

Die Radlobby – Korneuburg hat im Zuge der 1. Korneuburger Radrundfahrt am 11.07.2013 neuralgische Stellen in unserer Stadt aufgesucht und „erfahren“. Ein detaillierter „Erfahrungsbericht“ samt zahlreichen Lösungsansätzen liegt nun vor:

## 1. Korneuburger Radrundfahrt

Ortskundigen RadlerInnen sind zwar viele Problemstellen in der Stadt Korneuburg grundsätzlich bekannt. Trotzdem möchte die Radlobby-Korneuburg diese Stellen vor Ort aufsuchen und bei der Suche nach Lösungen mithelfen. Bei der 1. Korneuburger Radrundfahrt wurden folgende Verkehrspunkte begutachtet:

- Kreuzung Leobendorfer Straße – Mechtlerstraße
- Zugangs- bzw. Zufahrtssituation beim neuen Landeskindergarten 4
- Kreuzung Laaer Straße – Bankmannring
- Radfahrstreifen Wienering im Spitalsbereich
- Kreuzung Wienering – Bisamberger Straße
- Kreuzung Radweg Schubertstraße – Wienering
- Kreuzung Schubertstraße – Kleinengersdorfer Straße

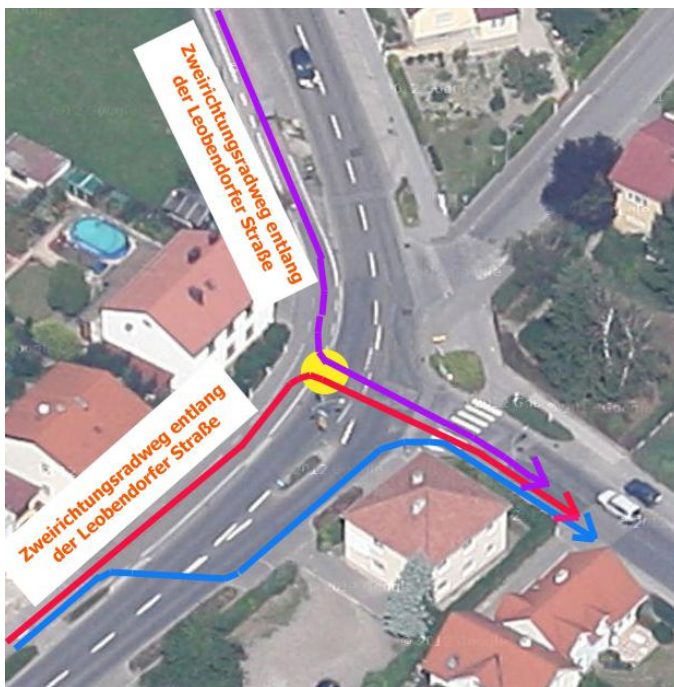


Bild 1: Kreuzung Leobendorfer Straße (von links unten nach oben) – Mechtlerstraße (von rechts unten kommend)

### Kreuzung Leobendorfer Straße – Mechtlerstraße

Entlang der Leobendorfer Straße verläuft an dessen westlichen Seite ein Zweirichtungsradweg. Egal aus welcher Richtung man auf diesem Radweg kommt, ist das Abbiegen in die Mechtlerstraße problematisch an der in Bild 1 mit dem gelben Punkt markierten Stelle.

Erreicht man die Kreuzung aus Leobendorf kommend (violetter Pfeil in Bild 1), oder von der Stockerauer Straße kommend (roter Pfeil in Bild 1), kann man in dem Bereich, in dem man naturgemäß in die Mechtlerstraße abbiegen würde (gelb markierter Punkt in Bild 1) keine Aussicht auf die herannahenden

Fahrzeuge auf der Hauptfahrbahn, weil diese in einem Bogen verläuft. Außerdem erschwert eine Reklametafel die Sicht auf die aus Leobendorf kommenden Fahrzeuge.

