



# Studie

## Radverkehrsführung auf der Steyregger Brücke

---

erstellt durch  
DI Ulrich Leth

im Auftrag der  
Radlobby Oberösterreich, Gemeindegruppe Steyregg

im Mai 2017

# 1 EINLEITUNG

Aufgrund des schlechten Erhaltungszustandes wird die Steyregger Brücke in den Jahren 2016 und 2017 saniert. Die Brücke stellt eine wichtige Donauquerung Richtung Steyregg und St. Georgen an der Gusen sowie Richtung Plesching, Linz Auhof und viele Umlandgemeinden bis Gallneukirchen auf dem Weg in das Industriegebiet dar und ist flussaufwärts die erste Einfahrtsmöglichkeit nach Linz vom stark touristisch genutzten Donauradweg aus.

## 1.1 Problemstellung

Auf der UW-Seite gab es 40 Jahre lang eine Zweirichtungsradverbindung, diese soll nach der Sanierung aufgelassen werden, dies würde täglich 640 m Umweg verursachen oder zu illegalem Radfahren am Gehweg verleiten!

Der neue OW-seitige Radweg ist bis heute nicht beschildert – es besteht die Befürchtung einer einseitigen Aufteilung von Fußgänger- und Radverkehr nach der Sanierung – auf der Nibelungenbrücke wurde dies vor kurzem auch angedacht und sofort wieder verworfen.

Der tägliche Umweg auf die Brücke würde sich ohne UW-seitigen Zweirichtungsradweg für viele (z.B. aus Plesching) von schon heute 2,4 km auf 3 km erhöhen!

## 1.2 Zielsetzung

Ziel der Studie ist die fachliche Beantwortung folgender Fragenkomplexe:

### 1.2.1 Technische Fragestellungen

Entspricht der OW-seitige, neu errichtete Weg, 2,5m breit, den RVS-Richtlinien für einen Geh-Radweg?

Wäre am OW-seitig errichteten Radweg ohne zusätzliche statische Belastungen mehr Breite zu erzielen gewesen? Mit nur geringen Mehrkosten wären bei stirnseitiger Geländermontage über die ganze Brückenlänge 50cm mehr Breite zu erzielen gewesen, mit nur zwei kurzen Engstellen im Bereich des Brückenpfeilers.

Lässt der geplante Querschnitt OW-seitig 2,5m Breite, UW-seitig 1,4m Breite andere Schlüsse zu als eine geplante Trennung von Fußgänger- und Radverkehr nach der Sanierung?

Zusammengefasst lassen sich folgende Kernfragen ableiten:

- Wie muss ein RVS-konformer Geh- und Radweg (GRW) beschaffen sein?
- Wie müssen Engstellen laut RVS beschaffen sein (Länge, Breite, Verkehrsaufkommen)?

- Welche Anlageart ist auf 1,4 m Breite laut RVS zulässig?

### 1.2.2 Verkehrspolitische/verkehrsplanerische Fragestellungen

Welche Probleme ergeben sich bzw. sind zu erwarten durch einen nur einseitig radgerechten Ausbau (Radfahrverbote bei Wartungs-/Sanierungsarbeiten, keine Aufteilung der Verkehrsströme möglich, Umwege für voestalpine Radpendler)?

Wie wirken sich Umwege von täglich 640m auf die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs aus? Ab welcher Länge sind sie relevant?

Wäre ein beidseitiger radgerechter Ausbau auf der Brücke überdimensioniert oder Mindestanforderung nach heutigen Verkehrsplanungsgrundsätzen/-erkenntnissen?

Wie wirken sich der fehlende direkte Anschluss von der Brücke zum Donauradweg und die sich dadurch ergebenden täglichen Umwege aus Plesching von 3 km für den Alltagsradverkehr aus? Gibt es noch andere Donaubrücken ohne Radweganschluss an den Donauradweg?

Daraus ergeben sich folgende zentrale Fragen:

- Wie ist die vorliegende Planung mit den umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen Österreichs, Oberösterreichs und von Linz vereinbar?
- Welches Potenzial wäre durch Anbindung der voestalpine erreichbar? Wie wirkt sich die Planung auf den Radtourismus aus?
- Wie müsste eine zukunftsorientierte Radverkehrsplanung aussehen?

