

Radfahren in Korneuburg

In den nächsten neun Jahren soll der Anteil der zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Wege in unserer Stadt verdoppelt werden, ein ambitioniertes Ziel. Aber wie steht es konkret um den Korneuburger Radverkehr?

TEXT & FOTOS: RICHARD STAWA

Im Jänner 2011 wurde in Korneuburg der Stadterneuerungsprozess ins Leben gerufen. Seither haben sich insgesamt sechs Arbeitskreise zu unterschiedlichen Themen konstituiert, die in regelmäßigen Abständen zusammentreffen und der Stadt Zukunftsperspektiven erschließen sollen. Der Arbeitskreis „Mobilität & Verkehr“ hat dabei das Ziel formuliert, bis 2020 den Anteil der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in unserer Stadt zu verdoppeln. Dieses Ziel wurde mittlerweile in das Stadterneuerungskonzept übernommen und im Oktober 2011 vom Gemeinderat einstimmig beschlossen. Auch wenn niemand, mangels vorhandenen Zahlenmaterials, darüber Auskunft geben kann, wie hoch dieser Anteil derzeit liegt, so wird dadurch trotzdem eine Entwicklungsrichtung vorgegeben. [1], [9]



Die Sitzungen des Arbeitskreises Mobilität & Verkehr werden stets gut besucht, das Arbeitsklima kann als konstruktiv bezeichnet werden. Der Bogen der TeilnehmerInnen spannt sich von



interessierten BürgernInnen, über Fachleute bis hin zu VertreterInnen der Gemeinde. An Ideen mangelte es nie, besonders umfangreich war von Beginn an das Ideenspektrum, welches die Förderung des Radverkehrs betrifft. Auffallend dabei war, dass die vorgebrachten Ideen zwar von den anwesenden GemeindevertreterInnen bzw. GemeindepolitikerInnen meist positiv angenommen wurden, jedoch gleich postwendend erklärt wurde, dass dies oder das an diesem oder jenem scheitere, also nicht so einfach realisiert werden könne. So kann leicht ein unbefriedigender Eindruck des Bremsens und Imkreisgehens empfunden werden.

Blickt man auf die letzten 25 Jahre zurück, dann wirkt die Entwicklung des Radwegenetzes in unserer Stadt womöglich zufällig. Wo ein Straßenzug neu gestaltet wurde, und auch dort bei weitem nicht in jedem Fall, wurden gerne jene Flächen, die für den motorisierten Verkehr nicht unbedingt gebraucht wurden, dem Radverkehr „überlassen“. Das führte dazu, dass wir heute an einigen Ausfallstraßen und an manchen breiteren Straßen innerhalb der Stadt begleitende und baulich von der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs getrennte Radwege haben. Aber genau dort, wo der vorhandene Platz eng wurde, es aber gleichzeitig für die RadfahrerInnen besonders wichtig wäre, eine geschützte Radroute vorzufinden, wurde im Regelfall nichts gemacht. Das bescherte uns zahlreiche Radwegenden vor unangenehmen Kreuzungen. Und ebenso beschert uns das jede Menge illegaler GehsteigradlerInnen.

„Man sieht es in Korneuburg, die meisten Beschwerden sind: Radfahren am Gehweg, und auch auf den gemischten Geh- und Radwegen, dass sich die Fußgänger nicht unbedingt gefährdet, aber belästigt fühlen von den Radfahrern“ (Baustadtrat Erik Mikura) [2]

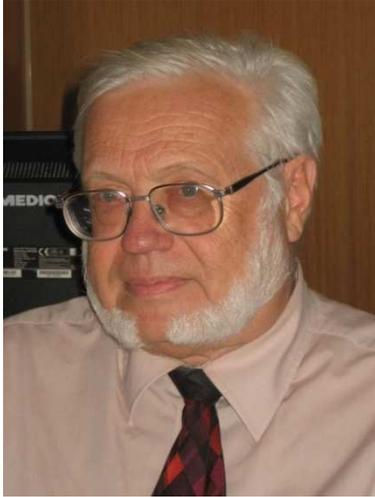
Durch das Radfahren am Gehweg entsteht ein Konflikt mit den schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen, den FußgängerInnen, die diesen Umstand am allerwenigsten mitverschuldet haben. Somit war es an der Zeit, der Frage nachzugehen, welchen Stellenwert der Radverkehr in unserer Stadt einnimmt, wie weit darin ein Entwicklungspotential für die Stadt gesehen wird, und welche Personen bzw. Gremien damit überhaupt befasst sind.

