



AUFTRAGGEBER

St. Veit**Stadtgemeinde
St. Veit an der Glan**
Hauptplatz 1
A-9300 St. Veit/Glan**LAND KÄRNTEN****Amt der Kärntner Landesregierung**
Abteilung 9 - Straßen und Brücken
Flatschacher Straße 70
A-9020 Klagenfurt

PROJEKT

Radwegkonzept St. Veit an der Glan

Masterplan

INHALT/PLANTITEL

MASTERPLAN

Rev.Nr.	Datum	Bearbeiter	Art der Änderung	STEMPEL
A	-	-	-	

Bearbeitet: Datum:	Schiefer 10.11.2025	Plan Nr.:	Maßstab:	Proj. Nr.:
Geprüft: Datum:	Kristler 10.11.2025			T2975
Ausfertigung:	A B C D E F HE		Plangröße:	Einlage:



AUFTRAGGEBER

st.veit

**Stadtgemeinde
St. Veit an der Glan**
Hauptplatz 1
A-9300 St. Veit/Glan

LAND  KÄRNTEN

Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 9 - Straßen und Brücken
Flatschacher Straße 70
A-9020 Klagenfurt

PROJEKT

Radwegkonzept St. Veit an der Glan

Masterplan

INHALT/PLANTITEL

Technischer Bericht

Rev.Nr.	Datum	Bearbeiter	Art der Änderung	STEMPEL
A	-	-	-	

Bearbeitet: Datum:	Schiefer 10.11.2025	Plan Nr.: T2975_TB	Maßstab: o.M.	Proj. Nr.: T2975
Geprüft: Datum:	Kristler 10.11.2025			
Ausfertigung:				Plangröße:

INHALTSVERZEICHNIS

1	GRUNDLAGEN	1
1.1	Allgemeines, Aufgabenstellung	1
1.1.1	Auszug aus dem Projektbericht und dem Klimaneutralitätsfahrplan	1
1.2	Allgemeines	2
1.3	Entwurfsunterlagen	2
2	BESTAND	3
2.1	Bestehender überregionaler Radweg R5 / R7	3
2.2	Stadtgebiet St. Veit	3
2.2.1	Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße)	3
2.2.2	Bereich B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße)	4
2.2.3	Bereich L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße)	4
2.2.4	Bereich Schießstattallee / Rennbahngelände	5
2.2.5	Bereich Anbindung Krankenhaus (Ergasse, Lindengasse, Spitalgasse)	5
2.2.6	Bereich Hauptplatz / Schillerplatz / Friesacher Straße	5
2.2.7	Bereich Doktor-Arthur-Lemisch-Straße	5
2.2.8	Bereich Marktstraße / Lastenstraße	5
2.2.9	Bereich Friedhof / Herzog Bernhard Straße	5
2.3	Glandorf	6
2.4	St. Donat	7
2.5	Hörzendorf	8
3	AUSBAU RADWEGENETZ - MASSNAHMEN	9
3.1	Ausbauparameter	9
3.2	Stadtgebiet St. Veit	12
3.2.1	Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße)	12
3.2.2	Bereich Friesacher Straße – Anbindung Doktor-Arthur-Lemisch-Straße	14
3.2.3	Bereich Kölnhofallee	16
3.2.4	Bereich Hauptplatz / Schillerplatz	17
3.2.5	Bereich Kanaltaler Siedlung	19
3.2.6	Bereich B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße)	20
3.2.7	Bereich Lastenstraße	21
3.2.8	Bereich Marktstraße	22
3.3	Glandorf	23
3.3.1	L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) – Bereich Anschlussstelle S37 bis Unterführung ÖBB	23
3.3.2	L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) – Bereich Unterführung ÖBB bis Fundermax	24
3.3.3	L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) – Bereich Querungshilfe	26
3.3.4	Bereich Industriegebiet	28

3.3.5	Bereich B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße) – Bereich Hallen- und Freibad	29
3.4	St. Donat	30
3.4.1	Bereich L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) / Anbindung überregionaler Radweg	30
3.4.2	Anbindung überregionaler Radweg Richtung Süden	31
3.5	Hörzendorf	32
3.5.1	Radweg entlang Hörzendorfer Bach	32
4	FAHRRADABSTELLPLÄTZE	33
5	E-LADESTATIONEN	34
6	SERVICESTATIONEN	35
7	SHARROWS	36
8	BIKE-SHARING	37
9	ADAPTIERUNG BEBAUUNGSPLAN	37

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Übersicht Projektsgebiet (Quelle: KAGIS)	2
Abbildung 2: Bereich St. Veit – Verbindungen Bestand	3
Abbildung 3: Bereich Glandorf – Verbindungen Bestand	6
Abbildung 4: Bereich St. Donat – Verbindungen Bestand	7
Abbildung 5: Bereich Hörzendorf – Verbindungen Bestand	8
Abbildung 6: RVS 03.02.13, Tabelle 10, Grundbreiten für Radfahranlagen	9
Abbildung 7: RVS 03.02.13, Tabelle 11, Erforderliche Schutzstreifen	10
Abbildung 8: RVS 03.02.13, Tabelle 4, Elemente des Verkehrs- und Lichtraumes	10
Abbildung 9: RVS 03.04.12, Tabelle 3, Breite der Fahrfläche der Richtungsfahrbahn (ohne Kurvenzuschläge) in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit v	11
Abbildung 10: Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße)	12
Abbildung 11: Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) – Verbreiterung Gehsteig (Quelle: google maps)	12
Abbildung 12: Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) nach Bahnhof – Verbreiterung Gehsteig (Quelle: google maps)	13
Abbildung 13: Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) – Verbreiterung Übergang (Quelle: google maps)	13
Abbildung 14: Bereich Friesacher Straße – Anbindung Doktor-Arthur-Lemisch-Straße	14
Abbildung 15: Bereich Friesacher Straße – Verbreiterung Bestand Übergang Schillerplatz (Quelle: google maps)	14
Abbildung 16: Bereich neue Verbindung Doktor-Arthur-Lemisch-Straße (Quelle: google maps)	15
Abbildung 17: Bereich Friesacher Straße – Verbreiterung Bestand Höhe Kelag (Quelle: google maps)	15
Abbildung 18: Bereich Friesacher Straße – Höhe Tankstelle (Quelle: google maps)	16
Abbildung 19: Bereich Verbreiterung Kölnhofallee (Quelle: google maps)	16

Abbildung 20: Bereich Hauptplatz	17
Abbildung 21: Bereich Schillerplatz (Quelle: google maps)	17
Abbildung 22: Bereich Schillerplatz – Bushaltestelle (Quelle: google maps)	18
Abbildung 23: Bereich Kanaltaler Siedlung	19
Abbildung 24: Bereich Kanaltaler Siedlung – Grillparzerstraße (Quelle: google maps)	19
Abbildung 25: Bereich Kanaltaler Siedlung – Leopold-Polanz-Straße (Quelle: google maps)	20
Abbildung 26: Bereich Anschlussstelle S7 bis Unterführung ÖBB (Quelle: google maps)	20
Abbildung 27: Bereich Anschlussstelle S7 bis Unterführung ÖBB (Quelle: google maps)	21
Abbildung 28: Bereich Lastenstraße (Quelle: google maps)	21
Abbildung 29: Bereich Lastenstraße – Einfahrt Martin -Luther-Straße (Quelle: google maps)	22
Abbildung 30: Bereich Marktstraße (Quelle: google maps)	22
Abbildung 31: Bereich Anschlussstelle S37 bis Unterführung ÖBB	23
Abbildung 32: Bereich Glanbrücke (Quelle: google maps)	23
Abbildung 33: Bereich Glanbrücke bis Anschluss Bahnweg (Quelle: google maps)	24
Abbildung 34: Bereich Unterführung ÖBB bis Fundermax	24
Abbildung 35: Bereich Unterführung ÖBB bis Bushaltestelle Fundermax (Quelle: google maps)	25
Abbildung 36: Bereich Bushaltestelle Fundermax bis Bestand (Quelle: google maps)	25
Abbildung 37: Bereich Unterführung ÖBB (Quelle: google maps)	26
Abbildung 38: Geplante Querungshilfe L71	26
Abbildung 39: Geplante Querungshilfe L71 (Quelle: google maps)	27
Abbildung 40: Bereich Industriegebiet Glandorf	28
Abbildung 41: Bereich Anschluss St. Georgen am Längsee	29
Abbildung 42: Bereich Anschluss St. Georgen am Längsee (Quelle: google maps)	29
Abbildung 43: Bereich L71 - Geplanter Radweg Richtung Westen	30
Abbildung 44: Bereich L71 – St. Donat (Quelle: google maps)	30
Abbildung 45: Geplanter Radweg Richtung Süden	31
Abbildung 46: Geplanter Radweg Anschluss Industriepark Süd	32
Abbildung 47: Geplanter Radweg entlang Hörzendorfer Bach	32
Abbildung 48: Servicestation R5 – Pumpstation Hörzendorf (Quelle: google streetview)	35
Abbildung 49: Beispiel Sharrow	36

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Bestehende öffentliche Fahrradabstellplätze	33
--	----

1 GRUNDLAGEN

1.1 Allgemeines, Aufgabenstellung

Die Stadtgemeinde St. Veit an der Glan beauftragte das Ziviltechnikerbüro CCE Ziviltechniker GmbH mit der Erstellung eines Radwegkonzeptes (Masterplans). Dieser dient als Grundlage für den Aufbau eines leistungsfähigen, modernen und attraktiven Radwegenetzes im gesamten Stadtgebiet. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr zu steigern und zugleich das urbane Erholungspotenzial zu verbessern.

Darüber hinaus ist der Masterplan im Klimaneutralitätsfahrplan 2040 der Stadtgemeinde St. Veit/Glan („Leuchtturm für resiliente Städte – Klimaneutralitätsfahrplan 2040“) als zentrales Handlungsziel verankert.

1.1.1 Auszug aus dem Projektbericht und dem Klimaneutralitätsfahrplan

Ziel des Projekts ist es, am Beispiel der im Klimaschutz bereits sehr aktiven Stadtgemeinde St. Veit/Glan österreichische Kleinstädte (über 10.000 Einwohner) darauf vorzubereiten, Strategien, Maßnahmen und Kapazitäten für die Erreichung der Klimaneutralität zu entwickeln und ihre Resilienz zu stärken. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt auf den Bereichen Energie, Gebäude und Mobilität.

Die Auswahl der Energie- und Klimaziele sowie die Erarbeitung des Konzeptes erfolgen in enger Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren und der Bevölkerung – insbesondere durch Workshops und partizipative Dialogprozesse. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit sorgt für Information, Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung aller beteiligten Gruppen. Hierbei werden sowohl klassische als auch digitale Medien genutzt.

Während des gesamten Projektverlaufs werden die kommunalen Schnittstellen analysiert, um Synergien zu erkennen und bestehende Strukturen bestmöglich einzubinden. Abschließend werden konkrete Maßnahmen für erste lokale Umsetzungsvorhaben ausgewählt und deren praktische Umsetzung begleitet.

Im Handlungsfeld Mobilität (laut Klimaneutralitätsfahrplan) wird das gesamte Radwegenetz der Stadtgemeinde St. Veit/Glan untersucht. Ziel ist die Erstellung eines Masterplans zur schrittweisen Erweiterung und Verbesserung des Netzes, um das Radfahren als Verkehrsmittel sicherer und attraktiver zu gestalten. Darüber hinaus sollen Abstellanlagen und Servicestationen geprüft und deren Ausbau geplant werden.

1.2 Allgemeines

Der im Masterplan zu betrachtende Bereich erstreckt sich über die Hauptverkehrsrouten zwischen den Ortschaften St. Veit – Hörzendorf – Glandorf – St. Donat.

Weiters wurden Hauptverkehrsrouten innerhalb des Stadtgebietes von St. Veit, Nebenrouten bzw. Mischverkehr bei Anliegerstraßen sowie die Platzierung von sinnvoller Radinfrastruktur (Servicestationen, Abstellplätze, Park & Ride, Verleihstationen, etc.) betrachtet.