## 2 ANALYSE

### 2.1 Technische Rahmenbedingungen - Richtlinie RVS 03.02.13 „Radverkehr“

Die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr gibt Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) heraus. RVS werden nach abnehmender Verbindlichkeit in Richtlinien, Merkblätter und Arbeitspapiere unterteilt. Merkblätter sind „Handlungsvorschriften mit bindendem Charakter und stellen den Stand der Technik für einen definierten Anwendungsbereich dar. Sie beruhen auf gesetzlichen, normativen und weiteren aktuellen technischen Regeln und geben einen grundsätzlich erprobten Standard wieder. Sie werden [...] zur Anwendung empfohlen.“ ([1] Blatt 0.0)

„Diese mit dem Ziel der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs [Anm.: dazu zählt übrigens auch der Rad- und Fußverkehr], aber vor allem der Verkehrssicherheit vordefinierten Verkehrsführungen müssen an die konkreten örtlichen Gegebenheiten angepasst werden und gelten als Schutzvorschriften in zivil- und strafrechtlicher Hinsicht.“ [2]

Radwege sind in der Regel 1,6 m bis 2,0 m (Einrichtungsradwege) bzw. 3,0 m (Zweirichtungsradwege) breit (Abbildung 1). Für einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf auf Haupttrouten ist die Ausführung in Regelbreite zweckmäßig. (vgl. S. 20)

Tabelle 11: Richtwerte für die Breite von Radwegen  
(Verkehrsraum ohne Schutzstreifen)

Radweg	Regelbreite [m]	Mindestbreite [m]
Einrichtungsverkehr	2,00 bis 1,60	1,00
Zweirichtungsverkehr	3,00	2,00

Abbildung 1: Breiten von Radfahranlagen gemäß RVS 03.02.13 [1]

Zu festen Hindernissen ist ein beidseitiger Sicherheitsabstand von mindestens 0,25 m vorzusehen. (S. 15)

Gemischte Geh- und Radwege „sind nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr zulässig, um gegenseitige Konflikte und Belästigungen zu vermeiden.“ (S. 30)

„Bei Neuanlagen von gemischt genutzten Wegen sind Breiten von 3,00 m oder (bedarfsabhängig) mehr anzustreben. Die Mindestbreite von 2,5 m ist grundsätzlich einzuhalten. In Ausnahmefällen darf an kurzen Engstellen auf wenig frequentierten Wegen und aufgrund baulicher Zwänge die Mindestbreite unterschritten werden.“ (S. 30)

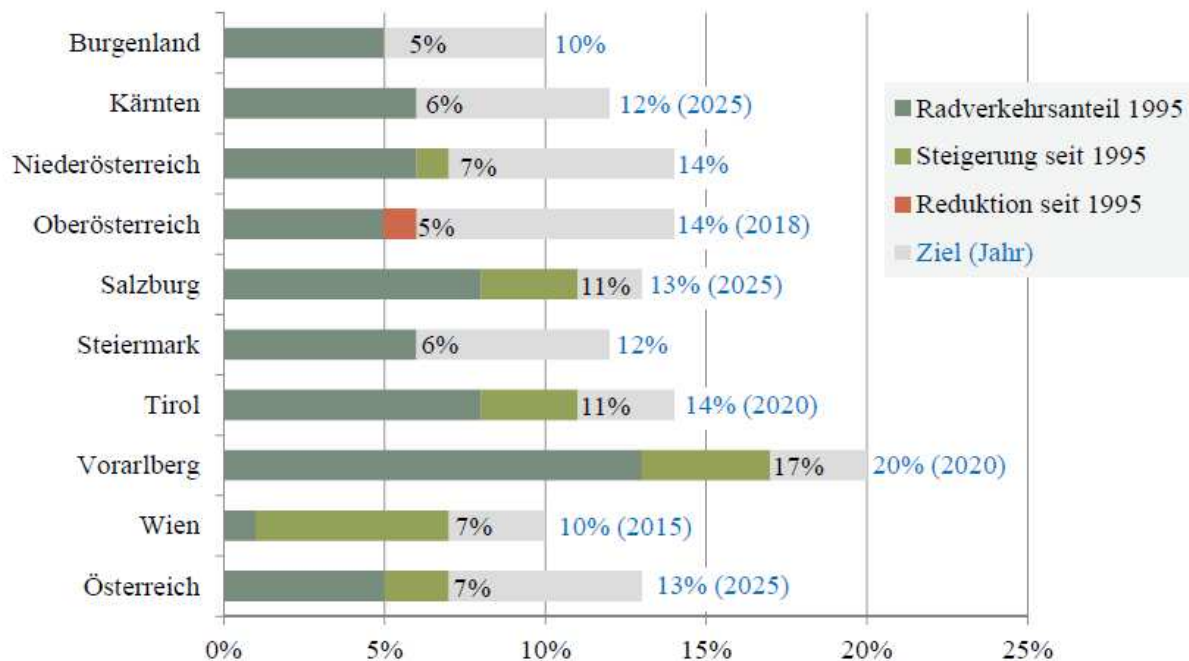
### 2.2 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Der Masterplan Radfahren hat das Ziel, den Radverkehrsanteil in Österreich bis 2025 auf 13% zu steigern (2013/14: ~ 7% [3]). Damit sollen die Reduktion von Luftschadstoffen, Klimaschutz, eine Verringerung der Belastungen durch Straßenverkehrslärm und

