

Die Stadt Korneuburg und das Land NÖ haben sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs in den nächsten Jahren zu verdoppeln^[1]. Um dieses Ziel zu erreichen bringt die Radlobby – Korneuburg gerne Vorschläge ein. Unser vierter Vorschlag:

Entschärfung des Nadelöhrs Donaustrasse / Ring (Viadukt)

Diesmal handelt es sich um einen Vorschlag, der zugegebenermaßen aufwendig und kostenintensiv ist. Wobei dies auch relativ zu sehen ist, denn wir sind es einfach gewohnt, dass Maßnahmen für die FußgängerInnen oder RadfahrerInnen wenig bis gar nichts kosten. Bei Investitionen für den motorisierten Verkehr sieht dies seit Jahrzehnten anders aus. Wenn dafür Millionenbeträge locker gemacht werden müssen, wie etwa für das angedachte Projekt Autobahnabfahrt Korneuburg-Mitte, wofür Kostenschätzungen von 8-10 Mio. € vorliegen, überrascht uns das kaum mehr [2]. Will man den Radverkehr attraktiver machen, dann wird man auch bereit sein müssen, Investitionen zu tätigen.



Die Bahn trennt Korneuburg in zwei Teile

Die Donaustraße verbindet die von der Bahn getrennten Stadtteile, indem sie unter der Bahn hindurch führt, durch das Viadukt. Dieser Bereich ist für die Radelnden sehr unattraktiv, er wird als relativ unsicher empfunden, unterhalb der Brücke ist es eng und die anschließende Kreuzung mit dem Ring ist sehr unübersichtlich und in schräg verlaufendem Niveau.

Investitionen in NÖ

für den Radverkehr:

1,5 Mio. €,
[3]



für den Straßenverkehr:

377 Mio. €
(ohne Autobahnen und Schnellstraßen) [4]



Das Land hat sich das Ziel gesetzt, dass in NÖ 14% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden. Vom Verkehrsbudget fließen derzeit jedoch deutlich weniger als 0,4 % in den Radverkehr, damit wird man dem Ziel nicht näher kommen!



Bild 1: Dieses Luftbild zeigt die momentane Situation (Bild: googlemaps)

Zahlreiche Gefahrenstellen im Bereich des Viadukts – unattraktive Wege für die Schwächsten

Besonders im Bereich östlich des Viadukts laufen unübersichtlich viele Straßen in einen Knotenpunkt zusammen. Von zwei Seiten der Max Burckhard Ring, die Hovengasse, eine Ausfahrt vom Bahnhofsgelände und ebenso von zwei Seiten die Donaustraße, wobei jener Ast der Donaustraße, der aus dem Viadukt kommt, bis in den Kreuzungsbereich hinein ansteigend verläuft. All dies hat zur Folge, dass der Verkehr sehr unübersichtlich abläuft und dieser Bereich besonders für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen ein unangenehmes Areal darstellt (siehe Bild 2).



Bild 2: Ausgewählte Gefahrenpunkte der derzeitigen Situation. Zahlreiche heute oftmals befahrene Wege sind nicht erlaubt (rot durchgestrichen), wie beispielsweise auf den Gehsteigen oder gegen die Einbahn in der Donaustraße.

Auf den Gehsteigen wird geradelt

Das Radfahren ist in diesem Bereich also nicht attraktiv. Daraus resultiert, dass viele auf die Gehsteige ausweichen. Was schon am breiten Gehweg entlang des Ringes zahlreiche Beschwerden hervorruft, ist erst recht auf den schmalen Gehwegen im Viadukt selbst sehr ärgerlich. Den schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen macht man den ohnedies mageren Platz streitig (siehe Bild 3).

Analyse der Gefahrenstellen

Auf der Suche nach einer Lösung wurden sämtliche Gefahrenstellen erhoben und bewertet (siehe Anhang). Daraus wurde der folgende Vorschlag erarbeitet, wobei darauf Bedacht genommen wurde, das Gefahrenpotential insgesamt zu minimieren.



Bild 3: Fußweg durchs Viadukt, illegales Gehsteigradeln ist hier auf den schmalen Wegen ein lästiges Phänomen.

