

Die Radlobby – Korneuburg hat im Zuge der 2. Korneuburger Radrundfahrt am 08.08.2013 wieder neuralgische Stellen in unserer Stadt „erfahren“ und dabei auch einiges Positives zu berichten. Eindrücke, Ideen und Lösungsansätze liegen nun vor:

2. 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. Teils sind auch schon erfreuliche Entwicklungen zu sehen, auch dies wurde festgehalten. Bei der 2. Korneuburger Radrundfahrt wurden folgendes aufgesucht:

- Kreuzung Kreuzensteiner Straße - Leobendorfer Straße
- Am Neubau
- Radweg hinter dem Parkhaus am Bahnhof
- Dammstraße und In der Fischerzeile / Landeskindergarten 2
- Kreuzung Liebleitner-Ring – Stockerauer Straße
- Im Augustinergarten
- Dabschstraße / Landeskindergarten 3

Kreuzung Kreuzensteiner Straße - Leobendorfer Straße

Erfreulicherweise wurde eine langjährige Gefahrenstelle an dieser Kreuzung deutlich verbessert. Aus der Kreuzensteiner Straße kommende FahrzeuglenkerInnen konnten nun schwerer die querenden RadfahrerInnen sehen, die auf dem seitlich der Hauptfahrbahn geführten Zweirichtungsradweg fahren. Um auf die querenden RadlerInnen speziell hinzuweisen, wurde nun ein Blinklicht installiert, das mittels Sensor, der entlang des Radweges angebracht ist und durch passierende Fahrräder ausgelöst wird, zu leuchten beginnt (siehe Bild 1).



Bild 1: ein Blinklicht weist AutofahrerInnen in der Kreuzensteiner Straße auf querende RadlerInnen hin, ein positiver Beitrag zur Verkehrssicherheit!



Am Neubau

Der Neubau ist in Korneuburg leider zum Dauerbrenner geworden. Dabei müsste das nicht so sein, weil die Lösung kaum einfacher sein könnte.

Vor rund 5 Jahren wurde die Straße „Am Neubau“, sie verläuft parallel zur Bahn zwischen Hofastraße und Parkhaus, zur Einbahn erklärt. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde mit allen Fahrzeugen, sei

es die Müllabfuhr oder sonstige Fahrzeuge, in beiden Richtungen gefahren. Die RadlerInnen haben damals vermutlich zwar niemanden gestört, aber man hat sichtlich auf sie vergessen, weshalb kein Zusatzschild „ausgenommen Fahrräder“ angebracht wurde.

Dies zeigt, dass die vorherige Stadtregierung an die RadlerInnen nicht gedacht hatte, doch dieser Umstand wäre sehr einfach von der heutigen Stadtregierung, wenn sie nur wollte, zu beheben. Es wären lediglich die Zusatztafeln „ausgenommen Fahrräder“ anzubringen. Eine Bodenmarkierung in Form eines Radfahrstreifens ist weder gesetzlich vorgeschrieben noch notwendig. Ja sie kann in dieser beschaulichen Gasse sogar kontraproduktiv sein, wenn sie durch gewohnte Parkplätze hindurch verläuft. Deshalb die Empfehlung der Radlobby: Zusatztafeln anbringen und gegebenenfalls in den Kreuzungsbereichen durch am Boden aufgebraute Piktogramme und Richtungspfeile auf den Radverkehr aufmerksam machen, eine kostengünstige, einfache und effiziente Maßnahme, mehr brauchen die RadlerInnen dort nicht!



Bild 2: Am Neubau: Sieht man vom Fahrverbot gegen die Einbahn ab, sind hier ideale Radfahrbedingungen vorzufinden. Außerdem ist es für viele die kürzeste Route zum Bahnhof. Dies wäre sehr einfach zu beheben, doch trotz vielfachem Urgieren, neuerdings auch von Seiten der Radlobby, werden immer wieder Gründe aus dem Hut gezaubert, diesen unbefriedigenden Umstand zu belassen.



