



Eibiswald · Pölfing-Brunn · Wies

Konzept für den Alltagsradverkehr

erstellt für:



REGION
*Südwest
Steiermark*

Regionalmanagement
Südweststeiermark GmbH
Grottenhof 1 · 8430 Leibnitz



Das Land
Steiermark

Land Steiermark
Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau
Stempfergasse 7 · 8010 Graz

erstellt von:

Verracon GmbH

Mariahilfer Straße 47/5/2 · A-1060 Wien
office@verracon.at · www.verracon.at

Stand: 11.01.2024

INHALT

OPTIMAL FÜR VIELE ALLTAGSWEGE	3
1 DER WEG ZUM RADVERKEHRSKONZEPT	5
1.1 Ein gemeinsamer Prozess	5
1.2 Planungsverständnis und Zielsetzungen	5
2 RAUMSTRUKTUREN UND MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE	7
2.1 Strukturen	7
2.2 Wunschlinien	11
3 ZIELNETZ	13
3.1 Hauptrouten	14
3.2 Erschließungsrouten	16
3.3 Flächenerschließung	16
4 QUALITÄTSMÖGLICHKEITEN UND HANDLUNGSBEDARF	17
5 HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN	19
6 MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN IM NETZ	23
6.1 Hauptroute 1	27
6.2 Hauptroute 2	32
6.3 Hauptroute 3	35
6.4 Hauptroute 4	39
6.5 Erschließungsrouten	40
6.6 Umsetzung in wirksamen Paketen	47
7 BEGLEITENDE INFRASTRUKTUR	49
7.1 Radabstellanlagen	49
7.2 Leitsystem/Wegweisung	55
8 KOMMUNIKATION UND MOTIVATION	57
9 ORGANISATION UND FINANZIERUNG	59
9.1 Klare Verantwortlichkeiten	59
9.2 Kostenschätzung	59
10 ANHANG	61
10.1 Begrifflichkeiten aus dem Radverkehr	61
10.2 Abbildungsverzeichnis	63

OPTIMAL FÜR VIELE ALLTAGSWEGE

Das Radfahren boomt... aus guten Gründen

Die Radverkaufszahlen in Österreich steigen Jahr für Jahr. Mit dem Trend zu E-Bikes, die im vergangenen Jahr fast 50% der Verkäufe ausmachten, finden neue Bevölkerungsgruppen und auch bislang topografisch benachteiligte Regionen zum Radfahren.

Auf kurzen Strecken bis 3 km ist das Fahrrad als Verkehrsmittel nahezu unschlagbar, aber auch für etwas längere Distanzen von etwa 5 bis 7 km ist es noch sehr gut geeignet und insbesondere mit E-Bikes auch noch darüber hinaus. Viele der Alltagswege sind genau in dieser Distanz – die Hälfte, der von den Steierinnen und Steirern zurückgelegten Wege sind unter 5 km, sogar zwei Drittel unter 10 km¹.

Und Gründe das Rad für diese Wege zu verwenden, gibt es viele. Es ist ein flexibles und kostengünstiges Verkehrsmittel. Regelmäßige Bewegung hilft der Gesundheit, mit Radfahren auf Alltagswegen geschieht sie einfach nebenbei. Dass das Fahrrad noch dazu eine der umweltfreundlichsten Fortbewegungsarten ist, nimmt man als positiven Nebeneffekt gerne mit.

Eine starke Kombination im Alltag sind das Fahrrad und der Öffentliche Verkehr. Das Rad als idealer Zubringer kann den Einzugsbereich einer Haltestelle erheblich ausweiten und vielleicht sogar den Zweit- oder Drittwagen ersetzen.

Viele Vorzüge, die aber auch die richtigen Voraussetzungen brauchen. Allen voran sind das sichere, komfortable, direkte und durchgängige Anbindungen an wichtige Ziele. Die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025² gibt für den Weg dorthin den Rahmen vor. Den Gemeinden soll nun mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept die Grundlage für eine Umsetzung in ihrer Region in die Hand gegeben werden.

Kernelemente des künftigen Radwegenetzes im Überblick

Insbesondere in den Talböden des Saggaubachs und der Weißen Sulm, wo auch viele der Bewohnerinnen und Bewohner des Bearbeitungsgebiets leben, gibt es beste Voraussetzungen für den Radverkehr - nicht nur für den bereits heute wichtigen Freizeit- und touristischen Radverkehr, sondern auch für alltägliche Wege. Viele regionale Alltagsziele und - für Ziele außerhalb der Region - auch die Bahnhalte liegen in guter Raddistanz und auch die Topografie ist in diesen Bereichen günstig.

¹ Mobilitätshebung Österreich unterwegs, BMVIT, 2013/2014

² Land Steiermark (Hrsg.) Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Graz 2016

Gute Voraussetzungen für die drei Gemeinden also, die notwendigen Angebote für sicheren und attraktiven Alltagsradverkehr voranzutreiben. Radverkehrsplanung wird hierbei als Angebotsplanung gesehen. Erst mit einem sicheren und zusammenhängenden Netz steigen die Menschen gerne und oft aufs Fahrrad.

Kernstück des künftigen Netzes für den Alltagsradverkehr in der Region sind hierbei vier Hauptrouten mit hohem Radverkehrspotenzial, die die Anbindung zwischen den Hauptorten der Gemeinden und insbesondere auch an die Bahnhöfe sicherstellen:

Hauptroute 1

Sie führt von Steyeregg entlang bzw. im Nahbereich der B76 Richtung Wies und weiter im Tal der Weißen Sulm über Wies nach Pölfing-Brunn. Dabei bindet sie Ziele wie das Gewerbegebiet am Kreisverkehr B76, den Bahnhof Wies-Eibiswald und die Bahnhalte Wies-Markt und Pölfing-Brunn an.

Hauptroute 2

Die Hauptroute 2 beginnt in Aibl und verläuft über Eibiswald und Hörmsdorf nach Haselbach und stellt die zentrale Achse innerhalb der Gemeinde Eibiswald dar. Eine Erschließungsrouten im nördlichen Bereich des Saggautals (bestehende Routen R3/R20) sorgt für die weiterführende Anbindung in Richtung Oberhaag.

Hauptroute 3

Die Hauptroute 3 verläuft von Eibiswald zum Bahnhof Wies-Eibiswald und stellt so nicht nur die Anbindung von Eibiswald zur Bahn her, sondern verbindet auch wichtige Arbeitsschwerpunkte und weitere gegenseitig besuchte Alltagsziele der beiden benachbarten Gemeinden.

Hauptroute 4

Diese Hauptroute stellt nicht nur die Verbindung von Vordersdorf (und Wernersdorf) selbst in Richtung des Bahnhofs und weiter über die Hauptroute 1 in Richtung des Gemeindehauptorts her, sondern erschließt durch das weiterführende niederrangige Netz auch viele Bereiche des Hügellands im westlichen Teil der Gemeinde.

1 DER WEG ZUM RADVERKEHRSKONZEPT

1.1 EIN GEMEINSAMER PROZESS

Einbeziehung von Gemeindevertreterinnen und -vertreter

Neben der fachlichen Expertise beruht das vorliegende Konzept wesentlich auf dem vorhandenen lokalen Knowhow. Um ein gemeinsames Bild für das künftige Radwegenetz zu schaffen, wurden unter anderem folgende Schritte gesetzt:

- 17. April 2023 Auftaktworkshop mit den teilnehmenden Gemeinden (Gemeindesaal Eibiswald)
- Mai/Juni 2023 Befahrungen in der Region durch das Bearbeitungsteam
- 28. Juni 2023 Befahrung/Abstimmung mit Gemeindevertreterinnen und -vertretern
- Okt. 2023 Bilaterale Abstimmungen Bearbeitungsteam/Gemeinden

1.2 PLANUNGSVERSTÄNDNIS UND ZIELSETZUNGEN

Radverkehrsplanung ist immer Angebotsplanung

Gibt es ein komfortables und sicheres Netz steigen die Menschen gerne auf das Fahrrad. Das geplante Radwegenetz soll in diesem Sinne die Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrads für alltägliche Wege, also etwa die regelmäßige Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf oder auch zu einer Freizeitaktivität, schaffen. Hierfür gilt es, die spezifischen Anforderungen und Bedürfnisse des Alltagsradverkehrs zu berücksichtigen.

Orientiert an den Bedürfnissen der Radfahrenden im Alltag

- Quellen und Ziele müssen möglichst **direkt** miteinander verbunden sein. Radfahrende akzeptieren für wiederkehrende Wege kaum Umwege und suchen bei solchen Abkürzungen.
- Alle wesentlichen Alltagsziele müssen in einem **durchgängigen und sicheren Netz** erreichbar sein.
- Die Wege müssen ein **zügiges Befahren** ermöglichen. Radfahrende im Alltag wollen ihr Ziel schnell erreichen, sind oftmals geübt und häufig auch allein unterwegs.
- Alltagswege werden auch **bei Schlechtwetter, Dunkelheit und zu allen Jahreszeiten** zurückgelegt. Die Infrastruktur und ihre Betreuung müssen auch in diesen Fällen ein sicheres Befahren ermöglichen.
- Bedarfsgerechte **Abstellanlagen** an den Zielen sind ein Muss.
- Radfahrende im Alltag haben meist Ortskenntnis. Daher kommt der Wegweisung eine geringere Bedeutung zu als im Freizeitverkehr und sie ist nur im übergeordneten Netz notwendig.

Abhängig von der Bedeutung der jeweiligen Strecke für den Radverkehr und dem bestehenden Aufkommen und Geschwindigkeitsniveau im Motorisierten Individualverkehr (MIV) gilt es die jeweils am besten geeignete und sicherste Führungsart für den Radverkehr zu wählen. Dies kann beispielsweise im Freilandbereich ein getrennt geführter Radweg oder in verkehrsberuhigten Nebenstraßen auch eine Führung im Mischverkehr sein. Die möglichen Führungsformen werden im Kapitel 5 im Überblick dargestellt.

Gemeinsam und effizient zum Ziel

Für ein durchgängiges Netz, von dem die Bevölkerung aller drei Gemeinden profitiert, ist die Abstimmung zwischen den Gemeinden wesentlich. Der Entwicklung eines gemeinsamen Standpunkts für ein künftiges Radwegenetz kommt im Planungsprozesses dementsprechend eine große Bedeutung zu.

Bei allen Überlegungen muss die Realisierbarkeit und somit auch die Finanzierbarkeit mitgedacht werden. Daher werden Synergien mit bestehender Radinfrastruktur, auch aus dem touristischen Bereich, wo immer sinnvoll möglich, genutzt. Gleichzeitig sind manche Abschnitte des Radwegenetzes als Teil umfangreicherer Maßnahmen der Ortsentwicklung, -gestaltung und Verkehrsberuhigung zu sehen.

Radverkehr ist mehr als Infrastruktur

Wenngleich ein sehr bedeutender Aspekt, ist eine attraktive und sichere Infrastruktur keinesfalls der einzige Erfolgsfaktor, um mehr Menschen für den Radverkehr zu begeistern. Dementsprechend ist „Planen und Bauen“ auch nur eine der drei Säulen der Steiermärkischen Radverkehrsstrategie. Genauso gilt es, für die beiden anderen Säulen „Kommunizieren & Motivieren“ und „Organisieren & Kooperieren“ die richtigen Maßnahmen zu setzen.

Gerade die Gemeindevertreterinnen und -vertreter können durch ihre Nähe zu den Menschen viel dazu beitragen, das Fahrrad als optimales Verkehrsmittel für viele Alltagswege in die Köpfe der Menschen zu bringen - sei es als Vorbild, indem man selbst Rad fährt, sei es durch Veranstaltungen oder Informationsmaterialien.

Will man das Thema Radfahren dauerhaft voranbringen, müssen darüber hinaus die passenden organisatorischen Strukturen geschaffen werden. Das heißt insbesondere, dass es in der Gemeinde jemanden gibt, der oder die sich für den Radverkehr verantwortlich fühlt und auch Ansprechperson für die Bürgerinnen und Bürger ist. Es braucht aber auch die Kooperation mit benachbarten Gemeinden, mit dem Tourismus und dem öffentlichen Verkehr. Es gilt den Radverkehr in anderen Bereichen wie etwa bei neuen Siedlungsentwicklungen gleich vom Anfang an mitzudenken und auch regelmäßig zu prüfen, ob die gesetzten Maßnahmen den gewünschten Effekt erzielt haben.

Das vorliegende Konzept wird auch zu den beiden letztgenannten Säulen Ideen und Vorschläge liefern, die es den Gemeinden ermöglichen, das Thema Radverkehr in seiner ganzen Breite fördern.

Arbeitswege als häufigster Wegezweck im Alltag

Der mit Abstand häufigste Grund einen Weg im Alltag zurückzulegen ist, um zum Arbeitsplatz oder von dort nach Hause zu gelangen. Alle drei Gemeinden im Bearbeitungsgebiet haben einen hohen Anteil an auspendelnder Arbeitsbevölkerung. Insgesamt verlassen knapp 3.800 Personen³ am Arbeitsweg ihre Heimatgemeinde.

Unter den Top-3 Zielen finden sich bei allen drei Gemeinden die Bezirkshauptstadt Deutschlandsberg, Zielpunkt von knapp 730 Personen aus dem Bearbeitungsgebiet, und die Landeshauptstadt Graz, wo ca. 570 Menschen aus der Region ihren Arbeitsplatz haben. Die Distanzen zu diesen Zielen sind zu groß, um sie alltäglich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Das Fahrrad kann hier aber die Rolle des Zubringers zum Öffentlichen Verkehr übernehmen.

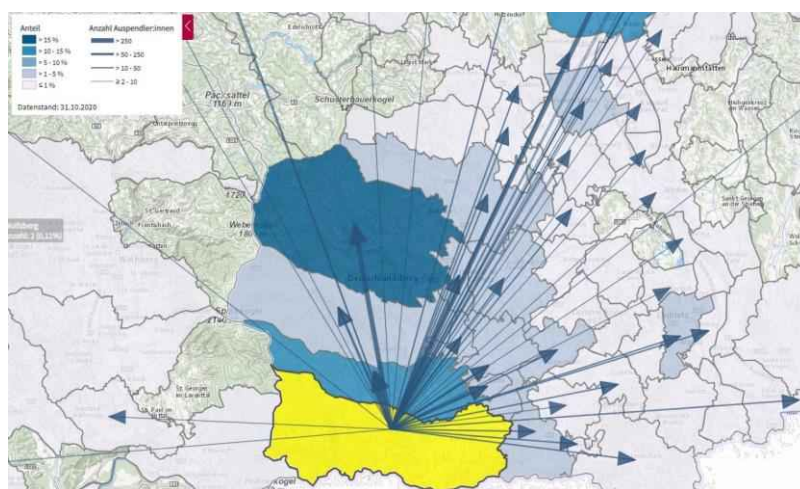


Abbildung 2: Beispiel für Erwerbspendlerströme – Auspendlerinnen und -pendler aus Eibiswald

Quelle: Atlas der Erwerbspendler:innen, Statistik Austria, Stand: 31.10.2020

Innerhalb des Bearbeitungsgebiets, und somit häufig in radtauglicher Distanz, pendeln über 860 Personen in eine andere Gemeinde und etwas über 1.900 sind Binnenpendlerinnen und -pendler innerhalb ihrer Wohngemeinde. Größere Pendlerströme gibt es etwa von Eibiswald nach Wies (267 Pers.) und auch in die Gegenrichtung pendeln hier 164 Personen.

Einpendlerinnen und -pendler in die Region kommen auch aus den direkten Nachbargemeinden wie Oberhaag, St. Martin im Sulmtal oder Bad Schwanberg. Insbesondere zu den größeren Arbeitgebern in Wies und Eibiswald gibt es auch nennenswerte Pendlerzahlen aus Deutschlandsberg und Graz.

³ Alle Angaben zu den Erwerbspendlerinnen und -pendlern: Statistik Austria, Stand 31.10.2020

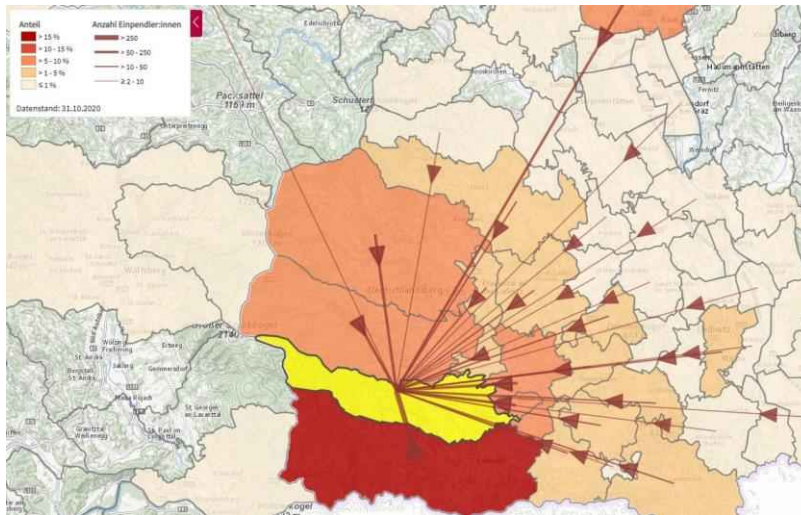


Abbildung 3: Beispiel für Erwerbspenderströme – Einpendlerinnen und -pendler nach Wies

Quelle: Atlas der Erwerbspender:innen, Statistik Austria, Stand: 31.10.2020

Viele Arbeitsstätten in der Region finden sich direkt in den Gemeindehauptorten bzw. deren Randbereichen, wie z.B. in Wies rund um den Bahnhof und die B76 oder in Eibiswald an B76 und B69. Einzelne größere Arbeitgeber wie z.B. die Firma Fuchshofer in Haselbach liegen auch deutlich außerhalb der Gemeindezentren.