„Ich habe den Eindruck, dieses Thema wird hochgezogen. Es wird abgelenkt, es geht dann Radfahrer gegen Fußgänger, und keiner kommt auf die Idee, dass die Autofahrer ein bisschen weniger Platz brauchen könnten.“ (Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum) [7]



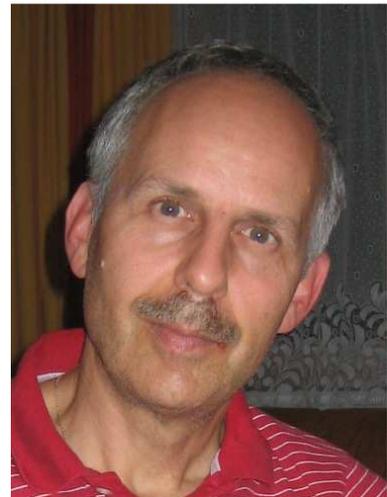
Links: Verkehrsschild mit Symbolkraft: Fahren die RadfahrerInnen den FußgängerInnen um die Ohren? Baustadtrat Erik Mikura erreichen Beschwerden von FußgängerInnen über RadfahrerInnen, während Umweltstadträtin Kerschbaum primär Anliegen der RadfahrerInnen zugetragen werden. Rechts: Korneuburg, Liese Prokop Straße beim neuen Gymnasium: RadfahrerInnen und FußgängerInnen werden in dieser im Jahr 2011 errichteten Straße dazu gezwungen, sich einen gemischten Geh- und Radweg zu teilen. Es wird dadurch die Voraussetzung geschaffen, dass es zu Konflikten zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen kommt. [2], [7]

Dieser Blick hinter die Kulissen führte nicht nur zu Gesprächen mit einzelnen RadfahrerInnen, sondern auch mit dem für den Radverkehr zuständigen Stadtrat Erik Mikura, dem Verkehrswissenschaftler Michael Meschik, und mit Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum. Weiters wurden in anderen Gemeinden Lösungsmöglichkeiten vor Ort inspiziert, so etwa in Tulln, Wien und Graz.



Baustadtrat Ing. Dr. Erik Mikura: Als Baustadtrat fällt der Verkehrssektor und somit auch der Radverkehr in seinen Wirkungsbereich. Der erfahrene Stadtpolitiker (ÖVP), der nach eigenen Angaben selten mit dem Fahrrad unterwegs ist, befürwortet moderne Lösungen für den Radverkehr. Anliegen von RadfahrerInnen erreichen ihn kaum, dafür Beschwerden von FußgängerInnen über RadfahrerInnen. [2]

Ass. Prof Dipl.-Ing Dr. Michael Meschik: Der Radverkehr bildet den Forschungsschwerpunkt des Verkehrsexperten, der an der Universität für Bodenkultur lehrt und seit 18 Jahren selbst in Korneuburg wohnt. Er ist leidenschaftlicher Fußgänger, verwendet aber auch sein Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel und sein Auto. Eine seiner Publikationen, das „Planungshandbuch Radverkehr“, erschienen 2008, kann als Standardwerk in der Branche angesehen werden. [5]



Bundesrätin und Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum: Als Umweltstadträtin erreichen sie regelmäßig Anliegen von Rad fahrenden KorneuburgerInnen. Sie ist Fraktionsführerin der GRÜNEN in Korneuburg und hat ein Radverkehrskonzept, welches mit Bürgerbeteiligung zu Stande gekommen ist, initiiert. Als praktizierende RadfahrerIn kennt sie Korneuburg aus diesem Blickwinkel aus eigener Erfahrung. Sie begrüßt den Stadterneuerungsprozess unter anderem auch deshalb, weil er die Chance bietet, dass Anliegen abseits der Parteipolitik behandelt werden, wodurch ein Bremsfaktor wegfalle. [7]

