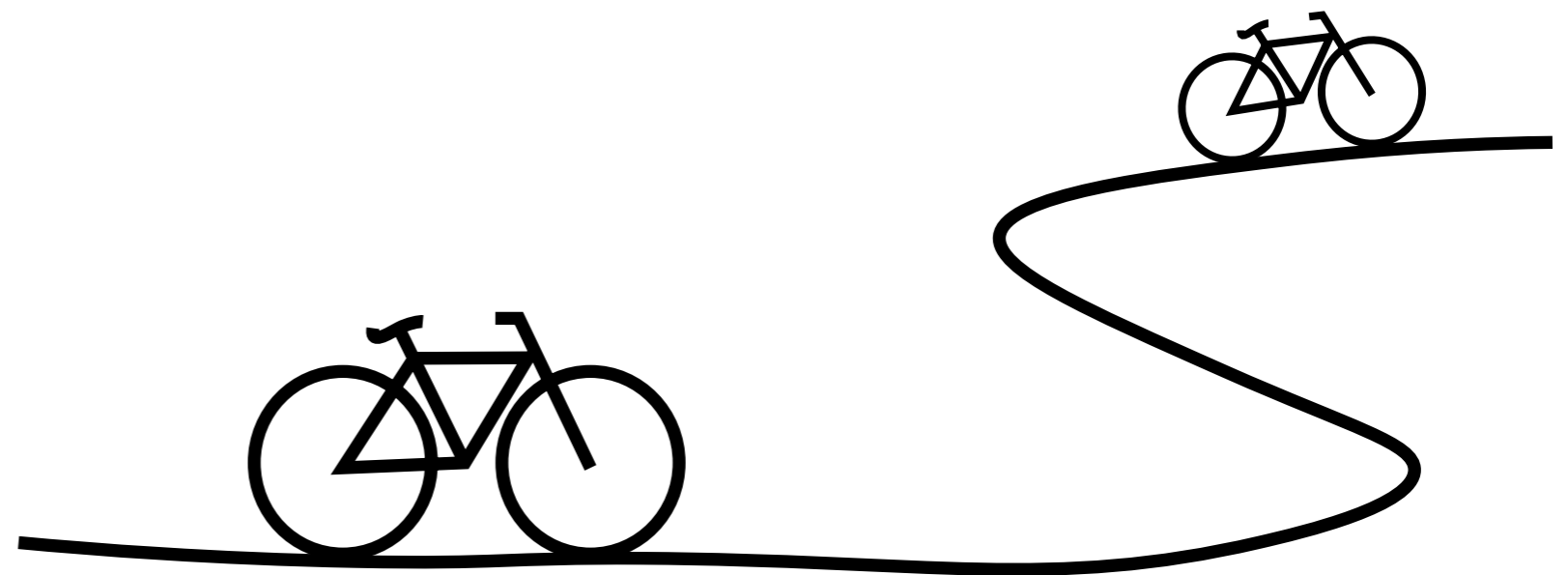
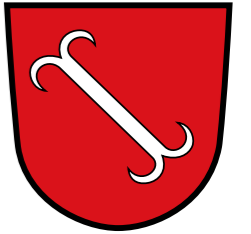


Radmasterplan 2024

Marktgemeinde
Treffen am Ossiacher See

lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung





Auftraggeberin:

Marktgemeinde Treffen am Ossiacher See, Ausschuss für nachhaltige Entwicklung, Infrastruktur und Umwelt

Auftragnehmerin:

lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

Bearbeiter:

DI Seymann Martin

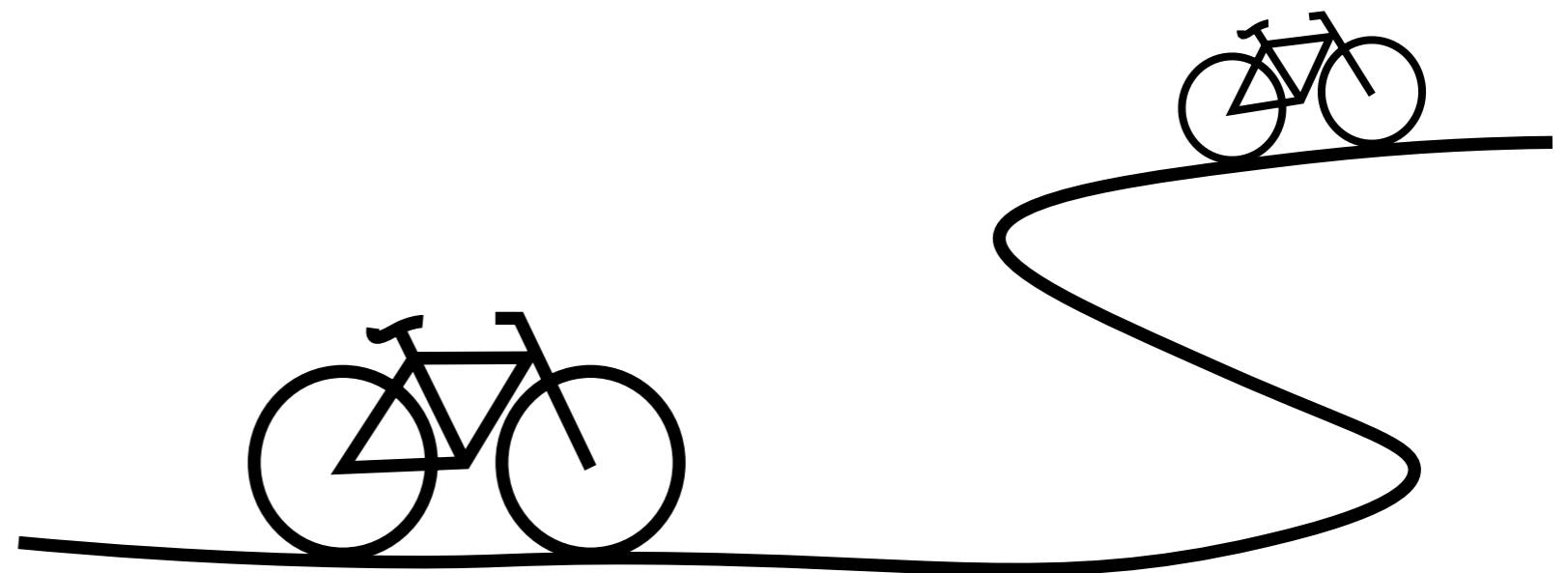
Mitarbeit:

GV DI Seymann Christof

GR Mag. Wernitznig Friedrich, MSC

Radlobby Kärnten:

DI Christoph Zettinig



Vorwort

Liebe Bürger:innen der Marktgemeinde Treffen, Unsere Gemeinde liegt inmitten einer idyllischen Landschaft, die förmlich dazu einlädt, sie mit dem Fahrrad zu erkunden. Doch das Fahrrad soll in Treffen nicht nur ein Freizeitgerät sein, sondern auch im Alltag zur Selbstverständlichkeit werden. Beim Radgipfel am 8. März stellte sich die zentrale Frage: „Was macht Treffen zu einem guten Ort fürs Radfahren?“ Die ehrliche Antwort war: Bisher noch nicht sehr viel! Doch genau das wollen wir ändern.

Dank der Initiative von Bürgermeister Klaus Glanznig haben wir einen bedeutenden Schritt nach vorn gemacht. In Zusammenarbeit mit DI Martin Seymann und dem Ingenieurbüro für Landschaftsplanung Lena Plant, die den Radmasterplan erstellt haben und unterstützt von GR Mag. Friedrich Wernitznig, MSc, DI Christoph Zettinig von der Kärntner Rad Lobby sowie Andreas Holzer von der Tourismusregion, haben wir einen umfassenden Plan entwickelt, der sich auf die Verbesserung des Radverkehrs in unserer Gemeinde konzentriert. Dieser Plan basiert auf den wertvollen Vorschlägen und Anregungen, die beim Radgipfel gesammelt wurden.

Es ist unser Ziel, das Fahrrad als zentrales Fortbewegungsmittel in Treffen zu etablieren - sei es für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten. Aber es reicht nicht, darüber zu sprechen,

sondern man muss es auch leben! Daher versuche ich, meine Termine innerhalb des Ortes so oft wie möglich mit dem Rad zu erledigen, um so ein Zeichen für den Alltagsradverkehr zu setzen.

Dieser Masterplan ist ein lebendiges Dokument, das durch Ihre Rückmeldungen weiterentwickelt wird. Wir möchten Ihnen die Ergebnisse vorstellen und Sie dazu einladen, aktiv an der Gestaltung der Zukunft des Radverkehrs in unserer Gemeinde mitzuwirken.

Ein besonderer Dank gilt DI Martin Seymann für seine federführende Arbeit am Masterplan, ebenso wie GR Mag. Friedrich Wernitznig, MSc, unser Gesicht, wenn es um das Thema Fahrradfahren geht, DI Christoph Zettinig und Andreas Holzer für ihre wertvollen Beiträge. Und natürlich danken wir Ihnen, den Bürger:innen, für Ihr Engagement und Ihre Teilnahme an diesem Prozess.

Lassen Sie uns gemeinsam die Zukunft des Radverkehrs in Treffen gestalten - für eine sichere, nachhaltige und lebenswerte Gemeinde.

Mit freundlichen Grüßen

1. Vzbgm. Andreas FILLEI

BGM Klaus GLANZNIG

GV Ldtgabg. Dipl.-Ing. Christof SEYMANN

GRin. Gerda BURIAN, M.Sc.



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung

2. Grundlagen

- 2.1. Rechtliche Grundlagen
- 2.2. Technische Grundlagen
- 2.3. Strategische Grundlagen

3. Bestandsaufnahme und -analyse

- 3.1. Mobilität
- 3.2. Hauptverkehrsrouten im Gemeindegebiet
- 3.3. Radrouten im Gemeindegebiet
- 3.4. Befahrung und Wegeanalyse

4. Ziele und Maßnahmen

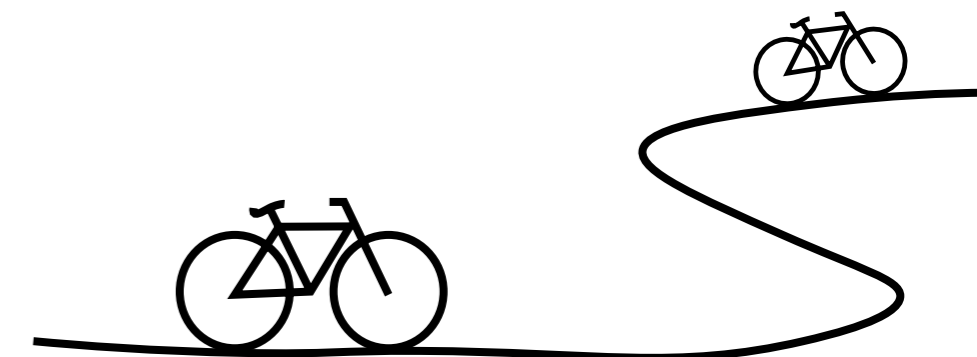
- 4.1. Bewertungsmethodik
- 4.2. Teilbereiche

5. Conclusio

6. Best Practice- Beispiele

7. Anhang

- 7.1. Empfehlungen und Maßnahmen der Radlobby
- 7.2. Planmappe



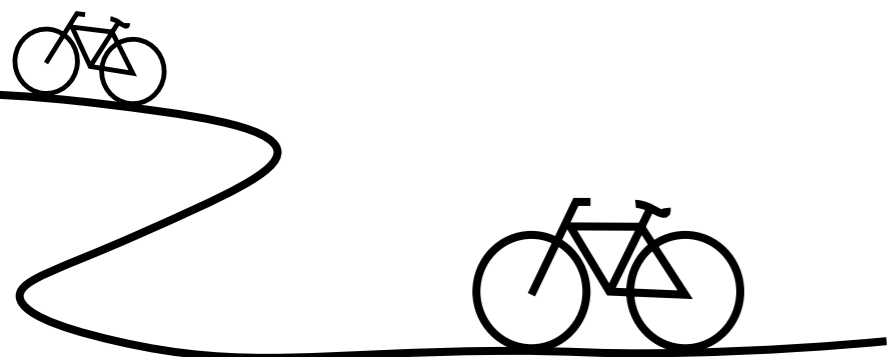
1. Einleitung

Mit dem Fahrradfahren wird bisher vor allem das Freizeitradfahren in Verbindung gebracht. Familienausflüge, Rennradfahrten, Wochenendtrips und zuletzt das Mountainbiken (Single Trails) sind gängige Nutzungen des Fahrrades. Im Alltag wird bisher Großteils der PKW genutzt, um vom Start zum Ziel zu gelangen. Dabei sind die Hälfte aller Autofahrten in Österreich kürzer als 5 km. Das Rad bietet insbesondere beim Überwinden der sogenannten „letzten Meile“ zum öffentlichen Verkehr im Vergleich zum Auto Vorteile, wie beispielsweise die Flexibilität, schnell und ohne Parkplatzsuche zum Ziel zu gelangen, sowie die Möglichkeit, Staus zu umgehen. Allerdings wird durch mangelnde Radfahrinfrastruktur (v.a. Radwege) selbst in Regionen mit wenig Steigungen der Umstieg vom PKW aufs Fahrrad im Alltag erschwert.

Die Marktgemeinde Treffen am Ossiacher See ist als Nachbargemeinde zur Stadt Villach seit einigen Jahren bemüht, den nichtmotorisierten Verkehr (NMV) voranzubringen. Das Konzept der „Stadt der Kurzen Wege“ hat auch bereits hier an Bedeutung dazu gewonnen. So wird im Masterplan zur Ortskernstärkung der Gemeinde einerseits die Entwicklung im Hauptort Treffen vorangetrieben und gleichzeitig ein Wegenetz geplant, das ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr benutzbar ist.

Es gibt auch einige Problemstellen für Fahrradfahrer:innen im Gemeindegebiet: Zu wenig strukturierte Verbindungsrouten für die Radfahr-Pendler:innen in die Stadt Villach und Überbelastungen des Radweges entlang des Ossiacher Sees sowie das Teilen mit dem motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Fußverkehr führen zu Nutzungskonflikten. Fehlende Radwege im Bereich Gegendtal erschweren beispielsweise den Radverkehr für Freizeit- und Alltagsradfahrer:innen. Zudem sind unklare Wegführungen und fehlende Beschilderungen bei einer Befahrung der Gemeinde aufgefallen.

Ziel des Masterplans ist es, durch die Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur (Radwege, Fahrradstreifen, Radabstellanlagen, Rastplätze etc.) ein lückenloses Radwegenetz für den Alltagsverkehr und den Freizeitverkehr zu entwickeln. Die Marktgemeinde Treffen am Ossiacher See soll eine Vorreitergemeinde bei Radinfrastruktur und beim Radwegenetz werden, um möglichst viele Bewohner:innen zum Umstieg vom MIV aufs Rad zu motivieren und außerdem bei Radtourist:innen in Erinnerung zu bleiben.



2. Grundlagen

2.1. Rechtliche Grundlagen

STRASSENVERKEHRSORDNUNG (STVO 1960)

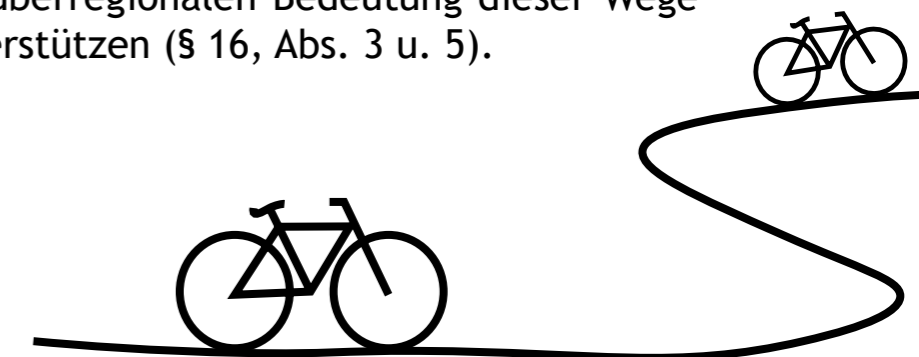
Die STVO (Straßenverkehrsordnung) regelt den Straßenverkehr im öffentlichen Raum, also jenem Raum, der von jed:er unter den gleichen Bedingungen genutzt werden kann (STVO §1 Abs. 1). Demnach werden in der STVO auch den Fahrradverkehr betreffende Regulierungen behandelt. Die für diesen Bericht wichtigen Informationen betreffen vor allem die unterschiedlichen Radfahranlagen (Radstreifen, Mehrzweckstreifen, Radweg, Geh- und Radweg, Radfahrerüberfahrt (§ 2, Abs. 1, 11b):

- Radfahrstreifen: für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn mit wiederholter Markierung des Verlaufs durch Fahrradsymbolen (§2, Abs. 1, 7)
- Mehrzweckstreifen: ein (Abschnitt des) Radfahrstreifens, der unter Rücksichtnahme auf Radfahrer:innen von anderen Fahrzeugen befahren werden darf (§ 2, Abs. 1, 7a)
- Radweg: ein für den Radverkehr bestimmter, gekennzeichnete Weg (§ 2, Abs. 1, 8)
- Geh- und Radweg: ein für Fuß- und Radverkehr bestimmter und gekennzeichnete Weg (§ 2, Abs. 1, 11a)
- Radfahrerüberfahrt: für den Fahrradverkehr durch gleichmäßig unterbrochenen Quermarkierungen gekennzeichnete Überquerungsbereich (§ Abs. 2, 1, 12a)

KÄRNTNER STRASSENGESETZ (K-STRG 2017)

Das Kärntner Straßengesetz bildet die rechtliche Grundlage für die öffentlichen Straßen außer Bundesstraßen. Behandelt werden die Definition von Straßen und die Zuständigkeiten der Straßenerrichtung sowie die Straßenerhaltung. Dieses Gesetz dient auch für die Errichtung von Radwegen und die Schaffung einer Radwegeinfrastruktur als Grundlage.

So werden bspw. überregionale Radverkehrswege - der Marktgemeinde Treffen am Ossiacher See betrifft dies die Routen R2 und R2B - als öffentliche Straßen definiert. Sie müssen verordnet werden und dürfen bei der Trassenfestlegung möglichst wenig Wirtschafterschwernisse, v.a. für Land- und Forstwirtschaft darstellen (§3, Abs. 2). Überregionale Radverkehrswege werden vom Land errichtet und von den jeweiligen Gemeinden erhalten (§ 8, Abs. 2). Die Kosten der Herstellung von überregionalen Radwegen wird zwischen Land und Gemeinden verhandelt. Kommt es zu keiner Einigung, bezahlt das Land zwei Drittel und die Gemeinde ein Drittel der Errichtung (§ 16, Abs. 2). Für die Errichtungskosten von Radwegen, die in erster Linie den Bürger:innen der Gemeinde dienen, muss die Gemeinde aufkommen. Das Land darf, bei einer erkennbaren überregionalen Bedeutung dieser Wege finanziell unterstützen (§ 16, Abs. 3 u. 5).



Grundsätzlich müssen Verkehrswege von der Straßenbehörde bewilligt werden. Dies gilt allerdings nicht für Verbesserungen geringfügiger Art, worunter auch die Errichtung und Änderung von Gehsteigen und Radfahrwegen hinzuzählen (§ 13, Abs. 1a, 2). (Welche Instanzen innerhalb der Gemeinde für die Errichtung der Radwege notwendig sind, klärt die Gemeindeordnung.).

KÄRNTNER RAUMORDNUNGSGESETZ (K-ROG 2021)

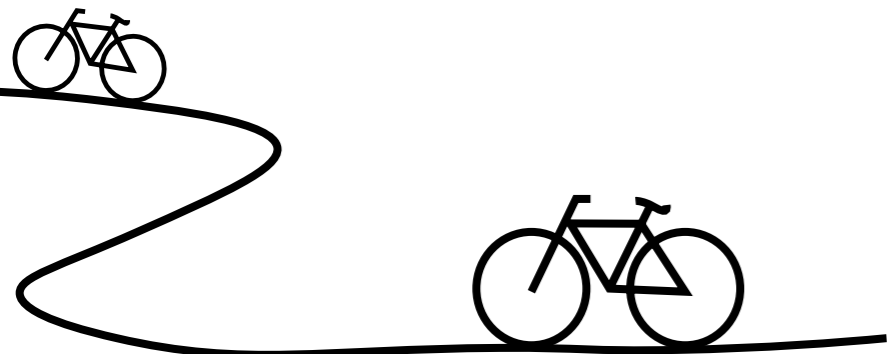
Im Kärntner Raumordnungsgesetz (K-ROG 2021) wird das Thema Verkehr mitbehandelt. In den Zielen und Grundsätzen des Gesetzes (§2, 10) wird festgehalten, dass die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung unter Beachtung der bestehenden Strukturen und unter Berücksichtigung der Umwelt, der Gesundheit der Bevölkerung und des Landschaftsschutzes gedeckt werden sollen.

- §9 ÖEK: Aussagen für die Aufschließung des Gemeindegebietes erforderlichen öffentlichen Verkehrswege einschließlich Radwege treffen (3,8)
- § 32 Einkaufszentren: fußläufige Erreichbarkeit (1, 4)

BODENMARKIERUNGSVERORDNUNG 1995

Die Bodenmarkierungsverordnung gibt die unterschiedlichen Straßenmarkierungen vor. Neben den Arten der Markierungen (Leitlinien, Sperrlinien, Begrenzungslinien, etc.) wird hier auch das Markierungsmaterial und die Ausführung definiert.

- §13 (1) Ein Radfahrstreifen ist durch eine Sperrlinie gegen den benachbarten Fahrstreifen abzugrenzen.
- § 13 (3) Der Beginn und der Verlauf eines Radfahrstreifens sind durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen zu kennzeichnen. Das Ende des Radweges ist durch die Schriftzeichenmarkierung „Ende“ anzuzeigen.



2.2. Technische Grundlagen

RADVERKEHR - RVS

Die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) veröffentlichte einen Leitfaden für die Errichtung von Radrouten im öffentlichen Raum. Hier werden neben dem Weg zum lückenlosen Radwegenetz auch technische Eigenschaften der unterschiedlichen Radfahranlagen laut STVO beschrieben und bei welchem Verkehrsaufkommen (DTV [KFZ/24h]) und bei welcher Maximalgeschwindigkeit (v_{max}) von Kraftfahrzeugen, welche Anlage vorteilhaft ist. Mehrzweckstreifen haben den Flächenanspruch, beidseitige, baulich getrennte Radwege den höchsten. Sollte der Straßenquerschnitt keine Errichtung einer Radanlage zulassen, kann mithilfe einer Reduktion der zulässigen Fahrgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge dessen Platzbedarf reduziert werden.

Neben den bereits erwähnten Begriffen laut STVO zu Radfahranlagen werden hier zusätzlich folgende für den Bericht notwendige Begriffe erläutert.

- Radroute: für den Radverkehr zur Benützung empfohlener, gekennzeichnete und ausgestattete Teil des Straßennetzes
- Radschnellverbindung: für den Radverkehr be-

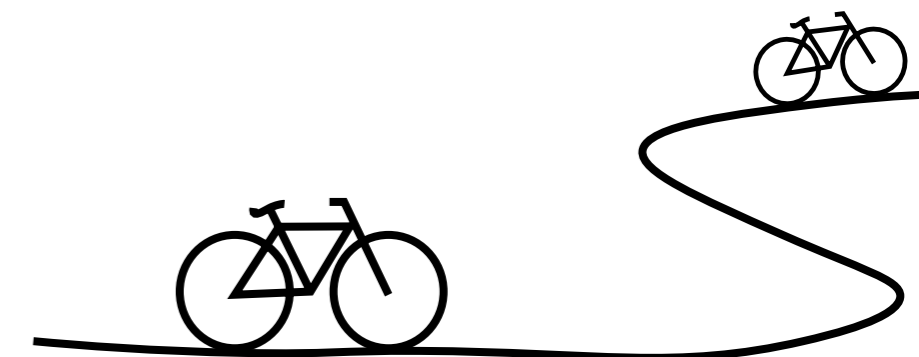
stimmte Route, die über große Entfernungen wichtige Quell- und Zielbereiche verbindet und ein durchgängig sicheres und attraktives Befahren mit hoher Reisegeschwindigkeit ermöglicht

- Sharrow: Bodenmarkierung mit informativem Charakter, die auf Radverkehr hinweisen. Sie ersetzen keine Radfahranlage.

Grundsätze der Radverkehrsplanung:

- Verbindung von potenziellen Quell- und Zielpunkten (Wohngebiete, Bildungseinrichtungen, Wohnheime, ÖV- Haltestellen, Verwaltungs- und Geschäftszentren, Industrie- und Gewerbegebiete, Naherholungsgebiete, Sportstätten, Bäder, etc.)
- Sichere, attraktive, komfortable und direkte Verbindung zwischen Ziel- und Quellpunkten
- Radfahranlagen sollen nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs ausgestaltet werden, sondern von diesem getrennt geführt werden.

Um die Ziel- und Quellpunkte miteinander zu verbind-

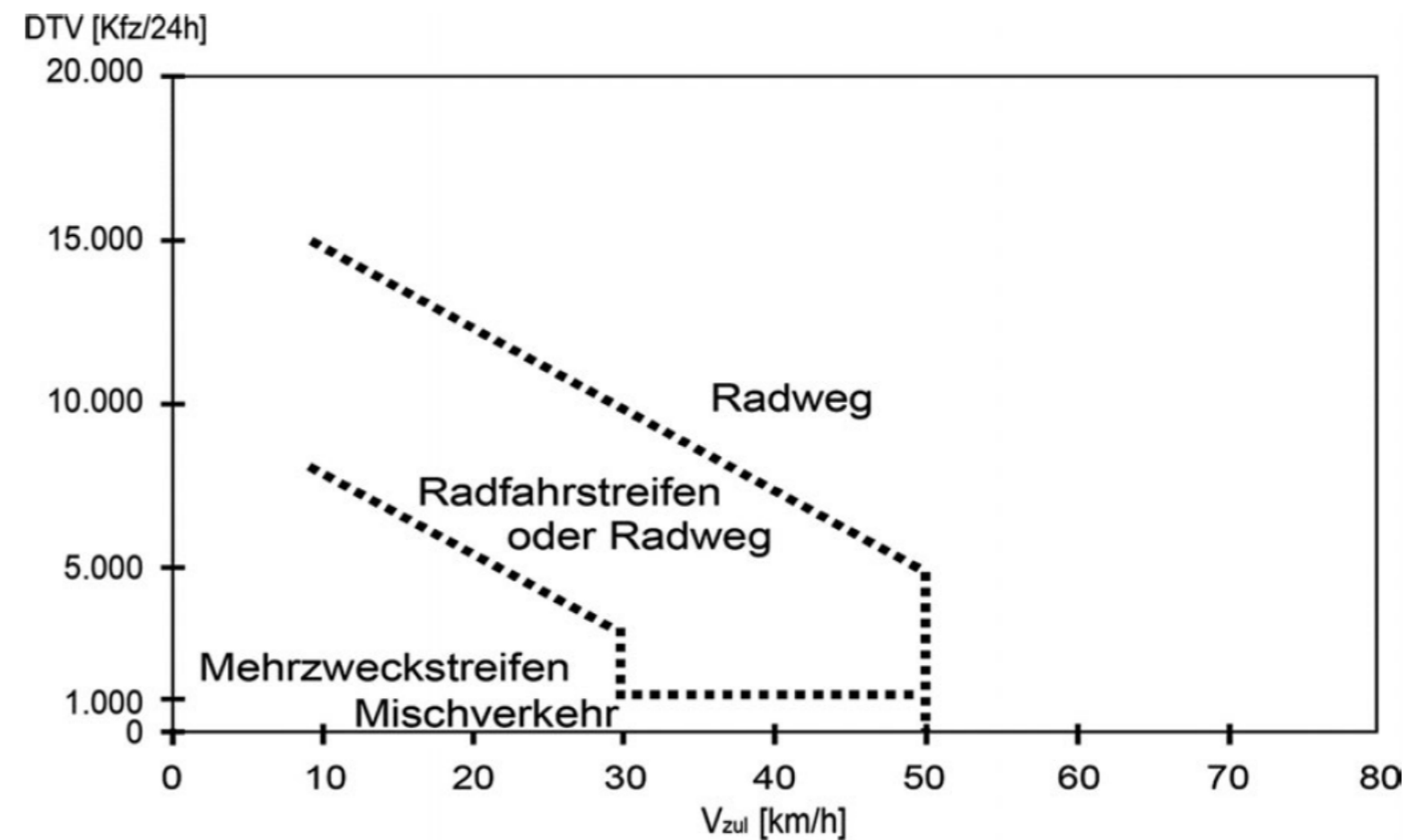


den, wird zwischen:

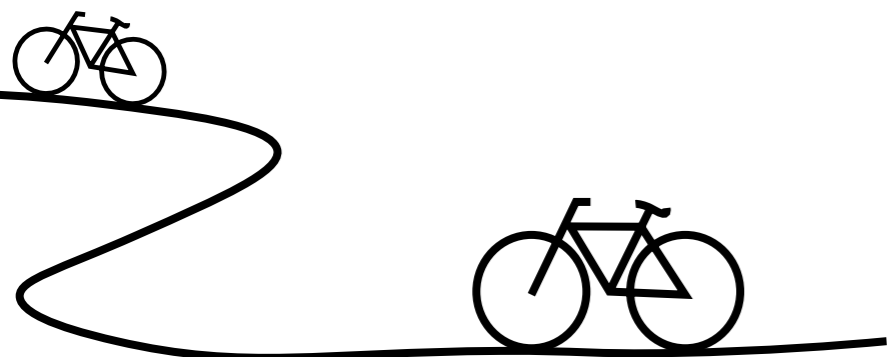
- Radschnellverbindungen
- Haupttradrouten
- Verbindungs- und Sammelrouten
- Flächenerschließung

unterschieden. Radschnellverbindungen werden zur Überwindung größerer Entfernungen errichtet. Haupttradrouten dienen ebenfalls der direkten Verbindung wichtiger Quell- und Zielpunkte und als Radweg oder Radfahrstreifen gestaltet und geführt. Auf Haupttradrouten ist ein zügiges Vorankommen ohne Umwege, mit Überholmöglichkeiten vorgesehen. Verbindungs- und Sammelrouten verbinden Haupttradrouten miteinander und dienen der kleinräumigen Erschließung. Sie können im Trennverkehr und im Mischverkehr geführt werden. Bei der Flächenerschließung handelt es sich um Anliegerstraßen mit geringen Verkehrsstärken.

Folgende Abbildung zeigt die grundsätzlichen Richtwerte hinsichtlich KFZ- Geschwindigkeit und Verkehrsaufkommen, welche Art des Radweges empfohlen wird.



Hinweise für den Einsatz von Radfahranlagen auf Haupttradrouten, Verbindungs- und Sammelrouten des Radverkehrs in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr)



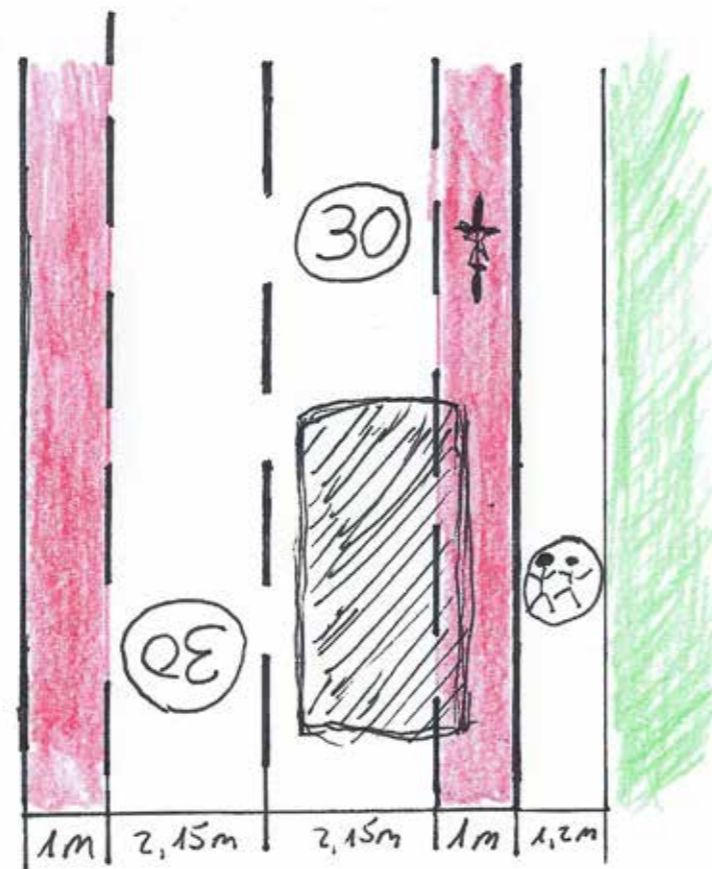
An Haupttradrouten, Verbindungs- und Sammelrouten des Radverkehrs ist folgendes empfohlen:

MEHRZWECKSTREIFEN:

v_{max}: 0 - 30 km/h

DTV [KFZ/24h]: 0 - 8.000

Mehrzweckstreifen haben den geringsten Flächenanspruch. Die Mindestbreite eines Mehrzweckstreifens errechnet sich aus dem erwarteten Radverkehrsaufkommen und der Art der Route. So wird die Mindestbreite eines Mehrzweckstreifens auf einer Haupttradroute mit max. 600 Radfahrer:innen/Tag auf 1 m festgelegt.



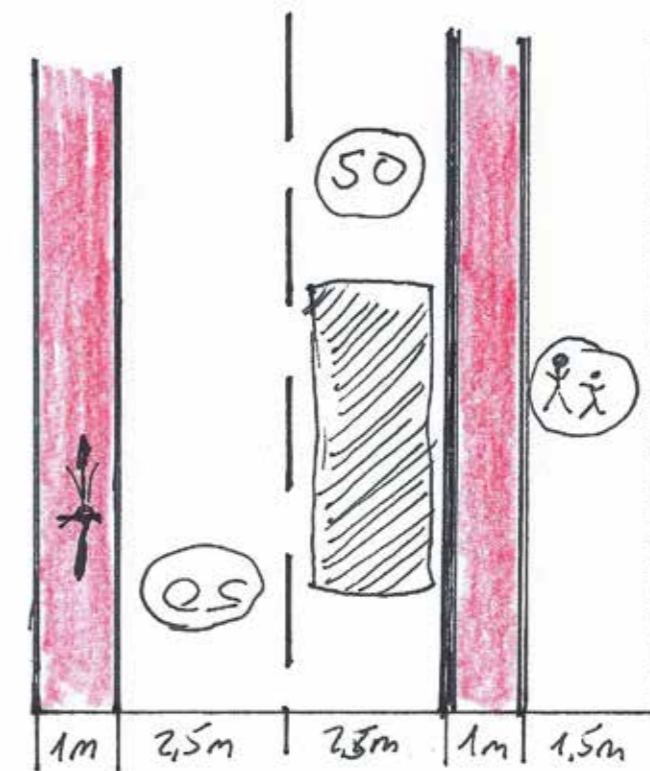
Mehrzweckstreifen mit V_{max} 30 kmh
(eigene Skizze)

RADFAHRSTREIFEN

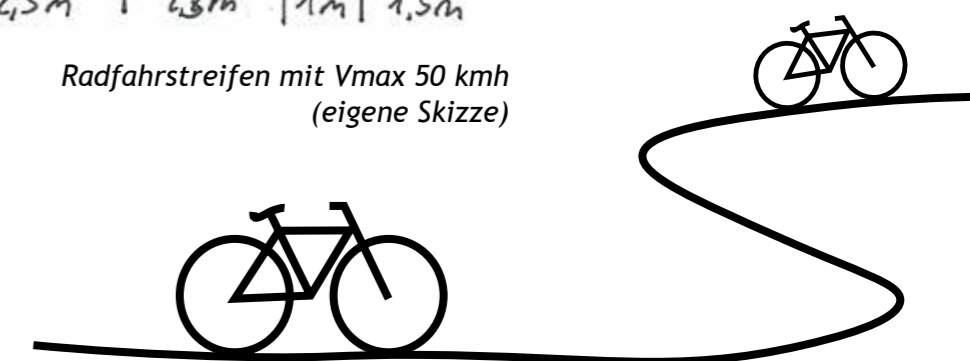
v_{max}: 30 - 50 km/h

DTV [KFZ/24h]: 8.000 - 15.000

Radfahrstreifen benötigen genau so viel Platz, wie Mehrzweckstreifen. Bei einer Breite von 1 m darf dieser allerdings zu keinem Zeitpunkt von Kraftfahrzeugen mitgenutzt werden.



Radfahrstreifen mit V_{max} 50 kmh
(eigene Skizze)

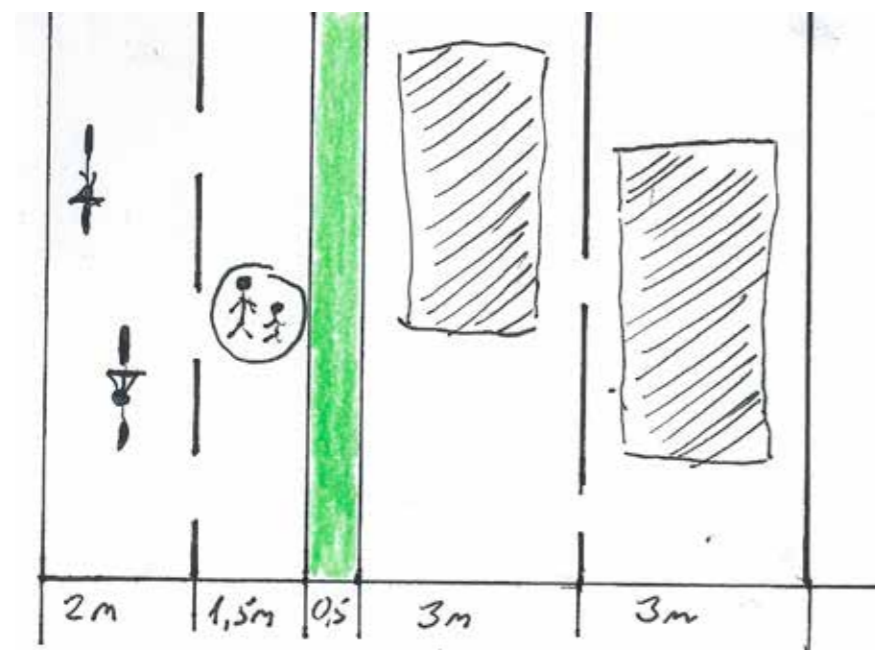


RADWEG

vmax: 50 - 100 km/h
DTV [KFZ/24h]: > 15.000

Radwege existieren in unterschiedlicher Ausgestaltung. Sie können als Einrichtungsweg, Zweirichtungsweg und gemischten Geh- und Radweg errichtet werden. An einer Hauptroute mit einem Verkehrsaufkommen von maximal 600 Radfahrer:innen pro Tag ist an einem Einrichtungsweg ein Querschnitt von 2,3 m und an einem Zweirichtungsweg bzw. gemischten Geh- und Radweg ein Querschnitt von 3,3 m empfohlen.

Zur Flächenerschließung ist das Mischprinzip mit dem KFZ- Verkehr möglich, wodurch keine Radwege ausgewiesen bzw. markiert werden müssen.



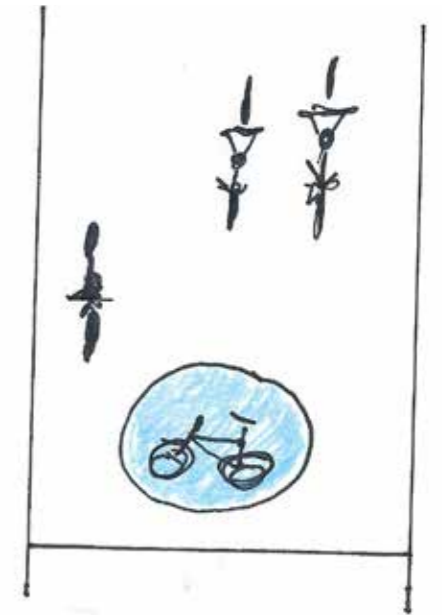
baulich getrennter Geh- und Radweg mit Grünstreifen
(eigene Skizze)



FAHRRADSTRASSE

Vmax: 30 km/h
DTV [KFZ/24h]: 2.500 KFZ/24h

Fahrradstraßen dienen dazu, dem Fahrradverkehr genügend Platz zu geben und dem KFZ- Verkehr auf andere Straßen zu verlegen. In Fahrradstraßen ist das Zu- und Abfahren für KFZ jedoch erlaubt, wobei sie dabei maximal 30km/h fahren dürfen und Radfahrer:innen nicht gefährden dürfen. Fahrradstraßen werden verordnet, wenn ein erhöhtes Komfort- und Attraktivitätsniveau für den Radverkehr gewünscht ist und sind empfohlen, wenn der Fahrradverkehr bereits min. 50 % des Gesamtverkehrsaufkommens zu

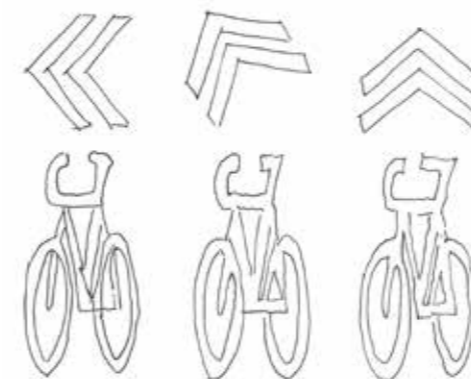


Fahrradstraße
(eigene Skizze)

Stoßzeiten beträgt.