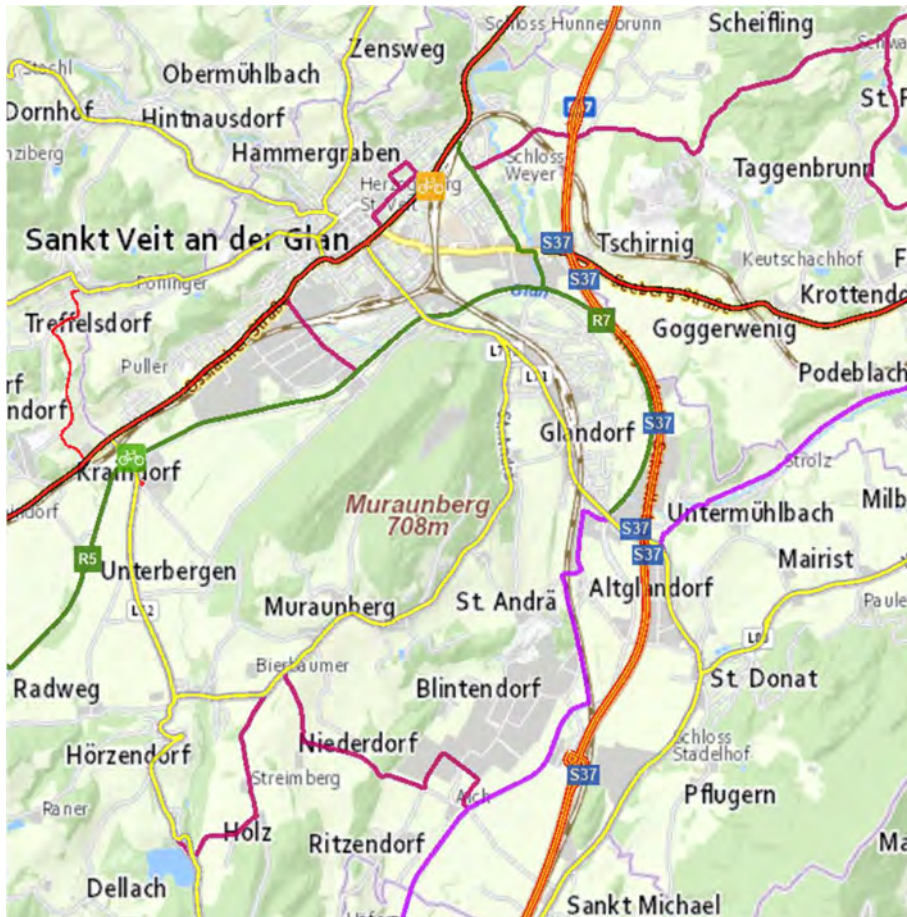


Abbildung 1: Übersicht Projektsgebiet (Quelle: KAGIS)

1.3 Entwurfsunterlagen

Für die Bearbeitung dieses Projektes standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Begehungen vor Ort
- RVS in der letztgültigen Fassung
- Kataster des Planungsgebietes vom Amt der Kärntner Landesregierung
- Orthophoto des Planungsgebietes (KAGIS-Geoinformation Land Kärnten)
- Höhendaten des Planungsgebietes (KAGIS-Geoinformation Land Kärnten)

2 BESTAND

2.1 Bestehender überregionaler Radweg R5 / R7

Der überregionale Radweg R7 bzw. R5 führt von Osten kommend aus der Gemeinde St. Georgen am Längsee entlang der Glan und bildet die Verbindung nach Liebenfels. Der Streckenverlauf erfolgt derzeit überwiegend im Mischverkehr, größtenteils jedoch auf verkehrsberuhigten Nebenstraßen.

In nördlicher Richtung zweigt der Radweg R7 im Bereich des Hallenbades ab und verläuft bis zur Querung der B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße) als getrennter Radweg. Danach führt er weiterhin eigenständig bis zur Taggenbrunner Straße, ehe er bis zur Unterführung der ÖBB wieder in den Mischverkehr übergeht. Nach der Unterquerung der Bahntrasse sowie der B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) verläuft der R7 erneut als getrennter Radweg entlang der Bundesstraße und stellt die überregionale Verbindung nach Frauenstein her.

In südlicher Richtung (nach Klagenfurt) zweigt der R7 im Bereich des OBI-Marktes bzw. Möbelix ab. Hier führt die Route teils über bestehende Straßen, teils über kurze Abschnitte eines separaten Radwegs. In diesem Bereich durchquert der Radweg ein Industriegebiet, in dem verstärkt Schwerverkehr auftritt.

2.2 Stadtgebiet St. Veit



Abbildung 2: Bereich St. Veit – Verbindungen Bestand

2.2.1 Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße)

Der bestehende Radweg an der B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) beginnt ab der Hörzendorfer Straße rechtsseitig in Richtung Nordosten (stadteinwärts) bis zur nahe gelegenen Überfahrt über die Bundesstraße. Anschließend verläuft der Radweg linksseitig bis auf Höhe der Schießstattallee bzw. dem Rennbahngelände. Hier befindet sich wiederum eine

Überfahrt und der separate Radweg verläuft rechtsseitig bis zur Einfahrt in die Bürgergasse bzw. Einfahrt zur Blumenhalle. Der Radverkehr führt anschließend im Mischverkehr über die Bürgergasse und weiter vorbei an der Klosterkirche bis über die Marktstraße zum Anschluss an den separaten Radweg der Marktstraße bzw. B94.

Von der Marktstraße verläuft der separate Radweg entlang der Bundesstraße bis zur Prinzhoferstraße und weiter zum Kreisverkehr (Kreuzung L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße)). Nach der Querung der Landesstraße ist der Radverkehr auf einer Länge von ca. 30 m im Kreisverkehrsbereich nur im Mischprinzip möglich.

Anschließend verläuft der Radweg wiederum rechtsseitig, stadtauswärts, bis zur B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße).

Ab Höhe der B82 gibt es bis zum Bahnhof nur mehr einen ausgewiesenen Radfahrstreifen auf der B94. Nach dem Bahnhofsgelände gibt es einen bestehenden Geh- und Radweg bis zur bestehenden Unterführung der ÖBB-Strecke bzw. der Überfahrt der B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) des überregionalen Radweges R7.

2.2.2 Bereich B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße)

Auf der Völkermarkter Straße gibt es ab der Kreuzung zum Hallen- und Freibad stadteinwärts bis zur Einfahrt in die Johann Pacher Straße (vor dem Hofermarkt) stadteinwärts nur auf der linken Seite einen Radweg. Im Bereich dieser Kreuzung ist eine markierte Radfahrüberfahrt vorhanden. Ab diesem Punkt, bis zur Radfahrüberfahrt auf Höhe der Gärtnerei Sattler, verläuft der Radweg links- und rechtsseitig richtungsgebunden.

Aber der Gärtnerei verläuft der Radweg wiederum stadteinwärts nur auf der linken Seite, hier gibt es auch linksseitig eine Unterführung der ÖBB-Strecke nur für Radfahrer, rechtsseitig gibt es eine Unterführung für Fußgänger.

Zwischen Gärtnerei und Unterführung zweigt auch die bestehende Verbindung zum überregionalen Radweg R5 ab, hierfür wird der bestehende asphaltierte Weg parallel zur Bahn genutzt, dieser ist nur für Fahrzeuge zur Feldbestellung sowie Fahrräder freigegeben.

Nach der Unterführung der ÖBB-Strecke verläuft der bestehende Radweg bis zur Querung vor dem Kreisverkehr. Danach verläuft der Radweg rechtsseitig stadteinwärts Richtung B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße).

2.2.3 Bereich L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße)

Vom Bereich der Firma Fundermax in Glandorf gibt es rechtsseitig stadteinwärts einen ausgewiesenen Geh- und Radweg bis zum Anschluss im Bereich der Glangasse an den überregionalen Radweg R5. Im Bereich der Glangasse bis über die S37 gibt es ebenfalls einen kürzlich errichteten Geh- und Radweg. Weiters gibt es einen neu errichteten Übergang vom Obi zum Möbelix.

Bis zum Anschluss an die B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) verläuft der Radverkehr im Mischprinzip auf der Landesstraße.

2.2.4 Bereich Schießstattallee / Rennbahngelände

In der Schießstattallee gibt es keinen separaten Geh- und Radweg, der Radverkehr führt im Mischverkehr bis zur B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße). Ab Höhe des Rennbahngeländes kann allerdings der Radverkehr über den bestehenden Gehweg Richtung B94 bzw. nach Richtung Osten zur Marktstraße genutzt werden.

2.2.5 Bereich Anbindung Krankenhaus (Ergasse, Lindengasse, Spitalgasse)

Für die Anbindung des Krankenhauses gibt es nur das bestehende Verkehrswegenetz im Mischprinzip, da es in diesem Bereich keinen separaten Radweg gibt. Die Ergasse kann nur im Einbahnsystem Richtung Krankenhaus, die Lindengasse bzw. die Zensweger Straße auf einer Länge von ca. 70 m im Einbahnsystem weg vom Krankenhause befahren werden.

2.2.6 Bereich Hauptplatz / Schillerplatz / Friesacher Straße

Der Hauptplatz ist als Fußgängerzone ausgewiesen, der Radverkehr ist in diesem Bereich allerdings erlaubt.

Im Bereich des Schillerplatzes westlich und nördlich der Volksschule gibt es nur einen bestehenden Gehweg, der Radverkehr führt im Mischprinzip auf der Straße. Der beidseitig befahrbare Radweg in der Friesacher Straße beginnt erst ab der Einfahrt zum Tennisplatz bzw. Arbeiterkammer. Ab der Höhe der Rot-Kreuz-Straße führt der Radverkehr im Mischprinzip auf der Gemeindestraße bis zur Kölnhofallee. Im Bereich der Mittelschule bis zur Bushaltestelle gibt es einen bestehenden, ca. 3,25 m breiten, Gehweg, der somit die Breite es Geh- und Radweges aufweist, aber nicht beschildert oder markiert ist. Anschließend führt der Radverkehr wiederum im Mischprinzip auf der Gemeindestraße.

2.2.7 Bereich Doktor-Arthur-Lemisch-Straße

Im Bereich der Grabenstraße / Doktor-Arthur-Lemisch-Straße führt der Radverkehr im Mischprinzip über die Gemeindestraßen. In der Doktor-Arthur-Lemisch-Straße beginnt auf Höhe der Stiegengasse linksseitig Richtung Osten ein beidseitig befahrbarer Radweg bis auf Höhe der Kölnhofallee. In weiterer Folge führt der Radverkehr bis zur B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) im Mischprinzip.

2.2.8 Bereich Marktstraße / Lastenstraße

Im Bereich der Markt – sowie der Lastenstraße gibt es einen bestehenden, in beide Richtungen befahrbaren, Radweg, auf der Trennlinie befindet sich allerdings die bestehende Straßenbeleuchtung.

2.2.9 Bereich Friedhof / Herzog Bernhard Straße

Abgehend von der B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße) kann der bestehende Gehweg Richtung Friedhof als Radweg genutzt werden. Für den Weg durch den Friedhof gilt derzeit

ein Verbot für Rollerskaten und Radfahren, diese Strecke könnte als Schiebestrecke deklariert werden, um eine Verbindung zur Friedhofstraße herzustellen.

Die Friedhofstraße sowie die gesamten Bereiche der Herzog Bernhard Straße stellen eine Verbindung zum östlich gelegenen überregionalen Radweg R7 dar. Ein Teilbereich der Herzog Bernhard Straße ist als Fußgängerzone ausgewiesen und kann für den Radverkehr genutzt werden.

2.3 Glandorf



Abbildung 3: Bereich Glandorf – Verbindungen Bestand

Im Bereich von Glandorf gibt es entlang der L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) bereits einen bestehenden, separaten Radweg. Dieser ist aber zum Teil zu schmal und soll im Zuge eines Ausbauprojektes mit dem Land Kärnten, Abteilung 9, mittels Querschnittsanpassung verbreitert werden.

Weiters gibt es im Bereich des Bahnweges bzw. Dammweges über die Kalten Kellerstraße eine Verbindung zum Radweg R5/R7 an der Glan. Vom Dammweg gibt es eine bestehende Unterführung zur L71 Zollfeld Straße, die im Mischprinzip befahrbar ist.

Im Bereich des Industriegebietes südlich von Glandorf führt der überregionale Radweg R7 derzeit über die mittlerweile durch Schwerverkehr stark befahrene Gemeindestraße Richtung Süden bzw. Richtung Klagenfurt.

2.4 St. Donat



Abbildung 4: Bereich St. Donat – Verbindungen Bestand

Im Bereich der L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) gibt es keinen bestehenden Radweg um vom Ortsgebiet, besonders vom neu besiedelten Ortsteil, Richtung St. Veit zu kommen.

Im nördlichen Bereich von St. Donat zweigt eine örtliche Verbindung Richtung Westen über bestehende, verkehrsberuhigte Straßen in Richtung des überregionalen Radwegnetzes ab. Hier besteht allerdings nur die Möglichkeit bis zum Möbelix bzw. in das Industriegebiet zu kommen. Richtung Klagenfurt (Südwesten) ist aufgrund der fehlenden Querungsmöglichkeit der ÖBB Südbahn keine Verbindung zum Radweg R7 möglich.

Vom überregionalen Radweg R7 gibt es im Süden des Industriegebietes eine Verbindung über bestehende Straßen Richtung Hörzendorf bzw. zum Hörzendorfer See.

2.5 Hörzendorf

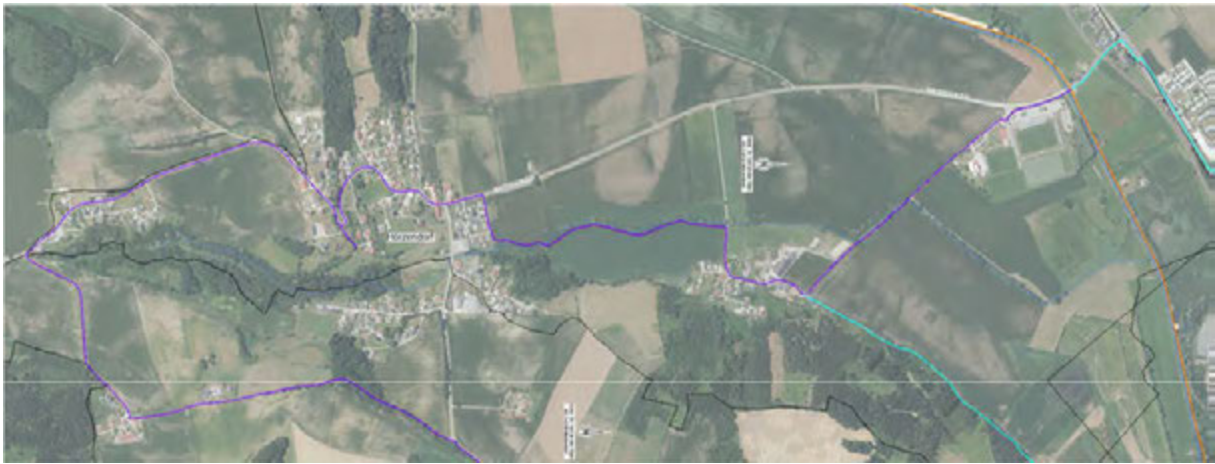


Abbildung 5: Bereich Hörzendorf – Verbindungen Bestand

Vom Hörzendorfer See bzw. im Ortsgebiet von Hörzendorf gibt es nur die Möglichkeit die bestehende L82 Hörzendorfer Straße zu nutzen. Im Norden der Ortschaft gibt es einen neu errichteten separaten Radweg entlang des Hörzendorfer Baches in Richtung Unterbergen.

