

RADVERKEHRSKONZEPT STEIRISCHES SALZKAMMERGUT

Auftraggeber: Regionalverein Ausseerland kofinanziert durch Land Steiermark
Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
Graz, Mai 2023, Version C-12

AUFTRAGGEBER	
<p>Anschrift: Regionalverein Ausseerland Bahnhofsstraße 95 8990 Bad Aussee</p> <p>Vertreten durch: Bgm. Franz Frosch (Obmann Regionalverein Ausseerland)</p>	
<p>Kofinanziert durch Land Steiermark Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau Ansprechperson: Mag. Bernhard Krause</p>	
AUFTRAGNEHMER	
<p>Unter Mitarbeit von: DI Florian Koppelhuber DI Susanne Steiner Bernd Schmeißl Florian Gratzer BSc.</p>	 <p>Trafility GmbH - Traffic and Mobility Solutions Reininghausstraße 78, A-8020 Graz www.trafility.at, e-mail: office@trafility.at phone: +43/50366 - 3000, fax: - 3400</p>

Versionsmanagement

0-00 Erster Index für Bearbeitung bzw. Freigabe durch Auftraggeber A, B, Z

0-00 Zweiter Index für Bearbeitungsversionen Trafility GmbH

Version	Datum	Bemerkung
A-01	21.11.2022	Vorabzug
B - 04	02.03.2023	Vorabzug
C-12	12.05.2023	Endbericht

Inhalt

Inhalt	3
Abbildungen	5
Tabellen	7
1 Allgemein	8
1.1 Ausgangslage	8
1.2 Aufgabenstellung	10
2 Abgrenzung des Untersuchungsraumes	11
2.1 Räumliche Abgrenzung	11
2.2 Zeitliche Abgrenzung	13
2.3 Begriffsdefinitionen	13
2.4 Abkürzungen im Bericht	14
3 Nachfragepotenzial	15
4 Radverkehrskonzept – Variantenstudie	27
5 Radverkehrskonzept	39
5.1 Übersicht Hauptradrouten und Nebenradrouten	39
5.2 Zuweisung der ID-Nummer	43
5.3 Hauptradroute 01	44
5.3.1 Charakterisierung des IST-Zustandes	44
5.3.2 Ausarbeitungskonzept	44
5.3.3 Maßnahmen der Trassierung	44
5.4 Hauptradroute 02	47
5.4.1 Charakterisierung des IST-Zustandes	47
5.4.2 Ausarbeitungskonzept	47
5.4.3 Maßnahmen der Trassierung	47
5.5 Hauptradroute 03	50
5.5.1 Charakterisierung des IST-Zustandes	50
5.5.2 Ausarbeitungskonzept	50
5.5.3 Maßnahmen der Trassierung	50
5.6 Hauptradroute 04 – Zentrum Bad Aussee Zukunftsprojekt	52
5.7 Hauptradroute 05 – Kainisch bis Tauplitz	53
5.7.1 Charakterisierung des IST-Zustandes	53
5.7.2 Ausarbeitungskonzept	53
5.7.3 Maßnahmen der Trassierung	53

5.8	Haupttradroute 06 – Altaussee bis Grundlsee	58
5.8.1	Charakterisierung des IST-Zustandes	58
5.8.2	Ausarbeitungskonzept	58
5.8.3	Maßnahmen der Trassierung	59
5.9	Nebenradrouten	61
5.9.1	Nebenradroute 12	61
5.9.2	Nebenradroute 13	62
5.9.3	Nebenradroute 14	63
5.9.4	Nebenradroute 15	64
5.9.5	Nebenradroute 16	64
5.9.6	Nebenradroute 17	65
5.10	Radabstellanlagen	66
5.11	Maßnahmenkatalog	70
6	Motivation und Kommunikation	75
7	Kosten	76
7.1	Budget gesamt	76
7.2	Budget je Gemeinde	77
8	Fazit	79
	Quellenverzeichnis	81

Abbildungen

Abbildung 1: Regionaler Mobilitätsplan Bezirk Liezen Radverkehr Zielnetz	8
Abbildung 2: Steirisches Salzkammergut Straßennetz Nord	9
Abbildung 3: Steirisches Salzkammergut Straßennetz Süd	9
Abbildung 4: Schematische Darstellung des Planungsgebiets	11
Abbildung 5: Siedlungskerne Bad Aussee, Altaussee, Grundlsee	12
Abbildung 6: Siedlungskerne Bad Mitterndorf	12
Abbildung 7: Vorgangsweise Planung Radverkehr	15
Abbildung 8: POI Ausschnitt Altaussee	19
Abbildung 9: POI Ausschnitt Bad Aussee	20
Abbildung 10: POI Bad Aussee Zentrum	21
Abbildung 11: POI Ausschnitt Grundlsee	22
Abbildung 12: POI Ausschnitt Gößl	23
Abbildung 13: POI Ausschnitt Bad Mitterndorf	24
Abbildung 14: POI Ausschnitt Kainisch	25
Abbildung 15: POI Ausschnitt Tauplitz	26
Abbildung 16: Varianten Abschnitt Puchen	28
Abbildung 17: Bewertung Varianten Abschnitt Puchen	28
Abbildung 18: Varianten Abschnitt Hollau	29
Abbildung 19: Varianten Bad Aussee	31
Abbildung 20: Varianten Abschnitt Friedhof Bad Aussee	33
Abbildung 21: Varianten Grundlsee - Bräuhof	34
Abbildung 22: Varianten Grundlsee - Gaiswinkel	35
Abbildung 23: Grundlsee - Gaiswinkel bis Gößl	36
Abbildung 24: Varianten Abschnitt Kainisch - Obersdorf	37
Abbildung 25: Varianten Abschnitt Sonnenalm - Bad Mitterndorf	38
Abbildung 26: Übersicht Radverkehrsnetz Altaussee, Bad Aussee, Grundlsee	41
Abbildung 27: Übersicht Radverkehrskonzept Bad Mitterndorf	42
Abbildung 28: Grobe Kostenschätzung netto Zukunftsprojekt HR 01	45
Abbildung 29: Hauptroute 01	46
Abbildung 30: Grobe Kostenschätzung netto Zukunftsprojekt Grundlsee	48
Abbildung 31: Hauptroute 02	49
Abbildung 32: Hauptroute 03	51
Abbildung 33: Grobe Kostenschätzung netto HR04	52
Abbildung 34: Hauptroute 04	53
Abbildung 35: Hauptroute 05 Teil 1	55
Abbildung 36: Hauptroute 05 Teil 2	56
Abbildung 37: Hauptroute 05 Teil 3	57
Abbildung 38: Hauptroute 05 Teil 4	58
Abbildung 39: Ausschnitt Start Hauptroute 06 Bestand	59

Abbildung 40: Hauptroute 06	60
Abbildung 41: Nebenradroute 12	61
Abbildung 42: Nebenradroute 13	62
Abbildung 43: Nebenradroute 14	63
Abbildung 44: Nebenradroute 15	64
Abbildung 45: Nebenradroute 16	65
Abbildung 46: Grobe Kostenschätzung netto Nebenradroute 17	65
Abbildung 47: Nebenradroute 17 (Zukunftsprojekt)	66
Abbildung 48: Radabstellanlagen im Ausseerland	68
Abbildung 49: Radabstellanlagen Bad Mitterndorf	69
Abbildung 50: Maßnahmenübersicht Strecken Hauptroute 02	70
Abbildung 51: Maßnahmenübersicht Strecken Hauptroute 03	70
Abbildung 52: Maßnahmenübersicht Strecken Hauptroute 05	71
Abbildung 53: Maßnahmenübersicht Strecken Hauptroute 06	71
Abbildung 54: Maßnahmenübersicht Strecken Nebenradroute 13	72
Abbildung 55: Maßnahmenübersicht Strecken Nebenradroute 14	72
Abbildung 56: Maßnahmenübersicht Strecken Nebenradroute 15	72
Abbildung 57: Maßnahmenübersicht Strecken Nebenradroute 16	72
Abbildung 58: Maßnahmenübersicht Knoten Hauptroute 02	73
Abbildung 59: Maßnahmenübersicht Knoten Hauptroute 03	73
Abbildung 60: Maßnahmenübersicht Knoten Hauptroute 05	73
Abbildung 61: Maßnahmenübersicht Knoten Hauptroute 06	74
Abbildung 62: Maßnahmenübersicht Knoten Nebenradroute 15	74
Abbildung 63: Maßnahmenübersicht Knoten Nebenradroute 16	74
Abbildung 64: Budgetabschätzung gesamt	76
Abbildung 65: Budgetabschätzung Altaussee	77
Abbildung 66: Budgetabschätzung Bad Aussee	77
Abbildung 67: Budgetabschätzung Grundlsee	77
Abbildung 68: Budgetabschätzung Bad Mitterndorf	78

Tabellen

Tabelle 1: Einwohner und Flächen der Gemeinden	13
Tabelle 2: Points of Interest Bad Mitterndorf	16
Tabelle 3: Points of Interest Altaussee	17
Tabelle 4: Points of Interest Bad Aussee	17
Tabelle 5: Points of Interest Grundlsee	18
Tabelle 6: Bewertung Varianten Abschnitt Hollau - Praunfalk	30
Tabelle 7: Bewertung Varianten Abschnitt Bad Aussee	32
Tabelle 8: Bewertung Varianten Abschnitt Bad Aussee Zentrum	32
Tabelle 9: Bewertung Varianten Abschnitt Friedhof Bad Aussee	33
Tabelle 10: Bewertung Varianten Grundlsee - Bräuhaus	34
Tabelle 11: Bewertung Varianten Grundlsee - Gaiswinkel	35
Tabelle 12: Bewertung Varianten Grundlsee Gaiswinkel bis Gößl	36
Tabelle 13: Bewertung Abschnitt Kainisch – Obersdorf	37
Tabelle 14: Bewertung Varianten Abschnitt Sonnenalm - Bad Mitterndorf	38
Tabelle 15: Hauptradrouten, Nebenradrouten und Bad Aussee Zentrum	39
Tabelle 16: Radabstellanlagen	67
Tabelle 17: Radabstellanlagen Maßnahmenliste	67

1 Allgemein

1.1 Ausgangslage

Die Tourismusregion Steirisches Salzkammergut verfügt, wie in der Abbildung 1 ersichtlich, mit dem R61 Ausseer-Radweg und dem R19 Salzkammergut-Radweg über zwei überregionale Radrouten sowie ein lokal ergänztes jedoch unvollständiges Radroutennetz. Durch eine Vielzahl von Engstellen und Radroutenlücken im Zusammenhang mit steigenden Verkehrszahlen erhöht sich das Konfliktpotenzial des Radverkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr. Ebenso wird die Nutzung des Rades als Verkehrsmittel durch die Klimakrise und den daraus resultierenden Maßnahmen der Regierung ein immer wichtigerer Faktor. Um die Verkehrssicherheit und die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erhöhen, strebt die Region eine Verbesserung des IST-Zustandes an. Im Fokus steht die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für die Region Steirisches Salzkammergut bestehend aus den Gemeinden Bad Aussee, Altaussee, Grundlsee und Bad Mitterndorf. Auch im regionalen Mobilitätsplan Liezen wird die Stärkung des Radverkehrs als Ziel genannt.¹



Abbildung 1: Regionaler Mobilitätsplan Bezirk Liezen Radverkehr Zielnetz²

Im Straßenverkehr wird die Region von der quer durchlaufenden B145 Salzkammergutstraße dominiert, die ausgehend von Vöcklabruck über Gmunden, Bad Ischl und Bad Aussee bis ins

¹ Quelle: Regionaler Mobilitätsplan RMP Liezen Kurzfassung; Das Land Steiermark; November 2018

² Quelle:

https://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/12630170_141537047/76606349/RMP%20Liezen_Regionskarte%20Radverkehr.jpeg

Ennstal nach Trautenfels führt. In den Gemeinden Altaussee, Bad Aussee und Grundlsee setzt sich das Straßensystem aus fünf weiteren Landesstraßen zusammen (siehe Abbildung 2).

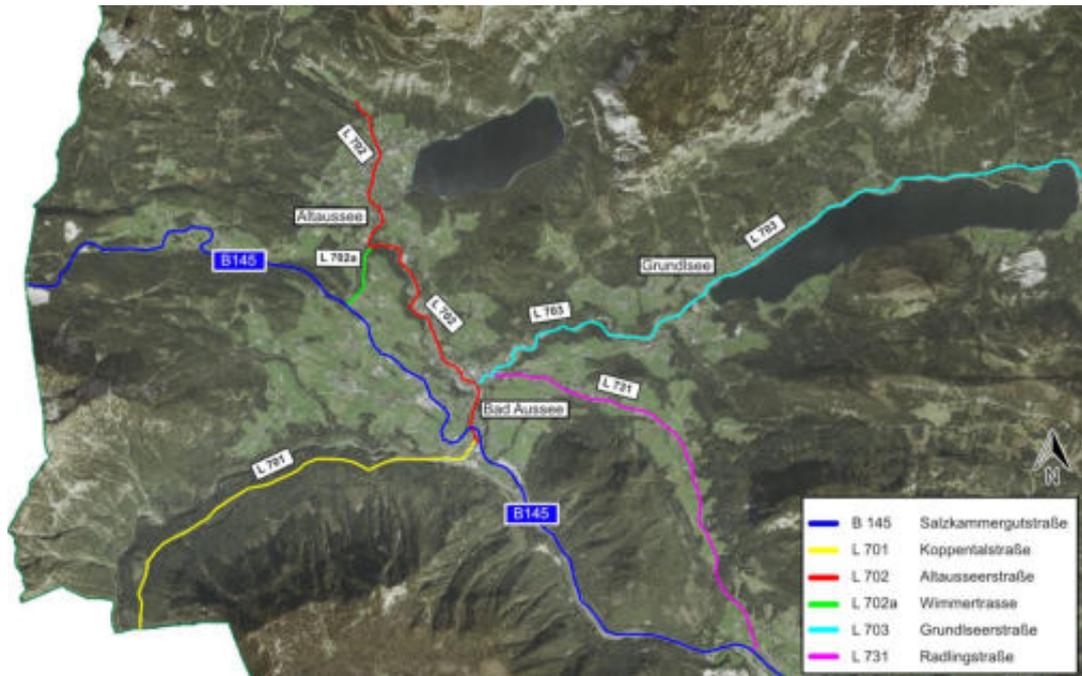


Abbildung 2: Steirisches Salzkammergut Straßennetz Nord

In der Marktgemeinde Bad Mitterndorf erschließen mit der L 729, L 730 und der L 732 drei weitere Landesstraßen das Straßennetz des Steirischen Salzkammerguts (siehe Abbildung 3).

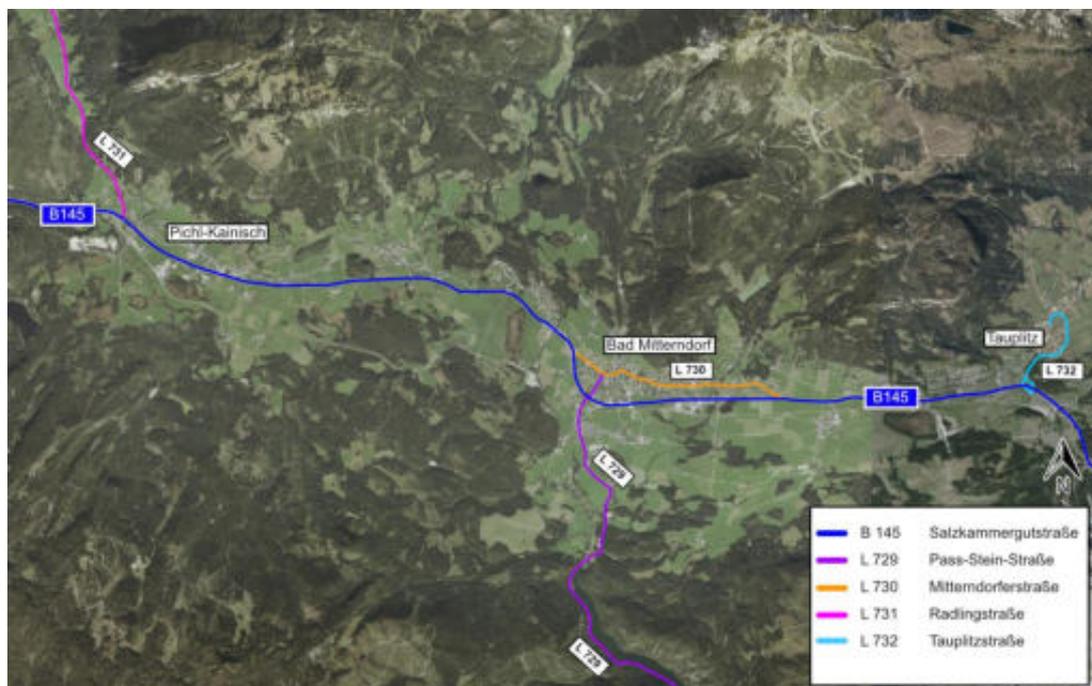


Abbildung 3: Steirisches Salzkammergut Straßennetz Süd

Der öffentliche Verkehr ist geprägt durch die von den ÖBB betriebene Salzkammergutbahn, die Stainach-Irdning im Ennstal mit Attnang-Puchheim an der Westbahn verbindet. Ergänzend gibt es mehrere, nicht im Takt betriebene Regionalbuslinien.

1.2 Aufgabenstellung

Ziel des auszuarbeitenden Projektes ist eine vertiefte Untersuchung der Region in Bezug auf die steirische Radstrategie, um darauf aufbauend ein leistungsfähiges, durchgängiges und sicheres Radverkehrsnetz für die Zukunft zu entwickeln. Der Fokus liegt dabei auf der Verbindung von werktäglichen Zielen. Folgende Aspekte sollen genauer betrachtet bzw. verbessert werden.

- Analyse der verkehrlichen Probleme bezogen auf das Verkehrsmittel Rad in den Gemeinden
- Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der individuellen Probleme
- Definition von Anforderungen und Festlegung von Maßnahmen für ein attraktives und verkehrssicheres Radroutennetz in der Region Steirisches Salzkammergut.
- Erstellung einer Grobkostenschätzung für die erarbeiteten Maßnahmen

2 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

2.1 Räumliche Abgrenzung

Die nachfolgende Abbildung 4 zeigt die räumliche Abgrenzung des Planungsgebiets. Das Planungsgebiet bezeichnet dabei jenen Raum, in dem Maßnahmen geplant werden. Es umfasst das gesamte Steirische Salzkammergut bestehend aus den Gemeinden Altaussee, Grundsee, Bad Aussee und Bad Mitterndorf. Im Fokus stehen die Siedlungsräume/-kerne und wichtige POI innerhalb der Gemeinden. Die Siedlungskerne werden in Abbildung 5 und Abbildung 6 dargestellt, die POI werden in Kapitel 3 erläutert.

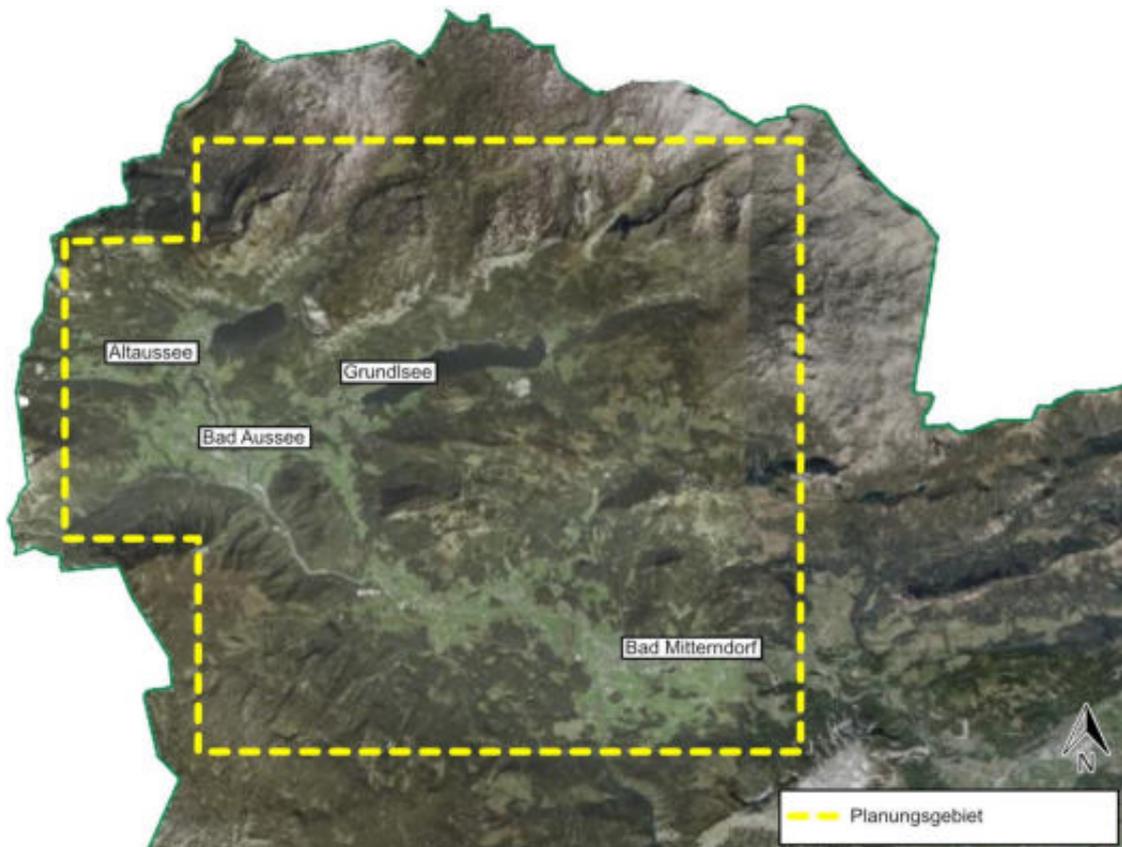


Abbildung 4: Schematische Darstellung des Planungsgebiets

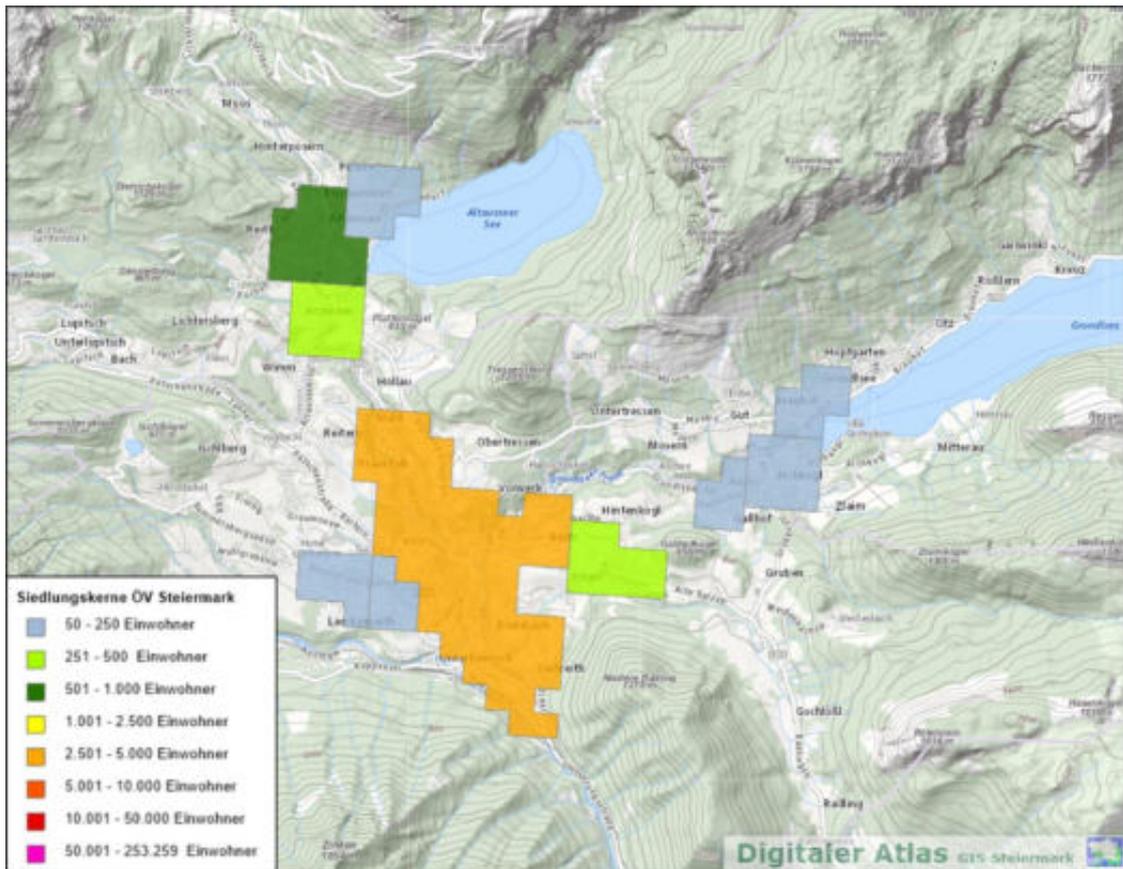


Abbildung 5: Siedlungskerne Bad Aussee, Altaussee, Grundlsee³

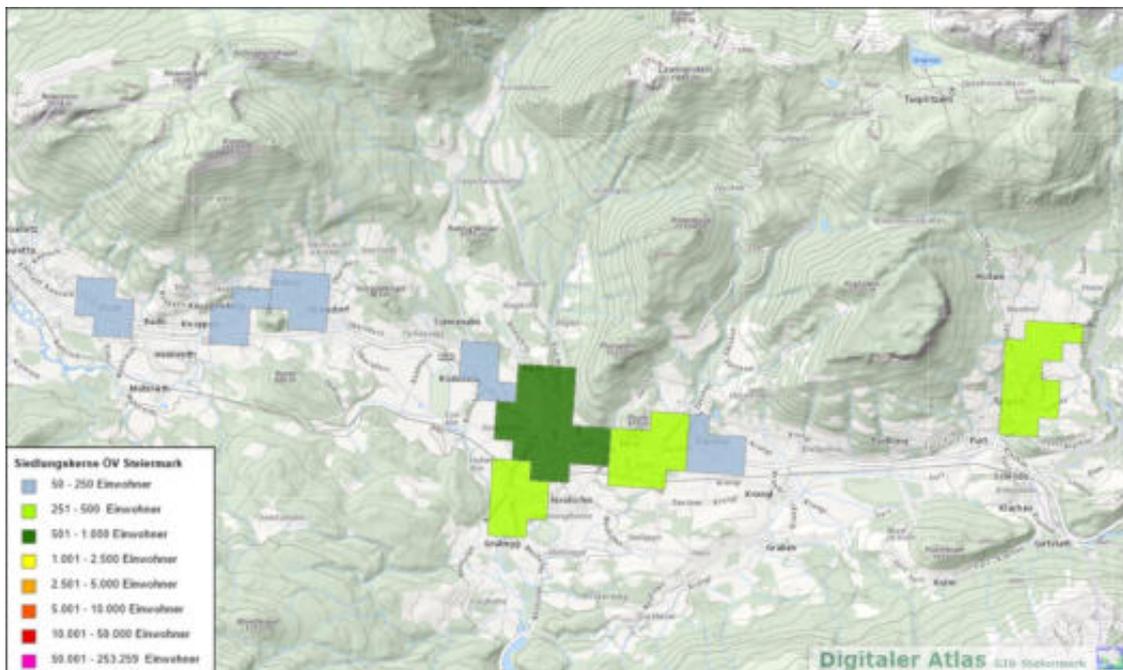


Abbildung 6: Siedlungskerne Bad Mitterndorf⁴

^{3,4} Quelle: GIS Steiermark: <https://gis.stmk.gv.at/wgportal/atlasmobile/map/Transport%20-%20Verkehr/%C3%96ffentlicher%20Verkehr>; entnommen am 16.01.2023

	Einwohner (Stand 01.01.2021)	Fläche [km²] (Stand: 01.01.2020)
Altaussee	1 879	92.6
Bad Aussee	4 911	82
Bad Mitterndorf	4 940	196.2
Grundlsee	1 167	152.2

Tabelle 1: Einwohner und Flächen der Gemeinden

2.2 Zeitliche Abgrenzung

Alle Analysen beziehen sich auf den Bearbeitungszeitraum 2021 bis 2022.

