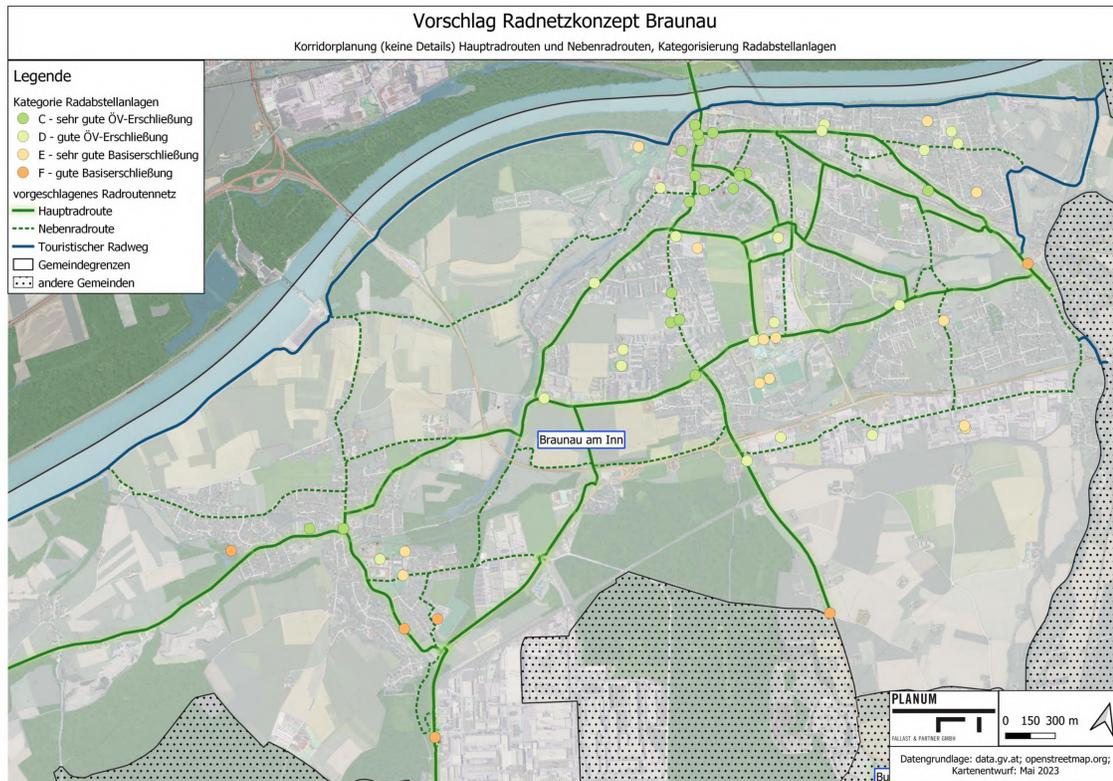


Leitprojekt Radverkehrskonzept

Radnetzkonzept (RVK)



Ziel eines Radverkehrskonzepts ist es, ein langfristiges, verbindliches und strukturiertes Entwicklungsprogramm für den Bereich Radverkehr zu schaffen. Damit wird vor allem der Alltagsradverkehr gestärkt und eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen angestrebt.

Ein Radverkehrskonzept stellt das Haupttradroutennetz für den Alltagsradverkehr (und bedingt für das Zu-Fuß-Gehen) sicher. Es werden Maßnahmen vorgeschlagen, die einen Neubau oder eine Reorganisation des Bestandes vorschlagen.

Der Planungsprozess eines Radverkehrskonzeptes umfasst allerdings viel mehr – etwa wo eine Benutzungspflicht der Radwege vorgeschlagen wird oder auch, wo sie keinen Sinn ergibt.

Bei der Planung von Infrastruktur für den Radverkehr ist eine integrierte Planung aller Anlagen wichtig. Ein effizientes Radwegenetz umfasst unterschiedliche Routen und Kategorien, die verschiedene Funktionen erfüllen.

Je nach Parkdauer und Standort unterscheiden sich die Ansprüche an einen Radabstellplatz. Je länger Personen ihre Fahrräder stehen lassen, umso höher muss die Qualität sein und Überdachung oder Einsperrmöglichkeiten sind notwendig.



