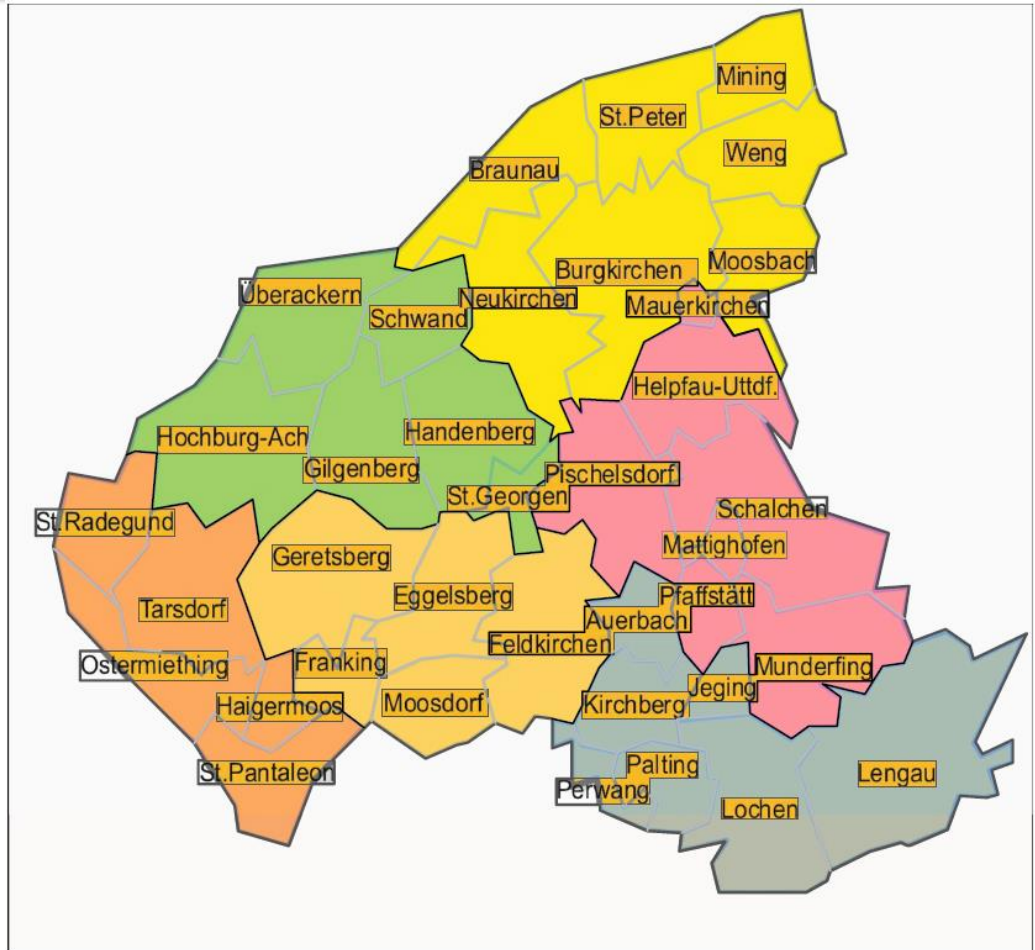


KONZEPT UND PLANUNG EINES ALLTAGS-RADVERKEHRSNETZ



nast consulting

ZIVILTECHNIKER GMBH FÜR VERKEHR-,
UMWELT- UND RAUMPLANUNG



LEADER
Entwicklung durch die regionale Bevölkerung

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Regionen und Wasserwirtschaft

WIR leben Land
Gemeinsame Agrarpolitik Österreich

LAND
OBERÖSTERREICH



WORKSHOP SEPTEMBER 2025

VORSTELLUNGSRUNDE PROJEKTTEAM

Projektteam: **nast consulting**



Projektleitung: DI Birgit Nadler

nast consulting

Projektmitarbeiter: DI Markus Pichler



Projekt E-Mail: radverkehr.ih@nast.at

AUFGABENSTELLUNG

Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für den Alltagsradverkehr
in der Region Oberinnviertel-Mattigtal



Planung von Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen
(z.B. Wohn- Arbeitsstätten, Bahnhöfe, Schulen, Einkaufszentren etc.)