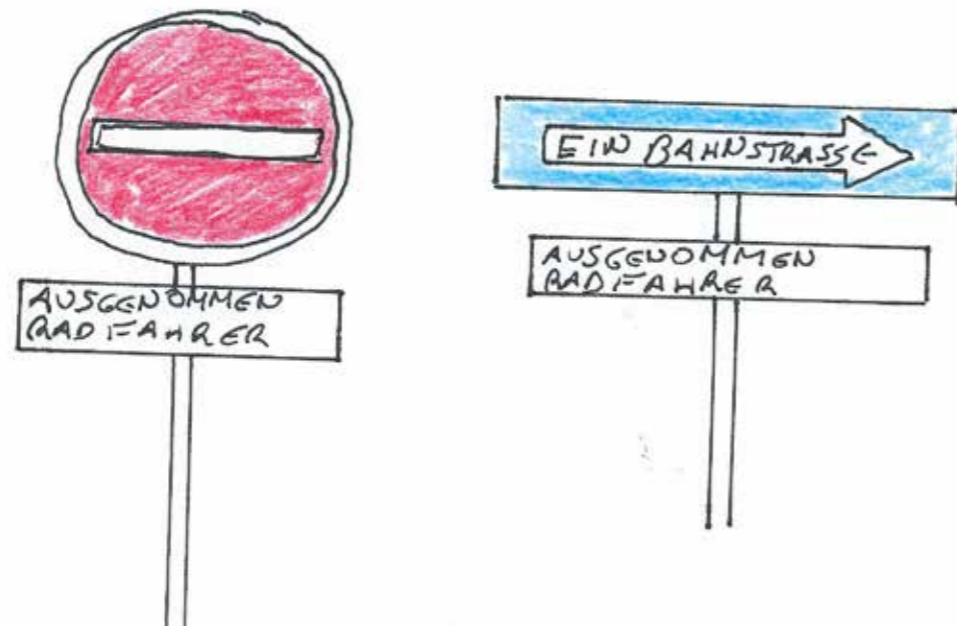
SHARROWS

Sharrows sollen auf einen Radverkehrsanteil auf der Fahrbahn hinweisen. Sie sollen die Erhöhung der Sicherheit des Radfahrens im Mischverkehr erhöhen. In der Regel werden sie im Ortsgebiet angewandt um



mögliche Darstellungen der Sharrows
(RVS, eigene Skizze)

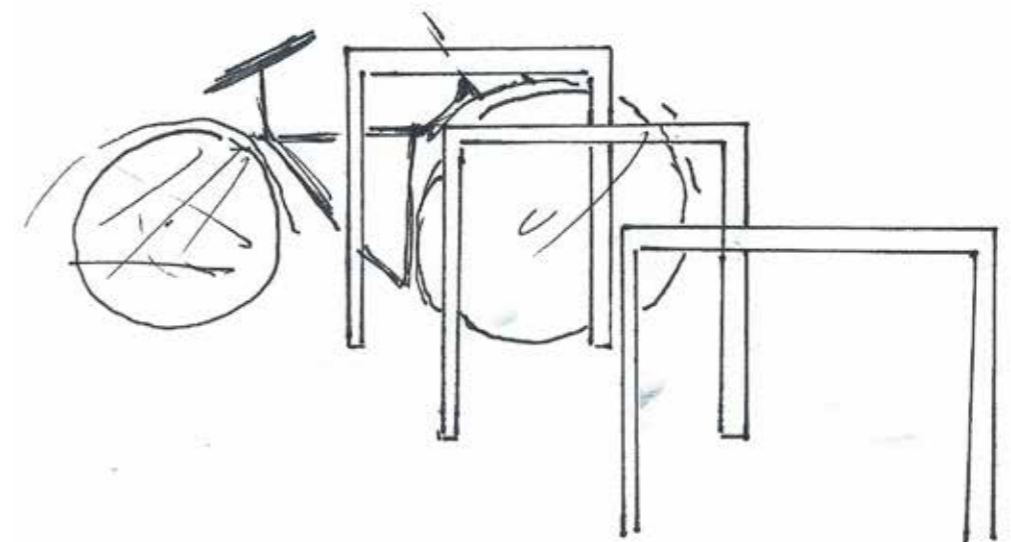
u.a. den Radverkehr auf der Fahrbahn zu betonen.
FÜR RADVERKEHR GEÖFFNETE EINBAHNSTRASSE
 Bei Einbahnstraßen wird die Öffnung für den Radverkehr empfohlen. Radfahrer:innen können per Verordnung der Straßenverkehrsbehörde von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung ausgenommen werden. Am Anfang und am Ende der Straßen sind solche Straßen entsprechend per Zusatztafeln kundzumachen. Ab einer Fahrbahnbreite von 4,0 m ist eine Längsmarkierung mit einer entsprechenden Breite für den entgegenkommenden Radverkehr empfohlen.



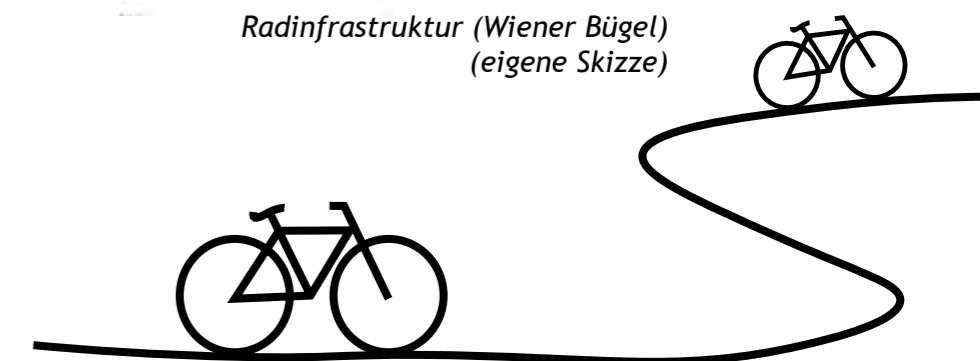
Fahrradfreundliche Verkehrsschilder
 (eigene Skizze)

RADINFRASTRUKTUR

Neben Radfahranlagen in entsprechendem Ausmaß sind diverse zusätzliche Einrichtungen für ein funktionierendes Radwegenetz miteinzuplanen. Radabsstellanlagen werden bspw. oft nur spärlich errichtet. Diese sind jedoch für einen Diebstahlschutz relevant. Mittlerweile gehören auch E-Bike-Ladestationen zu einer Fahrradinfrastruktur. Rastplätze mit Unterstehmöglichkeiten bei plötzlich eintretenden Regenschauern, Trinkwasserbrunnen und Reparaturstationen dienen zusätzlich dem Radverkehr. Für ein lückenloses Radwegenetz ist eine durchgehende Beschilderung der Radwege und der Zwischenziele (Radwegbeschilderung, Ortschaften, Städte, etc.) notwendig um ein flüssiges Vorankommen zu fördern.



Radinfrastruktur (Wiener Bügel)
 (eigene Skizze)



2.3. Strategische Grundlagen

ÖEK - ÖRTLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT 2018

Im Örtlichen Entwicklungskonzept (ÖEK 2018) wird das lokale Radwegenetz der Marktgemeinde Treffen am Ossiacher See als zum Teil gut gesehen, allerdings fehlt es an einem überregionalem Radwegenetz. Die nicht fertiggestellte Radroute ins Gegendtal und die Engstellen entlang des Ossiacher See Radweges (R2) werden als Problembereiche gesehen. Deshalb wurde bereits hier der Ausbau des Rad- und Gehwegenetzes inkl. Lückenschluss des Gegendtalradweges forciert und ein Detailkonzept angestrebt.

MASTERPLAN ZUR ORTSKERNENTWICKLUNG

Ein wesentlicher Aspekt des Masterplans zur Ortskernentwicklung im Hauptort Treffen war die Verkehrssituation mit Verbesserungspotenzial. Die Innenentwicklung soll demnach auch verkehrsberuhigte Zonen bringen und Möglichkeiten für den NMV (nicht-motorisierten Verkehr) schaffen, wobei zugleich der MIV (motorisierter Individualverkehr) stark zurückgenommen wird. Im Zuge dessen wird auch die erlaubte Geschwindigkeit an der B98 Millstätter Bundesstraße von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden.

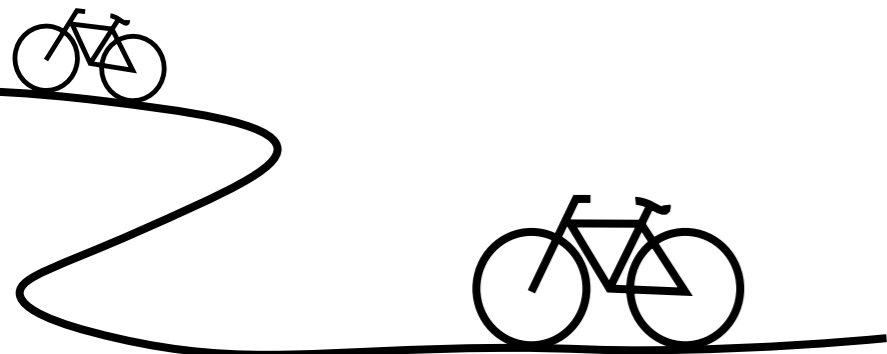
RADMASTERPLAN RADMOBILITÄT 2025 KÄRNTEN

Radmasterplan Radmobilität 2025 Kärnten

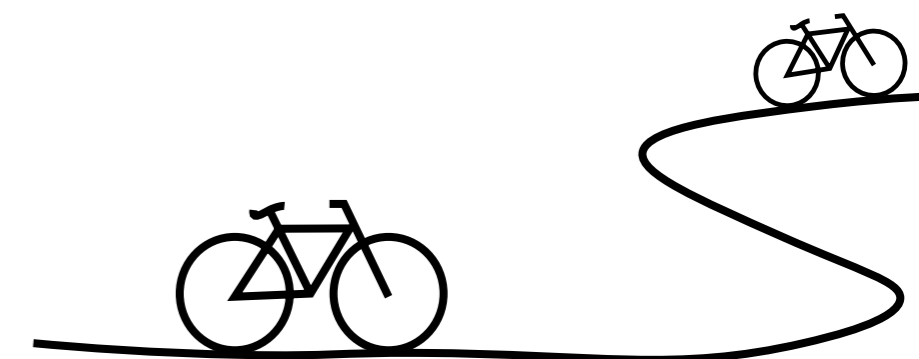
Der Masterplan Radmobilität 2025 nimmt sich zum Ziel, eine zeitgemäße Handlungsanleitung und einen Maßnahmenplan für die Förderung der Radmobilität zu schaffen und das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Hierbei werden verkehrspolitische Ziele (Anhebung des Modal Splits des Radverkehrs), touristische Ziele, Infrastrukturelle Ziele (Aufwertung und Verbreitung qualitativer Radinfrastruktur), umweltpolitische Ziele, wirtschaftspolitische Ziele, gesundheitspolitische Ziele und sicherheitstechnische Ziele (Geschwindigkeitsreduktion) in Angriff genommen.

Der Masterplan will mithilfe von Maßnahmenbündeln zu folgenden Themen die Radmobilität in Kärnten fördern:

- Bewusstseinsbildung (z.B. Imagekampagnen, Anreizsysteme, Umsetzungscoaching)
- Finanzielle Ressourcen (z.B. Ausbau des Budgets, LEADER- Projekte, Klimafonds, Novellierung des Kärntner Straßengesetzes - Implementierung der Finanzierung des Radverkehrs)



- Alltag und Beruf
 - Sicherheit (z.B. spezielle Trainings, klare Rechtsnormen, durchgehend befahrbare und sichere Radwege, sichere und radfreundliche Straßenquerungen, Verbesserung von Bodenmarkierungen und Radwegkennzeichnungen, Maßnahmen im ÖEK und Bebauungsplan)
 - Alltagstauglichkeit (z.B. konsequente Implementierung des Radverkehrs in die Raumplanung, Radschnellwege in die Ballungszentren, passende Radabstellanlagen)
 - Radfahren und ÖV (z.B. Radmitnahme im ÖV und Regionalbussen, Multimodale Knoten, Bike & Ride)
- Tourismus, Freizeit, Wirtschaft
 - Radinfrastruktur (z.B. Radrastplätze an touristisch neuralgischen Plätzen, E-Bike Infrastruktur, Inszenierung von Raderlebniswegen, Verbesserung der Beschilderung und einheitliche Beschilderung, Infotafeln und Übersichtstafeln an freizeitrelevanten Punkten)
 - Kommunikation (Raderlebniswege zu Natur, Kultur, Geschichte, Kulinarik, Vernetzung Rad und Bahn, flächendeckende regionale Freizeit-Radwegkarten)
 - Multimodalität am Urlaubsort (z.B. kombinierter Ausbau ÖV und Radverkehr)
- Infrastruktur und Innovation
 - Ausbau und Lückenschluss (z.B. überregionale Radwegeverbindungen zwischen Drauradweg (R1) und Seen, Radschnellwege aus den Regionen in die Zentren, Radabstellmöglichkeiten ausbauen, ausgestaltete Rad-Rast-Plätze inkl. Sanitäreinrichtungen, E-Bike Infrastruktur, fahrradfreundliche Bodenmarkierung)
 - Digitalisierung (z.B. digitaler Routenplaner, Schlaglochmeldung bei Radwegen)
 - Erhaltungsmanagement (z.B. Förderung und Verbesserung von Radwegen, Förderung ganzjähriger Befahrbarkeit, regelmäßige Nachmarkierung, rasche Behebung von Gefahrenstellen durch Straßenmeistereien)



MASTERPLAN LÄNDLICHER RAUM

Der Masterplan Ländlicher Raum ist ein Strategiepapier der Regionalentwicklung zur Stärkung des Ländlichen Raumes. Darin werden die funktionalen Regionen Kärntens definiert, wobei eine dieser Regionen den Kärntner Zentralraum (Villach- und Klagenfurtland) bildet. Die allgemeine Strategie verweist auf den Masterplan Radmobilität 2025 Kärnten, um den Radverkehr zu fördern. Die Regionalstrategie des Zentralraums will u.a. den Radtourismus als wichtigen Eckpfeiler der touristischen Entwicklung stärken.

LEADER VILLACH UMLAND

Die Lokale Entwicklungsstrategie von Villach Umland definiert die Ziele der LEADER Region im Zeitraum 2023 bis 2027. In vier Aktionsfeldern werden Schwerpunkte zur nachhaltigen Entwicklung der Region gesetzt. Der Radverkehr findet im Aktionsfeld 4 „Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel“ Platz. Ein durchgängiges und sicheres Radwege- und Radroutennetz und das E-Bike als Alternative zum PKW im ländlichen Raum werden unter anderem genannt. Auch im Tourismus/Freizeit wird das Radfahren als Potenzial gesehen, da es als Verlängerung der Saison dienen kann. Bei der Stärkung der Ortskerne wird empfohlen, die Erreichbarkeiten mit dem ÖV und Rad- und Fußverkehr mitzuberücksichtigen. Somit wird in der Strategie der quantitative Radwegeausbau am Ende der Programmperiode als klares Ziel gesetzt.



LEITFADEN: AKTIONSPROGRAMM KLIMAAKTIV MOBIL - AKTIVE MOBILITÄT UND MOBILITÄTSMANAGEMENT 2024 (KAPITEL 1.2. UND 2).

Gefördert werden:

- Radinfrastruktur
- Radabstellanlagen
- Fußverkehrsinfrastruktur
- Radprojekte
- Bedarfsorientiertes Verkehrssystem
- Veranstaltungsmobilität

Dabei liegt der Fokus bei überregionalen, regionalen und kommunalen Radnetzausbauten und lokale Radinfrastruktureinrichtungen. Für die Förderung ist das Vorhandensein und die Beschlussfassung überregionaler, landesweiter, regionaler oder kommunaler Radnetzausbauprogramme, um ein flächendeckendes Radwegenetz gewährleisten zu können.

MACHBARKEITSSTUDIE TEILABSCHNITT EINÖDE - KLAMM

Die AKL- Abteilung 9 für Straßenbau erkannte ebenfalls die Notwendigkeit eines baulich getrennten Radweges in der Einöde und beauftragte ein Ziviltechnikbüro mit der Durchführung einer Studie für eine optimale Linienführung für den NMV.

RADMASTERPLAN VILLACH

Die Statutarstadt und Nachbargemeinde erstellt gerade einen Masterplan für den Radverkehr im Stadtgemeindegebiet.

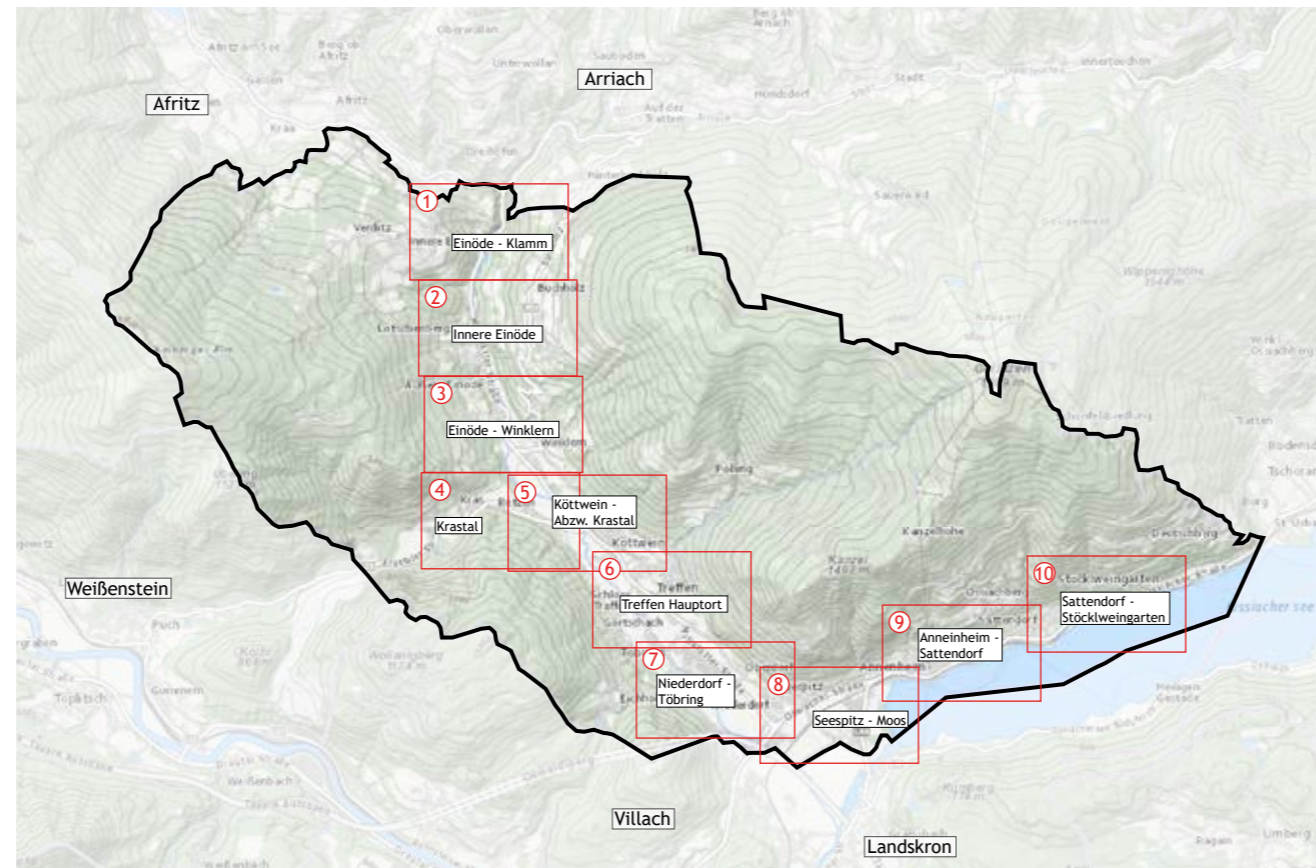
3. Bestandsaufnahme und -analyse

Die Marktgemeinde Treffen am Ossiacher See befindet sich im Kärntner Zentralraum, nördlich der Bezirkshauptstadt Villach. Das Gemeindegebiet erstreckt sich über das südliche Gegendtal, der östlichen Hälfte des Krastals, über die Gerlitzten und dem Ossiacher See (71,04 km²). Durch den hohen Anteil der Gemeinde an Berg- und Seelandschaft zählt nur ein geringer Teil des Gebietes zum Dauersiedlungsraum (17,5 km² bzw. ca. 25 %).

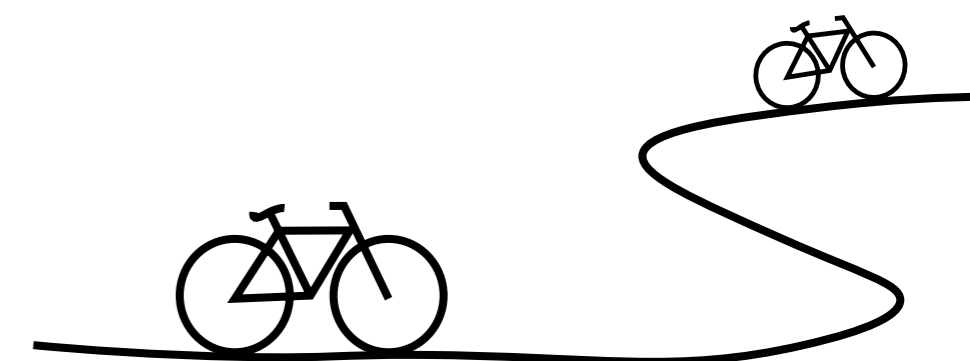
Als Untersuchungsgebiet wurde der Dauersiedlungsraum der Marktgemeinde gewählt. Obwohl sich zahlreiche Mountainbikestrecken und verschiedene touristische Radrouten entlang der Berge erstrecken,

konzentriert sich der Verkehr (vor allem MIV) auf die Siedlungsgebiete des Gegendtals und des Ossiacher Sees. Um den Anteil des Radverkehrs im Modal Split zu erhöhen, ist es besonders wichtig, die Verkehrswege, Stärken und Schwächen in diesem Bereich zu erfassen und zu analysieren.

Hierfür wurde das Gemeindegebiet in 10 Abschnitte eingeteilt: Einöde - Klamm, Äußere Einöde, Einöde - Winklern, Krastal, Köttwein - Abzw. Krastal, Treffen Hauptort, Niederdorf - Töbring, Seespitz - Moos, Anenheim - Sattendorf, Sattendorf - Stöcklweingarten.



Gemeindegebiet Übersicht, Teilbereiche - Blattschnittübersicht (KAGIS, eigene Bearbeitung)



3.1. Mobilität

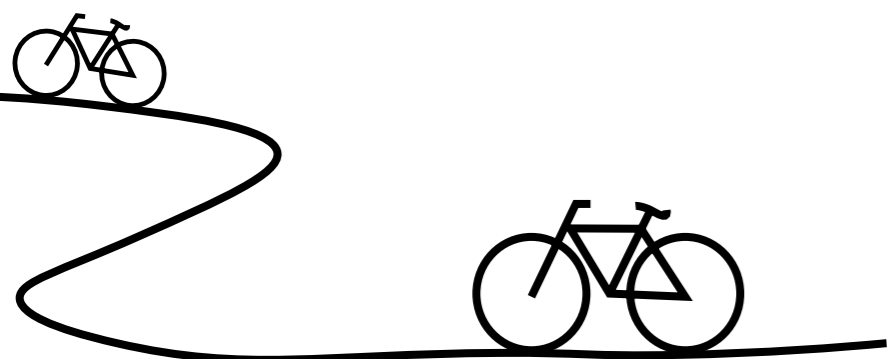
Dem Fahrradfahren wird in der Marktgemeinde Treffen am Ossiacher See nur eine untergeordnete Rolle zugeteilt. Großteils wird das Fahrradfahren als Freizeitaktivität gesehen, wobei das Fahrrad als Verkehrsmittel außer Acht gelassen wird. Dies spiegelt sich in der Fahrradinfrastruktur im gesamten Gemeindegebiet wider.

Die Bewohner:innen der Marktgemeinde pendeln laut Statistik Austria zum großen Teil aus. Von 1.984 Erwerbstätigen pendelten im Jahr 2021 515 Personen nicht bzw. innerhalb der Gemeinde. 476 Personen pendelten in die Bezirkshauptstadt Villach. Gleichzeitig pendelten 743 Personen aus Villach in die Gemeinde Treffen am Ossiacher See ein, wobei der Großteil der pendelnden Personen das Auto als Hauptverkehrsmittel verwendet. Die Fahrstrecken liegen bei etwa 10 km bei mäßiger Steigung. Das entspricht einer Fahrzeit bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 18 km/h von ca. einer halben Stunde. Aktuell liegt der Radverkehrsanteil bei etwa 7 % in Kärnten, der Autoverkehrsanteil bei über 75 %. Um diese Werte einander anzunähern ist die Errichtung einer Fahrradfreundlichen Infrastruktur, vor allem im Bereich der Radfahranlagen ein erster Schritt.

Ein weiterer Faktor in der Mobilität in der Marktgemeinde Treffen ist der Öffentliche Verkehr, der in den vergangenen Jahren stark ausgebaut wurde. Im Stundentakt fährt ein Regionalbus zwischen dem Gegendtal und Villach, sowie die S-Bahn Linie S2 entlang der Kronprinz Rudolf-Bahn zwischen Feldkirchen und Villach. Der ÖV wird jedoch vorrangig von Schüler:innen genutzt.

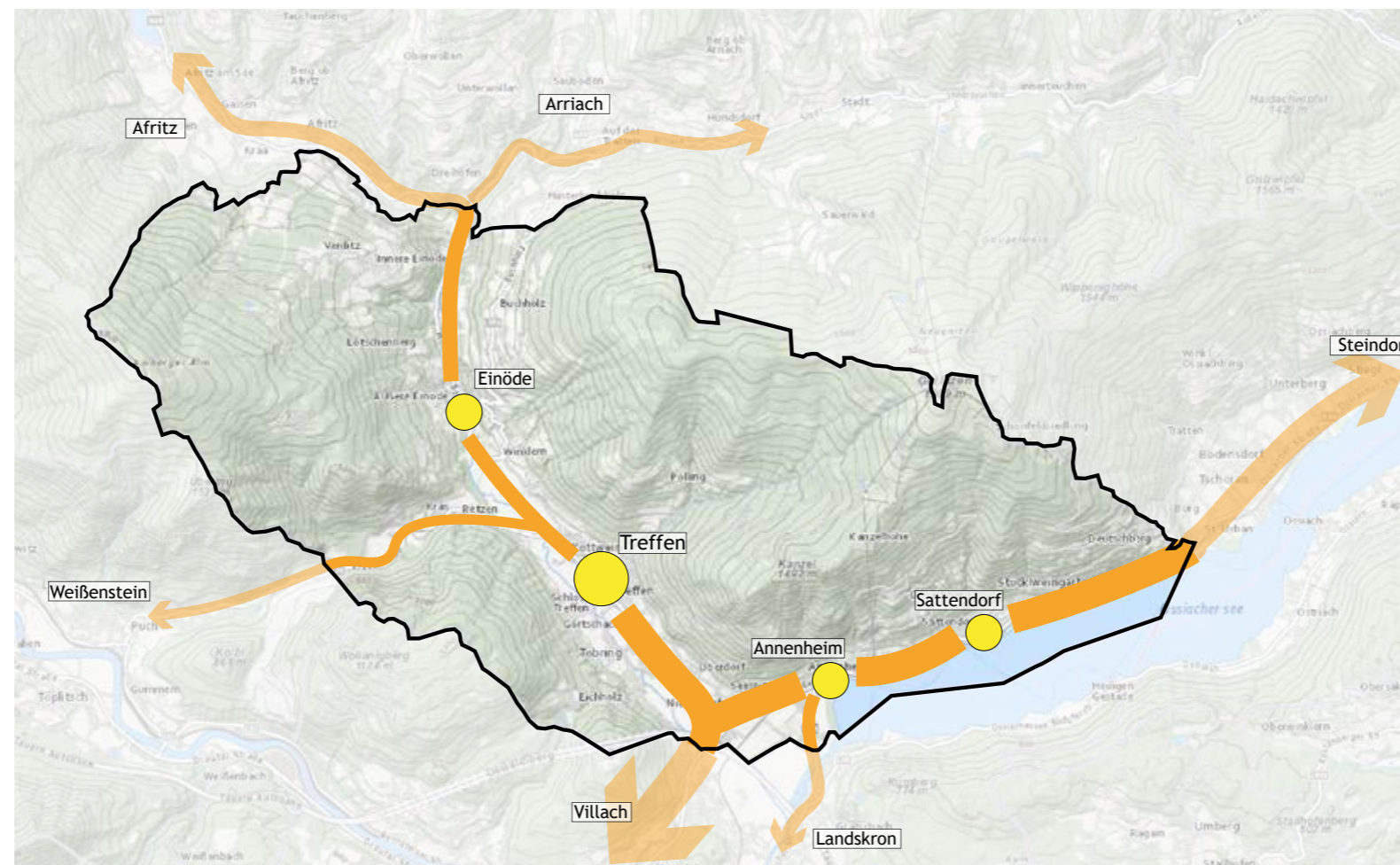




Bus und PKW in Einöde (eigene Aufnahme)



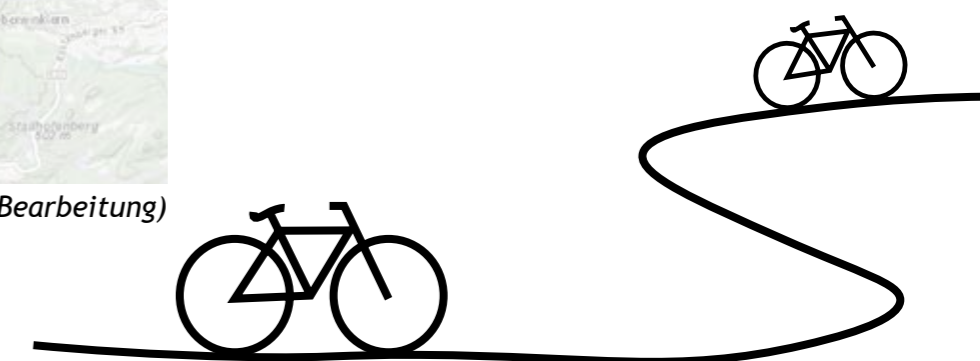
3.2. Hauptverkehrsruuten im Gemeindegebiet

Aufgrund der Pendler:innenstatistik und der Verkehrszählungen lassen sich im Gemeindegebiet die Hauptverkehrsruuten ableiten. Hauptverkehrsruuten verbinden demnach die dichter besiedelten Ortschaften im Gemeindegebiet, wie Winklern-Einöde, Treffen, Annenheim und Sattendorf miteinander und mit Nachbargemeinden. Hier ist auch aufgrund der Nähe zu Villach und der Anzahl an Arbeitsstätten das Verkehrsaufkommen höher.



-  Haupttrouuten
-  Quellpunkte

Gemeindegebiet Hauptverkehrsruuten (KAGIS, Statistik Austria, eigene Bearbeitung)






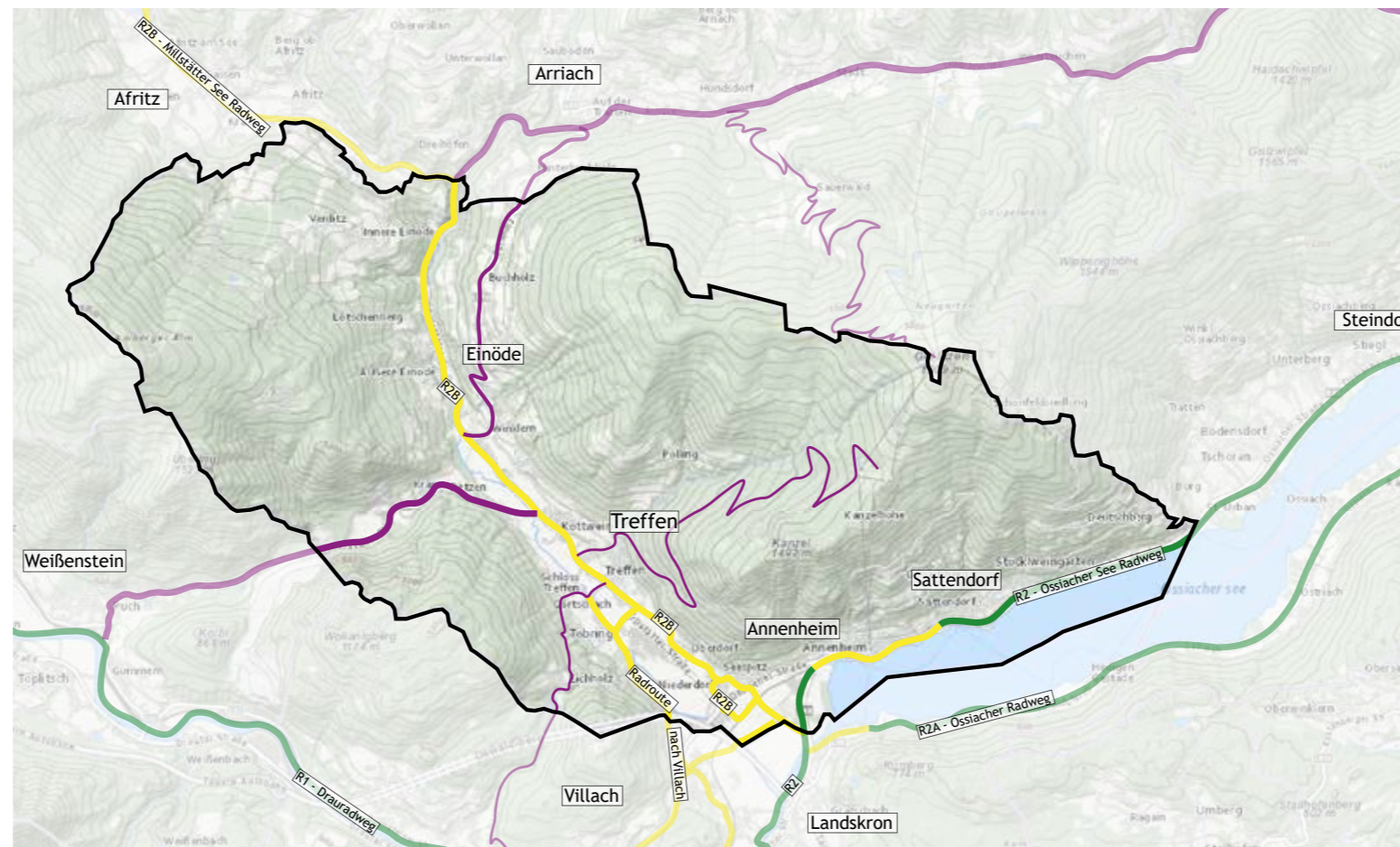
3.3. Radrouten im Gemeindegebiet

Das Radwegenetz in der Marktgemeinde Treffen am Ossiacher See besteht aus dem Überregionalen Radwegenetz, aus Touristischen Radrouten und aus Mountainbike Strecken und Single Trails. Diese Daten werden im KAGIS- Mobile- Atlas zu Verfügung gestellt. In folgender Abbildung werden die wichtigsten Routen im Gemeindegebiet dargestellt. Hier ist zu erkennen, dass trotz der Ausweisung der Radrouten R2 (Ossiacher See Radweg) und R2B (Millstätter See Radweg) lediglich ein kleiner Teil als baulich getrennte Radfahranlagen geführt werden (grüne Linien). Vor allem der Millstätter See Radweg wird ab der Ortschaft Treffen auf der Bundesstraße bis zur Gemeindegren-

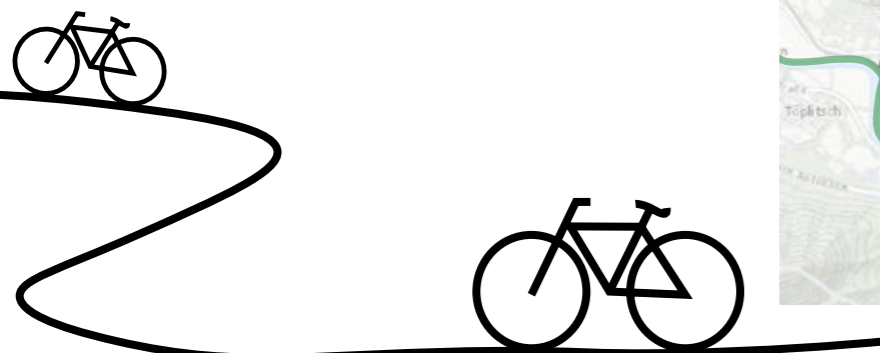
ze zu Afritz am See geführt. Gelb eingezeichnet sind Radrouten, die als alternative Wege von vor allem Einheimischen Radfahrer:innen nach Villach und zum Ossiacher See genutzt werden.

Die Touristischen und Freizeitradrouten sind im Bundesland Kärnten ein wichtiger Radwegfaktor. Allerdings sind auch diese Routen zu einem großen Teil nicht für einen sicheren Radverkehr ausgelegt. Durch das hohe KFZ-Verkehrsaufkommen entlang der Bundesstraßen und die hohe Fahrtgeschwindigkeit entlang dieser, die aufgrund der Bauweisen möglich sind, verringert sich das Sicherheitsgefühl zusätzlich.

-  Radwege
-  Radrouten
-  Radrouten für (tages- touristische Zwecke)



Radrouten laut KAGIS im Gemeindegebiet (KAGIS, eigene Bearbeitung)



3.4. Befahrung und Wegeanalyse

Um das Radwegenetz genauer zu analysieren, wurde eine Befahrung des Dauersiedlungsraumes des Gemeindegebietes durchgeführt. Dabei wurden die Radrouten, die Radwege und die Radinfrastruktur (Rastplätze, Trinkwasserbrunnen, Beschilderung, etc.) aufgenommen. Folgende Punkte wurden kartiert und zum Teil bewertet:

- (1) Rastplatz
- (2) Trinkwasserbrunnen
- (3) Radabstellanlage (add. Bewertung)
- (4) Reparaturstation
- (5) E-Bike- Ladestation
- (6) Wegweiser
- (6a) Wegweiser für Wanderungen und Mountainbike
- (7) Infotafeln, Hinweistafeln
- (8) WC- Anlagen
- (9) Bodenmarkierungen
- (9a) Bodenmarkierungen für Fußverkehr
- (10) unübersichtliche Kreuzungen
- (11) fehlende Verbindungen für den Radverkehr
- (12) überdachte Bushaltestellen
- (13) Gastronomie, Pensionen, Hotels, Campingplätze, etc.
- (14) Mängel im Weg (Temposchwellen, Schlaglöcher im Radweg...)

Für eine möglichst detaillierte Darstellung der Radrouten und Radwegeinfrastruktur wurden das Gemeindegebiet in zehn Abschnitte geteilt und im Maßstab 1:5.000 abgebildet. Bei der Analyse konnte festgestellt werden, dass vor allem das Gegendtal kaum bis keine Radinfrastruktur und keine Radfahranlagen aufweist. Die B98 ist als Straße für den Autoverkehr ausgelegt. Der Straßenquerschnitt sowie die weite Sicht ermöglichen ein Autofahren über dem vorgeschriebenen Tempolimit. Dies in Kombination mit der verorteten Radroute R2B widerspricht einer sicheren Radroute, was wiederum als Schild am Anfang der Niederdorfer Straße, bei der Einmündung in die B98 auch beschrieben wird (folgende Abbildung): “Sehr gefährlicher Abschnitt für Radfahrer! Befahren auf eigene Gefahr“.