Das Radverkehrskonzept umfasst Analysen zum Verkehrsmittel Fahrrad. Für das Steirische Salzkammergut soll ein leistungsfähiges, lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz entwickelt werden. Hierfür werden im Zuge von Befahrungen das bestehende Netz an Radwegen erhoben, auf Mängel geprüft und mögliche alternative Wegführungen befahren. Bei Erarbeitung des Radverkehrskonzepts soll der Alltagsverkehr im Fokus stehen. Bei Erstellung des Radverkehrskonzepts ist auf eine Anbindung zwischen Quell- und Zielorten (Wohnorte, Arbeitsplätze, Schulen, etc.) zu achten.

2.3 Begriffsdefinitionen

Für diese Studie werden folgende Begriffsdefinitionen verwendet:

Radverkehrsnetz	Gesamtheit zusammenhängender Radrouten einer Region
Radroute	Für die sichere Benutzung durch eine Radfahrer*in geeigneter, gekennzeichnete Streckenabschnitt, unabhängig von seiner Ausbauform
Radweg	Ein Teil einer Radroute der über eine explizite Infrastruktur für das Radfahren verfügt
Wegführung	Linienführung einer Radroutenvariante
Hauptradroute	Leistungsfähige Verbindungen innerhalb des Radverkehrsnetzes mit möglichst direkter Verbindung wichtiger Quell- und Zielorte
Nebenradroute	Ergänzende Radrouten die vorrangig der Kleinverteilung und Erschließung zusätzlich zu den Hauptradrouten dienen
Piktogramm	auf der Fahrbahn markierte Fahrrad- und Pfeilsymbole (vgl. internationale Bezeichnung „Sharrows“)

2.4 Abkürzungen im Bericht

Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
km	Kilometer
m	Meter
POI	Point of Interest: Für den Radverkehr relevanter Zielort, z.B. Supermarkt, Schule, etc.
UVLSA	unvollständige Verkehrslichtsignalanlage
HR	Hauptradroute
NR	Nebenradroute

3 Nachfragepotenzial

Wegen der kaum vorhandenen Umweltauswirkungen, der nachweislich positiven Effekte auf die Gesundheit (Zivilisationskrankheit Bewegungsmangel) und die Förderung kleinräumiger, lebenswerter Siedlungs- und Versorgungsstrukturen, ist das Fahrrad für kurze Wege ein optimales Verkehrsmittel. Infrastruktur und Fördermaßnahmen für den Radverkehr sind verhältnismäßig günstig und weisen ein hohes Nutzen/Kosten-Verhältnis auf.

Die Benützung des Verkehrsmittels Fahrrad ist in hohem Maße vom Vorhandensein eines Radverkehrsnetzes, das potenzielle Ziel- und Quellorte verbinden soll, abhängig. Das Radverkehrsnetz soll zusammenhängend, geschlossen und sicher sein und die erforderlichen Infrastruktureinrichtungen (z.B. Fahrradabstellanlagen, Wegweiser, Beschilderung) aufweisen.

Radfahrer sind wie Fußgänger ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Die Belange der Verkehrssicherheit sind daher sowohl bei der Planung von Radfahranlagen als auch von sonstigen Verkehrsanlagen, die von Radfahrern benützt werden dürfen, vorrangig zu beachten.⁵

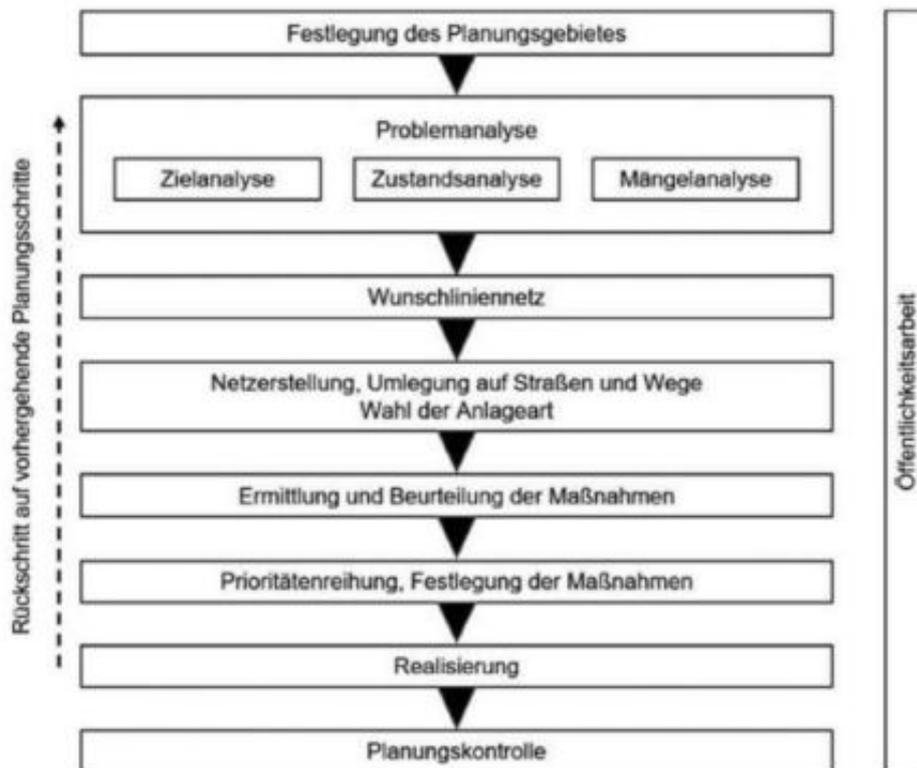


Abbildung 7: Vorgangsweise Planung Radverkehr⁶

⁵ VGL. RVS 03.02.13: Radverkehr, Ausgabe April 2022

⁶ Quelle: RVS 03.02.13: Radverkehr, Ausgabe April 2022

Die Methode zur Planung und Umsetzung eines Radverkehrsnetzes ist in Abbildung 7 dargestellt. Die Problemanalyse umfasst die Identifikation von Zielorten (Zielanalyse), die Zustandsanalyse und die Mängelanalyse.

Im Zuge der Problemanalyse wird das bestehende Straßen- und Wegenetz hinsichtlich Eignung für den Radverkehr (Fahrerlaubnis, Verkehrssicherheit, Breiten, Steigungen) erhoben und dem Nachfragepotenzial gegenübergestellt. Das Nachfragepotenzial wird hierbei aus dem Potenzial zwischen Wohngebieten mit Zielorten, sowie regionalen Verbindungen zwischen den Orten ermittelt.

Festlegung der Zielorte

Dabei werden Einwohnerdaten, Hotelbetten, sowie POIs (Points of Interest) berücksichtigt. Für den Radverkehr wurden im Steirischen Salzkammergut 142 Points of Interest definiert. Die Liste der ermittelten Points of Interest sind in den nachfolgenden Tabellen für die einzelnen Gemeinden angeführt. Die POIs werden untereinander nach Schulnotensystem gewichtet. Dabei stellt 1 die höchste Wichtigkeit und 5 die geringste Wichtigkeit für die Region dar. Des Weiteren wird eine Einteilung der POIs in regionale Ziele und überregionale Ziele getroffen. Diese Einteilungen wurden in Zusammenarbeit mit Vertretern der jeweiligen Gemeinde festgelegt.

Points of Interest	Gew.	regional	Points of Interest	Gew.	regional
Kainisch Bahnhof	1	nein	Gasthaus Zur Einkehr	3	nein
Hofer Kainisch	2	nein	Camping & Appartement Grimmingsicht	3	nein
Paintball und Industrie	2	ja	Kirchewirt und Bäckerei	3	nein
Ponyclub	3	nein	Steiermärkische Sparkasse Bad Mitterndorf	3	nein
Hof Einkaufszentrum	2	nein	Martgemeinde Bad Mitterndorf	2	nein
Möbelhaus Sams	5	ja	Bad Mitterndorf Zentrum	1	ja
Fleischhauer	2	nein	Volksbank Bad Mitterndorf	3	nein
Billa Bad Mitterndorf	2	nein	Apotheke Bad Mitterndorf	2	nein
Mittelschule Bad Mitterndorf	1	ja	Bad Mitterndorf Ost	2	nein
Alpenbad Bad Mitterndorf	2	nein	UNIQA GeneralAgentur Bad Mitterndorf	5	nein
Halle Bad Mitterndorf	2	nein	Die Tauplitz	2	ja
Raiffeisenbank	3	nein	Volksschule Bad Mitterndorf	2	nein
Bahnhof Bad Mitterndorf-Heilbrunn	1	nein	Kindergarten Bad Mitterndorf	2	nein
Spar Bad Mitterndorf	2	nein	Industrie	2	ja
Bahnhof Bad Mitterndorf	1	nein	Post Partner Tauplitz	3	nein
Lagerhaus Bad Mitterndorf	5	nein	Gasthaus Popp'n Angerl	3	nein
Post Partner Bad Mitterndorf	3	nein	Raiffeisenbank Tauplitz	3	nein
Bad Mitterndorf Zentrum West	2	nein	Fischerei/Fischerbasis Kainisch	4	ja
Bad Mitterndorf Zentrum Ost	2	nein	Buchhandlung	4	nein
Sportplatz	2	nein	Friedhof Kumitz	4	nein
Tennis und Kletterhalle	2	nein	Friedhof Bad Mitterndorf	4	nein
Kulm	2	nein	Friedhof Tauplitz	4	nein
Tauplitz Bahnhof	1	nein	Ödensee	2	nein
Spar Tauplitz	2	nein	Grimming Therme	2	ja

Tabelle 2: Points of Interest Bad Mitterndorf

Points of Interest	Gew.	regional
Camping Tempel	2	nein
Gemeindeamt Altaussee/Bankomat	2	nein
Unimarkt Altaussee	2	nein
Apotheke	3	nein
Altaussee Stadtzentrum	2	ja
Informationsbüro Altaussee und Museum	2	nein
Bootsvermietung	3	nein
Looser	4	ja
Salzwelten Altaussee	4	ja
Gärtnerei	5	nein
Schiffahrt Altaussee	3	nein
Zugang Altaussee See Ost	3	nein
Postillons Einkehr	3	nein
Bosnabär Imbiss	3	nein
KFZ Zweirad	2	nein
VIVAMAYR Altaussee	2	ja
Volksschule Altaussee	2	nein
Friedhof Altaussee	4	nein

Tabelle 3: Points of Interest Altaussee

Points of Interest	Gew.	regional
diverse Geschäfte	2	nein
Kammerhof Museum	3	ja
Privatklinikum Bad Aussee	4	ja
LKH Bad Aussee	4	ja
Billa Bad Aussee nahe LKH	2	nein
Bahnhof Bad Aussee	3	nein
AMS Bad Aussee	3	ja
Lagerhaus	5	ja
BORG Bad Aussee	3	ja
Ausseeerland Arena	3	nein
Fahrschule	3	ja
Unimarkt	2	nein
Fischplatz	5	nein
diverse Geschäfte Bad Aussee West	2	nein
Tourismusverband Ausseeerland	2	nein
Volksbank	3	nein
Bankautomat	3	nein
diverse Geschäfte	3	nein
Tennishalle Ausseeerland	2	nein
Raiffeisenbank	3	nein
Post	4	nein
AMS Zweigstelle	3	ja
Ausseeer Regionalfernsehen	4	ja
Golfclub Ausseeerland	5	ja
Spar	2	nein

Points of Interest	Gew.	regional
ÖAMTC	5	ja
Apotheke	3	nein
IGE Salzkammergut	4	ja
MS Bad Aussee	1	ja
Mittelpunktbrücke	3	nein
Buchhandlung und Kinderbekleidungsgeschäft	3	nein
Lotusmuseum Bad Aussee (Auto)	3	ja
Caravanpark Ausseeerland	3	nein
Restaurant Kirchenwirt	3	nein
Penny Bad Aussee	2	nein
Wiener Städtische Versicherung	5	nein
Restaurant s'Gricht	3	nein
Geschäfte	3	nein
Stadtgemeinde Bad Aussee	2	nein
Allianz Elementar Versicherungs AG	5	nein
Restaurants	3	nein
UNIQA GeneralAgentur Bad Aussee	5	nein
Bäckerei und Eissalon	3	nein
Zweirad Friedl	2	nein
Volksschule Bad Aussee	2	nein
Radhaus Bad Aussee	2	nein
Friedhof Bad Aussee	4	nein
Narzissen Vital Resort	2	ja
Saint-Gobain Rigips Austria	2	ja
Oase Berta	4	nein

Tabelle 4: Points of Interest Bad Aussee

Points of Interest	Gew.	regional
Informationsbüro Grundlsee	2	nein
Volksschule Grundlsee	2	nein
Unimarkt Grundlsee	2	nein
Ruderclub Ausseerland	4	nein
Campingplatz	2	nein
Tauchschule	4	nein
Post Partner	4	nein
Schiffahrt Grundlsee	3	nein
Fischerei Ausseerland	5	nein
Freibad Grundlsee	2	ja
Cafe und Bootsvermietung	3	nein
Murbodenhüttl	3	nein
Dorfwirtshaus	3	nein
Sportzentrum Grundlsee	2	nein
3D Bogen Parcours	3	ja
Mostschenke Ressenstüberl	3	nein
Gössler Wand	4	nein
Toplitzsee	2	nein
FKK Badestrand	3	nein
Murbodenhüttl	3	nein
MAX's Gourmet	3	nein
Kindergarten der Pfarre Grundlsee	2	nein
Gemeindeamt Grundlsee	4	nein
Grundlsee Zentrum	2	ja
Strandbad Gößl	2	nein

Tabelle 5: Points of Interest Grundlsee

Anhand Abbildung 8 wird ersichtlich, dass der Großteil der POIs in Altaussee an der L702 liegen. Zusätzlich dazu gibt es einige wichtige Punkte entlang des Sees zu finden.

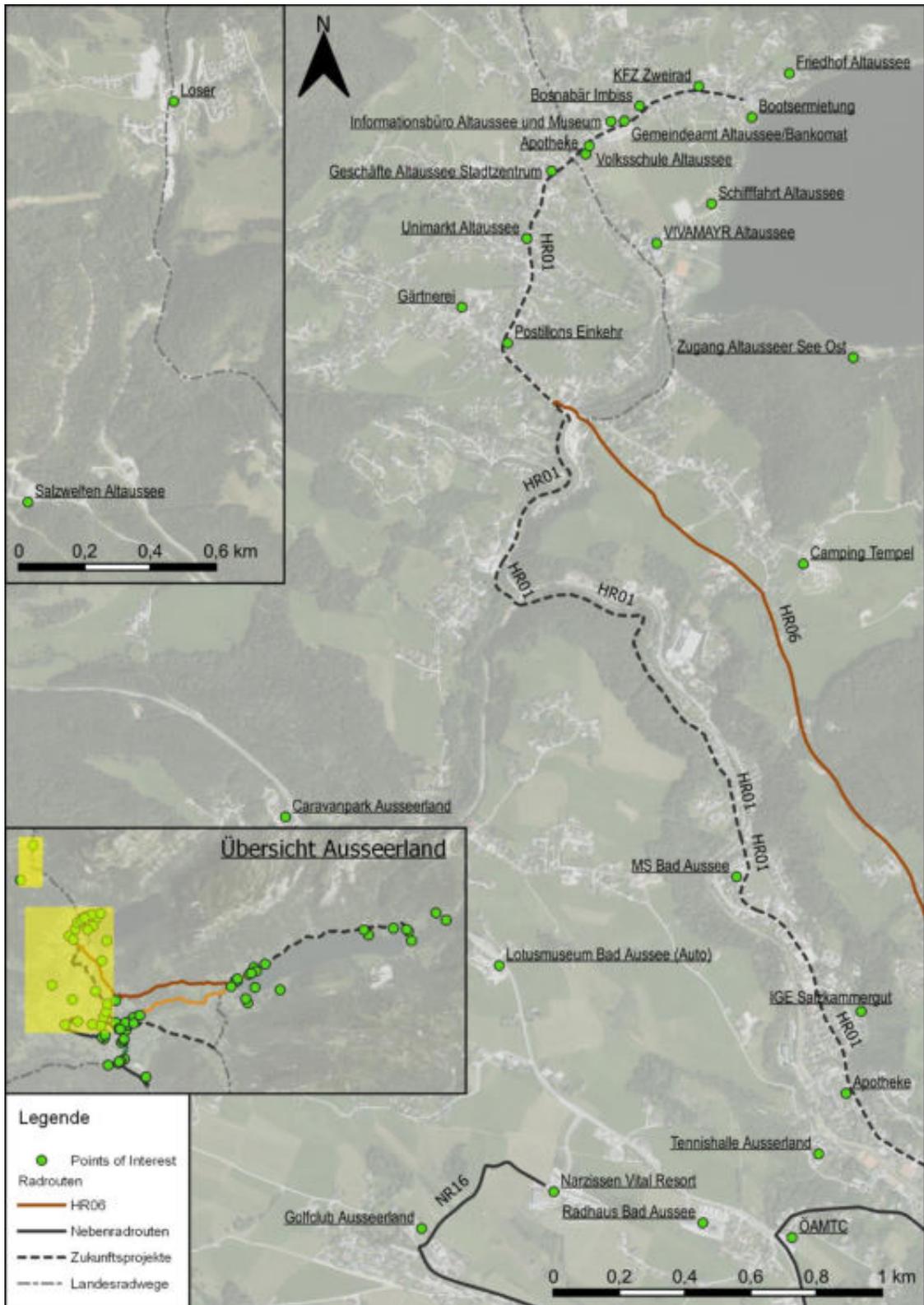


Abbildung 8: POI Ausschnitt Altaussee

In Bad Aussee liegt der Großteil der Points of Interest im Ortskern an den Landesstraßen entlang der L703 Richtung Grundlsee, der L702 und der L731. Weiters zeigt sich, dass einige Punkte wie das Landeskrankenhaus oder das AMS etwas abgelegen vom Ortskern liegen.

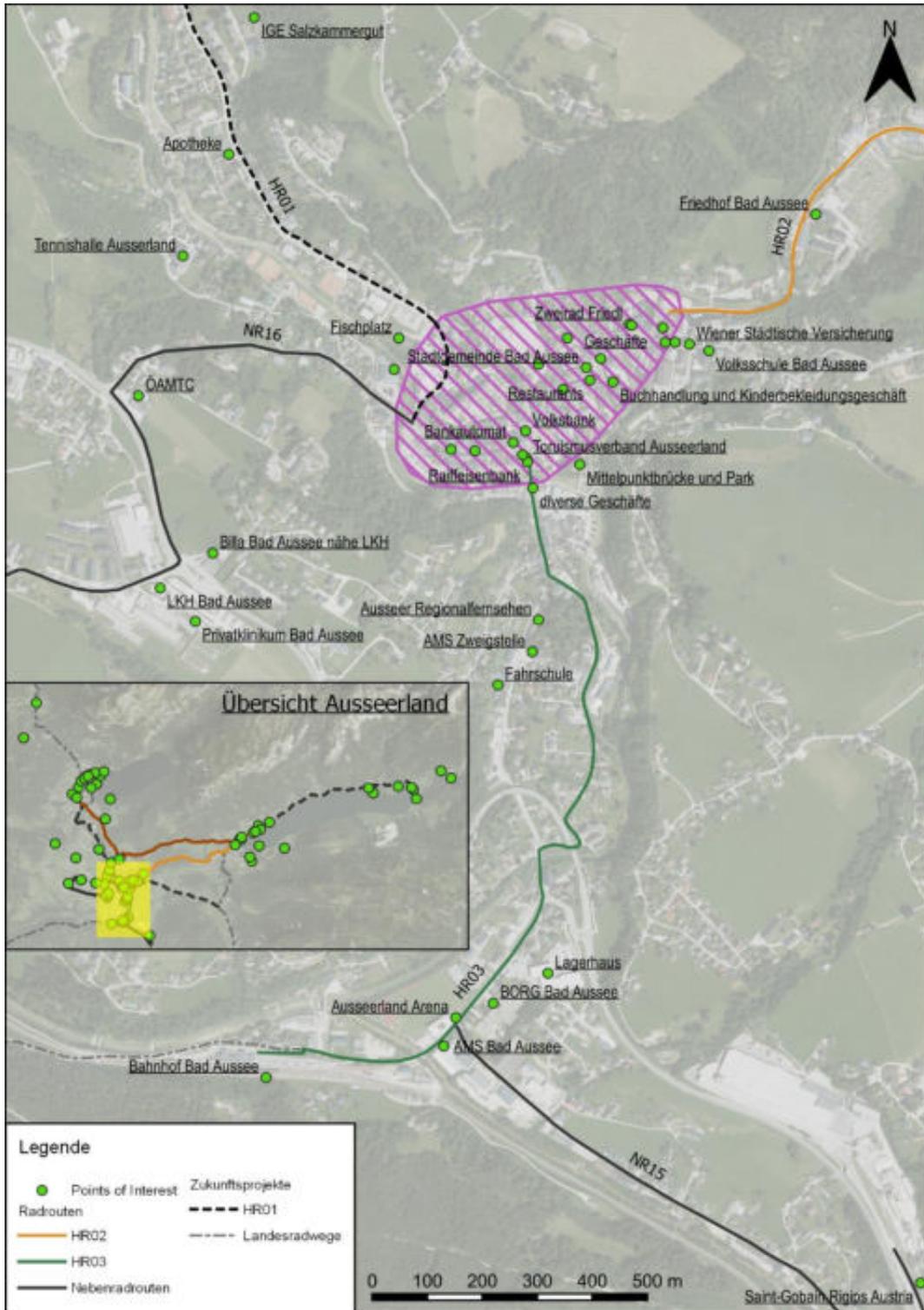


Abbildung 9: POI Ausschnitt Bad Aussee

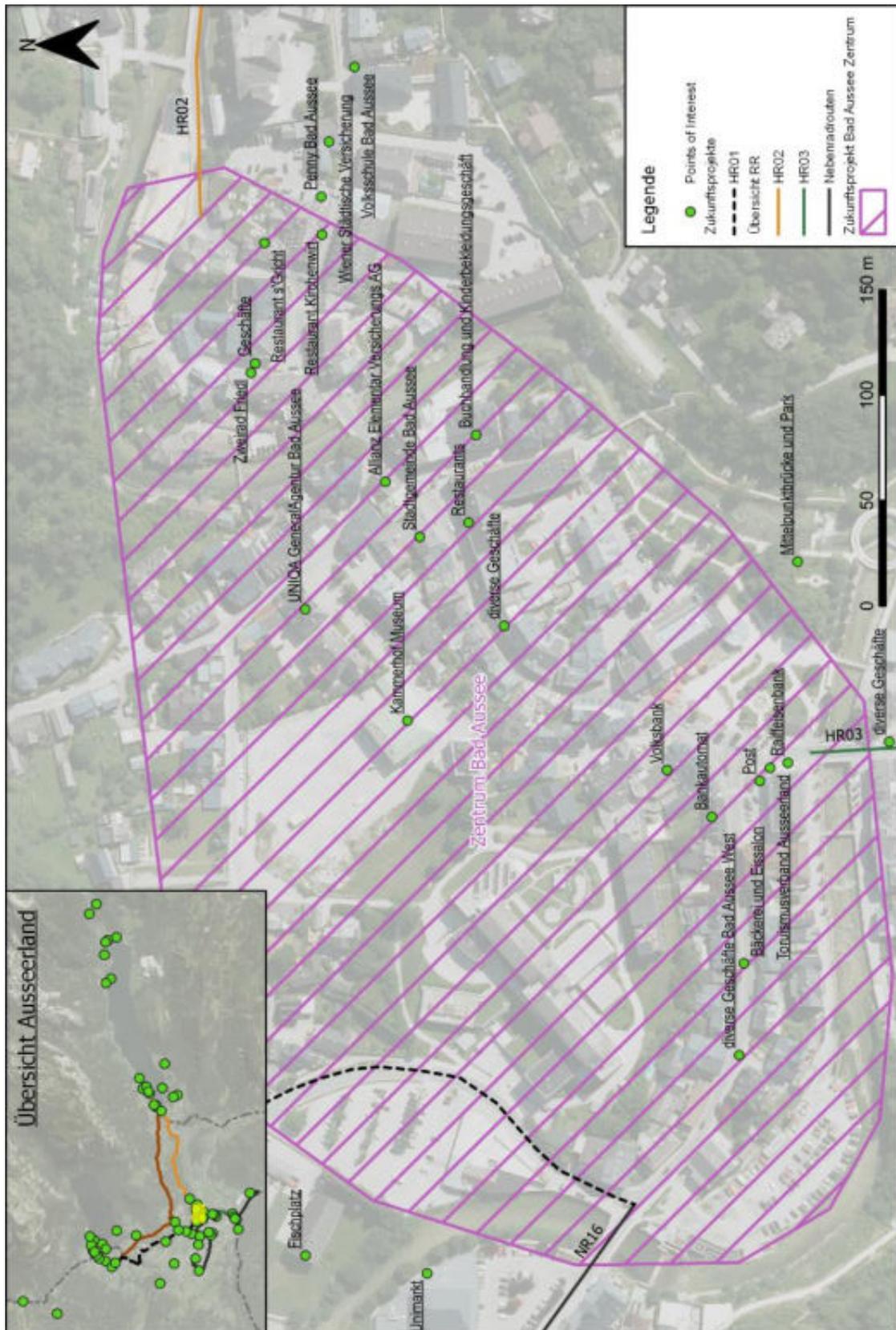


Abbildung 10: POI Bad Aussee Zentrum

In Grundlsee sind die wichtigsten Punkte entlang des Sees bzw. entlang der L703 Grundlseeer Straße zu finden.

