

Machbarkeitsstudie: Radwegführung Pörtschach am Wörthersee

BERICHT

Stand 01.06.2025



PLANUM



FALLAST & PARTNER GMBH

Auftraggeber:

Gemeinde Pörtschach am Wörthersee

Ansprechpartner:

DI Dr. Kurt Fallast, Ass. Prof.

Verfasser: PLANUM Fallast & Partner GmbH

Wastiangasse 14

8010 Graz

T +43 (0) 316 39 33 08

E office@planum.eu

W www.planum.eu

Bearbeitung:

DI Dr. Kurt Fallast, Ass. Prof.

Dr. Marie-Therese Fallast

Anna-Sophie Klamminger, MSc

DI Katja Schmidt-Hengst

Status: Bericht

Datum: Juni 2025

Geschäftszahl: 24-055

Projektpfad: C:\PLANUM_ONLINE\PLANUM FALLAST & PARTNER GMBH\WG14_DATEN - DOKUMENTE\24-055_Machbarkeitsstudie_Verkehrsberuhigung_Hauptstraße_Sekundärstraße_Pörtschach\04_Berichte_Abbildungen

Dateinamen: Bericht_Pörtschach 2025-04-17

© [Jahr] PLANUM Fallast & Partner GmbH. Dieses Werk ist geistiges Eigentum der PLANUM Fallast & Partner GmbH.

Standort **GRAZ**
Wastiangasse 14
A 8010 Graz

T +43 (0) 316 39 33 08
M +43 (0) 664 511 18 26
E office@planum.eu

www.planum.eu

Standort **KLAGENFURT**
Karfreetstraße 16
A 9020 Klagenfurt

T +43 (0) 463 83 00 53 0
M +43 (0) 664 511 18 26
E office@planum.eu

Standort **WIEN**
Tiefer Graben 9/14
A 1010 Wien

T +43 (0) 664 267 46 02
M +43 (0) 664 511 18 26
E office@planum.eu

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABENSTELLUNG	4
1.1	Abgrenzung Untersuchungsrahmen	4
1.2	Vorgehensweise	5
2	BEARBEITUNGSGRUNDLAGEN	6
2.1	Vom Auftraggeber	6
2.2	Einschlägige Normen und Vorgaben	8
3	ANALYSE DES BESTANDS	10
3.1	Ortsaugenschein	10
3.2	Bestehende Infrastruktur	11
3.3	Mängelanalyse	11
3.4	Straßenquerschnitte Bestand	12
4	PLANUNGSVARIANTEN	14
4.1	Variante 1: Aktuelle Situation belassen	14
4.2	Variante 2: MIV beruhigen	15
4.3	Variante 3: Verkehr verlagern - Eisenbahntrasse	16
4.4	Variante 4: Verkehr verlagern – Vision der Unterflurtrasse	17
5	VARIANTEN DER RADWEGFÜHRUNG ENTLANG DER HAUPTSTRÄBE	18
5.1	Getrennter Radfahrstreifen – Planfall 1	18
5.2	Gemischter Geh- und Radweg – Planfall 2	20
5.3	Einseitige Zweirichtungsradweg – Planfall 3	21
5.4	Mehrzweckstreifen – Planfall 4	23
5.5	Sondersituationen – Planfall 5	24
5.5.1	Zusammenfassung der Varianten	25
6	ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT	26
6.1	Letzte Abstimmung mit dem Amt der Kärntner Landesregierung	26
6.2	Übersicht und Fazit	28
6.3	Ausblick	29
7	FOTOMONTAGEN	33
8	ANHANG	37

1 AUFGABENSTELLUNG

Die Landesstraße B83 hat die Funktion einer Hauptstraße als Ortsdurchfahrt von Pörtschach am Wörther See. Die Nutzung wird vor allem vom Kfz-Verkehr dominiert. Damit ist ein Verlust an Aufenthaltsqualität im Ortszentrum verbunden. In der Gemeindevertretung und im Tourismusverband werden verschiedene Möglichkeiten einer Attraktivierung des Verkehrsraums für alle Verkehrsteilnehmer in Erwägung gezogen. Der Radweg durch den Ort wird derzeit über verschiedene Nebenstraßen geführt. Diese Radwegführung entspricht nicht der Funktion und Bedeutung dieser Verbindung am Nordufer des Wörthersees. Für die Führung des Radweges entlang der Landesstraße B83 sind verschiedene Möglichkeiten denkbar. Auf alle Fälle sind die entsprechenden Stellen der Landesstraßenverwaltung als Straßenerhalter zu kontaktieren. Teilweise sind auch Flächen in Privatbesitz von möglichen Maßnahmen betroffen. Als erster Schritt sind die **möglichen Varianten** der Radwegführung und der damit verbundenen Gestaltung des Straßenraums im Hinblick auf die ihre **technische Machbarkeit** zu untersuchen. Weiters sind die möglichen Auswirkungen solcher Infrastrukturmaßnahmen zu untersuchen (z.B. Verkehrsverlagerung, Pkw-Stellplätze, Flächenbedarf, Ortsbild, Aufenthaltsqualität usw.). Ebenso sollen die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen der möglichen Varianten in der Studie behandelt werden. Die mögliche Gestaltung der Ortsdurchfahrt von Pörtschach wird in einer Fotomontage dargestellt. Die einzelnen Wirkungen sind in einem übersichtlichen **Zielsystem** zu strukturieren und anhand von **aussagekräftigen Parametern** quantitativ oder qualitativ zu bewerten. Das Ergebnis soll als **Entscheidungshilfe** zur weiteren Vorgangsweise und der Einengung von detaillierteren Planungen dienen. Letztendlich sollen die Maßnahmen in ihrer Gesamtheit als ein **Leuchtturmprojekt** speziell für die Gestaltung von Orten mit stark touristisch geprägten Nutzungen gelten. Damit können auch verschiedene **Fördermöglichkeiten akquiriert** werden.

1.1 Abgrenzung Untersuchungsrahmen

Die räumliche Abgrenzung des Planungsgebietes ergibt sich vor allem aus dem Ortsraum von Pörtschach vom Kreisverkehr B83 Kärntnerstraße/Seeuferstraße im Osten bis zur Querung der B83 und der ÖBB-Trasse im Westen. Betroffen von den Planungen ist hauptsächlich der Bereich zwischen der Bahntrasse und der B83, die Seitenstraßen sind hinsichtlich der Auswirkungen mit einzubeziehen.

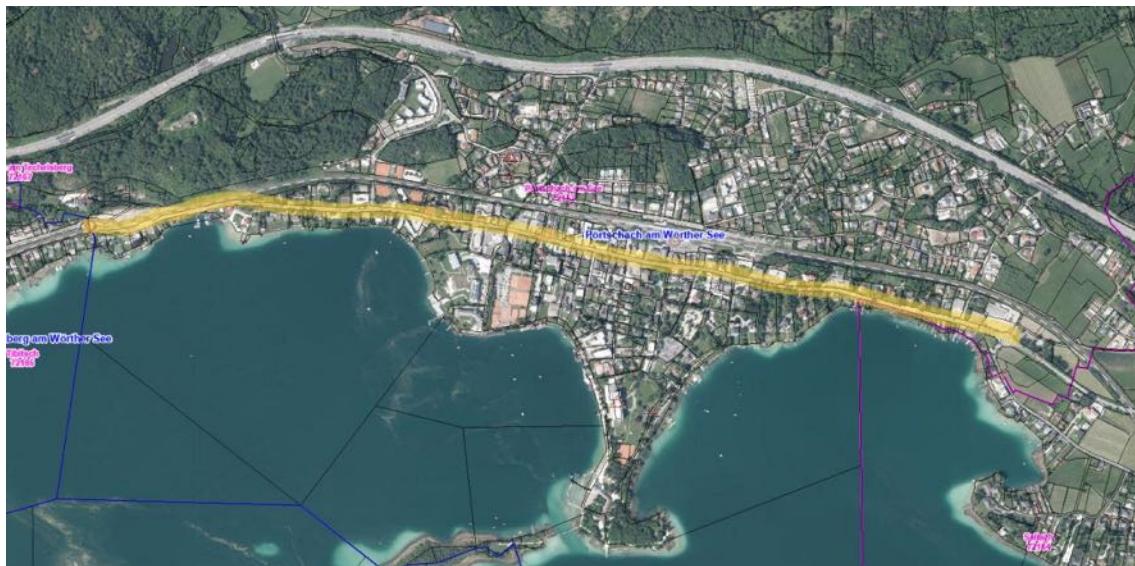


Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (gelb markiert), [Quelle: KAGIS, Mod.: PLANUM]

1.2 Vorgehensweise

Der Umfang des Angebots sieht zuerst eine Grundlagenermittlung vor. Diese wird mit einem Ortsaugenschein am 16.11.2024 begonnen. Eine Foto- und Videodokumentation konnte dabei erstellt werden. Zudem wurden von verschiedenen Stellen Unterlagen eingeholt, um die Verkehrsbelastungen, aktuellen Straßenbreiten und bisherigen Planungsunterlagen zu sichten. Aufbauend auf den Unterlagen wurde eine Mängelanalyse erstellt und die bestehenden Straßenquerschnitte dokumentiert. Im nächsten Schritt wurden Varianten ausgearbeitet, die die möglichen Radwegführungen zeigen. Im Verlauf der Bearbeitung stellte sich heraus, dass nur die Führung über die Hauptstraße vom Land Kärnten vorgesehen ist. Es wurden weitere Varianten ausgearbeitet, bei denen dargestellt wurde, welche Querschnitte realisierbar sind. Mit Abstimmung der Gemeinde und dem Amt der Kärntner Landesregierung wurden im Verlaufe der Bearbeitung weitere Parameter definiert, die zu dem letzten Entwurf führten. Während des gesamten Prozesses wurden verschiedene Fotomontagen erstellt, um die Optionen zu visualisieren.

2 BEARBEITUNGSGRUNDLAGEN

2.1 Vom Auftraggeber

INFORMATIONEN VON HERRN KRISSMER

Im Januar 2024 wurde von Krißmer Architekt & Baumanagement eine Klausurtagung abgehalten. Die TVB und der Gemeindevorstand waren dabei vertreten. Die Unterlagen dieser Tagung wurden übermittelt. Es wurden dabei die Alleinstellungsmerkmale der Pötschacher Hauptstraße herausgearbeitet. Und mögliche Projektziele für die Hauptstraße und das Ortszentrum in Pötschach vorgestellt.

LEITBILD VERKEHR PÖRTSCHACH 2030, verkehrplus

Im November 2018 wurde von dem Büro „verkehrplus“ ein Leitbild für den Verkehr in Pötschach erstellt. Dabei wird herausgestellt, dass Pötschach als Ziel angesehen werden muss und nicht nur passiert werden sollte. Die Hauptstraße sollte so gestaltet werden, dass sie Raum zum Begegnen und Bewegen ermöglicht.

RADWEGSFÜHRUNG IST-ZUSTAND

Betreffend der Radwege R4, R2F und der Landesstraße B83

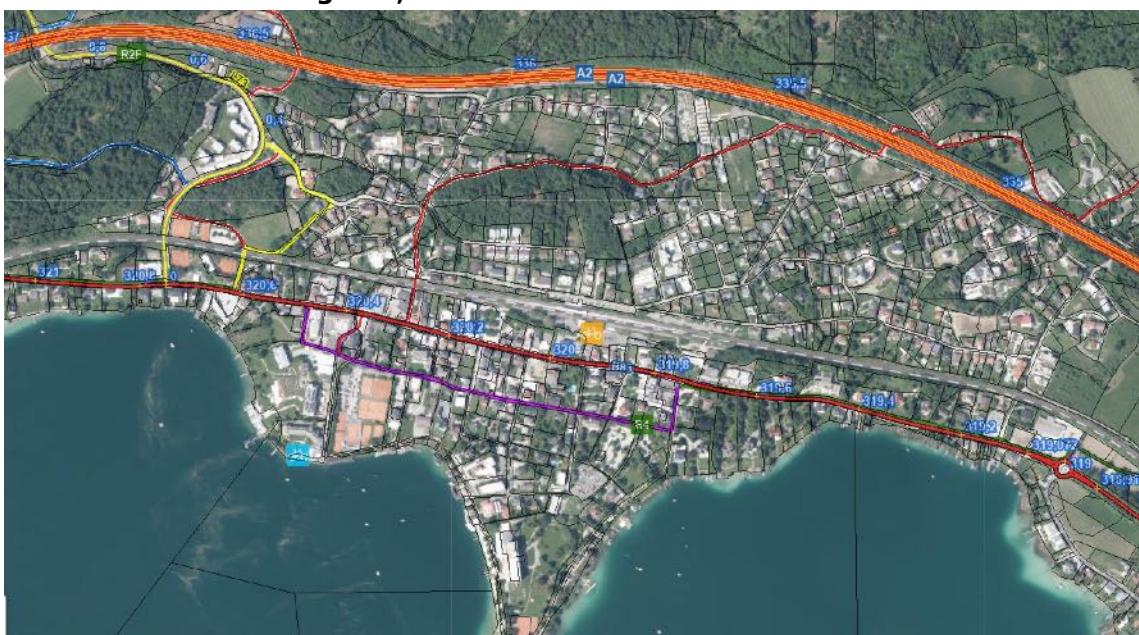


Abbildung 2: Übersicht der bestehenden Radwege, [Quelle: KAGIS]

GEPLANTEN ERRICHTUNG EINES SCHUTZWEGES

November 2023 wurde von dem Unternehmen LEDER: Infrastruktur. Verkehr. Planung ein Bericht erstellt zur geplanten Errichtung eines Schutzweges bei dem Gemeindeamt.

DIGITALE UNTERLAGEN B83

Im Weiteren wurden folgende dwg. Dateien vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt:

- B83 Aufnahme Neu gesamt. Dwg
- B83 Pötschach Bestand Neu.dwg
- B83 OD Pötschach BT2 Bestand neu Markierung.dwg
- 06008C_LP_03b_A16_Ausgang_mit XYZ-Punkten.dwg

Von der Firma geo-line wurden Ende November 2024 noch folgende Unterlagen übermittelt:

DKM: Stand 01.04.2024

DKM als shape: DKM_Pörtschach_shp.zip

DKM als dwg: DKM_Pörtschach_2024_04_01.dwg

Grundstücke im Eigentum der Gemeinde Pörtschach: Stand 2023.10.01

Eigentum als shape: Pörtschach_Eigentum_2023-10-01.zip

Eigentum als dwg: Pörtschach_Eigentum_2023_10_01.dwg

Fernwärme: Stand 21.03.2022

Fernwärme als shape: Pörtschach_Fernwärme_2022-03-21.zip

Fernwärme als dwg: Pörtschach_Fernwärme.dwg

Fernwärme Fremdleitungen: Stand 2015.02.26

Fernwärme Fremdleitungen als shape: Pörtschach_FernwärmeFremdleitungen_2015_02_26.zip

Fernwärme Fremdleitungen als dwg: Pörtschach_Fernwärme_Fremdleitungen.dwg

FLÄWI: (WIDG,WALD und AUGB) Stand 30.01.2024

FLÄWI als shape: Pörtschach_Fläwi-2024-01-30.zip

Kanal: Daten wie sie uns zurzeit vorliegen

Kanal als shape: Pörtschach_Kanal_shp.zip

Kanal als dwg: Pörtschach_Kanal.dwg

Schutzrohr: Stand 20.01.2020

Schutzrohr als shape: Pörtschach_Schutzrohr_2020-01-20.zip

Schutzrohr als dwg: Pörtschach_Schutzrohr.dwg

Wasser: Daten wie sie uns zurzeit vorliegen

Wasser als shape: Pörtschach_Wasser_shp.zip

Wasser als dwg: Pörtschach_Wasser.dwg

2.2 Einschlägige Normen und Vorgaben

VORGABEN: AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

- STRÄßenBREITE B83

Das Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität legt am 8.10.2024 per Mail fest, dass die Breite auf den Begegnungsfall Bus-Bus auszulegen ist, um der Funktion der B83 im Landesstraßennetz gerecht zu werden.

Laut der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) Nummer 03.04.12: „Planung und Entwurf von Innerortsstraßen“ ist für Begegnungsfälle von Bus-Bus bei einer Geschwindigkeit von $10\text{km/h} < v < 30\text{km/h}$ eine Mindestfahrbahn von 6,25m erforderlich. Bei einer Geschwindigkeit von $30\text{km/h} < v < 50\text{km/h}$ eine Mindestfahrbahn von 6,50m eingehalten werden muss.

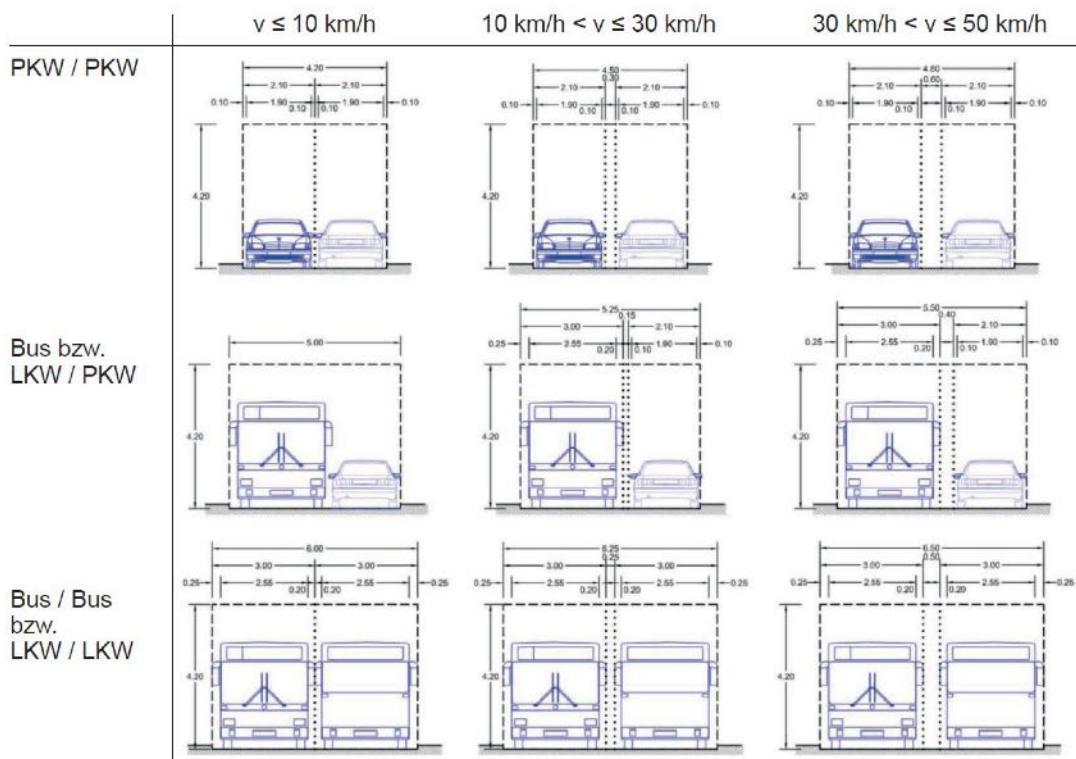


Abbildung 3: Zusammenhang zwischen Bemessungsfahrzeug, Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit (Maßangabe in [m]), [Quelle: RVS 03.04.12, Abb. 09]

FAHRRADSTRÄÙE Begriff gemäß StVO

Straßen oder Straßenabschnitte, in dem außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten ist, ausgenommen davon ist Befahren mit den in §76a Abs. 5 StVO genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens (§67 Abs.1 StVO).

MEHRZWECKSTREIFEN Begriff gemäß StVO

Radfahrstreifen oder Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzenden Fahrstreifen nicht breit genug ist oder

wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn das Einordnen zu Weiterfahrt angeordnet ist. (§ 2 Abs. 1 Z 7a StVO)

MIV

Abkürzung für Motorisierter Individual Verkehr

RADFAHRSTREIFEN Begriff gemäß StVO

Für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichneter Teil der Fahrbahn, wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen angezeigt wird (§2 Abs. 1 Z StVO).

RADWEG Begriff gemäß StVO

Für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg (§2 Abs. 1Z 8 StVO). Dieser kann ohne oder mit Benützungspflicht verordnet werden (§ 68 Abs. 1a StVO).

RADROUTE

Für den Radverkehr zur Benützung empfohlener, gekennzeichneter und entsprechend ausgestatteter Teil des Straßennetzes

RADSCHNELLVERBINDUNG

Für den Radverkehr bestimmte Route, die über größere Entfernung wichtige Quell- und Zielbereiche verbindet und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hoher Reisegeschwindigkeit ermöglicht.

SHARROW

Bodenmarkierung mit rein informativem Charakter. Sharrows dienen zur Führung des Radverkehrs bzw. in besonderen Fällen als Hinweis auf einen höheren Radverkehrsanteil auf der Fahrbahn. Sharrows ersetzen keine qualitative Anlageform für den Radverkehr.

3 ANALYSE DES BESTANDS

3.1 Ortsaugenschein

Am 14.11.2024 wurde eine Befahrung des Ortsgebietes vorgenommen und relevante Punkte fotografisch dokumentiert.



Abbildung 4: Situation am Schloss Leonstein, [Quelle: PLANUM]



Abbildung 5: Gefahrenpunkt Kreuzung, Koschatweg, [Quelle: PLANUM]



Abbildung 6: Bushaltestelle Edelweißbad, [Quelle: PLANUM]

3.2 Bestehende Infrastruktur

Im Planungsgebiet besteht östlich des Zentrums, vom Kreisverkehr (beim Supermarkt „Hofer“) bis zum öffentlichen Parkplatz „Johannaweg Ost“, ein gemischter Geh- und Radweg auf der nördlichen Seite. Ab dem öffentlichen Parkplatz „Johannaweg Ost“ wird der Radverkehr von der B83 auf den Johannaweg geleitet und um den Ortsbereich herumgeführt. Entlang der Annastraße verläuft er dann parallel zur Landesstraße B83. Der Radverkehr wird über den Koschatweg zurück auf die Landesstraße geführt.

Auf der Landesstraße B83 dominiert der motorisierte Individualverkehr (MIV), neben dem öffentlichen Verkehr, Fuß- und Radverkehr. Der öffentliche Nahverkehr ist in den Sommermonaten durch einen autonom fahrenden Bus zusätzlich gestärkt. Pörtschachs Anbindung an umliegende Städte erfolgt über die parallel zur Hauptstraße verlaufende Bahntrasse sowie die Autobahn A2 die mit zwei Auffahrten (Pörtschach Ost und West) erreicht werden kann. Die Analyse der bestehenden Infrastruktur wird im nachfolgenden Plan zusammengefasst.



Abbildung 7: Übersicht bestehende Infrastruktur [Quelle: PLANUM]

3.3 Mängelanalyse

Der Ortsraum von Pörtschach weist einige Gefahrenpunkte und Mängel auf. Insbesondere entlang der Hauptstraße kam es in den letzten fünf Jahren vermehrt zu Unfällen. Die Kreuzung am Koschatweg, an der der Radweg wieder zurück auf die Hauptstraße geführt wird, gilt dabei als besonders gefährlich und wurde auch von der Gemeinde als Gefahrenstelle identifiziert. Auch die Bushaltestelle „Pörtschach/Wörthersee Lieleg Schlössl“ wurde seitens der Gemeinde als Gefahrensituation benannt und der Wunsch nach Verkehrsberuhigung geäußert. Beim Schloss Leonstain verengt sich die Fahrbahn deutlich, was potenzielle Gefahren birgt und keine eigene Radwegführung ermöglicht.

Im Planungsgebiet stehen grundsätzlich viele Parkplätze zur Verfügung, darunter auch zahlreiche öffentliche oder kostengünstige Stellplätze, was die Nutzung von Pkw besonders attraktiv macht und als ein Mangel in Bezug auf Aufenthaltsqualität verzeichnet werden kann. Aufenthaltsbereiche befinden sich überwiegend im Norden des

Planungsgebiets, auf der Halbinsel. Dabei ist anzumerken, dass der Zugang zu diesen Bereichen über mindestens ein privates Grundstück erfolgen muss, wodurch die Nutzung eingeschränkt ist und die Verbindung Nord-Süd geschwächt wird.

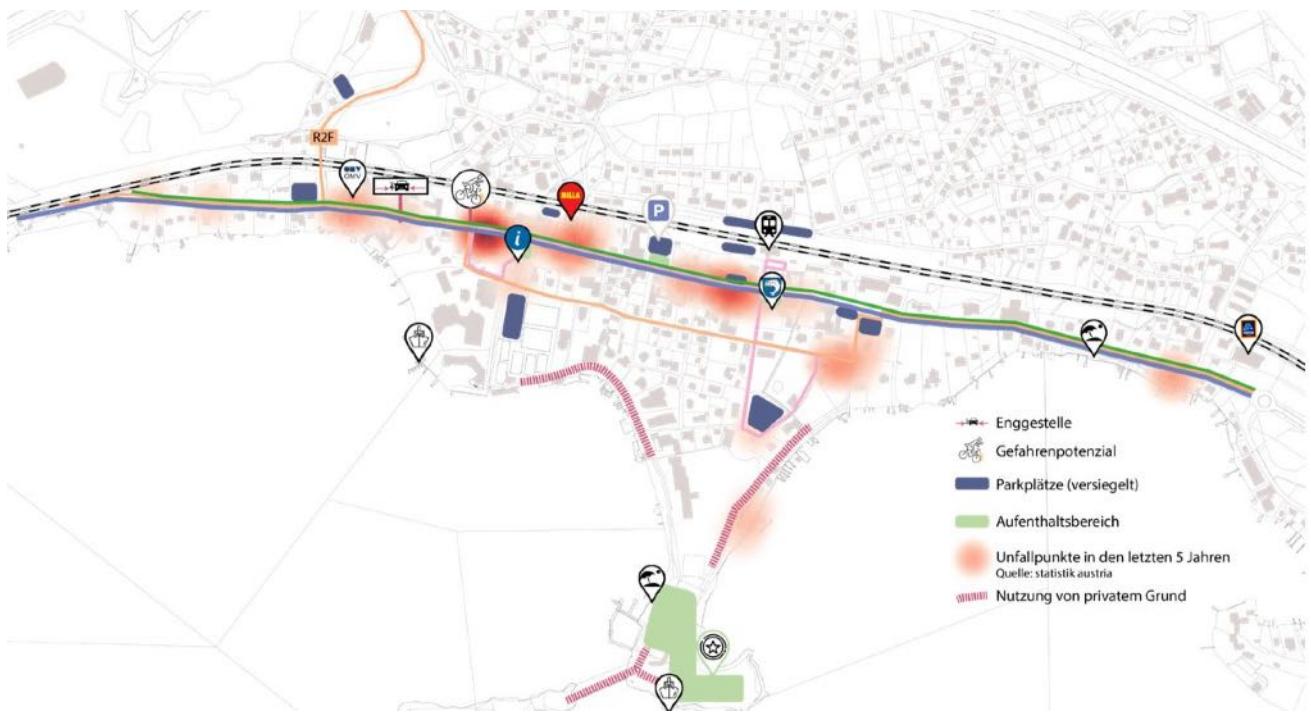


Abbildung 8: Mängelanalyse, [Quelle: PLANUM]

3.4 Straßenquerschnitte Bestand

Im ersten Schritt wurde eine Analyse der vorhandenen Straßenbreiten vorgenommen, um zu überprüfen welche Breiten für eine neue Radverkehrsführung vorhanden sind. Bei Betrachtung der Hauptstraße können von dem Parkplatz „Johanna Ost“ bis zum Billa Straßenbreiten von 11,90 bis 13m erreicht werden. Ab ca. der Moosburgerstraße wird die Straße enger und weist Engstellen von 10,30m auf. Die Situation verschärft sich Richtung Westen. Am Leonstainer Schloss ergeben sich Straßenbreiten von 8,50m bis 9,77m, die den Spielraum von mehreren eigenen Fahrstreifen (Fahrbahn PKW, Fahrradspur,



Abbildung 9: Übersicht der verschiedenen Straßenbreiten, [Quelle: PLANUM, Orthofoto aus KAGIS hinterlegt]

Gehweg) ausschließen. Es wurden vier Querschnitte an wichtigen Punkten gezeichnet, um die Situation exemplarisch darzustellen.



Abbildung 10: Übersicht der ausgewählten Querschnitte, [Quelle: PLANUM]

An der Kärntner Straße zeigt der Querschnitt eine Breite von 3,20m für den gemischten Geh- und Radweg. Auch ein Grünstreifen mit 1m Breite ist vorhanden. Die Fahrbahnbreite ist mit 3,10m in beiden Richtungen ausreichend bemessen. Am Gemeindeamt sind breite Gehwege vorhanden, die Fahrbahnbreite beträgt lediglich 6m und ein Parkstreifen von 1,50m ist vorhanden. Die Kreuzung Koschatweg ist mit Sharrows markiert, sie dienen der Führung des Radverkehrs und als Hinweis auf einen höheren Radverkehrsanteil auf der Fahrbahn. Die Fahrbahnen sind jeweils mit 2,75m bemessen, die Gehwege jeweils breiter als 2m. Der Querschnitt am Schloss Leonstain zeigt die schmalste Fahrbahnbreite von 2,25m, inklusive Sharrows.

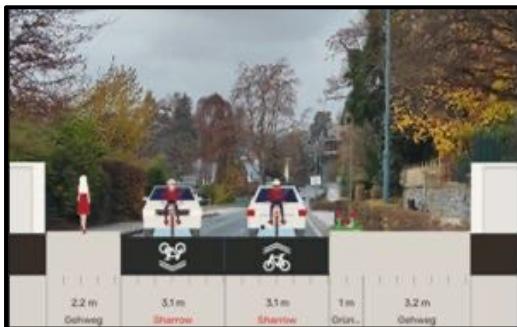


Abbildung 11: QS1 km 319,3: Kärntner Straße, [Quelle: StreetMix, Mod.: PLANUM]



Abbildung 14: SQ2 km 319,9, Am Gemeindeamt, [Quelle: StreetMix, Mod.: PLANUM]



Abbildung 12: QS3 km 320,5: Kreuzung Koschatweg, [Quelle: StreetMix, Mod.: PLANUM]



Abbildung 13: QS 4: km 320,6, Am Schloss Leonstain, [Quelle: StreetMix, Mod.: PLANUM]

4 PLANUNGSVARIANTEN

4.1 Variante 1: Aktuelle Situation belassen

In Variante 1 wird die derzeitige Situation größtenteils beibehalten, es werden lediglich punktuelle Verbesserungen vorgenommen. Besonders wichtig ist eine Optimierung des Übergangs vom Fahrradweg im Koschatweg in den Mischverkehr auf die B83. Diese Stelle wurde auch von der Gemeinde bereits als Gefahrenpunkt identifiziert. Zudem ist ein Umbau der Bushaltestelle „Pörtschach/Wörthersee Lieleg Schlössl“ vorgesehen. Dieser soll zugleich für verkehrsberuhigende Maßnahmen genutzt werden.



Abbildung 15: Übersicht Variante 1 Situation belassen, [Quelle: PLANUM]

Im Weiteren wird die Leistungsfähigkeit der Hauptstraße in den nächsten 10 Jahren generiert mit der Annahme von einer Steigerung im Verkehrsaufkommen von 1%.

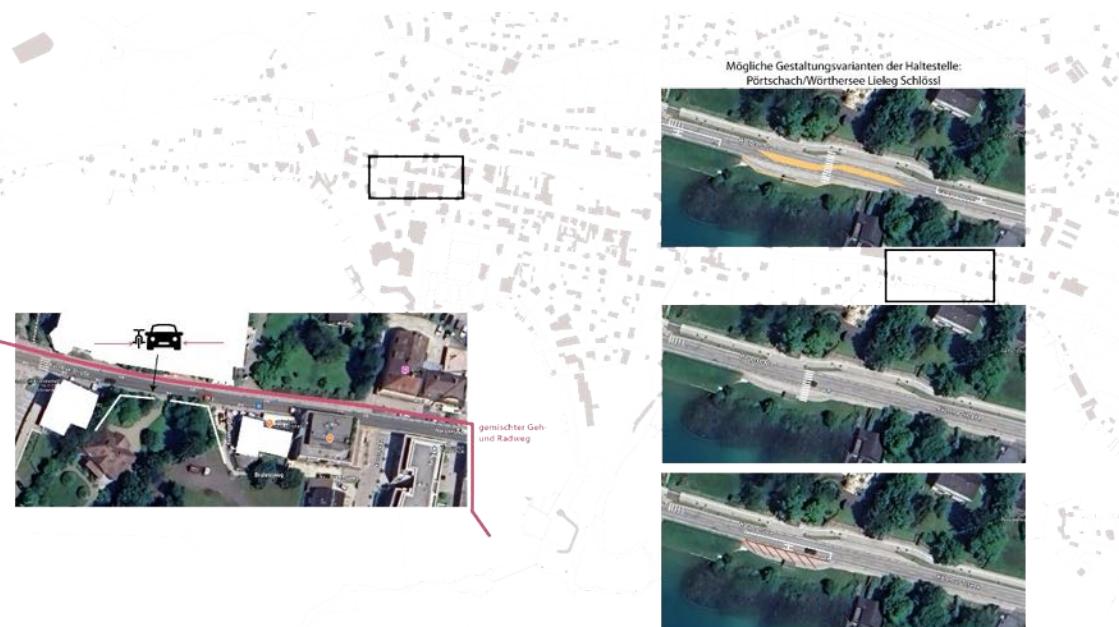


Abbildung 16: Variante 1, mit den zu Ändernden Bereichen, [Quelle: Google Mod.: PLANUM]

4.2 Variante 2: MIV beruhigen

Um den Radverkehr über die Hauptstraße zu führen, muss der Motorisierte Individual Verkehr (MIV) beruhigt werden, um die Sicherheit für den Fahrradverkehr zu gewährleisten. Diese Maßnahme wird in der Variante 2 priorisiert. Hier muss neben dem fließenden auch der ruhende Verkehr, insbesondere die Längsparker reduziert werden. Diese stellen ein enormes Gefahrenpotenzial dar¹ und sollten wo möglich reduziert werden.