Vom Ortsteil Unterbergen gibt es auch eine bestehende, verkehrsberuhigte Verbindung bis zur Schießstattallee.

In weiterer Folge verläuft der Radweg bis zur Sportanlage St. Veit über bestehende Straßen. Von der Sportanlage bis zum Anschluss an den R5, im Bereich der Glan, wurde bereits ein separater Radweg errichtet.

Vom Radweg R5 an der Glan gibt es weiters einen bestehenden, separaten Radweg entlang der L82 Hörzendorfer Straße bis zur B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße), hier quert der Radweg die Straße und verläuft dann in Richtung Stadtzentrum St. Veit entlang der Bundesstraße bis auf Höhe des Rennbahngeländes.

3 AUSBAU RADWEGENETZ - MASSNAHMEN

3.1 Ausbauparameter

Die Ausbauparameter für neue Radwege betragen gem. RVS 03.02.13 Radverkehr:

Tabelle 10: Grundbreiten für Radfahranlagen ohne Schutzstreifen (Zuschläge) [m], Klammerwerte nur in Ausnahmefällen

Ausbaustufe	Radfahranlage				
	Einrichtungsradweg	Zweichtungsradweg	Radfahrstreifen	Mehrzweckstreifen	Gemischter Geh- und Radweg
A	2,6	4,0	(≥ 2,0) ¹⁾	–	–
B	2,3	3,3	1,3 ²⁾	1,3 ²⁾	(3,3) ³⁾
C	1,3	2,6	1,0	1,0	3,0 ⁴⁾
D ⁵⁾	(1,0)	(2,0)	(1,0)	(1,0)	2,3

¹⁾ Radfahrstreifen auf Radschnellverbindungen nur in Sonderfällen.

²⁾ Neben Längsparkstreifen nicht empfehlenswert.

³⁾ Nur bei sehr geringen Fußgängerkehrsstärken (< 30 FG/h).

⁴⁾ Im Freilandbereich sind bei sehr geringen Fußgängerkehrsstärken (< 30 FG/h) auch Geh- und Radwege mit Breiten ≥ 2,6 m möglich.

⁵⁾ Bei Ausbaustufe D ist innerorts das Mischprinzip mit Kfz möglich; Im Freilandbereich ist bei sehr geringen Fußgängerkehrsstärken die Errichtung von Geh- und Radwegen möglich.

Abbildung 6: RVS 03.02.13, Tabelle 10, Grundbreiten für Radfahranlagen

Empfehlung innerstädtisch: Breite 2,3 m (gem. RVS 03.02.13; Ausbaustufe D, Gemischter Geh- und Radweg)

Empfehlung überregionaler Radweg außerorts: Breite 3,3 m (gem. RVS 03.02.13; Ausbaustufe B, Gemischter Geh- und Radweg)

Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand mind. 0,5 m

Sicherheitsabstand zu festen Hindernissen mind. 0,25 m

Tabelle 11: Erforderlicher Schutzstreifen (Zuschlag zur Grundbreite) in [m]

Schutzstreifen bei Radfahranlage neben Fahrstreifen ($V_{zul} \leq 50$ km/h) [m]	+ 0,5
Schutzstreifen bei Radfahranlage neben Fahrstreifen ($V_{zul} > 50$ km/h) [m]	+ 1,0
Schutzstreifen bei fahrbahnabgewandter Radfahranlage neben Parkstreifen [m]	+ 0,75
Schutzstreifen bei fahrbahnseitiger Radfahranlage neben Parkstreifen [m]	+ 1,0*)

*) Entspricht einem Sicherheitsabstand von 0,5 m zur Grundbreite.
An punktuellen Engstellen und in Straßen mit sehr geringem Stellplatzumschlag (z.B. Einfamilienhaussiedlungen) mit geringer Bebauungsdichte darf die Breite des Schutzstreifens auf 0,75 m reduziert werden.

Abbildung 7: RVS 03.02.13, Tabelle 11, Erforderliche Schutzstreifen

Tabelle 4: Elemente des Verkehrs- und Lichtraumes auf gerader Strecke (Mindestabmessungen)

Breite des Verkehrsraumes (Fahrzeugbreite zuzüglich Bewegungsräume) [m]	Einspuriges Fahrrad	1,0
	Fahrrad mit Anhänger, Transportrad / Lastenrad	1,3
Beidseitiger Sicherheitsabstand zu festen Hindernissen [m]		2 x 0,25
Breite des Lichtraumes (Verkehrsraum plus Sicherheitsabstand) [m]	Ein Radfahrer Zwei nebeneinander fahrende oder sich begegnende Radfahrer Drei nebeneinander fahrende oder sich begegnende Radfahrer	1,5 2,5 3,5
Länge von Aufstellflächen [m]		2,0
Breite von Aufstellflächen [m]		0,9

Abbildung 8: RVS 03.02.13, Tabelle 4, Elemente des Verkehrs- und Lichtraumes

Notwendige Breiten für die Begegnung von Fahrzeugen innerorts (gem. RVS 03.04.12 Straßenplanung Innerortstraßen):

Tabelle 3: Breite der Fahrfläche der Richtungsfahrbahn (ohne Kurvenzuschläge) in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit v

Breite der Fahrfläche der Richtungsfahrbahn [m] ¹⁾	$v \leq 30 \text{ km/h}$	$30 < v \leq 50 \text{ km/h}$
bei zwei nebeneinander- bzw. vorbeifahrenden Fahrzeugen		
mit LKW/Bus und LKW/Bus	6,25	6,50 ⁴⁾
mit LKW/Bus und PKW	5,25	5,50
mit PKW und PKW	4,50 ²⁾	4,80 ²⁾
bei drei nebeneinander- bzw. vorbeifahrenden Fahrzeugen		
mit LKW/Bus, LKW/Bus und LKW/Bus	9,50	9,75 ⁴⁾
mit LKW/Bus, PKW und PKW und / oder mit geringerem LKW/Bus Anteil	8,65 bis 7,80 ³⁾	8,90 bis 8,30 ³⁾

¹⁾ Asymmetrische Fahrstreifenbreiten sind zulässig.

²⁾ Eine Markierung einer Sperr- bzw. Leitlinie ist gemäß Bodenmarkierungsverordnung nicht erlaubt.

³⁾ Zwischenmaße innerhalb der maximalen und minimalen Breitenangabe sind erlaubt.

⁴⁾ für Fahrgeschwindigkeiten $> 50 \text{ km/h}$ zulässig

Abbildung 9: RVS 03.04.12, Tabelle 3, Breite der Fahrfläche der Richtungsfahrbahn (ohne Kurvenzuschläge) in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit v

Begegnung Bus/LKW – PKW: mind. 5,50 m

Begegnung Bus/LKW – Bus/LKW: mind. 6,50 m

3.2.1 Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße)



Die B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) soll im Bereich vom Schillerplatz bis zum bestehenden Übergang des überregionalen Radweges R7 im Zuge im Zuge eines Ausbauprojektes mit dem Land Kärnten, Abteilung 9, mittels Querschnittsanpassung angepasst und verbreitert werden. Der bestehende Übergang östliche des Bahnhofbereiches soll verbreitert werden.





Abbildung 12: Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) nach Bahnhof – Verbreiterung Gehsteig (Quelle: google maps)



Abbildung 13: Bereich B94 Ossiacher Straße (Villacher Straße) – Verbreiterung Übergang (Quelle: google maps)

3.2.2 Bereich Friesacher Straße – Anbindung Doktor-Arthur-Lemisch-Straße



Abbildung 14: Bereich Friesacher Straße – Anbindung Doktor-Arthur-Lemisch-Straße

Im Bereich des Fuchspalastes, beim Übergang vom Schillerplatz zur Friesacher Straße, soll der bestehende Gehsteig auf einer Länge von ca. 30 m verbreitert werden und die Einbahn aufgrund der Engstelle verlängert werden.



Abbildung 15: Bereich Friesacher Straße – Verbreiterung Bestand Übergang Schillerplatz (Quelle: google maps)

Am Rande des Sportareals soll ein neuer Geh- und Radweg als Verbindung zur Doktor-Arthur-Lemisch-Straße mit einer Länge von ca. 150 m errichtet werden.



Abbildung 16: Bereich neue Verbindung Doktor-Arthur-Lemisch-Straße (Quelle: google maps)

Eine Verbreiterung des Bestandes auf Höhe der Kelag ist nur durch den Wegfall der bestehenden Parkplätze bzw. durch die Verlängerung der Einbahn möglich. Dieser Bereich weist eine Länge von ca. 160 m auf.



Abbildung 17: Bereich Friesacher Straße – Verbreiterung Bestand Höhe Kelag (Quelle: google maps)

Bis zum Ende der Friesacher Straße bzw. um einen Anschluss an den bestehenden überregionalen Radweg R7 herzustellen, kann ab Höhe der Bushaltestelle vor der Mittelschule

der bestehende Gehsteig mittels Querschnittsanpassung auf einer Länge von ca. 280 m verbreitert werden.



Abbildung 18: Bereich Friesacher Straße – Höhe Tankstelle (Quelle: google maps)

3.2.3 Bereich Kölnhofallee

In der Kölnhofallee wäre eine Verbreiterung des bestehenden Gehweges möglich, die gesamte Breite der Straße beträgt inkl. Gehsteige ca. 9,5 m. Im Zuge dieser Verbreiterung würde aber der Gehsteig auf der gegenüberliegenden Seite wegfallen, da nur mehr eine Breite von ca. 0,95 m übrigbleiben würde.



Abbildung 19: Bereich Verbreiterung Kölnhofallee (Quelle: google maps)

3.2.4 Bereich Hauptplatz / Schillerplatz



Abbildung 20: Bereich Hauptplatz

Der Hauptplatz ist derzeit als Fußgängerzone ausgewiesen, der Radverkehr ist in diesem Bereich allerdings erlaubt.

Im Bereich des Schillerplatzes kann der Gehsteig auf der westlichen Seite der Volksschule zu einem Geh- und Radweg verbreitert werden.



Abbildung 21: Bereich Schillerplatz (Quelle: google maps)

Nach dem Ausbau des Geh- und Radwegs westlich der Volksschule entsteht im Bereich der gepflasterten Bushaltestelle ein potenzieller Konfliktpunkt. Dort treffen Fußgänger, wartende Schulkinder und Radfahrer auf engem Raum zusammen.

Für die Gestaltung dieses Abschnitts bieten sich folgende Varianten an:

- *Variante 1 – Ende des Radwegs vor dem Zebrastreifen:*
Der Radweg endet vor dem Fußgängerübergang, sodass sich Radfahrer wieder in den Mischverkehr einordnen. Diese Lösung gilt als die sicherste, da sie eine Vermischung von wartenden Personen und Radfahrern im Bereich der Bushaltestelle vermeidet.
- *Variante 2 – Getrennter Radfahrstreifen hinter der Bushaltestelle:*
Alternativ kann hinter dem Warte- bzw. Einstiegsbereich ein eigener Radfahrstreifen markiert oder baulich abgetrennt werden. Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – insbesondere der wartenden Kinder – zu gewährleisten, sollte dieser Streifen jedoch vor der bestehenden Rampe zum Schuleingang enden. Ab diesem Punkt müssen Radfahrer absteigen und über den Gehsteig sowie den Fußgängerübergang auf den gegenüberliegenden Geh- und Radweg wechseln.

