

komobile



Masterplan Fahrradstraßen Wien

12. Österreichischer Radgipfel - Graz

Masterplan Fahrradstraßen Wien

- Ausgangssituation: derzeit 3 Fahrradstraßen in Wien
- Anlass: Gemeinderatspetition „Fahrradstraßen für jeden Bezirk“
- Ziele:
 - Planen und Umsetzen von Fahrradstraßen und „fahrradfreundlichen Straßen“
 - Eruiieren von geeigneten Straßenzügen, Erarbeiten von Maßnahmenvorschlägen
 - Kommunizieren, Einbindung von Fachpersonen und politischen Entscheidungsträgern, Definition von Instrumentarien zur Umsetzung (Kommunikations-Tool), Auffinden von Widerständen

Fahrradstraßen

- In der StVO verankert → werden verordnet
- Priorität für den Radverkehr
- Nebeneinanderfahren von RadfahrerInnen erlaubt
- Zulässige Geschwindigkeit 30km/h
- Durchfahren für Kfz verboten (Ausnahmen sind möglich, Kennzeichnung mit Zusatztafeln)



Fahrradfreundliche Straßen

- Nicht in der StVO definiert, kein Verkehrszeichen
- „Wiener Alternative“ zur Fahrradstraße
- Gestaltungskriterien analog Fahrradstraße, aber Nebeneinanderfahren für Radverkehr nicht gestattet und kein Durchfahrtsverbot für Kfz



Eigenschaften

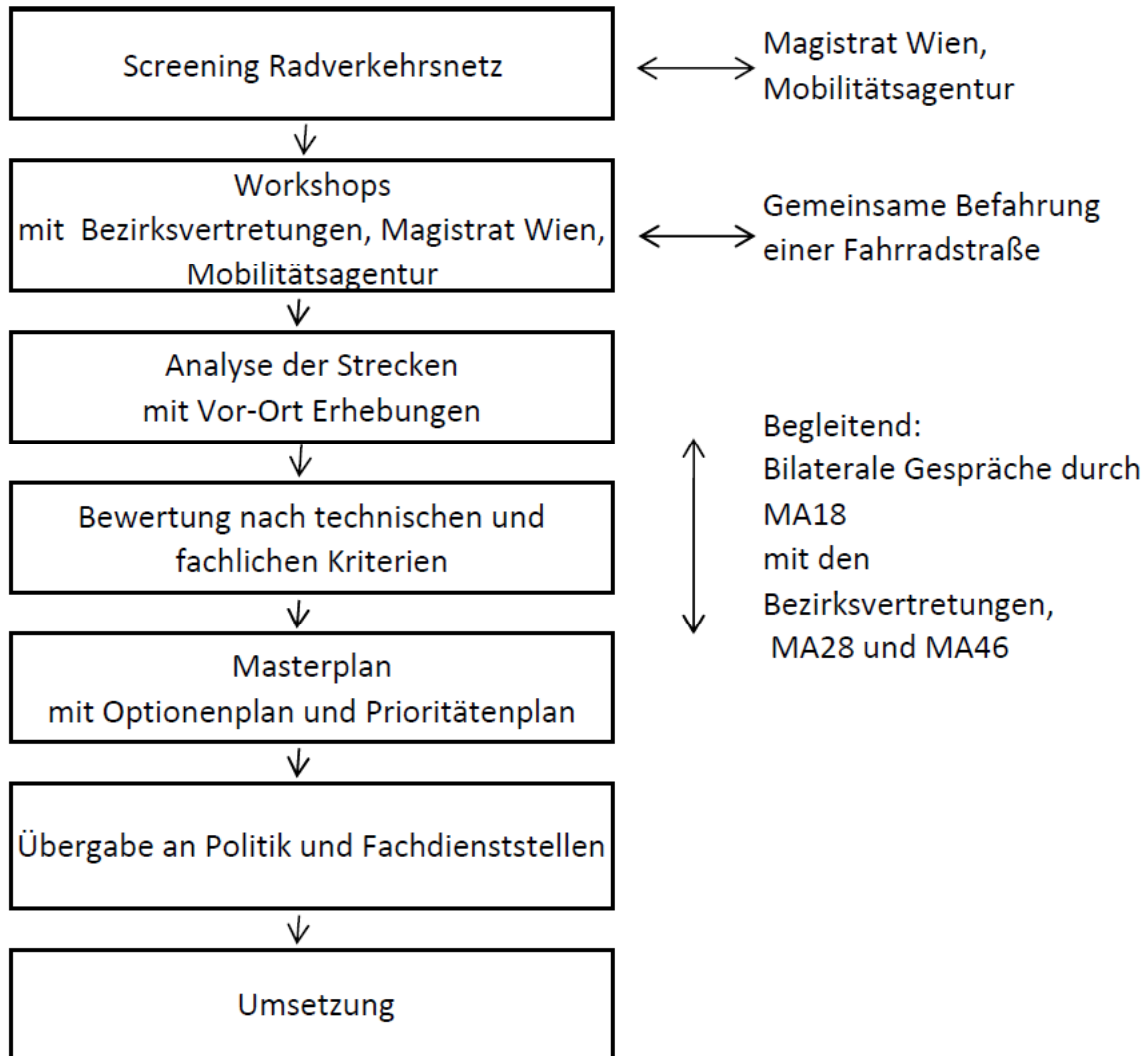
- Teil eines zusammenhängenden, komfortablen Radverkehrsnetzes
- Qualitativ hochwertige Infrastruktur für den Alltagsradverkehr
- Verläuft in verkehrsberuhigten Nebenstraßen