positive Gesundheitswirkungen erreicht werden [4].

Oberösterreich ist allerdings das einzige Land, das seit 1995 eine Verringerung des Radverkehrsanteils aufweist (Abbildung 2).

## Radverkehrsanteile in Österreich



Quelle: verschiedene regionale Mobilitätshebungen (2008, 2011, 2012, 2013, 2014), österreichweite Hochrechnung (2010), BMLFUW 2015

Abbildung 2: Radverkehrsanteile in Österreich [4]

Das Land Oberösterreich hat sich im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Pkw-Verkehrs bis 2021 wieder auf das Niveau des Jahres 2001 zu senken und den Mobilitätswachstum durch den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) aufzunehmen [5]. Die Stadt Linz hat das auf ein konkretes 60:40-Ziel (MIV:Umweltverbund) für 2025 heruntergebrochen [5]. Im diesem Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz wird das derzeitige Angebot für den Fußgänger- und Fahrradverkehr als mangelhaft bezeichnet. V.a. das Angebot für den Alltagsradverkehr sei „gemessen an den Zielsetzungen sowohl in der Stadt Linz als auch im Großraum Linz als schlecht zu bezeichnen“ [5].

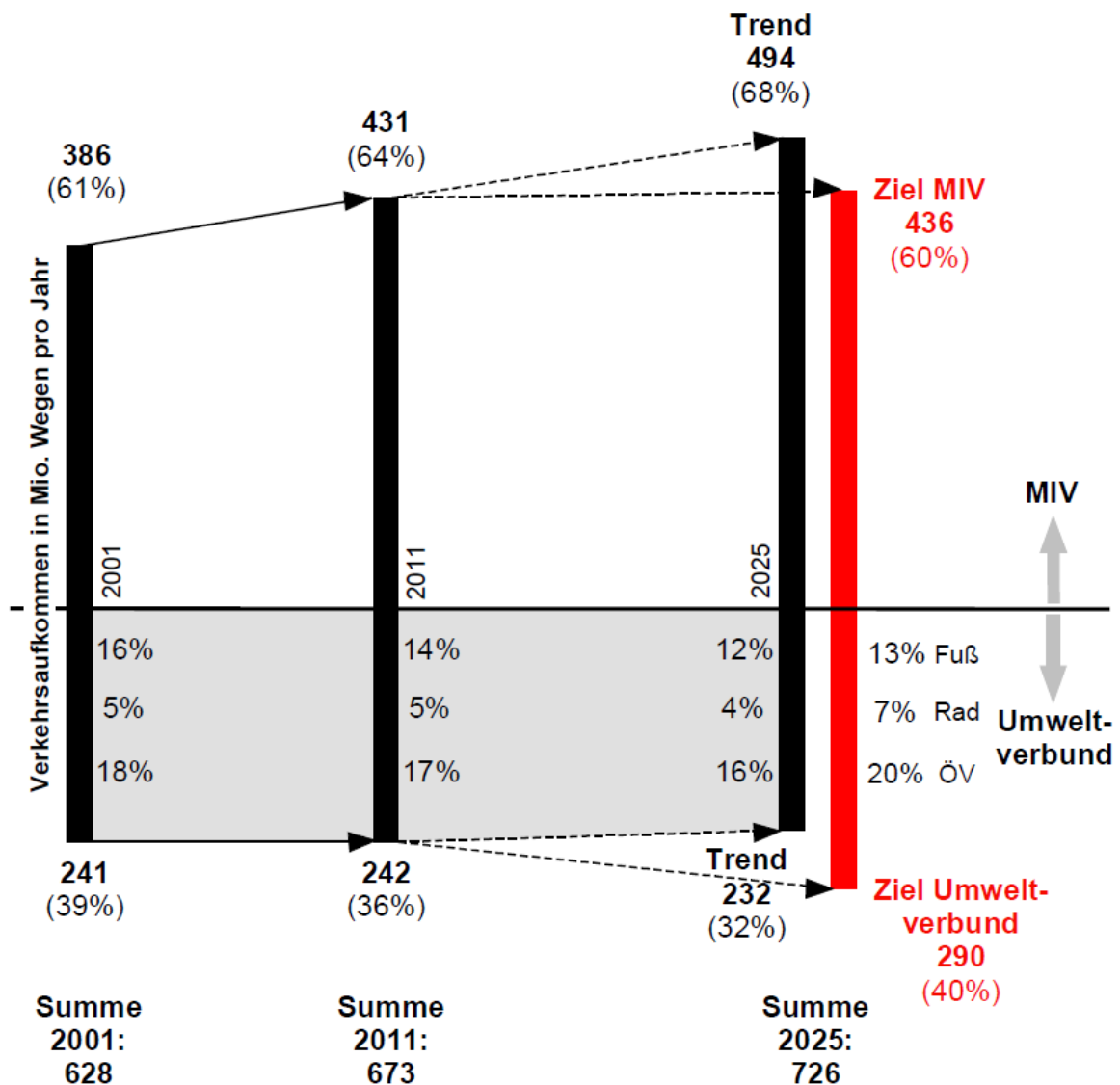


Abbildung 3: Verkehrsentwicklung und Zielsetzung der Verkehrsaufteilung gemäß Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz [6]

Im Zuge des Maßnahmenkonzeptes wurde ein Landes-Radverkehrskonzept erstellt, das das Ziel der Verdopplung des Radfahranteils beinhaltet. „Um die Anteile am Alltagsradverkehr zu erhöhen, müssen attraktive Radrouten geschaffen werden, auf denen ohne Umwege die täglichen Ziele erreicht werden können.