

**Korneuburg möchte den Radverkehrsanteil in den nächsten Jahren verdoppeln. Das Öffnen der zahlreichen Einbahnen stellt wahrscheinlich die einfachste Maßnahme dazu dar. In der Praxis scheiterte eine Umsetzung bisher nicht an technischen Problemen, wie hier aufgezeigt werden soll.**

KLEMENS ALTON, RICHARD STAWA

## Radfahren in Korneuburgs Einbahnen

Von einem florierenden Geh- und Radverkehr profitiert die gesamte Stadt. Dies ist nicht bloß gesund und umweltfreundlich, sondern das Gehen und Radfahren braucht auch wenig Platz und nur verhältnismäßig geringe Investitionen, beides in der heutigen Zeit im städtischen Bereich knappe Ressourcen.

Einbahnöffnungen wird oft reflexartig entgegen gehalten, dass die Straßen hierzu zu schmal wären, ohne dafür jedoch Belege zu erbringen. Die Radlobby-Korneuburg möchte das Thema sachlich in all seinen Facetten aufarbeiten und dabei einen Beitrag zu einer erfolgreichen Umsetzung leisten.

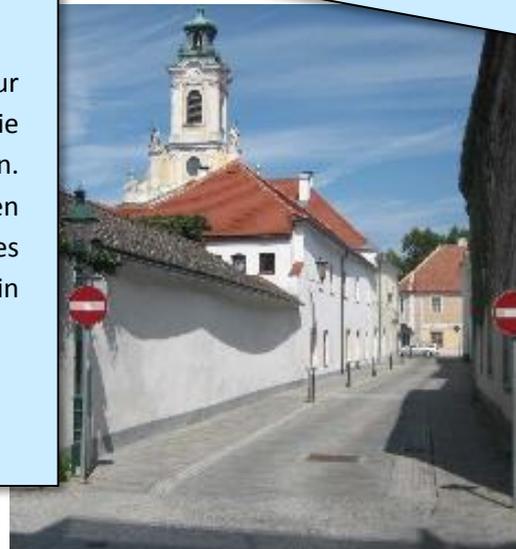


### Warum gibt es Einbahnen?

Platzprobleme bei sich begegnenden Kfzs, Schaffung zusätzlicher Parkplätze für Autos und die Verhinderung von Durchzugs-Kfz-Verkehr sind die wesentlichen Gründe, weshalb Einbahnen eingerichtet werden.

Auch wenn der Radverkehr keinerlei Motivation zur Einrichtung einer Einbahn liefert, verliert dieser die Möglichkeit, in beide Fahrrichtungen zu fahren. Umwege, die oftmals über verkehrsreiche Straßen führen, sorgen für eine Abnahme der Attraktivität des Radfahrens, außer, das Radfahren wird per Ausnahme in beide Fahrrichtungen gestattet.

„durch  
entstehen  
Radfahrenden Umwege“  
Einbahnen  
für die



## Warum werden Einbahnen für die Radfahrenden geöffnet?

Die Frage wäre eigentlich umzudrehen: aus welchem Grund gelten auch für die Radfahrenden alle Einbahnregelungen. Radfahrende verursachen weder das oben angesprochene Begegnungsproblem noch verursachen sie unerwünschten Durchzugsverkehr oder benötigen übermäßig viel Platz zum Abstellen ihrer Fahrzeuge.

Ganz im Gegenteil sorgt ein attraktiver Radverkehr in all diesen Fällen für Linderung! Gelingt es, Menschen zum Umsteigen auf das Rad zu gewinnen, besteht für diese Menschen weder die Begegnungs- noch die Parkraum- oder Durchzugsproblematik.

„warum sollten RadfahrerInnen nicht in beide Richtungen radeln dürfen?“

## Warum wird das Radfahren durch das Öffnen der Einbahnen attraktiver?

Werden die Einbahnen für Radfahrende geöffnet, entstehen für diese kürzere und somit attraktivere Wege. Außerdem verlaufen viele Einbahnen abseits der Hauptstraßen und sind somit angenehm zu beradeln.