Ein Durchlass unter der Bahn und eine Brücke über die Donaustraße neben dem Viadukt

Vorgeschlagen wird deshalb ein parallel zur Donaustraße über den gesamten Knotenbereich geführter Radweg, der in seinem Kernbereich unter der Bahn durchgeführt wird. An den beiden Enden ist dieser Radweg mittels Radwegüberfahrten an alle weiterführenden Straßenäste angeschlossen. Im mittleren Bereich dieses Radweges zweigt ein weiterer Radweg ab und führt auf einer Brücke über die Donaustraße auf das Bahnhofsgelände (siehe Bild 4). Eine weitere Reduzierung der Gefahrenstellen würde durch eine beidseitig der Donaustraße gelegene Radwegführung erreicht werden, dies ist jedoch aus ökonomischen Gründen unrealistisch.

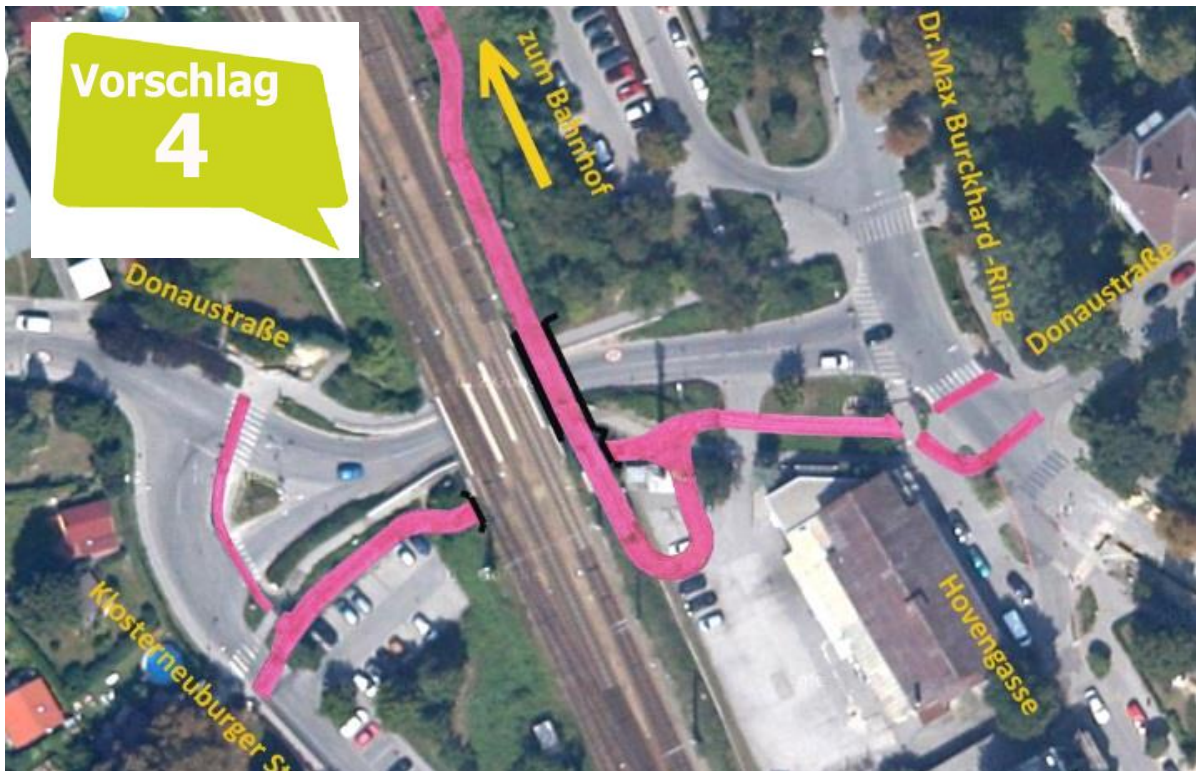


Bild 4: Optimale Verknüpfung aller in diesem Bereich angebotenen Straßen bei gleichzeitiger Minimierung der Gefahrenstellen. Erreicht wird dies durch einen Durchgang unter der Bahn und eine Radwegbrücke über die Donaustraße.

Sinnvolle Ergänzung: Einbahnöffnung

Wird die Einbahn in der Donaustraße innerhalb des Rings für Radfahrende geöffnet, entsteht eine attraktive Verknüpfung sämtlicher in diesem Bereich zusammentreffender Verkehrswege und eine kurze Verbindung aus dem donauseitigen Stadtteil zum Hauptplatz und zu den Schulen.