Beschilderung in Treffen (eigene Aufnahme)



Jedoch hat das Gegendtal ein sehr hohes Potenzial für eine vernünftige Radwegeinfrastruktur, die mit wenig Aufwand umgesetzt werden kann. Lediglich das nördliche Gemeindegebiet bedarf einer detaillierten Planung (z.B. Verkehrsplanung). Das Bestehen alternativer Radrouten, abseits der Bundesstraße B98 wird bereits von den Bewohner:innen der Marktgemeinde Treffen und anderen ortskundigen Radfahrer:innen genutzt. Diese Straßen (Drassmanweg - De la Tour Straße - Schauerbodenweg im Osten und die Töbringer Straße im Westen des Gemeindegebiets) sind auch bereits als beliebte Wanderrouten (Treffner

Rundweg) und Laufrouen des Gegendtals beschildert (siehe folgende Abbildung). Im Hauptort Treffen besteht zurzeit keine Infrastruktur für den Radverkehr und nur spärlich ausgebaute Infrastruktur für den Fußverkehr. Einerseits fehlt es an diebstahlsicheren Radabstellanlagen, andererseits durchfährt der KFZ- Verkehr das Ortsgebiet sehr schnell. Dies führt an Engstellen entlang der B98 zu gefährlichen Überholmanövern. Auch das Kreuzen der Bundesstraße ist aufgrund mangelnder Übersicht selten möglich. Die Aufenthaltsqualität zum Einlegen von Pausen kann allerdings als hochwertig angesehen werden.



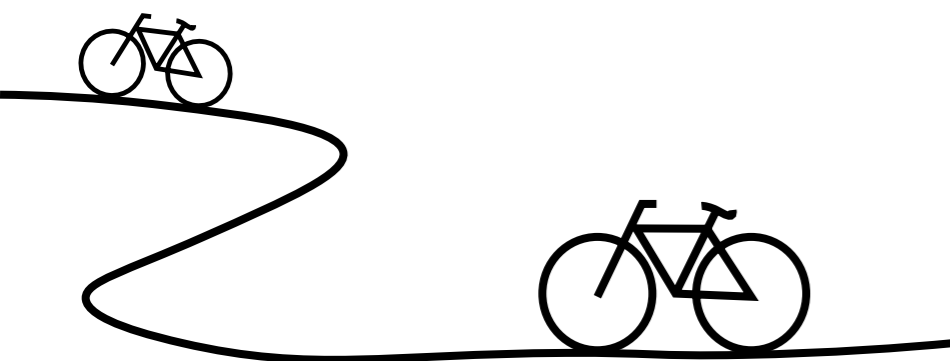
Beschilderung Wanderweg Winklern (eigene Aufnahme)



Gehsteig - Brücke Pöllingerbach (eigene Aufnahme)



Dorfplatz Treffen (eigene Aufnahme)



Zwei der wichtigsten Verbindungsrouten der Gemeinde sind die bereits erwähnten Niederdorfer Straße, entlang welcher der R2B Millstätter Radweg ausgeschildert zum Ossiacher See ist und die Töbringer Straße als Schnellroute nach Villach. Doch auch entlang der Niederdorfer Straße werden Mängel für Radfahrende festgestellt. Trotz der erlaubten Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h ist man teilweise gezwungen auf den Gehweg auszuweichen, um nicht vom KFZ- Verkehr gedrängt zu werden. Außerdem ist die Wegführung der Radroute über „PaRADies“, das Gewerbegebiet und den Karlweg eine Verlängerung um fast 500 m im Vergleich zur Route Richtung Moosweg über Seespitz (Billa). Die Töbringer Straße, als Direktverbindung nach St. Ruprecht und weiter nach Villach, hingegen ist nicht

als Route ausgewiesen, sondern wird lediglich von Pendler:innen genutzt. Auch hier wird aufgrund der hohen Sichtweiten das Schnellfahren mit dem Auto gefördert, wodurch die Sicherheit der Radfahrer:innen gefährdet wird.

Die Seeegend (Annenheim, Sattendorf) wird von Radfahrer:innen im gesamten Gemeindegebiet am häufigsten genutzt. Vor allem der Freizeitradverkehr um den See und der See als Ziel zum Baden lockt Radfahrer:innen an. Aufgrund der hohen Frequenz kommt es zu Nutzungskonflikten. Die Breiten der teilweise vorhandenen baulich getrennten Radwege sind zu gering und müssen mit dem Fußverkehr geteilt werden. Am Abschnitt TCA bis Gerlitzbad sorgt häufig der ruhende KFZ- Verkehr für Nutzungskonflikte.



*falsche Beschilderung: R2 statt R2B Moosweg
(eigene Aufnahme)*



*Töbringer Straße mit viel Übersicht
(eigene Aufnahme)*



*parkende Autos entlang der Radroute TCA
(eigene Aufnahme)*



4. Ziele und mögliche Maßnahmen

Allgemeine Ziele

- Lückenloses Radroutennetz
- Erhöhung des Radanteils im Modal Split
- Anbindung aller möglichen Ortschaften und Siedlungen
- Treffen mit Radfahren als USP - Radverkehr,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr

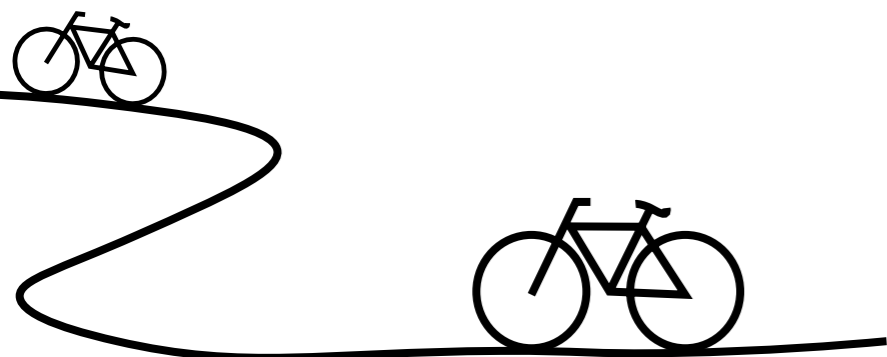
Allgemeine Maßnahmen

- Kennzeichnung von Wegen (Sharrows)
- Ausreichende Beschilderung der Radrouten
- Infrastruktur für Sicheres Radfahren (Geschwindigkeitsbeschränkung für den KFZ- Verkehr, Markierung von Radfahrstreifen, ggf. Errichtung von Radwegen mit baulicher Trennung, ausreichend Platz zu Verfügung stellen)
- Schaffen einer begleitenden Radinfrastruktur (Radabstellanlagen, E-Bike- Ladestationen, Reparaturanlage, etc.)

- Abhaltung von Infoveranstaltungen zum Thema Radfahren im Alltag
- Prüfen und Einreichen von Förderungen (LEADER, ORE, Intereg, K-REG, etc.)
- Errichtung von Infotafeln an Points of Interests (POI) zur Geschichte Treffens, zu historischen Ereignissen zur Geschichte des POI zu naturräumlichen Gegebenheiten oder zum Thema Fahrradfahren
- Errichtung eines Lehrpfad für Radfahrer:innen

An den folgenden Seiten werden die einzelnen Abschnitte im Bestand dargestellt, mittels einer SWOT-Analyse bewertet und daraus anschließend mögliche Verbesserungsmaßnahmen wieder grafisch demonstriert. Anschließend werden auf einer weiteren Seite Ziele Maßnahmen und Herausforderungen für die einzelnen Abschnitte notiert und bewertet.

Alle Karten befinden sich in Originalgröße im Anhang.



4.1. Bewertungsmethodik

POLITIK UND KOMMUNIKATION

grün = Information der Bevölkerung (Homepage, Gemeindezeitung)

hellgrün = Bürgerinformationsveranstaltung

gelb = Bürgerbeteiligung / Workshop

orange = Einbindung zusätzlicher Stakeholder aus Wirtschaft und Gesellschaft

rot = zusätzliche Akkordierung innerhalb der politischen Entscheidungsgremien (Ausschüsse, Gemeindevorstand, Gemeinderat)



VERWALTUNG, ADMINISTRATIV

grün = ohne Stellungnahmen von Ämtern

hellgrün = Verordnung der Gemeinde (z.B. Fahrradstraße an Gemeindestraßen)

gelb = Verordnung des Landes Kärnten (z.B. Radfahranlagen an Landesstraßen L, B)

orange = zusätzliche Genehmigungen notwendig (z.B. Naturschutzrecht, Wasserrecht, Forstrecht)

rot = Verfügbarkeit von Grund nicht gegeben (Servitut)



ZUSTÄNDIGKEIT

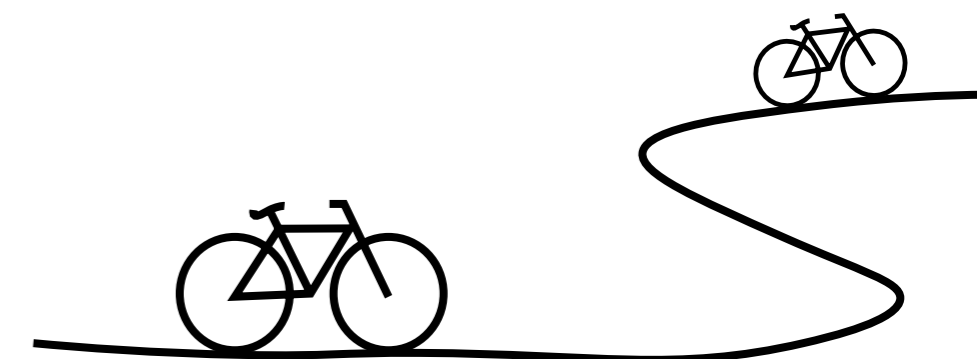
grün = Gemeinde (z.B. Maßnahmen an Gemeindestraßen, Gemeindegrundstücke, wie Mehrzweckstreifen)

hellgrün = Gemeinde + Privateigentümer:in (z.B. Maßnahmen im Privatbesitz - Forststraßen, Rastplätze)

gelb = Bezirkshauptmannschaft

orange = Land (Maßnahmen an Landesstraßen L und B)

rot =



KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND

grün = geringe Ausführungskosten, keine weiteren Planungskosten (z.B. Radabstellanlagen)

hellgrün = geringe Ausführungskosten, geringe Planungskosten (z.B. Öffnung landwirtschaftlicher Wege für den Radverkehr, Radfahr- und Mehrzweckstreifen, Fahrradstraße)

gelb: mittlere Ausführungskosten, geringe Planungskosten (z. B. Beschilderung und Leitsystem, fahrradfreundlicher Rückbau)

orange: mittlere Ausführungskosten, mittlere Planungskosten (z.B. Entflechtung von Geh- und Radwegen)

Rot: hohe Ausführungskosten, hohe Planungskosten (z.B. Errichtung von baulich getrennten Radwegen)



ZUSÄTZLICHE PLANUNG

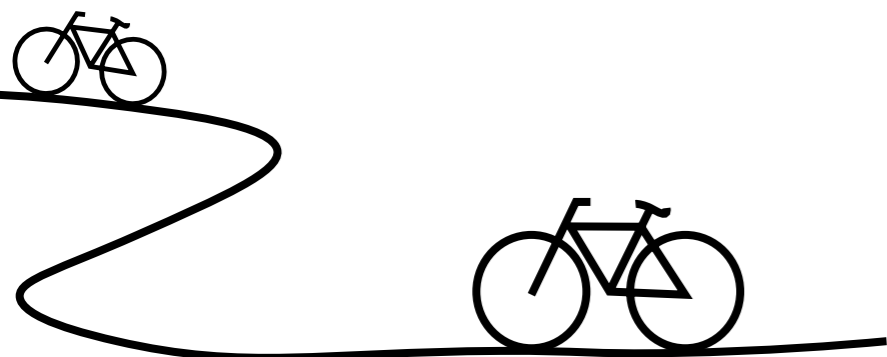
Grün = kein zusätzlicher Planungsaufwand

Hellgrün = hinzuziehen eines Verkehrsplanungsbüros für kleine Maßnahmen (einfache Wegeführung, einfache Gestaltungsmaßnahmen)

Gelb: hinzuziehen eines Landschaftsplanungsbüros

Orange: hinzuziehen eines Verkehrsplanungsbüros für die Errichtung eines Radweges

Rot: sehr hoher Planungsaufwand (Verkehrsplanung, Landschaftsplanung, etc.)



NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

grün = sehr hoher Nutzen (z.B. baulich getrennter Radweg mit entsprechender Breite, Beschilderung und Leitsystem, Öffnung von landwirtschaftlichen Wegen)

hellgrün = hoher Nutzen (z.B. Ausweisung einer Fahrradstraße, Öffnung von Sackgassen)

gelb = vorhandener Nutzen (z.B. Entflechtung von Geh- und Radwegen)

orange: mittlerer Nutzen (z.B. Self- Service- Stationen)

rot: kein Nutzen (keine Maßnahme)



AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG

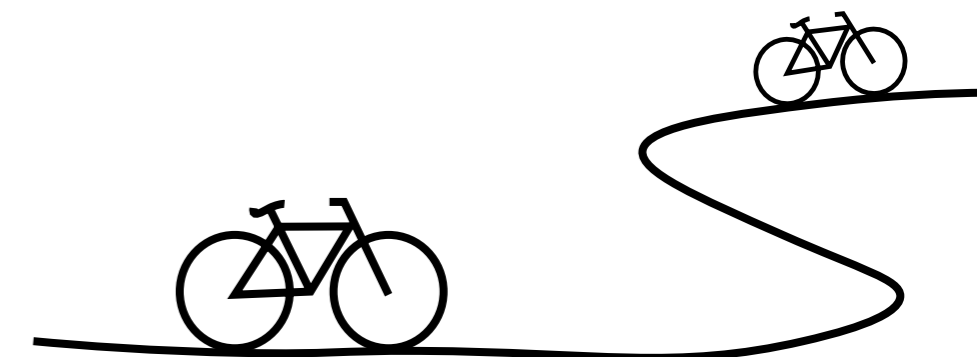
grün = sehr hoher Akzeptanz (z.B. Radfahr- und Mehrzweckstreifen auf Vorrangstraßen, Beschilderung und Leitsystem, Öffnung von landwirtschaftlichen Wegen)

hellgrün = hohe Akzeptanz(z.B. Öffnung von Einbahnen,)

gelb = vorhandene Akzeptanz (z.B. fahrradfreundlicher Rückbau, Ausweisung einer Fahrradstraße)

orange: mittlere Akzeptanz (z.B. Tempo 30 für KFZ- Verkehr im Ortsgebiet)

rot: keine Akzeptanz



4.2. Teilbereiche

Abschnitt 1: Einöde - Klamm

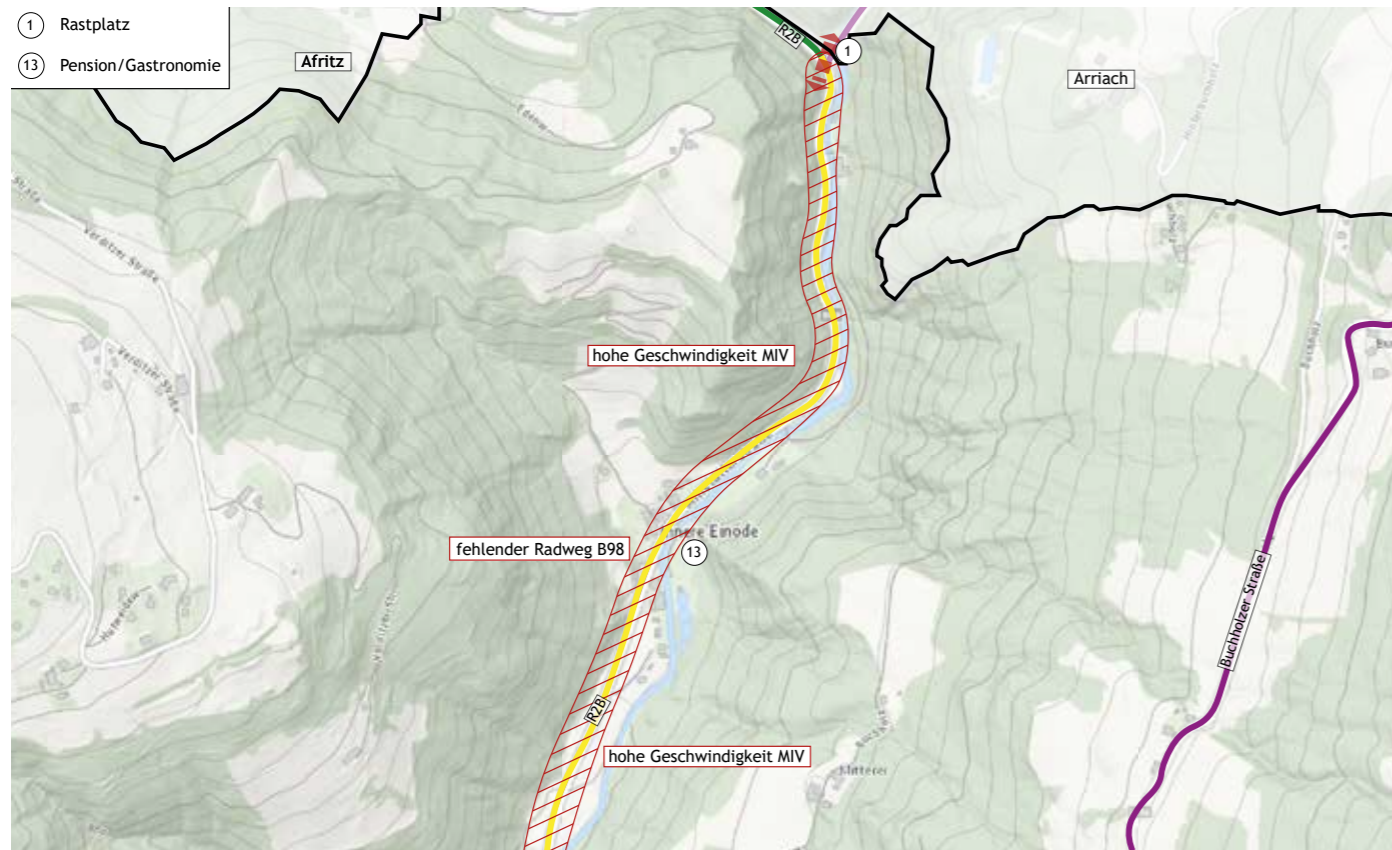
von: Gemeindegrenze Nord
bis: Mittererweg

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Teilweise Gehsteig vorhanden	Hohe Geschwindigkeit des KFZ- Verkehrs	Nutzen der Forstwege entlang des Bachs für einen getrennten Radweg	Errichtung zu schmaler Radwege mit Benützungspflicht
	Sehr schmaler Gehsteig	Verbreiterung des Gehsteiges - Geh- und Radweg	
		Geschwindigkeitsreduzierung des KFZ- Verkehrs	
		Studie vom Land in Auftrag gegeben (CCE)	



Bushaltestelle, Bundesstraße Innere Einöde (eigene Aufnahme)

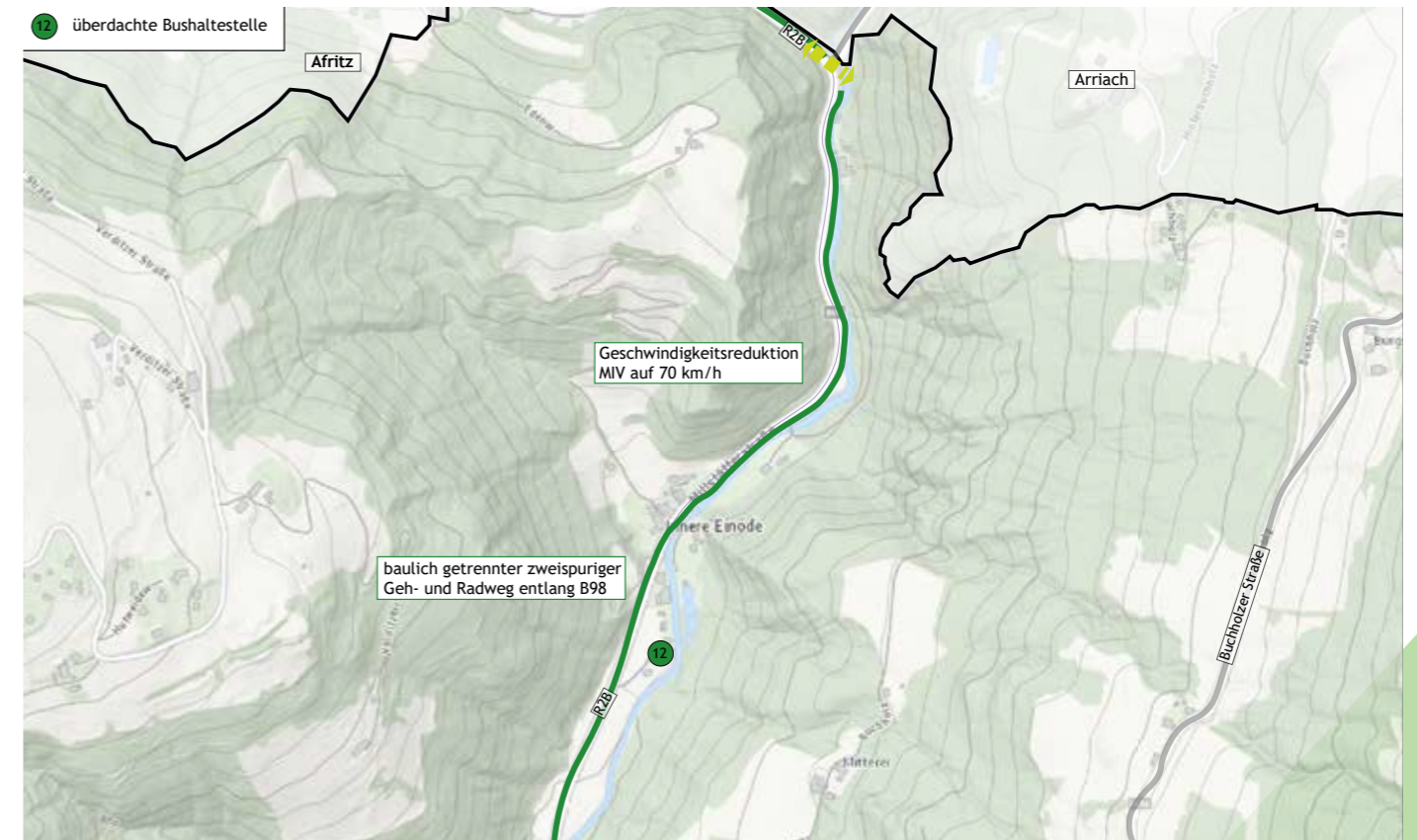
Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



- Radroute
- Touristische Radroute
- baulich getrennter Radweg
- - - alternative Radrouten, Anbindungen Verbindungsrouten

- Mängel entlang der Radrouten und -wege
- unsicheres Queren, fehlende Verbindung

Radwege und Radrouten - Maßnahmen



- sicheres Queren, sichere Verbindung

Ziel 1.1.

Lückenschluss R2B durch die Klamm / Einöde

mögliche Maßnahme 1.1. (3 - 5 Jahre)

Errichtung eines Radweges durch die Klamm zur Anbindung an Radweg in Afritz

- entlang der B98 mithilfe eines Radfahrstreifens, eines baulich getrennten Geh- und Radweges (Nutzung bestehender Infrastruktur)

zu beachten:

- Beachten der Fahrbahnbreiten bei Verbreiterung des Gehsteiges bzw. Bemalung eines Radfahrstreifens
- Bei Errichtung einer Anlage entlang der B94: Hinzuziehen eine/r Verkehrsplaner:in
- Miteinbeziehen der Behörden (BH, AKL Abt. 7 für Verkehrswesen)

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Informieren der Bevölkerung evtl. mithilfe einer Infoveranstaltung oder eines Beteiligungsworkshops

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Verordnung des Landes Kärnten (siehe Studie R2B)

ZUSTÄNDIGKEIT



Zuständigkeit des Landes (Landesstraße B98)

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



hohe Planungs- und Ausführungskosten (Errichtung eines baulich getrennten Geh- und Radweges mit entsprechender Breite und Sicherheit)

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



hinzuziehen eines Verkehrsplanungsbüros für die Errichtung des baulich getrennten Radweges

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

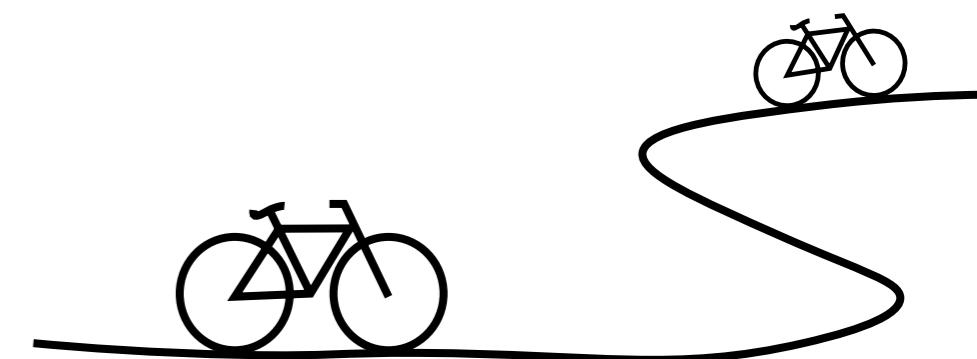


sehr hoher Nutzen für Radfahrer:innen - sicheres Radfahren auf einer baulich getrennten Radfahranlage

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



hohe Akzeptanz aufgrund von baulicher Trennung und aufgrund der evtl. Nutzung von landwirtschaftlichen Wegen



Abschnitt 2: Innere / Äußere Einöde

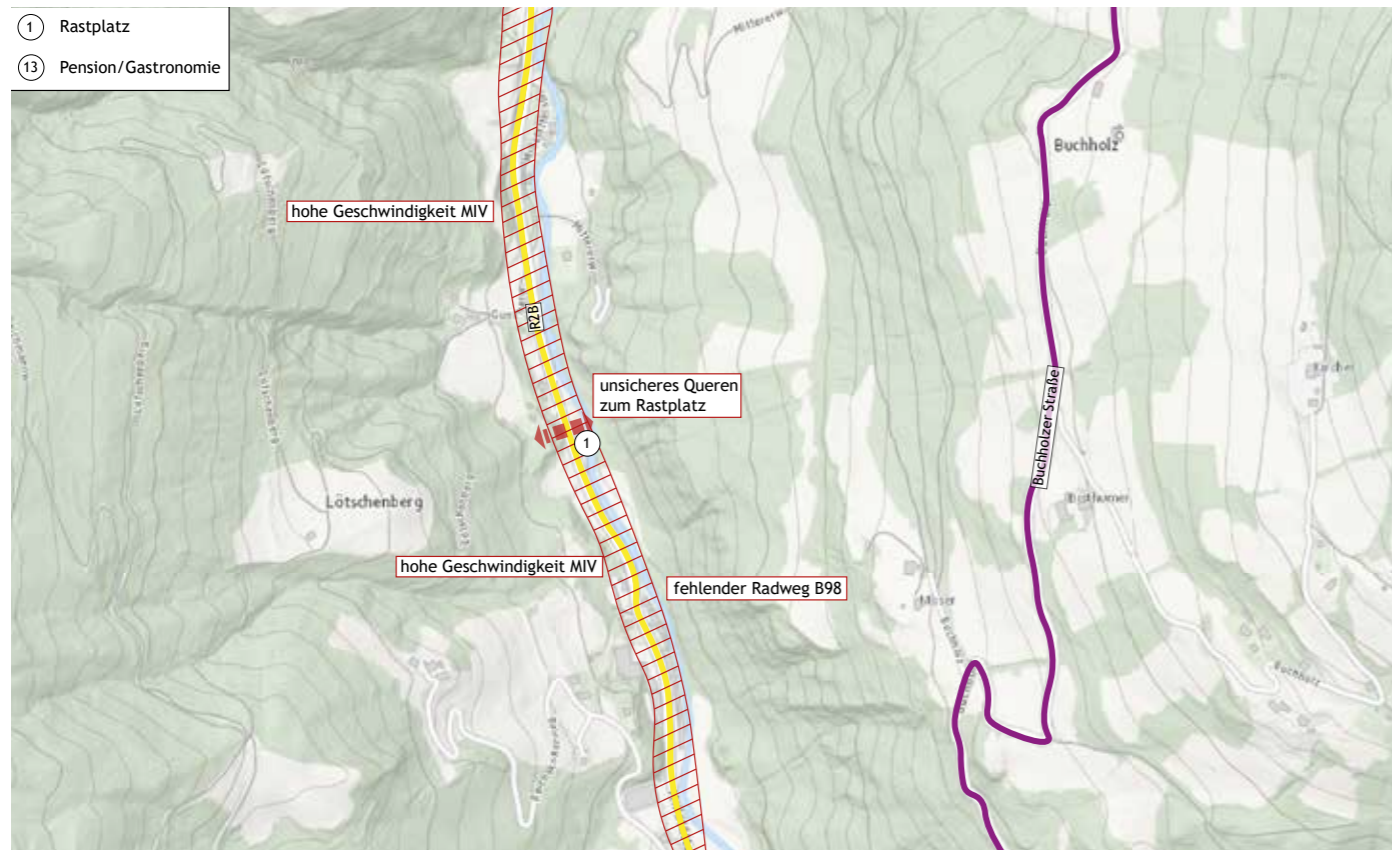
von: Mittererweg
bis: Toleranzbethaus Einöde

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Baulich getrennte Fußwege	Hohe Geschwindigkeit des KFZ- Verkehrs	Nutzen der Forstwege entlang des Bachs für einen getrennten Radweg	Errichtung zu schmaler Radwege mit Benützungspflicht
Rastmöglichkeit	Fehlende Verbindung zum Rastplatz	Verbreiterung des Gehsteiges - Geh- und Radweg	
		Geschwindigkeitsreduzierung des KFZ- Verkehrs	



Gehsteig Einöde (eigene Aufnahme)

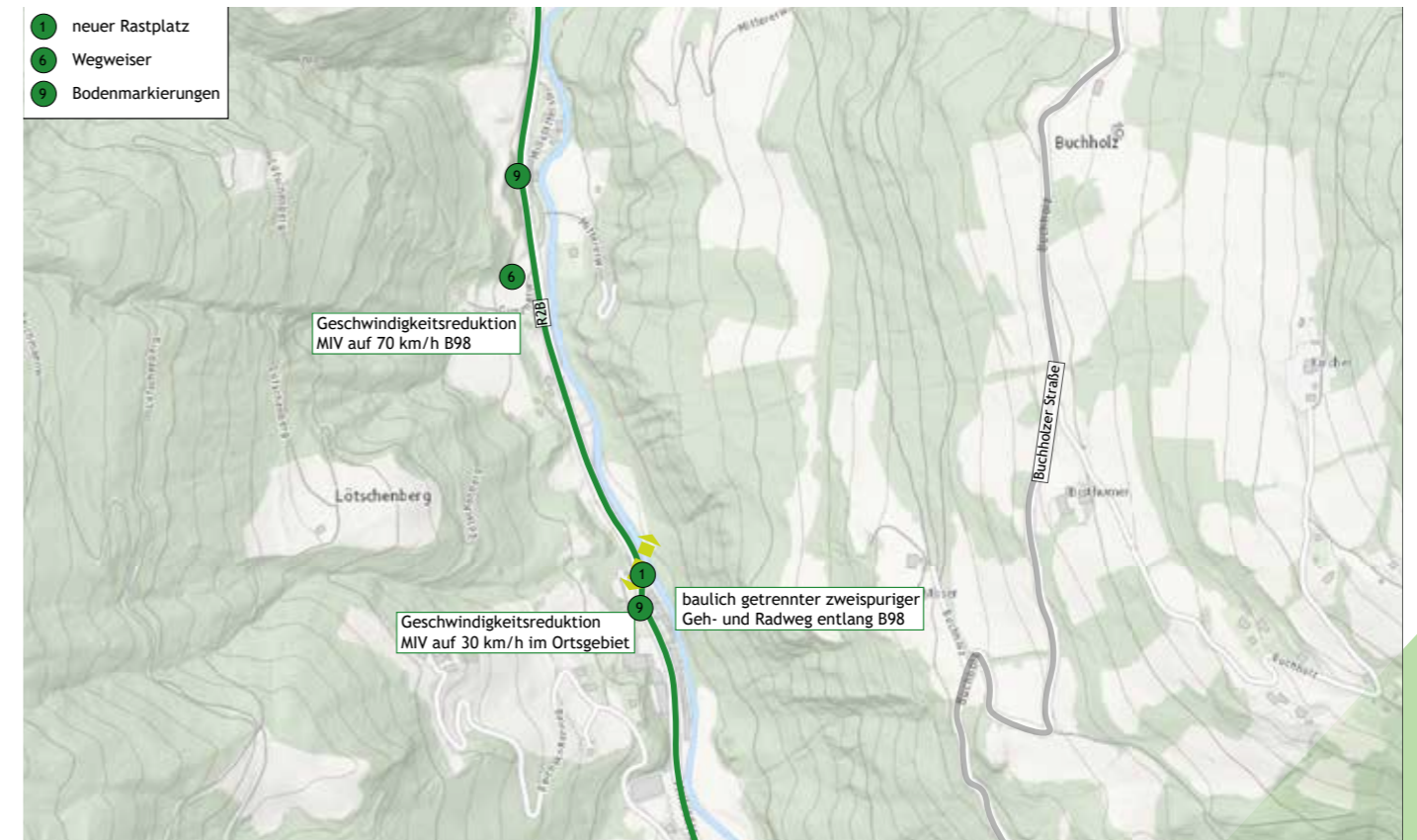
Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



- Radroute
- Touristische Radroute
- baulich getrennter Radweg
- - - alternative Radrouten, Anbindungen Verbindungsrouten

- Mängel entlang der Radrouten und -wege
- unsicheres Queren, fehlende Verbindung

Radwege und Radrouten - Maßnahmen



- neuer Rastplatz
- Wegweiser
- Bodenmarkierungen
- sicheres Queren, sichere Verbindung

Ziel 2.1.

Schaffung einer sicheren und klaren Radwegeinfrastruktur

mögliche Maßnahme 2.1. (3 - 5 Jahre)

- Errichtung eines baulich getrennten Radweges durch die Einöde
- Geschwindigkeitsreduktion des MIV an B98 auf 70 km/h im gesamten Abschnitt
- Radfahranlage
 - Entweder entlang der Straße, baulich getrennt oder mit deutlich erkennbarer, durchgehender Fahrbahnmarkierung

Ziel 2.2.

Aufenthaltsqualität entlang des Radweges für Freizeitradfahrer:innen verbessern und schaffen

mögliche Maßnahme 2.2. (1 - 3 Jahre)

Errichtung eines Rastplatzes mit Sitzmöglichkeiten, Trinkwasserbrunnen (siehe Kapitel 6, Good Practice Beispiele) und Beschattung

zu beachten:

- Beachten der Fahrbahnbreiten bei Verbreiterung des Gehsteiges bzw. Bemalung eines Radfahrstreifens
- Bei Errichtung einer Anlage entlang der B98: Hinzuziehen eine/r Verkehrsplaner:in
- Miteinbeziehen der Behörden (BH, AKL Abt. 7 für Verkehrswesen)

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Informieren der Bevölkerung evtl. mithilfe einer Infoveranstaltung oder eines Beteiligungsworkshops

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Verordnung des Landes Kärnten (siehe Studie R2B)

ZUSTÄNDIGKEIT



Zuständigkeit des Landes (Landesstraße B98)

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



hohe Planungs- und Ausführungskosten (Errichtung eines baulich getrennten Geh- und Radweges mit entsprechender Breite und Sicherheit)

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



hinzuziehen eines Verkehrsplanungsbüros für die Errichtung des baulich getrennten Radweges

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

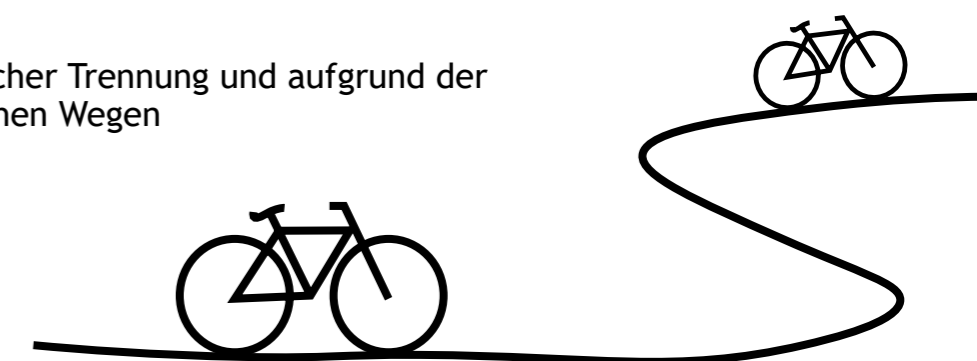


sehr hoher Nutzen für Radfahrer:innen - sicheres Radfahren auf einer baulich getrennten Radfahranlage

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



hohe Akzeptanz aufgrund von baulicher Trennung und aufgrund der evtl. Nutzung von landwirtschaftlichen Wegen



Abschnitt 3: Äußere Einöde, Winklern

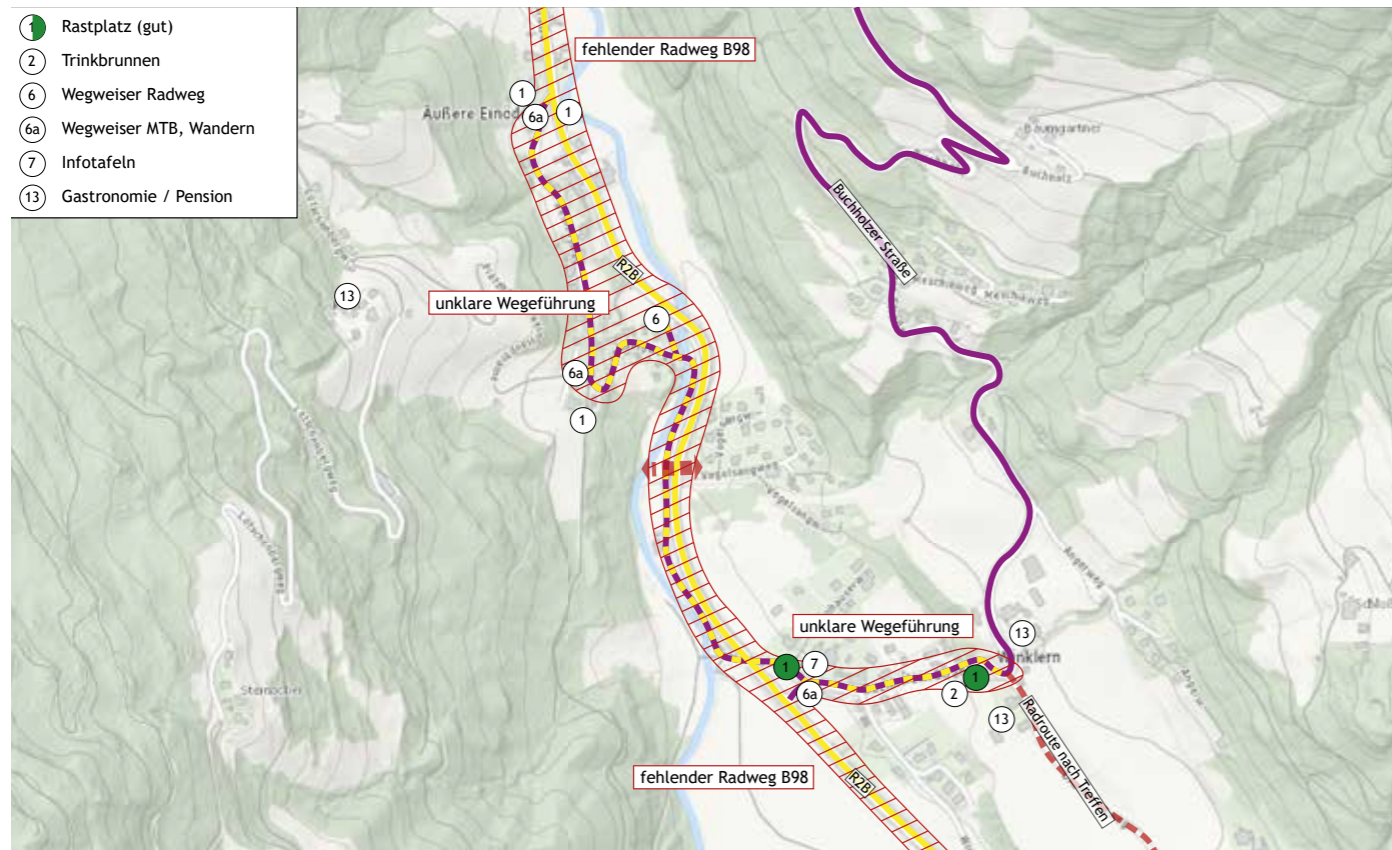
von: Toleranzbethaus Einöde
bis: Winklern

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
teilweise Baulich getrennte Fußwege	Unklare Wegeführung	Nutzung der alternativen Routen zur Vermeidung von Nutzungskonflikten	Lückenhafte Beschilderung
Rastmöglichkeit mit hoher Qualität	Unübersichtliche Kreuzungen	Verbreiterung des Gehsteiges - Geh- und Radweg	
Alternative Routen verfügbar	Teils unklare Beschilderung	Geschwindigkeitsreduzierung des KFZ- Verkehrs	
Schöne Aussicht			



Rastplatz mit Brunnen - Winklern (eigene Aufnahme)

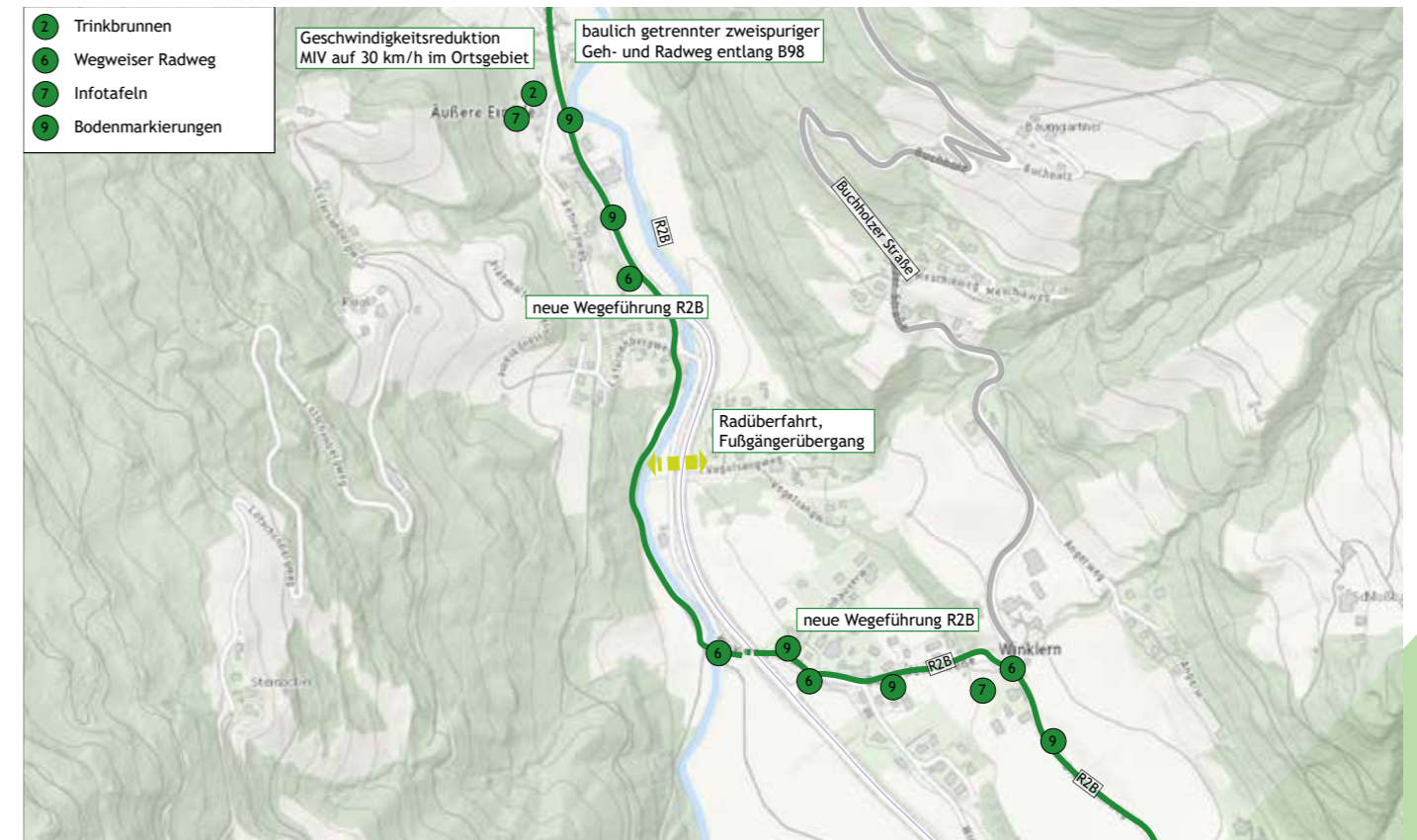
Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



- Radroute
- Touristische Radroute
- baulich getrennter Radweg
- alternative Radrouten, Anbindungen Verbindungsrouten

- unmarkierte Radroute
- Mängel entlang der Radrouten und -wege

Radwege und Radrouten - Maßnahmen



- unsicheres Queren, fehlende Verbindung
- sicheres Queren, sichere Verbindung

Ziel 3.1.

