2: Modal Split an Werktagen in der Region Obersteiermark Ost und Steiermark

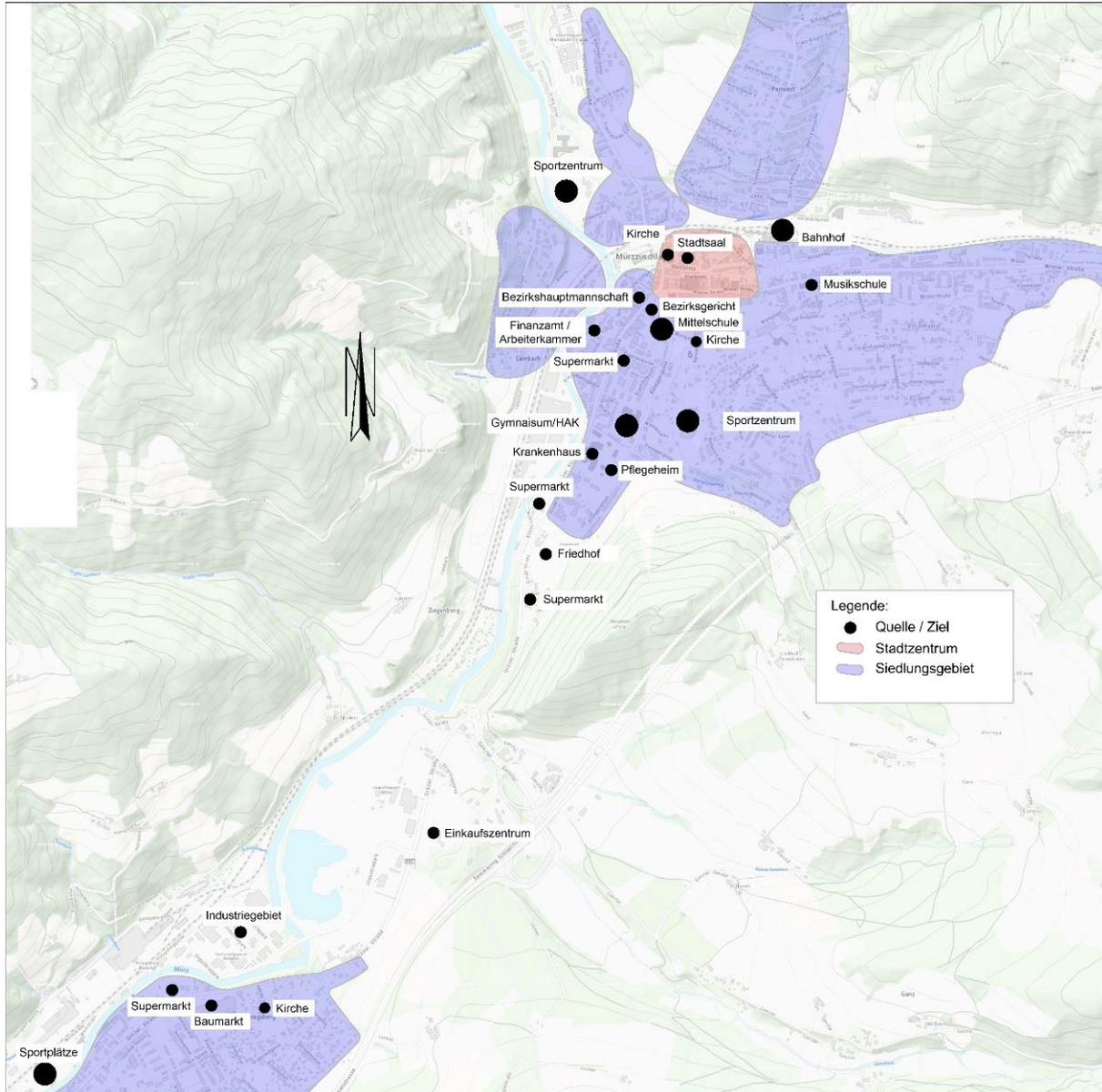
Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2018)

Die Stadtgemeinde Mürzzuschlag ist ein wichtiger Schulstandort für den Bezirk. In der Stadtgemeinde befinden zwei Volksschulen, eine Neue Mittelschule, eine Polytechnische Schule, eine Bundeshandelsakademie und ein Gymnasium/Realgymnasium. Laut Informationen der Stadt besuchen mehr als 1.500 Schülerinnen und Schüler die verschiedenen Schultypen. Über das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler sind keine gesonderten Erhebungen bekannt.

In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs dargestellt. Diese beinhalten die Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Behörden und Freizeiteinrichtungen. Sie liegen überwiegend entlang der B 23 Grazer Straße und der L 118 Wiener Straße sowie deren Nebengassen. In Hönigsberg befinden sich Einkaufsmöglichkeiten im Einkaufszentrum Mürz-Center sowie in der Grazer Straße im Ortsgebiet.

Aufgrund der bedeutenden Lage der Stadt Mürzzuschlag als regionales Zentrum und als Schul-, Arbeitsplatz- und Einkaufszentrum ergeben sich eine hohe Anzahl an Ein- und AuspendlerInnen aus den umliegenden Gemeinden. Aufgrund der relativ kurzen Distanzen besteht für den Alltagsverkehr ein hohes Potenzial. Dieses Potenzial kann durch Infrastrukturmaßnahmen zur Steigerung des Alltagsradverkehr genutzt werden. Wesentlich ist die Anbindung der umliegenden Ortsteile und Gemeinden.

Abbildung 3: Wichtige Quellen und Ziele in Mürzzuschlag



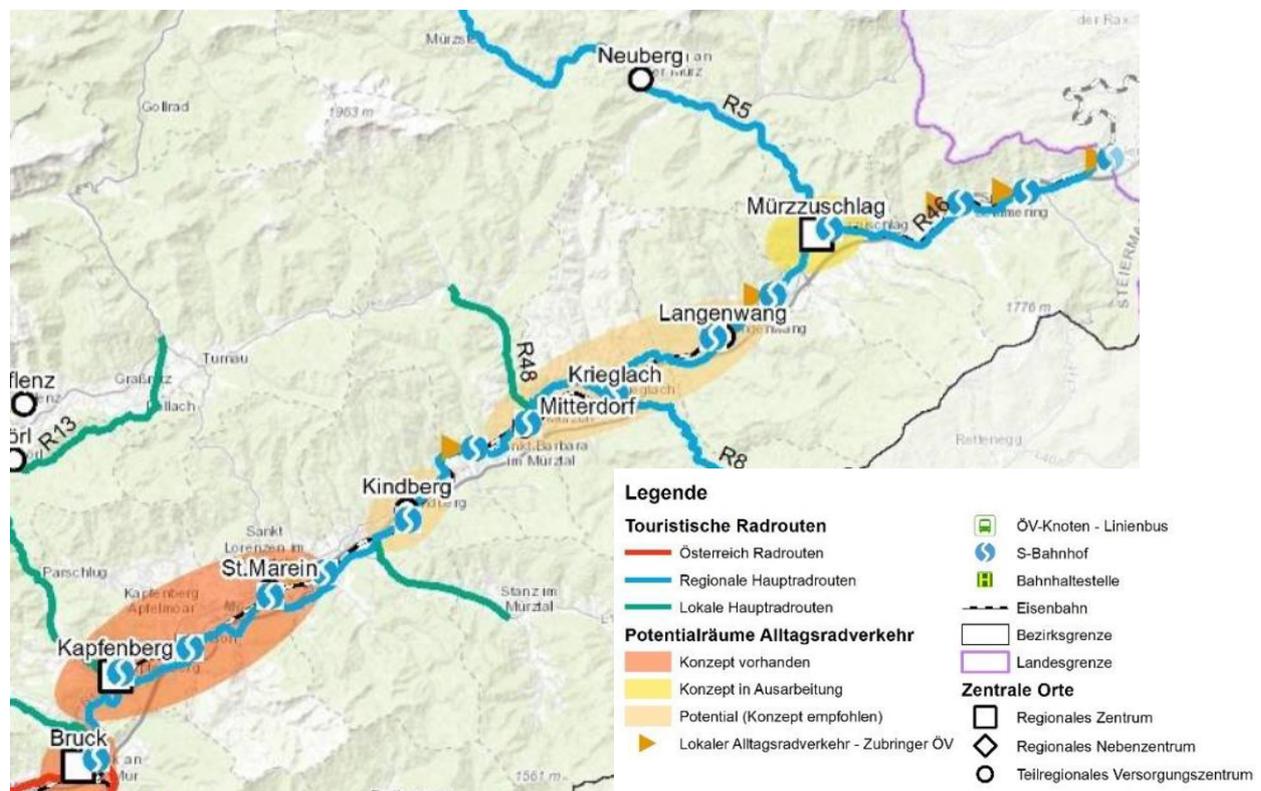
Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

2.2 Vorhandene Radverkehrsinfrastruktur

In der Stadtgemeinde Mürzzuschlag gilt eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgenommen auf Bundes- und Landesstraßen. Weiters gibt es eine Wohnstraße in der Wiener Straße.

Im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Mürzzuschlag befinden sich zwei regionale Hauptradrouten. Der R5 Mürztalradweg führt von Bruck an der Mur über Mürzzuschlag nach Mürzsteg. Der R46 Semmering Radweg beginnt am Stadtplatz in Richtung Osten. Die weitere Führung erfolgt in der Alleegasse und von dort entlang des Fröschnitzbaches sowie ab der Kreuzung Wiener Straße / Rosenhügel als Geh- und Radweg an der Wiener Straße in Richtung Semmering.

Abbildung 4: Lage der regionalen Hauptradrouten in Mürzzuschlag



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2020)

Neben den regionalen Hauptradrouten befinden sich im Untersuchungsgebiet folgende weitere Radverkehrsanlagen (gemäß StVO) bzw. Abschnitte im Mischverkehr, die Teil von Radrouten sind (siehe folgende Abbildung):

1. Geh- und Radweg entlang der Mürz bzw. der Südbahnstrecke vom Auweg bis zum Industriepark
2. Radroute (Teil der regionalen Hauptradroute Mürztalradwegs R5) zwischen Auweg und Mürzbrücke bei der Tennishalle (gemischte Führung mit dem Kfz-Verkehr)
3. Radroute (Teil der regionalen Hauptradroute Mürztalradwegs R5) in der Werkstraße (gemischte Führung mit dem Kfz-Verkehr)
4. Geh- und Radweg in Nord-Süd-Achse auf der Grazer Straße zwischen dem Friedhof und der Brauhausgasse
5. Radfahren gegen die Einbahn auf dem Stadtplatz und in der Max-Kleinoschegg-Gasse
6. Radroute (Teil der regionalen Hauptradroute Semmering Radwegs R46) in der Alleegasse
7. Geh- und Radweg entlang der Südbahnstrecke und der Wiener Straße ab dem Rosenhügel

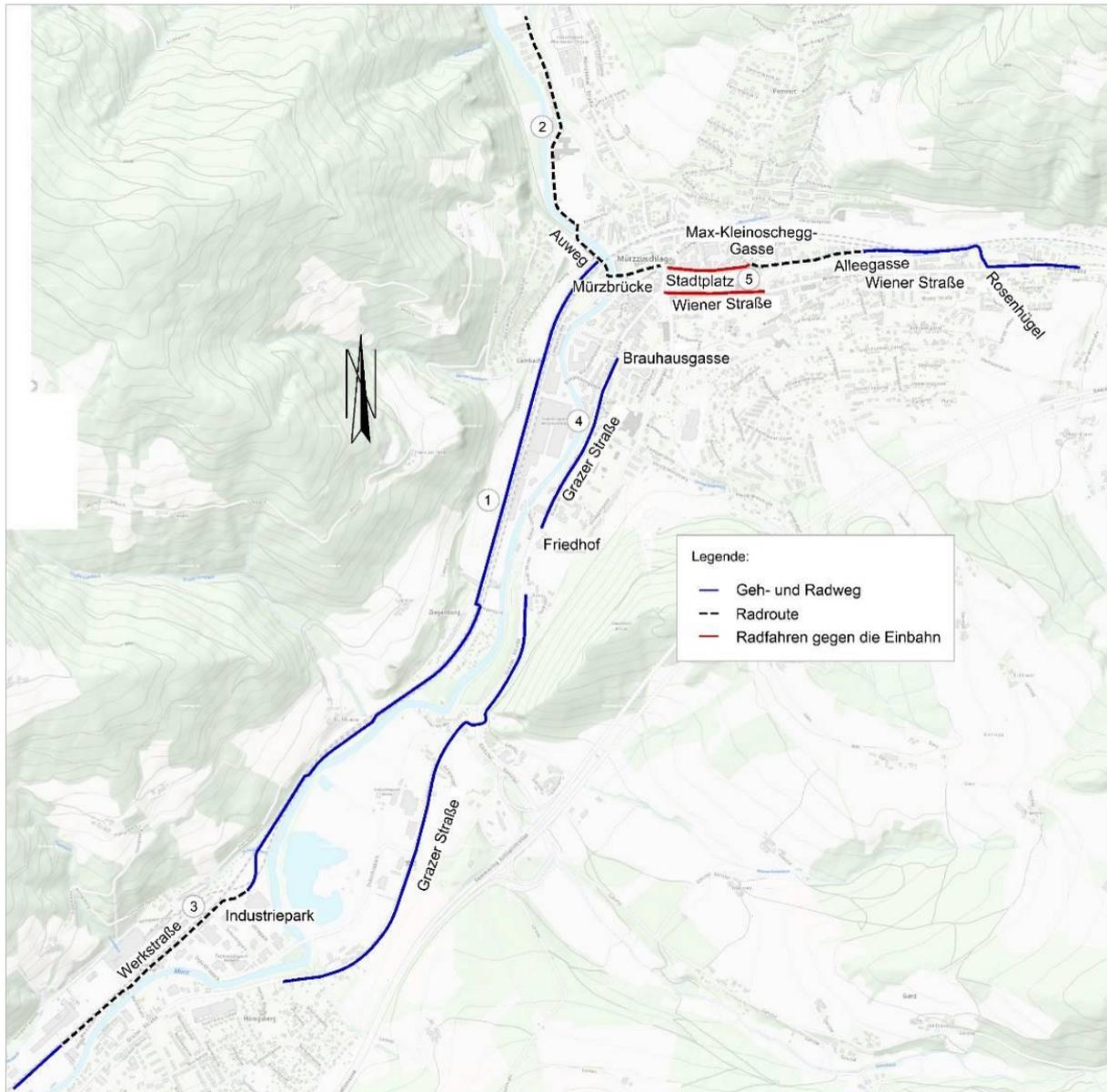
Kunstabau:

- Brücke über die Mürz im Bereich der Einmündung Fröschnitzbach
- Brücke über den Fröschnitzbach als Geh- und Radweg im Bereich L 118 Wiener Straße ONr. 97
- Brücke über den Ganzbach mit Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht im Bereich der B 23 Grazer Straße ONr. 77

Wesentliche Bahnhöfe und Haltestellen:

- Bahnhof Mürzzuschlag (derzeit im Umbau)
- Haltestelle Mürzzuschlag Busbahnhof (Frachtenstraße)

Abbildung 5: Vorhandene Radverkehrsinfrastruktur



Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

2.3 Unfallgeschehen mit Radfahrbeteiligung (Unfälle mit Personenschaden)

Im Zuge der Untersuchung wurden Verkehrsunfälle, die in der österreichischen Unfalldatenbank (UDM) erfasst sind, für das Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Mürzzuschlag für die Jahre 2015 bis 2019 analysiert. Die Langliste wurde vom Land Steiermark zur Verfügung gestellt. Insgesamt wurden 22 Unfälle mit Personenschaden mit Radfahrbeteiligung in der österreichischen Unfalldatenbank registriert. Die meisten Unfälle wurden in der Grazer Straße verzeichnet.

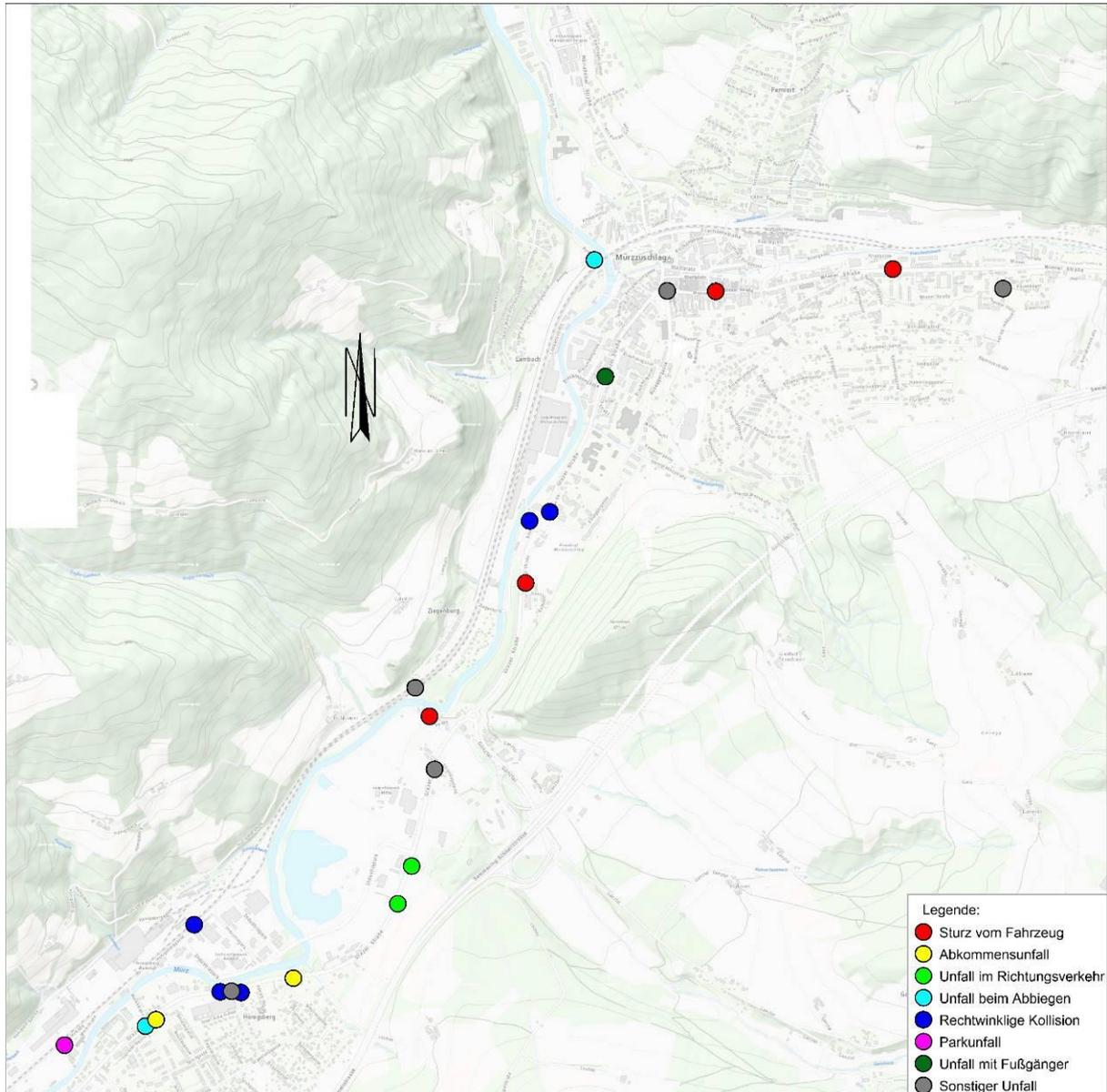
Im Streckenverlauf der Grazer Straße erfolgten hauptsächlich Unfälle an den Kreuzungen sowie Alleinunfälle.

Im Streckenverlauf der Wiener Straße im Ortsgebiet Mürzzuschlag erfolgten zwei Alleinunfälle sowie ein Unfall mit einem Fahrzeug.

Am Abschnitt des Mürzradwegs R5 wurden im Untersuchungszeitraum vier Unfälle verzeichnet. Zwei davon waren Unfälle an Knotenpunkten. Ein weiterer Unfall war mit einem parkenden Kfz und ein Unfall ein Eisenbahnunfall bei der Kreuzung des Geh- und Radwegs mit der Bahnstrecke.

In der folgenden Abbildung sind 21 Unfälle dargestellt. Ein weiterer Unfall liegt außerhalb des Kartenausschnitts.

Abbildung 6: Unfallsteckkarte (Unfälle mit Personenschaden mit Radfahrbeteiligung)



Quelle: Hintergrundkarte basemap.at; Unfalldaten: Kuratorium für Verkehrssicherheit

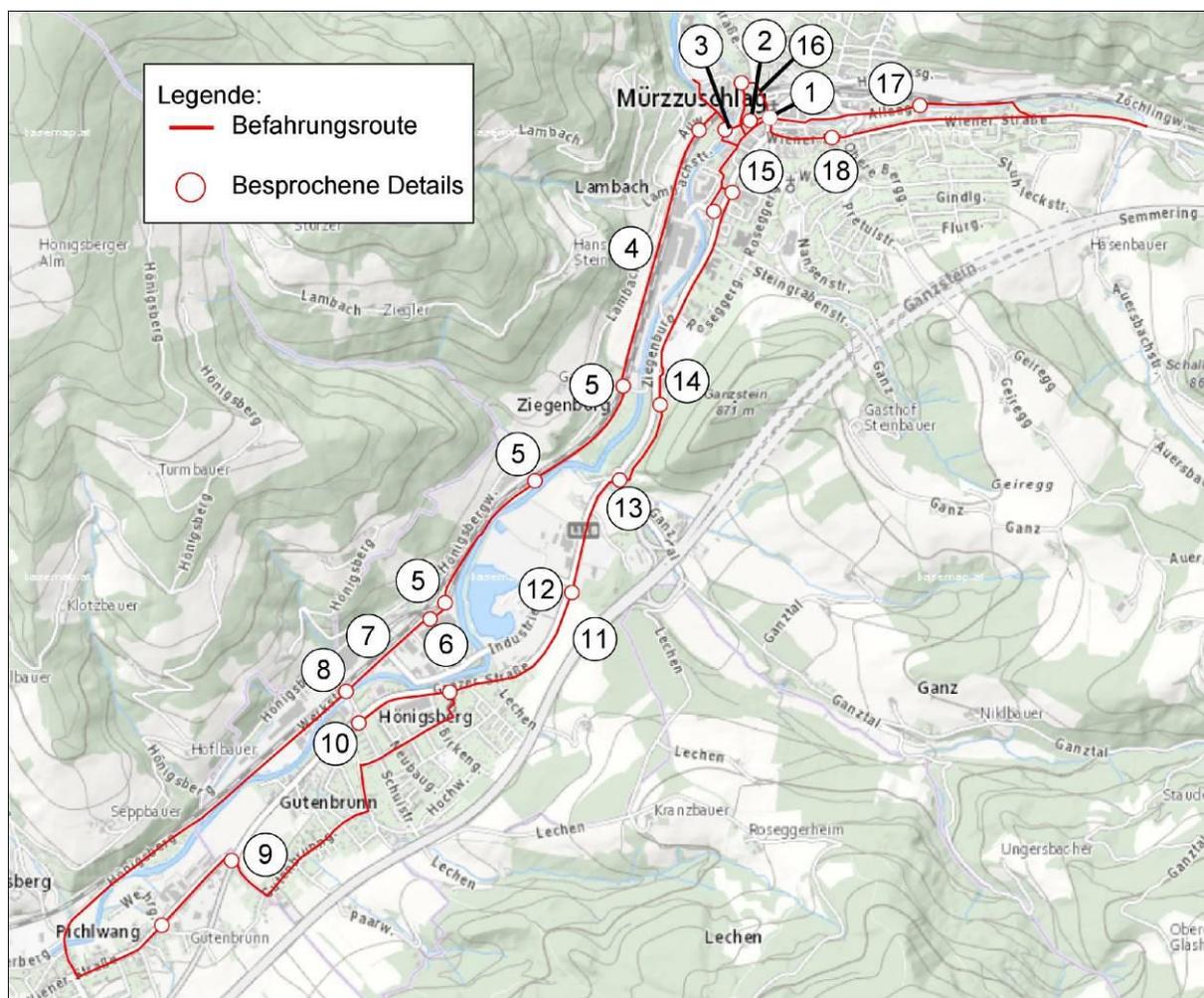
2.4 Befahrung

Am 16.09.2020 fand eine Befahrung mit Vertretern der Stadtgemeinde Mürzzuschlag, des Landes Steiermark und nast consulting statt. Die Befahrung diente zur Übersicht und Identifizierung von bestehenden Problemstellen, Neubauten und Planungen.

Bei der Befahrung wurde das gesamte Untersuchungsgebiet besichtigt und die Problemstellen identifiziert sowie die zukünftigen Planungen besprochen. Die Anlageverhältnisse wurden geprüft und diskutiert.

Die Befahrungsrouten sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Die besprochenen Details sind nummeriert und im Anhang 8.3 detailliert beschrieben.

Abbildung 7: Befahrungsrouten 16.09.2020



Quelle: Hintergrundkarte basemap.at

Die geringen Breiten des Mürzradweg R5 entlang der Südbahn sowie den Semmering Radweg R46 wurden besprochen. Zudem ist der lückenhafte Abschnitt des Radwegenetzes entlang der B 23 Grazer Straße und geplante Änderungen (z.B. Errichtung eines Supermarktes im Bereich B 23 Grazer Straße) besprochen worden. Zum Teil sind in diesem Bereich Geh- und Radwege vorhanden, jedoch nicht durchgängig.

Es wurde vom Land Steiermark darauf hingewiesen, dass der Begleitweg neben der L118 Grazer Straße zwischen dem Kreisverkehr B23 Grazer Straße und dem Ortsbeginn von Hönigsberg zum Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht verordnet.

Die Befahrung stellt eine Grundlage für die Mängelanalyse im Kapitel 4 dar.

2.5 Verkehrszählungen

Am 16.09.2020 fanden Verkehrszählungen an mehreren wichtigen Punkten statt. Insgesamt wurden an 12 Zählorten Verkehrszählungen des Kfz-, Rad- und Fußverkehr im Zeitraum einer Stunde durchgeführt. Die detaillierten Ergebnisse befinden sich im Anhang.

Im Bereich des Mürztalradwegs wurden bei der Kreuzung mit der Lambachstraße zwischen 10:00 und 11:00 Uhr in Richtung Süden 15 RadfahrerInnen und in Richtung Norden 23 RadfahrerInnen registriert. Im selben Zeitraum wurden auf dem Geh- und Radweg 7 FußgängerInnen in Richtung Norden und 10 FußgängerInnen in Richtung Süden gezählt.

