

**Klima- und Energie-
Modellregionen**
Wir gestalten die Energiewende



KEM Carnica Rosental

Radverkehrskonzept Ferlach 2024



Erstellt von:

Dipl. Ing. Robert Unglaub

Michael Hilpert MSC

Im Auftrag:

KEM Carnica Rosental

Freibacher Straße 1
9170 Ferlach

Adresse:

ING.-BÜRO ARCHI NOAH
Landschafts-, Raumplanung
und Umweltprüfung
DI Robert Unglaub
A-9133 Sittersdorf Proboj 2
Tel.: +43/4237/23007 www.archi-noah.at
E-mail: unglaub@archi-noah.at



Oktober 2023

Inhalt

1	Anlass und Ziel.....	3
2	Bestandsanalyse	3
2.1	Untersuchungsraum	3
2.2	Erfassung und Darstellung der wichtigen Mobilitätsziele und der vorhandenen Radinfrastruktur	3
3	Planung	4
3.1	Ziele.....	4
3.2	Maßnahmen.....	7
4	Prioritätenreihung.....	14
4.1	Maßnahmen hoher Priorität (Umsetzung innerhalb der nächsten 3 Jahre).....	15
4.2	Maßnahmen mittlerer Priorität (Umsetzung innerhalb der nächsten 6 Jahre).....	15
5	Verwendete Unterlagen.....	16
6	Besprechungen.....	16

1 Anlass und Ziel

Der KFZ-Verkehr ist einer der Hauptverursacher der CO₂ Emissionen in Österreich, Kärnten und so auch in der KEM Carnica Rosental. Der Forcierung des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund (ÖV, Rad- und Fußverkehr) ist daher ein wichtiges Anliegen der KEM. Eine gut ausgebaute Radinfrastruktur ist nicht nur für die sanfte Mobilität im Tourismus, sondern auch für die Alltagsmobilität ein wesentlicher Faktor.

Die Gemeinden Velden, Schiefing und Ferlach wurden als Pilotregion ausgewählt, um hier als erstes ein Radverkehrskonzept mit Schwerpunkt Alltagsmobilität, unter Berücksichtigung des Freizeit- und Tourismusverkehrs zu erstellen. Dies soll später in weiteren Gemeinden fortgesetzt werden.

Mit den 3 Gemeinden werden die in der KEM vorherrschenden Gemeinde- und Siedlungsstrukturen gut abgedeckt.

Mit Velden und Ferlach sind die beiden einwohnerstärksten Gemeinden, die über einen größeren Siedlungskern mit der Funktion eines Unterzentrums verfügen, vertreten. Sie bieten daher gute Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Fahrradverkehrs durch Verbesserungen der Infrastruktur.

Die Gemeinde Schiefing ist zum einen ein gutes Beispiel für eine kleinere ländliche Gemeinde, andererseits grenzt sie direkt an Velden an und ist in der Alltags- aber auch Tourismusmobilität stark an Velden orientiert (z.B. Einkaufen, Arbeiten), so dass hier die Fahrradmobilität auch gemeindeübergreifend forciert werden kann.

2 Bestandsanalyse

2.1 Untersuchungsraum

Der konkrete Untersuchungsraum in den 3 Gemeinden ist jeweils definiert als das Umfeld von rd. 2 km um das zentrale Gemeindegebiet bzw. wichtige Mobilitätsziele (z.B. S-Bahnhof). Außerdem wurde auch die Anbindung an das überregionale (gemeindeübergreifende) Radwegenetz berücksichtigt. Primär geht es um den lokalen bzw. gemeindeübergreifenden Alltagsverkehr, aber zusätzlich auch um das Radwegenetz für Freizeit und Tourismus.

2.2 Erfassung und Darstellung der wichtigen Mobilitätsziele und der vorhandenen Radinfrastruktur

Die gesamte Bestandsanalyse kann den Karten „Bestandsanalyse“ entnommen werden. Diese ist selbst-erklärend. Im Folgenden dennoch einige Erläuterungen.

