



energieteam ternitz

2630 Ternitz, Hans Czettel-Platz 1

Telefon 02630 / 38240-30

e-mail: e5@ternitz.at

landesprogramm für **energieeffiziente** gemeinden

RADKONZEPT TERNITZ



V O R W O R T

Der bereits eingetretene Klimawandel ist eine der größten Bedrohungen unserer Zeit. Die Folgen sind katastrophal: schmelzende polare Eiskappen und Gletscher, Anstieg des Meeresspiegels, Trinkwasserknappheit, extreme Wetterereignisse wie Stürme, Überschwemmungen, Dürren, Hitzewellen und vieles mehr. Um die Folgen dieses Klimawandels zu begrenzen, ist ein Umdenken in vielen klimarelevanten Bereichen, vor allem auch in der Mobilität, erforderlich. Der Einsatz von Elektroautos alleine wird dafür nicht reichen. Die Nutzung des Fahrrades emittiert kein Kohlendioxyd, die Emissionen durch Produktion und Entsorgung des Fahrrades sind minimal. Aus diesem Grund kann die verstärkte Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel einen wesentlichen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels beisteuern.

Im aktuellen Stadtentwicklungskonzept der Stadtgemeinde Ternitz aus dem Jahr 2012 finden sich Textpassagen, die die Bedeutung des Radverkehrs für die örtliche Mobilität unterstreichen. So stehen die „Allgemeinen Ziele zu Verkehr und Infrastruktur“ unter dem Leitbild „Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Fördern“ und es wird festgehalten, dass der Verkehr auf jene Verkehrsträger verlagert werden soll, die die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen zeigen.

In der Verordnung zum örtlichen Raumordnungsprogramm 2012 der Stadtgemeinde findet man darüber hinaus die Forderungen, dass der Fahrradverkehr zulasten des motorisierten Individualverkehrs gefördert und zur Hebung der Verkehrssicherheit ein zusammenhängendes Fuß- und Radwegnetz errichtet werden soll. Auch wird der Ausbau bestehender und die Errichtung zusätzlicher, vom Kfz-Verkehr getrennter Durch- und Übergänge der Bahntrasse von stark belasteten Straßen und von Gewässern angestrebt.

Die im Jahr 2016 vom Gemeinderat beschlossene Energie- und Umweltstrategie befasst sich im Kapitel 5 (Themenbereich Mobilität) gleichfalls eingehend mit dem Thema und listet konkrete Ziele und kurz-, mittel- und langfristige Umsetzungsmaßnahmen auf.

Die Schwarzatal Radroute sowie die bereits bestehenden Radwege in und rund um Ternitz stellen einen erfreulichen Bestand dar, es ist jedoch noch Luft nach oben. Der Ausbau und die Weiterentwicklung eines zeitgemäßen, möglichst flächendeckenden Radwegenetzes sind nötig um den Bewohnern die Möglichkeit zu eröffnen, ihr Fahrrad im Alltag zu nutzen. Begleitende Maßnahmen, die den Menschen bewusst machen, welchen wertvollen Beitrag sie zu einem gesünderen Leben für sich selbst und ihre Umwelt mit ihren Fahrrädern leisten können, sind dabei ebenso wichtig – am besten beginnend bei den Kleinsten unserer

Gemeinde mit Aktivitäten im Kindergarten. Doch auch und gerade für die älteren Ternitzer Bewohner stellen Fahrräder eine Möglichkeit zur selbständigen Mobilität dar, die ihnen die Nutzung der lokalen Einrichtungen und Wirtschaftsbetriebe gestattet. Das Radfahren bietet also Vorteile für alle.

Die Bestandsaufnahme zeigt gute Ansätze und viel Potential, das es zu nutzen gilt. Dazu gibt es eine Reihe von Maßnahmen, um die Hauptverkehrsverbindungen in Ternitz auch mit dem Fahrrad tatsächlich zu verbinden. Im gesamten Ternitzer Stadtgebiet und seiner Umgebung lassen sich viele Ortsteile feststellen, die mit teils einfachen Mitteln zu verbinden sind – hier genügen Markierungen und Beschilderungen. Andernorts müssen bauliche Maßnahmen gesetzt werden, um zum Beispiel die Schulen an den Radweg anzuschließen, was unbedingt notwendig erscheint.

Mit der Umsetzung der Maßnahmen, die sich strukturiert in diesem Radkonzept finden, wird der Ternitzer Bevölkerung ein zukunftsweisendes Modell für nachhaltigen Verkehr geboten, das einen wichtigen Beitrag leistet, Ternitz auch für die folgenden Generationen lebenswert zu gestalten.

Dieses Konzept wurde in überwiegenden Teilen von der „Radlobby Schwarzatal“ im Auftrag der Bürgerliste Ternitz verfasst. Das e5 Team Ternitz hat das Konzept aktualisiert und für den Gemeinderatsbeschluss gestrafft.