Abbildung 17: Übersicht Variante 2 MIV beruhigen, [Quelle: PLANUM]

Vorgesehen ist, durch unterschiedliche Straßenbeläge visuelle und akustische Veränderungen zu erlangen und so die Aufmerksamkeit der MIV-Lenker zu erhöhen. Auch eine Gestaltung, die zu einer optischen (aber keiner physischen Verengungen) der Straße führt, soll zu einer erhöhten Aufmerksamkeit beitragen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Landesstraße sollte zusätzlich auf 30km/h gesetzt werden, um die Sicherheit zu erhöhen.



Abbildung 18: Abbildung 17: Collage zu Variante 2, [Quelle: Google Street View, Mod.: PLANUM]

¹ „Neben parkenden Fahrzeugen soll der Schutzstreifen mindestens 0,75m [zum Radverkehr] breit sein. Bei Längsparkern soll er Schutz vor aufschlagenden Autotüren sicherstellen und bei Schräg oder Senkrechtparkern den Fahrzeugüberhang aufnehmen können.“ RVS 03.02.13 S.24

4.3 Variante 3: Verkehr verlagern - Eisenbahntrasse

In dieser Variante wird der Radverkehr auf die Trasse eines eventuell aufgelassenen Gleises verlagert. Die südliche Gleistrasse wird als Radhighway ausgebaut. Bei dieser Variante gilt es den Anschluss an den regionalen Radweg R2F sicherzustellen.

Grundsätzliches Ziel der Variante ist es, den Mischverkehr auf der B83 zu reduzieren und den Radverkehr auf dem neuen Radweg zu führen. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden kann damit deutlich erhöht werden. Als Nachteil muss angeführt werden, dass dadurch aber keine verkehrsberuhigende Maßnahme durch Mischverkehr im Ortszentrum erzielt werden kann. Der Quell- und Zielverkehr wird immer noch entlang der Hauptstraße geführt.

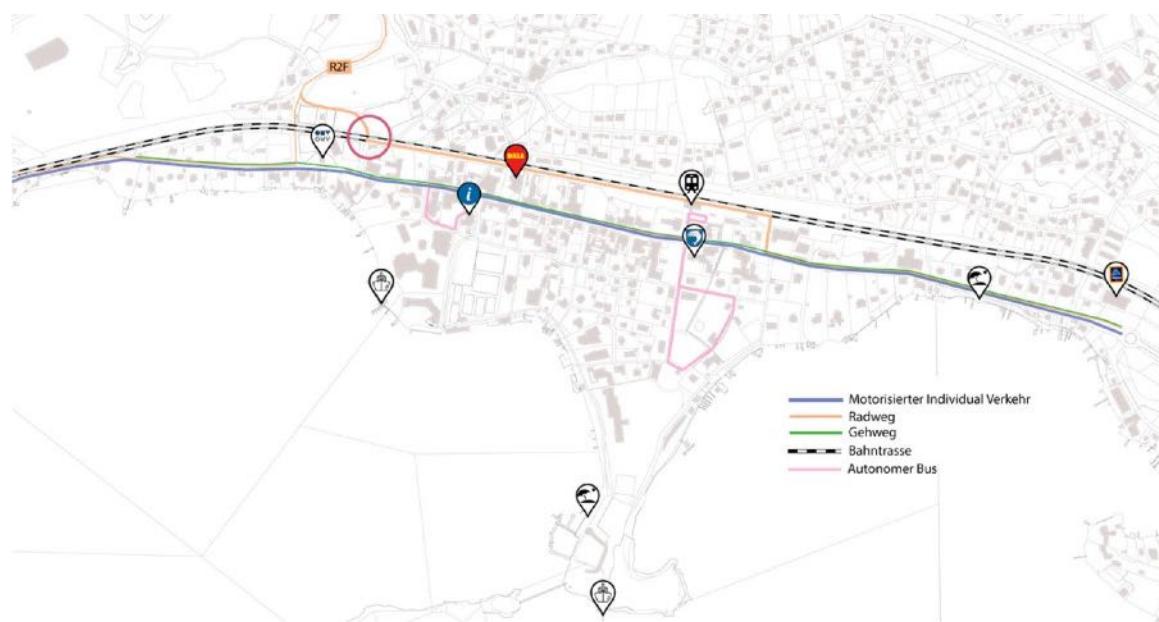


Abbildung 19: Übersicht Variante 3 MIV beruhigen, [Quelle: PLANUM]

4.4 Variante 4: Verkehr verlagern – Vision der Unterflurtrasse

Diese Variante ist als langfristige Vision zu beschreiben, da sie kostspielig, mit einem hohen baulichen Aufwand und geringe positive Auswirkungen verbunden ist.

Durch eine Unterflurtrasse wird ein Einbahnsystem entlang der Hauptstraße ermöglicht. Unterirdisch wird der MIV geführt überirdisch MIV, Fahrrad sowie ÖPNV Angebote. Konflikte mit Kanälen oder Leitungen sind zu erwarten und gelten überprüft. Die Variante knüpft an das Projektziel B von Krißmer Architektur [Januar 2024] „Sekundärstraße“ an.

Eine Rampe von mindestens 7m wäre zu erwarten und ein enormer baulicher Aufwand.

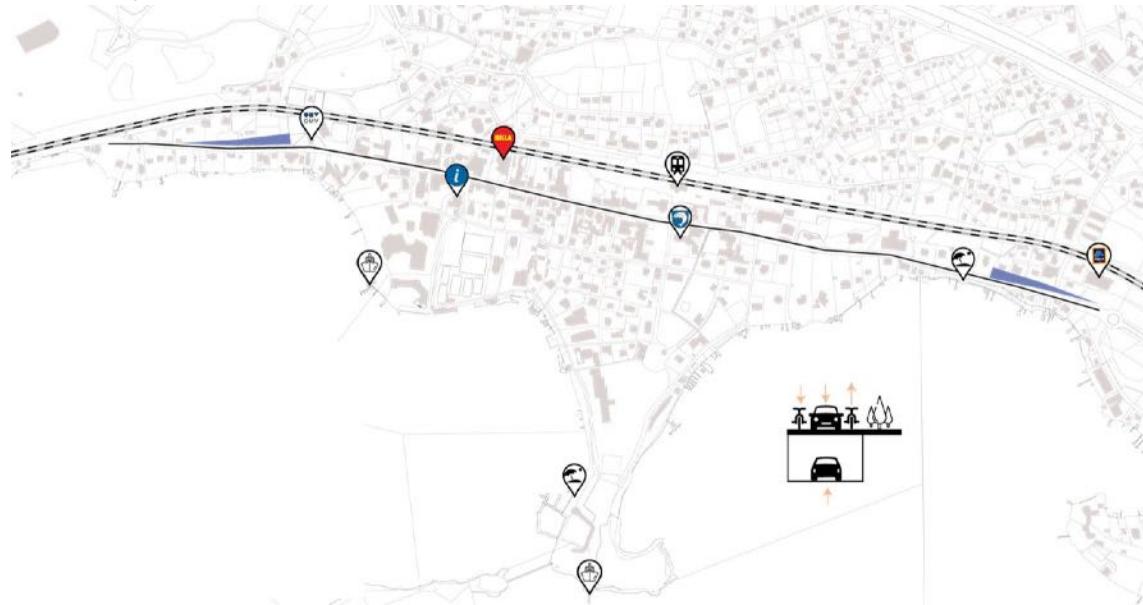


Abbildung 20: Übersicht Variante 4 Vision Unterflurtrasse, [Quelle: PLANUM]

5 VARIANTEN DER RADWEGFÜHRUNG ENT-LANG DER HAUPTSTRÄßE

In Abstimmung mit der Abteilung 9 im Amt der Kärntner Landesregierung, dem verkehrs-technischen Sachverständigen und der Gemeinde Pörtschach am Wörthersee wurde entschieden, dass im Rahmen dieser Untersuchung ausschließlich eine Radwegführung entlang der Landesstraße B83 weiterverfolgt wird. Die anzuwendenden Richtlinien sind in Abschnitt 2.2 angeführt.

Ziel dieser Studie war es, auf einfache und nachvollziehbare Weise darzustellen, welche Art der Radverkehrsführung, in welchen Bereichen der B83 möglich ist. Als Planungsgrundlage diente nicht nur der derzeit genutzte Verkehrsraum, sondern der gesamte öffentlich verfügbare Raum – also von Grundstücksgrenze zu Grundstücksgrenze, unabhängig vom aktuellen Bestand (z.B. Parkplätze, private Gehwegnutzungen etc.). Es wurden verschiedene Querschnittsvarianten entwickelt, die sich in der Breite und der Qualität der Führung des Radverkehrs unterscheiden. Es wurde geprüft, in welchen Bereichen welcher Querschnitt realisierbar ist.

Die Parameter, die den einzelnen Varianten zugrunde liegen, werden in jeder Variante vorgestellt.

5.1 Getrennter Radfahrstreifen – Planfall 1

Die qualitativ hochwertigste Führung des Radverkehrs stellt sich ein, wenn ein baulich getrennter Radfahrstreifen vorhanden ist, dieser benötigt laut der RVS mindestens eine Breite von 1,50m. Getrennt davon wird der Gehweg geführt. Um die Vorgabe der Kärntner Landesregierung einzuhalten, wird eine Kernfahrbahn von 6,25m sichergestellt und so der Begegnungsfall Bus-Bus ermöglicht. Die Geschwindigkeit muss dabei auf 30km/h gesenkt werden.

Tabelle 12: Gesamtbreiten (Grundbreite + Schutzstreifen) der Radfahranlagen für die unterschiedlichen Ausbaustufen

Bezeichnung	Lage	Ausbau-stufe D [m]	Ausbau-stufe C [m]	Verkehrsraum Profil Nr. (s. Abb.)	Ausbau-stufe B [m]	Ausbau-stufe A [m]
Radfahrstreifen	zwischen Fahrstreifen und Bordstein	1,5	1,6	C1 (11)	1,8	(≥ 2,6) ¹⁾
Mehrzweckstreifen	zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen	2,0	2,0	C2 (12)	(2,3) ²⁾	(≥ 3,0) ^{1),2)}
Radweg (baulich getrennt)	Einrichtungsradweg					
	neben Fahrbahn $V_{n1} \leq 50 \text{ km/h}$	1,5	1,8	C3 (14)	2,8	≥ 3,1
	$V_{n1} > 50 \text{ km/h}$, Freiland	2,0	2,3	C4 (15)	3,3	≥ 3,6
	neben Längsparkstreifen	1,75	2,05	C5 (16)	3,05	≥ 3,35
	Zweirichtungsradweg					
	neben Fahrbahn $V_{n1} \leq 50 \text{ km/h}$	2,5	3,1	C6 (17)	3,8	≥ 4,5
	$V_{n1} > 50 \text{ km/h}$, Freiland	3,0	3,6	C7 (18)	4,3	≥ 5,0
	neben Längsparkstreifen	2,75	3,35	C8 (19)	4,05	≥ 4,75
Gemischter Geh- und Radweg (baulich getrennt)	neben Fahrbahn $V_{n1} \leq 50 \text{ km/h}$	2,8	3,5	C9 (22)	(3,8) ³⁾	
	$V_{n1} > 50 \text{ km/h}$, Freiland	3,3	4,0	C10 (23)	(4,3) ⁴⁾	
	neben Längsparkstreifen	3,05	3,75	C11 (24)	(4,05) ⁵⁾	

¹⁾ Auf Radschnellverbindungen nur in Sonderfällen.

²⁾ Neben Längsparkstreifen nicht empfohlen. Qualitätseinbußen für den Radverkehr aufgrund von Parkvorgängen.

³⁾ Nur bei geringen Fußgängerverkehrsstärken.

Abbildung 22: Tabelle zu Gesamtbreiten von Radfahranlagen, [Quelle: RVS 03.02.13]

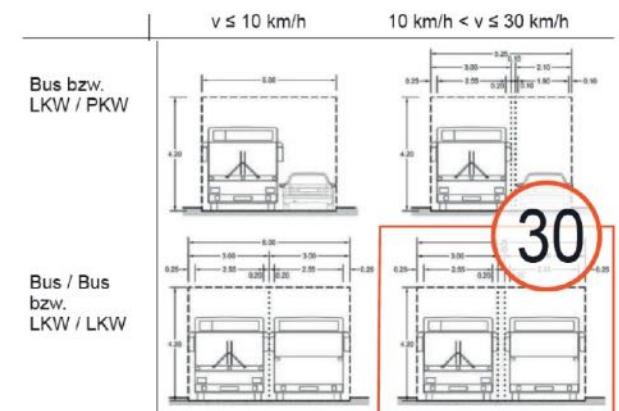


Abbildung 21: Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit, [Quelle: RVS 03.04.12]

Folgender Querschnitt ergibt sich, mit einer Gesamtbreite von 13,25m.

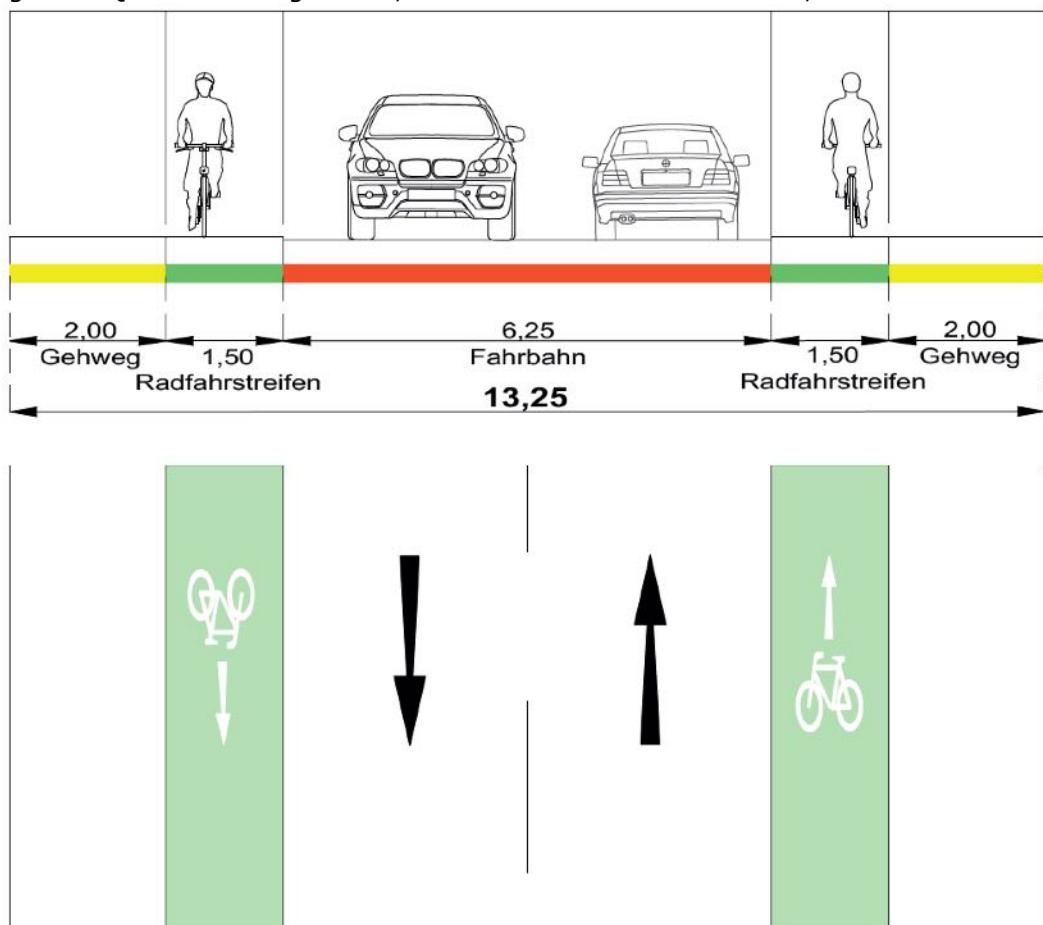


Abbildung 23: Querschnitt Planfall 1, [Quelle: PLANUM]

In der Nachfolgenden Darstellung kann ist erkennbar an welchen Stellen der Planfall realisierbar ist. [Grün markiert] insgesamt beläuft sich der grün markierte Bereich auf 192m im Planungsgebiet.



Abbildung 24: Übersichtsplan Planfall 1, [Quelle: PLANUM]

5.2 Gemischter Geh- und Radweg – Planfall 2

Die zweite zu überprüfende Variante ist der gemischte Geh- und Radweg. Dabei muss eine Breite von mindestens 2,50m eingehalten werden. Östlich des Planungsgebiets ist bereits ein gemischter Geh- und Radweg vorhanden, woran es anzuschließen gilt. In dieser Variante bleibt die Geschwindigkeitsbegrenzung mit 30km/h erhalten und die Kernfahrbahn kann bei einem Minimum von 6,25m beibehalten werden.

Tabelle 12: Gesamtbreiten (Grundbreite + Schutzstreifen) der Radfahranlagen für die unterschiedlichen Ausbaustufen

Bezeichnung	Lage	Ausbau-stufe D [m]	Ausbau-stufe C [m]	Verkehrsraum Profil Nr. (s. Abb.)	Ausbau-stufe B [m]	Ausbau-stufe A [m]
Radfahrstreifen	zwischen Fahrstreifen und Bordstein	1,5	1,6	C1 (11)	1,8	(≥ 2,6) ¹⁾
Mehrzweckstreifen	zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen	2,0	2,0	C2 (12)	(2,3) ²⁾	(≥ 3,0) ^{1),2)}
Radweg (baulich getrennt)	Einrichtungsradweg					
	neben Fahrbahn $V_{zu} \leq 50 \text{ km/h}$	1,5	1,8	C3 (14)	2,8	≥ 3,1
	$V_{zu} > 50 \text{ km/h}$, Freiland	2,0	2,3	C4 (15)	3,3	≥ 3,6
	neben Längsparkstreifen	1,75	2,05	C5 (16)	3,05	≥ 3,35
	Zweirichtungsradweg					
	neben Fahrbahn $V_{zu} \leq 50 \text{ km/h}$	2,5	3,1	C6 (17)	3,8	≥ 4,5
	$V_{zu} > 50 \text{ km/h}$, Freiland	3,0	3,6	C7 (18)	4,3	≥ 5,0
	neben Längsparkstreifen	2,75	3,35	C8 (19)	4,05	≥ 4,75
Gemischter Geh- und Radweg (baulich getrennt)	$V_{zu} \leq 50 \text{ km/h}$	2,8	3,6	C9 (22)	(3,8) ¹⁾	
	$V_{zu} > 50 \text{ km/h}$, Freiland	3,3	4,0	C10 (23)	(4,3) ²⁾	
	neben Längsparkstreifen	3,05	3,75	C11 (24)	(4,05) ³⁾	

- 1) Auf Rad Schnellverbindungen nur in Sonderfällen.
 2) Neben Längsparkstreifen nicht empfohlen. Qualitätseinbußen für den Radverkehr aufgrund von Parkvorgängen.
 3) Nur bei geringen Fußgängerverkehrsstärken.

Abbildung 26: Tabelle zu Gesamtbreiten von Radfahranlagen, [Quelle: RVS 03.02.13]

Folgender Querschnitt ergibt sich, mit einer Gesamtbreite von 11,85m.

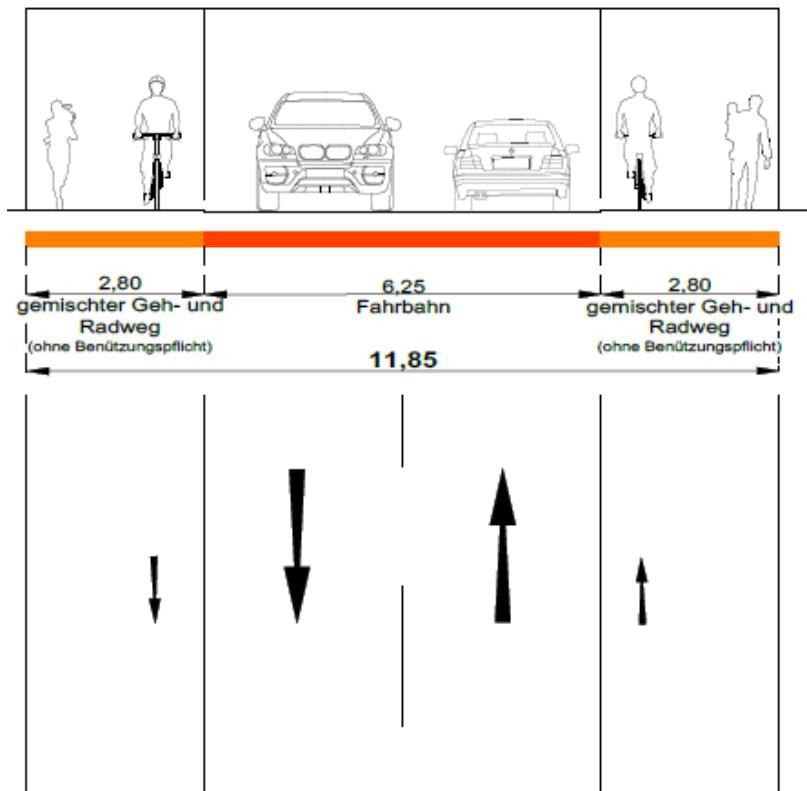


Abbildung 27: Querschnitt Planfall 2, [Quelle: PLANUM]

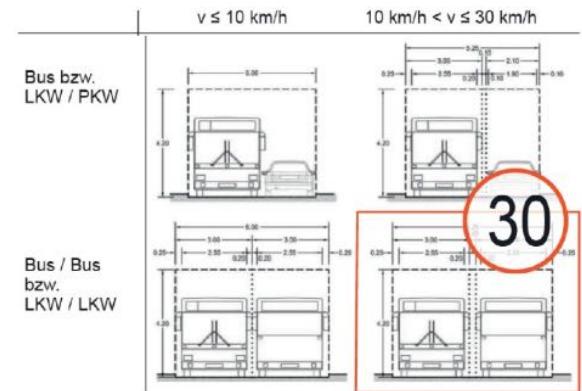


Abbildung 25: Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit, [Quelle: RVS 03.04.12]

Dieser Querschnitt kann 655m lang im Planungsgebiet realisiert werden. [Grün markiert]

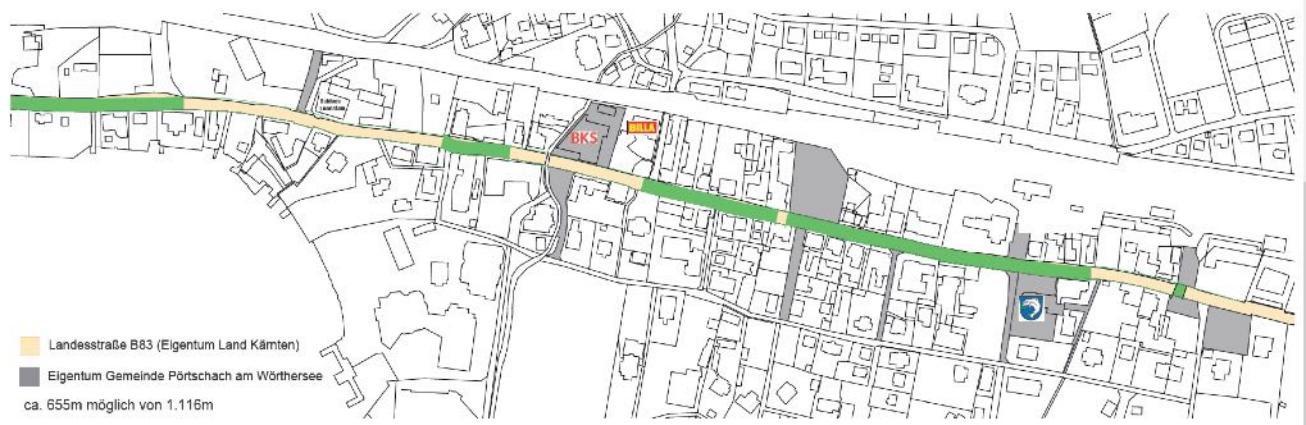


Abbildung 28: Übersichtsplan Planfall 2, [Quelle: PLANUM]

5.3 Einseitige Zweirichtungsradweg – Planfall 3

In dieser Variante wird die Qualität für den Radverkehr durch eine bauliche Trennung vom Fußverkehr deutlich verbessert. Vorgesehen ist ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,5 m entsprechend der Ausbaustufe D nach der einschlägigen RVS. Der Radweg wird nur auf einer Straßenseite geführt, wodurch sich aufgrund der notwendigen Querungen gewisse Nachteile ergeben. Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h muss beibehalten werden, um potenzielle Gefahrensituationen zu minimieren. Für den motorisierten Verkehr ergibt sich daraus eine Kernfahrbahn mit einer Breite von 6,25 m.

Tabelle 12: Gesamtbreiten (Grundbreite + Schutzstreifen) der Radfahranlagen für die unterschiedlichen Ausbaustufen

Bezeichnung	Lage	Ausbau- stufe D [m]	Ausbau- stufe C [m]	Verkehrs- raum Profil Nr. (s. Abb.)	Ausbau- stufe B [m]	Ausbau- stufe A [m]
Radfahrstreifen	zwischen Fahrstreifen und Bordstein	1,5	1,5	C1 (11)	1,8	(≥ 2,5) ¹⁾
Mehrzweckstreifen	zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen	2,0	2,0	C2 (12)	(2,3) ²⁾	(≥ 3,0) ^{1),2)}
Einrichtungsradweg						
Radweg (baulich getrennt)	neben Fahrbahn $V_{so} \leq 50 \text{ km/h}$	1,5	1,8	C3 (14)	2,8	≥ 3,1
	$V_{so} > 50 \text{ km/h}$, Freiland	2,0	2,3	C4 (15)	3,3	≥ 3,6
	neben Längsparkstreifen	1,75	2,05	C5 (16)	3,05	≥ 3,35
	Zweirichtungsradweg					
	$V_{so} \leq 50 \text{ km/h}$	2,5	3,1	C6 (17)	3,8	≥ 4,5
	$V_{so} > 50 \text{ km/h}$, Freiland	3,0	3,6	C7 (18)	4,3	≥ 5,0
	neben Längsparkstreifen	2,75	3,35	C8 (19)	4,05	≥ 4,75
Gemischter Geh- und Radweg (baulich getrennt)	neben Fahrbahn $V_{so} \leq 50 \text{ km/h}$	2,8	3,6	C9 (22)	(3,8) ³⁾	
	$V_{so} > 50 \text{ km/h}$, Freiland	3,3	4,0	C10 (23)	(4,3) ³⁾	
	neben Längsparkstreifen	3,05	3,75	C11 (24)	(4,05) ³⁾	

- ¹⁾ Auf Radschnellverbindungen nur in Sonderfällen.
²⁾ Neben Längsparkstreifen nicht empfohlen. Qualitätseinbußen für den Radverkehr aufgrund von Parkvorgängen.
³⁾ Nur bei geringen Fußgängerverkehrsstärken.

Abbildung 30: Tabelle zu Gesamtbreiten von Radfahranlagen, [Quelle: RVS 03.02.13]

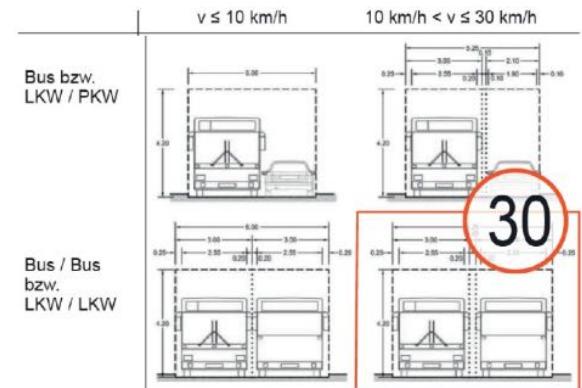


Abbildung 29: Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit, [Quelle: RVS 03.04.12]

Folgender Querschnitt ergibt sich, mit einer Gesamtbreite von 12,75m.

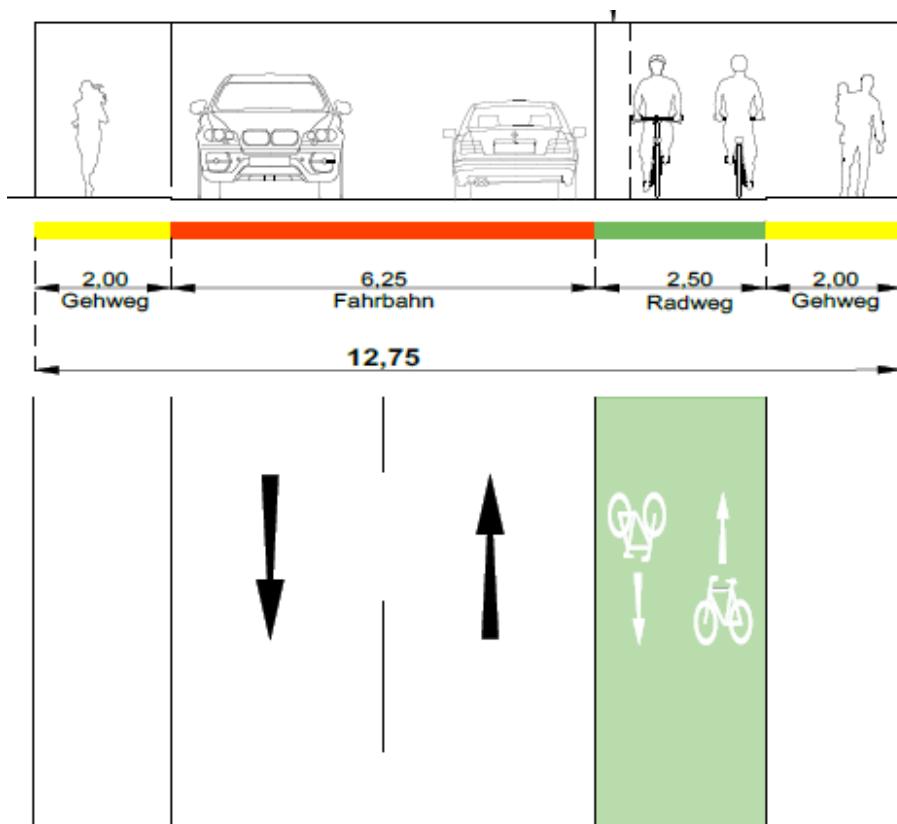


Abbildung 31: Querschnitt Planfall 3, [Quelle: PLANUM]

Dieser Querschnitt kann 655m lang im Planungsgebiet realisiert werden. [Grün markiert]



Abbildung 32: Übersichtslageplan Planfall 3, [Quelle: PLANUM]

5.4 Mehrzweckstreifen – Planfall 4

Durch das Nutzen eines Mehrzweckstreifens kann in dieser Variante der Querschnitt deutlich verringert werden. Der Mehrzweckstreifen bedarf eine Breite von 1,50m. Die Kernfahrbahn kann dann auf 4,50m reduziert werden, im Falle einer Begegnung Bus-Bus kann dann auf den Mehrzweckstreifen ausgewichen werden. In dieser Variante ist die Reduktion auf 30km/h nicht zwingend erforderlich, aber empfohlen.