Als wichtige Mobilitätsziele wurden identifiziert:

- » Zentrale Räume im Gemeindegebiet (Ortskerne, touristisches Zentrum),
- » Einkaufen (Nahversorgung, Apotheke),
- » Bahnhof,
- » Höhere Schulen,
- » Gemeindeamt,
- » Arbeitsplätze (Gewerbegebiet),
- » Gasthäuser sowie
- » Ausflugs- / touristische Ziele.

Die fahrradfreundliche Erreichbarkeit dieser Ziele sowie die Anbindung an das überregionale Radverkehrsnetz bilden die Grundlage für die erforderlichen bzw. wünschenswerten Radwegeverbindungen im Untersuchungsraum. Diejenigen Straßenverbindungen, die nicht bereits dem ausgewiesenen Radwegenetz, insbesondere des Landes angehören werden durch das Symbol **RI** als wichtige lokale / regionale Radverbindung“ gekennzeichnet.

Des Weiteren sind sämtliche Radverkehrsanlagen, unterschieden in die verschiedenen Typen (z.B. getrennter Radweg, Radfahrstreifen), dargestellt. Auch die als wichtige Radverbindung identifizierten Straßen, die keinerlei Radwege aufweisen, sind, unterschieden nach ihrer Verkehrsstärke und gefahrenen Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehr, den Karten „Bestandsanalyse“ zu entnehmen. Verkehrsstärke und Geschwindigkeit sind wichtige Indizien für die zu erwartenden Konflikte mit dem Radverkehr.

Zusätzlich wurde auch die Beschilderung des überregionalen Radwegenetzes beurteilt.

Bis auf den Bahnhof Velden, den Bahnhof Weizelsdorf, die Gemeindeämter Velden und Schiefing sowie das Rathaus Ferlach, den Ortskern von Ferlach, die Mittelschule in Ferlach sowie den Geschäften der Supermarktketten gibt es in allen drei Gemeinden kaum Radabstellplätze.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sowohl für die Zielgruppe „Alltagsradeln“ als auch für den Tourismus- und Freizeitverkehr ein noch recht großer Maßnahmenbedarf besteht, um die Anforderungen an ein benutzerfreundliches und attraktives Radwegenetz zu erfüllen.

Wesentliche Handlungsfelder sind:

- » Lückenschlüsse im vorhandenen übergeordneten Radwegenetz,
- » Neubau von Radfahranlagen, wo vorhandene Radwege nur mit relativ großen Umwegen zu wichtigen Zielen führen,
- » Bau von Radfahranlagen für zusätzliche wichtige lokale und regionale Radverbindungen,
- » Beseitigung von Gefahrenstellen, Minderung von Konflikten (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung für den KFZ-Verkehr) und
- » Verbreiterung zu schmaler Radwegeabschnitte,
- » Schaffung von mehr Radabstellanlagen

Positiv ist zu vermerken, dass es in den letzten Jahren Verbesserungen gegeben hat, so ist bis auf wenige Ausnahmen die einheitliche Beschilderung des überregionalen Radwegenetzes sehr gut gelungen.

3 Planung

3.1 Ziele

Übergeordnetes Ziel ist die Schaffung eines attraktiven, komfortablen Radwegenetzes für den sicheren Fahrradverkehr mit dem Schwerpunkt Alltagsmobilität unter Berücksichtigung der Freizeit- und Tourismusmobilität innerhalb des Untersuchungsraums.

Vorrangig sind für diesen Zweck,

- » die vorhandenen Netzlücken zu schließen, bzw.
- » fehlende Verbindungen zu errichten,
- » durch einzelne örtliche Maßnahmen Sicherheit und Komfort zu erhöhen sowie
- » die Erkennbarkeit und Präsenz des Radwegenetzes im Straßenraum und die Orientierung für den Radfahrer durch zusätzliche Beschilderungen bzw. sonstige Maßnahmen zu erhöhen.

In vielen Fällen ist es nicht nötig, eigene von der Kfz-Fahrbahn getrennte Fahrradwege zu errichten. In Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit kann der Fahrradverkehr in vielen Fällen als Mischverkehr bzw. als Fahrradstreifen am Fahrbahnrand geführt werden.