Netzplanung

PROJEKTABLAUF BIS ENDE NOVEMBER 2025

1. Bestandsanalyse
2. Mängelanalyse
3. Verkehrswunschlinien
4. Netzplanung inkl. Prioritätenreihung und Festlegung der Maßnahmen



- Arbeits- und Feedbackworkshops mit jeweils 5-7 Gemeinden

STATUS QUO

Bestandsanalyse:

- Zusammenstellung der erhobenen Datengrundlagen (Flächenwidmung, Radverkehrsnetz, ÖV Haltestellen)
- Auswertung der Pendlerstatistik / Modal Split
- Auswertung des Unfallgeschehens mit Personenschaden mit Radfahrbeteiligung
- Ausarbeitung der Quellen und Zielen (Siedlungsbereiche, Schulen, ÖV Haltestellen, Freizeiteinrichtungen, Einkaufsbereiche etc.)
- Ausarbeitung eines Vorschlages für Verbindungen zwischen Quellen und Zielen

ANFORDERUNGEN DES ALLTAGSRADVERKEHRS

- kurze Wege
- Topographie - geringe Längsneigungen
- Direkte Wege / Vermeidung von Umwegen
- Ziele liegen vorwiegend im dichtbebauten Ortsgebiet, in zentralen Orten und bei Haltestellen des ÖV (Multimodalität)

ANFORDERUNGEN DES ALLTAGSRADVERKEHRS

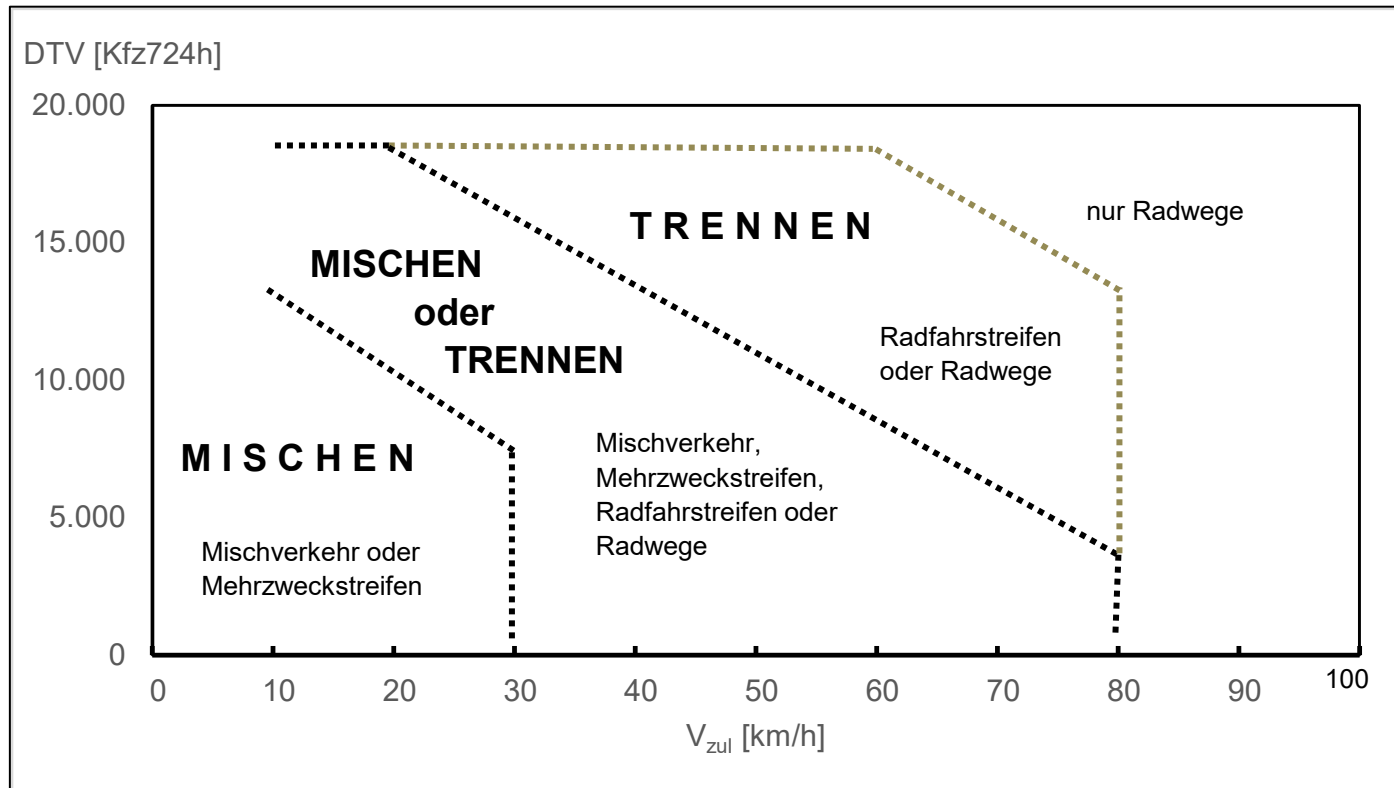
- RadfahrerInnen (vorwiegend alleine) fahren wetterunabhängig
- RadfahrerInnen nutzen Radfahranlagen und Mischformen
- engmaschiges Netz (Lückenschluss)
- Sicherheit und Direkte Wege, Komfort und Attraktivität