Tabelle 12: Gesamtbreiten (Grundbreite + Schutzstreifen) der Radfahranlagen für die unterschiedlichen Ausbaustufen

Bezeichnung	Lage	Ausbau-stufe D [m]	Ausbau-stufe C [m]	Verkehrsraum Profil Nr. (s. Abb.)	Ausbau-stufe B [m]	Ausbau-stufe A [m]
Radfahrstreifen	zwischen Fahrstreifen und Bordstein	1,5	1,5	C1 (11)	1,8	(≥ 2,5) ¹⁾
Mehrzweckstreifen	zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen	2,0	2,0	C2 (12)	(2,3) ²⁾	(≥ 3,0) ^{1,2)}
	Einrichtungsradweg					
	neben Fahrbahn $V_{ad} \leq 50 \text{ km/h}$	1,5	1,8	C3 (14)	2,8	≥ 3,1
	$V_{ad} > 50 \text{ km/h}, \text{ Freiland}$	2,0	2,3	C4 (15)	3,3	≥ 3,6
	neben Längsparkstreifen	1,75	2,05	C5 (16)	3,05	≥ 3,35
	Zweirichtungsradweg					
	neben Fahrbahn $V_{ad} \leq 50 \text{ km/h}$	2,5	3,1	C6 (17)	3,8	≥ 4,5
	$V_{ad} > 50 \text{ km/h}, \text{ Freiland}$	3,0	3,6	C7 (18)	4,3	≥ 5,0
	neben Längsparkstreifen	2,75	3,35	C8 (19)	4,05	≥ 4,75
	Gemischter Geh- und Radweg (baulich getrennt)					
	neben Fahrbahn $V_{ad} \leq 50 \text{ km/h}$	2,8	3,5	C9 (22)	(3,8) ³⁾	
	$V_{ad} > 50 \text{ km/h}, \text{ Freiland}$	3,3	4,0	C10 (23)	(4,3) ³⁾	
	neben Längsparkstreifen	3,05	3,75	C11 (24)	(4,05) ³⁾	

1) Auf Radschnellverbindungen nur in Sonderfällen.

2) Neben Längsparkstreifen nicht empfohlen. Qualitatsseinbußen für den Radverkehr aufgrund von Parkvorgängen.

3) Nur bei geringen Fußgängerverkehrsstärken.

Abbildung 33: Tabelle zu Gesamtbreiten von Radfahranlagen, [Quelle: RVS 03.02.13]

Folgender Querschnitt ergibt sich, mit einer Gesamtbreite von 11,50m. Hier in verschiedenen Nutzungen aufgeführt.

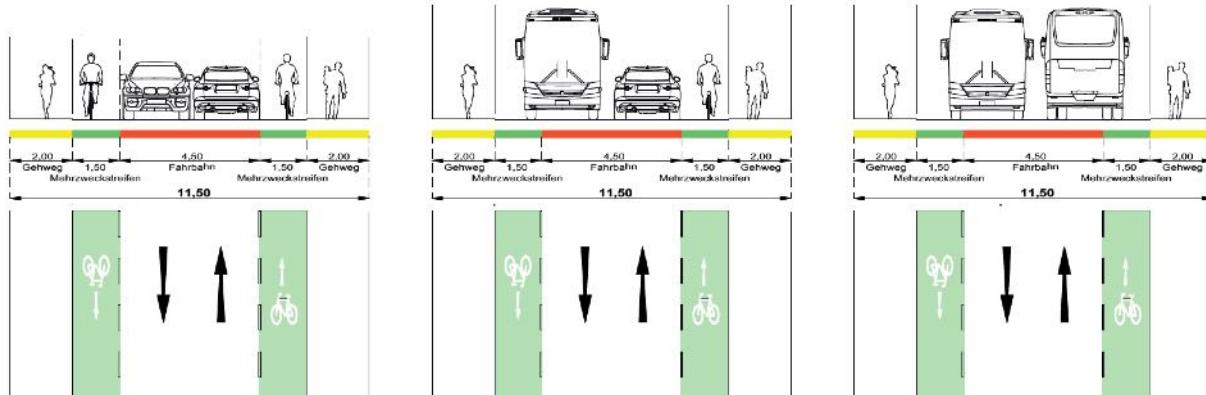


Abbildung 34: Querschnitt Planfall 4, [Quelle: PLANUM]

Dieser Querschnitt kann 716m lang im Planungsgebiet realisiert werden. [Grün markiert]

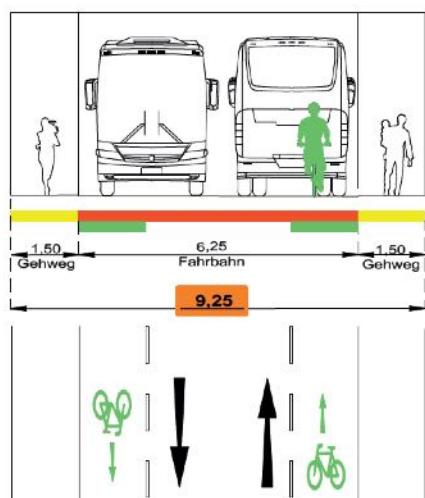


Abbildung 35: Übersichtsplan Planfall 4, [Quelle: PLANUM]

5.5 Sondersituationen – Planfall 5

Entlang der Hauptstraße gibt es Engstellen, die mit keiner der zuvor dargestellten Querschnittsvarianten gelöst werden können. Um den Radverkehr auch an diesen Stellen sicher zu führen, wurden zwei Varianten entwickelt, bei denen die Fahrbahn verengt wird. In beiden Fällen muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden, um eine sichere Begegnung – insbesondere von zwei Bussen – auf einer Kernfahrbahnbreite von 6,25 m zu ermöglichen. In Variante 5b ist zusätzlich eine Wartepflicht für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5t bei Gegenverkehr vorgesehen. Nur unter dieser Voraussetzung können Begegnungssituationen in diesen Engstellen gefahrlos abgewickelt werden. Der Mehrzweckstreifen bleibt weiterhin bei 1,50 m Breite, der Gehweg wird von 2m auf das Mindestmaß von 1,50 m reduziert.

Variante 5a: Mischverkehr PKW und Rad, getrennter Gehweg



Variante 5b: Mischverkehr PKW und Rad, getrennter Gehweg
Wartepflicht bei Gegenverkehr >3,5t

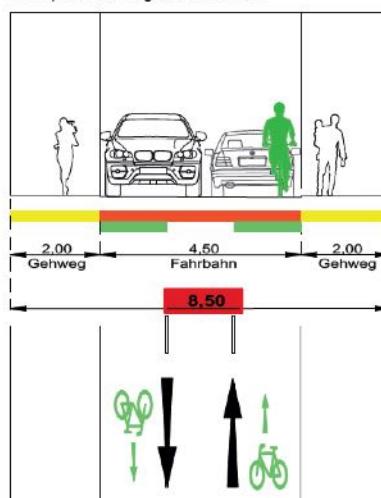


Abbildung 36: Querschnitt Planfall 5a und Planfall 5b, [Quelle: PLANUM]

Der Querschnitt 5a [orange markiert] kann auf eine Länge von 357m ermöglicht werden, der Querschnitt 5b nur an der Engstelle des Schlosses Leonstain, welche 43 m Länge [rot]



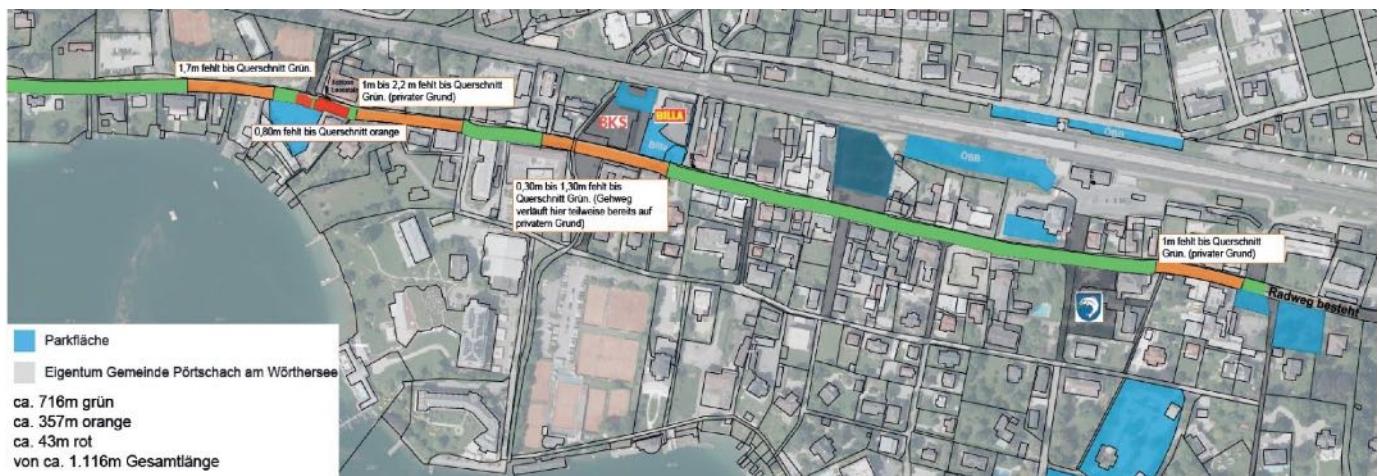
Abbildung 37: Übersichtsplan Planfall 4, 5a und 5b kombiniert, [Quelle: PLANUM]

markiert] beträgt. Der Querschnitt 4 ist mit diesen Varianten kombinierbar und in hier grün dargestellt.

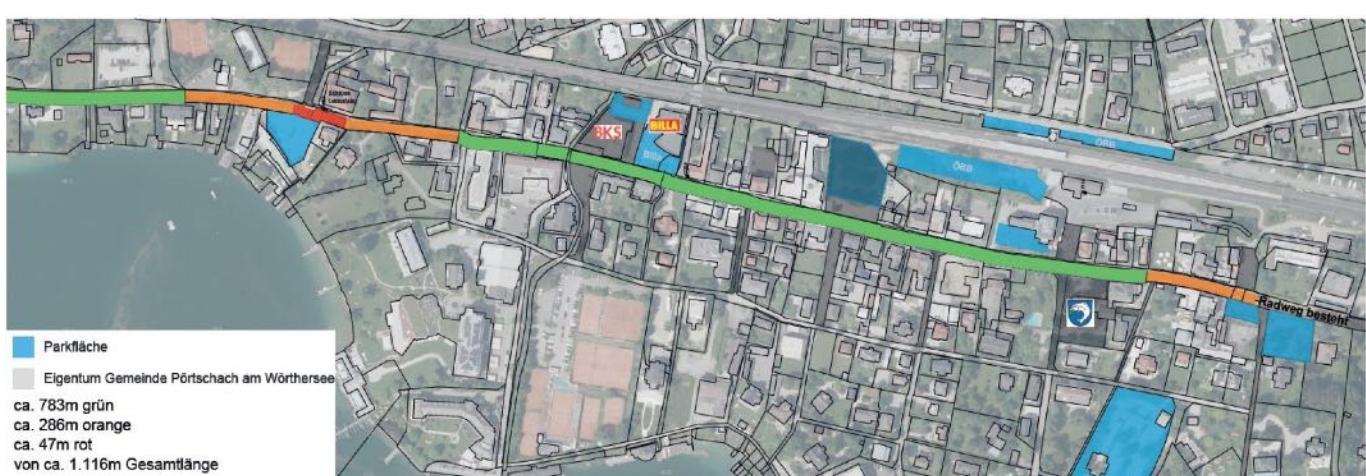
5.5.1 Zusammenfassung der Varianten

Variante 4 in Kombination mit Variante 5a und 5b, stellen sich als die zu präferierende Kombination heraus. In gewissen Bereichen muss nun überprüft werden, wie viel Breite im Straßenraum fehlen, um den nächst „besseren/breiteren“ Querschnitt zu erreichen. Dabei fällt auf, dass bspw. entlang der BKS, der Fußgängerweg bereits auf privatem Grund führt und somit unter den oben angegebenen Maßnahmen noch als orange aufscheint.

Durch eine Optimierung der Übergänge sowie Anpassungen an die Gegebenheiten im Bestand konnte der folgende Lageplan erstellt werden.



Da bei der Ausarbeitung der oben angeführten Querschnitte keine Rücksicht auf bestehende Parkplätze entlang der Hauptstraße genommen wurde, sind in diesem Plan zusätzlich die vorhandenen Stellplätze in der Umgebung dargestellt. Diese zeigen sich als vielfältig verteilt und insgesamt ausreichend, sodass die Stellplätze entlang der Hauptstraße reduziert werden können.



6 ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

6.1 Letzte Abstimmung mit dem Amt der Kärntner Landesregierung

Nach der Abstimmung am 27.03.2025 mit den Vertretern des Amtes der Kärntner Landesregierung wurden folgende Rahmenbedingungen fixiert:

- Radfahrstreifen bis zur Einfahrt „Pörtschacher Stüberl“
- Mehrzweckstreifen ab der Einfahrt „Pörtschacher Stüberl“
- Radverkehr wird im Mischverkehr geführt ab der Postgasse
- Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h entlang der gesamten Hauptstraße
- Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 6,10 m ist einzuhalten (Bestand zwischen Bordsteinen)
- Keine baulichen Umgestaltungen – lediglich Bodenmarkierungen sind aus Kostengründen möglich

Basierend auf diesen Vorgaben und den erarbeiteten Inhalten ergibt sich folgendes Konzept:

Bis zur Einfahrt der „Pörtschacher Stüberl“ wird ein Radfahrstreifen auf dem Gehweg geführt. Dieser Gehweg wird aktuell kaum benutzt und kann lediglich auf einer Seite bestehen bleiben, ab dort erfolgt die Fortsetzung für den Radverkehr auf einem Mehrzweckstreifen. Dies wird durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet. Ab dem Geschäft „pinkabell“ Heimtierbedarf wird der Radverkehr lediglich über Sharrows auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt und gekennzeichnet. Hinzu sollte der Straßenraum durch weitere Gestaltung auf der Straßenoberfläche gestaltet werden um die Aufmerksamkeit der Kfz-Lenker zu erhöhen und das Sicherheitsgefühl für den Radverkehr zu verbessern.

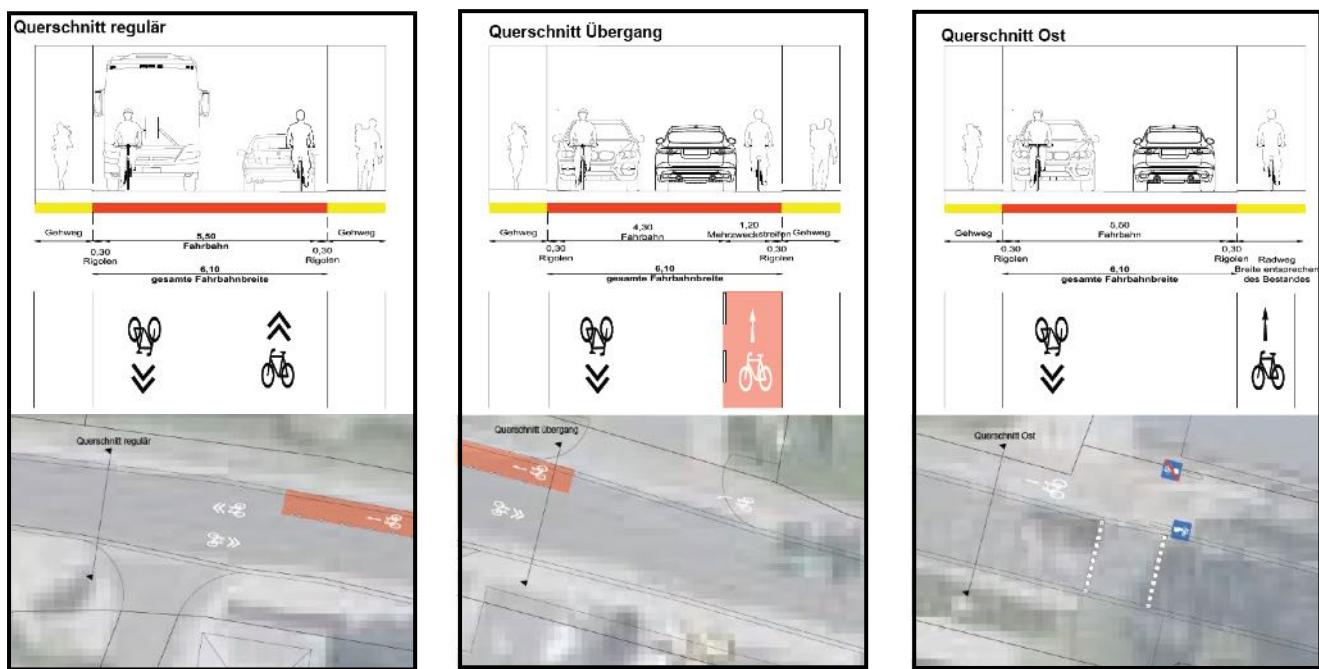


Abbildung 40: Querschnitte und Lagepläne nach Absprache mit der Kärntner Landesregierung, [Quelle: PLANUM]

Der parallel zur B83 geführte Radweg über die Annastraße wird beibehalten und soll in seiner Qualität für Radfahrende weiter ausgebaut werden.

Um die Radwegverbindung insgesamt zu verbessern, wird die Annastraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Eine solche Maßnahme erhöht nicht nur die Sicherheit der Radfahrenden, sondern stärkt auch die Sichtbarkeit und Attraktivität des Radverkehrs im gesamten Bereich.



Abbildung 411: Lageplan der Radverkehrsführung nach Absprache mit Amt der Kärntner Landesregierung, [Quelle: PLANUM]

Eine Fahrradstraße nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) erlaubt es, den Radverkehr deutlich hervorzuheben und zu fördern. Auf einer Fahrradstraße haben Radfahrende grundsätzlich Vorrang vor Kraftfahrzeugen. Die Straßen dürfen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h befahren werden, was zusätzliche Sicherheitsvorteile für den Radverkehr bietet. Des Weiteren können Kfz-Lenker auf einer Fahrradstraße nur dann parken, wenn dies explizit erlaubt ist, was Konflikte zwischen Parkplätzen und Radverkehr reduziert.

Die Ausweisung als Fahrradstraße würde somit die Verkehrssicherheit erhöhen, den Komfort für Radfahrende verbessern und die Verbindung zwischen verschiedenen Radwegen optimieren, wodurch die Attraktivität des Radverkehrs insgesamt gesteigert wird.

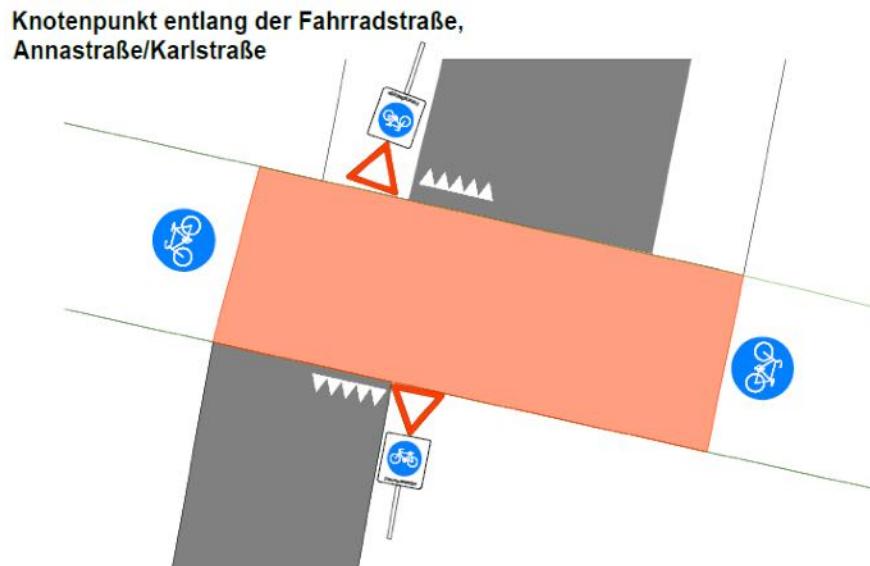


Abbildung 42: Systemskizze der Knotenpunkte entlang der Annastraße, [Quelle: PLANUM]

6.2 Übersicht und Fazit

Die vorgestellten Maßnahmen und Varianten mit einer qualitativen Beurteilung werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Bewertungskriterien	Bestand belassen	Unterflurtrasse	Radweg entlang Bahntrasse	Planfall 4 und Planfall 5: Mehrzweckstreifen	Entwurf nach Abstimmung
Qualität des Radverkehrsführung	--	+	+	+++	++
Kosten	0	---	--	-	-
Technische Machbarkeit	0	Überprüfung notwendig	Anschlusspunkt zu überprüfen	gegeben	gegeben
Qualität Ortsbild	--	++	0	+	+
Verkehrssicherheit	-	+	+	++	-
Umsetzungszeitraum	0	langfristig	mittelfristig	mittelfristig	kurzfristig umsetzbar
Beeinträchtigung der Parksituation	0	0	0	--	-

+ Verbesserung, - Verschlechterung, 0 keine Änderung

6.3 Ausblick

Im Rahmen der Gespräche mit der Gemeinde wurde deutlich, dass grundsätzlich Bereitschaft besteht, Parkplätze entlang der Hauptstraße zu reduzieren und diese Flächen einer qualitätsvollen, neuen Nutzung zuzuführen. Die beigefügte Übersicht zeigt die derzeitigen Parkflächen sowie den Bereich, in dem ein Parkhaus vorgesehen ist, um den Wegfall von Stellplätzen auszugleichen.

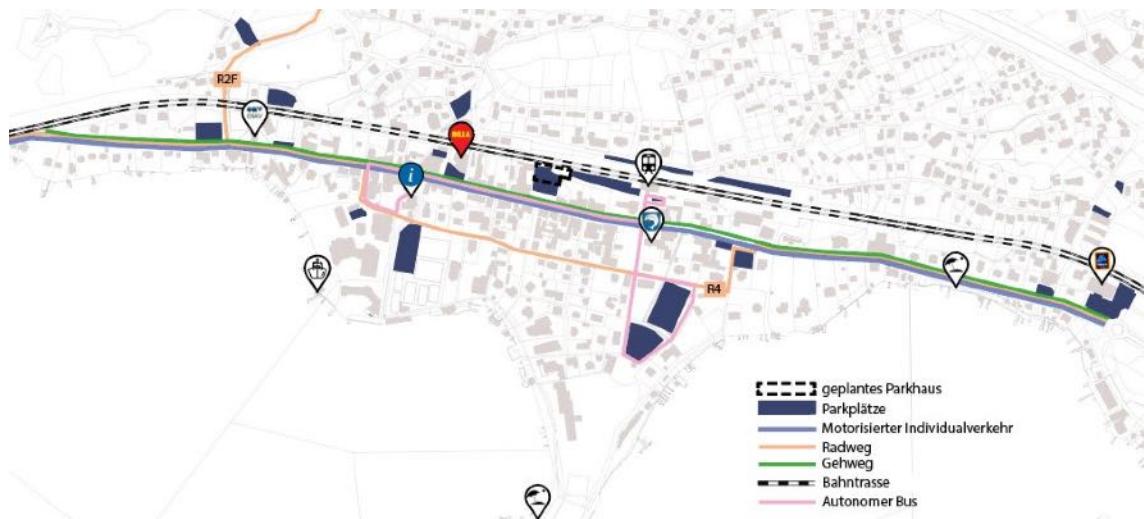


Abbildung 43: Übersicht der vorhandenen Parkplätze im Stadtgebiet, [Eigene Darstellung, PLANUM]

Da vom Land keine baulichen Maßnahmen im Straßenraum erlaubt sind, bietet sich als alternative Lösung die Umsetzung sogenannter "Parketts" an – mobile, gestalterisch ansprechende Elemente zur Umnutzung von Stellplätzen. Projekte wie die „City Decks“ oder Initiativen im Rahmen der Lokalen Agenda 21 (LA21) in Wien dienen hierbei als inspirierende Vorbilder. Solche Parklets bieten nicht nur Aufenthaltsqualität und Begrünung, sondern leisten auch einen wichtigen Beitrag zur Belebung des Ortszentrums und zur Verbesserung des Stadtbildes.

Zusammenfassend werden folgende Maßnahmen empfohlen, um das Ortsbild sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität nachhaltig zu verbessern:

- **Installation von Parklets** in Anlehnung an die Konzepte von "City Decks" oder der „Grünen Parklets“ der LA21 Wien, um bestehende Parkflächen temporär oder dauerhaft in Aufenthaltsräume umzuwandeln.
- **Ergänzende Beschilderung und Leitsysteme** entlang der neu zu errichtenden Fahrradstraße, um eine klare Verbindung zwischen Ortsstraße und Fahrradstraße herzustellen und die Sichtbarkeit sowie Nutzbarkeit zu erhöhen.
- **Einführung einer Tempo-30-Zone**, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu steigern. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung kann durch den Einsatz

digitaler Anzeigetafeln zeitlich flexibel gesteuert und so an Tageszeiten oder besondere Ereignisse angepasst werden.

- **Torwirkung am Ortseingang**, im Ortsgebiet kann zusätzlich für Verkehrsberuhigung gesorgt werden in dem am Ortseingang (Osten, Wiener Roither) eine Torwirkung durch entsprechende Bepflanzung und Stadtmöbiliar geschaffen wird. Dadurch wird PkW Fahrenden vermittelt, dass eine Änderung in der Straßen Art ansteht und erhöhte Aufmerksamkeit geboten ist. So können sich Fußgänger:innen sicherer bewegen und die geplanten Parklets gewinnen Aufenthaltsqualität.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen wird nicht nur ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung geleistet, sondern auch die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum gestärkt, was sich langfristig positiv auf das soziale Miteinander und die lokale Wirtschaft auswirkt.



Abbildung 44: AUSGEPARKT: Das modulare Parklet [Quelle: citydecks.de]



Abbildung 435: ABGESTELLT: Der modulare Radständer [Quelle: citydecks.de]



Abbildung 46: Lokale Agenda 21, Wien Parklett RONJA [Quelle: ia21.wien.at]

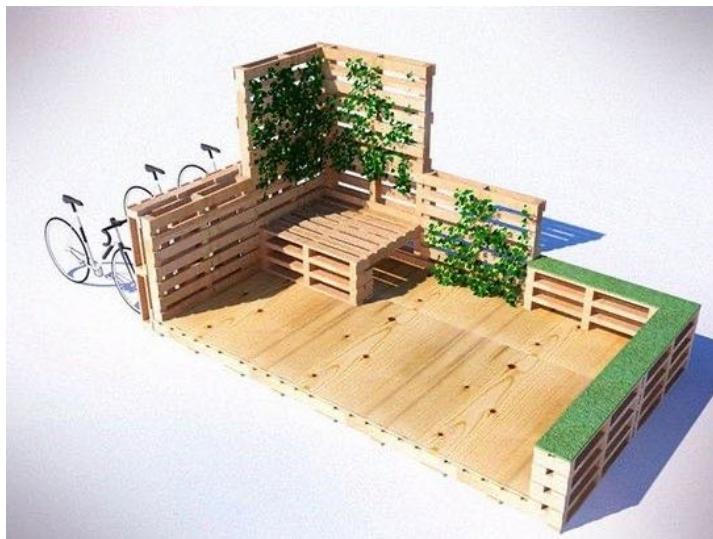


Abbildung 4745: Darstellung eines Parklets in Gent, Belgien [Quelle: leefstraat.be]

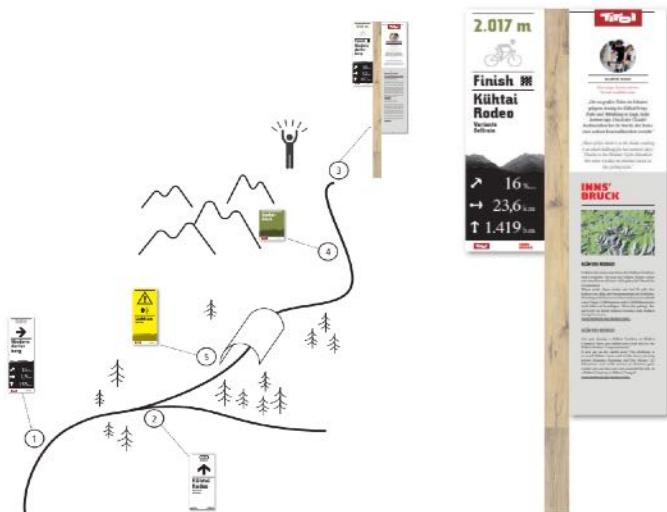


Abbildung 44: Beispiel für ein Leitsystem im Radverkehr, [Quelle: Tiroler Rennradroute]



Abbildung 4946: Leitsystem Graz, [Quelle: MeinBezirk]

7 FOTOMONTAGEN

Entsprechend der ersten Überlegung wurde eine Fotomontage von der Variante 4 kurz vor dem Koschatweg erstellt.



Abbildung 470: Fotomontage Koschatweg, [Quelle: Google, Mod.: PLANUM]

Weitere Fotomontagen entstand nach der Absprache mit dem Land Kärnten am 27.03.2025, unter Berücksichtigung der angebrachten Punkte.



