

Radfahren und Gehen in Melk



Michael Meschik
michael.meschik@boku.ac.at

**Institut für Verkehrswesen,
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur**

Quelle: <https://librileo-gemeinnuetzig.de/eltern/project/strassenverkehr/>

<https://thumbs.dreamstime.com/b/l%C3%B6we-gehen-6236996.jpg>

Radfahren und Gehen in Melk

- (A) Grundsätzliches ...
- (B) Hinter uns die Sintflut?
- (C) Lebenswert. Mobil. Melk
- (D) Radverkehrsförderung
- (E) Fußverkehrsförderung



<https://thumbs.dreamstime.com/b/l%C3%B6we-gehen-6236996.jpg>

Quelle: <https://librileo-gemeinnuetzig.de/eltern/project/strassenverkehr/>

**Das Copyright für alle Abbildungen
liegt bei den angeführten Quellen / Autoren**

Michael Meschik (1960)

- **Technische Ausbildung (Kulturtechnik und Wasserwirtschaft)**
- **Verkehrsplanung, Straßengestaltung, Verkehrskonzepte ...**
- **Mobilitätsforschung, Kosten – Nutzenrechnung**
- **(bedarfsgesteuerter) öffentlicher Verkehr usw.**

Spezialisierung:

- **Aktivverkehr (Fuß- und Radverkehr), Gesundheitsthemen**
- **Verkehr & Umweltauswirkungen
(Klima, Ressourcenverbrauch, Flächenbeanspruchung,
Schadstoffe, Lärm, Verkehrssicherheit usw.)**

Heute dritter Vortrag ...

06. Juni 2008
Melk, kleiner Stadtsaal

21. Oktober 2019
Melk, Tischlerei

Radfahren in Melk – Zustand, Chancen & Potenziale

Meschik, M. (2019, 21.10.2019). Radfahren in Melk – Zustand, Chancen & Potenziale Radverkehr in Melk, Melk.



Quelle: <https://libri-leo-gemeinnuetzig.de/elibem/project/strassenverkehr/>

Anmerkungen zum innerörtlichen Straßenverkehr

*Weichenstellungen
Verkehr im Zentrum*

06. Juni 2008
Melk, kleiner Stadtsaal

Michael Meschik
michael.meschik@boku.ac.at

Michael Meschik
michael.meschik@boku.ac.at

Institut für Verkehrswesen,
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur



Universität für Bodenkultur Wien
Department für Raum, Landschaft
und Infrastruktur
Institut für Verkehrswesen

<https://bar.wikipedia.org>

Radfahren und Gehen in Melk

(A) Grundsätzliches ...

(B) Hinter uns die Sintflut?

(C) Lebenswert. Mobil. Melk

(D) Radverkehrsförderung

(E) Fußverkehrsförderung



<https://thumbs.dreamstime.com/b/l%C3%B6we-gehen-6236996.jpg>

**Das Copyright für alle Abbildungen
liegt bei den angeführten Quellen / Autoren**

Quelle: <https://librileo-gemeinnuetzig.de/eltern/project/strassenverkehr/>

Aufgaben eines Verkehrswesen | Verkehrssystems ?

**(1) Transport von Personen | Gütern | Nachrichten,
nicht Verkehrsmitteln ! (Autos etc.)**

(2) Erreichbarkeit von Zielen gewährleisten

zwecks Ausübung der **5 Daseinsgrundfunktionen**

Wohnen – Arbeiten – Bilden – Versorgen – Erholen

Gilt gleichberechtigt für **alle MENSCHEN**
unter Nutzung **aller VERKEHRSMITTEL**

(3) Prämisse „Nachhaltigkeit“:

**Möglichst geringer Aufwand, geringer Ressourcenverbrauch,
Energieeffizienz pro Transporteinheit (Personen-km, to-km)**

Motorisiert in Melk?

Ja klar! – aber: Im Ortsgebiet LANGSAM, VERKEHRSBERUHIGT!

denn,

Kfz-Verkehr :

- **beansprucht viel mehr Ressourcen als Aktivverkehr (Fuß, Rad), etwa 10-mal mehr Fläche (pro transportierter Person)**
- **verstärkt durch Versiegelung Wasserabfluss und Hochwasser**
- **zahlt verursachte Kosten nicht = schadet der Volkswirtschaft**
- **befeuert die Klimaerwärmung**
- **emittiert Lärm, Feinstaub und jede Menge Schadstoffe**
- **Gefährdet, verletzt und behindert den Aktivverkehr**
- **verursacht Bewegungsmangel und Gesundheitsprobleme**

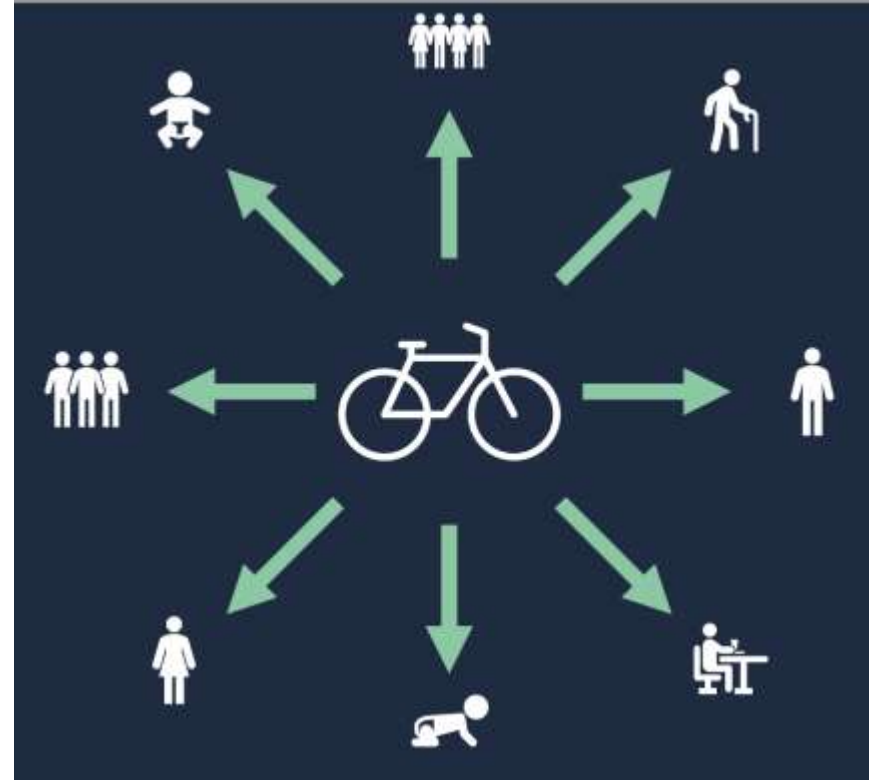
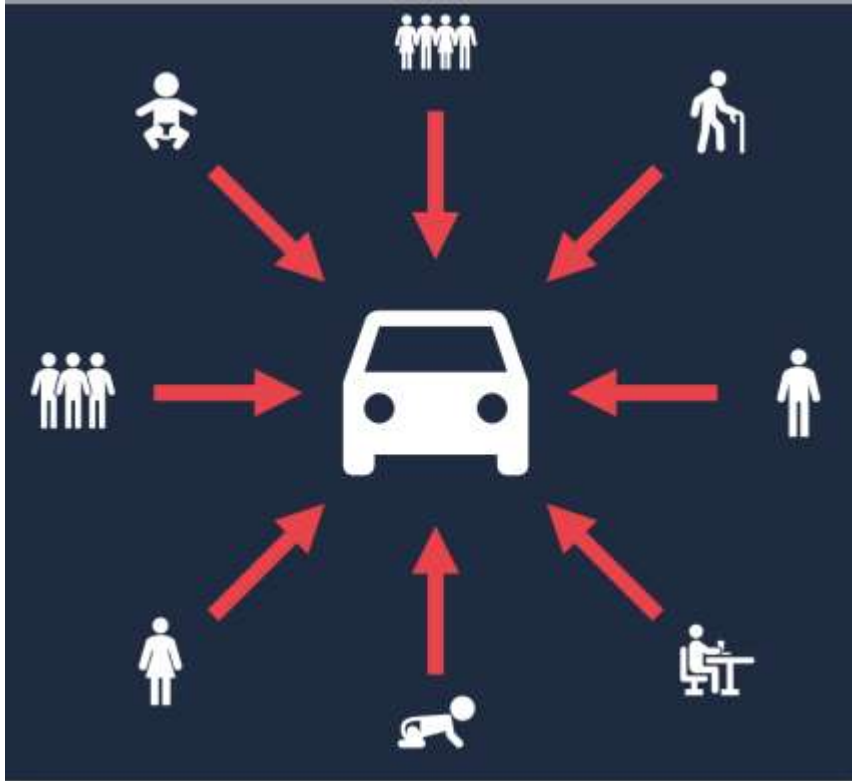
Aktivverkehr (Fuß & Rad) in Melk

Aktivverkehr (Fuß, Rad):

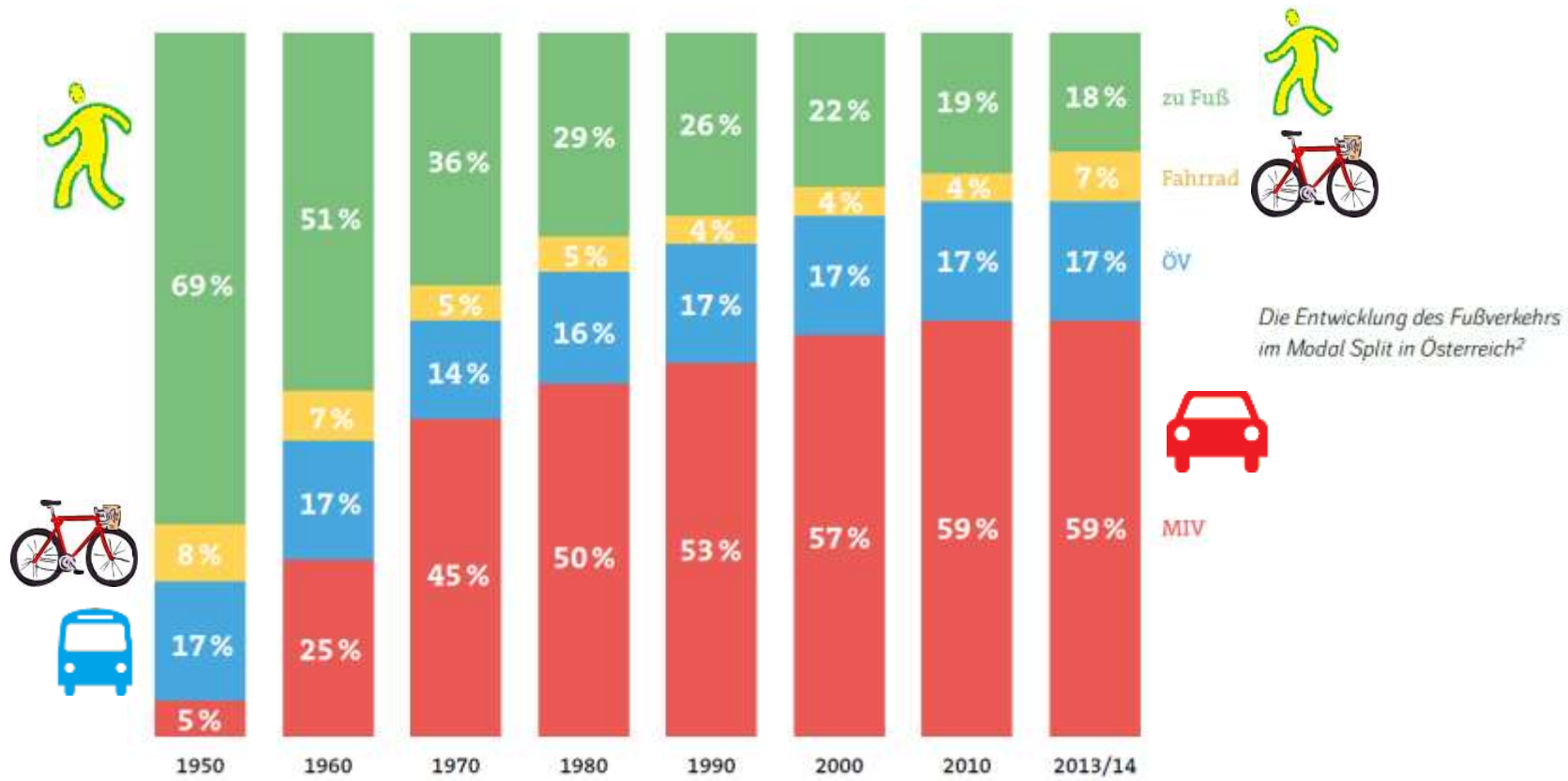
- **verursacht kaum Probleme**
- **schont Ressourcen (etwa ein Zehntel der Fläche von Pkw)**
- **reduziert Versiegelung**
- **stärkt die Volkswirtschaft**
- **emittiert – Nichts**
- **gefährdet und behindert Andere kaum**
- **fördert Bewegung und Gesundheit**

Warum wird dann in Melk immer noch vorrangig für den Kfz-Verkehr geplant und der Aktivverkehr behindert, wo es nur geht ?

Auto ◀ kostet ◀ Gesellschaft ◀ unterstützt ◀ Radfahren



Kfz- Verkehr nimmt zu, aktive Mobilität stirbt aus



Tomschy, R., Hery, M., Sammer, G., Klementschnitz, R., Riegler, S., Föllmer, R., ... Spiegel, T. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Retrieved from Wien: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/
 Zit. In: Bmvit. (2019). Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden. Wien: BMVIT.

Gehen & Radfahren ist in Österreich recht gefährlich ...

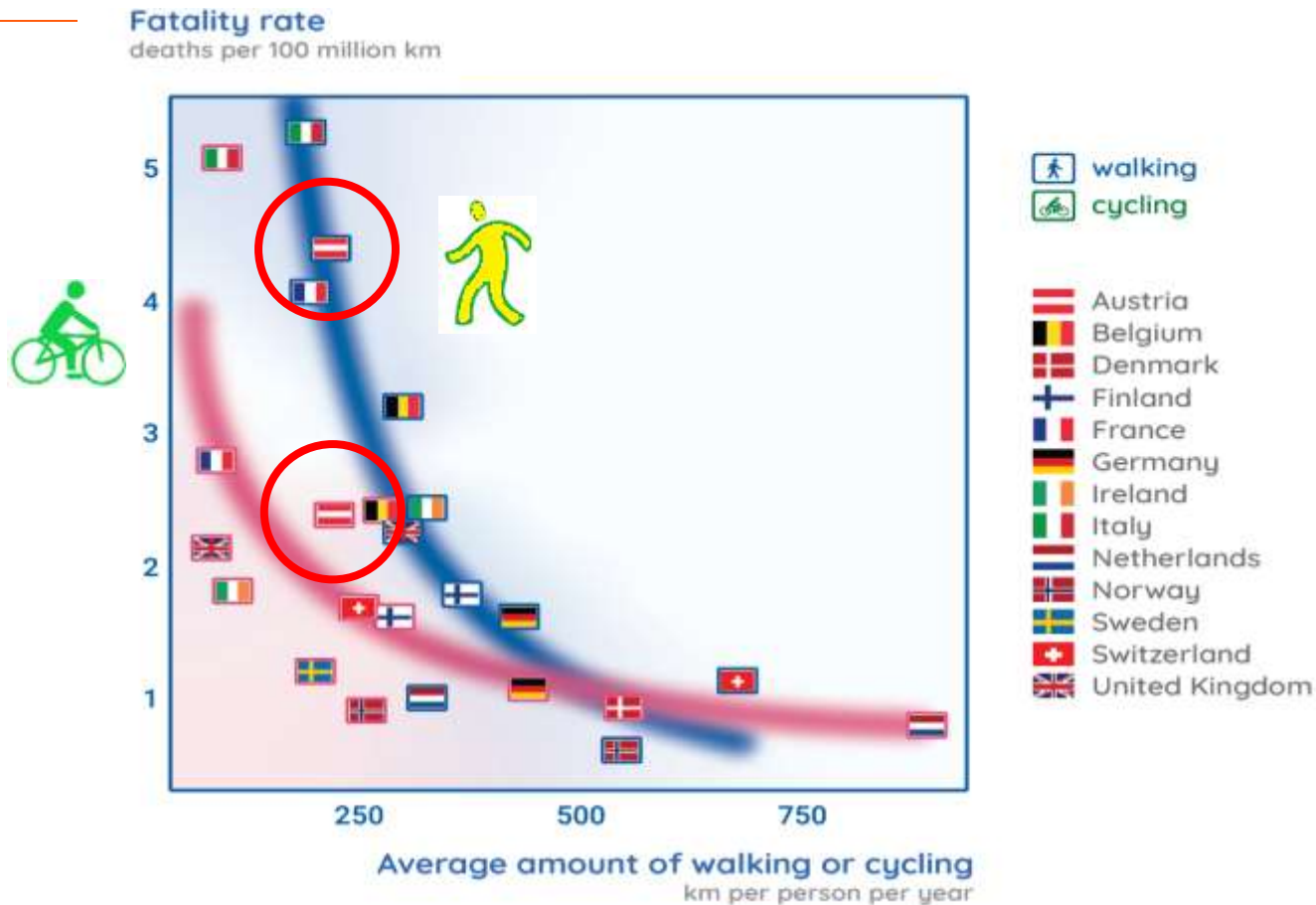


Fig. 7. Rates of fatal cycling and walking crashes (per 100 million km) across selected European countries

World Health Organization. (2022). Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice (9289057882). <https://apps.who.int/iris/handle/10665/354589710>