Foto: www.parlament.gv.at

Daraus sind mehrere Artikel entstanden, die jeweils einzelne Aspekte des Radverkehrs in Korneuburg behandeln, und in den folgenden Tagen allesamt erscheinen werden. Dabei soll aufgezeigt werden, in welcher Weise sich der Radverkehr in einer Stadt wie Korneuburg weiterentwickeln kann. Während ab den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zahlreiche Radwege in der Stadt getrennt von den Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr entstanden sind, und man dabei auf Grenzen stieß, wie in einer solchen Bauweise im dicht bebauten Zentrum der Stadt derartige Radwege angelegt werden könnten, bietet genau dafür die moderne Verkehrswissenschaft innovative Lösungen an, die platzsparend und kostengünstig realisierbar sind, wobei das Sicherheitsniveau bei fachgerechter Ausführung sogar noch steigt. [3]



„Ich bin auch ein Anhänger des moderneren Systems“, Baustadtrat Erik Mikura auf die Frage, ob er den aktuellen Trend, den Radverkehr tendenziell im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn zu führen, befürworte. [2]

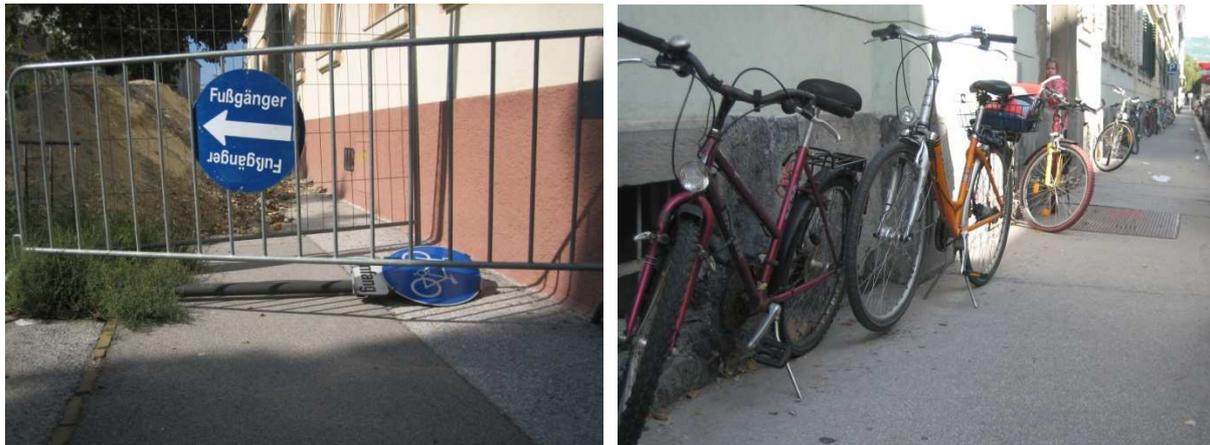


Korneuburg: Monster Trucks am Radweg in der Leobendorfer Straße

Insgesamt bringt, und so viel kann gleich vorweggenommen werden, Korneuburg sehr günstige Voraussetzungen für das Radfahren mit. Die Stadt ist eben und ihre räumliche Ausdehnung recht überschaubar. Zahlreiche Leute entscheiden sich auch deswegen dafür, in Korneuburg zu wohnen, weil die Stadt über den Bahnhof und die Schnellbahn an Wien sehr gut angebunden ist. Ein Umstand, der schon auf die meisten Nachbargemeinden nicht mehr zutrifft, weil diese ungleich schlechter von den öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden. Dadurch benötigen in Korneuburg viele Familien nur ein Auto, oder kommen eventuell sogar ohne eines aus. Auf das Fahrrad wird in solchen Fällen gerne, zumindest als Ergänzung zum Auto, zurückgegriffen. Auch wenn es keine exakten Zahlen gibt, kann jetzt schon vorsichtig geschätzt werden, dass der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in unserer Stadt durchaus respektabel sein dürfte. Weite Teile der Stadt sind mit dem Rad bequem zu durchfahren. Es braucht primär Lösungen für einzelne Problemstellen und für das Zentrum. Somit haben sich die PolitikerInnen mit dem Ziel, den RadfahrerInnen- und FußgängerInnenverkehr zu verdoppeln, wissentlich oder unwissentlich die Latte sehr hoch gelegt.

Das kostet Gehirnschmalz und auch Geld, doch am Gehirnschmalz mangelt es nicht, das zeigt einerseits der Stadterneuerungsprozess, und andererseits ein von den Grünen initiiertes und unter Mitwirkung der Bevölkerung entstandenes Radverkehrskonzept.