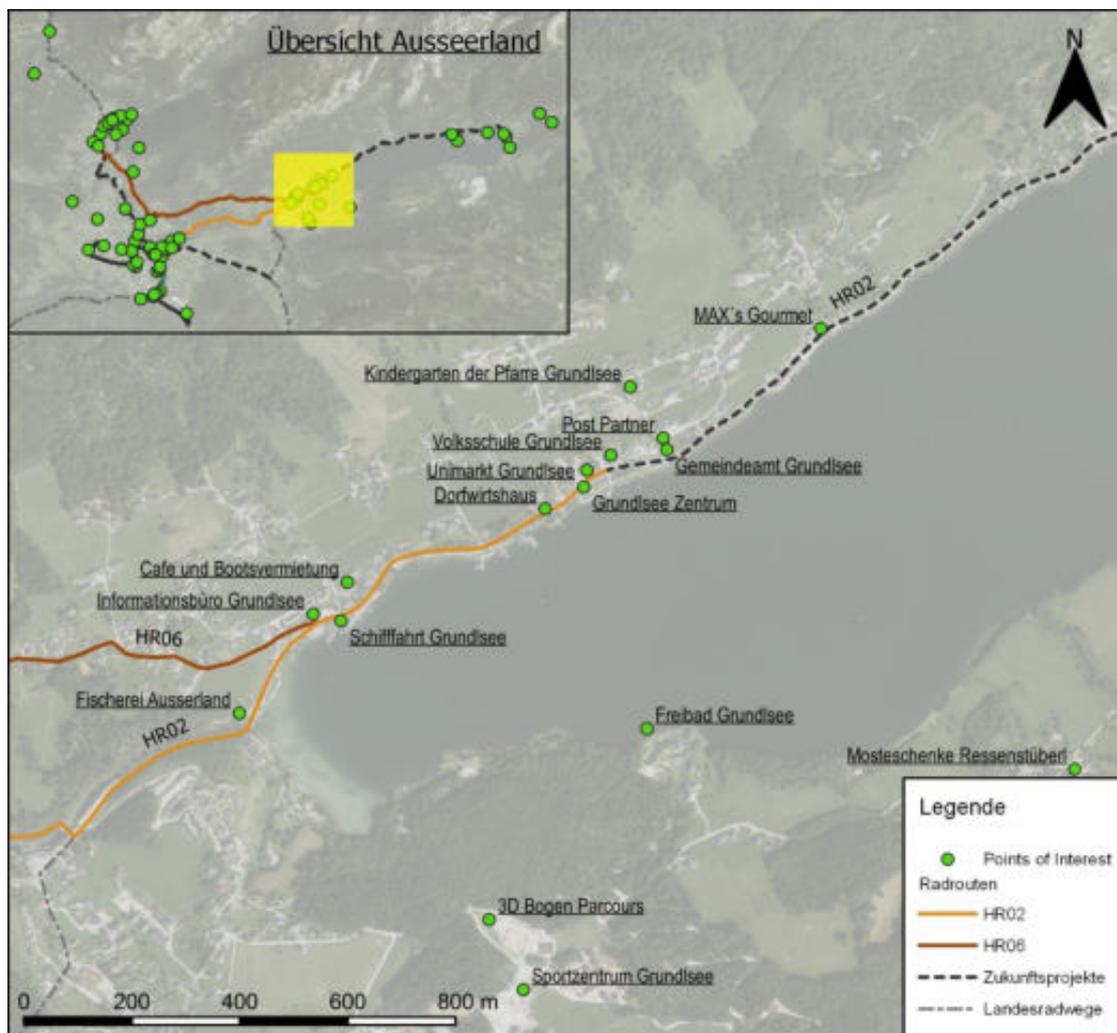


Abbildung 11: POI Ausschnitt Grundlsee

Auch in Gößl werden wichtige Punkte identifiziert, wie beispielsweise der Campingplatz oder das Strandbad, die ebenfalls zum Großteil an der L703 liegen.

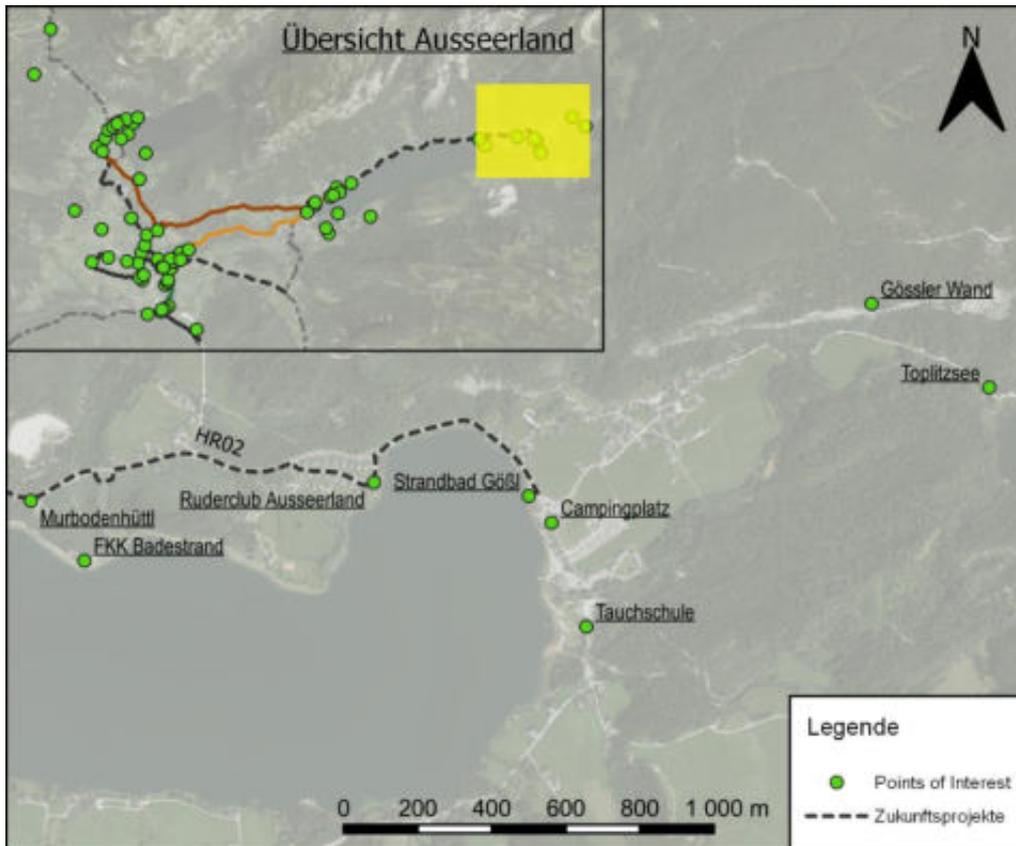


Abbildung 12: POI Ausschnitt Gößl

Wie in Abbildung 13 ersichtlich, weist Bad Mitterndorf einige POIs auf, die zum Großteil im Ortszentrum liegen. Es wurden auch POIs identifiziert, die außerhalb des Ortskerns liegen, beispielsweise die Grimming Therme oder der Sportplatz.

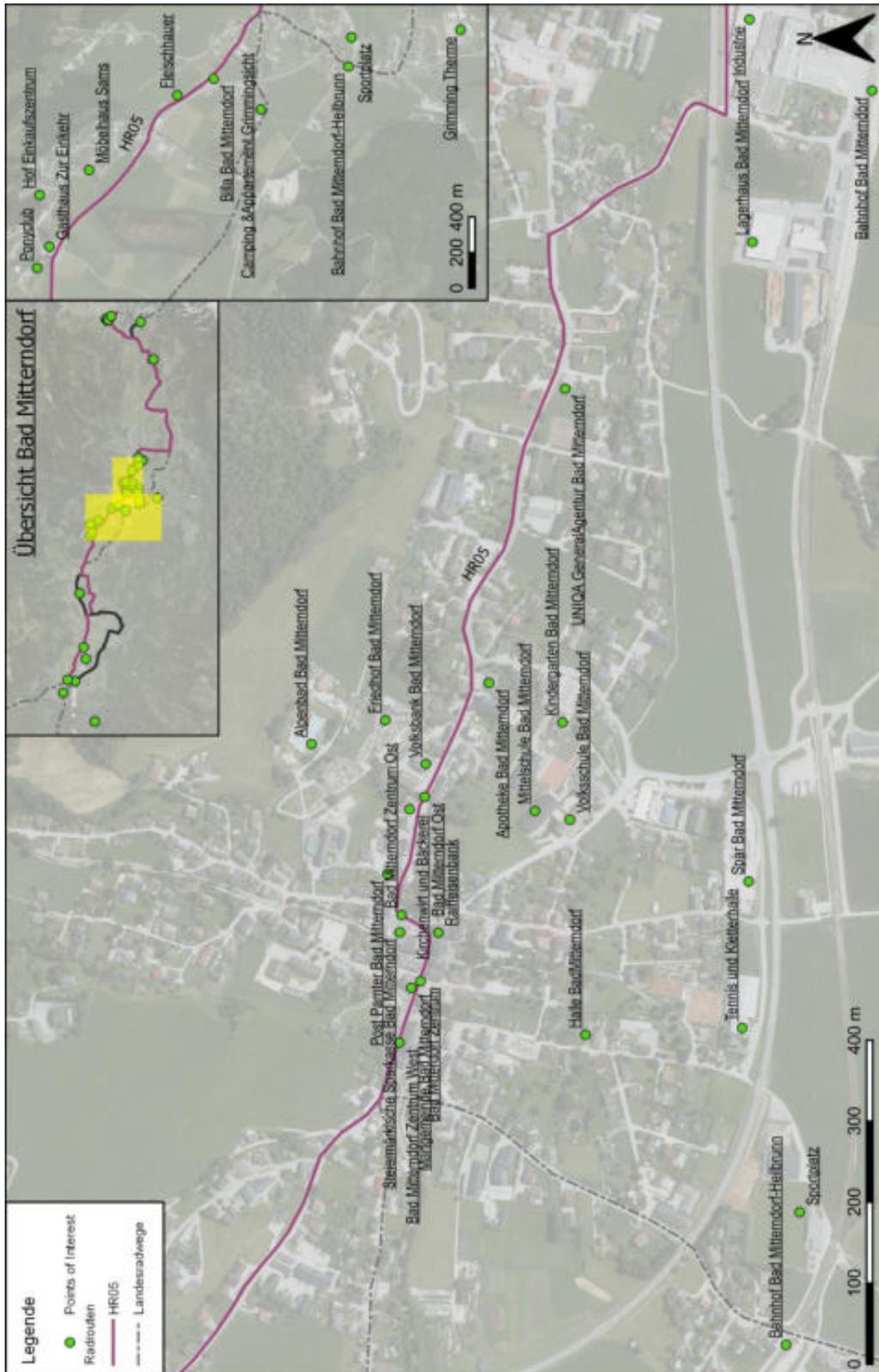


Abbildung 13: POI Ausschnitt Bad Mitterndorf

Abbildung 14 zeigt die Points of Interest von Kainisch und Obersdorf. Dabei zeigt sich, dass auch hier viele an der Alten Bundesstraße liegen.

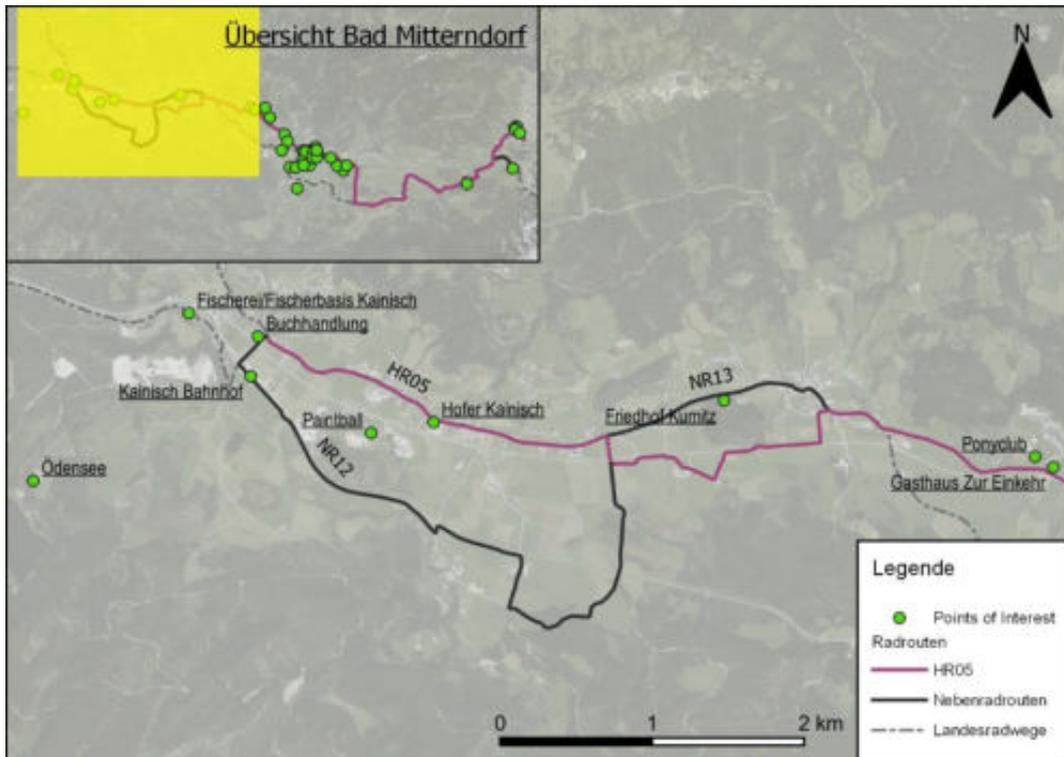


Abbildung 14: POI Ausschnitt Kainisch

In Tauplitz konzentrieren sich die Points of Interest auf den Ortskern, wie in Abbildung 15 ersichtlich.

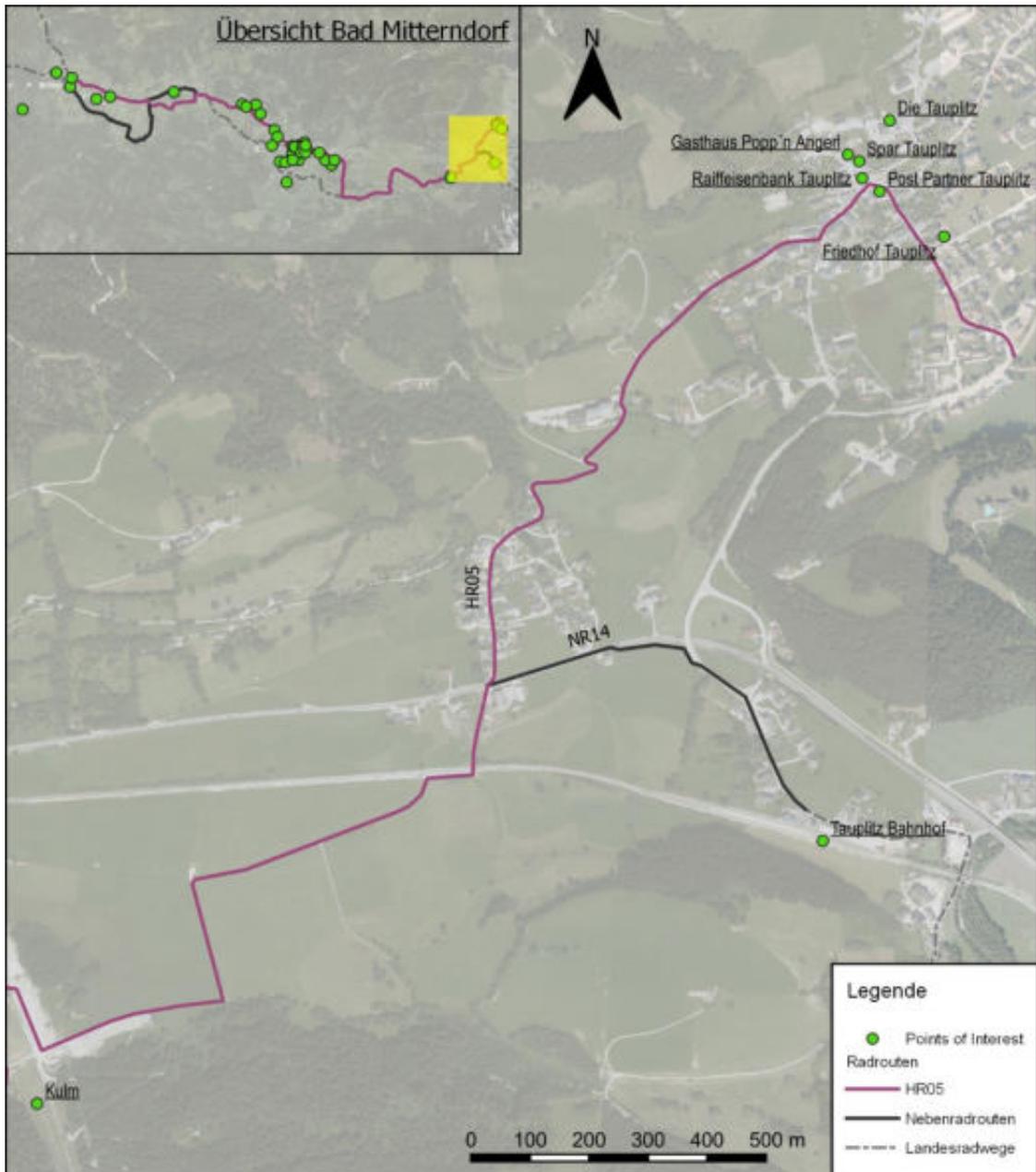


Abbildung 15: POI Ausschnitt Tauplitz

In dem nächsten Schritt wurden diese gemeinsam festgelegten Quell- und Zielorte miteinander verbunden und somit ein Wunschliniennetz mit den für den Alltagsradverkehr wichtigsten Verkehrsverbindungen für das Steirische Salzkammergut erstellt.

4 Radverkehrskonzept – Variantenstudie

Für Abschnitte im Projektgebiet wurden Varianten untersucht und eine Wirkungsanalyse für die Variantenauswahl erarbeitet. In der Wirkungsanalyse, die als vereinfachte Nutzwertanalyse umgesetzt wurde, werden die Varianten hinsichtlich Trassierung, Kosten, Verkehrssicherheit, Erschließung und Umsetzungsrisiko im Schulnotensystem bewertet. Unter Umsetzungsrisiko fallen Verfahrensrisiken, Finanzierungsrisiken und Risiken für Widerstände gegen die Variante aufgrund der Grundeigentumsverhältnisse.

Für den Abschnitt von Puchen (Altaussee) Richtung Bad Aussee werden mehrere Wegführungen identifiziert. Wegführung 1 verläuft über Gemeindestraßen zum bestehenden Radweg. Diese Variante ist mit Beschilderungs- und Markierungsarbeiten umsetzbar. Nachteilig sind Steigungsstrecken im Abschnitt. Weg 2 verläuft über den derzeitigen bestehenden Fußweg. Dieser verläuft auf der westlichen Uferseite der Traun und ist somit vom MIV getrennt. Um den bestehenden Weg RVS konform zu gestalten, sind bauliche Maßnahmen erforderlich. Es ist mit hohen Kosten zu rechnen. Des Weiteren hat dieser Weg 2 ein hohes Umsetzungsrisiko aufgrund der möglichen Notwendigkeit von naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren. Weg 3 verläuft entlang der westlichen Seite der L702. Die Umsetzung dieser Variante ist nur mit hohem Aufwand möglich, da der Weg neu gebaut werden muss. Im Vergleich zu Weg 2 ist dieser aufgrund der Nähe zum motorisierten Individualverkehr als weniger verkehrssicher einzustufen. Ähnlich wie Weg 3 ist Weg 4 zu sehen. Diese verläuft entlang der östlichen Straßenseite der L702. Bei dieser Variante sind Grundablösen notwendig und sie ist somit nur mit sehr hohem Aufwand umsetzbar. Zusammenfassend kann aufgrund der deutlich höheren Verkehrssicherheit die Weiterverfolgung einer Radroutenführung entlang der Achse des Weges 2 als Empfehlung ausgesprochen werden. Für den Variantenentscheid ist eine detaillierte Trassierung bzw. Vorprojekt durchzuführen. Insbesondere ist zu prüfen, ob dieser Weg aus naturschutzrechtlicher Sicht zu einer Radroute ausgebaut werden kann. Die notwendigen detaillierten Untersuchungen und Trassierungen übersteigen die Projekttiefe des vorliegenden Radverkehrskonzeptes. Daher ist dieser Abschnitt als Zukunftsprojekt im Radverkehrskonzept vermerkt. Eine umgehende Einleitung detaillierter Untersuchungen ist zu empfehlen.

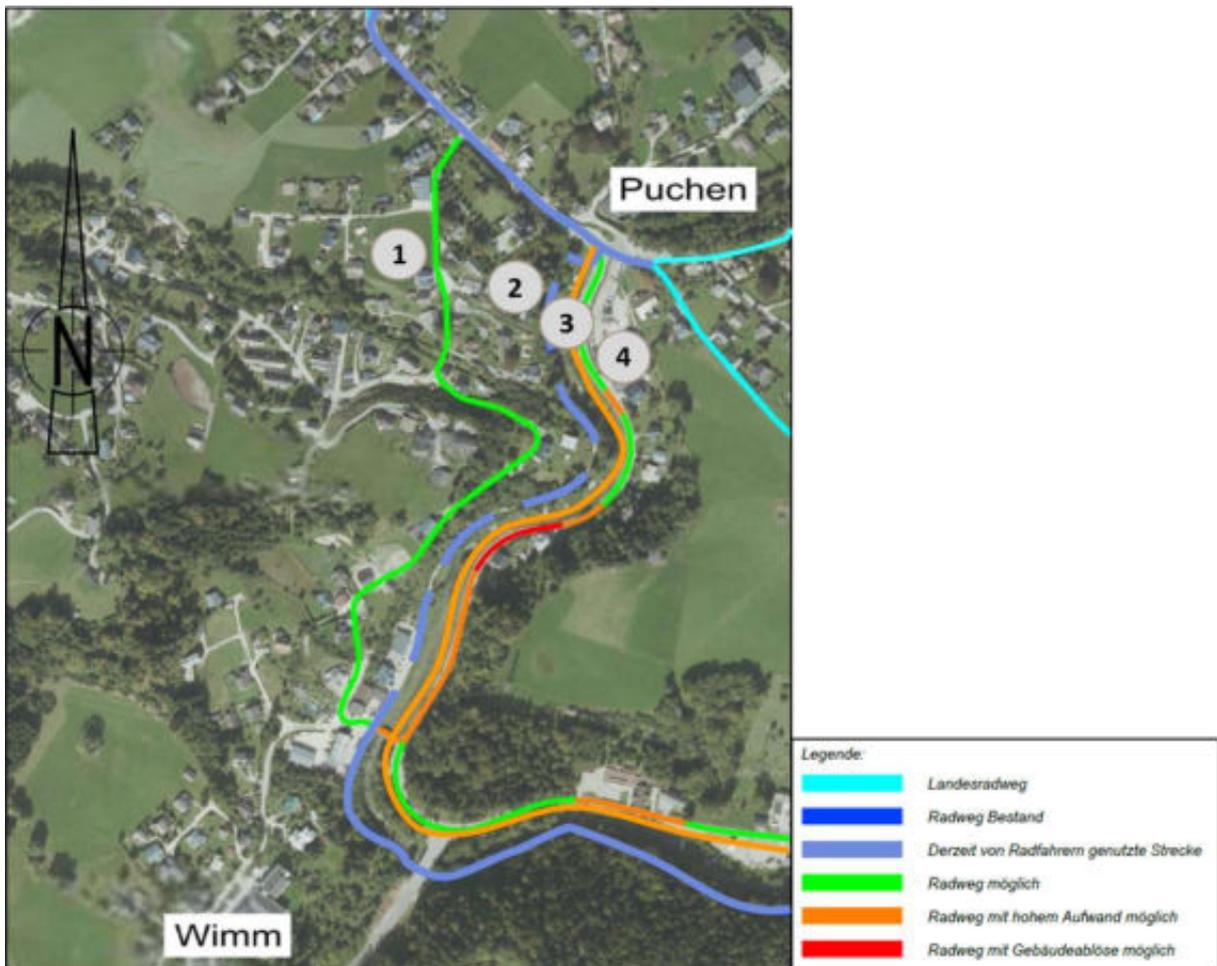


Abbildung 16: Varianten Abschnitt Puchen

	Abschnitt Puchen				Gewichtung
	Bestand	Weg 1 (links)	Weg 2 (mitte)	Weg 3 (rechts)	
Trassierung	5	3	3	3	10%
Kosten	5	1	5	5	30%
Verkehrssicherheit	1	1	3	3	30%
Erschließung	2	3	2	2	20%
Umsetzungsrisiko	4	1	4	5	10%

Abbildung 17: Bewertung Varianten Abschnitt Puchen

Im nächsten Abschnitt Richtung Bad Aussee, zeigt sich ein ähnliches Bild. Weg 1 verläuft derzeit am bestehenden Fußweg, der auch als Radroute genutzt wird, entlang der westlichen Uferseite der Traun. Auf diesem Weg sind Maßnahmen zur stellenweisen Verbreiterung des Weges erforderlich. Auf der westlichen Seite der L702 führt Weg 2. Dabei ist bei Trassierung eines Radweges mit hohen Kosten zu rechnen. Weiters ist auf den Verkehrssicherheitsaspekt zu achten. Weg 3 führt auf der östlichen Seite der L702. Wie auch im vorherigen Abschnitt, ist eine Umsetzung mit sehr hohem Aufwand möglich, da auch in diesem Abschnitt Grundeinlösen notwendig wären. Aus Kostengründen, sowie auch verkehrssicherheitstechnisch ist auf diesem Abschnitt die Weiterverfolgung einer Routenführung

entlang der Achse von Weg 1 zu empfehlen. Auch bei diesem Abschnitt ist ähnlich wie beim vorherigen Abschnitt eine detaillierte Trassierung notwendig.