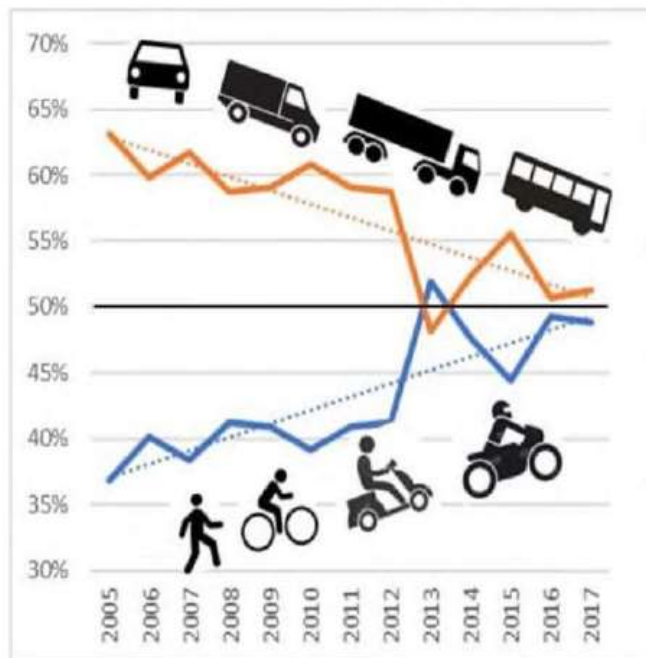
Aus Daten von:

Castro Fernández, A., Kahlmeier, S., & Götschi, T. (2018). Exposure-Adjusted Road Fatality Rates for Cycling and Walking in European Countries (Discussion Paper, Issue. <https://www.itf-oecd.org/exposure-adjusted-road-fatality-rates-cycling-and-walking-europeancountries>)

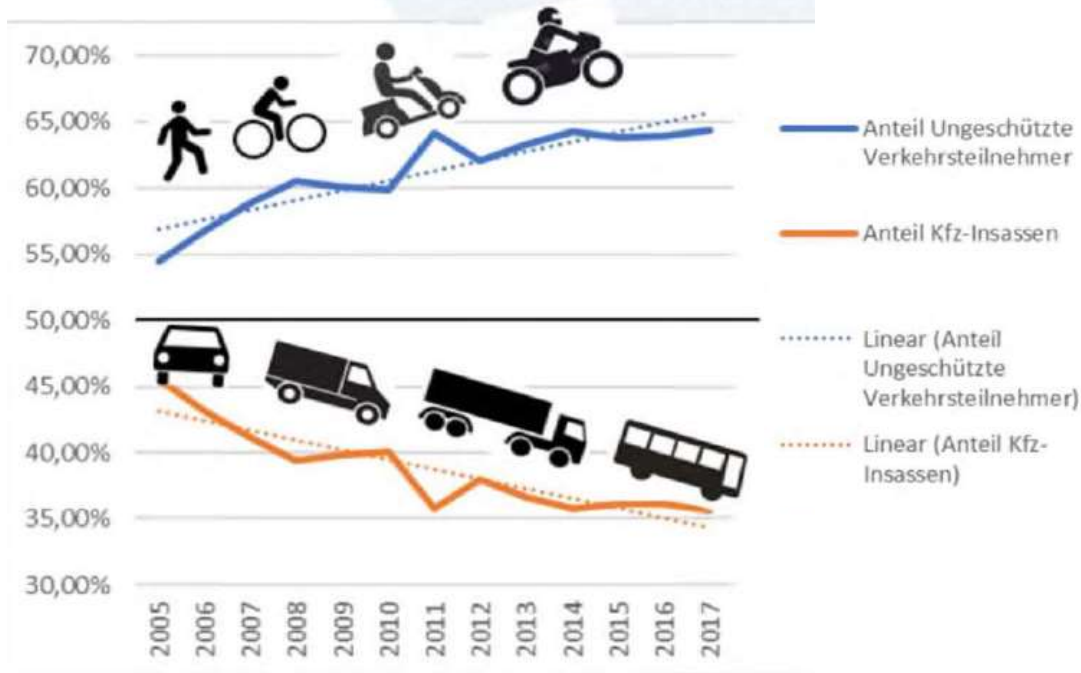
... und wird immer gefährlicher

Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Bearbeitung KFV

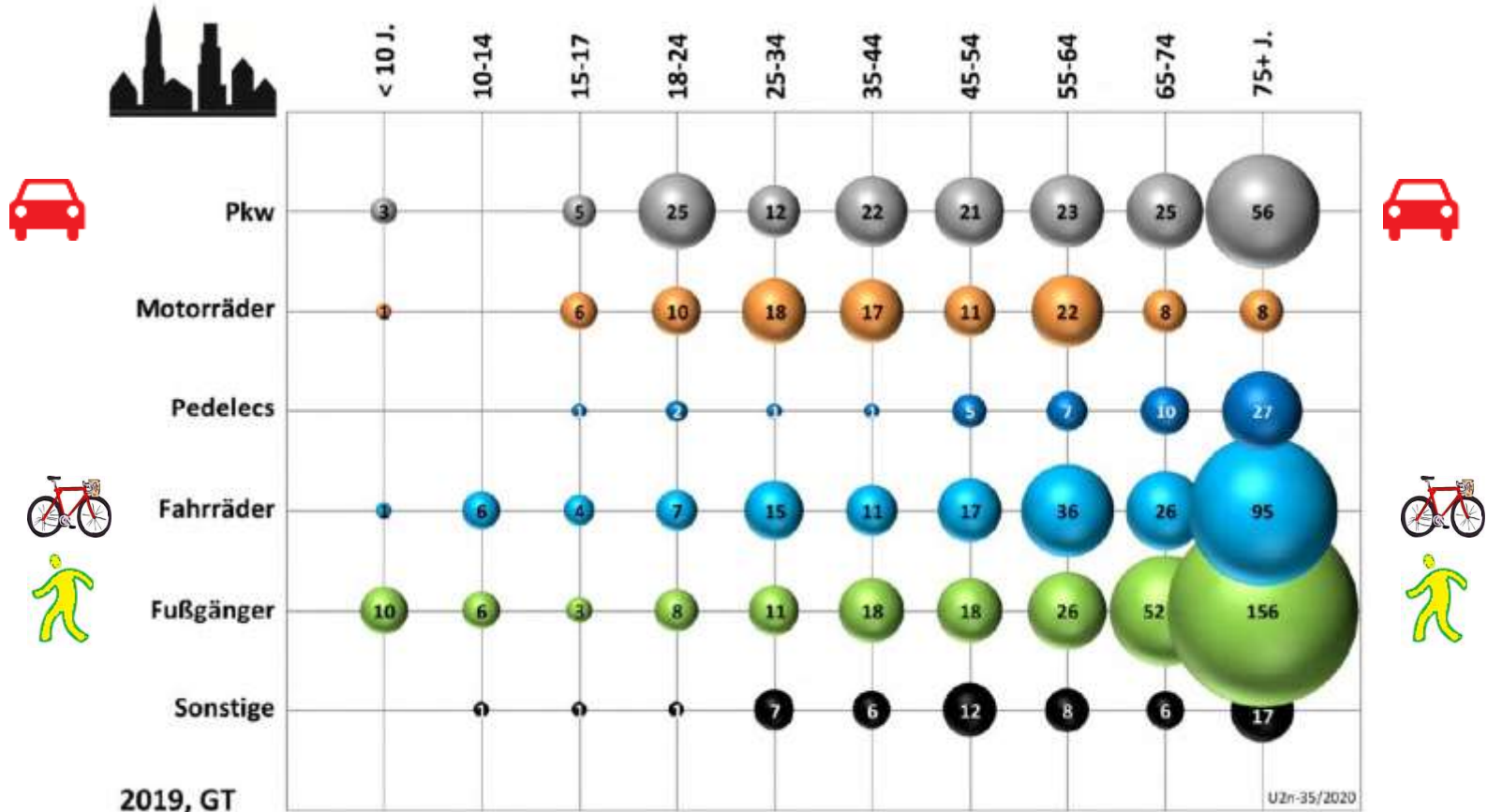
Getötete



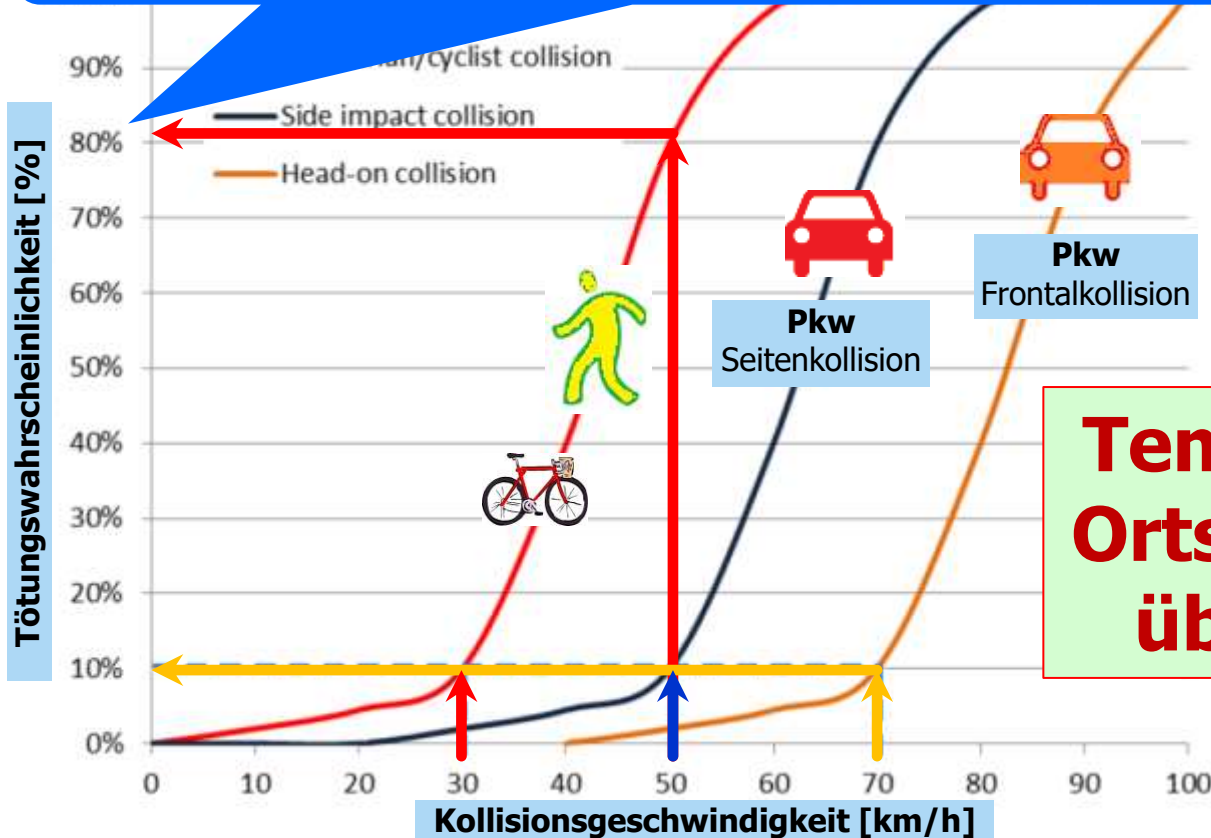
Schwerverletzte



Getötete innerorts nach Alter und Verkehrsbeteiligung (DE)



Kollisionen mit 50 km/h töten Nichtmotorisierte mit hoher Wahrscheinlichkeit (>80%)



Tempo 30 im Ortsgebiet ist überfällig!

Geringe Geschwindigkeit fördert Aktivverkehr



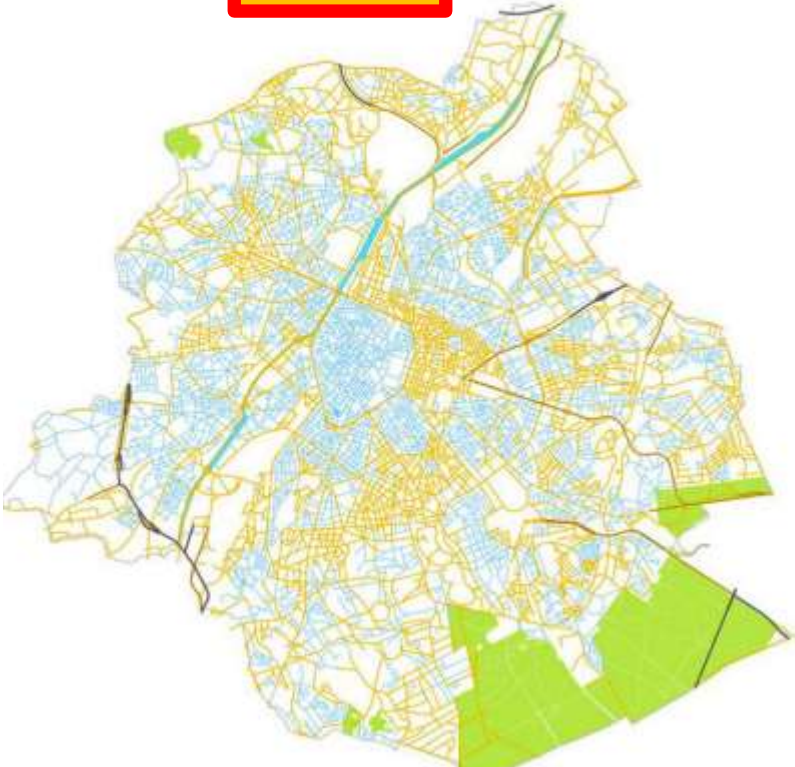
Zustimmung zu Tempo 30 steigt

Im September 1992 wurde in Graz großflächig Tempo 30 (ausgenommen Hauptstraßen) eingeführt. Die Zustimmung der Bevölkerung stieg stark an.