In Zukunft selbstverständlich: Tempo 30

Auch mit Durchlass unter der Bahn und Radwegbrücke über die Donaustraße verbleiben einzelne Gefahrenstellen, dies ist in einem dichten Straßennetz nicht vermeidbar. Moderate Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs können hier wesentlich zu einer sicheren Verkehrsabwicklung beitragen, weshalb Tempo 30 bald zur Selbstverständlichkeit im Siedlungsgebiet werden wird. Im Bereich des Viaduktes ist dies heute schon weitgehend verwirklicht.



Bild 5: Über die Donaustraße (westlich des Viadukts) existiert bereits eine Radwegüberfahrt neben dem Zebrastreifen, doch verleitet sie heute primär zum Gehsteigradeln.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf die FußgängerInnen

Steigt die Attraktivität der Radwege, und das ist anzunehmen, ist damit zu rechnen, dass das Radfahren auf den Gehwegen deutlich eingedämmt wird. Dies trägt wiederum dazu bei, dass das Zufußgehen attraktiver wird.

Bedeutung der vorgeschlagenen Maßnahmen für den Radverkehr in Korneuburg

Heute schon kann in vielen Stadtgebieten Korneuburgs sehr gut Radgefahren werden. Probleme gibt es vielfach dort, wo die Radinfrastruktur Lücken aufweist. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen würde eine große Lücke geschlossen werden. Eine attraktive Radroute quer durchs Zentrum verbindet dann das Naherholungsgebiet entlang der Donau, die Werft, das westlich der Bahn gelegene Siedlungsgebiet mit dem Bahnhof, dem Hauptplatz, den Schulen und den Märkten entlang der Laaer Straße.

Auswirkungen der Maßnahmen auf das Stadtzentrum

Attraktive Fuß- und Radwege sind eine Voraussetzung dafür, dass der Anteil der zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegten Wege anwächst. Das Stadtzentrum sollte davon profitieren, weil Zufußgehende wie Radfahrende primär ihre Kaufkraft im Ort lassen. Wirtschaftsbetriebe, Gastronomie und Kultureinrichtungen können einen vermehrten Kundenstrom erwarten. Zusätzlich böte sich die Möglichkeit, die Radwegverbindung vom Donauradweg in die Region durch das Stadtzentrum zu führen anstatt an der Stadt vorbei, ein besonders für die Gastronomie wesentlicher Faktor.



Bild 6: Am Donauradweg: Kunden werden ins Stadtzentrum gelockt. Radtouristen brauchen auf ihrer Reise Verpflegung, womit sich ein gutes Geschäft machen lässt. Betriebe würden davon profitieren, wäre das Stadtzentrum von der Donau aus leichter erreichbar.

Die Stadtgemeinde Korneuburg hat sich, so wie auch das Land Niederösterreich, 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.

Gerne erfahren wir **Deine Meinung** zu diesem Thema: korneuburg@radlobby.at

Sämtliche Vorschläge für ein besseres Radfahren in Korneuburg unter: korneuburg@radlobby.at

Schönes Radeln in die Zukunft wünscht euch die
Radlobby – Korneuburg noe.radlobby.at/Korneuburg

07.12.2013

Anhang

Analyse der Gefahrenstellen und der Attraktivität der Wege

Die Analyse erstreckt sich auf jene insgesamt sieben Straßen, die in die beiden Knoten einmünden, die an die beiden Ausfahrten des Viadukts unmittelbar anschließen (siehe Bild 7). Diese sind:

1. der Dr. Max Burckhard-Ring vom Spital kommend,
2. die Hovengasse, die an ihrem nördlichen Ende für Kfz gesperrt ist,
3. die Klosterneuburger Straße
4. die Donaustraße von der Donau kommend,
5. die Zufahrt vom Bahnhof, wobei derzeit noch nicht geklärt scheint, ob sie nach dem Bahnhofsumbau an derselben Stelle bleiben wird, es sprechen sachliche Gründe für eine Verlegung in Richtung Norden auf Höhe Eisenbahngasse, um den Knoten zu entlasten,
6. den Dr. Max Burckhard-Ring vom Bahnhof kommend und
7. die Donaustraße vom Hauptplatz kommend.