Ternitz, im Oktober 2018

Helmut Million

DIE SCHWARZATAL RADROUTE

Bei der Schwarzatal Radroute handelt es sich um einen Radwanderweg von überregionaler Bedeutung, der sowohl von Fahrradtouristen als auch von Fahrradpendlern im Schwarzatal genutzt wird. Er durchzieht das Ternitzer Gemeindegebiet von Nord-Ost nach Süd-West und zeichnet sich größtenteils durch ausreichende Fahrbahnbreiten und gute Belagsqualität aus.

Besonderes Augenmerk ist auf jene Bereiche zu legen, in denen Radrouten Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs kreuzen (in nachstehender Abbildung sind diese Stellen mit Querung gekennzeichnet). Für die Schwarzatal Radroute trifft dies in Ternitz an fünf Stellen zu, nämlich an der Dunkelsteiner Straße, der Werkstraße, der Wimpassinger-Straße, der Austräße und der Putzmannsdorfer Straße. Diese Kreuzungen weisen einige Gemeinsamkeiten auf:

- Das Kfz-Aufkommen ist hoch,
- die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist oft überhöht und
- die Sichtweiten, sowohl für Kfz-Lenker als auch für Radfahrer, sind unzureichend.

Zur Entschärfung dieser Problembereiche werden am Ende dieses Konzeptes konkrete Umsetzungsmaßnahmen angeführt.

Eine weitere Schwachstelle ist die Anrampung des Radweges auf beiden Seiten der Schwarzabrücke in der Wimpassingerstraße.



Abbildung: Der Schwarzatal-Radweg und die Hauptverkehrsader

DIE HAUPTVERKEHRSADER

Die Franz Dinhobl-Straße, die Franz Samwald-Straße und die Putzmannsdorfer Straße bilden gemeinsam die Hauptverkehrsader des Ternitzer Stadtgebietes und verbinden die Stadtteile Ternitz, Pottschach und Putzmannsdorf. Parallel dazu verläuft die Schwarzatal Radroute.

Die F. Dinhobl-Straße und ein Teil der F. Samwald-Straße weisen beidseitig straßenbegleitende Radwege auf. Im Bereich der Kreuzung der F. Dinhobl-Straße mit der Gfiederstraße ist der sonst durchgehende, straßenbegleitende Radweg in Fahrtrichtung Pottschach auf eine Länge von rund 80 m unterbrochen, weshalb Radfahrende auf die Kfz-Fahrbahn ausweichen müssen. Eine Umgestaltung dieses Fahrbahnabschnittes in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 sollte überlegt werden. Ein Gestaltungsvorschlag ist in folgender Abbildung dargestellt. Dieser Vorschlag bietet die Möglichkeit, die Lücke im straßenbegleitenden Radweg in Fahrtrichtung Pottschach zu schließen.