EIGENSCHAFTEN UND BEDÜRFNISSE DES ALLTAGSRAD- VERKEHRS IM VERGLEICH FREIZEITVERKEHR

| ALLTAGSVERKEHR (vorwiegend zielorientiert) | FREIZEITVERKEHR (vorwiegend wegorientiert) |
|--|--|
| fährt zügig | fährt eher gemütlich |
| sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist | akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist |
| fährt eher Ziele im dicht bebauten Ortsgebiet an | fährt eher Ziel außerhalb des Ortsgebietes an |
| ist meist geübt | kann geübt oder ungeübt sein |
| fährt meist alleine | fährt alleine, mit der Familie oder in Gruppen |
| fährt auch bei Schlechtwetter und Dunkelheit | fährt nur bei halbwegs schönem Wetter |
| bevorzugt Radfahranlagen und Mischformen | bevorzugt selbständig geführte Radwege |
| Wegweisung nur im übergeordneten Netz | Routenbeschilderung und Wegweisung |
| erfordert engmaschiges Netz | auf Hauptrouten gebündelt |
| Planungsgrundlage: Sicherheit und Direktheit, Komfort, Attraktivität und Durchgängigkeit | Planungsgrundlage: Sicherheit, Erlebnis-, Erholungswert, Komfort und Attraktivität |
| DIE ERREICHBARKEIT IST DAS ZIEL | DER WEG IST DAS ZIEL |

Quelle: RVS 03.02.13 Radverkehr, Tabelle 1

Hinweise für die Flächenerschließung (Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit) für Straßen mit einem Fahrstreifen je Richtung



Quelle: RVS 03.02.13

RADVERKEHR IM STRECKENBEREICH

Trennprinzip Rad- und Kfz-Verkehr:

- Einrichtungsrادweg
- Zweirichtungsrادweg
- Radfahrstreifen
- Gemischter Geh- und Radweg (Mischprinzip – Fußgänger- und Radverkehr)

Mischprinzip Rad- und Kfz-Verkehr:

- Mehrzweckstreifen
- Radfahren gegen die Einbahn
- Radfahren auf Busfahrstreifen
- Radroute
- Fahrradstraße
- Begegnungszone