In der RVS 03.02.13 „Radverkehr“ sind getrennt nach Hauptrouten (stärkere Radverkehrsfrequenz) und die Flächenerschließung (geringere Frequenz) in Abhängigkeit von der KFZ-Verkehrsstärke und Geschwindigkeit folgende Richtwerte empfohlen.

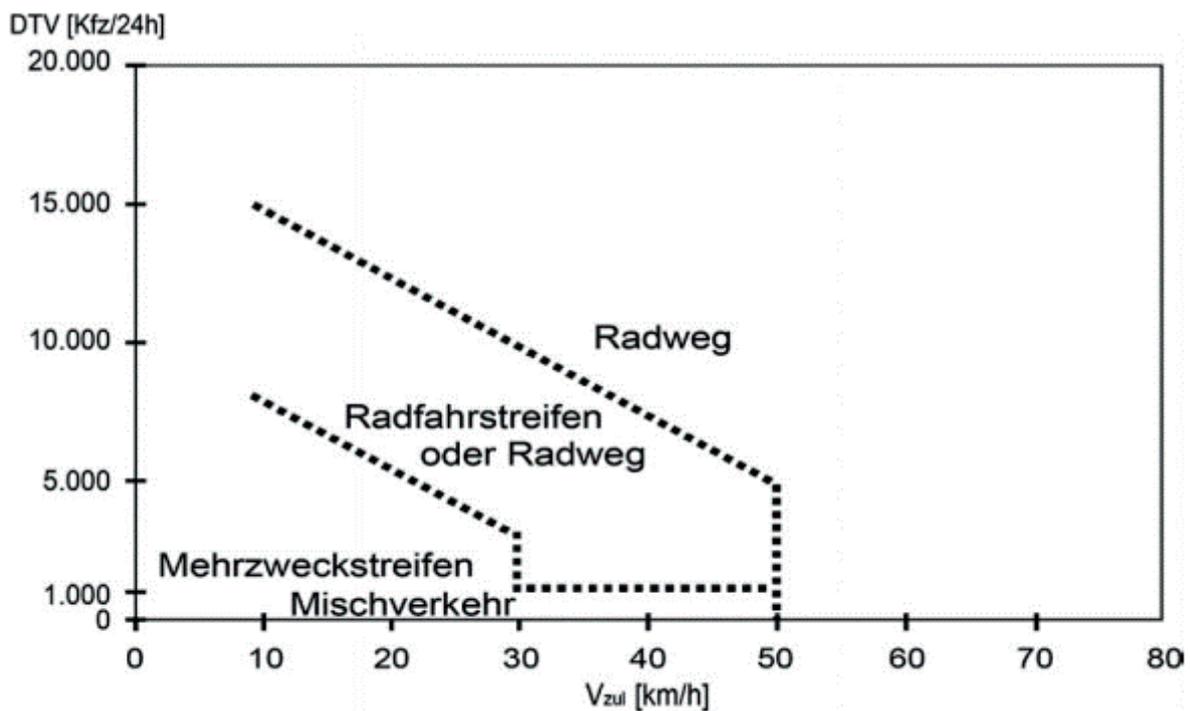


Abb. 1: Mischung bzw. Trennung von Radverkehr und Kfz-Verkehr für Hauptrouten in (Quelle: RVS 03.02.13 „Radverkehr“)