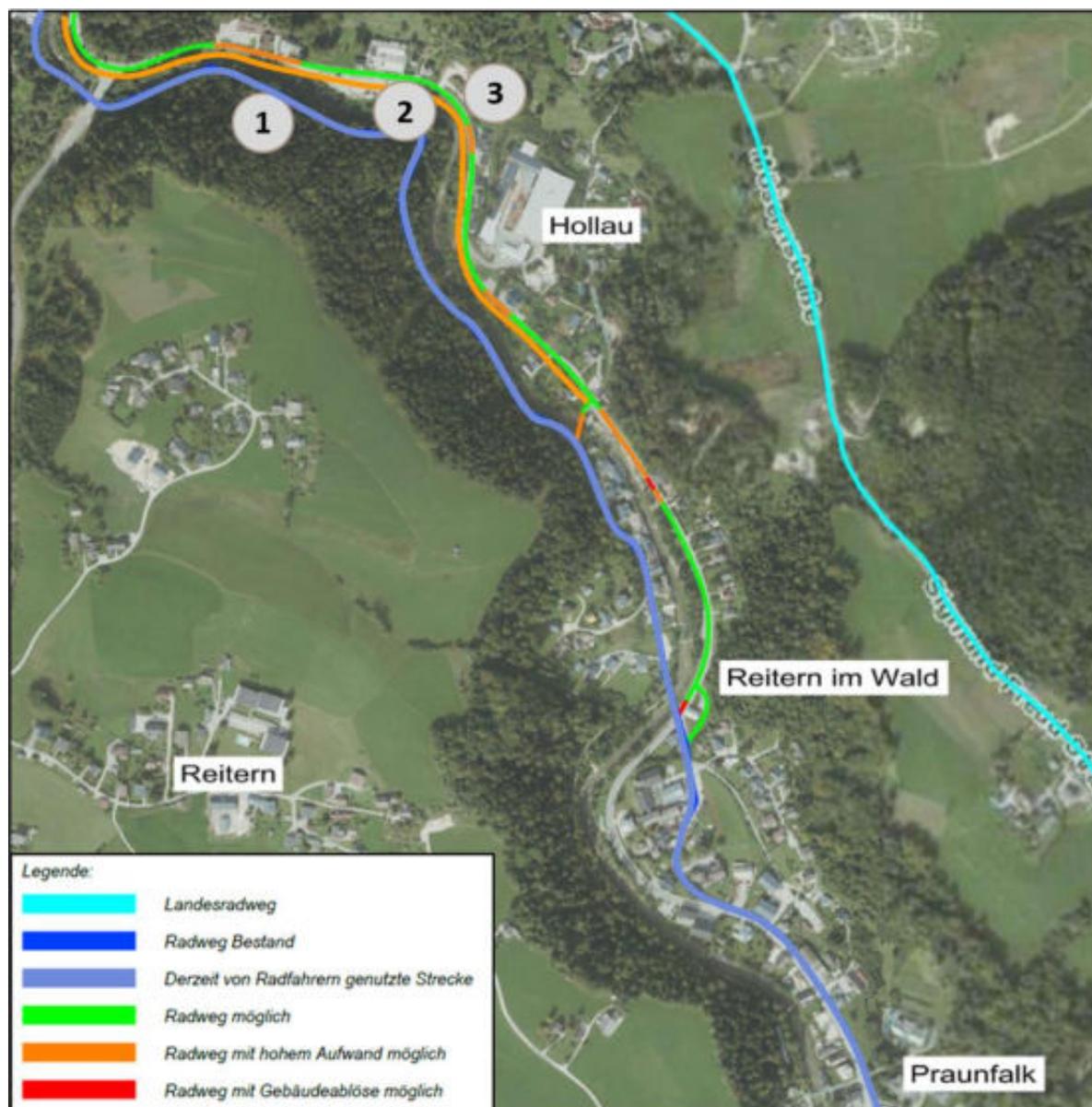


Abbildung 18: Varianten Abschnitt Hollau

	Abschnitt Hollau - Praunfalk				Gewichtung
	Weg 1 (Bestand)	Weg 2 (mitte)	Weg 3 (rechts)	Fahrradlift	
Trassierung	2	2	2	3	10%
Kosten	2	5	5	5	30%
Verkehrssicherheit	1	3	3	3	30%
Erschließung	2	2	2	2	20%
Umsetzungsrisiko	2	4	5	4	10%

Tabelle 6: Bewertung Varianten Abschnitt Hollau - Praunfalk

Für den Abschnitt Bad Aussee konnten von Bad Aussee Richtung Altaussee 2 potenzielle Routenführungen identifiziert werden. Dabei führt Weg 1 entlang der nördlichen Seite der Altausseer Traun von der Post über den Stefanienkai über den Parkplatz Ischler Straße, quert die Ischler Straße und führt entlang der Altausseer Straße bis zum bestehenden Geh- und Radweg. Dieser Weg 1 wird abschnittsweise so auch bereits von Radfahrern genutzt. Sie ist aufgrund der größtenteils vom MIV getrennten Verkehrsführung als verkehrssicher einzustufen, weiters wird ist das Ortszentrum sehr nahe und somit gut erschlossen, jedoch führt der Radweg 1 nicht direkt durch den Ortskern. Alternativ wäre eine Routenführung entlang der Erzherzog Johann Promenade in Erwägung zu ziehen. Diese Weg 2 ist ebenso aufgrund der vom MIV getrennten Verkehrsführung als verkehrssicher einzustufen. Jedoch birgt diese Variante ein höheres Umsetzungsrisiko, da auf die Eigentumsverhältnisse der benötigten Flächen zu achten ist und die Risiken der Grundeinlöse. Laut Aussagen der Gemeinde gilt die Zustimmung des Grundeigentümers als derzeit nicht wahrscheinlich. Da die Erschließung bei Weg 1, sowie auch das Umsetzungsrisiko bei Weg 1 niedriger ist, wäre in diesem Fall Weg 1 zu empfehlen.

Von Altaussee Richtung Grundlsee sind 2 mögliche Wegführungen zu identifizieren. Weg a verläuft im Mischverkehr über die Gartengasse, die Haslauergasse und weiter über den Neupersteg. Durch den Verlauf über den Neupersteg und nicht die Bäckerstraße werden Engstellen auf der Grundlseeer Straße vermieden.

Weg b verläuft über den PV-Weg, die Braungasse zum Chlumeckyplatz und wieder weiter über den Neupersteg auf die Grundlseeer Straße.

Des Weiteren ist eine Kombination aus Weg a und Weg b möglich. Eine zu empfehlende Wegführung wäre zuerst Weg b über den PV-Weg und danach Weg a über die Gartengasse, die Haslauergasse und den Neupersteg zu wählen.

Vom Kurhausplatz Richtung Grundlsee ist die Routenführung über die Kammerhofgasse, den Chlumeckyplatz und weiter über den Neupersteg auf die Grundlseeer Straße anzudenken. Dadurch wird der einstreifige signalisierte Abschnitt in Bad Aussee Zentrum, sowie ein Teil der Grundlseeer Straße in Bad Aussee Zentrum umfahren. Die Kammerhofgasse weist jedoch sehr enge Platzverhältnisse auf.

In Bad Aussee auf der Ischlerstraße zwischen der Altausseer Straße und dem Kurhausplatz sind langfristig verkehrsberuhigende Maßnahmen zu empfehlen.

Für das Zentrum Bad Aussee sind wie aufgezeigt diverse Wegführungen möglich. Es wird empfohlen eine vertiefende Verkehrsuntersuchung und Variantenstudie für dieses Gebiet durchzuführen, wobei mögliche Varianten genauer untersucht, trassiert und eine fundierte Kostenschätzung getroffen werden soll. Diese Detailuntersuchung übersteigt die Projektiefe des vorliegenden Radverkehrskonzepts. Daher wird das Zentrum Bad Aussee als Zukunftsprojekt in das Radverkehrskonzept aufgenommen. Es wird empfohlen alsbald weiterführende Untersuchungen und Planungen anzustoßen, um schnellstmöglich die Umsetzung starten zu können.

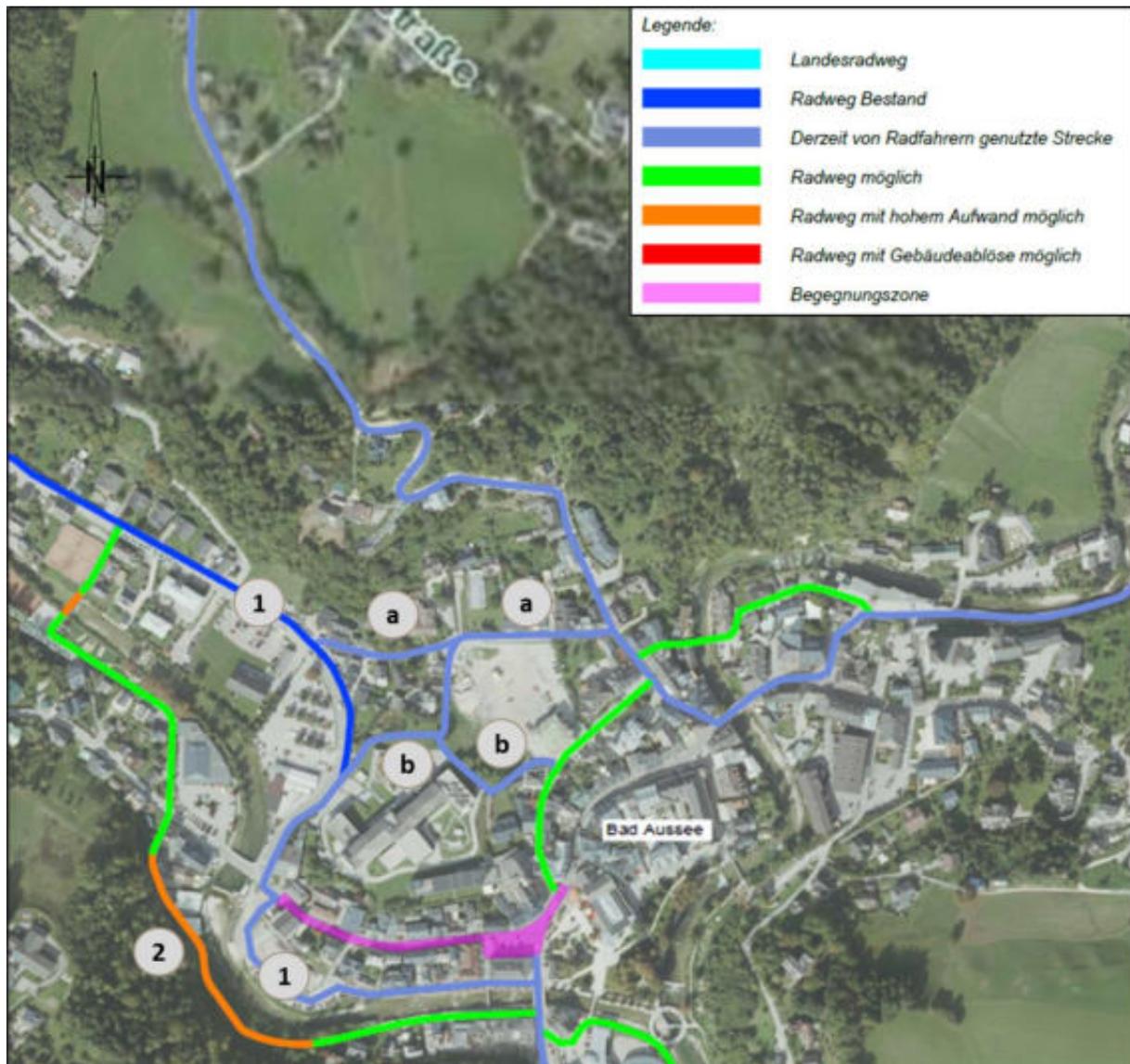


Abbildung 19: Varianten Bad Aussee

	Abschnitt Bad Aussee		
	Weg 1 (Bestand)	Weg 2 (links)	Gewichtung
Trassierung	2	2	10%
Kosten	3	3	30%
Verkehrssicherheit	1	1	30%
Erschließung	2	3	20%
Umsetzungsrisiko	2	4	10%

Tabelle 7: Bewertung Varianten Abschnitt Bad Aussee

	Abschnitt Bad Aussee Zentrum		
	Weg a	Weg b	Gewichtung
Trassierung	2	2	10%
Kosten	2	2	30%
Verkehrssicherheit	2	1	30%
Erschließung	2	2	20%
Umsetzungsrisiko	2	2	10%

Tabelle 8: Bewertung Varianten Abschnitt Bad Aussee Zentrum

Im Bereich des Friedhofs Bad Aussee werden mehrere Wegführungen identifiziert. Derzeit wird, wie in Abbildung 20 ersichtlich, entlang der Grundlseer Straße gefahren bis km 1,0. Zu empfehlen ist jedoch die Zufahrtsstraße zum Friedhof für die Radfahrer zu nutzen und die Routenführung somit getrennt von der L703 zu legen. Diese Wegführung birgt ein Umsetzungsrisiko, da auf die Eigentumsverhältnisse der benötigten Flächen zu achten ist und die Risiken der Grundeinlöse. Laut Aussagen der Gemeinde gilt die Zustimmung des Grundeigentümers als derzeit nicht möglich. Daher wird empfohlen die Wegführung entlang der L703 zu legen und den Querschnitt auszubauen bzw. umzubauen. In weiterer Folge gibt es 4 Wegführungen. Weg 1 folgt der Bestandsstrecke, die derzeit von Radfahrern genutzt wird. Dieser Weg führt über eine Brücke, die aufgrund der engen Querschnittsbreite als Gefahrenstelle zu sehen ist und auszubauen ist. Weg 2 verläuft entlang der westlichen Seite der L703. Auch dieser Weg verläuft über diese Brücke, die auszubauen ist. Alternativ verläuft Weg 3 abseits der L703 östlich der Grundlseer Traun. Bei diesem Weg wird die Brücke aufgrund anderer Linienführung umfahren. Die Querung der L703 erfolgt an einer Stelle mit besseren Sichtverhältnissen. Bei dieser Variante ist auf die Eigentumsverhältnisse und Risiken der Grundeinlöse zu achten. Laut Aussagen der Gemeinde gilt die Zustimmung des Grundeigentümers auch für diesen Abschnitt als derzeit nicht möglich.

Weg 4 führt entlang der L703 auf der östlichen Seite als Geh- und Radweg und quert die L703 auf Höhe der Busbucht, um auf den bestehenden Geh- und Radweg einzubinden. Aufgrund der direkten Verbindung und das Wegfallen der Risiken der Grundeinlöse ist Weg 4 als Geh- und Radweg zu empfehlen.

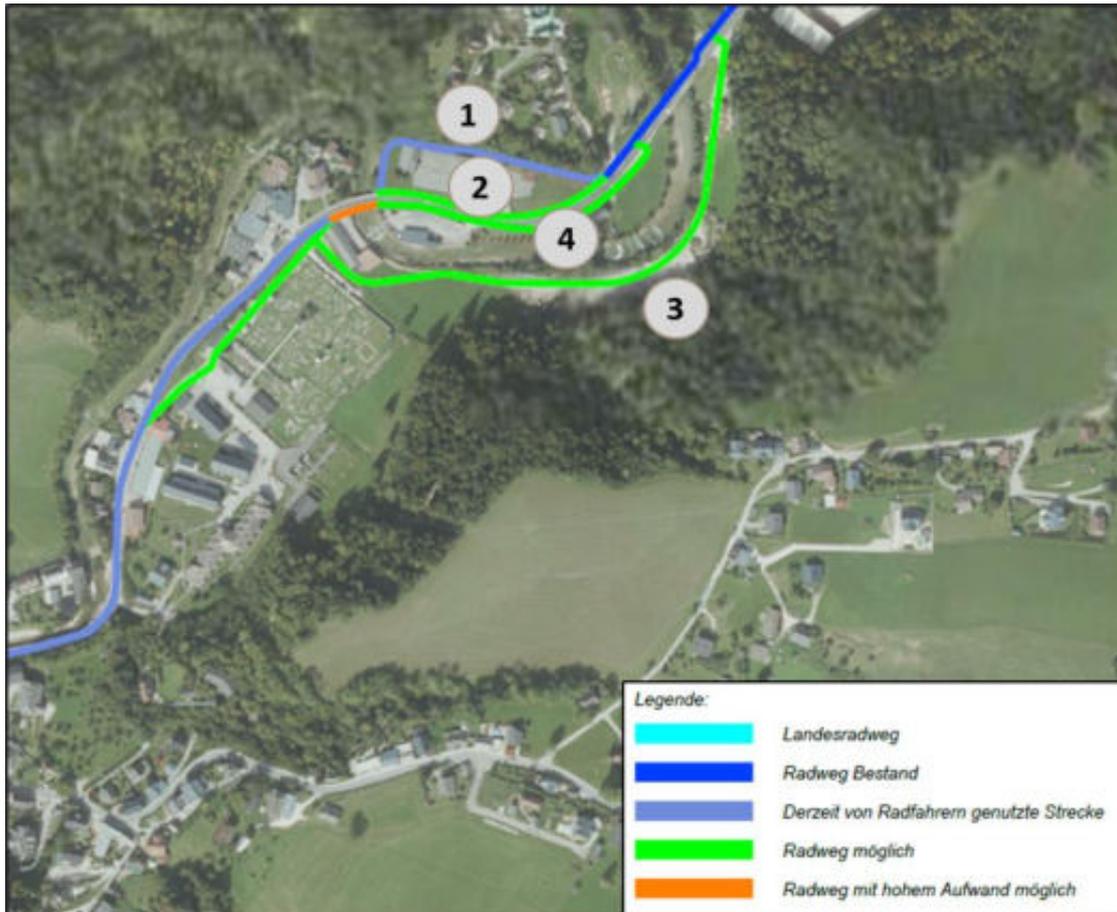


Abbildung 20: Varianten Abschnitt Friedhof Bad Aussee

	Abschnitt Bad Aussee: Friedhof				Gewichtung
	Weg 1 (Bestand)	Weg 2 (mitte West)	Weg 3 (rechts)	Weg 4 (mitte Ost)	
Trassierung	2	1	2	1	10%
Kosten	2	3	2	3	30%
Verkehrssicherheit	3	3	2	2	30%
Erschließung	1	1	1	1	20%
Umsetzungsrisiko	2	2	3	2	10%

Tabelle 9: Bewertung Varianten Abschnitt Friedhof Bad Aussee

Im Abschnitt Grundlsee - Bräuhof können 3 Wegführungen identifiziert werden. Der erste Weg verläuft auf Gemeindestraßen parallel zum See und führt über Stichstraßen zum See. Dieser Verlauf stellt einen verkehrssicheren Weg dar, da auf den genutzten Gemeindestraßen mit vergleichsweise wenig Verkehr zu rechnen ist. Des Weiteren sind voraussichtlich keine großen baulichen Maßnahmen notwendig, um diesen Weg umsetzen zu können. Weg 2 verläuft ebenfalls parallel zum See bis zum Rudolf Kreuzweg. Bei diesem Weg sind bauliche Maßnahmen notwendig, daher ist mit höheren Kosten zu rechnen. Der dritte Weg verläuft entlang des Grundlsees. Dieser Weg wird derzeit von den Radfahrern genutzt und ist auch auf lange Sicht zu verfolgen, da diese am besten das Ortsgebiet erschließt. Aufgrund sehr

enger Platzverhältnisse ist vor allem ab der Abzweigung Schramlweg eine Umsetzung voraussichtlich mit hohem Aufwand und hohen Kosten verbunden. Für diesen Abschnitt ist eine detaillierte Trassierung notwendig, um genauere Aussagen treffen zu können und wird als Zukunftsprojekt gesehen.



Abbildung 21: Varianten Grundlsee - Bräuhof

	Abschnitt Bräuhof - Grundlsee			Gewichtung
	Weg 3	Weg 2	Weg 1	
Trassierung	1	2	3	10%
Kosten	5	3	1	30%
Verkehrssicherheit	3	2	1	30%
Erschließung	1	2	3	20%
Umsetzungsrisiko	4	4	1	10%

Tabelle 10: Bewertung Varianten Grundlsee - Bräuhof

Im weiteren Verlauf Richtung Gößl sind 2 Wege anzudenken. Weg 1 verläuft wie im vorigen Abschnitt weiter parallel zum Grundlsee. Weg 3 führt ebenso wie im vorherigen Abschnitt entlang des Seeufers. In diesem Abschnitt ist es jedoch aufgrund sehr enger Platzverhältnisse bei Umsetzung ein sehr hoher Aufwand und hohe Kosten zu erwarten. Da die Führung entlang des Grundlsees die schnellste und am besten erschlossene Wegführung ist, ist diese auch auf lange Sicht zu verfolgen. Um eine genaue Aussage treffen zu können, welche Maßnahmen in welchem Bereich nötig sind, ist aufgrund der in diesem Bereich sehr engen Platzverhältnisse eine detaillierte Trassierung notwendig und wird als Zukunftsprojekt gesehen.



Abbildung 22: Varianten Grundlsee - Gaiswinkel

	Abschnitt Grundlsee - Gaiswinkel		
	Weg 3	Weg 1	Gewichtung
Trassierung	1	3	10%
Kosten	5	3	30%
Verkehrssicherheit	2	1	30%
Erschließung	1	3	20%
Umsetzungsrisiko	4	2	10%

Tabelle 11: Bewertung Varianten Grundlsee - Gaiswinkel

Im Abschnitt zwischen Gaiswinkel und Gößl sind teilweise auch die beiden Routenführungen parallel zum See und entlang des Seeufers möglich. Entlang der L703 ca. ab km 9,1 gibt es eine mögliche Variante, wobei auch hier im letzten Abschnitt zwischen km 10,1 und Gößl eine Umsetzung voraussichtlich mit sehr hohem Aufwand und eine genaue Aussage mit einer Trassierung möglich ist. Auch bei diesem Abschnitt ist die Trassierung entlang des Sees langfristig zu verfolgen und wird somit auch als Zukunftsprojekt eingestuft.



Abbildung 23: Grundlsee - Gaiswinkel bis Gößl

	Abschnitt Gaiswinkel - Gößl		
	Weg 1	Weg 3	Gewichtung
Trassierung	3	2	10%
Kosten	1	3	30%
Verkehrssicherheit	1	3	30%
Erschließung	3	1	20%
Umsetzungsrisiko	1	3	10%

Tabelle 12: Bewertung Varianten Grundlsee Gaiswinkel bis Gößl

Im Abschnitt Kainisch – Obersdorf können zusätzlich zum bestehenden Salzkammergut Radweg R19 zwei mögliche Routenführungen identifiziert werden. Weg 1 verläuft entlang der B145, sollte jedoch zur Verkehrssicherheit von der Fahrbahn getrennt geführt sein. Dieser ist die direkteste und schnellste Verbindung nach Bad Mitterndorf, führt jedoch nicht durch die Ortsgebiete Kainisch und Obersdorf. Weg 2 verläuft auf der Alten Bundesstraße durch das Ortsgebiet von Kainisch bis nach Koppen, zweigt danach Richtung Süden ab und führt südlich der B145 wieder auf den R19. Dadurch wird die Steigungsstrecke durch Obersdorf ausgespart. Weg 2 beschreibt großteils den bereits von Radfahrern genutzten Weg. Um den zurzeit als Fußweg ausgeführten Teil des in Abbildung 24 strichliert dargestellten Abschnitts zu umfahren und eine Anbindung nach Obersdorf zu ermöglichen, gibt es für den gelb markierten Abschnitt bereits ein Projekt der Gemeinde Bad Mitterndorf und des Landes Steiermark.



Abbildung 24: Varianten Abschnitt Kainisch - Obersdorf

Abschnitt Kainisch - Obersdorf			
	Weg 1 (grün)	Weg 2	Gewichtung
Trassierung	1	2	10%
Kosten	2	1	30%
Verkehrssicherheit	1	2	30%
Erschließung	2	1	20%
Umsetzungsrisiko	1	1	10%

Tabelle 13: Bewertung Abschnitt Kainisch – Obersdorf

Im Abschnitt Sonnenalm – Bad Mitterndorf können ebenfalls 2 mögliche Routenführungen identifiziert werden. Variante 1 verläuft am Ortskern südlich der B145 vorbei und wird durch einen Teil des Landesradweg R19 mit dem Ortskern verbunden. Variante 2 verläuft durch das Ortsgebiet Bad Mitterndorf bis zum Bahnhof und wird derzeit von den Radfahrern genutzt. Aufgrund der besseren Erschließung wird Variante 2 als Hauptradroute empfohlen.

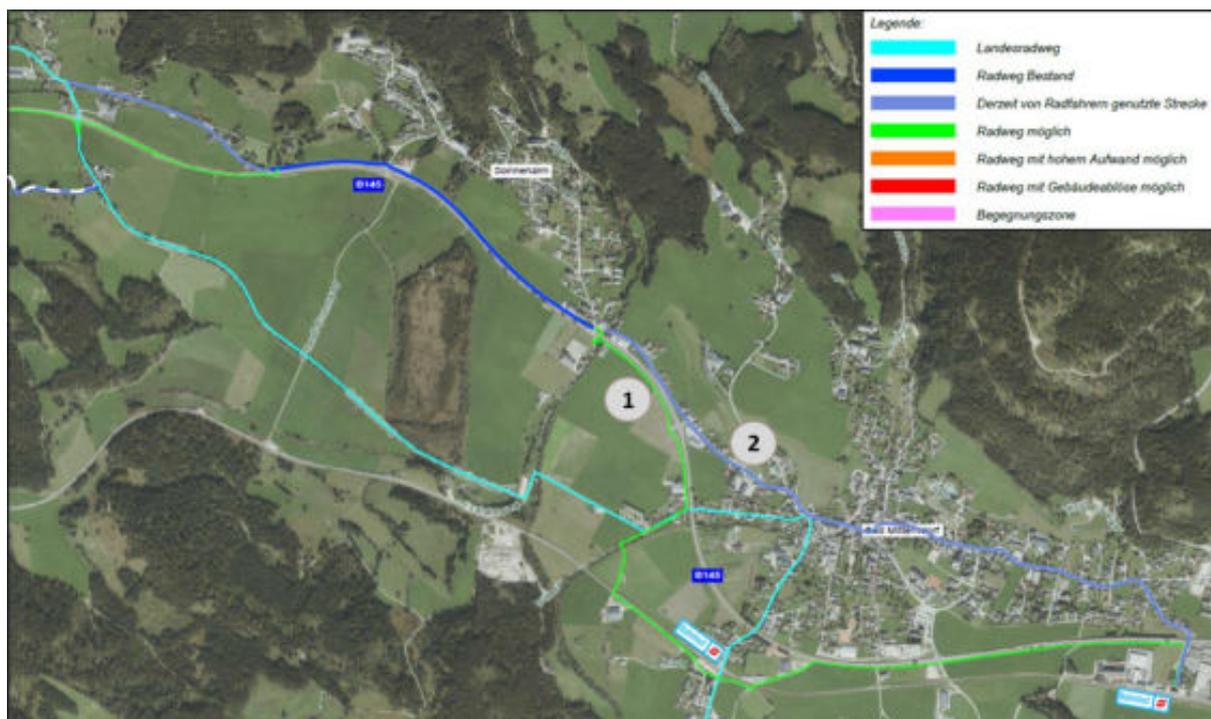


Abbildung 25: Varianten Abschnitt Sonnenalm - Bad Mitterndorf

Abschnitt Sonnenalm - Bad Mitterndorf			
	Weg 1 (grün)	Weg 2	Gewichtung
Trassierung	1	2	10%
Kosten	1	1	30%
Verkehrssicherheit	2	2	30%
Erschließung	2	1	20%
Umsetzungsrisiko	1	1	10%

Tabelle 14: Bewertung Varianten Abschnitt Sonnenalm - Bad Mitterndorf

5 Radverkehrskonzept

Entlang der in Kapitel 1.1 aufgeführten Landesstraßen der Kategorie B und L wurde die bestehende Radinfrastruktur erhoben und analysiert. Die individuellen Probleme der einzelnen Abschnitte wurden ausgearbeitet und daraus Maßnahmen entwickelt, um den IST-Zustand zu verbessern.