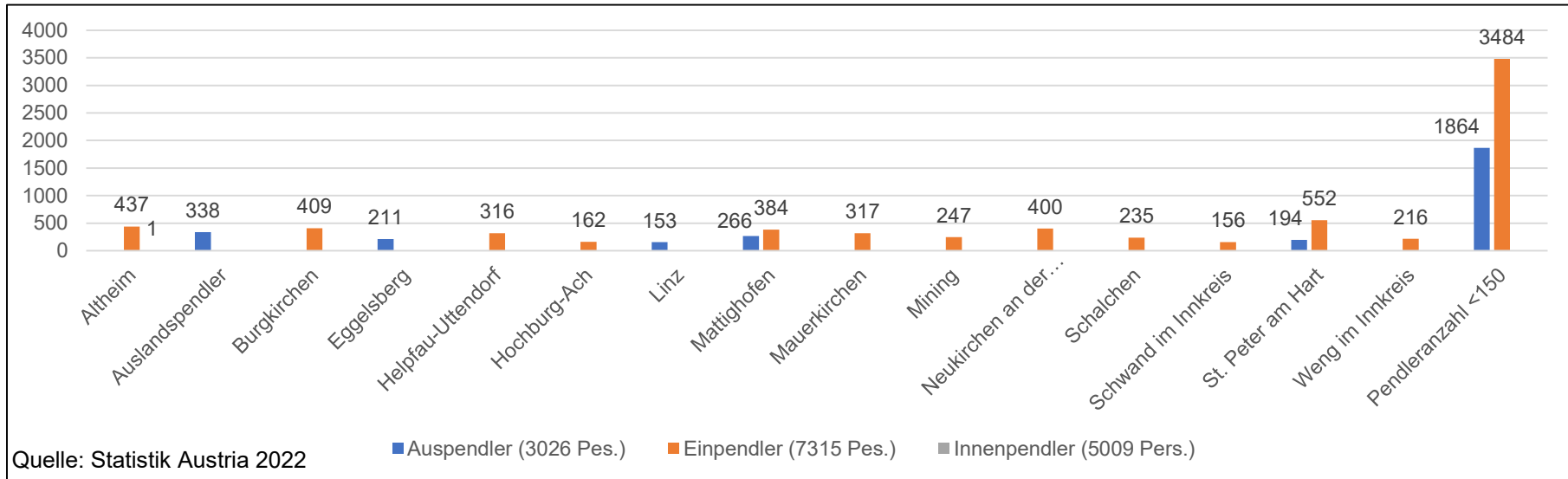
QUELLEN UND ZIELE

- Wohn- bzw. Siedlungsgebiete
- Betriebe, Arbeitsplätze und Gewerbegebiete
- Einkaufsgebiete
- Schulen
- Freizeitanlagen
- öffentliche Einrichtungen
- Haltestellen für den öffentlichen Verkehr

ANALYSE PENDLERSTATISTIK AM BEISPIEL BRAUNAU AM INN

- Viele Beschäftigte arbeiten innerhalb der eigenen Gemeinde, aber auch sehr viele Beschäftigte die nach Braunau einpendeln.
- Gemeinden zu denen am meisten von Braunau ausgependelt wird:
 - Eggelsberg
 - Linz
 - Mattighofen
- Gemeinden aus denen am meisten nach Braunau eingependelt wird:
 - Burgkirchen
 - Mattighofen
 - Neukirchen a.d. Enknach
 - St. Peter am Hart

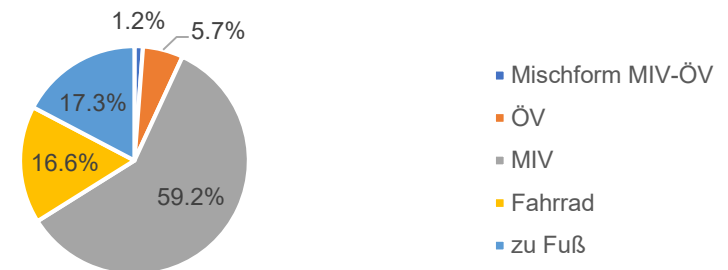
PENDLERSTRÖME BRAUNAU AM INN



Gemeinden innerhalb von 5 km:

- Burgkirchen
- Neukirchen an der Enknach
- St. Peter am Hart

Modal Split: Braunau am Inn, St. Peter am Hart

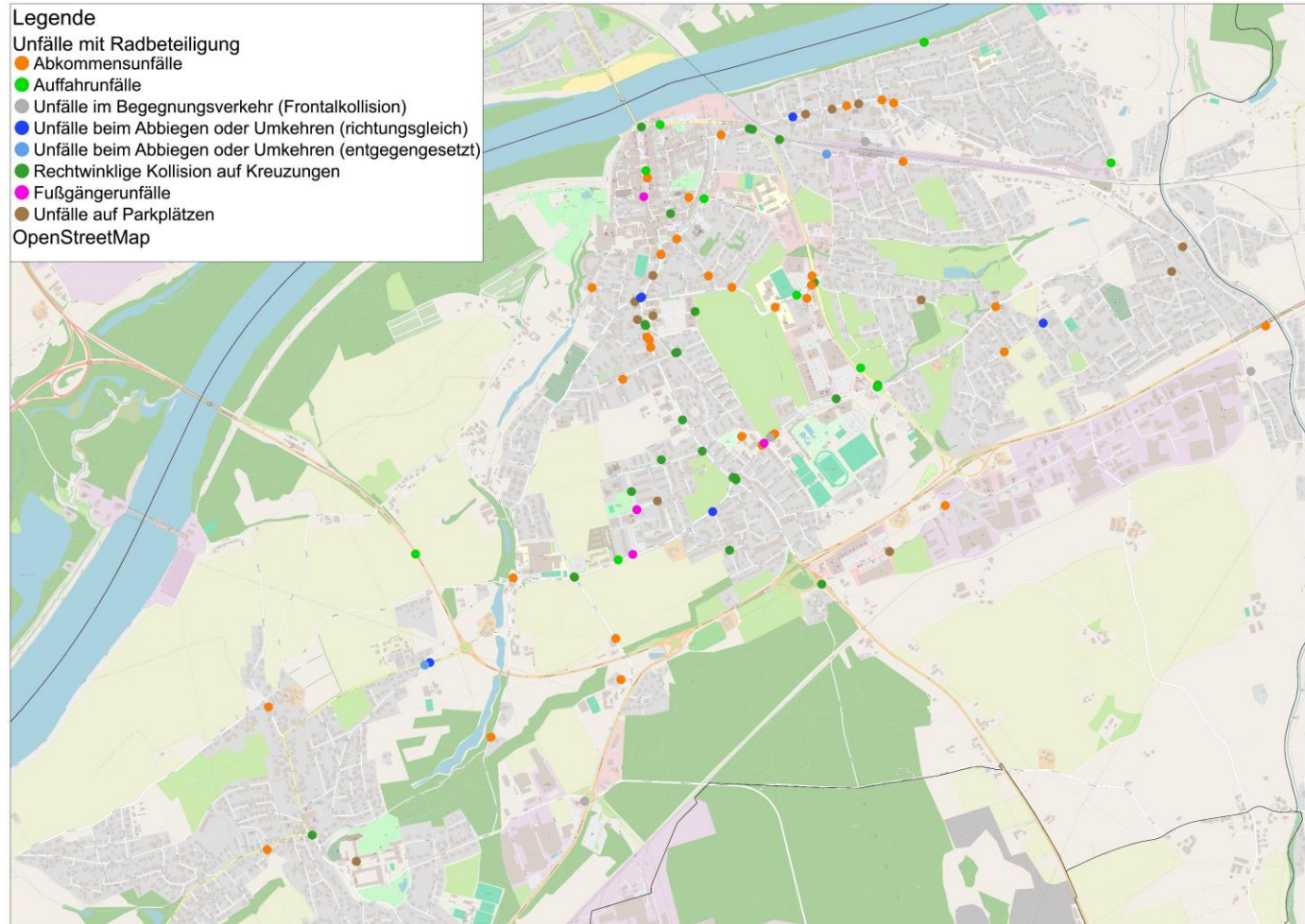


Quelle: Land OÖ. Verkehrserhebung 2022

UNFALLANALYSE

- Unfalluntersuchung der Unfälle mit Personenschaden mit Fahrradbeteiligung im Zeitraum von 01.01.2021 – 31.12.2023
- 157 Unfälle mit Personenschaden mit Fahrradbeteiligung (121 in Braunau am Inn)
- Ca. 1/3 der Unfälle waren ein Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Ca. 1/3 der Unfälle waren ein Sturz vom eigenen Fahrzeug
- Jeweils 1/3 der Unfälle hatten Unachtsamkeit oder Vorrangverletzungen als Unfallursache
- Fast 3/4 der Unfälle passierten im Ortsgebiet und 4/5 passierten bei Tageslicht
- 2/3 der Unfallbeteiligten blieben leicht verletzt

UNFALLKARTE BRAUNAU



DISKUSSION

- Welche zusätzlichen Quellen und Ziele gibt es in den Gemeinden?
- Welche bekannte Konfliktstellen gibt es für den Radverkehr in den Gemeinden?
- Welche Routen sind zu ergänzen?
- Welche Erfahrungen gibt es in der Region bezüglich des Radverkehrs?
- Welche Planungen und Projekte gibt es bereits in den Gemeinden?
- Welche Anforderungen und Wünsche an das Radverkehrsnetz gibt es?

AUSBLICK

- Einarbeitung der Ergebnisse der Workshops in die Bestandsanalyse
- Netzplanung inkl. Prioritätenreihung und Festlegung der Maßnahmen



Workshops 02.12/03.12.2025

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT UND MITARBEIT !

Projektteam Radverkehrskonzept

DI Birgit Nadler

DI Markus Pichler

radverkehr.ih@nast.at