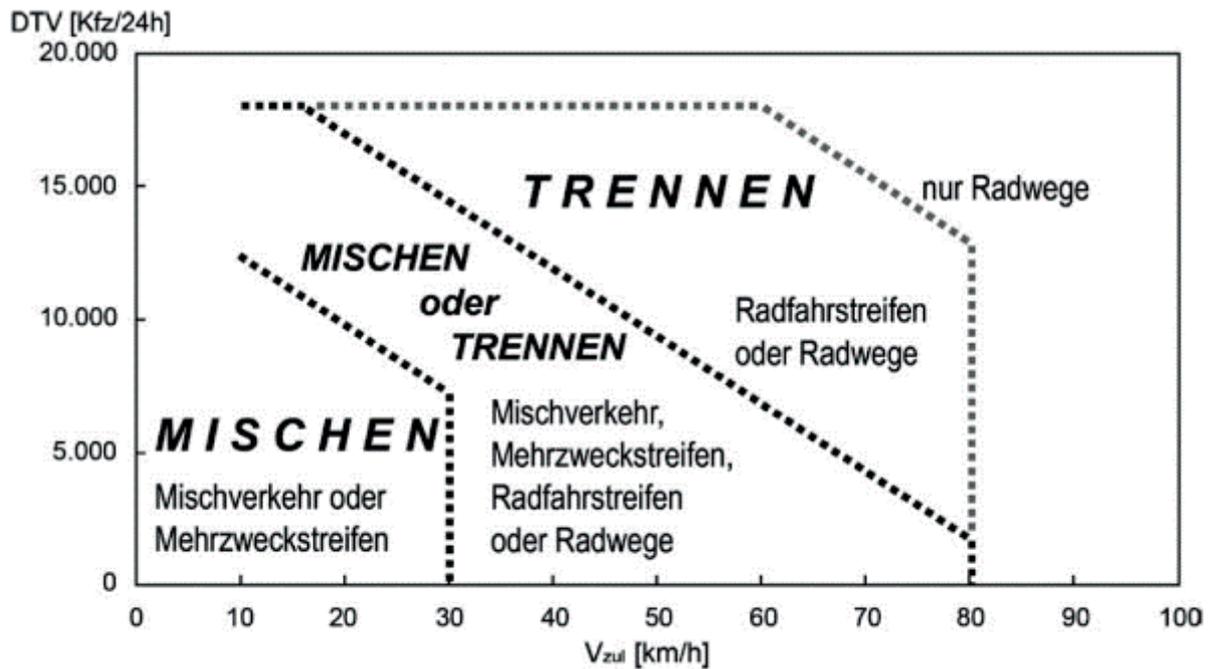


Abb.2: Mischung bzw. Trennung von Radverkehr und Kfz-Verkehr für die Flächenschließung (Quelle: RVS 03.02.13 „Radverkehr“)

In der RVS 03.02.13 sind auch die Fahrbahnbreiten und erforderlichen Abstandstreifen zum KFZ-Verkehr der verschiedenen Radfahranlagen definiert. Diese werden hier nicht wiedergegeben, können aber dieser frei zugänglichen RVS (kostenloser Download) im Einzelnen entnommen werden.

Die Beurteilung der vorhandenen Radfahranlagen hat sich an den Vorgaben dieser Richtlinie orientiert.

Im Folgenden eine kurze Erläuterung der einzelnen Maßnahmandarstellungen Ferlach: FM1 – 15, in der Karte „Planung“.

3.2 Maßnahmen

Wichtiger Hinweis: Je nach Status des betroffenen Straßenabschnitts ist für die Durchführung der Maßnahmen federführend entweder das Land (Landesstraßen) oder die Gemeinde (Gemeindestraßen) zuständig.

FM 1 Zugang zum Bahnhof von Süden



Bezeichnung der Örtlichkeit

Bahnparallele Gemeindestraße in Kappel an der Drau

Handlungsbedarf

Der vorhandene Zugang würde den Weg von der Südseite zum Bahnsteig erheblich verkürzen auch für Fußgänger. Gleise werden nur von der Nostalgiebahn von Anfang Juli bis Anfang Dezember an Samstagen und Sonntagen genutzt.

Maßnahmenvorschlag

Weg für Radfahrer öffnen und mit der Nostalgiebahn Regelungen zur Gewährung der Sicherheit treffen.

FM 2 Radverbindungen ausschildern



Route Ferlach – Kappel a.D.– Bhf. Weizelsdorf

Bezeichnung der Örtlichkeit

Betrifft alle in der Karte „Planung“ dargestellten wichtigen Radverbindungen (Die vorhandenen übergeordneten Radrouten sind i.d.R. gut beschildert).

Handlungsbedarf

Zur allgemeinen Orientierung und zur Lenkung der Radfahrerinnen und Radfahrer auf sichere und attraktive Routen sind Wegweiser sehr wichtig.

Maßnahmenvorschlag

Schaffung einer einheitlich gestalteten Beschilderung in Absprache mit der Landesverwaltung (Radbeauftragter).