Dadurch steigt die Akzeptanz, einen Weg per Fahrrad zurückzulegen, auch Jugendlichen wird eher zugetraut, selbständig ihre Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen.

„ein attraktives Wegenetz abseits der Hauptstraßen“

## Weshalb sind nicht schon längst alle Einbahnen für den Radverkehr geöffnet?

Dies liegt daran, dass in Österreich grundsätzlich auch der Radverkehr in Einbahnen nur in eine Richtung fahren darf.

Ausnahmen dazu können verordnet werden, müssen jedoch einzeln angestrebt werden, was wiederum voraussetzt, dass der entsprechende Wille vorhanden ist und sich jemand darum bemüht.

„Ausnahmen müssen in Österreich einzeln angestrebt werden“

## Welche Auswirkungen hat das Öffnen von Einbahnen für die FußgängerInnen?

Zurzeit kann beobachtet werden, dass trotz Verbot zahlreiche Personen gegen die Einbahnen radeln. Scheinbar um dies unauffälliger zu tun, wird dies oftmals auch noch auf den Gehsteigen getan, ein äußerst unbefriedigender Zustand.

Ist es in den Einbahnen erlaubt, in beide Fahrtrichtungen zu radeln, so führt dies dazu, dass auch ordnungsgemäß auf der Fahrbahn geradelt wird. Somit wird das Problem des für Radfahrende undurchlässigen Stadtzentrums nicht mehr auf dem Rücken der schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen, den FußgängerInnen ausgetragen. Daher ist zu erwarten, dass sowohl das Radfahren, als auch das Zufußgehen durch das Öffnen der Einbahnen attraktiver wird.



„Radfahren und Zufußgehen werden attraktiver“



„Zeit und Geld bleiben im Ort“

## Welche Auswirkungen sind für den örtlichen Handel zu erwarten?

Ein attraktives Radverkehrsnetz sorgt für ein vermehrtes Radfahren. Dies schafft nicht nur einen angenehmeren öffentlichen Raum, sondern senkt in der Ortschaft auch das Geschwindigkeitsniveau, wodurch tendenziell die zurückgelegten Distanzen schrumpfen.

Das bedeutet wiederum, dass vermehrt im Ort konsumiert wird. Dem Trend der letzten Jahre, die Einkäufe an die Peripherie zu verlagern, würde entgegen gewirkt werden.

„entgegenkommende  
RadfahrerInnen werden  
besser gesehen“



### Stellen entgegenkommende RadfahrerInnen ein Sicherheits- risiko dar?

Oft wird argumentiert, dass das Radfahren gegen die Richtung des Kfz-Verkehrs gefährlich sei.

Dieser subjektiv empfundenen Unsicherheit ist jedoch entgegen zu halten, dass gerade im Begegnungsfall, optimale Sichtbeziehungen zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen herrschen. So überrascht es nicht, dass Studien zu Folge das Radfahren gegen die Einbahnrichtung sogar sicherer ist, als in Einbahnrichtung!

„in Engstellen wird langsam  
und aufmerksam gefahren“



### Stellen Engstellen ein Sicherheitsrisiko dar?

Engstellen in Einbahnen werden manchmal als Sicherheitsrisiko empfunden.

In der Praxis zeigt sich jedoch, dass gerade Engstellen dafür sorgen, dass die Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen ansteigt und gleichzeitig das Geschwindigkeitsniveau sinkt. Beides sind durchaus begrüßenswerte und erwünschte Erscheinungen im städtischen Straßenverkehr, und sorgen für ein höheres Maß an Sicherheit!

## Sind bauliche Maßnahmen erforderlich, um Einbahnen zu öffnen?

Erfahrungsgemäß kann es an den Ein- und Ausmündungen sinnvoll sein, durch geeignete Maßnahmen auf den Radverkehr aufmerksam zu machen.

Dies kann durch entsprechend auffällige Bodenmarkierungen, oder auch durch kleine Fahrbahnteiler in Form von Verkehrsinseln der Fall sein. Im Straßenzug selbst sind im Allgemeinen keine Maßnahmen notwendig, dort kann sogar eine allzu üppige Markierung kontraproduktiv sein.