5.1 Übersicht Hauptradrouten und Nebenradrouten

Im Zuge der Untersuchung des Planungsgebiets wurden 6 Hauptradrouten und 6 Nebenradrouten mit einer Länge von ca. 57,13 km erstellt. Als Quell- bzw. Zielpunkt dient für die Hauptradrouten 01 bis 03 das Zentrum von Bad Aussee. Um hier den Verkehr zu beruhigen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind für das Zentrum Bad Aussee verkehrsberuhigende Maßnahmen wie z.B. eine Begegnungszone vorzusehen. Radhauptroute 05 verläuft von Kainisch nach Tauplitz, Radhauptroute 06 von Altaussee nach Grundlsee.

In Tabelle 15 werden die Hauptradrouten (HR) und Nebenradrouten (NR) aufgelistet, die in einem kooperativen Prozess mit den Vertretern der Gemeinden erarbeitet wurden.

Bezeichnung	Routenverlauf	Länge [km]
HR 01	Bad Aussee Zentrum – Altaussee - Zukunftsprojekt	5,08
HR 02	Bad Aussee Zentrum – Grundlsee (teilweise Zukunftsprojekt)	10,37
HR 03	Bad Aussee Zentrum – Bad Aussee Bahnhof	1,60
HR 04	Zentrum Bad Aussee - Zukunftsprojekt	1,10
HR 05	Kainisch - Tauplitz	18,26
HR 06	Altaussee - Grundlsee	6,38
NR 12	Kainisch – Umfahrung Ortszentrum	4,78
NR 13	Obersdorf – Alte Bundesstraße - Verbindung durch Ortszentrum	1,60
NR 14	Tauplitz – bestehender Landesradweg – Verbindung zu Bahnhof	0,70
NR 15	Bad Aussee – Verbindung Saint Gobain Rigips	1,53
NR 16	Bad Aussee – Verbindung Zentrum bis Narzissen Vital Resort	2,82
NR 17	Bad Aussee – Radlingerstraße (Zukunftsprojekt)	2,92

Tabelle 15: Hauptradrouten, Nebenradrouten und Bad Aussee Zentrum

Zusätzlich zu den HR und den NR werden noch Radverbindungen vorgeschlagen, die als Zukunftsprojekt gesehen werden. Die Umsetzung dieser Routen ist zu empfehlen, benötigt jedoch eine detailliertere Untersuchung.

Eine grafische Übersicht des Radverkehrsnetzes ist in Abbildung 26 und Abbildung 27 dargestellt.



Abbildung 26: Übersicht Radverkehrsnetz Altaussee, Bad Aussee, Grundlsee



Abbildung 27:Übersicht Radverkehrskonzept Bad Mitterndorf

5.2 Zuweisung der ID-Nummer

Jedem Streckenabschnitt, jedem Knoten und jeder Radabstallanlage wird eine eindeutige 10-stellige Nummer zugewiesen, die es ermöglicht die Gemeinde, die Radroute, den Typ (Strecke, Knoten etc.) der Radroute bereits in der ID-Nummer zu erkennen und somit eindeutig zuzuweisen.



- Die ersten vier Ziffern geben die 4-stellige Gemeindeganzahl an. Damit wird eindeutig in welchem Gemeindegebiet der Streckenabschnitt, Knoten bzw. die Radabstallanlage liegt.
 - Altaussee 1204
 - Bad Aussee 1207
 - Bad Mitterndorf 1255
 - Grundlsee 1215
- Die darauffolgenden zwei Ziffern geben die Nummer der Radrouten an. Somit wird jeder Hauptroute und jeder Nebenroute eine eindeutige Radroutennummer (01 bis 06) zugewiesen.
- Die nächste Ziffer definiert die Typnummer. Durch diese Nummer kann zwischen den unterschiedlichen Elementen einer Radroute unterschieden werden:
 - 1...Strecke
 - 2...Knoten
 - 3...Radabstallanlage
- Die letzten drei Ziffern bilden die Abschnittsnummer ab, eine fortlaufende Nummer der einzelnen Teile einer Route.

5.3 Hauptradroute 01

5.3.1 Charakterisierung des IST-Zustandes

Die Radroute 01 startet ca. bei km 1,10 der L702 Altausseeerstraße im Mischverkehr und wechselt nach ca. 220 m auf einen gekennzeichneten Geh- und Radweg. Dieser Geh- und Radweg endet ca. bei km 2,40 der Altausseeerstraße. Anschließend wird derzeit die Gemeindestraße Reitern im Wald und im Anschluss die Klaus-Maria-Brandauer-Promenade (Schotterweg mit Engstellen, nicht für den Radverkehr ausgelegt) auf der westlichen Seite der Traun von Radfahrern bis zur Kreuzung L702/Mösernstraße genutzt. Die restliche Strecke nach Altaussee Ortzentrum kann entweder über den Landesradweg R61 oder im Mischverkehr entlang der L702 bewältigt werden.

5.3.2 Ausarbeitungskonzept

Die Kreuzung Ischler Straße/Altausseeerstraße dient als Startpunkt für die HR 01, die in Fischerndorf endet. Um eine geeignete Anbindung an den Landesradweg R61 auf Höhe der Kreuzung L702/Mösernstraße zu gewährleisten, wird ein Verbindungsweg in Form einer NR empfohlen. Der Radverkehr wird auf neuen und bestehenden Geh- und Radwegen und im Mischverkehr geführt.

5.3.3 Maßnahmen der Trassierung

Die HR 01 verbindet die Ortszentren von Bad Aussee und Altaussee. Um am Beginn der Hauptradroute einen RVS-konformen Ausbau zu einem Geh- und Radweg zu ermöglichen wäre die Verbreiterung der Straße um ca. 1m auf einer Länge von ca. 210m notwendig. Aufgrund der dafür notwendigen aufwendigen baulichen Maßnahmen (Stützwände) ist eine Abweichung von der RVS auf diesem Abschnitt in Betracht zu ziehen. Danach verläuft die Hauptradroute am bestehenden Geh- und Radweg auf der östlichen Seite der L702. Der weitere Verlauf führt über die Plaisirgasse, wobei eine Verbesserung der Markierung und Beschilderung anzustreben ist. Beim darauffolgenden Kreuzungspunkt mit der L702 sollen Verkehrszeichen angebracht werden, um den Kfz-Verkehr auf die Querung von Radfahrern aufmerksam zu machen und die Verkehrssicherheit zu steigern. Im Anschluss verläuft die Radroute auf der Gemeindestraße Reitern im Wald, wo sie auf den bestehenden Wanderweg östlich der Traun abzweigt, der derzeit bereits von Radfahrern genutzt wird. Um diesen Weg in einen für Radfahrer sicheren und geeigneten Zustand zu bringen, bedarf es einer Verbreiterung und Befestigung des Weges. Des Weiteren ist die Verordnung als Geh- und Radweg notwendig. Auch ist die Durchfahrtshöhe der Brücke L702a zu steigern und die Brücke am Ende des Wanderwegs, die zurzeit als Schiebestrecke ausgeführt ist, zu adaptieren, damit sie auch von Radfahrern befahren werden kann. In etwa bei km 4,7km führt die Radroute wieder auf die L702. Der Knotenpunkt der L702 mit der Hauptradroute ist bei Einbindung der Hauptradroute gesamtheitlich neu zu planen. Für den Kfz-Verkehr ist im Zusammenhang mit ergänzenden Maßnahmen (Parkhaus, Alternativstraßen) eine Neugestaltung als dämpfendes Element für die Ortseinfahrt möglich. Im Fußgängerverkehr sind die Bushaltestelle, die Parkplätze und die Zugänglichkeiten zum See

und Ort zu bedenken. Für den Radverkehr ist je nach Variante der Hauptradroute eine Anbindung an den Landesradweg und die Verteilfunktion des Knotens zu bedenken. Ergänzend ist eine klare Lösung im Konflikt zwischen dem bestehenden Radfahrverbot und der tatsächlichen Radfahrnutzung für den direkten Fußweg zum See zu finden.

Im Anschluss führt die Hauptradroute 01 im Mischverkehr bis nach Fischerndorf. Hier wäre ein Geh- und Radweg empfohlen, jedoch sind die Breiten zu prüfen und eine detaillierte Planung durchzuführen. Die Gesamtlänge der Route beträgt ca. 5,08 km.

Aufgrund der engen Platzverhältnisse sowohl zu Beginn der Hauptradroute als auch bei späteren Abschnitten, sowie der Unsicherheiten bezüglich der Umsetzbarkeit der Wegführung entlang der Traun ist eine detaillierte Vermessung und Trassierung notwendig, um eine Abschätzung zum Aufwand geben zu können. Auch der Knotenpunkt Puchen bedarf einer vertieften Untersuchung, um eine geeignete gesamtverkehrliche Lösung für den Knotenpunkt zu finden. Aufgrund der vielen Unsicherheiten und dem Bedarf an detaillierteren Untersuchungen auf dem Großteil der Hauptradroute wird die gesamte Hauptradroute 01 als Zukunftsprojekt in das Radverkehrskonzept aufgenommen. Es wird empfohlen detaillierte Planungen einzuleiten.

Für das Zukunftsprojekt Hauptradroute 01 wurde eine vereinfachte Grobkostenschätzung durchgeführt. Diese Grobkostenschätzung berücksichtigt weder ein Geländemodell noch eine Vermessung, Das bedeutet, dass allfällige Engstellen mit Erschwernissen mit Stützmauern, Stützvorrichtungen nicht im Detail berücksichtigt werden können. Es erfolgt lediglich anhand von Trassierungen ähnlicher topographischen Gegebenheiten eine sehr grobe Abschätzung der Kosten. An dieser Stelle wird noch einmal darauf hingewiesen, dass diese Grobkostenschätzung lediglich für einen Überblick und nicht für eine Budgetplanung herangezogen werden kann. Streckenabschnitte, auf welchen nach erster Einschätzung keine Maßnahmen erforderlich sind, werden in der Grobkostenschätzung nicht angeführt.

$$\left(\underbrace{1500m}_{\text{Länge}} \cdot 10 \frac{\text{€}}{m} + 6 \cdot 40 \frac{\text{€}}{\text{Stk}} + 1800 \cdot 900 \frac{\text{€}}{m} \right) \cdot 1,2 = 1\,963\,000 \text{ €}$$

Linienmarkierung
Radsymbole
Abschnitte mit erschweren Bedingungen
unvorhergesehene Kosten

Abschnitt Puchen - Altaussee

Abbildung 28: Grobe Kostenschätzung netto Zukunftsprojekt HR 01

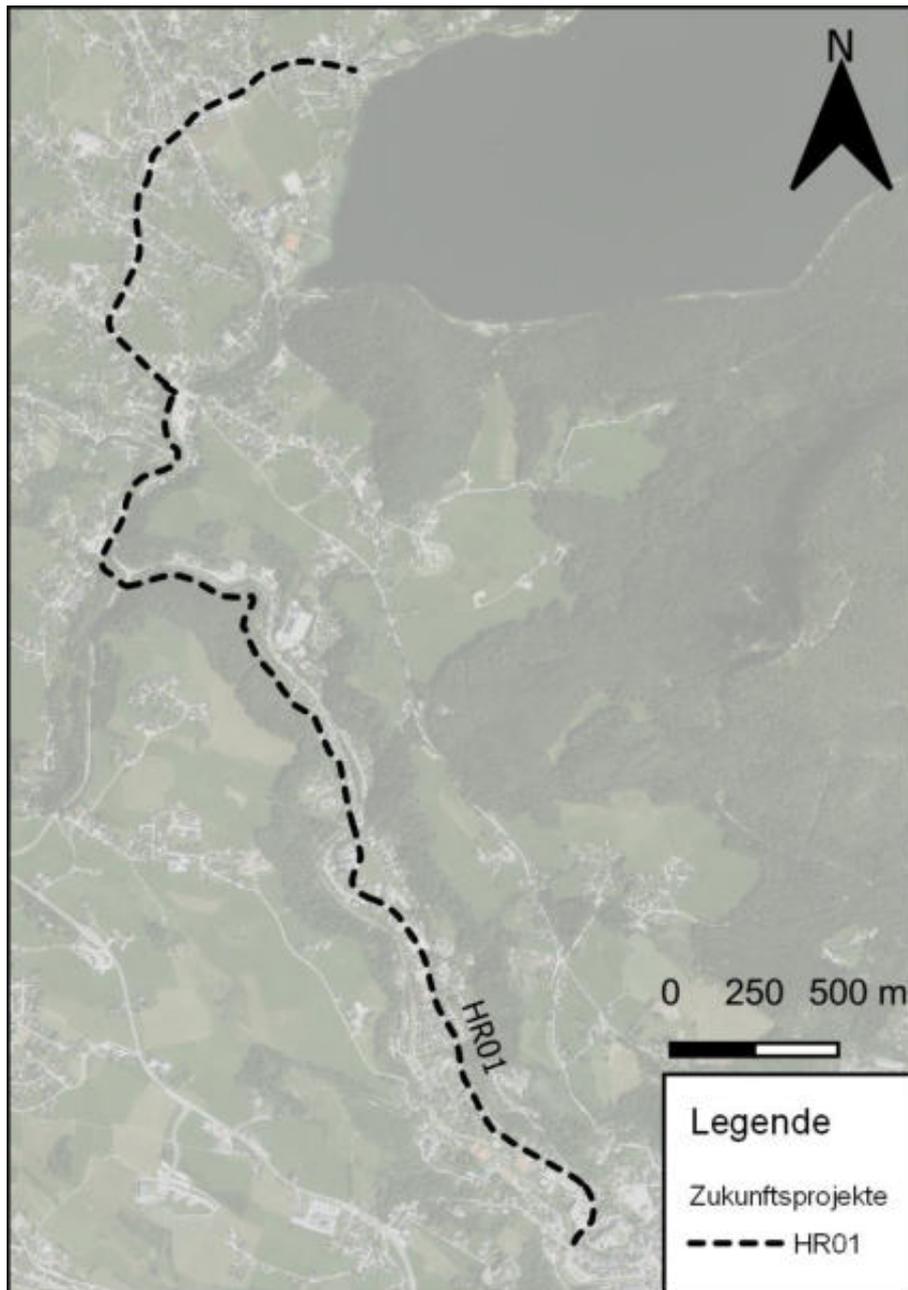


Abbildung 29: Hauptradroute 01

5.4 Hauptradroute 02

5.4.1 Charakterisierung des IST-Zustandes

Der Radverkehr teilt sich mit dem MIV bis zum km 1,00 der L 703 Grundlseerstraße eine gemeinsame Fahrfläche. Bei km 1,00 biegt ein geschotterter Geh- und Radweg in Fahrtrichtung links ab und führt entlang der Grundlseer Traun zum km 1,20 der L 703. Hier durchquert die Route eine Busbucht und wird anschließend auf einen markierten Geh- und Radweg weiter Richtung Grundlsee geführt. Die ersten 60 m des markierten Geh- und Radweges sind in erhöhter Lage und mittels Bordsteines von der Fahrbahn abgegrenzt ausgeführt. Im weiteren Verlauf fungiert ein Grünstreifen als Abgrenzung zur Landesstraße. Bei km 1,75 verlässt der Geh- und Radweg die L 703, quert die Grundlseer Traun und verläuft entlang dieser weiter. Auf Höhe km 2,20 der Grundlseerstraße wird der Radweg über die Aschaustraße ca. 300 m gemeinsam mit dem MIV geführt. Danach wird der Radverkehr zurzeit auf einem getrennt geführtem Weg entlang der Grundlseer Traun geführt, bis bei km 3,85 die L 703 gequert wird. Im Anschluss wird auf dem Radweg R61 Ausseer Radweg rechtsseitig der Landesstraße weitergefahren. Ab km 4,45 bis zum Ende der Grundlseerstraße teilt sich der Radverkehr erneut die Fahrbahn mit dem MIV. Aufgrund der Mischverkehrsführung nutzt der Radverkehr den Wanderweg entlang des Grundlsees mit.

5.4.2 Ausarbeitungskonzept

Die HR 02 beginnt in Bad Aussee am Kurhausplatz und führt entlang der L 703 Grundlseerstraße nach Grundlsee. Dabei weicht die Route abschnittsweise auf Nebenstraßen oder bestehende Geh- und Radwege aus. Des Weiteren werden neue Geh- und Radwege, Mehrzweckstreifen sowie Begegnungszonen eingesetzt.

5.4.3 Maßnahmen der Trassierung

Die Hauptradroute 02 startet auf der L703 bei Einmündung der Lederergasse auf die L703 und führt Richtung Grundlsee. Der erste Abschnitt soll als Geh- und Radweg entlang der L703 ausgeführt sein, wobei die Breiten auf dem gesamten Abschnitt geprüft werden müssen, und der bestehende Querschnitt adaptiert werden muss. Die Fahrbahnbreite soll verschmälert werden, um einen Geh- und Radweg zu ermöglichen. Auf Höhe der Busbucht ca. bei km 1,2 wird die L703 gequert und die Hauptradroute verläuft für ca. 2,5 km entlang des bestehenden Geh- und Radweges. Danach führt die Radroute entlang der L703 auf den R61 – Ausseer Radweg, wobei eine Verbesserung der Beschilderung und Markierung empfohlen wird. Auf der L703 etwa auf Höhe km 4,4 bis km 4,65 wird die Einführung einer Begegnungszone empfohlen, da hier die Platzverhältnisse sehr eng sind und durch Einführung einer Begegnungszone von einer Verkehrsberuhigung auszugehen ist und somit auch mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Radfahrer zu rechnen ist. Danach verläuft die Radroute auf einem separat geführten Radweg bis ca. km 4,95. Hier soll bis zur Abzweigung Schramlweg erneut die Einführung einer Begegnungszone zum Einsatz kommen. Die Einführung von Begegnungszonen wird im Radverkehrskonzept und im Mobilitätskonzept Steirisches

Salzkammergut als gesamtverkehrlicher Lösungsansatz empfohlen. Die Kosten für Radhaupttradrouten 02 bis zum Schramlweg belaufen sich auf ca. 1,36 Mio. EUR netto. Die Kosten der Radabstellanlagen sind nicht inkludiert.

Nach dem Zentrum von Grundlsee ist aufgrund der engen Platzverhältnisse keine Abschätzung des benötigten Aufwands zur Führung des Geh- und Radwegs entlang der Grundlseeerstraße möglich und bedarf einer genaueren Untersuchung und Vermessung. Langfristig ist die Führung der Haupttradrouten entlang der L703 bis nach Gößl zu empfehlen und wird in diesem Radverkehrskonzept als Zukunftsprojekt festgehalten, da weitere Untersuchungen notwendig sind, um genauere Aussagen treffen zu können. Eine fundierte Kostenschätzung ist ohne vertiefte Untersuchung mit Vermessung nicht möglich. Es ist davon auszugehen, dass auf Abschnitten Grundablösen sowie eventuell eine Verlegung der Landesstraße oder der Bau von Stützmauern oder Balkonbauten notwendig sein werden. Demnach übersteigt die Erarbeitung dieser Maßnahmen die Projektstufe. Kosten für Radwege reichen je nach Aufwand von 300 €/m bis zu 2000 €/m. Allerdings werden für eine äußerst vereinfachten Kostenschätzung Referenzprojekte herangezogen deren Kosten pro Laufmeter zwischen 300 €/m und 2000 €/m. Es wird deshalb in weiterer Folge aufgrund der zu erwarteten erschwerten Verhältnisse mit 1800 €/m netto gerechnet. Daher kann lediglich folgende, deutlich vereinfachte Schätzung gegeben werden, die sehr grob ist und in weiteren Planungsschritten zu detaillieren ist.

$$\left(5700m * 1800 \frac{\text{€}}{m} \right) = 10\,300\,000 \text{ €}$$

Länge Netto-
kosten/m

Abbildung 30: Grobe Kostenschätzung netto Zukunftsprojekt Grundlsee

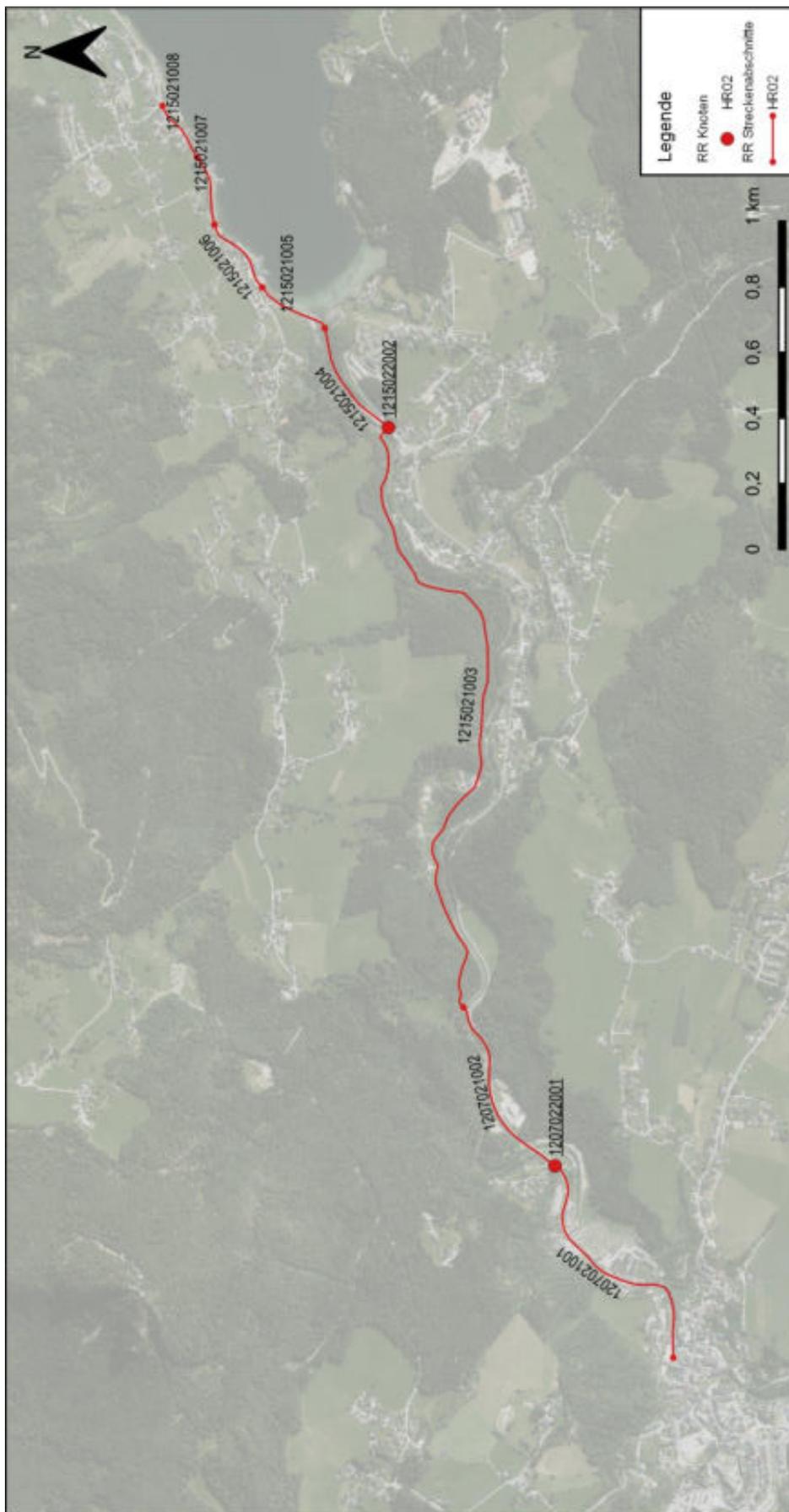


Abbildung 31: Hauptradroute 02

5.5 Hauptradroute 03

5.5.1 Charakterisierung des IST-Zustandes

Der MIV und der Radverkehr werden gemeinsam vom Kurhausplatz über die L702 Altausseeerstraße Richtung Süden geführt. Bei km 0,6 der Altausseeerstraße wird der Radverkehr auf die Gemeindestraße Hugo-Cordignano-Promenade abgeleitet. Bei km 0,1 der L702 mündet der Radverkehr wieder auf diese Hauptverkehrsader L702. Der Radverkehr teilt sich erneut mit dem MIV die Fahrfläche über die Beckbrücke bis zur Kreuzung mit der L701. Ab der Kreuzung L702/L701 folgt die Route der L701 Koppentalstraße Richtung Bahnhof Bad Aussee im Mischverkehr. Dabei passiert sie öffentliche Einrichtungen wie die HLW Bad Aussee, BORG Bad Aussee oder das Sportstadion Ausseerland Arena.

5.5.2 Ausarbeitungskonzept

Aufgrund des dicht bebauten Gebiets wird für die HR 03 hauptsächlich das Trassierungsmittel Mehrzweckstreifen eingesetzt. Die Führung über die Hugo-Cordignano-Promenade wird wie im Bestand beibehalten. Der daran anschließende Abschnitt bis zum Bahnhof Bad Aussee sieht die Nutzung eines Mehrzweckstreifen vor. Die HR 03 startet am Kurhausplatz und endet beim Bahnhof Bad Aussee.

5.5.3 Maßnahmen der Trassierung

Der Radverkehr wird bei Hauptradroute 3 auf Mehrzweckstreifen und Geh- und Radwegen geführt. Hauptradroute 3 startet am Kurhausplatz und verläuft bis zur Hugo-Cordignano-Promenade mit einem Mehrzweckstreifen geführt. Hier zweigt sie wie im Bestand auf die Hugo-Cordignano-Promenade ab und kann ohne zusätzliche Trassierungsmaßnahmen bis zur Einmündung in die Bahnhofsstraße geführt werden. Hier wird beim Knotenpunkt der Hauptradroute mit der L703 empfohlen Verkehrsschilder anzubringen, um den MIV als auch den Radverkehr auf die Kreuzung hinzuweisen. Der weitere Verlauf der Route führt über die Bahnhofstraße bis zum Bahnhof Bad Aussee, wobei der Geh- und Radweg als Trassierungsmaßnahme genutzt wird. Bei Knotenpunkten sind unter anderem Beschilderungen und Markierungen anzubringen.

Die Routenlänge beträgt ca. 1,6 km und die Kosten für den Ausbau des Radwegenetzes belaufen sich auf 0,5 Mio. EUR netto. Die Kosten der Radabstellanlagen sind nicht inkludiert.