Viele Ziele in den Gemeindehauptorten

Abseits des Arbeitsverkehrs befinden sich viele Zielpunkte direkt in den Gemeindehauptorten. Diese reichen von Schulstandorten über Handelsbetriebe und Banken bis hin zu Apotheken und Ärzten. An der B76 bzw. B69 haben sich in Wies und Eibiswald größere Handelsbetriebe am Rand der Ortsgebiete angesiedelt.

Freizeiteinrichtungen wie das Freibad in Eibiswald oder der Fußballplatz und der Badeteich in Pöfing-Brunn befinden sich teilweise auch etwas außerhalb der zentralen Ortsbereiche.

In den kleineren Ortschaften finden sich nur einzelne Zielpunkte des Alltagsradverkehrs, die hinsichtlich Einzugsbereich und Nachfrage von überwiegend lokaler Bedeutung sind.

Im Öffentlichen Verkehr sind Pöfing-Brunn und Wies mit den Halten Pöfing-Brunn, Wies Markt und Wies-Eibiswald an das Bahnnetz und somit in Richtung Deutschlandsberg und Graz angebunden. Eibiswald ist mit der Buslinie 755 in Richtung des Bahnhofs Wies-Eibiswald angebunden.

Unterschiedliche topografische und verkehrliche Voraussetzungen innerhalb des Bearbeitungsgebiets

In den überwiegend flachen Talböden von Saggau und Weißer Sulm finden sich nebst den verkehrlichen Hauptachsen B69 und L605 und der von diesen abzweigenden Straßen und Wegen auch parallel verlaufende, niederrangige Verbindungen, die von den bestehenden Radrouten (R3, R20) genutzt

werden. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B76 verläuft nicht im Tal sondern überquert zwischen Schwanberg und Wies bzw. Wies und Eibiswald jeweils Hügellücken.

Die Topografie ist im übrigen Bearbeitungsgebiet hügelig bis bergig, insbesondere im äußeren Westen und Süden.

Das Bearbeitungsgebiet wird von drei bestehenden Radrouten durchquert, diese sind:

- **Weißer Sulmradweg R3**, der von Eibiswald über Pitschgau (Abzweig R20) nach Wies und weiter im Tal der Weißen Sulm durch die Gemeinde Pöfing-Brunn führt und diese in Richtung St. Martin im Sulmtal verlässt.
- **Schilcherradweg R4**, der von Bad Schwanberg kommend das Bearbeitungsgebiet in Nord-Süd-Richtung durchquert und dabei Wies/Altenmarkt und Eibiswald passiert und über den Radpass weiter nach Slowenien führt.
- **Saggautalweg R20**, der aus der Gemeinde Oberhaag kommend im nördlichen Bereich des Saggautals über Bischofegg nach Pitschgau führt und dort in den Weißer Sulmradweg R3 mündet.

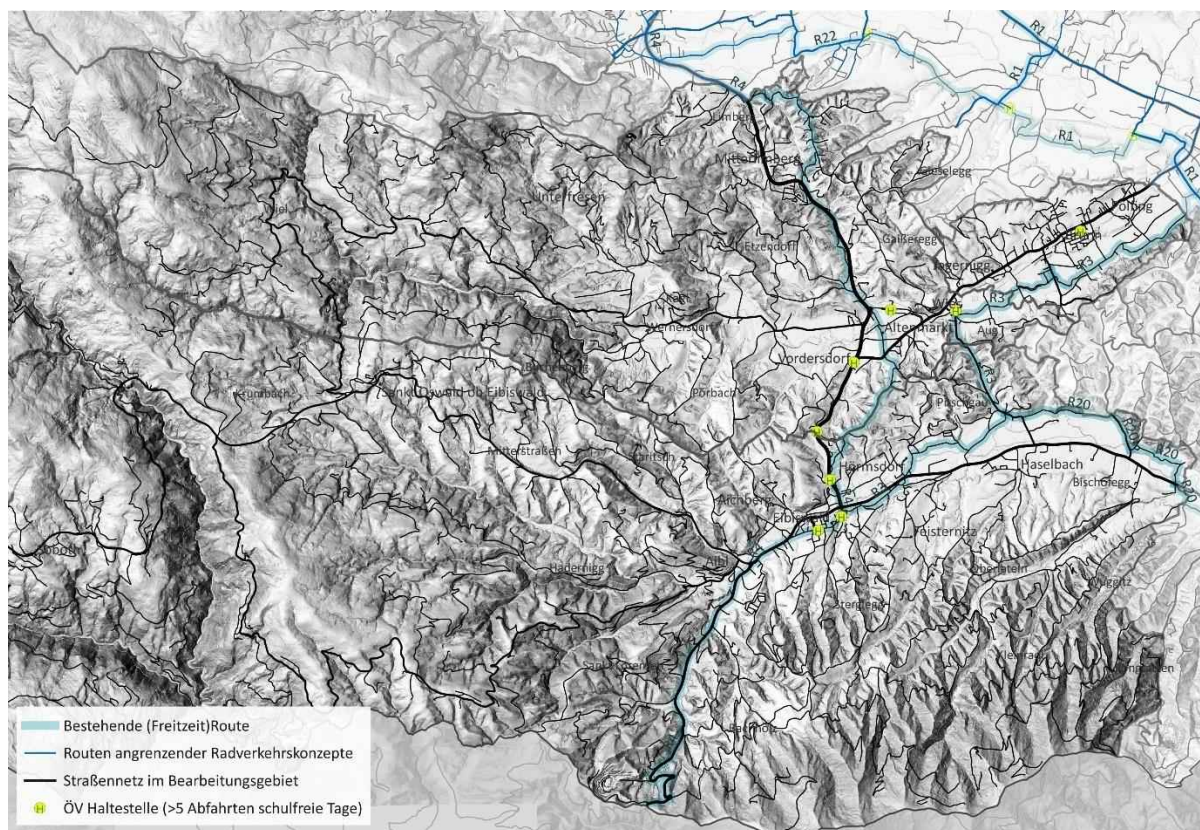


Abbildung 4: Topografie und bestehende Verkehrsnetze im Bearbeitungsraum

Quellen: GIS-Steiermark, 2023, www.gis.steiermark.at; www.GIP.at; www.basemap.at

2.2 WUNSCHLINIEN

Im Optimalfall für die Radfahrerinnen und Radfahrer wären alle Quellen und Ziele im Bearbeitungsgebiet mit direkten Wegen verbunden. Zieht man diese „Wunschlinien“, ergibt sich ein Geflecht, das sich nicht 1:1 in einem künftigen Radnetz widerspiegeln wird können.

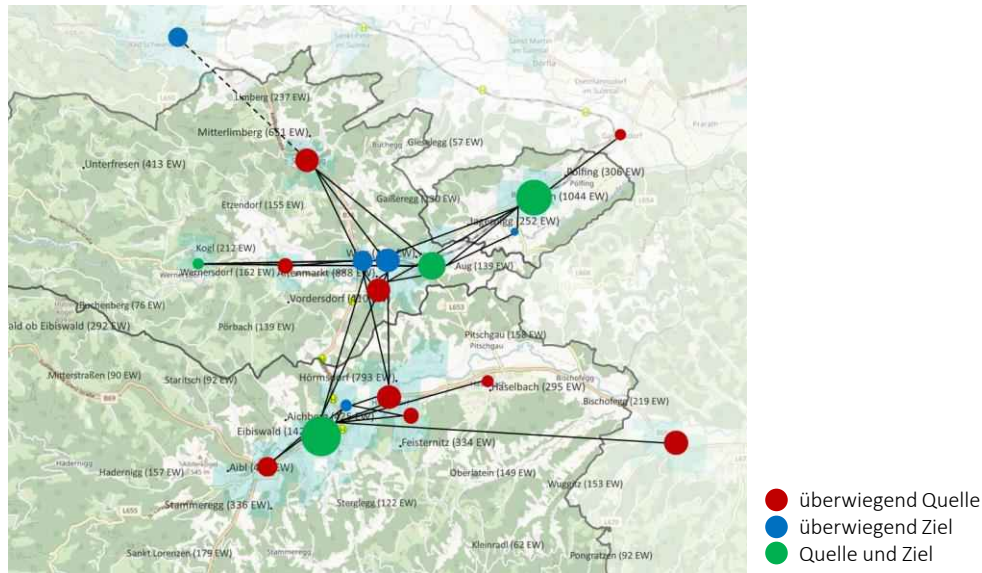


Abbildung 5: Wunschlinien ausgehend vom Bearbeitungsgebiet – schematische Darstellung

Eigene Darstellung, Kartenhintergrund: www.basemap.at

Es kristallisieren sich aber Häufungen von Wunschlinien in geringen Abständen heraus, die es ermöglichen, diese zu bündeln. Diese zusammengefassten Wunschlinien sind eine gute Basis, um im nächsten Schritt das künftige Radwegenetz zu entwerfen.

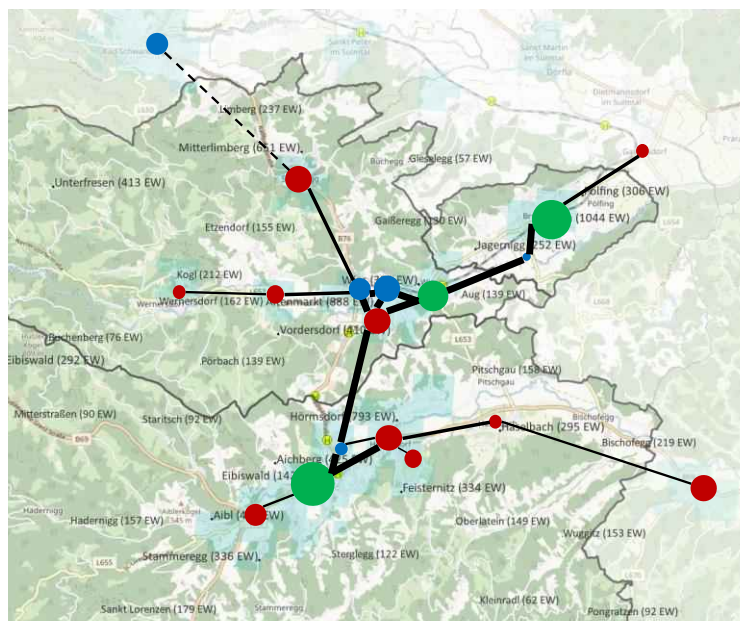


Abbildung 6: Gebündelte Wunschlinien – schematische Darstellung

Eigene Darstellung, Kartenhintergrund: www.basemap.at

Bei der Umlegung der Wunschlinien auf das bestehende (oder noch zu schaffende) Verkehrsnetz gilt es einige wesentliche Prinzipien einzuhalten:

1. Beibehaltung möglichst direkter Verbindungen, wenige Umwege, Vermeidung zu großer Steigungen
2. Bestmögliche Nutzung von bestehender Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere bestehender (Freizeit-) Radrouten wie im Bearbeitungsgebiet etwa die Routen R3, R4 oder R20
3. Bündelung paralleler Routen
4. Bestmögliche Einbindung lokaler Ziele auch ins regionale Netz

Ergebnis dieser Überlegungen ist ein anzustrebendes „Zielnetz“ für den Alltagsradverkehr in der Region.

3 ZIELNETZ

Auf Basis der Analyseergebnisse wurden Befahrungen möglicher Routen in der Region durchgeführt und in Folge das künftige Radwegenetz in der Region entworfen und mit den Beteiligten diskutiert.

Einmal ausgebaut, verbindet dieses Zielnetz die wichtigen Quell- und Zielpunkte in der Region. Dies geschieht vorrangig über zwei Hauptrouten. Dazu kommen Erschließungsachsen, die gemeinsam mit der Flächenerschließung durch das untergeordnete Straßennetz, die Erreichbarkeit im Alltagsradverkehr vervollständigen.

Untenstehende Abbildung⁴ gibt einen ersten Überblick über das geplante Netz. Die einzelnen Elemente und ihre Funktion werden nachfolgend im Detail beschrieben.

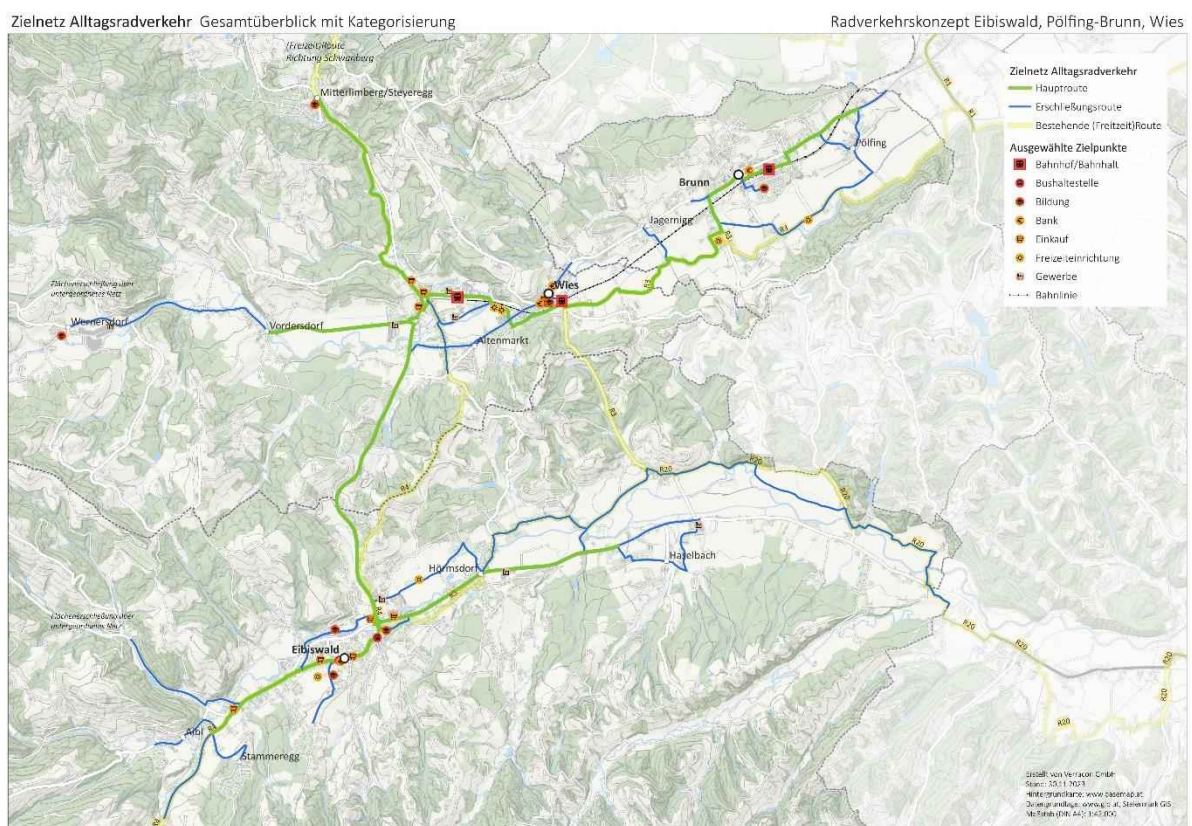


Abbildung 7: Zielnetz inkl. Netzkategorien

⁴ Die Kartendarstellungen zu Zielnetz und Maßnahmen liegen diesem Bericht höherauflösend im Format DIN A3 bei.

3.1 HAUPTROUTEN

Die Hauptrouten sind das Kernstück des künftigen Radwegenetzes in der Region. Sie bündeln wesentliche Verkehrsströme zwischen den wichtigsten Zielen und haben somit das höchste Potenzial.