Bild 7: Knotenbereich mit den insgesamt sieben einmündenden Straßen

Bewertet wurden Gefahrenstellen, wie Linksabbiegen, überqueren von Seitenstraßen, Einbiegen in Vorrangstraßen, beengte Verhältnisse, mangelnde Attraktivität, etwa das Überwinden von Steigungen oder das Zurücklegen von Umwegen, oder auch das Notwendige Absteigen, weil etwa das Radfahren nicht erlaubt ist (siehe Bilder 8 und 9).

Die Bewertungen wurden für die einzelnen zurückzulegenden Wege aufsummiert, wobei



Bild 8: Bewertung der Gefahrenstellen und der Attraktivität - Istzustand

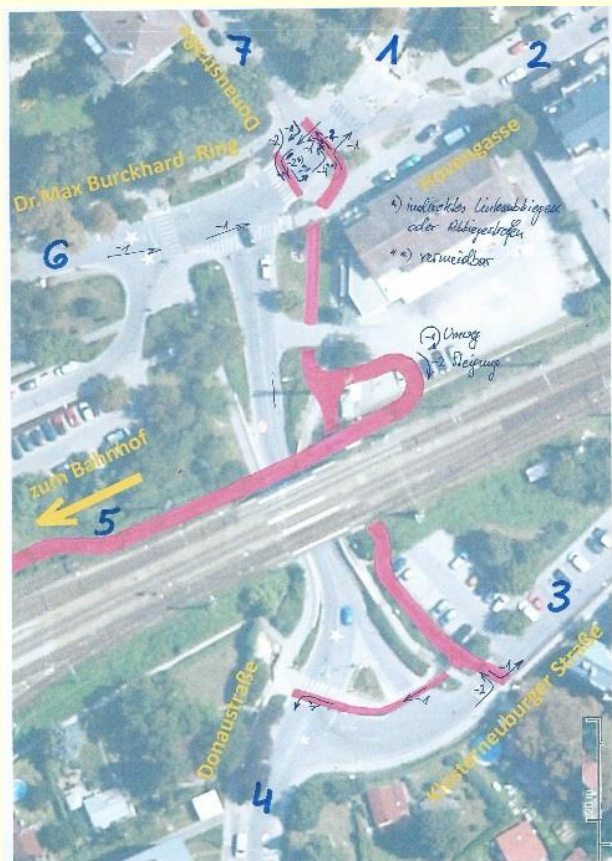


Bild 9: Bewertung der Gefahrenstellen und der Attraktivität - Zustand nach vorgeschlagenem Ausbau

sämtliche sinnvoll erscheinenden Destinationen miteinander verglichen wurden. Ein Vergleich des Istzustandes mit dem Ausbauzustand der einzelnen Destinationen lässt eine Aussage über die Steigerung der Sicherheit und der Attraktivität der Wege zu (siehe Bild 10).

Eine Betrachtung der Differenz zwischen Ist- und vorgeschlagenem Ausbauzustand (siehe Bild 10, blau unterlegter Bereich) zeigt, in welcher Weise die Qualität der Wege sämtlicher Destinationen im Bereich des Knotens durch einen Ausbau verändert wird.

Während einige wenige Destinationen vom Ausbau unberührt bleiben, etwa von 1 nach 6 oder von 6 nach 1 (Differenzbetrag = 0), weisen die meisten Destinationen eine Verbesserung auf, ganz besonders aus dem Bereich Hovengasse in Richtung donauseitigem Stadtteil, oder vom donauseitigen Stadtteil in Richtung Bahnhof. Keine einzige Destination verliert an Attraktivität.

Würde man alternativ die Radwegunterführung nördlich der Donaustraße anordnen, wäre die erzielbare Attraktivitätssteigerung geringer, weil der östliche Knotenteil (Ring/Donaustraße) von zahlreichen Destinationen weiterhin durchfahren werden müsste, oder größere Umwege in Kauf zu

nehmen wären. Eine Anordnung von zwei Unterführungen, also beidseits der Donaustraße wäre natürlich am attraktivsten, ist gleichzeitig jedoch aus ökonomischen Gründen unrealistisch und wird an dieser Stelle deshalb nicht näher in Betracht gezogen.