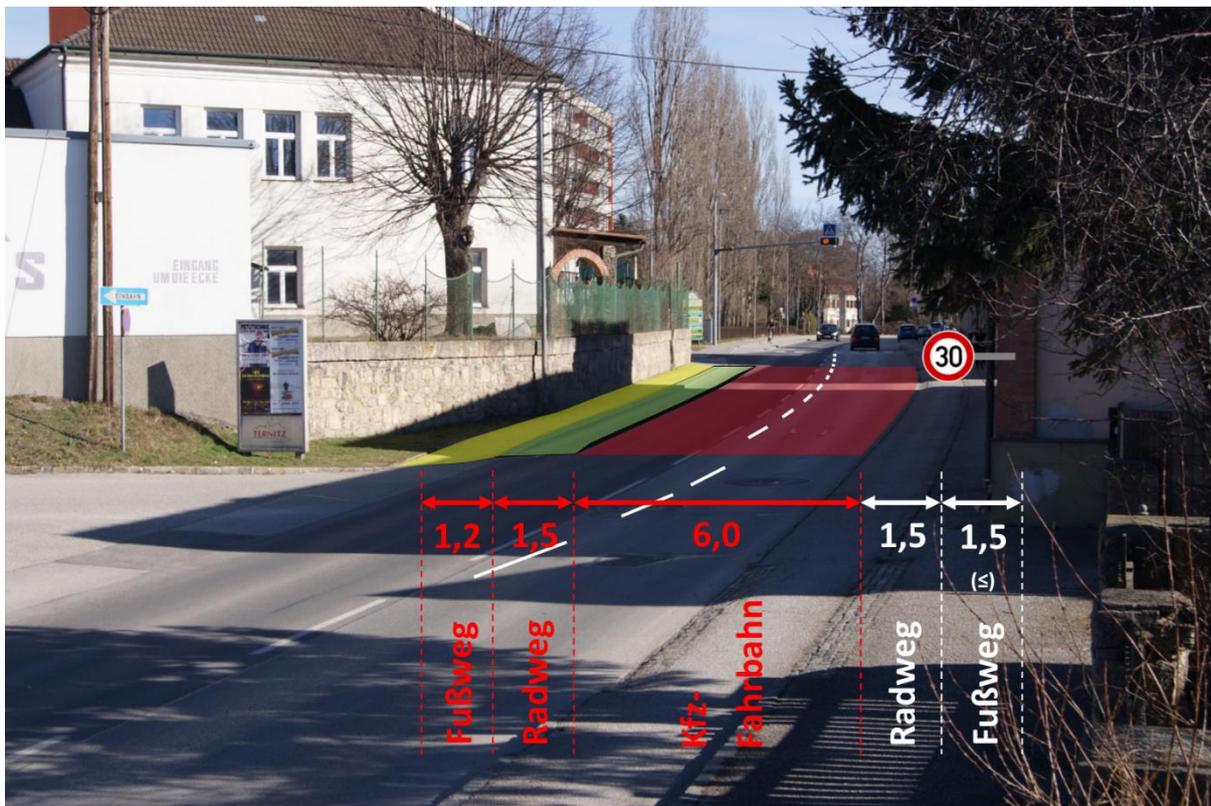


Abbildung: Gestaltungsvorschlag F. Dinhoblstraße

Der beidseitig straßenbegleitende Radweg endet südlich des Stadtzentrums unmittelbar vor der Einmündung der Dr. Karl Renner-Straße. Die Ortsteile Pottschach und Putzmannsdorf sind demzufolge nur mehr für Kraftfahrzeuge durch die Hauptverkehrsader erschlossen. Das lokale Ortszentrum mit Kindergarten, Schulen, Apotheke und anderen Nahversorgern

ebenso wie der Bahnhof Pottschach und die Siedlungsgebiete Alt- und Neu-Pottschach sowie Putzmannsdorf sind bedeutsame Ausgangspunkte und Ziele für Radfahrende aller Altersgruppen. Es sollte daher die Möglichkeit einer Verlängerung der Radverkehrsanlage entlang der F. Samwald-Straße vom Einmündungsbereich der Dr. Karl Renner-Straße bis zum Kreisverkehr untersucht werden.

Im Zuge der Auflassung der Eisenbahnkreuzung beim Kulturhaus Pottschach wird von den ÖBB eine Bahnunterführung auf Höhe der Volksschule bzw. Neue Mittelschule vorgesehen. Im Zuge dieses Projektes sind beim Straßenbau bereits Radverkehrsanlagen bis zum geplanten neuen Bahnhof Pottschach geplant. Ein Lückenschluss dieser Radverkehrsanlagen bis zum obenerwähnten Kreisverkehr wäre dann der logische Abschluss dieser Planung. Die Möglichkeit einer Begegnungszone im Bereich der Schulen und des Kindergartens ist zu untersuchen.