Klare, sichere Wegeführung des R2B

mögliche Maßnahme 3.1. (< 1 Jahr)

- Wegweiser an jeder Kreuzung und Gabelung
- Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten

Ziel 3.2. (< 1 Jahr)

Anbindung der Vogelsangsiedlung an das Radwegenetz

mögliche Maßnahme 3.2.

- Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit für den NMV zum neuen R2B

zu beachten:

- Miteinbeziehung der Bewohner:innen der Vogelsangsiedlung
- Achten auf Eindeutigkeit bei der Beschilderung
- Bestehendes nutzen

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Informieren der Bevölkerung evtl. mithilfe einer Infoveranstaltung oder eines Beteiligungsworkshops

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



zum Teil Verordnung des Landes Kärnten (siehe Studie R2B),
Verordnungen der Gemeinde

ZUSTÄNDIGKEIT



Einbindung von BH und Land

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



mittlere Ausführungskosten, geringe Planungskosten (Beschilderung
und Leitsystem)

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



hinzuziehen eines Landschaftsplanungsbüros für die Ausgestaltung von
Rastplätzen

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

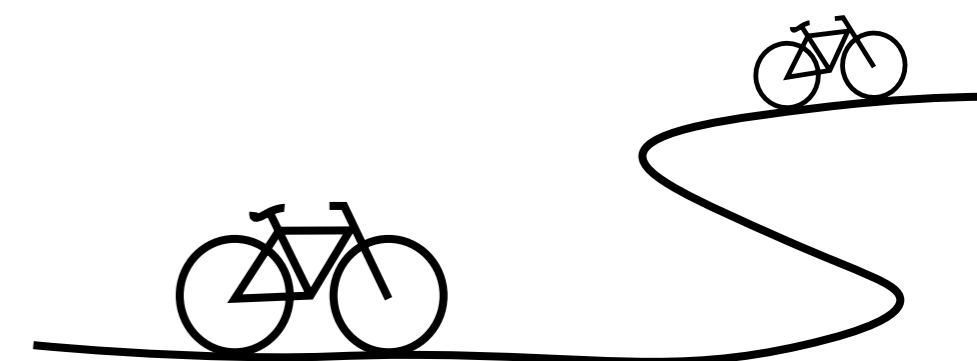


sehr hoher Nutzen für Radfahrer:innen - sicheres Radfahren auf einer
baulich getrennten Radfahranlage

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



hohe Akzeptanz aufgrund der evtl. Nutzung von landwirtschaftlichen
Wegen und Parallelstraßen



Abschnitt 4: Krastal

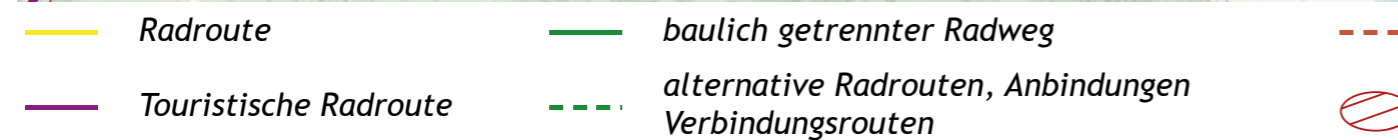
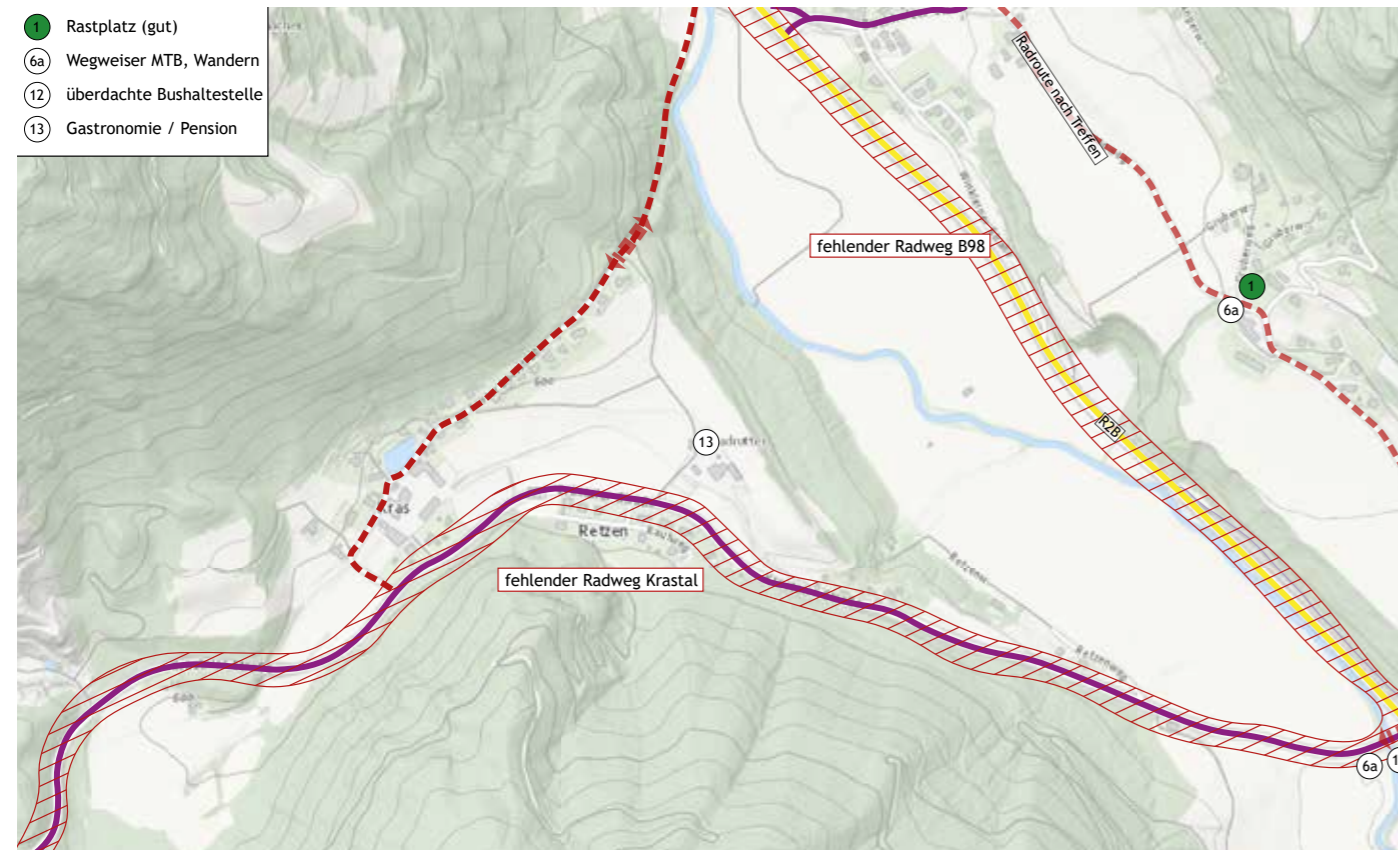
von: B98 Millstätter See
bis: Kripsbach, Gemeindegrenze West

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Hohes Potenzial für eine Verbindungsrouten R1-R2B	Keine Radinfrastruktur vorhanden	Radwegeverbindung zwischen R2B und R1 übers Krastal	Fehlende sichere Verbindungen
	Keine Beschilderung trotz Touristischer Radroute	Anbindung ans Radwegnetz des Krastals	Schneller KFZ- Verkehr
		Fördern des Freizeitradverkehrs	Hoher LKW- Anteil

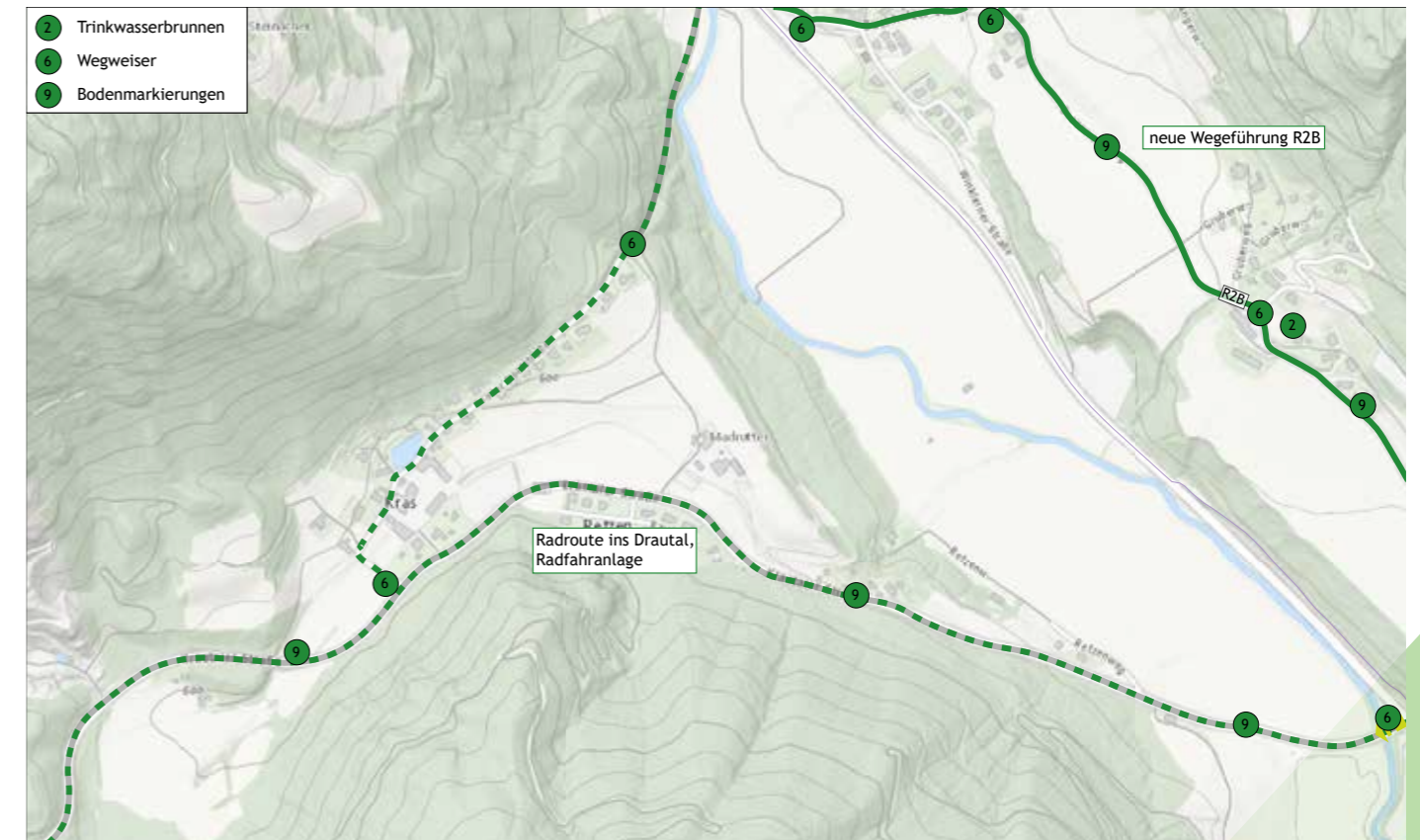


Abzweigung B98 ins Krastal (Krastalbrücke) (eigene Aufnahme)

Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



Radwege und Radrouten - Maßnahmen



Ziel 4.1.

Anbindung des Krastals an Treffen für den Radverkehr inkl. Beschilderung

mögliche Maßnahme 4.1. (1 - 3 Jahre)

- Errichtung einer farblich markierten Radfahranlage (Radstreifen, Mehrzweckstreifen) durch das gesamte Krastal.
- Tempo 50 für KFZ Verkehr von Gegendtalerhof bis zur Krastalbrücke
- farblich markierter Radfahranlage, inklusiver sicherer, direkter Abbiegemöglichkeiten für Radfahrer:innen ins Krastal an der B98

Ziel 4.2.

Verbindungsradroute R2B und R1 übers Krastal

mögliche Maßnahme 4.2. (< 1 Jahr)

- Errichtung einer farblich markierten Radfahranlage (Radstreifen, Mehrzweckstreifen) durch das gesamte Krastal bis zum Drauradweg R1.

Ziel 4.3.

Verbindung für NMV Einöde und Krastal

mögliche Maßnahme 4.3. (1 - 3 Jahre)

- Öffnen und Verbreiterung des Wanderweges

zu beachten:

- Beachten der Fahrbahnbreiten und der Geschwindigkeitsbegrenzung des KFZ- Verkehrs
- Abstimmung mit den Behörden (Landesstraßenverwaltung)
- Abstimmen mit Forstbehörde und Grundstücksbesitzer:innen

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Informieren der Bevölkerung evtl. mithilfe einer Infoveranstaltung oder eines Beteiligungsworkshops

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Verordnung des Landes Kärnten

ZUSTÄNDIGKEIT



Gemeinde- und Landesstraßen

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



geringe Ausführungskosten (Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen)
mittlere Ausführungskosten (Verbindungsweg Einöde - Krastal)

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



geringer zusätzlicher Planungsaufwand: Verkehrsplanungsbüros für Wegeföhrung

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

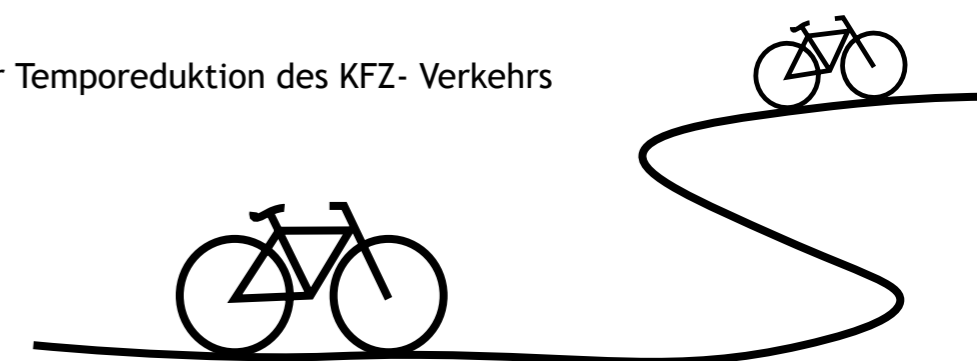


hoher Nutzen für Radfahrer:innen durch die sichtbarmachung des Radverkehrs an der Krastalroute

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



vorhandene Akzeptanz aufgrund der Temporeduktion des KFZ- Verkehrs



Abschnitt 5: Abzw. Krastal - Köttwein

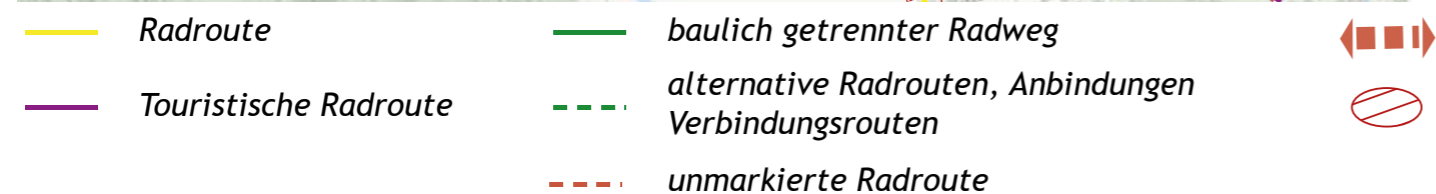
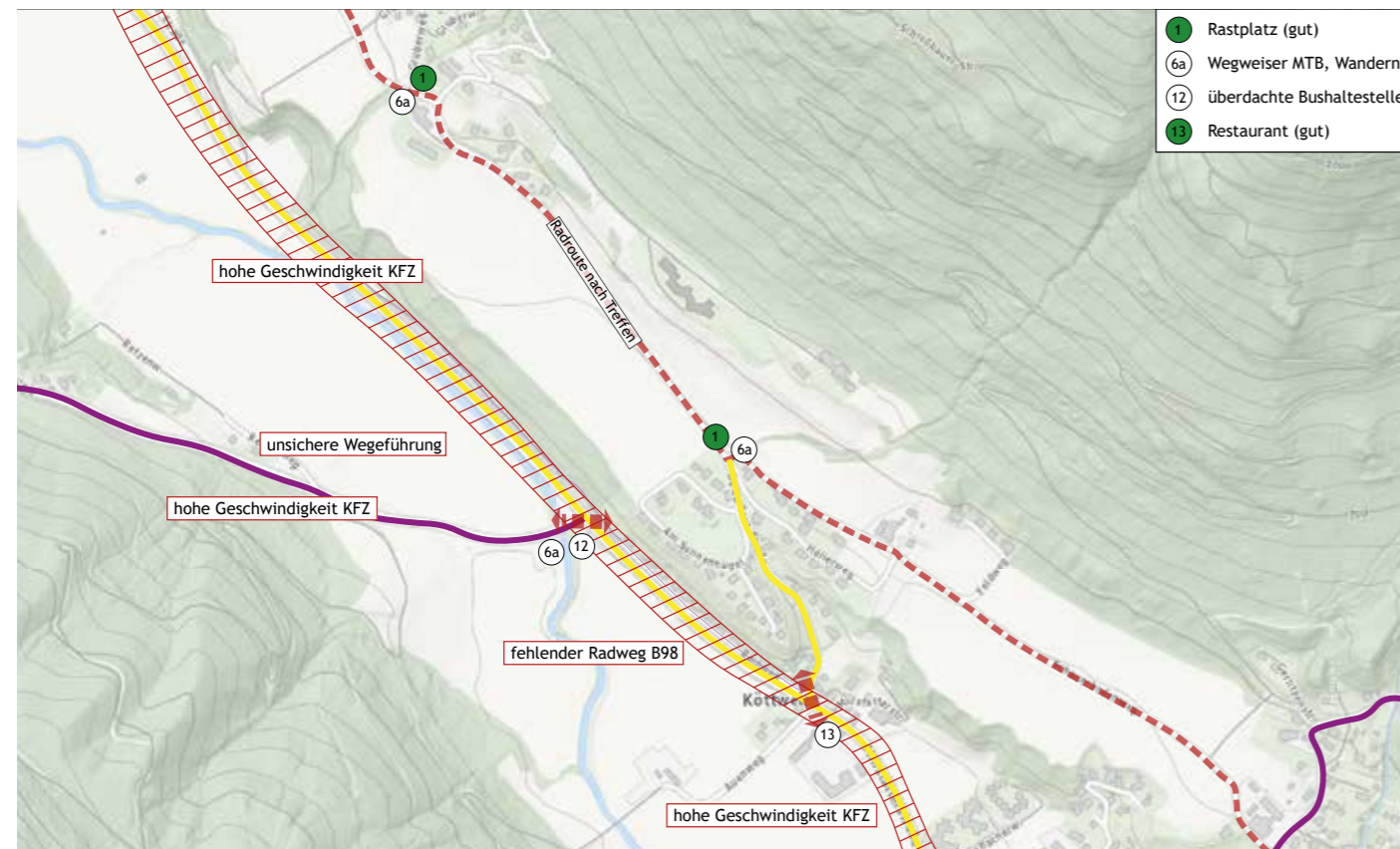
von: B98 Höhe Meierei
bis: Gröflacherweg

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Schöne Radfahrstrecke	Keine ausreichende Beschilderung alternativer Routen	Nutzung des Drassmannweges und der De la Tour Straße als R2B (bestehendes Nutzen)	Fehlende sichere Verbindungen
	Unsicheres Abbiegen an der B98	Anbindung des Krastals	Sehr schneller KFZ- Verkehr an aktueller Route R2B
		Vermeidung von Nutzungskonflikten	Hoher LKW- Anteil

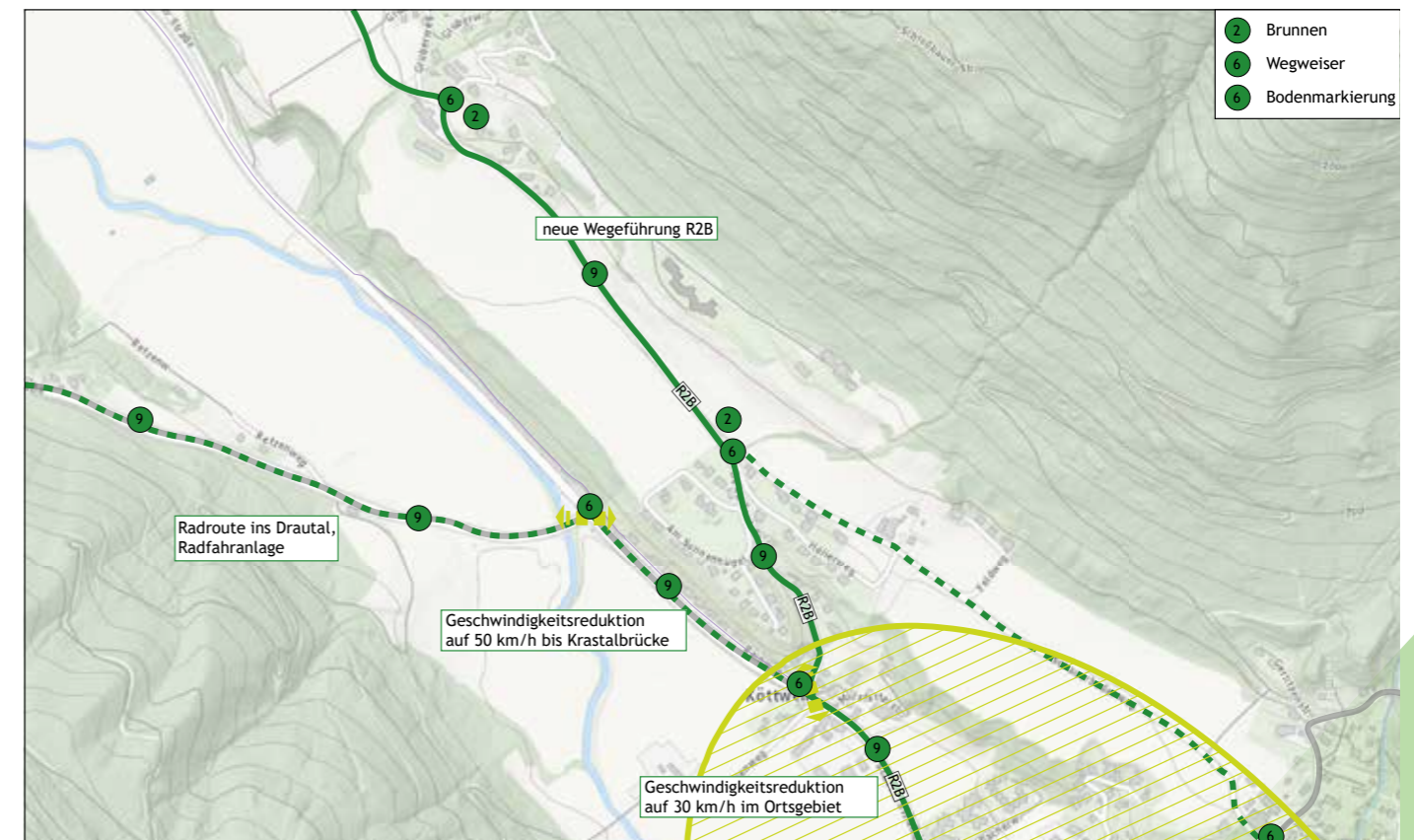


De La Tour Straße - einzigartige Aussicht (eigene Aufnahme)

Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



Radwege und Radrouten - Maßnahmen



Ziel 5.1.

Umlenkung des R2B über De-La-Tour Straße und Drassmannweg

Maßnahme 5.1. (< 1 Jahr)

- Aufstellen von Wegweisern

Ziel 5.2.

Sicheres Radfahren ins Krastal

mögliche Maßnahme 5.2. (< 1 Jahr)

- Tempo 50 bis zur Krastalbrücke
- Radfahrstreifen bis zur Krastalbrücke an der B98 inkl. Radfahrer:innenfreundliche Kreuzung ins Krastal

Ziel 5.3.

R2B im Ortsgebiet ab Gegendtalerhof entlang B98

mögliche Maßnahme 5.3. (< 1 Jahr)

- Aufstellen von Wegweisern
- Fahrradfreundliche Fahrbahnmarkierung (Mehrzweckstr.)
- Tempo 30 entlang B98

zu beachten:

- Beachten der Fahrbahnbreiten und der Geschwindigkeitsbegrenzung des KFZ- Verkehrs
- Abstimmung mit den Behörden (Landesstraßenverwaltung)

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Informieren der Bevölkerung evtl. mithilfe einer Infoveranstaltung oder eines Beteiligungsworkshops

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Verordnung der Gemeinde, zum Teil Verordnungen des Landes

ZUSTÄNDIGKEIT



Einbindung von BH und Land

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



geringe Ausführungs- und Planungskosten (Mehrzweckstreifen, Leitsystem)

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



hinzuziehen eines Verkehrsplanungsbüros für kleine Maßnahmen

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

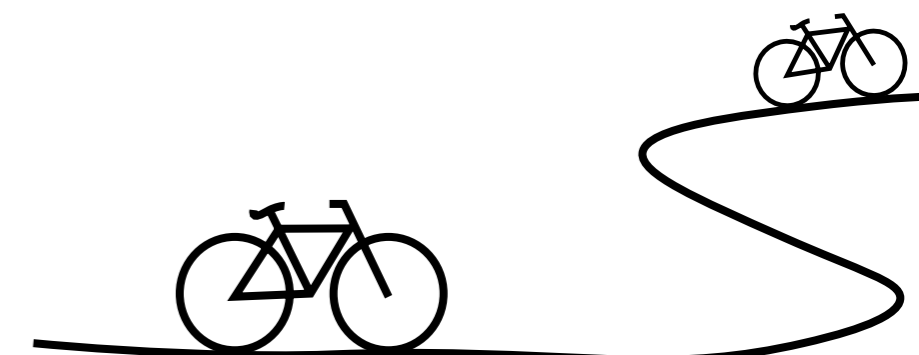


hoher Nutzen für Radfahrer:innen - Sichtbarmachung des Radverkehrs, klare Wegführungen

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



mittlere Akzeptanz: Tempo 30 im Ortsgebiet



Abschnitt 6: Treffen - Hauptort

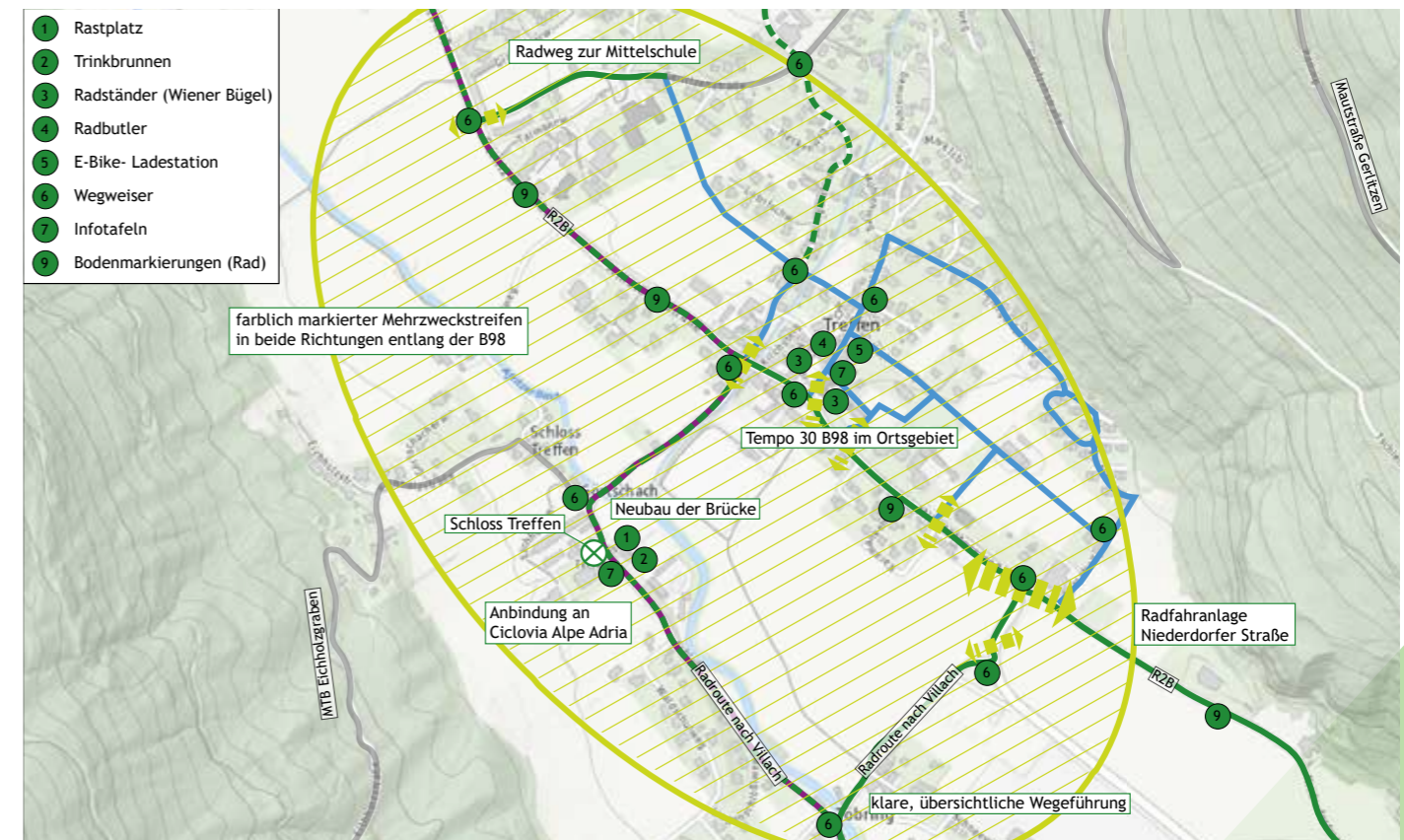
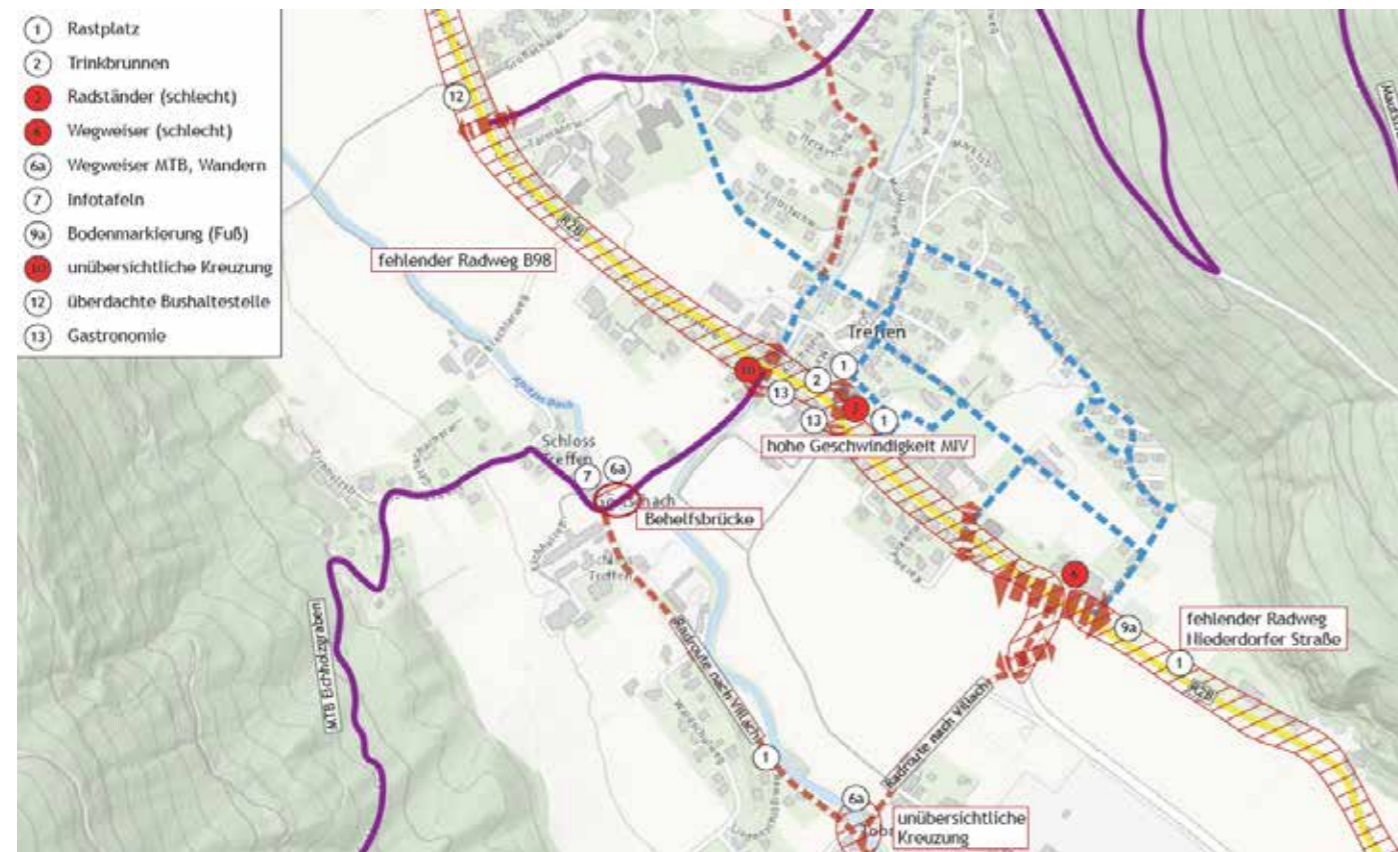
von: Gröflacherweg
bis: Schneeweishofweg

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Aufenthaltsflächen im Ortskern	Keine ausreichende Beschilderung alternativer Routen	Radverkehr als USP in Treffen	Nutzungskonflikte zwischen Verkehrsteilnehmer:innen
	Unzureichende Infrastruktur für NMV im Ortsgebiet	Schaffung von Alltagsrouten für NMV (Rad- und Fußverkehr)	Sehr schneller KFZ- Verkehr an aktueller Route R2B
	Schneller KFZ- Verkehr durch Ortskern	Schaffung eines lückenlosen Radwegenetzes	



Rastplatz - Gemeindeamt (eigene Aufnahme)

Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



- Radroute
- Touristische Radroute
- baulich getrennter Radweg
- - - alternative Radrouten, Anbindungen Verbindungsrouen
- - - unmarkierte Radroute
- ▬▬▬ unsicheres Queren, fehlende Verbindung
- ⊘ Mängel entlang der Radrouten und -wege
- ▬▬▬ sicheres Queren, sichere Verbindung
- ⊘ Verkehrsberuhigter Ortskern

Ziel 6.1.

Förderung des NMV im Ortsgebiet

mögliche Maßnahme 6.1. (1 - 3 Jahre)

- Fahrradfreundliche Fahrbahnmarkierung (Mehrzweckstr., Sharrows)
- Tempo 30 im gesamten Ortsgebiet
- Umsetzung des Fuß- und Radwegenetz des Masterplans zur Ortskernstärkung
- Aufstellen von Wegweisern

Ziel 6.2.

Anbindung der Marktgemeinde Treffen an den Ciclovía Alpe Adria

mögliche Maßnahme 6.2. (1 - 3 Jahre)

- Leitsystem über historisch bedeutsame Sehenswürdigkeiten, wie das Schloss Treffen
- Neubau der Schlossbrücke

Ziel 6.3.