Bild 3: geradeaus fahrende RadfahrerInnen haben es hier ziemlich eng

Radweg hinter dem Parkhaus am Bahnhof

Der Neubau mündet, von der Scherzgasse (Holland Blumenmark) kommend, in einen Radweg, der sich hinter dem Parkhaus in zwei gemischte Geh- und Radwege aufteilt, einer verläuft entlang der rechten Gebäudeseite des Parkhauses, einer entlang der linken zum Ring. Für an dieser Stelle geradeaus Fahrende stellt der massive in Querrichtung aufgestellte Blumenkrog ein Hindernis dar. Es wird angeregt, eventuell ein kleineres Hindernis aufzustellen, oder dieses um 90° zu verschwenken, wodurch dieser Stelle die Enge etwas genommen werden könnte (siehe Bild 3).

Dammstraße und In der Fischerzeile / Landeskindergarten 2



Bilder 4 und 5: Die Einbahnführung in der Dammstraße (links) und der Fischerzeile (rechts) mag für PKWs durchaus sinnvoll sein, doch per Rad zum Kindergarten Zufahrende würden vermutlich weder jemanden stören noch ein Sicherheitsrisiko darstellen.

Im Bereich des Landeskindergartens 2 existiert um einen Häuserblock eine Einbahnregelung. Dies trägt durchaus dazu bei, die mit PKWs zum Kindergarten Fahrenden flüssiger zu- und abzuleiten. Doch dieser Gedankenansatz ist nicht auf den Radverkehr übertragbar, weil für Radfahrende jede Verlängerung des Weges dessen Attraktivität verringert, oder zu illegalem Fahren gegen die Einbahn oder auf Gehsteigen führt (siehe Bilder 4 und 5).

Deshalb der Vorschlag der Radlobby: beide Gassen für RadfahrerInnen in beide Richtungen öffnen, es braucht lediglich die entsprechenden Zusatzschilder und eventuell auf dem Boden im Kreuzungsbereich aufgebrachte Piktogramme und Richtungspfeile, um auf den Radverkehr aufmerksam zu machen. Gerade in Zeiten, in denen stets betont wird, dass die Kinder möglichst zu Fuß oder mit dem Fahrrad in den Kindergarten gebracht werden sollen, wäre dies ein wichtiger und gleichzeitig einfach umzusetzender Beitrag.

Kreuzung Liebleitner-Ring – Stockerauer Straße

Auf dieser Kreuzung wurden vor wenigen Wochen auffällige rote Markierungen für RadfahrerInnen aufgebracht. Dies ist ein positives Signal, es erinnert im Straßenraum daran, dass Radfahren erwünscht ist. Weil jedoch beobachtet werden kann, dass diese Markierungen höchst unterschiedlich benutzt werden, sollen sie nun kritisch beleuchtet werden. Folgender Vorfall wurde beobachtet:

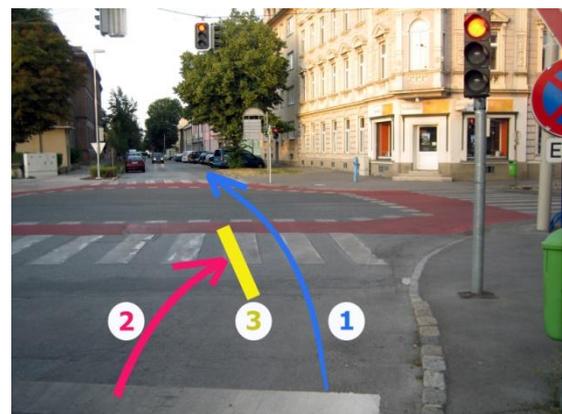


Bild 6: ein Radfahrer möchte geradeaus fahren

Ein Radfahrer kommt auf dem Ring aus Richtung Bahnhof zu dieser Kreuzung und möchte die Kreuzung geradeaus überqueren (siehe blauer Pfeil 1 in Bild 6). Ein solcher Radfahrer gibt

natürlich kein Handzeichen, sodass allenfalls rechts abbiegende AutofahrerInnen (siehe roter Pfeil 2 in Bild 6) an einer gedachten Haltelinie (siehe gelbe Linie 3 in Bild 6) anhalten. So ist man es gewohnt zu tun und es funktioniert.

In dem beobachteten Fall verlief es anders, der Radfahrer sieht die rot markierte Radfahrüberfahrt, sieht sie als Empfehlung und will diese gutgläubig benützen. Er biegt deshalb zur roten Markierung hin leicht rechts ab (siehe grüner Pfeil 4 in Bild 7).