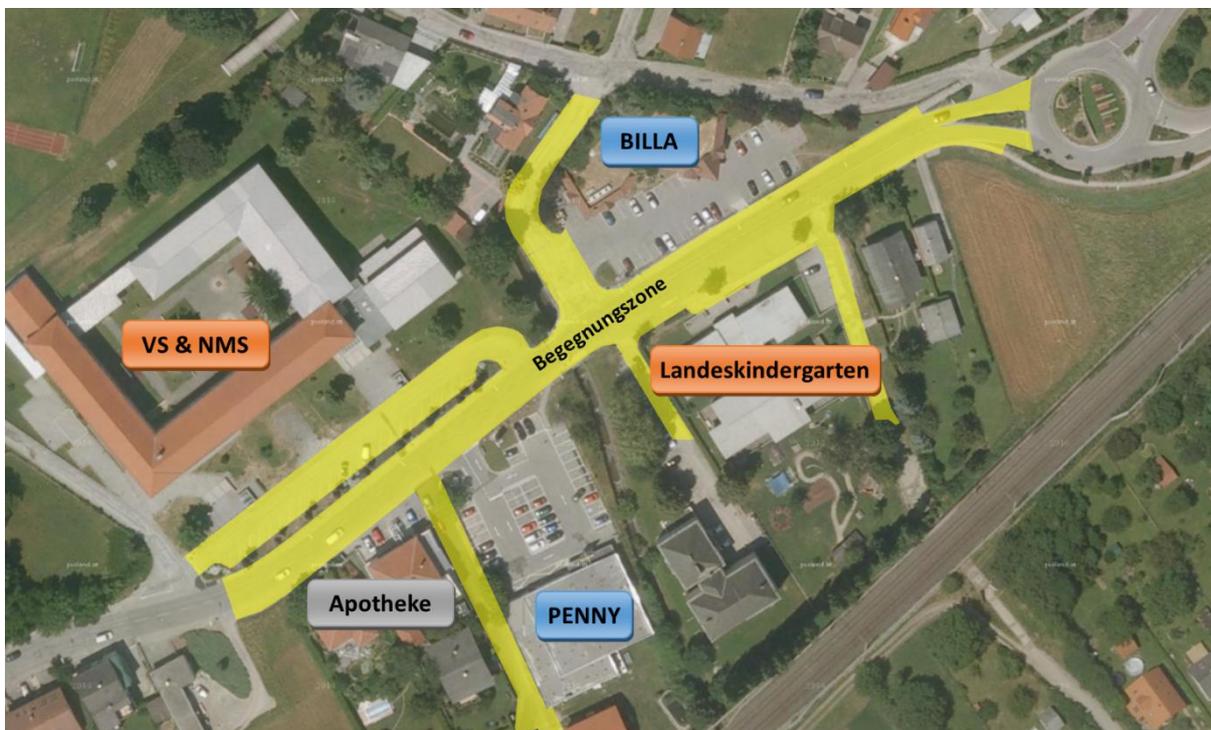


Abbildung: Begegnungszone Pottschach

ALT-POTTSCACH UND DIE SIEDLUNG 3

Der Ortsteil Alt-Pottschach ist verkehrstechnisch vorrangig durch die Pottschacher Straße erschlossen. Diese kombiniert eine starke Längsneigung mit hohem Verkehrsaufkommen und Breitenverhältnissen, die keine eigene Anlage für den Radverkehr zulassen. Für den Alltagsverkehr ist die Bahnstraße eine vernünftige Alternative. Sie ist eine direkte verkehrsberuhigte Verbindung zum Bahnhof Pottschach und darüber hinaus. Die Querung der Hochquellenwasserleitung ist grundsätzlich möglich, soll jedoch attraktiver für den Fahrradverkehr gestaltet werden. Die Altstraße bildet die zweite wenig befahrene

Alternativroute und leitet den Radfahrer direkt in das lokale Ortszentrum Pottschach mit den Schulen, dem Kindergarten und den Nahversorgern. Der Anton Weninger Weg führt direkt zu den Pottschacher Schulen.

Die dicht besiedelte Siedlung 3 ist durch die breite Dr. Karl Renner-Straße erschlossen. Die großzügigen Anlagenverhältnisse ermöglichen hier durchaus die Errichtung entsprechender Radverkehrsanlagen.