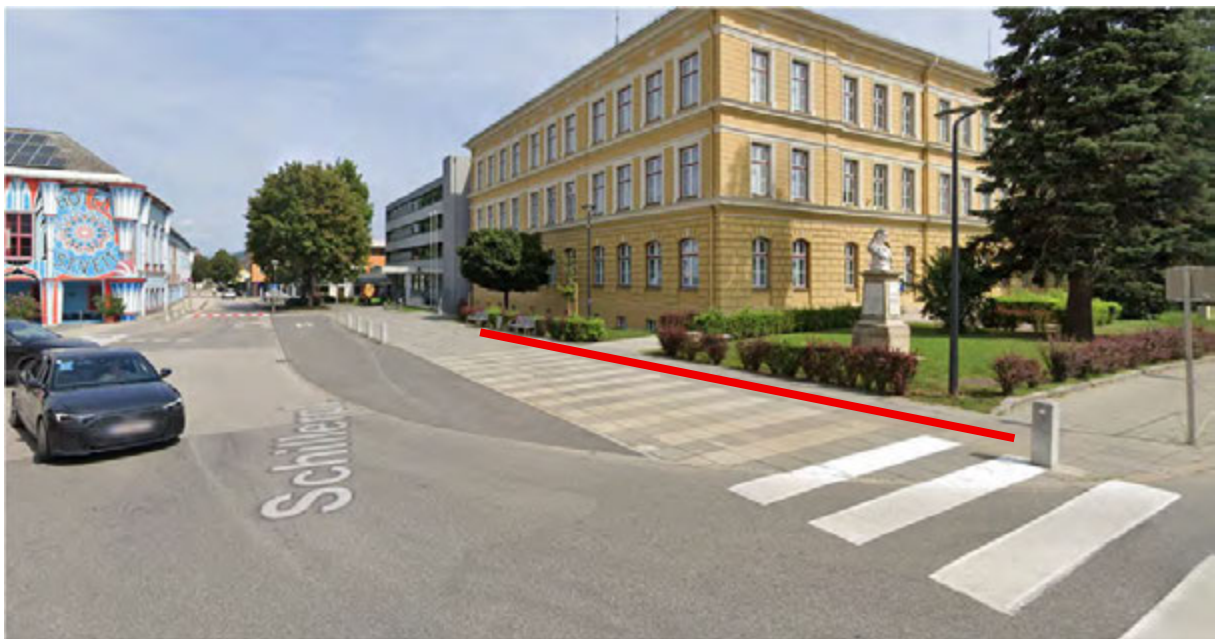


Abbildung 22: Bereich Schillerplatz – Bushaltestelle (Quelle: google maps)

3.2.5 Bereich Kanaltaler Siedlung



Abbildung 23: Bereich Kanaltaler Siedlung

Im Zuge der Umgestaltung der Grillparzerstraße und Leopold-Polanz-Straße in der „Kanaltaler Siedlung“ soll der Radverkehr mitberücksichtigt werden.



Abbildung 24: Bereich Kanaltaler Siedlung – Grillparzerstraße (Quelle: google maps)



Abbildung 25: Bereich Kanaltaler Siedlung – Leopold-Polanz-Straße (Quelle: google maps)

3.2.6 Bereich B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße)

Im Bereich der Völkermarkter Straße soll die Trennung zwischen Geh- und Radweg entfernt werden, somit kann beidseitig ein kombinierter Geh- und Radweg entstehen. Dazu ist nur die Anpassung der Markierung notwendig.



Abbildung 26: Bereich Anschlussstelle S7 bis Unterführung ÖBB (Quelle: google maps)

Im Bereich von der ÖBB-Unterführung bis zur Querung vor dem Kreisverkehr, auf Höhe des Tankstellengeländes, weist der bestehende Geh- und Radweg nur eine Breite von ca. 2,20 m auf. Hier ist eine Verbreiterung nur in Absprache mit dem Tankstellenbetreiber bzw. des Grundeigentümers möglich.



Abbildung 27: Bereich Anschlussstelle S7 bis Unterführung ÖBB (Quelle: google maps)

3.2.7 Bereich Lastenstraße

In der Lastenstraße gibt es eine markierte Trennung zwischen Geh- und Radweg. Hier soll die Straßenbeleuchtung an den Gehsteigrand versetzt werden und die Trennlinie entfernt werden, um einen kombinierten Geh- und Radweg ohne Barriere zu schaffen.



Abbildung 28: Bereich Lastenstraße (Quelle: google maps)

An der Kreuzung Lastenstraße / Martin-Luther-Straße ist derzeit der Gehweg baulich vom Radweg getrennt durch ein Blumenbeet. In diesem Bereich soll ebenfalls ein kombinierter Geh- und Radweg entstehen, dazu ist es notwendig das Blumenbett zu verkleinern bzw. entsprechend den notwendigen Breiten anzupassen.



Abbildung 29: Bereich Lastenstraße – Einfahrt Martin-Luther-Straße (Quelle: google maps)

3.2.8 Bereich Marktstraße

Im Bereich der Marktstraße soll ebenfalls die Versetzung der Straßenbeleuchtung an den Gehsteigrand erfolgen, um einen homogenen, kombinierten Geh- und Radweg herzustellen.



Abbildung 30: Bereich Marktstraße (Quelle: google maps)

3.3 Glandorf

3.3.1 L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) – Bereich Anschlussstelle S37 bis Unterführung ÖBB



Abbildung 31: Bereich Anschlussstelle S37 bis Unterführung ÖBB

Im Bereich der Glanbrücke gibt es bereits einen verbreiterten Randbalken, der als Geh- und Radweg genutzt werden kann. Eine Verbesserung der bestehenden Situation kann durch die seitliche Montage des Geländers erreicht werden.



Abbildung 32: Bereich Glanbrücke (Quelle: google maps)

Bis zum Anschluss an den bestehenden Radweg im Bereich des Bahnweges muss noch ein neuer Geh- und Radweg mit einer Länge von ca. 350 m errichtet werden.

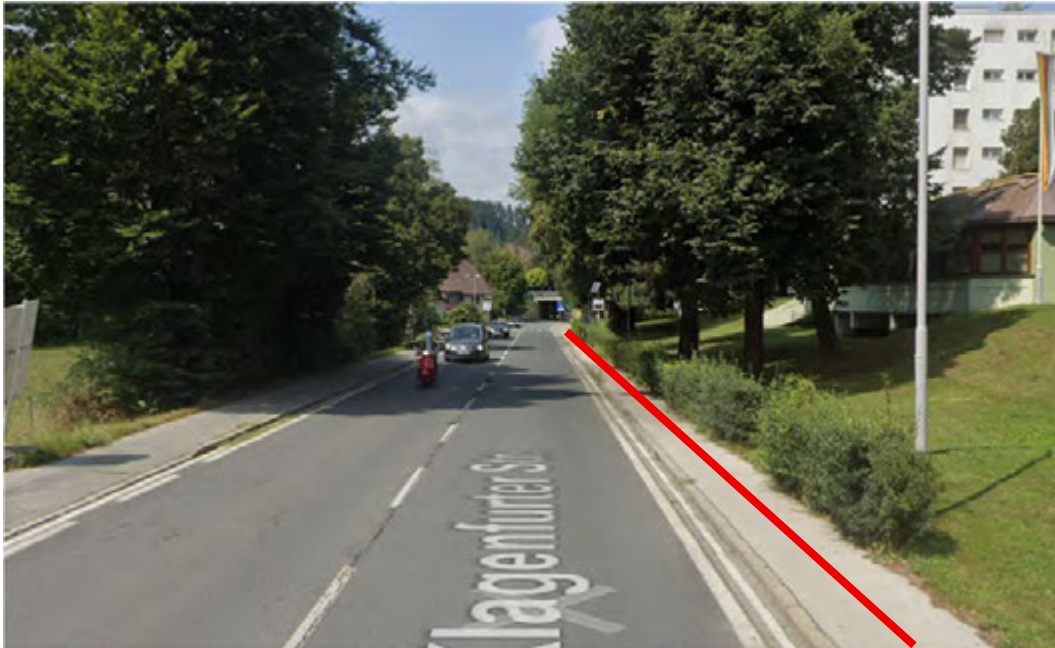


Abbildung 33: Bereich Glanbrücke bis Anschluss Bahnweg (Quelle: google maps)

3.3.2 L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) – Bereich Unterführung ÖBB bis Fundermax



Abbildung 34: Bereich Unterführung ÖBB bis Fundermax

Nach der Unterführung der ÖBB Südbahn soll der bestehende Gehweg zu einem Geh- und Radweg auf einer Länge von ca. 310 m verbreitert werden. Dies soll mittels Querschnittsanpassung im Zuge eines Ausbauprojektes mit dem Land Kärnten, Abteilung 9, verbreitert werden.



Abbildung 35: Bereich Unterführung ÖBB bis Bushaltestelle Fundermax (Quelle: google maps)

Anschließend kann der Geh- und Radweg auf einer Länge von ca. 315 m als Bestand bleiben, bis nach der Bushaltestelle im Bereich des Areals der Firma Fundermax. In weiterer Folge soll der bestehende Geh- und Radweg wiederum mittels Querschnittsanpassung auf einer Länge von ca. 585 m verbreitert werden.



Abbildung 36: Bereich Bushaltestelle Fundermax bis Bestand (Quelle: google maps)

Der bestehende Gehsteig im Bereich vor und nach der Unterführung soll im Zuge des Ausbaus aufgelassen werden, da dieser vor allem im Bereich der Unterführung nicht die geforderten Mindestbreiten der RVS aufweist. Auch im Bereich nach dem Industriebereich linksseitig Richtung St. Veit kann der Gehsteig aufgelassen werden, da hierfür keine Notwendigkeit vorhanden ist.

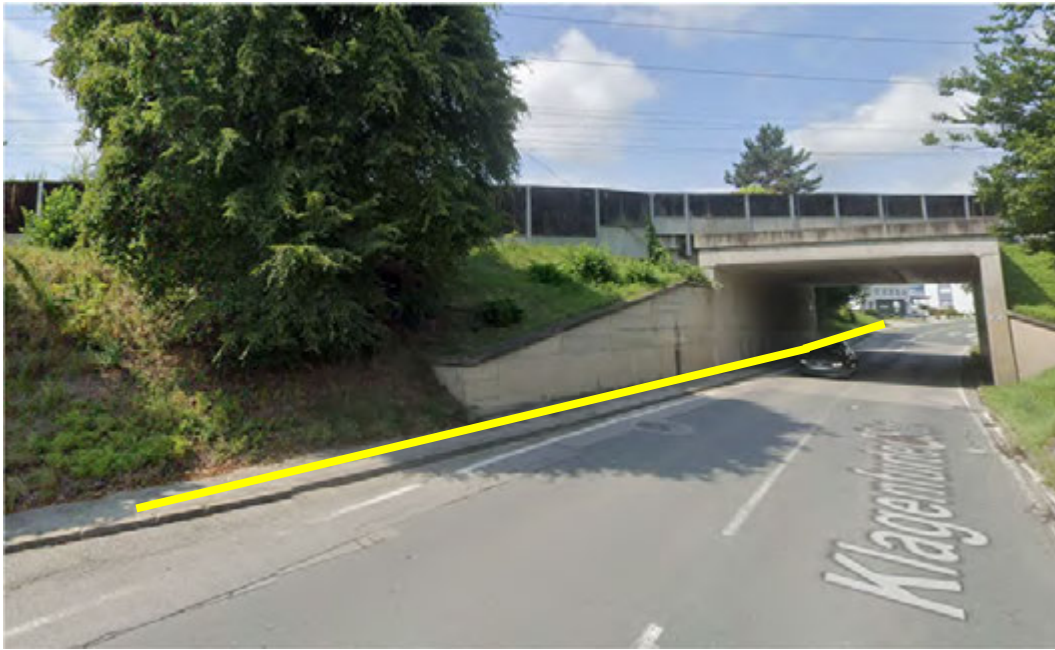


Abbildung 37: Bereich Unterführung ÖBB (Quelle: google maps)

3.3.3 L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) – Bereich Querungshilfe

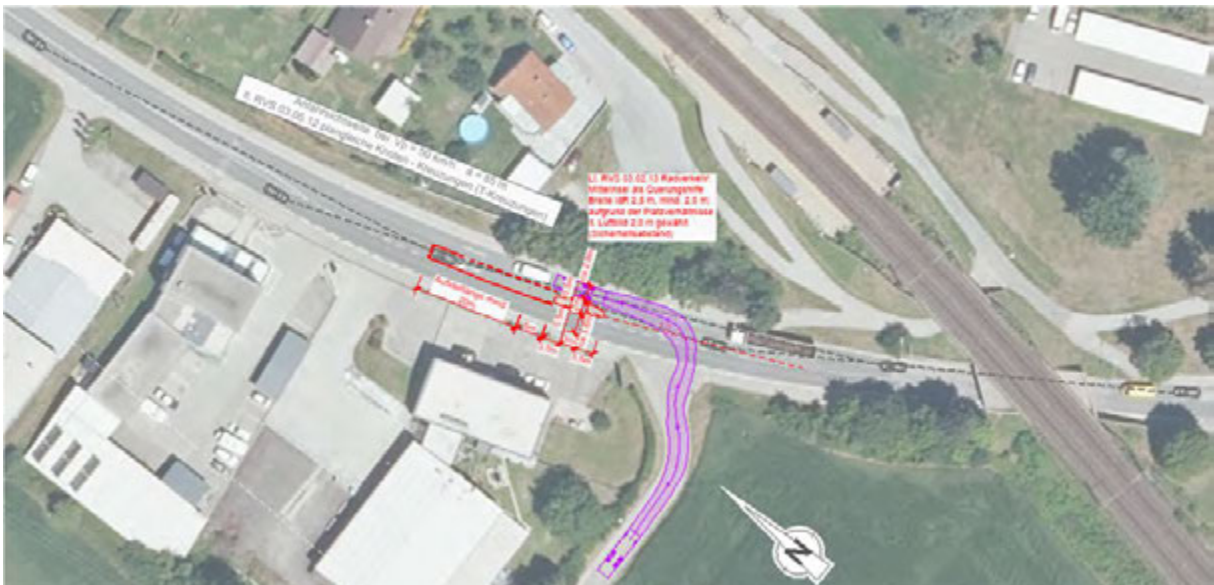


Abbildung 38: Geplante Querungshilfe L71

Um ein leichteres Überqueren der L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) in Richtung Westen zur Magdalensbergsiedlung zu ermöglichen, soll in Kreuzungsnähe eine Mittelinsel als Querungshilfe errichtet werden. Dadurch verkürzt sich in diesem Bereich der Linksabbieger zu den ansässigen Firmen, ist aber mit einer Aufstelllänge von mind. 20 m noch ausreichend bzw. muss mit dem Straßenbauamt abgeklärt werden. Die notwendige Anfahrtsichtweite gem. RVS 03.05.12 plangleiche Knoten – Kreuzungen bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h beträgt $a = 85$ m, diese kann eingehalten werden. Weiters wurde auch das Ausfahren eines Müllfahrzeuges und eines Sattelschleppers in diesem Bereich überprüft und dies ist auch mit der Querungshilfe möglich.