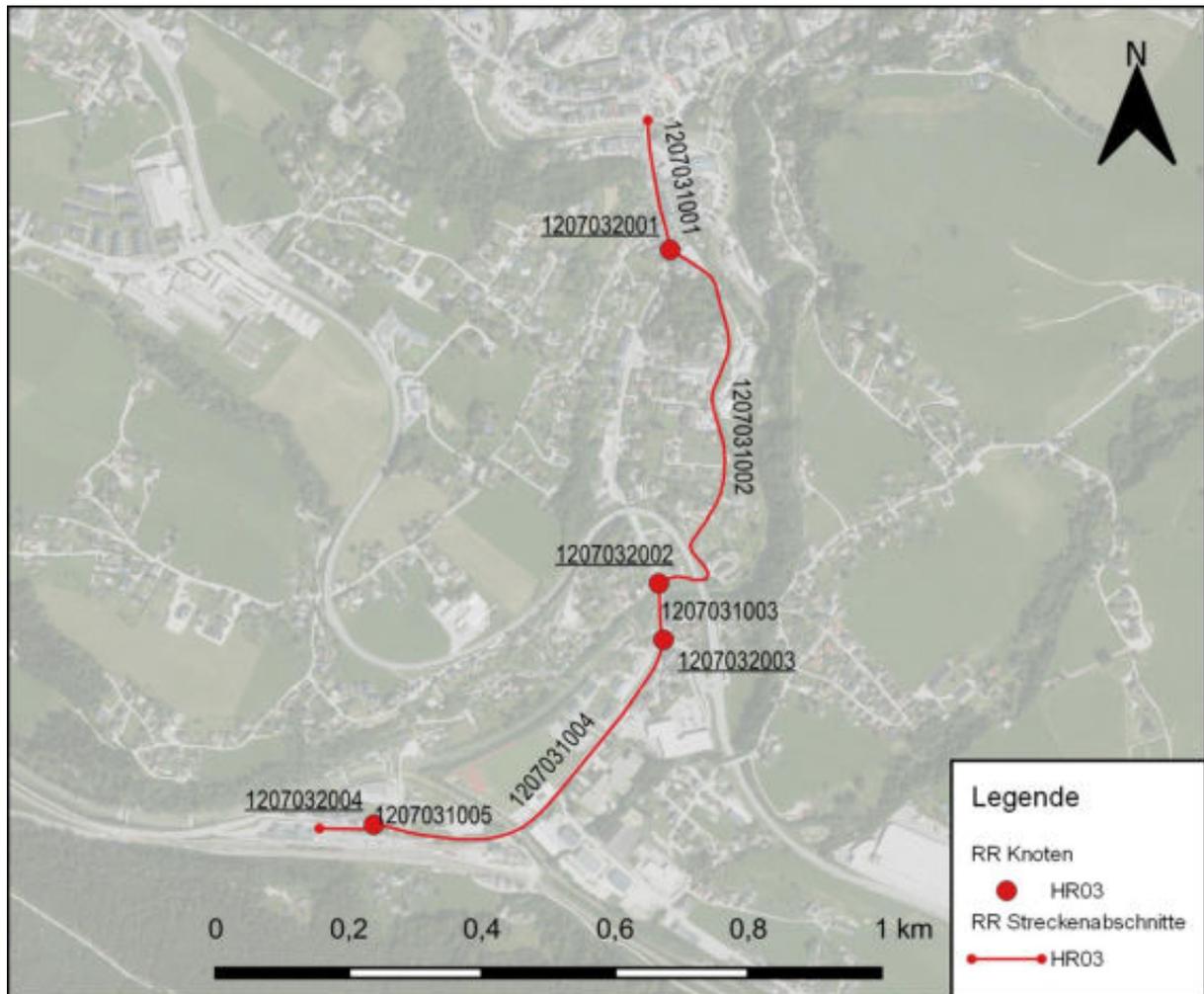


Abbildung 32: Haupttradroutenroute 03

5.6 Haupttradroute 04 – Zentrum Bad Aussee Zukunftsprojekt

In Bad Aussee Zentrum gilt es aufgrund der engen Platzverhältnisse und der verschiedenen möglichen Wegführungen eine geeignete verkehrliche Lösung zu finden, die nicht nur den Radverkehr berücksichtigt, sondern auch das Zusammenspiel der übrigen Verkehrsmittel. Wie bereits in Kapitel 4 in der Variantenstudie aufgezeigt, sind für das Zentrum Bad Aussee mehrere Varianten anzudenken. Für das Zentrum soll eine vertiefende Untersuchung erfolgen, wobei die einzelnen Varianten gegenübergestellt werden sollen, und die Kosten für die einzelnen Varianten bzw. Abschnitte besser abgeschätzt werden sollen um eine geeignete Lösung zu finden. Die Einleitung einer vertiefenden Untersuchung wird empfohlen.

Eine fundierte Kostenschätzung und Variantenempfehlung ist ohne vertiefende Untersuchung nicht möglich. Beispielsweise muss bei Wegführung über den Neupersteg geprüft werden, ob ein Ausbau ausreichend ist, oder ob aufgrund von beispielsweise statischen Problemen ein Neubau erforderlich ist.

Für das Zentrum Bad Aussee wurde eine sehr vereinfachte Grobkostenschätzung durchgeführt. In dieser Grobkostenschätzung wird die in Abbildung 34 eingezeichnete blau strichlierte Wegführung berücksichtigt. Diese verläuft über den Stefanienkai vom Kurhausplatz zur Kreuzung Ischler Straße/Altausseeerstraße. Des Weiteren zweigt sie von Haupttradroute 1 auf den PV-Weg ab über die Gartengasse und den Neupersteg bis zur L731. Folgende Grobkostenschätzung ist eine einfache Abschätzung für das Zentrum Bad Aussee und kann nicht für weitere Budgetabschätzungen herangezogen werden, da die Kosten von der gewählten Routenführung und den Adaptierungsmaßnahmen des Neuperstegs abhängen.

$$\left(115 * 300 \frac{\text{€}}{\text{m}} + 16 * 3000 \frac{\text{€}}{\text{m}} + 18 * 250 \frac{\text{€}}{\text{Stk}} + 14 * 40 \frac{\text{€}}{\text{Stk}} \right) * 1,2 = 105\,000\text{€}$$

Schotterparkplatz
Neupersteg
Beschilderungen
Radsymbole
unvorhergesehene Kosten

Abbildung 33: Grobe Kostenschätzung netto HR04



Abbildung 34: Hauptradroute 04

5.7 Hauptradroute 05 – Kainisch bis Tauplitz

5.7.1 Charakterisierung des IST-Zustandes

Der MIV und der Radverkehr werden gemeinsam von Kainisch entlang der Alten Bundesstraße und der Kumitzstraße nach Obersdorf geführt. Alternativ kann der Landesradweg genutzt werden. Des Weiteren werden Nebenstraßen und ein Fußweg genutzt, um das Ortsgebiet Obersdorf zu umfahren. Derzeit werden in weiterer Folge Nebenstraßen im Mischverkehr und ein bestehender Radweg genutzt, um nach bzw. auch durch Bad Mitterndorf mit dem Rad zu fahren. Von Bad Mitterndorf nach Tauplitz führt ein Landesradweg.

5.7.2 Ausarbeitungskonzept

Aufgrund der hauptsächlichen Führung entlang von Nebenstraßen werden vorrangig Markierungs- und Beschilderungsarbeiten notwendig. Zusätzlich dazu sind auf einem Abschnitt Asphaltierungen vorgesehen, sowie eine Begegnungszone. Auf der Achse Kainisch – Bad Mitterndorf wird sowohl eine Hauptradroute 05 geplant als auch zwei Nebenradrouten, um die Ortsgebiete besser zu erschließen.

5.7.3 Maßnahmen der Trassierung

Hauptradroute 05 startet in Kainisch und verläuft durch das Ortsgebiet weiter auf der Alten Bundesstraße Richtung Obersdorf. Um die Steigungsstrecke durch Obersdorf zu meiden, verläuft die Hauptradroute 05 südlich von Obersdorf, wobei abschnittsweise neben Markierungen und Beschilderungen auch Asphaltierungen notwendig sind. Der Anschluss an Obersdorf erfolgt im östlichen Teil des Ortsgebietes, für diesen Abschnitt gibt es bereits ein Projekt der Gemeinde Bad Mitterndorf und des Landes Steiermark. Dieses wurde während der Erstellung dieses Radverkehrskonzeptes bereits umgesetzt. In weiterer Folge verläuft die

Haupttradrouten im Mischverkehr und auf einem bestehenden Geh- und Radweg nach Bad Mitterndorf, wobei auch auf diesen Abschnitten zusätzliche Markierungen vorzusehen sind. Durch Bad Mitterndorf führt die Route hauptsächlich im Mischverkehr, im Ortszentrum ist auf einer Länge von etwa 500m eine Begegnungszone geplant. Durch Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer soll die Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Die Einführung von Begegnungszonen wird im Radverkehrskonzept und im Mobilitätskonzept Steirisches Salzkammergut als gesamtverkehrlicher Lösungsansatz empfohlen. Der weitere Verlauf erstreckt sich im Mischverkehr vorbei an dem Bahnhof und weiter auf Nebenstraße bis nach Tauplitz im Mischverkehr, wobei hauptsächlich Markierungen und Beschilderungen anzubringen sind.

Die Routenlänge beträgt ca. 18,26 km und die Kosten für den Ausbau des Radwegenetzes belaufen sich auf 0,41 Mio. EUR netto. Die Kosten der Radabstellanlagen sind nicht inkludiert.

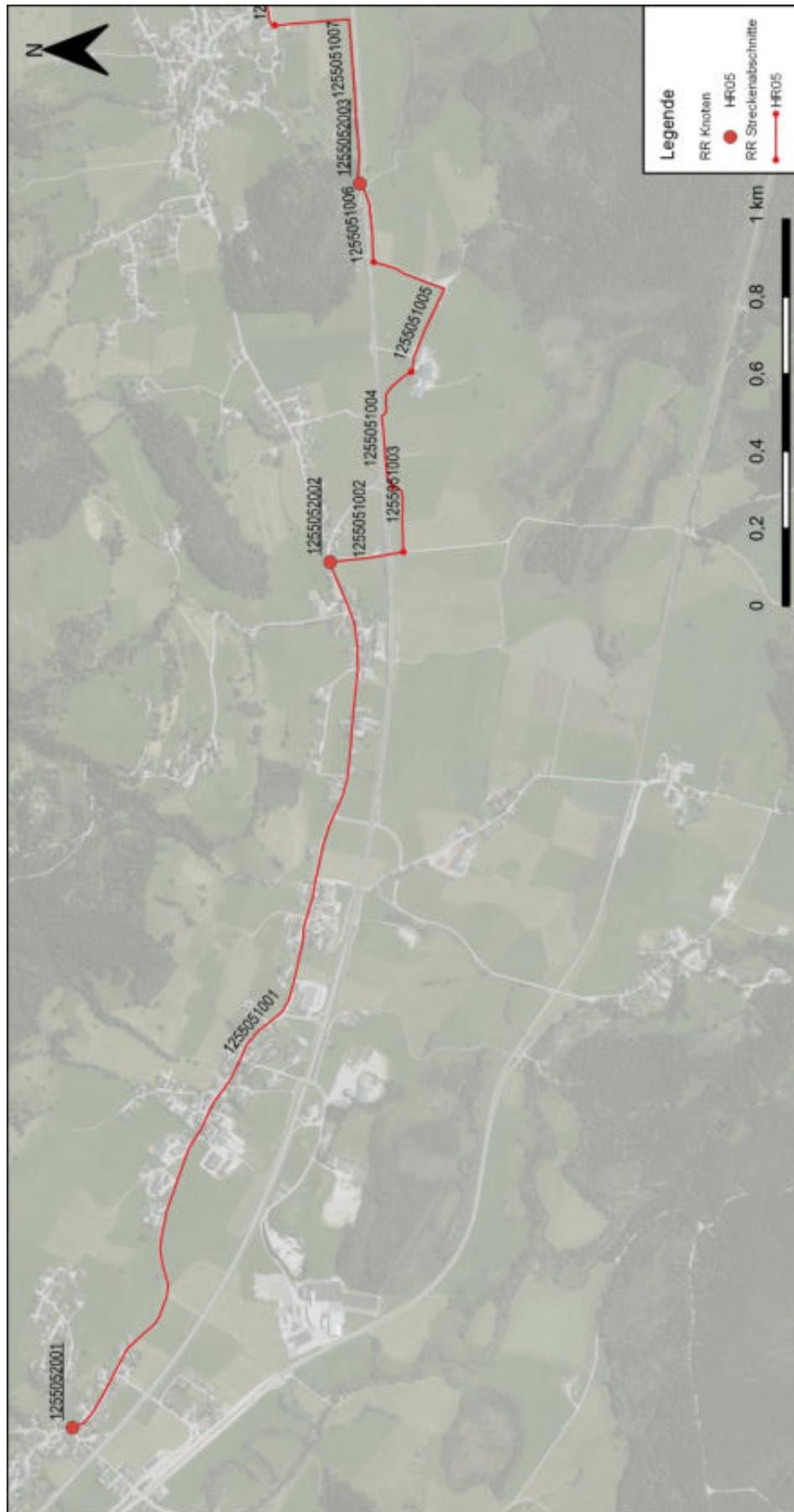


Abbildung 35: Hauptradroute 05 Teil 1

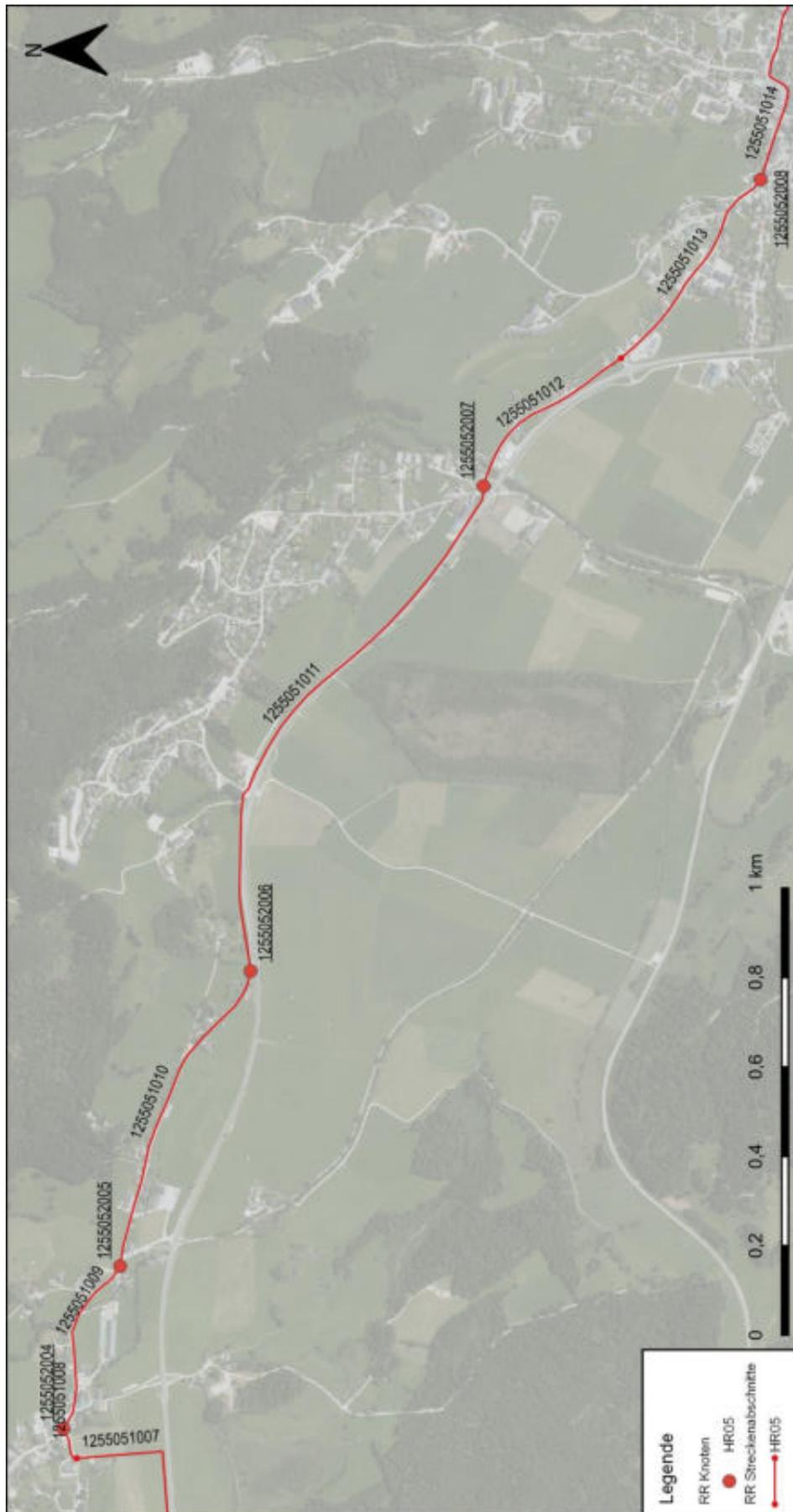


Abbildung 36: Hauptradroute 05 Teil 2

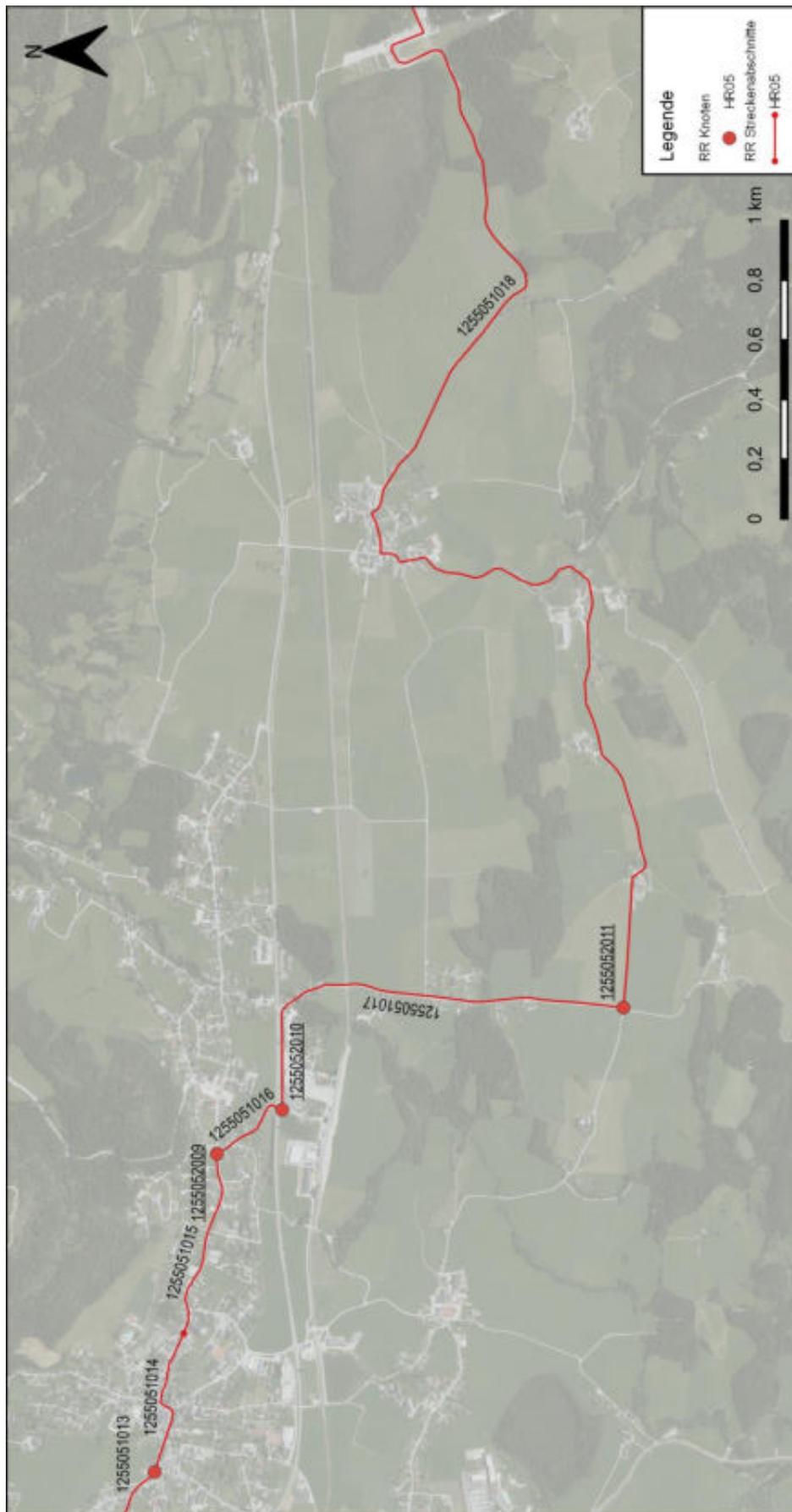


Abbildung 37: Hauptradroute 05 Teil 3

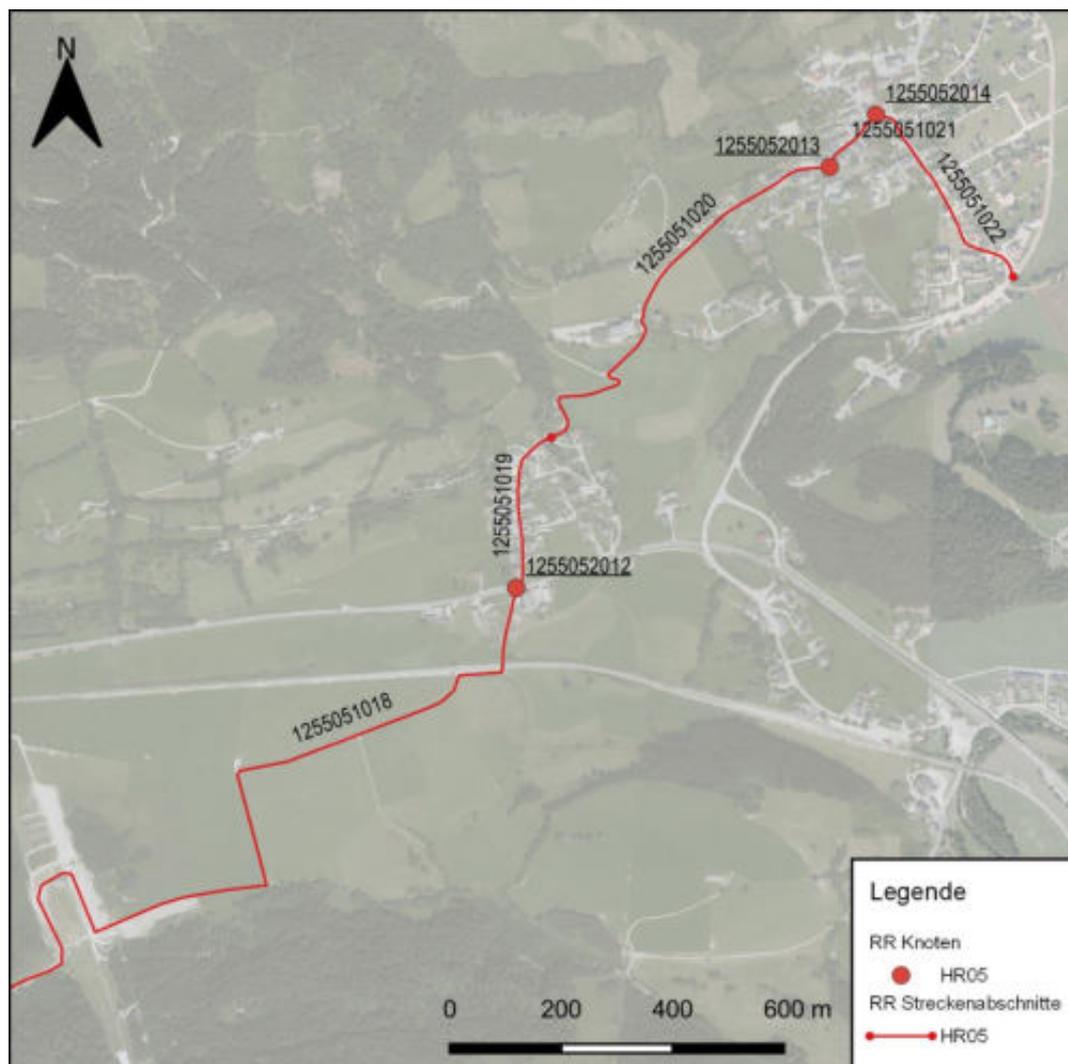


Abbildung 38: Hauptradroute 05 Teil 4

5.8 Hauptradroute 06 – Altaussee bis Grundlsee

5.8.1 Charakterisierung des IST-Zustandes

Von Altaussee nach Bad Aussee führt derzeit der Landesradweg R61 im Mischverkehr. Dieser Teilabschnitt des Landesradweges stellt die Verbindung zwischen Altaussee und Grundlsee dar. Die Fahrbahnoberfläche ist abschnittsweise in schlechtem Zustand.

5.8.2 Ausarbeitungskonzept

Aufgrund der hauptsächlichen Führung entlang von Nebenstraßen werden Markierungs- und Beschilderungsarbeiten notwendig.

5.8.3 Maßnahmen der Trassierung

Haupttradroutenroute 06 knüpft an Haupttradroutenroute 01 auf der L702 ca. bei km 4,79 an. Hier soll wie in Kapitel 5.3.3 Maßnahmen der Trassierung Haupttradroutenroute 01 der gesamte Knoten neu geplant werden. Anschließend an diesen Knotenpunkt bzw. den ersten Streckenabschnitt, der diesen Knotenpunkt beinhaltet verläuft Haupttradroutenroute 06 am Landesradweg auf der Mösernstraße und der Sigmund-Freud-Straße auf die Obertressenstraße. Am Kreuzungspunkt Sigmund-Freud-Straße/Obertressenstraße ist auf eine adäquate Beschilderung und Markierung zu achten, um verstärkt auf den Radverkehr aufmerksam zu machen. Die Radroute führt weiter auf der Obertressenstraße und der Hennermannwaldstraße und dem Mosernweg bis zur L703 Grundlseerstraße. Bei der Kreuzung Mosernweg und dem Verbindungsweg zur L703 ist erneut auf eine präzise Beschilderung und Markierung zu achten, um diese Kreuzung verkehrssicherer zu gestalten.

Haupttradroutenroute 06 weist eine Länge von rund 6,38 km auf und die Kosten für den Ausbau der Haupttradroutenroute belaufen sich auf 0,02 Mio. EUR netto. Die Kosten der Radabstellanlagen sind nicht inkludiert.