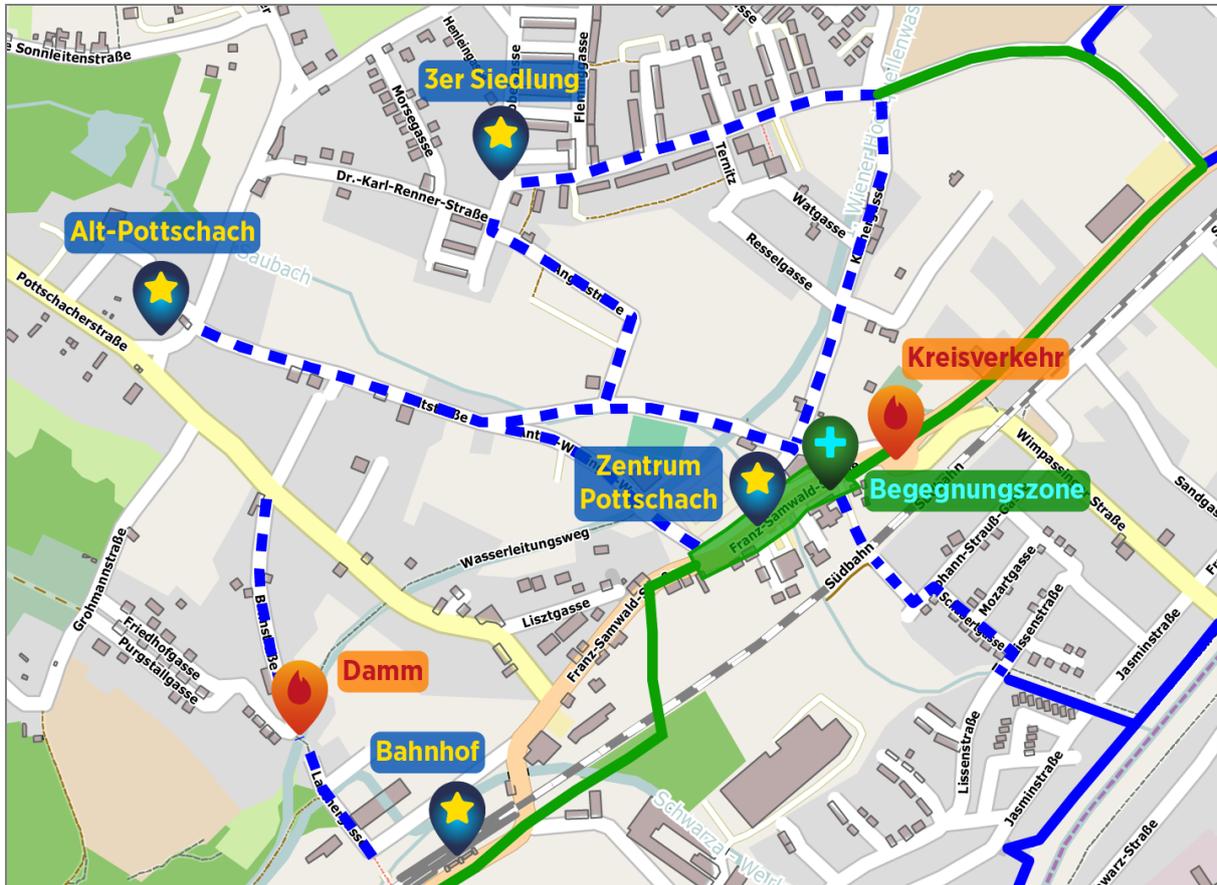


Abbildung: Pottschach

DER WEG NACH WIMPASSING

Die Wimpassinger Straße verbindet die gleichnamige Gemeinde mit dem Ternitzer Ortsteil Pottschach und weist in Wimpassing zumindest einseitig einen gefärbten Radweg auf. Das Nadelöhr bildet die Schwarzabücke selbst und die Südbahnunterführung ist für Alltagsfahrende ein Sicherheitsrisiko und daher unattraktiv. Als Alternativroute zwischen Wimpassing und Pottschach können Teile der Schwarzatal Radroute, das Netz von Erschließungsstraßen in der sogenannten Musikersiedlung und die bestehende Südbahnunterführung in der Johann Strauß-Gasse genutzt werden. Besagte Unterführung kann südlich der Südbahn komfortabel und praktisch niveaugleich befahren werden. Nördlich der Bahn ist die Errichtung einer ausreichend dimensionierte Rampe mit einer maximalen Längsneigung von 6 % erforderlich. (Alternativ ein Aufzug)

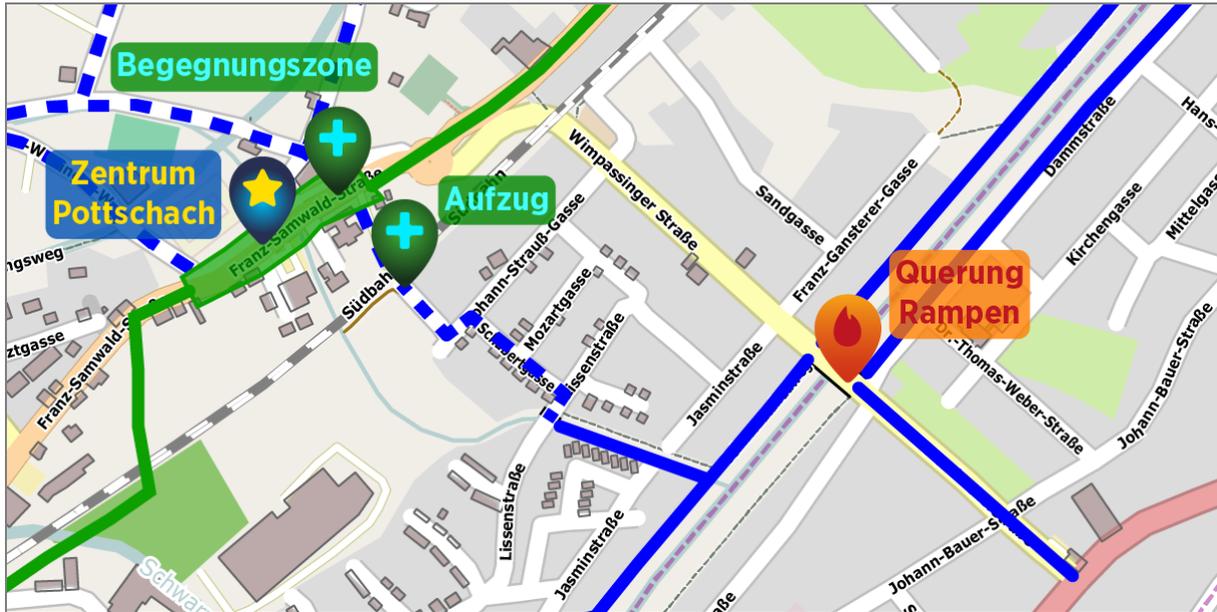


Abbildung: Wimpassing

DAS STADTZENTRUM UND DIE SIEDLUNG 1

Das in den 80er Jahren eröffnete Stadtzentrum bildet den kommunalen Mittelpunkt von Ternitz und ist zudem durch die angrenzenden Wohnhausanlagen eines der am dichtesten besiedelten Gebiete der Stadtgemeinde. In den 90er Jahren wurden weiters eine Volksschule und ein Kindergarten, 2012 ein Sozialzentrum errichtet. Auch hier besteht großes Potential für den Radverkehr.

Eine Durchbindung der Kreuzäckergasse bis zur Grenzgasse sollte wie im örtlichen Raumordnungsprogramm vorgesehen nach Ankauf der entsprechenden Grundstücke jedenfalls für Radverkehrsanlagen umgesetzt werden. Im Falle einer Öffnung auch für den motorisierten Individualverkehrs sind jedenfalls entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen erforderlich.