„geringe Adaptierungen können sinnvoll sein“



### Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr RADVERKEHR

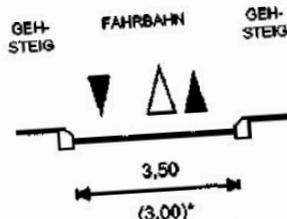


Abbildung 18: Fahrbahn mit Radfahren gegen die Einbahn

## Gibt es Mindestbreiten für geöffnete Einbahnen?

Ab einer Fahrbahnbreite von 3,00 m bietet die RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) Lösungen für das Radfahren gegen die Einbahn. Zum Vergleich: die oft als schmal bezeichnete Lebzeltgasse weist eine Fahrbahnbreite von rund 3,60 m auf.

## Empfeht das Land NÖ Einbahnen zu öffnen?

Ja, das Amt der NÖ-Landesregierung hat erst im Dezember 2012 mit einer umfangreichen Publikation auf die Sinnhaftigkeit von Einbahnöffnungen für RadfahrerInnen hingewiesen.

Darin werden sämtliche sicherheitsrelevanten Aspekte erörtert, die zu einer erfolgreichen Einbahnöffnung führen und Beispiele gezeigt.

AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG  
GRUPPE RAUMORDNUNG, UMWELT UND VERKEHR  
ABTEILUNG GESAMTVERKEHRSANGELEGENHEITEN

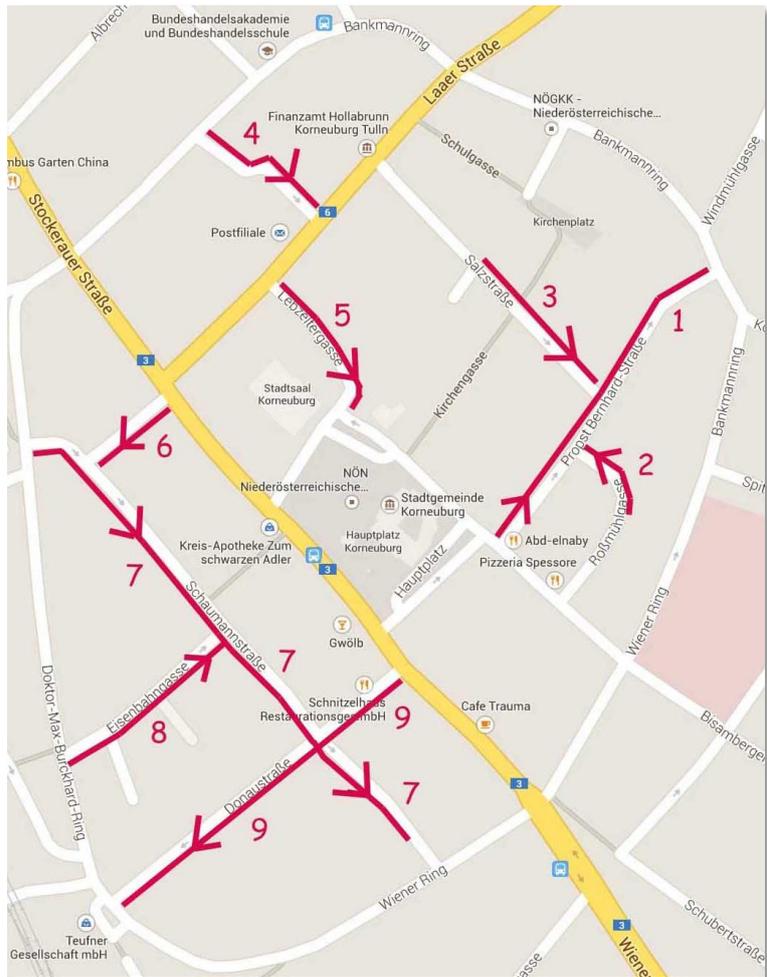
KURZE WEGE IM ORT -  
ÖFFNEN VON EINBAHNEN FÜR  
DEN RADVERKEHR



## Korneuburgs Einbahnen im Zentrum

Folgende Einbahnen, die derzeit nicht für RadfahrerInnen in beide Richtungen befahrbar sind, gibt es innerhalb des Rings im Zentrum Korneuburgs:

