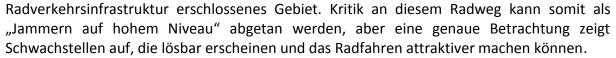


Die Radlobby – Korneuburg hat im Zuge der 3. Korneuburger Radrundfahrt am 03.10.2013 wieder ein Stück Korneuburg "erfahren". Diesmal ging es entlang der Laaer Straße, vom Stadtzentrum bis zum Stadtrand. Eindrücke, Ideen und Lösungsvorschläge liegen nun vor:

3. Korneuburger Radrundfahrt

Betrachtet man den Stadtplan Korneuburgs, so erkennt man, dass die Laaer Straße ab dem Ring bis zur Teiritzstraße von einem Radweg begleitet wird. So gesehen gilt dieser Straßenzug als mit



Obendrein hat die Stadtpolitik richtigerweise die zukünftige Bedeutung und die Chancen des Radverkehrs erkannt und einen ersten Schritt damit gesetzt, dass die Verdoppelung des Fuß-

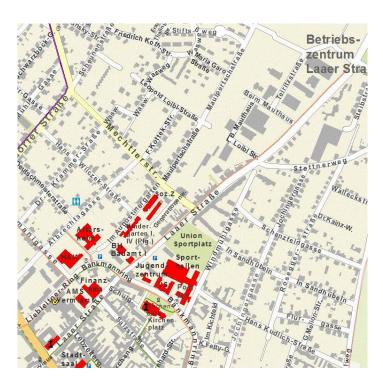


Bild 1: Die Laaer Straße im Stadtplan Korneuburgs, ein Paradebeispiel dafür, wie wir unsere Welt sehen. Mit einer Selbstverständlichkeit sind die Straßen aus Sicht der Autofahrenden dargestellt. Für FußgängerInnen oder RadfahrerInnen wichtige Verbindungen (zB zwischen den Teilabschnitten der Leopold Loibl Straße, von den Sandhübeln zur Laaer Straße oder von der Windmühlgasse zur Laaer Straße) scheinen nicht auf. (Quelle: noe.geoportal.at)



und Radverkehrsanteils per Gemeinderatsbeschluss zum Ziel erklärt wurde. Und genau dafür braucht es spürbare Verbesserungen im Bereich der bestehenden Radverkehrsanlagen.

Bunt gemischt: Radwegabschnitte und Abschnitte ohne Radweg

Aus Sicht der RadfahrerInnen kann die Laaer Straße in drei Abschnitte unterteilt werden. Im ersten Abschnitt von der Stockerauer Straße bis zum Bankmannring existiert keinerlei Radverkehrsinfrastruktur (siehe Bild 1).

Ab dem Bankmannring verläuft auf der linken Straßenseite stadtauswärts ein Zweirichtungsradweg, der auch die Mechtlerstraße und die Leopold Loibl Straße quert. An der Straße Beim Mauthaus (Zufahrt zum

Eurospar) endet der Radweg, der in diesem Bereich bereits als gemischter Geh- und Radweg angelegt ist, und wird erst auf der anderen Straßenseite fortgesetzt, eine äußerst unübersichtliche Situation. An der Kreuzung zur Teiritzstraße (Zufahrt zum Vögele) endet der Radweg endgültig, das Stadion mit seiner Tennis- und Beachanlage und der Baumarkt sind von dort aus bereits in Sichtweite, jedoch per Rad nur höchst risikoreich auf der Fahrbahn der B6 (70 km/h-Limit) erreichbar, oder illegal über den Gehweg.

Die Laaer Straße innerhalb des Ringes: (noch) keine Fahrradinfrastruktur vorhanden

Radelnde machen, genauso wie Zufußgehende, ungern einen Umweg, sie sind naturgemäß stets bestrebt, ihren Energieaufwand zu minimieren, weil sie, im Gegensatz zu Autofahrenden, lediglich über ihre körpereigene Energie verfügen können. Noch so schöne und gut gemeinte Radinfrastruktur wird nur mangelhaft angenommen, wenn sie vom direkten Weg abweicht. Insofern kommt der Laaer Straße eine große Bedeutung zu, ließe sich nämlich durch das Öffnen der Einbahnen durch die Matthias Corvinus und die Schaumannstraße (Tuscheldurchfahrt), der Bahnhof für viele auf kürzestem Wege erreichen.



Bild 2: Kreuzung Laaer Straße / Bankmannring stadteinwärts gesehen. Der Radweg endet hier, die Blockmarkierung führt in Richtung Gehsteig.

des Ringes Innerhalb besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den bestehenden Zweirichtungsradweg weiterzuführen, sodass die Laaer Straße in ihrer kompletten Länge von einem Radweg begleitet wird. Die Platzverhältnisse sind in diesem Bereich jedoch beschränkt, einige müssten Parkplätze dafür aufgelassen werden. Dies setzt den Willen voraus, die Flächenaufteilung im Stadtzentrum zugunsten einer intensiveren und mit Menschen stärker frequentierten Nutzung neu zu gestalten.