Für rechts abbiegende AutolenkerInnen entsteht der Eindruck, dass der Radfahrer rechts abbiegen möchte, AutofahrerInnen sehen keine Veranlassung anzuhalten und nicht ebenso rechts abzubiegen (siehe roter Pfeil 5 in Bild 7).

Da der Radfahrer jedoch nicht beabsichtigt, rechts abzubiegen, sondern bloß der Markierung folgen möchte, fährt er nun einen Knick nach links (siehe grüner Pfeil 6 in Bild 8). Der in gutem Glauben den scheinbar in die Stockerauer Straße rechts abbiegenden Radfahrer überholende Autolenker kreuzt nun plötzlich die Spur des Radfahrers, **eine höchst gefährliche Situation!**

In weiterer Folge, in dem beobachteten Fall kam glücklicherweise kein Auto, fährt der Radfahrer, weiter der Markierung folgend in Schlangenlinie wieder zurück auf die Fahrspur des Liebleitner-Ringes in Richtung Post, auch dieses Einschwenken auf die Fahrspur scheint nicht gänzlich ungefährlich zu sein.

Auch wenn es sehr zu begrüßen ist, dass im Korneuburger Stadtgebiet auffällig rote Markierungen für Radwege und Radfahrüberfahrten verwendet werden, scheint es notwendig zu sein, die genaue

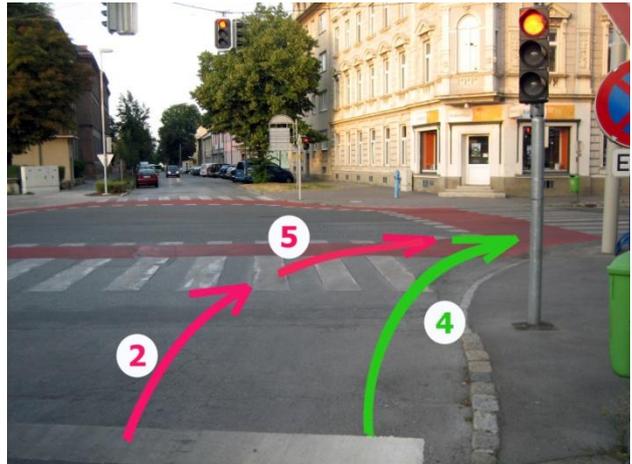


Bild 7: der Radfahrer sieht die rote Markierung als Empfehlung und will diese benützen um die Stockerauer Straße zu queren.

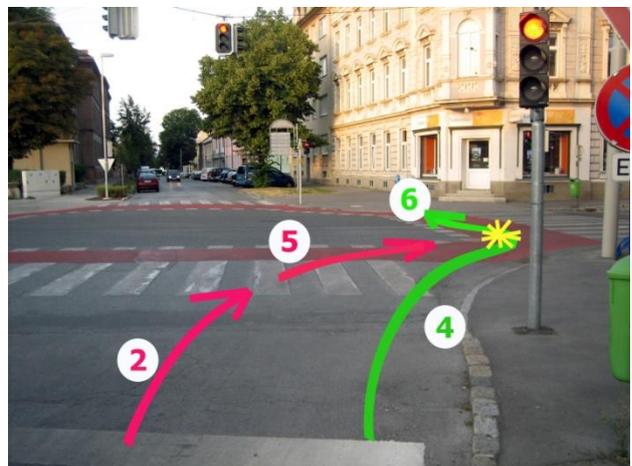


Bild 8: der Markierung folgend fährt der Radfahrer über die Stockerauer Straße

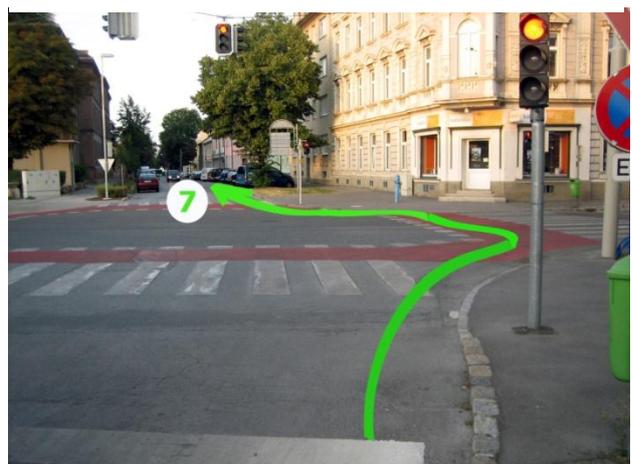


Bild 9: der Markierung weiter folgend fährt der Radfahrer wieder in die Fahrspur der Autos zurück, ein an mehreren Stellen gefährliches Unterfangen



Positionierung dieser Markierungen zu hinterfragen. Die aufgebrachte Markierung sollte möglichst jener Spur folgen, die die RadfahrerInnen im Zuge ihrer Fahrt über die Kreuzung auch einnehmen sollen, also möglichst entlang des blauen Pfeiles 1 in Bild 6.