Vorteile von Fahrradstraßen/ fahrradfreundlichen Straßen

- **Aufwertung des Straßenraums** zu Gunsten der nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen
- **Attraktives** Angebot für Radfahrende
- Hohe **Nutzungsqualität** für den Radverkehr
- **Zusatznutzen** Verkehrsberuhigung in umliegenden Straßen, dadurch profitieren auch AnrainerInnen
- Je nach Örtlichkeit und Aufwand **kostengünstigere** Maßnahme
- **Platzsparender** gegenüber baulicher Infrastruktur

Projekttablauf



Kriterienkatalog

für Fahrradstraßen/Fahrradfreundliche Straßen:

- Anwendungsempfehlungen der Stadt Wien:
<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/fahrradstrasse.html>
- Hohes Radfahraufkommen und/oder hohes zukünftiges Radfahrpotenzial, strategische Funktion im Radverkehrsnetz
- Hohe Nutzungsqualität hinsichtlich Reisezeit, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort
- Verkehrsorganisation zur Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Durchgängig und mit wenig Anhalten befahrbar
- Straßenbreite, bei der Überholen und Nebeneinanderfahren komfortabel möglich ist



Kriterienkatalog

Für Fahrradstraßen/Fahrradfreundliche Straßen:

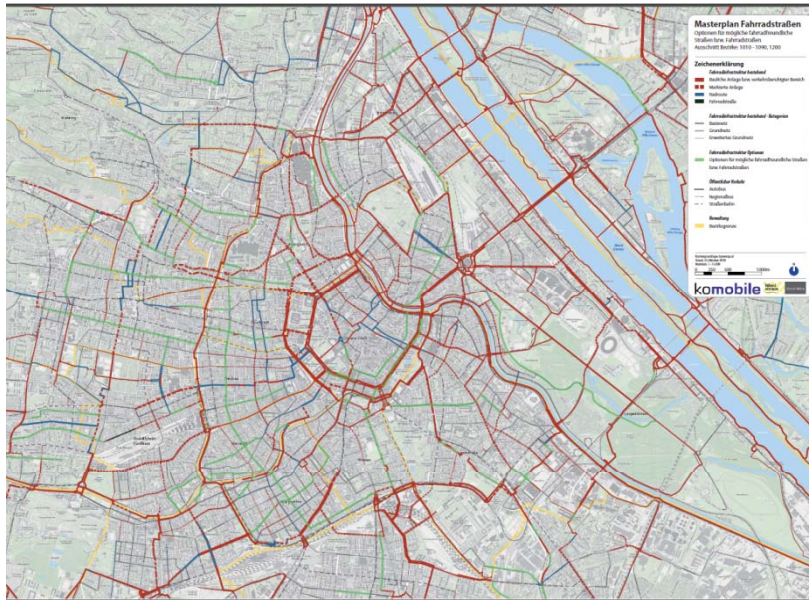
- Vorrang bei Querungen (ausgenommen Hauptstraßen A, Hauptstraßen B, Schienenstraßen)
- Einprägsame Gestaltung, aus der hervorgeht, dass der Radverkehr Vorrang hat
- Übersichtliche Kreuzungen, Verdeutlichung des Nachrangs querender Straßen, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen



Bewertungsschema: Fachliche Kriterien

- Vor-Ort-Analyse für ca. 90 Strecken anhand der Kriterien
 - Netzwirksamkeit, Straßenbreite, Verkehrsorganisation, Verkehrsaufkommen, Stellplätze, Vorrangsituation, ÖV
- Fachliche Beurteilung der Umsetzungsmöglichkeiten
 - Grün: Mit geringfügigen Adaptierungen umsetzbar
 - Gelb: Zusatzuntersuchungen bzw. aufwändigere Adaptierungsmaßnahmen erforderlich
 - Orange: Erreichung der Kriterien mit hohem Aufwand möglich
 - Rot: Erreichung der Kriterien nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich
- Bericht, Fotodokumentation

Analysen und Bezirkspläne



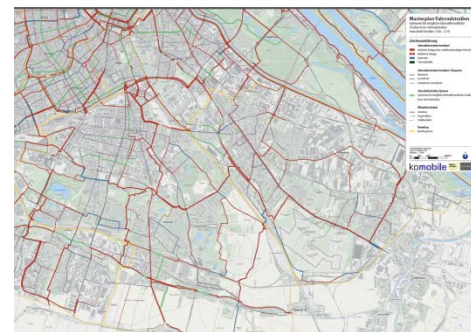
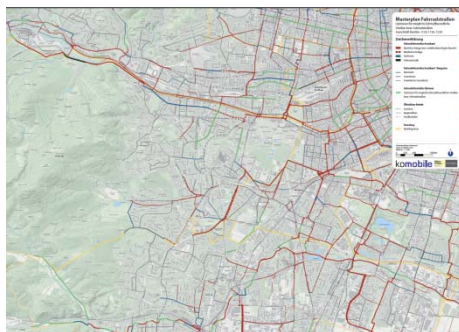
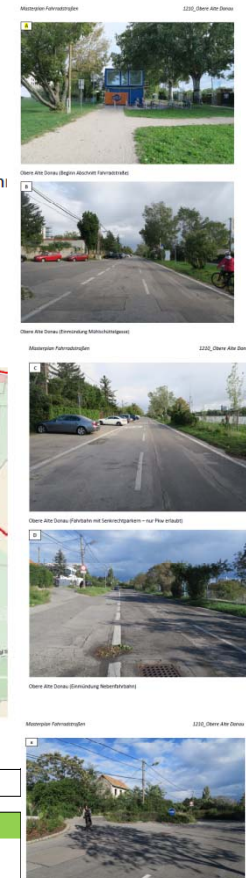
Masterplan Fahrradstraßen

1210_Obere Alte Donau

1210 Wien

Obere Alte Donau (Abschnitt 1)