- 1 Probst Bernhard Straße
- 2 Roßmühlgasse
- 3 Salzstraße
- 4 Postdurchfahrt
- 5 Lebzeltergasse
- 6 Matthias Corvinus Straße
- 7 Schaumannstraße
- 8 Eisenbahngasse
- 9 Donaustraße



Von den Einbahnen, die außerhalb des Rings liegen, ist vor allem eine für den Radverkehr hervorzuheben, die derzeit nicht in beide Richtungen befahren werden darf:

- 10 Hans Wilczek Straße

Die roten Pfeile geben an, in welche Richtung der Fahrzeugverkehr derzeit geführt wird.



# 1 Probst Bernhard Straße

**Restfahrbahnbreite:** 3,56m durchgehend

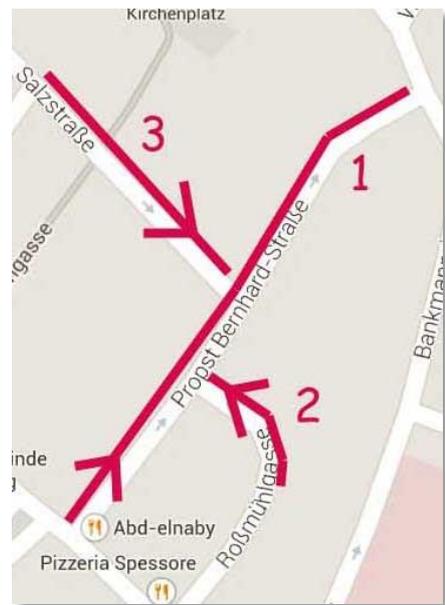
**Messpunkte:** Bisamberger Straße, Salzstraße und Ring

**Parkplatzsituation:** linksseitige Parkbuchten bis Hausnr. 30 nahe Ring, dort ca. 4 rechtsseitige Parkbuchten

**Verkehrsaufkommen:** gering

**Ausweichmöglichkeiten:** reichlich

**Priorität für den Radverkehr:** hoch (Teil des Radroutenplans, sie ergibt gemeinsam mit der Donaustraße eine Cityquerung, die geradlinig wichtige Punkte der Stadt mit dem Hauptplatz verbindet)



links oben: Beginn der Probst Bernhard Straße am Hauptplatz

rechts oben: Blick in Richtung Hauptplatz im Bereich der Einmündung der Roßmühlgasse

links Mitte und unten: Einmündung der Salzstraße in die Probst Bernhard Straße, Blick jeweils stadtauswärts

rechts unten: Die Probst Bernhard Straße im Bereich zwischen Salzstraße und Ring, Blick in Richtung Ring



## 2 Roßmühlgasse

**Restfahrbahnbreite:** 3,00m bei Probst Bernhardstr.  
3,15m in der Kurve  
3,85m bei Bisamberger Straße +  
Gehsteig von 1,45m bzw. 0,81m

**Parkplatzsituation:** Halteverbot im Einbahnbereich, im  
Gegenverkehrsbereich schräg gegenüber Pizzeria  
Spessore Schrägparkplätze

**Verkehrsaufkommen:** gering

**Ausweichmöglichkeiten:** kaum!

**Bemerkungen:** Einbahn erst ab Synagoge in Richtung  
Probst Bernhard Straße, von der  
Bisamberger Straße bis zur Synagoge in  
beide Richtungen befahrbar.