Bild 11: Blick vom Ring in Richtung Viadukt. In diesem Grünstreifen könnte der Radweg in Richtung zur neuen Unterführung verlaufen.

IST	1	2	3	4	5	6	7	Ausbau	1	2	3	4	5	6	7	Differenz	1	2	3	4	5	6	7
1	-	-	-6	-7	-2	-2	-2	1	-	-	-1	-3	-2	-2	-2	1	-	-	5	4	0	0	0
2	-	-	-6	-7	-2	-2	-2	2	-	-	0	-2	-1	-2	-2	2	-	-	6	5	1	0	0
3	-12	-15	-	-	-8	-8	-12	3	-4	-1	-	-	-2	-3	-3	3	8	14	-	-	6	5	9
4	-9	-12	-	-	-5	-5	-9	4	-5	-2	-	-	-3	-4	-4	4	4	10	-	-	2	1	5
5	-8	-11	-17	-18	-	-	-8	5	-6	-3	-3	-5	-	-	-5	5	2	8	14	13	-	-	3
6	-1	-4	-10	-11	-	-	-1	6	-1	-2	-2	-4	-	-	-1	6	0	2	8	7	-	-	0
7	-	-3	-10	-11	-6	-6	-	7	-	-2	-2	-4	-3	-6	-	7	-	1	8	7	3	0	-

Bild 10: gelb unterlegter Bereich: Aufsummierung der Gefahrenpunkte für die Wege im Istzustand, grün unterlegter Bereich: Aufsummierung der Gefahrenpunkte für den vorgeschlagenen Ausbauzustand, blau unterlegter Bereich: Differenz zwischen Ist- und vorgeschlagenem Ausbauzustand.

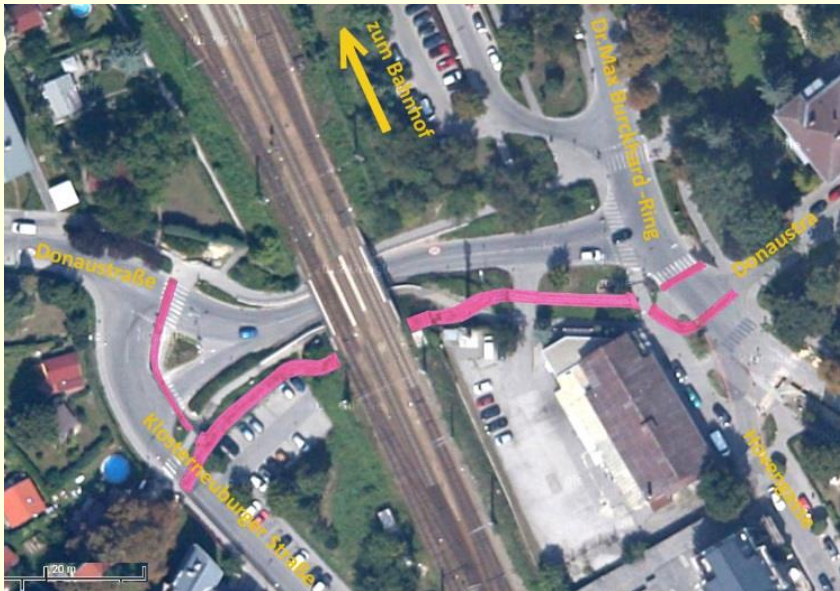


Bild 12: Ausbauvariante ohne Radwegbrücke über die Donaustraße

Alternative ohne Radwegbrücke über die Donaustraße

Wird lediglich die Radwegunterführung unter der Bahn, nicht jedoch die Radwegbrücke über die Donaustraße realisiert, ist ebenso eine Qualitätssteigerung zu erwarten, wenn auch in geringerem Ausmaß (siehe Bild 12).

Einbindung in die weiterführenden Straßen

Wie die neu angelegten Radwege an die weiterführenden Straßen angebunden sein könnten, zeigen die Bilder 13 und 14 für die Bereiche östlich und westlich des Viadukts.