Es ist daher zu beobachten, dass viele RadlerInnen schon rund 30 m vor der Kreuzung die Fahrbahnseite wechseln, was streng genommen auf Grund der Radwegbenutzungspflicht, die die Gemeinde jedoch aufheben könnte, verboten ist (blauer Pfeil in Bild 1). In einigen Fällen kann hierbei auch beobachtet werden, dass die auf die rechte Straßenseite wechselnden RadlerInnen aus Sicherheitsgründen den dortigen Gehsteig befahren, was natürlich ebenfalls verboten und auch von Seiten der Radlobby nicht erwünscht ist.

### **Zugangs- bzw. Zufahrtssituation beim neuen Landeskindergarten 4**

Mit dem Landeskindergarten 4 am Generationenweg hat Korneuburg einen weiteren modernen Kindergarten bekommen, der sich sehen lassen kann. Unglücklich ist jedoch die Zugangs- bzw. Zufahrtssituation, da diese lediglich über die Mechtlerstraße erfolgen kann, wodurch erhebliche Umwege in Kauf genommen werden müssen.



Bild 2: neuer Landeskindergarten 4 am Generationenweg

Die dadurch für viele länger werdenden Wege vermindern leider den Anreiz, die Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad in den Kindergarten 4 zu bringen. Ein erhebliches PKW-Aufkommen mit allen damit verbundenen Unannehmlichkeiten ist die Folge. Eine detaillierte Beschreibung der dortigen Situation und vorgeschlagene Lösungsmöglichkeiten sind der separaten Aussendung „Vorzeigekindergarten hinter dem Zaun“ der Radlobby Korneuburg zu entnehmen.



Bild 3: Kreuzung Laaer Straße - Bankmannring: problematisches Linksabbiegen und gefährliches Erreichen des bestehenden Radweges

### **Kreuzung Laaer Straße – Bankmannring**

Es besteht die Problematik, dass aus dem Stadtzentrum kommende RadlerInnen (entlang des roten Pfeiles in Bild 3) nur mit erheblichem Risiko nach links in den Bankmannring/HAK bzw. zum linksseitig geführten und stadtauswärts verlaufenden Zweirichtungsradweg einbiegen können.

Für diese Situation gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten:

1. Das Anbringen von Sharrows – siehe Bild 4. Dort, wo ein separater Radweg oder ein Radfahrstreifen keinen Platz findet, zeigen Sharrows, das sind aufgemalte Pfeile mit Fahrradpiktogrammen, den

RadlerInnen an, dass diese eher mittig auf der Fahrbahn fahren sollen. Durch diese obendrein sehr kostengünstige Maßnahme kommen die RadlerInnen einerseits aus der Gefahrenzone aufgehender Autotüren von längsparkenden Autos und andererseits wird das Linksabbiegen wesentlich erleichtert, weil ein risikoreiches Überholen durch Kraftfahrzeuge nicht mehr möglich ist.

2. Das Anbringen einer vorgezogenen Haltelinie – siehe Bild 5. Diese Maßnahme, die ebenfalls kaum Kosten verursacht, erleichtert das Einreihen von linksabbiegenden RadlerInnen an der Ampel.

3. Das Anbringen einer Linksabbiegespur für RadlerInnen – siehe Bild 6. Sollte ausreichend Platz vorhanden sein, bietet eine eigene Linksabbiegespur den auf das Linksabbiegen wartenden RadlerInnen mehr Schutz. Diese ebenfalls sehr kostengünstige Maßnahme kann auch mit weiteren auffälligen Bodenmarkierungen verbunden werden.

4. Fortsetzung des Zweirichtungsradweges in Richtung Stadtzentrum. Diese nicht mehr so kostengünstige Maßnahme würde vermutlich die größte Akzeptanz erreichen, wobei das allerdings auch damit zusammenhängen dürfte, dass die Korneuburger RadlerInnen die Lösungsmöglichkeiten 1 – 3 in ihrer Stadt noch nicht kennenlernen durften.