„Man macht große Ziele, wie das Verdoppeln des Radfahreranteils, aber dann muss man den Radfahrern auch etwas bieten“ (Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum) [7]



Links: Korneuburg: während logistische Meisterleistungen getätigt wurden, damit die Wiener Straße innerhalb weniger Wochen nach umfangreichen Bauarbeiten für den motorisierten Verkehr wieder freigegeben werden konnte, genießt der Fuß- und Radverkehr eine geringere Priorität. Ein Anreiz zum Zuzußgehen oder Radfahren sieht anders aus, wobei an dieser Stelle erwähnt werden muss, dass die Wiener Straße im Wesentlichen in den Zuständigkeitsbereich der BH fällt.

Rechts: Das Abstellen der Fahrräder auf dem Gehsteig geht zu Lasten der FußgängerInnen. Gleichzeitig sollte man sich aber veranschaulichen, welcher Aufwand getätigt werden müsste, würde auch nur ein Teil dieser RadfahrerInnen mit dem Auto fahren und jeweils einen PKW-Stellplatz benötigen. Die Stadt erspart sich hohe Investitionen, weil Leute bereit sind, mit dem Rad zu fahren. Ein Auto verursacht in einer Stadt den neunfachen Flächenbedarf im Vergleich zu einem Fahrrad. [4]

Geld ist nicht im Überfluss da, doch führt man sich vor Augen, welcher finanzieller Aufwand zu tätigen wäre, wollten zunehmend mehr Personen mit dem Auto in der Stadt ihre Wege erledigen, wird deutlich, dass ein fußgängerInnen- und fahrradfreundlich gestaltetes Zentrum allemal budgetverträglicher wäre. Das Zentrum der Stadt ist umso attraktiver, je stärker es von den BewohnerInnen frequentiert wird. Zusätzlicher Parkraum für Autos kann aber kaum, oder nur äußerst kostspielig, etwa in Parkhäusern oder Tiefgaragen, erstellt werden. Für das Abstellen eines Fahrrades wird nur ein Bruchteil eines Autoabstellplatzes benötigt. [6]

“Glauben Sie, dass ein Radfahrer weniger ist als ein Autofahrer? Ein Radfahrer kommt öfters und ist daher empfänglicher für Lockangebote“, Verkehrsexperte Michael Meschik auf den Vorwurf der Wirtschaftstreibenden, dass mit Radfahrern weniger Geschäft zu machen sei. [5]

Mödling beispielsweise steht schon seit langem in Konkurrenz zum riesigen Einkaufszentrum SCS. Anfänglich versuchte man, in der Mödinger Innenstadt möglichst autofreundliche Strukturen zu

schaffen, bis man erkannte, dass sich die Kleinstadt auf ihre Stärken konzentrieren und etwas anbieten sollte, was die SCS definitiv nicht hat. Es geht also darum, die BewohnerInnen dazu zu bewegen, gar nicht erst ins Auto einzusteigen. In Korneuburg wird dies alljährlich eindrucksvoll vorexerziert, wenn der Adventmarkt am Hauptplatz von vielen BesucherInnen frequentiert wird. Und das bei winterlicher Witterung und bei gleichzeitiger Reduktion der Parkplätze für Pkws. [10]



Das Auto ist im modernen Leben in vielen Situationen hilfreich und auch nicht mehr wegzudenken. Trotzdem soll folgender Größenvergleich zum Nachdenken anregen, in welchem Ausmaß Flächen in der Stadt für die unterschiedlichen Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden müssen: Parkplatz vor dem Eurospar in Korneuburg (linkes Bild) für 108 PKW und die im Ausmaß deutlich kleinere Radabstellanlage bei der neuen AHS Korneuburg (rechtes Bild) für 550 Fahrräder. [8]

Letztendlich muss die Politik die Entscheidung fällen, wie sich die BewohnerInnen vorrangig in der Stadt bewegen können sollen. Doch setzt man hierbei auf das Auto, so sind die Platzressourcen nahezu erschöpft und nur mit hohen Investitionen erweiterbar. Eine vermehrt fußgängerInnen- und fahrradfreundliche Stadt würde die Chance mit sich bringen, noch mehr Menschen einen Anreiz zu geben, zu Fuß zugehen, oder das Fahrrad im Alltag zu verwenden. Doch dafür wäre es notwendig, in der Verkehrspolitik die Prioritäten zu überdenken und entsprechend zu handeln.