Abbildung 39: Geplante Querungshilfe L71 (Quelle: google maps)

3.3.4 Bereich Industriegebiet



Abbildung 40: Bereich Industriegebiet Glandorf

Im Bereich des Industriegebietes südlich von Glandorf führt der überregionale Radweg R7 derzeit über die mittlerweile durch Schwerverkehr stark befahrene Gemeindestraße.

Im Zuge einer künftigen Erweiterung des Industriegebietes soll ein separater Ge- und Radweg miterrichtet werden, damit eine neue Verbindung von der Gemeindestraße entlang der Glan wieder zum R7 bzw. einer Gemeindestraße hergestellt werden kann. Dieser neue Geh- und Radweg würde eine Länge von ca. 250 m inkl. Brücke über die Glan aufweisen.

Die bestehenden Gemeindestraßen könnten als Radwege genutzt und ausgewiesen werden.

3.3.5 Bereich B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße) – Bereich Hallen- und Freibad

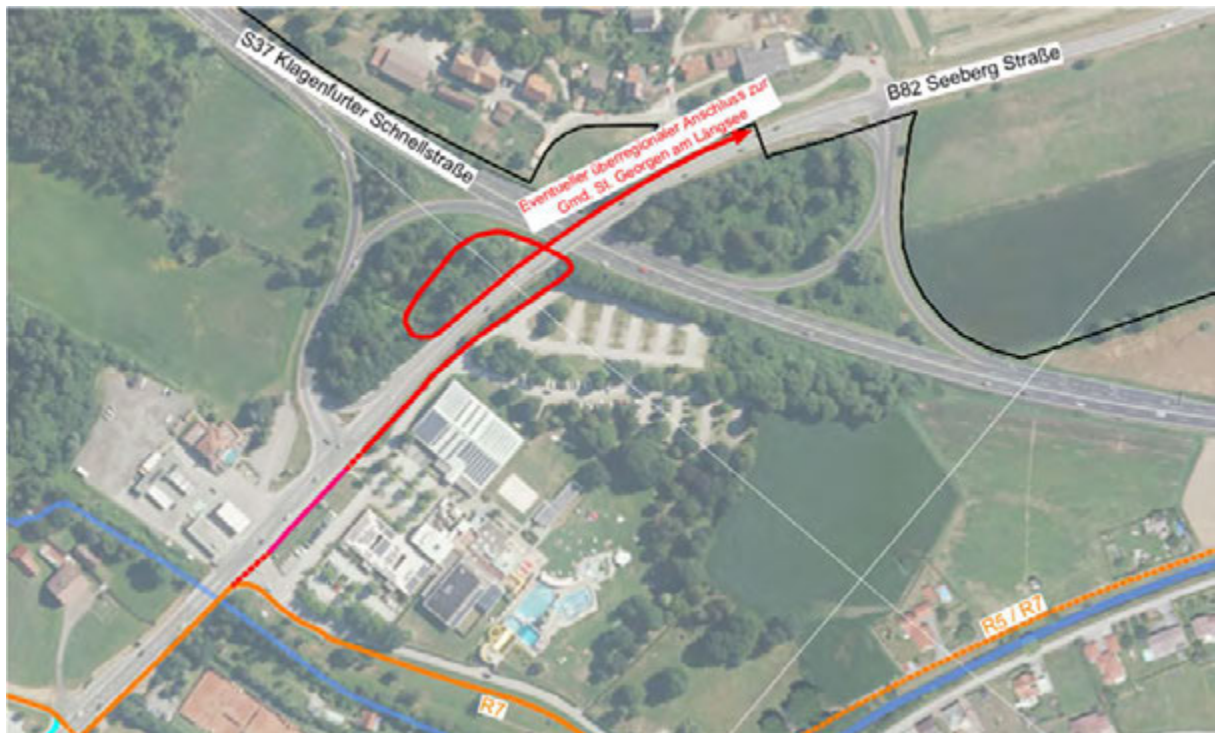


Abbildung 41: Bereich Anschluss St. Georgen am Längsee

Abgehend vom überregionalen Radweg R7 kann durch eine Verbreiterung des bestehenden Gehweges und den Neubau eines Geh- und Radweges ein überregionaler Anschluss zur Gemeinde St. Georgen am Längsee hergestellt werden.

Die Verbreiterung des Bestandes muss auf einer Länge von ca. 65 m erfolgen, anschließend kann der neu zu errichtende Radweg entlang der B82 Seeberg Straße (Völkermarkter Straße) und dann unterhalb der Überführung der S37 Klagenfurter Straße Richtung Norden geführt werden und muss dann mittels Schleife Richtung Osten wieder zur B82 geführt werden. Dieser Neubau weist eine Länge von ca. 600 m bis zur nächsten Hauszufahrt auf.



Abbildung 42: Bereich Anschluss St. Georgen am Längsee (Quelle: google maps)

3.4 St. Donat

3.4.1 Bereich L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) / Anbindung überregionaler Radweg



Abbildung 43: Bereich L71 - Geplanter Radweg Richtung Westen

Im Bereich der L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) soll im Bereich des bestehenden Fußgängerüberganges, Richtung neues Siedlungsgebiet, ein Geh- und Radweg mit einer Länge von ca. 45 m neu errichtet werden. In Richtung Norden (Abzweigung nach Hochosterwitz) soll der bestehende Gehsteig auf eine Gesamtlänge von ca. 65 m verbreitert werden. Hierfür ist allerdings die Adaptierung der Bushaltestelle inkl. Wartehaus notwendig.

Um die Verbindung zur Gemeindestraße, bei der Unterführung der S37, herzustellen, muss bis zur Abzweigung auf eine bestehende Straße ein kurzes Stück (ca. 15m) ein neuer Geh- und Radweg entlang der L71 errichtet werden. Anschließend soll auf einer Länge von ca. 240 m eine bestehende Straße saniert und als Radweg im Mischprinzip genutzt werden. In weiterer Folge muss ein Radweg mit einer Länge von ca. 370 m neu errichtet werden.



Abbildung 44: Bereich L71 – St. Donat (Quelle: google maps)

3.4.2 Anbindung überregionaler Radweg Richtung Süden

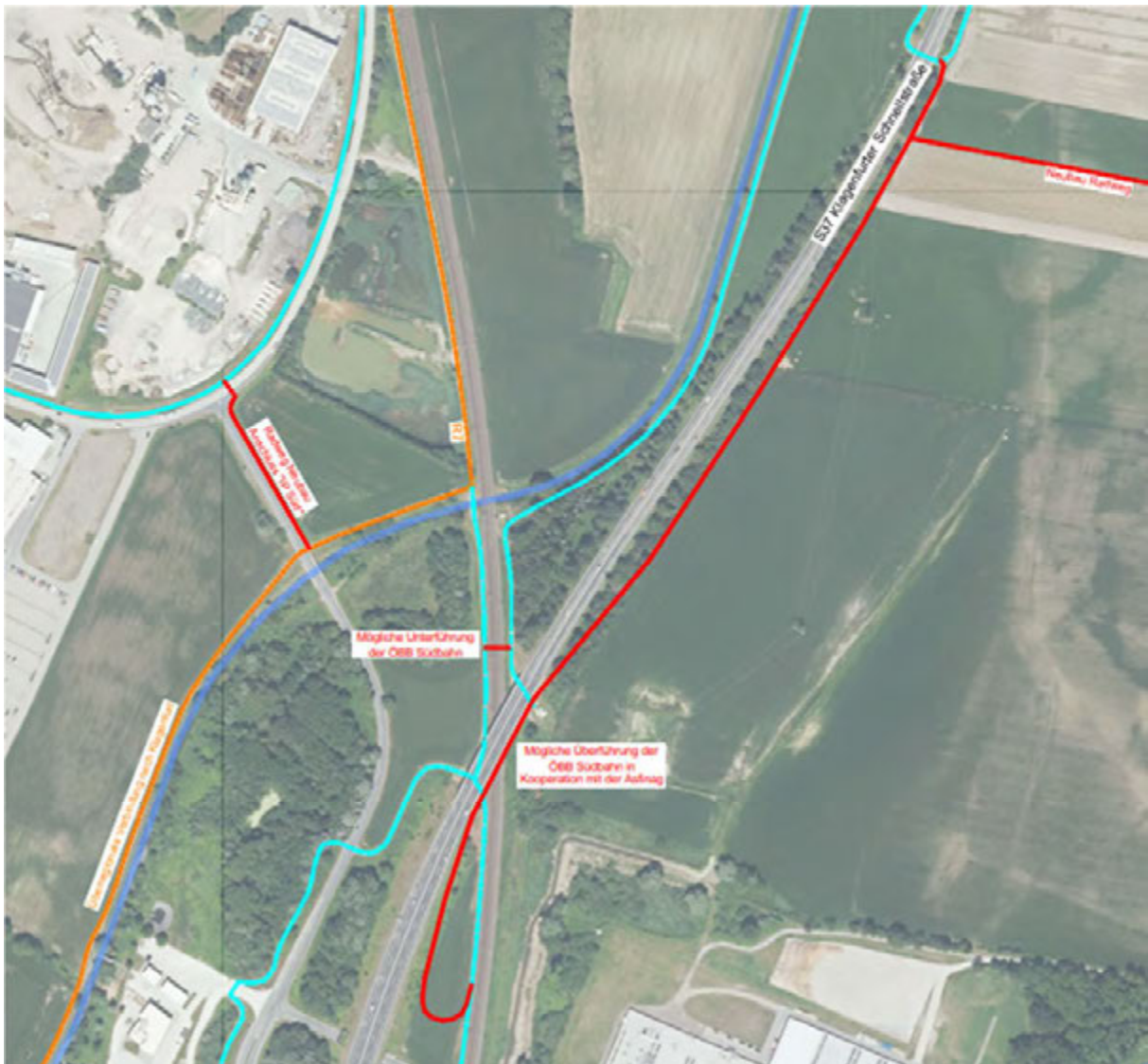


Abbildung 45: Geplanter Radweg Richtung Süden

Im Zuge der Verbreiterung der S37 besteht auf der Ostseite evtl. die Möglichkeit, in Kooperation mit der Asfinag, die Verbreiterung des Brückentragwerkes herzustellen. Dadurch könnte die ÖBB Südbahn überfahren werden und ein Anschluss an die bestehende Gemeindestraße hergestellt werden. Dieser neu zu errichtende Radweg inkl. Brücke würde eine Länge von ca. 820 m aufweisen.

Eine weitere mögliche Variante wäre auch die Unterführung der ÖBB Südbahn zwischen der S37 und der Glan, um so eine Verbindung von St. Donat an den überregionalen Radweg R7 in Richtung Klagenfurt herzustellen.

Vom bestehenden Radweg R7 soll im Bereich des Industrieparks Süd ein Anschluss zum bestehenden örtlichen Radweg in Richtung Norden mit einer Länge von ca. 135 m neu errichtet werden.



Abbildung 46: Geplanter Radweg Anschluss Industriepark Süd

3.5 Hörzendorf

3.5.1 Radweg entlang Hörzendorfer Bach

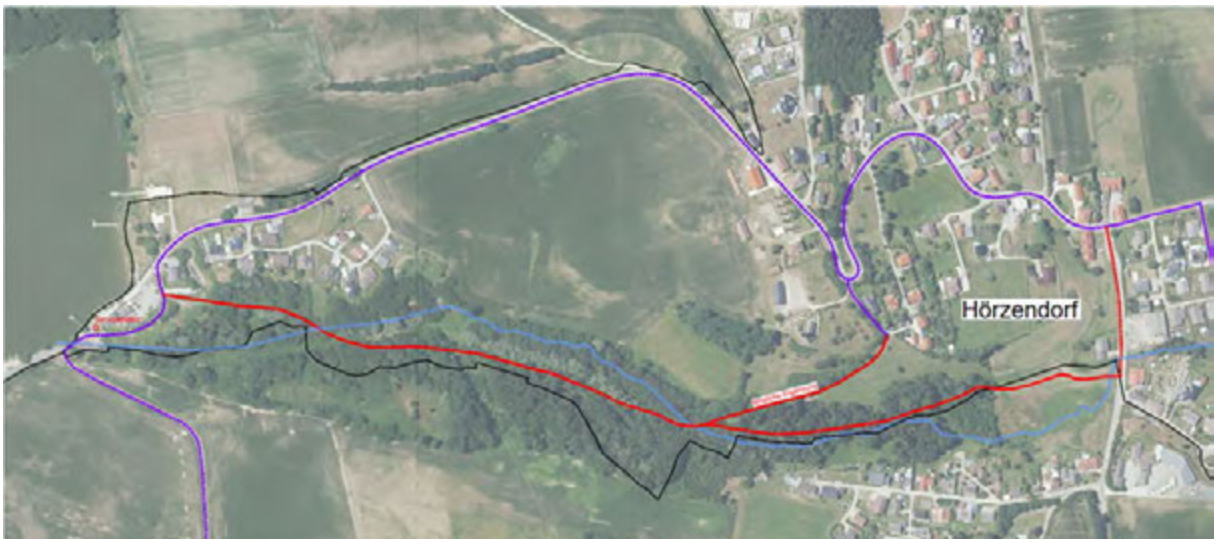


Abbildung 47: Geplanter Radweg entlang Hörzendorfer Bach

Um die stark befahrene L72 Hörzendorfer Straße vom Ortsgebiet von Hörzendorf bis zum Hörzendorfer See zu umgehen, soll entlang des Hörzendorfer Baches ein neuer Radweg mit einer Länge von ca. 1200 m errichtet werden. In diesem Bereich gibt es zum Teil eine öffentliche Wegparzelle.