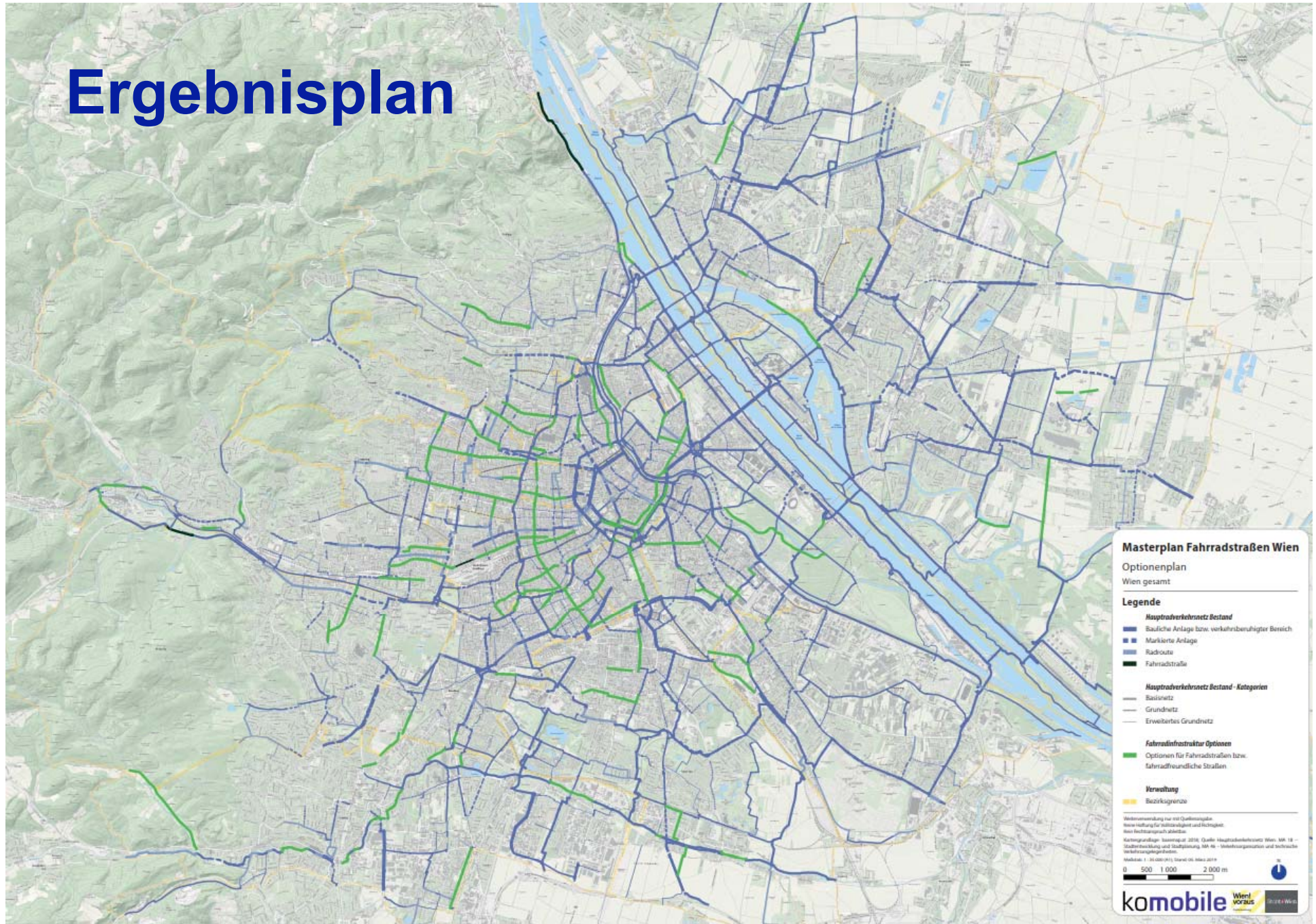
- Abschnitt:** Mühlshüttelgasse – Drygalskiweg (Bezirksgrenze)
- Streckenlänge:** ca. 420 Meter
- Hauptradnetz:** Grundnetz (Priorität 2)
- Verkehrsorganisation:** Zweirichtungsverkehr
- Knotenpunkte:** 1 Knotenpunkt, 1 Kreisverkehr, 1 Einmündung von der Nebenfahrbahn
- Zul. Geschwindigkeit:** 30 km/h
- Verkehrsaufkommen:** gering
- Fahrflächenbreite:** [1] 6,0 m
- Stellplätze:** einseitige Senkrechtarker, Parken nur für PKW erlaubt
- Sonstiges:** kein Gehweg direkt neben der Fahrbahn, Fahrbahnoberfläche verbesserungswürdig