“ [7] Dazu werden Radhaupt-routen definiert, die eine Verbindungsfunktion zwischen dem Zentrum Linz und den Nachbargemeinden auf definierten Achsen erfüllen sollen, und die in „Funktion (Zielwahl, Linienführung) und Ausstattung den Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs gerecht werden“ sollen [8]. Ebenfalls festgelegt werden die verkehrstechnischen Vorgaben für Radhaupt-routen, u.a. eine „klare, geradlinige und direkte Linienführung“, die Mindestbreite von 3,5 m für Zweirichtungs-Radwege innerorts und Geh- und Radwege außerorts, sowie die ganzjährige Befahrbarkeit (inkl. Winterdienst, Reinigung, etc.). Radfahren werde als attraktiv empfunden, wenn „Routen direkt verlaufen und Umwege auf ein Minimum beschränkt bleiben“ und wenn die Radinfrastruktur zusammenhängend ist

und alle Quellen und Ziele von Radfahrer/innen erschließt“ [9].

Im Landes-Radverkehrskonzept ist auch die Durchführung einer Radverträglichkeitsprüfung vorgesehen: „Im Zuge von Straßenbauprojekten (Umfahrungen, Ortsplatzgestaltungen, Sanierungen) ist bereits in der Planungsphase der Radverkehr umfassend zu berücksichtigen. [...] Baustellen dürfen nicht dazu führen, dass Radwege unterbrochen und für Radfahrer/innen einen Hindernislauf darstellen.“ [7] Im Zuge der Brückensanierung 2016 wurde aber genau das Realität: während der Bauphase wurde aufgrund der Unterschreitung der Richtlinien für einen Geh- und Radweg ein Radfahrverbot verhängt. Radfahrer mussten ihr Rad schieben. Eine Querung der Brücke zu Fuß wäre ohnehin in wenigen Minuten machbar [2].

Die Steyregger Brücke ist im geplanten Radroutennetz für den Großraum Linz als Teil der Route 2 (St. Georgen a.d. Gusen – Linz) mit zeitlicher Priorität 1 enthalten (Abbildung 4).