Kurzzeitparken
bis 2 Stunden

Einfache Bügel zum Ansperrern
Überdachung möglich

Einkaufen
1 je 50 m²
Verkaufsfläche

Freizeit
Sport: 1 je 5 Garderobekästchen
Kino/Kirche: 1 je 10 Besucherplätze

Gastronomie
1 je 8 Sitzplätze

Übergangszeit
2 bis 24 Stunden

Vorderrad-Rahmenhalter
Überdachung empfehlenswert

Arbeit
1 je 5 Arbeitsplätze

Ausbildung
Schule 1 je 5 Ausbildungsplätze
Kindergarten: 1 je 10 Plätze

ÖV-Haltestellen

Langzeitparken
ab 24 Stunden

Einsperrmöglichkeit
Überdachung notwendig

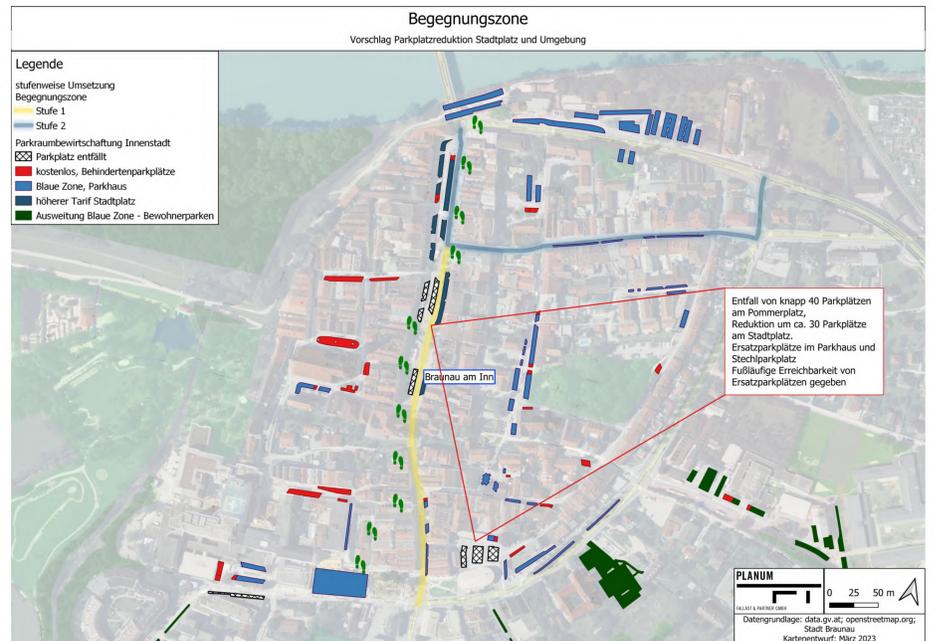
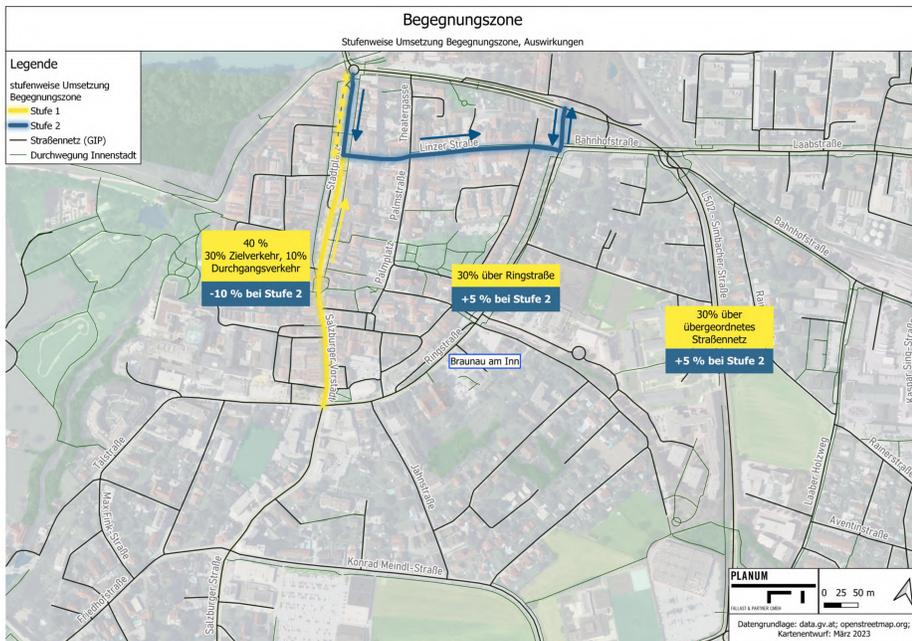
Wohnen
1 je 50 m²
Bruttogeschossfläche