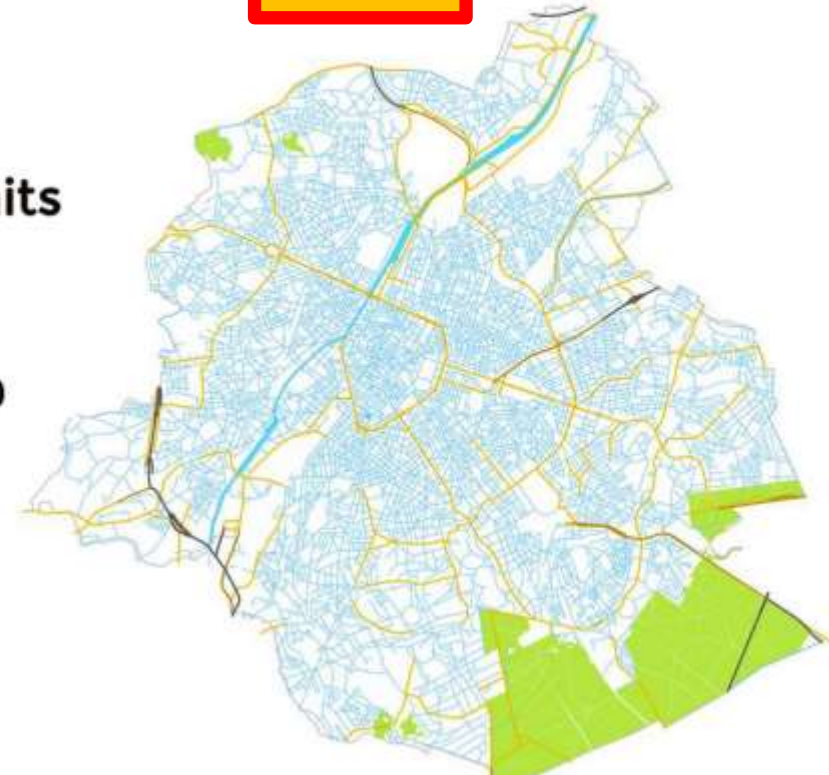


Beispiel Brüssel: ab 2021 flächendeckend Tempo 30

2020



2021

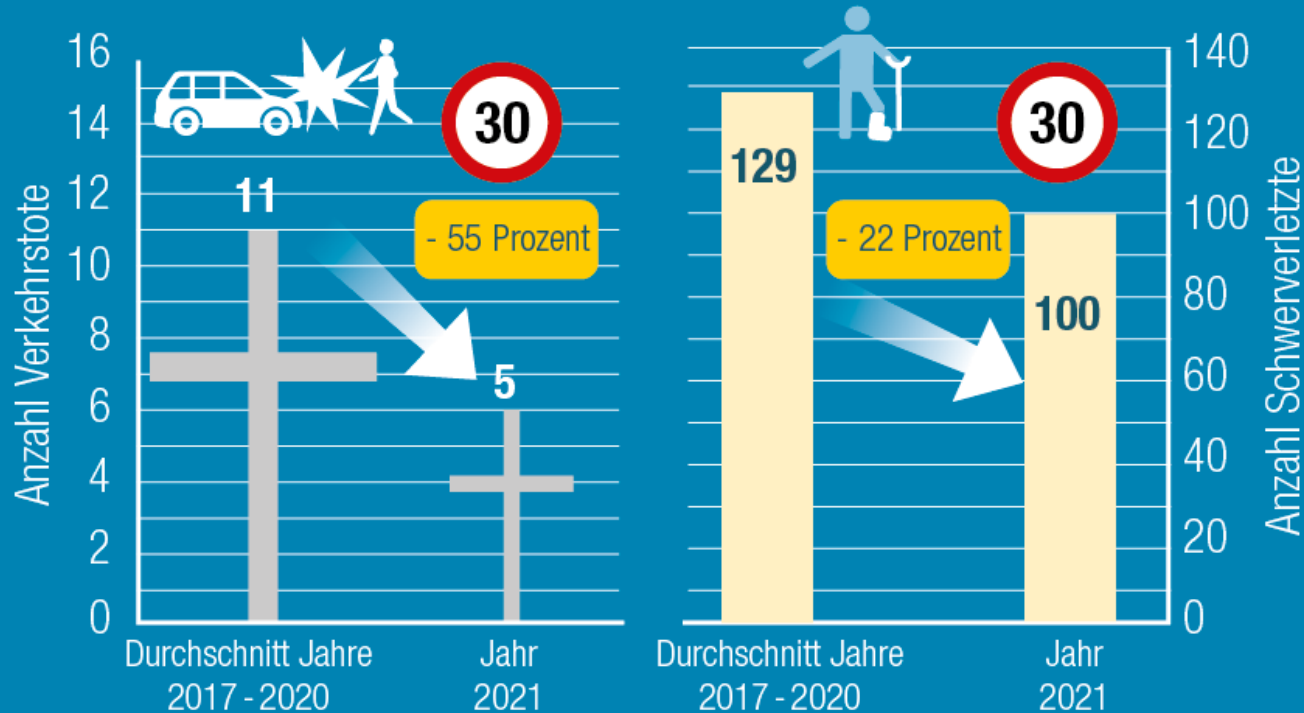


Speed limits

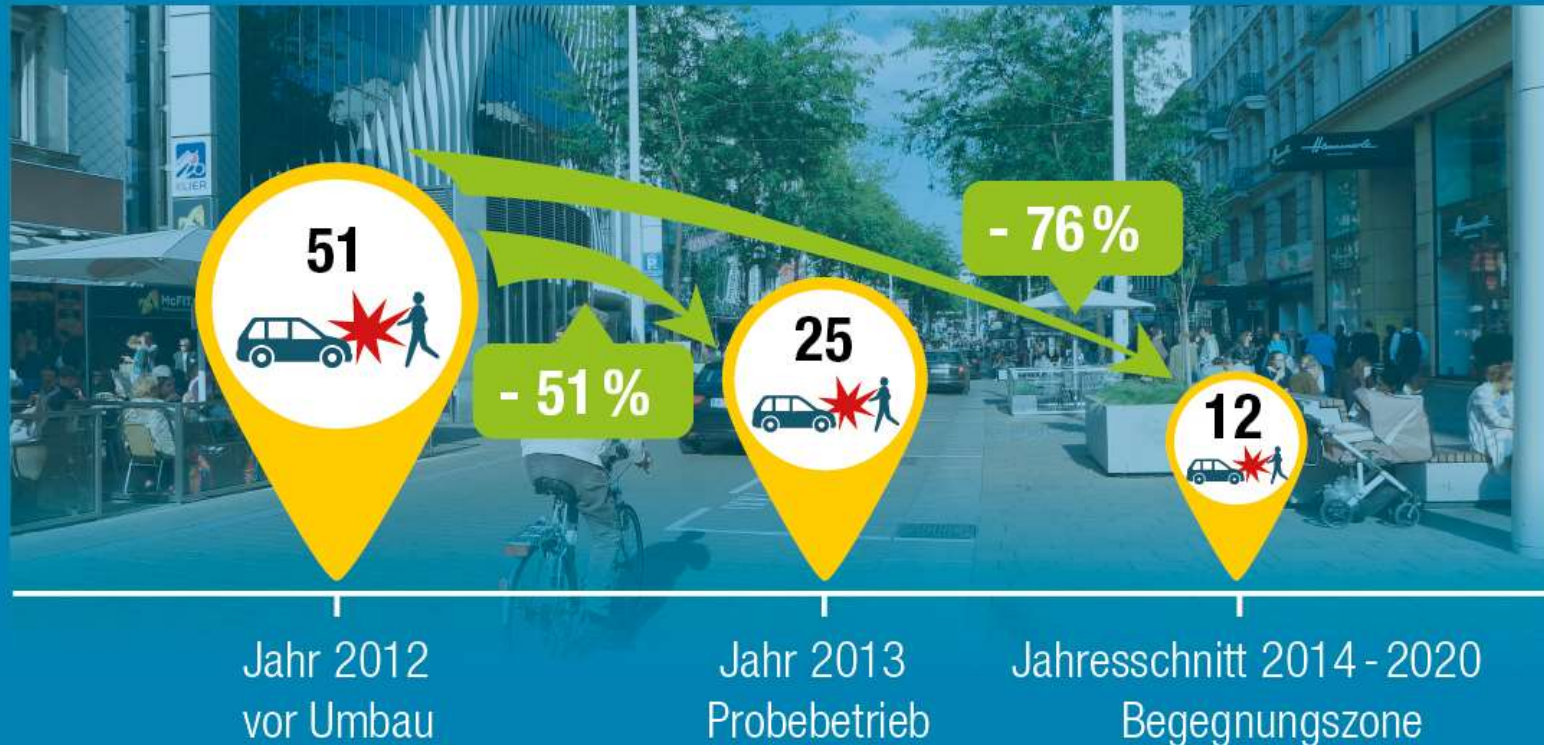
- 30 or less
- 50
- 70
- 90-100-120

Tempo 30 in Brüssel reduzierte die Zahl schwerer Verkehrsunfälle

Im Jänner 2021 wurde in Brüssel flächendeckend Tempo 30 eingeführt.
Vorläufiges Jahresergebnis 2021



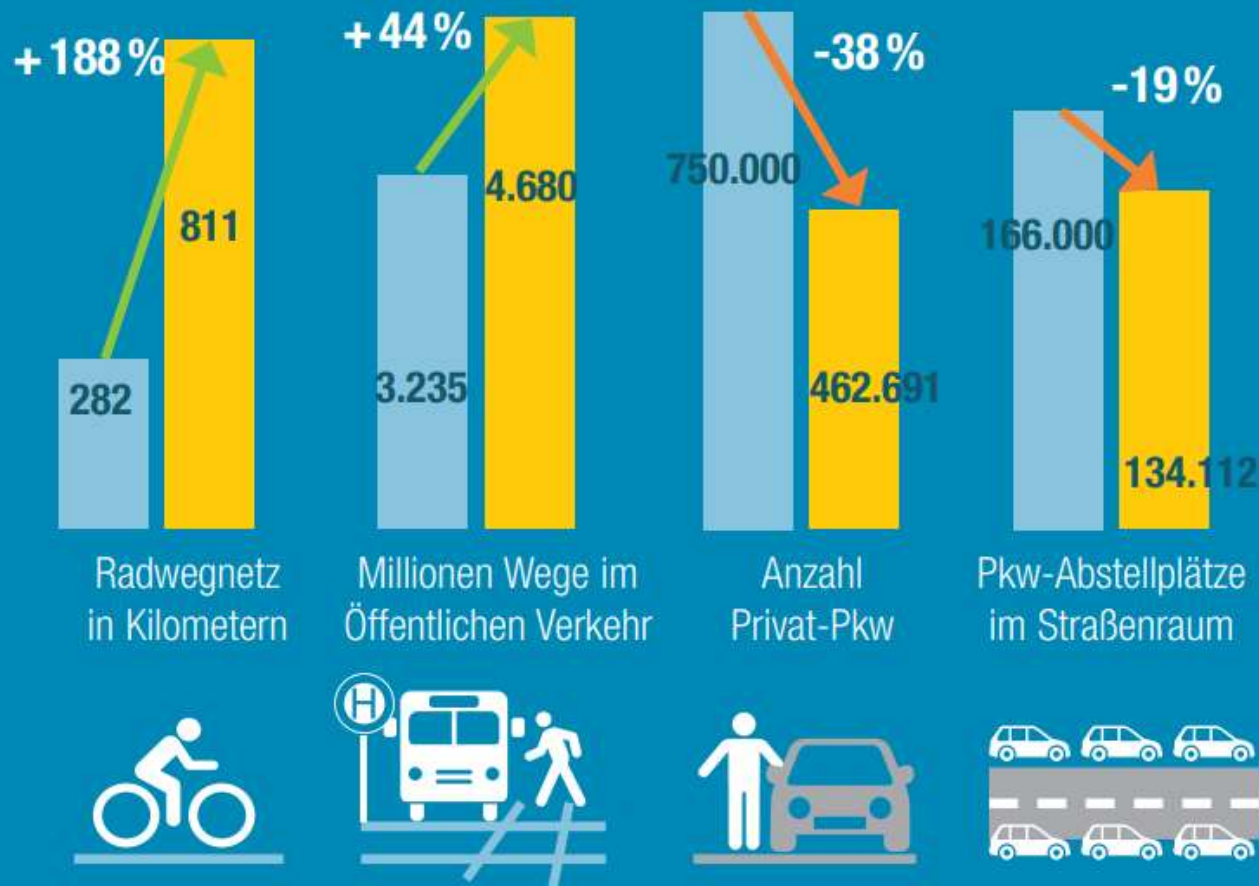
Unfälle mit Personenschaden in der Mariahilfer Straße in Wien



■ Jahr 2003

■ Jahr 2019

Paris als mutiger Vorreiter – Radfahroffensive und Pkw-Stellplatzreduktion



Quelle: APUR 2019*, Mairie de Paris 2016 Grafik: VCO 2021

Anpassungsverhalten des MIV an Verkehrsberuhigung



Transport von 60 Personen: Flächenbedarf

Pkw- Verkehr benötigt je transportierter Person 10x mehr Fläche als alle anderen Mobilitätsformen!



Pkw

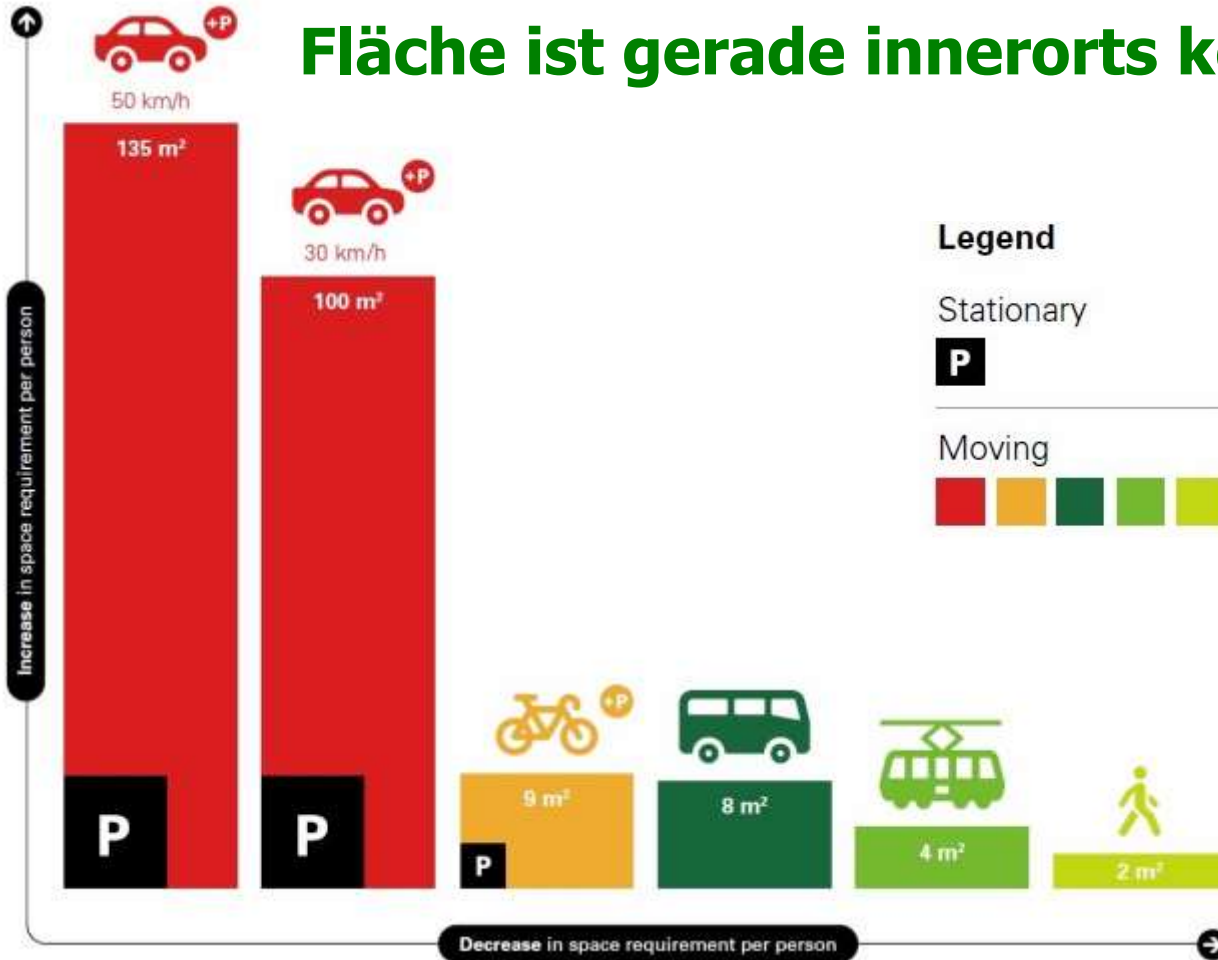


Bus



Fahrrad

Fläche ist gerade innerorts kostbar!



Externe Kosten Mobilität Österreich [€-ct/Pkm]

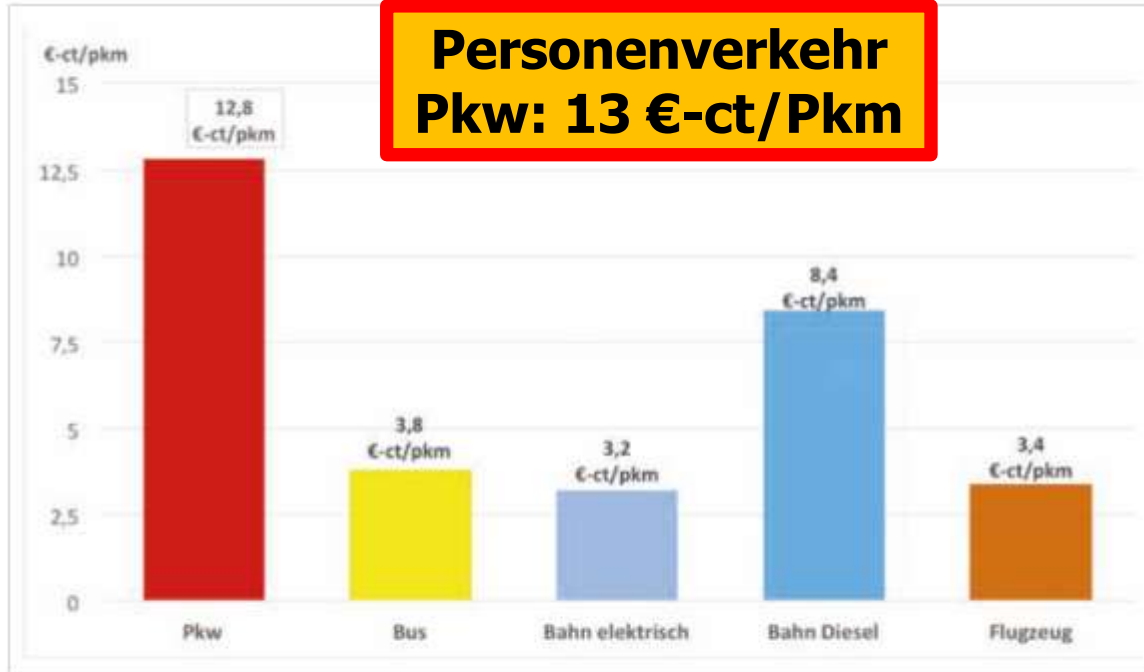


Abbildung 3-1: Spezifische externe Kosten der Verkehrsmittel für den Personenverkehr in Österreich, Bezugsjahr 2016 [EC 2019]

Güterverkehr €-Ct/tkm

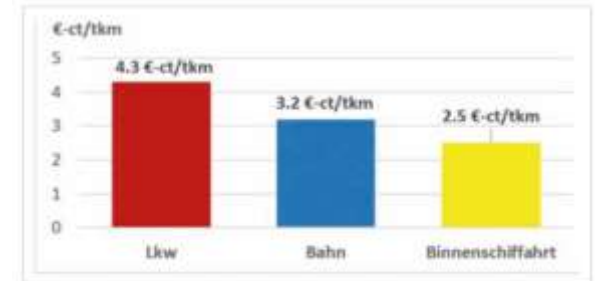


Abbildung 3-2: Spezifische externe Kosten der Verkehrsmittel für den Güterverkehr in Österreich, Bezugsjahr 2016 [EC 2019]

Sammer, G., & Snizek, S. (2021). Ökosoziale Reform der Steuern, Gebühren und staatlichen Ausgaben für den Verkehrs- und Mobilitätssektor in Österreich. In FSV (Ed.). Wien.

Van Essen, H., van Wijngaarden, L., Schrotten, A., Sutter, D., Bieler, C., Maffii, S., Brambilla, M., Fiorello, D., Fermi, F., & Parolin, R. (2020). Handbook on the external costs of transport, version 2019.1.

<https://doi.org/https://op.europa.eu/s/pLqH>, <http://doi.org/10.2832/27212>

Externe Kosten Pkw | Fahrrad | Gehen

Die **gesellschaftlichen Kosten** des **Autofahrens** in der EU belaufen sich auf **€ -0.11 pro km**, während **Fahrradfahren** einen **Nutzen** von **€ +0.18 pro km** und **Gehen** von **€ +0.37 pro km** hat.

In der EU sind dies **Autokosten** von **€ -500 Milliarden pro Jahr**. **Fahrradfahren** entspricht einem volkswirtschaftlichen **Gewinn** von **€ +24 Milliarden pro Jahr** und **Gehen** **€ +66 Milliarden pro Jahr**.