Aufenthaltsqualität für Radfahrer:innen stärken

mögliche Maßnahme 6.3. (< 1 Jahr)

- Stärkung von Rastplätzen, Trinkbrunnen
- vorübergehendes Aufstellen des Radbutlers
- Errichtung diebstahlsicherer Radabstellanlagen

zu beachten:

- Beachten der Fahrbahnbreiten und der Geschwindigkeitsbegrenzung des KFZ- Verkehrs
- Abstimmung mit den Behörden (Landesstraßenverwaltung)

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Bürger:inneninformationsveranstaltungen - Workshops wurden bereits im Rahmen des Masterplans zur Ortskernstärkung durchgeführt

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Gemeindeverordnungen, Einbeziehung der BH

ZUSTÄNDIGKEIT



Maßnahmenbereich sind Gemeinde- und Landesstraßen (Gemeinde und BH bzw. Land)

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



mittlere Ausführungskosten (teilweise bauliche Maßnahmen), geringe zusätzliche Planungskosten

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



geringer zusätzlicher Planungsaufwand: Verkehrsplanungsbüros für Fahrbahnmarkierungen, Landschaftsplanung für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN



hoher Nutzen für Radfahrer:innen durch die Sichtbarmachung des Radverkehrs im Ortsgebiet

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



vorhandene Akzeptanz aufgrund der Temporeduktion im Ortsgebiet auf 30 km/h, allerdings wird dadurch der Verkehr spürbar beruhigt, wodurch die Aufenthaltsqualität im Ort Treffen steigt



Abschnitt 7: Niederdorf - Töbring

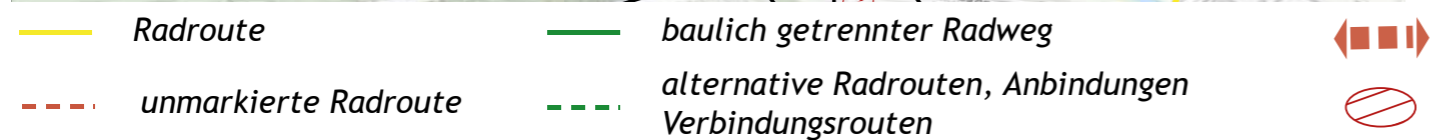
von: Kreuzung Töbring Str. - Schloßstraße, Niederdorfer Str. Spar - Seespitz
bis: Kreisverkehr Treffen B98 / B94

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
R2B Niederdorfer Straße ist beschildert	Kaum Platz für NMV, kaum Radinfrastruktur	Radverbindungen nach Villach, zum Gewerbegebiet und zum See ausbauen	Zu schmale Radanlagen mit Benützungspflicht
Gute Ausweichrouten	Viel Platz für MIV an Töbringr Straße	Verbindungsrouen schaffen	Unzureichende Beschilderung
	Unlogische Führung des R2B über Gewerbegebiet		



Gehweg, Farbliche Markierung Niederdorfer Straße (eigene Aufnahme)

Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



Radwege und Radrouten - Maßnahmen



Ziel 7.1.
fahrradfreundliche Schnellradroute nach Villach über Töbring

mögliche Maßnahme 7.1. (<1 Jahr)

- Fahrradfreundliche Fahrbahnmarkierung (Mehrzweckstr.)
- Tempo 30 bis Gemeindegrenze Töbring Straße
- Aufstellen von Wegweisern

Ziel 7.2.
Berrichtigung der Streckenführung des R2B über Seespitz (Billa)

mögliche Maßnahme 7.2. (<1 Jahr)

- Umstellen der Wegweiser

Ziel 7.3.
Wiedereingliederung der Anbindung Ciclovía Alpe Adria in R2B

mögliche Maßnahme 7.3. (< 1 Jahr)

- Wegweiser über Schneeweißhofweg und PaRADies

Ziel 7.4.
Radroute zum Gewerbegebiet Treffen

mögliche Maßnahme 7.4. (< 1 Jahr)

- Wegweiser aufstellen

zu beachten:

- Beachten der Fahrbahnbreiten und der Geschwindigkeitsbegrenzung des KFZ- Verkehrs
- Abstimmung mit den Behörden (Landesstraßenverwaltung)

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Bürger:inneninformation (Homepage, Gemeindezeitung), evtl. zusätzliche Bürger:inneninformationsveranstaltung

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Gemeindeverordnungen auf Gemeindestraßen

ZUSTÄNDIGKEIT



Maßnahmenbereich sind Gemeindestraßen

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



geringe Ausführungskosten (Leitsystem, Fahrbahnmarkierungen)

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



geringer zusätzlicher Planungsaufwand: Verkehrsplanungsbüros für Fahrbahnmarkierungen

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN



hoher Nutzen für Radfahrer:innen aufgrund eines klaren und sicheren Radwegeleitsystems und Radfahranlagen

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



Radverkehr von den Bundesstraßen an die Gemeindestraßen leiten, Temporeduktion in der Töbring Straße führt zu erhöhter Sicherheit der Bewohner*innen



Abschnitt 8: Seespitz - Moos

von: Gewerbegebiet
bis: Campingbad Annenheim

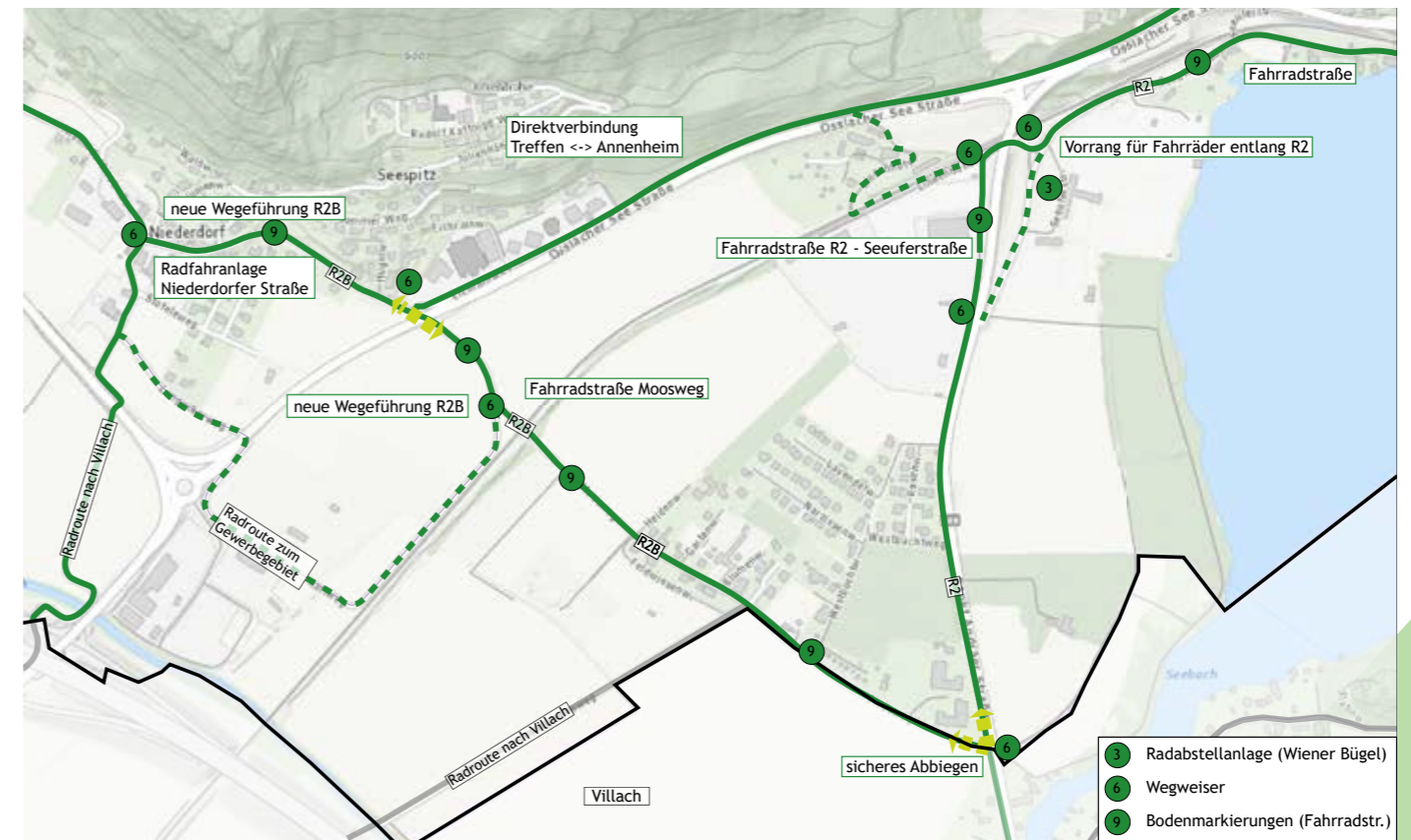
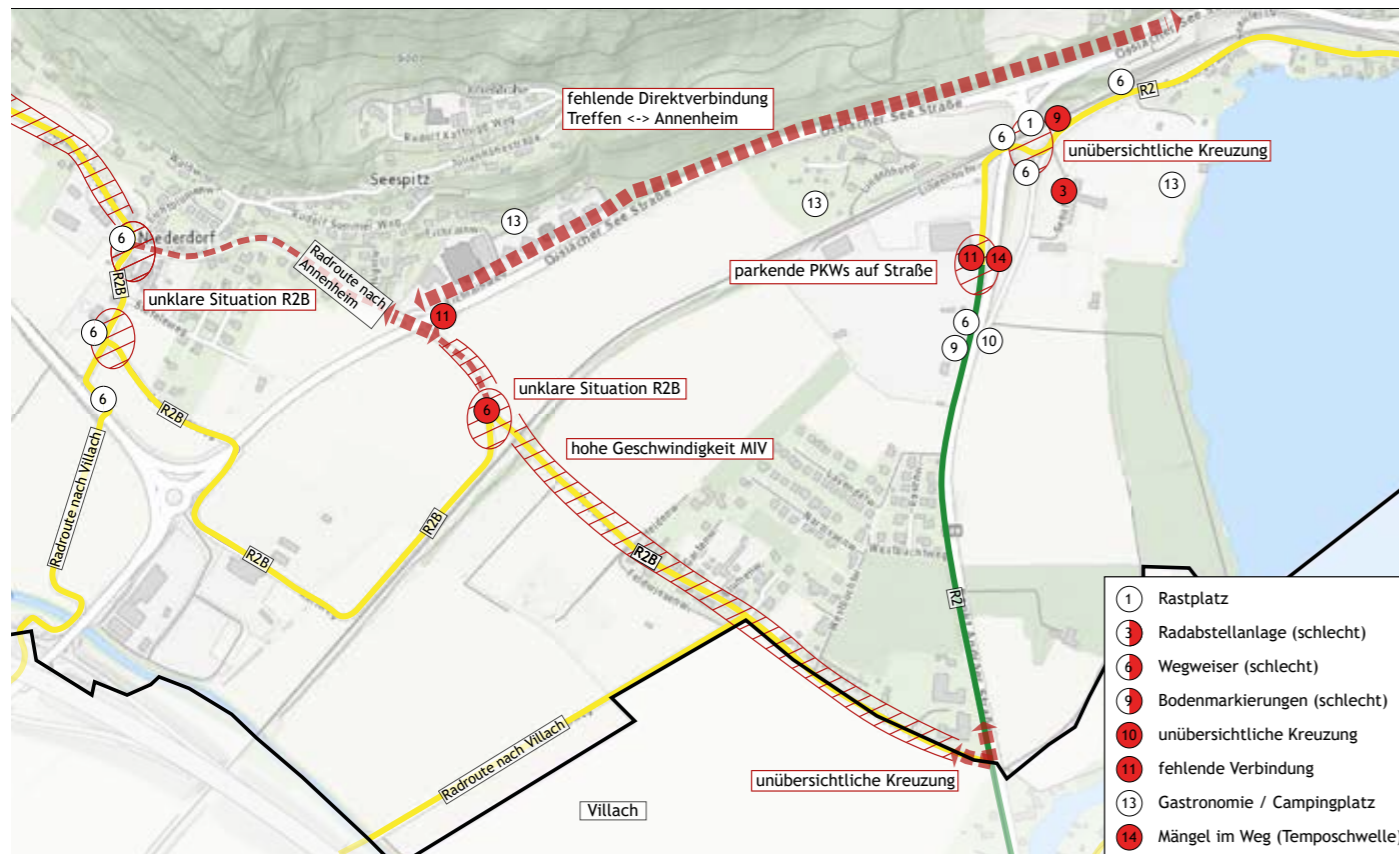
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Baulich getrennter Radweg R2	Fehlende Radverbindung nach Annenheim	Fokus auf den Radverkehr legen (Fahrradstraße Moosweg, Fahrradstraße ab TCA)	Zu schmale Radanlagen mit Benützungspflicht
Teils Fahrbahnmarkierungen	Parkplatz -Tenniscenter (TCA) AM Radweg	Anbindung von Annenheim zum Billa - Erreichbarkeit mit dem Rad - kurze Wege fördern	Unzureichende und falsche Beschilderung
	Enge, unübersichtliche Kurvenradien	Radwegführung ohne Umwege mit korrekter Beschilderung	Viele Nutzungskonflikte - Fokus auf MIV

Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



Radweg St. Andräer Straße (eigene Aufnahme)

Radwege und Radrouten - Maßnahmen



- Radroute
- baulich getrennter Radweg
- unmarkierte Radroute
- alternative Radrouten, Anbindungen Verbindungsrouen
- 1 Rastplatz
- 3 Radabstellanlage (schlecht)
- 4 Wegweiser (schlecht)
- 5 Bodenmarkierungen (schlecht)
- 10 unübersichtliche Kreuzung
- 11 fehlende Verbindung
- 13 Gastronomie / Campingplatz
- 14 Mängel im Weg (Temposchwelle)
- 1 2 3 4 unsicheres Queren, fehlende Verbindung
- 5 6 7 8 Mängel entlang der Radrouten und -wege
- 3 Radabstellanlage (Wiener Bügel)
- 6 Wegweiser
- 9 Bodenmarkierungen (Fahrradstr.)
- 1 2 3 4 sicheres Queren, sichere Verbindung

Ziel 8.1.

Verbindungsroute Annenheim Seespitz an B94

mögliche Maßnahme 8.1. (1 - 3 Jahre)

- Verbreiterung des Pfades entlang der B94 zum Fuß- und Radweg

Ziel 8.2.

Errichtung einer Fahrradstraße durch den Moosweg

mögliche Maßnahme 8.2. (<1 Jahr)

- entsprechende Markierung
- Tempo 30 durch den gesamten Moosweg
- Gemeindeverordnung

Ziel 8.3.

Errichtung einer Fahrradstraße Seeuferstraße ab TCA

mögliche Maßnahme 8.3. (< 1 Jahr)

- Gemeindeverordnung / Gemeinderatsbeschluss
- entsprechende Markierung

Ziel 8.4.

Herstellung eines klaren Wegesystems mithilfe von Schildern

mögliche Maßnahme 8.4. (< 1 Jahr)

- Wegweiser aufstellen

zu beachten:

- Aufzeigen von Vorteilen einer Fahrradstraße
- Abstimmung mit den Behörden (Landesstraßenverwaltung)
- Schaffung von Parkverbotszonen auf der Straße

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Bürger:inneninformation (Homepage, Gemeindezeitung), evtl. zusätzliche Bürger:inneninformationsveranstaltung

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Gemeindeverordnungen auf Gemeindestraßen,
Land für Verbindung Annenheim - Seespitz

ZUSTÄNDIGKEIT



Gemeinde- und Landesstraßen B

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



geringe Ausführungskosten entlang der Gemeindestraßen
hohe Kosten entlang Landesstraße B

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



geringe zusätzliche Planung an Gemeindestraßen
mittlerer bis hoher Planungsaufwand entlang Landesstraße B (bauliche
Trennung und Verbreiterung eines Weges) - Verkehrsplanungsbüro

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

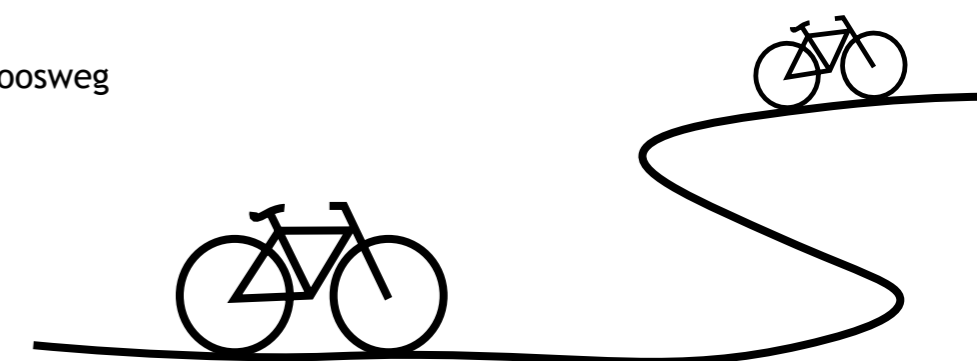


hoher Nutzen für Radfahrer:innen aufgrund eines klaren und sicheren
Radwegeleitsystems und Radfahranlagen

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



Reduktion des Durchzugsverkehrs Moosweg



Abschnitt 9: Annenheim - Sattendorf

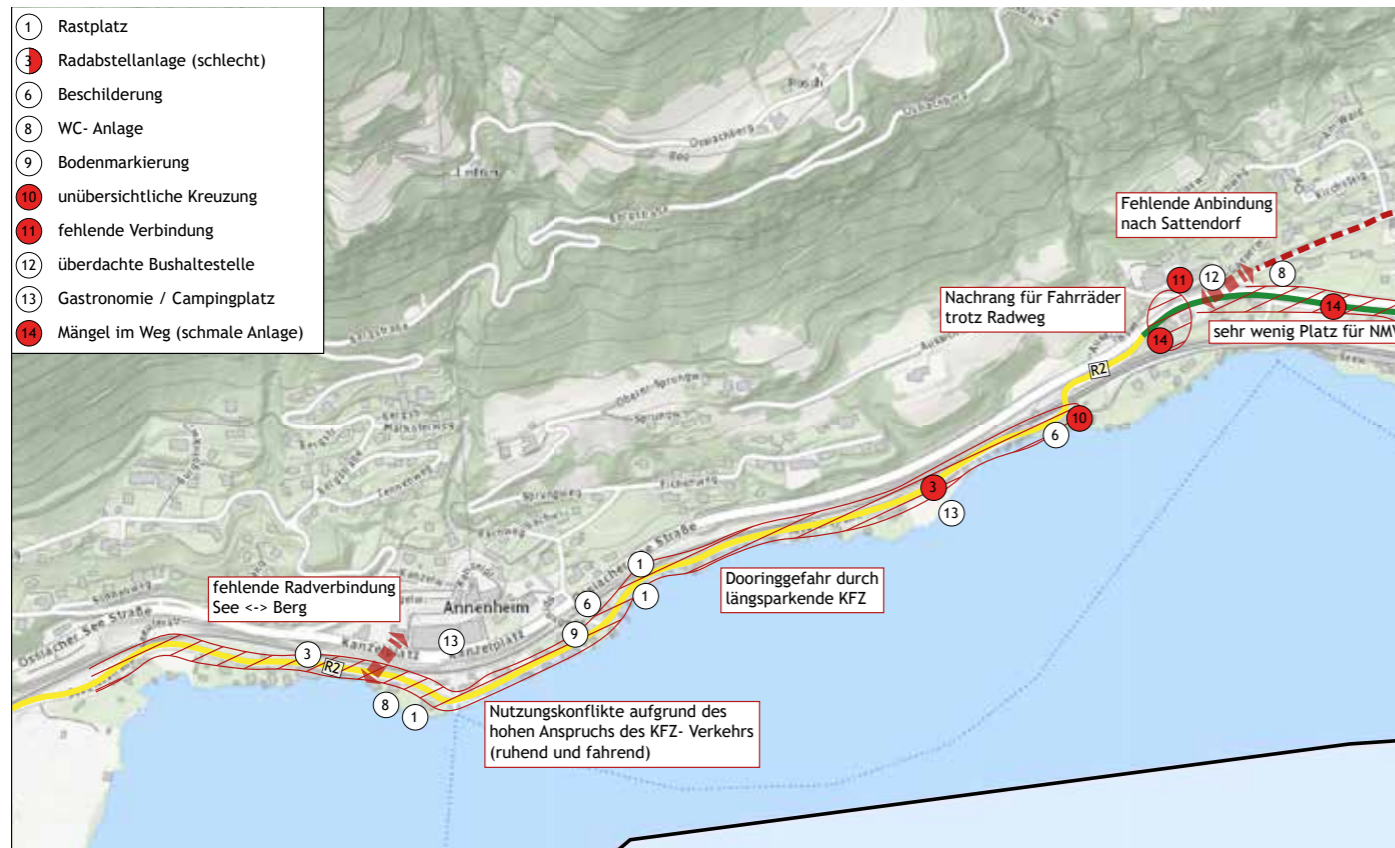
von: Campingbad Annenheim
bis: Sattendorf West

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Einbahn für Radverkehr geöffnet	Dooringefahr durch längsparkende PKW	Fahrradstraße Seeuferstraße - dem Radverkehr Platz geben	Vorrangregulierung Tourismusbüro berichtigen
ausgezeichnete öffentliche Verkehrsanbindung (S2); max. 600m Gehweite	Keine adäquate Radinfrastruktur vorhanden	Anbindung nach Sattendorf	Viele Nutzungskonflikte - Ruhender Verkehr
	Fehlende Verbindung nach Sattendorf über B94 (für Radverkehr)	Seepark Annenheim als zukünftiger (Rad-) Treffpunkt	

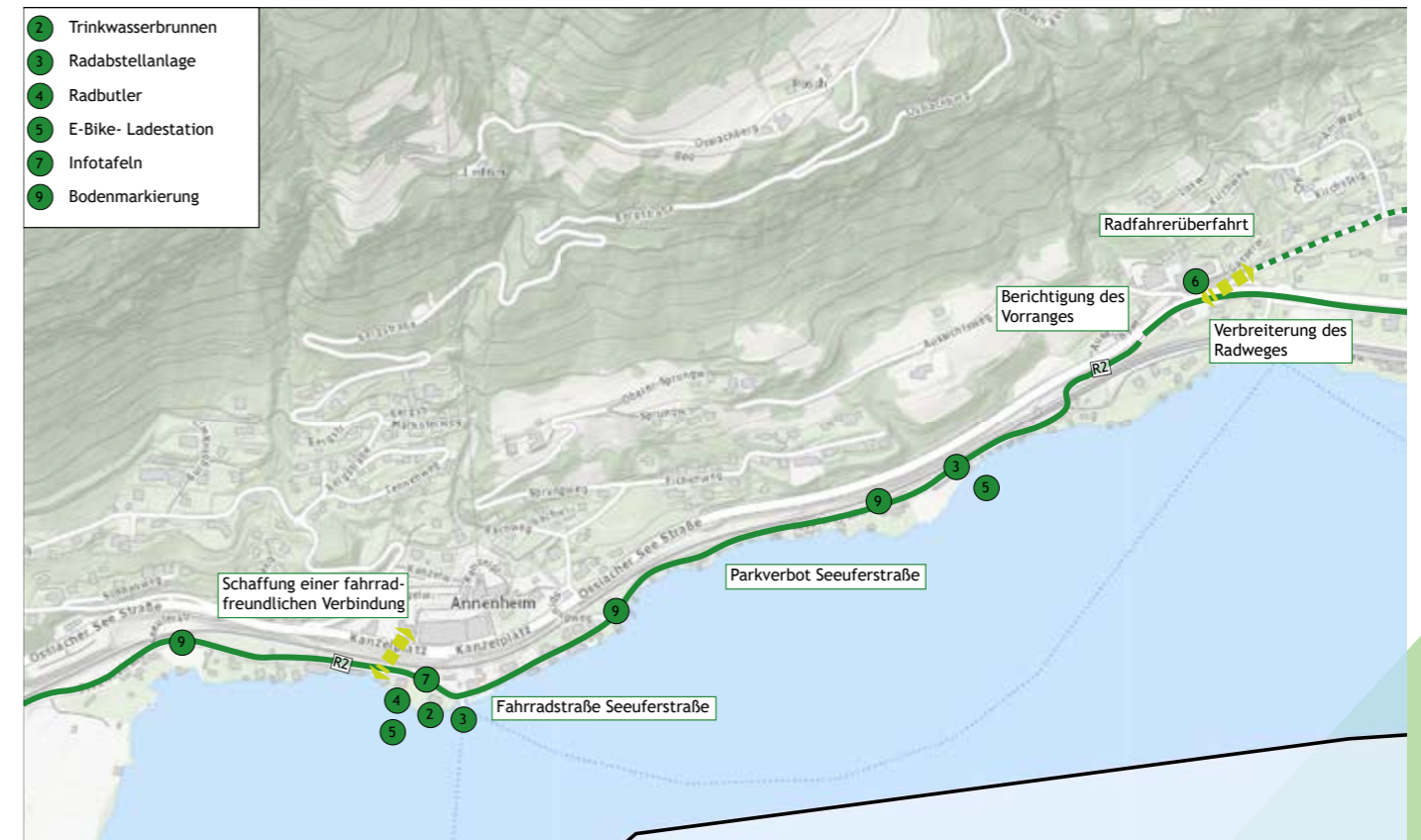


Parkende Autos - Seeuferstraße (eigene Aufnahme)

Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



Radwege und Radrouten - Maßnahmen



— Radroute
 — baulich getrennter Radweg
 — unmarkierte Radroute
 — alternative Radrouten, Anbindungen Verbindungsrouen

 unsicheres Queren, fehlende Verbindung
 Mängel entlang der Radrouten und -wege

⇄ sicheres Queren, sichere Verbindung

Ziel 9.1.
Fahrradstraße Seeuferstraße

mögliche Maßnahme 9.1. (<1 Jahr)

- Gemeindeverordnung / Gemeinderatsbeschluss

Ziel 9.2.
Nutzungskonflikte und Dooringgefahr minimieren

mögliche Maßnahme 9.2. (<1 Jahr)

- Parkverbotszonen Seeuferstraße mit Ausnahmen vor den Bädern

Ziel 9.3.
Seepark Annenheim als Fahrradtreffpunkt etablieren

mögliche Maßnahme 9.3. (< 1 Jahr)

- Errichtung von zusätzlicher Fahrradinfrastruktur
- Aufstellen des Radbutlers

Ziel 9.4.
Fahrradfreundliche Straßen und Wege in Sattendorf

mögliche Maßnahme 9.4. (1 - 3 Jahre)

- Verbreiterung des Geh- und Radweges an der B94
- Fahrradüberfahrt nach Sattendorf
- Vorrang Fuß- und Radverkehr gegenüber KFZ- Verkehr beim Tourismusbüro Sattendorf

zu beachten:

- Aufzeigen von Vorteilen einer Fahrradstraße
- Abstimmung mit den Behörden (Landesstraßenverwaltung)

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Bürgerbeteiligungsverfahren und Workshop für Seeuferstraße

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Gemeindeverordnungen auf Seeuferstraße,
Land für Landesstraße B

ZUSTÄNDIGKEIT



Gemeinde und Land

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



geringe Ausführungskosten - keine baulichen Maßnahmen notwendig

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



Verkehrsplanung für Landesstraße B

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

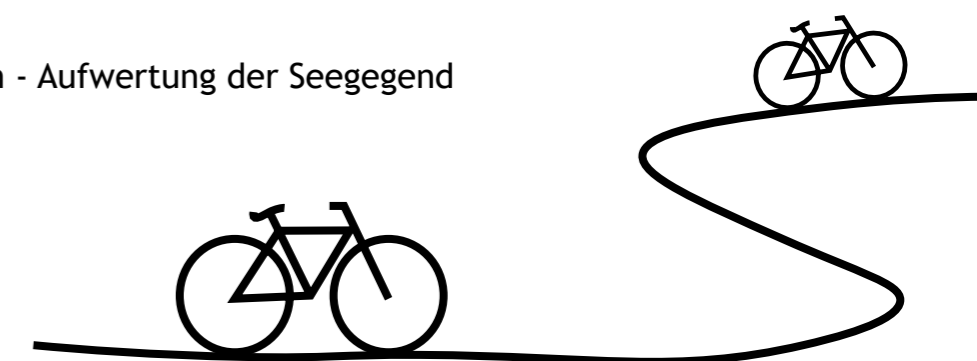


hoher Nutzen für Radfahrer:innen aufgrund eines klaren und sicheren Radwegeleitsystems und Radfahranlagen - Minimierung von Nutzungskonflikten

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



Minimierung von Nutzungskonflikten - Aufwertung der Seeegend



Abschnitt 10: Sattendorf - Stöcklweingarten

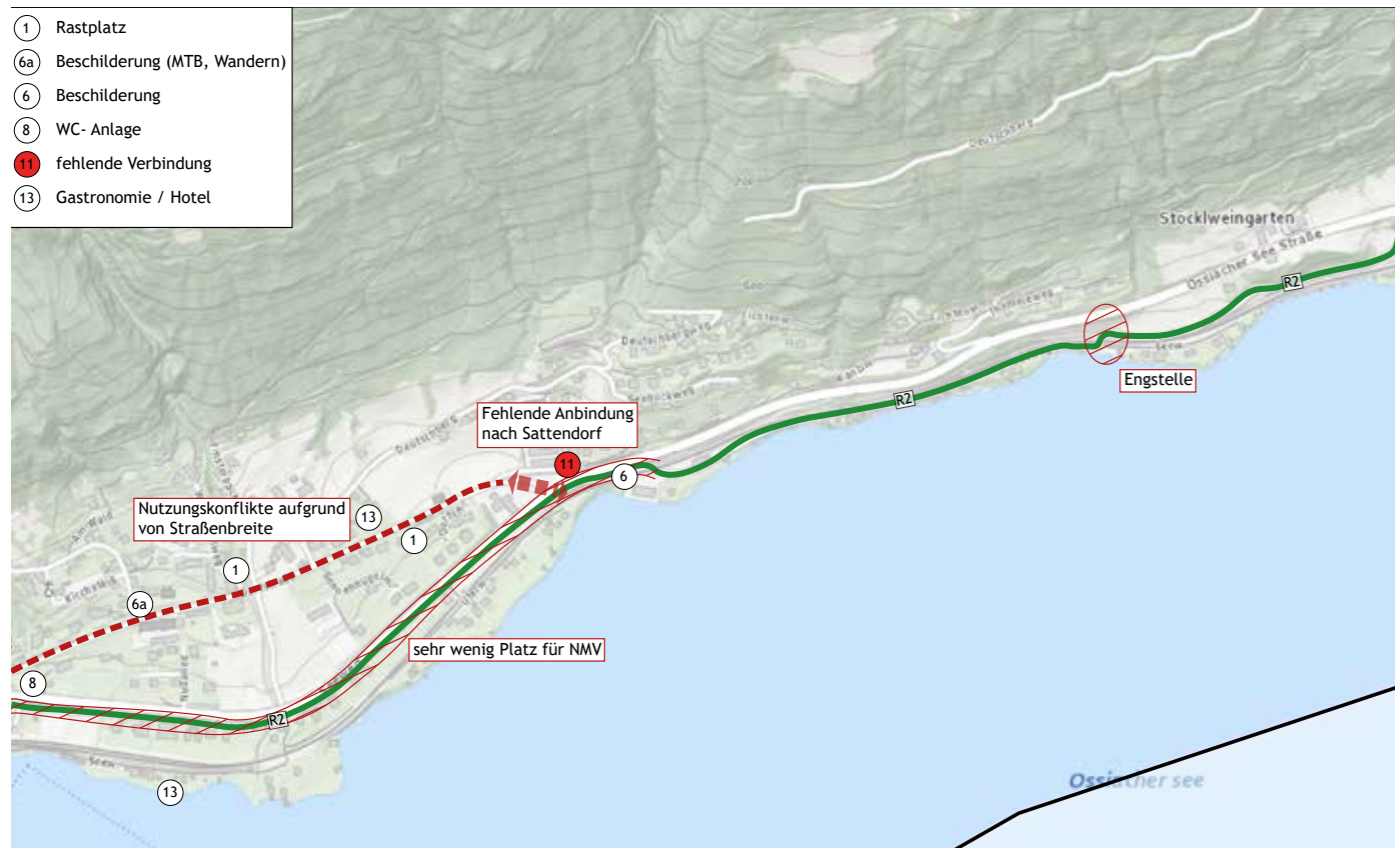
von: Sattendorf West
bis: Stöcklweingarten

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Baulich getrennter Radweg mit teils schöner Aussicht	Dooringefahr durch Fehlende Querverbindung Sattendorf - R2	Einbahnregelung Dorfstraße mit Öffnung für Radverkehr	Gefährliches Queren der B94
Rastplätze entlang R2	Enge Dorfstraße Sattendorf		Unfallgefahr bei Engstellen
	Wenig Platz auf R2 (Geh- und Radweg)		



Geh- und Radweg mit Seeblick - Sattendorf (eigene Aufnahme)

Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



Radwege und Radrouten - Maßnahmen



- Radroute
- baulich getrennter Radweg
- unmarkierte Radroute
- alternative Radrouten, Anbindungen Verbindungsrouen
- ◄◄ unsicheres Queren, fehlende Verbindung
- ◄ Mängel entlang der Radrouten und -wege
- ◄◄ sicheres Queren, sichere Verbindung

Ziel 10.1.

Anbindung von Sattendorf an das Radwegenetz

mögliche Maßnahme 10.1. (<1 Jahr)

- Radfahrerüberfahrt in der West- und Osteinfahrt nach Sattendorf

Ziel 10.2.

Fahrrad- Fußgänger:innen- freundliches Sattendorf

mögliche Maßnahme 10.2. (<1 Jahr)

- Einbahn Dorfstraße von West nach Ost
- Einbahn für den Radverkehr öffnen mit farblich markierten Fahrradstreifen
- alternativ: Shared Space Dorfstraße

Ziel 10.3.

Radwege dem zukünftigen Radverkehr um den See anpassen

mögliche Maßnahme 10.3. (1 - 3 Jahre)

- Verbreiterung des Geh- und Radweges

Ziel 10.4.

Übersicht verbessern

mögliche Maßnahme 10.4. (< 1 Jahr)

- Engstellen mit Verkehrspiegeln ausstatten

zu beachten:

- Einbahn Dorfstraße mittels Gemeinderatsbeschluss
- Abstimmung mit den Behörden (Landesstraßenverwaltung)

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Bürger:inneninformation (Homepage, Gemeindezeitung), evtl. zusätzliche Bürger:inneninformationsveranstaltung

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Gemeindeverordnungen auf Gemeindestraßen, Land Radüberfahrt und Zebrastreifen über Landesstraße B

ZUSTÄNDIGKEIT



Gemeinde- und Landesstraßen B

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



geringe Ausführungskosten - kaum bauliche Maßnahmen

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



geringe Planungskosten (Verkehrsplanung für kleine Maßnahmen)

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

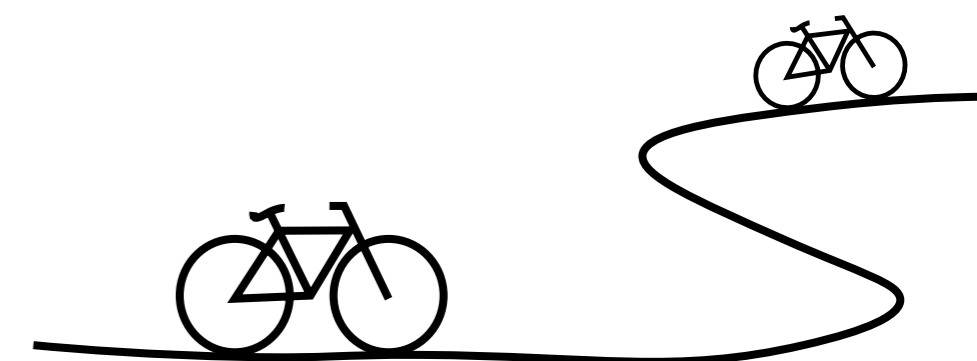


hoher Nutzen für Radfahrer:innen aufgrund eines klaren und sicheren Radwegeleitsystems und Radfahranlagen

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



Klare Richtlinien für Radverkehr



Abschnitt 10: Sattendorf - Stöcklweingarten

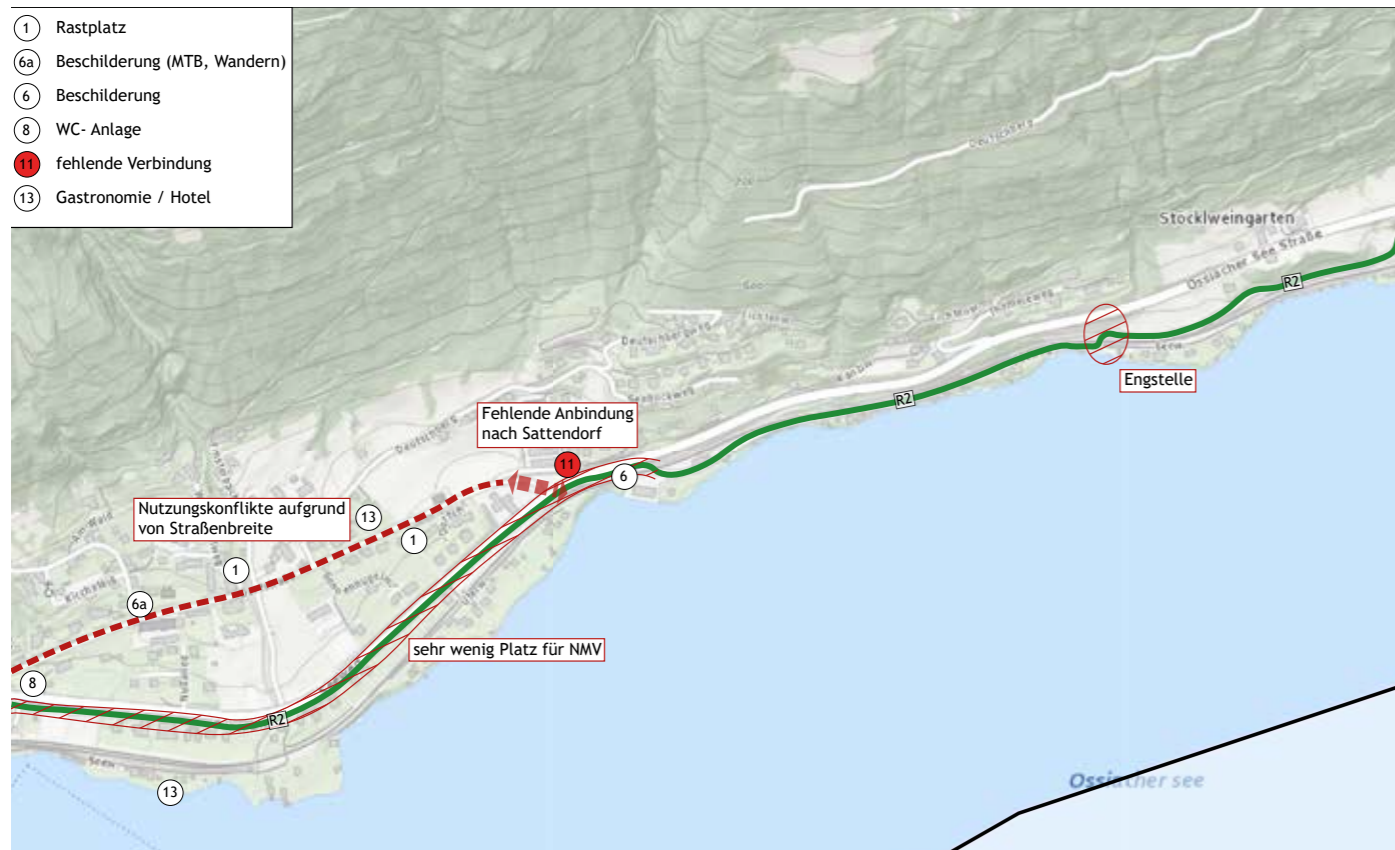
von: Sattendorf West
bis: Stöcklweingarten

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Baulich getrennter Radweg mit teils schöner Aussicht	Dooringefahr durch Fehlende Querverbindung Sattendorf - R2	Einbahnregelung Dorfstraße mit Öffnung für Radverkehr	Gefährliches Queren der B94
Rastplätze entlang R2	Enge Dorfstraße Sattendorf		Unfallgefahr bei Engstellen
	Wenig Platz auf R2 (Geh- und Radweg)		



Geh- und Radweg mit Seeblick - Sattendorf (eigene Aufnahme)

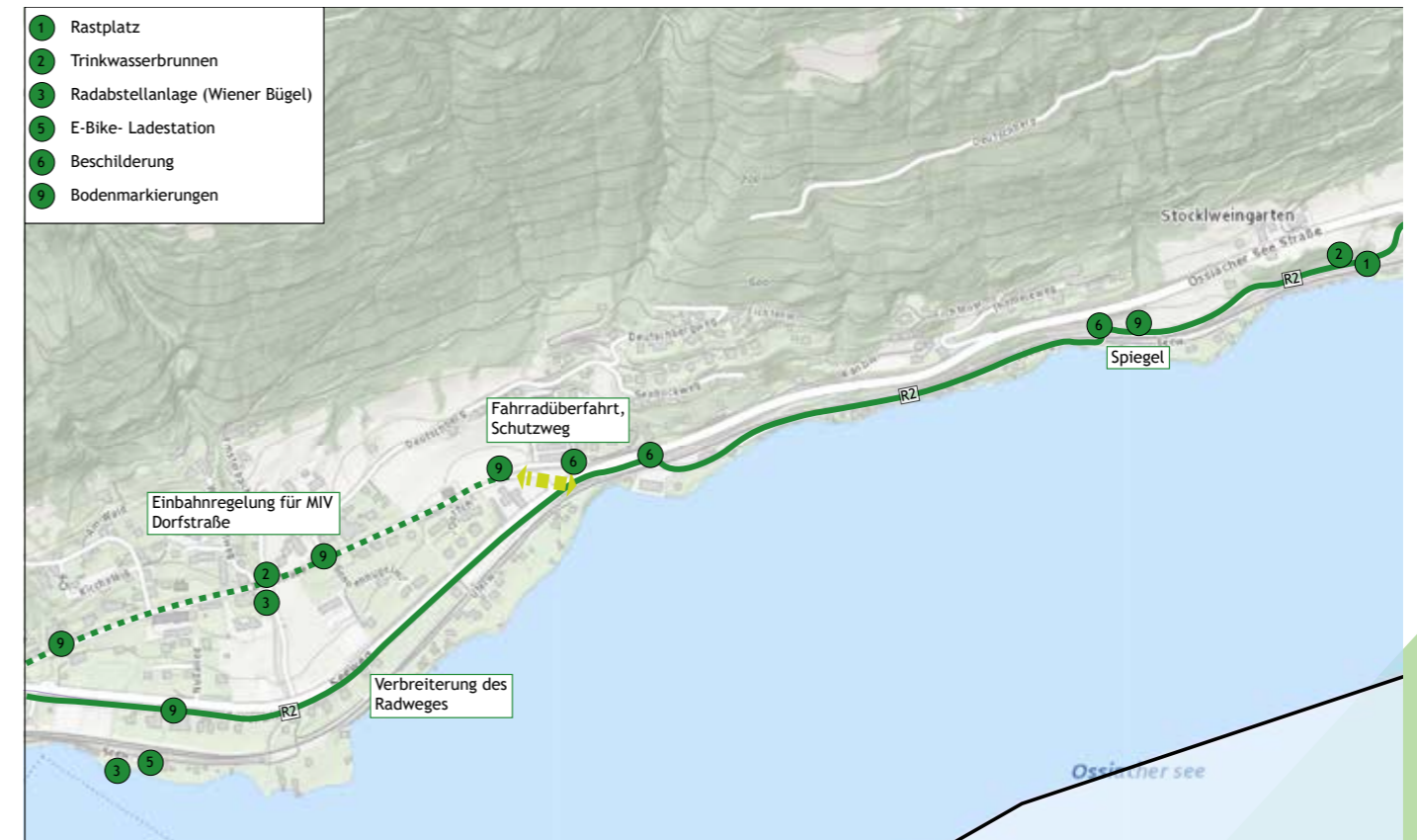
Radwege und Radrouten - Bestand und Mängel



- Radroute
- unmarkierte Radroute
- baulich getrennter Radweg
- alternative Radrouten, Anbindungen Verbindungsrouen

- ◄◄ unsicheres Queren, fehlende Verbindung
- / Mängel entlang der Radrouten und -wege

Radwege und Radrouten - Maßnahmen



- ◄◄ sicheres Queren, sichere Verbindung

Ziel 10.1.