**Priorität für den Radverkehr:** niedrig

rechts oben: Ausmündung der Roßmühlgasse in die  
Probst Bernhard Straße

rechts unten: Blick in Richtung Bisamberger Straße, dieser  
Abschnitt der Roßmühlgasse ist keine Einbahn



## 3 Salzstraße

**Restfahrbahnbreite:**  
3,57m bei Kirchengasse  
3,91m bei Probst Bernhard Straße  
5,63m Haus zu Haus bei Pr.B.Str.

**Parkplatzsituation:** linksseitige  
Parkbuchten ab Hausnr. 21, ab Hausnr. 31  
beidseitiges Halteverbot

**Verkehrsaufkommen:** gering

**Ausweichmöglichkeiten:** viele

**Bemerkungen:** Gehsteig ab Hausnr. 31 auf  
Fahrbahnniveau

**Priorität für den Radverkehr:** mittel (für  
Anrainer und touristisch interessant)

rechts oben: Salzstraße im Bereich des ehemaligen  
Salzstadels, Blick in Richtung Probst Bernhard Straße

rechts unten: Ausmündung der Salzstraße in die Probst  
Bernhard Straße



## 4 Postdurchgang

**Restfahrbahnbreite:** 2,56m bei Laaer Straße  
3,80m beim Ring

**Parkplatzsituation:** einseitige Parkplätze, Post LKW

**Verkehrsaufkommen:** gering, Fahrverbot ausgen. Anrainer

**Ausweichmöglichkeiten:** mehrere

**Bemerkungen:** Privatgrund?

**Priorität für den Radverkehr:** hoch (Teil des Radroutenplans)



links: Beginn des Postdurchgangs am Ring

rechts: Ausmündung des Postdurchgangs auf die Laaer Straße



## 5 Lebzeltergasse

**Restfahrbahnbreite:** 4,34m bei Laaer Straße,  
3,68m 10m östlich,

3,71m beim Musikgeschäft,

3,78m bei Kurve Piperger,

5,42m beim Musikgeschäft inkl. Parkstreifen

**Parkplatzsituation:** einseitige Parkplätze  
sehr knapp bemessen

**Verkehrsaufkommen:** mittel

**Ausweichmöglichkeiten:** vereinzelt

**Bemerkungen:** Einfahrtbereich beim  
Hauptplatz bereits vorbildlich mit Insel  
gestaltet!

**Priorität für den Radverkehr:** hoch (Teil des  
Radroutenplans)

rechts oben: Beginn der Lebzeltergasse bei der Laaer  
Straße, Blick in Richtung Hauptplatz

rechts unten: Ausmündung der Lebzeltergasse auf den  
Hauptplatz



## 6 Matthias Corvinus Straße

### Restfahrbahnbreite:

- 4,10m bei Stockerauer Straße bis zum Eisenpoller gemessen
- 5,69m Haus-Haus
- 4,60m beim Tuschel Seiteneingang
- 6,44m Haus-Haus bei Schaumannstr., dort keine Poller

**Parkplatzsituation:** keine Parkplätze

**Verkehrsaufkommen:** gering

**Ausweichmöglichkeiten:** über die ganze Länge durch niveaugleichen "Gehstreifen" gegeben

**Bemerkungen:** Schutz des Seiteneingangs beim Tuschel beachten! Anschluss zur Überquerung der Stockerauer Straße gestalten!

**Priorität:** hoch (Teil des Radroutenplans)



links: Einmündung der Matthias Corvinus Straße in die Stockerauer Straße; rechts: an der Kreuzung zur Schaumannstraße

## 7 Schaumannstraße

### Restfahrbahnbreite:

- 4,00m Max Burckhard Ring
- 3,72m Kurve Stadtmauer
- 3,80m bei Corvinusgasse
- 4,80m Haus-Haus westlich der Kreuzung mit der Donaustraße
- 3,14m östlich der Kreuzung mit der Donaustraße

**Parkplatzsituation:** ab Matthias Corvinus Straße beidseitige Parkplätze

**Verkehrsaufkommen:** gering



Beginn der Schaumannstraße an der Kreuzung zum Max Burckhard Ring

**Ausweichmöglichkeiten:** über die ganze Länge gegeben

**Bemerkungen:** dringlichster Bereich ist Teil 1 zwischen Max Burckhard Ring und Eisenbahngasse, Teil 2 bis Donaustraße, Teil 3 bis Wiener Ring wird mit Bebauung der alten Feuerwehr aktuell

**Priorität:** Teil1: hoch, Teil2 und Teil 3:mittel



1: Engstelle im ersten Teil der Schaumannstraße

2: trotz einer teilweise auf der Fahrbahn eingerichteten Baustelle gibt es hier keinerlei Verkehrsproblem