Ecological Economics
Volume 158, April 2019, Pages 65-74

The Social Cost of Automobility, Cycling and
Walking in the European Union

Stefan Gössling ^{a, b, c, d, e, f}, Andy Choi ^g, Katelyn Dekker ^h, Daniel Metzler ^f

Gössling, S. (2022). Externe Kosten sichtbar machen: Vollkosten der Auto-Nutzung und Internalisierung durch CO2-Bepreisung. Wie können die gesellschaftlichen Kosten des Verkehrs reduziert werden?, online. <https://vcoe.at/projekte/vcoe-veranstaltungen/detail/vcoe-fachveranstaltung-wie-koennen-die-gesellschaftlichen-kosten-des-verkehrs-reduziert-werden>

Bewegungsmangel – die Seuche unserer Zeit

90% of children 'set to be couch potatoes'

Denis Campbell, Sunday May 29, 2005
[The Observer](#)

'Children will die before their parents'

James Meikle, May 27, 2004
[The Guardian](#)

**2023:
über 50% der Österreicher:innen sind übergewichtig
Jedes 3. Kind ist zu dick**

HEUTE

AKTUELL IN DEN TAG

Mittwoch, 16. Jänner 2008 | Nr. 841

Quelle: heute 16.01.2008

**Alarmierende Studie:
Jedes 5. Kind zu dick**

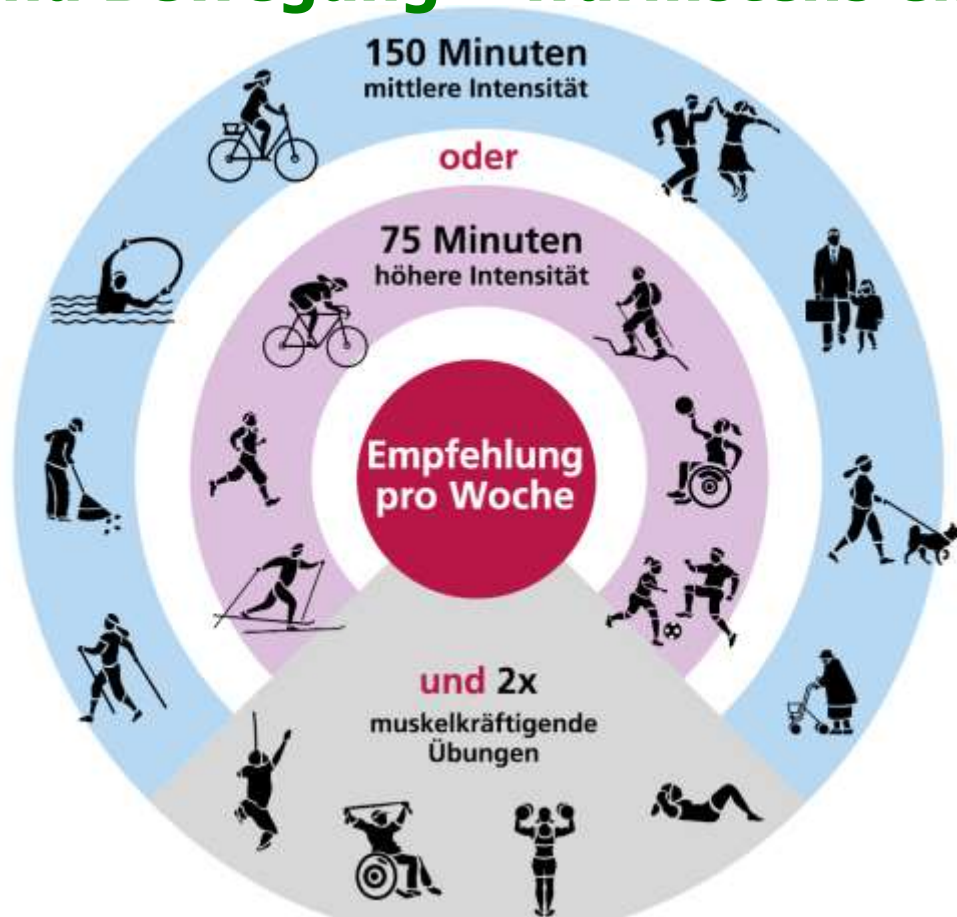
● Wien im Mollig-Ranking auf Platz 1 ● Was die Experten raten – Seite 8



Meikle, J. (2004-05-27). Children will die before their parents. The Guardian.

Ausreichend Bewegung – wärmstens empfohlen!

<https://www.facebook.com/SunLifeUK/videos/279659212625589/UzpfSTEwMDAwNTMyNzY4Mzk4NzoxMDQ2NTQ1Mjc1NTMzMDUy/> (2 Min, 3.03.2019)

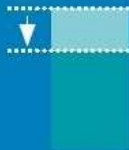


Quelle: Fonds gesundes Österreich; <https://www.gesundheit.gv.at/service/broschueren/bewegung-infomaterial>

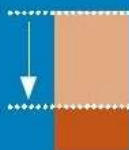
Gesundheitsnutzen von PA (Physischer Aktivität)

What are the health benefits of physical activity?

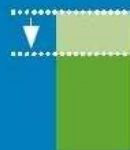
Regular physical activity reduces your risk of...



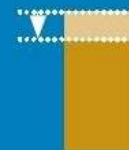
Dementia by up to
30%



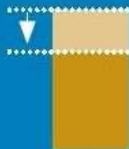
Hip fractures by up to
68%



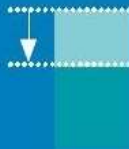
Depression by up to
30%



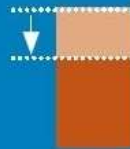
Breast cancer by
20%



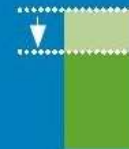
Colon cancer by
30%



Type 2 diabetes
by up to
40%



Cardiovascular
disease by up to
35%

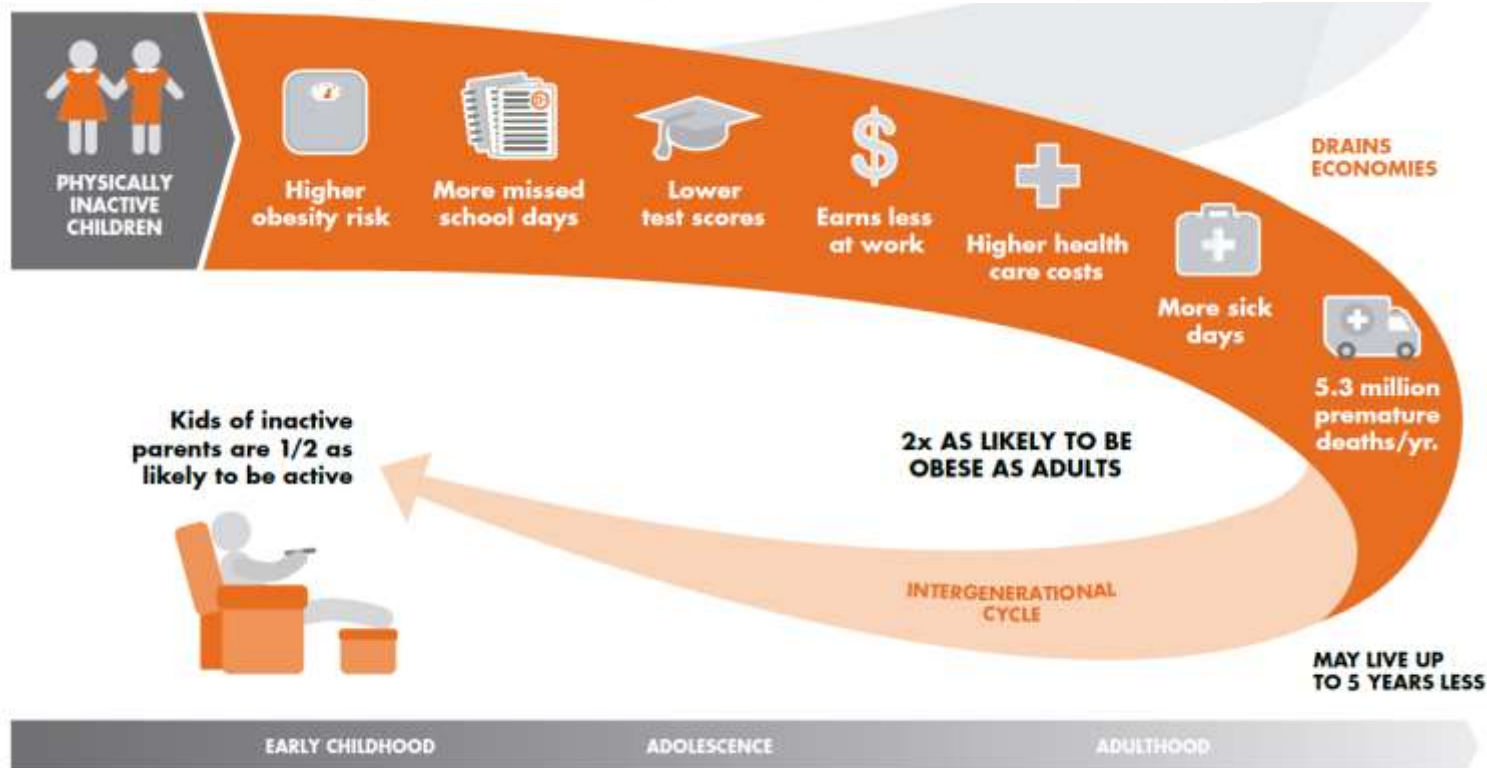


All-cause mortality by
30%

Physische Inaktivität – Langzeitwirkungen

fig 4 THE COMPOUNDING COSTS OF PHYSICAL INACTIVITY OVER A LIFETIME

Physical inactivity perpetuates a deadly cycle that begins to take hold very early in life.



Nochmals: Aktivverkehr (Fuß & Rad) in Melk

Warum wird dann in Melk immer noch vorrangig für den Kfz-Verkehr geplant und der Aktivverkehr behindert, wo es nur geht ?

Radfahren und Gehen in Melk

(A) Grundsätzliches ...

(B) Hinter uns die Sintflut?

(C) Lebenswert. Mobil. Melk

(D) Radverkehrsförderung

(E) Fußverkehrsförderung



<https://thumbs.dreamstime.com/b/l%C3%B6we-gehen-6236996.jpg>

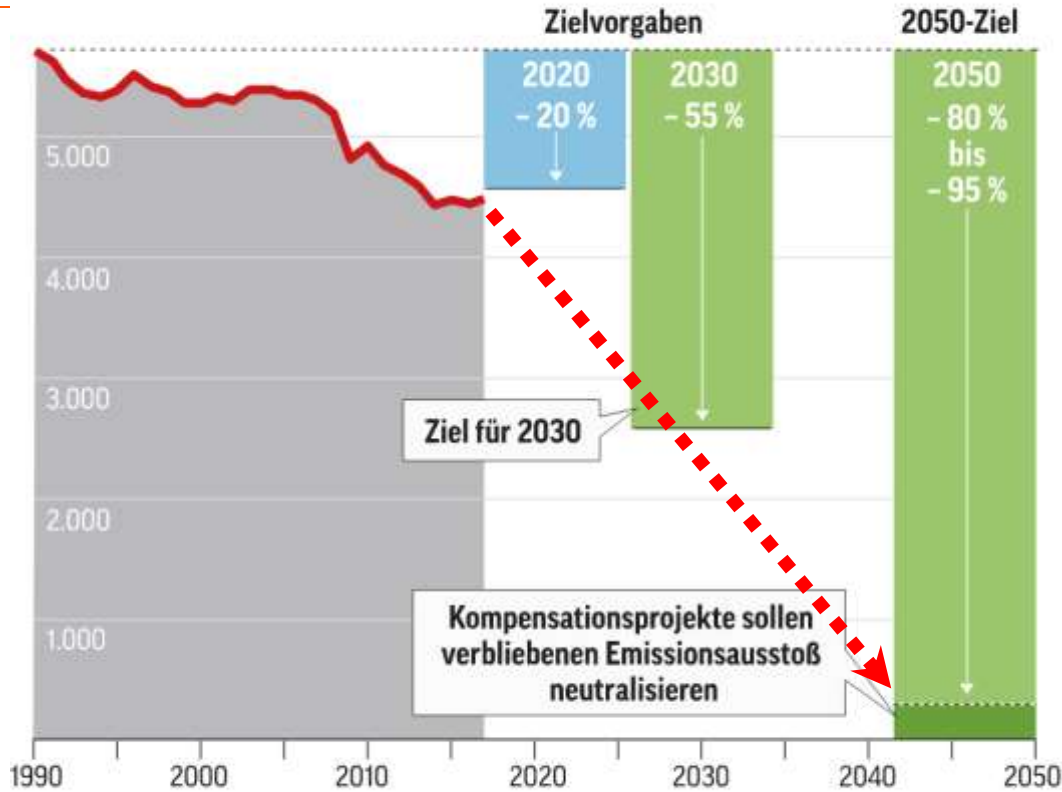
Quelle: <https://librileo-gemeinnuetzig.de/eltern/project/strassenverkehr/>

**Das Copyright für alle Abbildungen
liegt bei den angeführten Quellen / Autoren**

Europas ehrgeiziger Klimaplan

Treibhausgas-Emissionen in der EU in Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent

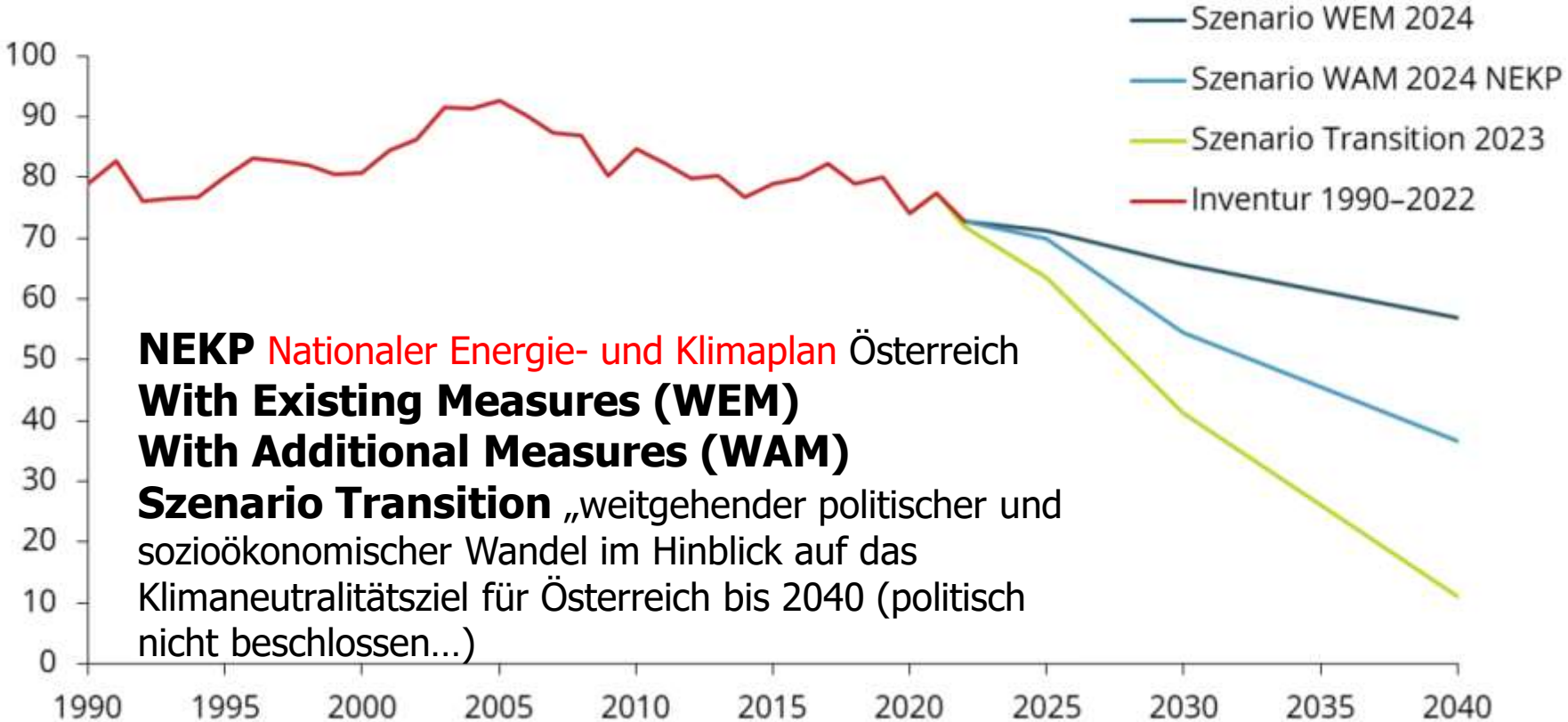
„Fit for 55“



Klimapolitische Absichten der EU

Österreich: NEKP enthält keine verbindlichen Maßnahmen

THG-Emissionen: Inventur 1990-2022 und Szenarien

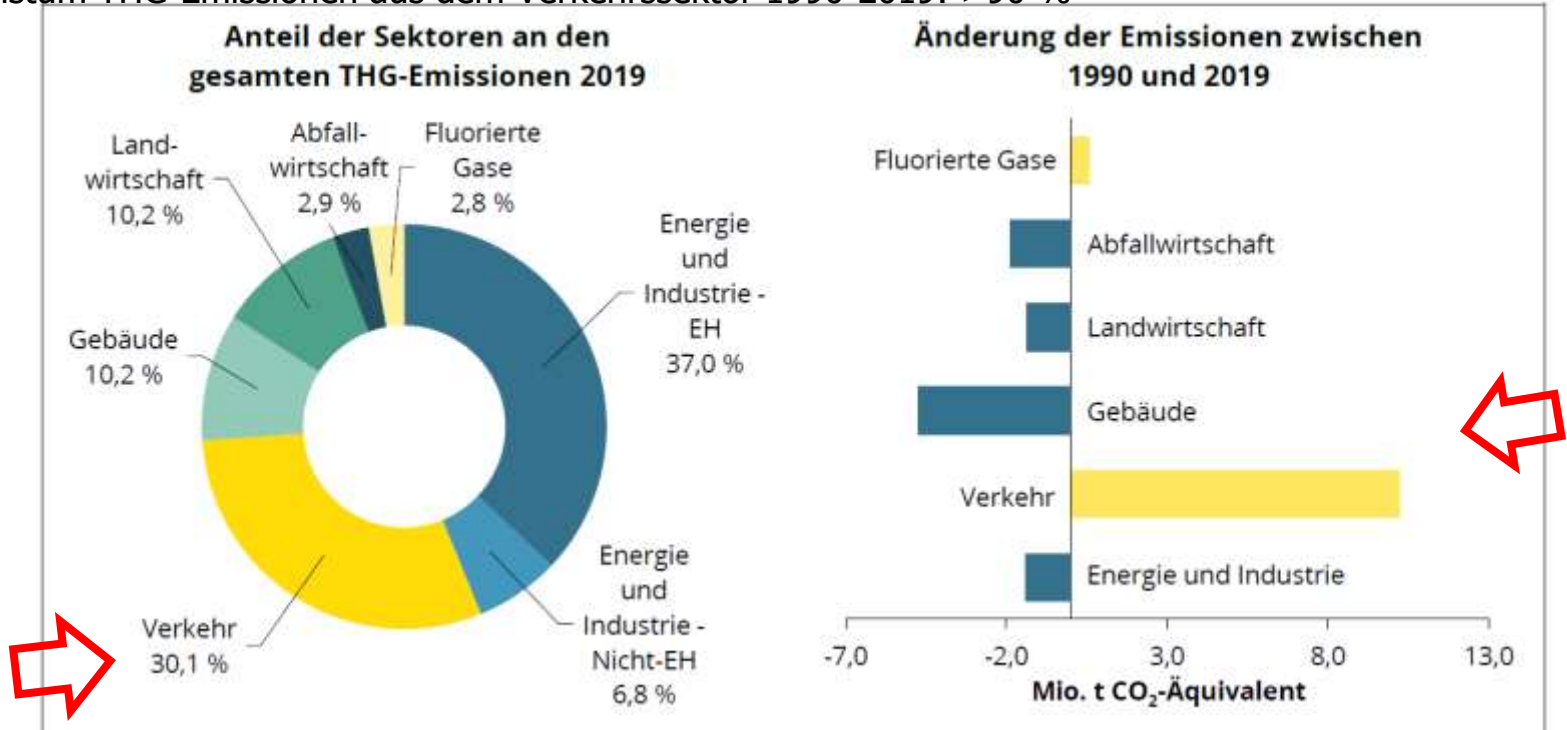


NEKP Nationaler Energie- und Klimaplan Österreich
With Existing Measures (WEM)
With Additional Measures (WAM)
Szenario Transition „weitgehender politischer und sozioökonomischer Wandel im Hinblick auf das Klimaneutralitätsziel für Österreich bis 2040 (politisch nicht beschlossen...)“

BMK. (2024). Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich; Periode 2021-2030. file:///E:/_Downloads/NEKP_Aktualisierung_2023_2024_final.pdf

THG-Emissionen nach Sektoren (2019)

- THG-Emissionen aus dem Straßenverkehr sind weiterhin ungelöstes Problem
- >30 % der THG-Emissionen Österreichs entstammen dem Verkehrssektor
- Wachstum THG-Emissionen aus dem Verkehrssektor 1990-2019: >90 %



Massiver Anstieg der Zersiedelung in Österreich

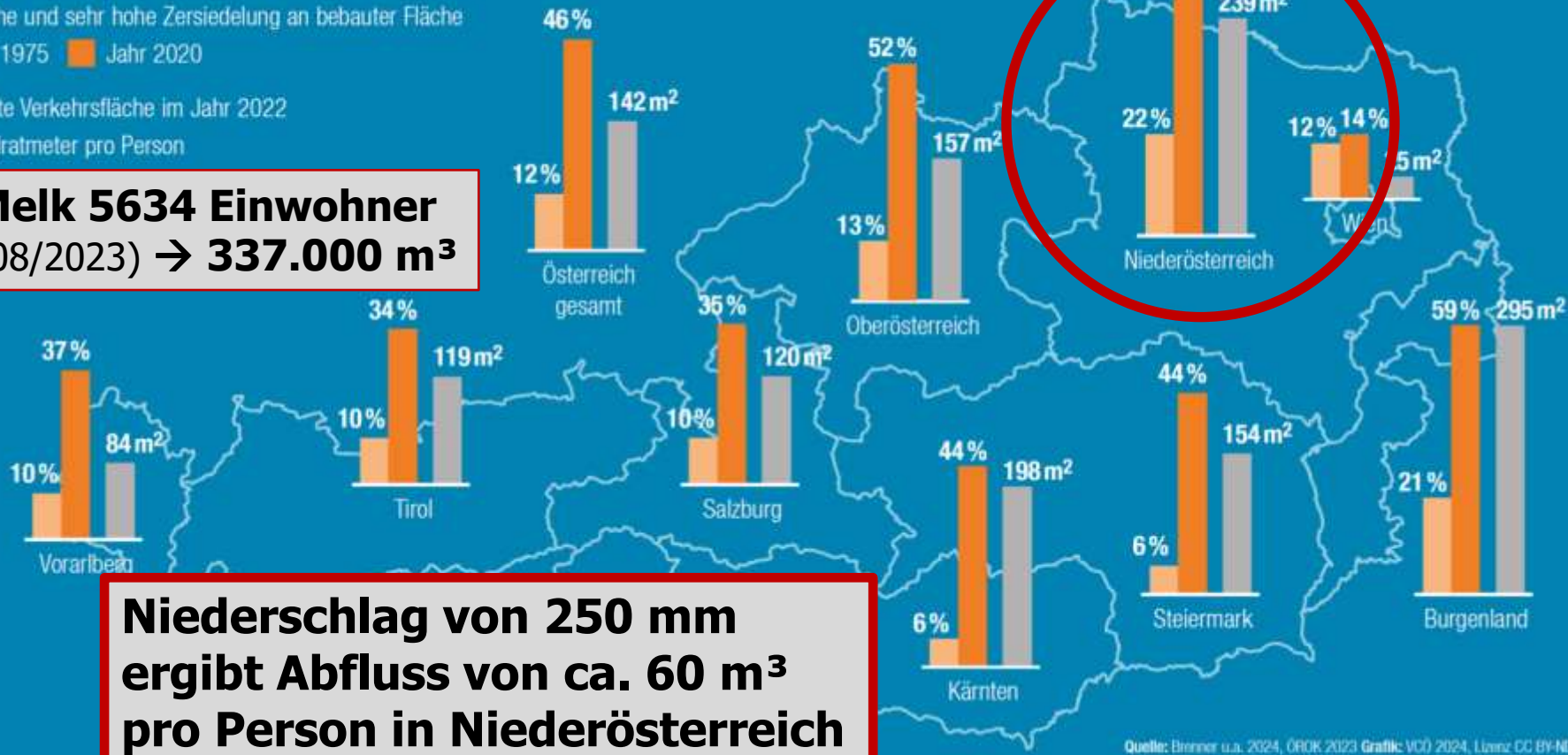
Anteil hohe und sehr hohe Zersiedelung an bebauter Fläche

■ Jahr 1975 ■ Jahr 2020

Versiegelte Verkehrsfläche im Jahr 2022

■ Quadratmeter pro Person

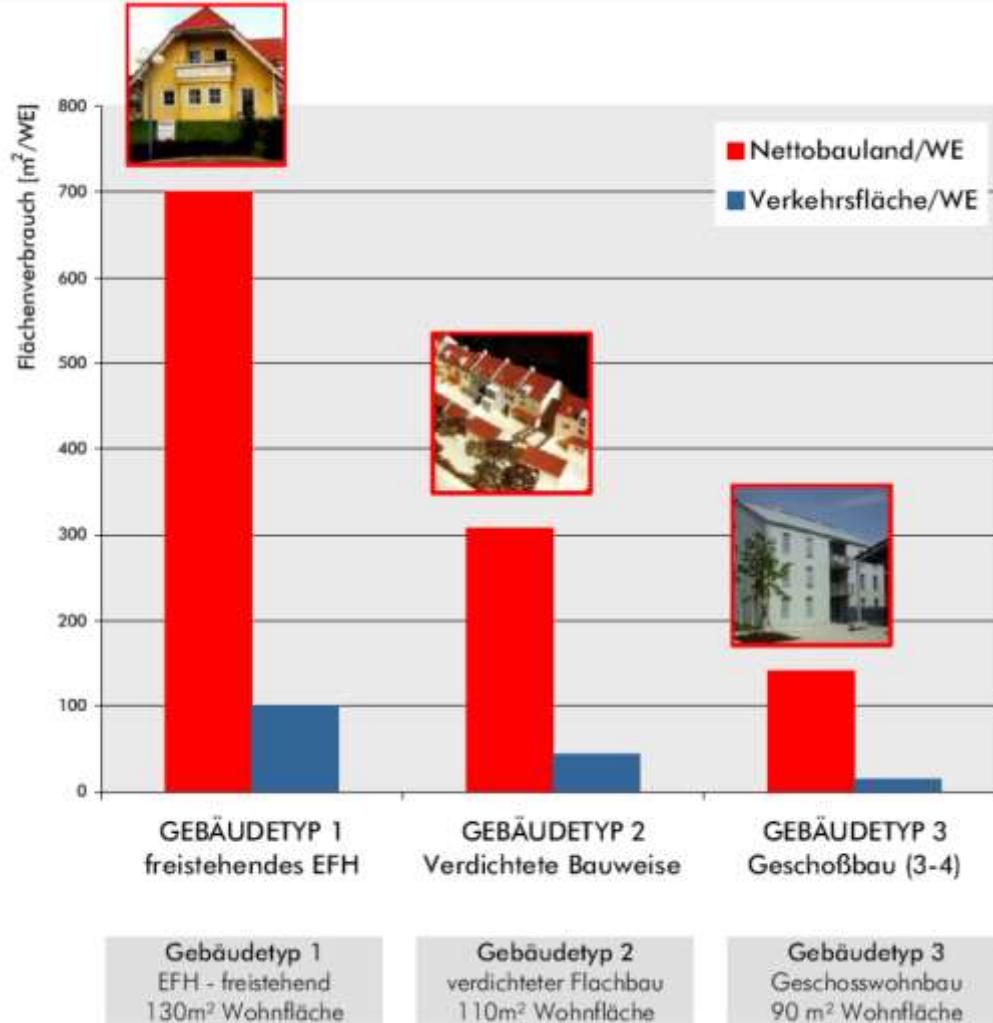
**Melk 5634 Einwohner
(08/2023) → 337.000 m³**



**Niederschlag von 250 mm
ergibt Abfluss von ca. 60 m³
pro Person in Niederösterreich**

Quelle: Brenner u.a. 2024, ÖROK 2023 Grafik: VCO 2024, Lizenz CC BY-ND

Flächenverbrauch und Besiedelungsform bzw. Gebäudetyp

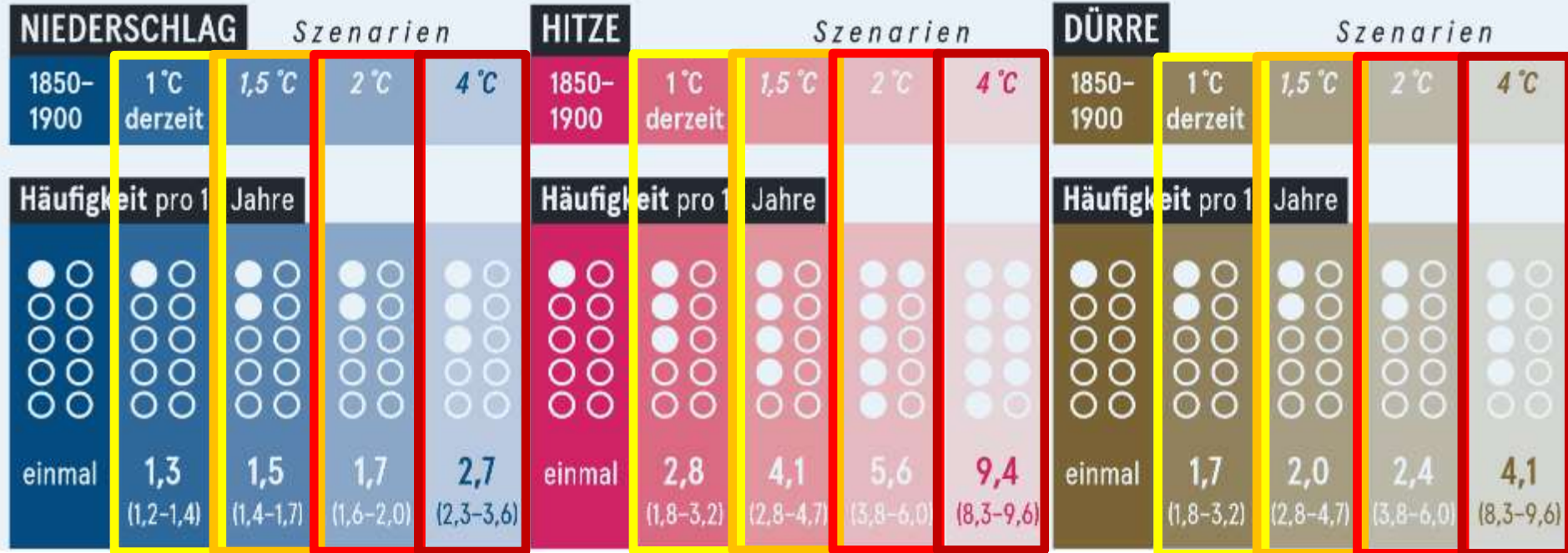


Cervený, M., Schweighofer, M., & Veigl, A. (2011). Projekt ZERSiedelt; Zu EnergieRelevanten Aspekten der Entstehung und Zukunft von Siedlungsstrukturen und Wohngebäudetypen in Österreich (822099); Ermittlung der „Support Measures“ für den Wohnbau; Zusammenhänge zur Zersiedelung in Österreich Empfehlungen zur „Ökologisierung“. https://www.oegut.at/downloads/pdf/e_zersiedelt_ap3_eb.pdf

Klimawandel wird Extremereignisse noch mehr verstärken

Quelle: IPCC · Grafik: „Die Presse“ · PW

Extremwetter



Auer, M. (2024, 2024-09-16). „Die Welt brennt und ertrinkt zugleich“. die presse, IPCC. (2023). Synthesis Report of the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. <https://www.ipcc.ch/ar6-syr>

Parkplatz Donauspitz → Versiegelung, soziale Kosten ...



Rollföhrenstraße - vorher



Rollfahrestraße – 2019 vorgeschlagene Möglichkeiten



Rollföhrenstraße - nachher



**Doppelter Flächenverbrauch –
versiegelte Fläche verdoppelt,
doppelter Regenabfluss ...**

Rollföhrenstraße – sinnwidrige Verkehrsorganisation



Begegnungszone (Österr. seit StVO-Novelle 2013, nach Schweizer Vorbild)

„Begegnungszone: eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, ...“ (StVO § 2 Abs. 1 Z2a)

Höchstgeschwindigkeit **T20**, (T30 nicht zu rechtfertigen!)

Abstellen von Kraftfahrzeugen nur an gekennzeichneten Stellen

Lenker von Fahrzeugen dürfen Fußgänger & Radfahrer weder gefährden noch behindern, entsprechender seitlicher Abstand

Fußgänger dürfen gesamte Fahrbahn benützen, Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern

bauliche Einrichtungen in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig (Verkehrssicherheit gefördert, erlaubte Höchstgeschwindigkeit unterstützt).