Dass gemäß dieser Philosophie Radfahrüberfahrten angeordnet werden, zeigt Bild 10. Aus einer breiteren Straße kommend laufen die Spuren in eine enge Gasse hinein zunehmend zusammen. Die Markierung folgt der gewünschten Fahrlinie der RadlerInnen und wird von diesen auch in der Praxis angenommen (siehe Bild 10).

Bild 10: Lederergasse in Linz: die roten Fahrradüberfahrten machen auf den Radverkehr aufmerksam und zeigen gleichzeitig den RadfahrerInnen an, an welcher Stelle sie fahren sollen.

Im Augustinergarten

Erfreulich ist der Baufortschritt im Augustinergarten. Nach einigen Jahren darf nun in Kürze erstmals wieder in beiden Richtungen geradelt werden, wodurch das Stadtzentrum und der Bahnhof vom Wohngebiet Stiftswiese wieder auf kurzem Wege attraktiv per Rad erreichbar sein wird.

An dieser Stelle wird gleich an die Hans-Wilczek-Straße erinnert, eine Einbahn, in welcher viele RadfahrerInnen illegal gegen die Einbahnrichtung oder auf den Gehsteigen fahren. Einer Öffnung für Radelnde in beide Fahrtrichtungen scheint mit geringen Begleitmaßnahmen umsetzbar und würde gleichzeitig das ansonsten sehr gut mit dem Rad durchfahrbare Wohngebiet entlang der Hans-Wilczek-Straße und in weiterer Folge Rudolf Alexander Gasse in Richtung Frauental erschließen.



Bild 11: Im Augustinergarten: hier wird bald in beide Richtungen geradelt werden können. Ob an die Hans-Wilczek-Straße (Einbahn links im Bild) gedacht wird, darf gespannt erwartet werden.

Dabschstraße / Landeskindergarten 3

Der Landeskindergarten 3 in der Dabschstraße liegt direkt an einem Radweg, der parallel zum seitlichen Gehsteig geführt wird. Das Zu- und Abfahren ist bei diesem Kindergarten in beiden Fahrtrichtungen sehr gut möglich (siehe Bild 12).



Bild 12: Landeskindergarten 3 in der Dabschstraße: zu Fuß und mit dem Rad sehr gut erreichbar

Und nun? Fazit der 2. Korneuburger Radrundfahrt

In einer Stadt, wo naturgemäß viele Menschen in einem begrenzten Siedlungsgebiet zusammenleben und dabei ihre Verkehrsbedürfnisse einfließen lassen, stehen Konfliktsituationen im Straßenraum an der Tagesordnung. Es wird mancherorts nie gelingen, sämtliche Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, aber Verbesserungen scheinen oft greifbar nahe zu sein. Teils sogar mit relativ einfachen und kostengünstigen Maßnahmen. Gerade das Radfahren wird dann attraktiver, wenn kurze Verbindungen geschaffen werden. Das braucht selten den Bau eigener Radwege, vielmehr sind der richtige Blick, Aufmerksamkeit gegenüber den schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen und ein entsprechender Wille gefragt.

Die Stadtgemeinde Korneuburg 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 verwirklicht sich jedoch nicht von selbst, sondern es braucht unterstützende Maßnahmen. Die Radlobby – Korneuburg möchte bei der Realisierung dieses Zieles mithelfen, und damit auch die Lebensqualität in unserer Stadt erhöhen.



Radlobby – Korneuburg
12.08.2013

Radlobby Korneuburg – für ein besseres Radfahren – Infos im Internet unter: noe.radlobby.at/Korneuburg
Anmeldung zum Newsletter und allen Aussendungen der Radlobby Korneuburg: korneuburg@radlobby.at