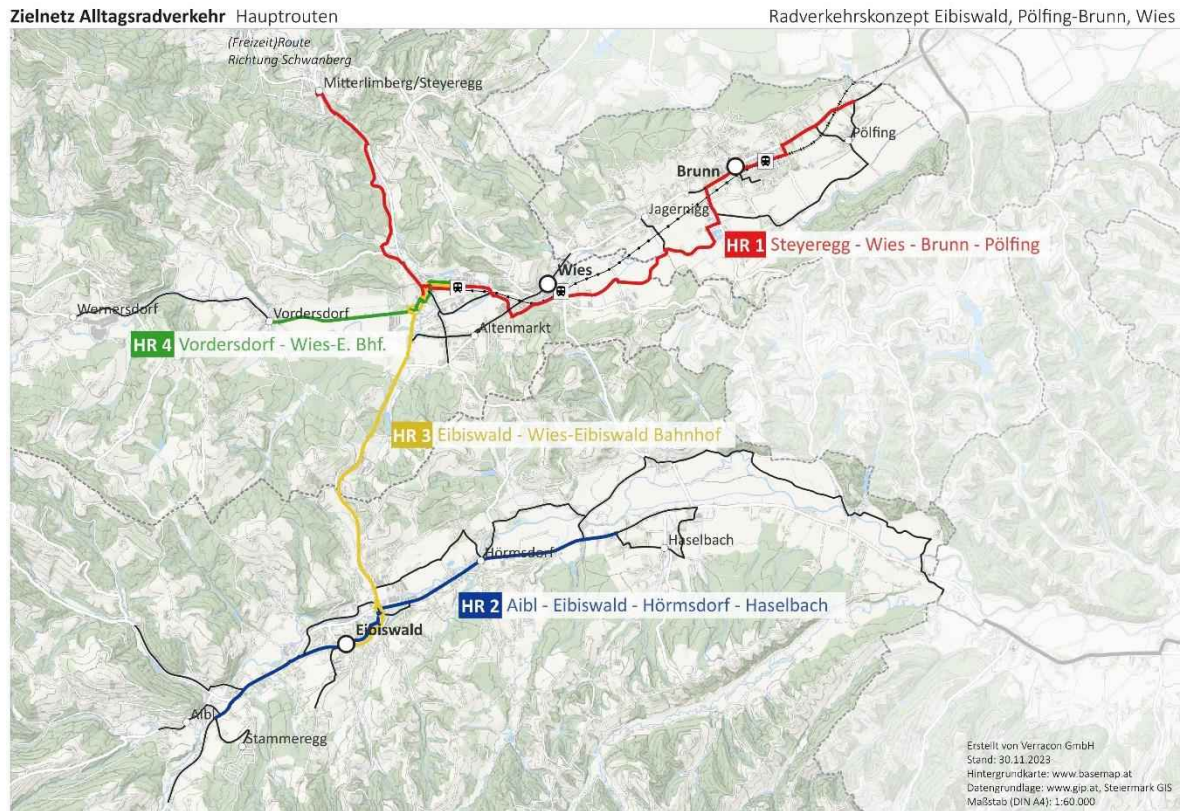


Abbildung 8: Schematische Darstellung der Hauptrouten

Hauptroute 1

Sie führt von Steyeregg entlang bzw. im Nahbereich der B76 Richtung Wies und weiter im Tal der Weißen Sulm über Wies nach Pöfing-Brunn. Dabei bindet sie Ziele wie das Gewerbegebiet am Kreisverkehr B76, den Bahnhof Wies-Eibiswald und die Bahnhalte Wies-Markt und Pöfing-Brunn an. Die zentralen Bereiche der Gemeindehauptorte sind entweder direkt bzw. über kurze Erschließungsrouten angebunden. Die bestehenden (Freizeit-)Radrouten R3 und R4, mit denen sich die Hauptroute abschnittsweise den Streckenverlauf teilt, stellen zudem eine weiterführende Anbindung in die Nachbargemeinden her.

Hauptroute 2

Die Hauptroute 2 beginnt in Aibl und verläuft über Eibiswald und Hörnsdorf nach Haselbach und stellt die zentrale Achse innerhalb der Gemeinde Eibiswald dar. Eine Erschließungsrouten im nördlichen Bereich des Saggautals (bestehende Routen R3/R20) sorgt für die weiterführende Anbindung in Richtung Oberhaag.

Hauptroute 3

Die Hauptroute 3 verläuft von Eibiswald zum Bahnhof Wies-Eibiswald und stellt so nicht nur die Anbindung von Eibiswald zur Bahn her, sondern verbindet auch wichtige Arbeitsschwerpunkte und weitere gegenseitig besuchte Alltagsziele der beiden benachbarten Gemeinden.

Hauptroute 4

Diese Hauptroute stellt nicht nur die Verbindung von Vordersdorf (und Wernersdorf) selbst in Richtung des Bahnhofs und weiter über die Hauptroute 1 in Richtung des Gemeindehauptorts her, sondern erschließt durch das weiterführende niederrangige Netz auch viele Bereiche des westlich von Wies gelegenen Hügellands.

3.2 ERSCHLIEßUNGSROUTEN

Ergänzt wird dieses Netz der Hauptrouten durch Erschließungsrouten, die als Zubringer zu den Hauptrouten dienen und auch Ziele etwas abseits von diesen anbinden. Für den Alltagsradverkehr in der Region sind sie dennoch von nicht zu vernachlässigender Bedeutung.

Beispiele sind hier etwa die Anbindung von Haselbach entlang der B69, die Anbindung zum Freibad von Eibiswald, dem Fußballplatz von Pölfing-Brunn oder die Erschließung von Altenmarkt.

3.3 FLÄCHENERSCHLIEßUNG

Abseits der oben beschriebenen Haupt- und Erschließungsrouten ist das Bündelungspotenzial von Verkehrsströmen im Alltagsradverkehr gering. Hier übernimmt innerhalb der Ortschaften, aber auch etwa im dispers besiedelten Hügelland, das untergeordnete Straßennetz die Funktion der Flächenerschließung.

Eine sichere, radfreundliche Gestaltung (z.B. durch 30 km/h Zonen) sollte dabei in allen Siedlungsgebieten als Zielzustand angestrebt werden. Außerorts sind in der Region im untergeordneten Netz vielerorts topografiebedingt keine hohen tatsächlichen Geschwindigkeiten zu erwarten. Wo dies dennoch der Fall ist, sollten – wo für den Radverkehr relevant – temporeduzierende Maßnahmen angedacht werden.

4 QUALITÄTSBEWERTUNG UND HANDLUNGSBEDARF

Das vorgeschlagene Netz ist im heutigen Zustand nicht durchgängig für den Radverkehr geeignet. Während manche Abschnitte heute schon komfortabel und auch sicher befahren werden können, gibt es bei anderen noch einen erheblichen Verbesserungsbedarf. Dieser kann von Abschnitten, die aufgrund von Kfz-Aufkommen oder gefahrenen Geschwindigkeiten nicht für Mischverkehr geeignet sind, bis hin zu gänzlich fehlenden Netzabschnitten reichen.

Um den Handlungsbedarf darzustellen, wurde eine Qualitätseinschätzung des Bestandsnetzes vorgenommen. Diese orientiert sich an den Vorgaben der RVS Radverkehr, enthält aber hinsichtlich der Dringlichkeit des Handlungsbedarfs auch eine planungsfachliche Einschätzung.

Die Qualitätseinschätzung umfasst hierbei fünf Stufen:

- I. Ausgezeichnete Eignung für den Alltagsradverkehr – für alle Nutzergruppen sehr gut geeignet und weitgehende Einhaltung aller Komfortmerkmale, z.B. Radwege in Regelbreite gem. RVS oder Fahrradstraßen
- II. Gute Eignung für den Alltagsradverkehr – etwa verkehrsberuhigter Mischverkehr bei geringer Verkehrsstärke, Geh- und Radwege (annähernd) in Mindestbreite
- III. Abschnitte mit Verbesserungspotenzial – Nennenswerte Abweichungen von den Vorgaben der RVS tendenziell eher im Komfort- als im Sicherheitsbereich, z.B. Abweichung von Mindestbreite, Sanierungsbedarf Belag ohne akutes Gefährdungspotenzial
- IV. Abschnitte mit erheblichem Verbesserungsbedarf –umfassen sicherheitsrelevante Abweichungen von den Richtlinien und sind auch nicht für alle Zielgruppen tauglich, z.B. Mischverkehr mit zu hohem Geschwindigkeitsniveau oder zu hohen Verkehrsstärken bzw. Schwerverkehrsanteilen
- V. (De-Facto) Netzlücken – diese Abschnitte sind im Bestand nicht (alltagstauglich) befahrbar, wie z.B. nicht ausgebaute Wege oder Abschnitte mit Fahrverboten auch für den Radverkehr, oder würden Mischverkehr bei deutlich zu hohem Geschwindigkeitsniveau oder bei sehr hohen Verkehrsstärken erfordern. Viele Radfahrerinnen und Radfahrer meiden im Bestand diese Abschnitte

Die Qualitätseinschätzung umfasst auch jene Knotenpunkte, für die erheblicher oder dringender Handlungsbedarf ausgemacht wurde.

Nebst der fachlichen Qualitätseinschätzung wurde auch die Unfallstatistik in Bezug auf Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung betrachtet. Im Bearbeitungsgebiet gab es zwischen 2017 und 2021 31 gemeldete Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung. Die überwiegende Anzahl (ca. 58%) davon waren Alleinunfälle. Es ergaben sich auf das Verkehrsmittel Fahrrad bezogen keine Unfallophäufungsstellen.

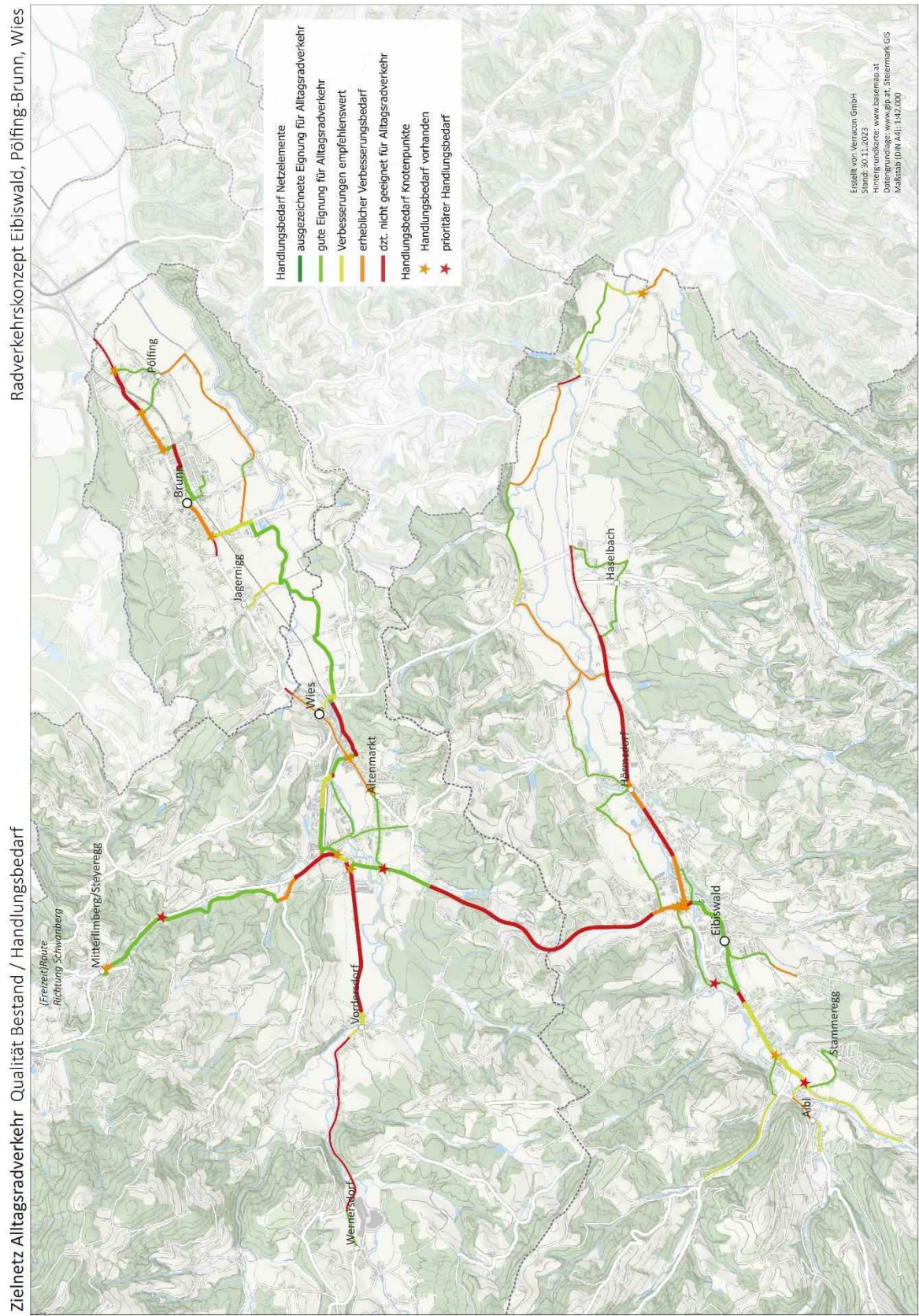


Abbildung 9: Derzeitige Radverkehrseignung des Zielnetzes

5 HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN

Um die Mängel im Radverkehrsnetz zu beheben, kann auf unterschiedliche Möglichkeiten zurückgegriffen werden. Es gilt, für die jeweilige Situation, etwa abhängig von Faktoren wie Bedeutung der Strecke für den Radverkehr, Funktion und Aufkommen im Kfz-Verkehr oder vorhandene Platzverhältnisse, die jeweils geeignete Form der Radverkehrsführung auszuwählen.

Die Streckenelemente eines Radverkehrsnetzes können nach **zwei Prinzipien** kategorisiert werden – einerseits nach dem **Trennprinzip** und andererseits nach dem **Mischprinzip**. Während bei ersterem die Radfahrerinnen und Radfahrer getrennt von allen anderen Verkehrsteilnehmern geführt werden, teilen sie sich bei letzterem die Verkehrsfläche mit diesen, sei es der Kfz-Verkehr oder seien es Fußgängerinnen und Fußgänger. Grundsätzlich kommt das Trennprinzip bei einem höheren Geschwindigkeitsniveau (Freiland) und/oder höheren Kfz-Verkehrsstärken zur Anwendung.

Sind die gefahrenen Geschwindigkeiten niedrig und das Kfz-Verkehrsaufkommen nicht zu hoch, kann der **Alltagsradverkehr auch sicher und komfortabel im Mischverkehr** geführt werden. Daher gilt es vor Errichtung einer getrennten Radverkehrsanlage auch immer zu prüfen, ob das Geschwindigkeitsniveau und die Kfz-Verkehrsstärken nicht auch durch Verkehrsberuhigungs- und Lenkungsmaßnahmen auf ein verträgliches Maß gesenkt werden können.

Nachfolgend sollen die wesentlichsten Elemente und ihre Anwendungsbereiche kurz vorgestellt werden.

Radweg

Trennprinzip

Rein für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg. Straßenbegleitend im bebauten Gebiet oftmals besser in Form von richtungsgebundenen Einrichtungsradwegen auf beiden Seiten, sonst als Zweirichtungsradweg (Freiland oder bei Führung abseits von Straßen).

Bei straßenbegleitenden Radwegen kann die Benutzungspflicht aufgehoben werden (Prüfung Kfz-Aufkommen/Geschwindigkeit), um schnelleren Radfahrerinnen und Radfahrern auch die Nutzung der Fahrbahn zu ermöglichen.



Zweirichtungsradweg: 2,60 m⁵

Einrichtungsradweg: 1,30 m

(jeweils zuzüglich Schutzstreifen zur Fahrbahn 0,5 - 1 m)

⁵ Die aktuelle RVS 03.02.13 unterscheidet abhängig von Netzhierarchie und erwarteten Radverkehrsstärken zwischen den Ausbaustufen A-D. Alle hier angegebenen Werte entsprechen Stufe C, die für die meisten Netzabschnitte des Zielnetzes zutreffend sein wird.

Radfahrstreifen*Trennprinzip*

Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn. Kann ggf. auch mit Pollern etc. vor Befahren/Beparken gesichert werden.



Zwischen Fahrstreifen und Bordstein: 1,5 m

Zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen: 2,0 m

Geh- und Radweg*Mischverkehr mit Fußgängerinnen und Fußgängern*

Für den Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg – ebenfalls mit oder ohne Benutzungspflicht möglich, wobei insbesondere im Ortsgebiet die Aufhebung der Benutzungspflicht geprüft werden sollte.

Aufgrund des Konfliktpotenzials sollten kombinierte Geh- und Radwege nur bei geringem Aufkommen von Zufußgehenden zur Anwendung kommen und dabei die Mindestbreiten unbedingt eingehalten werden.



*Breite: 3,0 m – im Freiland bei sehr geringem Fußgängeraufkommen 2,6 m zulässig
(jeweils zuzüglich Schutzstreifen zur Fahrbahn 0,5-1m)*

Begegnungszone*Mischverkehr*

In Begegnungszonen darf der Straßenraum von Zufußgehenden, Radfahrenden und Kfz gleichberechtigt genutzt werden. Kfz dürfen dabei im Regelfall mit max. 20 km/h fahren und dabei Zufußgehende und Radfahrende weder gefährden noch behindern.



Das Instrument Begegnungszone ist besonders gut für belebte innerörtliche Bereiche geeignet. Der Straßenraumgestaltung kommt für das Funktionieren der Begegnungszone hohe Bedeutung zu.



Mehrzweckstreifen*Mischverkehr mit Kfz*

Ist im Ortsgebiet aufgrund der Straßenbreite keine Anlage von Radfahrstreifen oder Radwegen möglich, kann ein Mehrzweckstreifen helfen, auf das Vorhandensein von Radfahrenden hinzuweisen. Der Mehrzweckstreifen darf unter besonderer Rücksichtnahme auf Radfahrende von anderen Fahrzeugen befahren werden, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist.



Zwischen Fahrstreifen und Bordstein: 1,5 m

Zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen: 2,0 m

Verbleibende Kernfahrbahn: Regelbreite: 4,5 bis 6 m; Mindestbreite, in Ausnahmefällen bis min. 3 m

Fahrradstraße*Mischverkehr mit Kfz*

Fahrradstraßen sind insbesondere für Rad-Hauptverbindungen gut geeignet. Kfz dürfen diese nur zum Zu- und Abfahren (Ausnahmen möglich) mit max. 30 km/h befahren und dabei keine Radfahrenden gefährden oder behindern. Große Piktogramme nach Kreuzungsbereichen machen die Fahrradstraße sichtbar

**Radfahren gegen die Einbahn***Mischverkehr mit Kfz*

In Einbahnstraßen kann das Radfahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung per Verordnung zugelassen werden. Kenntlichmachung durch Zusatztafeln am Beginn und Ende der Einbahn und durch Bodenmarkierungen (Richtungspfeile, ggf. Längsmarkierung bei breiten Querschnitten).