## FR 1 Radroutennetz für den Großraum Linz

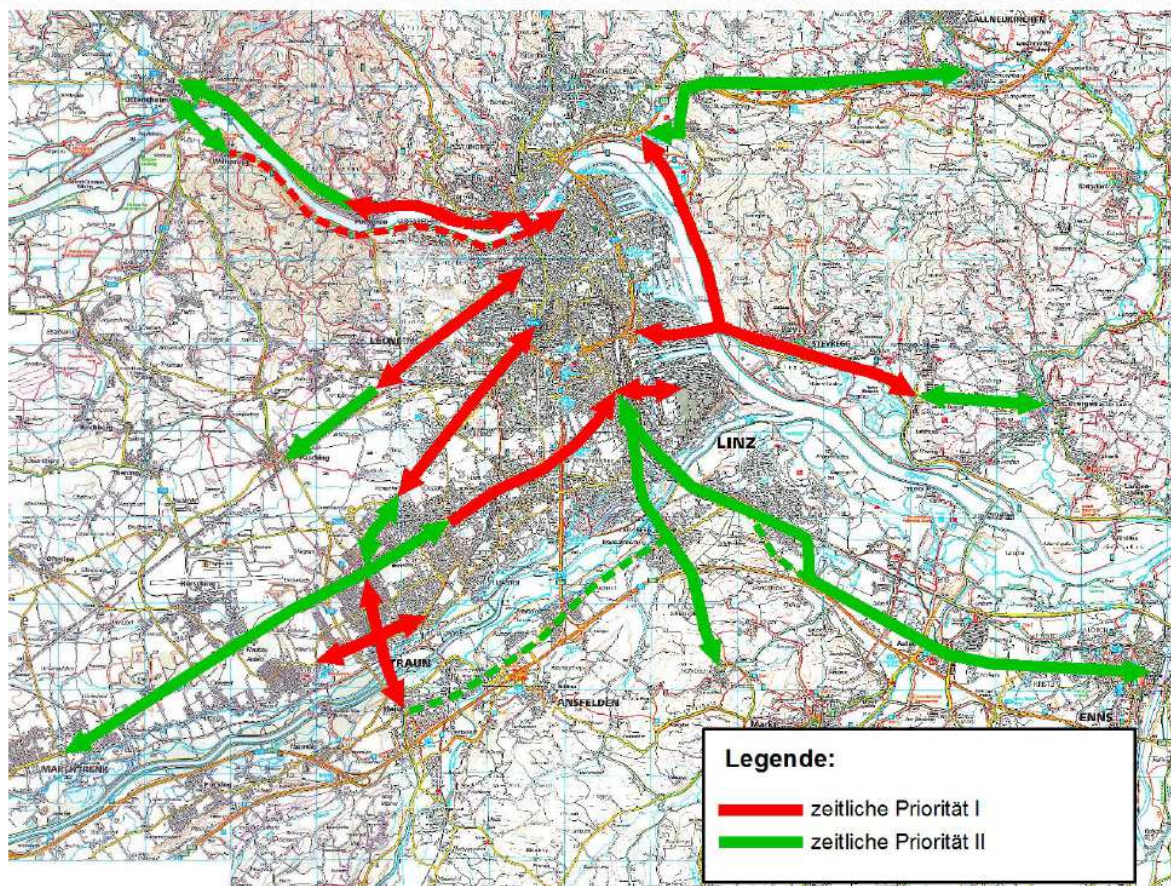


Abbildung 4: geplantes Radroutennetz und Priorisierung für den Großraum Linz [10]

Begleitend zum Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz wurde ein Maßnahmenprogramm erstellt, in dem die Steyregger Brücke ebenfalls enthalten ist [11]. Der Ist-Zustand der Verbindung Steyregger Brücke – Plesching, Windegg sei aufgrund großer Umwege unattraktiv. Eine Querung des Nebengerinnes zur Verbindung des Donau-

radweges mit der Rampe ist in Abstimmung mit den wasserrechtlichen Bestimmungen und Erfordernissen des Hochwasserschutzes herzustellen. Dadurch könnten die Wege deutlich verkürzt werden.