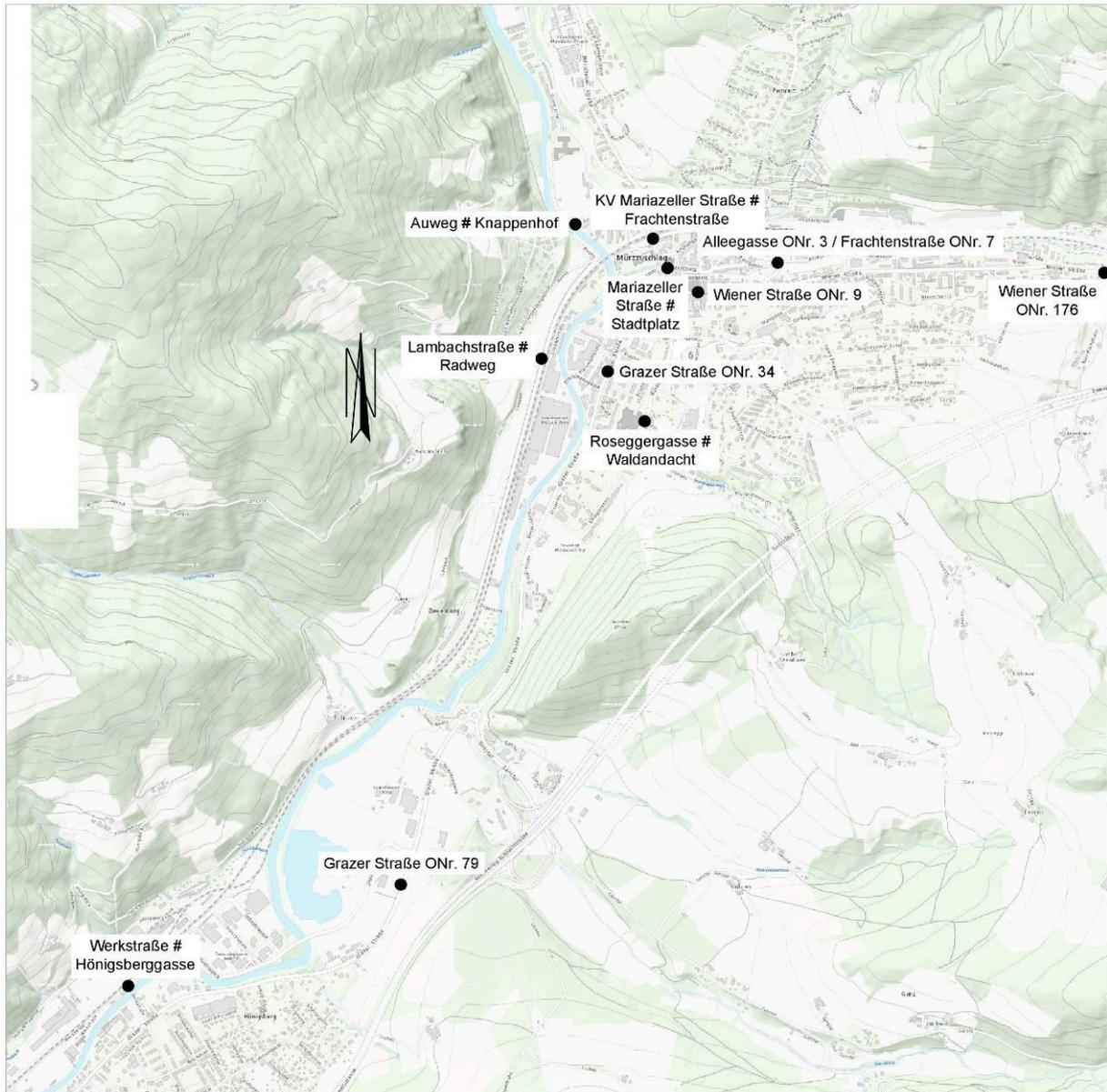
In der Alleegasse wurden in einer Stunde 7 RadfahrerInnen und 32 FußgängerInnen gezählt.

In der Grazer Straße wurden im Bereich des Industrieparks (Grazer Straße ONr. 79) 14 RadfahrerInnen (in beiden Richtungen) sowie im Zentrum (Grazer Straße ONr. 34) 8 RadfahrerInnen erfasst.

Vom Stadtplatz in Richtung Mürztalradweg R5 wurden im Bereich der Verkehrslichtsignalanlage über 20 RadfahrerInnen erhoben.

Diese gezählten Werte werden zu Spitzenzeiten des Radverkehrs überschritten. Es lässt sich jedoch feststellen, dass bei den Strecken und Kreuzungen ausreichende Leistungsfähigkeiten gegeben sind. Der Anteil der RadfahrerInnen am Gesamtverkehr im inneren Stadtbereich der Grazer Straße liegt im geringen Prozentbereich.

Abbildung 8: Übersicht der Verkehrszählorte



Quelle: Hintergrundkarte basemap.at

3 Online Befragung / Bürgerbeteiligungsprozess

Im Rahmen des Projekts wurde eine Online Befragung der BürgerInnen durchgeführt. Ziel war es, die Bedürfnisse der Bevölkerung in den Planungsprozess miteinfließen zu lassen und Probleme bei der Nutzung des Bestands aufzuzeigen. Die von den BürgerInnen aufgezeigten Probleme fließen in die Problemanalyse ein und werden bei den entwickelten Maßnahmen berücksichtigt.

Im November 2020 wurde in der Gemeindezeitung, auf der Gemeindehomepage als auch auf dem Internetauftritt des Bürgermeisters die Bevölkerung zur Teilnahme der Umfrage aufgerufen. Im Zuge der Umfrage wurden Meinungen, Kritik und Verbesserungsvorschläge zum Radverkehr abgefragt. Der Fragebogen ist im Anhang angeführt. Die Umfrage fand im Zeitraum von 6. November bis 13. Dezember 2020 statt. Im Folgenden werden die Ergebnisse zusammenfassend erläutert. Die detaillierten Umfrageergebnisse sind im Anhang 8.2 enthalten.

Bei der Befragung haben 64 Personen teilgenommen, wobei von den TeilnehmerInnen nicht alle Fragen beantwortet wurden. Die Mehrheit der TeilnehmerInnen war männlich und zwischen 26 und 60 Jahre alt und in Vollzeitbeschäftigung angestellt. Bei der Befragung zeigte sich eine hohe Verfügbarkeit von Pkw (90 %) sowie Fahrrad (80 %). E-Bikes stehen ebenfalls in jedem 3. Haushalt zur Verfügung.

Der Pkw wurde als das am häufigsten genutzten Verkehrsmittel zum Arbeits-/Ausbildungsort genannt. Etwa 20 % der TeilnehmerInnen gaben die Kombination Pkw und Fahrrad an. Etwa 30 % gaben an, zu Fuß zum Arbeits-/Ausbildungsort zu gehen. Zwei Drittel der TeilnehmerInnen gaben an, ihren Arbeits- und Ausbildungsort innerhalb von 15 Minuten zu erreichen. Lediglich 10 % der TeilnehmerInnen benötigen mehr als 60 Minuten zum Arbeits- oder Ausbildungsort. Dies zeigt sich auch bei dem Arbeits- und Ausbildungsort. Für rund 60 % der TeilnehmerInnen befindet sich der Arbeits- oder Ausbildungsort in der gleichen Ortschaft.

Bei der Frage der Fahrradnutzung zeigt sich, dass die 94 % der TeilnehmerInnen das Fahrrad in der Freizeit nutzen. Die Alltagsnutzung beträgt 44 %. Die Fahrradnutzung in der Sommersaison (April – Oktober) ist deutlich höher. Die Nutzung (fast) täglich bzw. mehrmals pro Woche beträgt in der Sommersaison über 60 %, während in der Wintersaison (November – April) mehr als die Hälfte der Befragten das Fahrrad gar nicht nutzt.

Am Wohnort haben nahezu alle TeilnehmerInnen die Möglichkeit ihr Fahrrad entweder im eigenen Haus / Wohnung / Garage oder im Fahrradkeller / -abstellraum abzustellen. Am Zielort können je 18 % ihr Fahrrad an einer Abstellanlage im öffentlichen Raum sowie einer Abstellanlage in der Arbeit abstellen. 27 % der TeilnehmerInnen kann ihr Fahrrad am Arbeitsort abstellen jedoch ist keine Abstellanlage vorhanden.

Die Radinfrastruktur wird überwiegend positiv bewertet, während Verbesserungsbedarf bei Anzahl und Ausstattung der Abstellplätze gesehen wird. Als Verbesserungsmöglichkeiten im Netz wird die Verbindung zwischen Mürzzuschlag und Hönigsberg sowie Semmering genannt. Weiters sind Verbesserungen im Standzentrum angeführt.

Größere und diebstahlssichere Radabstellanlagen werden insbesondere im Stadtzentrum / Stadtplatz, am Bahnhof und am Busbahnhof gewünscht. Weitere Nennungen sind bei Schulen, bei Bräuer Teiche und auf der Schneealm.

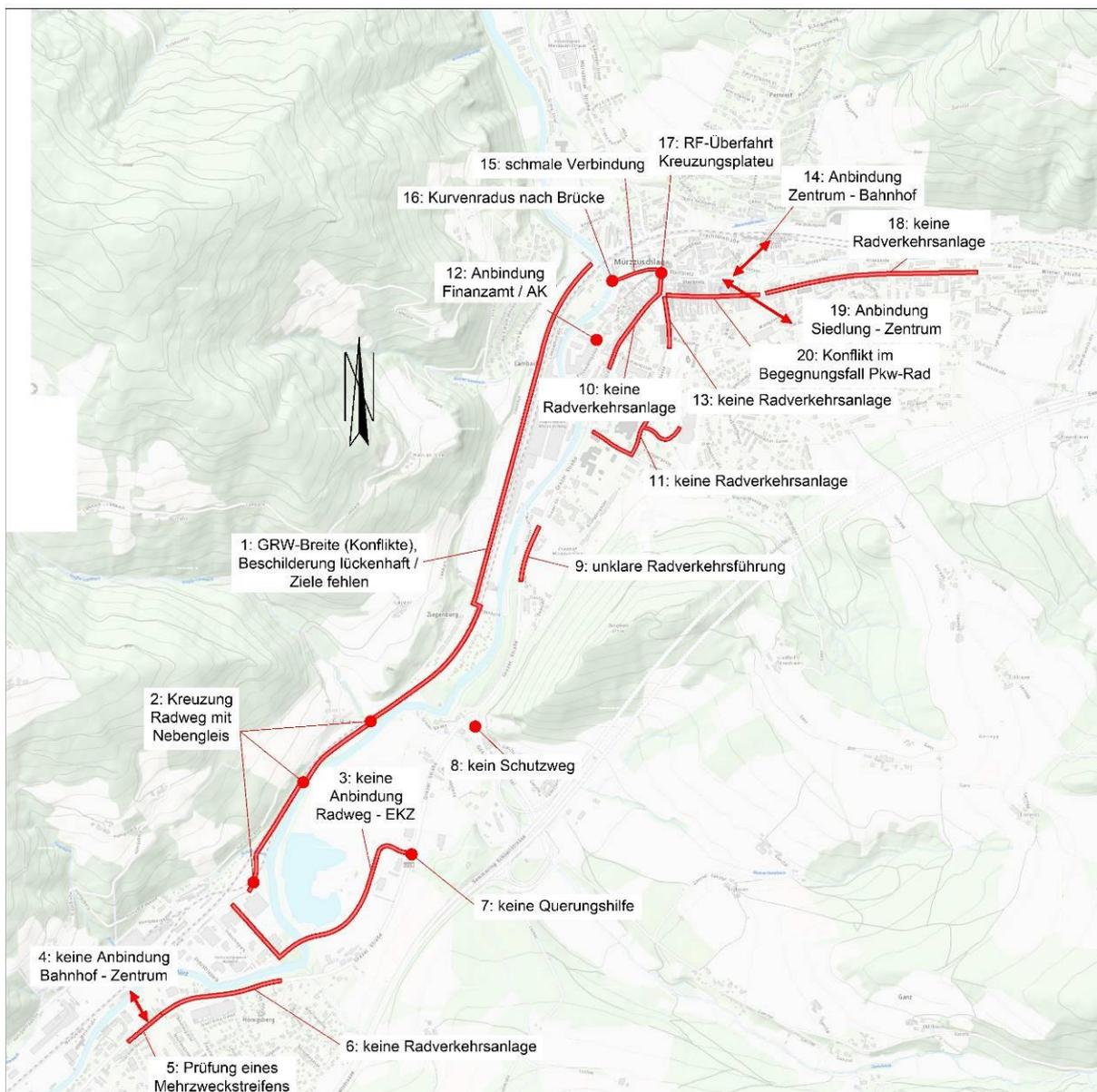
Die Umfrage zeigt, analog zur Bestandsanalyse, ein großes Potenzial für den Alltagsradverkehr. Die TeilnehmerInnen benötigen häufig nur wenige Minuten zum Arbeits- oder Ausbildungsort. Die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeits- oder Ausbildungsort sind gering. Die Fahrradverfügbarkeit im Haushalt ist grundsätzlich sehr groß. Ebenso besteht in nahezu allen Haushalten die Möglichkeit das Fahrrad sicher abzustellen. Von den TeilnehmerInnen der Online Befragung wurden Verbesserungen bei den bestehenden Radverkehrsanlagen sowie die Errichtung von neuen Radwegen zwischen den Nachbargemeinden als Wünsche angeführt. Weiters werden Verbesserungen bei Radabstellplätzen (Arbeitsplatz, Ausbildung, Geschäfte) gewünscht.

4 Mängelanalyse

4.1 Mängelanalyse

Zusätzlich zur Befahrung mit der Landes- und Gemeindevertretung (siehe Kapitel 2.4) erfolgte eine eigene Begehung durch nast consulting. Alle diskutierten und erhobenen Mängel sind in der Abbildung 9 verortet und wie folgt beschrieben. Die Mängelanalyse stellt die Grundlage für die Planungen dar. Maßnahmenvorschläge sind in Kapitel 4.2 enthalten.

Abbildung 9: Mängelanalyse



Quelle: Hintergrundkarte basemap.at; Eigene Erhebung

- 1: Auf dem Mürztalradweg R5 zwischen Auweg und Hönigsberg kommt es nach Aussagen der Gemeindevertretung aufgrund der Breite des Geh- und Radwegs zu Konflikten zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Vor allem in den Nachmittags- und Abendstunden kommt es zu höheren Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen. Auf diesem Abschnitt ist die Radwegführung des Mürztalradwegs beschildert, jedoch sind die Ziele nicht ausreichend gekennzeichnet. Dies stellt insbesondere für ortsunkundige RadfahrerInnen Probleme bei der Zielfindung dar.
- 2: Der Mürztalradweg R5 kreuzt im Verlauf drei Mal das Anschlussgleis zum voestalpine BÖHLER Bleche Werk. Vor dem Bahnübergang befindet sich lediglich das Verkehrszeichen Halt. Laut Gemeindevertretung fahren auf diesem Gleis rund zwei Züge pro Tag.
- 3: Zwischen dem Mürztalradweg R5 und dem Einkaufszentrum existiert keine Anbindung für den Radverkehr. Diese Anbindung wäre sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr relevant.
- 4: In Hönigsberg fehlt beim Mürztalradweg R5 die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Ortszentrum. Diese Anbindung ist sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr relevant.
- 5: Laut Landesvertretung soll ein Mehrzweckstreifen auf der Grazer Straße im Bereich der Werkstraße geprüft werden.
- 6: In Hönigsberg endet der Geh- und Radweg in der Grazerstraße bei der Ortseinfahrt. Im Ortsgebiet von Hönigsberg existiert keine Radverkehrsanlage in der Grazer Straße.
- 7: Bei der Kreuzung Grazer Straße / Industriepark (EKZ) existiert keine Querungshilfe zwischen dem straßenbegleitenden Gehweg (zukünftig Geh- und Radweg) zu den Geschäften auf der anderen Straßenseite.
- 8: Beim Kreisverkehr B 23 / Grazer Straße existiert für den Rad- und Fußverkehr kein Schutzweg bzw. keine Radfahrerüberfahrt. Als Querungshilfe ist eine Mittelinsel verfügbar. Es ist zu prüfen, ob zusätzliche Querungshilfen die Sicherheit erhöhen.
- 9: Auf der Grazer Straße im Bereich des Friedhofs befindet sich eine Nebenfahrbahn, die zur Zufahrt für den Friedhof verwendet wird. In diesem Bereich ist die Radverkehrsführung unklar geregelt.

- 10: Auf der Grazer Straße befindet sich ab der Brauhausgasse in Richtung Stadtzentrum keine Radverkehrsanlage auf der Grazer Straße. Laut Aussagen der Landesregierung war die Fortführung aufgrund einer Engstelle vor ONr. 23 nicht möglich.
- 11: Zwischen der Grazer Straße und dem Gymnasium / HAK in der Rosegggasse und dem Sportzentrum in der Waldandacht existiert keine Radverkehrsanlage.
- 12: Westlich der bestehenden Radverkehrsanlage in der Grazer Straße existiert keine Anbindung zum Finanzamt und Arbeiterkammer.
- 13: Im Stadtzentrum gibt es keine Anbindung zwischen der Wiener Straße und der Rosegggasse, da die Rosegggasse als Einbahn in Richtung Wiener Straße geführt wird. Am Beginn der Einbahn befinden sich die Mittelschule und die Polytechnische Schule.
- 14: Der Bahnhof ist aus dem Zentrumsbereich bzw. der Oberen Berggasse unzureichend angebunden. Nach dem Bahnhofsumbau stehen Radabstellplätze am Vorplatz zur Verfügung, um die Kombination von Fahrrad und Bahn zu fördern.
- 15: Die bestehende Verbindung zwischen Stadtplatz und Auweg verläuft über eine Verkehrsfläche vor der Volksschule und über eine Brücke. Die Breite der Verkehrsfläche vor der Volksschule ist gering. Am Ende der Brücke befindet sich ein Poller, wodurch die Durchfahrtbreite erschwert wird.
- 16: Die Brücke über die Mürz ist aufgrund der Kurvenradien nicht bequem zu befahren.
- 17: Bei der Kreuzung Mariazeller Straße / Stadtplatz befindet sich eine Verkehrslichtsignalanlage, die jedoch ausschließlich den Fußgängerverkehr regelt. Für den Radverkehr existiert keine markierte Radfahrüberfahrt.
- 18: Es existiert keine Radverkehrsanlage auf der Wiener Straße zwischen dem Ende des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs (Kreuzung Rosenhügel) und dem Beginn der Wohnstraße (Kreuzung Frachtenstraße).
- 19: Es besteht derzeit keine Anbindung des Radverkehrs zwischen dem Siedlungsgebiet im südöstlichen Bereich der Stadt und dem Zentrum.

20: In der Wohnstraße der Wiener Straße werden Konflikte im Begegnungsfall zwischen Fahrzeugen und dem Radverkehr berichtet.

4.2 Maßnahmenvorschläge

Im Folgenden sind die einzelnen Maßnahmen je Haupt- und Nebenradroute (siehe Kapitel 5) mit einer Grobkostenabschätzung und Umsetzungszeitraum dargestellt. Es erfolgte keine Detailplanung der Strecken- und Knotenbereiche. Die Kostenabschätzung wurde auf Basis der generellen Planung erstellt. Die Detailplanung erfolgt nach den Möglichkeiten des kommunalen Hausalters. Teilweise sind Maßnahmen an (Straßen-) Bauprojekte gekoppelt, deren Umsetzung sich möglicherweise verzögern kann. Dadurch kann es zu Verschiebungen in der Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen kommen.

Tabelle 1: Übersicht der geplanten Maßnahmen

Nr.	ID Maßnahmenliste	Ort	Maßnahme	Bewertung	Planungszeitraum	Kosten-schätzung
1	2143011001	Stadtplatz	Begegnungszone / Radfahren gegen die Einbahn	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr Platzcharakter führt zu geringen Geschwindigkeiten	mittelfristig	gering
2	2143011002	Mariazeller Straße	Geh- und Radweg	Gemischte Führung	mittelfristig	mittel
3	2143011003 – 2143011004	Königsbrunnengasse	Radfahren gegen die Einbahn	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr bzw. Radfahren gegen die Einbahn	mittelfristig	gering
4	2143011005 – 2143011006	Bleckmannngasse	Erschließung	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr Anbindung im Kreuzungsbereich Grazer Straße muss nach Bau des EKZ sicher-gestellt werden	mittelfristig	gering
5	2143011007	Grazer Straße (Bleckmannngasse – Friedhof)	Geh- und Radweg	Bestand	mittelfristig	gering
6	2143011008 – 2143011009	Grazer Straße (Friedhof)	Geh- und Radweg	Geh- und Radweg im Bereich des Frieschofs	mittelfristig	mittel
7	2143011010 – 2143011012	Grazer Straße (Friedhof – Hönigsberg)	Geh- und Radweg	Teilweise Bestand; Verlegung im Bereich der Bushaltestelle Mürzzuschlag Friedhof vorgesehen; Verbreiterungen und Verbesserungen;	mittelfristig	hoch

Nr.	ID Maßnahmenliste	Ort	Maßnahme	Bewertung	Planungszeitraum	Kosten-schätzung
8	2143011013	Grazer Straße (Ortsgebiet Hönigsberg)	Geh- und Radweg	Fortführung des Geh- und Radweges in dem Ortsgebiet Hönigsberg	mittelfristig	hoch
9	2143021001 – 2143021004	Stadtplatz – Bahnhof	Fußgängerzone ausgenommen Radfahrer bzw. Geh- und Radweg	Anbindung zwischen Wiener Straße – Stadtplatz – Bahnhof (via Toni-Schruf-Gasse) Ausführung als Fußgängerzone ausgenommen Radfahrer sowie Geh- und Radweg	kurzfristig	mittel
10	2143031002– 2143031004	Toni-Schruf-Gasse – Wiener Straße (Wohnstraße)	Fußgängerzone ausgenommen Radfahrer und Wohnstraße	Bereits verkehrsberuhigter Bereich	langfristig	gering
11	2143031005– 2143031007	Wiener Straße (Frachtenstraße – Rosenhügel)	Geh- und Radweg	Anbindung der Wiener Straße (Wohnstraße) und dem Siedlungsgebiet Entfall von ca. 31 PKW-Abstellplätzen an Engstellen	langfristig	hoch
12	2143031008	Wiener Straße	Geh- und Radweg	Verbesserungen im Bestand	langfristig	mittel
13	2143031009 – 2143031010	Wiener Straße	Geh- und Radweg	Fortführung des Geh- und Radwegs	mittelfristig	mittel
14	2143041001 – 2143041003	Grüne Insel – Auweg	Führung im Mischverkehr	Führung im Mischverkehr mit MIV möglich, da geringe Verkehrsstärken und eine erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorhanden sind	mittelfristig	gering
15	2143041004	Begleitweg Südbahn	Verbreiterung	Bereits 2019 und 2021 durchgeführt	mittelfristig	gering
16	2143041005 – 2143041006	Ziegenburg	Verlegung der Route	Führung auf der Fahrbahn; teilweise Verbesserungen	mittelfristig	mittel
17	2143041007 – 2143041008	Industriepark – Hönigsberggasse – Werkstraße	Bestand	Führung im Mischverkehr sowie bestehenden Geh- und Radweg	mittelfristig	mittel
18	2143041009	Werkstraße	Verbreiterung	Qualitätsverbesserungen durch Verbreiterungen	mittelfristig	hoch
19	2143051005 – 2143051006	Lambachstraße – Auweg	Führung im Mischverkehr	Führung im Mischverkehr mit MIV möglich, da geringe Verkehrsstärken und eine erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorhanden sind	mittelfristig	gering

Nr.	ID Maßnahmenliste	Ort	Maßnahme	Bewertung	Planungszeitraum	Kosten-schätzung
20	2143061001	Grüne Insel – Stadtwerke	Geh- und Radweg	Derzeit besteht ein Pfad um die Stadtwerke zu erreichen; Führung mittels Kehren aufgrund der Höhendifferenz notwendig	langfristig	hoch
21	2143071001	Zugang Bahnhof	Bestand	Neubau im Zuge des Bahnhofsbau		
22	2143071003 – 2143071004	Alleegasse	Erschließung	Von Bahnhof über Semmering Radweg und Siedlungsgebiet	mittelfristig	gering
23	2143071003 – 2143071004	Begleitweg Fröschnitzbach (inkl. Brücke)	Verbreiterungen	Verbreiterungen der bestehenden Infrastruktur inkl. der Fröschnitzbachbrücke	mittelfristig	hoch
24	2143071005	Weg neben Wr. Straße	Bestand	Teil des Semmering Radwegs R46	mittelfristig	gering
25	2143001001	Rosegggasse (Wr. Straße – Waldgasse)	Radfahren gegen die Einbahn	Reduktion des Umwegverkehrs für den Radverkehr Direkte Verbindung zwischen Stadtzentrum und Schulen sowie Siedlungsgebiet für den Radverkehr	langfristig	gering
26	2143001002	Rosegggasse (Wr. Straße – Steingrabensstraße)	Begegnungszone	Führen des Radverkehrs im Mischverkehr aufgrund der Verkehrsstärken möglich Aufgrund der beiden Schulen auch Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr Für den Kfz-Verkehr kommt es zu einer Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf 20 km/h	langfristig	gering
27	2143001003	Steingrabengasse	Bestand	Führen des Radverkehrs im Mischverkehr aufgrund der Verkehrsstärken möglich	langfristig	gering
28	2143001004	Wiener Straße	Wohnstraße (Bestand)	Zentrumsnahe Verbindung der Wiener Straße und dem Stadtplatz	langfristig	gering
29	2143001005	Werkstraße (Bahnhof – Grazer Straße)	Mehrzweckstreifen	Anbindung des Bahnhofs an das Ortszentrum Führung des Radverkehrs im Mischverkehr	langfristig	mittel

Nr.	ID Maßnahmenliste	Ort	Maßnahme	Bewertung	Planungszeitraum	Kosten-schätzung
30	2143001010	Grazer Straße (Brauhausgasse – Wr. Straße)	Geh- und Radweg	Fortführung des bestehenden Geh- und Radwegs Trennung des Kfz-Verkehrs und des Rad-Verkehrs aufgrund der Verkehrsmengen und Geschwindigkeit notwendig Bauliche Maßnahmen: - Breite des Linksabbiegestreifen bei der Brauhausgasse muss verringert werden - Punktuelle Verringerung der Fahrbahnbreite um ausreichende Breite des Geh- und Radwegs sicherzustellen	langfristig	mittel
31	2143001010 – 2143001011	Mariazeller Straße (Wiener Straße – Stadtplatz)	Begegnungszone	Gemischte Führung des Radverkehrs mit Kfz-Verkehr aufgrund der vorhandenen Querschnitte möglich; gleichzeitige Verbesserung für den Fußverkehr	langfristig	mittel
32	2143001008	Brauhausgasse	Radfahren gegen die Einbahn	Reduktion des Umwegverkehrs für den Radverkehr Direkte Verbindung zwischen Schulen und Siedlungsgebiet und Einkaufsmöglichkeiten in der Grazer Straße	langfristig	gering
33	2143001009	Waldgasse	Erschließung	Verbindung der Schulstandorte in der Rosegggasse und dem Bereich der Wiener Straße Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr	langfristig	gering
34	2143001010	Haasgasse	Radfahren gegen die Einbahn	Reduktion des Umwegverkehrs zwischen Siedlungsgebiet und Wiener Straße für den Radverkehr	langfristig	gering
35	2143001011 – 2143001012	Ziegenburg – Begleitweg Südbahn	Bestand	Führen des Radverkehrs im Mischverkehr sowie Nutzung des bestehenden Teilabschnitts des Mürztalesradweg R5	langfristig	gering
36	2143001013	Obere Bahngasse	Bestand	Führen des Radverkehrs im Mischverkehr	mittelfristig	gering
37	2143001014 – 2143001017	Max-Kleinoschegg-Gasse – Untere Beggasse – Alleegasse	Bestand	Teil des Semmering Radwegs R46	mittelfristig	gering
38	2143001018	Schottergrube	Zukunftsprojekt	Zukunftsprojekt		

Quelle: Eigene Erhebung

4.3 Prioritätenreihung

Eine kurzfristige Umsetzung aller geplanten Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist nicht realistisch. Die Maßnahmen werden daher in drei Dringlichkeitsstufen unterschieden. Durch die Prioritätenreihung erfolgt eine strukturierte Umsetzung in mehreren Stufen. Dabei werden die finanziellen Möglichkeiten im kommunalen Haushalt als auch die benötigte Zeit für die Detailplanung berücksichtigt.