Südlich der Südbahntrasse auf Höhe des Stadtzentrums befindet sich die sogenannte Siedlung 1 als großes noch in Weiterentwicklung befindendes Wohngebiet. Verkehrsmäßig ist dieses Wohngebiet derzeit noch über den schienengleichen Bahnübergang Alpengasse und die Bahnunterführung Wimpassingerstraße mit dem übrigen Stadtgebiet verbunden. Zusätzlich befindet sich genau gegenüber des Stadtzentrums, etwa 300 Meter südwestlich der schienengleichen Eisenbahnkreuzung Alpengasse, eine Fußgängerunterführung, die jedoch für Radfahrer nicht oder nur sehr schwer benutzbar ist.

Zusätzlich ist die Siedlung über eine Schleppbahnbrücke mit Fußweg in Verlängerung der Alpengasse mit der Schwarzatal Radroute und dem Ortsteil Blindendorf bzw. der Nachbargemeinde Wimpassing verbunden.

Im Zuge des Ausbaues der Südbahnstrecke durch die ÖBB soll die schienengleiche Eisenbahnkreuzung Alpengasse ersatzlos aufgelassen werden. Für den Kfz-Verkehr bedeutet dies ein Ausweichen auf die Unterführung Wimpassingstraße bzw. über Wimpassing selbst, der Fuß- und Radverkehr ist dann auf die Unterführung südwestlich der Alpengasse und auf die Schwarzabrücke angewiesen. Eine radfreundliche Adaptierung dieser Anlagen ist daher unbedingt erforderlich.

ST. JOHANN UND DER NEUE SCHULCAMPUS

Für die rund 2 km zwischen dem Zentrum des Ortsteiles St. Johann und dem Bahnhof Ternitz besteht eine relativ direkte Verbindung über verschiedene Erschließungsstraßen, wie beispielsweise über die Angelikagasse, Feldbachgasse und Johann Wegscheider-Straße. Diese Verbindung weist zwei Schwachstellen auf: Eine unzureichende Durchfahrts Höhe unter der Wiener Hochquellenwasserleitung und die Einbahnführung der Johann Wegscheider-Straße, die den Radfahrer zu einem Umweg über die Leuzendorfsgasse zwingt. Es sollte hier untersucht werden, ob der Querschnitt der Johann Wegscheider-Straße ausreicht um Radfahren gegen die Einbahn zuzulassen.

Ein weiteres verkehrlich sensibles Gebiet findet sich im Bereich des Schulcampus von BORG, NMS und Polytechnischer Schule in unmittelbarer Nachbarschaft von Sporthalle und Eislaufplatz und der sozialen Einrichtung am Forstnerweg. Derzeit ist dieses Gebiet vorrangig durch die Straße des 12. Februar erschlossen, einer Landesstraße mit hohem Verkehrsaufkommen. Eine Möglichkeit, zumindest den Abschnitt zwischen der Kreuzung mit der Ruedlstraße und dem Beginn des Forstnerweges mit beidseitig richtungsgebundenen Radfahrstreifen auszustatten sollte untersucht werden. In Fahrtrichtung Schulcampus sollten die Radfahrenden zumindest mittels Radfahrerüberfahrt gesichert in den Forstnerweg geleitet werden.

Eine alternative Verbindung zwischen diesem Gebiet und dem Bahnhof Ternitz findet sich im Stadtpark. Die südliche Zu- und Abfahrt könnte über die Johann Wegscheider-Straße und die bestehende, allerdings sehr schmale Brücke in den Stadtpark gewährleistet werden. Am nördlichen Ende existiert eine Rampe zum Forstnerweg. Im Stadtpark selbst sollten vorzugsweise alle Wege für den Radverkehr freigegeben werden. Alternativ könnten die Hauptwege zwischen den genannten Zu- und Abgängen sowie zum Herrenhaus als gemischte Geh- und Radwege ausgewiesen werden.