Abbildung 51: Fotomontage Marktplatz, [Quelle: Google, Mod.: PLANUM]



Abbildung 48 Fotomontage Pörtschacher Stüberl [Quelle: Google, Mod.: PLANUM]

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (gelb markiert), [Quelle: KAGIS, Mod.: PLANUM]	5
Abbildung 2: Übersicht der bestehenden Radwege, [Quelle: KAGIS]	6
Abbildung 3: Zusammenhang zwischen Bemessungsfahrzeug, Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit (Maßangabe in [m]), [Quelle: RVS 03.04.12, Abb. 09]	8
Abbildung 4: Situation am Schloss Leonstein, [Quelle: PLANUM]	10
Abbildung 5: Gefahrenpunkt Kreuzung, Koschatweg, [Quelle: PLANUM]	10
Abbildung 6: Bushaltestelle Edelweißbad, [Quelle: PLANUM]	10
Abbildung 7: Übersicht bestehende Infrastruktur [Quelle: PLANUM]	11
Abbildung 8: Mängelanalyse, [Quelle: PLANUM]	12
Abbildung 9: Übersicht der verschiedenen Straßenbreiten, [Quelle: PLANUM, Orthofoto aus KAGIS hinterlegt]	12
Abbildung 10: Übersicht der ausgewählten Querschnitte, [Quelle: PLANUM]	13
Abbildung 11: QS1 km 319,3: Kärntner Straße, [Quelle: StreetMix, Mod.: PLANUM]	13
Abbildung 12: QS3 km 320,5: Kreuzung Koschatweg, [Quelle: StreetMix, Mod.: PLANUM]	13
Abbildung 13: QS 4: km 320,6, Am Schloss Leonstain, [Quelle: StreetMix, Mod.: PLANUM]	13
Abbildung 14: SQ2 km 319,9, Am Gemeindeamt, [Quelle: StreetMix, Mod.: PLANUM]	13
Abbildung 15: Übersicht Variante 1 Situation belassen, [Quelle: PLANUM]	14
Abbildung 16: Variante 1, mit den zu Ändernden Bereichen, [Quelle: Google Mod.: PLANUM]	14
Abbildung 17: Übersicht Variante 2 MIV beruhigen, [Quelle: PLANUM]	15
Abbildung 18: Abbildung 17: Collage zu Variante 2, [Quelle: Google Street View, Mod.: PLANUM]	15
Abbildung 19: Übersicht Variante 3 MIV beruhigen, [Quelle: PLANUM]	16
Abbildung 20: Übersicht Variante 4 Vision Unterflurtrasse, [Quelle: PLANUM]	17
Abbildung 21: Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit, [Quelle: RVS 03.04.12]	18
Abbildung 22: Tabelle zu Gesamtbreiten von Radfahranlagen, [Quelle: RVS 03.02.13]	18
Abbildung 23: Querschnitt Planfall 1, [Quelle: PLANUM]	19
Abbildung 24: Übersichtsplan Planfall 1, [Quelle: PLANUM]	19
Abbildung 25: Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit, [Quelle: RVS 03.04.12]	20
Abbildung 26: Tabelle zu Gesamtbreiten von Radfahranlagen, [Quelle: RVS 03.02.13]	20
Abbildung 27: Querschnitt Planfall 2, [Quelle: PLANUM]	20
Abbildung 28: Übersichtsplan Planfall 2, [Quelle: PLANUM]	21
Abbildung 29: Begegnungsfall und Begegnungsgeschwindigkeit, [Quelle: RVS 03.04.12]	21
Abbildung 30: Tabelle zu Gesamtbreiten von Radfahranlagen, [Quelle: RVS 03.02.13]	21
Abbildung 31: Querschnitt Planfall 3, [Quelle: PLANUM]	22
Abbildung 32: Übersichtslageplan Planfall 3, [Quelle: PLANUM]	22
Abbildung 33: Tabelle zu Gesamtbreiten von Radfahranlagen, [Quelle: RVS 03.02.13]	23
Abbildung 34: Querschnitt Planfall 4, [Quelle: PLANUM]	23
Abbildung 35: Übersichtsplan Planfall 4, [Quelle: PLANUM]	23
Abbildung 36: Querschnitt Planfall 5a und Planfall 5b, [Quelle: PLANUM]	24
Abbildung 37: Übersichtsplan Planfall 4, 5a und 5b kombiniert, [Quelle: PLANUM]	24
Abbildung 38: Übersichtsplan der Querschnitte inklusive „fehlender“ Breiten entlang der Hauptstraße, [Quelle: PLANUM]	25
Abbildung 39: Übersichtsplan mit optimierten Übergängen der Querschnitte, [Quelle: PLANUM]	25
Abbildung 40: Querschnitte und Lagepläne nach Absprache mit der Kärntner Landesregierung, [Quelle: PLANUM]	26
Abbildung 41: Lageplan der Radverkehrsführung nach Absprache mit Amt der Kärntner Landesregierung, [Quelle: PLANUM]	27
Abbildung 42: Systemskizze der Knotenpunkte entlang der Annastraße, [Quelle: PLANUM]	28
Abbildung 43: Übersicht der vorhandenen Parkplätze im Stadtgebiet, [Eigene Darstellung, PLANUM]	
Abbildung 44: AUSGE PARKT: Das modulare Parklet [[Quelle: https://citydecks.de/produkte/ausgeparkt/#next, letzter Zugriff: 19.05.2025]]	31

Abbildung 45: ABGESTELLT: Der modulare Radständer [Quelle: https://citydecks.de/produkte/abgestellt/#next, letzter Zugriff: 19.05.2025]	31
Abbildung 46: Lokale Agenda 21, Wien Parklett RONJA [Quelle: https://la21.wien/gruene-parklets/ , letzter Zugriff: 19.05.2025]	31
Abbildung 47: Darstellung eines Parklets in Gent, Belgien [Quelle: https://www.leefstraat.be/bouw-lijjmee-aan-de-eerste-gentse-parklets/ , letzter Zugriff: 20.05.2025]	32
Abbildung 48: Beispiel für ein Leitsystem im Radverkehr, [Quelle: Tiroler Rennradroute, abzurufen unter: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/Rennrad-Inszenierung_Konzept_2018-08-31.pdf , letzter Zugriff: 20.05.2025]	32
Abbildung 49: Leitsystem Graz, Quelle: MeinBezirk: https://www.meinbezirk.at/graz/c-lokales/endlich-leitsystem-fuer-fussgaenger-in-graz-ist-fix_a2697866	32
Abbildung 50: Fotomontage Koschatweg, [Quelle: Google, Mod.: PLANUM]	33
Abbildung 51: Fotomontage Marktplatz, [Quelle: Google, Mod.: PLANUM]	33
Abbildung 52: Fotomontage Pörtschacher Stüberl [Quelle: Google, Mod.: PLANUM]	34

8 ANHANG

Im Anhang sind alle von PLANUM zu dem Auftrag erstellten Dokumente in Folgender Reihenfolge in Originalgröße eingefügt:

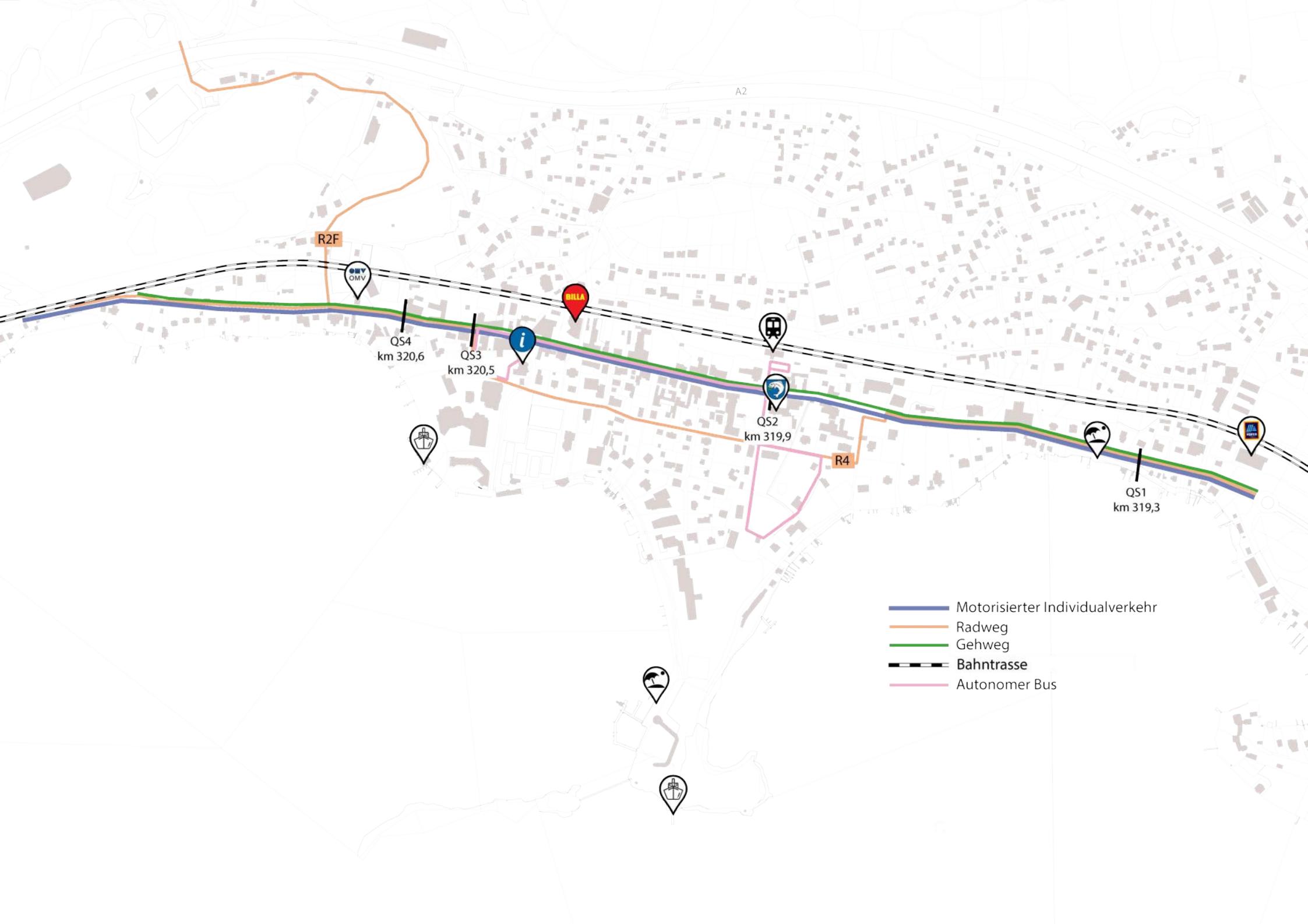
Anhang 01 - Analyse des Bestands, Mängelanalyse und erste Planungsvarianten

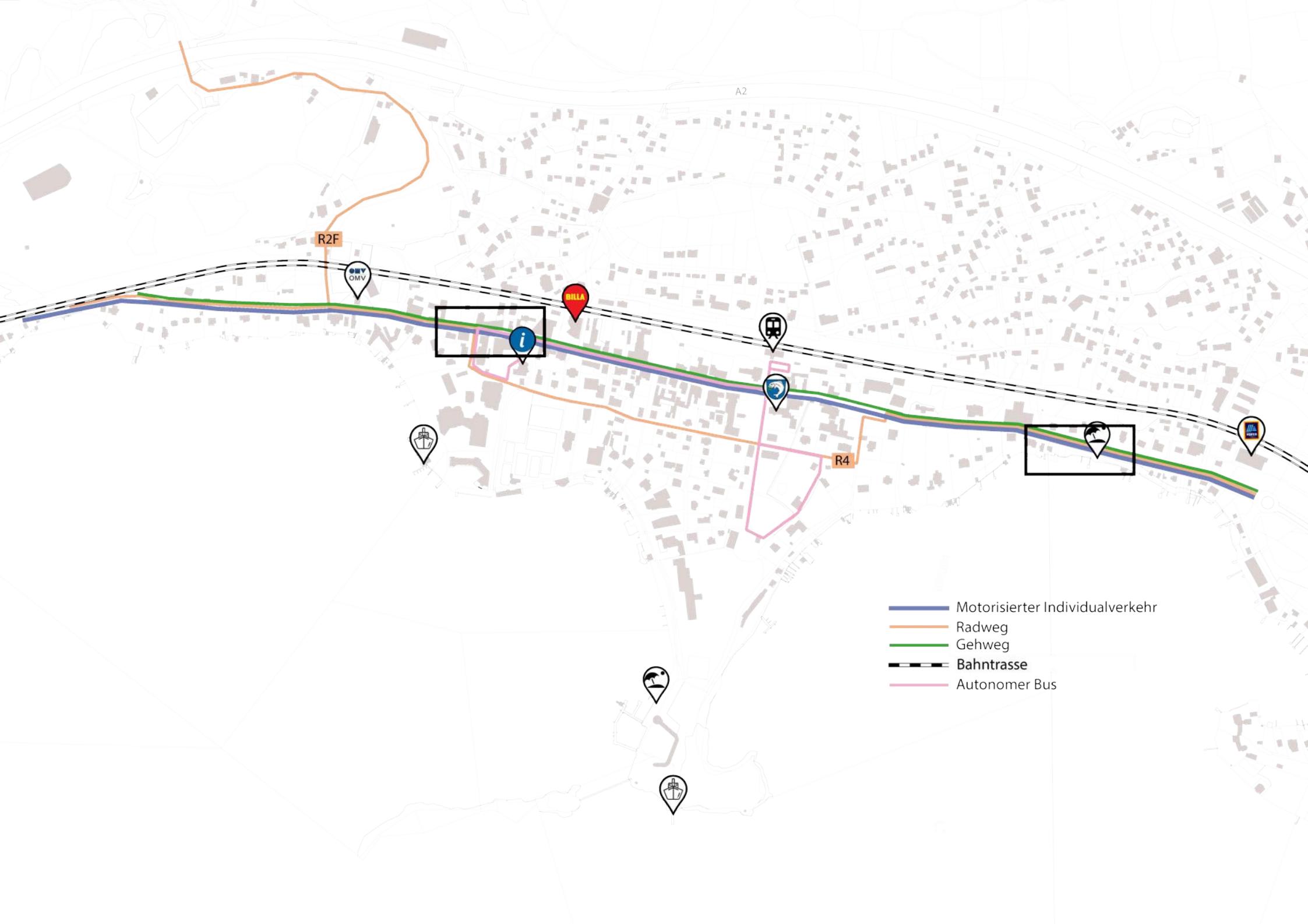
Anhang 02 - Übersicht Straßen breite, Varianten der Radwegs Führung entlang der Hauptstraße

Anhang 03 - Fotomontagen

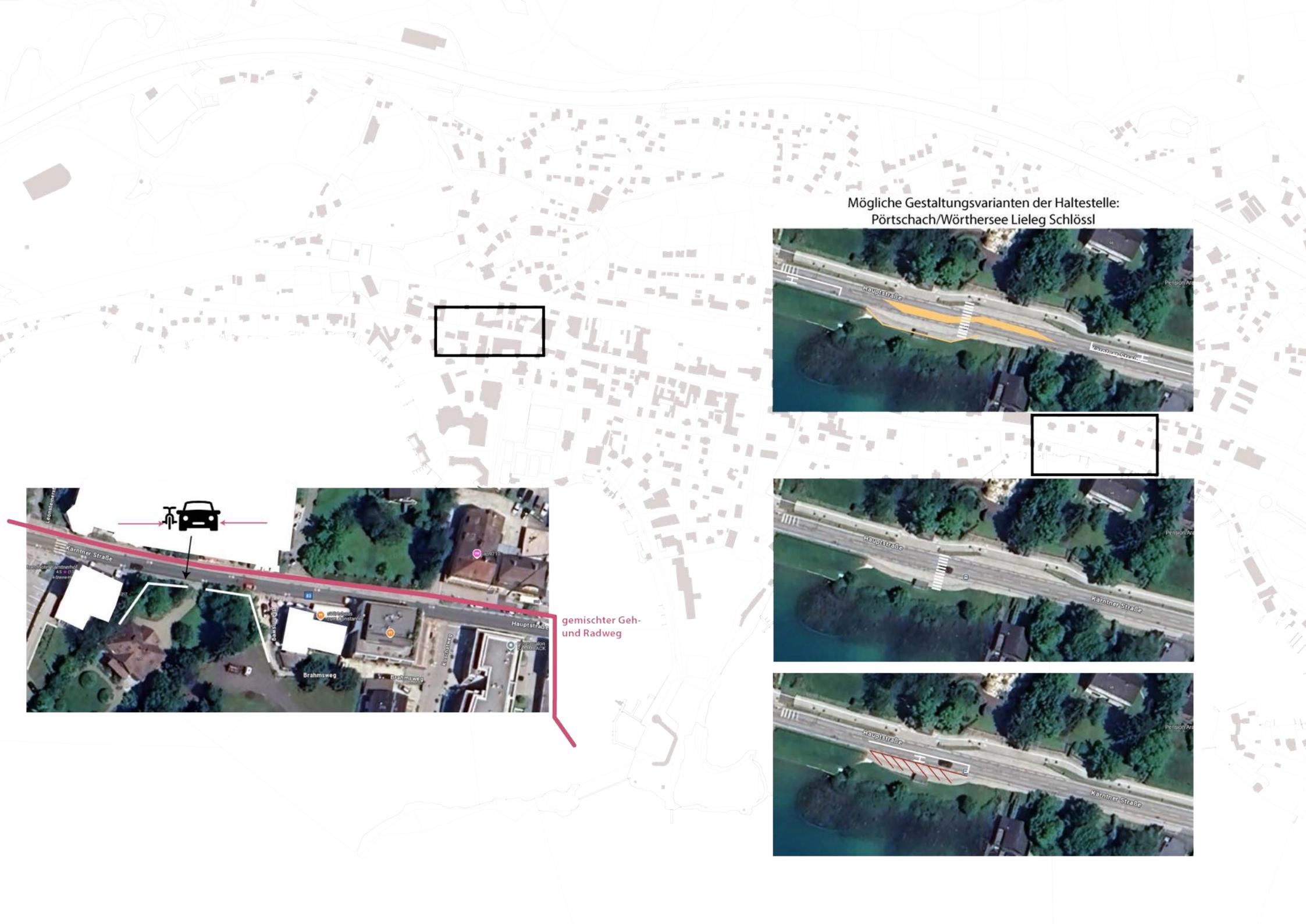






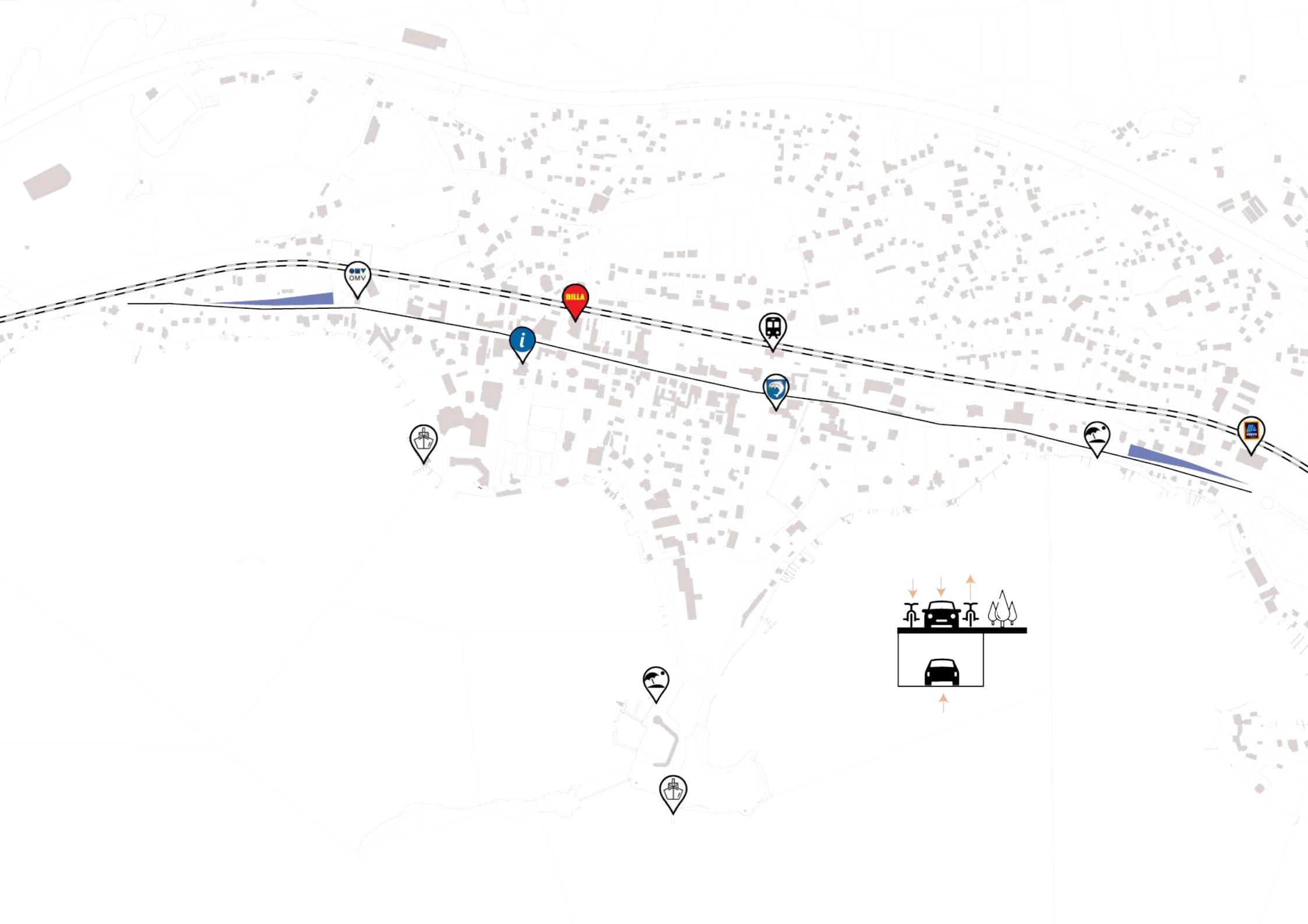


- Motorisierter Individualverkehr
- Radweg
- Gehweg
- Bahntrasse
- Autonomer Bus











Begegnung Bus-Bus bei $30\text{km/h} < v < 50\text{km/h} = 6,50\text{m}$ RVS 03.04.12

+ 1 Radstreifen mit Schutzstreifen: 8,50m
2 Radstreifen mit Schutzstreifen: 10,50m

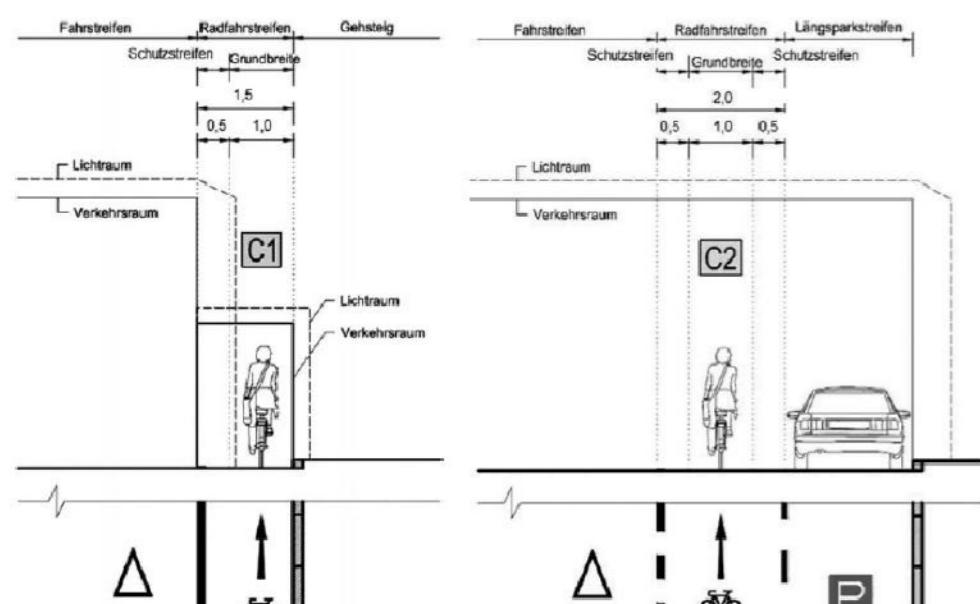
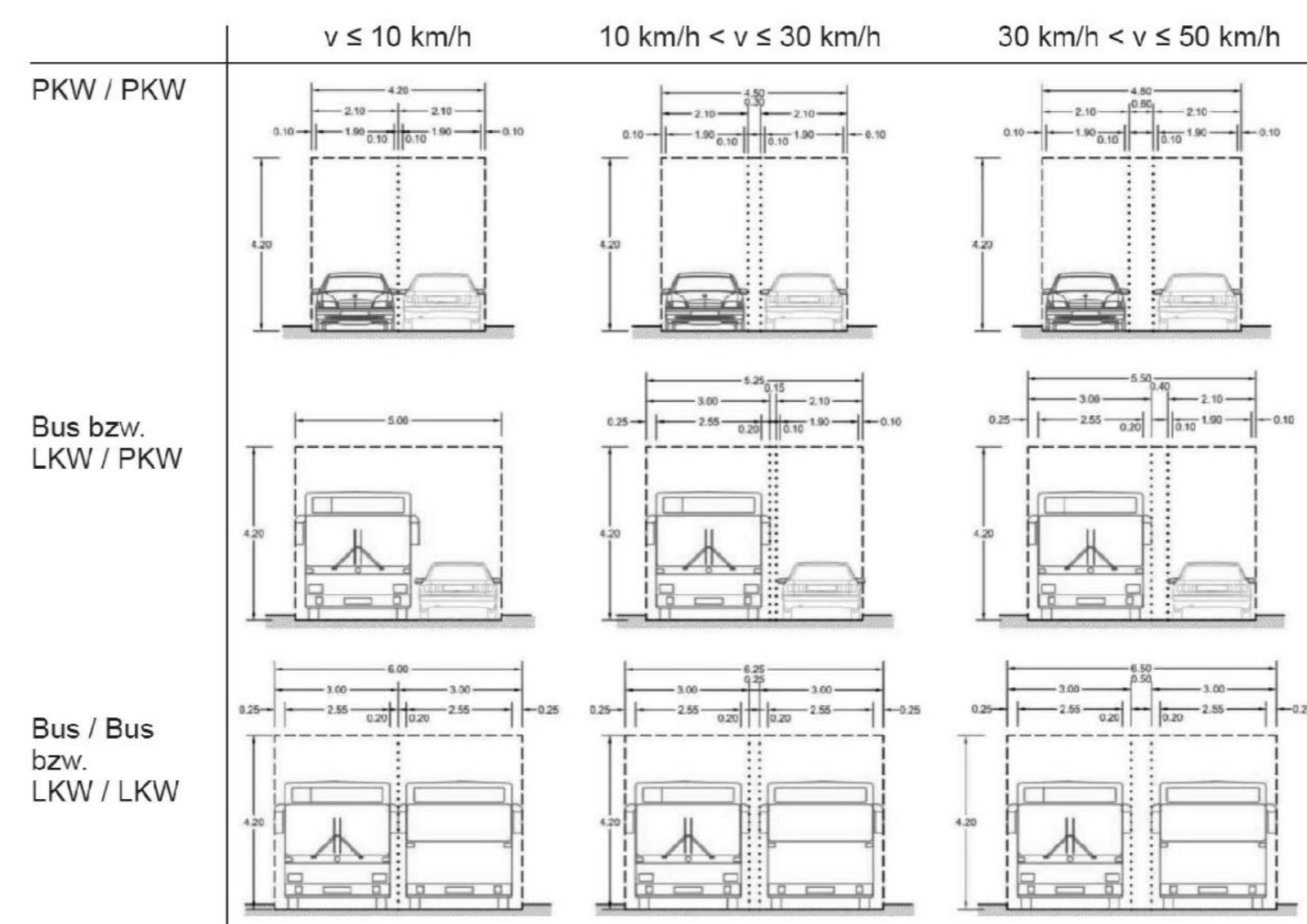


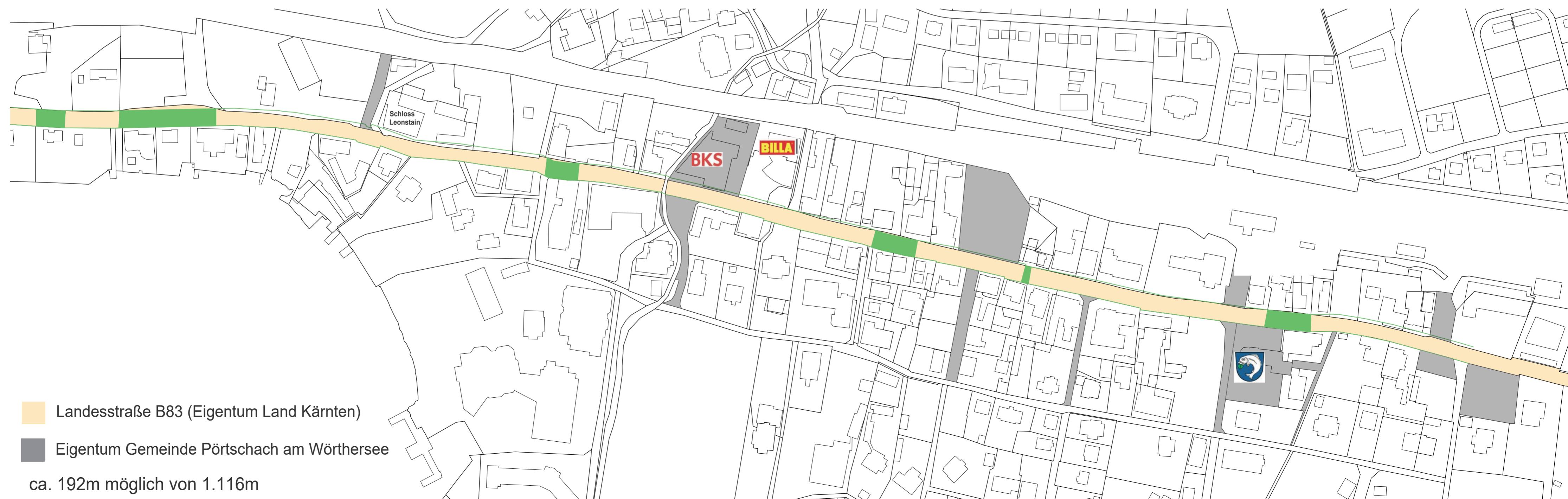
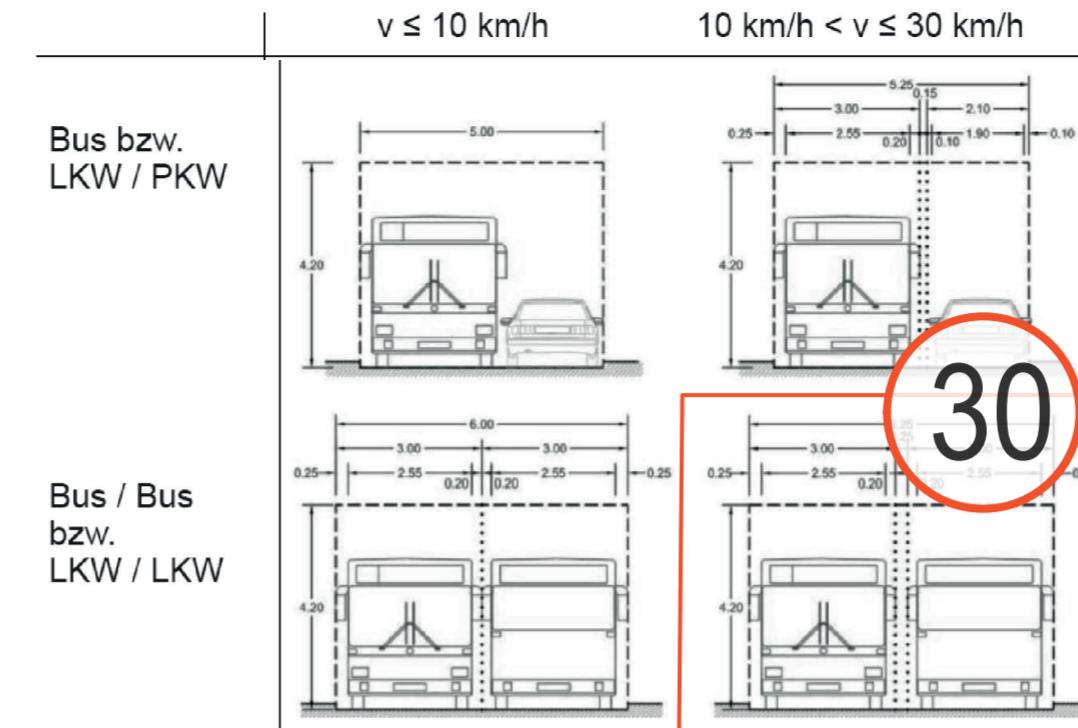
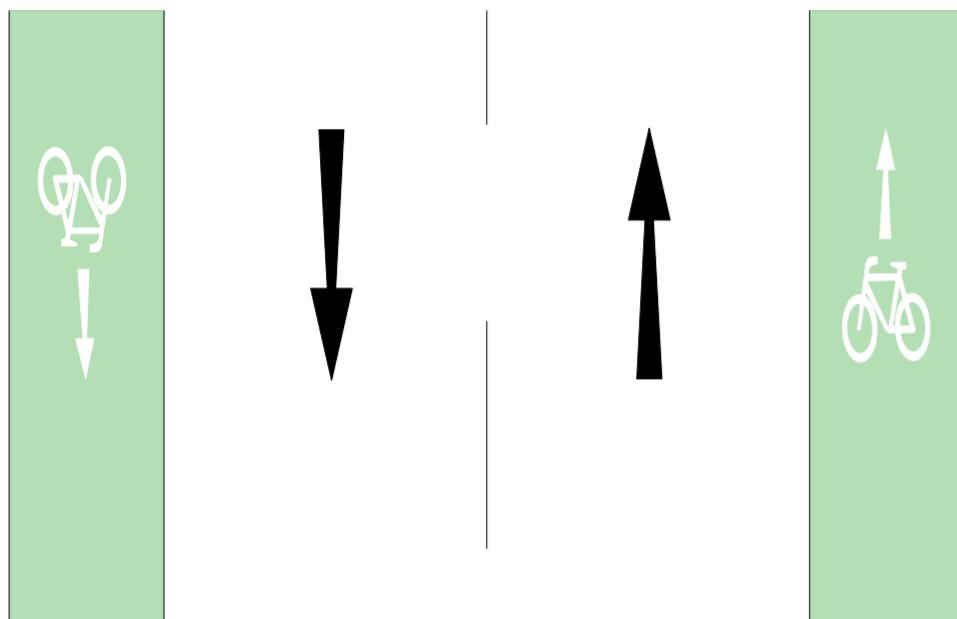
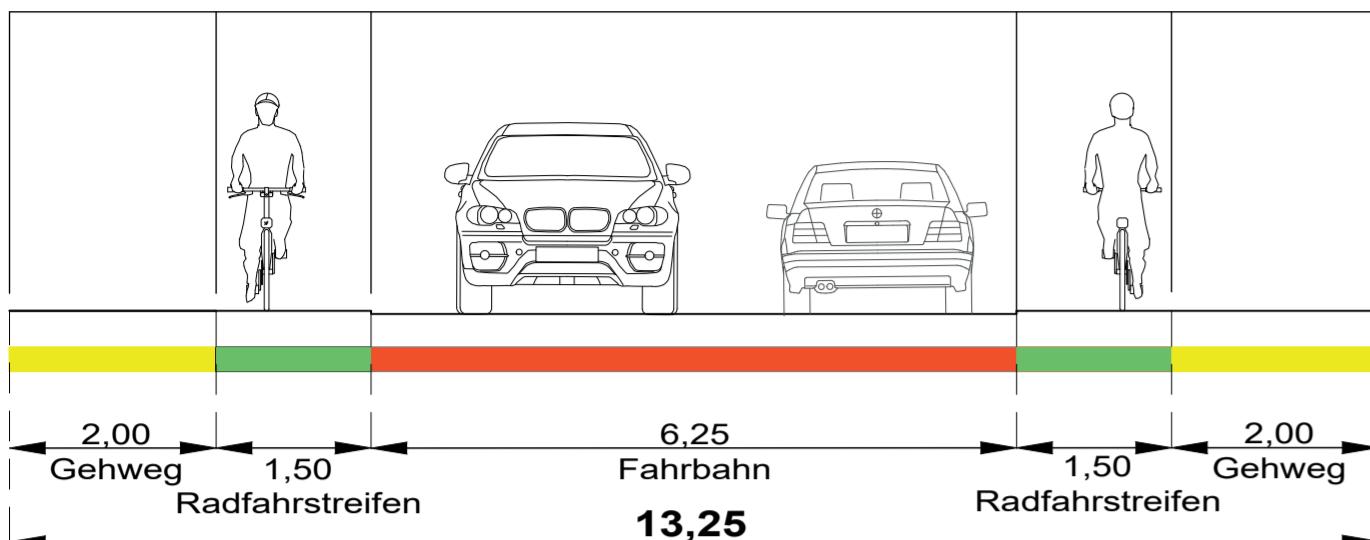
Abbildung 11: Ausbaustufe C – Radfahrstreifen zwischen Fahrstreifen und Bordstein (alle Maße in [m]) (Systemskizze)