1. Dringlichkeitsstufe

- HR2 Stadtplatz bis Bahnhof
- HR4 Mürzradweg R5

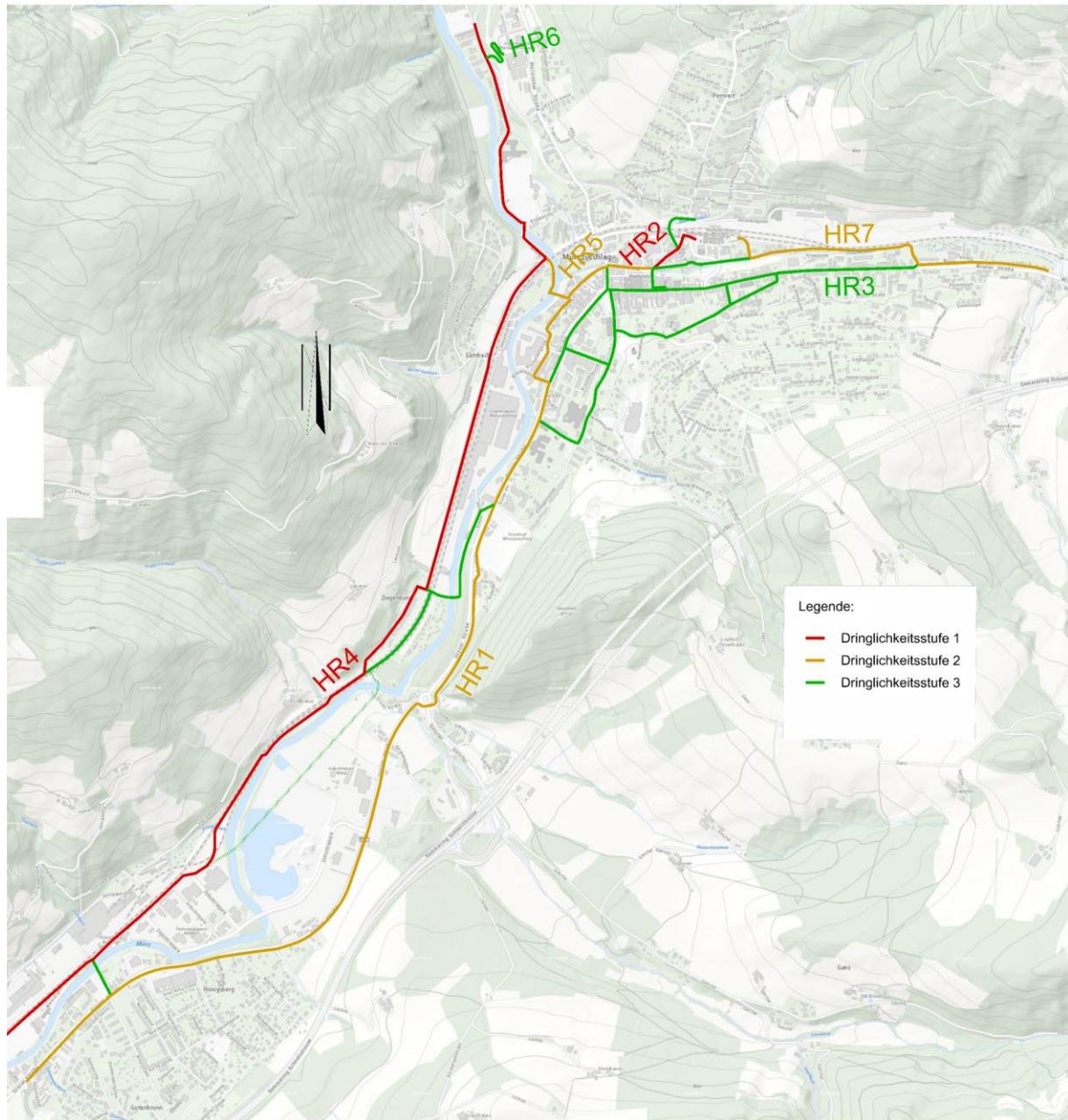
2. Dringlichkeitsstufe

- HR3 Stadtplatz - Semmering Radweg R46 (Abschnitt Rosenhügel – Edlach)
- HR7 Bahnhof - Semmering Radweg R46
- HR1 Grazer Straße – Mariazeller Straße
- HR5 Verbindung HR2 – HR4

3. Dringlichkeitsstufe

- HR6 Grüne Insel – Stadtwerke
- HR3 Stadtplatz – Semmering Radweg R46 (Abschnitt Stadtplatz – Rosenhügel)
- Nebenrouten

Abbildung 10: Prioritätenreihung



Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

5 Planung

5.1 Potenzial für den Radverkehr

Die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 sieht in Potenzialräumen einen Modal Split Anteil des Radverkehrs von 20 % bis 25 % vor. Diese Werte sind kurzfristig bis 2025 in Mürzzuschlag auch mit wesentlichen Qualitätsverbesserungen und Motivationen unrealistisch. Derzeit liegt der Radverkehrsanteil im Modal Split in Mürzzuschlag auf Basis der Zählraten im geringen Prozentbereich.

Unter Berücksichtigung realistischer Ziele und entsprechender Maßnahmen kann eine deutliche Zunahme des Radverkehrs erreicht werden. Ein Modal Split-Anteil von 10 % kann auch in Mürzzuschlag mittelfristig erzielt werden. Das würde zum derzeitigen Modal Split eine Vervielfachung des Radverkehrs bedeuten. Eine entsprechende Zielsetzung ist insbesondere für die Kapazitätserfordernisse der Radverkehrsanlagen erforderlich. Langfristig sind die Zielwerte des Modal Splits in Potentialräumen anzustreben.

Der mittelfristig angestrebte Radverkehrsanteil von 10 % bedeutet mehr als 3.000 Radfahrten täglich. In der Online-Befragung wurde angegeben, dass über 60 % der TeilnehmerInnen einen Zeitbedarf bis 15 Minuten zum Arbeits- bzw. Ausbildungsort benötigen. Dies sind Entfernungen, die jedenfalls für RadfahrerInnen und E-BikefahrerInnen attraktiv sind. Der hohe Anteil an PendlerInnen, die aus den anliegenden Gemeinden entlang des Mürztals nach Mürzzuschlag aus- bzw einpendeln zeigt ein hohes Potenzial für den Radverkehr. Die Befragungen haben gezeigt, dass derzeit das Fahrrad in Mürzzuschlag im Freizeitbereich wesentlich häufiger als im Alltagsverkehr genutzt wird. Die deutlich überwiegende Zahl der Personen fährt mit dem Pkw zum Arbeitsort, obwohl über 60 % der TeilnehmerInnen weniger als 15 Minuten zum Arbeitsplatz benötigen. Es ist daher aus verkehrstechnischen Gründen ein hohes Potential für den Radverkehr möglich.

5.2 Grundsätzliche Ziele des Infrastrukturausbaus für den Radverkehr

Das übergeordnete Ziel der Planung von Hauptradrouten ist die Förderung des Radverkehrs mit direkten Verbindungen zwischen den Zielen sowie ein hochwertiges Angebot an Radinfrastruktur mit hoher Nutzungsqualität, Sicherheit und Komfort.

Die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen hat bei der Planung einen großen Stellenwert. Es ist sicherzustellen, dass das Radverkehrsaufkommen (Bestand und Prognose) mit den geplanten Anlageverhältnissen übereinstimmt und die bestehenden Gegebenheiten berücksichtigt werden. Diesbezüglich stellt die Qualität der Radverkehrsanlage hinsichtlich Breiten, konfliktfreie Führung, geringer Umwegfaktor etc. einen wesentlichen Faktor bei der Planung dar.

Das Radverkehrsnetz wird in verschiedene Kategorien eingeteilt. Damit gehen unterschiedliche Anforderungen an das Radverkehrsnetz einher. Für die Planung werden zwei Ebenen dieser Hierarchie verwendet: Hauptradroute und Nebenroute.

Hauptradrouten:

Hauptradrouten sollten entsprechend den Anforderungen an Hauptradrouten im Alltagsverkehr gemäß der RVS 03.02.14 entsprechen. Damit wird eine hohe Qualität für den Radverkehr sichergestellt. Grundsätzlich verbinden Hauptradrouten wichtige Quell- und Zielpunkte auch über Gemeindegrenzen hinweg. Wesentlich ist ein lückenloses, durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz. Auf Hauptradrouten sollen RadfahrerInnen mit hohen Geschwindigkeiten möglichst direkt und umwegfrei geführt werden. Auf Hauptradrouten soll das Überholen und Begegnen möglich sein. Nach Möglichkeit soll der Radverkehr auf Hauptradrouten bevorrangt geführt werden. Dies gilt auch für Kreuzungen. An Knoten soll eine einfache und sichere Führung sichergestellt werden. Bei VLSA-Anlagen sollen kurze Wartezeiten für den Radverkehr realisiert werden. Nach Möglichkeit sind getrennte Anlagen zu verwenden oder in Bereichen mit geringen Geschwindigkeiten (≤ 30 km/h) im Mischverkehr zu führen.

Nebenrouten:

Nebenrouten verbinden Hauptradrouten untereinander und besitzen Sammel- und Erschließungsfunktion. Diese können sowohl auf getrennten Anlagen oder bei geringen Verkehrsstärken im Mischverkehr angelegt werden.

In verkehrsberuhigten Bereichen, die keine Straßen mit Routen aufweisen, kann der Radverkehr ohne besondere Maßnahmen im Mischverkehr abgewickelt werden.

Erfahrungsgemäß treten in Siedlungsgebieten, wenn keine überhöhten Kfz-Geschwindigkeiten auftreten, selten Unfälle mit RadfahrerInnen auf. Die Unfallanalyse hat auch gezeigt, dass die überwiegenden Radfahrurfälle in der hochbelasteten Grazer Straße stattfinden.

Die erforderlichen Regelbreite gemäß RVS sind grundsätzlich in der Planung anzustreben. Die Mindestbreiten sollten nicht unterschritten werden. In der Planung ist die jeweilige Breite und Qualität entsprechend des zukünftigen Radverkehrsaufkommen zu entwickeln.

Folgende Fragestellungen sind in der Planung zu berücksichtigen:

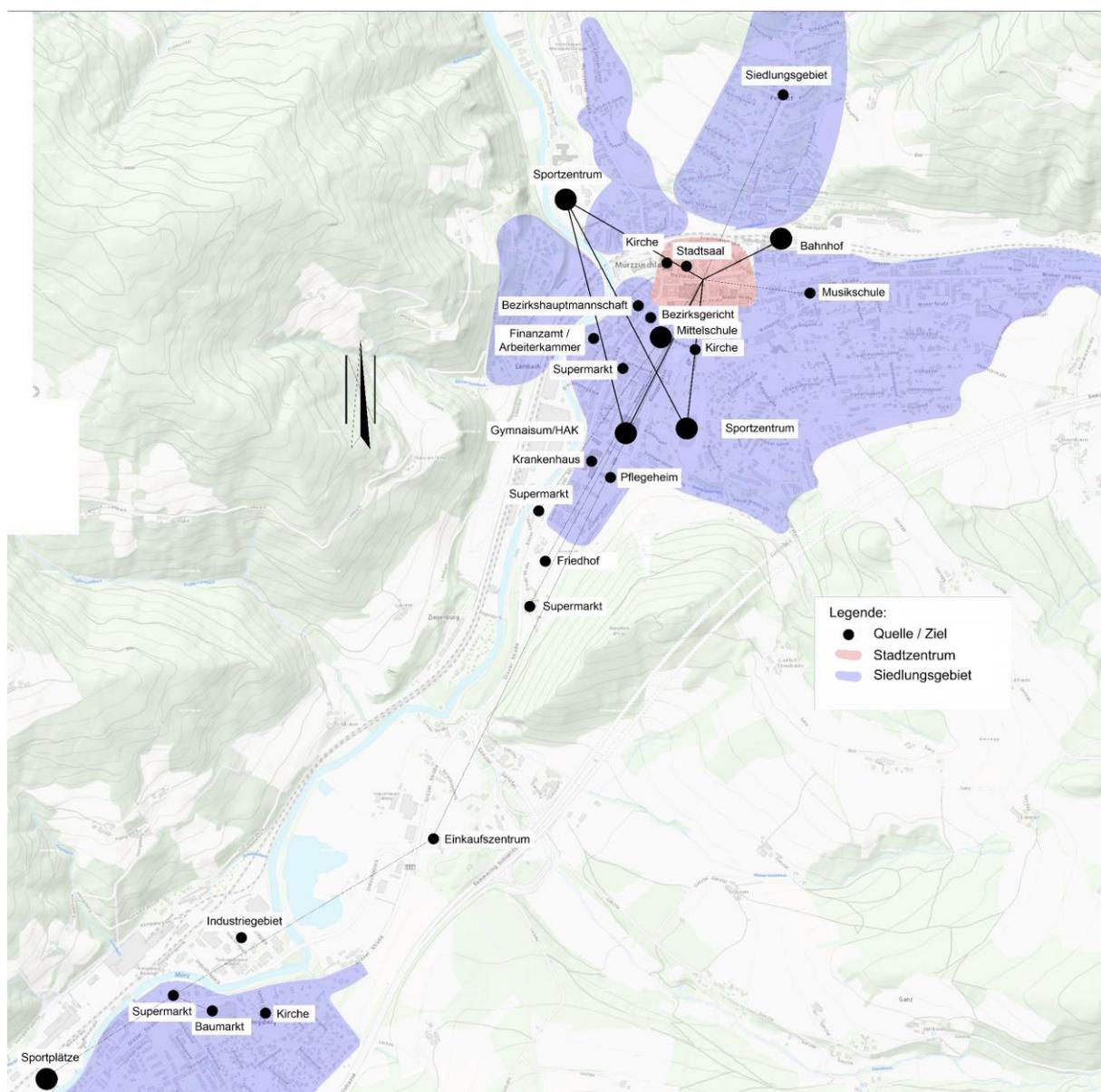
- | | |
|--|---|
| Fußgängerdichte: | Wie hoch sind die Fußgängerdichten sowie die erwarteten Radverkehrsdichten? |
| Verkehrsraumbreite: | Sind bei Begegnungsfällen Konflikte zu erwarten oder können diese beispielsweise durch gute Sichtverhältnisse minimiert werden? |
| Bedeutung der Verbindung für den Radverkehr: | Werden durch die Verbindung wichtige zentrale Ziele erschlossen? |
| Umweglängen: | Ist der Umwegfaktor gering, sodass RadfahrerInnen den Umweg annehmen? |
| Alternativrouten: | Erschließung der wesentlichen Bereiche durch die Alternativroute möglich? |

5.3 Verkehrswunschlinien

Die Wunschlinien für die regionalen Haupttradrouten sind überörtliche Verbindungen. Für die städtischen Bereiche stellen die Wohnungen, Betriebe, Schulen, Freizeitanlagen, Einkaufsgebiete, öffentliche Einrichtungen und Arbeitsplätze wichtige Verbindungen dar.

Es zeigt sich, dass die B 23 Grazer Straße und die L 118 Wiener Straße bis zum Stadtplatz wichtige und direkte Verbindungen für den Radverkehr darstellen. Weiters sind die Anbindungen der Schulen (Gymnasium, Mittelschule, Musikschule), des Bahnhofes und der Freizeitanlagen (Sportzentren) wesentlich. Ebenso sind wichtige Infrastruktureinrichtungen wie Finanzamt, Arbeiterkammer, Bezirkshauptmannschaft, Stadtsaal und Einkaufsgelegenheiten anzubinden.

Abbildung 11: Verkehrswunschlinien



Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

5.4 Netzplanung

Anhand der Wunschlinien wurde das Radverkehrsnetz entworfen. Dabei wurde auch das bestehende Radverkehrsnetz berücksichtigt.

Wesentlich für die Netzbildung der Radverkehrsanlagen sind durchgängige und verkehrssichere Haupttradrouten für den innerstädtischen Schüler-, Berufs-, Einkaufs- und Arbeitspendlerverkehr sowie der lückenlose Anschluss von Freizeiteinrichtungen.

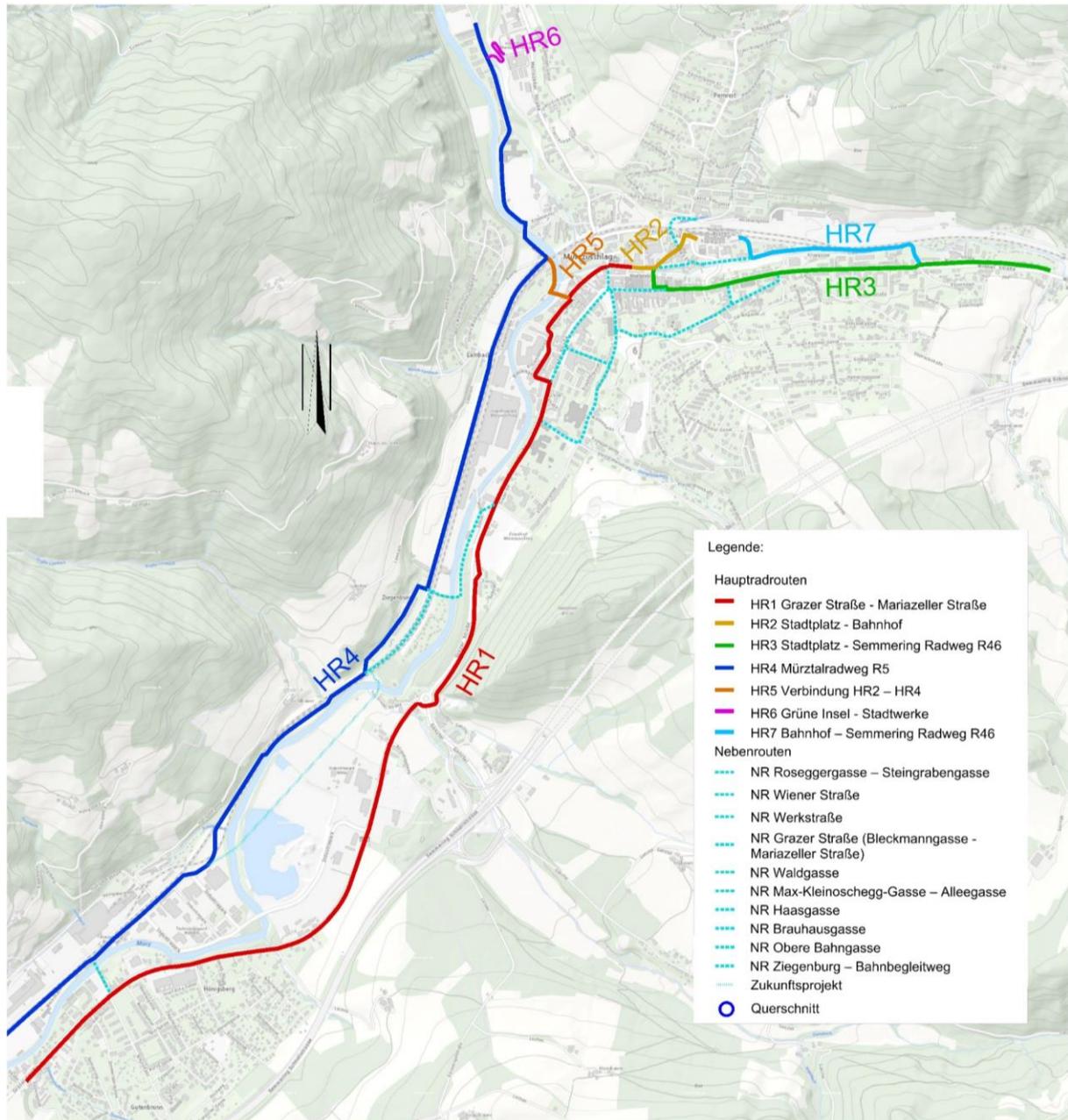
In der folgenden Tabelle werden die Haupt- und Nebenrouten mit Nummer, Route und Länge beschrieben und in Abbildung 12 verortet.

Tabelle 2: Übersicht der Haupt- und Nebenrouten

Nr.	Route	Länge [km]
HR1	Grazer Straße - Mariazeller Straße	3,9
HR2	Stadtplatz - Bahnhof	0,3
HR3	Stadtplatz - Semmering Radweg R46	2,4
HR4	Mürzradweg R5	5,2
HR5	Verbindung HR2 – HR4	0,6
HR6	Grüne Insel - Stadtwerke	0,2
HR7	Bahnhof - Semmering Radweg R46	0,8
NR	Erschließungsrouten (ohne Zukunftsprojekt)	4,3

Quelle: Eigene Erhebung

Abbildung 12: Übersicht der Haupt- und Nebenrouten



Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

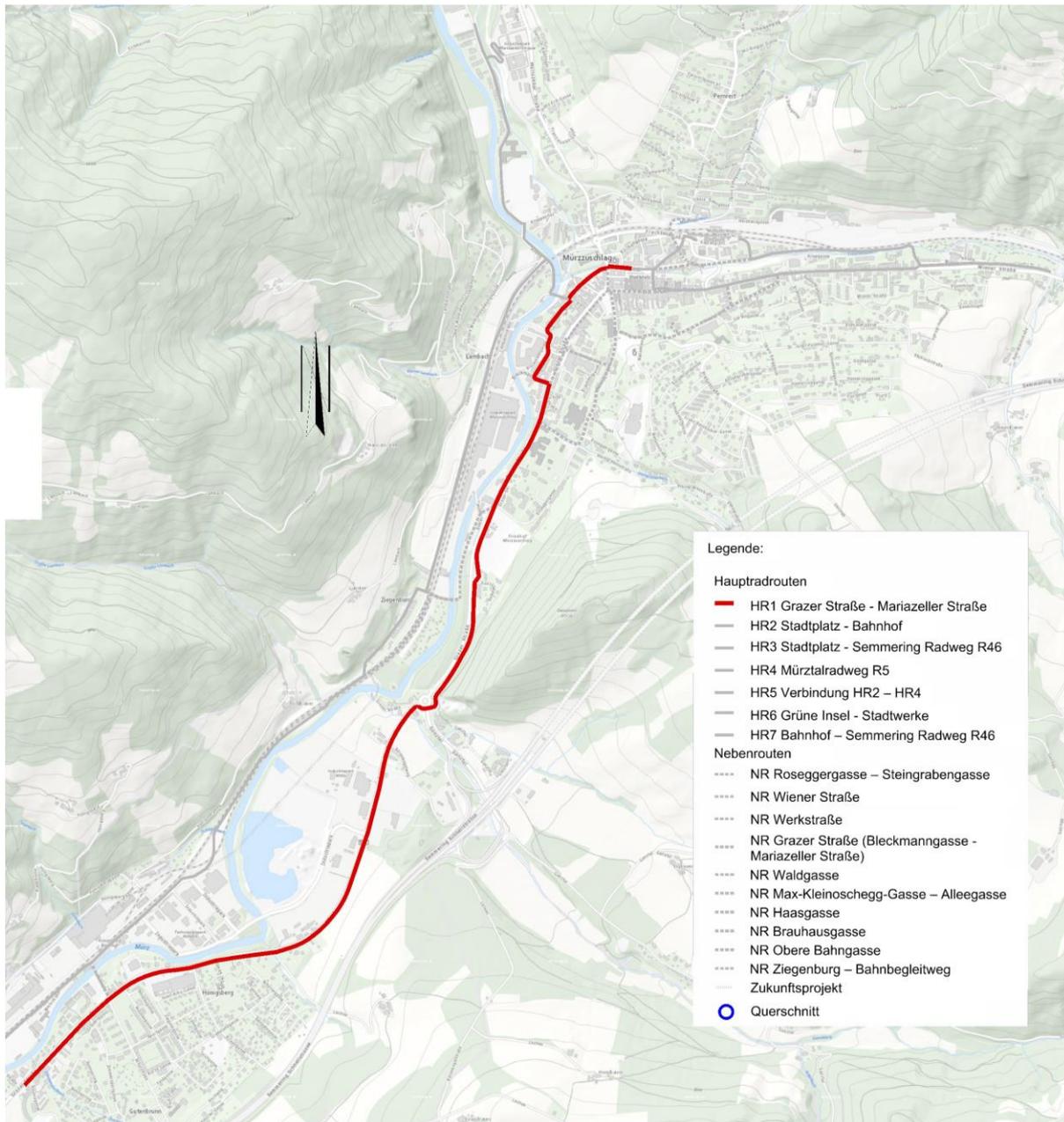
Die Radverkehrsanlagen in den inneren Stadtbereichen sind erforderlich, um zu den entsprechenden Zielen zu gelangen. Ohne diese Anlagen kann es zu Konflikten mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen und Nutzungen kommen, weshalb die Lösungen in enger Abstimmung mit der örtlichen Situation entwickelt wurden. Wesentlich ist auch die Verknüpfung der überregionalen Radrouten mit dem für den Planungsraum Mürzzuschlag entwickelten Zielnetz. Dadurch kann für die unterschiedlichen Wegezwecke des Radverkehrs eine hochwertige Vernetzung stattfinden.