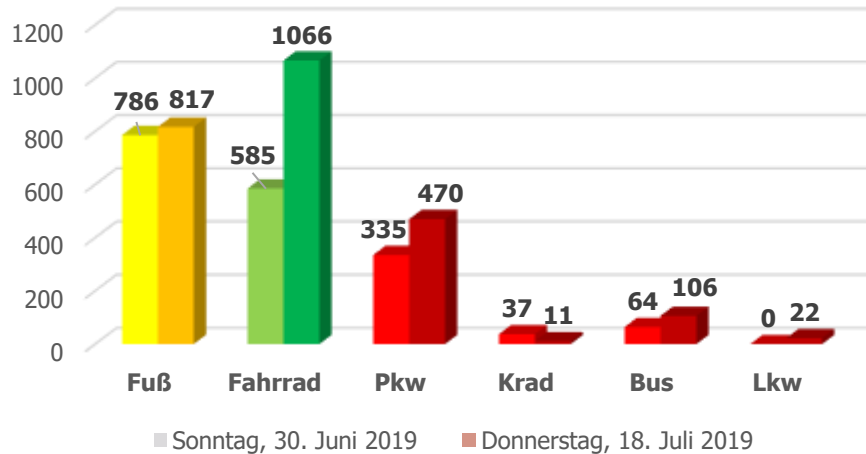
Wichtig: „**Torwirkung**“ am Anfang / Ende

Ausgewogenes **Verhältnis Kfz ◀▶ NMV**

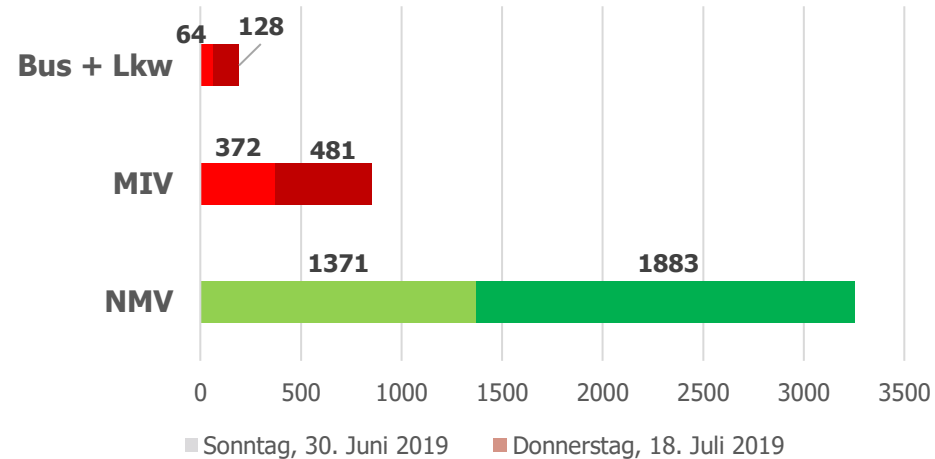


Verkehrszählungen Rolfährestraße

Verkehrsmittel



Verkehrsmittel



**Mehr als 3x so viele
Fahrräder und Fußgänger als **Motorisierte****

Quelle: Händische Zählungen Radlobby Melk

z.B. Abbe Stadler-Gasse, da kann man viel entsiegeln



Woanders geht´s: Nibelungenplatz in Tulln entsiegelt



Ziele für die Verkehrswende in Baden-Württemberg



**VERDOPPLUNG DES
ÖFFENTLICHEN VERKEHRS**



**JEDES ZWEITE AUTO FÄHRT
KLIMANEUTRAL**



**JEDE ZWEITE TONNE FÄHRT
KLIMANEUTRAL**



**EIN FÜNFTEL WENIGER KFZ-VERKEHR
IN STADT UND LAND**



**JEDER ZWEITE WEG SELBSTAKTIV
ZU FUSS ODER MIT DEM RAD**

Radfahren und Gehen in Melk

- (A) Grundsätzliches ...
- (B) Hinter uns die Sintflut?
- (C) Lebenswert. Mobil. Melk**
- (D) Radverkehrsförderung
- (E) Fußverkehrsförderung



<https://thumbs.dreamstime.com/b/l%C3%B6we-gehen-6236996.jpg>

Quelle: <https://librileo-gemeinnuetzig.de/eltern/project/strassenverkehr/>

**Das Copyright für alle Abbildungen
liegt bei den angeführten Quellen / Autoren**

Verkehrskonzept Melk 2023



Lebenswert.

Mobil.

Melk

**Vieles darin gut,
Einiges abzulehnen**

Ziele im Mobilitätskonzept



Den öffentlichen Raum neu gestalten, und dabei vor allem für Menschen, die zu Fuß gehen – unter Berücksichtigung der Inklusion – und auch dem Radverkehr mehr Platz und mehr Sicherheit schaffen.



Dafür sorgen, dass ganz Melk im öffentlichen Verkehr – mit Bahn, Bus und Flex ÖV – gut erreichbar ist.



Ein attraktives Radwegenetz schaffen – mit Verbindungen in die Katastralgemeinden und Anbindung an das Radschnellwegenetz des Landes Niederösterreich.



In neuen Stadtentwicklungsgebieten und generell im Wohnbau eine zukunftsweisende Mobilität sicherstellen, mit einer nach der Lage im Stadtgebiet angepassten Stellplatzverpflichtung – verbunden mit alternativen Mobilitätsangeboten – und Vorgaben für die Gestaltung des Umfeldes.

Ziele im Mobilitätskonzept



Ein attraktives Radwegenetz schaffen – mit Verbindungen in die Katastralgemeinden und Anbindung an das Radschnellwegenetz des Landes Niederösterreich.



Innerörtliche Radverbindungen (?)

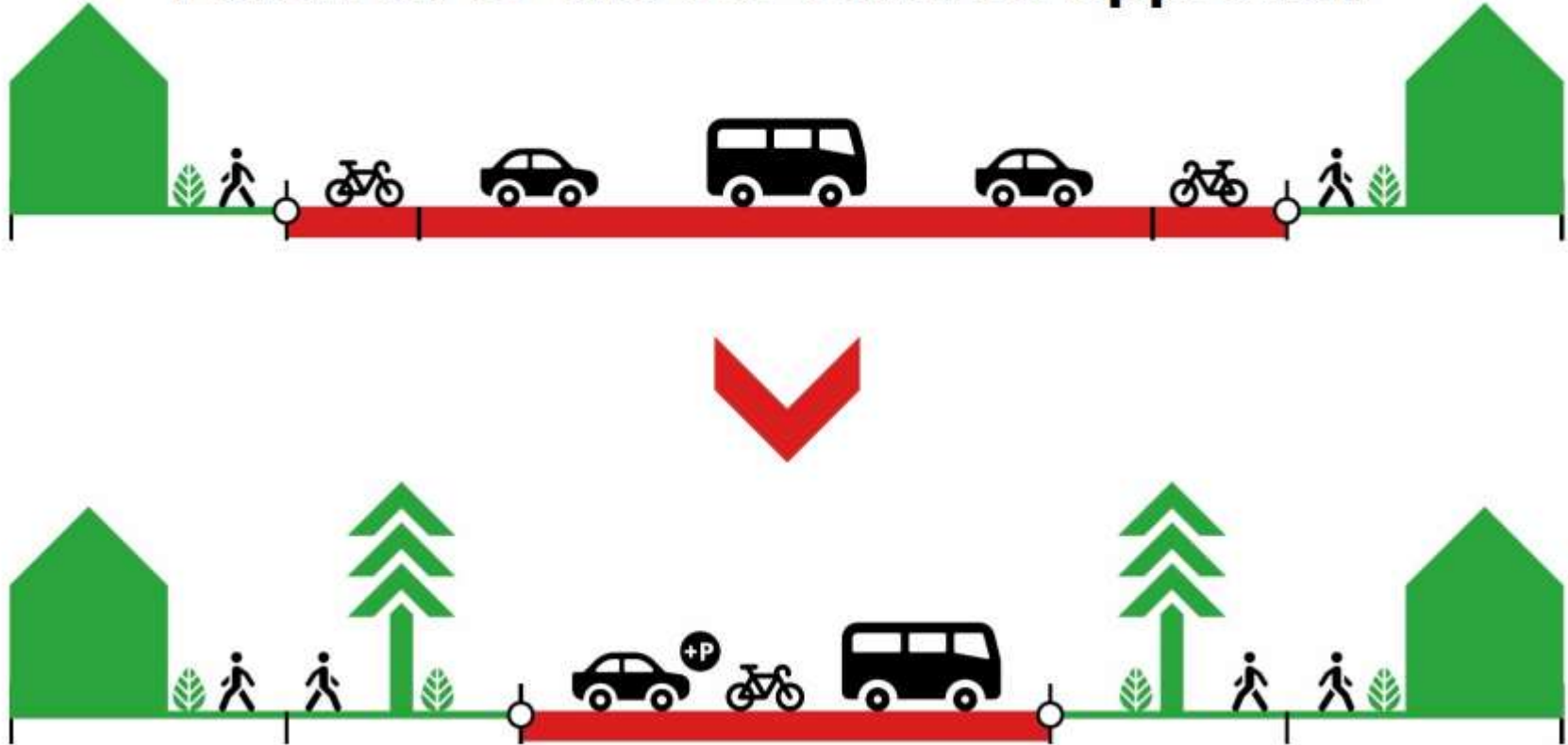
Fußverkehr fehlt bei den Zielen (?)



Glaubhafte Mobilitätspolitik verknüpft Ziele mit Handlungen – als besondere, dringende und/oder wichtige Schwerpunkte oder als Maßnahmen, die kontinuierlich umgesetzt werden sollen.

Stadt Groningen formuliert Mobilitätskonzept drastischer

Farewell to the car-centred approach



Fußwegenetz – Grundsätze

- » Das Fußwegenetz hat sich an den potenziellen Ziel- und Quellpunkten bzw. den sich daraus ergebenden Wunschlinien zu orientieren.
- » Im dichtbebauten Stadtgebiet sind beidseitige Gehsteige anzustreben, mit einer Regelbreite von 2,0 m und Zuschlägen, wenn der Gehsteig direkt an einen Schrägparkstreifen angrenzt.
- » Vorhandene Barrieren (z.B. komplizierte Verkehrslösungen, Umwege, Niveauunterschiede) sollen als längerfristige Aufgabe kontinuierlich beseitigt bzw. überwunden werden, unter anderem im Zuge von Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekten.
- » Beim Winterdienst darf auf Fußwege nicht vergessen werden. Die ausreichende Beleuchtung von Fußwegen in Parks und entlang von Grünzügen soll dabei helfen, diese Achsen auch bei Dunkelheit und im Winter als attraktive Abschnitte im Fuß- bzw. Radwegenetz zu etablieren.
- » Mehrfachnutzung des öffentlichen Raumes in Stadtentwicklungsgebieten, etwa als Begegnungszonen, Fußgängerzonen oder Wohnstraßen.

Radverkehrsnetz für Alltagsverkehr tauglich?

1.2.3 Radverkehr

Eine der bekanntesten Fahrradstrecken in Melk ist der Donauradweg als Teil des EuroVelo 6. In der Stadt selbst befinden sich baulich getrennte Radfahranlagen in der Abt Karl-Straße, in der Postbreite und im Salmannsgraben. Ansonsten werden Radfahrer:innen überwiegend im Mischverkehr geführt.



Ein attraktives Radwegenetz schaffen – mit Verbindungen in die Katastralgemeinden und Anbindung an das Radschnellwegenetz des Landes Niederösterreich.

Radverkehrsnetz für Alltagsverkehr tauglich?



Attraktives Radverkehrsnetz (?)

3 Ein attraktives Radwegenetz

3.1 Netzgestaltung und Prioritäten

Das innerstädtische Radverkehrsnetz enthält Haupttrouten, die den Wunschlinien der Radfahrer:innen entsprechen: Zwei Routen verbinden Melk mit dem Radschnellweg des Landes, diese Routen bilden mit mehreren Nord-Süd-Verbindungen ein zusammenhängendes Netz, das kurzfristig realisiert werden soll (Priorität 1).

Zwischen diesem Hauptnetz, im Zentrum und in den Wohngebieten gilt das Mischprinzip – Radverkehr und Kfz-Verkehr auf einer gemeinsamen Fahrbahn. Einbahnen werden auf Öffnung für den Radverkehr geprüft und zur Vermeidung von Umwegfahrten allenfalls geöffnet.

Haupt- und Sammelstraßen sind die direktesten ...



**Auch
gefragt im
Radverkehr**

Strassennetzkategorie

- Autobahn
- Landesstraße (B und L)
- Hauptstraße
- Sammelstraße

Vieles auch ohne viel Bau lösbar (z.B. Einbahnen)

Route Radbasisnetz ohne Ausbaubedarf

- von Kfz-Verkehr baulich getrennte Radfahranlage
- Route mit Radfahren im Mischverkehr mit Kfz

Route Radbasisnetz mit Ausbaubedarf

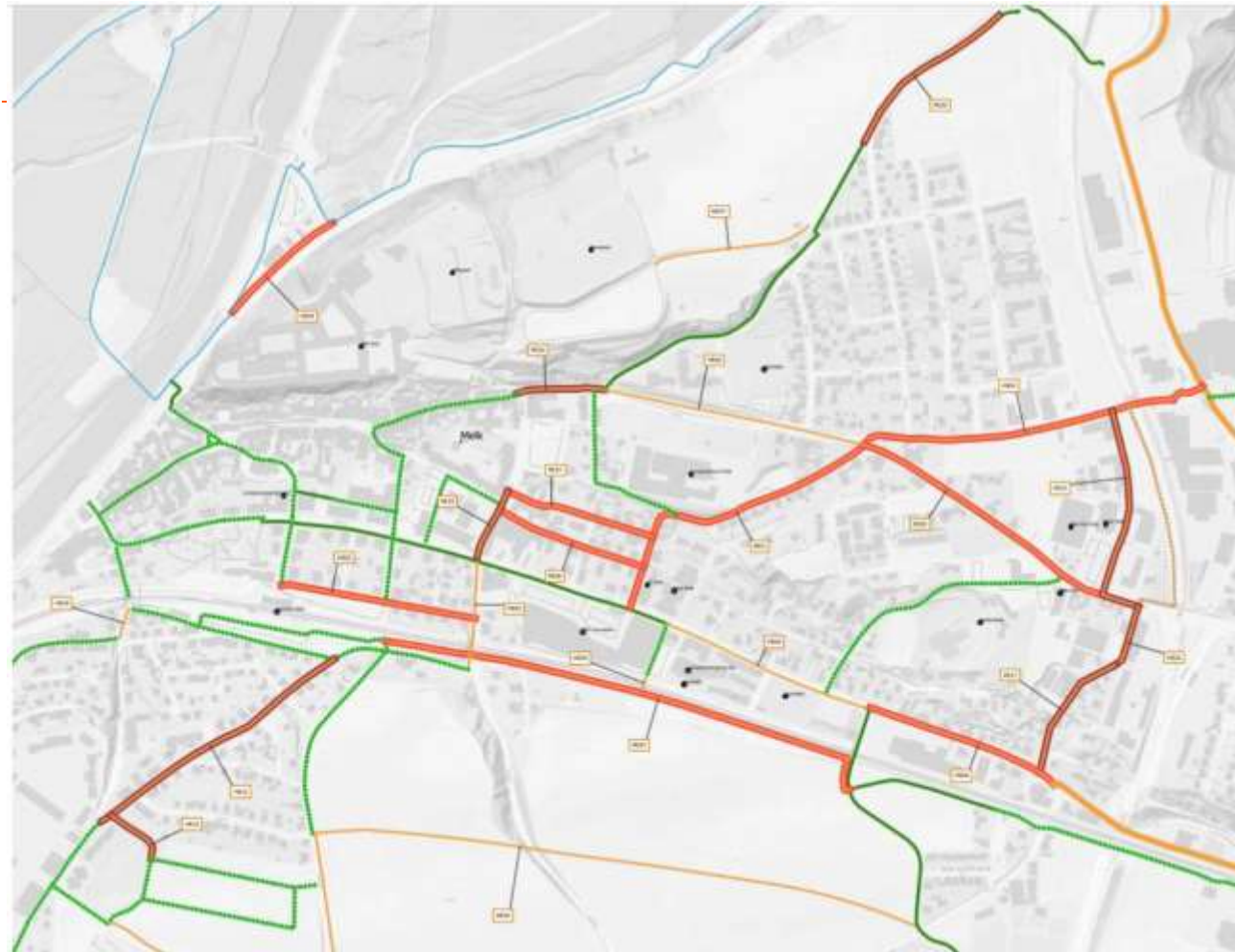
- Ausbau Priorität 1 (Vorprojekt)
- Ausbau Priorität 2
- Ausbau Priorität 3
- externes Ausbauprojekt
- Routenvariante

Maßnahmenummer

Korridor Radschnellweg

NOE Topradrouten

- NOE Topradrouten



Radfahren und Gehen in Melk

- (A) Grundsätzliches ...
- (B) Hinter uns die Sintflut?
- (C) Lebenswert. Mobil. Melk
- (D) Radverkehrsförderung**
- (E) Fußverkehrsförderung



<https://thumbs.dreamstime.com/b/l%C3%B6we-gehen-6236996.jpg>

Quelle: <https://librileo-gemeinnuetzig.de/eltern/project/strassenverkehr/>

**Das Copyright für alle Abbildungen
liegt bei den angeführten Quellen / Autoren**

4 Typen „Radfahrender“

**60% interessiert,
aber besorgt**



„60 % Interessiert, aber besorgt“

- 60 Prozent sind interessiert, aber besorgt: Diese Mehrheit in der Bevölkerung hat grundsätzlich Interesse, Rad zu fahren, wird aber häufig durch die fehlende separate Radverkehrsinfrastruktur davon abgehalten. Diese Menschen fahren gerne Rad, aber nur auf stressarmen Strecken. Sie bevorzugen besonders sichere Radverkehrsanlagen. 60 Prozent dieser Gruppe sind Frauen, Kinder (und deren Eltern) sowie ältere Menschen.

**6,5% begeistert
und überzeugt**



„6,5 % Begeistert und überzeugt“

- 6,5 Prozent sind begeisterte und überzeugte Radfahrende: Sie fahren mit wenig Angst, allerdings nicht unter allen Umständen. Wenn vorhanden, nutzen auch sie gerne eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur. 75 Prozent davon sind Männer, 80 Prozent sind im Alter zwischen 18 und 54 Jahren.

**0,5% stark und
furchtlos**



„0,5 % Stark und Furchtlos“

- 0,5 Prozent der Einwohner einer Stadt sind stark und furchtlos: Sie fahren selbstbewusst und ohne Angst Fahrrad. Sie benötigen keine separate Radverkehrsinfrastruktur, lehnen diese teilweise sogar dezidiert ab. 85 Prozent der Gruppe sind Männer, 90 Prozent davon zwischen 18 und 40 Jahre alt.

**33% auf
keinen Fall**



„33 % Auf keinen Fall!“

- 33 Prozent sagen „No way, no how“ – auf keinen Fall: Sie sind in keinem Fall für das Radfahren zu gewinnen; aus gesundheitlichen Gründen nicht dazu in der Lage oder sie müssen zu lange Distanzen zurücklegen.