Abbildung 12: Ausbaustufe C – Radfahrstreifen zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen (alle Maße in [m]) (Systemskizze)

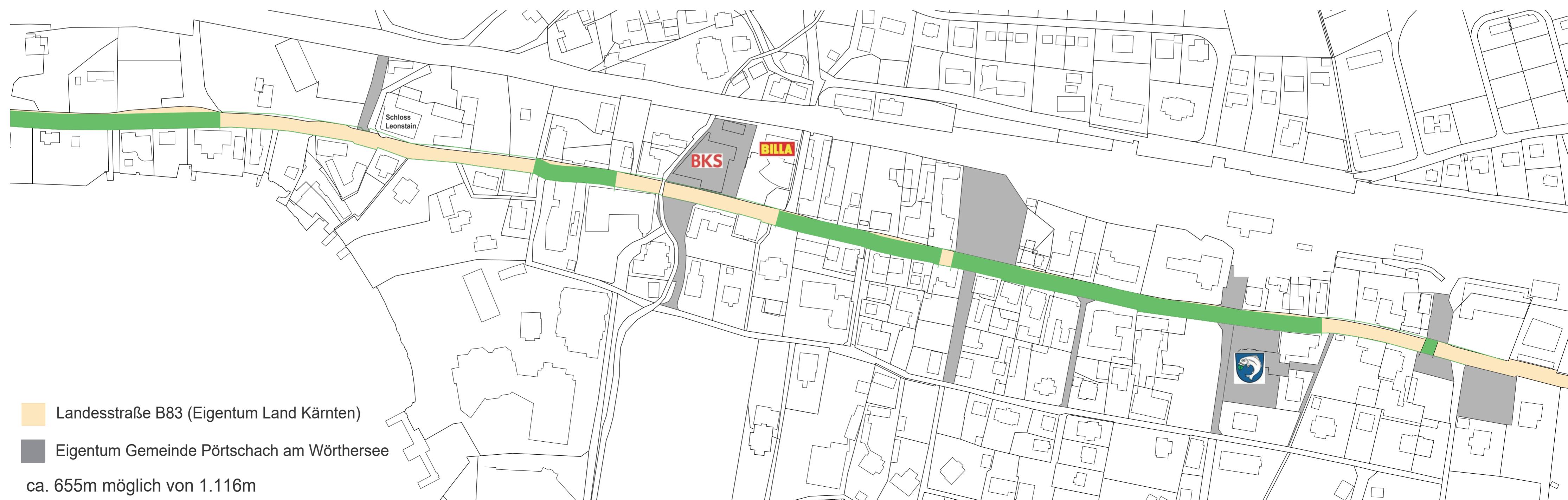
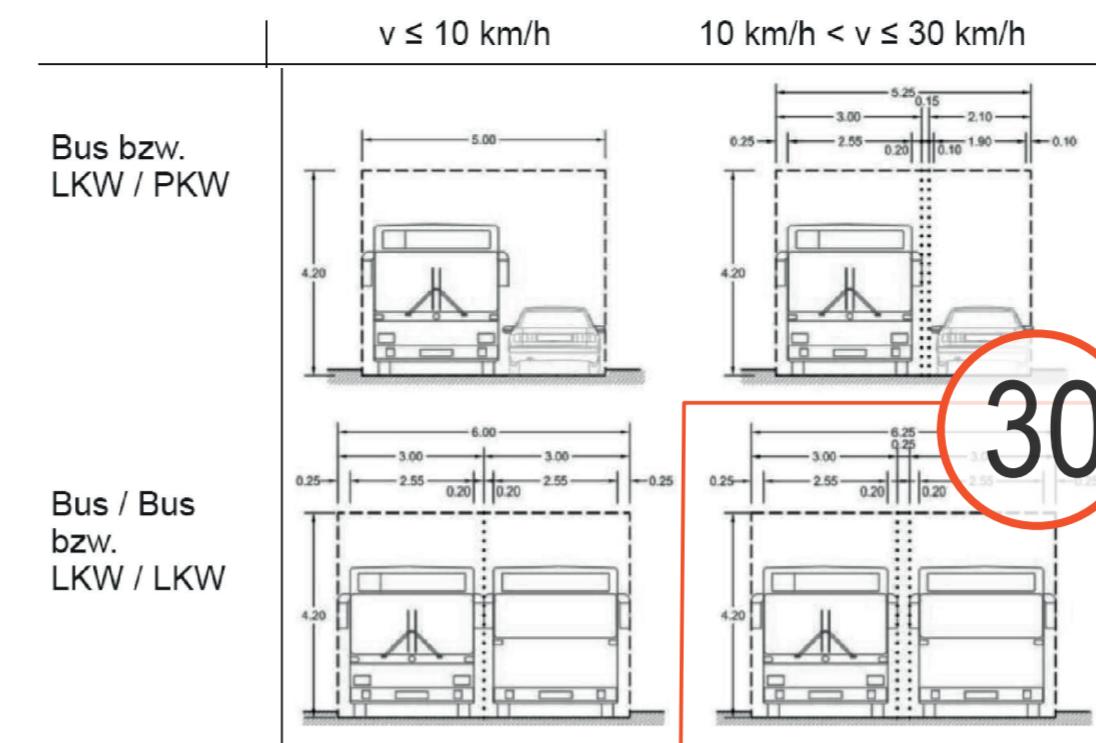
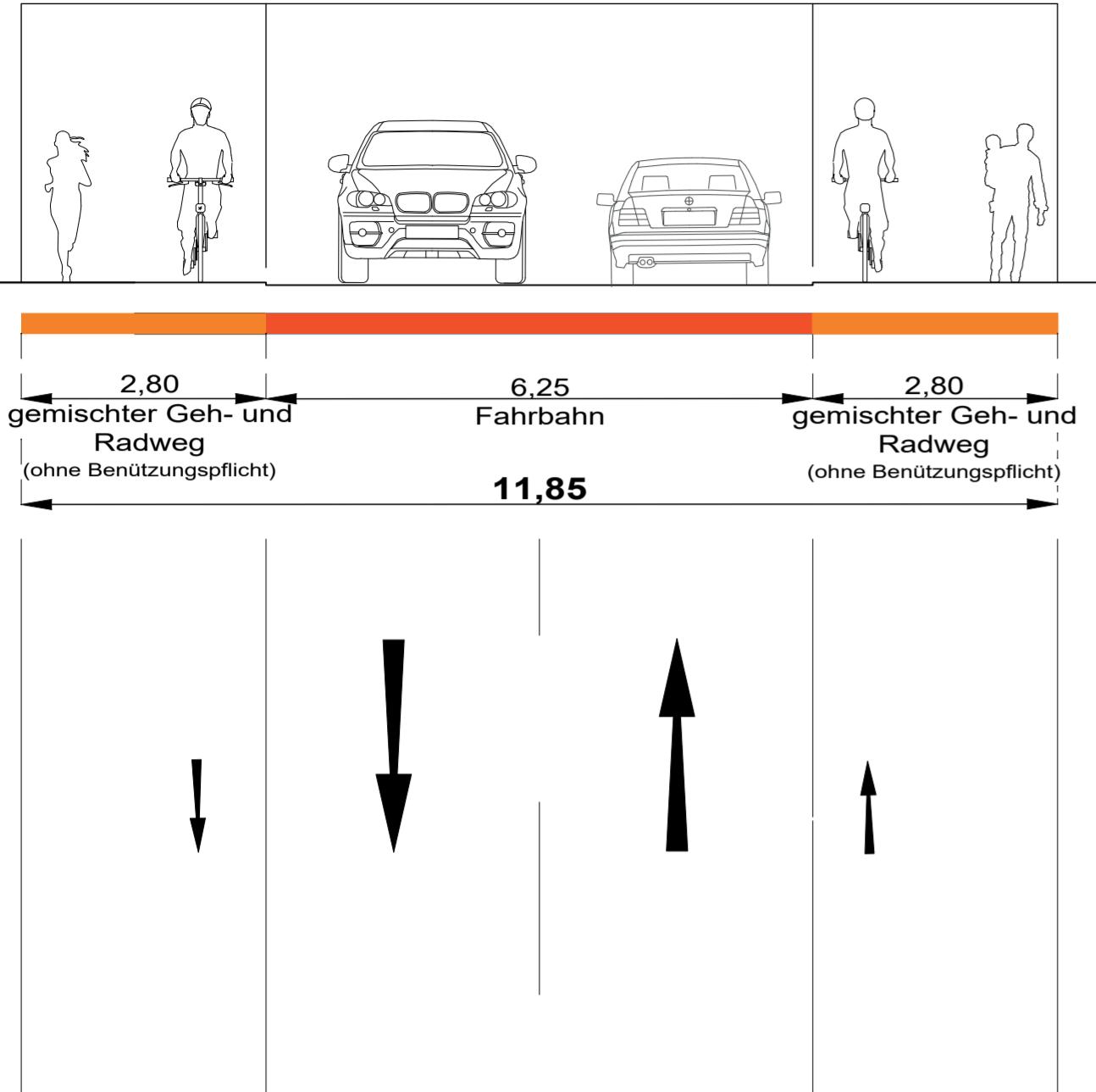
Bezeichnung	Lage	Ausbau-stufe D [m]	Ausbau-stufe C [m]	Verkehrsraum Profil Nr. (s. Abb.)	Ausbau-stufe B [m]	Ausbau-stufe A [m]
Radfahrstreifen	zwischen Fahrstreifen und Bordstein	1,5	1,5	C1 (11)	1,8	($\geq 2,5$) ¹⁾
Mehrzweckstreifen	zwischen Fahrstreifen und Längsparkstreifen	2,0	2,0	C2 (12)	(2,3) ²⁾	($\geq 3,0$) ^{1,2)}
Radweg (baulich getrennt)	Einrichtungsradweg neben Fahrbahn $V_{zul} \leq 50\text{ km/h}$	1,5	1,8	C3 (14)	2,8	$\geq 3,1$
	neben Fahrbahn $V_{zul} > 50\text{ km/h}$, Freiland	2,0	2,3	C4 (15)	3,3	$\geq 3,6$
	neben Längsparkstreifen	1,75	2,05	C5 (16)	3,05	$\geq 3,35$
Radweg (baulich getrennt)	Zweirichtungsradweg neben Fahrbahn $V_{zul} \leq 50\text{ km/h}$	2,5	3,1	C6 (17)	3,8	$\geq 4,5$
	neben Fahrbahn $V_{zul} > 50\text{ km/h}$, Freiland	3,0	3,6	C7 (18)	4,3	$\geq 5,0$
	neben Längsparkstreifen	2,75	3,35	C8 (19)	4,05	$\geq 4,75$
Gemischter Geh- und Radweg (baulich getrennt)	neben Fahrbahn $V_{zul} \leq 50\text{ km/h}$	2,8	3,5	C9 (22)	(3,8) ³⁾	
	neben Fahrbahn $V_{zul} > 50\text{ km/h}$, Freiland	3,3	4,0	C10 (23)	(4,3) ³⁾	
	neben Längsparkstreifen	3,05	3,75	C11 (24)	(4,05) ³⁾	



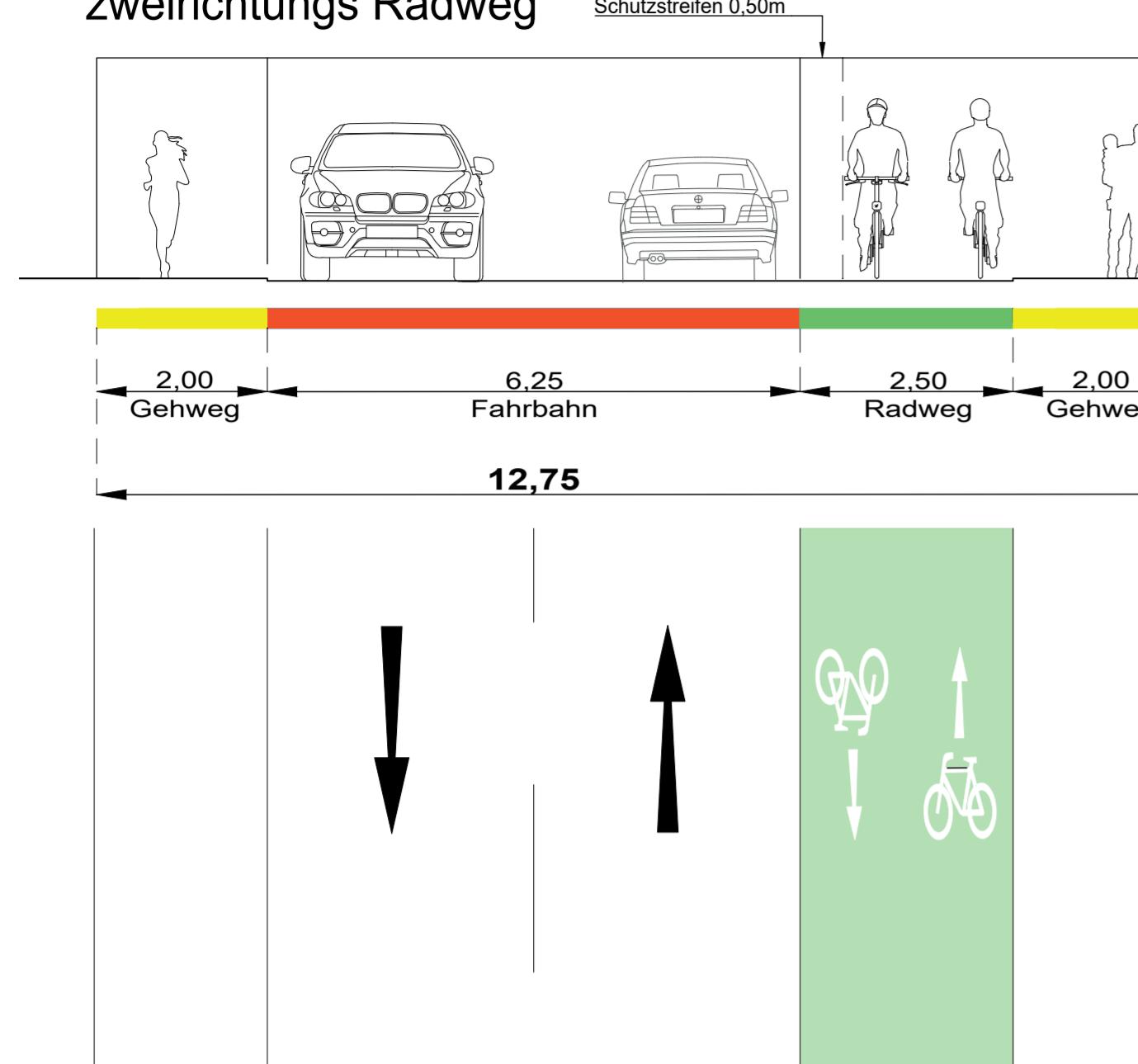
Variante 1: Gehweg und Radfahrstreifen



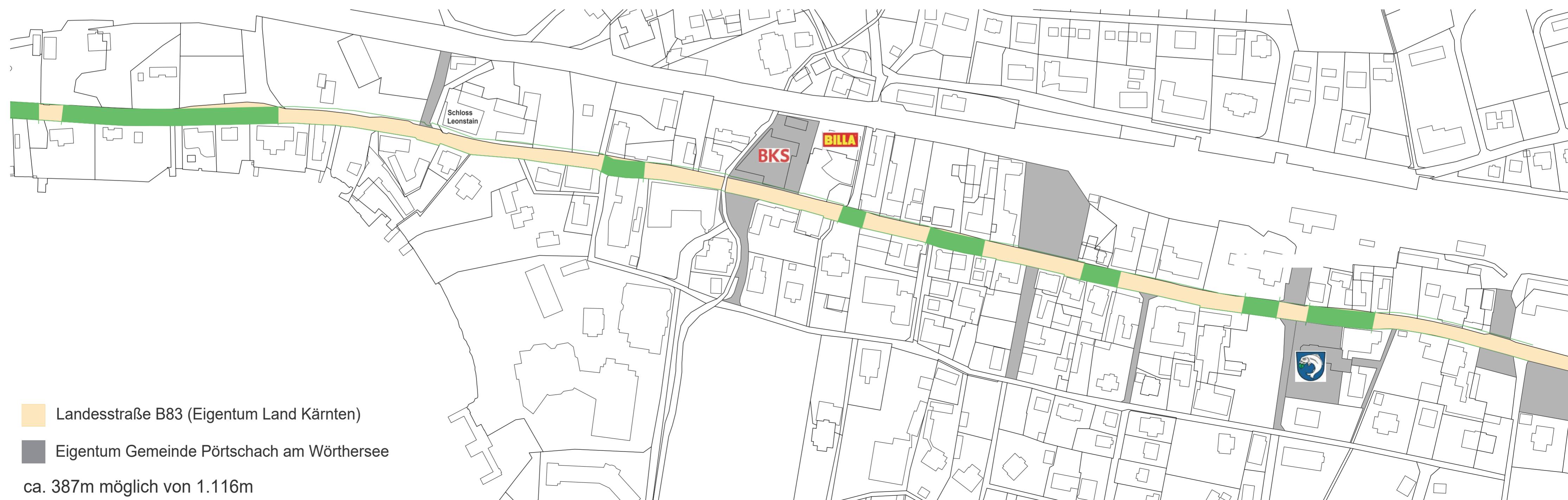
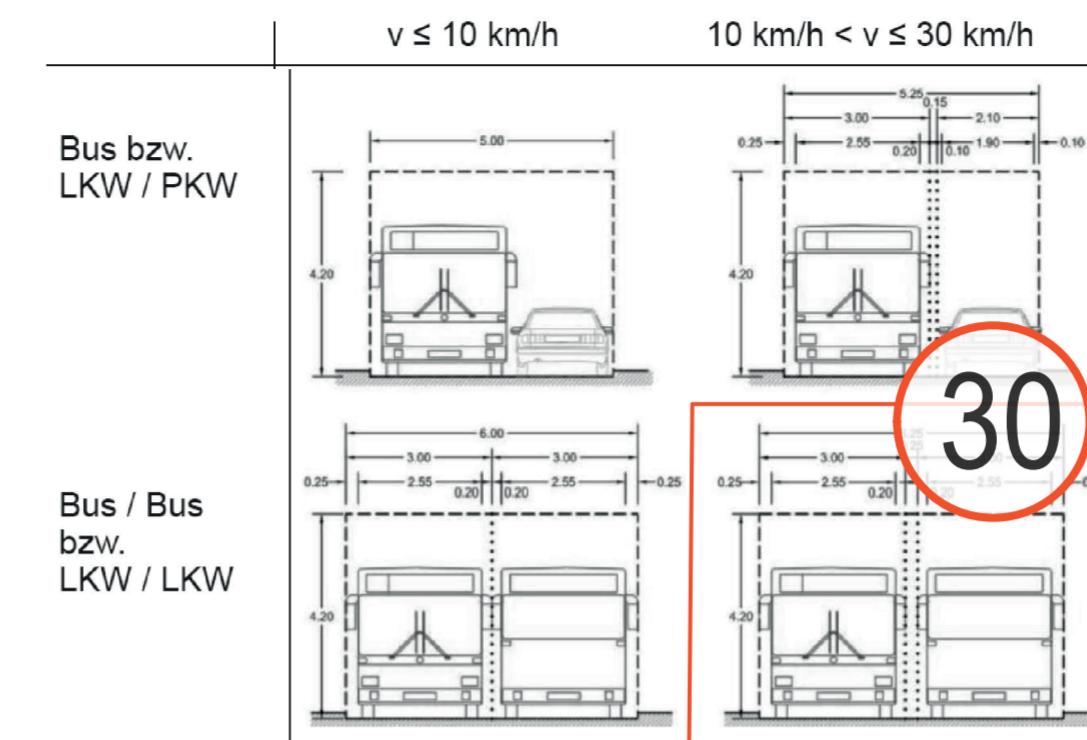
Variante 2: gemischter Geh- und Radweg



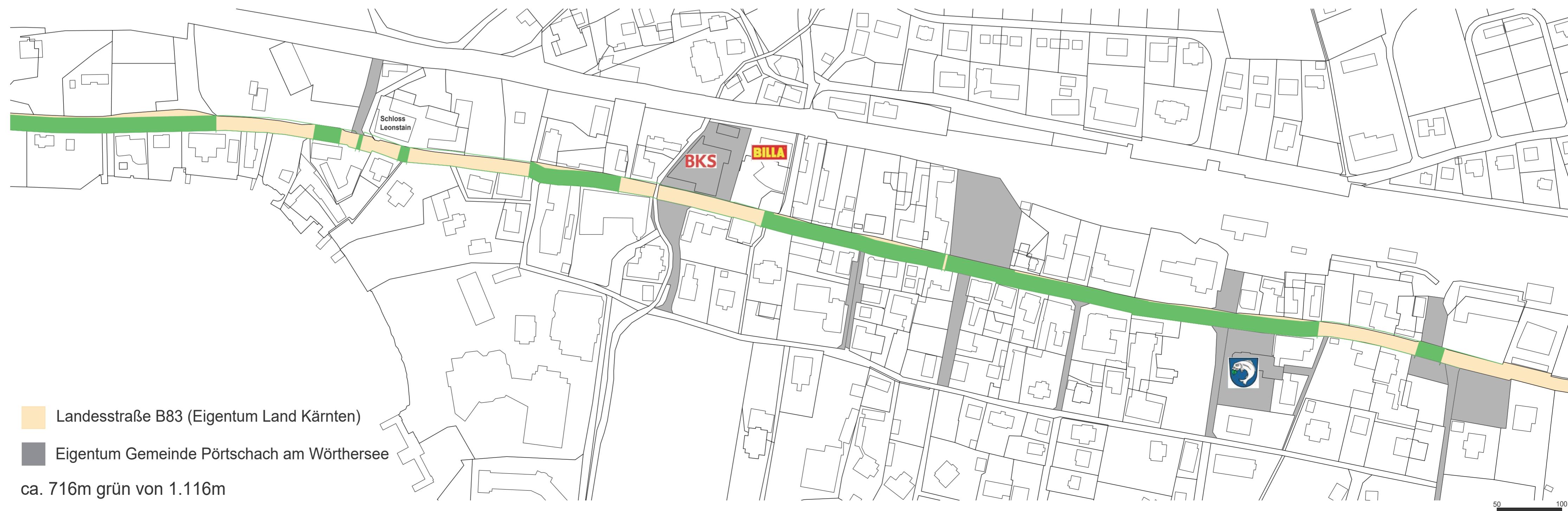
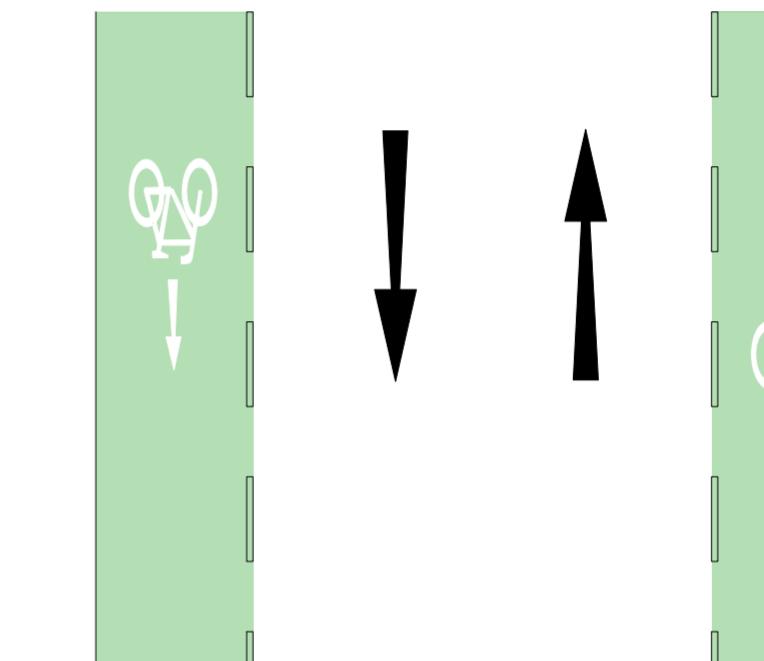
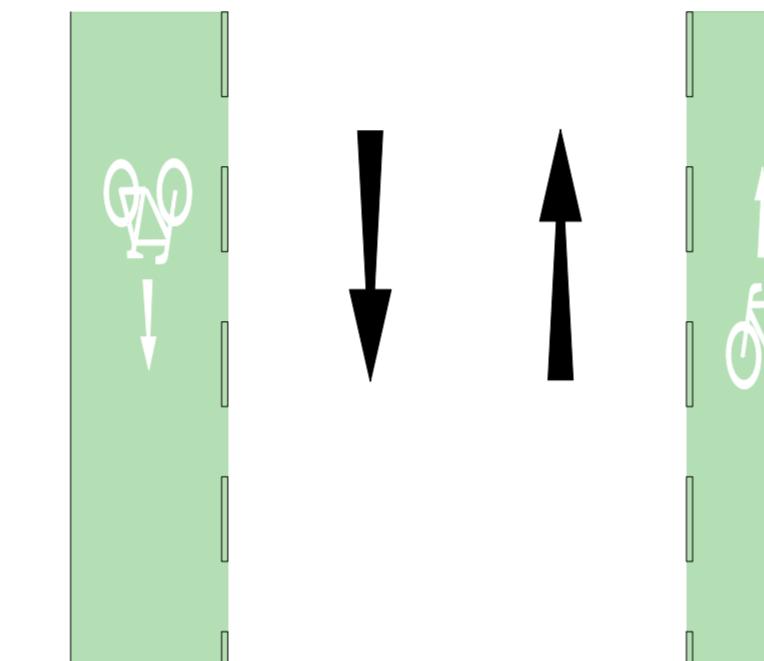
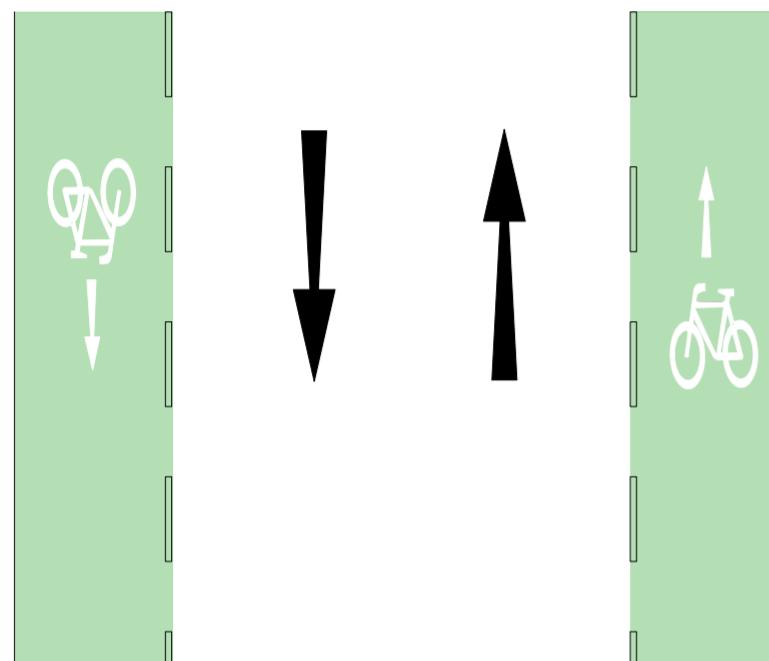
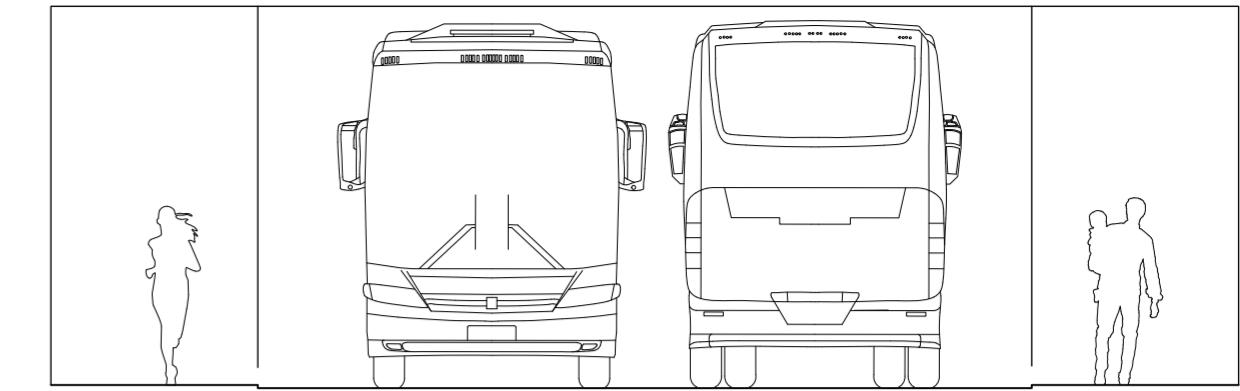
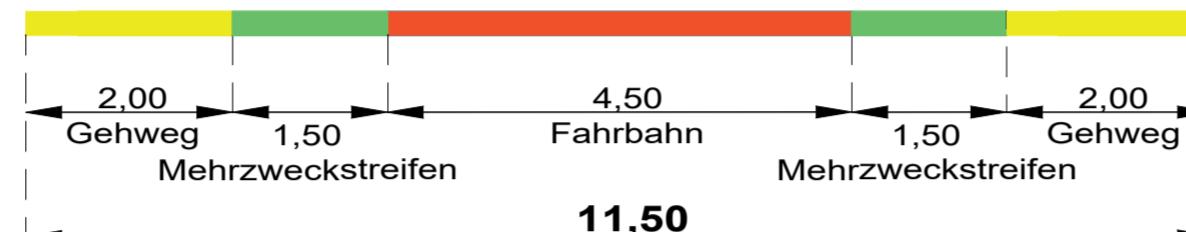
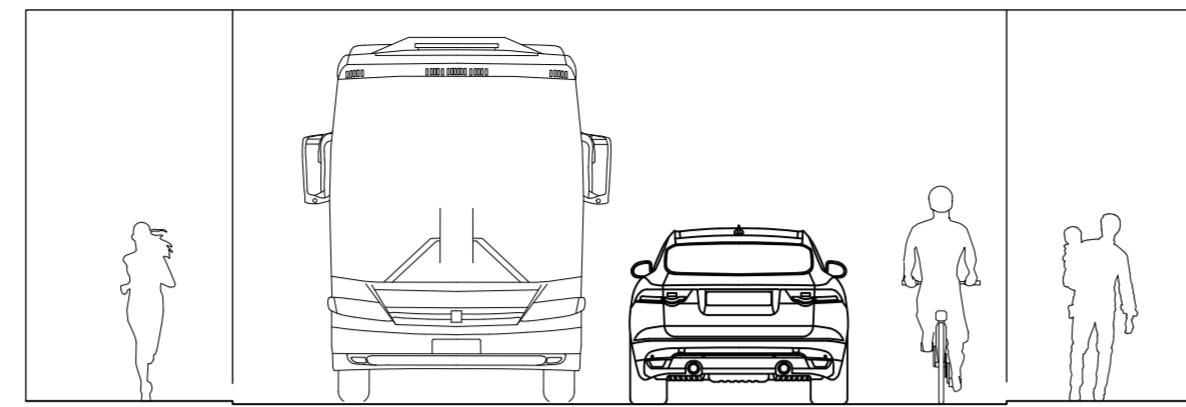
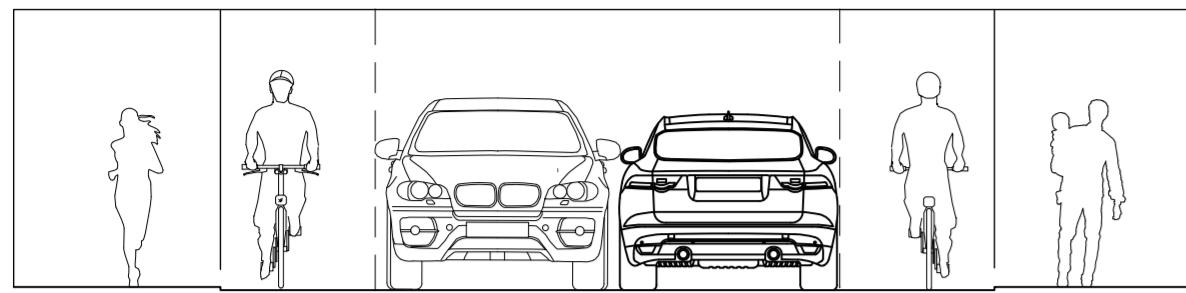
Variante 3: getrennte Gehwege und einseitiger zweirichtungs Radweg