Abbildung 39: Ausschnitt Start Haupttradroutenroute 06 Bestand⁷

⁷ Quelle:
<https://www.google.at/maps/@47.6330021,13.7638007,3a,75y,111.16h,67.17t/data=!3m6!1e1!3m4!1sEKmdDYFhX6aV0qIBr6kF-gl2e0!7i16384!8i8192>

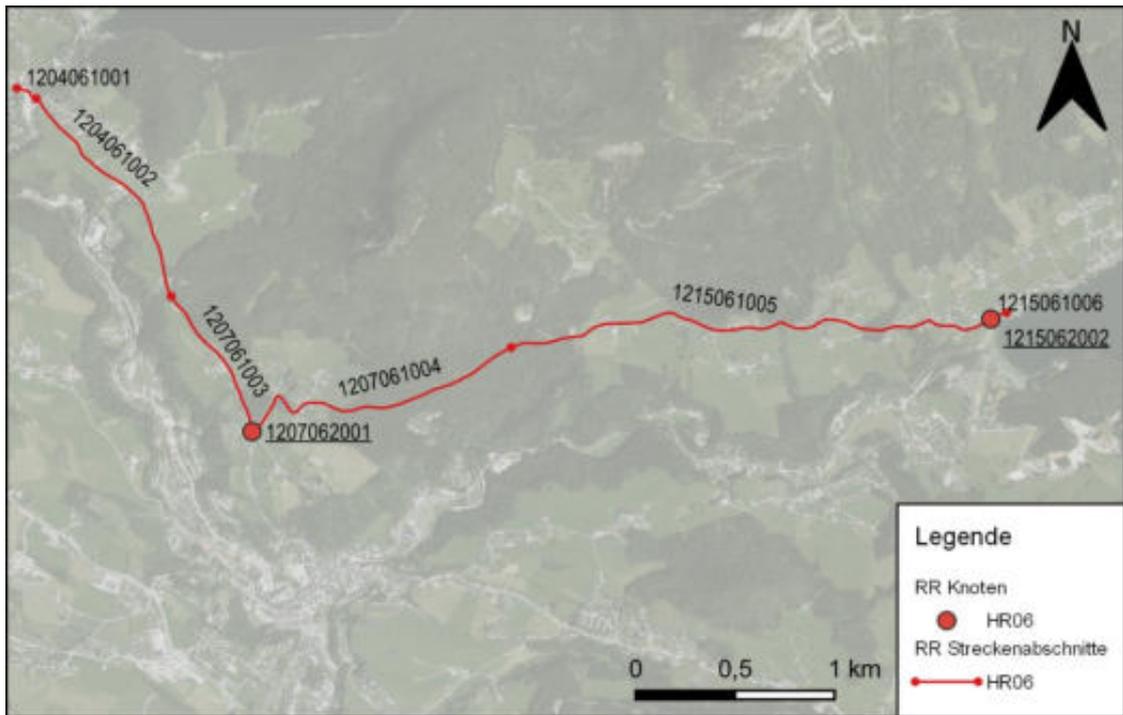


Abbildung 40: Hauptradroute 06

5.9.2 Nebenradroute 13

Auch die Nebenradroute 13 hat die Erschließungsfunktion eines Ortsgebietes, nämlich Obersdorf. Aufgrund der Steigungsverhältnisse in Oberdorf, führt die Hauptradroute 05 nicht durch Obersdorf. Um dennoch das Ortgebiet an das Radroutennetz anzubinden, wird Nebenradroute 13 durch das Ortsgebiet Obersdorf geführt und bindet von beiden Seiten an die Hauptradroute 05 an. Die Verkehrsführung verläuft im Mischverkehr mit Beschilderung und Markierung von Piktogrammen.

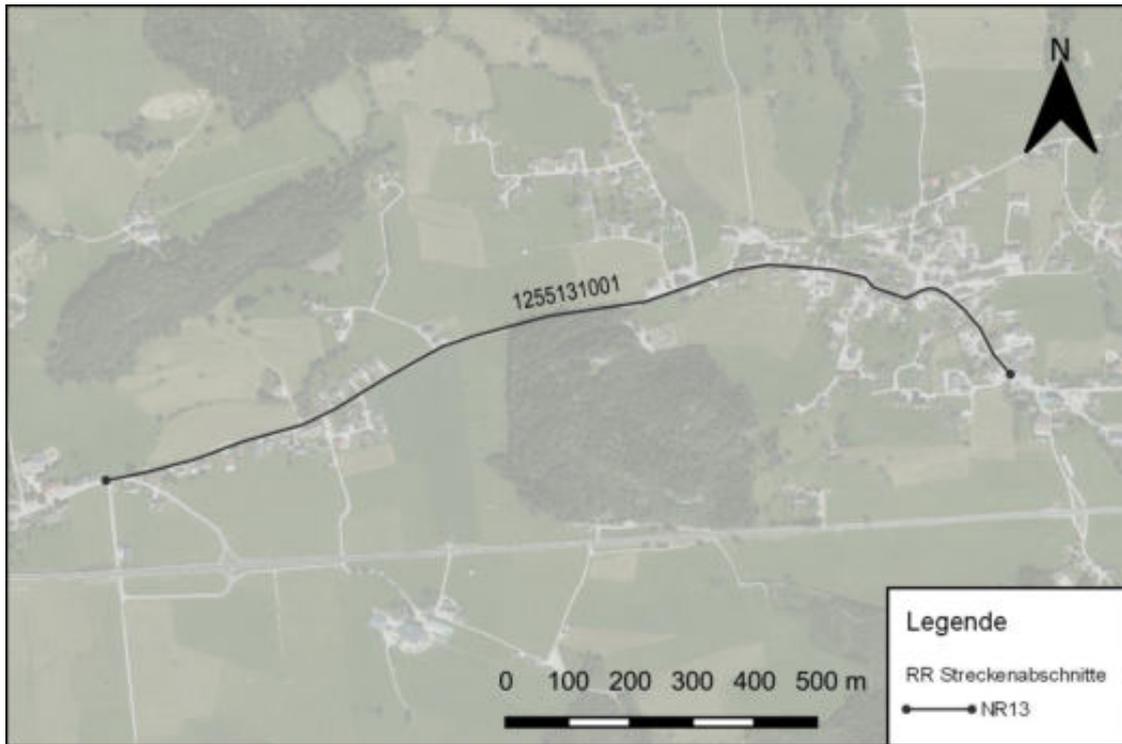


Abbildung 42: Nebenradroute 13

5.9.3 Nebenradroute 14

Diese Nebenradroute führt von Hauptradroute 05 zum Bahnhof Tauplitz. Sie verläuft am Landesradweg R19, es sind außer Beschilderung beim Knotenpunkt keine Trassierungsmaßnahmen vorgesehen.

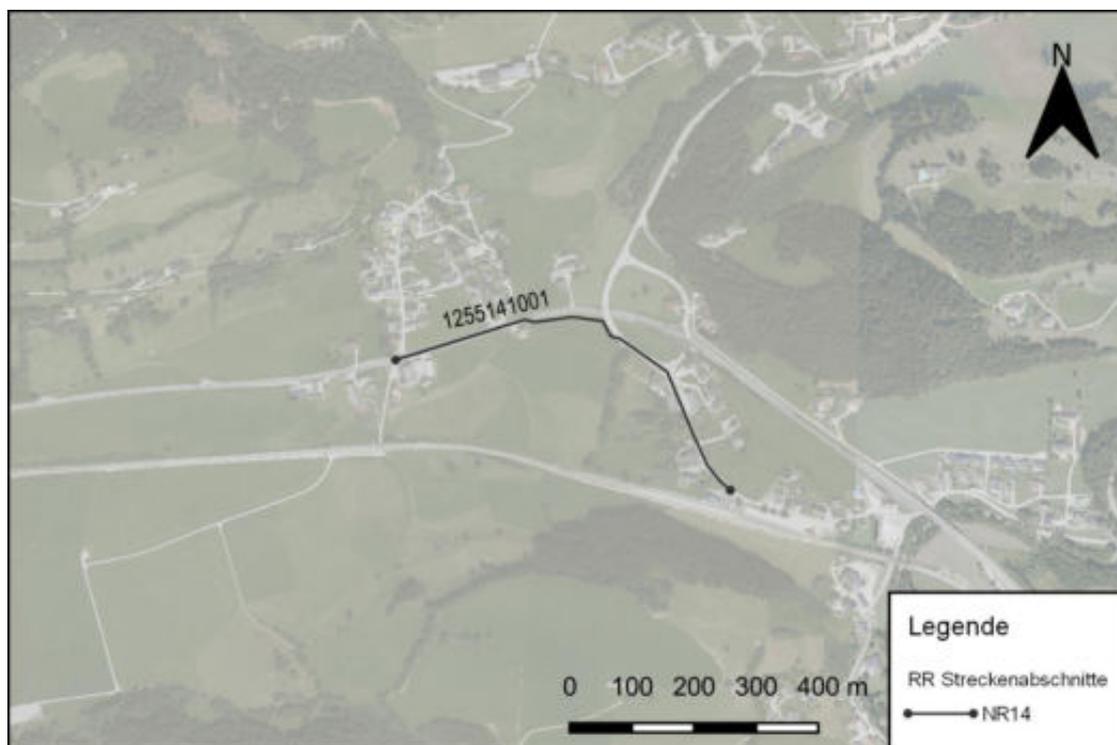


Abbildung 43: Nebenradroute 14

5.9.4 Nebenradroute 15

Nebenradroute 15 zweigt auf Höhe der Ausseerland Arena von der Hauptradrouten in die Sießreithstraße ab bis zur B145. Danach führt die Nebenradroute ein kurzes Stück entlang der B145, wobei dieses als separat geführter Radweg auszuführen ist, bis zur Einfahrt auf den Parkplatz des Saint Gobain Rigips Austria. Entlang der Nebenradroute 15 ist eine Beschilderung anzubringen und Markierungen zur Kennzeichnung vorzusehen.

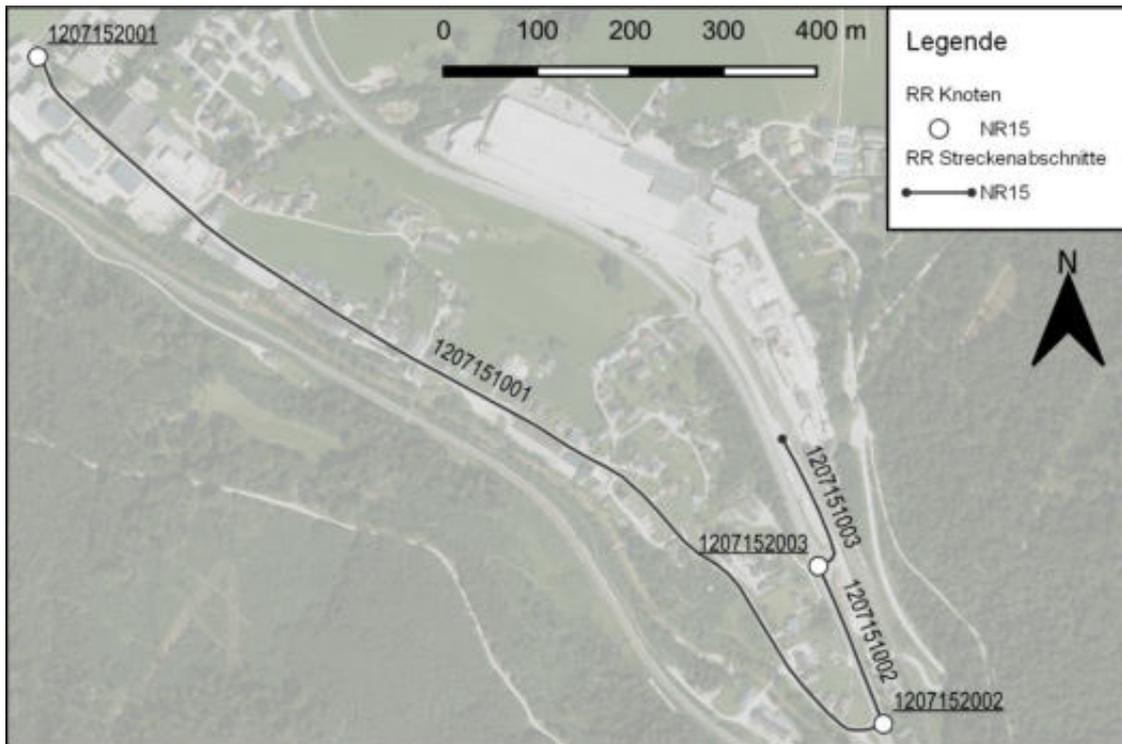


Abbildung 44: Nebenradroute 15

5.9.5 Nebenradroute 16

Nebenradroute 16 bindet unter anderem das LKH Bad Aussee und das Narzissenbad an das Radroutennetz an. Dabei zweigt die Nebenradroute von Hauptradrouten 01 in die Marktleite ab und führt über Nebenstraßen im Mischverkehr bis zur B145. Diese Nebenradroute weist Streckenabschnitte mit stärkeren Steigungen auf, daher ist sie eher für E-Bikes zu empfehlen. Die Route verläuft entlang der B145 auf einem bestehenden Geh- und Radweg und quert die B145 auf Höhe des Supermarktes Billa, um weiter auf der Sommerbergstraße und Nebenstraßen zum Narzissenbad zu führen. Es sind auf der gesamten Route Beschilderungen und Markierungen vorgesehen. Um eine sicherere Querung der B145 zu ermöglichen ist der Bau eines Geh- und Radweges zu empfehlen, sowie auf eine angemessene Beschilderung und Markierung zu achten.

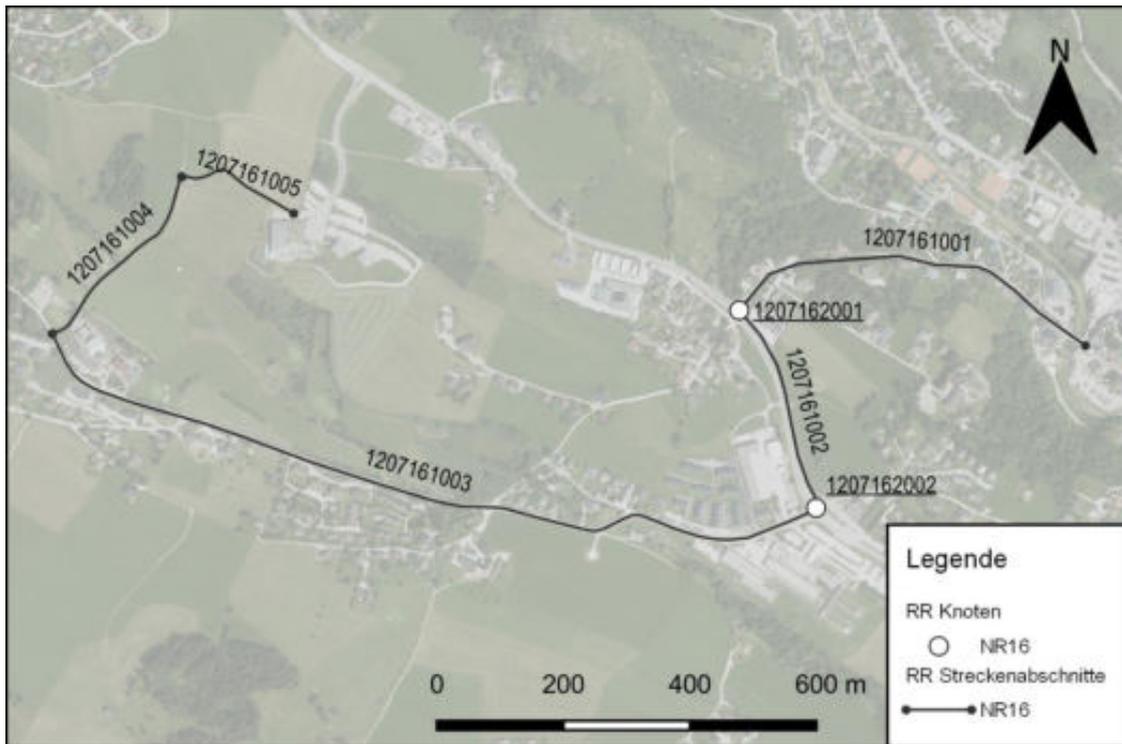


Abbildung 45: Nebenradroute 16

5.9.6 Nebenradroute 17

Nebenradroute 17 soll die Siedlungsgebiete entlang der L731 Radlingstraße erschließen. Da diese Route keine Hauptverbindung darstellt, ist sie prioritär nach hinten gereiht und wird daher als Zukunftsprojekt gesehen. Auf dieser Nebenradroute wird empfohlen Piktogramme zu markieren, um auf den Radverkehr aufmerksam zu machen. Einer groben Schätzung nach werden mit rund 1 200€ netto zu rechnen sein.

$$\left(24 * 40 \frac{\text{€}}{\text{Stk}} \right) * 1,2 = 1\,200\text{€}$$

Nettokosten (underlined) unvorhergesehene Kosten
 Radsymbole

Abbildung 46: Grobe Kostenschätzung netto Nebenradroute 17

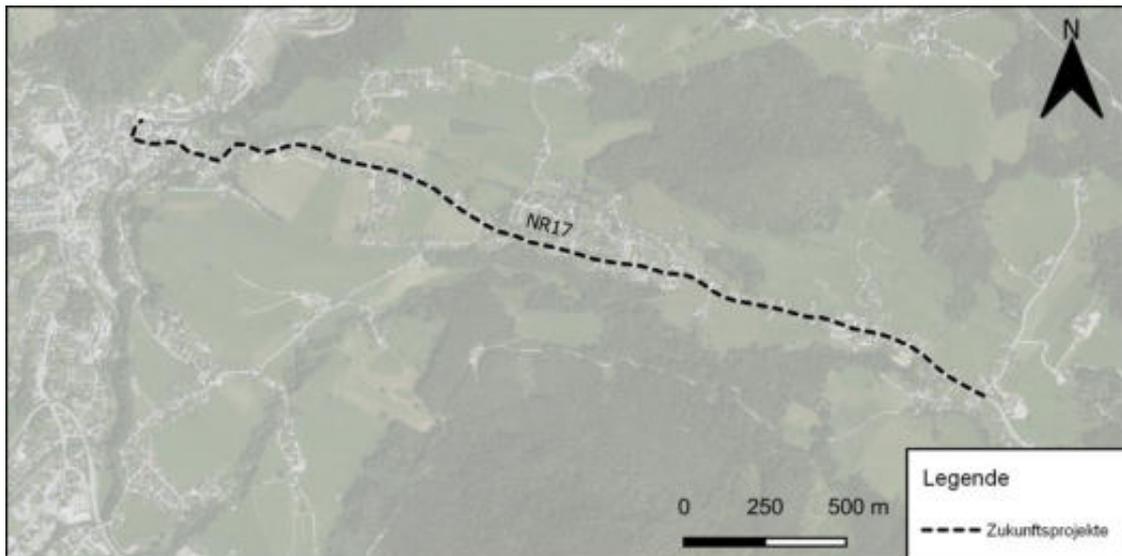


Abbildung 47: Nebenradroute 17 (Zukunftsprojekt)

5.10 Radabstellanlagen

Um die Attraktivität des Verkehrsmittels Rad weiter zu erhöhen ist auch der Ausbau von Radabstellanlagen ein wesentlicher Aspekt. Dafür wurden Punkte von öffentlichem Interesse ermittelt, an jenen ein Neu- bzw. Ausbau der Radabstellanlagen empfohlen wird. Dabei wurde der besondere Stellenwert des Tourismus für die Region als auch die Bedürfnisse der Bevölkerung im Alltag berücksichtigt. Wichtige Standorte sind beispielsweise Bahnhöfe, Bildungseinrichtungen oder Freizeiteinrichtungen.

Bei Planung von Radabstellanlagen gilt es unter anderem folgende Mindestanforderungen zu berücksichtigen:

- Standsicherheit: Die Radabstellanlagen sollten auf befestigtem Untergrund platziert sein. Es soll eine Rahmenhalterung und Absperrmöglichkeit gegeben sein (keine Felgenhalterung/Felgenkiller)
- Diebstahlschutz
- Witterungsschutz (Dieser ist insbesondere bei Langzeitabstellplätzen wie an ÖV-Haltestellen, an Schulen etc. wichtig)
- Positionierung: Die Radabstellanlagen sollten möglichst fahrend ohne Absteigen erreichbar sein und sich in unmittelbarer Zielnähe befinden.
- Für den Radtourismus und Freizeitbereich sind zusätzliche Angebote üblich wie Service- und Reparaturstationen oder Automaten für Ersatzschläuche

Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen an die Radabstellanlage je Standort abhängig von dem geschätzten Aufkommen an Radverkehr und Abstelldauer wurden vier verschiedene Kategorien von Radabstellanlagen definiert und kalkuliert.

Anzumerken ist jedoch, dass auch bei der Errichtung von Radabstellanlagen eine Schwankungsbreite bei den Kosten gegeben ist. Aus unterschiedlichen Grundlagen zeigt sich, dass beispielsweise die Kosten für die Erstellung von Überdachungen bis zu 1000€/Stellplatz reichen. Bei geplanter Umsetzung sind die geschätzten Grobkosten zu prüfen.

Kategorie	Stellplätze	Überdachung	Beleuchtung	Rad-Servicebox	Elektro-Ladestation	Kostenschätzung netto
A	10 Stk.	Nein	Nein	Nein	Nein	€ 1 450
B	10 Stk.	Ja	Ja	Nein	Nein	€ 3 300
C	20 Stk.	Ja	Ja	1 Stk.	2 Stk.	€ 9 000
D	40 Stk.	Ja	Ja	1 Stk.	Nein	€ 18 300
E	40 Stk.	Ja	Ja	1 Stk.	5 Stk.	€ 23 950

Tabelle 16: Radabstellanlagen

Die Radabstellanlagen wurden nach dem in Kapitel 5.2 dargestellten ID-Nummern System zugewiesen. Die Ausbaumaßnahmen sind in Tabelle 17 und die räumliche Verteilung der Radabstellanlagen ist in der Abbildung 48 ersichtlich.

ID	Bezeichnung Radabstellanlagen	empfohlen/geplant	geplante Umsetzung [Jahr]
1207043001	Bad Aussee Zentrum 1	Kategorie C - Mittel	Zukunftsprojekt
1207043002	Bad Aussee Zentrum 2	Kategorie C - Mittel	Zukunftsprojekt
1207013001	Bad Aussee Mittelschule	Kategorie D - Groß ohne E-Ladestationen	Zukunftsprojekt
1204013002	Altaussee Parkplatz Puchen	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	Zukunftsprojekt
1204013003	Altaussee Schifffahrt	Kategorie C - Mittel	Zukunftsprojekt
1204013004	Altaussee Zentrum	Kategorie C - Mittel	Zukunftsprojekt
1207023001	Bad Aussee Friedhof	Kategorie A - Klein, ohne Überdachung	3
1215023002	Grundlsee Schifffahrt Seehotel	Kategorie B - Klein, mit Überdachung, Asphaltierung	3
1215023003	Grundlsee Schifffahrt Musikpavillon	Kategorie B - Klein, mit Überdachung, Asphaltierung	3
1215023004	Grundlsee Parkplatz Murbodenhüttl	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	Zukunftsprojekt
1215023005	Grundlsee Schifffahrt Gößl	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	Zukunftsprojekt
1207033001	Bad Aussee Mittelpunktbrücke	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	1
1207033002	Bad Aussee Bundeshandelsschule	Kategorie D - Groß ohne E-Ladestationen	1
1207033003	Bad Aussee Stadion	Kategorie C - Mittel	1
1207033004	Bad Aussee Bahnhof	Kategorie E - Groß mit E-Ladestationen	1
1255053001	Pichl Gemeindeamt	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	1
1255053002	Obersdorf Zentrum	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	1
1255053003	Bad Mitterndorf-Heilbrunn Bahnhof	Kategorie C - Mittel	2
1255053004	Bad Mitterndorf Zentrum	Kategorie C - Mittel	2
1255053005	Bad Mitterndorf Schulen	Kategorie D - Groß ohne E-Ladestationen	2
1255053006	Bad Mitterndorf Bahnhof	Kategorie C - Mittel	2
1255053007	Bad Mitterndorf Mautstation Alpenstr.	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	2
1255053008	Tauplitz Zentrum	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	3
1255053009	Tauplitz Talstation	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	3
1255123001	Kainisch Bahnhof	Kategorie B - Klein, mit Überdachung	1
1255143001	Tauplitz Bahnhof	Kategorie C - Mittel	3