5.5 Radverkehrsanlagen

Die Gliederung der Radverkehrsanlagen erfolgt in Hauptradrouten und Nebenrouten. Im Folgenden ist eine Kurzbeschreibung der einzelnen Hauptradrouten angeführt. Die einzelnen detaillierten Maßnahmen sind tabellarisch im Kapitel 4.2 dargestellt.

5.5.1 Hauptradroute HR1 Grazer Straße – Mariazeller Straße

Die Hauptradroute HR1 Grazer Straße – Mariazeller Straße bildet die wichtige Verbindung zwischen dem Stadtzentrum Mürzzuschlag und Hönigsberg. Hierbei wird auf teilweise bestehende Radverkehrsinfrastruktur zurückgegriffen. Der Beginn der Hauptradroute ist der Stadtplatz. Danach führt die Route im Mischverkehr in der Königsbrunnengasse und der Bleckmannngasse. Danach wird die Hauptradroute in der B 23 Grazer Straße als Geh- und Radweg geführt. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) von Nr. 1 – 8 angeführt.

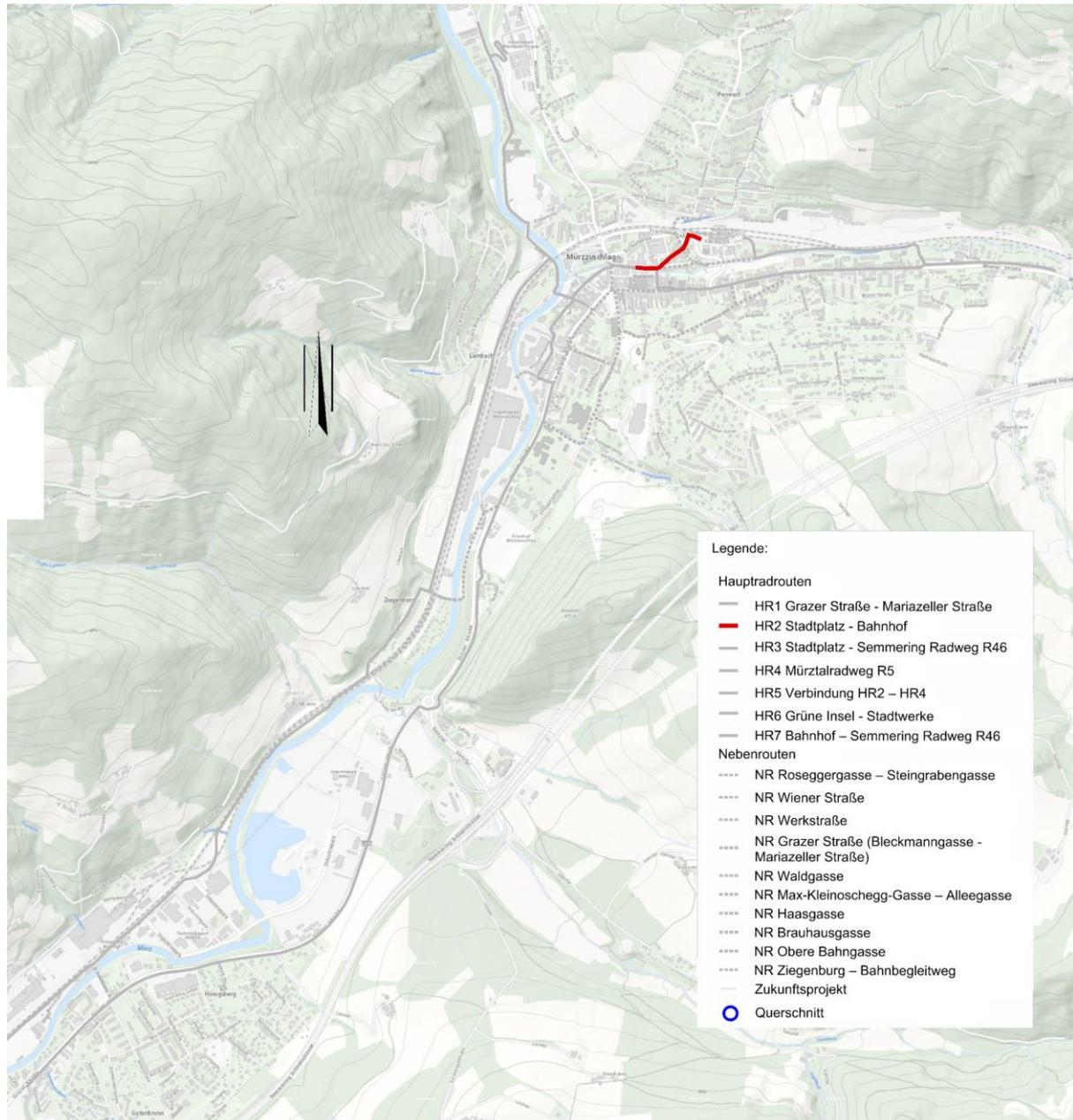
Abbildung 13: Hauptradroute HR1 Grazer Straße – Mariazeller Straße

Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

5.5.2 Hauptradroute HR2 Stadtplatz bis Bahnhof

Die Radverkehrsanlage schließt an die Hauptradroute HR1 am Stadtplatz an und verläuft über die Toni-Schruf-Gasse in Richtung Frachtenstraße weiter zum Bahnhof. Das Radfahren am Stadtplatz erfolgt als Radfahren gegen die Einbahn, die Fußgängerzone Toni-Schruf-Gasse kann für den Radverkehr geöffnet werden. Es wird damit eine verkehrssichere und direkte Anbindung des Bahnhofs an das Stadtzentrum sichergestellt. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 9 angeführt.

Abbildung 14: Hauptradroute HR2 Stadtplatz – Bahnhof

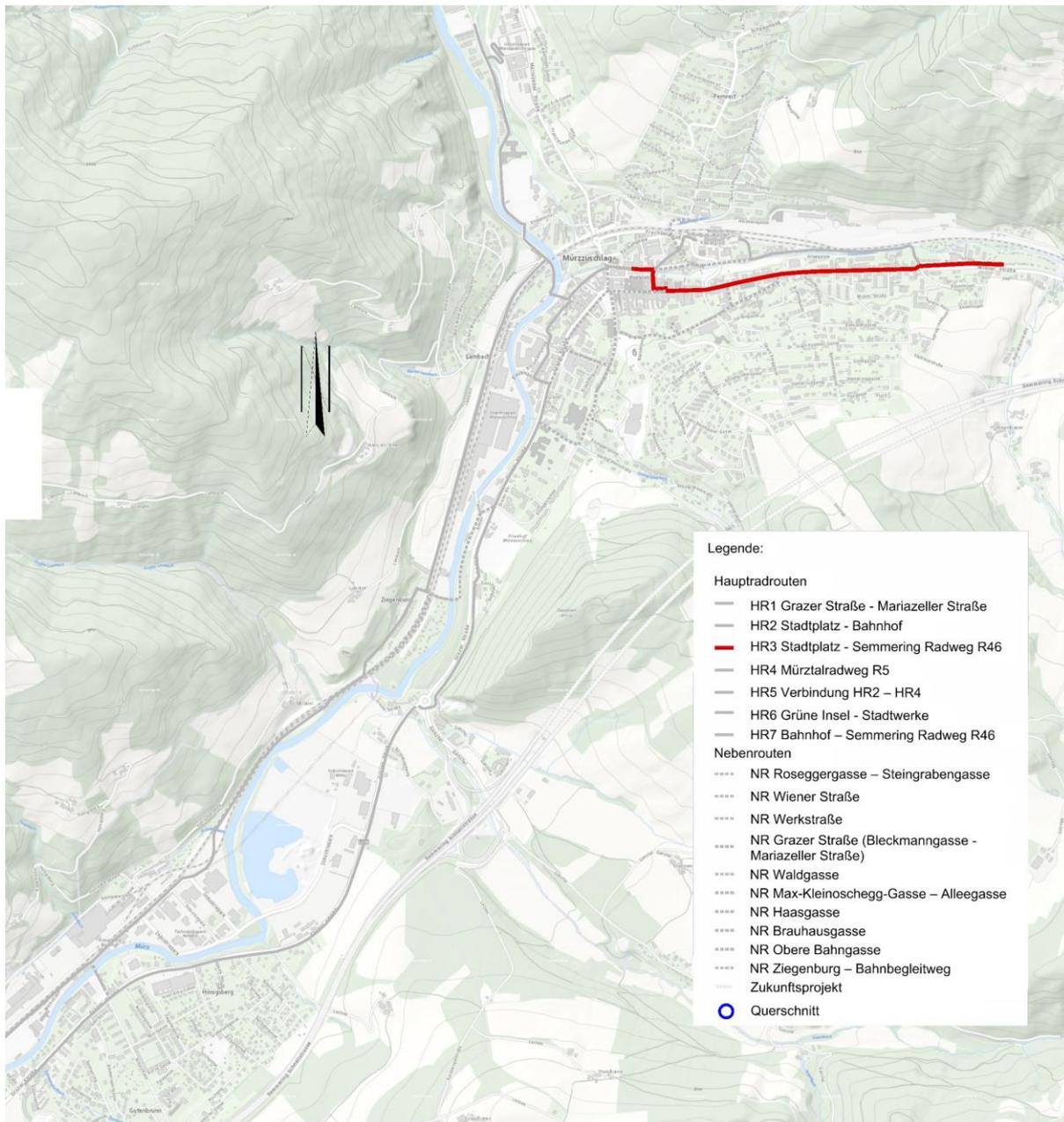


Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

5.5.3 Haupttradroute HR3 Stadtplatz – Semmering Radweg R46

Die Haupttradroute beginnt am Stadtplatz und führt über Fußgängerzone zur Wiener Straße im Bereich der Wohnstraße. Hier wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Weiters wird die Route als Geh- und Radweg entlang der L 118 Wiener Straße geführt. Dafür ist der Entfall von Stellplätzen erforderlich um die benötigte Breite des Geh- und Radwegs zu erreichen. Anschließend erfolgt die Führung auf dem bereits bestehenden Abschnitt des Semmering Radwegs R46. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) von Nr. 10 – 13 angeführt.

Abbildung 15: Haupttradroute HR3 Semmering Radweg R46



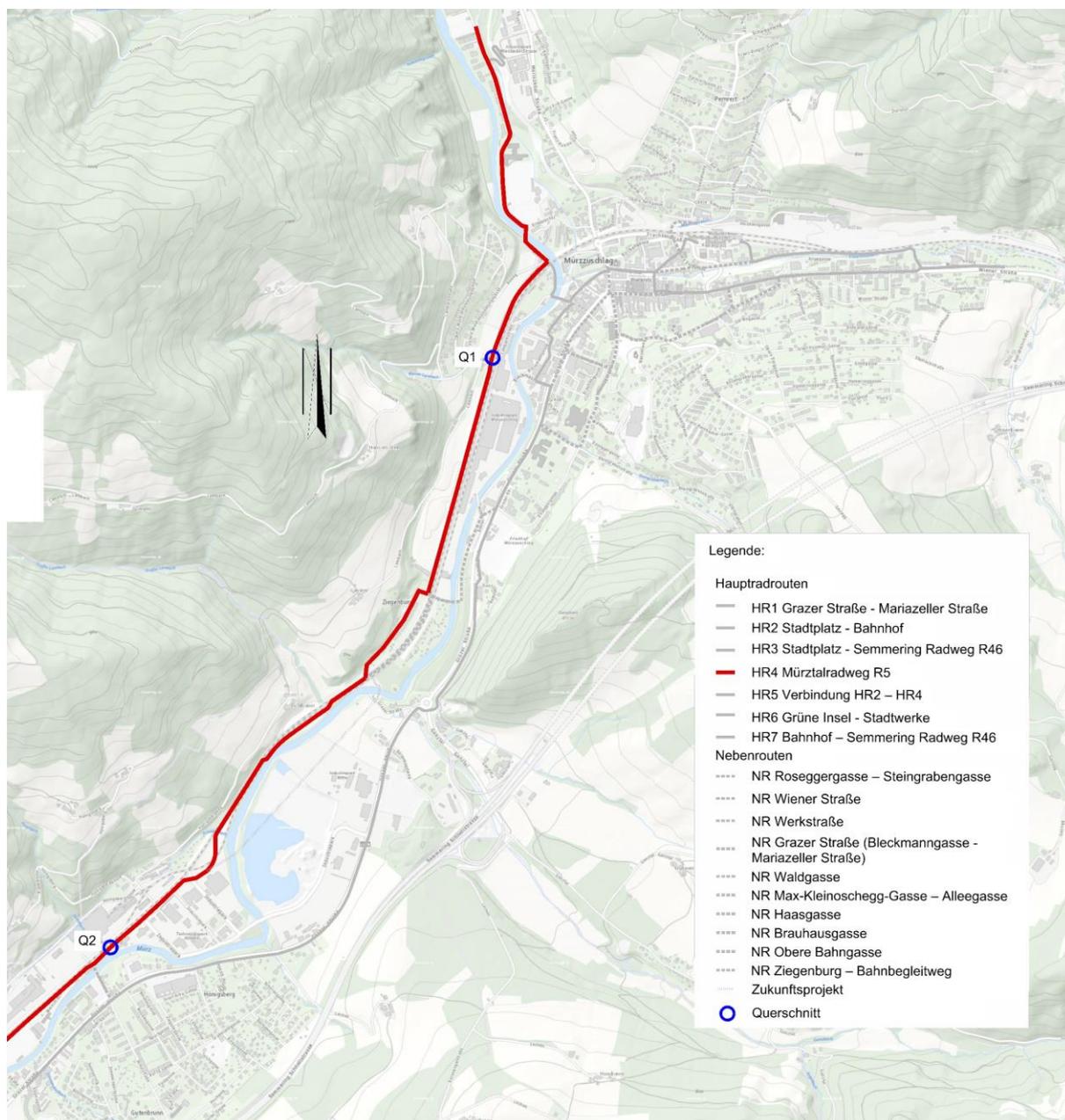
Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

5.5.4 Haupttradrouten HR4 Mürztalradweg R5

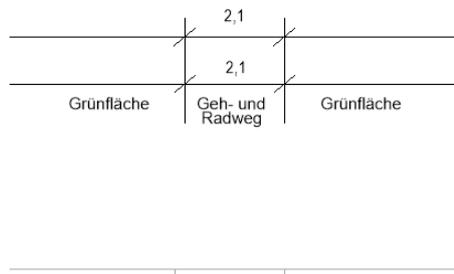
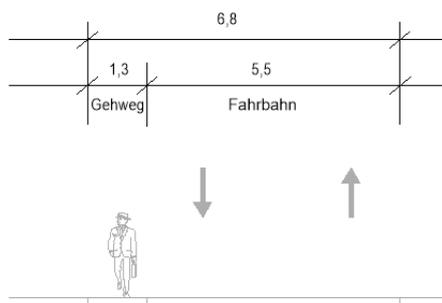
Die Führung der Haupttradrouten HR5 Mürztalradweg R5 erfolgt entlang der Bahn südlich der Stadt bis in den Norden Richtung Neuberg. Der Langstreckenradweg ist nicht durchgehend mit ausreichender Qualität für höhere Verkehrsstärken des Radverkehrs geeignet.

Weiters sind Details, wie Mischverkehr im Bereich Hönigsberg mit Kfz-Verkehr ohne eigene Verkehrsanlagen bzw. reservierte Fahrstreifen, Querungen der Bahn etc. mittelfristig je nach Bedarf zu verbessern. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) von Nr. 14 – 18 angeführt.

Abbildung 16: Haupttradrouten HR4 Mürztalradweg R5



Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

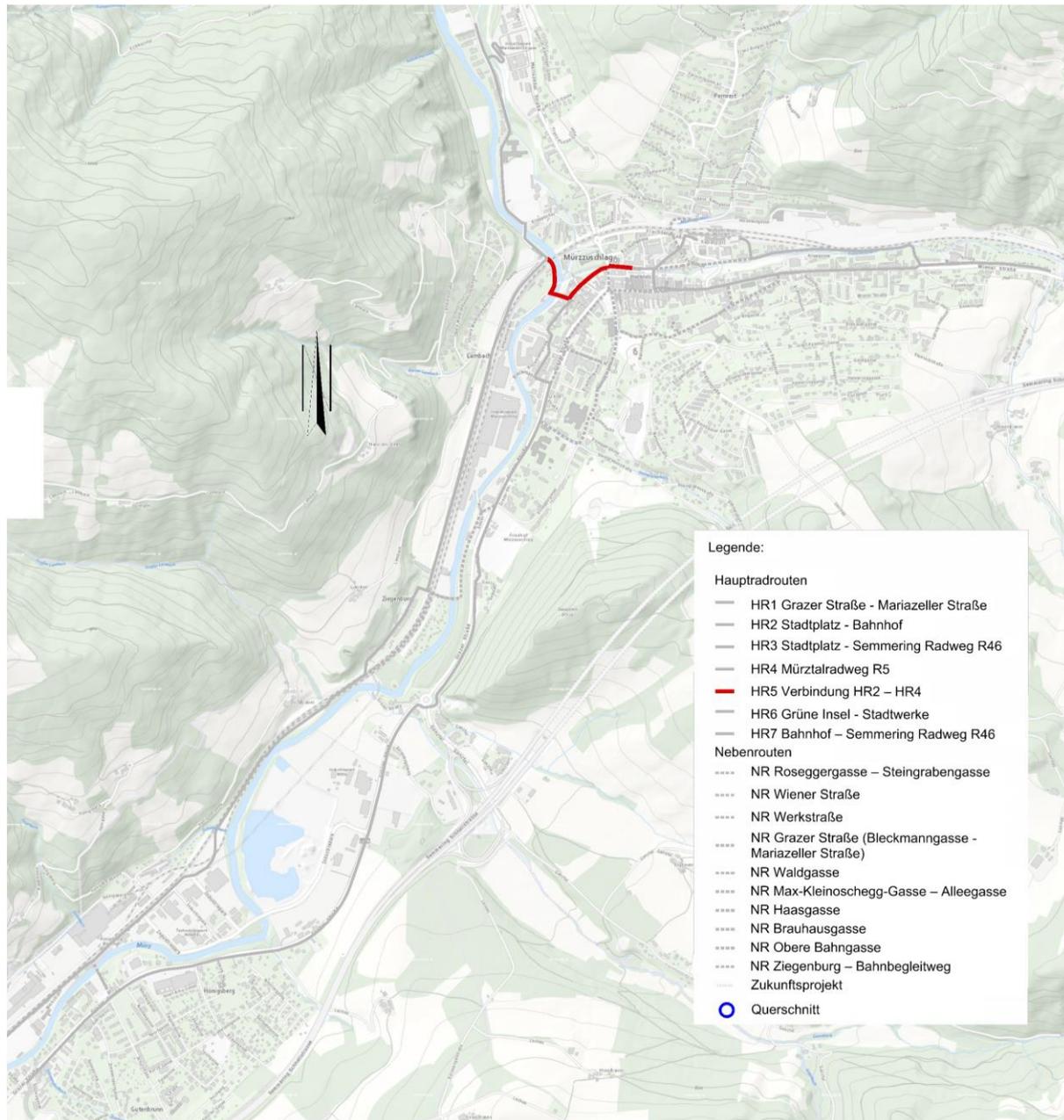
Abbildung 17: Ausgewählte Querschnitte des Bestands: Hauptradroute HR4 Mürztalradweg R5**Querschnitt 1 - Radweg bei Lambacherstraße ONr.7
Richtung Mürzzuschlag****Querschnitt 2 - Werkstraße ONr. 6
Richtung Mürzzuschlag**

Quelle: Eigene Erhebung

5.5.5 Hauptradroute HR5 Verbindung HR2 – HR4

Die Zusammenführung im Bereich der Brücke über den Fröschnitzbach entspricht von den Breiten nicht den Regelabmessungen. Die Führung stellt jedoch eine wichtige Verbindung dar. Es ist sinnvoll, weitere Verbindungen zwischen den Langstreckenradwegen und dem städtischen Radweg herzustellen.

Diese Hauptradroute stellt die Verbindung von den Hauptradrouten HR1 und HR2 bis zur Hauptradroute HR4 dar. Die Führung stellte eine Alternative für den Bestand über eine schmale Brücke dar. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 19 angeführt.

Abbildung 18: Haupttradrouten HR5 Verbindung HR2 – HR4

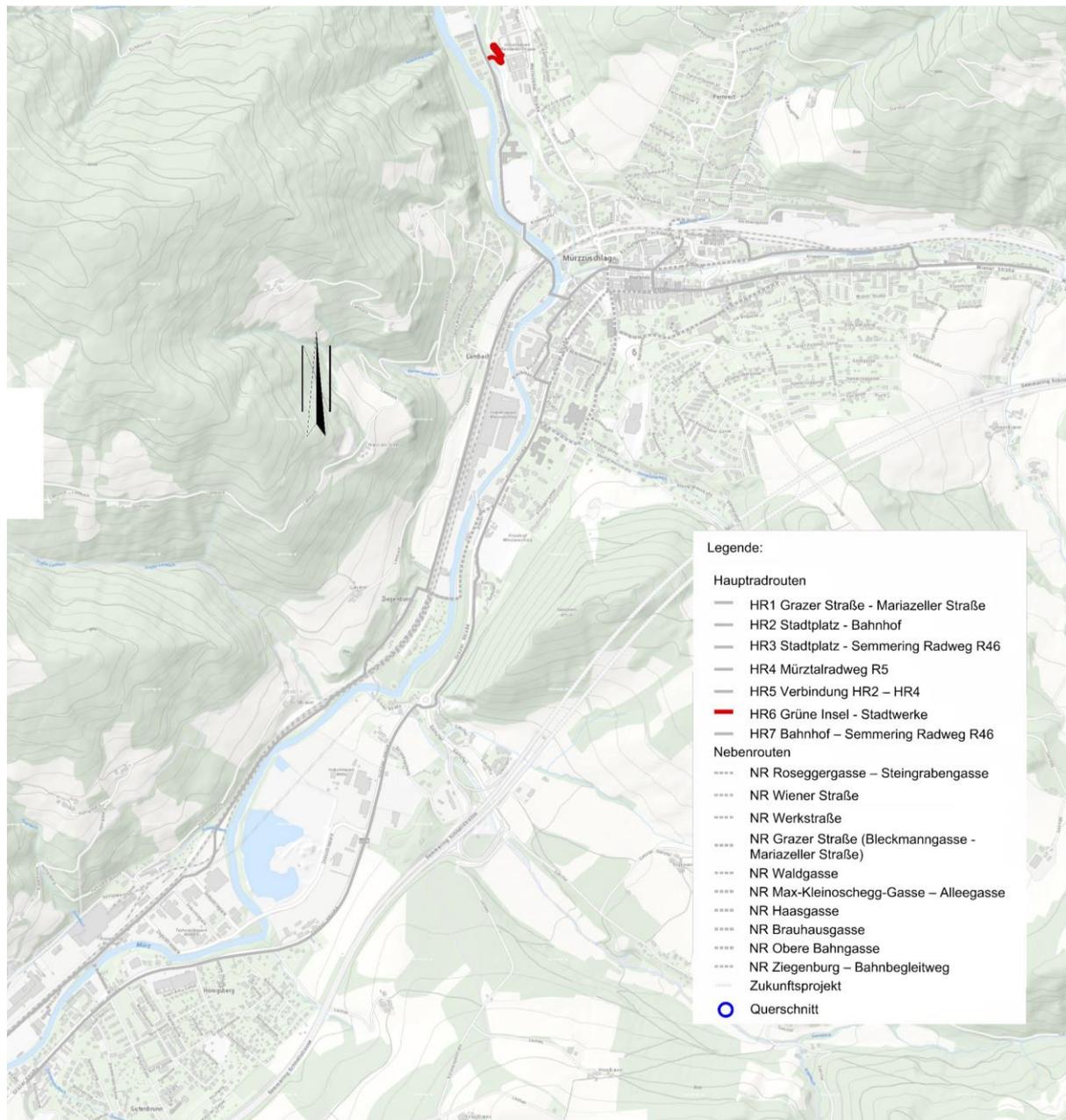
Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

5.5.6 Haupttradrouten HR6 Grüne Insel – Stadtwerke

Die Haupttradrouten HR 6 Grüne Insel – Stadtwerke verbindet die HR 4 Mürztalradweg R5 mit den Stadtwerken und der B 23 Mariazeller Straße. Auf der B 23 Mariazeller Straße ist aufgrund der Querschnitte keine Radverkehrsanlage möglich. Die Führung des Radverkehrs auf der B 23 Mariazeller Straße im Mischverkehr ist nicht möglich. Die Erschließung erfolgt daher über die HR4 (Mürztalradweg) und die neu geschaffene HR6. Die Erschließung erfolgt als Geh- und Radweg. Aufgrund der Höhendifferenz zwischen dem Beginn Grüne Insel und dem Plateau im Bereich der Stadtwerke ist die Ausführung mittels Kehren notwendig.

Dadurch kann die Längsneigung auf dem Geh- und Radweg auf einem akzeptablen Niveau gehalten werden. Große Längsneigungen führen zu Problemen bei der Befahrung und verringern so die Akzeptanz des Geh- und Radweges. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 20 angeführt.