FM 3 getrennter Radweg südseitig an B 85 zw. Kirschentheuer und Bahnhof Weizelsdorf



Bezeichnung der Örtlichkeit

B 85 zw. Kirschentheuer und Bhf. Weizelsdorf

Handlungsbedarf

Neben der südlichen Route über Kappel zum Bahnhof stellt diese Route die zweite wichtige Anbindung an den öffentlichen Verkehr dar.

Maßnahmenvorschlag

Sowohl im Ortsgebiet von Strau als auch auf der Freilandstrecke bis zum Bahnhof (70 km/h) weist der vorhandene Straßenraum einschließlich der dazugehörigen beidseitigen Grundstücksstreifen der Straßenränder eine ausreichende Dimensionierung für einen getrennten Radweg/Fußweg (südseitig) auf. Ggf. kann im Ortsgebiet auch ein beidseitiger Radfahrstreifen im Mischverkehr angelegt werden.

FM 4 Radverbindung Otrouza - Ferlach verbessern



Brücke bei Otrouza (B 85)

Bezeichnung der Örtlichkeit

B 85 zw. Otrouza und Ferlach

Handlungsbedarf

Auch aus dem nordöstlichen Gemeindegebiet sollte es sichere Radverbindungen in die Stadt Ferlach geben. Der Bereich Glainach, Seidolach, Laak ist ohne große Umwege über den Drauradweg - Unterferlach - Grießgasse an das Stadtgebiet angeschlossen. Die B85 im Bereich Otrouza ist für das Radfahren nicht geeignet (Radweg an der Straßenbrücke wäre sehr aufwendig). Nach der Brücke kann jedoch auf die nördlich gelegene parallel verlaufende Gemeindestraße in Unterferlach ausgewichen werden.

Maßnahmenvorschlag

Wegweiser für diese Radroute, die über die Georg Lora und Major Trojer Straße in das Stadtgebiet führt.

FM 5 Unbefestigten Weg instand setzen zwischen Gewerbpark Draubogen und Laipach



Bezeichnung der Örtlichkeit

Route Ferlach – Kappel a.D.– Bhf. Weizelsdorf zwischen Gewerbegebiet und Einmündung in Gemeindestraße nach Laipach

Handlungsbedarf

Der vorhandene Zustand des unbefestigten Weges (Schlaglöcher) ist für das Radfahren unattraktiv und birgt auch Gefahren.

Maßnahmenvorschlag

Verfüllen der Schlaglöcher und künftige regelmäßige Instandhaltung.

FM 6 / 7 Alternativrouten für B 85



Bezeichnung der Örtlichkeit

Alternativrouten Unterferlach – Stadt Ferlach über Franz Lang Straße und Griefßgasse

Handlungsbedarf

Der Straßenraum der B 85 ist in diesem Abschnitt zu schmal für Radfahranlagen und die beiden Routen sind ruhige und geeignete Alternativen für diese wichtige Verbindung.

Maßnahmenvorschlag

Die Routen sind auszuschildern. Der Lückenschluss der Franz Lang Straße ist im ÖEK als Erschließungsstraße für das Baugebiet vorgesehen. Es ist jedoch zu überlegen, nur einen Rad- und Fußweg zu errichten, um Durchgangsverkehr hintanzuhalten.

FM 8 Sharrows zw. Sparkassenplatz – Andreas-Ebner-Weg



Sharrow

Bezeichnung der Örtlichkeit

Klagenfurter Straße zwischen Sparkassenplatz und Andreas-Ebner-Weg

Handlungsbedarf

Dieser Abschnitt B 85 / Klagenf. Str. ist ein Teilstück der Verbindung nach Kirschentheur / Bhf. Weizelsdorf und zu den Einkaufsmöglichkeiten an der Klagenf. Str. selbst. Der gesamte Straßenraum ist hier nur ca. 10 m breit und damit für zusätzliche Radfahranlagen zu schmal. Parallel führende Gemeindestraßen sind nicht vorhanden. Dennoch muss auf dieser Route das Radfahren sicherer gemacht werden.