Tabelle 17: Radabstellanlagen Maßnahmenliste

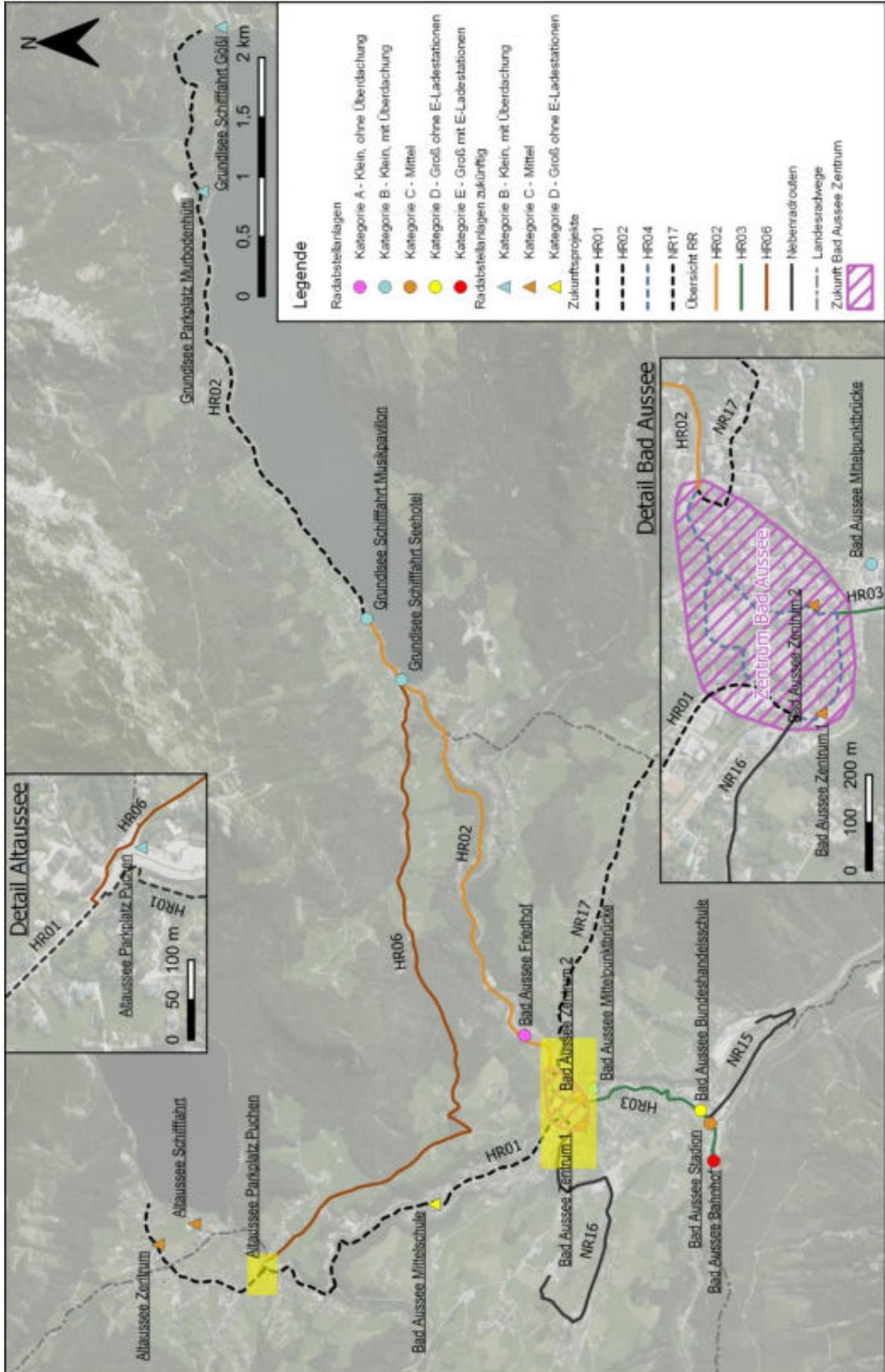


Abbildung 48: Radabstellanlagen im Ausseerland

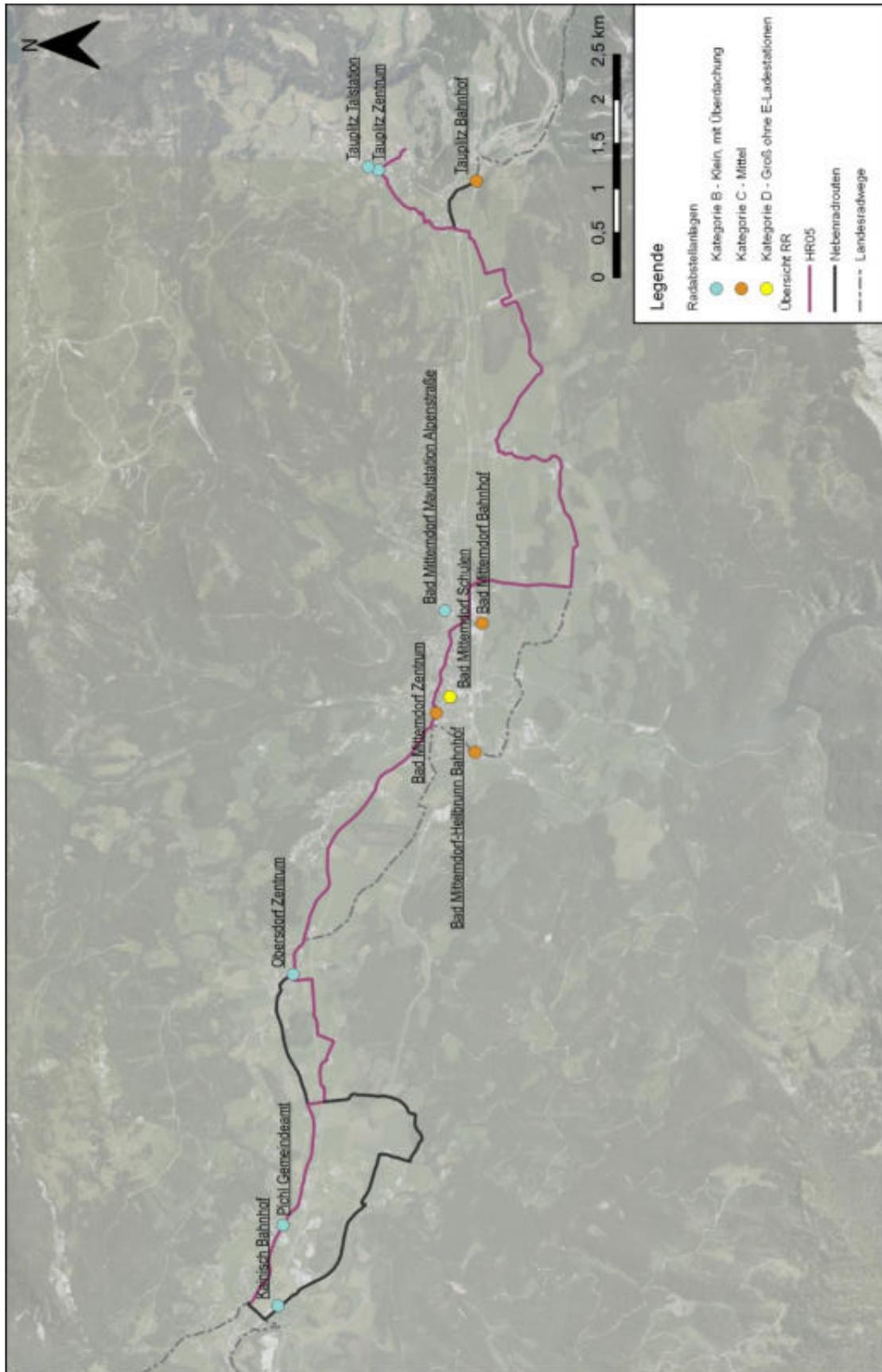


Abbildung 49: Radabstellanlagen Bad Mitterndorf

5.11 Maßnahmenkatalog

In den nachfolgenden Tabellen werden die Maßnahmen der einzelnen Routen aufgelistet. Dabei werden sowohl der IST-Zustand beschrieben als auch die empfohlenen Maßnahmen auf dem jeweiligen Streckenabschnitt bzw. am jeweiligen Knoten. Für Zukunftsprojekte sind keine Maßnahmenlisten vorgesehen.

Hauptradroute 02			
Gesamtlänge:		4,7 km	
Gesamtnettokosten:		1,35 Mio. €	
ID	Bezeichnung Strecke	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1207021001	L703 - Grundlseeerstraße	Mischverkehr bei Tempo 30 km/h und 40 m/h	Neubau Geh- und Radweg; Verschmälerung Fahrstreifenbreite L703
1207021002	Radweg Bestand	bestehender Geh- Radweg	Keine Maßnahmen geplant
1215021003	Radweg Bestand	bestehender Geh- Radweg	Keine Maßnahmen geplant
1215021004	L703 - Grundlseeerstraße (R61 Ausser Radweg Abschnitt 1)	Geh- Radweg	Beschilderung & Markierung
1215021005	L703 - Grundlseeerstraße (R61 Ausser Radweg Abschnitt 2)	Geh- Radweg	Beschilderung & Markierung
1215021006	L703 - Grundlseeerstraße (Grundlsee Zentrum 1)	Mischverkehr bei Tempo 50 km/h	Einführung einer Begegnungszone
1215021007	L703 - Grundlseeerstraße (Grundlsee Zentrum 2)	Mischverkehr bei Tempo 50 km/h	Geh- u. Radweg
1215021008	L703 - Grundlseeerstraße (Grundlsee Zentrum 3)	Mischverkehr bei Tempo 40 km/h	Begegnungszone
1215021009	Grundlsee Zentrum 3 bis Gößl	Mischverkehr, Fußwege	Zukunftsprojekt

Abbildung 50: Maßnahmenübersicht Strecken Hauptradroute 02

Hauptradroute 03			
Gesamtlänge:		1,6 km	
Gesamtnettokosten:		€ 490 000	
ID	Bezeichnung Strecke	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1207031001	L702 - Altausseerstraße (Bahnhofstraße)	Mischverkehr bei 30 km/h	Mehrzweckstreifen Markierung
1207031002	Hugo-Cordignano-Promenade	Mischverkehr bei 30 km/h	Keine Maßnahmen geplant
1207031003	L702 - Altausseerstraße (Bahnhofstraße - Brücke)	Mischverkehr bei 40 km/h	Geh- u. Radweg
1207031004	L701 - Koppentalstraße (Landmarktstraße)	Mischverkehr bei 40 km/h	Geh- u. Radweg
1207031005	Zufahrt Bahnhof	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)

Abbildung 51: Maßnahmenübersicht Strecken Hauptradroute 03

Hauptradroute 05			
Gesamtlänge:		18,3 km	
Gesamtnettokosten:		€ 370 000	
ID	Bezeichnung Strecke	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1255051001	Alte Bundesstraße	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051002	Zufahrt B145	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051003	Rampe zu B145	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051004	Begleitstraße B145 und Grossbauerweg	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051005	Feldweg	Schotterweg	Asphaltierung, Beschilderung
1255051006	Begleitstraße B145	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051007	neuer Weg Kumitzberg	Geh- und Radweg	Keine Maßnahmen geplant
1255051008	Pirkerstraße	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051009	Kumitzstraße	bestehender Landesradweg	Markierung (Piktogramme)
1255051010	Forsthausweg Obersdorf	Mischverkehr	Markierung (Piktogramme)
1255051011	Radweg Bestand	bestehender Geh- Radweg	Keine Maßnahmen geplant
1255051012	Rodschitzweg	Mischverkehr bei 50 km/h	Markierung (Piktogramme)
1255051013	L730 - Mitterndorferstraße	Mischverkehr bei 50 km/h	Markierung (Piktogramme)
1255051014	L730 - Mitterndorferstraße	Mischverkehr bei 30 km/h	Begegnungszone
1255051015	L730 - Mitterndorferstraße	Mischverkehr bei 50 km/h	Markierung (Piktogramme)
1255051016	Bahnhofstraße	Mischverkehr bei 50 km/h	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051017	Waasengasse und Hörmannweg	Mischverkehr bei 50 km/h	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051018	bestehender Landesradweg R19	Mischverkehr	Keine Maßnahmen geplant
1255051019	Steinfeldweg	Mischverkehr bei 30 km/h	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051020	Furtleitenweg Kulmhofweg	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1255051021	Pötschnerstraße	Mischverkehr bei 30 km/h	Markierung (Piktogramme)
1255051022	Kirchenstraße	Mischverkehr bei 30 km/h	Markierung (Piktogramme)

Abbildung 52: Maßnahmenübersicht Strecken Hauptradroute 05

Hauptradroute 06			
Gesamtlänge:		6,4 km	
Gesamtnettokosten:		€ 14 000	
ID	Bezeichnung Strecke	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1204061001	Verbindungsweg entlang L702	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung
1204061002	Mösernstraße	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1207061003	Mösernstraße und Sigmund-Freud- Straße	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1207061004	Obertressenstraße und Hennermannwaldstraße	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1215061005	Moserweg	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1215061006	Moserweg	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)

Abbildung 53: Maßnahmenübersicht Strecken Hauptradroute 06

An Nebenradroute 12 sind keine Maßnahmen vorgesehen.

Nebenradroute 13			
Gesamtlänge:		1,6 km	
Gesamtnettokosten:		€ 2 000	
ID	Bezeichnung Strecke	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1255131001	Alte Bundesstraße	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)

Abbildung 54: Maßnahmenübersicht Strecken Nebenradroute 13

Nebenradroute 14			
Gesamtlänge:		0,7 km	
Gesamtnettokosten:		-	
ID	Bezeichnung Strecke	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1255141001	bestehender Landesradweg R19	Mischverkehr	Keine Maßnahmen geplant

Abbildung 55: Maßnahmenübersicht Strecken Nebenradroute 14

Nebenradroute 15			
Gesamtlänge:		1,5 km	
Gesamtnettokosten:		€ 136 000	
ID	Bezeichnung Strecke	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1207151001	SieBreithstraße	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1207151002	B145 Salzkammergut Straße	Mischverkehr	Neubau Radweg
1207151003	Parkplatz Rigips Saint Gobain	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)

Abbildung 56: Maßnahmenübersicht Strecken Nebenradroute 15

Nebenradroute 16			
Gesamtlänge:		2,8 km	
Gesamtnettokosten:		€ 6 000	
ID	Bezeichnung Strecke	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1207161001	Marktleite	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1207161002	Geh- Radweg entlang B145	Geh- Radweg	Keine Maßnahmen geplant
1207161003	Sommerbergseestraße	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1207161004	Roseggerweg	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)
1207161005	nicht benannte Straße	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung (Piktogramme)

Abbildung 57: Maßnahmenübersicht Strecken Nebenradroute 16

Haupttradroute 02			
Gesamtnettokosten: € 8 000			
ID	Bezeichnung Knoten	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1207022001	L703 - Grundlseerstraße Querung auf Höhe Busbucht	keine Querungshilfe	Beschilderung & Markierung
1215022002	L703 - Grundlseerstraße (Querung Grundlseer Straße)	keine Querungshilfe	Beschilderung & Markierung

Abbildung 58: Maßnahmenübersicht Knoten Haupttradroute 02

Haupttradroute 03			
Gesamtnettokosten: € 16 000			
ID	Bezeichnung Knoten	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1207032001	L702 - Altausseerstraße (Bahnhofstraße/Hugo-Cordignano-Promenade 1)	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1207032002	L702 - Altausseerstraße (Bahnhofstraße/Hugo-Cordignano-Promenade 2)	Beschilderung	Beschilderung & Markierung
1207032003	L701 - Koppentalstraße (Bahnhofstraße/Landmarktstraße)	Querungshilfe für Fußgänger	Beschilderung & Markierung
1207032004	L701 - Koppentalstraße (Zufahrt Bahnhof)	Mischverkehr	Beschilderung & Markierung

Abbildung 59: Maßnahmenübersicht Knoten Haupttradroute 03

Haupttradroute 05			
Gesamtnettokosten: € 41 000			
ID	Bezeichnung Knoten	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1255052001	Kreuzung Lenzbauergasse / Alte Bundesstraße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1255052002	Kreuzung Zufahrt B 145 / Alte Bundesstraße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1255052003	Querung B145 - Salzkammergut Straße	keine Querungshilfe / keine Radinfrastruktur	Beschilderung & Markierung
1255052004	Kreuzung Kumitzstraße / Pirkerstraße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1255052005	Kreuzung Kumitzstraße / Forsthausweg Obersdorf	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1255052006	Kreuzung Forsthausweg Obersdorf / Begleitweg B145 - Salzkammergut Straße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1255052007	Kreuzung Rödschitzweg / Rohrbachstraße	keine Querungshilfe / keine Radinfrastruktur	Beschilderung & Markierung
1255052008	Kreuzung L730 - Mitterndorferstraße / L729 - Pass-Stein-Straße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1255052009	Kreuzung L730 - Mitterndorferstraße / Bahnhofstraße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1255052010	Kreuzung Bahnhofstraße / Waasengasse Kneitz-Bau Seebacher	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1255052011	Kreuzung Hörmannweg / Hoisbauerweg	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1255052012	Querung B145 - Salzkammergut Straße	keine Querungshilfe / keine Radinfrastruktur	Beschilderung & Markierung
1255052013	Kreuzung Furtleitenweg Kulmhofweg / Pötschnerstraße	keine Querungshilfe / keine Radinfrastruktur	Beschilderung & Markierung
1255052014	Kreuzung Pötschnerstraße / Kirchenstraße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung

Abbildung 60: Maßnahmenübersicht Knoten Haupttradroute 05

Hauptradroute 06			
Gesamtnettokosten: € 6 000			
ID	Bezeichnung Knoten	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1207062001	Sigmund-Freud-Straße/Obertressenstraße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1215062002	Mosernweg/Verbindungsweg zu L703	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung

Abbildung 61: Maßnahmenübersicht Knoten Hauptradroute 06

Nebenradroute 15			
Gesamtnettokosten: € 10 000			
ID	Bezeichnung Knoten	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1207152001	L701 - Koppentalstraße (Kreuzung Bahnhofstraße / Sießreithstraße)	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1207152002	Querung B145 - Salzkammergut Straße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1207152003	Kreuzung B145 - Salzkammergut Straße / Zufahrt Rigips	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung

Abbildung 62: Maßnahmenübersicht Knoten Nebenradroute 15

Nebenradroute 16			
Gesamtnettokosten: € 39 000			
ID	Bezeichnung Knoten	Maßnahme	
		Ist Zustand	empfohlen/geplant
1207162001	Kreuzung Marktleite / B145 Salzkammergut Straße	Mischverkehr, keine Markierung	Beschilderung & Markierung
1207162002	Querung B145 - Salzkammergut Straße	Mischverkehr, keine Markierung	Geh- u. Radweg & Beschilderung & Markierung

Abbildung 63: Maßnahmenübersicht Knoten Nebenradroute 16

6 Motivation und Kommunikation

Zur Förderung der Nutzung des Fahrrads für Alltagswege ist ein durchgängiges und attraktives Radroutennetz im Steirischen Salzkammergut die Grundlage. Neben netzseitigen Maßnahmen im Radroutennetz ist auch die Kommunikation und Motivation für potenzielle Nutzer*innen notwendig, um Personen zur Nutzung der Radrouten zu motivieren. Dabei können Informationsmaterial, Fahrradaktionen, bewusstseinsbildende Maßnahmen oder auch Motivationskampagnen und diverse Aktionen wie beispielsweise Fahrradservice-Tage oder Reparaturtage hilfreich sein.

Es wird empfohlen im Rahmen der Säule B als Region (Dachmarke) gemeinsam Maßnahmen zu entwickeln (Licht und Technik, Radservice, Sternfahrten, Radlerfrühstück etc.), Synergien zu nutzen und diese in den Gemeinden zu etablieren/umzusetzen.

Diese Maßnahmen werden mit einem Budget von 10 000€ netto pro Jahr und Gemeinde berücksichtigt.

7 Kosten

Für die Variantenempfehlungen und dazu erforderlichen Maßnahmen wurde ein Budgetrahmen abgeschätzt. Für diese wurde sowohl eine Einteilung auf Jahre (Null-Plan) getroffen, um die Kosten besser planen zu können als auch eine gemeindespezifische Einteilung, um einen Eindruck zu erhalten, welche Budgets vorzusehen wären.

7.1 Budget gesamt

Insgesamt ist mit einem Budget in der Höhe von rund 3,7 Mio € brutto zu rechnen. Die Budgetabschätzung erfolgte mit Preisbasis 2022.

Maßnahmengruppe	Kosten (€) brutto für geplante Umsetzung [Jahr]										Kosten Gesamt
	1 2023	2 2024	3 2025	4 2026	5 2027	6 2028	7 2029	8 2030	9 2031	10 2032	
HR Strecke	907 200	1 485 600	258 000	16 800	-	-	-	-	-	-	2 667 600
HR Knoten	36 000	27 600	7 200	14 400	-	-	-	-	-	-	85 200
HR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Strecke	2 400	-	163 200	7 200	-	-	-	-	-	-	172 800
NR Knoten	-	-	12 000	46 800	-	-	-	-	-	-	58 800
NR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wegweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Detailplanung*	102 294	157 152	49 038	8 520	-	-	-	-	-	-	317 004
Radabstellanlagen	77 340	58 320	49 980	-	-	-	-	-	-	-	185 640
Motivation&Kommunikation	48 000	48 000	48 000	48 000	48 000	-	-	-	-	-	240 000
Kosten Gesamt:	1 173 234	1 776 672	587 418	141 720	48 000	-	-	-	-	-	3 727 044
Summe Förderung (KT+F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe KT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosten Gemeinde	1 173 234	1 776 672	587 418	141 720	48 000	-	-	-	-	-	3 727 044

Abbildung 64: Budgetabschätzung gesamt

7.2 Budget je Gemeinde

Nachfolgend wird die Budgetabschätzung für jede Gemeinde angeführt.

Maßnahmengruppe	Kosten [€] brutto für geplante Umsetzung (Jahr)										Kosten Gesamt	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032		
HR Strecke	-	4 800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 800
HR Knoten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Strecke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Knoten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wegweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Detailplanung*	-	480	-	-	-	-	-	-	-	-	-	480
Radabstellanlagen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Motivation&Kommunikation	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	-	-	-	-	-	-	60 000
Kosten Gesamt	12 000	17 280	12 000	12 000	12 000	-	-	-	-	-	-	65 280
Summe Förderung (KT+F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe KT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosten Gemeinde	12 000	17 280	12 000	12 000	12 000	-	-	-	-	-	-	65 280

* In der Detailplanung werden anteilige Kosten (10%) aus Baumaßnahmen HR, NR und Radabstellanlagen einbezogen

Abbildung 65: Budgetabschätzung Altaussee

Maßnahmengruppe	Kosten [€] brutto für geplante Umsetzung (Jahr)										Kosten Gesamt	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032		
HR Strecke	583 200	1 359 600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 942 800
HR Knoten	19 200	4 800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24 000
HR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Strecke	-	-	160 800	7 200	-	-	-	-	-	-	-	168 000
NR Knoten	-	-	4 800	46 800	-	-	-	-	-	-	-	51 600
NR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wegweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Detailplanung*	66 786	136 440	16 734	5 400	-	-	-	-	-	-	-	225 360
Radabstellanlagen	65 460	-	1 740	-	-	-	-	-	-	-	-	67 200
Motivation&Kommunikation	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	-	-	-	-	-	-	60 000
Kosten Gesamt	746 646	1 512 840	196 074	71 400	12 000	-	-	-	-	-	-	2 538 960
Summe Förderung (KT+F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe KT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosten Gemeinde	746 646	1 512 840	196 074	71 400	12 000	-	-	-	-	-	-	2 538 960

Abbildung 66: Budgetabschätzung Bad Aussee

Maßnahmengruppe	Kosten [€] brutto für geplante Umsetzung (Jahr)										Kosten Gesamt	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032		
HR Strecke	-	9 600	250 800	-	-	-	-	-	-	-	-	260 400
HR Knoten	-	4 800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 800
HR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Strecke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Knoten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wegweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Detailplanung*	-	1 440	28 032	-	-	-	-	-	-	-	-	29 472
Radabstellanlagen	-	-	29 520	-	-	-	-	-	-	-	-	29 520
Motivation&Kommunikation	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	-	-	-	-	-	-	60 000
Kosten Gesamt	12 000	27 840	320 352	12 000	12 000	-	-	-	-	-	-	384 192
Summe Förderung (KT+F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe KT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosten Gemeinde	12 000	27 840	320 352	12 000	12 000	-	-	-	-	-	-	384 192

Abbildung 67: Budgetabschätzung Grundlsee

Maßnahmengruppe	Kosten (€) brutto für geplante Umsetzung [Jahr]										Kosten Gesamt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
HR Strecke	324 000	99 600	7 200	16 800	-	-	-	-	-	-	447 600
HR Knoten	16 800	10 800	7 200	14 400	-	-	-	-	-	-	49 200
HR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Strecke	2 400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 400
NR Knoten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NR Maßnahme konstruktiv	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wegweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Detailplanung*	35 508	16 872	3 312	3 120	-	-	-	-	-	-	58 812
Radabstellanlagen	11 880	58 320	18 720	-	-	-	-	-	-	-	88 920
Motivation&Kommunikation	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	-	-	-	-	-	60 000
Kosten Gesamt	402 588	197 592	48 432	46 320	12 000	-	-	-	-	-	706 932
Summe Förderung (KT+F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe KT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosten Gemeinde	402 588	197 592	48 432	46 320	12 000	-	-	-	-	-	706 932

Abbildung 68: Budgetabschätzung Bad Mitterndorf

8 Fazit

Das Steirische Salzkammergut ist derzeit geprägt durch zwei überregionale Landesradrouten, den R19 Salzkammergut Radweg und den R61 Ausseer Radweg, sowie einem lokal ergänzten, jedoch unvollständigem, Radverkehrsnetz. Ziel des Radverkehrskonzepts ist es, ein sicheres, durchgängiges und attraktives Radverkehrsnetz für das Steirische Salzkammergut zu erarbeiten, um die Nutzung des Verkehrsmittels Rad zu attraktiveren und verkehrssicherer zu gestalten. Das Fahrrad soll auch im Alltagsverkehr, insbesondere für kürzere Wege ein attraktives Alternative zum Pkw sein.

Das Radroutennetz soll potenzielle Quell- und Zielorte miteinander verbinden. Um ein solches Radroutennetz zu entwerfen, wurde im ersten Schritt das Nachfragepotenzial mit Quell- und Zielorten erarbeitet, wobei unter anderem Einwohnerdaten, Hotelbetten und 142 sogenannte Points of Interest berücksichtigt wurden. Daraus konnte ein Wunschliniennetz erstellt werden, das die für den Alltagsradverkehr wichtigsten Verkehrsverbindungen für das Steirische Salzkammergut darstellt.

Im Zuge einer Variantenstudie wurden nach Abschnitten Varianten untersucht und eine Wirkungsanalyse durchgeführt, wobei die Varianten hinsichtlich Trassierung, Kosten, Verkehrssicherheit, Erschließung und Umsetzungsrisiko nach Schulnotensystem bewertet wurden. Für jeden Abschnitt wurde eine Empfehlung ausgesprochen.

Insgesamt wurde ein Radroutennetz mit einer Länge von 57,13 km (inkl. Zukunftsprojekte) entwickelt. In einem kooperativen Prozess mit Vertretern der Gemeinden wurden insgesamt 6 Hauptradrouten und 6 Nebenradrouten erarbeitet. Die 6 Hauptradrouten bilden sich aus den häufigsten Verbindungen, die Nebenradrouten erfüllen eine zusätzliche Erschließungsfunktion. Die Hauptradrouten verlaufen von Bad Aussee nach Altaussee, von Bad Aussee nach Grundlsee, von Bad Aussee zum Bad Aussee Bahnhof, in Bad Aussee Zentrum (Begegnungszone), von Altaussee nach Grundlsee und von Kainisch nach Tauplitz. Teilweise benötigten Abschnitte der Hauptradrouten bzw. gesamte Radrouten genauere Planungen und Trassierungen und wurden als Zukunftsprojekt in das Radverkehrskonzept aufgenommen. Dies betrifft beispielsweise die Hauptradroute von Bad Aussee nach Altaussee und in Grundlsee den Abschnitt von Ende der Hauptradoute 2 nach Gößl als Zukunftsprojekt identifiziert. Dieser Ausbau dieses Abschnitts ist auf lange Sicht zu empfehlen, benötigt jedoch aufgrund der engen Platzverhältnisse eine genauere Untersuchung.

Die Hauptradrouten und Nebenradrouten wurden für die Bearbeitung in Abschnitte eingeteilt, für die empfohlenen Maßnahmen erarbeitet und aufgelistet wurden. Insgesamt wurden 52 Maßnahmenbündel an Strecken und 27 Maßnahmenbündel an Knotenpunkten erstellt.

An Punkten von öffentlichem Interesse, wie zum Beispiel Bildungseinrichtungen oder Freizeiteinrichtungen, wurden Standorte für Radabstellanlagen geplant

Zusätzlich zum Ausbau des bestehendem Radroutennetz zu einem sicheren, durchgängigem und attraktivem Radverkehrsnetz mit Radabstellanlagen an ausgewählten Standorten, wird empfohlen, Maßnahmen im Bereich Motivation und Kommunikation zu setzen.

Für die Maßnahmenbündel an Strecken und Knoten, sowie die Radabstellanlagen als auch empfohlene unterstützende Maßnahmen im Bereich Motivation und Kommunikation wurde eine Grobkostenschätzung erstellt, diese beläuft sich insgesamt auf rund 3,7 Mio. € brutto.

Graz, im Mai 2023

Trafility GmbH

Quellenverzeichnis

RVS 05.04.31: Verkehrslichtsignalanlagen - Einsatzkriterien. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Ausgabe Oktober 1998.

RVS 03.02.13: Radverkehr, Ausgabe April 2022

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2017): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden; Wien

https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html

<https://www.google.at/maps/@47.6330021,13.7638007,3a,75y,111.16h,67.17t/data=!3m6!1e1!3m4!1sEKmdDYFhX6aV0qIBr6kF-g!2e0!7i16384!8i8192>

<http://www.begegnungszonen.or.at/details.php?Projektnummer=1>

https://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/12630170_141537047/76606349/RMP%20Liezen_Regionskarte%20Radverkehr.jpeg

Regionaler Mobilitätsplan RMP Liezen Kurzfassung: Amt der Steiermärkischen Landesregierung A16 Gesamtverkehrsplanung; November 2018