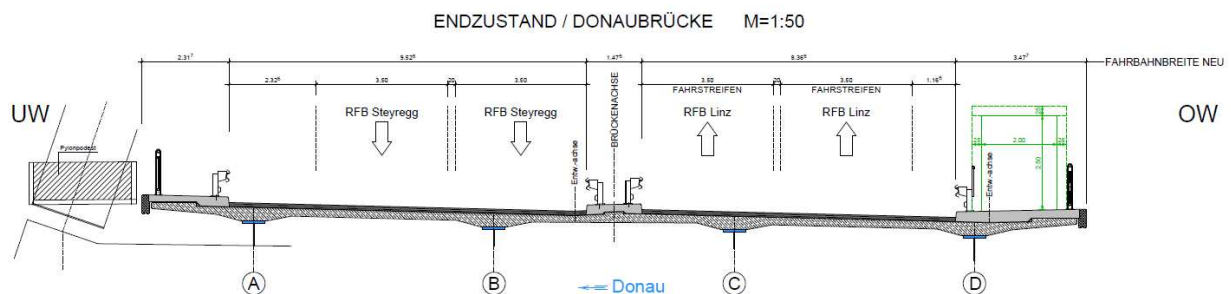
Der bestehende Geh- und Radweg auf der nördlichen Rampe am östlichen Brückenden- de solle aus Gründen der Qualität und der Verkehrssicherheit auf 3,5 m ausgebaut werden.

Im Zuge der Sanierung 2016 solle auf der Brücke selbst OW-seitig ein Geh- und Rad- weg mit mind. 3,5 m plus Sicherheitsstreifen (0,60 m) ausgeführt werden.

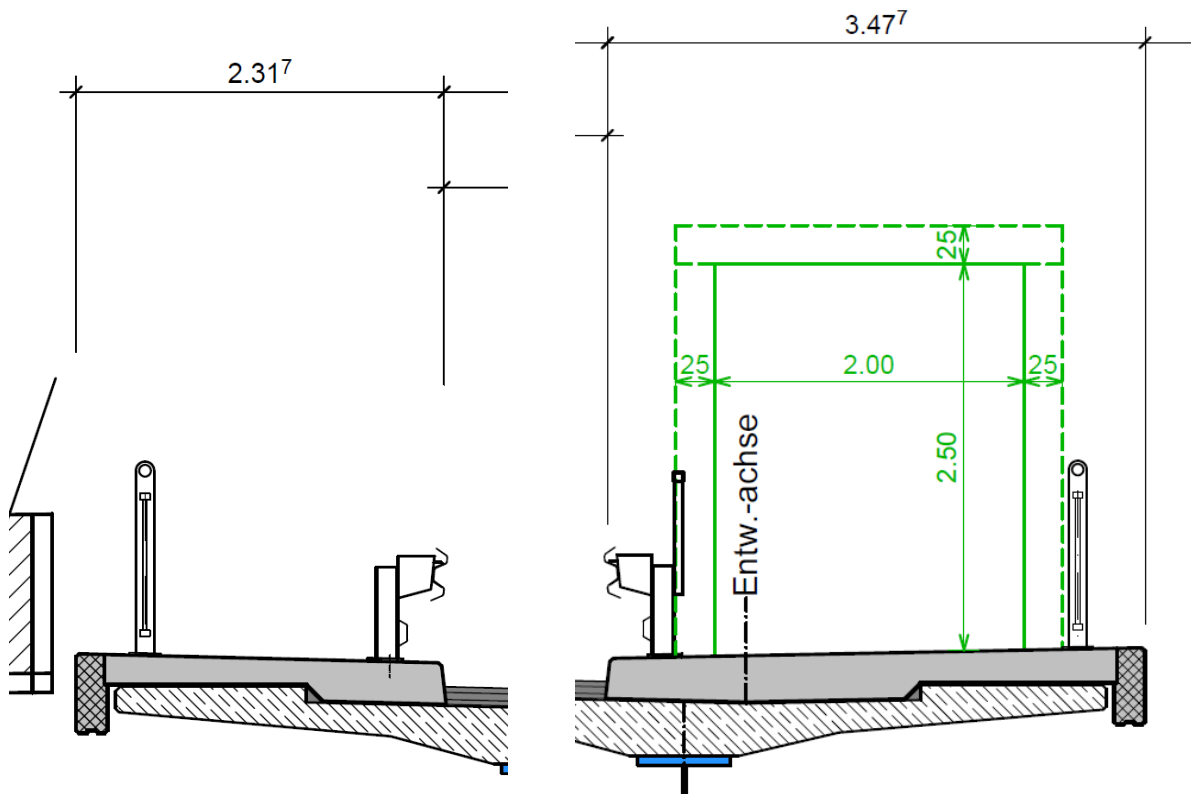
## 2.3 Planung

Die vorliegende Planung scheint eine ausschließliche Führung des Radverkehrs auf der OW-Seite der Steyregger Brücke vorzusehen – Indiz dafür ist die Einzeichnung des notwendigen Lichtraumprofils im Plan (Abbildung 5). Aus der Situierung von Leitschiene und Brückengeländer ergibt sich eine Breite des Lichtraums von 2,5 m, was einem Ver- kehrsraum von 2,0 m entspricht.