Zusammenfassende Beurteilung

- Der Abschnitt ist als Fahrradstraße geeignet.
- Die erforderliche Breite ist im gesamten Abschnitt gegeben.
- Die Verkehrsorganisation erlaubt nur eine Zufahrt und keine Durchfahrt.
- Es sollten geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr z.B. eine punktuelle Verengung der Fahrbahn erfolgen, um die Geschwindigkeit der durchfahrenden Kfzs zu verringern. Der Übergang am Beginn der Fahrradstraße zum verkehrsberuhigten geschotterten Bereich muss verbessert werden.
- Die Vorrangsituation an der Kreuzung mit der Mühlshüttelgasse muss geändert werden.

Ergebnisplan



Masterplan Fahrradstraßen Wien

Optionenplan
Wien gesamt

Legende

Hauptverkehrsnetz Bestand

- Baufähige Anlage bzw. verkehrsbenutzter Bereich
- Markierte Anlage
- Radroute
- Fahrradstraße

Hauptverkehrsnetz Bestand - Kategorien

- Basisnetz
- Grundnetz
- Erweitertes Grundnetz

Fahrradinfrastruktur Optionen

- Optionen für Fahrradstraßen bzw. fahrradfreundliche Straßen

Verwaltung

- Bezirksgrenze

Weiterentwicklung nur mit Quellenangabe
www.komobile.at für mehr Informationen und Hintergrund
des Radverkehrsplan 2020

Kartengrundlage: Sommer 2016, Quelle: Hauptverkehrsnetz Wien, M 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung, M 16 - Verkehrsplanung und technische
Verkehrsmittelplanung

Maßstab: 1 : 100.000 (ca. 1:100.000)

0 500 1.000 2.000 m



Begleitende Öffentlichkeitsarbeit für Umsetzung:

- Eine Fahrradstraße entsteht: **Sichtbarkeit vor Ort**
z.B. Info-Set bei Eröffnung und Mini-Event
- Eine Fahrradstraße entsteht: **begleitende Kommunikation an Zielgruppen**
z.B. Postwurfsendung, Bezirkszeitung, direkte Info an Schulen, Betriebe, etc.
- Nach der Umsetzung:
Systematische **Evaluierung** und Dokumentation, Erfahrungen und Testimonials (Werbebotschaften)



Weitere Vorgangsweise

- Jeder Bezirk hat eine eigene Unterlage mit den in seinem Bezirk erarbeiteten Vorschlägen bekommen
- Übergabe an die Fachdienststellen zur Einleitung von Umsetzungsmaßnahmen
- In einer 1. Phase sollen netzwirksame Projekte mit geringen Umsetzungswiderständen realisiert werden
- Ein Großteil der Strecken liegt im Hauptradverkehrsnetz -> Umsetzung über zentrales Radwegebudget der Stadt Wien
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit, um Unklarheiten auszuräumen und Vorbehalte abzubauen
- Monitoring und Evaluierung

komobile

DI Olivia Kantner
komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung
wien@komobile.at
www.komobile.at



Ing. Thomas Berger
Stadt Wien - MA18
Stadtentwicklung und Stadtplanung
t.berger@wien.gv.at