Abbildung 19: Haupttradrouten HR6 Grüne Insel – Stadtwerke

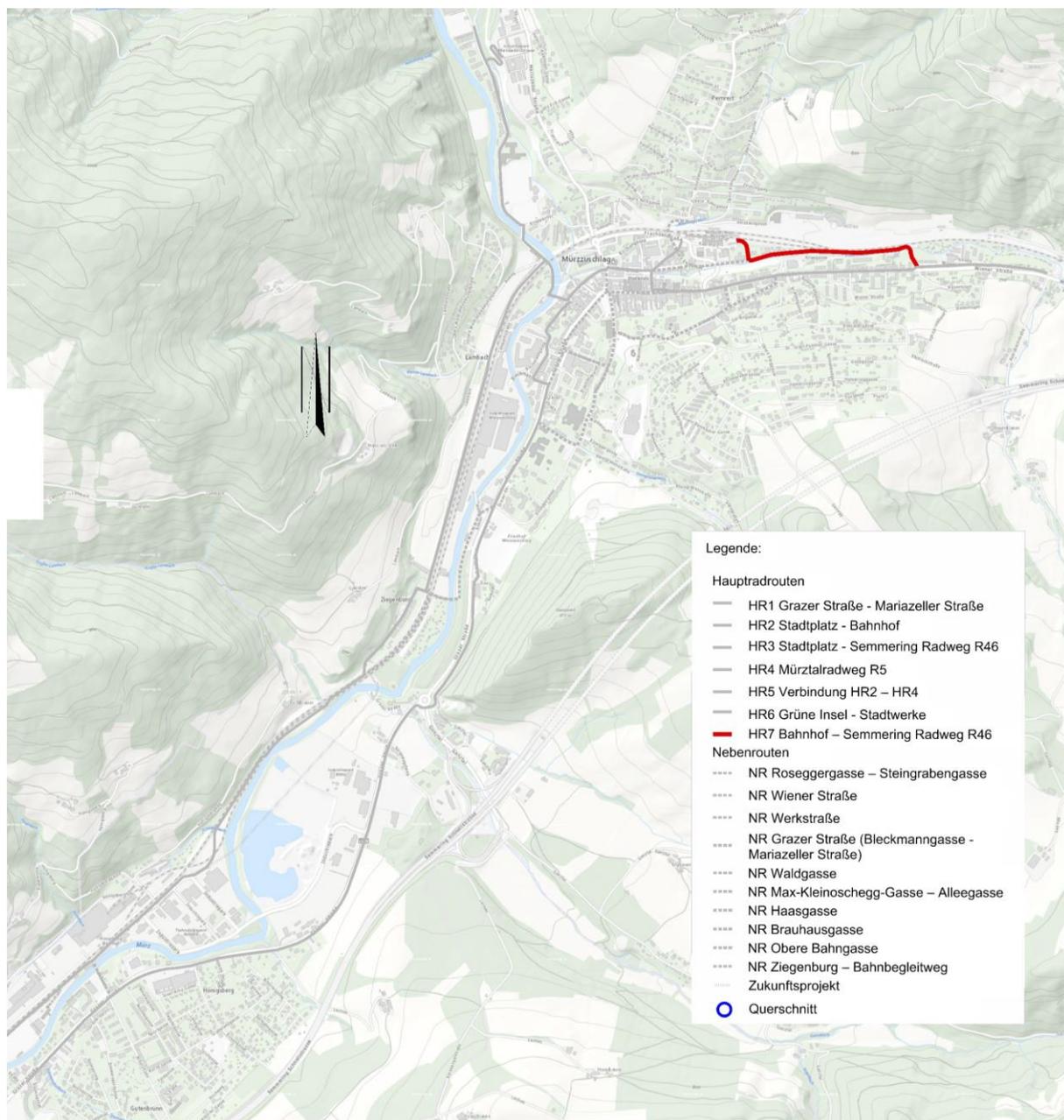


Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

5.5.1 Haupttradrouten HR7 Bahnhof – Semmering Radweg R46

Die Haupttradrouten beginnt am Bahnhof und führt über die neu geschaffene Rampe in die Alleegasse. Die HR7 wird entlang des Fröschnitzbach geführt und mündet nach der Querung des Fröschnitzbach in die HR3. Dabei wird die bestehende Infrastruktur verwendet und verbessert. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) von Nr. 21 – 24 angeführt.

Abbildung 20: Haupttradrouten HR7 Stadtplatz – Semmering Radweg R46



Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

5.5.2 Wichtige Nebenrouten und Zukunftsprojekt

NR: Roseggergasse – Steingrabengasse

NR: Wiener Straße

NR: Werkstraße

NR: Grazer Straße (Bleckmannngasse – Mariazeller Straße)

NR: Waldgasse

NR: Max-Kleinoschegg-Gasse – Alleegasse

NR: Haasgasse

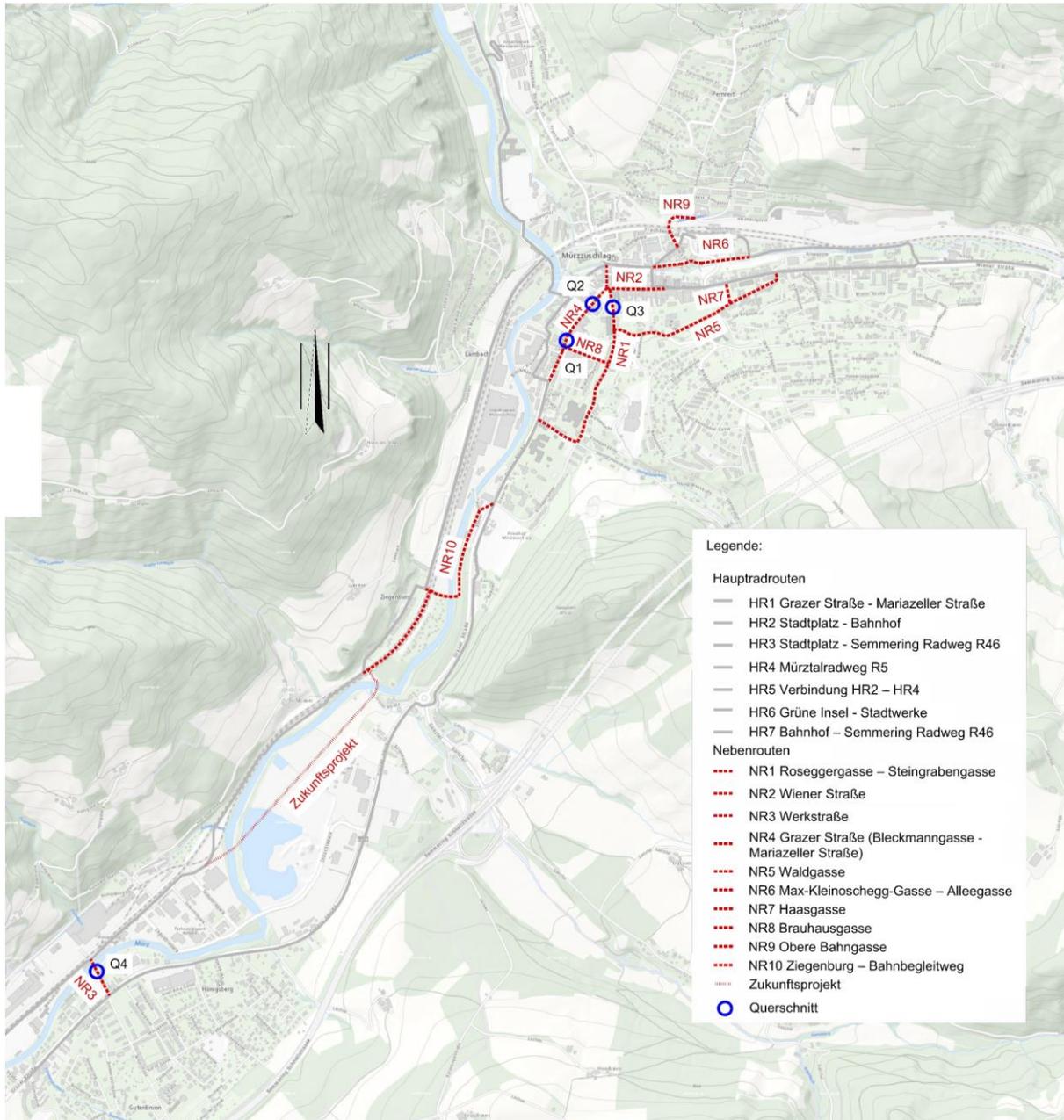
NR: Brauhausgasse

NR: Obere Bahngasse

NR: Ziegenburg – Bahnbegleitweg

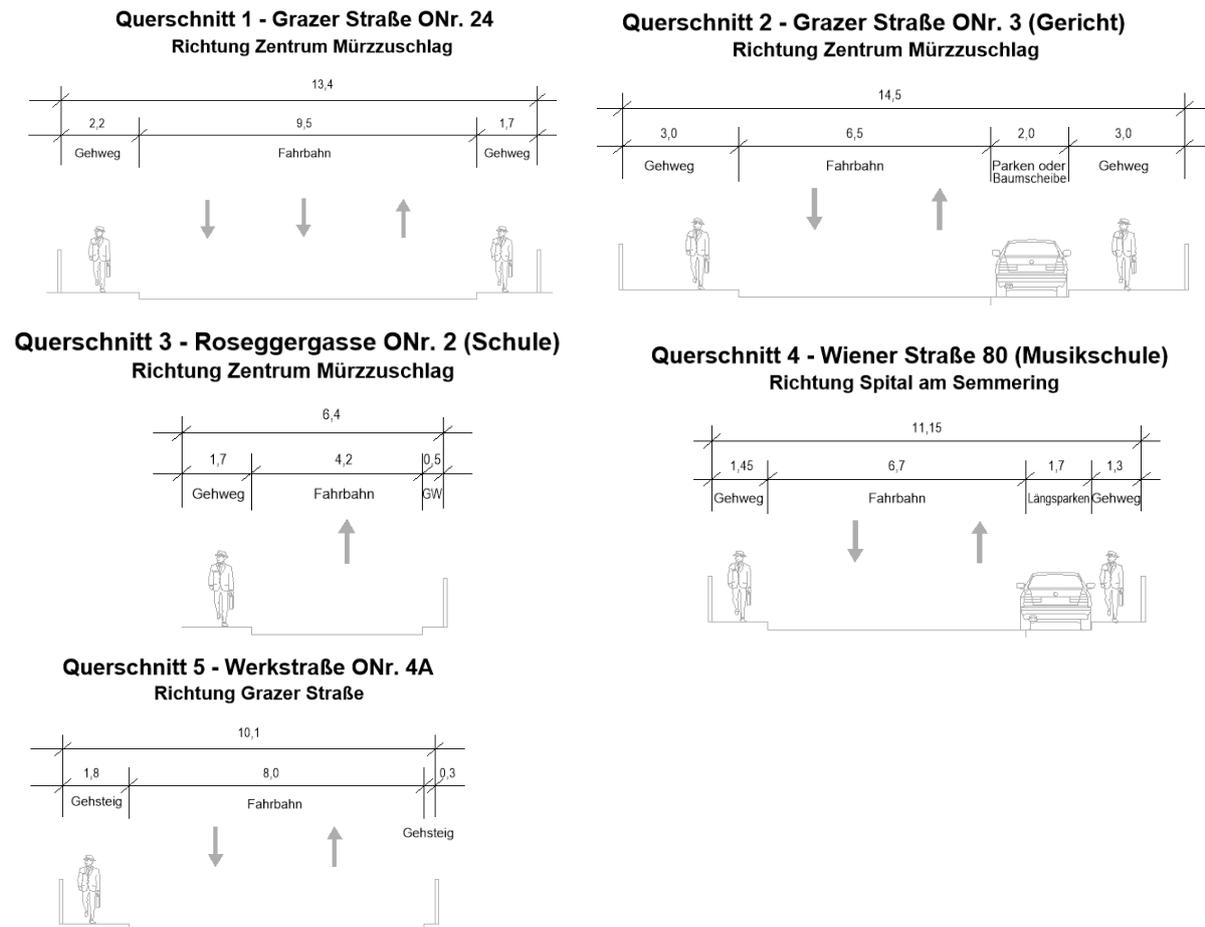
Zukunftsprojekt

Abbildung 21: Wichtige Nebenrouten und Zukunftsprojekt



Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

Abbildung 22: Ausgewählte Querschnitte des Bestands: Wichtige Nebenrouten und Zukunftsprojekt



Quelle: Eigene Erhebung

Die folgenden Maßnahmen sind für die dargestellten Nebenrouten geplant:

1. In der Roseggergasse sollte die Einbahn von der Wiener Straße bis zum Schulbereich geöffnet werden, damit SchülerInnen und LehrerInnen in beiden Richtungen zur Schule zu- und abfahren können. Dies ist aufgrund der Querschnitte und der guten Sicht verkehrstechnisch möglich. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) von Nr. 25 – 27 angeführt.
2. In der Wiener Straße ist bereits eine Wohnstraße verordnet. Der Abschnitt, der nicht Teil der HR5 ist, wird zur Erschließung verwendet. Es sind keine besonderen Maßnahmen notwendig. Die geplante Maßnahme ist in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 28 angeführt.
3. Die Werkstraße in Hönigsberg stellt eine Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Grazer Straße dar. Die Verbindung in der Werkstraße dient zur lokalen Erschließung

des Siedlungsgebiets Hönigsberg und der Hauptradroute HR4 MürztaRadweg R5. Die geplante Maßnahme ist in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 29 angeführt.

4. Die wesentlichste Maßnahme der Nebenroute 4 ist, vom Ende des derzeitigen Gegenverkehrsradweges die Radverkehrsanlage bis ins Zentrum zu verlängern. Damit kann ein Netzschluss zum Zentrum und zu den regionalen Radrouten geschaffen werden. Grundsätzlich ist es möglich, den Gegenverkehrsradweg bis zur Wiener Straße weiterzuführen. Teilweise sind Einigungen, Verlegungen von Parkplätzen etc. erforderlich. Durch eine Neuaufteilung des Straßenraumes kann die Radverkehrsanlage optimiert werden. Zwischen der Wiener Straße und dem Stadtplatz ist die Breite für eine eigene Radverkehrsanlage nicht ausreichend, selbst Busse und Lkw müssen im Gegenverkehrsfall abwechselnd fahren. Ausweichmöglichkeiten, wie z.B. über die Wiener Straße zum Stadtplatz, sind zwar gegeben, jedoch aufgrund der teilweisen engen Querschnitte zwischen Wiener Straße und dem Stadtplatz nicht durchgehend ohne Umwege erreichbar. Diese Alternativen sind grundsätzlich möglich, eine sichere Weiterleitung des Radverkehrs in der Grazer Straße sollte jedoch angestrebt werden. Es bietet sich in diesem Abschnitt der Wiener Straße die Einrichtung einer Begegnungszone an, bei der sich sowohl für FußgängerInnen als auch RadfahrerInnen wesentliche Verbesserungen ergeben. Geschwindigkeiten werden etwa auf Radfahrer-Niveau reduziert, RadfahrerInnen und FußgängerInnen sind gleichberechtigt im Straßennetz. Für den Kfz-Verkehr, der in diesem Bereich auch derzeit nur mit geringen Geschwindigkeiten in Spitzenzeiten fahren kann, bedeutet dies keinen Nachteil. Für den Radverkehr stadtauswärts ist in der Wiener Straße eine Querungsmöglichkeit zum Gegenverkehrsradweg der B 23 Grazer Straße vorzusehen. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) von Nr. 30 – 31 angeführt.
5. Als weitere Verbindung in West-Ost-Richtung kann die Waldgasse genutzt werden. Hier kann der Radverkehr aufgrund der Geschwindigkeit und Verkehrsstärke im Mischverkehr geführt werden und dient als Erschließung für das Wohngebiet. Die geplante Maßnahme ist in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 33 angeführt.
6. Der bestehende Abschnitt des Semmering Radwegs R46 zwischen Max-Kleinoschegg-Gasse und der Unterführung unter der Frachtenstraße wird als Nebenroute geführt. Die geplante Maßnahme ist in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 37 angeführt.

7. Die Haasgasse weist ein starkes Gefälle auf und ist als Einbahn geführt. Im Rahmen eines geplanten Umbaus ist angedacht Radfahren gegen die Einbahn zu erlauben. Damit kann eine Anbindung des Siedlungsbereichs erfolgen. Es werden die Kosten abgeschätzt, die anteilig bei der Errichtung anfallen. Die geplante Maßnahme ist in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 34 angeführt.
8. Die Brauhausgasse ist als Einbahn von der B 23 Grazer Straße in Richtung Roseggergasse geführt. Durch das Erlauben von Radfahren gegen die Einbahn verbindet die Brauhausgasse das Siedlungsgebiet sowie die Schulstandorte mit der B23 Grazer Straße. Die geplante Maßnahme ist in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 32 angeführt.
9. Zur Führung des Radverkehrs vom Siedlungsgebiet nördlich der Bahn wird die Obere Bahnstraße mit der bestehenden Unterführung verwendet. Da die Breiten insbesondere in der Unterführung nicht für eine bauliche Radverkehrsanlage vorhanden sind und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt, kann der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Die geplante Maßnahme ist in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 38 angeführt.
10. Als Querverbindung zwischen der HR1 und HR4 dient die Straße Ziegenburg. Die Straße dient im Bestand zur Erschließung von Wohngebieten und landwirtschaftlichen Flächen. Die Verkehrsstärken sind gering und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn gemischt geführt und durch Bodenmarkierungen hervorgehoben. Weiters wird bis zur Einmündung der HR4 der Begleitweg neben dem Nebengleis als Nebenroute geführt. Die geplanten Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) von Nr. 36 – 37 angeführt.

Zukunftsprojekt: Der Bereich der Schottergrube wird aufgelassen und soll zukünftig als Gewerbegebiet genutzt werden. Die Erschließung erfolgt vom Bereich Ziegenburg. Dabei wird die Mürz überquert und eine Radverkehrsverbindung in Richtung Süden geführt, wo eine erneute Querung der Mürz erfolgt. Diese Route wird als Zukunftsprojekt ohne detaillierte Verläufe und Kostenschätzung in das Radverkehrskonzept aufgenommen. Die geplante Maßnahme ist in der Maßnahmenliste (siehe Tabelle 1) mit Nr. 38 angeführt.

5.6 Radabstellanlagen

Im Zuge der erwarteten Erhöhung des Radverkehrs sind auch zusätzliche Radabstellanlagen bei Betrieben, Schulen, Öffentlichen Stellen etc. erforderlich.

Grundsätzlich sind Radabstellanlagen an allen wichtigen Quell- und Zielpunkten anzuordnen. Dies sind insbesondere Bahnhöfe und Haltestellen, Wohnhäuser, Schulen und Arbeitsstätten, Geschäfte und Behörden, Freizeiteinrichtungen sowie Lokale und kulturelle Einrichtungen. Die Auslastung der Stellplätze für den Radverkehr ist daher laufend zu prüfen und entsprechend dem Bedarf zu ergänzen.

Anforderungen für Radabstellanlagen bei Kurzzeitparken

- Sicherer Halt des Fahrrads (kein Umfallen durch Vorderradklemmen)
- Schutz vor Diebstahl (Möglichkeit den Rahmen durch ein Schloss sichern zu können)
- Platzierung in der Nähe von Radverkehrsinfrastruktur und Eingängen
- Ausreichende Beleuchtung als soziale Kontrolle (Schutz vor Beschädigung und Diebstahl)
- Niveaugleiche Zufahrt

Anforderungen für Radabstellanlagen für längeres Abstellen (z.B. Bahnhöfe):

- Überdachung
- gegebenenfalls abschließbare Anlage (z.B. Fahrradboxen, -käfige)
- gegebenenfalls Servicestation

Derzeit sind Radabstellanlagen nur an einzelnen Punkten im ausreichenden Maße vorhanden. Aufgrund der Zunahme des Radverkehrs entsprechend der Attraktivitätserhöhung sind weitere Radabstellanlagen im Stadtgebiet erforderlich.

Im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Müzzuschlag befinden sich bei einigen Geschäften bestehende Radabstellanlagen. Ebenso befinden sich im Bereich des Friedhofs sowie beim Stadtsaal Radabstellanlagen. Im Bereich des Bahnhofs befinden mehrere überdachte Radabstellanlagen. Diese Radabstellanlagen sind als Vorderradhalter ausgeführt. Bei Benutzung sind besonders schwere Fahrräder, wie beispielsweise E-Bikes, nicht standsicher. Dies kann zu Beschädigung des Rades führen. Diese Radabstellanlagen bieten geringen Schutz vor Diebstahl, da der Rahmen nicht an die Abstellanlage gesichert werden kann. Als stand- und diebstahlssichere Lösung sollten Anlehnbügel verbaut werden.

Foto 1: Links: Radabstellanlage am Stadtplatz neben Stadtsaal - Rechts: Beispiel Anlehnbügel

Quelle: Eigene Erhebung

Bei der Radabstellanlage beim Landeskrankenhaus und beim Friedhof befindet sich jeweils eine Ladestation für Elektrofahrräder, die allerdings ebenfalls als Vorderradhalter ausgeführt sind.

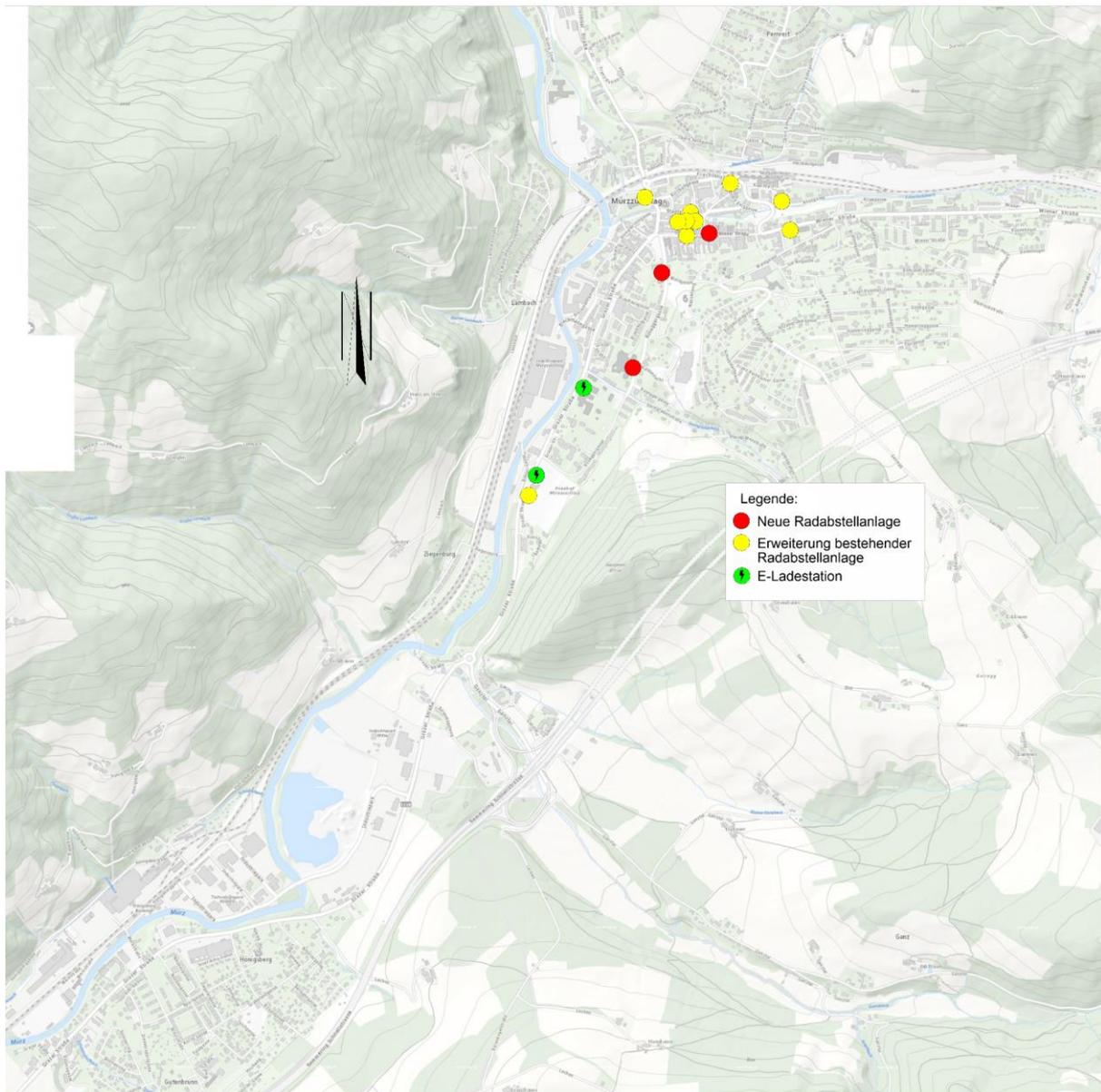
Foto 2: E-Ladestation bei überdachter Radabstellanlage beim Landeskrankenhaus

Quelle: Eigene Erhebung

In der nächsten Abbildung werden Standorte für die Neuerrichtung von Abstellanlagen vorgeschlagen. Diese sind in der Karte mit roten Punkten verortet. Es werden zwei unterschiedliche Kategorien vorgeschlagen: eine kleine Anlage mit 5 Anlehnbügeln sowie eine mittlere Variante mit 10 Bügeln und Überdachung. Nach Möglichkeit können auch vorhandene Dächer genutzt werden, um zusätzlich einen Witterungsschutz sicherzustellen. Weitere Anlagen sollten besonders im Stadtzentrum ausgeführt werden, um kurze

Zugangswege zwischen Abstellanlage und Geschäftslokalen sicherzustellen. Auf die Belange des Fußverkehrs ist jedenfalls Rücksicht zu nehmen.

Abbildung 23: Radabstellanlagen



Quelle: Eigene Erhebung; Hintergrundkarte basemap.at

An zentralen und hochfrequentierten Orten wie beispielsweise der Stadtplatz oder Bahnhof können zusätzliche Servicemöglichkeiten wie beispielsweise Luftpumpe, Reparaturstation, Lademöglichkeit, etc. angeboten werden.

5.7 Beschilderung

Die Beschilderung der Radverkehrsanlagen mit einer Darstellung der Ziele ist ein wesentliches Kriterium für die Orientierung für RadfahrerInnen und für die Nutzung der Radverkehrsanlagen. Ergänzend dazu ist der Einsatz von Bodenmarkierung möglich. Grundsätzlich soll das Leitsystem folgende Funktionen erfüllen:

- Eindeutigkeit und Klarheit (für alle Verkehrsteilnehmer)
- gute Sichtbarkeit und rechtzeitige Erkennbarkeit sicherstellen
- ausgewogenes Maß an Information darbieten
- Erhaltung von Leiteinrichtungen sichergestellt werden.

Das Leitsystem soll so aufgebaut sein, dass weitere Routen in das System integriert werden können.

Derzeit wird der Mürzradweg R5 und der Semmering Radweg R46 beschildert. An wenigen Kreuzungen befindet sich eine Wegweisung mit ergänzenden Zielen. Entlang der Strecken befinden sich vorwiegend Wegweiser, die den Streckenverlauf darstellen. Im Stadtzentrum befindet sich kaum Wegweiser die zu lokalen Zielen führen. Zusätzlich werden touristische Radrouten mit Wegweisern in verschiedenen Farben gekennzeichnet.