Arbeit
1 je 5 Arbeitsplätze

Ausbildung
Schule 1 je 5 Ausbildungsplätze
Kindergarten: 1 je 10 Plätze

Leitprojekt Begegnungszone

Stufenweiser Ausbau und Parkraumbewirtschaftung in der Begegnungszone Braunau



In der Braunauer Bevölkerung besteht ein großer Wunsch nach einem verkehrsberuhigten Stadtplatz. Die vorgeschlagene Begegnungszone erhöht die Verkehrssicherheit der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Partizipative Prozesse, durch die die Bevölkerung, Wirtschaftstreibende und benachbarte Institutionen in die Planung miteingebunden werden, ermöglichen die Umsetzung von Ideen und Wünschen aller Nutzer:innen der Begegnungszone.

Durch die stufenweise Umsetzung kann sich die Bevölkerung besser an die Begegnungszone gewöhnen und sich mit dieser identifizieren und der Verkehr wird sukzessive aus der Innenstadt verdrängt.

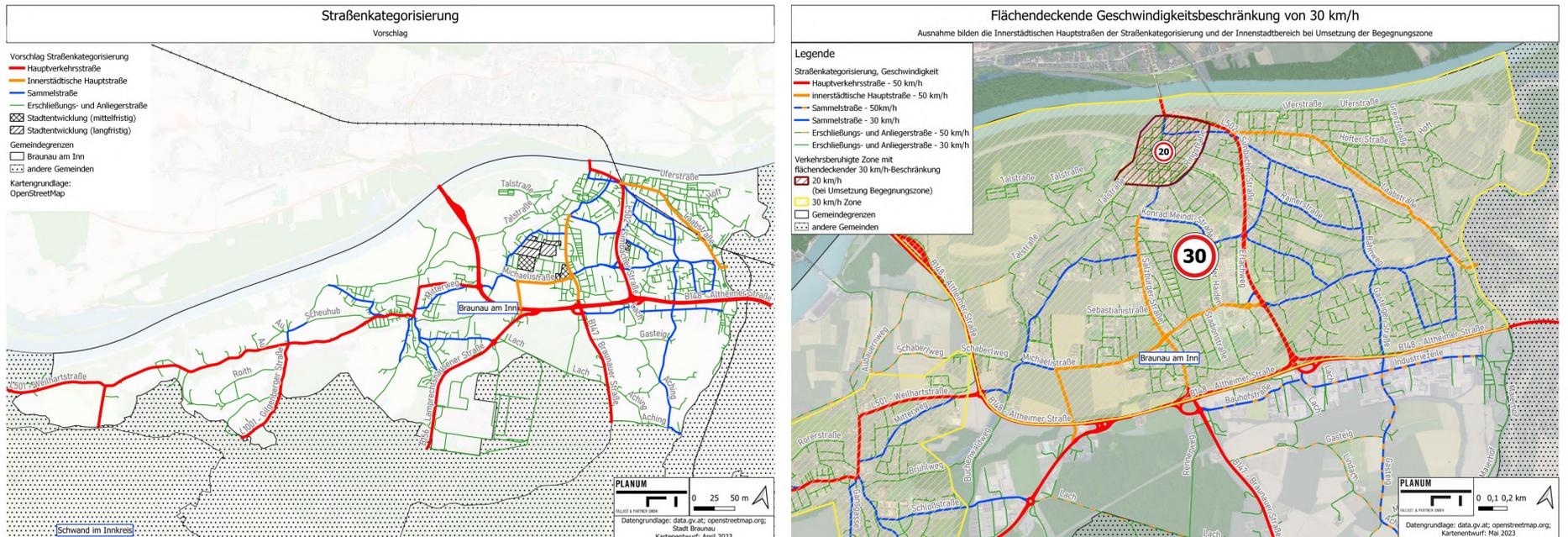


Mögliche Ausdehnung einer ersten Stufe der Begegnungszone

Quelle: Google Earth, eigene Darstellung 2023

Leitprojekt Angepasste Geschwindigkeiten - flächendeckende Verkehrsbeschränkung von 30 km/h