Gutes Mittel um Umwege für Radfahrende zu vermeiden und ein engmaschiges Netz zu schaffen.



Fahrflächenbreite 3,5 bis 5 m abhängig von zulässiger Geschwindigkeit, Verkehrsstärke/Schwerverkehrsanteil

Mischverkehr auf der Fahrbahn*Mischverkehr mit Kfz*

Radfahrende teilen sich die Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr. Gut geeignet bei Anlieger-/Sammelstraßen im Ortsgebiet, wenn das Geschwindigkeitsniveau (z.B. 30 km/h-Zone) und das Verkehrsaufkommen gering sind. Geschwindigkeiten bis 50 km/h sind nur bei niedriger Verkehrsstärke bzw. wenig Schwerverkehrsanteil möglich.

Die Straßenraumgestaltung muss dabei die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung begünstigen – nur das Aufstellen von Verkehrszeichen ist oft zu wenig!

Insbesondere auf Hauptrouten und in Ortsgebieten kann die Bedeutung des Radverkehrs zusätzlich mit sogenannten „Sharrows“ (Piktogramm, das Radsymbol und Doppelpfeil kombiniert) sichtbar gemacht werden.



Richtwert für Mischverkehr auf Haupt-,Verbindungs- und Sammelrouten:

Mischverkehr bei 30km/h mit bis zu 2.500 Kfz/24h, bei 50km/h mit bis zu 1.000 Kfz/24h

Weitere möglicherweise relevante Netzelemente sind **Wohnstraßen** bzw. **Fußgängerzonen**. Während in ersteren Radfahren immer erlaubt ist, muss es in Fußgängerzonen gesondert gestattet werden. Beide eignen sich aber aufgrund von Nutzungskonflikten und insbesondere des vorgeschriebenen Schrittempos nur beschränkt für Radrouten, insbesondere nicht für Hauptrouten.

Nebst oben beschriebenen Streckenelementen kommt sicheren Querungsmöglichkeiten im Radverkehrsnetz eine wichtige Bedeutung zu. Neben mit Lichtsignalanlagen geregelten Knoten, können auch Radfahrüberfahrten oder Querungshilfen etwa mit Mittelinsel (mind. 2m Breite, um ausreichend Platz für das Fahrrad zu bieten!) eine sichere Führung des Radverkehrs ermöglichen. Besonders hingewiesen sei an dieser Stelle auf die vor einigen Jahren neu geschaffene Möglichkeit der Kombination von Radfahrerüberfahrt und Schutzweg im Zuge von Geh- und Radwegen.



6 MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN IM NETZ

Das vorliegende Radverkehrsnetz adressiert vorrangig Netzabschnitte mit der Qualitätseinschätzung IV und V, die zumindest de-facto als Netzlücken anzusehen sind. Insbesondere an Haupttrouten werden aber auch darüberhinausgehende Verbesserungsvorschläge gemacht, soweit der dadurch erzielbare Komfort- und Sicherheitszuwachs dies sinnvoll erscheinen lässt.⁶ Die nachfolgenden Abschnitte aus der auch als Beilage zu diesem Konzept gesondert vorliegenden Maßnahmenkarte geben einen Überblick über die vorgeschlagenen Maßnahmen. Die angegebenen Nummern referenzieren zur nachfolgenden Maßnahmenbeschreibung.

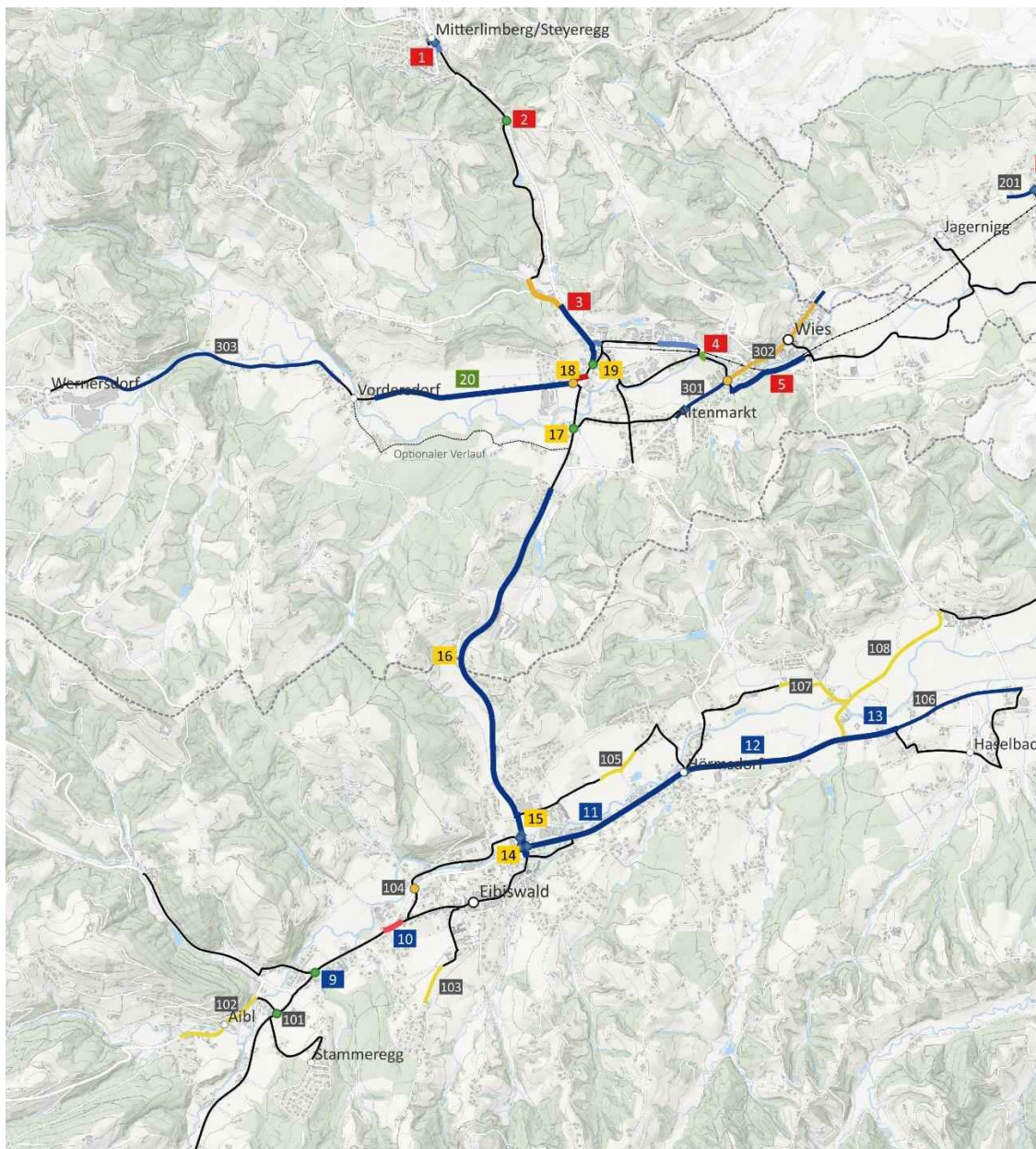


Abbildung 10: Ausschnitt aus Maßnahmenkarte – westliches Bearbeitungsgebiet

⁶ Weitere optionale Vorschläge mit geringerer Dringlichkeit sind zudem im Netzgrafen zu diesem Radkonzept enthalten

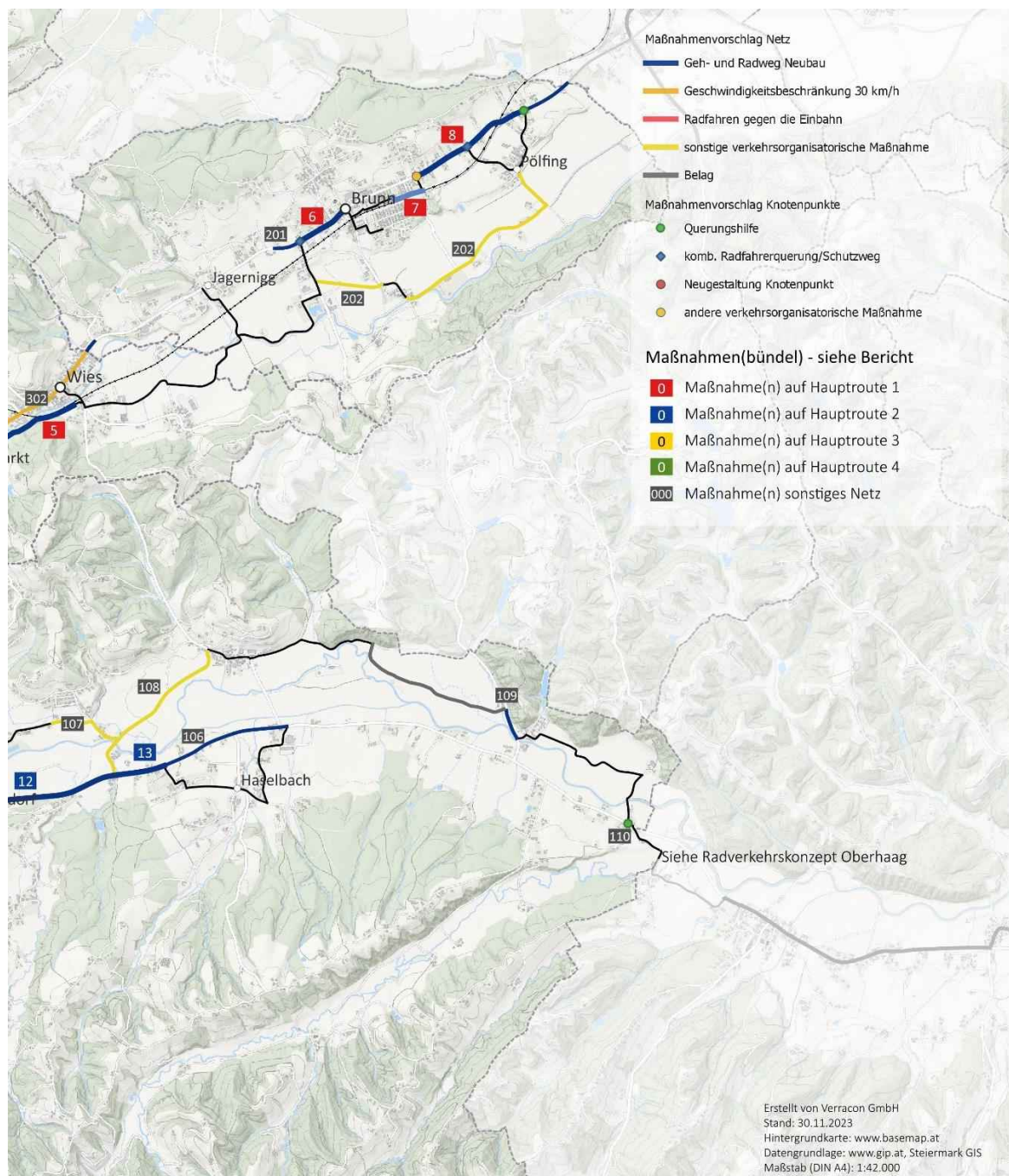


Abbildung 11: Ausschnitt aus Maßnahmenkarte – östliches Bearbeitungsgebiet

Hinweise zur nachfolgenden Maßnahmenbeschreibung

Die nachfolgenden Kurzbeschreibungen geben gegliedert nach Hauptachsen bzw. Erschließungsachsen (gemeindeweise) einen Überblick über die empfohlenen Maßnahmen. Teilweise wurden diese zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst bzw. werden Hinweise zur sinnvollen Kombination von Maßnahmen bzw. deren zeitlicher Abfolge gegeben.

Für jede Maßnahme wurde basierend auf Handlungsbedarf, Nutzerpotenzial und Netzwirkung eine Einstufung hinsichtlich ihrer Priorität getroffen.

Kostenschätzung

Für alle Maßnahmenpakete wird **zur Orientierung eine Grobkostenschätzung⁷** angegeben. Diese basiert auf Erfahrungswerten je Maßnahmentyp. **Die tatsächlichen Kosten können je nach örtlichen Gegebenheiten und Ausführungsform merklich abweichen** und können erst im Zuge einer Detailplanung exakter eingegrenzt werden.

Priorisierung:

-  - **hohe Priorität:** Diese Maßnahme sollte aufgrund ihrer besonderen Netzfunktion, des hohen Nutzerpotenzials und/oder aus Gründen der Verkehrssicherheit vorrangig umgesetzt werden.
-  - **mittlere Priorität:** Diese Maßnahme hat ebenfalls eine wichtige Netzfunktion, der Handlungsbedarf ist aber hinsichtlich des Nachfragepotenzials bzw. der Verkehrssicherheit etwas geringer.
-  - **niedrigere Priorität:** Diese Maßnahme hat ebenso Bedeutung für ein vollständiges Radverkehrsnetz in der Region, die Umsetzung ist im Vergleich aber weniger dringlich.

⁷ Die angegebenen Beträge sind Netto-Beträge ohne allenfalls notwendige Grundablösen.

Bewertungsindikatoren:

Handlungsbedarf/ Netzwerk	●○○	Der betroffene Netzabschnitt sollte aus Komfort- und/oder Sicherheitsgründen verbessert werden. Falls Alternativrouten vorhanden sind, sind diese aufgrund geringer bis mittlerer Umwege weniger attraktiv oder aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht für alle Zielgruppen des Alltagsverkehrs nutzbar.
	●●○	Der Abschnitt weist nennenswerte Komfort- und/oder Sicherheitsdefizite auf und ist für den Alltagsradverkehr nur beschränkt nutzbar. Mögliche Alternativrouten sind mit größeren Umwegen verbunden und werden daher für Alltagswege wenig angenommen.
	●●●	Der Abschnitt ist für den Alltagsradverkehr im Bestand nicht geeignet und weist für Radfahrende erhebliche Sicherheitsdefizite auf. Zudem sind im Bestand keine (oder nur mit sehr großen Umwegen verbundene) alltagstauglichen Alternativrouten vorhanden und wichtige Quell- und Zielpunkte ohne diesen Netzabschnitt nicht miteinander verbunden.
Nachfragepotenzial	●○○	Quellpotenzial (Wohnbevölkerung) und Zielpunkte lassen aufgrund von Einwohnerzahl bzw. Relevanz/Besuchshäufigkeit und Distanz zueinander ein Potenzial für den Radverkehr erkennen, welches die Umsetzung von Maßnahmen rechtfertigt.
	●●○	Höhere Quellpotenziale und wichtige Zielpunkte lassen eine gute Inanspruchnahme des Netzabschnittes erwarten.
	●●●	Gute Raddistanzen von einwohnerstarken Siedlungskernen zu wichtigen Zielpunkten wie etwa Bahnhöfen lassen eine für die Region überdurchschnittliche Nachfrage erwarten.

6.1 HAUPTROUTE 1

1 Verbesserung Geh- und Radweg inkl. Querung B76 bei Steyeregg

Die grundsätzlich gute Radverbindung von Steyeregg nach Wies weist im ersten Abschnitt direkt bei Steyeregg ein paar Probleme auf, die behoben werden sollten:

- Die als Geh- und Radweg ausgewiesene Rampe ist dafür zu schmal und ist entsprechend zu verbreitern und bis zum Übergang weiterzuführen
- Derzeit gibt es über die B76 nur einen Schutzweg. Hier sollte eine kombinierte Radfahrerüberfahr/Schutzweg geprüft werden.
- Der letzte Abschnitt des Geh- und Radwegs an der B76 (zwischen Hoferweg und Fastlhöheweg) ist deutlich zu schmal und muss zumindest auf die Breite des Weges davor angepasst werden.

Länge: ca. 90 + 40 m



Handlungsbedarf/Netzwerkung ●●○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 50.000,--

2 Querung B76 – Höhe Alte Bundesstraße (Koglerweg II)

Die Radroute quert die B76 im Freiland zwar im Bereich einer 70 km/h-Beschränkung. Dennoch sollten Möglichkeiten geprüft werden, die Querungssituation sicherer zu gestalten (etwa durch Hinweis auf Radquerung oder einer Querungshilfe).



Handlungsbedarf/Netzwerkung ●●○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 35.000,--

3 Neubau westseitiger Geh- und Radweg B76 und Verkehrsberuhigung Etzendorfweg Umsetzung Geh- und Radweg geplant für 2024/2025

Im Bestand führt die Radroute mit Umweg durch das Gewerbegebiet und quert die B76 auf Höhe des Etzendorfwegs im unbeschränkten Freilandbereich an einer durch Wegeeinmündung, Bushaltestelle und Kurvenbereich unübersichtlichen Stelle.

Ein Neubau eines Geh- und Radwegs an der Westseite der B76 zwischen Etzendorfweg und dem bestehenden Weg südlich des Hofer-Supermarkts wird diese Problematik lösen. In der Planung des Weges sollten jedenfalls Verbesserungsmöglichkeiten für die Anbindung beim Kreisverkehr in Richtung Bahnhof Berücksichtigung finden.

Der über den Etzendorfweg führende Abschnitt der Radroute ist derzeit unbeschränkt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf zumindest 50 km/h sollte für sicheren Mischverkehr umgesetzt werden. Auch Haus- und Betriebszufahrten in diesem Abschnitt sprechen für ein Tempolimit. Sharrows könnten hier dem Radverkehr zudem zusätzliche Sichtbarkeit verschaffen.