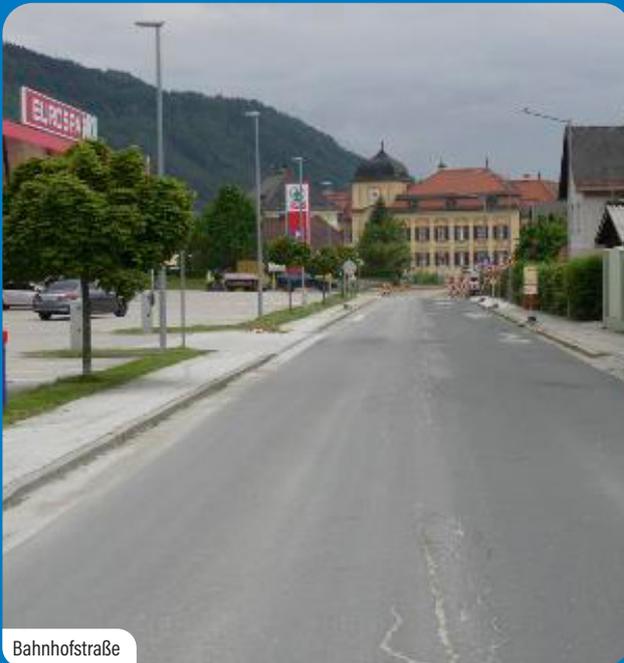


Klagenfurter Straße

Maßnahmenvorschlag

Dieser Straßenabschnitt sollte mit Sharrows markiert werden. Nach RVS 03.02.13 „Radverkehr“ kann zur Erhöhung der Sicherheit des Radfahrens im Mischverkehr, insbesondere innerhalb des Ortsgebiets, die Anbringung einer Fahrbahnmarkierung für gemeinsam genutzte Fahrstreifen sinnvoll sein. Einerseits wird dadurch der Autoverkehr auf die Rücksichtnahme auf den Radverkehr aufmerksam gemacht, andererseits den Radfahrerinnen und Radfahrern eine geeignete und sichere Fahrlinie vorgegeben.

FM 9 Sharrows zw. Franz Pehr G. – Josef Marx G.



Bahnhofstraße

Bezeichnung der Örtlichkeit

Waidischer Str., Lastenstraße, Bahnhofstraße
zw. Franz Pehr Gasse – Josef-Marx-Gasse

Handlungsbedarf

Die EUROSPAR Filiale ist ein wichtiges Mobilitätsziel. Der vorgeschlagene Neubau eines Fuß- / Radweges von der Bahnhofstraße entlang der Bahngleise zum Wohngebiet rund um der Koschutaweg bringt auch Radverkehr auf die Bahnhofstraße, so dass hier Sharrows für mehr Sicherheit zu empfehlen sind. Im weiteren Verlauf der L 103 in Richtung östliches Siedlungsgebiet sollten die Sharrows weitergeführt werden.

Maßnahmenvorschlag

Dieser Straßenabschnitt sollte mit Sharrows markiert werden. Nähere Erläuterungen zu den Sharrows siehe FM 8.

FM 10 vorhandener Weg als Radweg + Neubau (bei Unterbergen)



Alte Straßentrasse Fahrtrichtung Unterbergen

Bezeichnung der Örtlichkeit

Unterbergen Anbindung Richtung Kirschent-
heuer /Bhf. Weizelsdorf

Handlungsbedarf

In Unterbergen gibt es ein Hotel und auch die Ortschaft sollte durch Radverbindungen an den Bhf. Weizelsdorf und an Ferlach angeschlossen sein.

Maßnahmenvorschlag

Kurz nach dem Ortsende von Unterbergen Richtung Norden gibt es parallel zur Bundesstraße einen Restbestand der alten Straße. Diese sollte nach Süden bis zum Ortschild von Unterbergen als Radweg verlängert werden.

FM 11 auf 70 km/h reduzieren



Unterberger Straße - 100 km/h erlaubt

Bezeichnung der Örtlichkeit

Unterberger Straße

Handlungsbedarf

Auch wenn hier nur geringe Verkehrsfrequenzen auftreten, eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist im Mischverkehr keinesfalls verträglich.

Maßnahmenvorschlag

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit außerhalb der Ortschaften auf 70 km/h.