Bild 13: Einbindung im Bereich östlich des Viadukts



Bild 14: Einbindung im Bereich westlich des Viadukts

Vergleichbares Projekt in Stockerau

Ein vergleichbares Projekt wurde vor wenigen Jahren in Stockerau realisiert. Seit rund 30 Jahren existiert eine Unterführung der Straße „In der Au“ unter der Bahnlinie Floridsdorf – Retz bzw. Absdorf. Weil diese Unterführung lediglich schmale Gehsteige und keinerlei Radweginfrastruktur aufweist, wurde unmittelbar daneben eine weitere Unterführung angelegt, die nun einen Geh- und Radweg aufnimmt. Der Gemeinderat der Stadtgemeinde Stockerau beschloss in seiner Sitzung vom 27.03.2008, € 680.000 für dieses Vorhaben bereitzustellen.

Bereits für das Frühjahr 2009 war die Eröffnung geplant. [5, 6]

Vergleichbares Projekt in Kirchberg am Wagram

In Kirchberg am Wagram wurde im Sommer 2013 eine Geh- und Radwegbrücke über die Landesstraße L46 errichtet. Die NÖ Dorf- und Stadterneuerung gibt die Errichtungskosten der 13,5 m langen Brücke mit ca. € 140.000 an, wobei 50 % im Zuge der Aktion Radland gefördert wurden [7]. Die Bezirksblätter berichten von € 225.000 Errichtungskosten. € 70.000 davon sei von der Marktgemeinde Kirchberg zu tragen gewesen, € 155.000 habe das Land NÖ übernommen [8]. Eine Radwegbrücke über die Korneuburger Donaustraße im Bereich des Viadukts wäre rund 12 m lang.

Förderung von Schlüsselprojekten durch das Land Niederösterreich

Das Land Niederösterreich hat eine Förderung für Alltagsrad-Schlüsselprojekte eingerichtet. Gerade, um auf Kurzstrecken in Ortsgebieten das Radfahren zu forcieren, gibt es Investitionskostenzuschüsse von bis zu 50% (max. € 100.000).

Eigens wird vom Land betont, damit das Landesklimaziel der Reduktion von CO₂-Emissionen erreicht zu wollen.

Die Förderanträge werden nach der Reihenfolge des Einlangens bearbeitet, die Förderwürdigkeit beurteilt und direkt vergeben.

Der Bau von herkömmlichen Radwegen ist kein Schlüsselprojekt im Sinne dieser Förderung und kann daher auch nicht gefördert werden. Unter Schlüsselprojekte fallen hingegen beispielsweise Radwegbrücken, Radunterführungen, eine aufwändige Kreuzungsquerung oder das Überwinden spezieller baulicher Hindernisse des Radverkehrs.

Wie vom Land verkündet, ist das Förderbudget aufgrund „hervorragender Projekteinreichungen von NÖ Gemeinden“ für das Jahr 2013 bereits vorzeitig ausgeschöpft gewesen. Wäre somit schön, wenn auch in der Klimabündnisgemeinde Korneuburg bald ein solches, hervorragendes Projekt entstehen würde. [9]

Quellenangaben

[1] Im Nov. 2011 wurde vom Korneuburger Gemeinderat das Stadterneuerungskonzept beschlossen. Dieses beinhaltet die Zielsetzung, bis zum Jahr 2020 den Anteil der zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege bis zum Jahr 2020 zu verdoppeln. Das Land Niederösterreich hat sich in der Initiative „Radland Niederösterreich“ zum Ziel gesetzt, innerhalb von 5 Jahren die Radfahrten in Niederösterreich von 7% auf 14% zu verdoppeln. Die Angaben, bis wann dieses Ziel realisiert sein soll, schwanken, zuletzt wurde das Jahr 2020 angegeben.

Stadterneuerungskonzept, 2011: http://www.korneuburg.gv.at/gemeindeamt/download/222526307_1.pdf

[2] In einer, von der Abgeordneten zum Niederösterreichischen Landtag Amrita Enzinger Msc an den Landesrat Mag. Karl Wilfing am 21.05.2012 eingebrachten Anfrage (Ltg.-1255/A-5/226-2012) betreffend die Abfahrt Mitte-Korneuburg, werden die voraussichtlichen Kosten, welche von der Stadtgemeinde Korneuburg für dieses Projekt aufzubringen wären, mit rund 4-5 Mio Euro angegeben.