4 FAHRRADABSTELLPLÄTZE

Die Notwendigkeit von Fahrradabstellplätzen ergibt sich aus mehreren praktischen, städtebaulichen und ökologischen Gründen:

- Förderung des Radverkehrs: gute Abstellmöglichkeiten sind eine zentrale Voraussetzung, damit mehr Menschen das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel nutzen und den Radverkehr attraktiv, sicher und alltagstauglich zu gestalten
- Geordnete Abstellanlagen verhindern wildes Abstellen, Anlehnen an Hausmauern und blockierte Gehwege
- Abstellanlagen an Bahnhöfen, Haltestellen und Arbeitsplätzen fördern die Kombination von Rad und ÖPNV
- Sichere, überdachte und beleuchtete Abstellplätze verhindern Diebstahl und Beschädigung

Im Gemeindegebiet von St. Veit an der Glan gibt es derzeit folgende öffentliche Fahrradabstellanlagen:

Tabelle 1: Bestehende öffentliche Fahrradabstellplätze

Standort	Anzahl	Beleuchtung
PP Wanderweg Muraunberg	1 Stk.- je 5 Räder	Nein
Bräuhausgasse – hinter Rathaus	2 Stk.- je 5 Räder + 1 Wiener Bügel	Beleuchtung
Hauptplatz – vor Rathaus	2 Stk.- je 5 Räder	Beleuchtung
Hauptplatz – bei Sparkasse	3 Stk.- je 5 Räder	Beleuchtung
Hauptplatz - bei Nah & Frisch	2 Stk.- je 5 Räder	Beleuchtung
Hauptplatz - Museum	1 Stk.- je 5 Räder	Beleuchtung
Hauptplatz - vor Vitus Apotheke	1 Stk.- je 5 Räder	Beleuchtung
Hauptplatz - Cafe Holzmann - Pulcinella	1 Stk.- je 5 Räder	Beleuchtung
Hauptplatz - vor Durchgang Kirchplatz	1 Stk.- je 5 Räder	Beleuchtung
Unterer Platz - vor Bücherei	1 Stk.- je 5 Räder	Beleuchtung
Unterer Platz - vor Bärenapotheke	1 Stk.- je 5 Räder	Beleuchtung
Waagstraße - Oktoberplatz	1 Wiener Bügel	Beleuchtung
Schillerplatz	1 Wiener Bügel	Beleuchtung
Feuerwehrtor	1 Wiener Bügel	Beleuchtung
Spitalgasse	1 Wiener Bügel	Beleuchtung
Lindengasse	1 Wiener Bügel	Beleuchtung

Hallenbad / Freibad + Tennishalle	30 Wiener Bügel	Beleuchtung
Tennishalle Kölnhof (Arthur-Lemisch-Straße)	1 Stk.- je 5 Räder	Nein
Rauter-Parkplatz – Park & Ride (Friedhofstraße vor Durchgang HBF)	Doppelseitig ca. 20 Räder	Beleuchtung
Jaques-Lemans-Arena (Fußballstadion)	2 Stk.- je 5 Räder + 5 Wiener Bügel	Nein
Wayerfeldpark	Wiener Bügel für 12 Räder	Tlw. Beleuchtung
Wayerfeldpark Funcourt	Wiener Bügel für 12 Räder	Tlw. Beleuchtung

Von diesen Plätzen ist nur der Abstellplatz am Rauter-Parkplatz in der Friedhofstraße vor dem Durchgang zum Hauptbahnhof überdacht, eine Videoüberwachung gibt es an keinem Standort.

Weiters sind diese Anlagen teilweise nur alte Fahrradständer, diese sollen sukzessive auf hochwertigere Abstellanlagen, zB Wiener Bügel, umgerüstet werden. Bei großen Anlagen sollen Überdachungen und Beleuchtungen wenn möglich ergänzt werden.

An folgenden Standorten sollen noch zusätzliche Abstellanlagen errichtet werden bzw. ein Ausbau von Stellplätzen erfolgen:

- Hauptbahnhof bzw. Busbahnhof: diese Stellplätze sind in Kooperation mit der ÖBB zu errichten, optimal mit Sharing Angeboten oder Verleihsystemen
- Blumenhalle St. Veit: hier kann der Parkplatz als „Park&Ride“ Anlage genutzt werden, optimal ebenfalls mit Sharing Angeboten oder Verleihsystemen
- Kanaltaler Siedlung – Sharing Angebote im Zuge der Neugestaltung des gesamten Quartiers angedenken

5 E-LADESTATIONEN

Derzeit gibt es im Gemeindegebiet keine öffentlichen E-Ladestationen für Fahrräder.

Im Zuge geplanter Adaptierungen und Sanierungen bestehender Abstellanlagen ist vorgesehen, einzelne Standorte mit entsprechenden Lademöglichkeiten auszustatten.

E-Ladestationen für Fahrräder stellen eine wichtige Ergänzung einer modernen Verkehrsinfrastruktur dar. Sie fördern nachhaltige Mobilität, unterstützen den Tourismus und tragen dazu bei, das (E-)Fahrrad als echte Alternative zum Auto im Alltagsverkehr zu etablieren.

Vor der Durchführung von Straßensanierungen soll mit den jeweiligen Leitungsträgern und Versorgungsanbietern abgestimmt werden, ob im Zuge der Maßnahme geeignete Standorte für die Errichtung von Ladestationen im öffentlichen Raum berücksichtigt werden können.

6 SERVICESTATIONEN

Eine Servicestation für Fahrräder ist eine frei zugängliche Einrichtung, an der Radfahrer kleine Reparaturen und Wartungsarbeiten an ihrem Fahrrad selbst durchführen können. Sie dient dazu, unterwegs schnell und unkompliziert Hilfe zu bekommen, wenn beispielsweise Luft fehlt, die Kette abgesprungen ist oder Schrauben nachgezogen werden müssen.

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es im gesamten Gemeindegebiet vier bestehende Servicestationen für Fahrräder. Diese befinden sich an folgenden Standorten:

- Hauptplatz St. Veit an der Glan
- Bahnhof St. Veit an der Glan
- Hallenbad
- L72 Hörzendorfer Straße: Servicestation R5 – Pumpstation Hörzendorf

Beispiel Servicestation:



Abbildung 48: Servicestation R5 – Pumpstation Hörzendorf (Quelle: google streetview)

Weiters sollen noch an folgenden Standorten Servicestationen errichtet werden:

- L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) – Bereich Glan (R5)
- L71 Zollfeld Straße (Klagenfurter Straße) – Bereich Obi/Möbelix (R5/R7)
- Hörzendorfer See
- Parkplatz / Vorplatz Blumenhalle

7 SHARROWS

Das Wort „Sharrow“ ist ein zusammengesetztes Kunstwort aus dem englischen Wort „to share“ = teilen und dem engl. Wort „arrow“ = Pfeil für ein Piktogramm auf der Fahrbahn. Sharrows (Shared Lane Markings) sind Fahrbahnmarkierungen, die den gemeinsamen Gebrauch einer Fahrspur durch Rad- und Kraftfahrzeuge kennzeichnen. Sie dienen der Integration des Radverkehrs in den Mischverkehr, insbesondere auf Straßen, auf denen der Platz für eigene Radverkehrsanlagen fehlt.



Abbildung 49: Beispiel Sharrow

Vorteile von Sharrows:

- Erhöhung der Sichtbarkeit von Radfahrenden: durch die Markierung werden Kraftfahrzeugführende darauf aufmerksam gemacht, dass mit Radverkehr zu rechnen ist. Dies trägt zur Sensibilisierung und zur Akzeptanz des Radverkehrs im Straßenraum bei. Gleichzeitig verdeutlichen Sharrows Radfahrenden, dass sie berechtigt sind, auf der Fahrbahn zu fahren
- Orientierungs- und Leitfunktion: auf Strecken ohne gesonderte Radverkehrsanlagen können Sharrows als Wegweiser für empfohlene Fahrradrouten dienen und so die Netzwirkung verbessern. Zudem sind sie kostengünstig in der Umsetzung und Wartung, da keine baulichen Veränderungen am Straßenkörper erforderlich sind. Sie stellen somit eine wirtschaftliche Maßnahme zur kurzfristigen Verbesserung der Radverkehrsbedingungen dar.
- gezielte Wegeleitung von Freizeitfahrern, am besten in Kombination mit einer Beschilderung
- Hinweis auf entgegenkommende Radfahrer in Einbahnstraßen

Nachteile von Sharrows:

- Kein baulicher oder physischer Schutz gegenüber dem motorisierten Verkehr. Insbesondere bei hohen Verkehrsstärken oder hohen Geschwindigkeiten wird die Sicherheitswirkung dadurch eingeschränkt. Ihre Wirksamkeit hängt stark vom Verhalten der Kraftfahrzeugführenden ab, insbesondere von der Einhaltung von Überholabständen und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Zudem eignen sich Sharrows

nur für Straßenabschnitte, in denen eine gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch Rad- und Kraftfahrzeuge verkehrlich vertretbar ist.

Sharrows sind eine gute Möglichkeit die Sichtbarkeit der Radfahrenden zu erhöhen sowie dienen zur Orientierungs- und Leitfunktion für nicht ortskundige Radfahrer.

8 BIKE-SHARING

Für den weiteren Ausbau des Radverkehrs im Gemeindegebiet ist die Entwicklung von Bike-Sharing-Angeboten ein wichtiger Schritt. Besonders im Bereich des Bahnhofs bietet sich ein solches Angebot für die Öffentlichkeit an. Auch im Umfeld der Blumenhalle bestehen geeignete Möglichkeiten, um eine Bike-Sharing-Station zu errichten und damit das bestehende Mobilitätsangebot zu erweitern.

Vorteile von Bike-Sharing:

- Bike-Sharing kann Lücken auf notwendigen Strecken schließen (zB vom Bahnhof zum Arbeitsplatz)
- Für Besucherinnen und Besucher ist es eine flexible und kostengünstige Möglichkeit, die Gemeinde bzw. Stadt zu erkunden
- Bike-Sharing bietet auch Menschen ohne eigenem Fahrrad Zugang zu einer nachhaltigen und modernen Mobilitätsform

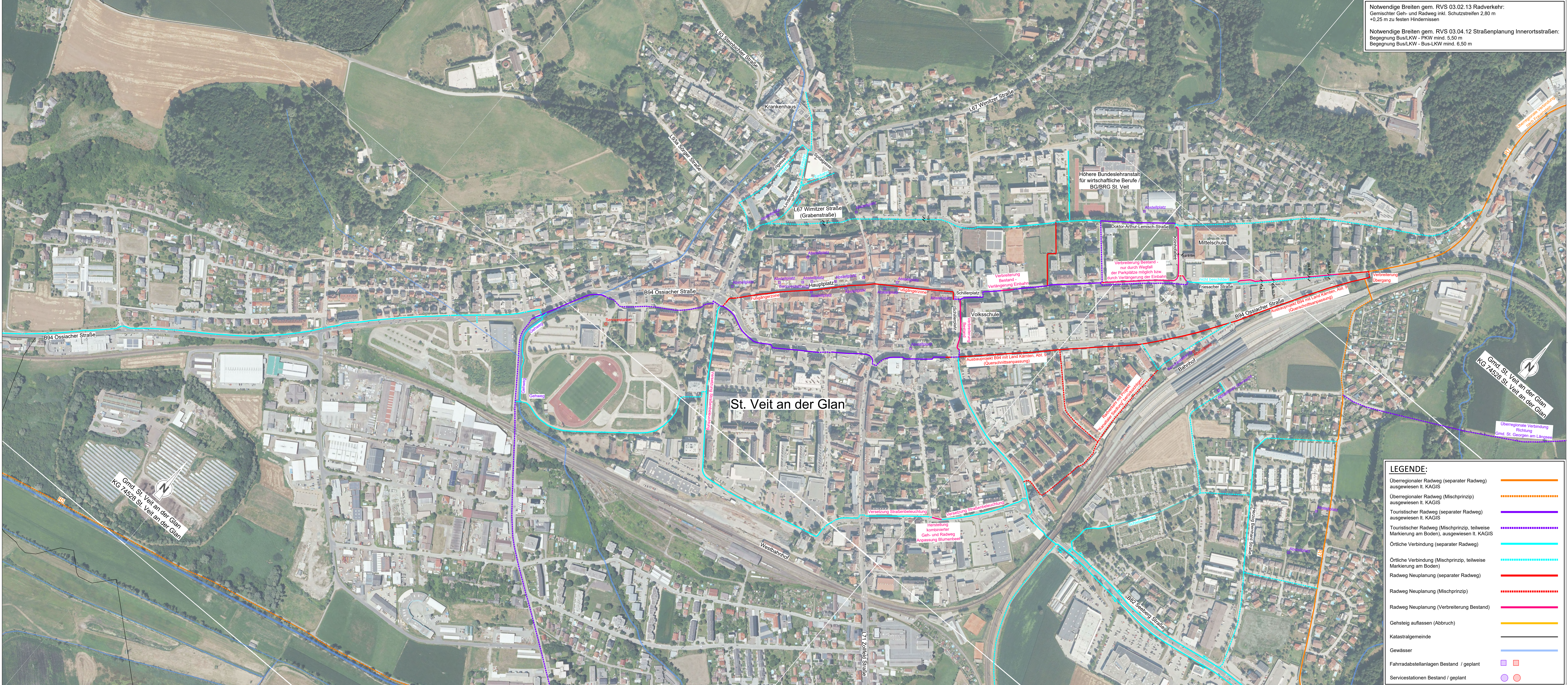
Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob dieses Angebot auch im privaten Wohnbereich, insbesondere bei gemeindeeigenen Wohnanlagen, mitgeplant werden kann – etwa im Zuge von Sanierungen oder Neubauten. So könnte auch für Mieterinnen und Mieter ein attraktiver Beitrag zu klimafreundlicher Mobilität geschaffen werden.