Auf der UW-Seite scheint kein Radverkehr vorgesehen zu sein. Bei Annahme einer ähnlichen Montage von Leitschiene und Brückengeländer ergäbe sich ein Lichtraum von ca. 1,3 m (Verkehrsraum 0,8 m). Aufgrund der Intervention der Radlobby OÖ wurde nach einem Lokalausweis im Oktober 2016 UW-seitig eine platzsparende Gelän- dermontage und dadurch eine erhöhte Breite von 2,0 m zugesagt.







**Abbildung 5: Gesamtquerschnitt (oben), UW- (links) bzw. OW- (rechts) seitiger Querschnitt für den Fuß- und möglicherweise Radverkehr im Endzustand**

Bei den Zu- bzw. Abfahrten zur/von der Brücke scheinen keine Maßnahmen geplant zu sein.

### 3 VERKEHRSPLANERISCHE BEWERTUNG

Fazit:

Die Mindestbreite für gemischte Zweirichtungs-Geh- und Radwege beträgt 2,5 m, zuzüglich 2x 0,25 m Sicherheitsabstands zu festen Hindernissen (z.B. Brückengeländern). In Summe ist also ein Lichtraum von 3,0 m für einen Geh- und Radweg notwendig. Die „kurze Engstelle“, auf der in Ausnahmefällen die Mindestbreite unterschritten werden darf, ist im gegenständlichen Fall wohl nicht gegeben. Die Verbreiterung des Lichtraums auf der OW-Seite auf mindestens 3,0 m ist zwingend erforderlich, um überhaupt einen richtlinienkonformen gemischten Geh- und Radweg verordnen zu können.

Bei einer Breite von 2,5 m Lichtraum wäre nur die Verordnung eines reinen Radwegs möglich, wodurch der Fußgängerverkehr auf der UW-Seite geführt werden müsste. Der dort geplante Gehweg unterschreitet in der ursprünglichen Planungsvariante aber die zulässige Mindestbreite für die Begegnung zweier Fußgänger von 1,5 m (lt. RVS 03.02.12 bzw. ÖNORM B 1600). Die Mindestbreite darf nur auf einer maximalen Länge von 1,0 m unterschritten werden. Mit der auf Intervention der Radlobby abgeänderten Breite von 2,0 m wäre der Gehweg richtlinienkonform.

Die Führung des Radverkehrs mittels Einrichtungsradswegen wäre bei einer Breite von 2,0 m (Lichtraum 1,5 m) auch auf der UW-Seite unter Ausnutzung der RVS-Mindestanforderungen möglich.

In den nächsten 3-5 Jahren ist mit einer Anpassung der RVS im Zuge des Lastenradbooms zu rechnen. Der Verkehrsraum pro Radfahrer wird voraussichtlich auf 1,2 m (bisher 1,0 m) vergrößert. Im Begegnungsfall ergäbe sich daraus ein Verkehrsraum vom 2,4 m und ein Lichtraum von 2,9 m für einen Zweirichtungsradweg. Sollte der Breitenzuschlag für gemischte Geh- und Radwege von 0,5 m beibehalten werden, würde sich auch diese Mindestbreite auf 3,4 m erhöhen. Im Sinne einer vorausschauenden Planung wäre es angeraten, bereits absehbare Veränderungen zu berücksichtigen, zumal die Nutzungsperiode der sanierten Brücke mindestens 30-40 Jahre beträgt.

Die Zu- und Abfahrtssituation zur/von der Steyregger Brücke für den Radverkehr ist unbefriedigend. Radfahrer sind (wie Fußgänger) auf ihre Körperenergie zur Fortbewegung angewiesen. Sie reagieren entsprechend sensibel auf Umwege. Gerade auf einer Fahrradhaupttroute sollten Umwege demnach möglichst geringe gehalten werden.

Selbst bei ausschließlicher OW-seitiger Führung des Radverkehrs auf der Steyregger Brücke ergibt sich für Radfahrer am Donauradweg von Norden kommend (z.B. von Pletsching) ein enormer Umweg (~ 1.200 m pro Richtung). Dieser wäre durch Anbindung der Rampe an den Donauradweg mittels Querung des Nebengerinnes einfach und rela-

tiv kostengünstig herzustellen.