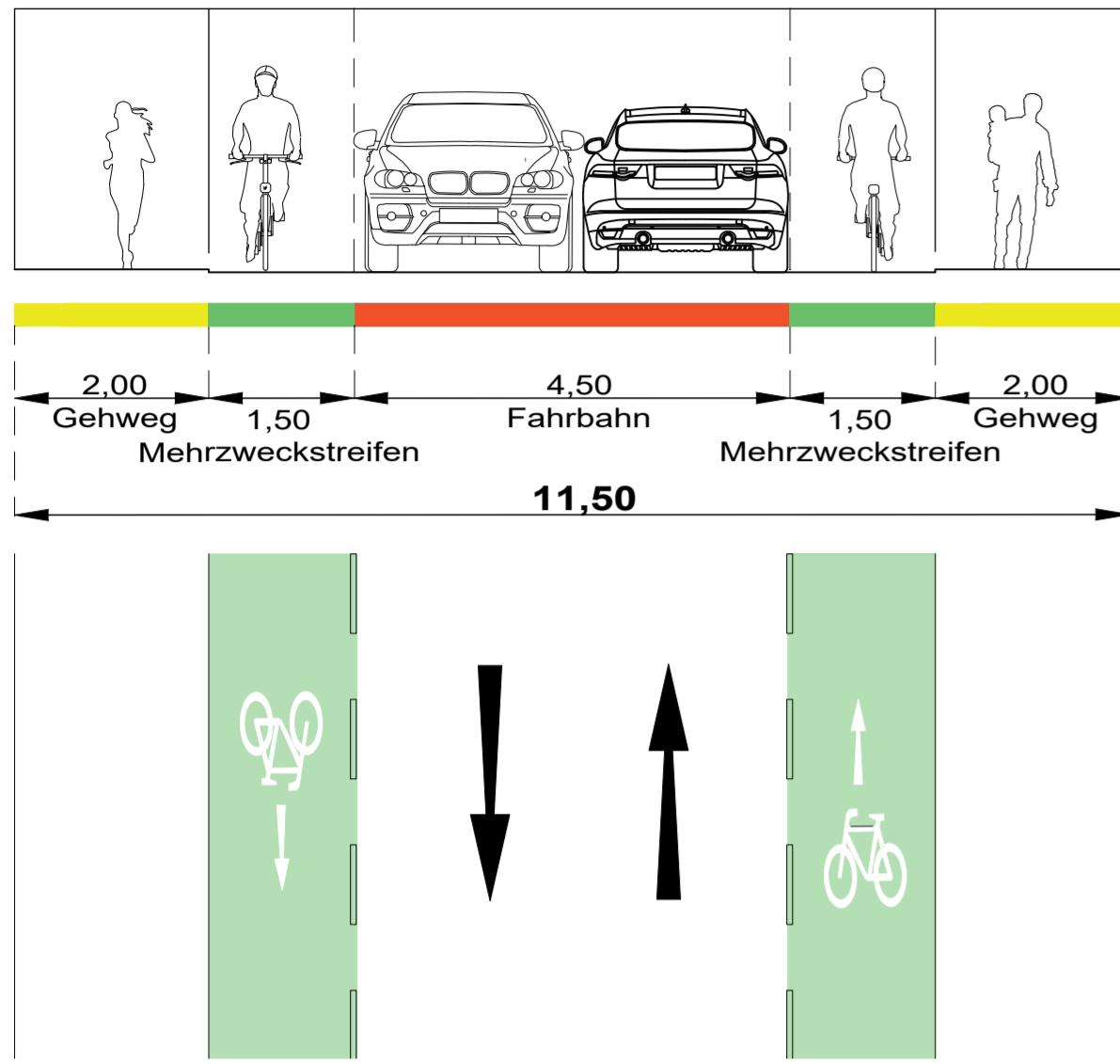
! Aufgrund des Querungserfordernisses nicht attraktiv



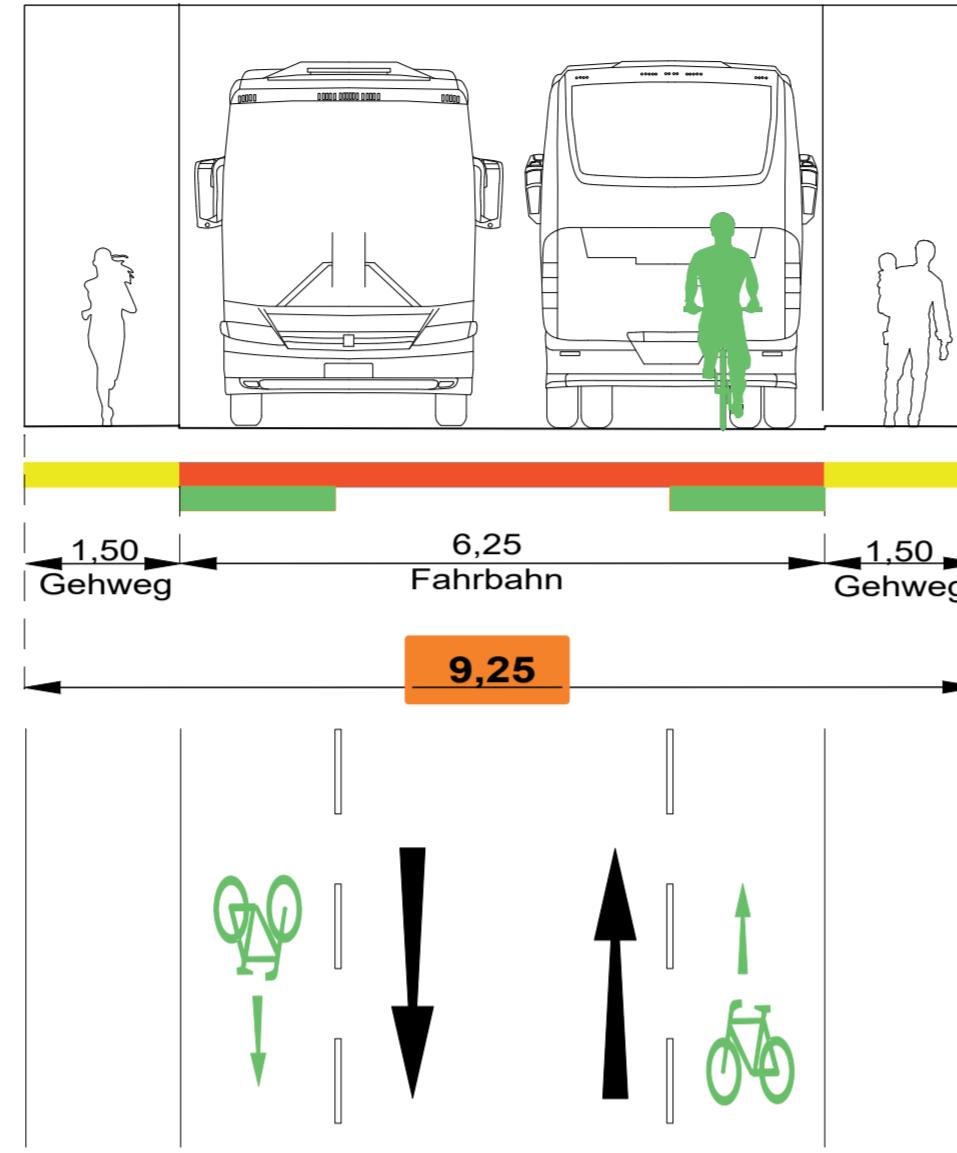
Variante 4: Mehrzweckstreifen für den Radverkehr, eigene Gehwege



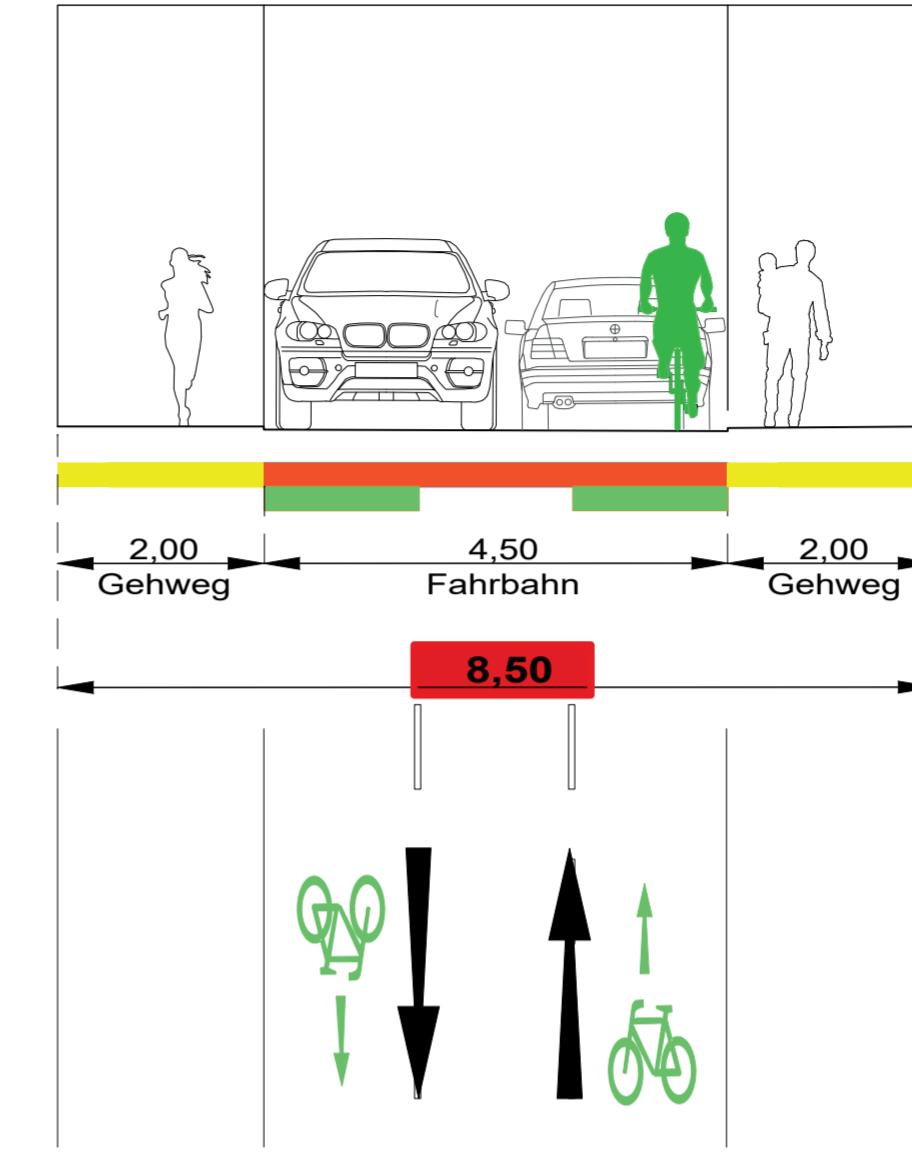
Variante 4: Mehrzweckstreifen für den Radverkehr, eigene Gehwege



Variante 5a: Mischverkehr PKW und Rad, getrennter Gehweg

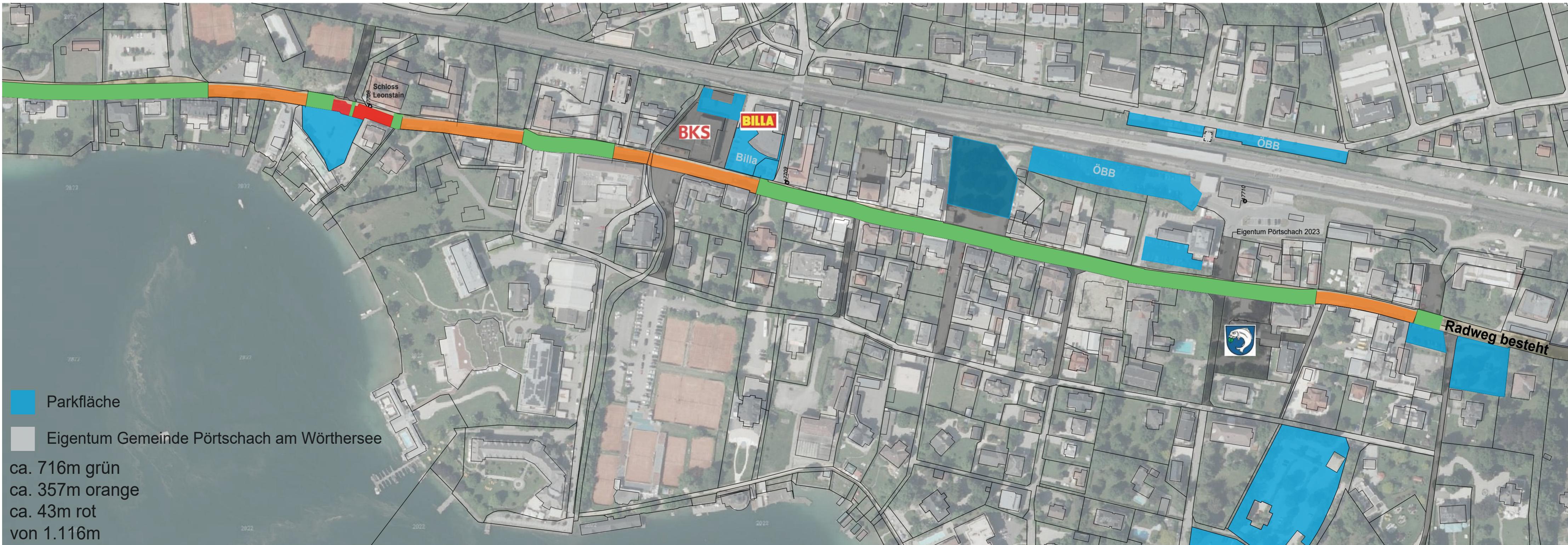


Variante 5b: Mischverkehr PKW und Rad, getrennter Gehweg
Wartepflicht bei Gegenverkehr >3,5t

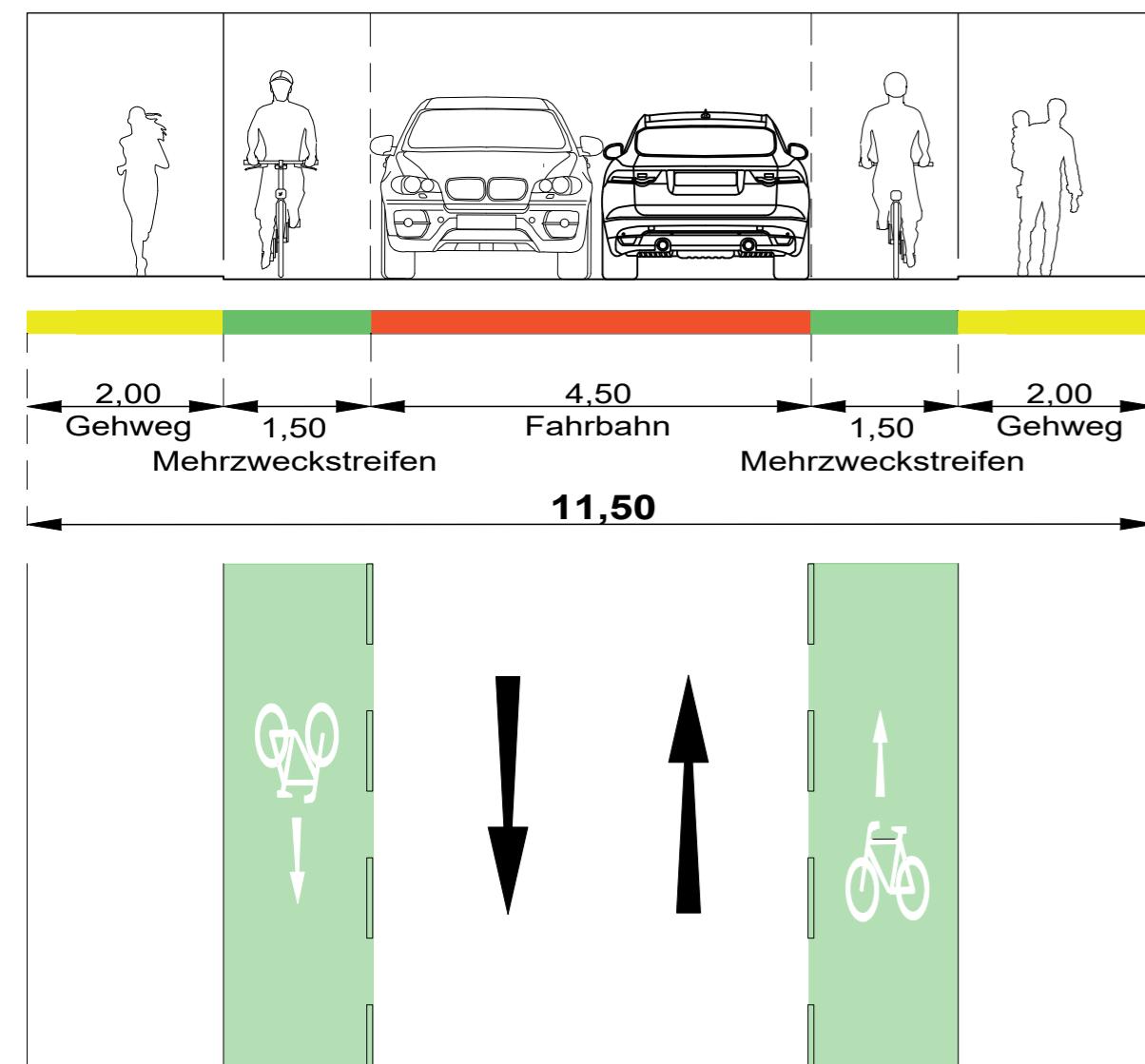


wünschenswerter Querschnitt: Variante 4 (ohne Berücksichtigung des Bestandes)

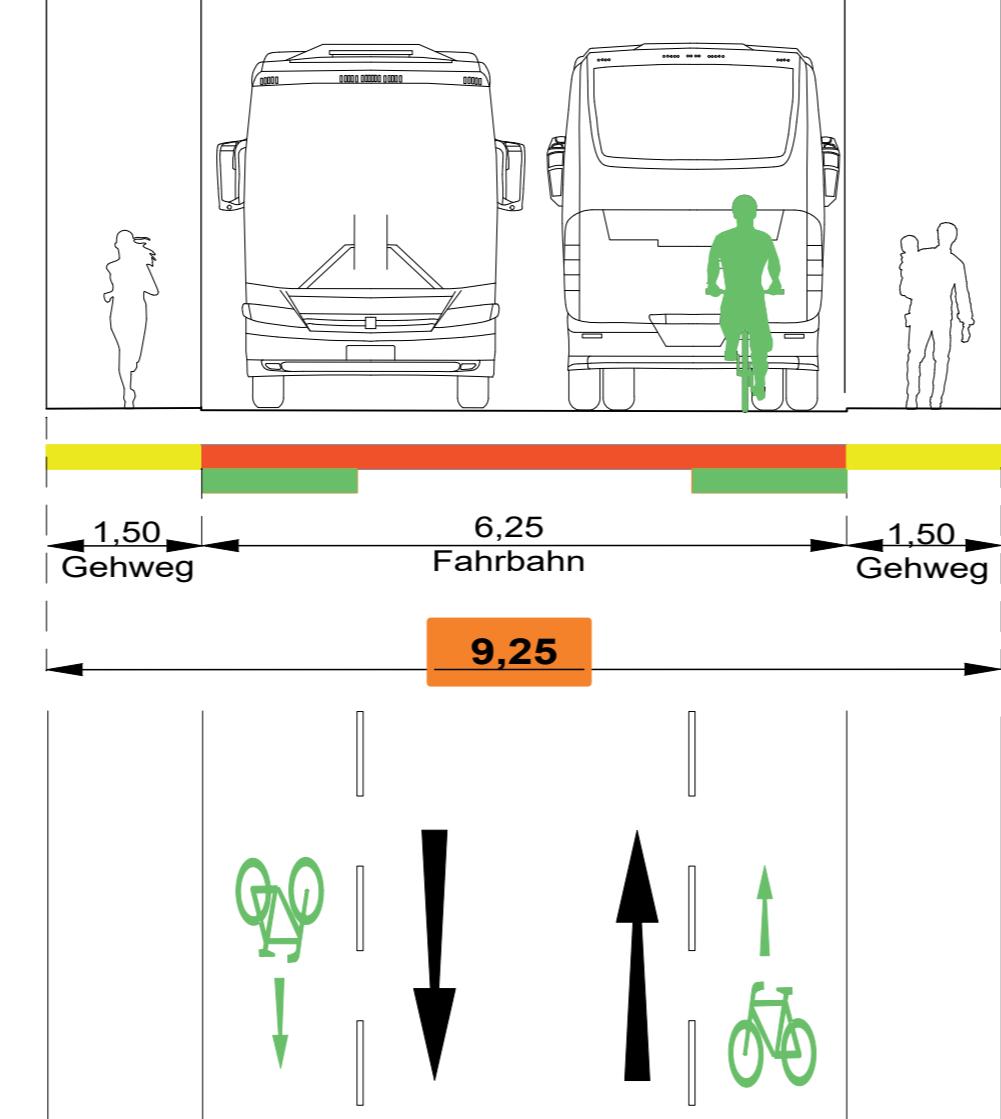
- hohe Sicherheit, die meisten Bedingungen werden erfüllt. (An Engstellen ausweichen auf eine der Varianten 5)



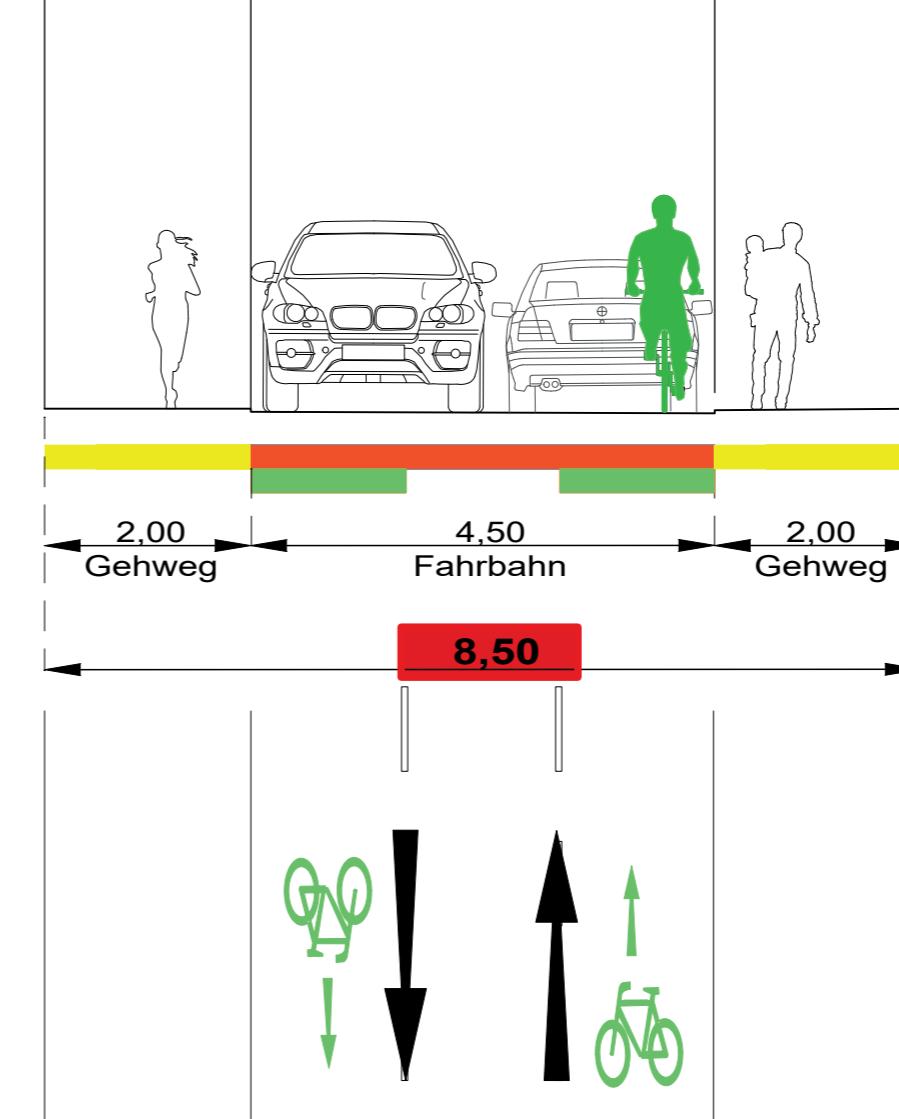
Variante 4: Mehrzweckstreifen für den Radverkehr, eigene Gehwege