Länge: Verkehrsberuhigung ca. 290m, Neubau ca. 440 m + Anbindung Bahnhof

Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●● Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 250.000,--

4 Bahnunterführung inkl. Zu- und Abfahrtsstrecken

Umsetzung geplant für 2023/2024

Der Bahnübergang Sulmstraße wird durch eine Geh- und Radwegunterführung ersetzt. In Zuge dessen soll auch die bestehende schmale Brücke in Richtung Sportplatz ersetzt werden und somit eine gut radtaugliche Verbindung zur L605 geschaffen werden.

Im Zuge des Projekts sollte auch der schmale Abschnitt des - nicht verordneten- Geh- und Radwegs in entsprechender Breite ausgebaut werden (im Bestand ca. 120m von der Sulmstraße ausgehend Richtung Westen).

Auf den Asphaltflächen im Bereich des Silos ist die Führung des Radverkehrs derzeit etwas unklar. Hier sollte die Führung des Geh- und Radwegs durch Bodenmarkierungen klarer gekennzeichnet werden.



Länge: Verbreiterung Geh- und Radweg ca. 120m (abhängig von Detailplanung Unterführung)

Bahnunterführung in Kostenschätzung nicht enthalten

Handlungsbedarf/Netzwerk ●●○ Nachfragepotenzial ●●●

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: (€ 380.000,--)

5 Neubau Geh- und Radweg am Südufer Weiße Sulm

Umsetzung geplant für 2023/2024

Als Lückenschluss und Alternative zur im Bestand wenig radtauglichen Ortsdurchfahrt im Zuge der L605 und des zu schmalen Geh- und Radwegs am nördlichen Ufer ist der Neubau eines Geh- und Radwegs am Südufer vom Caritas Pflegewohnheim bis zum P&R Platz bei der Bahnhofstestelle Wies Markt geplant.



Hintergrundkarte: www.basemap.at

Eine zusätzliche Brücke zum bestehenden nordseitigen Weg ist angedacht und wäre insbesondere für die Anbindung der Schulen wünschenswert.

Länge: ca. 450 m

Handlungsbedarf/Netzwerk ●●○ Nachfragepotenzial ●●●

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 250.000,--

6 Geh- und Radweg an der L605 von Badstraße bis Marktplatz (ggf. inkl. Querungen)

Während für die Verbindung zwischen Wies und Pöfing-Brunn die bestehende Radroute R3 eine, wenngleich auch mit etwas Umweg verbundene Alternative zur Führung entlang der L605 darstellt, ist dies für die innere Erschließung in Pöfing-Brunn kein gangbarer Weg. Die Route R3 liegt zu weit abseits der Ziele, die Stichfahrten zur Route würden einen zu großen Umweg bedeuten.

Daher muss die Hauptroute in Pöfing-Brunn weitgehend entlang der L605 geführt werden, wenngleich dies zumindest Abschnittsweise auch aufwendigere Eingriffe in den Straßenquerschnitt erfordern wird.

Der erste Abschnitt für einen zu errichtenden Geh- und Radweg ist zwischen Badstraße L668 und Marktplatz. Bei einer nordseitigen Errichtung gilt es entsprechende Querungsmöglichkeiten für Radfahrende (Schutzwege bestehen bei beiden Kreuzungen) einzuplanen.

Länge: ca. 390 m



Handlungsbedarf/Netzwerk ●●● Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 230.000,--

7 Geh- und Radweg zwischen Bahnhof und Mitterstraße

Um den Bahnhof anzubinden und den am schwierigsten mit einem Geh- und Radweg auszustattenden Abschnitt der L605 zu meiden, wird eine Führung der Hauptroute über die Strecke Marktplatz – Rampenweg – Bahnhofstraße – Mitterstraße empfohlen. Während die genannten Straßenzüge durch 30 km/h-Beschränkungen und niedriges Verkehrsaufkommen gut für den Mischverkehr geeignet sind, müsste der bestehende Gehweg zwischen Bahnhof und Mitterstraße radtauglich verbreitert werden.



Hintergrundkarte: www.basemap.at

Während die genannten Straßenzüge durch 30 km/h-Beschränkungen und niedriges Verkehrsaufkommen gut für den Mischverkehr geeignet sind, müsste der bestehende Gehweg zwischen Bahnhof und Mitterstraße radtauglich verbreitert werden.

Der angrenzende Zaun zur Bahnstrecke ist im Bestand für Radfahrerinnen und Radfahrer eine potenzielle Gefahrenquelle (Hängenbleiben mit Lenker). Wenn kein Sicherheitsabstand zum Weg eingehalten werden kann, sollte eine andere Zaunlösung (z.B. flächige Abdeckung, kleinmaschigerer Zaun) angedacht werden.

Länge: ca. 190 m

Handlungsbedarf/Netzwerk ●●● Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 80.000,--

8 Geh- und Radweg an der L605 von Mitterstraße bis Pölfing (inkl. Querungen)

Von der Mitterstraße ostwärts bietet sich ein Ausbau des bestehenden Gehwegs an der Nordseite der L605 zu einem Geh- und Radweg als Lösung für den Radverkehr an. Der Schutzweg in Richtung Pölfingweg könnte im Zuge dessen zu einer Kombination von Schutzweg und Radfahrerüberfahrt ausgebaut werden. Eine Verlängerung in Richtung Gasselsdorf wäre eine Option für einen weiteren künftigen Ausbau.



Länge: ca. 900 m

Handlungsbedarf/Netzwerk ●●● Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 510.000,--

Weitere Verbesserungsmöglichkeiten entlang der Hauptroute 1:

- Als künftiger Teil der Hauptroute könnte die Achse vom Sportplatz bis zum Caritas Pflege-wohnhaus als Fahrradstraße ausgewiesen und somit die Qualität für den Radverkehr zusätzlich erhöht werden
- Die L653 sollte im von der Hauptroute genutzten Abschnitt bei der Bahnhaltestelle Wies Markt auf 30 km/h geschwindigkeitsbeschränkt werden. Siehe dazu auch Maßnahme 302
- Die Badstraße ist zwar im Ortsgebiet und somit auf 50 km/h beschränkt, durch ihren zumindest abschnittsweise freilandähnlichen Charakter ist sie aber insbesondere unter Berücksichtigung des Badeteichs als Zielpunkt nicht für alle Zielgruppen wie etwa Familien mit Kindern geeignet. Zumindest mittelfristig sollte daher die Errichtung eines Geh- und Radwegs angestrebt werden. Als vorübergehende Lösung wäre auch die Markierung mit Sharrows denkbar.

6.2 HAUPTROUTE 2

9 Querung B76 Spar bzw. Fabianweg

Derzeit gibt es auf Höhe des Spar Supermarkts eine Querungshilfe für Fußgängerinnen und Fußgänger. Mit dem baldigen Ausbau des Supermarkts sollte hier auch eine bessere Erreichbarkeit für den Radverkehr hergestellt werden. Die Querung im sehr breiten und unübersichtlichen Kreuzungsbereich Fabianweg/B76 ist trotz 50 km/h-Beschränkung problematisch. Ziel könnte daher auch eine verbesserte Anbindung in Richtung des Fabianwegs (und zum weiterführenden Weg an der B69) sein.



Handlungsbedarf/Netzwerk ●●○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 35.000,--

10 Radfahren gegen die Einbahn am westlichen Beginn Ortsdurchfahrtsstraße

Derzeit kann man den – nicht verordneten – Geh- und Radweg entlang der B76 von der Ortsmitte Eibiswald kommend aufgrund der Einbahnregelung nur über einen Umweg über die B76 legal erreichen.

Hier muss jedenfalls die Einbahn für den Radverkehr geöffnet werden. Um eine Querungsnotwendigkeit im direkten Kreuzungsbereich mit der B76 zu vermeiden, könnte der Geh- und Radweg aber auch bis zum Ende des kurzen Einbahnabschnitts verlängert werden. Hier ist im Bestand nur ein Gehsteig vorhanden, der Straßenquerschnitt ließe eine Verbreiterung aber problemlos zu.



Länge: ca. 100 m

Kostenschätzung ohne Verlängerung Geh- und Radweg

Handlungsbedarf/Netzwerk ●●● Nachfragepotenzial ●●●

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: < € 1.000,--

11 Neubau Geh- und Radweg B69 zwischen KV Eibiswald und Hörmsdorf

Für die Verbindung zwischen Eibiswald und Hörmsdorf (und weiter in die östlichen Gemeindeteile) steht zwar mit der Radroute R3 im Bestand eine sichere Verbindung zur Verfügung. Durch den im Gegensatz zur B69 aber vorhandenen Höhenunterschied und die fehlende Anbindung von Quell- und Zielpunkten an der B69 (Einkaufspark, Geschosßwohnbauten) ist diese aber in diesem Abschnitt nicht als Hauptroute für den Alltagsradverkehr geeignet. Daher wird die Errichtung eines Geh- und Radweges straßenbegleitend zur B69 empfohlen. Ob eine nord- oder südseitige Lösung praktikabler ist, muss hierbei die Detailplanung zeigen. Aufgrund der Lage von Einkaufspark und Geschosßwohnbauten wäre eine nordseitige Führung wünschenswert, wenngleich in der Umsetzung vermutlich herausfordernder.

Unabhängig davon ist in Hörmsdorf (Dorfstraße bzw. Kronabitter Siedlungsweg) eine sichere Radquerung über die B69 (ggf. kombiniert mit dem bestehenden Schutzweg) vorzusehen.

Gesamtlänge: ca. 1,15 km



Handlungsbedarf/Netzwerk ●●○ Nachfragepotenzial ●●●

Priorität: ●●●

Kostenschätzung: € 620.000,--

12 Neubau Geh- und Radweg B69 zwischen Hörmsdorf und Wolfmüllerweg

Nach Hörmsdorf verläuft die bestehende Route R3 in einer größeren Schlaufe über den Maxlmühlweg. Dieser Umweg ist für Alltagswege aus den westlichen Gemeindeteilen unattraktiv und bindet zudem auch die Betriebe an der B69



in diesem Bereich nicht an. Auch für eine Weiterführung in Richtung Haselbach ist diese Führung nicht geeignet.

Daher wird auch in diesem Abschnitt die Führung entlang der B69 bis zum Wolfmüllerweg empfohlen.



Länge: ca. 1,05 km

Handlungsbedarf/Netzwerk ●●○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: ●●●

Kostenschätzung: € 555.000,--

13/106 Geh- und Radweg B69 -Anbindung Haselbach

Bei Wolfmüllerweg besteht eine Anbindung zu den bestehenden Radrouten R3 bzw. R20 (in Richtung Oberhaag). Die Alltagsroute stellt aber entlang der B69 eine Anbindung in Richtung Haselbach her, um die dort lebende Bevölkerung und mit der Fa. Fuchshofer auch einen größeren Arbeitgeber an das Radwegenetz anzubinden.



Länge: ca. 1,2 km

Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●● Nachfragepotenzial ●○○

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 640.000,--

Weitere Empfehlungen für Verbesserungen entlang der Hauptroute 2:

- Der bestehende – nicht verordnete – Geh- und Radweg an der B76 zwischen Eibiswald und Aibl erfüllt nicht die heutigen Mindestansprüche hinsichtlich der Breite und sollte längerfristig verbreitert werden

6.3 HAUPTROUTE 3

14 Radverkehrsertüchtigung Kreisverkehr B69/B76

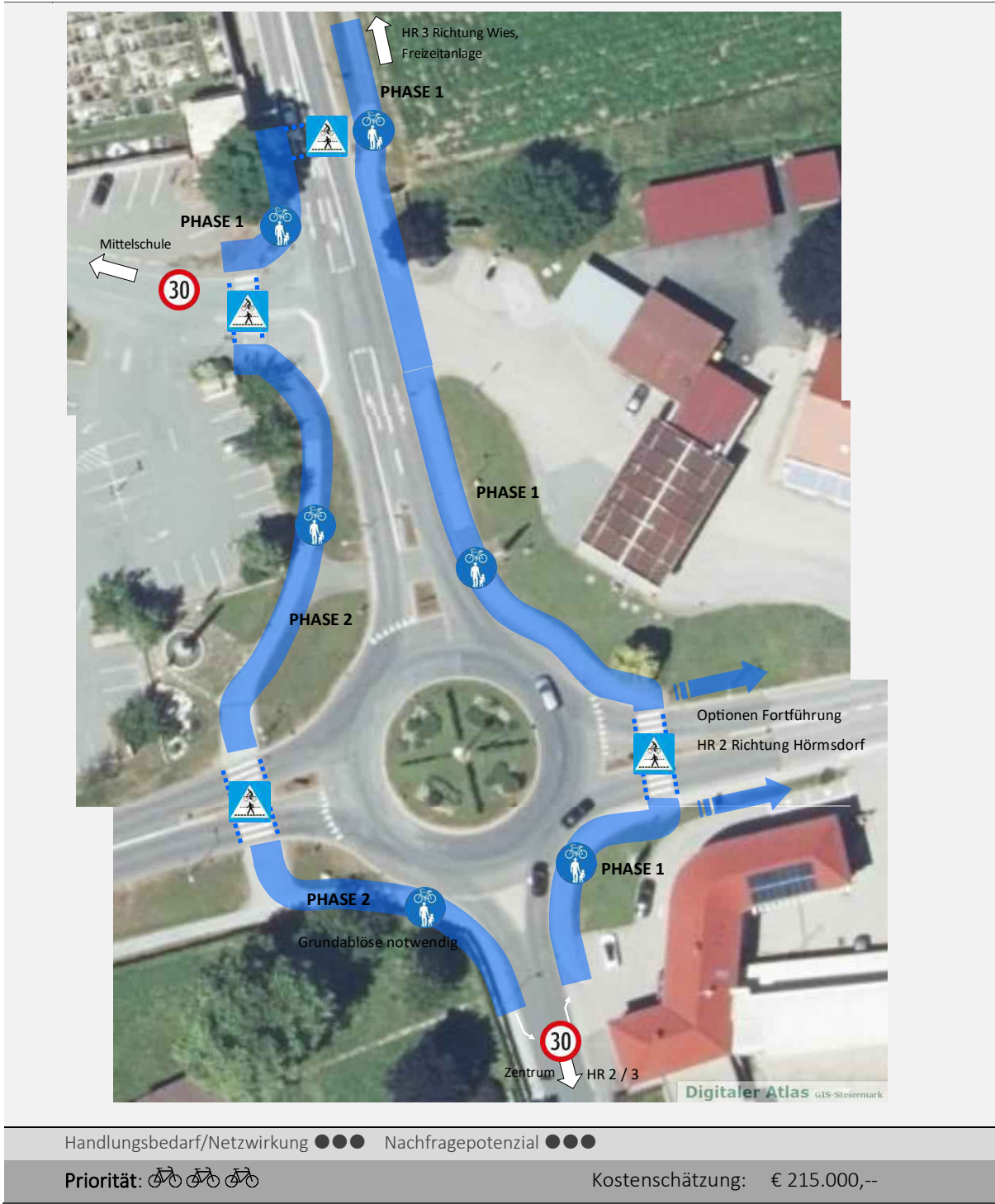
Der Kreisverkehr B69/B76 stellt einen zentralen Knoten im Eibiswalder Radverkehrsnetz dar, in dem auch die künftigen Hauptrouten 2 und 3 zusammentreffen. Im Bestand ist er für den Radverkehr aber kein Knotenpunkt sondern vielmehr eine Barriere. Hier besteht prioritärer Handlungsbedarf. Die bestehenden Gehwege müssen für eine bessere Erreichbarkeit aller Ziele rund um den Kreisverkehr und auch der weiterführenden Routen alle zu Geh- und Radwegen mit kombinierten Radfahrerüberfahrten/Schutzwegen anstelle der bestehenden Schutzwege umgebaut werden.



Grundsätzlich wird empfohlen, die Kreisverkehrslösung als Gesamtpaket umzusetzen. Da im südwestlichen Teil aber eine Grundablöse notwendig sein wird, ist auch eine Umsetzung in zwei Phasen vorstellbar. Phase 1 würde hierbei die Ostseite sowie die Querung der B76 beim Friedhof in Richtung Friedhofsweg (Verbindung in Richtung Mittelschule) umfassen. Phase 2 wäre dann der westseitige Abschnitt vom Friedhofsweg bis zur Ortsdurchfahrtsstraße.

Jedenfalls sollten die Maßnahmen am Kreisverkehr mit dem Bau des weiterführenden Geh- und Radwegs zur Dr. Wilhelm Binder Straße (Verbindung u.a. in Richtung Freibad) einhergehen.





15 Geh- und Radweg B76 Kreisverkehr bis Rettenbergweg (R4)

Dieser Abschnitt ist nicht nur ein erster Teil einer Verbindung nach Wies, sondern bindet auch mehrere Wohngebiete sowie Arbeits- und Freizeitziele an und ist daher gemeinsam mit der Lösung beim Kreisverkehr als prioritär zu sehen. Die Verbreiterung des bestehenden Gehwegs zu einem Geh- und Radweg sollte unproblematisch umsetzbar sein.

Länge: ca. 260 m



Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●○ Nachfragepotenzial ●●●

Priorität: ●●●

Kostenschätzung: € 130.000,--

16 Neubau Geh- und Radweg B76 Eibiswald - Wies

Die bestehende (Freizeit-)Radroute R4 verbindet zwar Eibiswald mit Wies, ist aber aus mehreren Gründen als Hauptroute des Alltagsverkehrs nicht geeignet. Sie weist nicht nur im Gesamtverlauf einen deutlich größeren Höhenunterschied auf, sondern hat gleich nördlich von Eibiswald am Rettenbergweg einen starken Anstieg. Aber auch für E-Biker ist die Route durch die Führung im unbeschränkten Freiland nur beschränkt tauglich.