Foto 3: Beschilderung im Bestand



Quelle: Eigene Erhebung

Zur besseren Orientierung für ortsfremde RadfahrerInnen ist eine Wegweisung wesentlich. Neben dem Streckenverlauf dient eine Wegweisung mit Zielen zur besseren Auffindbarkeit dieser Örtlichkeiten. Die Wegweisung mit Zielen sollte an wichtigen Kreuzungen zur Orientierung beitragen. Zur einfachen Auffindbarkeit der Ziele und Routen ist ein

einheitliches Design zu verwenden. Um diese Vorgaben umzusetzen sind Designvorlagen des Landes Steiermark zu verwenden.

Die Wegweisung ist an Kreuzungspunkten zwischen den Hauptradrouten und den Nebenrouten anzuordnen, damit für den Radverkehr eine durchgängige Beschilderung gegeben ist. Wegweiser sind jedenfalls an Knotenpunkten mit Richtungsänderung anzubringen. Im Streckenverlauf ist bei langen Streckenabschnitten eine Wiederholung der Wegweisung zweckmäßig.

5.8 Wirkungsanalyse

Aufbauend auf dem Radverkehrskonzept wurde eine Wirkungsanalyse durchgeführt. Die Wirkungsanalyse kann als Entscheidungshilfe zur Reihung der Umsetzung von Maßnahmen für einzelne Hauptradrouten herangezogen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Radverkehrsanlagen als Angebotsplanung anzusehen sind. Durch die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen sind positive Auswirkungen für die Radverkehrsbenützung sowie den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erwarten.

Bei der Wirkungsanalyse erfolgt jeweils eine Abschätzung nach den ausgewiesenen Hauptradrouten, da die angeführten Effekte vor allem durch das Zusammenwirken aller Netzelemente hervorgerufen werden. Sie bietet die Möglichkeit, quantitative und qualitative Kriterien in Beziehung zu setzen und unterschiedliche Hauptradrouten zu vergleichen. Unterschiede bei den einzelnen Hauptradrouten bezogen auf Längeneinheiten, sind jedenfalls als nicht maßgebend zu sehen.

Die Punktebewertung umfasst eine Bewertung mit einer Punkteskala von 1 bis 3, wobei 1 Punkt eine geringe positive Wirkung darstellt und 3 Punkte eine sehr positive Wirkung. Die folgenden Aspekte wurden bei der Wirkungsanalyse berücksichtigt:

- Verkehr (Verkehrssicherheit, Verlagerungspotenzial, Bestand Radverkehrsinfrastruktur)
- Raum (Berücksichtigung von Siedlungsgebieten mit Entwicklungspotenzialen)
- Umwelt (Luftschadstoffe, Lärm und Gesundheit)

Tabelle 3: Wirkungsanalyse Hauptradrouten – Aspekt Verkehr

Kriterium	Beschreibung
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Es wird der Beitrag der Hauptradroute zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen in Bezug auf den Ist-Zustand bewertet. Bei der Bewertung fließen folgende Aspekte mit ein: <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Reduktion von vorhandenen Radverkehrsunfällen • Verbesserung möglicher Konfliktsituationen bei Kreuzungen und Querungsstellen • Radverkehrsinfrastruktur bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen
Verlagerungspotential	Aus der raumstrukturellen Analyse ergeben sich die für den Radverkehr wichtige Ziele wie Arbeitsplätze, Schulstandorte, Handelseinrichtungen, Behörden, Bahnhöfe und Haltestellen sowie P+R-Anlagen und Freizeiteinrichtungen. Für Hauptradrouten, die wesentliche Quellen und Ziele miteinander verbinden, ist ein entsprechendes Verlagerungspotential für den Radverkehr zu erwarten, das sich in einer hohen Bewertung widerspiegelt.
Bestand Radinfrastruktur	Der Fertigstellungsgrad von Radverkehrsanlagen wird durch das Verhältnis der Längen mit vorhandener Radinfrastruktur und Längen ohne Radinfrastruktur zum gegenwärtigen Zeitpunkt dargestellt. Jene Verbindungen mit einem geringen Ausbaugrad werden mit einer hohen Wirkung ausgewiesen.

Das Radverkehrskonzept entspricht den regionalen Anforderungen der Vernetzung der Radverkehrsanlagen mit den umliegenden Gemeinden und überregionalen (touristischen) Routen. Sowohl die Routen in attraktiven Freizeitgebieten als auch zur Erreichung der zentralen Einrichtungen und deren Vernetzungen entsprechen den Mobilitätszielen. Für die zukünftige Siedlungsentwicklung ist Anschluss zum Radverkehrsnetz jedenfalls zu berücksichtigen. Die von der Gemeinde übermittelten Informationen hinsichtlich zukünftiger Bauprojekte wurden in der Planung bereits aufgenommen. Im Oktober 2020 ist der Endbericht des Regionalen Mobilitätsplan (RMP) für die Region Obersteiermark Ost veröffentlicht worden. Für die Stadtgemeinde Mürzzuschlag wird ein hohes Potenzial für den Radverkehr aufgrund der Raumstruktur ausgewiesen. Aus diesem Grund wird beim Aspekt Raum lediglich die Anbindung von Siedlungsgebieten mit Entwicklungspotenzialen berücksichtigt.

Tabelle 4: Wirkungsanalyse Hauptradrouten – Aspekt Raum

Kriterium	Beschreibung
Anbindung von Siedlungsgebieten mit hohem Entwicklungspotenzial	Hauptradrouten, die Siedlungsgebiete mit hohem Entwicklungspotenzial enthalten, werden mit einer hohen Wirkung bewertet.

Durch die Förderung des Radverkehrs werden zusätzliche Radfahrten generiert und derzeitige Autofahrten substituiert. Dadurch tritt eine Verringerung der Umweltschadstoffe und Lärmemissionen auf. Radfahren hat außerdem positive Auswirkungen auf die Gesundheit.

Tabelle 5: Wirkungsanalyse Hauptradrouten – Aspekt Umwelt

Kriterium	Beschreibung
Luftschadstoffe, Lärm, Gesundheit	Die zu erwartende Emissionsreduktion durch Luftschadstoffe bzw. Lärm bei Inbetriebnahme der jeweiligen Hauptradroute wird durch das Kriterium des Radverkehrspotenzials bewertet. Gleichzeitig ist mit der Errichtung einzelner Hauptradrouten und der damit verbundenen Steigerung des Radverkehrsanteils eine direkte und indirekte Auswirkung auf die Gesundheit der Bevölkerung verbunden, die ebenso in diesem Indikator berücksichtigt ist.

Das Gesamtnetz ist bezüglich den Kriterien Verkehr, Raum und Umwelt geeignet, einen wesentlichen positiven Effekt zu erzielen.

Sämtliche Indikatoren zu den jeweiligen Aspekten sind in der folgenden Tabelle im Detail dargestellt. Die Bildung der Summe über alle Indikatoren je Hauptradroute ermöglicht eine ordinale Gegenüberstellung aller Hauptradrouten und somit eine Prioritätenreihung.

Tabelle 6: Wirkungstabelle (Beurteilung vorerst durch nast consulting)

Kriterium und Beschreibung	HR1 Grazer Straße	HR2 Anbindung Bahnhof	HR3 Semmering Radweg	HR4 Mürtal- radweg	HR5 Verbindung HR2-HR4	HR6 Grüne Insel	HR7 Fröschnitz- bach
Verkehr							
Verkehrssicherheit: es wird der Beitrag der Hauptroute zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen in Bezug auf den Ist-Zustand beurteilt. Bei der Bewertung fließen Kreuzungssituationen, das Kfz-Verkehrsaufkommen sowie die verfügbare Anlagenbreite mit ein. Anlagen mit einem hohen Potenzial zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden durch eine hohe Wirkung ausgewiesen.	3	3	2	2	2	2	2
Verlagerungspotential: aus der raumstrukturellen Analyse ergeben sich die für den Radverkehr wichtige Ziele wie Arbeitsplätze, Schulstandorte, Handelseinrichtungen, Behörden, Bahnhöfe und Haltestellen sowie P+R-Anlagen und Freizeiteinrichtungen. Für Hauptrouten, die wichtige Quellen und Ziele mit einander verbinden, ist ein entsprechendes Verlagerungspotential für den Radverkehr zu erwarten, das sich in einer hohen Bewertung widerspiegelt.	3	3	1	1	2	1	1
Bestand Radinfrastruktur: der Fertigstellungsgrad von Radverkehrsanlagen wird durch das Verhältnis der Längen mit vorhandener Radinfrastruktur und Längen ohne Radinfrastruktur zum gegenwärtigen Zeitpunkt dargestellt.	2	3	2	1	1	1	1
Raum							
Berücksichtigung von Entwicklungspotenzialen: Anbindungen an Siedlungsgebiete mit Entwicklungspotenzialen werden mit einer hohen Umsetzungspriorität bewertet.	3	2	2	2	1	1	1
Umwelt							
Luftschadstoffe, Lärm, Gesundheit: Auf Basis des ausgewiesenen Radverkehrspotenzials der einzelnen Hauptrouten wird die zu erwartende Emissionsreduktion der Luftschadstoffe bzw. Reduktion der Lärmimmissionen sowie die Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung bewertet.	3	3	3	3	3	2	2

Quelle: Eigene Bewertung

Beurteilung: 1 geringe positive Wirkung
2 mittlere Wirkung
3 hohe positive Wirkung

In der Wirkungsanalyse zeigt sich, dass die HR1 und HR2 eine hohe positive Wirkung zeigt. Aufgrund der geringen konstruktiven Maßnahmen wird die HR2 prioritär umgesetzt. Bei der HR1 ist aufgrund der Länge sowie der erforderlichen Maßnahmen nur mittelfristig möglich. Die HR1 wird somit über mehrere Jahre von Mürzzuschlag bis Hönigsberg umgesetzt.

Die HR4 zeigt über alle Kriterien eine mittlere Wirkung und wird aufgrund der hohen touristischen Wirkung nachfolgend (nach HR2) umgesetzt. Die HR3

Die HR5 weist ebenfalls eine mittlere Wirkung auf. Aufgrund der Überschneidung mit der HR1 werden diese beiden Routen zeitgleich umgesetzt.

Folgend wird die HR5 umgesetzt, da die zentrale Maßnahme ein Brückenbau über den Fröschnitzbach ist.

Die HR6 weist eine geringe verkehrliche Bedeutung auf. Die Umsetzung hat deswegen eine niedrige Priorität.

Die HR3 wird aufgrund der teilweise hohen Anforderungen an die Umsetzung und damit verbundenen Kosten über mehrere Jahre etappenweise realisiert.

6 Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Bewusstseinsbildende Maßnahmen sind wesentlich zur Förderung und Erhöhung des Radverkehrsanteils sowie zur Sichtbarmachung der infrastrukturellen Radverkehrsmaßnahmen. Der positive Nutzen des Radfahrens sowie das Angebot sollen für die unterschiedlichen Zielgruppen (Pendler, Kinder, Senioren) und Zwecke der Fahrten (Einkauf, Arbeit, Ausbildung) beworben werden. Dies kann durch Aktionen, Kampagnen oder andere Werbemaßnahmen (z.B. Radveranstaltungen etc.) erfolgen.

Eine ausreichende Beschilderung und Wegweisung der Routen ist zur Orientierung der RadfahrerInnen wesentlich. Eine einheitliche Beschilderung trägt zu einer verbesserten Führung des Radverkehrs im Straßenraum bei. Die Beschilderung wurde bereits im vorherigen Kapitel beschrieben.

Radverkehrszählungen liefern einerseits eine valide Datengrundlage zur Entscheidung von weiteren Maßnahmen und können andererseits auch zur Motivation eingesetzt werden.

Foto 4: Radverkehrszählstelle Praterstern



Quelle: Eigene Erhebung

Das Land Steiermark tritt unter der Dachmarke GO Radmobil auf um das Radfahren im Alltag zu fördern und setzt dabei viele Schritte um das Bild des Radverkehrs zu fördern. Dazu gehören beispielsweise der Podcast „Sattelfest“, Reparatur- und sonstige Veranstaltungen sowie Ratgeber zur Benutzung des Rads als Alltagsverkehrsmittel.

Abbildung 24: Logo des Podcasts Sattelfest mit GO Radmobil Logo

Quelle: <https://www.radmobil.steiermark.at/cms/beitrag/12835473/148885349/>

Veranstaltungen wie beispielsweise ein Reparatur-Café ermöglichen den Austausch zwischen Verwaltung, Vereinen, Betrieben und Bevölkerung. Außerdem erfolgt eine Auseinandersetzung mit dem eigenen Fahrrad, das in vielen Fällen im Haushalt vorhanden ist. Kleine Reparaturen können vor Ort durchgeführt werden und das Rad einsatzbereit gemacht werden.

Foto 5: Reparatur Café in Pöllau (2020)

Quelle: <https://www.radmobil.steiermark.at/cms/beitrag/12796543/148885349/>

Zur Planung der bewusstseinsbildenden Maßnahmen sollte ein Zeitplan mit den geplanten Aktivitäten (Veranstaltungen, Verteilung von Radkarten, Radtag etc.) sowie die Koordination und Zuständigkeit der einzelnen Maßnahmen erstellt werden. Die Maßnahmen sollen nach Möglichkeit über ein Jahr verteilt stattfinden. Die Finanzierung wird durch Berücksichtigung im Verkehrskonzept bzw. in der Ausweisung der Maßnahmenliste sichergestellt. In der Stadtgemeinde Mürzzuschlag wird die Homepage der Stadtgemeinde hinsichtlich der Themen für den Radverkehr erweitert. Dadurch können Informationen über den Radverkehr zielgerichtet veröffentlicht werden.

Zusätzlich sollen Vereine sowie Unternehmen miteinbezogen werden. Diese können für einzelne Zielgruppen wie Angestellte oder Vereinsmitglieder relevante Informationen vermitteln und agieren als Leit- bzw. Vorzeigebetriebe. Diese Vorbildfunktion ist für die Verbreitung des Rades als Verkehrsmittel wesentlich. Wichtige Events in den nächsten Jahren wie beispielsweise die 100-Jahr-Feier der Stadtgemeinde werden zur Bewusstseinsbildung genutzt. Im Rahmen von Veranstaltungen werden Give Aways (Trinkflaschen, Reflektoren, Glocken, etc.) verteilt. Ein Infopoint am Hauptplatz mit Foldern informiert über das Radwegenetz und –angebot in Mürzzuschlag. Am Infopoint werden Karten und Flyer bereitgestellt.

7 Verzeichnisse

7.1 Quellenverzeichnis

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2015): Die neue Steiermark ab 2015. Reformen für eine gute Zukunft. In: https://www.gemeindestrukturreform.steiermark.at/cms/dokumente/11558564_69294774/9b5c4fcc/Brosch%C3%BCre.pdf [abgerufen am 28.09.2020]

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2016): Regionales Entwicklungsprogramm für die Region Obersteiermark Ost. LGBL. Nr. 89/2016.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2018) (Hrsg.): Mobilitätskennzahlen Steiermark - Steiermark unterwegs 3013/2014, ÖV-Güteklassen Steiermark, Jänner 2018

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2020): Regionaler Mobilitätsplan (RMP) Obersteiermark Ost. In: https://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/12729381_150941607/e67430d2/RMP%20Obersteiermark-Ost_Infotag_29.9.2020_Pr%C3%A4sentation_.pdf [abgerufen 09.08.2021]

Stadtgemeinde Mürzzuschlag (2020): Mürzzuschlag bildet – die Schulstadt. In: <https://www.muertzzuschlag.at/at/service/schule-bildung.html> [abgerufen 28.09.2020]

Statistik Austria (2020): Bevölkerung zu Quartalsbeginn ab 2002. In: STATcube – Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA <https://statcube.at/> [abgerufen 28.09.2020]

Statistik Austria (2020): Langliste – Verkehrsunfälle.

Strahlhofer (2016): Müürztalradweg R5. In: <https://www.fahr-radwege.com/muertztalradwegR5Mobil.htm> [abgerufen 28.09.2020]

7.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Mürzzuschlag	6
Abbildung 2: Modal Split an Werktagen in der Region Obersteiermark Ost und Steiermark	8
Abbildung 3: Wichtige Quellen und Ziele in Mürzzuschlag	9
Abbildung 4: Lage der regionalen Hauptradrouten in Mürzzuschlag	10
Abbildung 5: Vorhandene Radverkehrsinfrastruktur	12
Abbildung 6: Unfallsteckkarte (Unfälle mit Personenschaden mit Radfahrbeteiligung)	14
Abbildung 7: Befahrungsrouten 16.09.2020	15
Abbildung 8: Übersicht der Verkehrszählorte	18
Abbildung 9: Mängelanalyse	21
Abbildung 10: Prioritätenreihung	30
Abbildung 11: Verkehrswunschlinien	34
Abbildung 12: Übersicht der Haupt- und Nebenrouten	36
Abbildung 13: Hauptradroute HR1 Grazer Straße – Mariazeller Straße	38
Abbildung 14: Hauptradroute HR2 Stadtplatz – Bahnhof	39
Abbildung 15: Hauptradroute HR3 Semmering Radweg R46	40
Abbildung 16: Hauptradroute HR4 Mürztalradweg R5	41
Abbildung 17: Ausgewählte Querschnitte des Bestands: Hauptradroute HR4 Mürztalradweg R5	42
Abbildung 18: Hauptradroute HR5 Verbindung HR2 – HR4	43
Abbildung 19: Hauptradroute HR6 Grüne Insel – Stadtwerke	44
Abbildung 20: Hauptradroute HR7 Stadtplatz – Semmering Radweg R46	45
Abbildung 20: Wichtige Nebenrouten und Zukunftsprojekt	47
Abbildung 21: Ausgewählte Querschnitte des Bestands: Wichtige Nebenrouten und Zukunftsprojekt	48
Abbildung 22: Radabstellanlagen	53
Abbildung 23: Logo des Podcasts Sattelfest mit GO Radmobil Logo	61
Abbildung 24: Geschlecht der TeilnehmerInnen	69
Abbildung 25: Alter der TeilnehmerInnen	69
Abbildung 26: Beschäftigung der TeilnehmerInnen	70
Abbildung 27: Verfügbarkeit von Verkehrsmittel	70
Abbildung 28: Ticketverwendung im Öffentlichen Verkehr	71
Abbildung 29: Verkehrsmittelwahl zum Arbeits-/Ausbildungsort	71
Abbildung 30: Reisezeit zum Arbeits-/Ausbildungsort	72
Abbildung 31: Arbeits-/Ausbildungsort	72
Abbildung 32: Fahrradnutzung	73
Abbildung 33: Fahrradnutzung	73
Abbildung 34: Abstellmöglichkeiten am Wohnort	74
Abbildung 35: Abstellmöglichkeiten am Wohnort	74
Abbildung 36: Zufriedenheit mit der Fahrradinfrastruktur	75

7.3 Fotoverzeichnis

Foto 1: Links: Radabstellanlage am Stadtplatz neben Stadtsaal - Rechts: Beispiel Anlehnbügel	52
--	----

Foto 2: E-Ladestation bei überdachter Radabstellanlage beim Landeskrankenhaus	52
Foto 3: Beschilderung im Bestand	54
Foto 4: Radverkehrszählstelle Praterstern	60
Foto 5: Reparatur Café in Pöllau (2020)	61
Foto 6: Kreuzung Mariazeller Straße / Stadtplatz	77
Foto 7: Semmeringradweg von Grazer Straße in Blickrichtung Mürzbrücke	78
Foto 8: Mürzbrücke.....	78
Foto 9: Kreuzungsbereich Lambachstraße und Mürztalradweg	79
Foto 10: Kreuzung des Mürztalradwegs R5 mit dem Anschlussgleis	80
Foto 11: Industriepark aus Blickrichtung Mürztalradweg	80
Foto 12: Werkstraße / Hönigsberggasse (Vorplatz Haltestelle Hönigsberg)	81
Foto 13: Werkstraße Blickrichtung Grazer Straße (Hönigsberg Zentrum)	81
Foto 14: Kreuzung Rampe S6 / Wiener Straße (links) und Zimmersdorfasse (rechts)	82
Foto 15: Grazer Straße / Werkstraße	83
Foto 16: Begleitweg Grazer Straße / Industriepark	83
Foto 17: Kreisverkehr Grazer Straße / Ganztalstraße Blickrichtung Ganztalstraße	84
Foto 18: Begleitweg Grazer Straße Blickrichtung Mürzzuschlag	85
Foto 19: Derzeitiges Radwegende und mögliche zukünftige Führung	85
Foto 20: Kreuzung Mariazeller Straße / Knappenhof	86
Foto 21: Wohnstraße Wiener Straße	87

7.4 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der geplanten Maßnahmen	25
Tabelle 2: Übersicht der Haupt- und Nebenrouten	35
Tabelle 3: Wirkungsanalyse Hauptradrouten – Aspekt Verkehr	56
Tabelle 4: Wirkungsanalyse Hauptradrouten – Aspekt Raum	57
Tabelle 5: Wirkungsanalyse Hauptradrouten – Aspekt Umwelt	57
Tabelle 6: Wirkungstabelle (Beurteilung vorerst durch nast consulting)	58

8 Anhang

8.1 Fragebogen

Frage 1: Welche Verkehrsmittel stehen Ihnen persönlich zur Verfügung:

	Ja	Nein
Pkw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Bike	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E-Scooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Öffentlicher Verkehr (Bahn/Bus): Welches Ticket verwenden Sie?

- Dauerkarte Einzelkarte ÖBB Vorteilskarte

Frage 2: Welches Verkehrsmittel verwenden Sie normalerweise zum Arbeits-/Ausbildungsort:

- Pkw Pkw-Mitfahrer Rad Fuß Bus Bahn
 sonstiges bitte anführen:

Frage 3: Wie lange benötigen Sie durchschnittlich zum Arbeits-/Ausbildungsort:

- bis 5 Min. 5-10 Min. 10-15 Min. 15-30 Min. 30-60 Min. über 60 Min.
k.A.

Frage 4: Wo liegt ihr Arbeits-/Ausbildungsort

- In der gleichen Ortschaft andere Gemeinde (bitte anführen)
 In der Nachbargemeinde

Frage 5: Wie nützen Sie das Fahrrad? (Mehrfache Nennung erlaubt)

- Alltag (z.B. Arbeit, Ausbildung, Einkaufen)
 Freizeit (z.B. Radtouren)

Frage 6: Wie häufig benutzen Sie ein Fahrrad in der Sommersaison (April – Oktober):

- (fast) täglich mehrmals pro Woche mehrmals pro Monat mehrmals im Jahr
 seltener gar nicht

Frage 7: Wie häufig benutzen Sie ein Fahrrad in der Wintersaison (November – März):

- (fast) täglich mehrmals pro Woche mehrmals pro Monat mehrmals im Jahr
- seltener gar nicht

Frage 8: Warum verwenden Sie ein Fahrrad (Mehrfache Nennung erlaubt):

- Spaß
- Gesundheitliche Gründe
- Umwelt
- Flexibilität
- Schnelligkeit, Zeitersparnis (schneller als anderes Verkehrsmittel)
- Lebensstil
- Kosten
- keine Angabe

Frage 9: Haben Sie die Möglichkeit Ihr Fahrrad sicher am Wohnort abzustellen?

- Ja, im eigenen Haus/Wohnung/Garage Ja, im Fahrradkeller/-abstellraum
- Ja, sonstiges: Nein

Frage 10: Haben Sie die Möglichkeit Ihr Fahrrad sicher am Zielort abzustellen?

- Abstellanlage im öffentlicher Straßenraum keine Abstellmöglichkeit
- Abstellanlage in der Arbeit

Frage 11: Wie zufrieden sind Sie mit dem Radfahren in Müzzuslag hinsichtlich folgender Kriterien (1 = sehr gut; 5 = sehr schlecht):

Kriterien	1	2	3	4	5
Radwegangebot	<input type="checkbox"/>				
Breite der Radwege	<input type="checkbox"/>				
Beschilderung der Radwege	<input type="checkbox"/>				
Sicherheit der Radwege (Verkehrssicherheit)	<input type="checkbox"/>				
Anzahl und Ausstattung der Abstellplätze	<input type="checkbox"/>				

Frage 12: Welche Radwegeverbindungen sind für Sie wesentlich?

.....

.....

.....

.....

.....