Von Süden am Donauradweg kommend zu den Werkeinfahrten (Chemiepark, voestalpine) bedeutet die Benutzung des OW-seitigen Radweges einen Umweg von ca. 320 m gegenüber einer möglichen UW-seitigen Führung.

Fazit:

- die Steyregger Brücke ist Teil des Radhaupttrouten-Netzes
- Geh- und Radwege auf Radhaupttrouten sollen eine Mindestbreite von 3,5 m aufweisen
- die Unterschreitung von Regelbreiten auf Radhaupttrouten widerspricht den selbst gesetzten Qualitätsanforderungen des Landes Oberösterreich und konterkariert dessen Modal-Split Ziele
- Radfahrer sind umwegsensibel: auf Radhaupttrouten (aber nicht nur dort) sind Umwege für den Radverkehr tunlichst zu vermeiden
- offensichtlich hat keine Radverträglichkeitsprüfung im Zuge des Brückensanierungsprojektes stattgefunden
- diese ist dringend nachzuholen, um noch in der Bauphase die notwendigen Adaptierungen vornehmen zu können
- auf der UW-Seite ist ein richtlinienkonformer Zweirichtungsradschwergewichtsweg vorzusehen und auszuführen, um Umwege zu vermeiden und eine Brückensperre für den Radverkehr bei ev. neuerlichen Sanierungsarbeiten zu vermeiden

## 4 LITERATUR

---

- [1] Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (2014) RVS 03.02.13 Radverkehr
- [2] Landeskorrespondenz MedienInfo (17.3.2016) LR Mag. Steinkellner: Dringend notwendige Sanierung der Steyregger Brücke steht bevor.
- [3] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2016) Österreich unterwegs 2013/2014. Management Summary; Online: [https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich\\_unterwegs/downloads/oeu\\_2013-2014\\_Management\\_Summary.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/downloads/oeu_2013-2014_Management_Summary.pdf)
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2015) Masterplan Radfahren 2015-2025; Online: [https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:d5d9adff-ab94-4d5c-bc3c-569e5ef4bdb2/MP-Radfahren\\_final\\_26062015.pdf](https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:d5d9adff-ab94-4d5c-bc3c-569e5ef4bdb2/MP-Radfahren_final_26062015.pdf)
- [5] ZISP (2009) Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz. Diskussionsentwurf; Online: <http://www2.land-oberoesterreich.gv.at/internet/tgbeilagen/Beilage%20611/2012%20-%20Subbeilage%201.pdf?id=1148&n=611&j=2012>
- [6] Land Oberösterreich (Februar 2013) „Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz“ - Präsentation im Landtagsunterausschuss; Online: [https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Abt\\_GVoeVerk/Praesentation\\_GVK\\_GR-Linz.pdf](https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Abt_GVoeVerk/Praesentation_GVK_GR-Linz.pdf)
- [7] Landeskorrespondenz MedienInfo (16.9.2009) „Die Türen für Radverkehrsoffensive sind geöffnet – das neue Landes-Radverkehrskonzept liegt vor“; Online: [http://ooe.radlobby.at/cms/fileadmin/ifahrrad/Download/2009-09\\_RVK\\_PK\\_Ansober.pdf](http://ooe.radlobby.at/cms/fileadmin/ifahrrad/Download/2009-09_RVK_PK_Ansober.pdf)
- [8] Landeskorrespondenz MedienInfo (29.10.2014) „Gesamtverkehrskonzept: Großraum Linz wird RADLFIT. Leistungsfähiges Radhaupttroutennetz für den Alltagsverkehr“; Online: <http://www.linz.at/images/Radhaupttroutennetz.pdf>
- [9] Landeskorrespondenz MedienInfo (16.9.2009) „Oö. Landesradverkehrskonzept 2009“, Online: [http://ooe.radlobby.at/cms/fileadmin/ifahrrad/Download/2009-09\\_RVK\\_PK\\_Hiesl.pdf](http://ooe.radlobby.at/cms/fileadmin/ifahrrad/Download/2009-09_RVK_PK_Hiesl.pdf)
- [10] Land Oberösterreich (23.4.2014) „Gesamtverkehrskonzept Großraum Linz“ – Präsentation im Landtagsunterausschuss; Online: <https://www.land->

---

[oesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Abt\\_GVoeVerk/Landtagsunterausschuss\\_16-04-2014.pdf](https://www.oesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Abt_GVoeVerk/Landtagsunterausschuss_16-04-2014.pdf)

[11] ZISP (2014) Radroutenkonzept. Begutachtungsversion.