Daher wird als einzige attraktive Option für den Alltagsradverkehr die Errichtung eines Geh- und Radwegs straßenbegleitend zur B76 gesehen. Durch teilweise Hanglagen und eine Länge von ca. 2,1 km bis zum bestehenden Geh- und Radweg auf Wieser Seite ein herausforderndes Vorhaben. Die Herstellung der Bahnanbindung und die Vernetzung der beiden Gemeinden auch im Arbeitsverkehr sprechen aber dafür. Der Höhenunterschied ist auf dieser Strecke zwar geringer, das Potenzial ist aber dennoch eher bei E-Bike Nutzerinnen und Nutzern zu sehen.

Im Regionalen Mobilitätsplan Südweststeiermark ist die Verlängerung der Bahnstrecke bis Eibiswald als eine Option genannt. Die Radverbindung sollte erst weiterverfolgt werden, wenn hier entgeltliche Entscheidungen getroffen wurden. Somit ist dieses Projekt als Zukunftsoption zu betrachten.

Länge: ca. 2,1 km



Handlungsbedarf/Nutzungspotenzial ●●● Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: Zukunftsprojekt

17 Querung B76 – Kapellenstraße Altenmarkt

Spätestens mit Errichtung einer Radverbindung Eibiswald - Wies kann eine Querungshilfe auf Höhe der Kapellenstraße die Verbindung Richtung Altenmarkt und Wies-Ortsmitte herstellen. Für die westseitig der B76 gelegenen Siedlungen von Wies (z.B. Paschweg) wäre eine solche auch schon früher wünschenswert.



Handlungsbedarf/Netzwerk ●●○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 35.000,--

18 Radfahrerlaubnis Alte L652 und Querung L652

Für die Verbindung vom bestehenden Geh- und Radweg an der B76 in Richtung Gewerbegebiet und Bahnhof gibt es im Bereich der L652 zwei Problemstellen.

Einerseits sollte die Querung der L652 sicherer gestaltet



werden (zumindest Geschwindigkeitsbeschränkung/Hinweis), andererseits ist die Alte L652 derzeit mit einem Fahrverbot ausgenommen Linienbusse für den Radverkehr nicht legal befahrbar. Hier wäre eine entsprechende Ausnahme zu verordnen.



Handlungsbedarf/Netzwerk ●●● Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 10.000,--

19 Querungshilfe B76 Altermakterstraße – Hofer

Umsetzung geplant für 2023/2024

Für die Anbindung der künftigen Hauptrouten 3 und 4 braucht es auf Höhe des Hofer-Supermarkts eine sichere Quermöglichkeit in Richtung der alten Strecke der B76.

Diese ist im Zuge des Neubaus des westseitigen Geh- und Radwegs an der B76 bereits geplant und soll 2024/2025 umgesetzt werden.



Handlungsbedarf/Netzwerk ●●○ Nachfragepotenzial ●●●

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 35.000,--

Weitere Empfehlungen für Verbesserungen entlang der Hauptroute 3:

- Der bestehende Geh- und Radweg zwischen alter L652 und Hofer-Supermarkt erfüllt aktuelle Breitenanforderungen für Geh- und Radwege nicht mehr und sollte längerfristig verbreitert werden.

6.4 HAUPTROUTE 4

20 Neubau Geh- und Radweg an der L652 von B76 bis Vordersdorf

Vordersdorf, Wernersdorf und andere westliche Gemeindeteile von Wies sind derzeit nicht sicher mit dem Rad zu erreichen, die Freilandbereiche der L652 sind nicht alltagsradverkehrstauglich.

Daher soll in einem ersten Schritt ein Geh- und Radweg zwischen der B76 und Vordersdorf errichtet werden.

Aus Sicht des Alltagsradverkehrs ist eine straßenbegleitende Führung entlang der L652 zu bevorzugen. Nur wenn diese nicht verwirklicht werden kann, wäre eine angelegte Alternativstrecke über den verlängerten Patschweg südseitig der Weißen Sulm nach Vordersdorf denkbar. Dieser Routenverlauf würde einen Umweg von beinahe 900m bedeuten und wäre somit ca. 60% länger als eine Führung entlang der Landesstraße.



Länge: ca. 1,3 km (entlang L652)

Handlungsbedarf/Netzwerk ●●● Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 675.000,--

Weitere Empfehlungen für Verbesserungen entlang der Hauptroute 4:

- Das Verkehrsaufkommen auf der L652 im Ortsgebiet von Vordersdorf ist für eine Führung im Mischverkehr bei 50 km/h zu hoch. Mit Umsetzung des Geh- und Radwegs Richtung Wies sollte hier also auch eine Lösung gefunden werden, die aus einer 30 km/h-Beschränkung im Bereich des engen Straßenquerschnitts von Ortsbeginn bis Kapelle und anschließend einer Verbreiterung des Gehwegs zu einem Geh- und Radweg bestehen könnte.

6.5 ERSCHLIEßUNGSROUTEN

6.5.1 Erschließungsrouten Eibiswald

101 Querung B76 Doningstraße

Der Donigweg ist die Verbindung von der Radroute an der B76 in Richtung der L655 und der dortigen Siedlungsgebiete von Aibl. Um diesen zu erreichen, muss die B76 im unbeschränkten Freiland gequert werden. Die Querung sollte durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Vorziehen der derzeit nach dem Kreisverkehr beginnenden Geschwindigkeitsbeschränkung) sicherer gemacht werden.

Die Doningstraße selbst könnte mit einem Fahrverbot ausgenommen Anrainer und Radverkehr ebenfalls für Radfahrerinnen und Radfahrer sicherer gemacht werden.



Quelle: Google Streetview

Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●● Nachfragepotenzial ●○○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 35.000,--

102 Verkehrsberuhigung L655 ab Doningstraße

Hat man die Doningstraße passiert, stößt man auf einen unbeschränkten Freilandabschnitt der L655. Hier könnte der bestehende Begleitweg (Fahrverbot) für den Radverkehr freigegeben werden und in weiterer Folge die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung um ca. 150m vorgezogen und dabei auf 50 anstatt der derzeitigen 60 km/h gesenkt werden.

Länge: ca. 140 +150 m



Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●○ Nachfragepotenzial ●○○

Priorität: 🚲

Kostenschätzung: < € 1.000,--

103 Verkehrsberuhigung Sliesniggstraße

Die Siedlung an der Bürgerwaldstraße ist nur über einen kurzen unbeschränkten Abschnitt der Sliesniggstraße zu erreichen. Hier wäre ein Tempolimit von 50 km/h aus Radverkehrs- aber auch Fußgängersicht wünschenswert.

Länge: ca. 250 m



Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●○ Nachfragepotenzial ●○○

Priorität: 🚲

Kostenschätzung: < € 1.000,--

104 Querung B76 - Friedhofweg

Für westlich von Eibiswald gelegene Siedlungen (etwa Aibl oder Stammeregg) ist die Verbindung über die Ortsdurchfahrtsstraße, Gemeindeweg 694 und Friedhofweg die Route zur Mittelschule und weiteren Zielen wie dem Freibad.

Im Zuge dieser Route ist die B76 in einem auf 80 km/h beschränkten Freilandbereich zu queren. Hier wäre eine Lösung, die mehr Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer bietet jedenfalls wünschenswert. Für zusätzliche Sicherheit könnte der Gemeindeweg von der B76 bis zur Ortsdurchfahrtsstraße mit einem Fahrverbot ausgenommen Anrainer und Radfahrer für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.



Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 10.000,--

105 Verkehrsberuhigung Freibadstraße - Rabenfeldweg

Diese Erschließungsrouten, die Teile von Hörmsdorf mit dem Freibad und anderen Zielen in Eibiswald verbindet, ist derzeit in einem Abschnitt unbeschränktes Freiland. Hier wäre ein Tempolimit von 50 km/h aus Radverkehrssicht wünschenswert.

Länge: ca. 290 m



Handlungsbedarf/Netzwirkung ●○○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲

Kostenschätzung: < € 1.000,--

Maßnahme 106 siehe Hauptroute 2 / Maßnahme 13

107 Verkehrsberuhigung Maxlmühlweg

Diese Erschließungsrouten zur Kolonie Hörmsdorf und weiteren Siedlungen nördlich der Saggau verläuft ebenfalls durch einen unbeschränkten Freilandabschnitt. Auch hier wäre aus Radverkehrssicht eine Beschränkung auf 50 km/h anzustreben.

Länge: ca. 440 m



Handlungsbedarf/Netzwirkung ●○○ Nachfragepotenzial ●○○

Priorität: 🚲

Kostenschätzung: < € 1.000,--

108 Verkehrsberuhigung Wolfmüllerweg

Über den Wolfmüllerweg verläuft bereits heute die Radroute R3. Für eine künftige Hauptroute stellt sich das Problem, dass Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr im Freilandbereich ohne Geschwindigkeitsbeschränkung nicht ausreichend sicher für den Radverkehr ist. Daher sollte dieser für den (motorisierten) Durchgangsverkehr nicht benötigte Weg zumindest auf 50 km/h beschränkt werden. Die Markierung mit Sharrows kann zudem den Radverkehr mehr Sichtbarkeit verleihen.

Eine für den Radverkehr noch hochwertiger Lösung wäre die Verordnung einer Fahrradstraße zwischen Maxlmühlweg und Pitschgau.



Länge: ca. 1,15 km

Handlungsbedarf/Netzwirkung ●○○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: < € 1.000,--

109 Routenverlegung / Geh- und Radweg L654 Bischofegg

Im Bestand führt die Radroute R20 nordwestlich von Bischofegg für ca. 700m entlang eines unbeschränkten Freilandbereichs der L654.

Diese Lücke im Radverkehrsnetz durch einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg zu schließen, erscheint aufgrund einer bestehenden Engstelle (Bauernhof bzw. Hangstützmauer) schwierig umsetzbar.

Daher wird eine andere Lösung vorgeschlagen, die sich aus folgenden zwei Teilen zusammensetzt:

- Errichtung eines Geh- und Radwegs entlang der L654 zwischen Abzw. Bischofegg und dem bestehenden Feldweg südlich des Bauernhofes. Der Geh- und Radweg sollte ab Bischofegg ostseitig an der L654 verlaufen und an entsprechend einsichtiger Stelle südlich des Bauernhofes auf die Westseite wechseln.
- Radtaugliche Ertüchtigung des Feldweges, welcher nach ca. 1,1 km wieder in die Route R20 mündet, und Führung der Hauptroute und der Route R20 künftig über diesen Weg.



Länge: ca. 1,1 km Belag, ca. 200 m Geh- und Radweg

Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 330.000,--

110 Querung B69 Klingerbrückeweg Bischofegg

Die Querung der B69 in Richtung Udelsdorf/Oberhaag auf Höhe des Klingerbrückewegs ist aufgrund des unbeschränkten Freilandbereichs der B69 und der teilweise schlechten Einsehbarkeit durch die bestehenden Gebäude im Kreuzungsbereich nicht als ausreichend sicher für den Radverkehr zu betrachten. Hier sollten jedenfalls Möglichkeiten geprüft werden, die Querung sicherer zu gestalten.



Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 35.000,--

Weitere Empfehlungen für Verbesserungen an Erschließungsrouten:

- Die von Aibl an der B76 nach Südwesten und an der B69 nach Nordwesten führenden Begleitwege erfüllen nicht aktuelle Mindestanforderungen hinsichtlich der Breite von Geh- und Radwegen und sollten längerfristig verbreitet werden.
- Die Eignung der L653 in der Ortsdurchfahrt Pitschgau für Mischverkehr bei 50 km/h ist aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärke grenzwertig. Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h im von der Hauptroute befahrenen Abschnitt daher empfehlenswert. Die Markierung von Sharrows würde in diesem Mischverkehrsabschnitt die Sichtbarkeit der Hauptroute erhöhen.
- Im Dorfweg Bischofegg und im Klingerbrückeweg gibt es keine Geschwindigkeitsbeschränkungen. Trotz des sehr niedrigen Verkehrsaufkommens ist hier aus Radverkehrssicht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf zumindest 50 km/h zu empfehlen.

6.5.2 Erschließungsrouten Pölfing-Brunn

201 Geh- und Radweg L605 von Badstraße bis Brunndorf Weg

Mit Schaffung des Geh- und Radwegs von der Badstraße ostwärts, sollten auch die westlich der Badstraße gelegenen Ortsteile an diesen angebunden werden. Eine Verlängerung des Weges bis zumindest zum Brunndorf Weg könnte dies ermöglichen.

Gesamtlänge: ca. 180 m



Quelle: Google Streetview

Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●● Nachfragepotenzial ●○○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 95.000,--

202 Geschwindigkeitsreduktion Radimskyweg bzw. Sportplatzstraße – Pölfingdorf Weg

Mehrere Abschnitte der Erschließungsrouten von der Badstraße über den Sportplatz nach Pölfing sind derzeit ohne Geschwindigkeitsbeschränkung. Für sicheres Radfahren im Mischverkehr wäre hier eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h sinnvoll.

Länge: ca. 450 m



Handlungsbedarf/Netzwirkung ●○○ Nachfragepotenzial ●○○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 2.000,--

6.5.3 Erschließungsrouten Wies

301 Geh- und Radweg L605 Altenmarkt

Zur Anbindung von Altenmarkt in Richtung Wies wird ein Geh- und Radweg südseitig an der L605 von der Hauptroute 1 ausgehend bis zur Siedlungsstraße Am Anger empfohlen. Der bestehende Schutzweg in Richtung Kapellenstraße soll im Zuge dessen zu einer kombinierten Radfahrerüberfahrt/Schutzweg umgestaltet werden. Mit diesem Vorhaben werden nahezu alle Siedlungsgebiete von Altenmarkt sicher an das Radnetz angebunden.



Länge: ca. 430 m

Handlungsbedarf/Netzwerk ●●● Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲🚲

Kostenschätzung: € 240.000,--

302 Verkehrsberuhigungskonzept L605 – Ortszentrum Wies

Auch wenn mit der neuen Verbindung südseitig der Weißen Sulm eine attraktive Möglichkeit geschaffen wird, das Ortszentrum zu umfahren, gibt es dennoch viele Alltagsziele, die genau dort liegen.

Somit sollte für eine verbesserte Erreichbarkeit im Alltagsradverkehr auch auf der L605 in der Ortsdurchfahrt ein (noch zu erarbeitendes) Verkehrsberuhigungskonzept umgesetzt werden. Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h und vielleicht auch eine Begegnungszone im Bereich von Gemeindeamt bis Kirche könnten Bestandteile eines solchen Konzepts sein. Dies würde nicht nur dem Radverkehr, sondern auch dem Fußgängerverkehr und der Aufenthaltsqualität zugutekommen.

Jedenfalls enthalten in der Verkehrsberuhigung sollte die L653 vom Marktplatz bis zum Feldweg/Augweg sein (30 km/h Beschränkung).

Östlich außerhalb des Ortsgebiets kann ein Geh- und Radweg zumindest bis zur Lamberger Straße eine Anbindung weiterer Siedlungen herstellen.



Länge: Verkehrsberuhigung L605 ca. 780 m + 80m Geh- und Radweg

Handlungsbedarf/Netzwerk ●●○ Nachfragepotenzial ●●○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 60.000

303 Neubau Geh- und Radweg Vordersdorf - Wernersdorf

Die Fortsetzung der Route wäre die Errichtung eines Geh- und Radwegs von Vordersdorf bis zum Ortsgebiet von Wernersdorf und somit auch die Anbindung des dortigen Gewerbegebiets und weiterführender Wege in das umliegende Hügelland. Eine Herausforderung wird in diesem Abschnitt der Geländeeinschnitt östlich von Wernersdorf darstellen, für den es eine Lösung zu finden gilt (ggf. z.B. Führung des Weges am Nordufer).



Länge: ca. 1,7 km

Handlungsbedarf/Netzwirkung ●●● Nachfragepotenzial ●○○

Priorität: 🚲🚲

Kostenschätzung: € 900.000,--

Weitere Empfehlungen für Verbesserungen an Erschließungsrouten:

- Die künftig bei der Bahnunterführung unterbrochene Sulmstraße könnte als Querverbindung zur Hauptroute 1 ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen werden

6.6 UMSETZUNG IN WIRKSAMEN PAKETEN

In den Maßnahmenempfehlungen wurde ein breites Spektrum an Vorschlägen gemacht, teilweise verbunden mit erheblichen Kosten. Auf den Hauptrouten belaufen sich die geschätzten Kosten (brutto) für Maßnahmen wie die neu zu errichtenden Geh- und Radwege, die Sanierung bestehender Geh- und Radwege sowie die Sicherheitsverbesserungen bei Querungen auf rund 5 Mio. Euro (ohne Zukunftsprojekte). Die Kosten für Radinfrastruktur im Erschließungsnetz liegen bei weiteren rund 2,7 Mio. Euro.