Bild 4: Sharrows leiten die RadlerInnen etwa in die Mitte der Fahrbahn, ein risikoreiches Überholen ist an dieser Stelle nicht erwünscht, das Linksabbiegen wird erleichtert (Bild: ORF ON)



Bild 5: vorgezogene Haltelinie in Wien Landstraße für RadlerInnen mit Linksabbieger



Bild 6: separater Linksabbiegestreifen für RadlerInnen in der Liechtensteinstraße



Bild 7: Radfahrstreifen im Spitalsbereich

### Radfahrstreifen Wiener Ring im Spitalsbereich

Parkende Autos ragen in diesem Bereich deutlich in den Radfahrstreifen hinein. Will man nicht einzelne Parkplätze einer sichereren Radverkehrsführung opfern, bestünde noch die Möglichkeit, den Grünstreifen zu verschmälern. In der Praxis ist zu beobachten, dass viele RadlerInnen außerhalb des markierten Streifens auf der Gegenfahrbahn fahren.

## **Kreuzung Wienering – Bisamberger Straße**

Vom Hauptplatz auf der Bisamberger Straße kommende Verkehrsteilnehmer werden an der Kreuzung mit dem Wienering durch Hinweisschilder auf die querenden FußgängerInnen aufmerksam gemacht – siehe Bild 8.



Bild 8: von links kommende RadlerInnen werden hier oft nicht gesehen: Bisamberger Straße – Wienering, Blickrichtung Bisamberg stadtauswärts

Den FußgängerInnen wird erfahrungsgemäß ohnedies erst Aufmerksamkeit geschenkt, wenn diese schon auf dem Zebrastreifen unterwegs sind, wenn überhaupt. In erster Linie gilt die Aufmerksamkeit dortiger Kfz-LenkerInnen den von rechts kommenden Fahrzeugen. Da der Ring in weiterer Folge eine Einbahn (ausgenommen RadfahrerInnen) ist, werden von links keine Fahrzeuge erwartet.



Bild 9: auffallende Markierungen machen auf von links kommende RadfahrerInnen aufmerksam.

Um die damit verbundenen gefährlichen Situationen zu vermeiden wird vorgeschlagen, einen „roten Teppich“ aufzumalen, der mit entsprechenden Bodenmarkierungen auf die von links zu erwartenden RadlerInnen zu versehen wäre und ein Hinweisschild hinzuzufügen, welches auch auf den Radverkehr aufmerksam macht (siehe Bild 9).

## **Kreuzung Radweg Schubertstraße – Wienering**

Die Schubertstraße eignet sich optimal zum Radfahren. Sie wird von zahlreichen RadlerInnen auf dem Weg ins Zentrum, zu Schulen und Kindergärten, zum Bahnhof oder zum Schwimmbad angenommen. Auch als Verbindung nach Bisamberg hat sie eine Bedeutung. Stadteinwärts kommend wird der letzte Abschnitt als Radweg geführt, der an der Kreuzung mit dem Wienering an einer hohen Gehsteigkante plötzlich endet (siehe Bilder 10 und 11).

In der Praxis finden sich die RadlerInnen ihren Weg, doch dies geschieht teils auf Kosten der FußgängerInnen. Ärgerlich hierbei ist weiters, dass genau jener Bereich erst vor nicht einmal zwei Jahren neu gestaltet wurde, ohne Verbesserungen vorzunehmen, sodass sich dieselben „Schleichwege“ neuerlich gebildet haben.



Bild 10: Blick von der Schubertstraße kommend in Richtung Stadtzentrum: der Radweg endet am Gehweg. Dieser Bereich wurde im Jahr 2011 neu, jedoch identisch wie zuvor, gebaut.



Bild 11: Blick vom Stadtzentrum in Richtung Schubertstraße: Als Radfahrender hat man die Wahl, über die hohe Gehsteigkante oder über die Fußwege zu fahren.

Diese Kreuzung würde obendrein eine nähere Betrachtung verdienen, da eine sicher gestaltete Verknüpfung der Schubertstraße mit dem Ring zahlreiche Radfahrdestinationen eröffnen würde, etwa zum Hauptplatz oder zum Bahnhof aus.

Neben einer Gehsteigabsenkung am Ende des Radweges wäre dies mit einem „roten Teppich“ und unterstützenden Markierungen am Ring im Bereich zwischen Schubertstraße und Spital erzielbar.

### Kreuzung Schubertstraße – Kleinengersdorfer Straße

Zu unangenehm und fallweise auch gefährlichen Situationen kommt es für RadlerInnen in der Schubertstraße, wenn sie die Kleinengersdorfer Straße erreichen. Rollen sie nämlich bis zur gedachten Haltelinie vor (in Bild 12 mit einem blauen Pfeil bzw. einer gelben Linie markiert), kreuzen sie längst die Spur einbiegender Fahrzeuge (roter Pfeil).