-
- [1] Protokoll der 3. Sitzung des Arbeitskreises Mobilität & Verkehr vom 15.06.2011
(<http://www.korneuburg.gv.at/gemeindeamt/download/222436516.pdf>)
 - [2] Interview mit Baustadtrat Ing. Dr. Erik Mikura vom 12.10.2011
 - [3] Wolfgang Rau: Radverkehrsanlagen in Österreich - Hoffnungsschimmer oder Frustration? In: Velo Secur '90. Salzburg. Tagungsband, S. 75-90
 - [4] 20 gute Gründe, Rad zu fahren, Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM, März 2010
(<http://www.mbi-munderfing.at/bilder/20gruende.pdf>)
 - [5] Interview mit Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Michael Meschik vom 23.09.2011
 - [6] Korneuburg als Fahrradstadt; Radverkehrskonzept der GRÜNEN, 2008:
(<http://elisabethkerschbaum.files.wordpress.com/2009/02/ko-vadis-rad-vorschlaege.pdf>)
 - [7] Interview mit Bundes- und Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum vom 23.10.2011
 - [8] Spar – Presseaussendung vom 17.11.2009
(http://unternehmen.spar.at/spar/presse/presseaussendung_regional/niederoesterreich_wien_und_noerdliches_burgenland/detail/01463.htm)
 - [9] Stadterneuerungskonzept Korneuburg, Mag. Wolfgang Alfons, 2011
(http://www.korneuburg.gv.at/gemeindeamt/download/222526307_1.pdf)
 - [10] Wie es euch gefällt, Innenstadt statt Parkplatzwüste; Bernhard Hachleitner, 2011
(<http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-magazin/magazindetails/artikel/items/wie-es-euch-gefällt>)

Zur Person:

Richard Stawa, Jahrgang 1971, seit 2000 Korneuburger, Studium des Bauingenieurwesens, Studiengang Verkehrswesen und Infrastrukturplanung an der TU-Wien, abgeschlossen 1995, Vater zweier Töchter. Ich fahre im Alltag gerne mit meinem Fahrrad, manchmal mit einem (geborgten oder gemieteten) Auto, mit Bus und Bahn und gehe auch gerne zu Fuß.

Folgende Fragen haben mich beschäftigt und letztendlich dazu bewogen, mich dem Thema Radfahren in Korneuburg näher zu widmen:

- War die Radverkehrsplanung in Korneuburg in den vergangenen 25 Jahren in weiten Bereichen dem Zufall überlassen?
- Waren Radverkehrsanlagen großteils lediglich Nebenprodukte von Straßenumbauten?
- Fühlt sich die Straßenverkehrsplanung in Korneuburg in erster Linie der reibungslosen Abwicklung des Autoverkehrs verpflichtet?
- Werden Investitionen für die FußgängerInnen (Gehsteigabsenkungen, etc.) oder RadfahrerInnen eher als soziale Zuwendungen angesehen und nicht als Beiträge für eine vollwertige Fortbewegungsart?
- Wer ist in unserer Stadt an der Entwicklung des Radverkehrs beteiligt?

Die zahlreichen den Radverkehr betreffenden Ideen, die im Zuge des Stadterneuerungsprozesses gleich in mehreren Arbeitskreisen artikuliert wurden, stehen für mich in deutlichem Gegensatz zu den von mir subjektiv wahrgenommenen Aktivitäten und sichtbaren Taten in der Stadt. In diesem Spannungsfeld entstand die nun vorliegende Artikelserie, in der verschiedene Meinungen und Ideen zusammengefasst dargestellt und bewusst kritisch betrachtet und gegenübergestellt werden sollen.

Selbstverständlich stellt der Radverkehr nicht das einzige Problemfeld unserer Kleinstadt dar. Auch gänzlich andere Themenkreise, seien es soziale, kulturelle oder wirtschaftliche Themen, würden eine genaue Betrachtung durchaus einmal verdienen. Bei dieser nun beginnenden Artikelserie wurde jedoch das Thema Radverkehr ausgewählt, vielleicht wird dadurch jemand motiviert, einen anderen Themenkreis selbst einmal zu durchleuchten!

In diesem Sinne, viel Freude beim Lesen!

Richard Stawa

Mail: richard.stawa@gmx.at