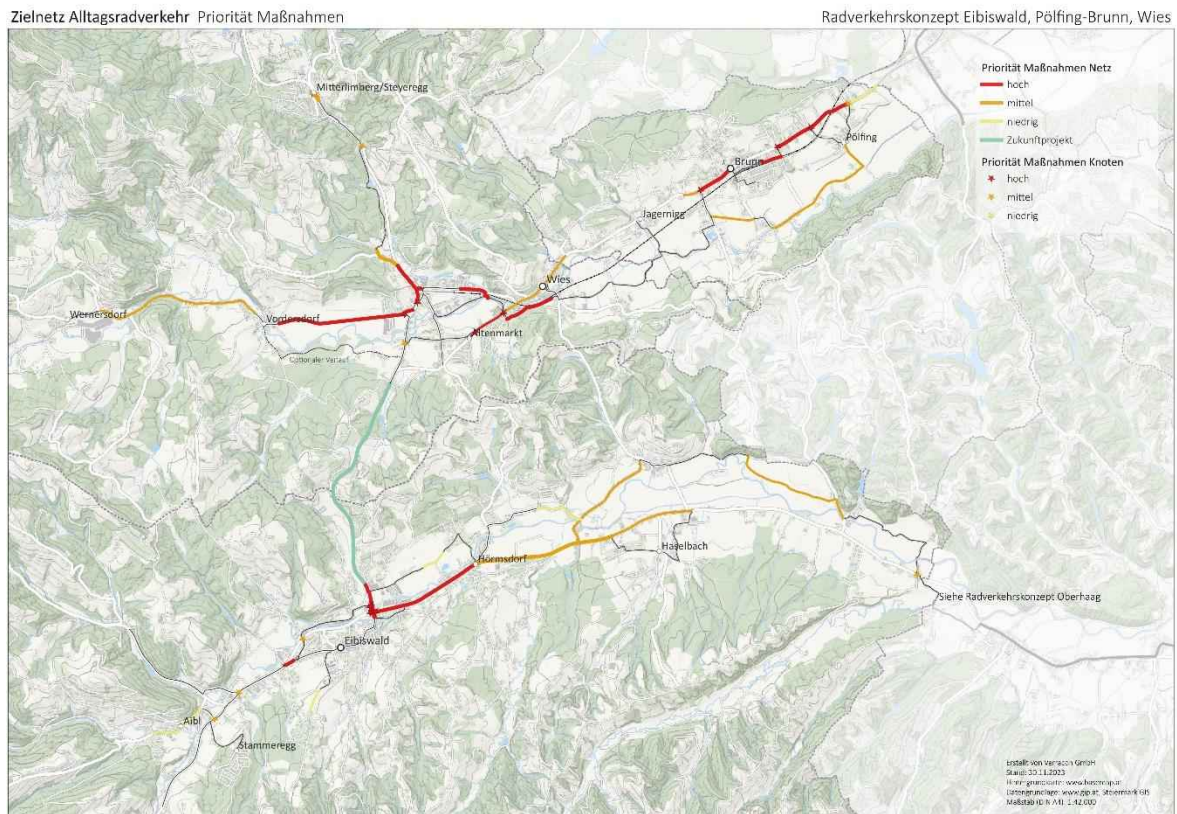


Abbildung 12: Maßnahmen mit hoher Priorität

Nicht alle diese Maßnahmen werden daher umgehend und zeitgleich umgesetzt werden können. Um dennoch eine Wirkung für den Radverkehr zu erzielen, wird von der Umsetzung solitärer Projekte abgeraten – vielmehr sollte angestrebt werden, die Maßnahmen einzelner Netzabschnitte sinnvoll in Umsetzungspaketen zu bündeln, die bereits für sich stehend eine positive Netzwirkung erzielen können.

Folgende prioritäre Pakete wären vorstellbar:

- **Hauptroute 1 – Bahnhof Wies-Eibiswald bis Haltestelle Wies Markt** inkl. Zubringer Altenmarkt (Maßnahmen 4, 5 und 301)
- **Hauptroute 1/3/4 – Verbesserungspaket B76 Umgebung Kreisverkehr Wies** (Maßnahmen 3, 18, 19))
- **Hauptroute 2/3 – Kreisverkehr Eibiswald und Anschlüsse** (Maßnahmen 14, 15, ggf. 11)
- **Hauptroute 1 – Innere Erschließung Pölfing-Brunn** (Maßnahmen 6-8)

Andere als prioritär eingestufte Maßnahmen können auch als Einzelprojekte die gewünschte Wirkung erzielen.

7 BEGLEITENDE INFRASTRUKTUR

7.1 RADABSTELLANLAGEN

7.1.1 Anforderungen

Nur wer sein Rad am Ziel auch sicher abstellen kann, wird es vermehrt für Alltagswege nutzen. Daher müssen bei allen Zielpunkten je nach Abstelldauer anforderungsgerechte Abstellmöglichkeiten vorhanden sein. Barrierefreie Erreichbarkeit, sichere Absperrmöglichkeiten oder auch Witterungsschutz sind nur einige der Kriterien, die eine hohe Inanspruchnahme der Anlagen gewährleisten. Besondere Bedeutung kommt den Abstellanlagen an den Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr (Bahnhöfe, wichtige Bushaltestellen) zu.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anforderungen an Abstellanlagen abhängig von der Abstell- bzw. Verweildauer:

		längere Verweildauer (z.B. Bahnhöfe)	kurze Verweildauer (z.B. Einkauf, Ämter)
Positionierung	Bedarfsgerechte Anzahl an Stellplätzen	✓	✓
	Leicht (fahrend) und sicher erreichbar - Barrierefreiheit	✓	✓
	Angebunden an Radverkehrsnetz	✓	✓
	Am Weg zum und möglichst nahe am Ziel, keine Umwege	✓	✓
	Keine Verparkung oder Beschädigung durch Kfz	✓	✓
	Keine Behinderung von Fußgängern	✓	✓
Sicherheit	Gut einsehbar, möglichst belebtes Umfeld	✓	✓
	Beleuchtet	✓	(✓)
	Abstellanlage gibt sicheren Halt, Fahrrad kann mit Rahmen und einem Laufrad gleichzeitig abgeschlossen werden	✓	✓
	Fahrradboxen oder andere zusätzlich gesicherte Systeme	(✓)	
Komfort/Service	Witterungsschutz (Überdachung)	✓	
	Servicestation (Luftpumpe/Kompressor, Werkzeug)	(✓)	
	Schließfächer (Helm, Regenschutz, ggf. Lademöglichkeit)	(✓)	
	Lademöglichkeit für E-Bikes	(✓)	
	Regelmäßige Wartung/Reinigung, Entfernen von "Fahrradleichen"	✓	✓
	Berücksichtigung von Spezialfahrzeugen (Transporträder, Anhänger etc.) - ausreichend Platz	✓	✓

wünschenswert	(✓)
obligatorisch	✓

Beispiele für geeignete und ungeeignete Abstellanlagen



Anlehnbügel - Für kurzes Abstellen: Rad kann stabil abgestellt und am Rahmen verschlossen werden. Abgerundete Form verhindert Lack-schäden.



Für längeres Abstellen – Sicherer Stand, Witterungsschutz und Beleuchtung. Angebunden an Radverkehrsnetz und direkt vorm Ziel.



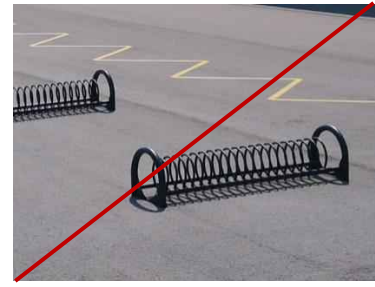
Vorderradhalter („Felgenmörder“) - Nicht geeignet!: Fahrrad nicht am Rahmen abschließbar. Felgen können verbogen werden. Behinderung von Fußgängerinnen und Fußgängern durch Aufstellung am Gehweg.



Moderne Abstellanlage mit Überdachung geeignet für längere Aufenthaltsdauer (z.B. bei Bahnhöfen)



Rahmen kann zwar angeschlossen werden, aber nicht standfest und scharfkantige Ausführung kann den Rahmen beschädigen



Spiralständer – Nicht geeignet! Rad nicht standsicher abstellbar, keine Möglichkeit Rahmen anzuschließen.

Bildquellen: Verracon GmbH

Einen guten Überblick über geeignete Anlagen bzw. deren Hersteller/Bezugsquellen bieten beispielsweise die österreichische Radlobby bzw. der deutsche ADFC unter folgenden Links:

https://www.radlobby.at/sites/default/files/atoms/files/ratgeber_radparken_web.pdf

<https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle>

Dimensionierung der Radabstellanlagen

Der Errichtung einer Radabstellanlage sollte immer eine Abschätzung des Bedarfs vorausgehen, die sich an der Nachfrage zu Spitzenzeiten orientiert. Es gilt dabei zu bedenken, dass adäquate Abstellmöglichkeiten zusätzliche Radfahrerinnen und Radfahrer gegenüber dem Bestand anlocken werden.

Richtwerte für die Dimensionierung von Anlagen für unterschiedliche Nutzungszwecke liefert die RVS 03.07.11 und das Steiermärkische Baugesetz, welches beispielsweise folgende Stellplatzzahlen für neue bauliche Anlagen vorsieht:

- bei Wohnhäusern 1 Stellplatz je angefangene 50 m² Wohnnutzfläche,
- bei Wohnheimen für Schüler und Lehrlinge 1 Stellplatz je vier Heimplätze,
- bei Büro- und Verwaltungsgebäuden 1 Stellplatz je 20 Dienstnehmer,
- bei Ladengeschäften, Geschäftshäusern, Einkaufszentren u. dgl. 1 Stellplatz je 50 m² Verkaufsfläche
- bei Versammlungsstätten, Theatern, Kinos und Konzerthäusern 1 Stellplatz je 50 Sitzplätze,
- bei Sportanlagen und Freizeiteinrichtungen 1 Stellplatz je 50 Besucher,
- bei Badeanstalten 1 Stellplatz je 25 Besucher,
- bei Betrieben des Gastgewerbes 1 Stellplatz je 50 Besucherplätze,
- bei Schulen (ab der 5. Schulstufe), Universitäten und sonstigen Bildungseinrichtungen 1 Stellplatz je 5 Schüler oder Studierende,
- bei Gewerbe-, Industrie- und Handelsbetrieben, Lagerplätzen und Lagerhäusern 1 Stellplatz je 20 Dienstnehmer,

Diese Werte stellen Mindestwerte dar. So sieht die RVS 03.07.11 eine erheblich höhere Stellplatzanzahl vor, z.B. 1 Stellplatz je 5 Arbeitsplätze oder 1 Stellplatz je 10 Besucherplätze bei örtlichen Versammlungsstätten.

Bestehende Anlagen sollten regelmäßig auf ihre Auslastung geprüft und ggf. erweitert werden.

Für kurzfristige Nachfragespitzen etwa bei Veranstaltungen können zudem temporäre Abstellanlagen eine Lösung sein.

7.1.2 Beispiele aus der Region

Die im Bearbeitungsgebiet bestehenden Radabstellanlagen erfüllen leider in vielen Fällen nicht die heutigen Anforderungen. Vorderradhalter sind die dominierende Anlageform und können insbesondere Fahrerinnen und Fahrer von teureren Rädern wegen Beschädigungs- und Diebstahlsgefahr von einer Nutzung abhalten. Auch der Aufstellung sollte ein höheres Augenmerk geschenkt werden. Der Standort sollte leicht zugänglich direkt vor dem Ziel und nicht hinter dem Gebäude versteckt sein. Verparkungen der Abstellanlagen sollten verhindert werden.

Eine Upgrade-Programm für die Abstellanlagen in den drei Gemeinden wird daher dringend empfohlen.

Abstellanlagen an ÖV-Haltestellen:

Die vorgefundenen Abstellanlagen mit der besten Qualität finden sich bei den Bahnhofstestellen Wies-Eibiswald und Wies Markt (neu errichtet), wo Einstellbügel und Überdachung den Anforderungen für Tagesparken entsprechen. Die Haltestelle Pöfing-Brunn sowie manche Bushaltestellen an der L605 sind mit Vorderradhaltern ausgestattet, die durch Anlehn- oder Einstellbügel ersetzt werden sollten.

Insbesondere der Bahnhof Wies-Eibiswald wäre aufgrund seines Einzugsbereichs auch für die Aufstellung von Radboxen geeignet, die sicheres Abstellen auch von höherpreisigen Fahrrädern und E-Bikes erlauben. Hier könnte mit einer kleineren Anzahl an Boxen begonnen werden, die bei entsprechender Nachfrage modular erweiterbar sind. Entsprechender Platz sollte am Bahnhof dafür vorhanden sein.



Beispielfotos für bestehende Abstellanlagen mit nicht empfehlenswerten Vorderradhaltern an Zielpunkten im Bearbeitungsgebiet



7.1.3 Empfohlene Standorte für neue/verbesserte Anlagen

Die nachfolgenden Vorschläge umfassen Standorte für Radabstellanlagen im öffentlichen Raum bzw. bei öffentlichen Gebäuden. Bei Betrieben mit eigenen Parkplätzen wären Radabstellanlagen direkt am Eingang notwendig – falls nicht vorhanden, könnte die Gemeinde das Gespräch mit den Firmen suchen.

In Zentrumsbereichen mit vielfältigen Nutzungen ist es wichtig, dass die Abstellmöglichkeiten möglichst direkt am jeweiligen Ziel sind. Daher sollte unbedingt mehreren Standorten (z.B. mit nur 2-3 Anlehnbügel) der Vorzug gegenüber einer größeren zentralen Abstellanlage gegeben werden.

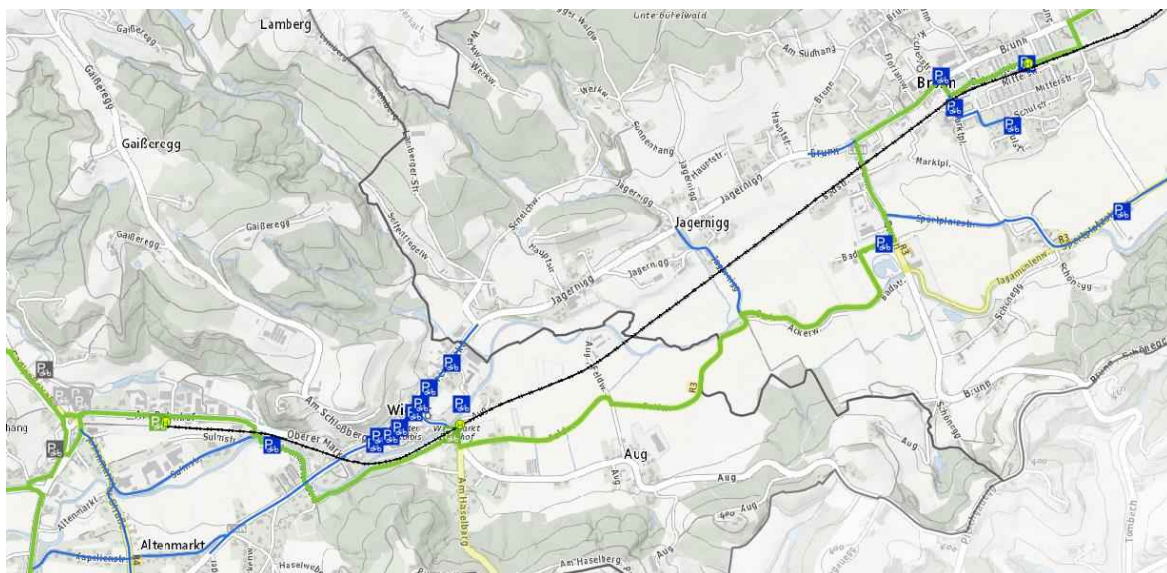


Abbildung 13: Mögliche Standorte für Radabstellanlagen in Wies und Pöfing-Brunn

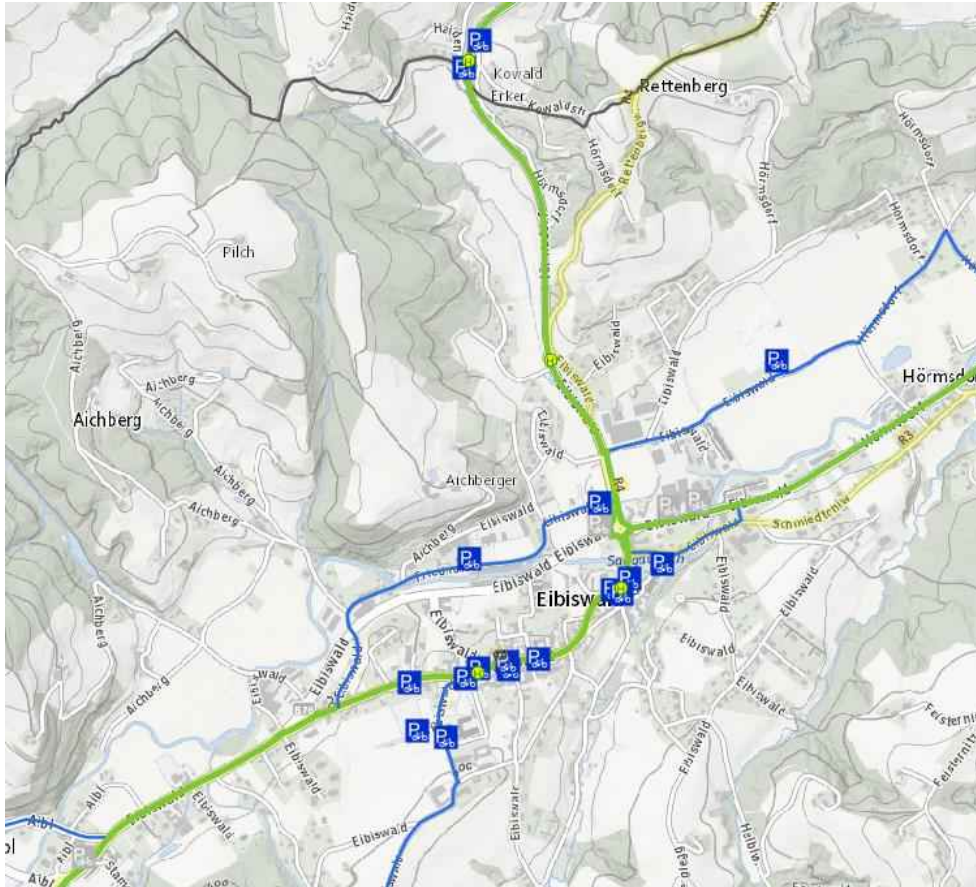


Abbildung 14: Mögliche Standorte für Radabstellanlagen in Eibiswald

7.2 LEITSYSTEM/WEGWEISUNG

Radfahrerinnen und Radfahrer im Alltagsverkehr haben in der Regel eine gute Ortskenntnis und sind weniger auf eine wegweisende Beschilderung angewiesen, wie Personen im Freizeitradverkehr. Daher müssen nicht alle Erschließungsrouten mit einem Leitsystem ausgestattet werden.