Straßenkategorisierung & Flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung



Aus der Bevölkerungsbefragung ging hervor, dass besonders in Siedlungsgebieten die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einen großen Mangel darstellt, aber auch auf den Hauptverkehrsstraßen wird die überhöhte Geschwindigkeit vieler Autofahrer:innen als Gefahr und Störung wahrgenommen. Die Gründe für die Geschwindigkeiten sind in vielen Fällen auf die unangepassten Straßenquerschnitte für den fließenden Kfz-Verkehr zurückzuführen. Die Anpassung des Straßenraums an Regelquerschnitte, wie sie in der Straßenkategorisierung vorgeschlagen werden, stellt auch eine lärmreduzierende Maßnahme dar.

Unabhängig von der Straßenkategorisierung mit vorgeschlagenen Höchstgeschwindigkeiten, wird für das Planungsgebiet nördlich der B148 Altheimer Straße und Ranshofen eine **flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung von 30km/h** (mit Ausnahme auf den Innerstädtischen Hauptstraßen) vorgeschlagen. Für Sammelstraßen außerhalb dieses Bereichs, vor allem im Betriebsbaugelände (Bauhofstraße / Industriezeile) oder weniger dicht besiedelten Gebieten kann eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verordnet werden.

Radarkontrolle in Stadtgemeindegebiet

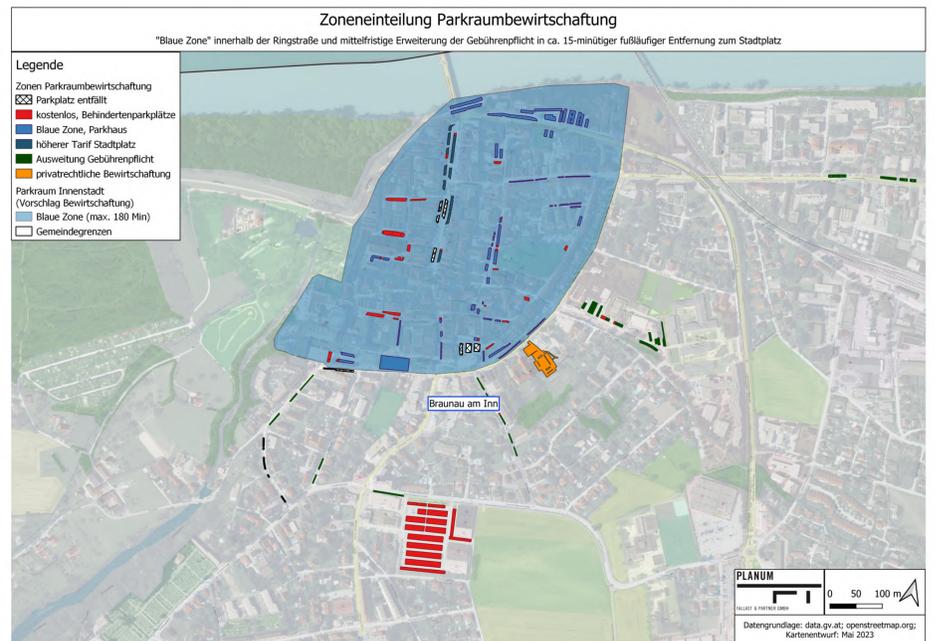
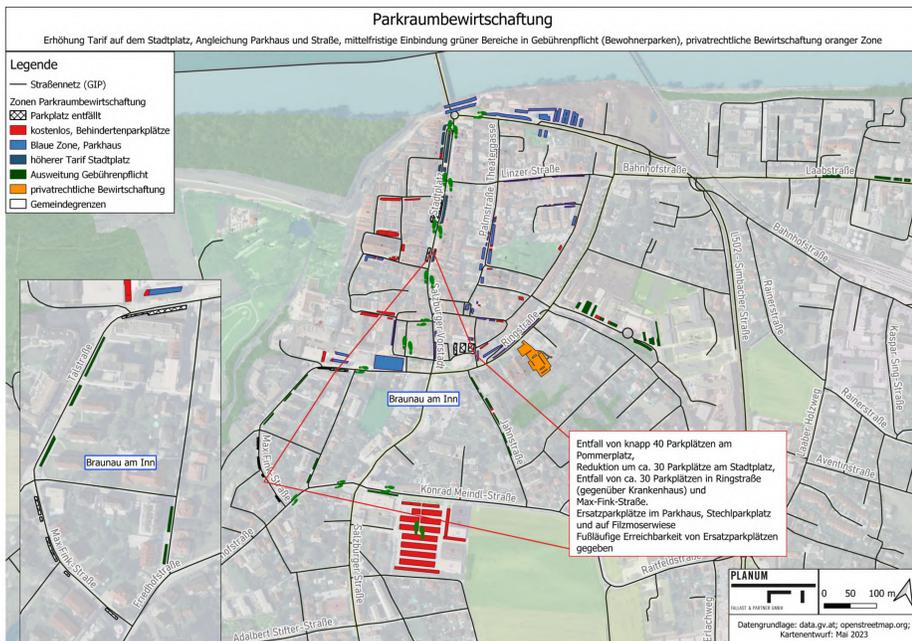