Eine alternative und obendrein sehr kostengünstige und rasch zu realisierende Maßnahme wurde bereits vorgeschlagen, nämlich Sharrows, natürlich in Kombination mit Tempo 30 für den gesamten Verkehr. Auch ein ausreichend breiter Mehrzweckstreifen wäre eine Option.

Bankmannring: zwei Ampelphasen abwarten oder Gehsteigradeln

Vom Stadtzentrum kommend muss man, um den ab der Kreuzung linksseitig geführten Radweg zu erreichen, auf die linke Straßenseite wechseln. Wer auf Nummer sicher geht, verwendet die vorhandenen Zebrastreifen (natürlich das Rad schiebend) und gelangt so, nach zwei Ampelphasen, zum Radweg. Eilige RadlerInnen, wechseln schon vor der Kreuzung auf die linke Straßenseite und erreichen über den Gehweg die Kreuzung. Beide Varianten sind in höchstem Maße unbefriedigend.

Das Abwarten von zwei Ampelphasen an einer gewöhnlichen Kreuzung würden sich die AutofahrerInnen nie gefallen lassen, RadfahrerInnen wird dies hingegen oft untergejubelt. Das Ausweichen über den Gehsteig ist ein Abwälzen der Probleme allerschwächsten auf Kosten der VerkehrsteilnehmerInnen und ebenso grundsätzlich abzulehnen. Will man den Radverkehr tatsächlich fördern, sind solche Zustände jedenfalls zu beseitigen. Vorgeschlagen wird, stadtauswärts eine vorgezogene Haltelinie mit erweitertem Aufstellbereich für RadfahrerInnen vorzusehen (siehe Bild 3).



Bild 5: Der Radweg kreuzt die Mechtlerstraße. Stadteinwärts kommend sind die Sichtbeziehungen suboptimal, vorsichtiges Queren ist empfohlen!



Bild 3: Fotomontage, so könnte die Kreuzung mit dem Bankmannring stadtauswärts gesehen mit einer vorgezogenen Haltelinie für RadfahrerInnen aussehen. Das Gehsteigradeln durch Ausweichen auf den linken Gehsteig könnte vermieden oder zumindest reduziert werden.



Bild 4: 2,20 m breiter Zweirichtungsradweg zwischen dem Bankmannring und der Mechtlerstraße

Leopold Loibl Straße: fehlender Übergang verlängert die Wartezeit

Nach etwa 500 m Fahrt auf dem Radweg (siehe Bild 4), der zwischendurch die Mechtlerstraße kreuzt (siehe Bild 5), erreicht man die Leopold Loibl Straße. Der Radweg quert diese ampelgesicherte Kreuzung mittels Radwegüberfahrt, die an einer Blockmarkierung am Boden als solche erkennbar ist und mit höchstens 10 km/h befahren werden darf.

Der kürzeste und zugleich direkte Weg von hier auf den Hauptplatz führt über die Windmühlgasse und die Probst Bernhardstraße ins Zentrum. Um diese Route auch für RadfahrerInnen zu erschließen wäre



Bild 6: Der Radweg (grüne Linie) kreuzt die Leopold Loibl Straße (Zufahrt zum Hofer). Von der Windmühlgasse kommend fehlt eine Querung (roter Pfeil) der Laaer Straße für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, längere Wartezeiten für diese sind die Folge.

es wünschenswert, eine Querung der Laaer Straße an der Südseite der Kreuzung vorzusehen, welche derzeit fehlt.

Momentan müssen Radfahrende und Zufußgehende dadurch längere Wartezeiten hinnehmen, die Attraktivität der Wege sinkt dadurch (siehe Bild 6).

Beim Mauthaus: unangenehme Radweglücke

Keine 200 weiter erreicht der Radweg die Straße Beim Mauthaus. Hier endet der Radweg und wird erst nach der nicht vorhandenen Querung wieder fortgesetzt. Rein rechtlich bedeutet die Unterbrechung des Radweges für die Radelnden, dass Radfahrende gegenüber dem Kfz-Verkehr generell Nachrang haben (siehe Bild 7).

Zusätzlich bedeutet das in der Praxis, dass keinerlei Bodenmarkierung auf eventuell querende RadfahrerInnen aufmerksam macht, also mit RadfahrerInnen daher auch nicht gerechnet wird.

Wünschenswert wäre, eine Radwegüberfahrt einzurichten, bestehend aus der vorgeschriebenen Blockmarkierung und aus einem "roten Teppich". Eine Mittelinsel würde die Querung zusätzlich leichter bewältigbar machen (siehe Bild 8).



Bild 7: Vorübergehendes Radwegende, die Radelnden werden im Kreuzungsbereich sich selbst überlassen, danach geht der Radweg weiter.