Anbindung von Sattendorf an das Radwegenetz

mögliche Maßnahme 10.1. (<1 Jahr)

- Radfahrerüberfahrt in der West- und Osteinfahrt nach Sattendorf

Ziel 10.2.

Fahrrad- Fußgänger:innen- freundliches Sattendorf

mögliche Maßnahme 10.2. (<1 Jahr)

- Einbahn Dorfstraße von West nach Ost
- Einbahn für den Radverkehr öffnen mit farblich markierten Fahrradstreifen
- alternativ: Shared Space Dorfstraße

Ziel 10.3.

Radwege dem zukünftigen Radverkehr um den See anpassen

Maßnahme 10.3. (1 - 3 Jahre)

- Verbreiterung des Geh- und Radweges

Ziel 10.4.

Übersicht verbessern

mögliche Maßnahme 10.4. (< 1 Jahr)

- Engstellen mit Verkehrspiegeln ausstatten

zu beachten:

- Einbahn Dorfstraße mittels Gemeinderatsbeschluss
- Abstimmung mit den Behörden (Landesstraßenverwaltung)

POLITIK UND KOMMUNIKATION



Bürger:inneninformation (Homepage, Gemeindezeitung), evtl. zusätzliche Bürger:inneninformationsveranstaltung

VERWALTUNG, ADMINISTRATIV



Gemeindeverordnungen auf Gemeindestraßen, Land Radüberfahrt und Zebrastreifen über Landesstraße B

ZUSTÄNDIGKEIT



Gemeinde- und Landesstraßen B

KOSTEN UND ERRICHTUNGS-AUFWAND



mittlere Ausführungskosten - wenig bauliche Maßnahmen, Beschilderung

ZUSÄTZLICHE PLANUNG



hinzuziehen einer Verkehrsplanung und für Rastplatz eine Landschaftsplanung

NUTZEN BEI RADFAHRER:INNEN

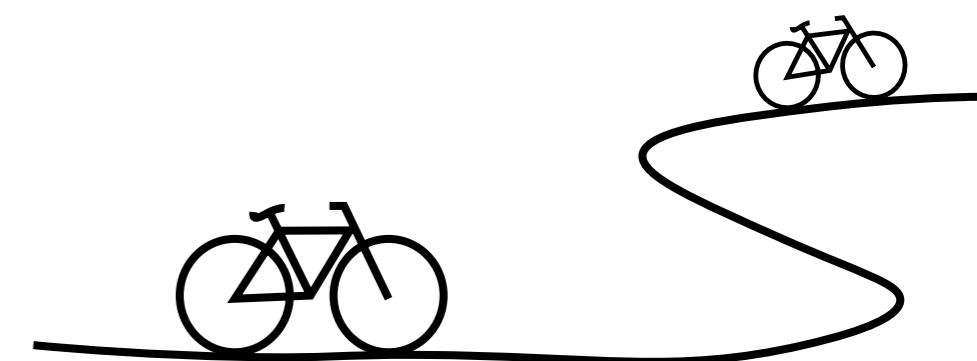


hoher Nutzen für Radfahrer:innen aufgrund eines klaren und sicheren Radwegeleitsystems und Radfahranlagen

AKZEPTANZ IN DER BEVÖLKERUNG



Klare Richtlinien für Radverkehr



5. Conclusio

Dieser Masterplan ist eine Strategie, die die Multimodalität in der Marktgemeinde Treffen am Ossiacher See fördern soll. Hierfür wurden für die jeweiligen Teilabschnitte radverkehrsfördernde Maßnahmen definiert und die Schwierigkeit der Umsetzung bewertet.

Verkehr ist überörtlich bzw. überregional zu denken. Daher wurde vom Land Kärnten bereits Maßnahmen, wie das überregionale Radwegenetz gestartet. Dieses Radwegenetz dient vor allem dem Freizeitradverkehr und wird immer weiter ausgebaut und vom KFZ-Verkehr baulich getrennt. Für den Alltagsradverkehr sind

zusätzliche Maßnahmen notwendig, die zum Teil mit weniger Aufwand verbunden sind. Nebenbei wird die Radmobilität in einigen Gemeinden und Städten in Österreich, wie Villach, auf örtlicher Ebene behandelt.

Im folgenden werden die Empfehlungen in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen und hierarchisch zusammengefasst.

Eine Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden wird empfohlen - Mobilität ist eine überregionale Angelegenheit.

<i>geringer Aufwand</i>
Errichtung eines Leitsystems mit Beschilderung Aufstellen von Infrastruktur (Radabstellanlagen, Trinkbrunnen, Radbutler, etc.) Gemeindeverordnungen (Radfahranlagen im Ortsgebiet und an Gemeindestraßen)
<i>mittlerer Aufwand</i>
Verordnen von Radfahranlagen an Landesstraßen L und B (R2 Sattendorf, Verbindungsrouten Krastal) Errichtung von Rastplätzen mit Informationstafeln (Umweltbildung und Erholung)
<i>hoher Aufwand</i>
Errichtung baulich getrennter Radfahranlagen (R2B Abschnitt Einöde)



hohe Priorität

Maßnahmen R2 Ossiacher See Radweg
Entflechtung des Geh- und Radweges Sattendorf
Fahrradstraße Seeuferstraße

Maßnahmen R2B Millstättersee Radweg
bauliche Trennung in der Einöde
Beschilderung und Ausweisung über De La Tour Straße und Darmannweg
Fahrradstraße Moosweg

Maßnahmen im Ortskern Treffen
Mehrzweckstreifen von Krastalbrücke Gegendtalerhof, Sharrows Gegendtalerhof bis Spar
Tempo 30 im gesamten Ortsgebiet
Tempo 50 Abschnitt Gegendtalerhof - Krastalbrücke

mittlere Priorität

Maßnahmen Radroute Niederdorfer Straße
Beschilderung R2B Niederdorfer Straße

Maßnahmen Radroute Töbringer Straße
Radroute nach Villach (Beschilderung und Radfahranlage)

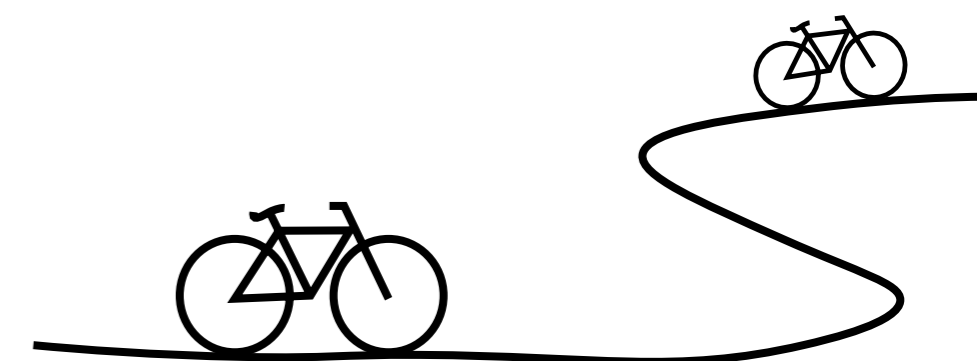
Maßnahmen im Ortskern Treffen
Fuß- und Radwegenetz laut Masterplan für Ortskernentwicklung

Errichtung von Fahrradinfrastruktur (Radabstellanlagen, Trinkbrunnen, Radbutler, etc.)

Schaffung von Aufenthaltsqualität im gesamten Gemeindegebiet

geringer Priorität

Radfahren hat Priorität



5.1. Zusammenfassung

<i>Beschilderung (gesamtes Gemeindegebiet)</i>
Beschilderungsplan einhalten und erweitern Angebote einholen Design und Druck überprüfen Montagemöglichkeiten überprüfen
<i>Markierungen (v.a. Treffen, Töbring, Niederdorf, Köttwein, bis Krastalerbrücke)</i>
Verkehrsplanung hinzuziehen Anbindungen mitplanen fahrradfreundliche Markierungen
<i>Hindernisse</i>
Expertise der Gemeindegänger:innen und Benutzer:innen (z.B. Ampel Sattendorf)
<i>Fahrradstraßen (Seeuferstraße, Moosweg)</i>
Expertise eines Verkehrsplaners einholen
<i>Querungsmöglichkeiten und Hindernisse (gesamtes Gemeindegebiet)</i>
Expertise eines Verkehrsplaners einholen
<i>Verkehrsplanung Sattendorf</i>
Expertise eines Verkehrsplaners einholen
<i>R2B - Einöde</i>
Gesamtplanung und -konzept (in Ausarbeitung)
<i>Rastplätze</i>
Rastplatz Steinbruch Niederdorf Rastplatz Stöcklweingarten R2 -> Gestaltung der Rastplätze über ein Landschaftsplanungsbüro



6. Good Practice Beispielbilder



Fahrradstraße Salzburg (eigene Aufnahme)



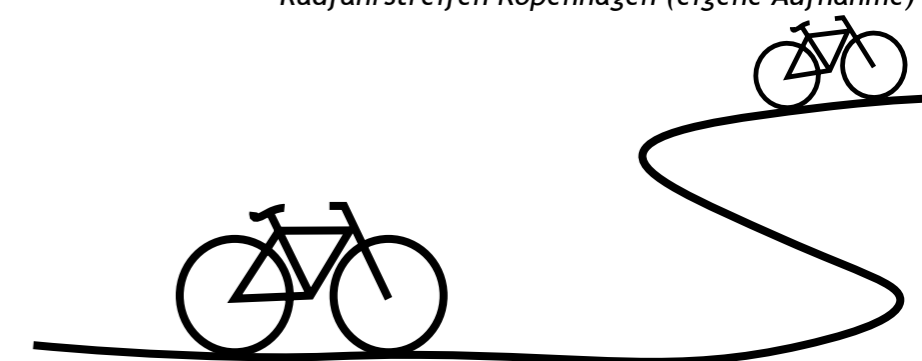
baulich getrennter Radweg Nizza (eigene Aufnahme)



Geh- und Radweg Salzburg (eigene Aufnahme)



Radfahrstreifen Kopenhagen (eigene Aufnahme)





farblich markierter Mehrzweckstreifen (Fahrschule Fürböck)



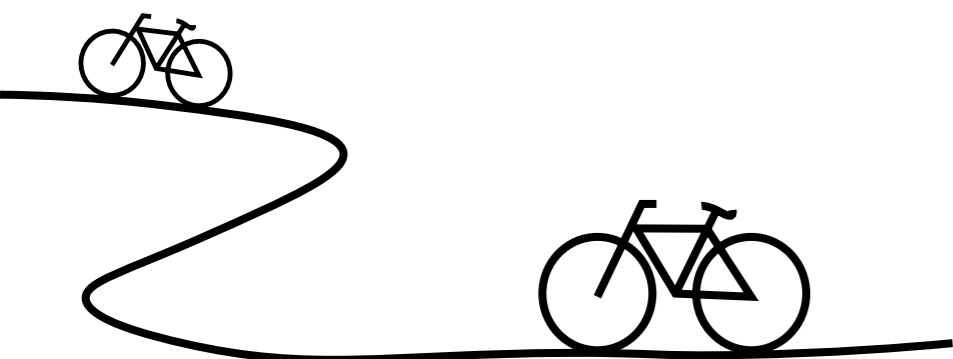
Beschilderung 1 - Trinkwasserbrunnen (eigene Aufnahme)



Rastplatz mit Infotafel - Gailtalradweg (eigene Aufnahme)



Beschilderung 2 - Radwege, Ciclovía Alpe Adria (eigene Aufnahme)



7. Anhang

7.1. Empfehlungen der Radlobby

Bewusstseinsbildung

Zur Bewusstseinsbildung zählen, wie bereits erwähnt, alle Aktivitäten, die die Vorteile des Fahrradfahrens bei den GemeindegängerInnen verankern. Dazu gehören Aktivitäten für Radfahrende aber auch für alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen! Zum Verankern des Radfahrens in der Gemeinde müssen möglichst viele BürgerInnen eingebunden werden. Dies kann mit folgenden Maßnahmen initiiert werden:

- Radstammtische
- Regelmäßige Berichte zum Thema Radfahren in der Gemeindezeitung
- Link auf der Homepage

- Mitbewerbung bei allen Veranstaltungen
- aktive Teilnahme an „Kärnten radelt“
- aktive Beteiligung „Ossiacher See autofrei“
- E-Bike-Training für SeniorInnen
- Fahrradführerschein für VolksschülerInnen
- Prämien für das Radfahren - vielleicht in Form des „mehr Wert für Treffen“-Gutscheins
- Mobilitätsfrühstück

Nr.	Abschnitt	Ist-Zustand	Maßnahme	Zuständigkeit/ Umsetzbarkeit
<i>R2 Ossiacher See Radweg</i>				
1	R2 Annenheim Seeuferstraße	Gemischter Verkehr auf Nebenstraße	Verordnung als „Fahrradstraße“	Gemeinde-VO
2	R2 Sattendorf Seeuferstraße - Birkenallee	Radweg entspricht nicht den Mindestkriterien gem. RVS	Verbreiterung des Radweges auf die erforderliche Mindestbreite von zumindest 2,6 m.	Land Kärnten (1/3-Finanzierung Gemeinde)
3	R2 Sattendorf Seeuferstraße - Birkenallee	Gefährliche und unübersichtliche Situation bei der Parkplatz-Einfahrt zum Tourismusbüro Sattendorf inkl Bushaltestelle.	Neugestaltung des Vorplatzes vor dem Tourismusbüro. Entflechtung des Radweges vom Parkplatz und Busbucht/Wartebereich, Farbliche Markierung des Radweges zur besseren Sichtbarkeit	Land Kärnten, Gemeinde
4	R2 Sattendorf Seeuferstraße - Birkenallee	Blinkampel beim Zebrastreifen steht inmitten des Geh- und Radweges (durch Boller gesichert)	Versetzung der Blinkampel an den Fahrbahnrand.	Land Kärnten, Gemeinde
5	Sattendorf - Gemeindegrenze Bodensdorf	Gemischter Verkehr auf Nebenstraße	Verordnung als „Fahrradstraße“	Gemeinde-VO



Nr.	Abschnitt	Ist-Zustand	Maßnahme	Zuständigkeit/ Umsetzbarkeit
<i>R2B Millstätter See Radweg</i>				
6	Moosweg - Niederdorfer Straße	Gemischter Verkehr auf Nebenstraße mit teilw. hohem Verkehrsaufkommen bzw. höheren Geschwindigkeiten	Radfreundlichere Gestaltung z.B. durch beidseitig farblich markierte Mehrzweckstreifen und Tafeln, die zur Einhaltung des Mindest-Überholabstandes mahnen.	Gemeinde
7	Ortsdurchfahrt Treffen (B98)	Hauptstraße mit beengten Platzverhältnissen und hohem Verkehrsaufkommen; unübersichtliche Parkplatz-Einfahrtssituationen	Fahrradfreundlichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt Treffen durch farblich markierte Mehrzweckstreifen, Sharrows, Tafeln, die zur Einhaltung des Mindest-Überholabstandes mahnen, Geschwindigkeitsreduktion	Land Kärnten
8	B 98 Treffen - Einöde - Klamm	Keine Radinfrastruktur vorhanden	Planung zur Herstellung einer Radinfrastruktur (getrennter Geh- und Radweg) auf der gesamten Länge, wobei Alternativrouten abseits der B98 auch in Erwägung gezogen werden sollen in Zusammenarbeit mit dem Land Kärnten. Prioritär wäre ein Radweg zwischen Ortszentrum Treffen und Köttwein zu planen (Anbindung der Wohngebiete an das Ortszentrum und die Mittelschule) Besondere Gefahrenstellen bestehen in der Klamm, bei der Einmündung vom ehemaligen Gasthof Zlattinger in Einöde und bei der Durchfahrt der Fa. Strussnig in Einöde. Im Bereich zwischen Einöde und Köttwein/Treffen ist eine Radweg-Führung entlang der alten Bundesstraße bzw. begleitend zum Treffner Bach möglich, wofür durch das Unwetter zerstörte Brücken wiedererrichtet werden müssen. Eine zweite alternative Radwegführung führt über den Drassmannweg und die De la Tour Straße, wobei hier größere Steigungen zu überwinden sind.	Land Kärnten

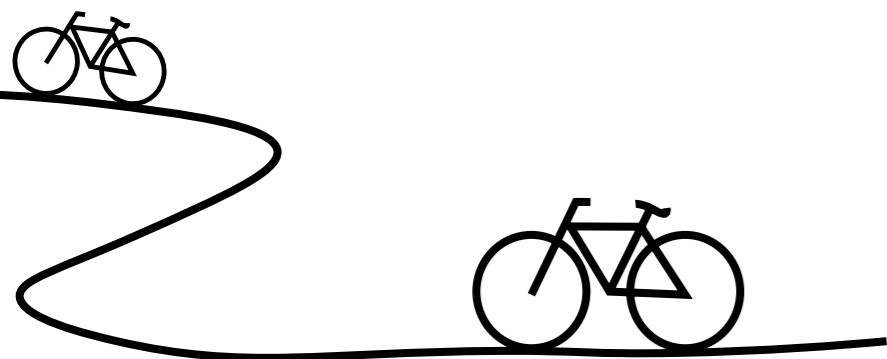


Zusätzlich zum überregionalen Radwegenetz, welches vorwiegend nach touristischen Gesichtspunkten entwickelt wurde, sind weitere Radverbindungen zu entwickeln und auszubauen. Für Alltags-Radfahrende ist insbesondere die Erreichbarkeit von Zielpunkten des täglichen Bedarfs wichtig (z.B. Nahversorger, Arzt, Schule, ÖV-Haltestelle). Alltagsradfahrende nehmen dafür nur sehr ungerne Umwege in Kauf. Die beiden überregionalen Radrouten im Gemeindegebiet kreuzen sich in St. Andrä und sind beide Richtung Villach-Landskron orientiert. Dadurch ergibt sich die Situation, dass es keine direkte Radroute-Verbindung zwischen dem Hauptort Treffen und den am Ossiacher See gelegenen Orten Annenheim und Sattendorf gibt. Diese Lücke sollte prioritär durch einen getrennten Radweg zwischen Annenheim und Niederdorf mit Verlängerung bis zum Gewerbegebiet - entweder entlang der Bahnlinie oder entlang der Bundesstraße errichtet werden. Dies hätte folgende Vorteile:

- Erschließung für BürgerInnen von Annenheim/Sattendorf:

- Apotheke, Nahversorger (Billa) und Radge-schäft in Niederdorf
- Gemeinde, Bank, Arzt und Mittelschule in Treffen
- Erschließung für BürgerInnen von Treffen:
 - Strandbäder
 - S-Bahn-Haltestelle Annenheim
 - Kanzelbahn
- Erschließung für sämtliche BürgerInnen:
 - Gewerbegebiet

Ein weiterer Schwerpunkt in der Erschließung sollte auf die Verbindung Treffen - Töbring - St. Ruprecht gelegt werden, da dies die kürzeste Verbindung - und somit für Alltags-Radfahrende relevante Verbindung nach Villach ist. Damit soll ein Anschluss an die Hauptradroute des Villacher Radwegenetzes geschaffen werden, die von St. Ruprecht über Zwischenbergen und Vassach ins Stadtzentrum führt. Außerdem wird dadurch Treffen und Töbring an den Bahnhof St.Ruprecht angebunden.



Nr.	Abschnitt	Ist-Zustand	Maßnahme	Zuständigkeit/ Umsetzbarkeit
<i>weitere zu schaffende Radwegeverbindungen</i>				
9	Verbindung Annenheim - Niederdorf	Kein Radweg vorhanden, sondern nur ein Gehweg entlang der B95. Da auf diesem Radfahren verboten ist, ist die Bundesstraße zu benutzen.	Errichtung eines Geh- und Radweges zwischen Annenheim und Niederdorf (Billa) mit Verlängerung bis zum Gewerbegebiet: Variante a) bahnparallel Variante b) Ausbau des bestehenden Gehweges parallel zur B95	Land Kärnten, Gemeinde
10	Annenheim - Verbindung Seeuferstraße (R2) und Bergstraße	Derzeit besteht keine direkte radtaugliche Verbindung zwischen dem R2 (Seestraße) und dem Wohngebiet oberhalb der Bundesstraße bzw. der Kanzelbahn.	Radfahrer-Überfahrt auf Höhe Abfahrt zur Seeuferstraße und Ausbau des bestehenden Gehwegs zu einem Geh- und Radweg entlang der B95 bis Bergstraße/Kanzelbahn	Land Kärnten, Gemeinde
11	Verbindung Treffen - Töbring - St. Ruprecht	Gemischter Verkehr auf Nebenstraße mit teilw. hohem Verkehrsaufkommen bzw. höheren Geschwindigkeiten	Radfreundlichere Gestaltung z.B. durch beidseitig farblich markierte Mehrzweckstreifen und Tafeln, die zur Einhaltung des Mindest-Überholabstandes mahnen.	Gemeinde
12	Verbindung Retzen/Kras - B98	Gemischter Verkehr auf Landesstraße ohne Geschwindigkeitsbeschränkung	Anbindung der Ortschaften Retzen/Kras mit Geh- und Radweg an den R2B bzw. die Bushaltestelle an der B98	Land Kärnten, Gemeinde
<i>sonstige Radinfrastruktur</i>				
13	Bike and Ride - Anlagen	Bike and Ride Anlagen (Radabstellanlagen an ÖV-Haltestellen) sind in guter Qualität derzeit nur an der S-Bahn-Haltestelle Annenheim vorhanden.	Errichtung von Bike-and-Ride-Anlagen (überdachte Fahrradabstellanlage und Radboxen) an zentralen ÖV-Haltestellen: <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Sattendorf • Bushaltestelle Treffen Ortsmitte Errichtung von kleineren Radabstellanlagen (Anlehnbügel) an kleineren Bushaltestellen <ul style="list-style-type: none"> • Abzweigung Krastal • Winklern • Einöde 	Gemeinde, ÖBB

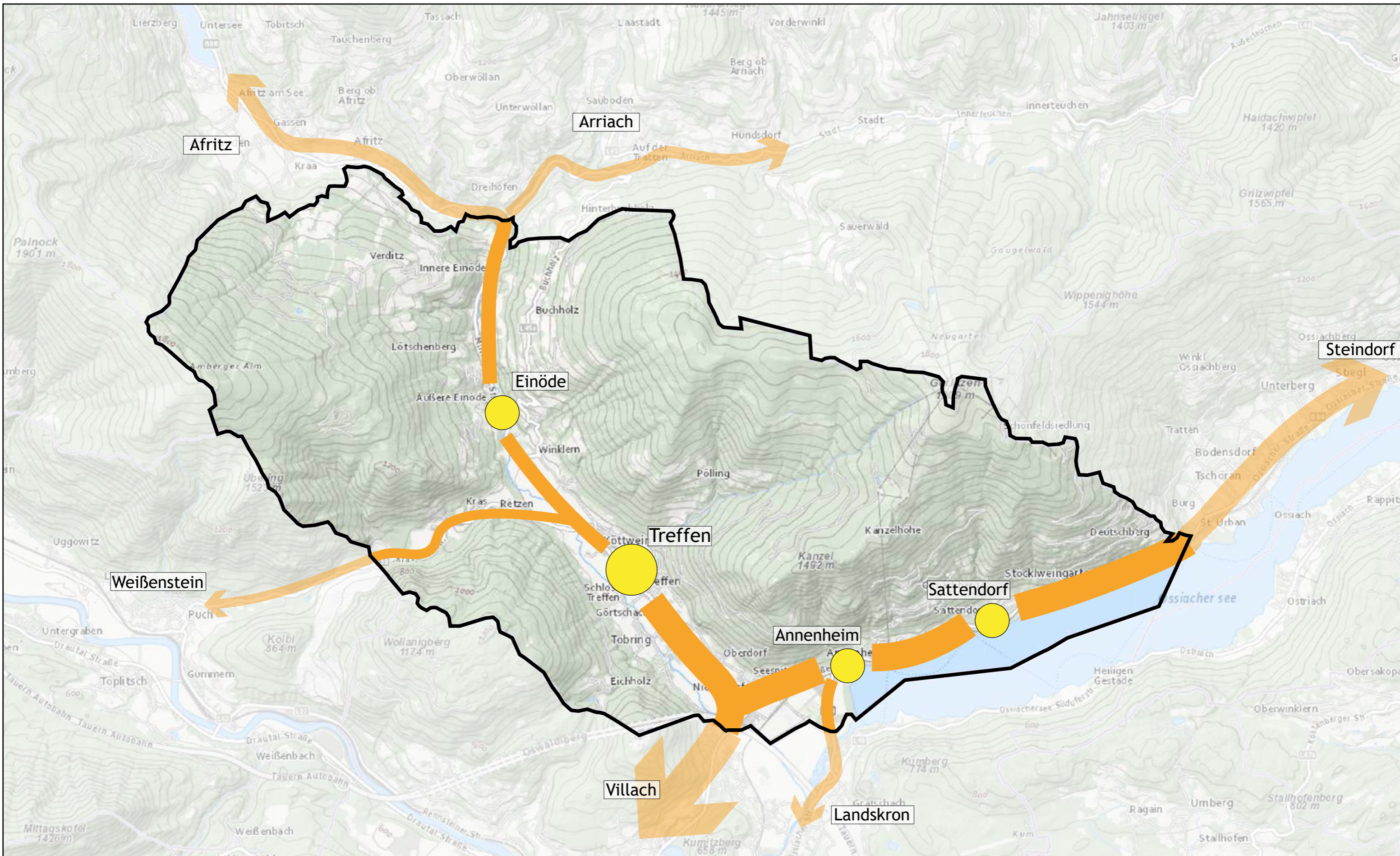


Nr.	Abschnitt	Ist-Zustand	Maßnahme	Zuständigkeit/ Umsetzbarkeit
14	Fahrradabstellanlagen an zentralen Zielorten	Derzeit bestehen an zentralen Zielorten teilweise zu wenige Radabstellanlagen bzw. Abstellanlagen in schlechter Qualität	Errichtung von Fahrradabstellanlagen in guter Qualität (Anlehnbügel) an zentralen Zielorten in Abstimmung mit Eigentümern, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeindeamt • Schulen • Apotheke • Kanzelbahn • Gerlitzbad • Tourismusbüro Sattendorf 	Gemeinde, private Eigentümer, TVB
15	Radspielplatz für Kinder und Jugendliche	Ein Kids Park ist zwar auf der Kanzelhöhe vorhanden, aber für lokale Bevölkerung nur schwer erreichbar	Schaffung eines Radspielplatzes als frei zugängliche Sportstätte für lokale Kinder und Jugendliche im Nahbereich der Ortszentrums. (z.B. asphaltierter Pump-Track in Abstimmung mit lake.bike)	Gemeinde, Tourismusregion, TVB
16	Beschilderung von Radwegen und -routen	Eine Beschilderung der Radrouten ist nur teilweise entlang der überregionalen Radwege vorhanden	Beschilderung der oben genannten Radrouten gemäß einheitlicher Vorgaben des Landes Kärnten	Land Kärnten, Gemeinde, Tourismus
17	Attraktivierung von Rennrad-Routen	Buchholzer Landesstraße, Krastal-Straße und Verditz sind als Rad-Anstiege insb. bei Rennrad-fahrenden beliebt	Attraktivierung der Strecken Buchhloz, Krastal und Verditz als Rennrad-Anstiege in Abstimmung mit Tourismusregion: <ul style="list-style-type: none"> • Markierungen und „Meilensteine“, die Entfernung/Höhenmeter anzeigen • Tafeln, die zur Einhaltung des Mindest-Überholabstandes mahnen. 	TVB
18	Ausbau des Mountainbike-Angebots	Das Mountainbike-Angebot beschränkt sich derzeit auf den Prolitzen-Trail, Rundweg um den Oswaldiberg und Kids-Park Kanzelhöhe	Ausbau des Mountainbike-Angebots für Einheimische und Gäste in Zusammenarbeit mit der Tourismusregion („Lake.bike“): <ul style="list-style-type: none"> • Bikepark Gerlitze im Gipfelbereich bzw. Trails in Treffen • MTB-Strecke vom Ossiacher See auf die Gerlitze • Entwicklung einer MTB-Route rund um den Ossiacher See • Entwicklung einer MTB-Route als Verbindung zwischen Ossiacher See und Millstätter See 	



7.2. Beschilderungsplan

Nr.	Standort (Koordinaten)	Straße	Inhalt	Kategorie	Montagemöglichkeit vorhanden	Anmerkung	Kategorien
1	46.690322, 13.826782	Lötschenbergweg, Ecke Bethausweg	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1			Kategorie 1: Radroute und Pfeil (klein)
2	46.690590, 13.828402	Winklernerstraße, Ecke Lötschenbergweg	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1			Kategorie 2: Radroute, Ziel, Pfeil, Kilometer
3	46.686655, 13.829178	Winklernerstraße, Unterführung B98	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1			Kategorie 3: Piktogramm Infra. (Brunnen, Radbutler, Pumpe, WC)
4	46.686326, 13.830919	Winklernerstraße, Infotafeln	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1			Kategorie 4: Ziel, Pfeil, Kilometer,
5	46.686387, 13.834701	Buchholzerstraße X Drassmanweg	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1			Kategorie 5: Ciclovía Alpe Adria, Pfeil
6	46.683269, 13.838149	Drassmanweg X Gruberweg	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1			Kategorie 6: Ziel, Pfeil
7	46.676804, 13.842100	Krastalerbrücke	Richtung Drautalradweg, Pfeil in eine Richtung, 9km	4			
8	46.676804, 13.842100	Krastalerbrücke	R2B, Pfeil in Richtung Treffen	1			
9	46.678703, 13.822894	Krastaler Straße X Kraser Dorfstraße	Einöde, Pfeil Richtung Dorfstraße	6			
10	46.677607, 13.845228	De la Tour Straße, Am Sonnenhügel	R2B, Pfeil in beide Richtungen (Richtung B98)	1			
11	46.674369, 13.846677	B98 X De la Tour Straße	R2B, Pfeil in beide Richtungen;	1			
12	46.674369, 13.846677	B98 X De la Tour Straße	Richtung Drautalradweg, Pfeil in eine Richtung	6			
13	46.672276, 13.855646	Gerlitzestraße X Pöllingerstraße X Schauerbodenweg	Treffen, Einöde, Pfeile in beide Richtungen	6			
14	46.671506, 13.849379	Gerlitzestraße X B98	Mittelschule	6			
15	46.667800, 13.855817	Marktplatz / Gemeindeamt	R2B Ossiacher See, Pfeil, 4,5km; R2B Millstätter See, Pfeil, 27km; Villach, Pfeil, 8km				
16	46.667800, 13.855817	Marktplatz / Gemeindeamt	Piktogramm Brunnen, WC	3			
17	46.668199, 13.854468	B98 X Schloßstraße	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1			
18	46.665130, 13.859952	B98 X Niederdorfer Straße	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1			
19	46.664227, 13.859187	B98 X Töbringerstraße	Villach, Treffen, Pfeil in beide Richtungen	6			
20	46.668199, 13.854468	B98 X Schloßstraße	Ciclovía Alpe Adria	5			
21	46.666308, 13.851429	Schloßstraße X Eichholzstraße	Ciclovía Alpe Adria	5			
22	46.662049, 13.856177	Schloßstraße X Töbringerstraße	Ciclovía Alpe Adria	5			
23	46.659483, 13.858370	Töbringerstraße X Töbringerweg	Ciclovía Alpe Adria	5			
24	46.659483, 13.858370	Töbringerweg X Schneeweißhofweg	Ciclovía Alpe Adria	5			
25	46.653977, 13.873302	Schneeweißhofweg X St. Ruprechterweg	Ciclovía Alpe Adria	5			
26	46.653977, 13.873302	Schneeweißhofweg X St. Ruprechterweg	Villach, Pfeil in eine Richtung	6			
27	46.653977, 13.873302	Schneeweißhofweg X St. Ruprechterweg	R2B, Pfeil in eine Richtung	1			
28	46.656276, 13.874011	Niederdorfer Straße X Stofeleweg	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1		Berichtigung vorhandener Tafel	
29	46.656276, 13.874011	Niederdorfer Straße X Stofeleweg	Ciclovía Alpe Adria	5			
30	46.656276, 13.874011	Niederdorfer Straße X Stofeleweg	Gewerbegebiet Treffen, Pfeil, 0,5km	4			
31	46.655579, 13.873830	Sankt Ruprechterweg X Langackerweg	Gewerbegebiet Treffen, Pfeil	6			
32	46.655308, 13.879121	Niederdorfer Straße, Billa	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1			
33	46.655308, 13.879121	Niederdorfer Straße, Billa	Annenheim Pfeil in eine Richtung, 1,5km	4		sobald Radweg errichtet wurde	
34	46.653992, 13.880844	Moosweg X Karlweg	R2B, Pfeil in beide Richtungen	1		Berichtigung vorhandener Tafel	
35	46.653992, 13.880844	Moosweg X Karlweg	Gewerbegebiet Treffen, Pfeil, 0,6km	4			
36	46.649357, 13.890418	Moosweg X St. Andräer Straße	R2B, Treffen 3,5km; Millstätter See 30km, Pfeil Richtung Treffen	2			
37	46.655075, 13.890038	R2 St. Andräer Straße	R2 Pfeil in beide Richtungen	1			
38	46.657295, 13.890340	R2 X Lindenhofweg	R2 Pfeil in beide Richtungen	1			
39	46.657406, 13.891362	Lindenhofweg X Seeuferstraße	R2 Pfeil in beide Richtungen	1			
40	46.657406, 13.891362	Lindenhofweg X Seeuferstraße	Piktogramm Brunnen, WC, Radbutler, Pfeil, 0,8km	3			
41	46.658372, 13.900396	Seepark Annenheim	Piktogramm Brunnen, WC, Radbutler	3			
42	46.658372, 13.900396	Seepark Annenheim	Treffen, 4,5km; Villach 7,7km, Pfeil	4			
43	46.661989, 13.912979	Seeuferstraße X Seeweg	R2B, Pfeile in beide Richtungen	1			
44	46.663494, 13.915956	Ossiacher See Straße X Dorfstraße	Sattendorf 0,3km, Pfeil	4			
45	46.666159, 13.927287	Radweg Ossiacher See Straße B94	R2B Pfeil in beide Richtungen	1			
46	46.666399, 13.929241	Seeweg	R2B Pfeil in beide Richtungen	1			
47	46.668019, 13.937699	Seeweg	R2B Pfeil in beide Richtungen	1			



Treffen am Ossiacher See

lenaplant
Ingenieurbüro für Landschaftsplanung

Ziel- und Quellpunkte,
Hauptverkehrsrueten



Ziel- und Quellpunkte
im Gemeindegebiet



Hauptverkehrsrueten inner-
halb des Gemeindegebietes

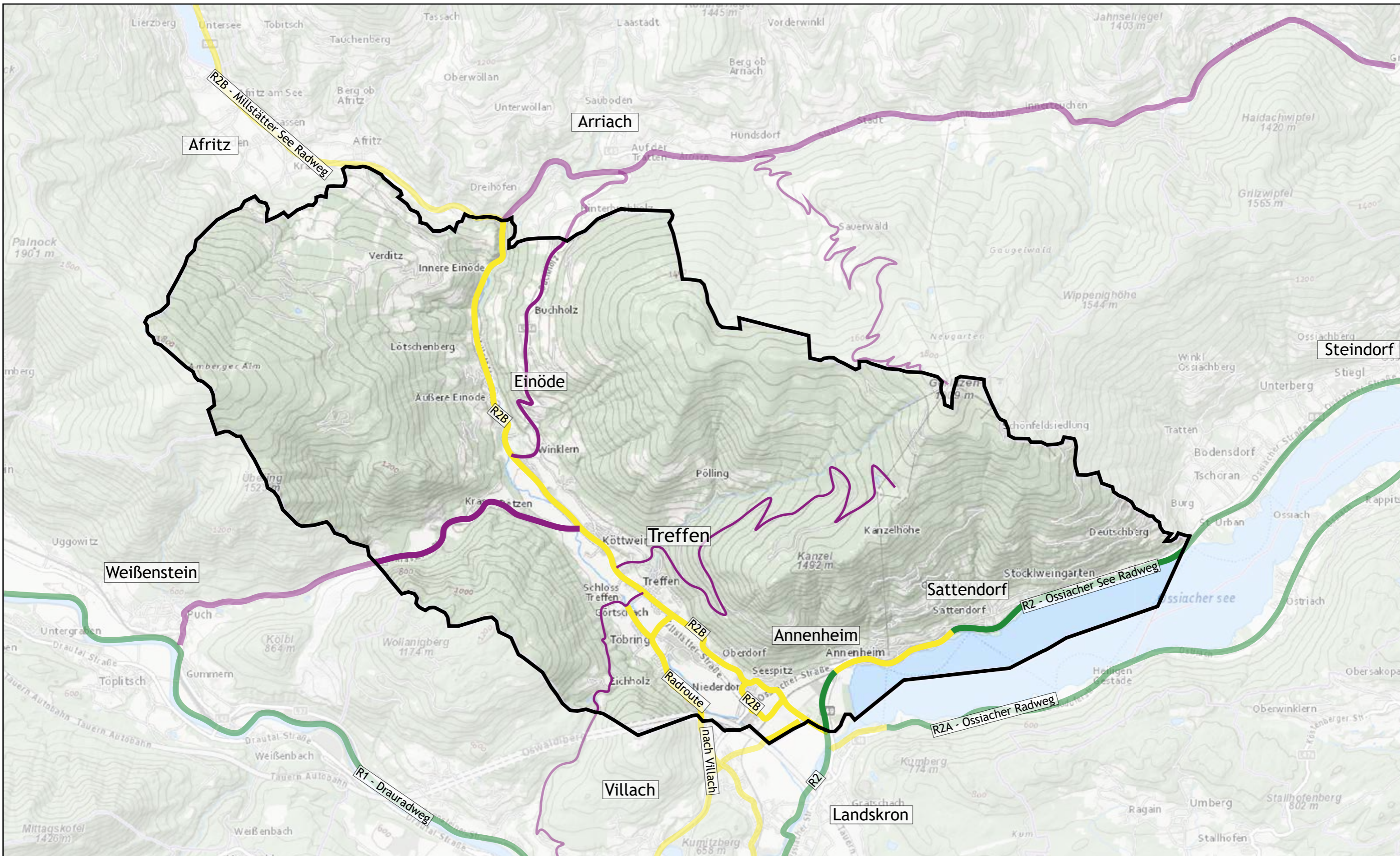


Hauptverkehrsrueten auBerhalb
des Gemeindegebietes

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 1.1



M = 1:40.000
0 km 1 2




Treffen am Ossiacher See

lenaplant
Ingenieurbüro für Landschaftsplanung

Radwege und Radrouten
in und um Treffen a. O.