Die in diesem Konzept festgelegten Hauptrouten des Alltagsradverkehrs sollen aber mit einem Leitsystem ausgestattet werden, in welches wichtige Zielpunkte des Alltags (z.B. Bahnhof, Zentrum, Freizeitanlage) aufgenommen werden. Dies dient nicht nur der Orientierung und dem Auffinden sicherer Routen insbesondere für neue Radfahrerinnen und Radfahrer, sondern verleiht dem Alltagsradverkehr im Ortsbild die gewünschte Sichtbarkeit.

Die Hauptrouten sollen mit entsprechender Nummerierung und Farbcodierung im Leitsystem berücksichtigt werden. Die Beschilderung einer Route soll aber erst dann erfolgen, wenn sie durchgängig und sicher befahrbar ist. Ob das Leitsystem in die Beschilderung der bestehenden (Freizeit-)Radrouten integriert wird oder separat (etwa zur Unterscheidung invers mit weißem Hintergrund und grüner Schrift) ausgeführt wird, ist je nach örtlichen Gegebenheiten zu entscheiden.

Bodenmarkierungen können die Orientierung entlang der Hauptroute unterstützen und ergänzend zur Beschilderung angebracht werden.

Bodenmarkierungen können die Orientierung entlang der Hauptroute unterstützen und ergänzend zur Beschilderung angebracht werden.

Genaue Vorgaben zur Ausführung von Beschilderung und Bodenmarkierungen finden sich in der RVS Radverkehr (RVS 03.02.13).



Abbildung 15: Beispiele für wegweisende Beschilderung bzw. Bodenmarkierungen gem. RVS

Quelle: RVS 03.02.13 Radverkehr, Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien, 2022

8 KOMMUNIKATION UND MOTIVATION

Sichere und attraktive Infrastruktur ist ein wesentlicher, aber niemals der einzige Baustein für die erfolgreiche Förderung des Alltagsradverkehrs. Die Gemeindebevölkerung wird die (neu geschaffenen) Angebote nur dann in gewünschtem Ausmaß annehmen, wenn sie gezielt informiert und zur Nutzung des Fahrrads motiviert wird (Säule B der Radverkehrsstrategie Steiermark). Jährliche Schwerpunkte und die gezielte Ansprache einzelner Gruppen bringen mehr Menschen in der Gemeinde auf die Idee (noch mehr) Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Klare Zuständigkeiten in der Gemeinde (Radverkehrsbeauftragte/-beauftragter) helfen, die gesteckten Ziele konsequent zu verfolgen.

Ein paar Grundsätze und Ideen für Maßnahmen in den Gemeinden:

Radfahren präsent halten

Wiederkehrende Fahrrad-Veranstaltungen halten den Radverkehr im Bewusstsein der Gemeindebevölkerung und ermöglichen es auch, neue Radfahrerinnen und Radfahrer für Alltagswege zu gewinnen. Die Veranstaltungen können dabei von Radwandertagen über Mobilitätsfeste mit Radangeboten (etwa Gratis-Service fürs Fahrrad) bis hin zu Radflohmärkten reichen.



Abbildung 16: Positives Beispiel - Arnfelser EU Familienradwandertag mit Abschlussfest und Serviceangeboten

Fotos: Gemeinde Arnfels/MeinBezirk.at

Auch Gemeindewebsite und -zeitung bieten eine gute Möglichkeit wiederkehrend das Radfahren im Gespräch zu halten, etwa durch eine Rubrik RadfahrerIn/Radfahrer des Monats.

Den richtigen Zeitpunkt erwischen

Information soll dann fließen, wenn es neue Möglichkeiten gibt, das Rad zu nutzen. Ein guter Zeitpunkt könnte sein, wenn ein Lückenschluss im Radnetz realisiert wurde. Zielgruppenspezifische Informationen über neu angebundene Ziele und entsprechende Routenbeispiele bringen Menschen auf die Idee das Rad auszuprobieren.

Ein guter Zeitpunkt jemand für das Radfahren zu gewinnen, kann auch die Neuansiedlung in der Gemeinde sein. Mobilitätsgewohnheiten müssen sich erst bilden und ein Infoblatt über die Vorteile

des Radfahrens in der Gemeinde als Teil eines Willkommenspakets kann in die richtige Richtung lenken.

Vorbild sein und gemeinsam radln

Gemeindevertreterinnen und -vertreter die im Alltag mit dem Fahrrad unterwegs sind, haben eine nicht zu unterschätzende Vorbildfunktion. Eine Teilnahme der Gemeinde an Steiermark radelt (<https://steiermark.radelt.at/veranstalter>) kann diese Aktivitäten sichtbarer machen und im Sinne eines positiven Gemeinschaftsgefühls zudem zu mehr Radfahren motivieren.

Neue Möglichkeiten aufzeigen und Angebote schaffen

E-Bikes oder auch E-Lastenfahrräder können den Einsatzbereich von Fahrrädern erweitern und neue Zielgruppen ansprechen. Die Gemeinden können dies unterstützen, etwa indem sie in Kooperation mit regionalen Händlern Schnuppertage organisieren, an denen unterschiedliche Fahrräder ausprobiert werden können. Eine andere Option ist die Bereitstellung eines Leih-Lastenfahrrads durch die Gemeinde, welches die Bürgerinnen und Bürger ausprobieren und für gelegentliche Transporte nutzen können.

9 ORGANISATION UND FINANZIERUNG

Neben der Infrastruktur und der Kommunikation braucht es auch den passenden organisatorischen Rahmen (Säule C „Organisieren und Kooperieren“) um den Radverkehr in den Gemeinden voranzubringen. Klare Zuständigkeiten für die Vorhaben in der Gemeinde sowie für die Abstimmung mit den Nachbargemeinden, dem Land und anderen Akteuren sind dabei essentiell. Klar gesetzte Ziele mit entsprechender Erfolgskontrolle, ein Bekenntnis die notwendige Finanzierung aufzustellen und das Wissen um Unterstützungs- und Fördermöglichkeiten sind die Basis für alle Vorhaben.

9.1 KLARE VERANTWORTLICHKEITEN

In den Gemeinden soll jeweils eine Radverkehrsbeauftragte oder ein Radverkehrsbeauftragter ernannt werden, der/die für das Thema Radverkehr zuständig ist und die damit verbundenen Aufgaben konsequent vorantreibt:

- Notwendige Schritte zur Umsetzung des Bauprogramms
- Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Kommunikation und Marketing
- Laufende Abstimmung mit Nachbargemeinden, Bezirksbauleitung, Regionalmanagement, Land und anderen Akteuren
- Ansprechpartnerin/-partner für die Radfahrerinnen und Radfahrer in der Gemeinde (Verbesserungswünsche etc.)

9.2 KOSTENSCHÄTZUNG

Für alle in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen wird **zur Orientierung eine Grobkostenschätzung** angegeben. Zur richtigen Einordnung der genannten Zahlen gilt es im Hinterkopf zu haben, dass das vorliegende Konzept ein **mittel- bis längerfristiges Zielnetz für den Alltagsverkehr** umfasst und **nicht alle Maßnahmen kurzfristig umzusetzen** sind. Entsprechende Vorschläge zur Auswahl geeigneter Projekte für eine schrittweise Umsetzung finden sich in Kapitel 6.6.

Nach Mittelverfügbarkeit sind die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der **Radverkehrsförderung des Landes Steiermark**⁸ grundsätzlich förderbar. Der Anteil der möglichen Förderung ist jeweils in der nachfolgenden Übersichtstabelle angegeben. Zusätzliche Mittel können ggf. durch eine Bundesförderung (klima.aktiv) akquiriert werden. Diese sind in der Übersichtstabelle nicht berücksichtigt.

Die Kostenschätzung basiert auf Erfahrungswerten je Maßnahmentyp. **Die tatsächlichen Kosten können je nach örtlichen Gegebenheiten und Ausführungsform merklich abweichen** und können erst im Zuge einer späteren Detailplanung exakter eingegrenzt werden. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen im Bereich von Knotenpunkten. Da Begegnungszonen nicht alleine als Radverkehrsmaßnahme zu sehen sind und die Kosten je nach Gestaltungsform sehr stark variieren können, wurden hierfür

⁸ Förderleitfaden und Förderrichtlinie zu finden unter <https://www.radmobil.steiermark.at/cms/beitrag/12724332/146403175/>

keine Kosten berücksichtigt (stattdessen Standardsatz für Verkehrsberuhigung/Geschwindigkeitsbeschränkung).

Im Bearbeitungsgebiet belaufen sich die geschätzten Kosten (brutto) für die Infrastruktur entlang der Haupttrouten auf ca. 5 Mio. Euro (ohne Zukunftsprojekt) und entlang der Erschließungsrouten auf weitere 2,7 Mio. Euro.

Die Kosten verteilen sich folgendermaßen auf die Gemeinden im Bearbeitungsgebiet:

		Eibiswald		Pölfing-Brunn		Wies	
		Anteil Gemeinde	mögliche Förderung	Anteil Gemeinde	mögliche Förderung	Anteil Gemeinde	mögliche Förderung
Strecken und Knoten	Priorität hoch	€ 337 300	€ 782 200	€ 281 100	€ 655 800	€ 731 100	€ 1 513 100
	Priorität mittel	€ 813 700	€ 1 173 400	€ 93 000	€ 109 800	€ 599 800	€ 640 500
	Priorität niedrig	€ 900	€ 900	€ -	€ -	€ -	€ -
	Zukunftsprojekte	€ 184 000	€ 429 400	€ -	€ -	€ 244 800	€ 571 100
	Wegweisung	€ 7 600	€ 10 300	€ 2 800	€ 4 600	€ 5 100	€ 9 400
	Gesamt (ohne Zukunftsprojekte)	€ 1 159 500	€ 1 966 800	€ 376 900	€ 770 200	€ 1 336 000	€ 2 163 000
Abstellanlagen		€ 53 800	€ 80 600	€ 5 800	€ 8 600	€ 12 500	€ 18 700
Motivation / Kommunikation		€ 22 700	€ 34 100	€ 5 700	€ 8 600	€ 15 400	€ 23 100
Kosten Detailplanung		€ 120 570	€ 203 710	€ 37 990	€ 77 420	€ 134 340	€ 217 230
GESAMT (ohne Zukunftsprojekte)		€ 1 356 570	€ 2 285 210	€ 426 390	€ 864 820	€ 1 498 240	€ 2 422 030

Ergänzende Anmerkungen:

- Die dargestellten Beträge sind **Brutto-Kosten** ohne allenfalls notwendige Grundablösen
- Für die Kosten der Detailplanung wurden 10% der Maßnahmenkosten aus den Bereichen Strecken/Knoten (ohne Wegweisung) sowie Abstellanlagen angenommen
- Für den Bereich Motivation & Kommunikation wurden analog zur Grundlagenstudie Investitionsbedarf Radverkehr Österreich⁹ Kosten von 1,5€ je Hauptwohnsitz für einen Zeitraum von 5 Jahren angenommen

⁹ https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:2b491b3f-b342-4e7b-8cfd-35701dbee814/Investitionsbedarf_Radverkehr.pdf

10 ANHANG

10.1 BEGRIFFLICHKEITEN AUS DEM RADVERKEHR

Alltagsradverkehr	„Der Weg ist die Strecke zum Ziel“ - zielorientierter Radverkehr, wie Fahrten im Rahmen der Ausbildung, der Berufsausübung, Einkauf, Erledigungen, ebenso Fahrten zu Zielen der Freizeitgestaltung;
Begegnungszone	Eine Verkehrsfläche, auf der sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gleichberechtigt bewegen können. (§ 76c StVO)
Bike & Ride	Anlage zum Abstellen von Fahrrädern an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
Fahrradabstellanlage	Die gesamte Anlage zum Fahrradparken bestehend aus unterschiedlichen Elementen wie Fahrradständern, Überdachung, Rampen oder Beleuchtung
Fahrradbox	Witterungs-, diebstahls- und vandalismussichere Abstellmöglichkeit oftmals für 1 bis 2 Fahrräder und in der Regel an Dauernutzerinnen/Dauernutzer vermietet
Fahrradständer	Eine Vorrichtung (z.B. Bügel) die dazu dient, Fahrräder zu halten und sie vor Umkippen sowie Diebstahl zu schützen.
Fahrradstellplatz	Der Stellplatz für ein Fahrrad (Teil einer ->Fahrradabstellanlage)
Fahrradstraße	Eine Straße, die mit Ausnahme des Zu- und Abfahrens dem Fahrradverkehr vorbehalten ist. (§67 StVO)
Freizeitradverkehr:	„Der Weg ist das Ziel“ - wegorientierter Radverkehr; die Fahrt selbst dient der Freizeitgestaltung; Erlebnis- und Erholungswert stehen im Vordergrund;
Geh- und Radweg	Für Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg (§ 2 Abs. 1 Z 8 StVO) – mit oder ohne Benutzungspflicht
Mehrzweckstreifen	Radfahrstreifen oder Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist. (§ 2 Abs. 1 Z 7a StVO)
Mischprinzip	Führung von Radfahrerinnen und Radfahrern gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmern (MIV und/oder Fußgänger)
MIV	Abkürzung für „motorisierter Individualverkehr“ (z.B. PKW, Motorrad)
Multimodale Wege	Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen Weg
NMV	Nicht motorisierter Verkehr (zu Fuß, Fahrrad etc.)
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Jener Verkehr, der für jede Nutzerin und jeden Nutzer öffentlich zugänglich ist. In konkretem Fall insbesondere die öffentliche Personenbeförderung mit Bus und Bahn.

Park&Ride	Anlage zum Abstellen des Autos bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
Pedelec/E-Bike	Fahrrad mit unterstützendem Elektroantrieb
Radfahranlage	Gem. § 2 Abs 1 Z 11b StVO 1960 ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, ein Geh- und Radweg oder eine Radfahrerüberfahrt;
Radfahrstreifen	Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn (§ 2 Abs. 1 Z 7 StVO)
Radroute	Ein ausgeschilderter und für den Radverkehr empfohlener Teil des Wege- und Straßennetzes, der aus verschiedenen Radfahranlagen iSd § 2 Abs 1 Z 11b StVO 1960 bestehen kann
Radverkehrsanlage	Gem. RVS 03.02.13 ein für den Radverkehr bestimmter Weg oder Straßenabschnitt; neben Radfahranlagen umfasst dieser Begriff auch Straßen, Wege und Sonderfahrstreifen mit allgemeinem oder speziellem Fahrverbot, auf denen der Radverkehr zugelassen ist
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
Radweg	Für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg mit oder ohne Benutzungspflicht (§ 2 Abs. 1 Z 8 StVO)
StVO	Straßenverkehrsordnung
Trennprinzip	Von anderen Verkehrsteilnehmern (MIV, Fußgänger) getrennte Führung des Radverkehrs
Wohnstraße	Eine für den Fußgänger- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße. In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn, das Spielen und das Radfahren gestattet. (§ 76b StVO)

10.2 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Bevölkerungsverteilung.....	7
Abbildung 2: Beispiel für Erwerbspendlerströme – Auspendlerinnen und -pendler aus Eibiswald.....	8
Abbildung 3: Beispiel für Erwerbspendlerströme – Einpendlerinnen und -pendler nach Wies	9
Abbildung 4: Topografie und bestehende Verkehrsnetze im Bearbeitungsraum	10
Abbildung 5: Wunschlinien ausgehend vom Bearbeitungsgebiet – schematische Darstellung	11
Abbildung 6: Gebündelte Wunschlinien – schematische Darstellung	11
Abbildung 7: Zielnetz inkl. Netzkategorien	13
Abbildung 8: Schematische Darstellung der Hauptrouten	14
Abbildung 9: Derzeitige Radverkehrseignung des Zielnetzes	18
Abbildung 10: Ausschnitt aus Maßnahmenkarte – westliches Bearbeitungsgebiet.....	23
Abbildung 11: Ausschnitt aus Maßnahmenkarte – östliches Bearbeitungsgebiet	24
Abbildung 12: Maßnahmen mit hoher Priorität.....	47
Abbildung 13: Mögliche Standorte für Radabstellanlagen in Wies und Pölfing-Brunn	54
Abbildung 14: Mögliche Standorte für Radabstellanlagen in Eibiswald	55
Abbildung 15: Beispiele für wegweisende Beschilderung bzw. Bodenmarkierungen gem. RVS	56
Abbildung 16: Positives Beispiel - Arnfelser EU Familienradwandertag mit Abschlussfest und Serviceangeboten	57