FM 12 30 km/h Hauptplatz bis Kirchgasse



Bezeichnung der Örtlichkeit

Hauptplatz / Werkstr. bis Kirchgasse

Handlungsbedarf

Ein beengter Straßenraum sowie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen kennzeichnen diese für den Radverkehr wichtigen Verbindungsabschnitt. Für zusätzliche Radfahranlagen ist hier kein Platz. Dennoch sollte das Radfahren hier sicherer gemacht werden.

Maßnahmenvorschlag

Eine Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit auf 30 km/h würde hier einen gewissen Sicherheitsgewinn bringen. In Zeiten höheren Verkehrsaufkommens ist die Fahrgeschwindigkeit ohnehin nicht höher. Zusätzlich sollte die Fahrbahn auch mit Sharrrows markiert werden.

FM 13 Einbahnstraßen freigeben (für Fahrräder)



Bezeichnung der Örtlichkeit

10. Oktober Str. und Josef-Marx-Gasse

Handlungsbedarf

Diese Straßen eignen sich als Alternative zur stark befahrenen L 103 in diesem Bereich (Loiblstraße, Bahnhofstraße und Lastenstraße) und sollten daher in beiden Fahrrichtungen für den Radverkehr nutzbar sein.

Maßnahmenvorschlag

Freigabe der Einbahnstraßen entgegen der vorgeschriebenen Fahrrichtung für den Radverkehr. Möglichst Kennzeichnung durch Sharrow.

FM 14 Alternativroute für Waidischer Str. (L 103)



Bezeichnung der Örtlichkeit

Sechterweg – Ignaz Weghofer Gasse

Handlungsbedarf

Diese Verbindung ist eine sichere und attraktive Alternative zur L 103 in diesem Abschnitt, die sogar die etwas kürzere Wegestrecke darstellt.

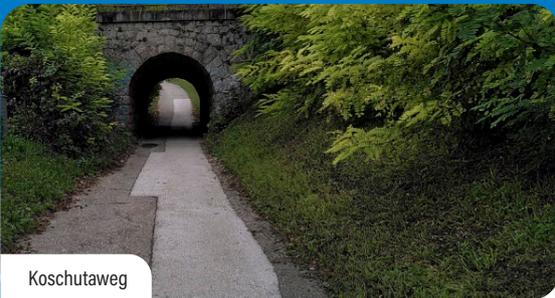
Maßnahmenvorschlag

Beschilderung der Alternativroute.

FM 15 Neubau Fuß- / Radweg



Von Bahnhofstraße Blick entlang der Bahngleise



Koschutaweg

Bezeichnung der Örtlichkeit

Am Bahngelände zwischen Bahnhofstraße und Koschutaweg

Handlungsbedarf

Für die Wohnanlagen rund um den Koschutaweg ist die EUROSPAR Filiale der nächstgelegene Nahversorger, zu dem es entlang der Bahnböschung bereits einen Trampelpfad gibt. Ein sicherer Fuß- und Radweg ist hier zweckmäßig. Zwischen Koschutaweg und der Bahnböschung bzw. der Bahnhofstraße gibt es einen Höhenunterschied von rd. 5 m, der bei der Planung zu berücksichtigen ist.

Maßnahmenvorschlag

Errichtung eines kombinierten Fuß- / Radweges. Damit der Weg die nach RVS 03.02.13 maximale Längsneigung von 10 % nicht überschreitet, wären relativ

aufwendige Geländemanipulationen notwendig (Weg im Einschnitt). Im östlichen Bereich müsste dabei auch der Gehölzbestand beseitigt werden. Im westlichen Bereich sollte er unbedingt erhalten werden.

4 Prioritätenreihung

In der folgenden Auflistung sind alle empfohlenen Maßnahmen angeführt und einer Prioritätenreihung unterzogen worden.

Die für die Bewertung der Priorität der einzelnen Maßnahmen ausschlaggebenden Kriterien sind:

- » Bedeutung der Radwegeverbindung für die die Maßnahme gesetzt werden soll
- » Umsetzbarkeit

Die Umsetzbarkeit ist umso höher

- » je geringer die zu erwartenden Kosten sind
- » je besser die ggf. benötigten Grundstücke verfügbar sind (öffentliches Gut oder privater Grund).