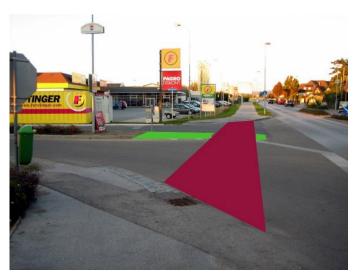


Bild 8: Beim Mauthaus (Zufahrt zum Eurospar): eine Radwegüberfahrt (hier ohne Blockmarkierung dargestellt) und eine Mittelinsel (grün eingezeichnet) würden das Queren deutlich erleichtern



Bild 9: Kaum Fußgängerverkehr, 3 m breit und sehr gut zu befahren, der gemischte Geh- und Radweg kurz vor seinem Ende



Bild 10: Kreuzung mit der Teiritzstraße: es wäre wichtig, den hier endenden Radweg in Richtung des Namensgebers dieser Straße zu verlängern, das Stadion mit all seinen Freizeiteinrichtungen, ein Baumarkt und ein Gewerbegebiet mitsamt der Fossilienwelt wär

Teiritzstraße: viel zu frühes Ende des Radweges

Es wäre höchst wünschenswert, würde der Radweg noch am Stadion mit all seinen Freizeiteinrichtungen vorbei in Richtung Gewerbegebiet mit Baumarkt und Fossilienwelt am Teiritz geführt werden. Der Radweg endet hingegen nach knappen 900 m bei der Teiritzstraße endgültig, Stadion und Gewerbegebiet sind von dort aus über das freie Feld bereits zu sehen.

Dabei würde vieles dafürsprechen, diesen bis zum "echten" Teiritz zu verlängern. Dass das Stadion, welches von vielen Korneuburger Jugendlichen frequentiert wird, auch viele Jahre nach dessen Fertigstellung lediglich auf der Fahrbahn der B6 (70 km/h Limit) per Rad legal erreichbar ist, sollte zu denken geben! Auf der stadtauswärts rechten Straßenseite existiert ein Gehweg, der in der Praxis verlockend zum Radfahren einlädt, jedoch keine legale Alternative darstellt (siehe Bilder 10 und 11).



Bild 11: Auf der rechten Straßenseite führt ein Gehweg weiter zum Stadion, eine Querung der Laaer Straße existiert leider nicht.

Es wird vorgeschlagen, auf Höhe Teiritzstraße eine Querung für RadfahrerInnen und FußgängerInnen einzurichten und den Radweg neben der B6 in Richtung Gewerbegebiet über das freie Feld zu verlängern.

Und nun? Fazit der 3. Korneuburger Radrundfahrt und konkrete Vorschläge

Nimmt man es mit der Forcierung des Radverkehrs tatsächlich ernst, muss man die Qualität der Radinfrastruktur verbessern. Weist die Radinfrastruktur eine höhere Attraktivität auf, ist auch mit einer vermehrten Inanspruchnahme zu rechnen. Mehr Menschen beleben in weiterer Folge den Straßenraum, eine höchst wünschenswerte Entwicklung aus Sicht der BewohnerInnen und auch aus Sicht der ansässigen Wirtschaft.

Auch wenn die Laaer Straße über weite Strecken von einem Radweg begleitet wird, schlägt die Radlobby – Korneuburg folgende die Qualität verbessernde Maßnahmen vor:



Bild 12: Überblick über die vorgeschlagenen Maßnahmen entlang der Laaer Straße

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Einzelnen:

- 1. Öffnung der Einbahnen Matthias Corvinus Straße und Schaumannstraße, um eine direkte Durchfahrt zum Bahnhof zu erhalten. Die Kreuzung mit der B3 wäre hierzu anzupassen.
- 2. Im Bereich innerhalb des Ringes ein durchgehender Radweg oder das Anbringen von Sharrows (oder ausreichend breiter Mehrzweckstreifen) zur Leitung des Radverkehrs, kombiniert mit einem im Zentrum schon längst überfälligen Tempo 30 Limit.
- 3. Vorgezogene Haltelinie und eine erweiterte Aufstellfläche für RadfahrerInnen an der Kreuzung Laaer Straße /Bankmannring stadtauswärts fahrend. Die Wartezeiten werden dadurch reduziert, das Gehsteigradeln ebenso.
- 4. Radwegüberfahrt und ein Zebrastreifen zur Querung der Laaer Straße an der Kreuzung zur Leopold Loibl Straße (südlich der Kreuzung) zur deutlichen Reduzierung der Wartezeiten für Zufußgehende und Radfahrende.
- 5. Einrichtung einer Radwegüberfahrt (und womöglich auch einer Mittelinsel) zur Querung der Straße Zum Mauthaus. Die Sicherheit wird dadurch erhöht
- 6. Einrichtung einer Radwegüberfahrt über die Laaer Straße auf Höhe Teiritzstraße, das Stadion wäre dadurch an den Radweg anschließbar.
- 7. Verlängerung des Radweges in Richtung Baumarkt und Gewerbegebiet.

Nach Umsetzung dieser Maßnahmen würde eine lückenlose Radinfrastruktur entlang der Laaer Straße entstehen. Dies würde dazu beitragen, die Stadt generell per Rad durchlässiger zu machen, wodurch es wesentlich attraktiver wird, mit dem Rad zu fahren. Vermehrtes Radfahren trägt dazu bei, das Stadtzentrum zu beleben und die Kaufkraft an den Ort zu binden.

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.

ENDE

(1) (1)

(1) (1)

Radlobby – Korneuburg 08.10.2013