Dies liegt an den unnötig großen Abmessungen dieser Kreuzung. Die einzelnen Fahrspuren werden innerhalb großer Bandbreiten gewählt und sind dadurch schwer für andere einschätzbar.

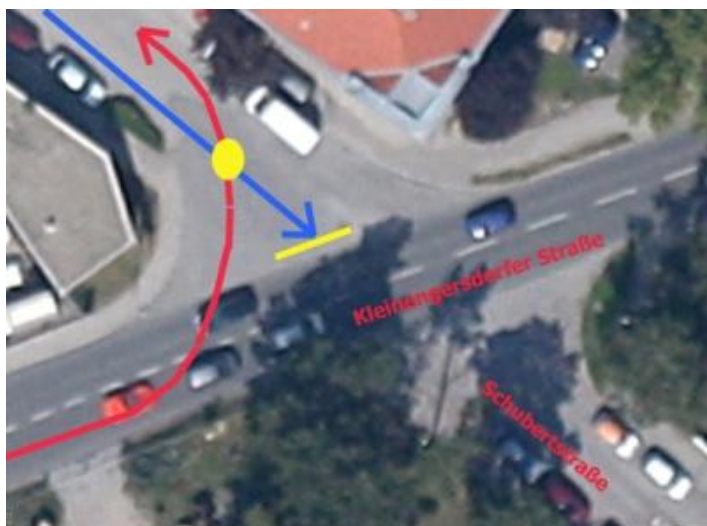


Bild 12: in die Schubertstraße einbiegende Fahrzeuge kreuzen die zur Kreuzung hin rollenden RadlerInnen.

Gelöst werden kann diese Situation, indem das Kreuzungsplateau deutlich verkleinert wird, etwa durch die Anordnung von Rasenflächen (beispielhaft in Bild 13 grün dargestellt). Gleichzeitig kann im Zuge dessen die dort unbefriedigende Situation für FußgängerInnen verbessert werden.

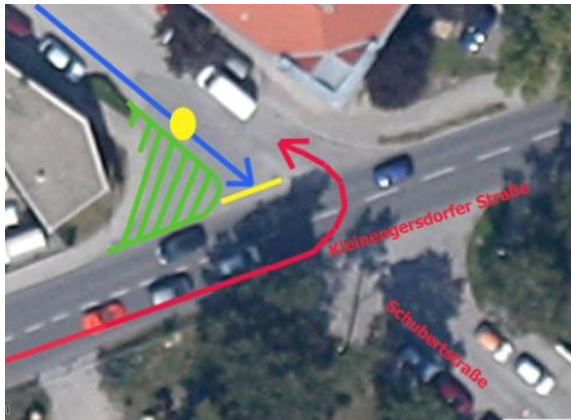


Bild 13: übersichtlichere Fahrspuren durch Verkleinerung der Kreuzungsfläche. Auch Fußgängerübergänge ließen sich leichter verwirklichen.



Bild 14: der bis zur gedachten Haltelinie vorgefahrene Radfahrer befindet sich bereits in der Linksabbiegespur der aus Richtung Kleinengersdorf kommenden Fahrzeuge.

## Fazit der 1. Korneuburger Radrundfahrt

In vielen Fällen zeigt sich, dass die Attraktivität der Fuß- und Radwege oft durch kostengünstige und einfach zu verwirklichende Maßnahmen gesteigert werden könnte. Voraussetzung dafür ist, dass die Problemstellen erkannt und als solche wahrgenommen werden.

Die Stadtgemeinde hat sich, so wie das Land Niederösterreich auch, zum Ziel gesetzt, den Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Wege zu verdoppeln. Dies geschieht jedoch nicht von selbst, sondern es braucht unterstützende Maßnahmen. Die Radlobby – Korneuburg möchte bei der Realisierung dieses Zieles mithelfen, um die Lebensqualität in unserer Stadt zu erhöhen.

Radlobby – Korneuburg  
28.07.2013  
Richard Stawa & Klemens Alton