Frage 13: Welche Verbesserung wünschen Sie sich für das Radfahren in Mürzzuschlag? (Mehrfache Nennung erlaubt), bitte Örtlichkeiten anführen

- Lückenschluss Radwege:
- Radfahranlagen ausbauen:
- Bessere Anbindung von:
- Diebstahlsichere Abstellanlagen:
- größere Anzahl an Abstellanlagen:
- Sonstiges:
-

Statistische Daten:**Alter:**

- bis 15 J. 15-25 J. 26-45 J. 46-60 J. 61-75 J. über 75 J.
- keine Angabe

Geschlecht:

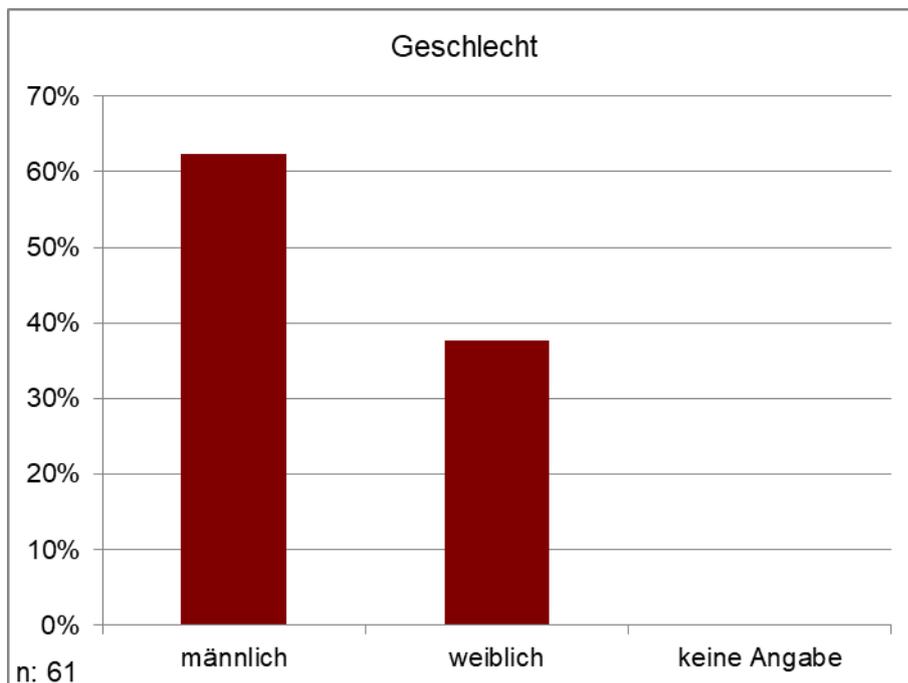
- männlich weiblich keine Angabe

Momentane Beschäftigung:

- Vollzeit Teilzeit SchülerIn StudentIn Lehrling
- PensionistIn Hausfrau/mann Karenz keine Angabe

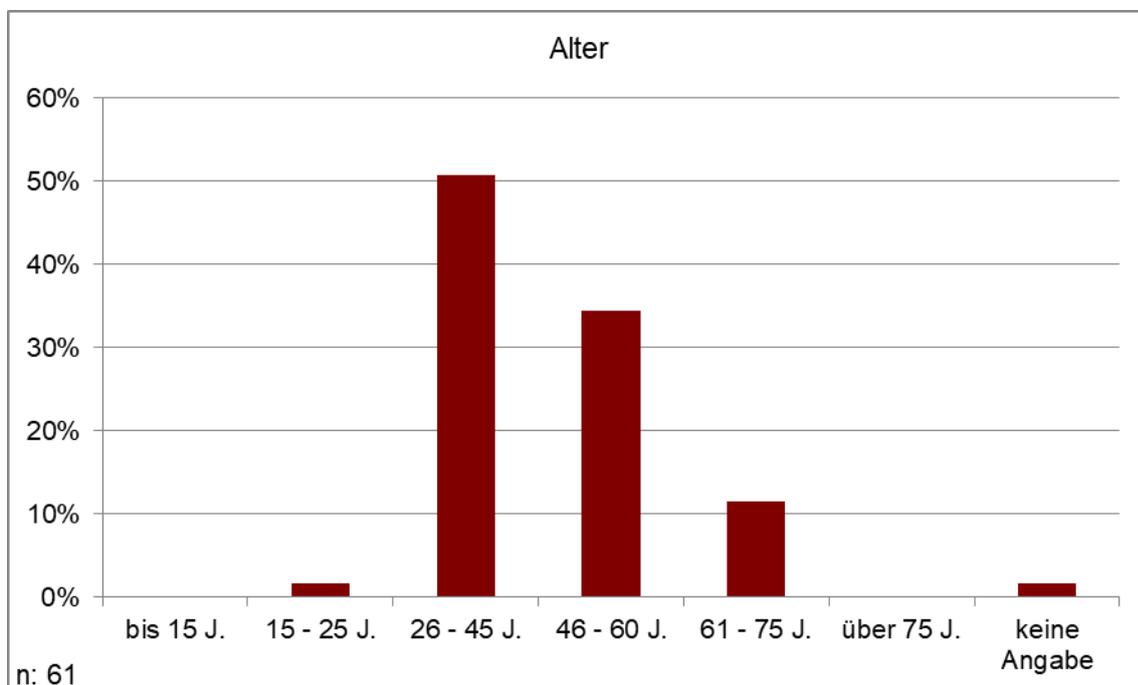
8.2 Umfrageergebnisse

Abbildung 25: Geschlecht der TeilnehmerInnen



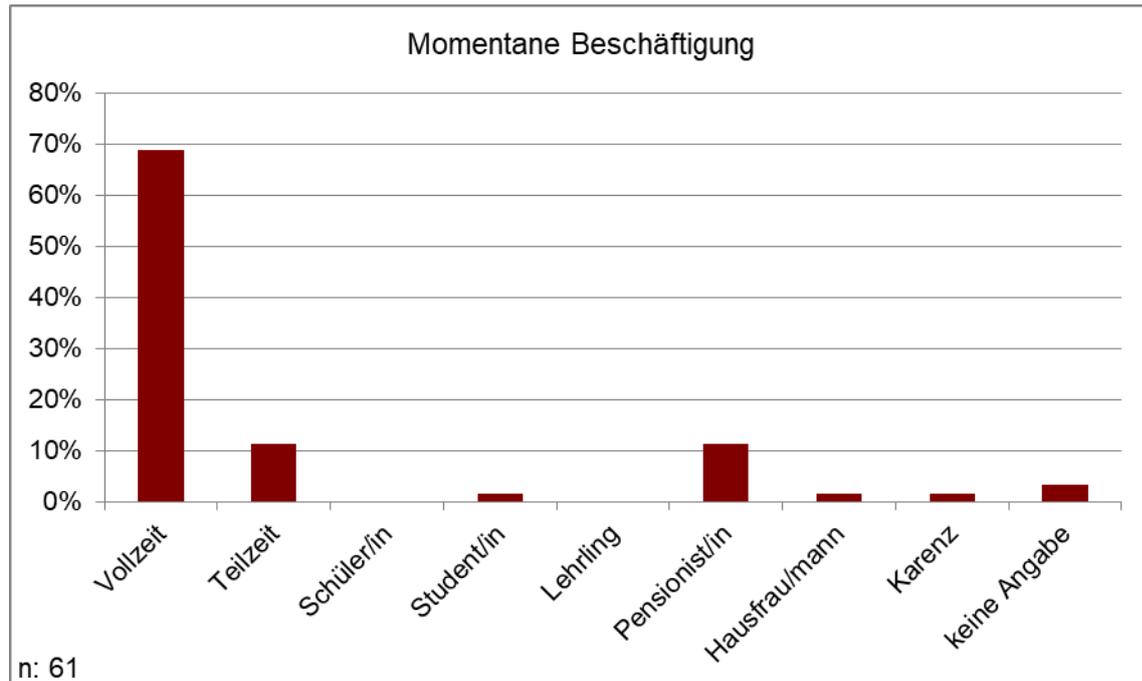
Quelle: Umfrage

Abbildung 26: Alter der TeilnehmerInnen



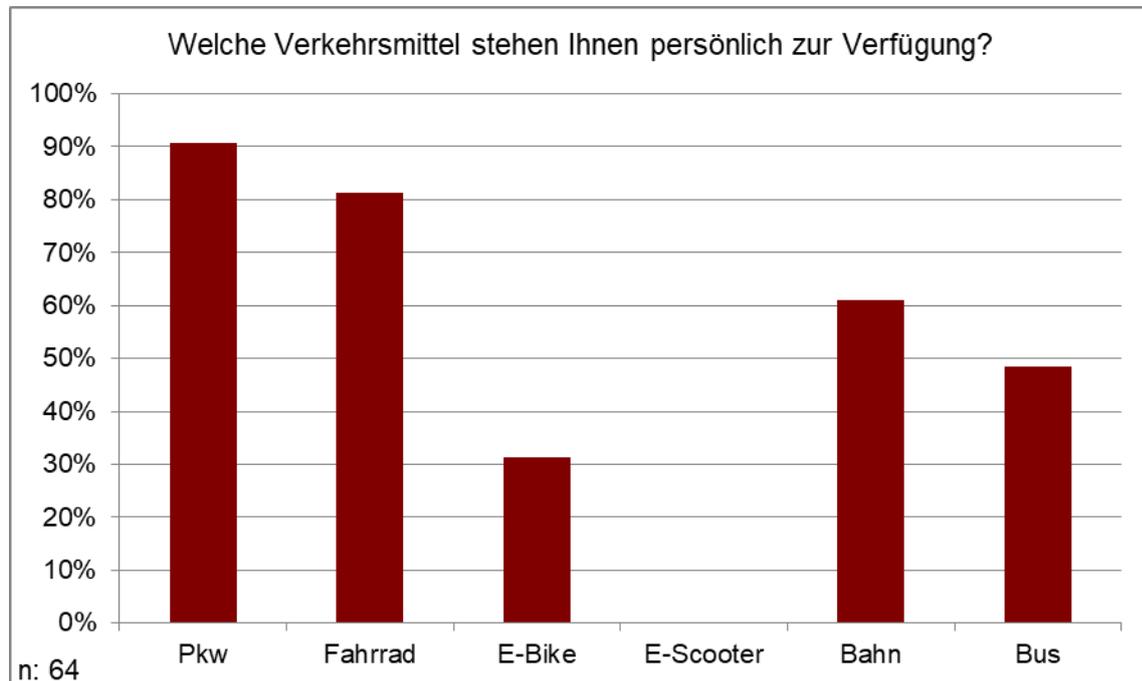
Quelle: Umfrage

Abbildung 27: Beschäftigung der TeilnehmerInnen



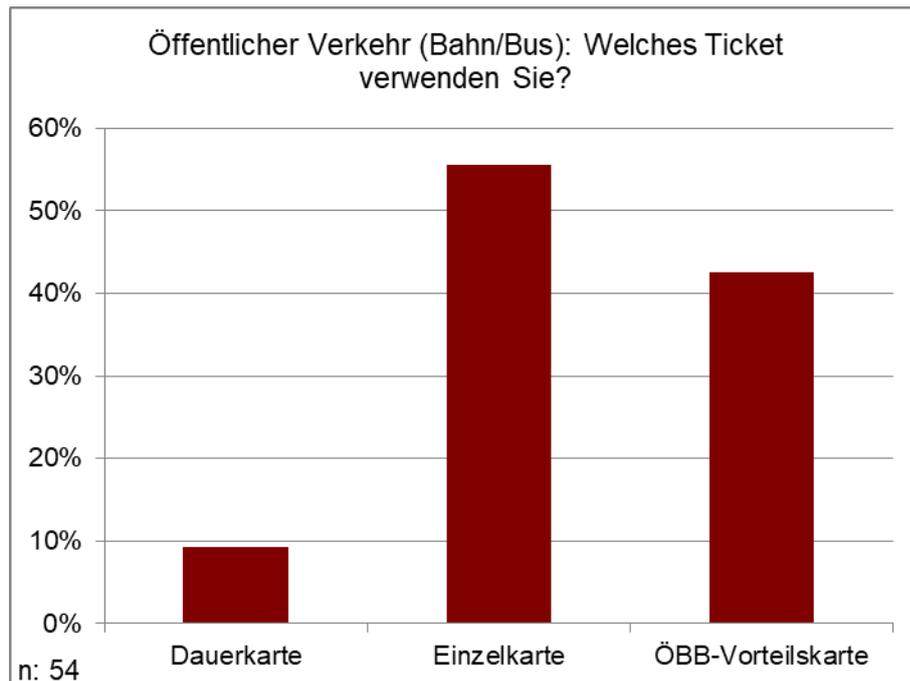
Quelle: Umfrage

Abbildung 28: Verfügbarkeit von Verkehrsmittel



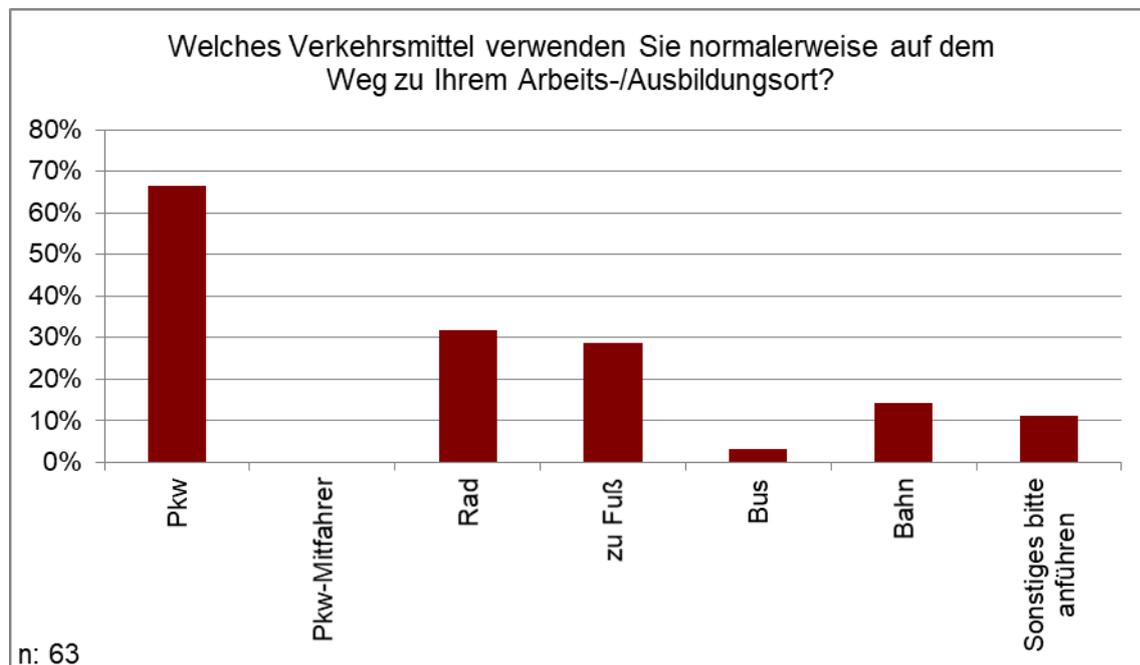
Quelle: Umfrage

Abbildung 29: Ticketverwendung im Öffentlichen Verkehr



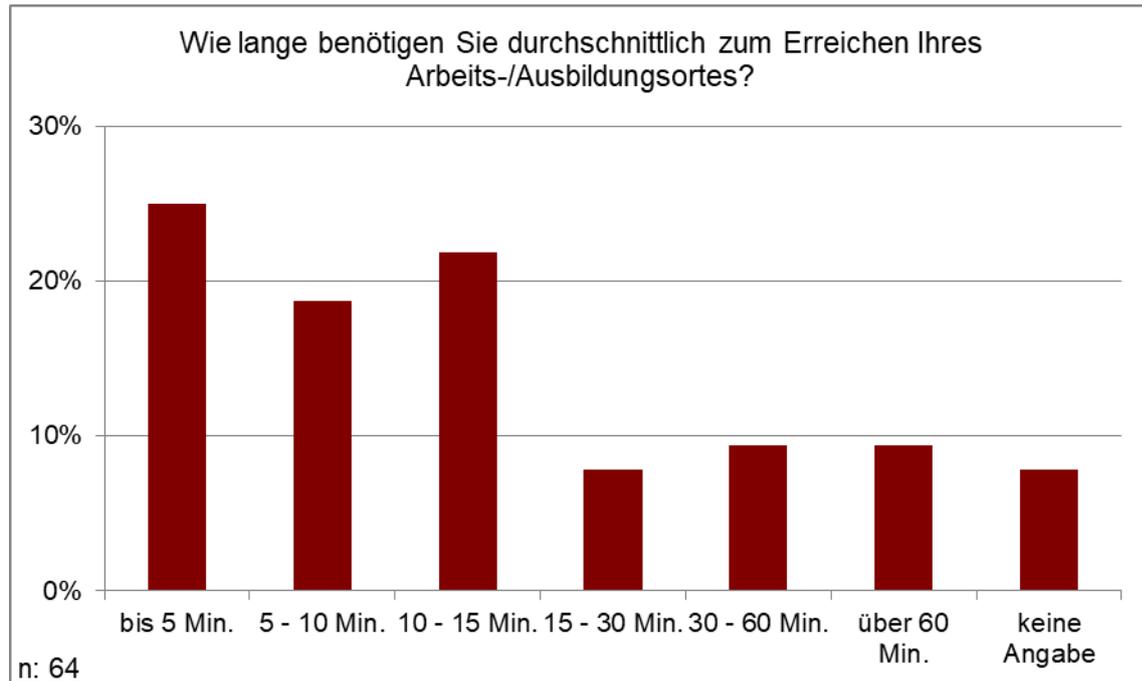
Quelle: Umfrage

Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl zum Arbeits-/Ausbildungsort



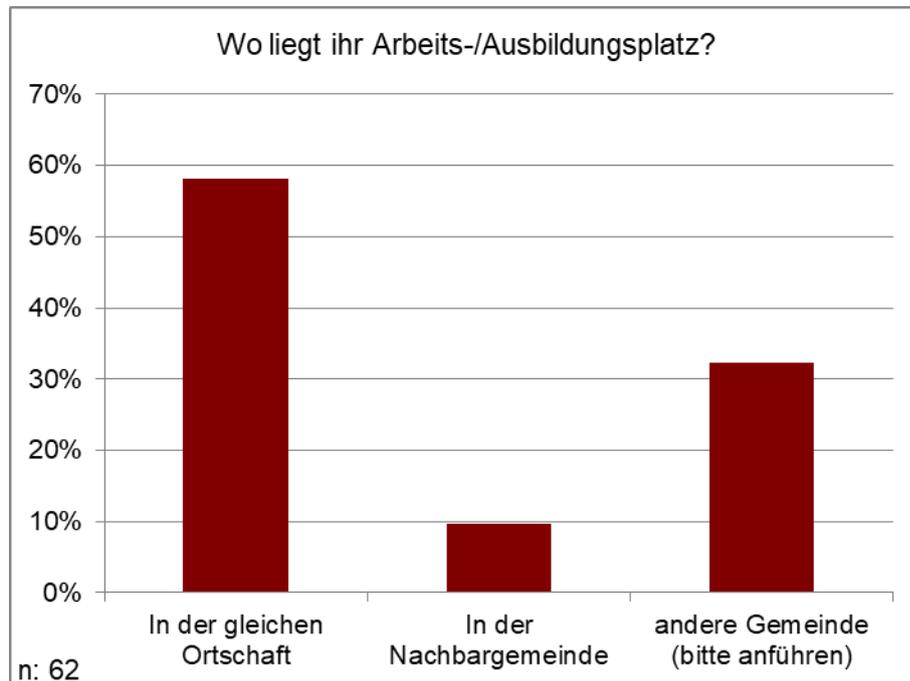
Quelle: Umfrage

Abbildung 31: Reisezeit zum Arbeits-/Ausbildungsort



Quelle: Umfrage

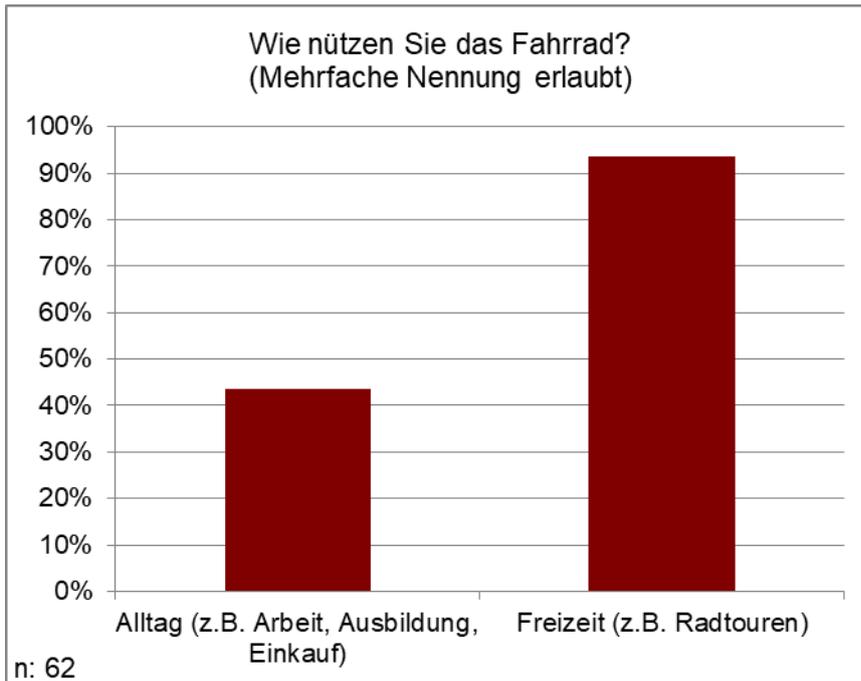
Abbildung 32: Arbeits-/Ausbildungsort



Quelle: Umfrage

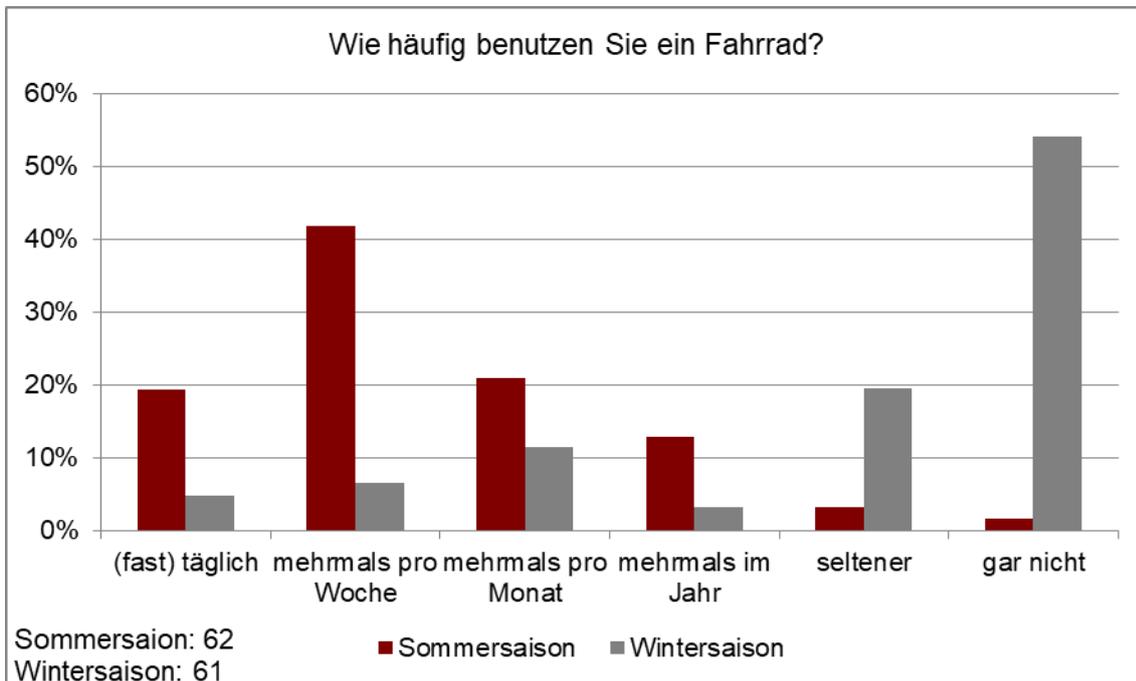
Die restlichen Gemeinden gliedern sich nach Krieglach (4), Kapfenberg (2), restliches Mürztal (4), restliche Steiermark (4), Wien und Niederösterreich (3).

Abbildung 33: Fahrradnutzung



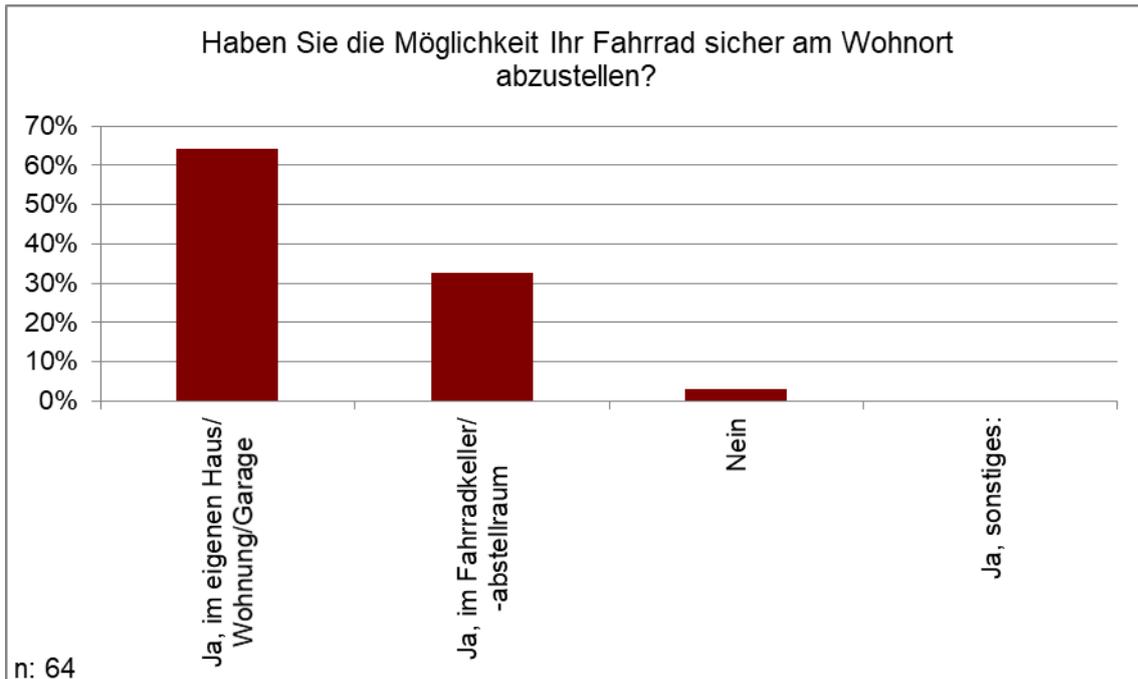
Quelle: Umfrage

Abbildung 34: Fahrradnutzung



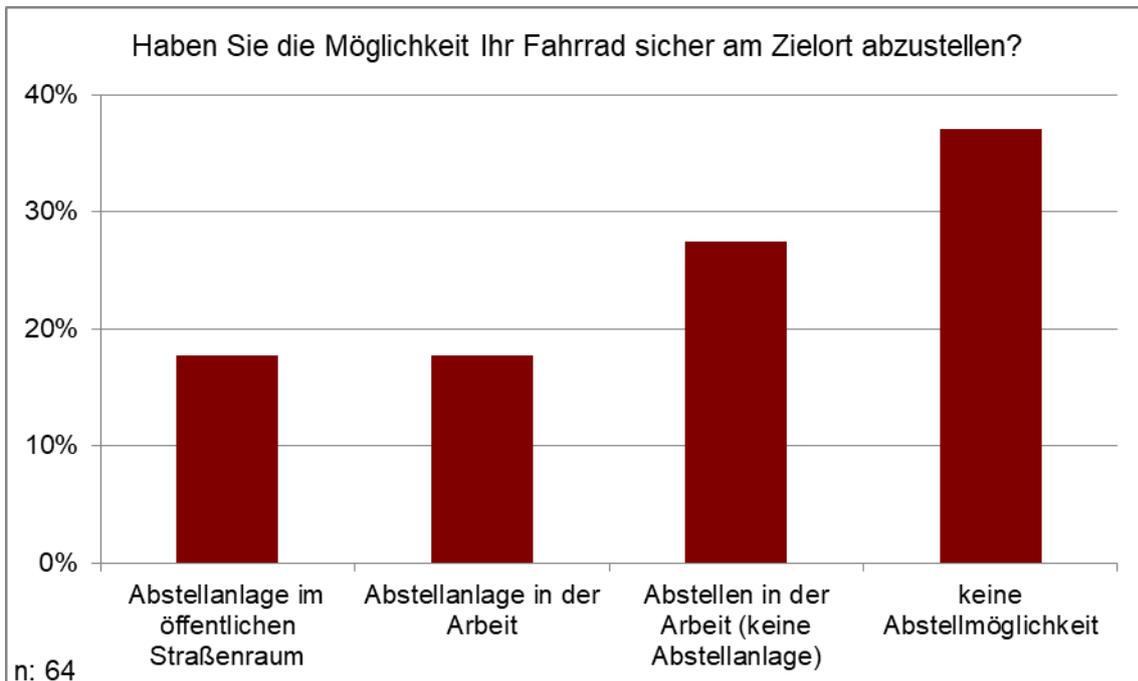
Quelle: Umfrage

Abbildung 35: Abstellmöglichkeiten am Wohnort

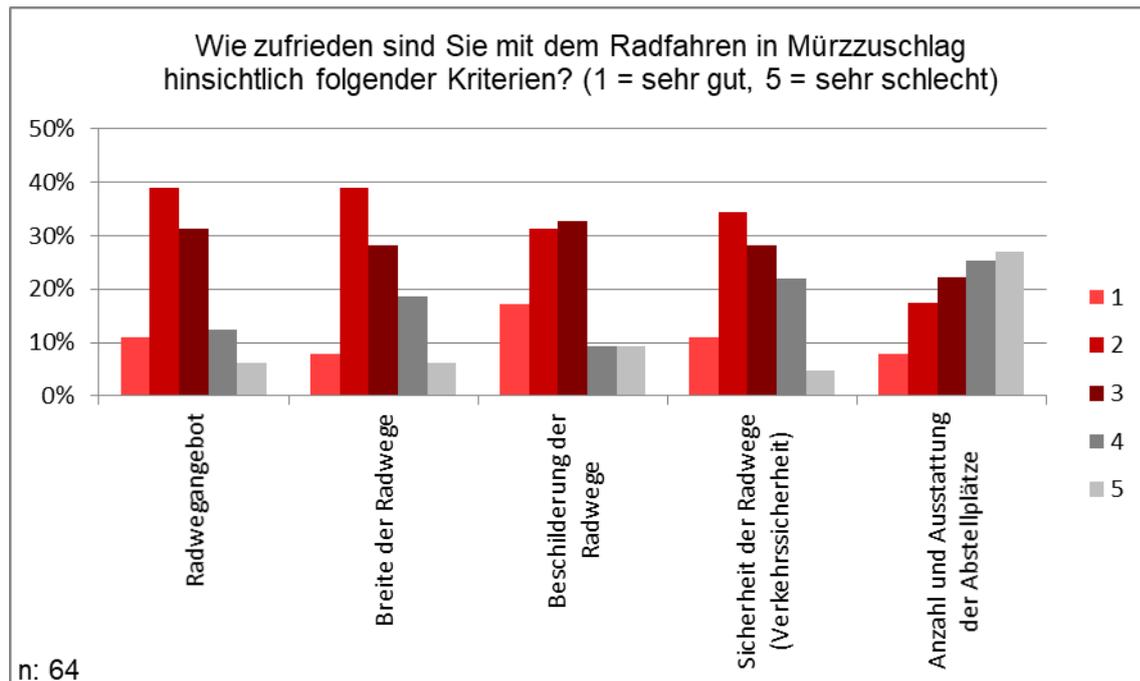


Quelle: Umfrage

Abbildung 36: Abstellmöglichkeiten am Wohnort



Quelle: Umfrage

Abbildung 37: Zufriedenheit mit der Fahrradinfrastruktur

Quelle: Umfrage

Ein wichtiger Bestandteil der Befragung umfasste die Nutzung von Radwegverbindungen. Für die Mehrheit der TeilnehmerInnen ist die Verbindungsachse zwischen Neuberg an der Mürz – Mürzzuschlag – Hönigsberg / Krieglach wesentlich. Hier wird explizit der Radweg entlang der Bahnstrecke ebenso wie der Radweg in der Grazer Straße erwähnt.