 Radwege

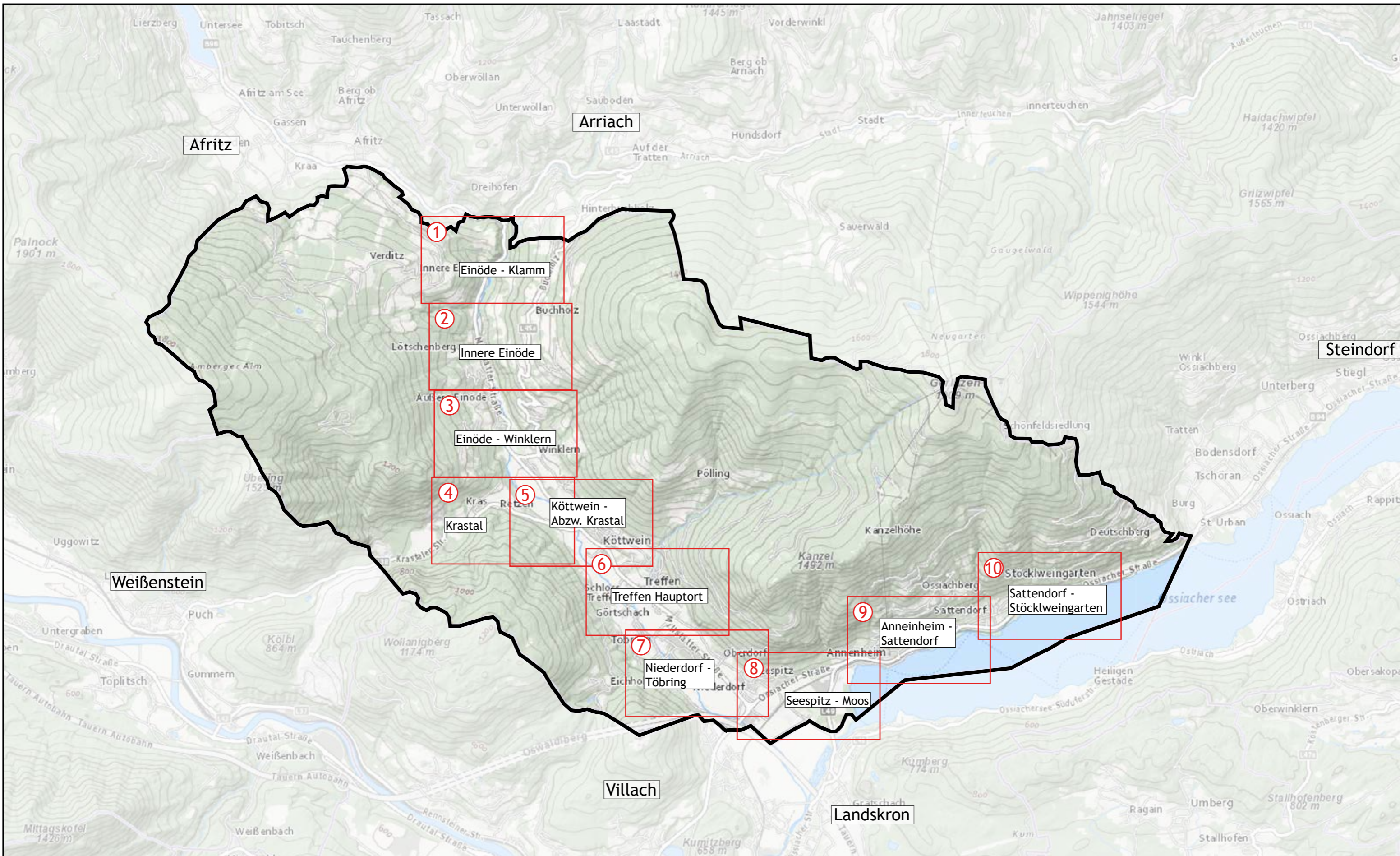
 Radrouten
(laut KAGIS-Konzept)

 Radrouten für
(tages-) touristische Zwecke

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 1.2



M = 1:40.000
0 km 1 2



Treffen am
Ossiacher See

lenaplant
Ingenieurbüro für Landschaftsplanung

Blattschnittübersicht

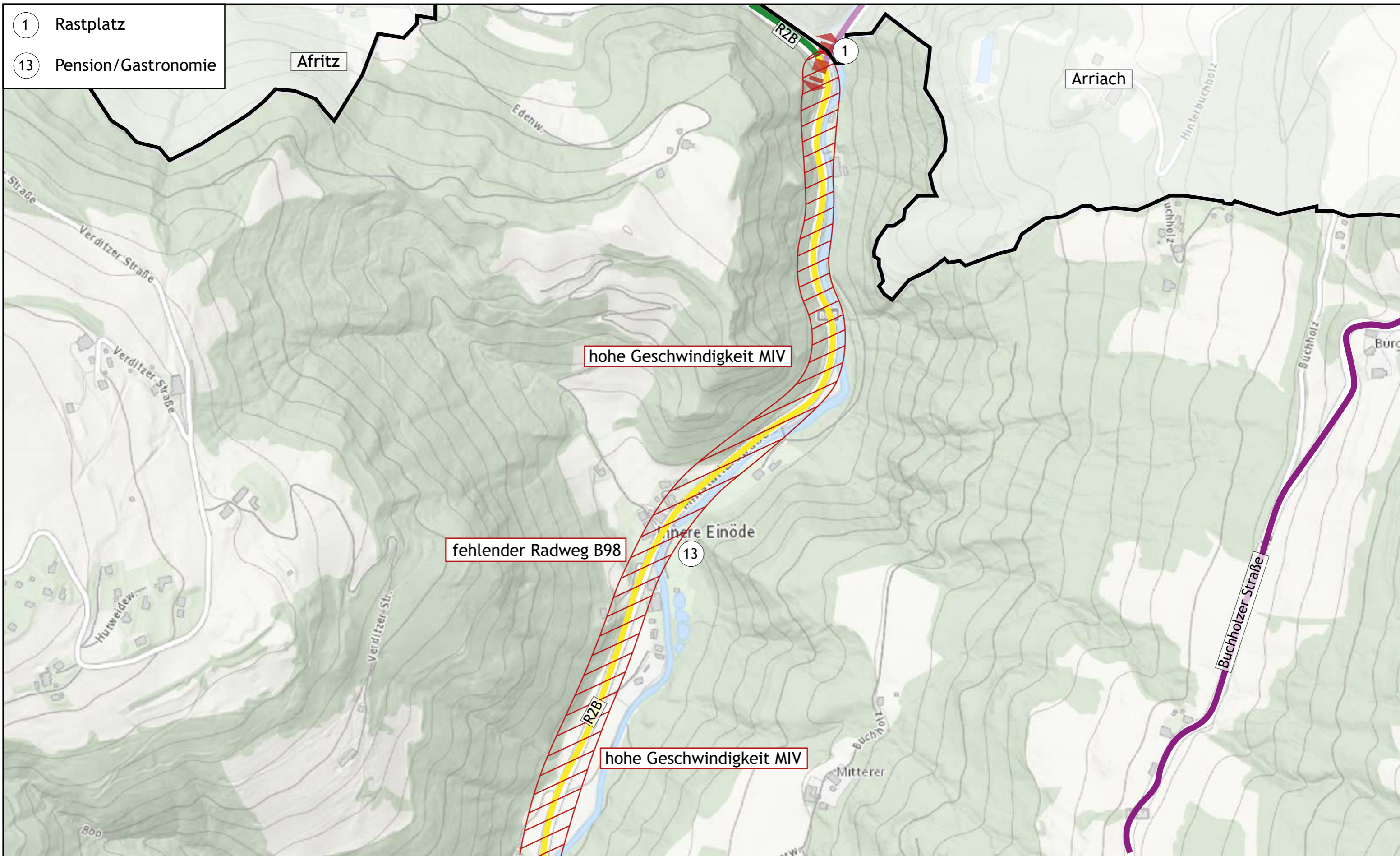
⑨ Blattschnittnummern Blattschnitte

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 1.3



M = 1:40.000
0 km 1 2

- ① Rastplatz
- ⑬ Pension/Gastronomie



Trefften am
Ossiacher See

lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

Radwege und Radrouten Bestand und Mängel

Einöde - Klamm

Radrouten
(laut KAGIS-Konzept)

Radrouten für (tages-) touristische Zwecke

Geh- und Radweg

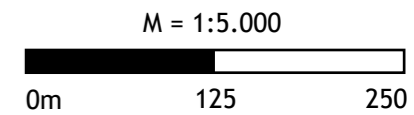


Mängel entlang der Radrouten und -wege

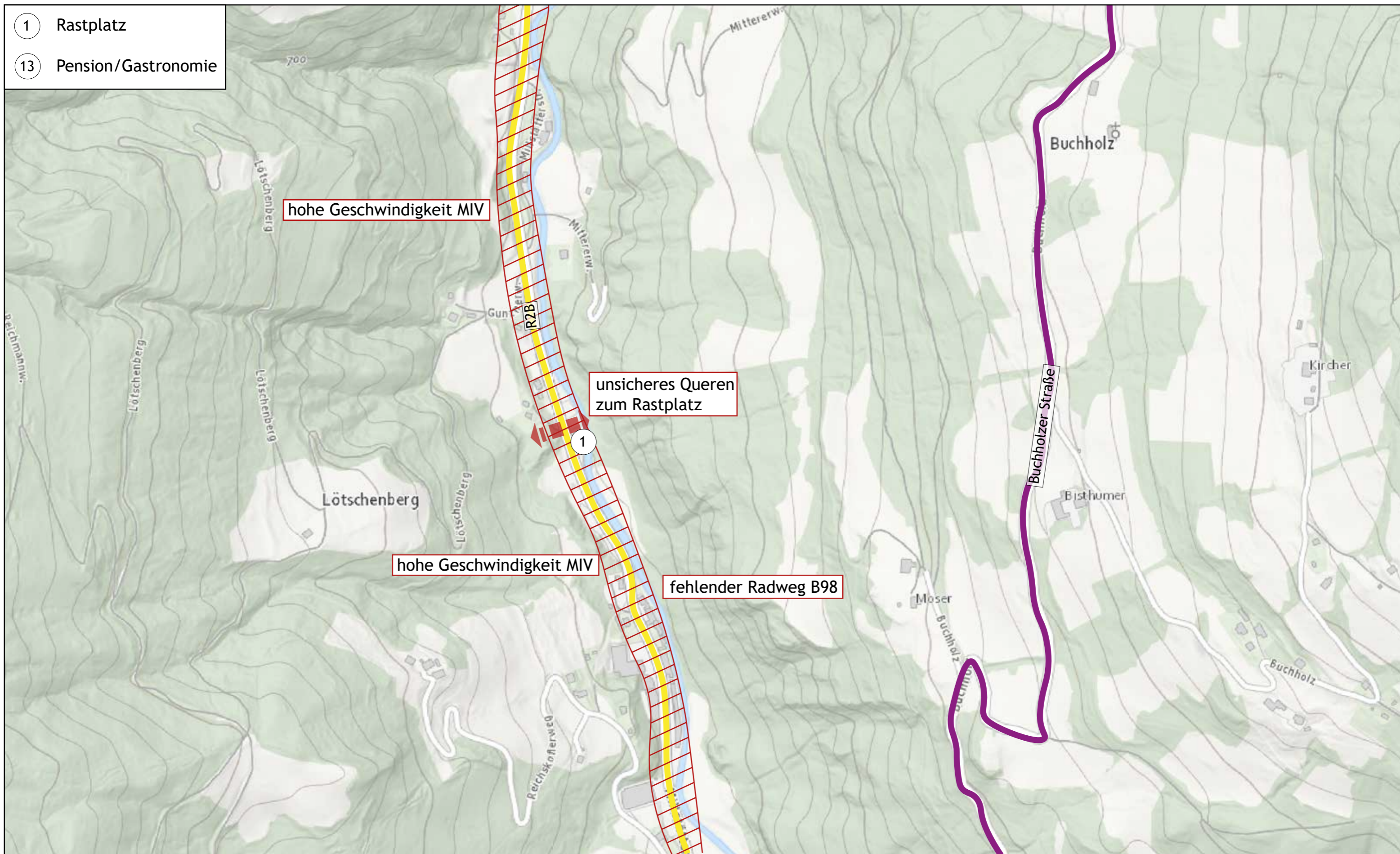


unsicheres Queren / fehlende Radverbindung

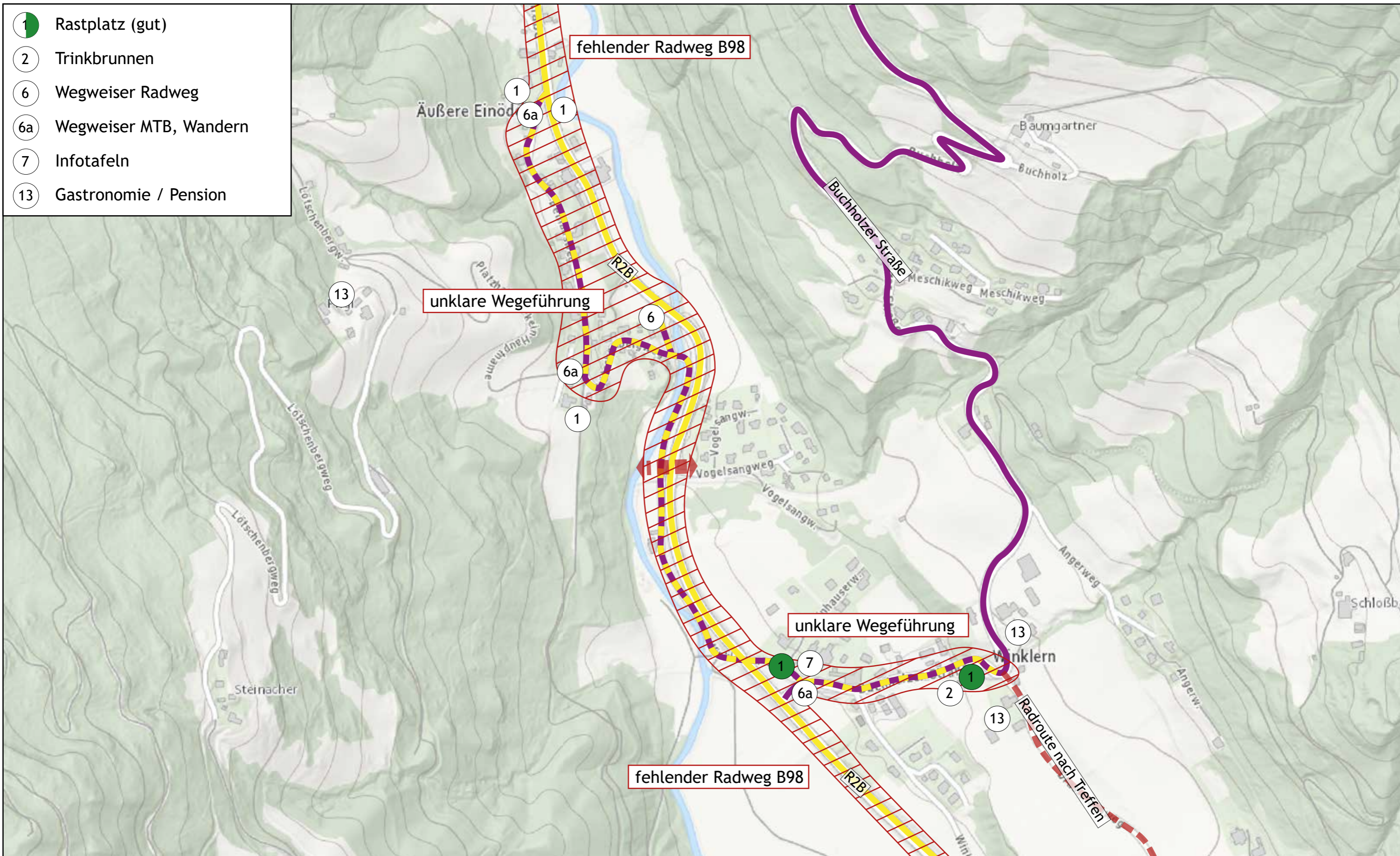
Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 2.01



- 1 Rastplatz
- 13 Pension/Gastronomie



- 1 Rastplatz (gut)
- 2 Trinkbrunnen
- 6 Wegweiser Radweg
- 6a Wegweiser MTB, Wandern
- 7 Infotafeln
- 13 Gastronomie / Pension




Treffen am
Ossiacher See


lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

Radwege und Radrouten Bestand und Mängel


Einöde - Winklarn

 Radrouten
(laut KAGIS-Konzept)

 Radrouten für (tages-) touristische Zwecke

 touristische Radroute,
teilweise vom Alltagsradverkehr mitbenutztbar

 unmarkierte Radverbindung

 Mängel entlang der Radrouten und -wege

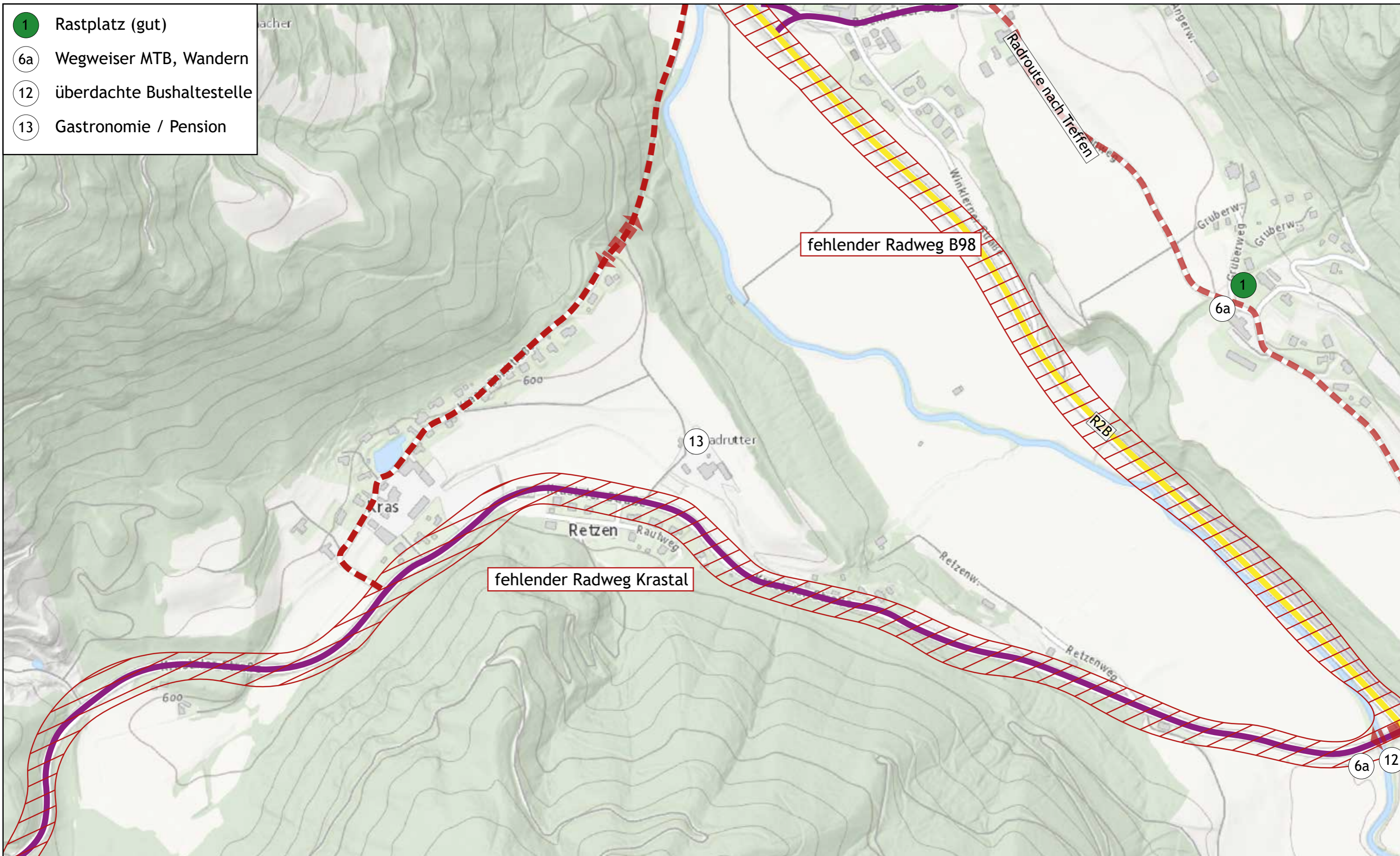
 unsicheres Queren / fehlende Radverbindung

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 2.03



M = 1:5.000
0m 125 250

- 1 Rastplatz (gut)
- 6a Wegweiser MTB, Wandern
- 12 überdachte Bushaltestelle
- 13 Gastronomie / Pension



Treffen am
Ossiacher See

lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

Radwege und Radrouten Bestand und Mängel Krastal



Radrouten
(laut KAGIS-Konzept)



Radrouten für (tages-) touristische Zwecke



unmarkierte Radverbindung



Mängel entlang der Radrouten und -wege

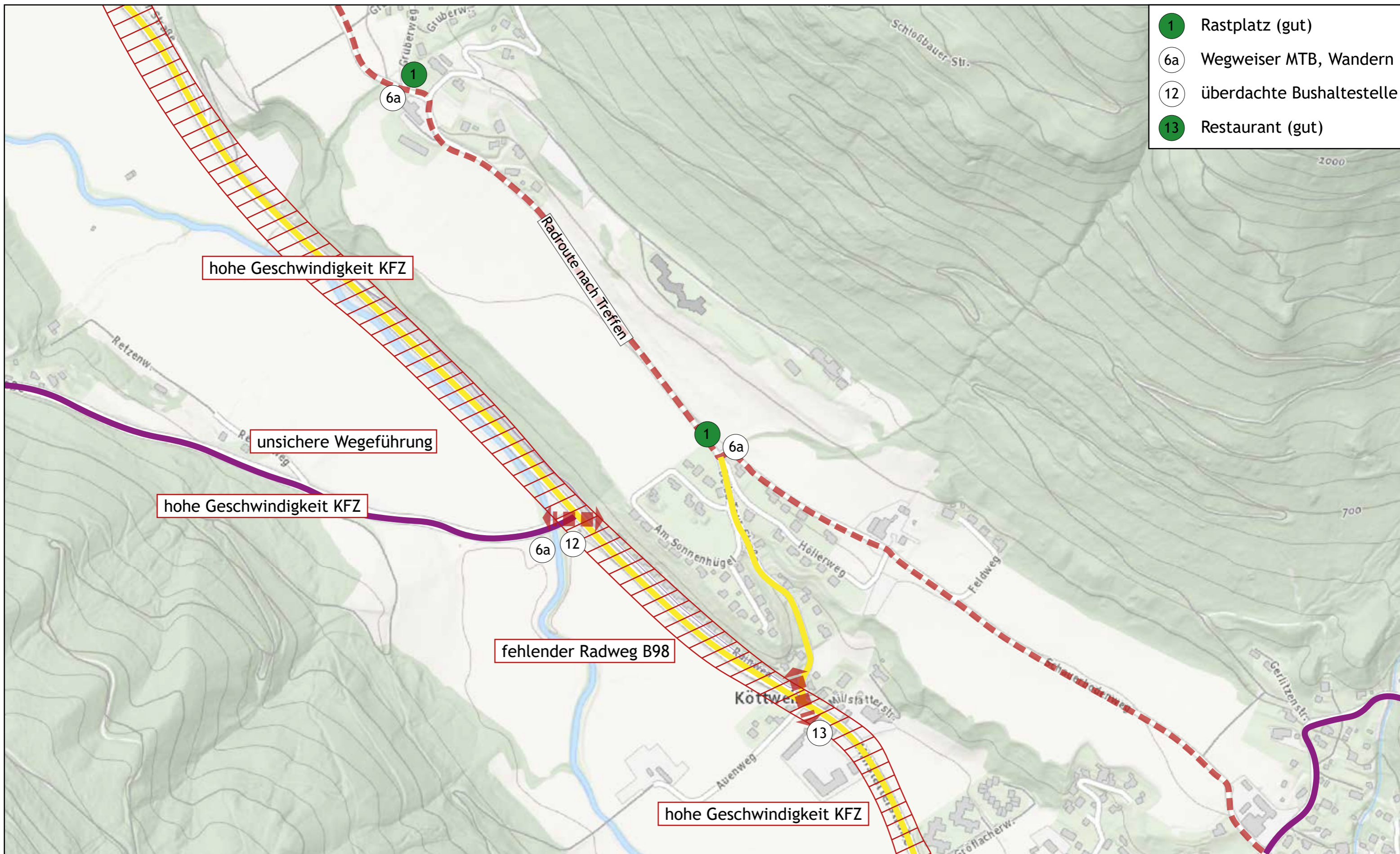


unsicheres Queren / fehlende Radverbindung

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 2.04

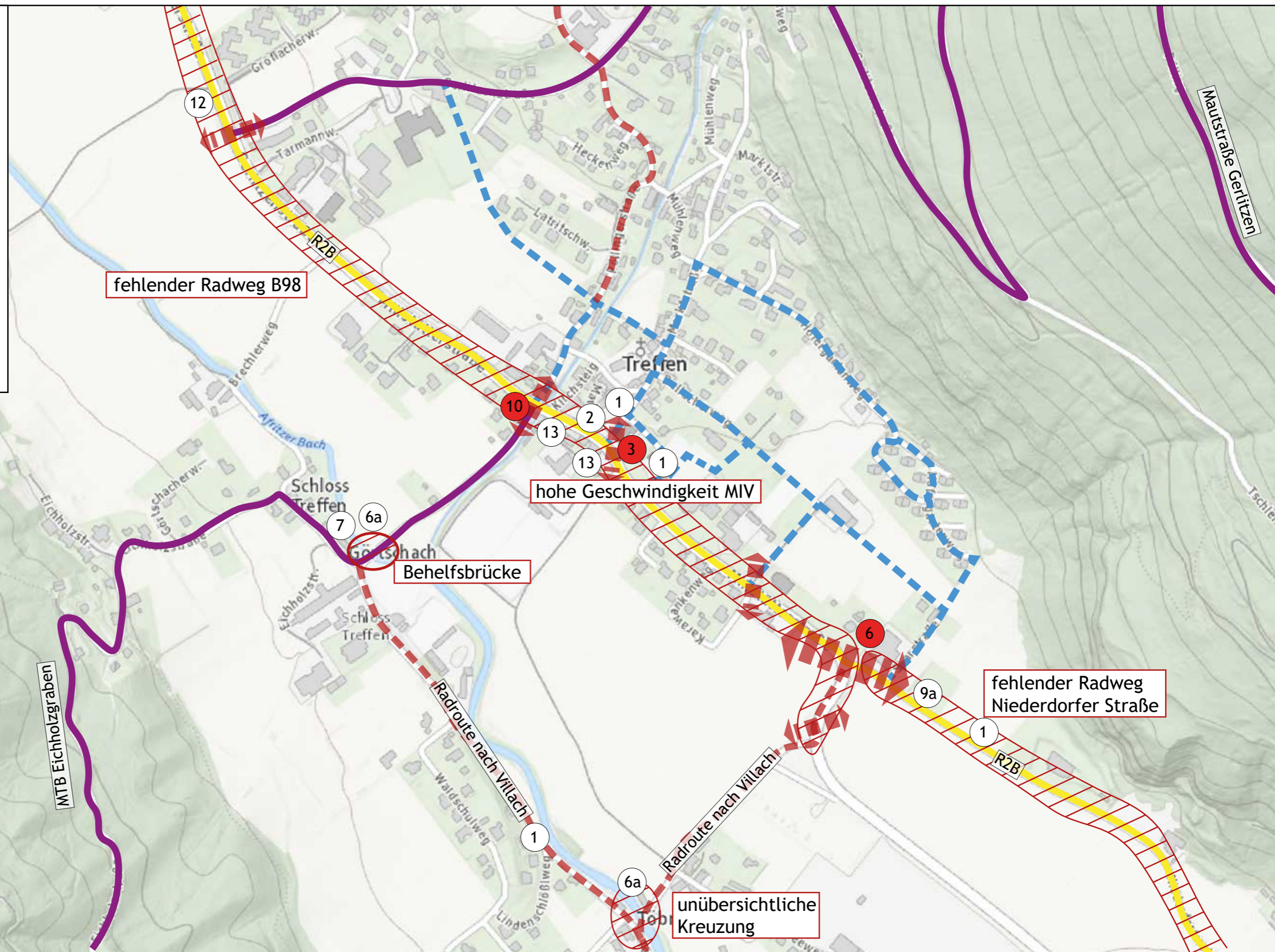


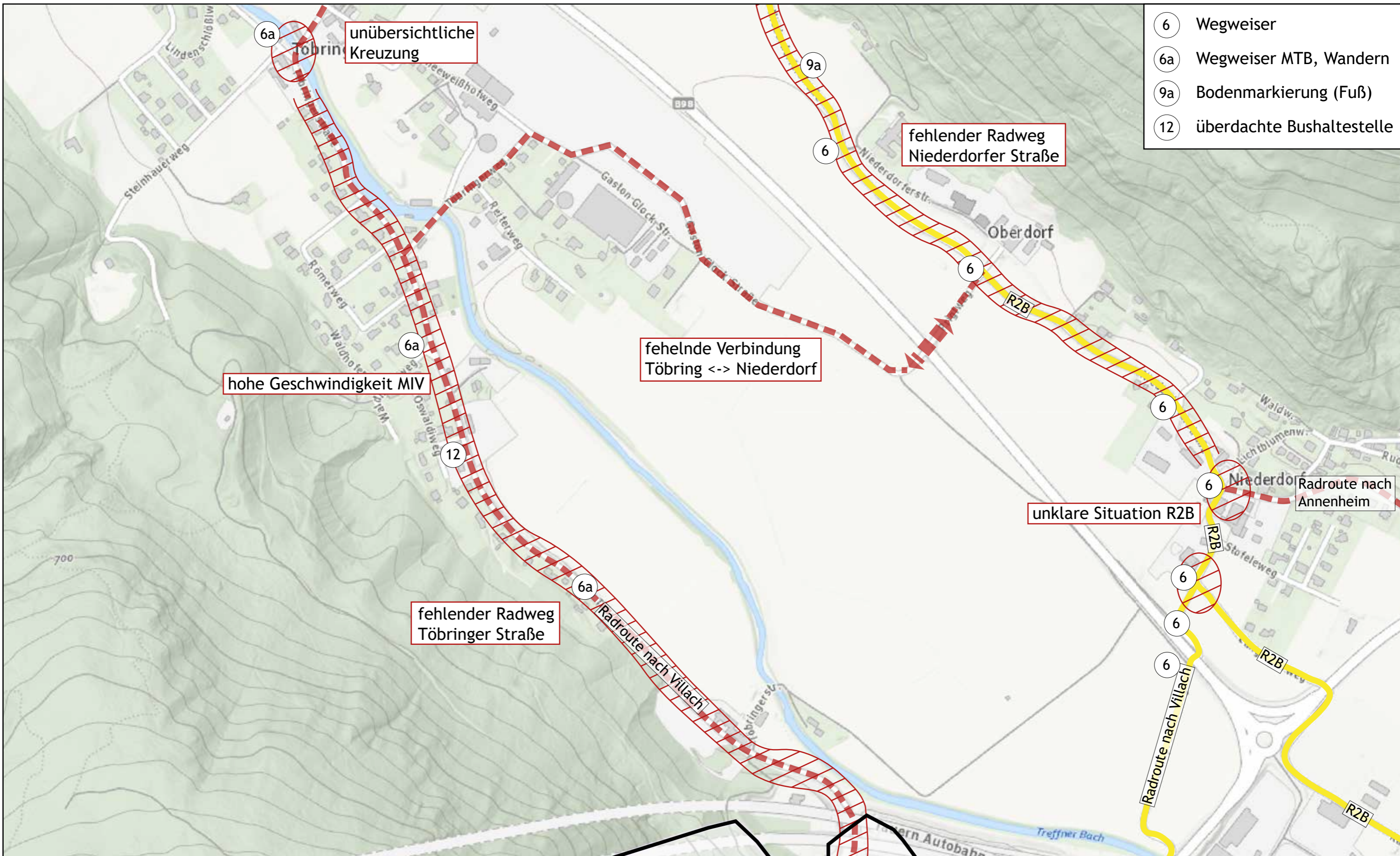
M = 1:5.000
0m 125 250



- 1 Rastplatz (gut)
- 6a Wegweiser MTB, Wandern
- 12 überdachte Bushaltestelle
- 13 Restaurant (gut)

- ① Rastplatz
- ② Trinkbrunnen
- ③ Radständer (schlecht)
- ⑥ Wegweiser (schlecht)
- ⑥a Wegweiser MTB, Wandern
- ⑦ Infotafeln
- ⑨a Bodenmarkierung (Fuß)
- ⑩ unübersichtliche Kreuzung
- ⑫ überdachte Bushaltestelle
- ⑬ Gastronomie





- ⑥ Wegweiser
- ⑥a Wegweiser MTB, Wandern
- ⑨a Bodenmarkierung (Fuß)
- ⑫ überdachte Bushaltestelle



Radwege und Radrouten
Bestand und Mängel

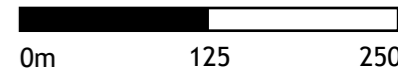
Niederdorf - Töbring

- Radrouten (laut KAGIS-Konzept)
- - - unmarkierte Radverbindung

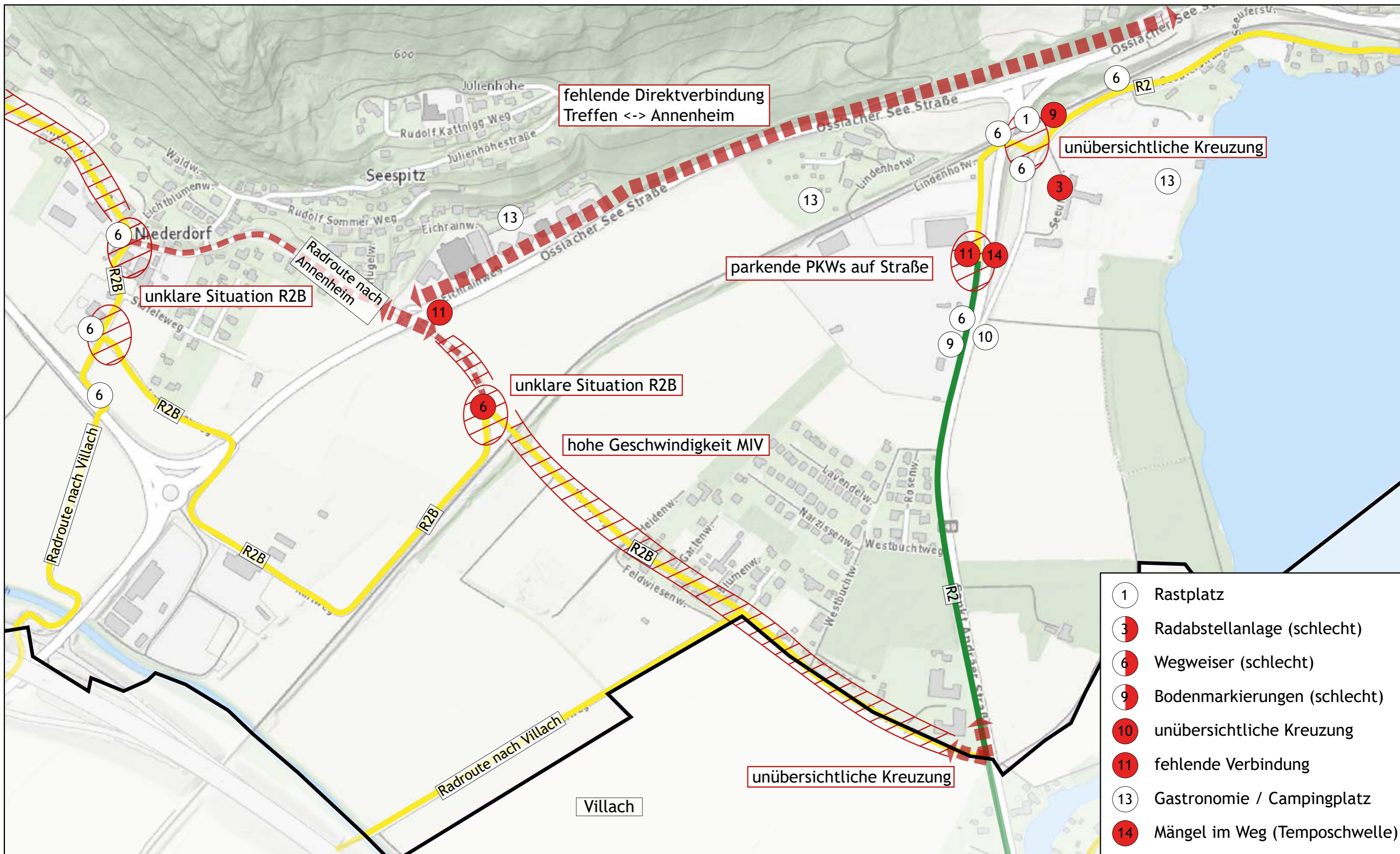
- Mängel entlang der Radrouten und -wege
- unsicheres Queren / fehlende Radverbindung