9 ADAPTIERUNG BEBAUUNGSPLAN

Eine weitere Möglichkeit, die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen, wäre die Anpassung des Bebauungsplans. Dabei könnte man Bauträgern von Wohnanlagen vorschreiben, eine bestimmte Anzahl an E-Ladestationen für Fahrräder entsprechend der Anzahl der Wohneinheiten zu errichten.

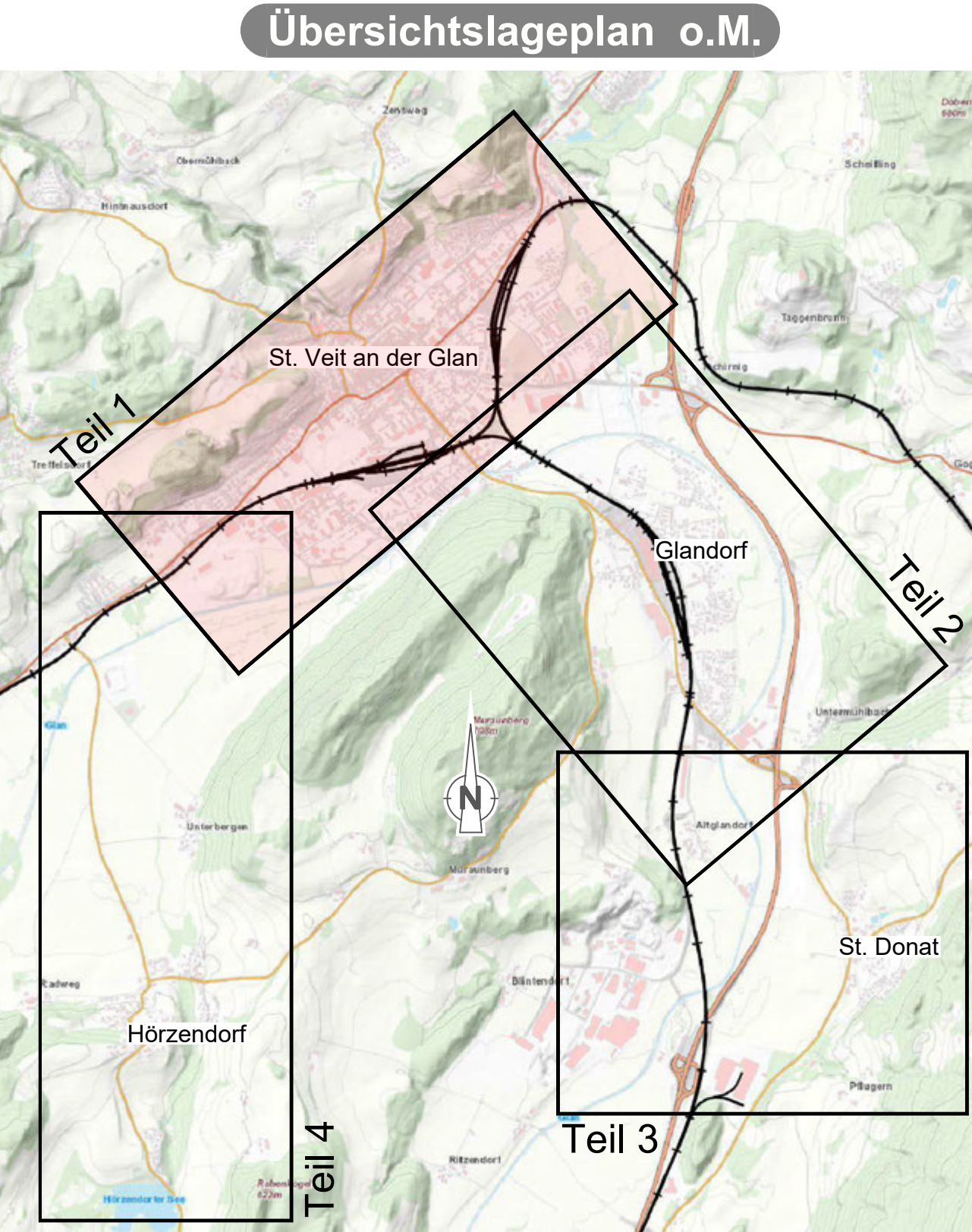
Ein Nachteil dieser Maßnahme besteht jedoch darin, dass die entstehenden Kosten auf die Mieterinnen und Mieter umgelegt werden müssten – auch auf jene, die dieses Angebot nicht nutzen oder nicht nutzen können.

Klagenfurt am Wörthersee, 10.11.2025



Notwendige Breiten gem. RVS 03.02.13 Radverkehr:
Gemischter Geh- und Radweg inkl. Schutzstreifen 2,80 m
+0,25 m zu festen Hindernissen

Notwendige Breiten gem. RVS 03.04.12 Straßenplanung Innerortsstraßen:
Begegnung Bus/LKW - PKW mind. 5,50 m
Begegnung Bus/LKW - Bus-LKW mind. 6,50 m



GRUNDLAGE:
LAND  KÄRNTEN
KAGIS

LEGENDE:

- Überregionaler Radweg (separater Radweg) ausgewiesen lt. KAGIS
- Überregionaler Radweg (Mischprinzip) ausgewiesen lt. KAGIS
- Touristischer Radweg (separater Radweg) ausgewiesen lt. KAGIS
- Touristischer Radweg (Mischprinzip, teilweise Markierung am Boden), ausgewiesen lt. KAGIS
- Örtliche Verbindung (separater Radweg)
- Örtliche Verbindung (Mischprinzip, teilweise Markierung am Boden)
- Radweg Neuplanung (separater Radweg)
- Radweg Neuplanung (Mischprinzip)
- Radweg Neuplanung (Verbreiterung Bestand)
- Gehsteig auflösen (Abbruch)
- Katastralgemeinde
- Gewässer
- Fahrradabstellanlagen Bestand / geplant
- Servicestationen Bestand / geplant

PLANVERFAßER
CCE constructing consulting engineers
Ziviltechniker GmbH

AUFTRAGGEBER
St. Veit
Stadtgemeinde St. Veit an der Glan
Hauptplatz 1
A-9300 St. Veit/Glan

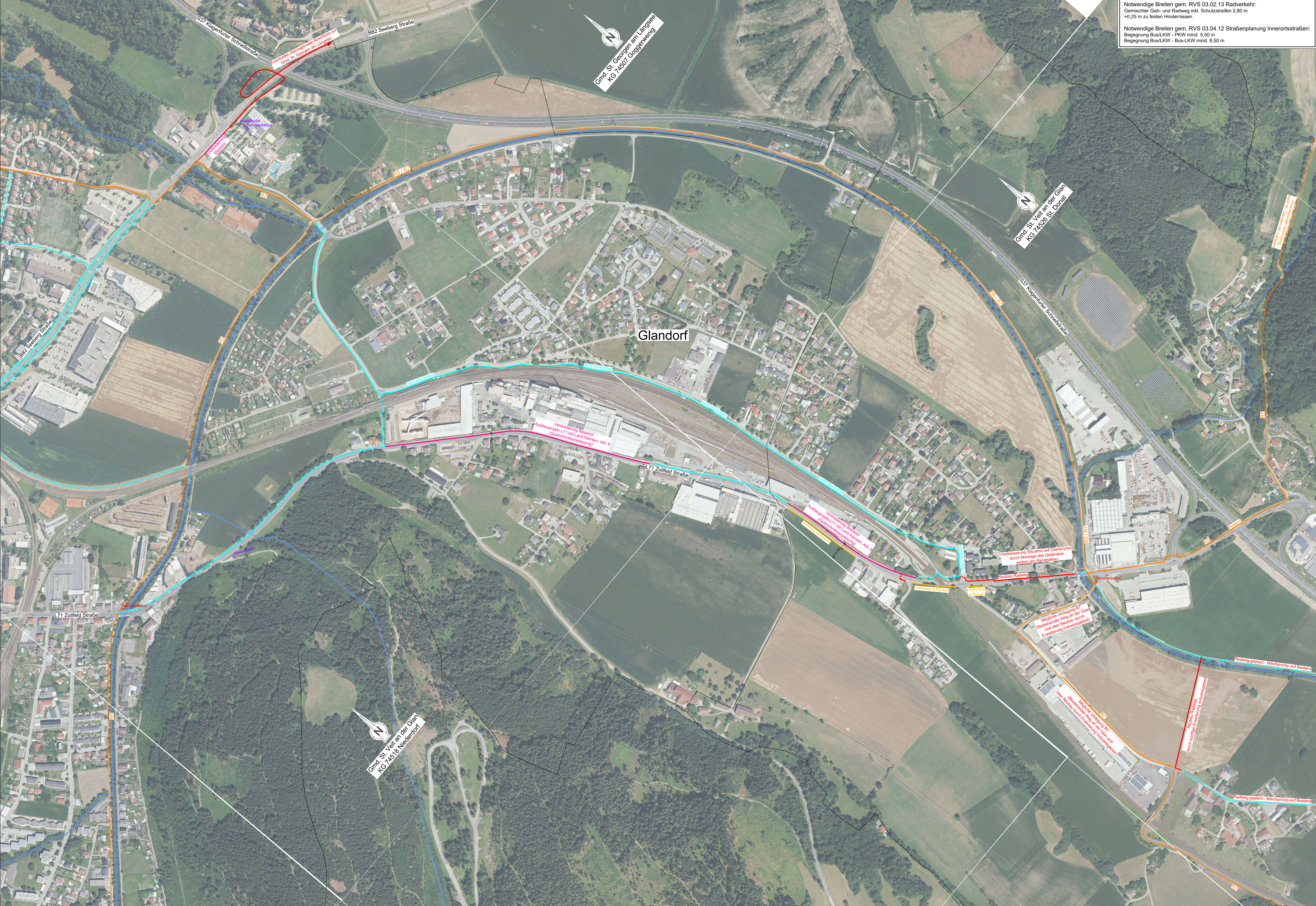
LAND  KÄRNTEN
Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 9 - Straßen und Brücken
Flatscher Straße 70
A-9020 Klagenfurt

Radwegkonzept St. Veit an der Glan Masterplan

Lageplan Teil 1

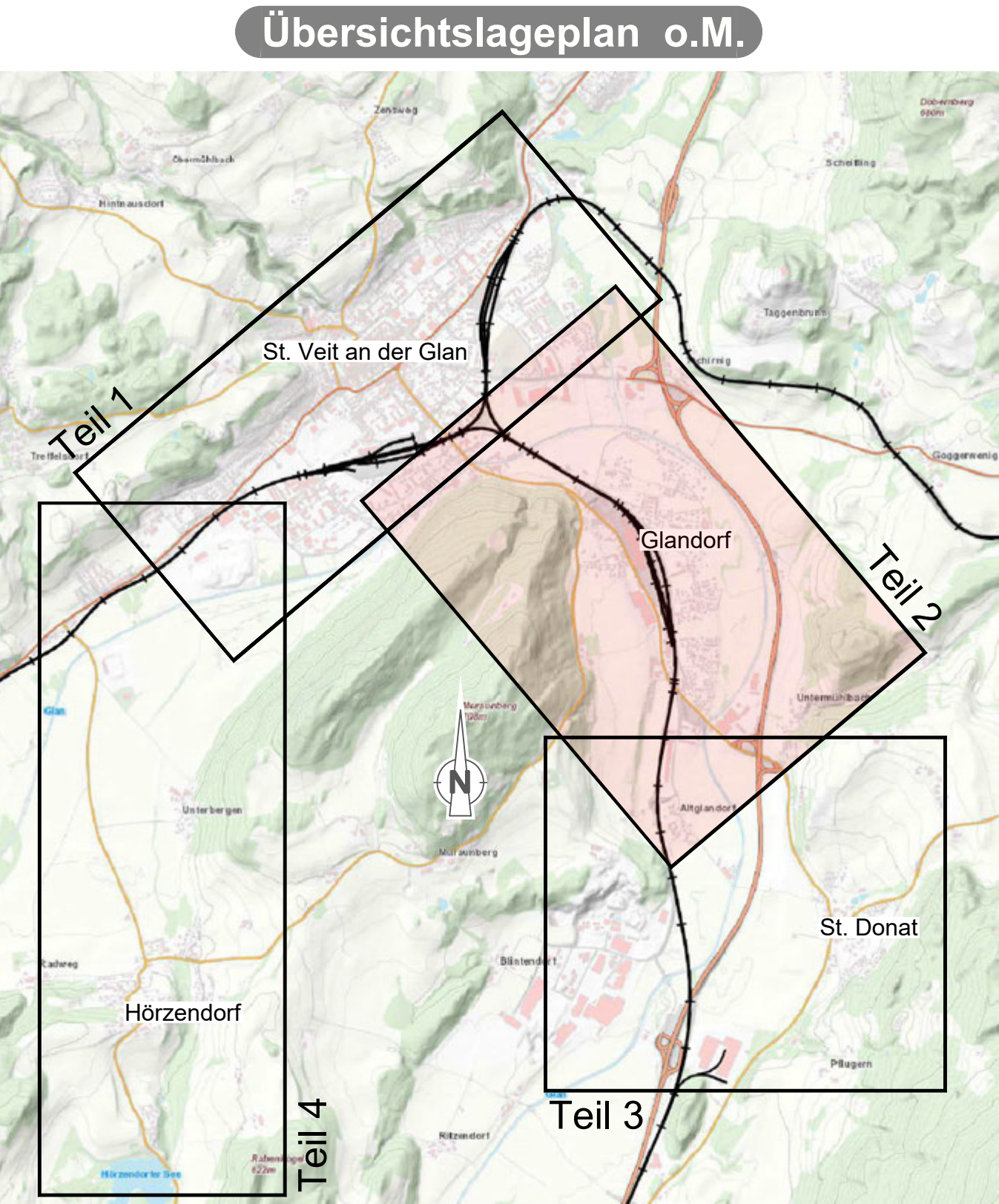
Rev. Nr.	Datum	Bezeichnet	Art der Änderung	STEMPEL
A				