3: ab der Kreuzung mit der Eisenbahngasse

4: an der Kreuzung mit der Donaustraße, Blick in Richtung Eisenbahngasse

5: an der Kreuzung mit der Donaustraße, Blick in Richtung Wiener Ring

6: im Bereich zwischen Donaustraße und Wiener Ring



## 8 Eisenbahngasse

**Restfahrbahnbreite:** 3,56m beim Ring  
Gehwegbreite: 2,90m

**Parkplatzsituation:** wechselseitige  
Parkplätze!

**Verkehrsaufkommen:** gering

**Ausweichmöglichkeiten:** mehrere

**Priorität:** hoch (beliebte Route vom  
Bahnhof zum Hauptplatz)

rechts oben: Beginn der Eisenbahngasse am Max B. Ring

rechts unten: im mittleren Verlauf der Eisenbahngasse



## 9 Donaustraße

**Restfahrbahnbreite:** 4,62m bei Wienerstr.  
4,00m beim Ring

**Parkplatzsituation:** wechselseitige Parkplätze!

**Verkehrsaufkommen:** gering

**Ausweichmöglichkeiten:** mehrere vorhanden

**Priorität:** hoch (Teil des Radroutenplans –  
Cityquerung zusammen mit Pr. Bernhard Str.!)



1: Ausmündung der Donaustraße am Max Burckhard Ring

2: im Bereich zwischen Ring und Schaumannstraße

3: im Bereich zwischen Schaumannstraße und Wiener  
Straße

4: Beginn der Donaustraße an der Wiener Straße

## 10 Hans-Wilczek Straße

### Restfahrbahnbreite:

3,00m bei Augustinergarten

4,80m bei Albrechtgasse

**Parkplatzsituation:** wechselseitige und beidseitige Parkplätze

**Verkehrsaufkommen:** gering

**Ausweichmöglichkeiten:** mehrere

**Bemerkungen:** gleiche Querschnitte wie im übrigen Teil der Wilczek Straße, wo keine Einbahn ist!

Tempo 30-Zone nur bei Leobendorfer Straße. beschildert

**Priorität:** hoch (Alternative zur stark befahrenen Mechtlerstraße)



Links oben: Beginn der Hans Wilczek Straße beim Augustinergarten

Links unten: an der Kreuzung mit der Albrechtgasse, lediglich zwischen der Albrechtgasse und dem Augustinergarten ist die Hans Wilczek Straße eine Einbahn



## Mitgliedschaft bei der Radlobby

### Wie kann ich Mitglied werden?

Hier gibt es das Anmeldeformular:

<http://noe.radlobby.at/Mitgliedsanmeldung>

### Wie viel kostet der Mitgliedsbeitrag?

Jahresbeitrag für ein Mitglied: 26,- €  
(Neumitglieder ab Juli: 16,- €)

Jahresbeitrag für ein Mitglied mit geringem Einkommen: 14,- €  
weitere Mitglieder im selben Haushalt ab 18 Jahre: 14,-€  
(Neumitglieder ab Juli: 9,- €)

weitere Mitglieder im selben Haushalt bis 18 Jahre: 0,- €  
Jahresbeitrag eines Jugendmitgliedes (ohne weitere Mitglieder im Haushalt) bis 18 Jahren: 14,- €

### Optionale Mitgliederversicherung: 10,- €

(bis 18 Jahre gratis!)

Alle Details findest du unter:

<http://noe.radlobby.at/Mitgliederversicherung>

### Alle Mitgliedsvorteile unter:

<http://noe.radlobby.at/Mitgliedervorteile>

Gutes Radeln wünscht euch die

Radlobby – Korneuburg

02.03.2015

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.

ENDE



**Radlobby Korneuburg – für ein besseres Radfahren** – Infos im Internet unter: [noe.radlobby.at/Korneuburg](http://noe.radlobby.at/Korneuburg)  
Anmeldung zum Newsletter und allen Aussendungen der Radlobby Korneuburg: [korneuburg@radlobby.at](mailto:korneuburg@radlobby.at)