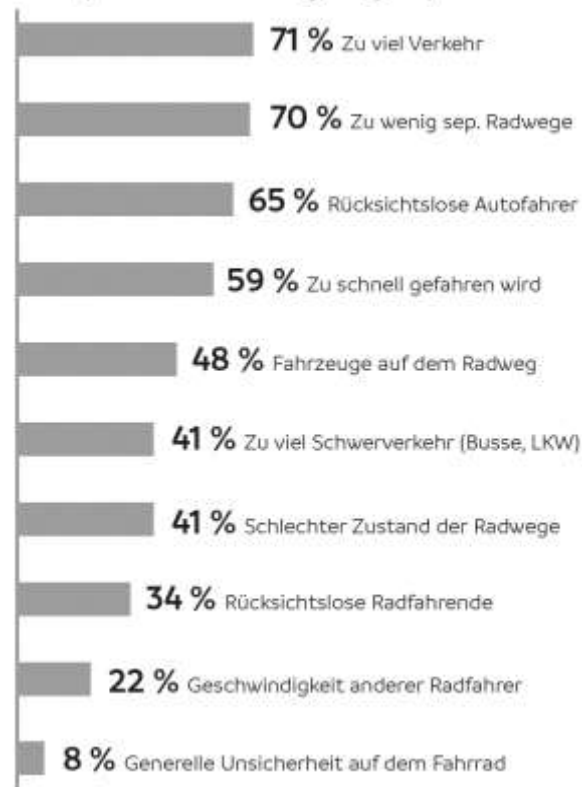
Ablehnung Fahrradfahren im Alltagsverkehr

- subjektiv empfundene (Unfall)Gefahr, rücksichtslose Kfz
- Fehlen von „Radwegen“ (? = Fahrradinfrastruktur)
- Diebstahl, Vandalismus (► Abstellanlagen)
- Fahrrad kategorisch nur Freizeitobjekt
- Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs.



2.440 Radfahrende,
Angaben aus dem Fahrrad-Monitor Deutschland 2017

„Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?“
(Mehrfachnennung möglich)



1.141 befragte Personen,

ADFC (2018). So geht Verkehrswende-Infrastrukturelemente für den Radverkehr, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V Berlin.

Gute Voraussetzungen für Radverkehr

Kontinuität

LÜCKENLOSE RADWEGENETZE

Direktheit

ROUTENFÜHRUNG MIT MINIMALEN UMWEGEN

Sicherheit

SCHUTZ FÜR RADFAHRER IM GEMISCHTEN VERKEHR

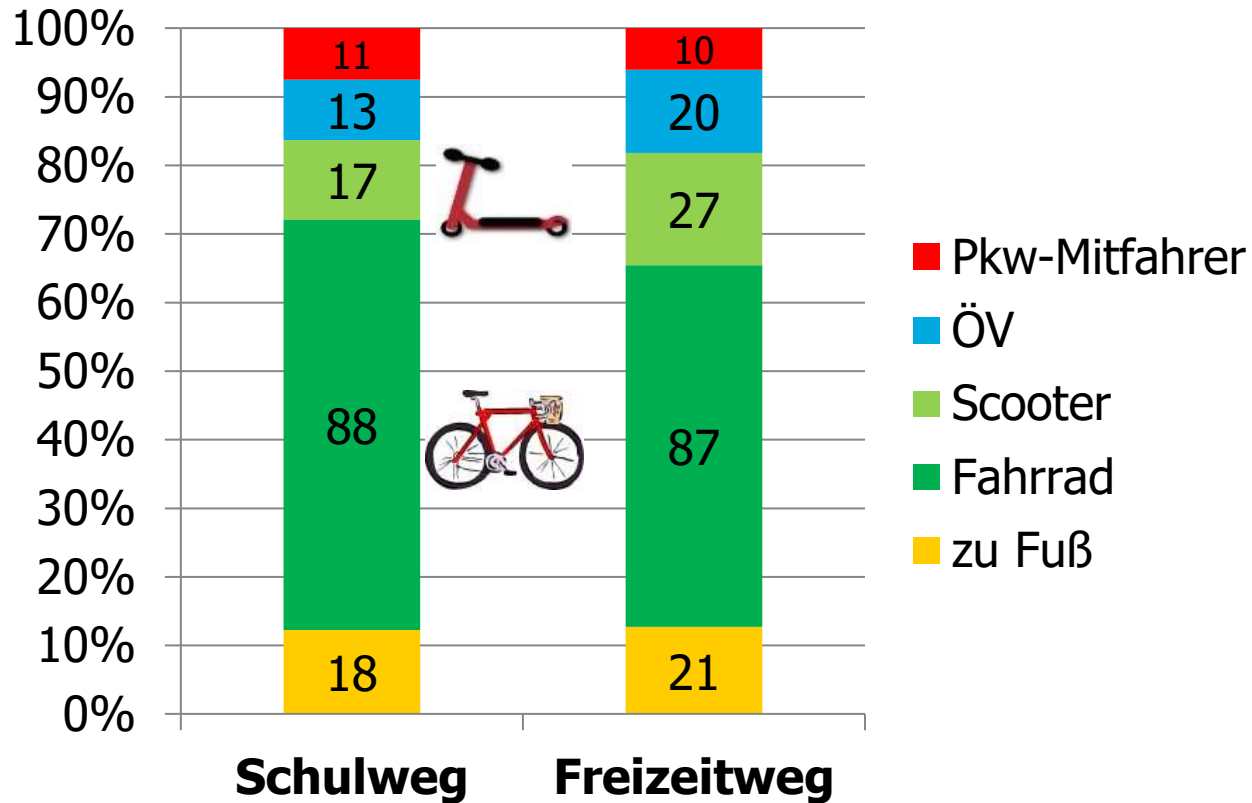
Komfort

KEIN STOP & GO; EBENE STRECKEN; WENIGE KREUZUNGSPUNKTE MIT KFZ-VERKEHR

Attraktivität

WIRD DURCH DIE SUBJEKTIVE WAHRNEHMUNG DES NUTZERS BESTIMMT

Gewünschte Verkehrsmittel der Kinder



N = 147 Kinder

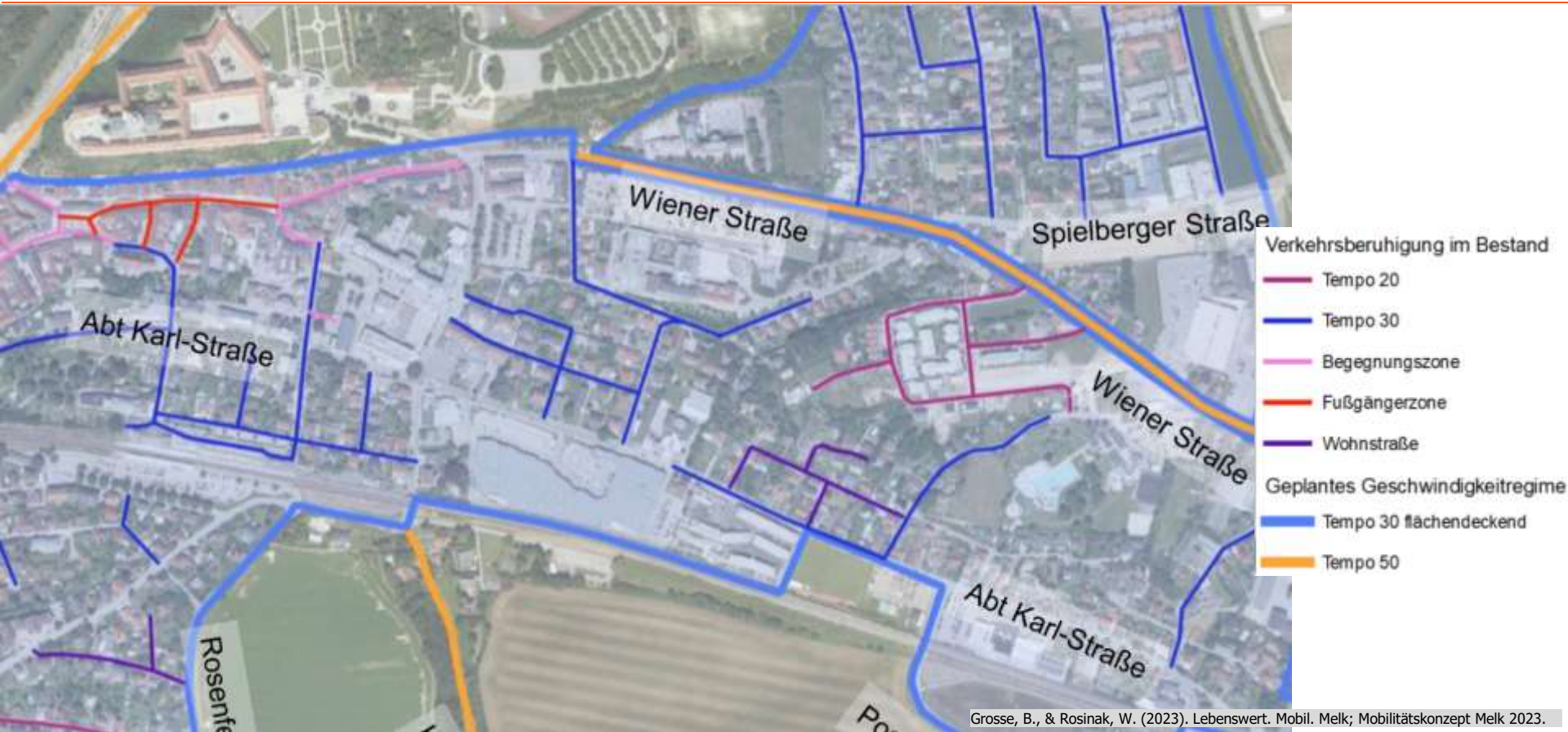
Radverkehr im Zentrum schwierig ...



Wie Radverkehr
OHNE große Umwege
zwischen Oben und Unten?

Bauliche
Anlagen
bei
Steigungen
gefährlich,
daher
NICHT
empfohlen!

Geschwindigkeitsregime (Abbildung im VK unvollständig)



Geschwindigkeitsregime



Nochmal: Attraktives Radverkehrsnetz (?)

3 Ein attraktives Radwegenetz

3.1 Netzgestaltung und Prioritäten

Das innerstädtische Radverkehrsnetz enthält Haupttrouten, die den Wunschlinien der Radfahrer:innen entsprechen: Zwei Routen verbinden Melk mit dem Radschnellweg des Landes, diese Routen bilden mit mehreren Nord-Süd-Verbindungen ein zusammenhängendes Netz, das kurzfristig realisiert werden soll (Priorität 1).

Zwischen diesem Hauptnetz, im Zentrum und in den Wohngebieten gilt das Mischprinzip – Radverkehr und Kfz-Verkehr auf einer gemeinsamen Fahrbahn. Einbahnen werden auf Öffnung für den Radverkehr geprüft und zur Vermeidung von Umwegfahrten allenfalls geöffnet.

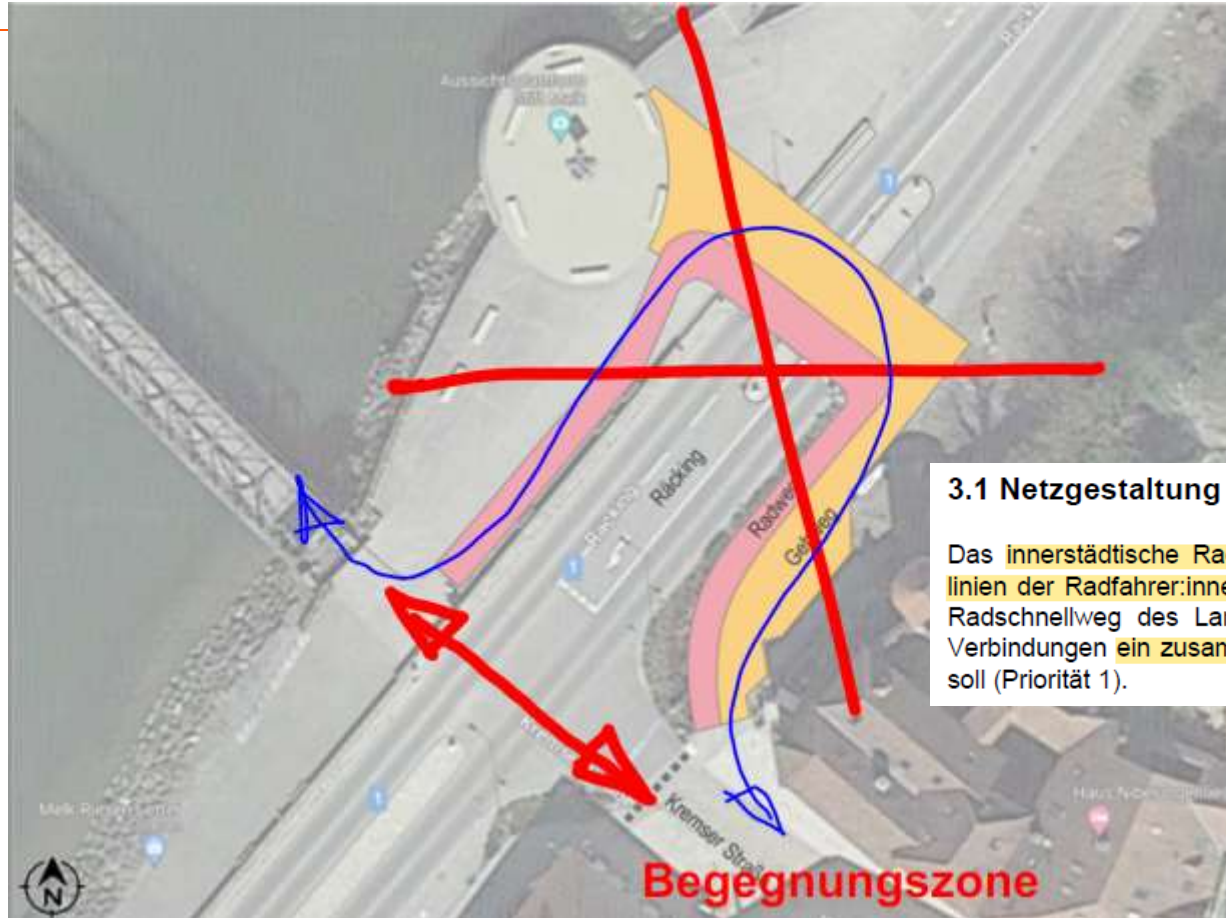
Hubbrücke / Rollfahrestraße



3.1 Netzgestaltung und Prioritäten

Das innerstädtische Radverkehrsnetz enthält Haupttrouten, die den Wunschlinien der Radfahrer:innen entsprechen: Zwei Routen verbinden Melk mit dem Radschnellweg des Landes, diese Routen bilden mit mehreren Nord-Süd-Verbindungen ein zusammenhängendes Netz, das kurzfristig realisiert werden soll (Priorität 1).

Hubbrücke / Rollfahrestraße



3.1 Netzgestaltung und Prioritäten

Das innerstädtische Radverkehrsnetz enthält Haupttrouten, die den Wunschlinien der Radfahrer:innen entsprechen: Zwei Routen verbinden Melk mit dem Radschnellweg des Landes, diese Routen bilden mit mehreren Nord-Süd-Verbindungen ein zusammenhängendes Netz, das kurzfristig realisiert werden soll (Priorität 1).

Wiener Straße – Krankenhausstraße - Salmannsgraben



Wiener Straße – Krankenhausstraße - Salmannsgraben



Wiener Straße – Krankenhausstraße - Salmannsgraben

getrennte Anlage bei Gefälle sehr gefährlich!



Abbildung 50: Kreuzung Krankenhausstraße – Salmannsgraben

Wiener Straße – Krankenhausstraße - Salmannsgraben



Grosse, B., & Rosinak, W. (2023). Lebenswert. Mobil. Melk: Mobilitätskonzept Melk 2023.

Mehrzweckstreifen Wienerstraße bergauf & Tempo 30

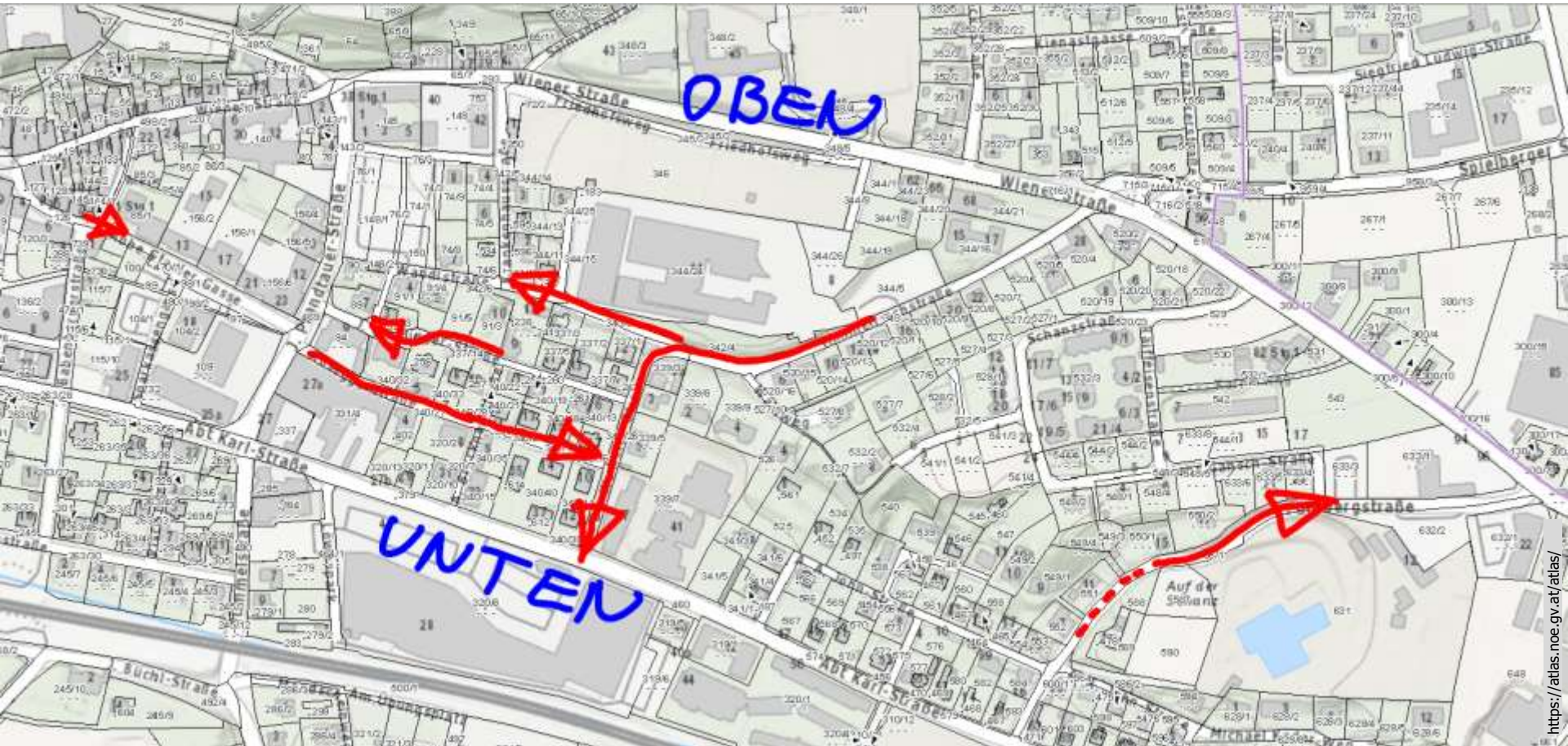


< Breite Wienerstraße beim Friedhof 6,00 m >

Einbahnen für Radfahrende öffnen!