Boisblatt: Datum: 05.11.2025 Gezeichnet: 05.11.2025 Ausarbeitung: A B C D E F (H)	Skizze: Datum: 05.11.2025 Gezeichnet: 05.11.2025 Ausarbeitung: A B C D E F (H)	Plan Nr.: T2975_LP1 Maststab: 1:2500 Fläche: 0,91 m² Eintrag: 02a	Proj. Nr.: T2975 www.cce.at CCE Ziviltechniker GmbH 9020 Klagenfurt am Wörthersee 8010 Glan 9400 Wolfsberg 9400 Wolfsberg 9400 Wolfsberg
--	---	--	--



LEGENDE:

- Überregionaler Radweg (separater Radweg) ausgewiesen lt. KAGIS
- Überregionaler Radweg (Mischprinzip) ausgewiesen lt. KAGIS
- Touristischer Radweg (separater Radweg) ausgewiesen lt. KAGIS
- Touristischer Radweg (Mischprinzip, teilweise Markierung am Boden), ausgewiesen lt. KAGIS
- Örtliche Verbindung (separater Radweg)
- Örtliche Verbindung (Mischprinzip, teilweise Markierung am Boden)
- Radweg Neuplanung (separater Radweg)
- Radweg Neuplanung (Mischprinzip)
- Radweg Neuplanung (Verbreiterung Bestand)
- Gehsteig auflassen (Abbruch)
- Katastralgemeinde
- Gewässer
- Fahrradstellanlagen Bestand / geplant
- Servicestationen Bestand / geplant



GRUNDLAGE:
LAND KÄRNTEN
KAGIS

PLANNERSBEREICH

AUFTRAGGEBER

st.veit
Stadtgemeinde
St. Veit an der Glan
Hauptplatz 1
A-9300 St. Veit/Glan

LAND KÄRNTEN
Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 9 - Straßen und Brücken
Flatscher Straße 70
A-9020 Klagenfurt

PROJEKT

Radwegkonzept
St. Veit an der Glan
Masterplan

BAUPLANMITTEL

Lageplan Teil 2

Reviz.	Datum	Beschreibung	Art der Änderung
A			

STAMPEN

Revisions-	Datum	Plan Nr.	Maßstab	Proj. Nr.
Datum:	10.11.2020	T2975_LP2	1:2500	T2975
Geprüft:				
Datum:	10.11.2020			
Ausfertigung:			Fläche:	Eintrag:
			1,08 m²	02b

CCZ Ziviltechniker GmbH

9020 Klagenfurt am Wörthersee
Büro (Planung) - Gleitschneisen 15
+43 510 20111

Paraberggasse 122
+43 485 517424
office@cce.at
www.cce.at

3402 Wöllan
Schneefallgasse 4
+43 420 20096

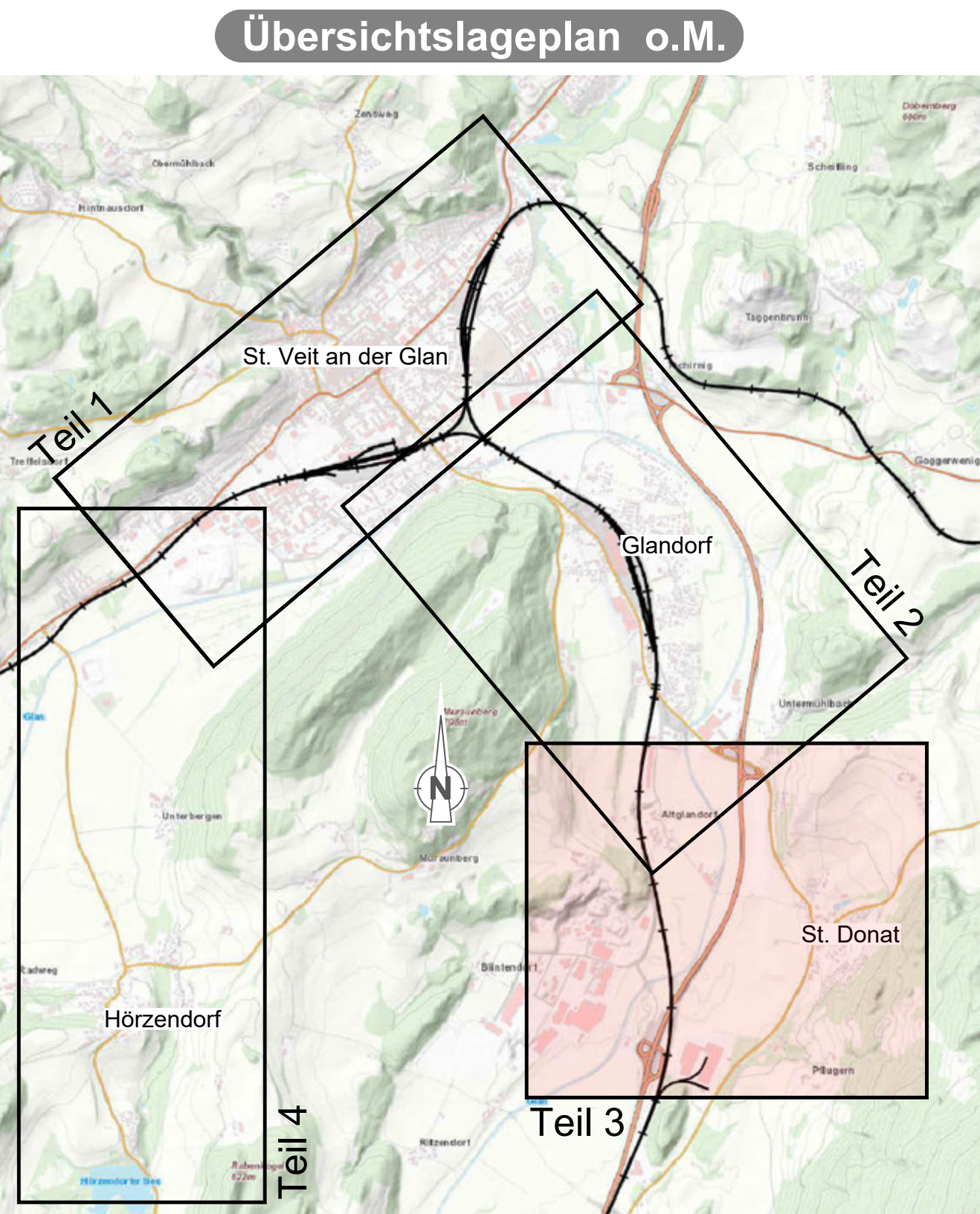


Notwendige Breiten gem. RVS 03.02.13 Radverkehr:
Gemischter Geh- und Radweg inkl. Schutzstreifen 2,80 m
+0,25 m zu festen Hindernissen

Notwendige Breiten gem. RVS 03.04.12 Straßenplanung Innerortsstraßen:
Begegnung Bus/LKW - PKW mind. 5,50 m
Begegnung Bus/LKW - Bus-LKW mind. 6,50 m

LEGENDE:

- Überregionaler Radweg (separater Radweg) ausgewiesen lt. KAGIS
- Überregionaler Radweg (Mischprinzip) ausgewiesen lt. KAGIS
- Touristischer Radweg (separater Radweg) ausgewiesen lt. KAGIS
- Touristischer Radweg (Mischprinzip, teilweise Markierung am Boden), ausgewiesen lt. KAGIS
- Örtliche Verbindung (separater Radweg)
- Örtliche Verbindung (Mischprinzip, teilweise Markierung am Boden)
- Radweg Neuplanung (separater Radweg)
- Radweg Neuplanung (Mischprinzip)
- Radweg Neuplanung (Verbreiterung Bestand)
- Gehsteig auflassen (Abbruch)
- Katastralgemeinde
- Gewässer
- Fahrradabstellanlagen Bestand / geplant
- Servicestationen Bestand / geplant



GRUNDLAGE:
LAND KÄRNTEN
KAGIS

PLANVERFASSER

CCE constructing consulting engineers
Ziviltechniker GmbH

AUFTRAGSGEBER

St. Veit Stadtgemeinde St. Veit an der Glan
Hauptplatz A-9300 St. Veit/Glan

LAND KÄRNTEN
Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 9 – Straßen und Brücken
Flatschacher Straße 70 A-9300 Klagenfurt

PROJEKT

**Radwegkonzept
St. Veit an der Glan
Masterplan**

INHALTSAMTITEL

Lageplan Teil 3

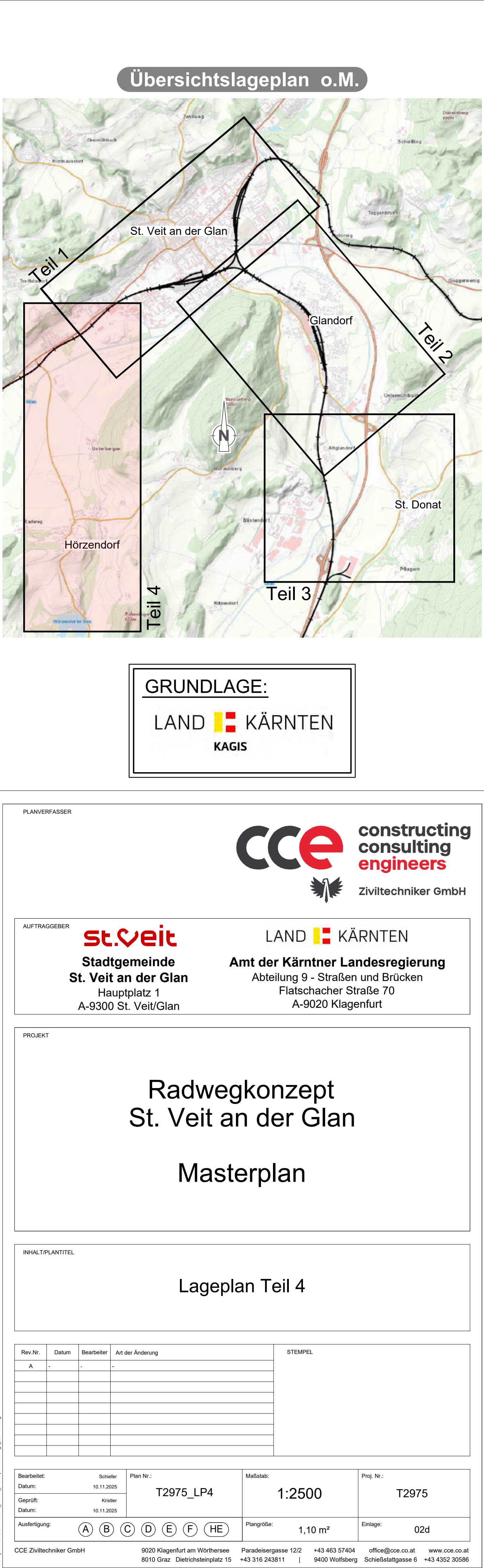
Rev.Nr.	Datum	Bearbeiter	Art der Änderung	STEMPEL
A	-	-	-	

Revised: 13.11.2020
Datum: 13.11.2020
Geprüft: 13.11.2020
Ausarbeitung: A B C D E F HE

Blatt: T2975_LP3
Maststab: 1:2500
Plangröße: 0,99 m²
Einlage: 02c

Proj. Nr.: T2975

CCE Ziviltechniker GmbH
9300 Klagenfurt am Wörthersee
Paradeisgasse 102
9100 Gornitz
Telefon: +43 (0) 312 24311
Fax: +43 (0) 312 24311
E-Mail: office@cce.at
Web: www.cce.at



abwärtende Breiten gem. RVS 03.02.13 Radverkehr:
 gemischter Geh- und Radweg inkl. Schutzstreifen 2,80 m
 0,25 m zu festen Hindernissen

abwärtende Breiten gem. RVS 03.04.12 Straßenplanung Innerortsstraßen:
 Abwärtung Bus/LKW - PKW mind. 5,50 m
 Abwärtung Bus/LKW - Bus-LKW mind. 6,50 m