Variante 5a: Mischverkehr PKW und Rad, getrennter Gehweg

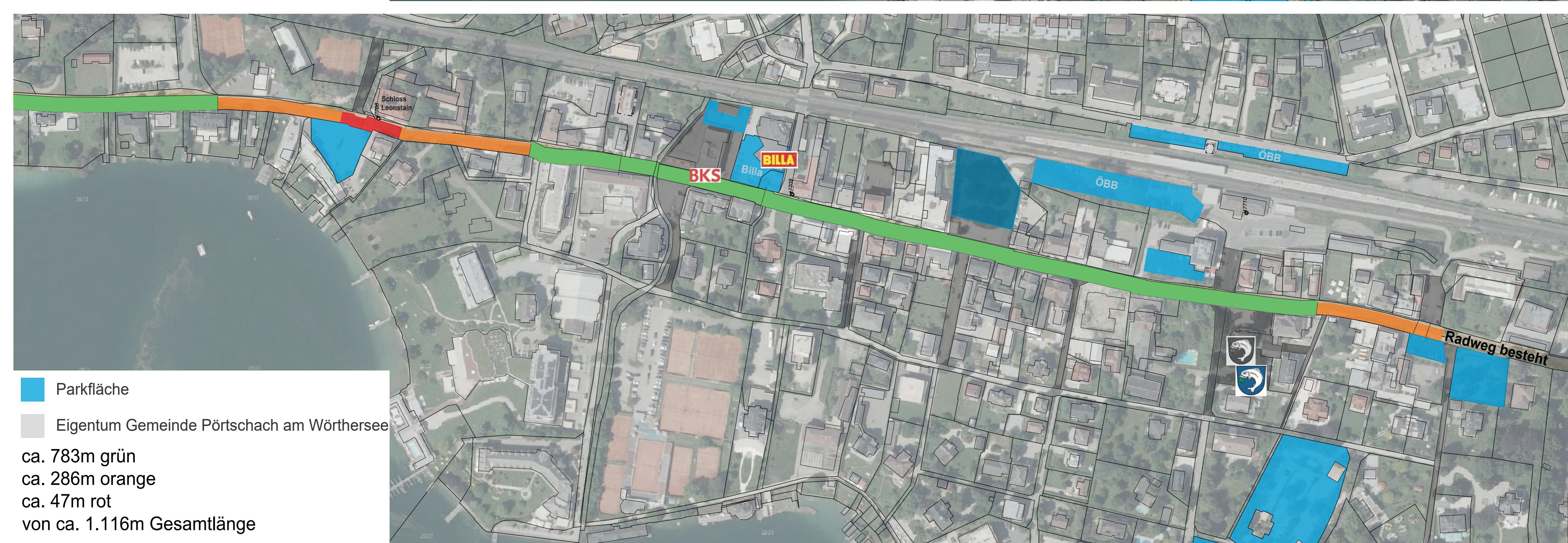


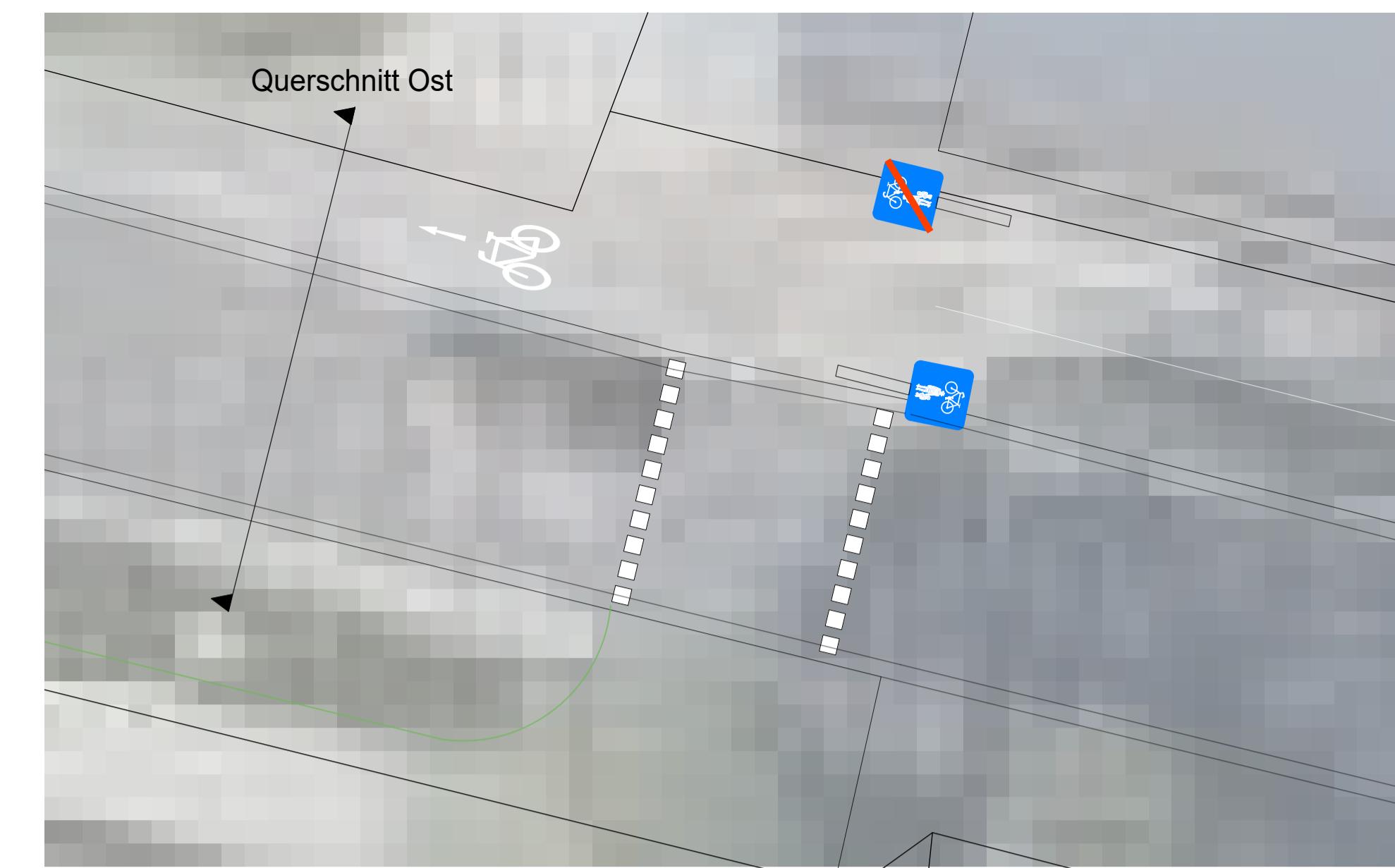
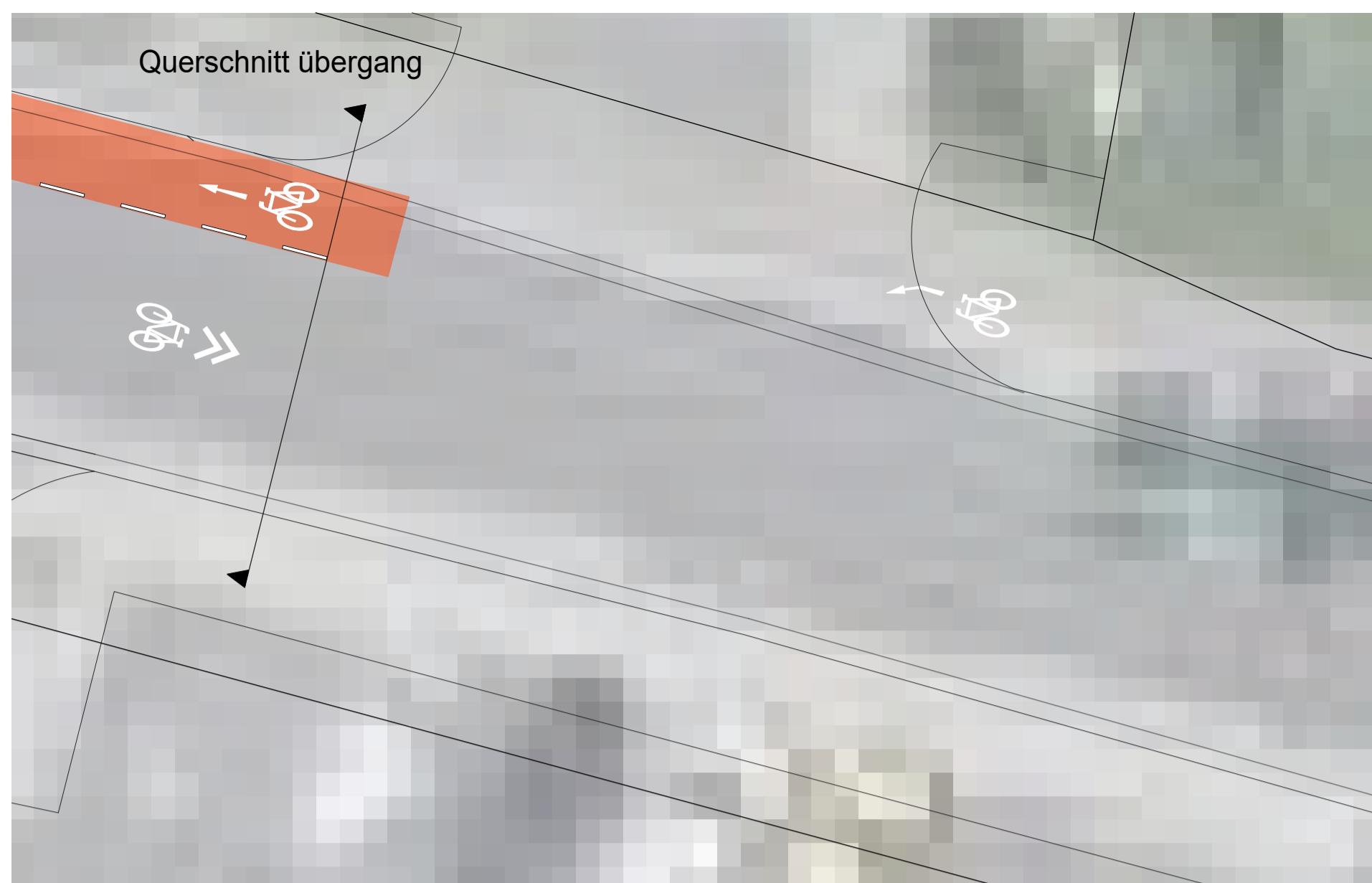
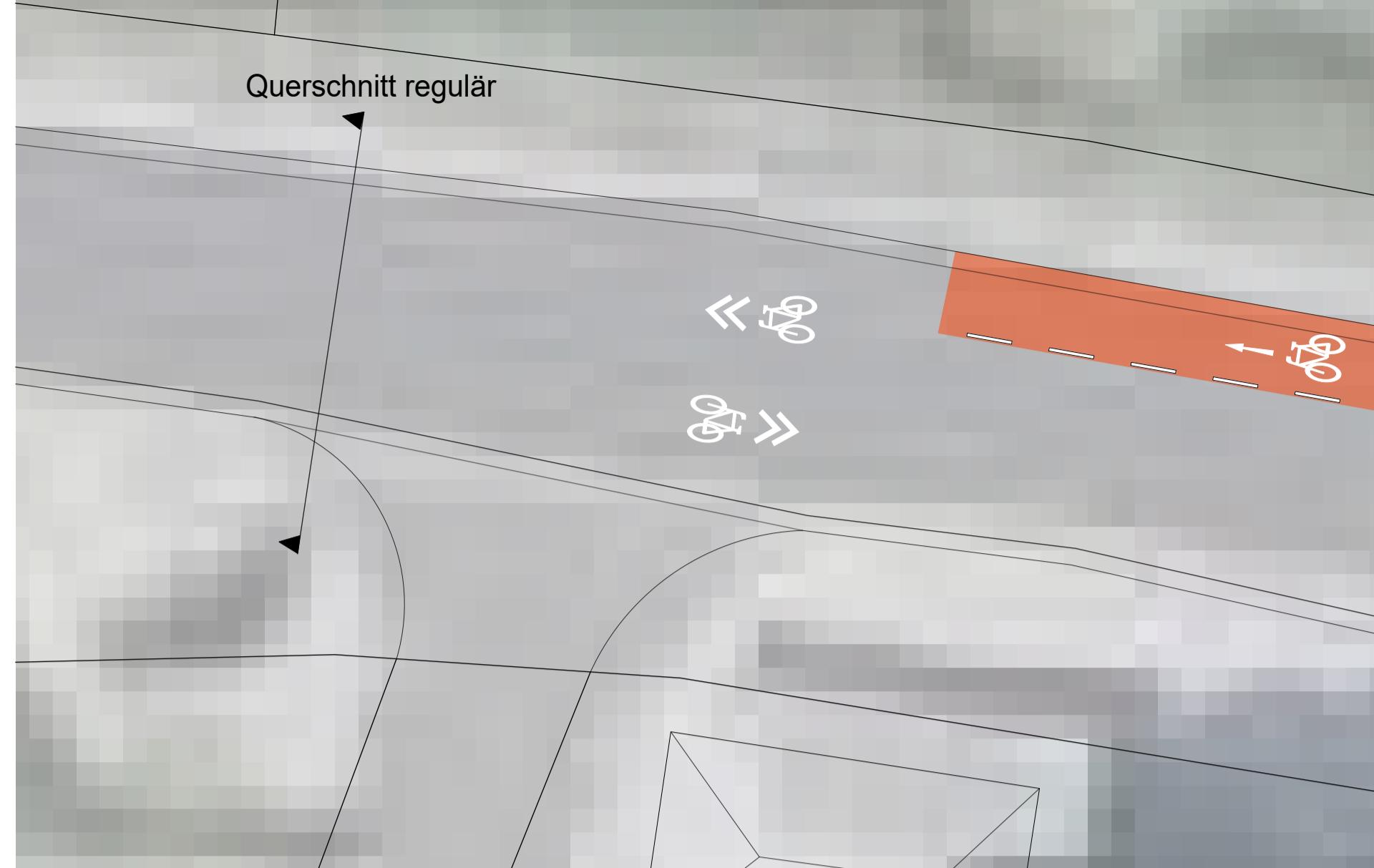
**Variante 5b: Mischverkehr PKW und Rad, getrennter Gehweg
Wartepflicht bei Gegenverkehr >3,5t**



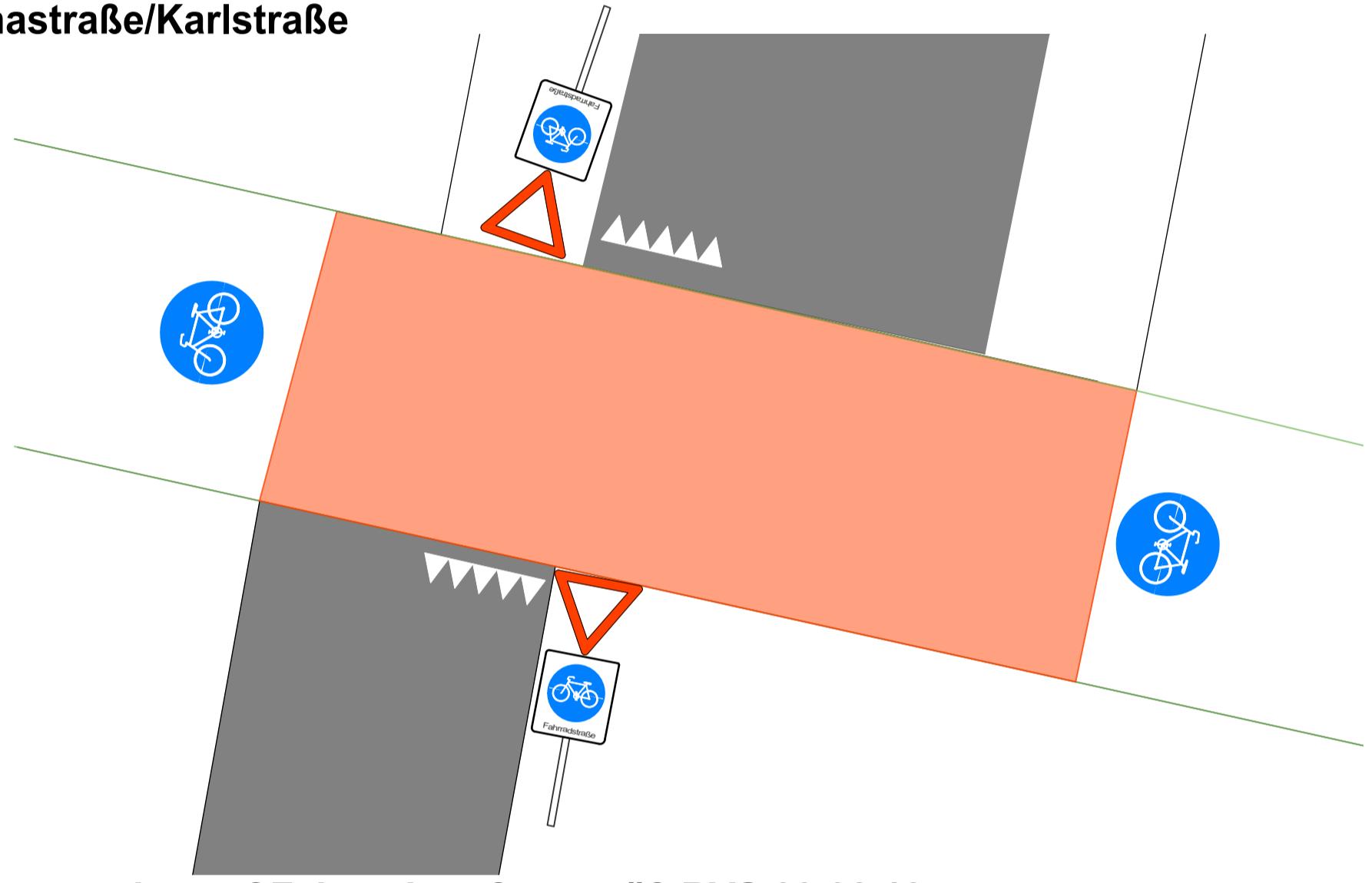
wünschenswerter Querschnitt: Variante 4 (ohne Berücksichtigung des Bestandes)

- hohe Sicherheit, die meisten Bedingungen werden erfüllt. (An Engstellen ausweichen auf eine der Varianten 5)

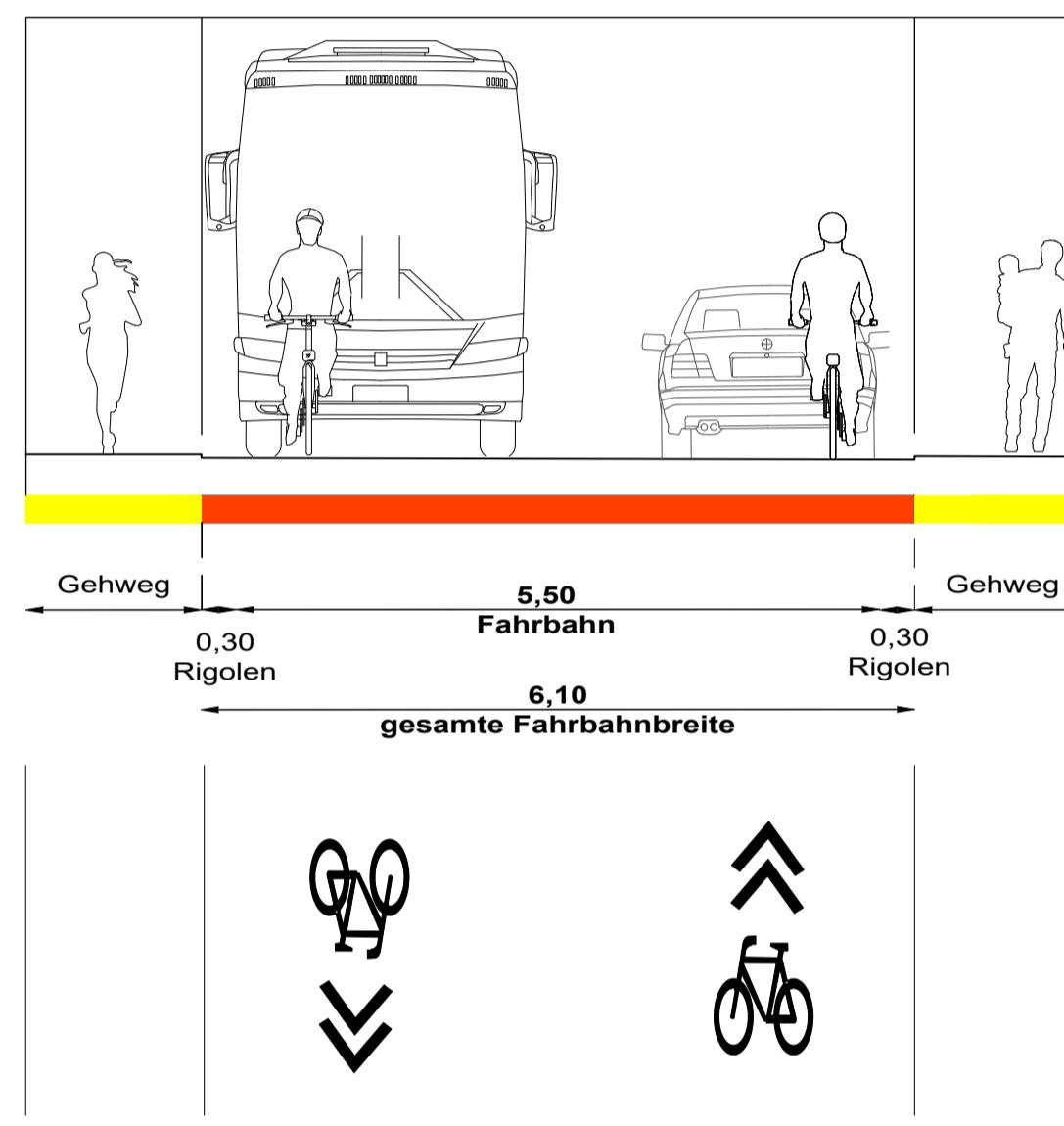




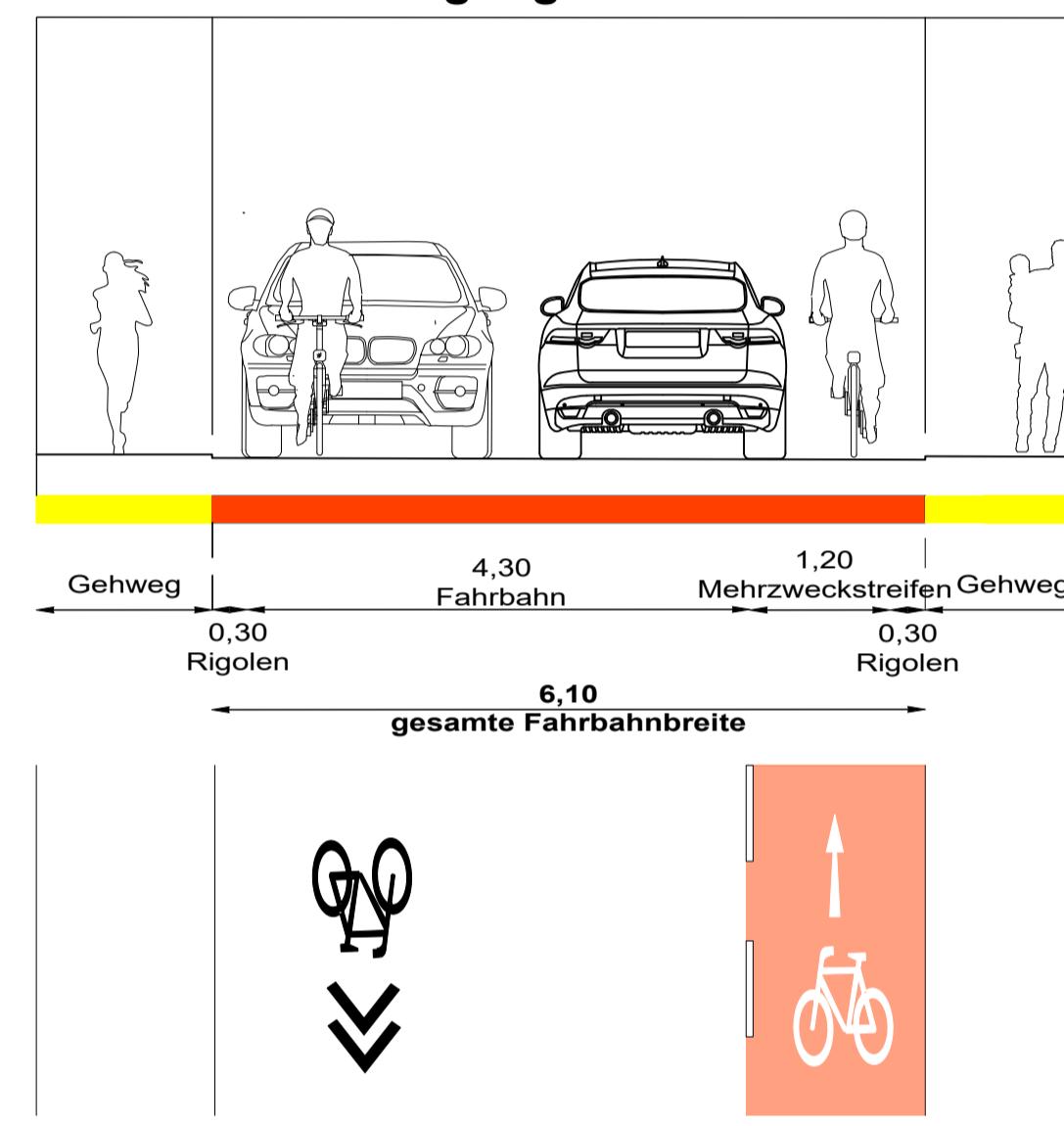
Knotenpunkt entlang der Fahrradstraße,
Annastraße/Karlstraße



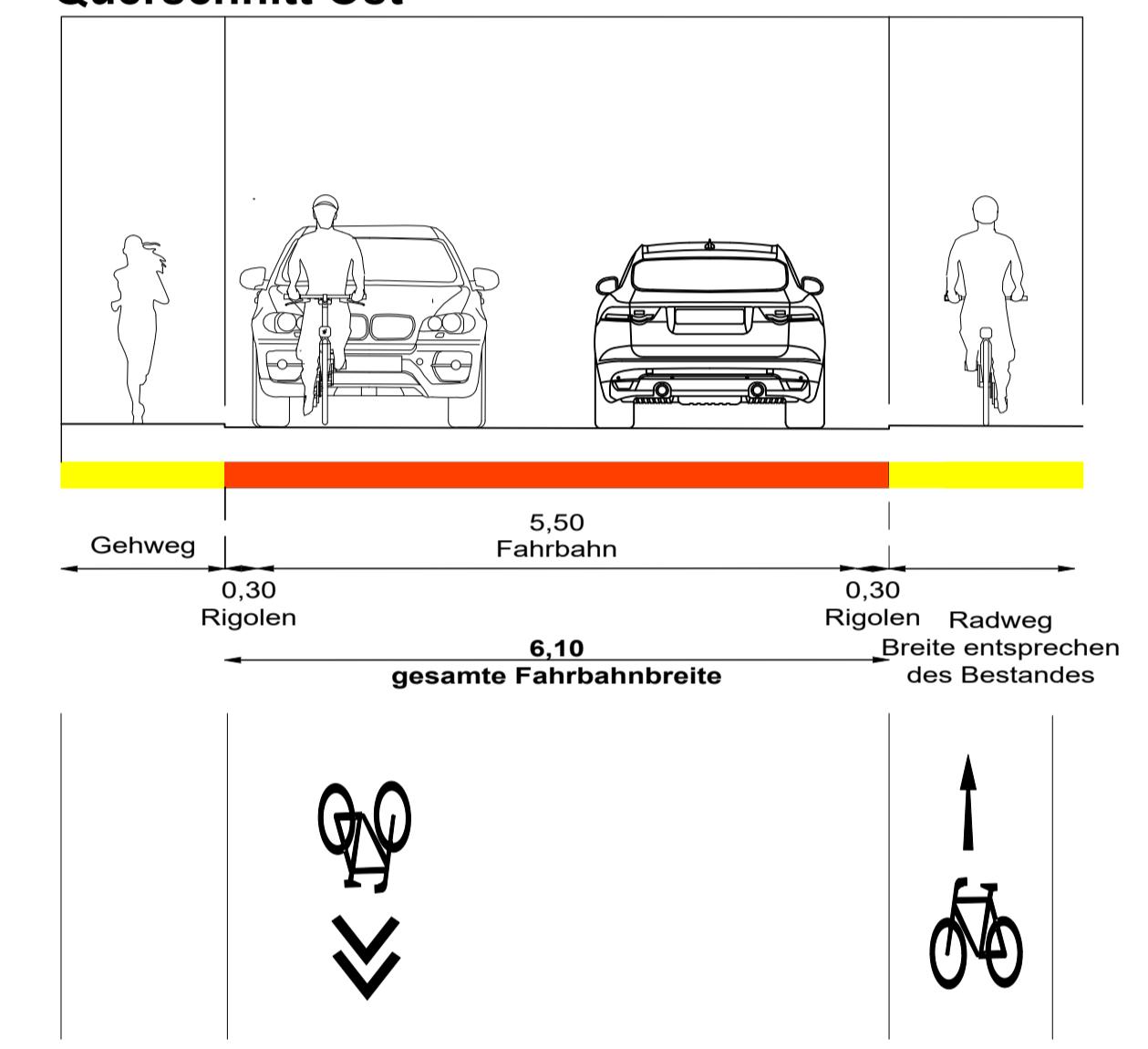
Querschnitt regulär



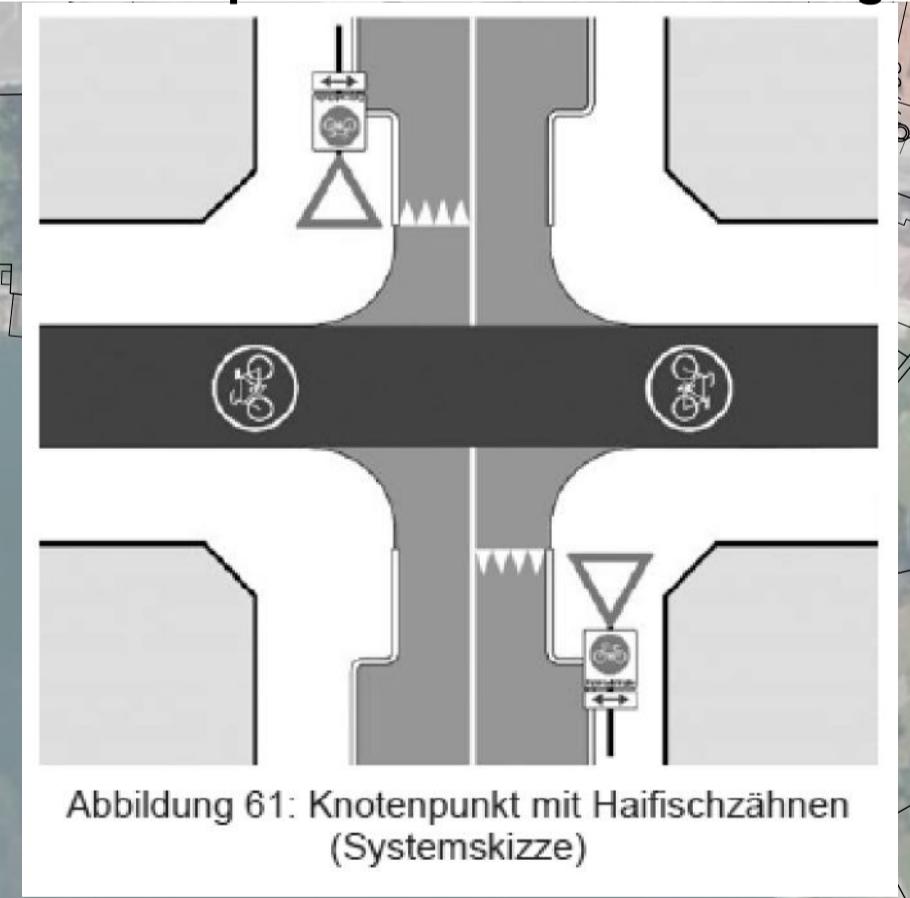
Querschnitt Übergang

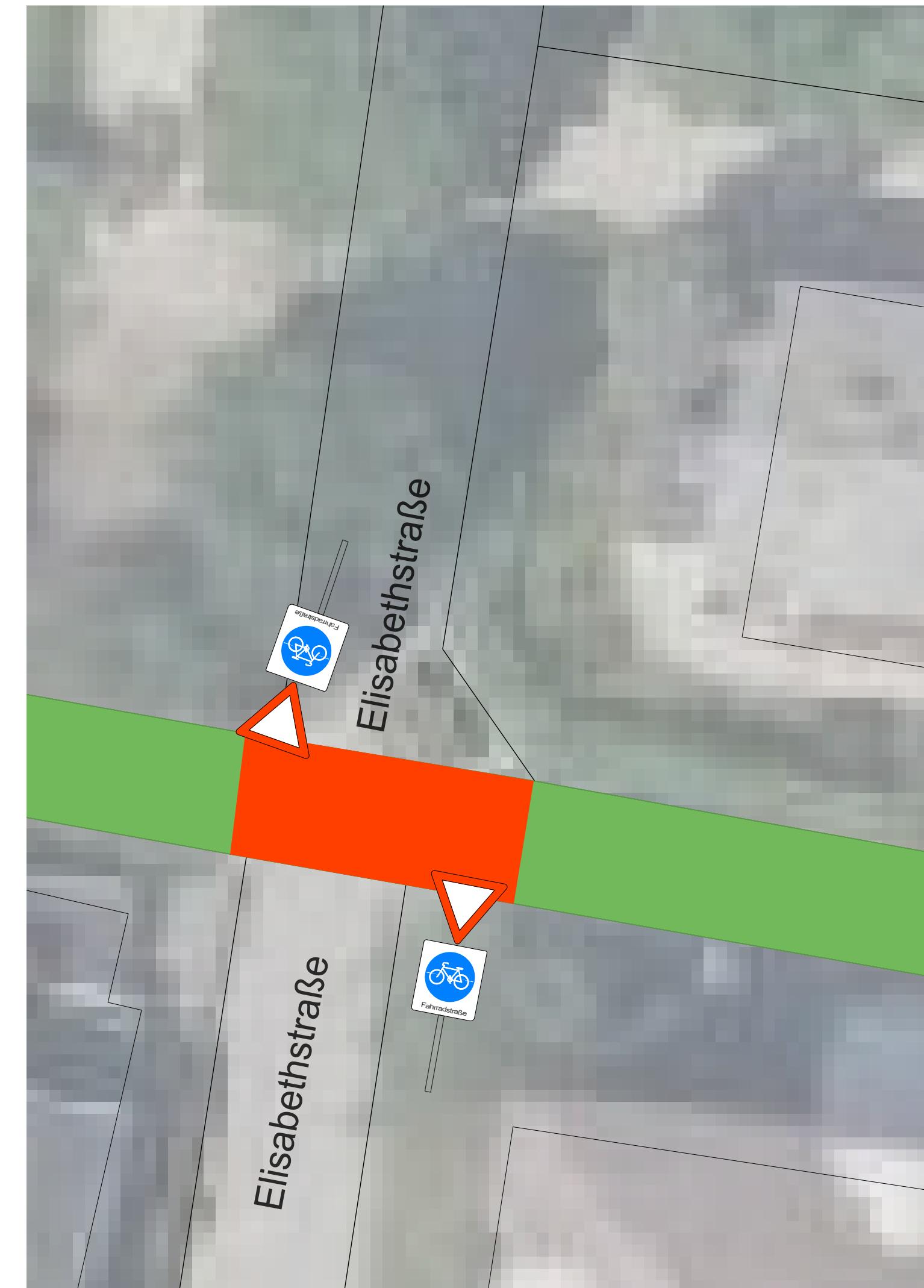
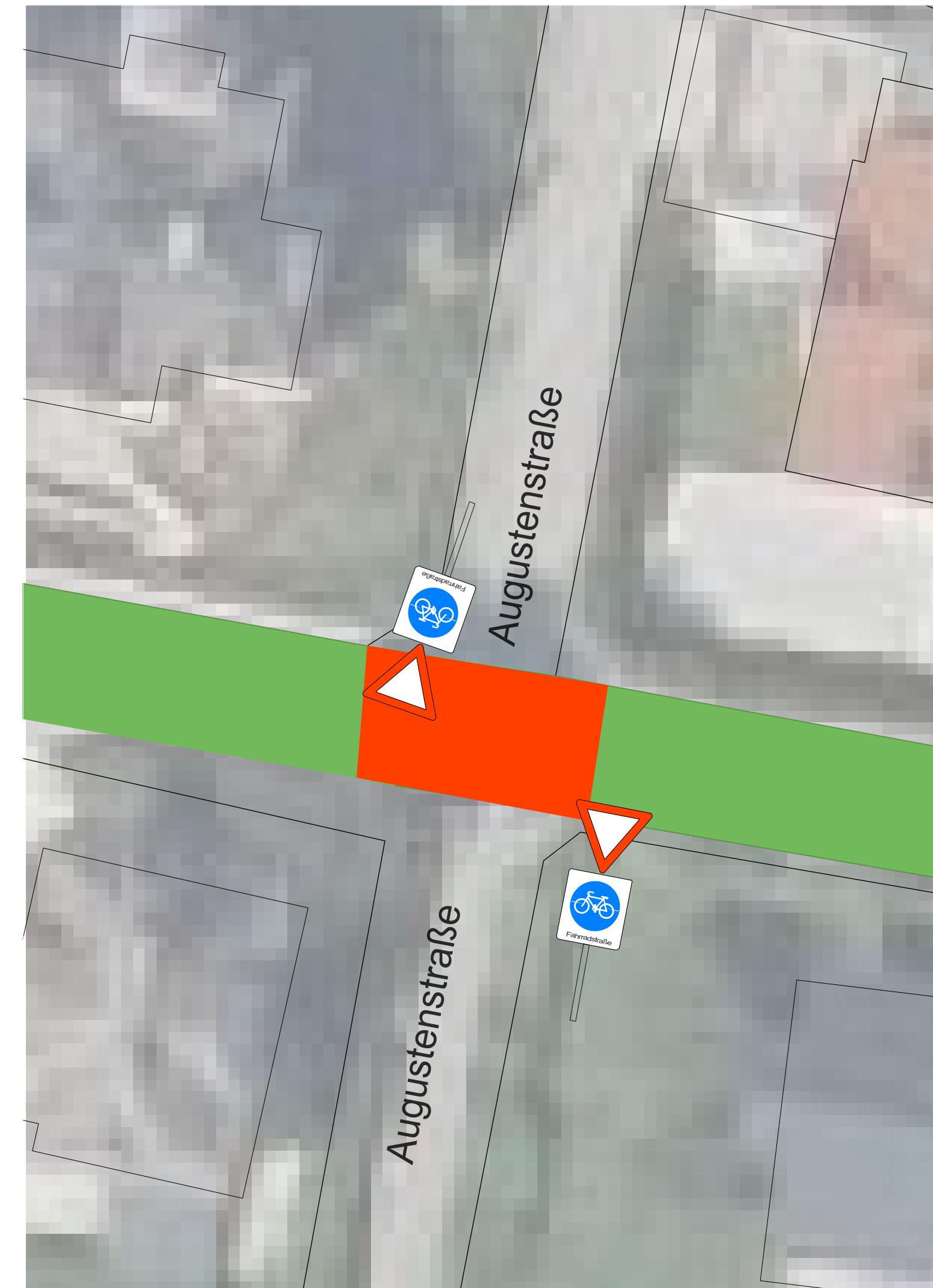