Als weitere wesentliche Verbindung wird die Achse Wienerstraße in Richtung Spital am Semmering genannt. Einzelne Meldungen sind die Verbindung im innerstädtischen Alltagsverkehr wie beispielsweise „Rosegggasse – Stadtzentrum – Wienerstraße“ sowie Radwege in „die Berge“.

In einem weiteren Fragenblock wurde abgefragt, welche Verbesserungen gewünscht werden. Bei der Beantwortung sollte die Örtlichkeit angeführt werden. Insgesamt wurden 46 Antworten gespeichert. Als Lückenschluss wird am häufigsten eine innerstädtische Verbindung zwischen dem Radweg Grazer Straße und dem Ortszentrum sowie die Fortführung des Radwegs in der Grazer Straße im Süden in Richtung Hönigsberg genannt. Weiters wird eine Anbindung von Hönigsberg nach Langenwang genannt. Innerstädtisch wird Radfahren gegen die Einbahn als Verbindung gesehen (Rosegggasse).

In Bezug auf die Verbesserung bestehender Anlagen werden hauptsächlich unspezifische Anlagen im Stadtzentrum genannt. Namentlich genannte Radverkehrsanlagen, die verbessert werden sollen, sind der Radweg zwischen Mürzzuschlag und Hönigsberg. Als

Verbesserungswunsch wird eine Verbreiterung gewünscht. Außerdem wird eine bessere Beschilderung von Mountainbike-Strecken aus dem Stadtzentrum gewünscht. Weiters wird eine Verbesserung der Bordsteinabsenkung beim Radweg in der Grazer Straße gewünscht.

Eine bessere Anbindung wird insbesondere von der Innenstadt mit dem Bahnhof gewünscht. Auch die Relation Merkur – Innenstadt wird genannt.

Größere und diebstahlssichere Radabstellanlagen werden insbesondere im Stadtzentrum / Stadtplatz, am Bahnhof und am Busbahnhof gewünscht. Weitere Nennungen sind bei Schulen, bei Bräuer Teiche und auf der Schneealm.

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung des Radverkehrs wird die Verbesserung der Beschilderung zu bestehenden Radwegen und das Auflegen von Radwegkarten genannt.

8.3 Dokumentation der Befahrung vom 16.09.2020

Die folgenden Stellen wurden im Zuge der Befahrung detailliert besprochen:

1) Kreuzung Mariazeller Straße / Stadtplatz

Die Kreuzung befindet sich auf dem Semmeringradweg R46. Der Stadtplatz ist eine Einbahn in Richtung Zentrum. Radfahren gegen die Einbahn ist erlaubt. Der Kreuzungsbereich ist am nördlichen Ende durch eine bedarfsgesteuerte VLSA geregelt. Eine Blockmarkierung wurde im Auftrag des Landes entfernt, da die Radfahrerüberfahrt nicht zwischen zwei Radwegen ausgeführt war. Die Signalgeber sind derzeit mit Fußgänger und Radfahrer-Symbol ausgestattet.

Foto 6: Kreuzung Mariazeller Straße / Stadtplatz



Quelle: Eigene Erhebung

2) Semmeringradweg R46 (Abschnitt Mariazeller Straße – Mürzbrücke)

Die rechtliche Situation des Radwegs im Abschnitt Mariazeller Straße – Mürzbrücke ist unklar. Von Seiten der Landes- und Gemeindevertretung wird überlegt, den Bestand rechtlich klarzustellen. Die Verordnung als gemischt geführter Geh- und Radweg ist aufgrund der zu geringen Breite nicht möglich. Es wird ein Fahrverbot ausgenommen RadfahrerInnen diskutiert.

Foto 7: Semmeringradweg von Grazer Straße in Blickrichtung Mürzbrücke

Quelle: Eigene Erhebung

3) Mürzbrücke

Die Breite der Mürzbrücke ist für einen gemischt geführten Geh- und Radweg zu gering. Zusätzlich befindet sich ein Poller am Ende der Brücke, der die Befahrbarkeit erschwert. Auf der anderen Seite befindet sich der Anschluss an den Radweg am westlichen Mürzufer. Der Kreuzungsbereich ist aufgrund der Radien schlecht befahrbar und es können Konflikte mit dem Fußverkehr entstehen.

Es wird eine grundsätzliche neue Führung über die Königsbrunnungasse (Radfahren gegen die Einbahn) und Lambachstraße diskutiert, da der Bestand nicht kurzfristig verändert werden kann.

Foto 8: Mürzbrücke

Quelle: Eigene Erhebung

4) Mürztalradweg R5 (Abschnitt Auweg bis Hönigsberg)

Die Radroute verläuft zwischen dem Auweg und Hönigsberg entlang der Bahntrasse. Die Route befindet sich auf einem gemischt geführten Geh- und Radweg mit geringer Breite.

Laut Aussagen der Gemeindevertretung nutzen viele RadfahrerInnen, LäuferInnen und SpaziergängerInnen mit Hunden diesen Geh- und Radweg, wodurch es zu vielen Interaktionen und möglichen Konflikten kommen kann.

Teile des Mürzthalradwegs R5 werden ebenso als Zufahrt mit dem Kfz zu Sportanlagen genutzt (Fahrverbot ausgenommen RadfahrerInnen und Zufahrt zur Sportanlage). Dadurch können ebenfalls Konflikte entstehen.

Foto 9: Kreuzungsbereich Lambachstraße und Mürzthalradweg



Quelle: Eigene Erhebung

5) Kreuzung des Anschlussgleises

Der Mürzthalradweg R5 kreuzt zwischen Mürzzuschlag und Hönigsberg drei Mal das Anschlussgleis des voestalpine BÖHLER Bleche Werk. Laut Gemeindevertretung fahren auf diesem Gleis rund zwei Züge pro Tag.

Foto 10: Kreuzung des Mürztalradwegs R5 mit dem Anschlussgleis

Quelle: Eigene Erhebung

6) Beschilderung zwischen Mürztalradweg R5 und Einkaufszentrum

Zur Anbindung des Einkaufszentrums Mürz-Center an den Mürztalradweg R5 wird eine Beschilderung und Führung des Radverkehrs im Industriepark angedacht.

Foto 11: Industriepark aus Blickrichtung Mürztalradweg

Quelle: Eigene Erhebung

7) Mürztalradweg R5 (Hönigsberggasse)

Der Mürztalradweg R5 im Bereich der Hönigsberggasse wird gemischt mit dem Kfz-Verkehr geführt.

Foto 12: Werkstraße / Hönigsberggasse (Vorplatz Haltestelle Hönigsberg)

Quelle: Eigene Erhebung

8) Anbindung Mürztalradweg R5 Hönigsberg Zentrum

Die Werkstraße zwischen der Hönigsberggasse und Grazer Straße soll für den Radverkehr zwischen dem Mürztalradweg und Hönigsberg Zentrum verwendet werden. Dazu soll eine entsprechende Beschilderung mit einem lokalen Ziel errichtet werden.

Foto 13: Werkstraße Blickrichtung Grazer Straße (Hönigsberg Zentrum)

Quelle: Eigene Erhebung

9) Radwegführung zwischen Pichlwang und Hönigsberg

Zwischen Pichlwang und Hönigsberg wurden bereits Planungen eines Radwegs an der Grazer Straße durchgeführt. Aufgrund von Besitzverhältnissen im Bereich des Knotenpunktes Grazer Straße / Wiener Straße konnten diese jedoch nicht realisiert werden.

Die Querung des Radverkehrs beim Knotenpunkt der Grazer Straßer / Wiener Straße ist aufgrund der Rampe der Anschlussstelle Hönigsberg mit hohen Kfz-Geschwindigkeiten gefährlich.

Als mögliche Führung des Radverkehrs zwischen Pichlwang und Hönigsberg wird die Gutenbrunnungasse von der Wiener Straße ab Höhe der Wehrgasse in Betracht gezogen. In weiterer Folge ist die Führung über die Zimmersdorfasse und Sportgasse diskutiert worden. Die Einmündung soll am Ende dieser Radverkehrsführung in den Geh- und Radweg in der Grazer Straße erfolgen.

Foto 14: Kreuzung Rampe S6 / Wiener Straße (links) und Zimmersdorfasse (rechts)



Quelle: Eigene Erhebung

10) Prüfung eines Mehrzweckstreifen in der Grazer Straße Höhe Neubaugasse

In der Grazer Straße wurde die Errichtung eines Mehrzweckstreifen diskutiert auf Höhe Neubaugasse Richtung stadtauswärts diskutiert.

Foto 15: Grazer Straße / Werkstraße

Quelle: Eigene Erhebung

11) Grazer Straße (Kreisverkehr Grazer Straße / Ganztalstraße – Hönigsberg)

Auf dem bestehenden Begleitweg zwischen dem Kreisverkehr Grazer Straße / Ganztalstraße und dem Ortsgebiet Hönigsberg wird ein Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht verordnet. Der Begleitweg wird derzeit von einem Teil der RadfahrerInnen benutzt.

Foto 16: Begleitweg Grazer Straße / Industriepark

Quelle: Eigene Erhebung

12) Beschilderung und Querungshilfe Grazer Straße (Einkaufszentrum)

In der Grazer Straße soll von dem zukünftigen Geh- und Radweg eine Beschilderung zu der geplanten Anbindung an den Mürztalradweg R5 erfolgen. Im Zuge dessen wurde eine Querungshilfe an der Grazer Straße diskutiert, um vom Radweg in das Einkaufszentrum zu

gelangen. Aufgrund der geringen Radverkehrsstärken wird derzeit laut Vertretung des Landes Steiermark die erforderliche Mindestquerungsmenge für eine nicht signalgeregelte Radfahrerüberfahrt nicht erreicht.

13) Beschilderung und Querungshilfe Kreisverkehr Grazer Straße / Ganztalstraße

Der geplante Geh- und Radweg, der über den Kreisverkehr Grazer Straße / Ganztalstraße führt, wird aufgrund der geringen Querungsmenge ohne Radfahrüberfahrt ausgeführt. Die Vertretung des Landes Steiermark sieht jedoch eine mögliche Gefährdung des querenden Radverkehrs aufgrund der Abfahrt und den damit einhergehenden hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs.

Foto 17: Kreisverkehr Grazer Straße / Ganztalstraße Blickrichtung Ganztalstraße



Quelle: Eigene Erhebung

14) Begleitweg Grazer Straße (Ganzsteinweg – Ortsende)

Der Abschnitt des Begleitwegs der Grazer Straße zwischen dem Ganzsteinweg und dem Ortsende wird verbreitert. Die Anbindung an die weitere Streckenführung über den Vorplatz des Friedhofes wird diskutiert.

Foto 18: Begleitweg Grazer Straße Blickrichtung Mürzzuschlag

Quelle: Eigene Erhebung

15) Radwegführung Grazer Straße / Bleckmanngasse

Der bestehende Geh- und Radweg in der Grazer Straße endet in Fahrtrichtung Zentrum nach der Kreuzung Bleckmanngasse. Der Radweg wird nach Angaben der Gemeinde nur gering angenommen. Eine mögliche Führung durch die Bleckmanngasse wird überlegt. In der Bleckmanngasse wird der bestehende Bauhof abgerissen und ein Supermarkt errichtet. Die Anbindung des Supermarkts erfolgt über die Bleckmanngasse. Nach derzeitigen Planungen wird in der Grazer Straße eine zusätzliche richtungsgebundene Ausfahrt in Richtung Hönigsberg im Süden errichtet.

Foto 19: Derzeitiges Radwegende und mögliche zukünftige Führung

Quelle: Eigene Erhebung

16) Kreuzung Mariazeller Straße / Knappenhof

Im Alltagsverkehr versuchen RadfahrerInnen, die auf der Mariazeller Straße aus dem Ortszentrum kommen, in den Knappenhof einzubiegen. Der Linksabbieger ist für

RadfahrerInnen unübersichtlich und nach Aussagen der Gemeindevertretung verpassen vor allem ortsfremde RadfahrerInnen die Kreuzung und fahren auf der Mariazeller Straße in Richtung Norden im Mischverkehr weiter.

Foto 20: Kreuzung Mariazeller Straße / Knappenhof



Quelle: Google Maps StreetView

17) Anbindung Bahnhof

Der Bahnhof Mürzzuschlag wird derzeit umgebaut. Die Erschließung für den Radverkehr erfolgt derzeit über den Kaplanplatz und die Alleegasse mit einer Zufahrt über eine Schiebestrecke. In den Planungen wird zusätzlich eine Erschließung über eine neu errichtete Verbindung über die Alleegasse vorgesehen. Weiters werden von der Vertretung des Landes und der Gemeinde eine direkte Erschließung aus dem Stadtzentrum gefordert.

18) Wohnstraße Wiener Straße

In der Wiener Straße ist zwischen der Frachtenstraße und Mariazeller Straße eine Wohnstraße verordnet. Der Abschnitt wird als Einbahn in Richtung Mariazeller Straße geführt. Das Radfahren ist gegen die Einbahn erlaubt. Laut Gemeindevertretung kommt es aufgrund der geringen Fahrbahnbreite immer wieder zu Konflikten im Begegnungsfall besonders im westlichen Abschnitt.

Foto 21: Wohnstraße Wiener Straße



Quelle: Eigene Erhebung

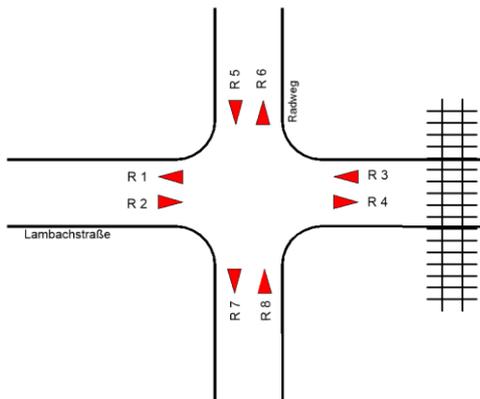
8.4 Verkehrszählungen

Eine Verortung der Zählstellen befindet sich auf Abbildung 8: Übersicht der Verkehrszählorte.

Lambachstraße # Radweg

16.09.2020 10:00 - 11:00

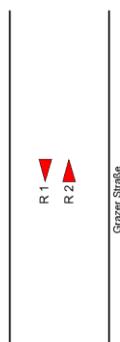
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
PKW	9	11	9	11	0	0	0	0
LKW	0	0	0	0	0	0	0	0
LKW+Anh.	0	1	0	1	0	0	0	0
MOT	2	0	2	0	0	0	0	0
BUS	0	0	0	0	0	0	0	0
RAD	3	0	5	2	13	21	15	23
FG	3	7	2	1	9	7	10	3



Grazer Straße ONr. 34

16.09.2020 09:15-10:15

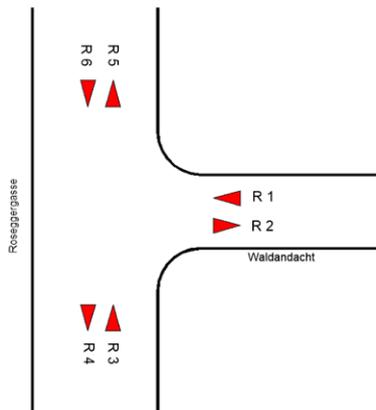
	R1	R2	R3	R4
PKW	425	431	0	0
LKW	10	11	0	0
LKW+Anh.	1	6	0	0
MOT	10	16	0	0
Traktor	2	5	0	0
BUS	2	0	0	0
RAD	6	2	0	0
FG	11	13	1	1



Rosegggasse # Waldandacht

16.09.2020 07:45-08:45

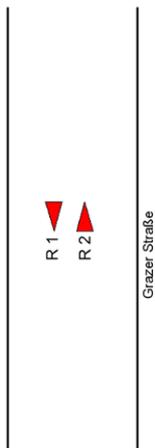
	R1	R2	R3	R4	R5	R6
PKW	4	3	28	31	25	31
LKW	1	1	1	1	1	1
MOT	0	0	2	0	2	0
Traktor	0	0	0	1	0	1
LKW+Anh.	0	0	0	0	0	0
BUS	0	0	0	0	0	0
RAD	1	0	0	1	0	0
FG	0	0	1	0	1	0



Grazer Straße ONr. 79

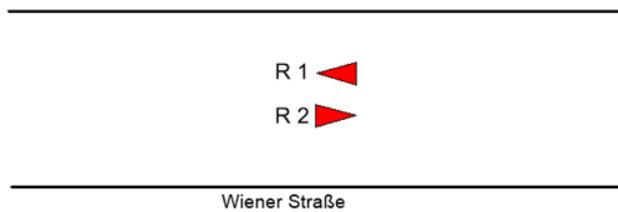
16.09.2020 13:50-14:50

	R1	R2
PKW	259	247
LKW	7	10
LKW+Anh.	11	6
MOT	23	12
BUS	3	2
RAD	5	9
FG	4	6

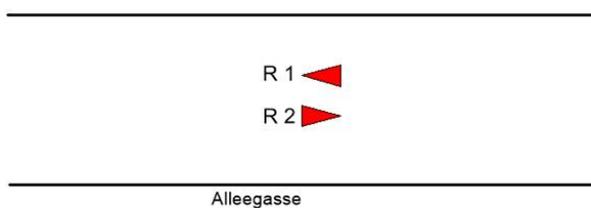


Wiener Straße ONr. 176**16.09.2020 07:45-08:45**

	R1	R2
PKW	155	115
MOT	1	0
LKW	5	6
LKW+Anh.	0	0
BUS	0	0
RAD	3	2
FG	3	3

**Alleegasse ONr. 3****16.09.2020 09:30-10:30**

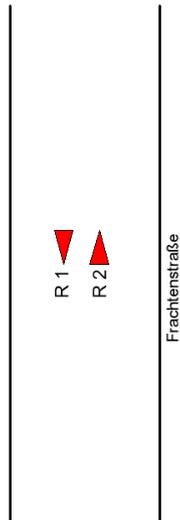
	R1	R2
PKW	0	0
LKW	0	0
LKW+Anh.	0	0
BUS	0	0
RAD	6	1
FG	23	9



Frachtenstraße ONr. 7

16.09.2020 09:30-10:30

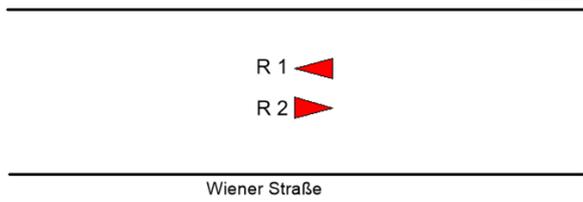
	R1	R2
PKW	243	207
LKW	7	8
LKW+Anh.	1	1
BUS	0	0
RAD	0	0
FG	2	0



Wiener Straße ONr. 9

16.09.2020 12:00-13:00

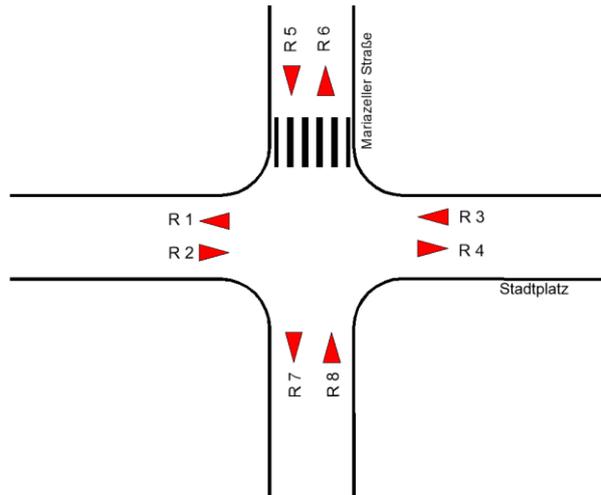
	R1	R2
PKW	59	0
LKW	0	0
LKW+Anh.	0	0
BUS	0	0
RAD	4	2
FG	44	56



Mariazeller Straße # Stadtplatz

16.09.2020 10:45-11:45

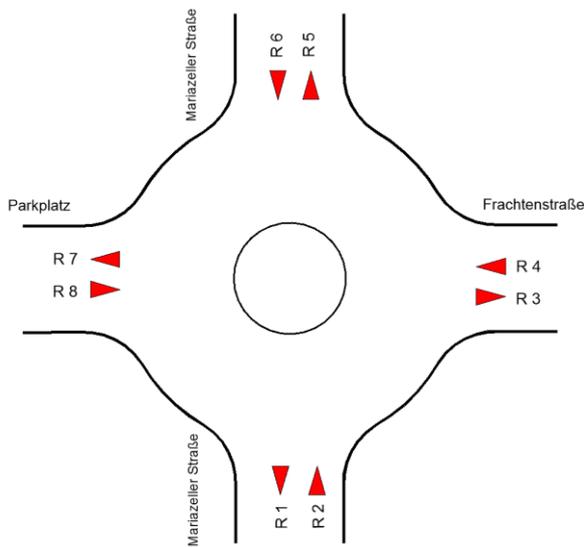
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	FG-Übergang
PKW	0	0	0	180	422	344	360	462	0
LKW	0	0	0	0	9	15	9	15	0
LKW+Anh.	0	0	0	0	3	2	3	2	0
MOT	0	0	0	0	16	9	16	9	0
Traktor	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BUS	0	0	0	0	2	1	2	1	0
RAD	7	13	7	18	4	2	4	7	6
FG	0	0	0	0	0	0	0	0	197



KV Mariazeller Straße # Frachtenstraße

16.09.2020 10:45-11:45

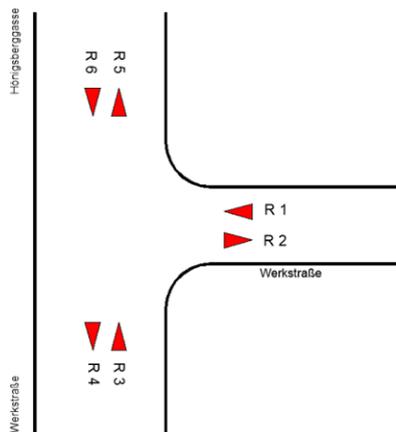
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
PKW	291	173	163	253	158	165	9	7
LKW	6	9	8	2	9	4	0	0
LKW+Anh.	1	0	0	1	1	3	0	0
BUS	1	0	0	1	0	0	0	0
RAD	1	1	1	5	3	1	4	2
FG	0	0	0	0	0	0	0	0



Werkstraße # Hönigsberggasse

16.09.2020 08:00-09:00

	R1	R2	R3	R4	R5	R6
PKW	34	23	2	2	33	22
LKW	3	2	0	0	3	2
LKW+Anh.	0	0	0	0	0	0
MOT	0	0	0	0	0	0
BUS	0	0	0	0	0	0
RAD	4	3	5	5	6	5



Auweg # Knappenhof

16.09.2020 11:15-12:15

	R1	R2	R3	R4	R5	R6
PKW	37	35	51	38	23	33
LKW	1	0	1	0	1	1
LKW+Anh.	0	0	0	0	0	0
MOT	1	1	1	1	0	0
BUS	0	0	0	0	0	0
RAD	16	12	6	3	12	15
FG	0	0	0	0	0	0