Zurzeit befinden sich mehrere stationäre Radarmesspunkte in der Stadtgemeinde Braunau. An besonders problematischen Stellen können noch mehr Geräte installiert werden. Diese werden auch mobil genutzt und über gewisse Zeiträume an einem Platz stehen, um dann an die nächste Stelle gebracht zu werden. Die Maßnahme kann bei konsequenter Durchführung und Kontrolle zu einer Verhaltensänderung führen, wenn sich die Bevölkerung an die Geschwindigkeit hält. Mit ergänzenden Maßnahmen wird zusätzlich ein Beitrag zur Reduktion der Geschwindigkeit und damit zur Verkehrssicherheit geleistet.

Quelle: PLANUM, 2022

Leitprojekt Bereitstellung und Bewirtschaftung des Parkraumes

Parkraumbewirtschaftung und Zoneneinteilung



Der "ruhende Verkehr" steht in engem Zusammenhang mit allen Arten des "fließenden Verkehrs". Die Verfügbarkeit von Stellplätzen beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. Durch die Zu- und Abfahrten zu den Stellplätzen oder durch den Parksuchverkehr werden zumindest zwei Kfz-Fahrten verursacht, die durch gezielte Maßnahmen wie Parkraummanagement eingeschränkt werden.

Maßnahmen, die die Parkraumbewirtschaftung und das Parkraummanagement betreffen, sind z.B. die Erweiterung der Kurzparkzone im Innenstadtbereich, Angleichung der Gebühren im Parkhaus beim Krankenhaus und der Kurzparkzone, Gebührenerhöhung am Stadtplatz und Verkürzung der Parkdauer, sukzessive Reduktion von Stellplätzen in Kombination mit der Attraktivierung der dadurch gewonnenen Freiflächen (Entsiegelung, Radabstellplätze, Sitzgelegenheiten etc.). In Neubaugebieten können Maßnahmen wie z.B. Reduktion des Stellplatzschlüssels, Tief- und Quartiersgaragen, diverse Sharing-Angebote, ÖV-Tickets im ersten Jahr nach Wohnungsübergabe etc. zu einer Reduktion des Parkraumbedarfes und zu einer Verbesserung der Parkraumsituation führen. Für die Reduktion des Parksuchverkehrs kann ein (Park-) Leitsystem als wirkungsvolle Maßnahme eingeführt werden.