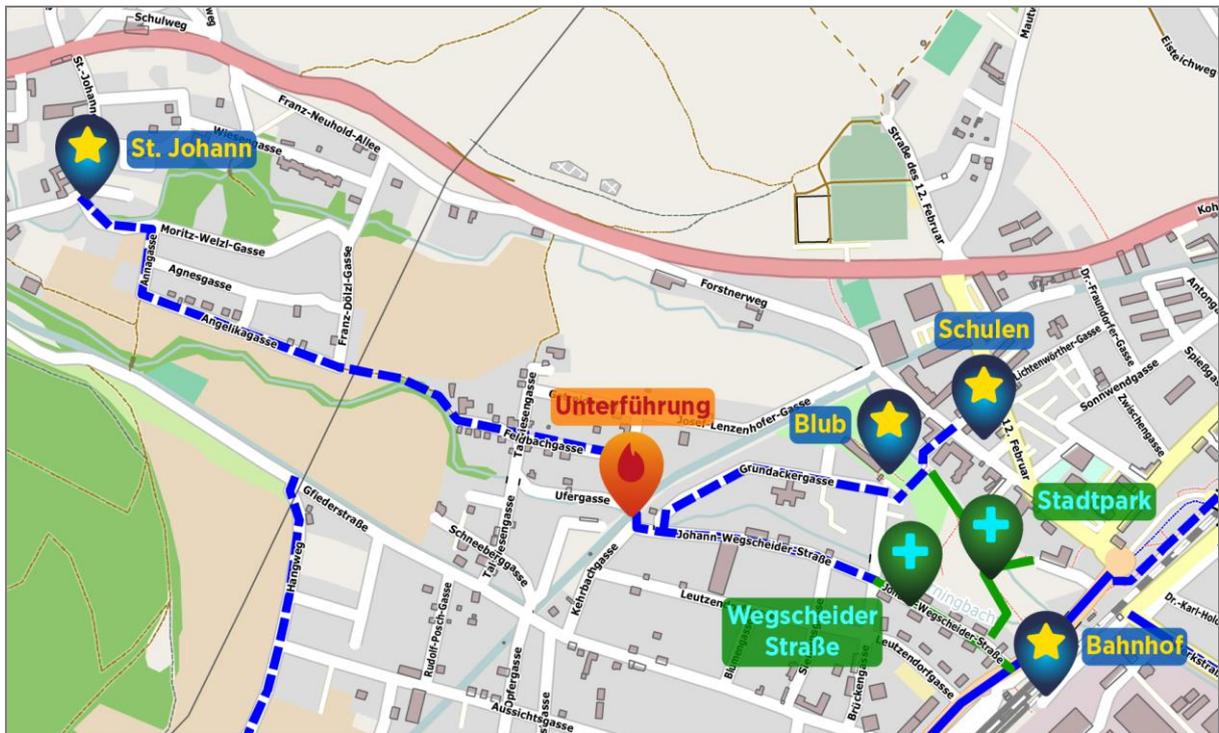


Abbildung: St. Johann und der Schulcampus

ANBINDUNG DUNKELSTEIN

Der Ortsteil Dunkelstein ist vom Stadtzentrum Tarnitz vergleichsweise gut mit dem Fahrrad erreichbar. Die Werkstraße weist Radverkehrsanlagen in Form von beidseitig straßenbegleitenden Radwegen auf und auch die Schwarzabrücke, die die Wassergasse mit der Grabengasse verbindet, kann von Radfahrern befahren werden. Zudem wird der gesamte Ortsteil von der Schwarzatal Radroute flankiert.

Schwachstellen zeigen sich jedoch beim Versuch, aus Dunkelstein kommend die Südbahn zu queren.

Die beiden Unterführungen im Bereich des Bahnhofes Tarnitz sind lediglich über Stufen bzw. steile Kinderwagenrampen erreichbar und damit für Radfahrer unbenutzbar. Hier ist jedoch festzustellen, dass in den kommenden Jahren ein Umbau des Bahnhofes geplant ist, wo auch ausreichend dimensionierte Aufzüge vorgesehen werden.

Die Südbahnüberführung der L 4130 für den Kfz-Verkehr ist aufgrund der Sichtverhältnisse und Verkehrsmengen nur bedingt für den Radverkehr nutzbar. Der neuerrichtete Watschinger Steg ist mit 3 m Breite ausreichend dimensioniert und stellt eine hochwertige Radverkehrsverbindung der beiden Einkaufsstraßen Hauptstraße und Ruedlstraße dar. Hier sollte jedoch in Verlängerung des Watschinger Stegs eine Radfahrüberfahrt über die Hauptstraße errichtet und das Radfahren in der Rathausgasse legalisiert werden.

Weiters sind bewusstseinsbildende Informations- und Motivationskampagnen wichtige Säulen der Radverkehrsförderung. Es gibt bereits eine Vielzahl von Initiativen und Kampagnen die die Vorteile des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel vermitteln und umgesetzt werden können.

KONKRETE UMSETZUNGSMASSNAHMEN

Nach Maßgabe vorhandener Mittel und Erteilung der notwendigen behördlichen Genehmigungen bzw. Erlassung der diesbezüglichen Verordnungen beschließt der Gemeinderat der Stadtgemeinde Ternitz nachstehende konkrete Maßnahmen:

Kurzfristige Maßnahmen bis Ende 2019 und kontinuierliche Maßnahmen:

1. Bei den Fahrbahnquerungen der Schwarzatal Radroute sind auf den Fahrbahnen die Verkehrszeichen „Andere Gefahren“ (§ 50, Abs. 16 StVO) in Kombination mit einem Hinweisschild „Radroute quert“, als auch mit einer gleichbedeutenden Bodenmarkierung auf die querende Schwarzatal Radroute hinzuweisen. Bei der Querung mit der Augasse in Pottschach von Putzmannsdorf kommend soll ein Verkehrsspiegel angebracht werden.
2. Öffnung der Schwarzabrücke in Verlängerung der Alpengasse für Radfahrende im Einvernehmen mit dem Brückeneigentümer durch Aufhebung des verordneten Fahrverbotes mit dem Hinweiszeichen „ausgenommen Radfahrer“.
3. Entschärfung der Anrampungen bei der Schwarzabrücke in der Wimpassinger Straße.
4. Untersuchung der Möglichkeit einer Begegnungszone oder vergleichbarer Maßnahmen zur optischen Verkehrsberuhigung mit dem Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit und Belebung der sozialen und gemeinschaftsbildenden Funktion des Öffentlichen Raumes im Nahbereich der Schulen und des Kindergartens Pottschach. Beantragung eines Tempolimits auf 30 km/h in diesem Bereich.

5. Unmissverständliche Kenntlichmachung des Radwegendes entlang der F.-Dinhobl-Straße bzw. der F. Samwald-Straße mittels des dafür vorgesehenen Verkehrszeichens.
6. Untersuchung der technischen und rechtlichen Machbarkeit und gegebenenfalls Öffnung der Einbahn in der Johann Wegscheiderstraße für Radfahrende.
7. Öffnung der Haupttrouten samt Zufahrten im Stadtpark für den Radverkehr.
8. Aufhebung der Einbahnführung Stapfgasse für Radfahrende.
9. Öffnung der Fußgängerzone Stapfgasse für Radfahrende.
10. Aufhebung des Fahrverbotes für Radfahrende in der Rathausgasse.
11. Ergänzung einer Radfahrerüberfahrt in der Hauptstraße in Verlängerung des Watschinger Steges.
12. Sukzessiver Austausch der alten bestehenden Radabstellanlagen (Felgenkiller) durch neue, geeignete Anlagen unter Berücksichtigung entsprechender Fachliteratur wie bspw. den Qualitätskriterien für Radabstellanlagen der NÖ Energie- und Umweltagentur.
13. Neuerrichtung von Radabstellanlagen nur mehr unter Berücksichtigung der Diebstahlsicherheit, Benutzerfreundlichkeit, Witterungsschutz und geeigneter Positionierung unter Berücksichtigung entsprechender Fachliteratur wie bspw. den Qualitätskriterien für Radabstellanlagen der NÖ Energie- und Umweltagentur.
14. Durchführung von Motivationskampagnen und sonstiger Aktionen zur Förderung des alltagstauglichen Radverkehrs, auch in den Schulen.
15. Ansuchen an die Österr. Bundesbahnen, die zu errichtenden Aufzüge in den Bahnhöfen Ternitz und Pottschach fahrradtauglich zu dimensionieren.

Mittelfristige Maßnahmen bis Ende 2021:

16. Attraktivierung der Überführung der Hochquellenwasserleitung zwischen Bahnstraße und Lautnergasse für Radfahrende.
17. Attraktivierung der Bahnunterführung auf Höhe Schubertgasse durch die nordseitige Errichtung einer Fahrbahnrampe mit max. 6 % Längsneigung bzw. eines fahrradtauglichen Aufzuges.
18. Umbau der bestehenden Fußgängerunterführung an der Stahlwerkstraße durch Errichtung von beidseitigen Fahrradrampen oder fahrradtauglichen Aufzügen im Zuge der Auflassung der schienengleichen Eisenbahnkreuzung Alpengasse.

19. Eintiefung der Unterführung der Hochquellenwasserleitung zwischen Ufergasse und Johann Wegscheider-Straße.
20. Untersuchung der technischen und rechtlichen Varianten für einen Lückenschluss der Radverkehrsanlage F. Dinhobl-Straße auf Höhe Gfiederstraße durch Umgestaltung des Straßenquerschnittes nach Fertigstellung der Planungen über die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit Erarbeitung von Realisierungsvarianten.
21. Untersuchung der Möglichkeit zur Verlängerung der beidseitigen straßenbegleitenden Radwege bzw. alternativer Radverkehrsanlagen entlang der F. Samwaldstraße zwischen Dr. Karl Renner-Straße und dem Kreisverkehr Pottschach.

Langfristige Maßnahmen ab 2022:

22. Im Zuge einer weiteren Bebauung der Freiflächen entlang der Dr. Karl Renner-Straße zwischen F. Samwald-Straße und Siedlung 3 sollen ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen errichtet werden.
23. Setzung von Maßnahmen zur optischen Verkehrsberuhigung (Maximalvariante Begegnungszone) im Nahbereich der Schulen und des Kindergartens Pottschach.
24. Nach dem erforderlichen Grunderwerb Durchbindung der Kreuzäckergasse bis zur Grenzgasse jedenfalls für Radverkehrsanlagen. Im Falle einer Durchbindung auch für den motorisierten Individualverkehr sind entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen anzudenken.

Ternitz, im Oktober 2018

Helmut Million