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 2.07

M = 1:5.000



0m 125 250



fehlende Direktverbindung
Treffen <-> Annenheim

unübersichtliche Kreuzung

parkende PKWs auf Straße

unklare Situation R2B

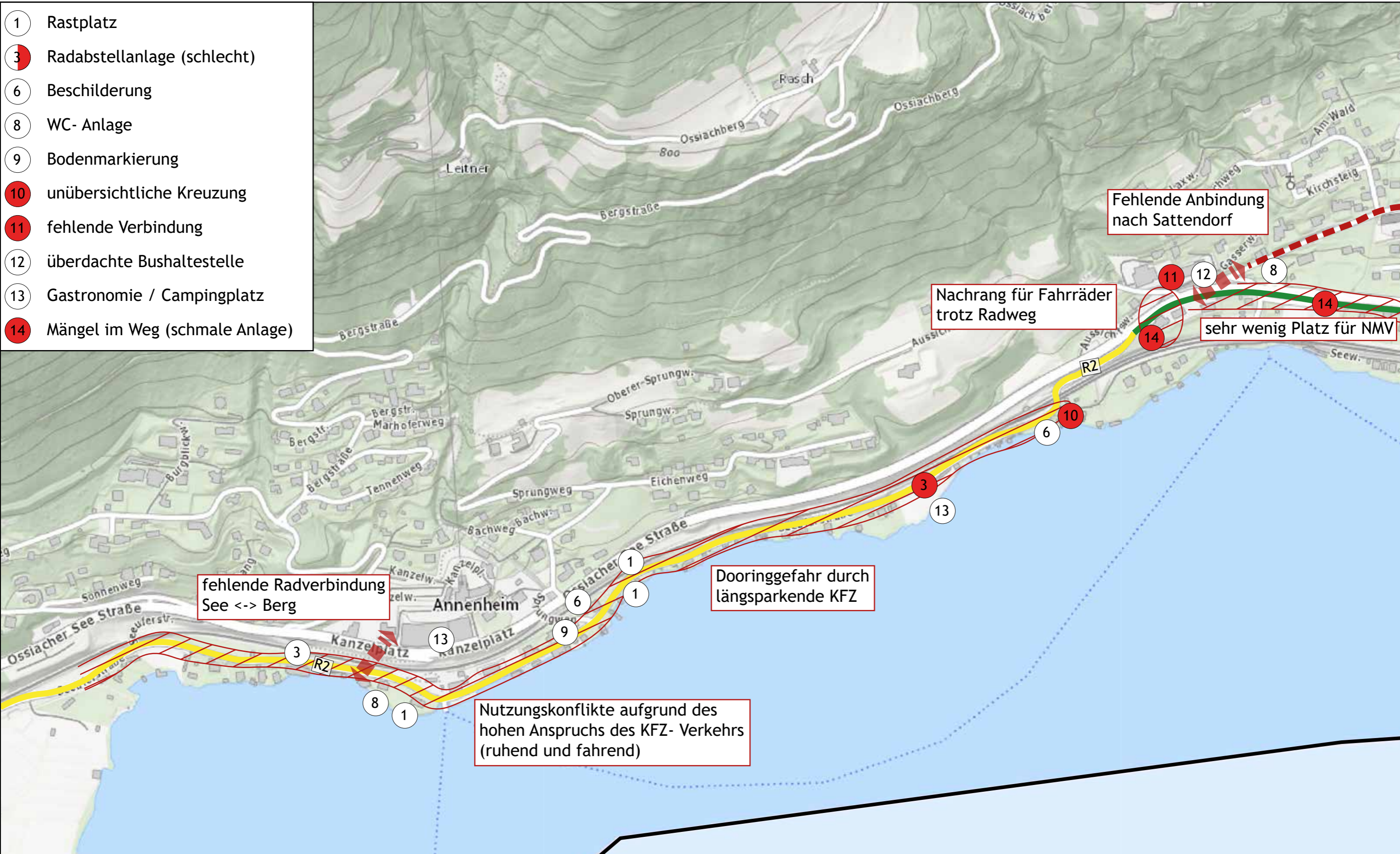
unklare Situation R2B

hohe Geschwindigkeit MIV

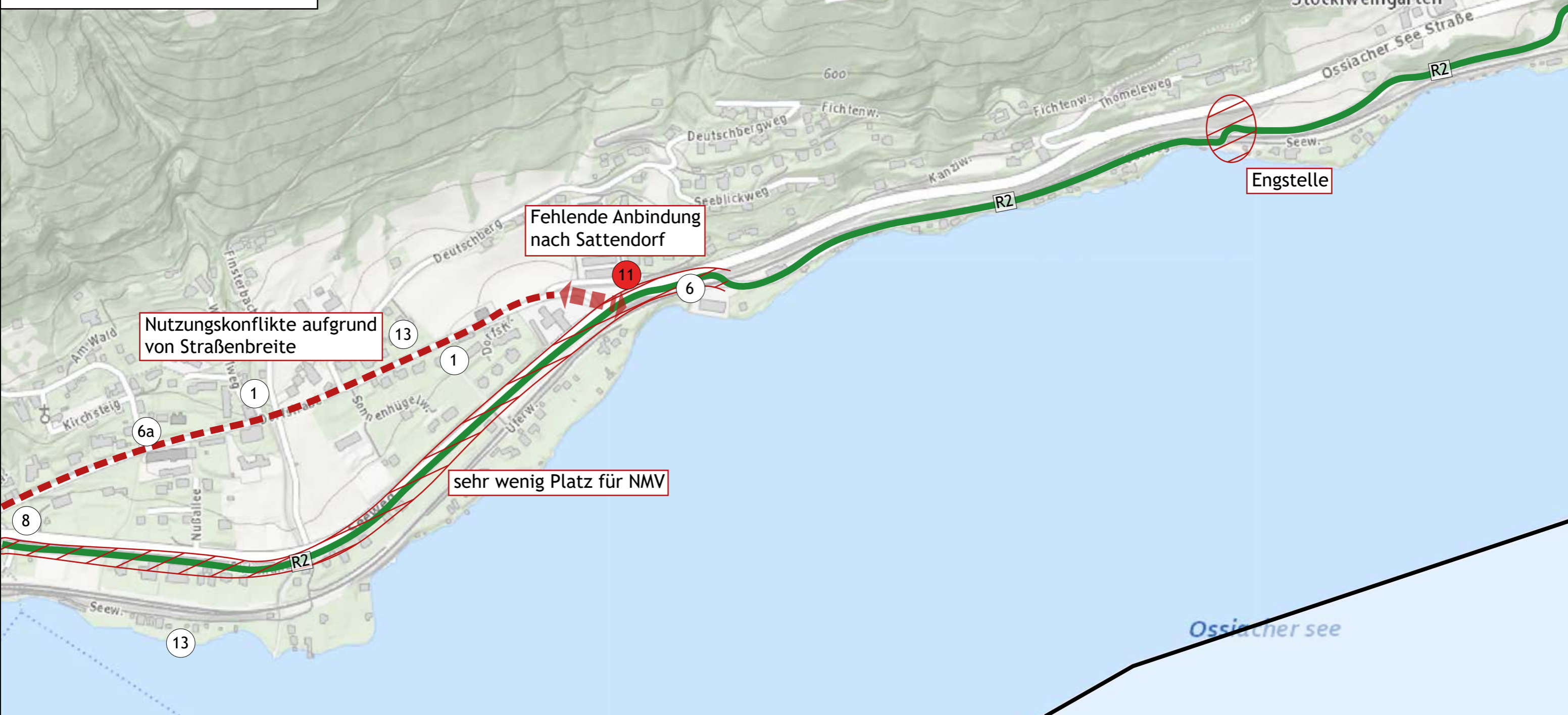
unübersichtliche Kreuzung

- 1 Rastplatz
- 3 Radabstellanlage (schlecht)
- 6 Wegweiser (schlecht)
- 9 Bodenmarkierungen (schlecht)
- 10 unübersichtliche Kreuzung
- 11 fehlende Verbindung
- 13 Gastronomie / Campingplatz
- 14 Mängel im Weg (Temposchwelle)

- ① Rastplatz
- ③ Radabstellanlage (schlecht)
- ⑥ Beschilderung
- ⑧ WC- Anlage
- ⑨ Bodenmarkierung
- ⑩ unübersichtliche Kreuzung
- ⑪ fehlende Verbindung
- ⑫ überdachte Bushaltestelle
- ⑬ Gastronomie / Campingplatz
- ⑭ Mängel im Weg (schmale Anlage)



- ① Rastplatz
- ⑥a Beschilderung (MTB, Wandern)
- ⑥ Beschilderung
- ⑧ WC- Anlage
- ⑪ fehlende Verbindung
- ⑬ Gastronomie / Hotel



12 überdachte Bushaltestelle

Afritz

Arriach

Geschwindigkeitsreduktion
MIV auf 70 km/h

baulich getrennter zweispuriger
Geh- und Radweg entlang B98

12

innere Einöde

R2B

R2B

Buchholzer Straße

Mitterer



Trefften am
Ossiacher See

lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

Radwege und Radrouten
mögliche Maßnahmen
Einöde - Klamm



sichere Radrouten mit
(farblicher) Markierung
oder baulicher Trennung



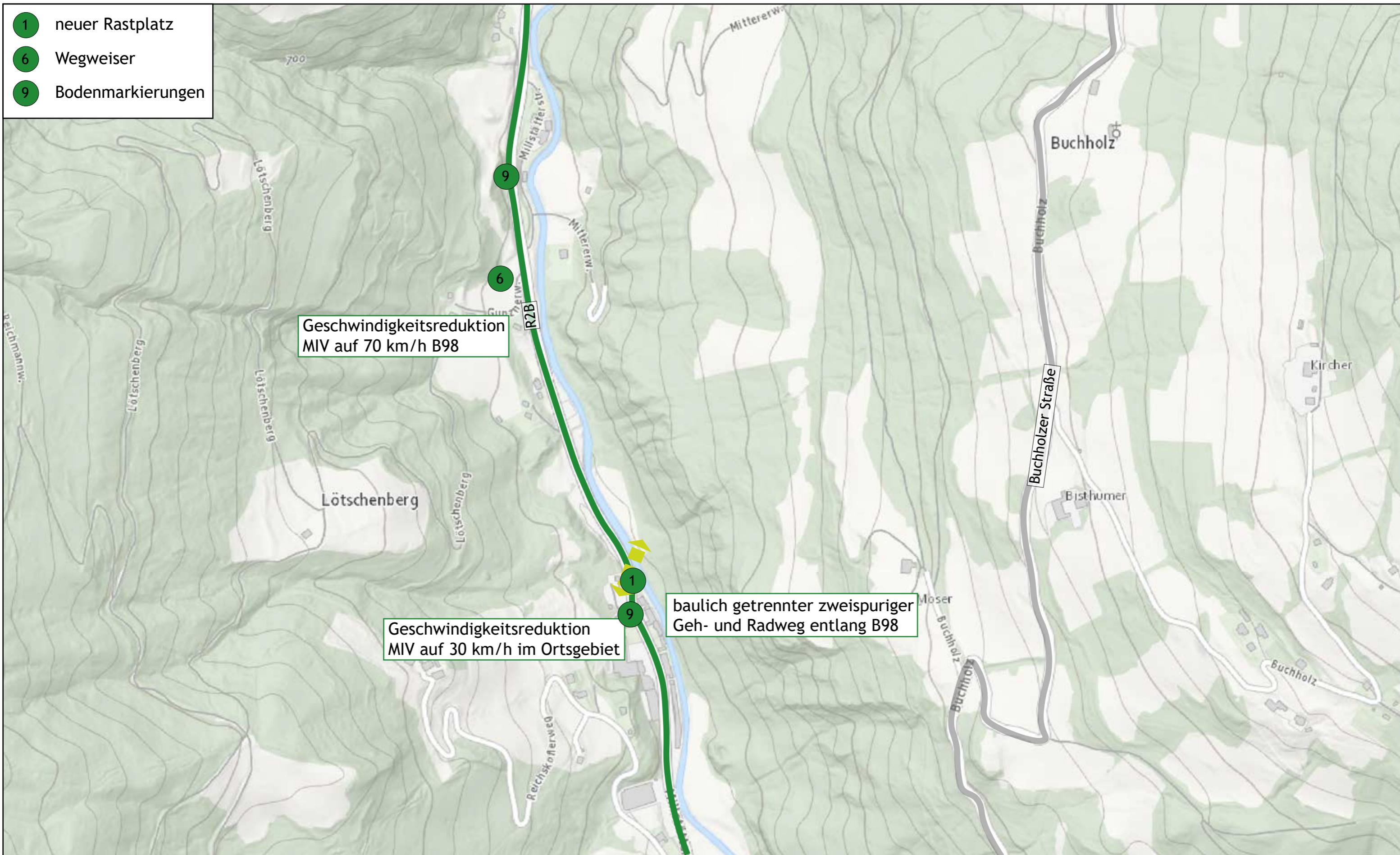
sicheres Queren/
sichere Radverbindung

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 3.01



M = 1:5.000
0m 125 250

- 1 neuer Rastplatz
- 6 Wegweiser
- 9 Bodenmarkierungen



Geschwindigkeitsreduktion
MIV auf 70 km/h B98

Geschwindigkeitsreduktion
MIV auf 30 km/h im Ortsgebiet

baulich getrennter zweispuriger
Geh- und Radweg entlang B98



Trefften am
Ossiacher See

lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

Radwege und Radrouten
mögliche Maßnahmen
Innere / Äußere Einöde

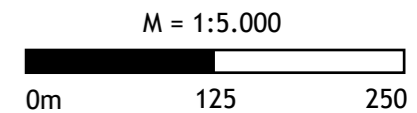


sichere Radrouten mit
(farblicher) Markierung
oder baulicher Trennung



sicheres Queren zum Rastplatz/
sichere Radverbindung

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 3.02



- 2 Trinkbrunnen
- 6 Wegweiser Radweg
- 7 Infotafeln
- 9 Bodenmarkierungen

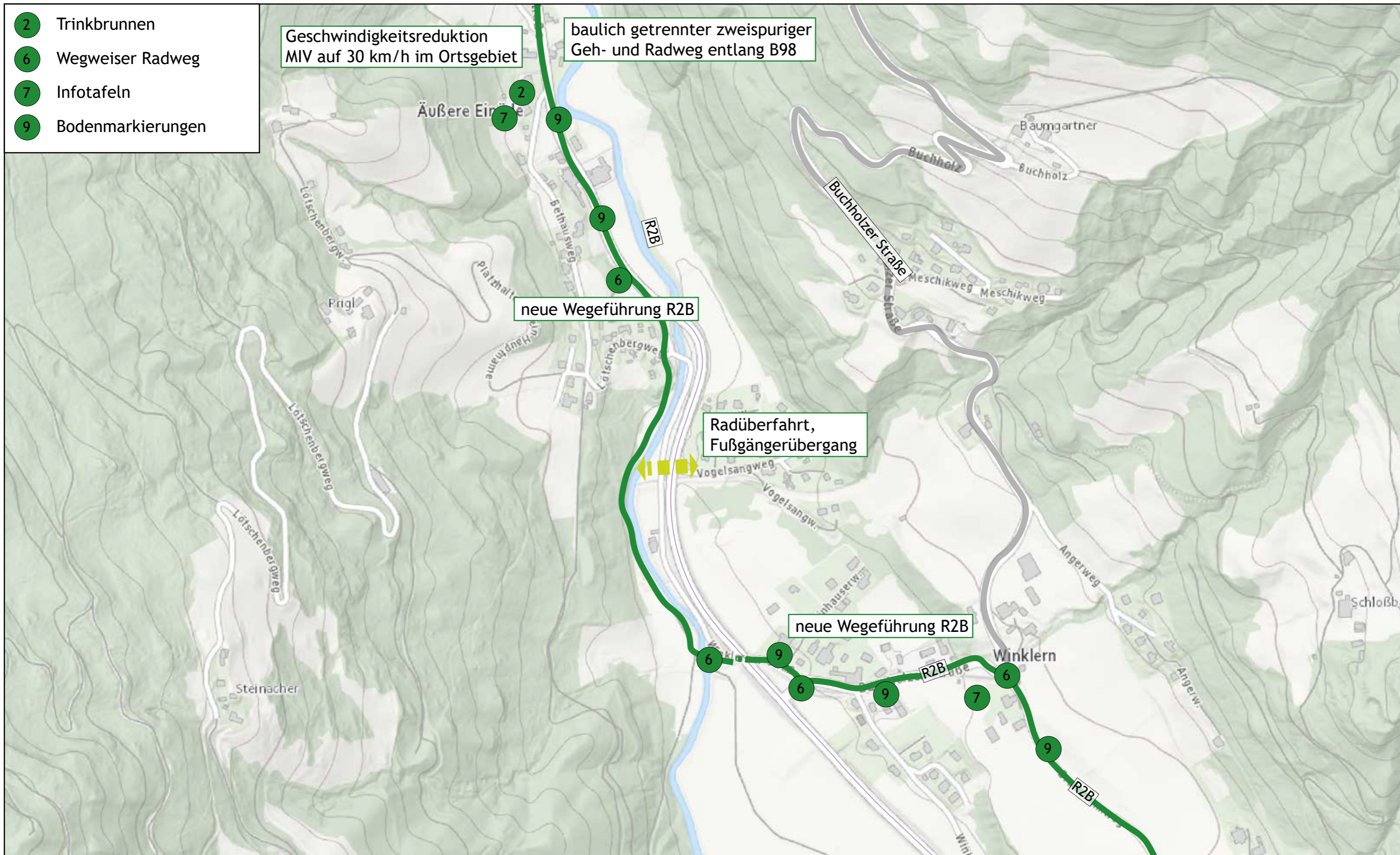
Geschwindigkeitsreduktion
MIV auf 30 km/h im Ortsgebiet

baulich getrennter zweispuriger
Geh- und Radweg entlang B98

neue Wegeführung R2B

Radüberfahrt,
Fußgängerübergang

neue Wegeführung R2B



Treffen am
Ossiacher See

Radwege und Radrouten mögliche Maßnahmen

Einöde - Winklern

lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

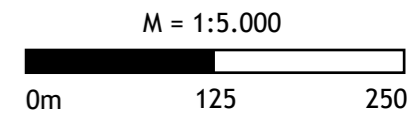


sichere Radrouten mit
(farblicher) Markierung
oder baulicher Trennung

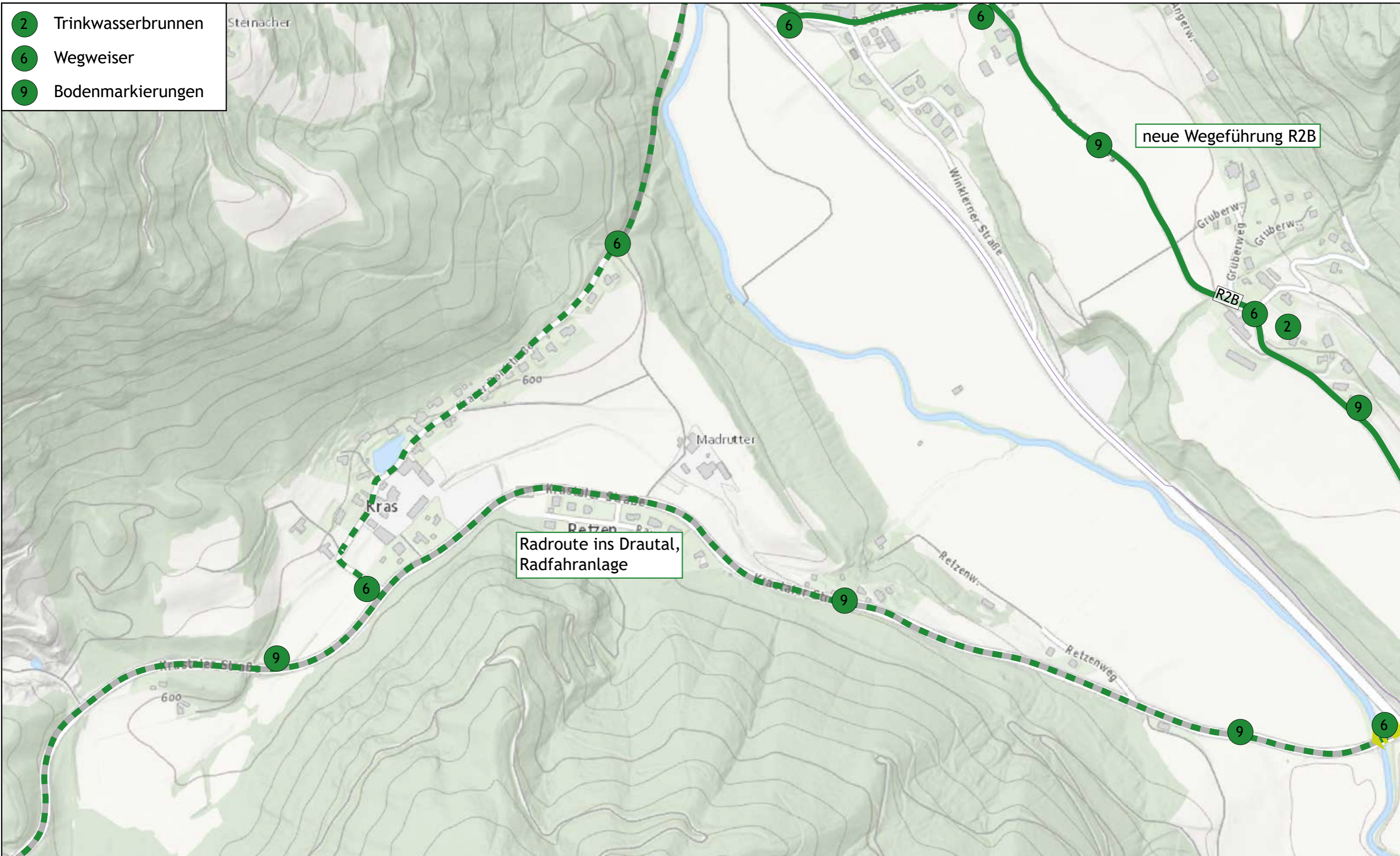


sicheres Queren/
sichere Radverbindung

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 3.03



- 2 Trinkwasserbrunnen
- 6 Wegweiser
- 9 Bodenmarkierungen



Treffen am
Ossiacher See

lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

Radwege und Radrouten mögliche Maßnahmen Krastal

sichere Radrouten mit
(farblicher) Markierung
oder baulicher Trennung

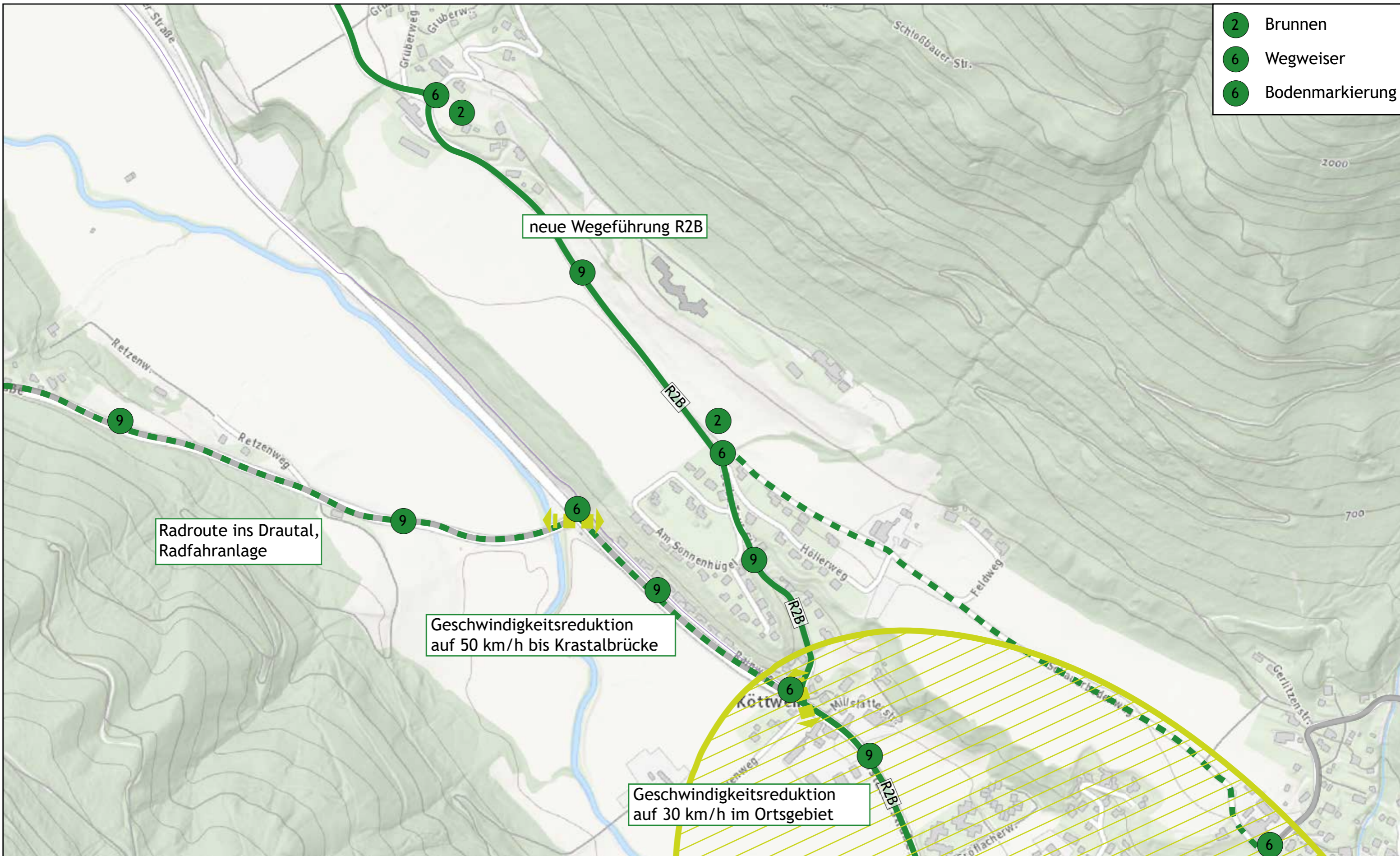
alternative Radrouten,
Anbindungen und Verbindungsrouten

sicheres Queren/
sichere Radverbindung

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher
Frühling 2024
Anhang 3.04



M = 1:5.000
0m 125 250



- 2 Brunnen
- 6 Wegweiser
- 9 Bodenmarkierung

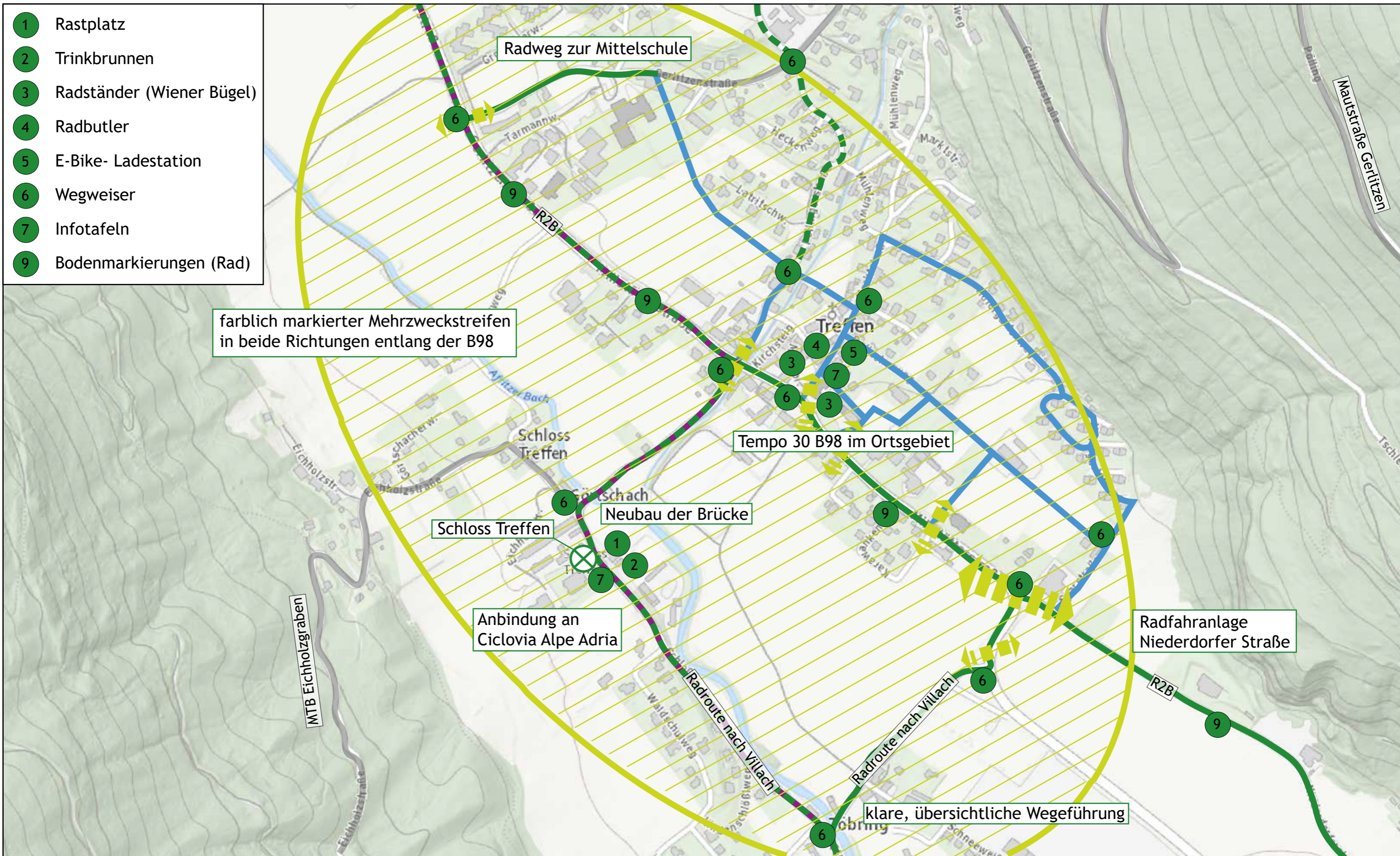
Radroute ins Drautal,
Radfahranlage

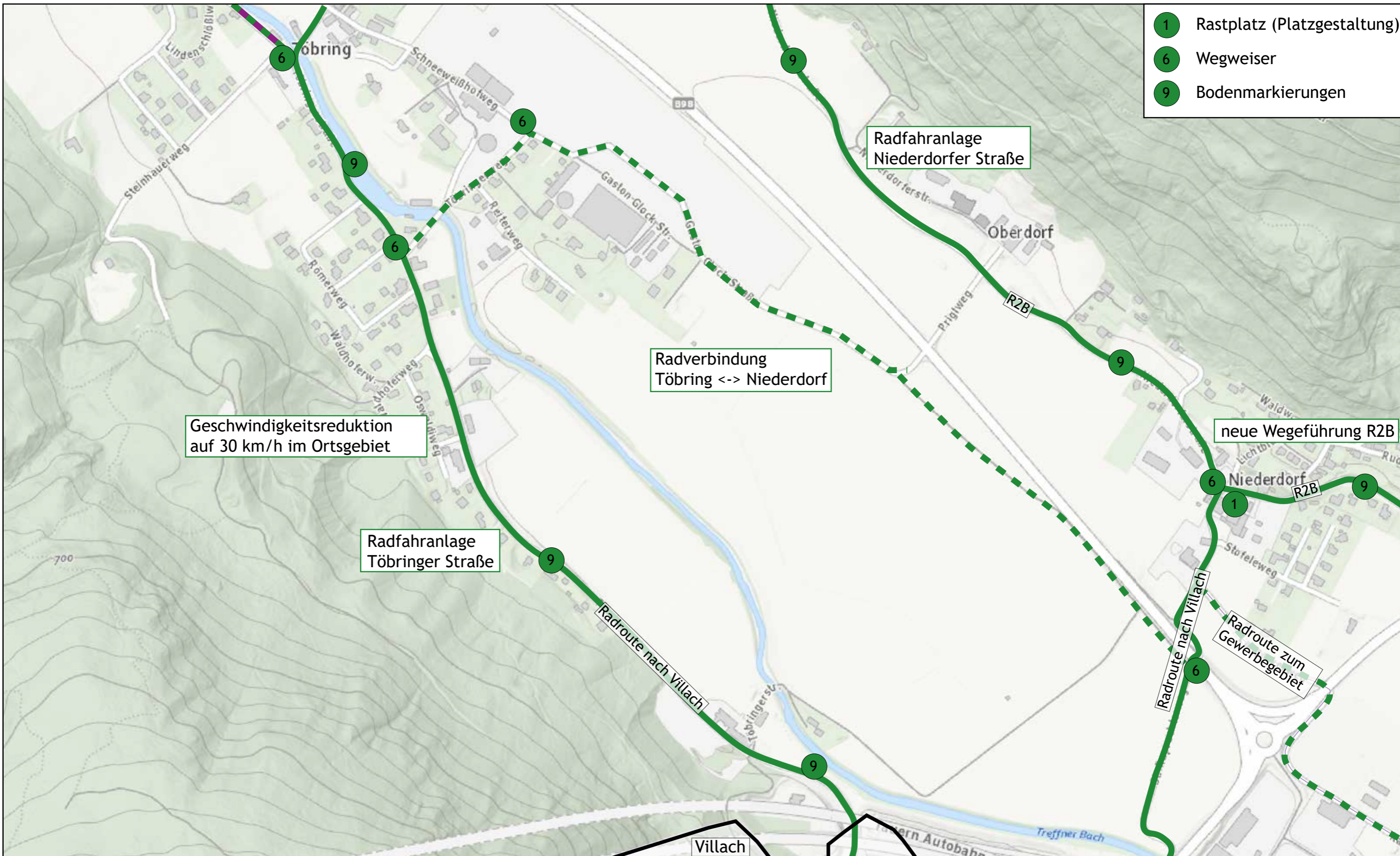
neue Wegeführung R2B

Geschwindigkeitsreduktion
auf 50 km/h bis Krastalbrücke

Geschwindigkeitsreduktion
auf 30 km/h im Ortsgebiet

- 1 Rastplatz
- 2 Trinkbrunnen
- 3 Radständer (Wiener Bügel)
- 4 Radbutler
- 5 E-Bike- Ladestation
- 6 Wegweiser
- 7 Infotafeln
- 9 Bodenmarkierungen (Rad)





- 1 Rastplatz (Platzgestaltung)
- 6 Wegweiser
- 9 Bodenmarkierungen

Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h im Ortsgebiet

Radfahranlage Töbringer Straße

Radfahranlage Niederdorfer Straße

Radverbindung Töbring <-> Niederdorf

neue Wegeführung R2B

Radroute zum Gewerbegebiet

Radroute nach Villach



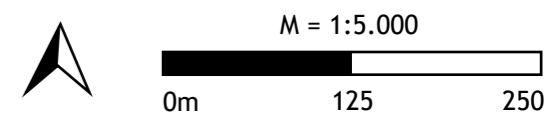
Radwege und Radrouten mögliche Maßnahmen Niederdorf - Töbring

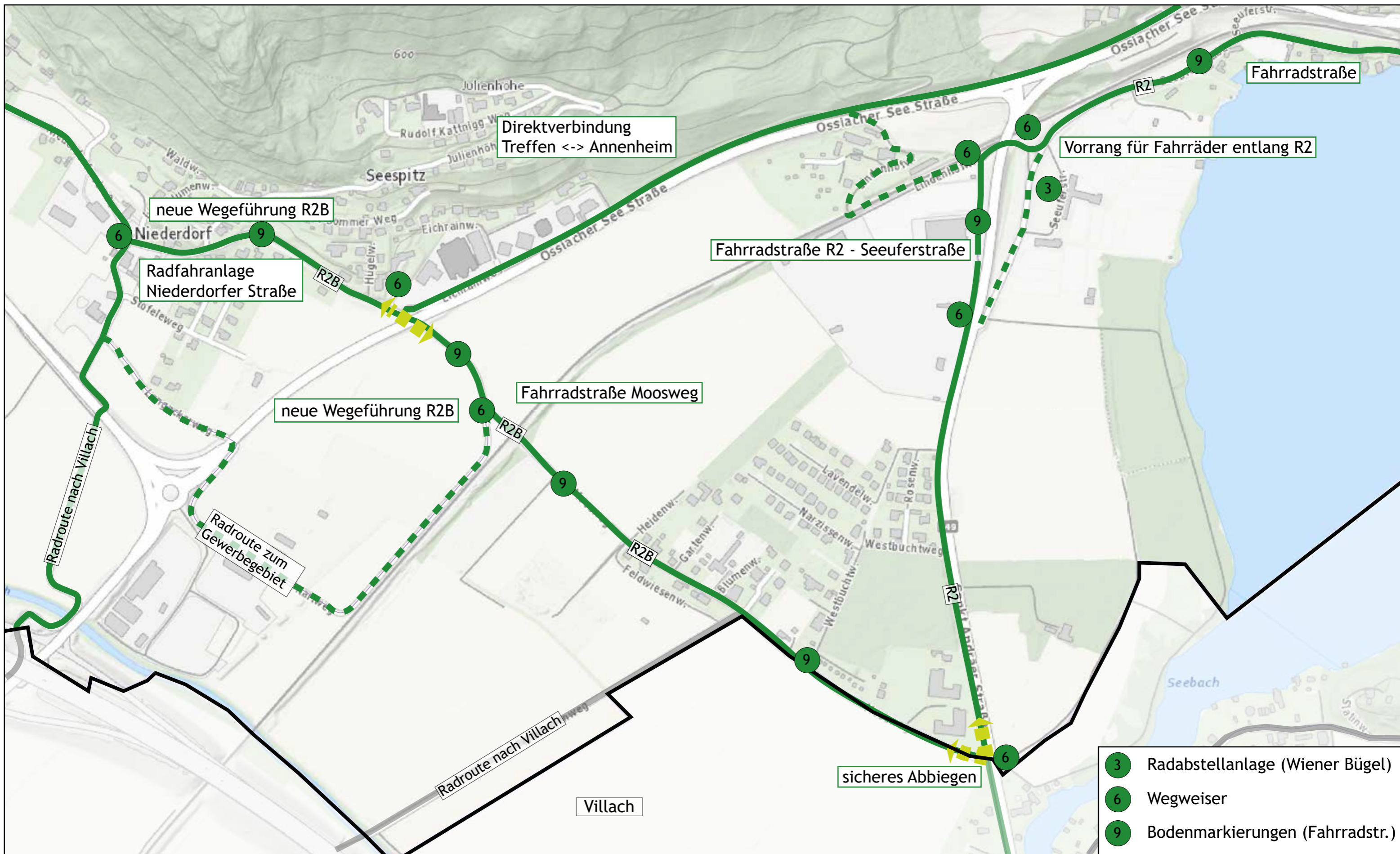
lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

- sichere Radrouten mit (farblicher) Markierung oder baulicher Trennung
- Anbindung an den Ciclovía Alpe Adria (über R2B, Schloss Treffen und Töbring)

- alternative Radrouten, Anbindungen und Verbindungsrouten
- sicheres Queren / sichere Radverbindung

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher Frühling 2024
Anhang 3.07









Treffen am Ossiacher See

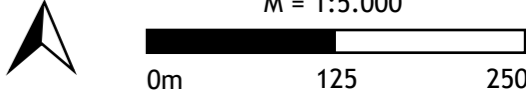
lenaplant
ingenieurbüro für landschaftsplanung

Radwege und Radrouten mögliche Maßnahmen
Seespitz - Moos

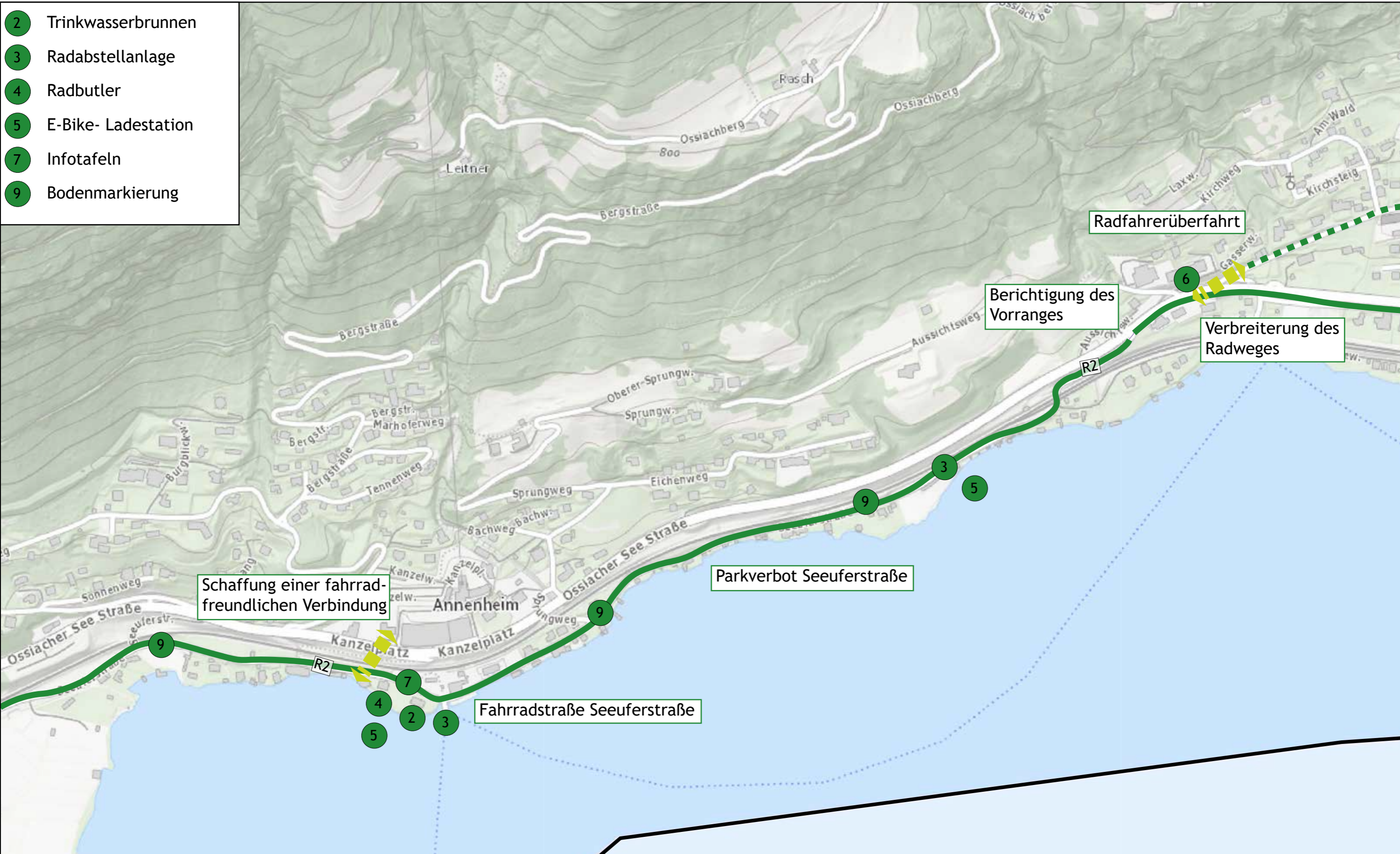
 sichere Radrouten mit (farblicher) Markierung oder baulicher Trennung
  alternative Radrouten, Anbindungen und Verbindungsrouten
  sicheres Queren/ sichere Radverbindung

Radmasterplan: Treffen am Ossiacher Frühling 2024
Anhang 3.08

M = 1:5.000



- 2 Trinkwasserbrunnen
- 3 Radabstellanlage
- 4 Radbutler
- 5 E-Bike- Ladestation
- 7 Infotafeln
- 9 Bodenmarkierung



- 1 Rastplatz
- 2 Trinkwasserbrunnen
- 3 Radabstellanlage (Wiener Bügel)
- 5 E-Bike- Ladestation
- 6 Beschilderung
- 9 Bodenmarkierungen