Quelle: Google Maps, Bearbeitung PLANUM, 2023

Leitprojekt Modernes Leitsystem für fließenden und ruhenden Verkehr

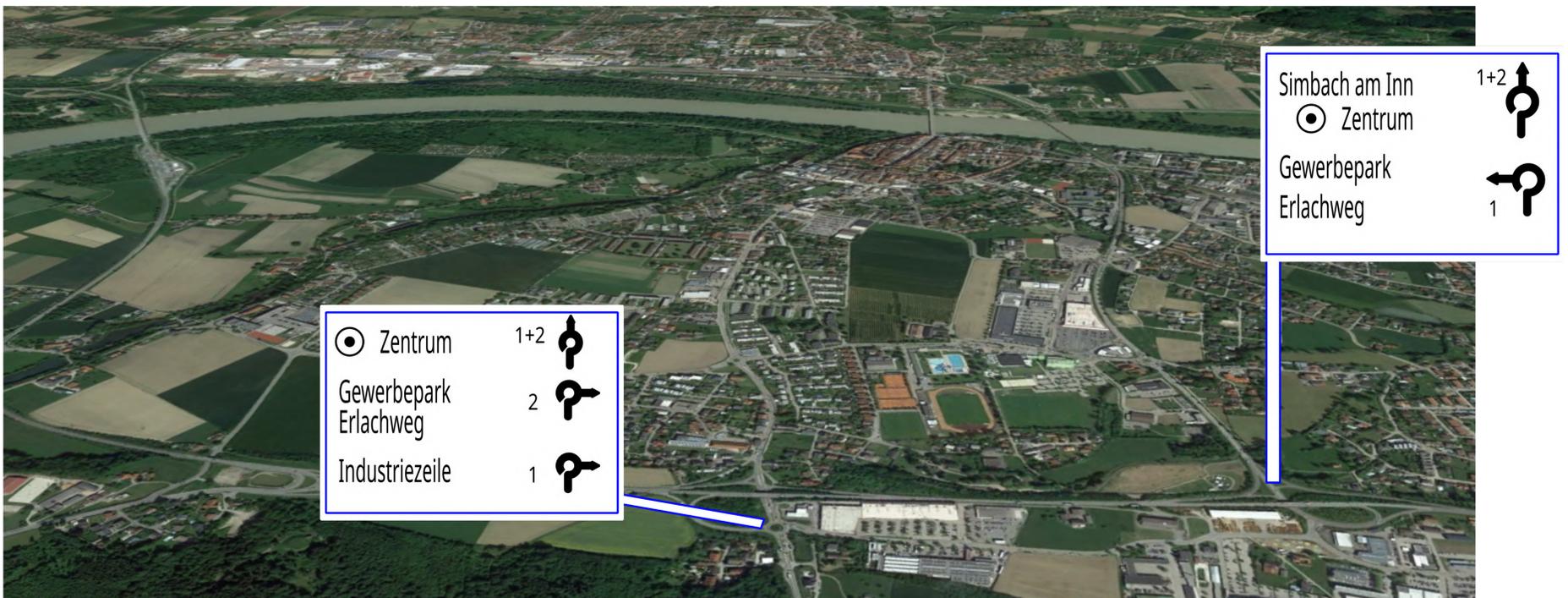
Beispiele für Parkleitsystemen



Parkleitsystem Grünau im Almtal | © Gemeinde Grünau im Almtal

Zur Reduktion des Parksuch- und Durchgangsverkehrs wird die Installation eines statischen Parkinformationssystems an den wichtigsten Zufahrten nach Braunau empfohlen. Eine wesentlich bessere Information bieten dynamische Parkleitsysteme, die nicht nur über die Lage und Art der Bewirtschaftung von Parkplätzen informieren, sondern auch Angaben über die Anzahl der noch verfügbaren Abstellplätze machen. Diese Information erfordert allerdings auch die entsprechende Ausrüstung der Parkplätze, um die Auslastung der Stellplätze zu erfassen. Im Parkhaus Braunau ist diese Information verfügbar.

Verkehrsorganisation für den fließenden und ruhenden Verkehr



Die Wegweisung sollte so lange wie möglich auf das höherrangige Straßennetz hinweisen, um unnötigen Durchgangsverkehr im Sammelstraßensystem zu vermeiden. Die Durchfahrt selbst wird durch diese Maßnahmen nicht verboten, die Erreichbarkeit des Zentrums für den Zielverkehr bleibt erhalten. Im Leitsystem für den Kfz-Verkehr ist vor allem für den Fall einer Sperre der Durchfahrt durch das Salzburger Tor eine großräumige Wegweisung vorzusehen. Bei statischen Leit- und Orientierungssystemen wird die Vermeidung eines „Schilderwalds“ angestrebt, intelligent gesetzte Beschilderung erhöht den Zielfindungsprozess und die Verkehrssicherheit.

Für den ruhenden Verkehr wird in einer ersten Ausbaustufe die statische Wegweisung zu den Parkplätzen mit der Information über die zulässige Parkdauer und den Stundentarif empfohlen. Wenn die Information annähernd maßstäblich dargestellt wird, ist auch die Entfernung zum Stadtplatz ersichtlich. Von den Stellplätzen aus ist eine Beschilderung für die fußläufige Erreichbarkeit des Stadtplatzes einzurichten. Diese angezeigten Wege sind auch entsprechend sicher und attraktiv zu gestalten (breite Gehsteige, Beleuchtung, optische Gestaltung).