4.1 Maßnahmen hoher Priorität
(Umsetzung innerhalb der nächsten 3 Jahre)

FM 2 Radverbindungen ausschildern
FM 3 getrennter Radweg südseitig an B 85 zw. Kirschenteuer und Bahnhof Weizelsdorf
FM 5 Unbefestigten Weg instand setzen zwischen Gewerbepark Draubogen und Laipach
FM 6 / 7 Alternativrouten für B 85
FM 8 Sharrows zw. Sparkassenplatz – Andreas Ebner Weg
FM 11 auf 70 km/h reduzieren
FM 12 30 km/h Hauptpl. bis Kirchg.
FM 13 Einbahnstraßen freigeben (für Fahrräder)
FM 14 Alternativroute für Waidischer Str. (L 103)

4.2 Maßnahmen mittlerer Priorität
(Umsetzung innerhalb der nächsten 6 Jahre)

FM 1 Zugang zum Bahnhof von Süden
FM 4 Radverbindung Otrouza - Ferlach verbessern
FM 10 vorhandener Weg als Radweg + Neubau (bei Unterbergen)
FM 15 Neubau Fuß- / Radweg

5 Verwendete Unterlagen

Amt der Kärntner Landesregierung – Abteilung 7 u. 8 2015: Leitfaden Fahrradparken

Amt der Kärntner Lrg., Abt.9 2019: Masterplan Radmobilität 2025

Amt der Kärntner Lrg., Abt.9 2015: Kategorisierung des Kärntner Landesstraßennetzes

Amt der Kärntner Lrg., Abt.9 2014: Überregionale Radwege in Kärnten

Bundesministerium für Land- und Forstw., Umwelt und Wasserwirtschaft 2015: Masterplan Radfahren 2015 – 2025

Google maps

KAGIS: Karten zum Thema Verkehr

Plattform Radkompetenz Österreich 2019: So geht Radverkehr – der Gemeindecheck (<https://radkompetenz.at/>)

RVS 03.02.13 Radverkehr (Hrsg. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr 2022)

RVS 02.01.11 Grundsätze der Verkehrsplanung

6 Besprechungen

Zur Information und Diskussion von Bestandsanalyse und den Planungsvorschlägen haben folgende Besprechungen unter Beteiligung der KEM Carnica Rosental stattgefunden:

- » Gemeinsame Besprechung mit Abt. 7, Mag. Peter Zenkl und Abt. 9, Ing. Ludwig Siedler am 20.07.2023
- » Stadtgemeinde Ferlach 09.10.2023

KEM Carnica Rosental Radverkehrskonzept Ferlach - Bestandsanalyse -

Radwegenetz

- Überregionale Radverbindung (Land Kärnten)
- Wichtige lokale / regionale Radverbindung



Radwege auf eigener Fahrbahn ohne KFZ-Verkehr

- Radweg / Fußweg im Mischverkehr

Radwege im Straßenraum

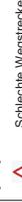
- getrennt geführter Rad-/Fußweg einseitig
- Radfahrstreifen einseitig
- Radfahrstreifen beidseitig

Radverbindungen – keine Radwege oder Radfahrstreifen

- Straße wenig befahren innerorts / außerorts < 70km/h
- Straße stärker befahren innerorts / außerorts
- wenig befahren mind. 70 km/h
- Hauptstraße innerorts stark befahren / außerorts stärker befahren mind. 70 km/h
- Einbahnstraße

Punktuell Mängel

- Kein Zugang zum BfH von Süden



Wichtige Mobilitätsziele

- Bahnhof
- Höhere Schule
- Gewerbegebiet
- Ortskern
- Nahversorger
- Apotheke
- Strandbad / Freibad
- Sonstiges Ausflugsziel / Tourismusattraktion
- Gasthaus

Radinfrastruktur

- Radservicestation
- e-Tankstelle
- Radabstellanlage



Auftraggeber:
KEM Carnica Rosental
Freibühler-Strasse 1
9170 Ferlach

Projektdurchführung:
Ing.-Büro ARCH Noah
DI Robert Ungliah

Kartungrundlage: baumap.at
26.05.2023