Einbahnen verhindern Netzschluss, erzwingen Umwege



Niederösterreich öffnet Einbahnen für Radfahrerinnen und Radfahrer

Mit dem Leitfaden „Kurze Wege im Ort – Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr“ unterstützt die Landesregierung Gemeinde und Städte in Niederösterreich bei der Durchführung dieser Maßnahme. Ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, kürzere Wege, Verkehrsberuhigung und erhöhte Verkehrssicherheit sind die klaren Vorteile dieser Strategie.

Endlich: Öffnung von Einbahnen in Melk!

Lindestr.

**Sicherungsmaßnahmen
im Einfahrtsbereich!**

< Im „Notfall“ genug
Ausweichflächen vorhanden

< Im „Notfall“ genug
Ausweichflächen vorhanden

< Im „Notfall“ genug
Ausweichflächen vorhanden

< Im „Notfall“ genug
Ausweichflächen vorhanden

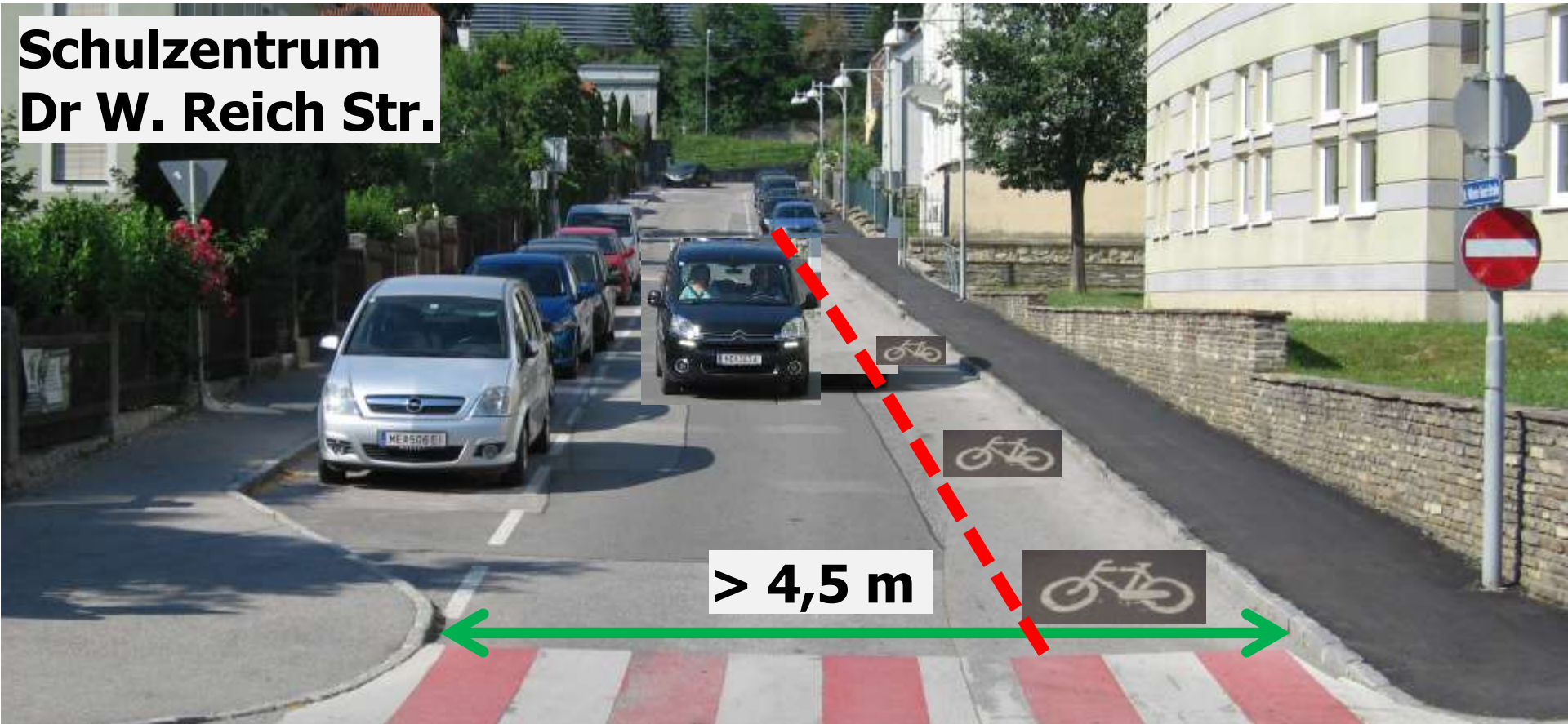


Besserer Zugang zur Bahnstation in Herzogenburg



Öffnung von Einbahnen!

Schulzentrum
Dr W. Reich Str.



> 4,5 m

Himmelreich Str. – Öffnung von Einbahnen!



Himmelreichstr. – Warum dürfen Radfahrende nicht bergauf?



Im „Notfall“ genug
Ausweichflächen vorhanden >

Ausweichflächen vorhanden >

Im „Notfall“ genug
Ausweichflächen vorhanden >

Im „Notfall“ genug
Ausweichflächen vorhanden >

< Breite Himmelreichstraße No. 14 5,50 m >

Abbe Stadler-Gasse – **Warum dürfen da Radfahrende nicht nach Westen?**



**< Breite Abbe Stadler - Gasse
(Ecke Babenbergerstraße) 3,70 m >**

Abbe Stadler-Gasse – **Warum dürfen da Radfahrende nicht nach Westen?**



In Salzburg geht's – Engstellen: Radfahrstreifen - Ende und Wartepflicht



In Salzburg geht´s – Engstellen: Radfahrstreifen - Ende und Wartepflicht



J. Weidinger Str. – **Warum dürfen da Radfahrende nicht nach Osten?**



J. Weidinger Str. – **Warum dürfen da Radfahrende nicht nach Osten?**



Fürnbergstraße – Warum dürfen Radfahrende nicht bergab?



< Breite Fürnbergstraße beim Bad 6,50 m >

Fürnbergstraße – **Warum dürfen Radfahrende nicht bergab?**



Breite Fürnbergstraße beim Bad 6,50 m



J. Prandtauer – Straße (Radfahrstreifen bergauf fehlt)



Radfahren und Gehen in Melk

- (A) Grundsätzliches ...
- (B) Hinter uns die Sintflut?
- (C) Lebenswert. Mobil. Melk
- (D) Radverkehrsförderung
- (E) Fußverkehrsförderung**



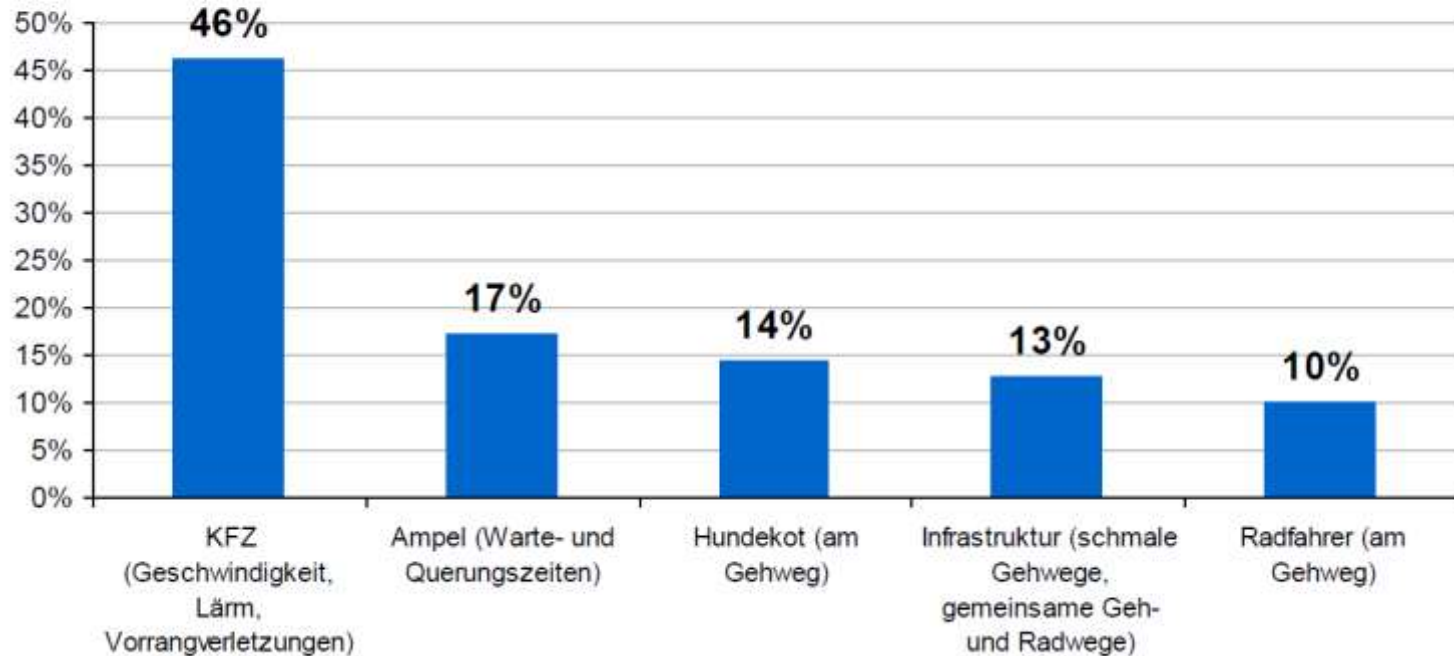
<https://thumbs.dreamstime.com/b/l%C3%B6we-gehen-6236996.jpg>

Quelle: <https://librileo-gemeinnuetzig.de/eltern/project/strassenverkehr/>

**Das Copyright für alle Abbildungen
liegt bei den angeführten Quellen / Autoren**

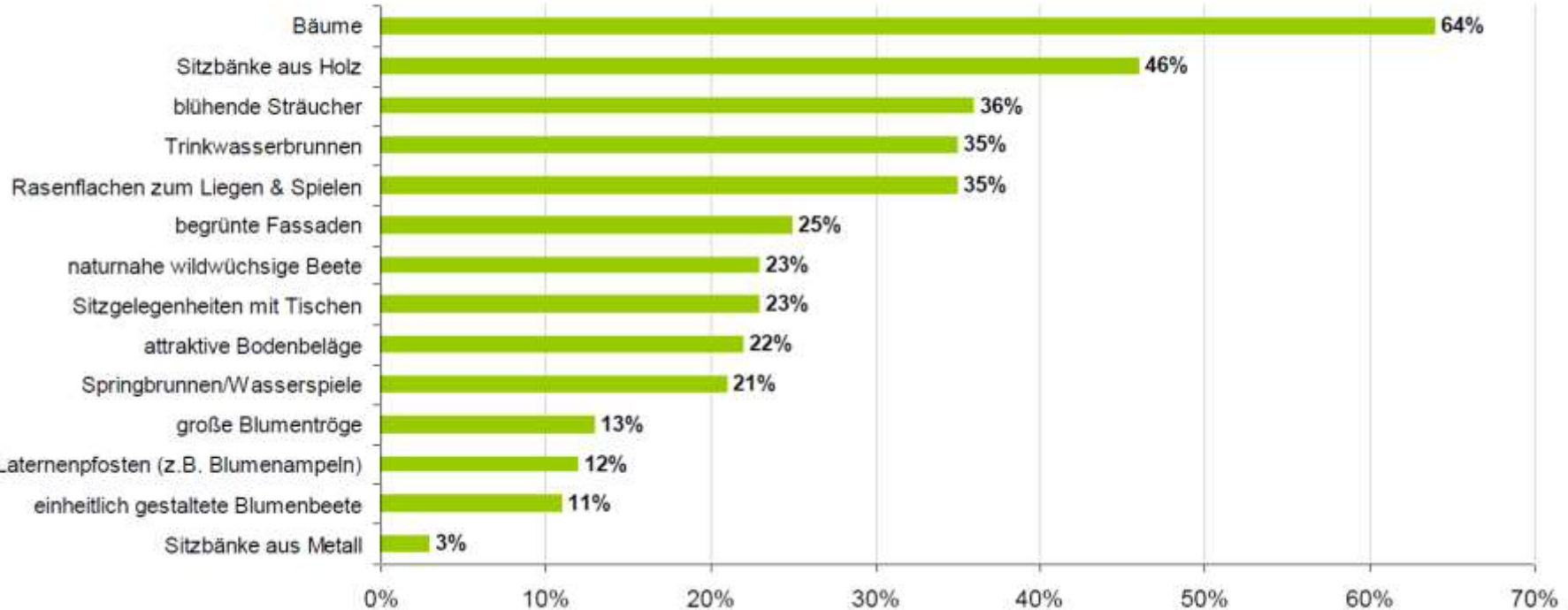
Zufußgehen – Hinderungsgründe

Aspekte, die vom Gehen abhalten
(Nennungen Antwortkategorie "sehr störend")



Zufußgehen – gute Gestaltung motiviert

Erwünschten Gestaltungselemente

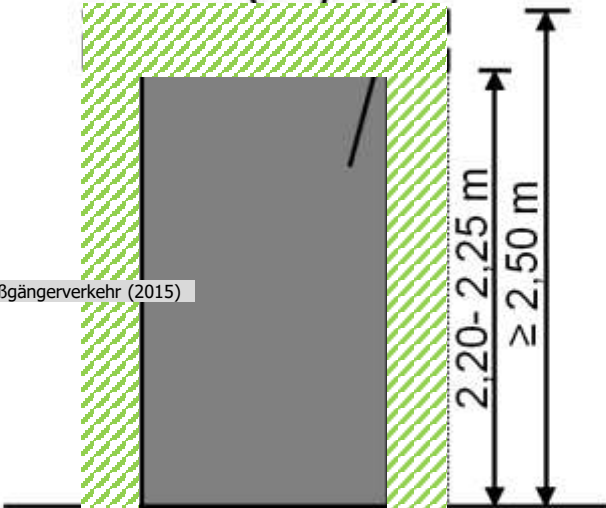


FG - Verkehrsraum - Lichtraum

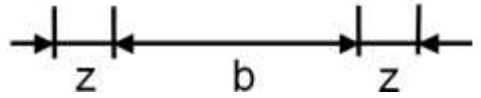
Möglicher Raum für Verkehrszeichen

Lichtraum

Verkehrsraum



RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr (2015)



b...Breite des Verkehrsraums (je FG 1,00m, Regellaß 2,00 m)

z... Breitenzuschlag



J. Prandtauer-Straße – Abt Karl Straße / Hummelstraße

2.4.4 Fußwegenetz

Für Wegenetze sind folgende Grundsätze zu beachten:

- » Das Fußwegenetz hat sich an den potenziellen Ziel- und Quellpunkten bzw. den sich daraus ergebenden Wunschlinien zu orientieren.
- » Im dichtbebauten Stadtgebiet sind beidseitige Gehsteige anzustreben, mit einer Regelbreite von 2,0 m und Zuschlägen, wenn der Gehsteig direkt an einen Schrägparkstreifen angrenzt.

2.4.4 Fußwegenetz

Für Wegenetze sind folgende Grundsätze zu beachten:

- » Das Fußwegenetz hat sich an den potenziellen Ziel- und Quellpunkten bzw. den sich daraus ergebenden Wunschlinien zu orientieren.
- » Im dichtbebauten Stadtgebiet sind beidseitige Gehsteige anzustreben, mit einer Regelbreite von 2,0 m und Zuschlägen, wenn der Gehsteig direkt an einen Schrägparkstreifen angrenzt.



**Gehlinien / Wunschlinien
Fußgänger beachten!**

Kreuzung J. Prandtauer + Abbe Stadler + Rosegger

**2013 bis 2023 ist hier
KEIN Unfall passiert**

<https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/> (2024-09-23)

**Wohin ist der
Schutzweg
verschwunden?**

Kreuzung J. Prandtauer + Abbe Stadler + Rosegger

**Der Schutzweg
gehört in die Gehlinie
der Fußgänger!**



Wann wird Melk fuß- und fahrradtauglich für 8 bis 80 Jahre ?



Gil Penalosa: <https://www.880cities.org/>