Landesrat Mag. Karl Wilfing lässt sechs Wochen verstreichen, dies ist die zur Beantwortung einer Anfrage zur Verfügung stehende Zeitspanne, um am 02.07.2012 in einem knappen Satz mitzuteilen, dass er nicht zuständig sei, eine sachliche Beantwortung der insgesamt 13 gestellten konkreten Fragen bleibt aus.

Jener Anteil der Kosten für das Projekt Abfahrt Mitte, welche das Land NÖ übernehmen sollte, wird von den Grünen in einer Aussendung vom 05.02.2012 ebenso mit 4-5 Mio Euro angegeben, sodass die Gesamtprojektkosten, die die Steuerzahler zu tragen hätten, demnach mindestens 8-10 Mio Euro ausmachen würden.

Anfrage: <http://www.landtag-noe.at/service/politik/landtag/LVXVII/12/1255/1255A.pdf>

Beantwortung: <http://www.landtag-noe.at/service/politik/landtag/LVXVII/12/1255/1255B.pdf>

Aussendung der Grünen: <http://korneuburg.gruene.at/gemeinderat/artikel/lesen/78206/>

[3] Presseinformation der Niederösterreichischen Landeskorrespondenz vom 30.07.2013. Demnach investiert das Land Niederösterreich jährlich rund 1,5 Mio. Euro, um Gemeinden beim Ausbau der Radverkehrs-Infrastruktur zu unterstützen.

http://www.noegv.at/Presse/Pressedienst/Pressearchiv/107832_radlerzufriedenheit.pdf

Anders als beim Straßenbau sind beim Radverkehr auch die regionalen ortsverbindenden Wege von den Gemeinden zu finanzieren, das Land greift den Gemeinden mittels Förderungen unter die Arme. Schlüsselprojekte, dazu zählen beispielsweise Radbrücken und Durchlässe, werden bis zu 50% vom Land NÖ gefördert, maximal bis 100.000 €. Da der Fördertopf jedoch begrenzt ist, war dieser Fördertopf im Jahr 2013 schon vorzeitig ausgeschöpft.

http://www.noegv.at/Verkehr-Technik/Radfahren-in-NOe/Alltagsradverkehr/Foerderung_schluesseproj.html

Im Masterplan Radfahren, er wurde im April 2011 publiziert und bezieht sich auf das Jahr 2010, werden die Ausgaben des Landes Niederösterreich für den Radverkehr noch mit insgesamt etwa 3,5 Mio. € angegeben. Demnach werden in Niederösterreich 2,750 Mio € in die Radverkehrs-Infrastruktur investiert, weitere 750.000 € in bewusstseinsbildende Maßnahmen.

Masterplan Radfahren, Umsetzungserfolge und neue Schwerpunkte 2011 – 2015, Lebensministerium 2011, Seiten 14 und 27

http://www.komobile.at/download/Masterplan_Radfahren_2011_2015.pdf

[4] Voranschlag des Landes Niederösterreich für 2014, Seiten 13, 14 und 35 – 37. Die Ansätze 02030, 02031, 02033, 02412, 61 und 62 ergeben eine Summe von 377.147.600 €.

<http://www.landtag-noe.at/service/politik/landtag/LVXVIII/00/43/Voranschlag2014.pdf>

[5] Protokoll zur Sitzung des Gemeinderats der Stadtgemeinde Stockerau vom 27.03.2008

http://www.stockerau.at/gemeindeamt/html/219978107_1.pdf

[6] Unsere Stadt – Zeitschrift der Stadtgemeinde Stockerau, Ausgabe 9/2008, Seite 8

[7] Neue Geh- und Radwegbrücke in Kirchberg am Wagram eröffnet

http://www.dorf-stadterneuerung.at/content.php?pageid=895&news_gruppe=0&smarty=detail&news_id=6491

[8] meinbezirk.at; Fertiggestellt: Geh- und Radwegbrücke Kirchberg, 09.09.2013

<http://www.meinbezirk.at/tulln-an-der-donau/chronik/fertiggestellt-geh-und-radwegbruecke-in-kirchberg-d681700.html>

[9] Presseinformation – Niederösterreichische Landeskorrespondenz, 30.07.2013

http://www.noegv.at/Verkehr-Technik/Radfahren-in-NOe/Alltagsradverkehr/Foerderung_schluesseproj.html