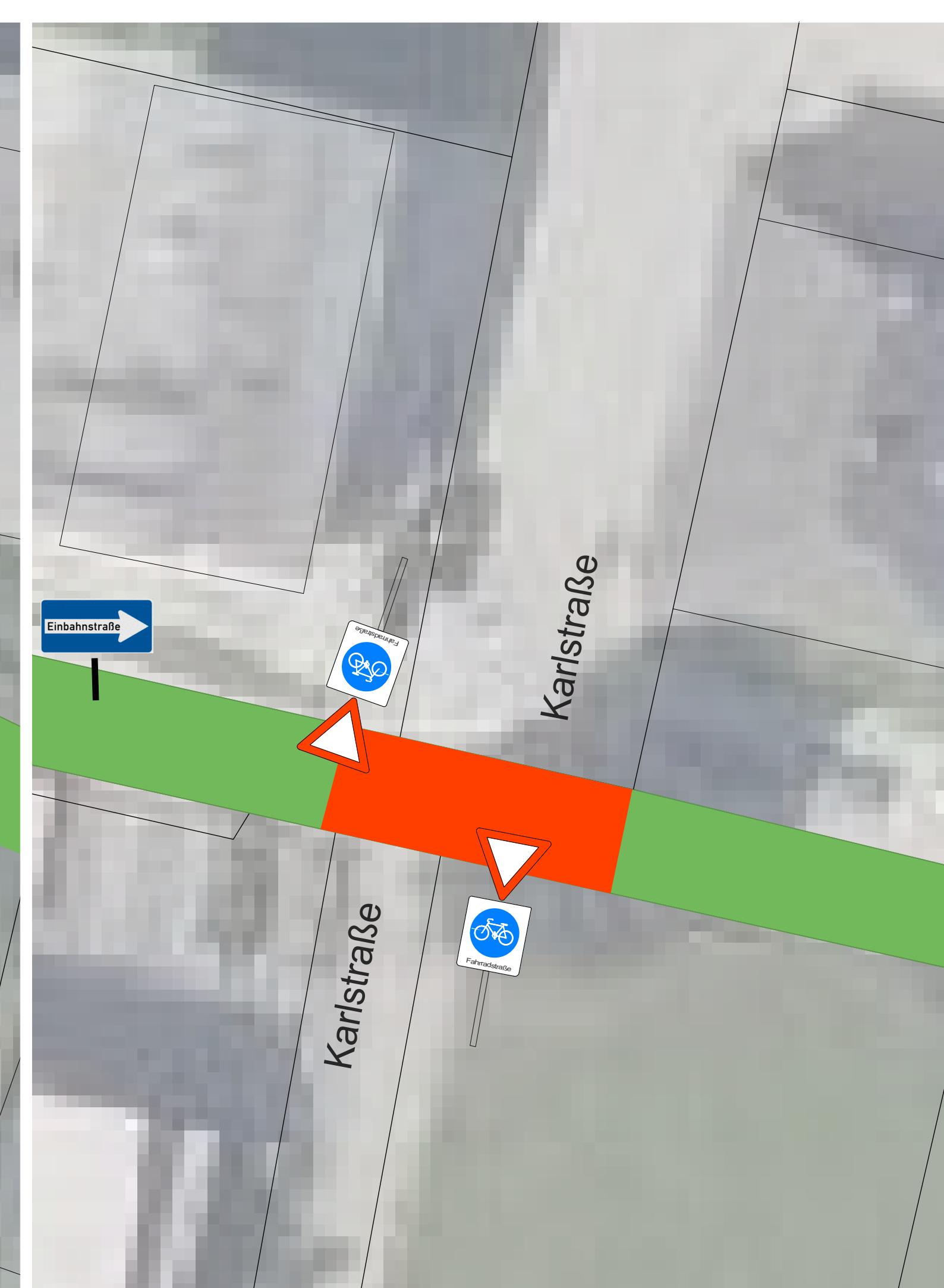
Querschnitt Ost



Knotenpunkte auf Fahrradstraße gemäß RVS 03.02.13





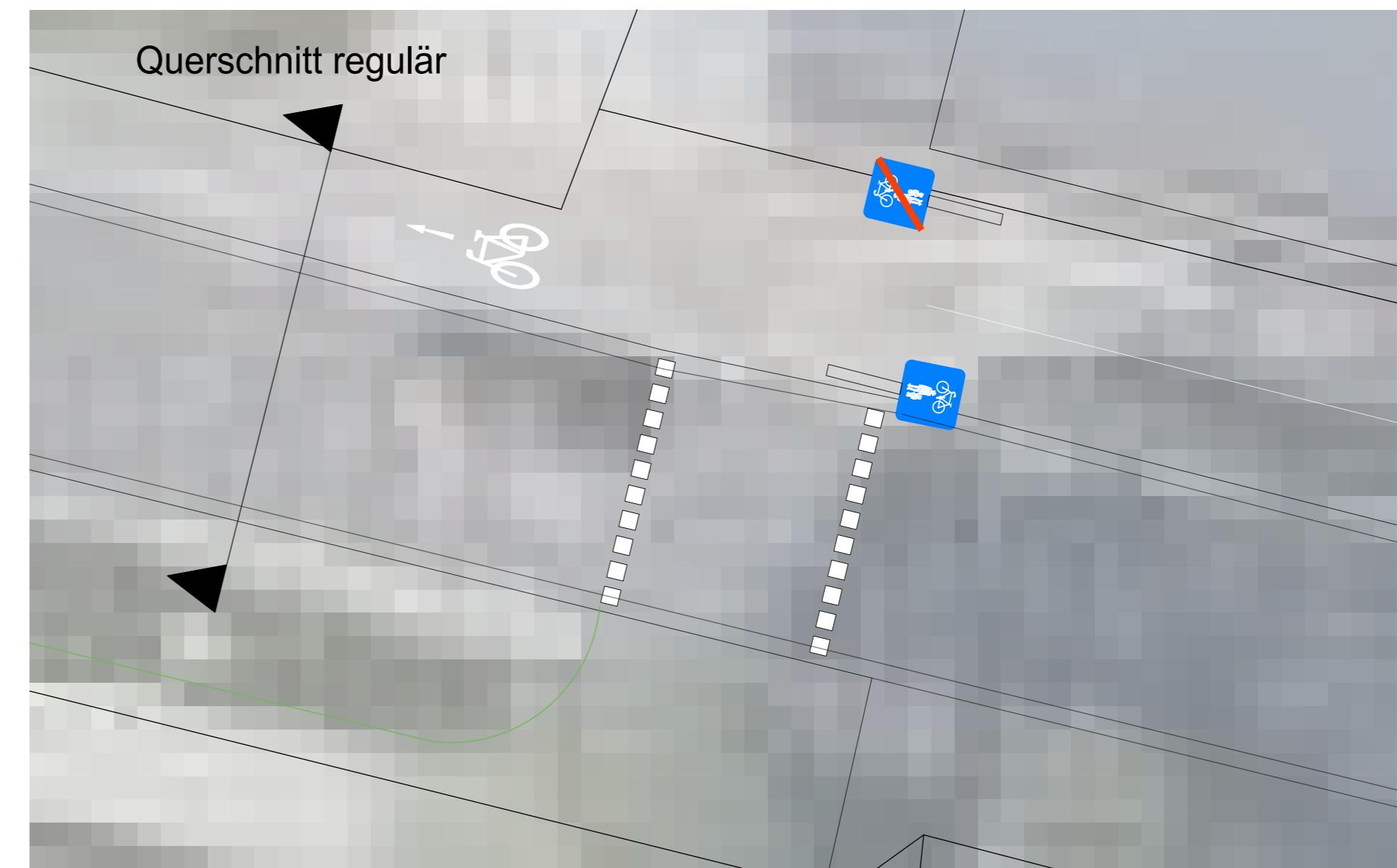


Johannaweg

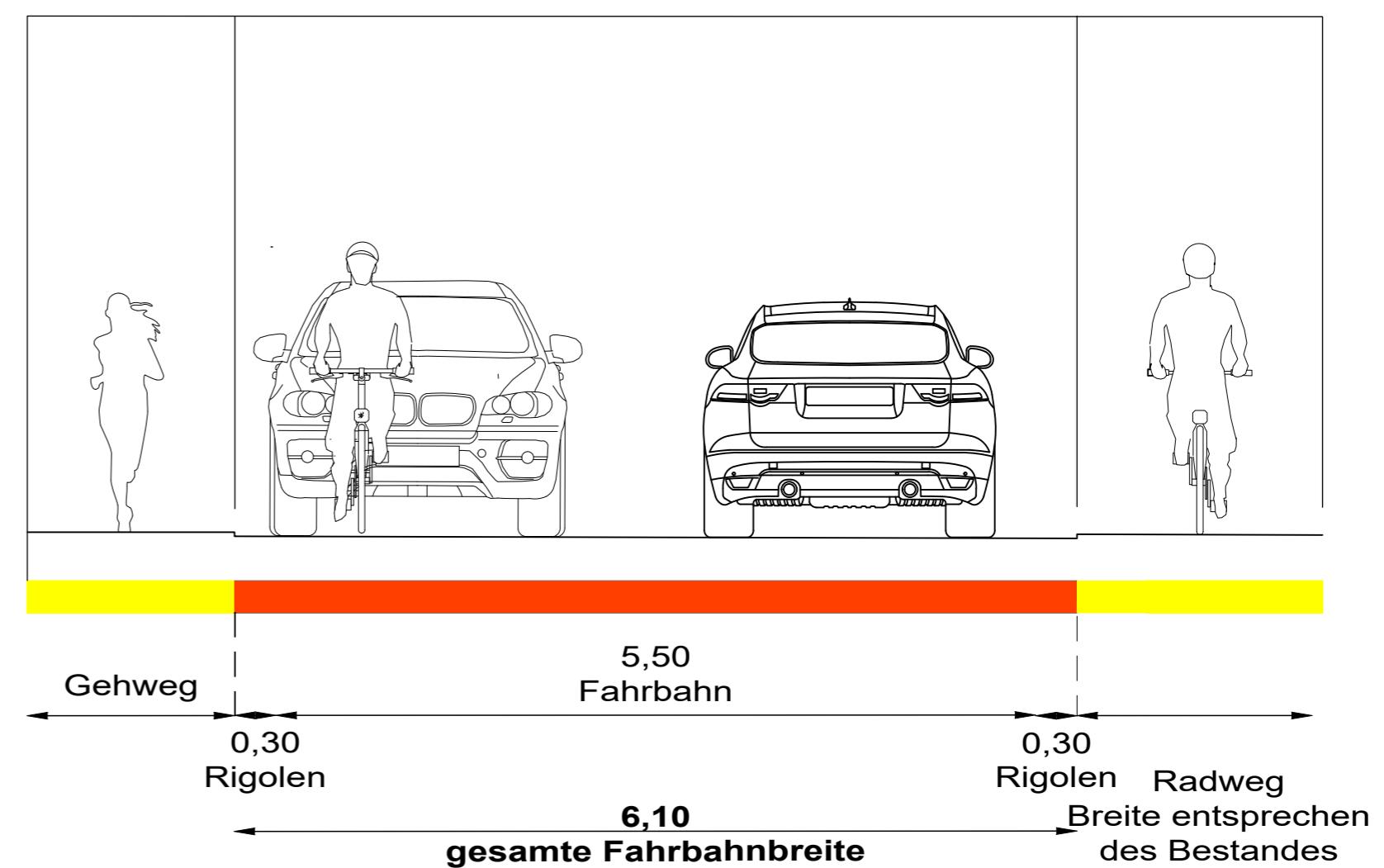
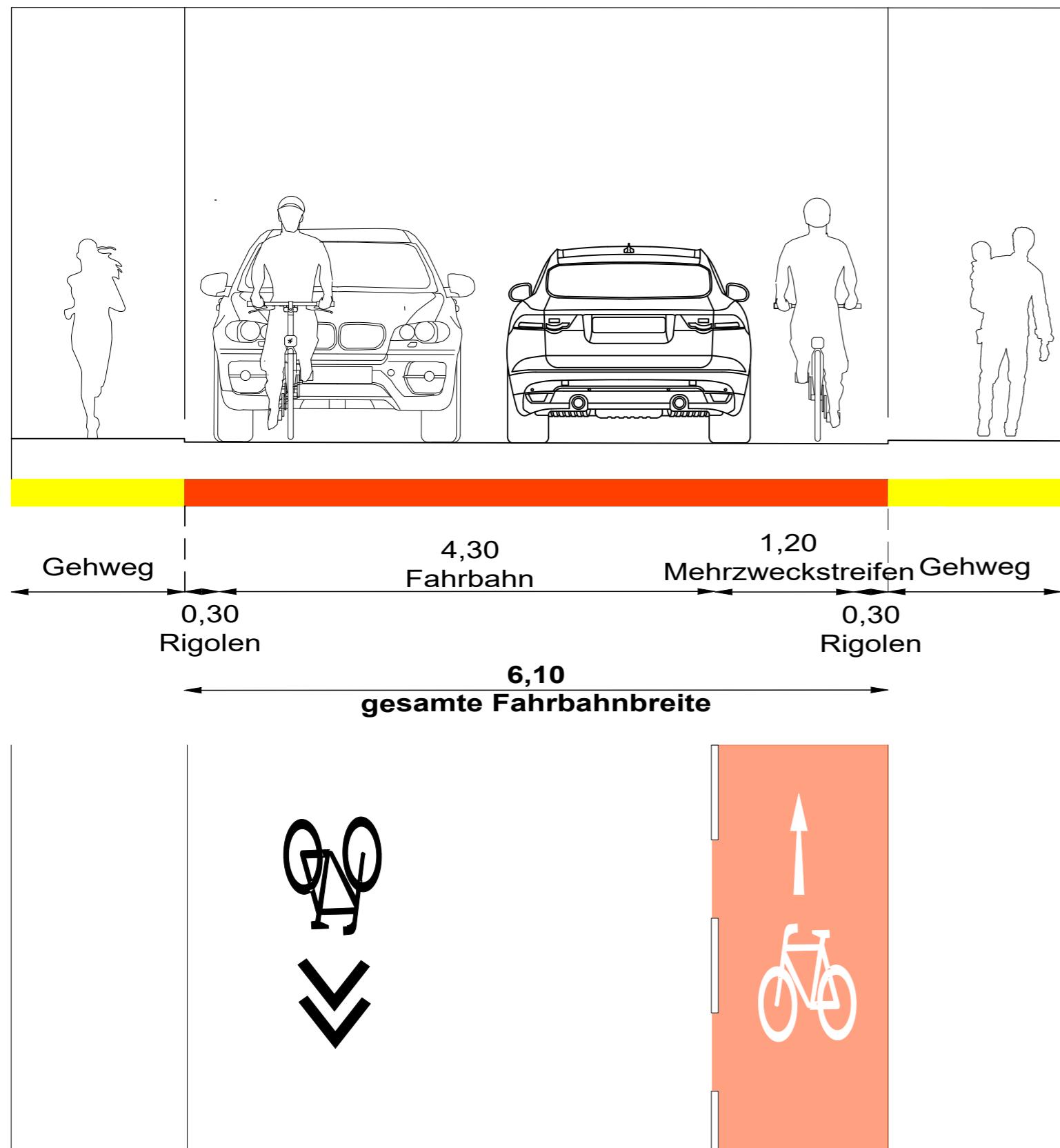


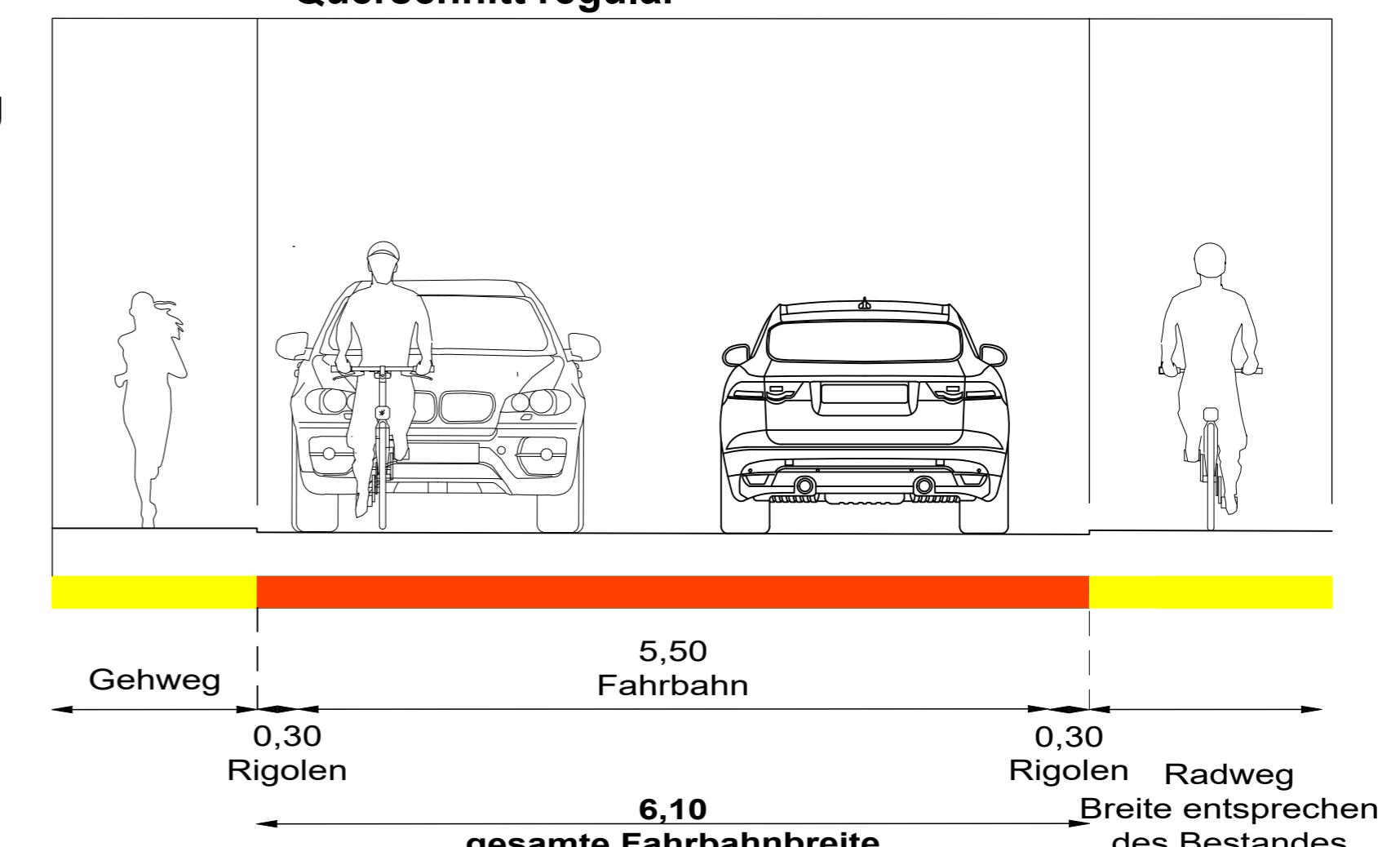
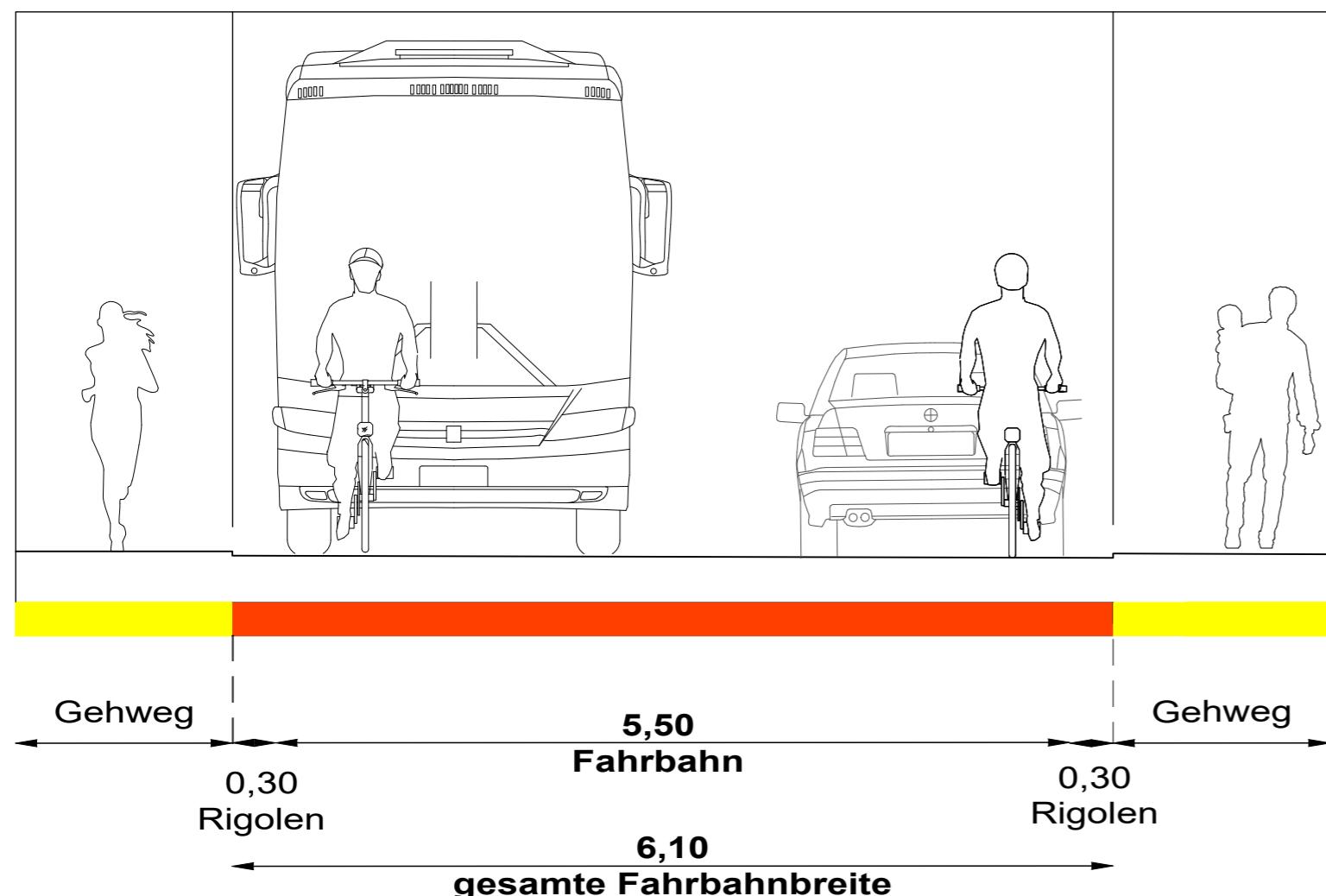
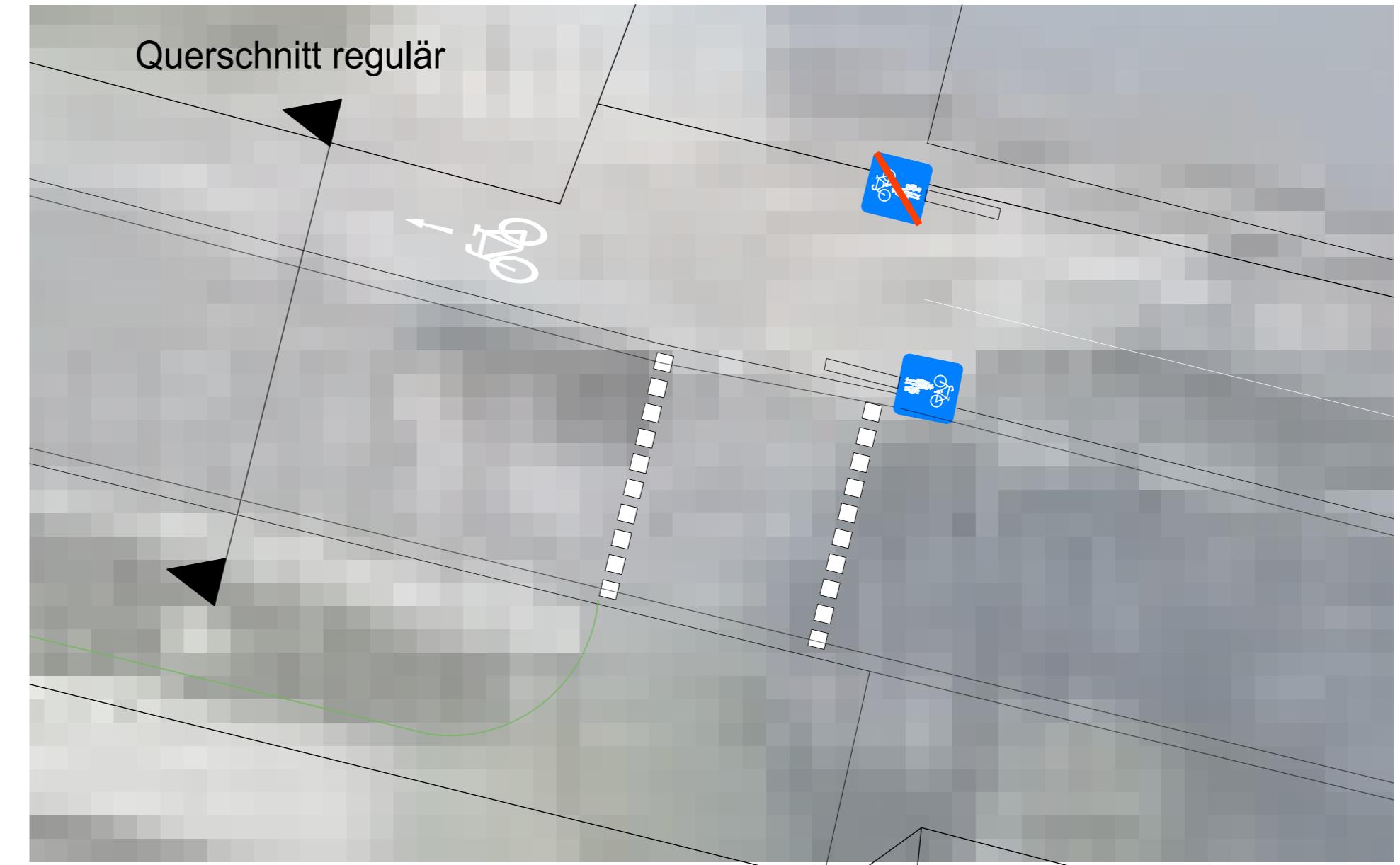
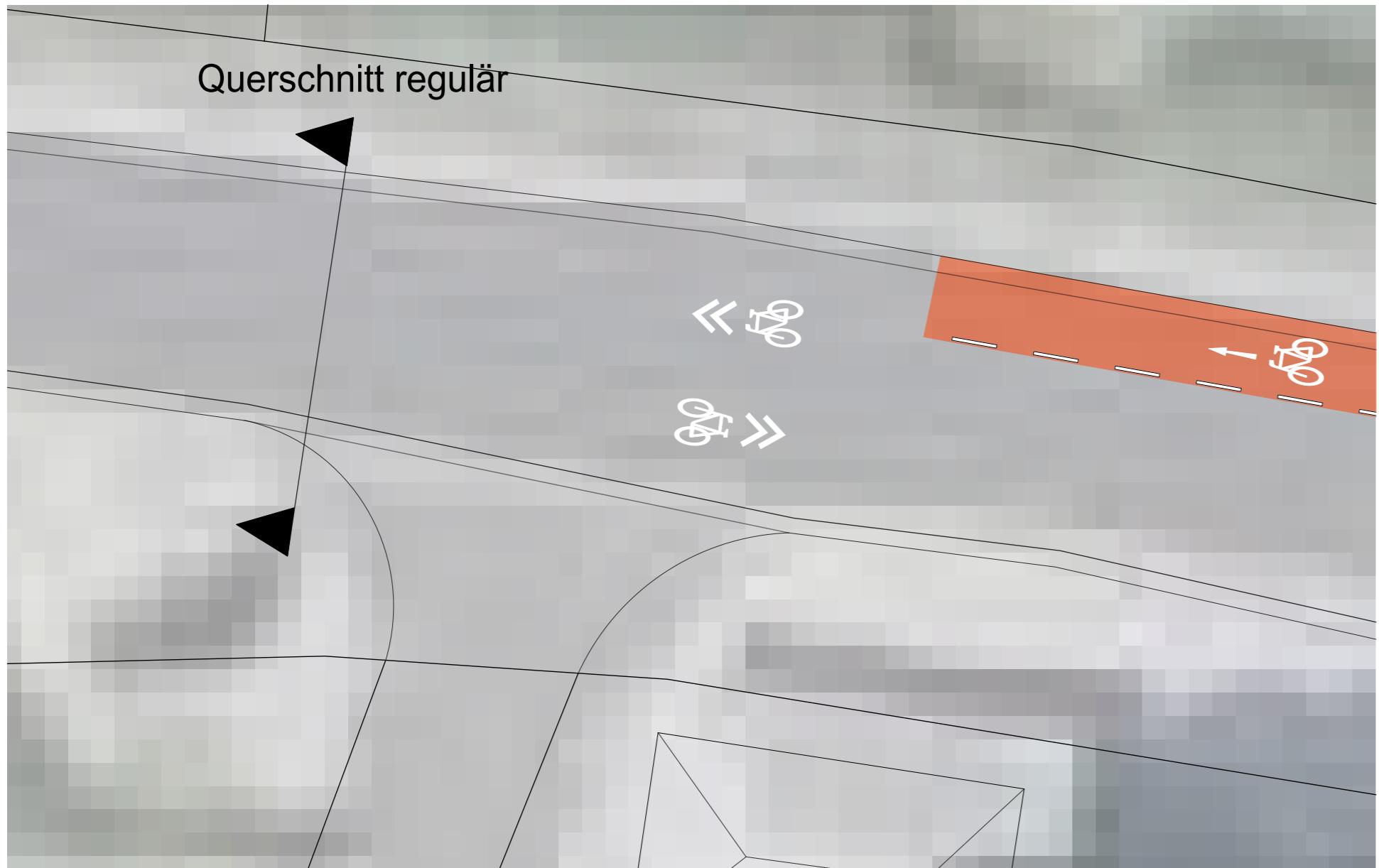


Querschnitt Übergang



Querschnitt Ost











GEMEINDEKOOPERATIONEN NACHFRAGEMODELLIERUNG **REGIONALENTWICKLUNG**
Regionales Entwicklungsleitbild **CARSHARING** VERKEHRSSYSTEME
ERSCHÜTTERUNGSGUTACHTEN FREIZEIT UND ERHOLUNG
ELEKTROMOBILITÄT GIS **SCHLEPPKURVENNACHWEIS** ZUKUNFT UVP
RADWEG LEISTUNGSFÄHIGKEITSNACHWEISE SMART CITY VERKEHRSKONZEPT
MARKIERUNGSPLANUNG EISENBAHN **ÖRTLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT**
LÄRM- & EMISSIONSGUTACHTEN **RISIKOANALYSE** VERKEHRSTECHNIK VERKEHRSARTEN

RAUMPLANUNG MOBILITÄT

LUNGSRAUM
TZGÜTER
SIERUNGEN
ULATION

UMWELTPLANUNG

MOBILITÄTSBEFRAGUNGEN VERKEHRSGUTACHTEN
TRANSNATIONALE VERKEHRSSTUDIEN MIKRO-ÖV
AUSSCHREIBUNGEN EINREICHPLANUNG **LANDESSTRASSEN**
VERKEHRSGUTACHTEN BETREUUNG WISSENSCHAFTLICHER ARBEITEN
RICHTLINIENERSTELLUNG VERKEHRSMODI AUTOBAHNEN
BEFAHRBARKEITSNACHWEIS SACH- UND KULTURGÜTER
VERKEHRSSICHERHEITSAUDIT WISSENSCHAFT LÄRMMESSUNGEN
STRASSENPOLIZEILICHE EINREICHUNG GESTALTUNGSKONZEPTE
ÖFFENTLICHER VERKEHR ANSCHLÜSSSTELLEN
STADTVERKEHR VERKEHRSUMLEGUNG MULTIMODALE KNOTEN HANDELSBETRIEBE VERKEHRSTRÄGER
BUNDESSTRASSE
KINDERUN BESCHILDERUNGSPLANUNG
STRASSENRAUMGESTALTUNG
LANDSCHAFTSBILDBEWERTUNG
ERSCHLIESUNGSKONZEPT
BAUSTELLENVERKEHRSFÜHRUNG
STANDORTENTWICKLUNG
GEMEINDEBETREUUNG SICHERHEIT
NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNGEN