



RiO - Radfahren in Ottakring

Bezirksbefahrung 01.07.2015

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung / Motivation.....	3
2.	Ziele.....	3
2.1.	Vorschläge für Leitlinien.....	3
3.	Rundfahrt Juli 2015	4
3.1.	Hasnerstraße zwischen Huttengasse und Enenkelstraße	5
3.2.	Schleichweg Hasnerstraße zwischen Maroltingergasse und Huttengasse.....	6
3.3.	Verkehrsberuhigung Lorenz Mandl Gasse	7
3.4.	RgE Markierung Hasnerstraße zwischen Lorenz-Mandl-Gasse und Maroltingergasse.....	8
3.5.	RgE Ausfahrt Hasnerstraße / Maroltingergasse	9
3.6.	Hasnerstraße zwischen Maroltingergasse und Montleartstraße	10
3.7.	RgE Montleartstrasse ab Hasnerstraße	11
3.8.	MZS Maroltingergasse zwischen Rankgasse und Joachimsthalerplatz.....	12
3.9.	Joachimsthalerplatz - Gesamtsituation	13
3.10.	Flötzersteig	16
3.11.	MZS Maroltingergasse	17
3.12.	Einfahrt RgE Arnethgasse von Sandleitengasse.....	18
3.13.	Arnethgasse RgE	19
3.14.	Familienplatz	20
3.15.	Querung Wattgasse.....	21
3.16.	RgE Wichtelgasse zwischen Wilhelminenstraße und Ottakringer Straße.....	22
3.17.	RgE Arnethgasse zwischen Wattgasse und Gansterergasse	23
3.18.	RgE Baldiagasse.....	24
3.19.	Johann-Nepomuk-Berger-Platz	25
3.20.	RgE Abelegasse/Eckmüllnergasse	26
4.	Anhang	27
4.1.	Mischen oder Trennen.....	27
4.2.	Hauptradverkehrsnetz Wien	28
4.3.	Relative Befahrungshäufigkeit	29

1. Einleitung / Motivation

In Ottakring wurden bereits einige, teilweise sehr innovative Infrastrukturkonzepte für das Radfahren umgesetzt (zB. Haltestellenkaps od. fahrradfreundliche Hasnerstraße). Eine bezirkswerte Radverkehrsstrategie scheint aber zu fehlen.

Radfahrende OttakringerInnen und TransiradlerInnen haben sich zusammengefunden, um als Bezirksgruppe der Radlobby Wien „RiO - Radfahren in Ottakring“ Verbesserungsvorschläge und Erfahrungen der BürgerInnen zu sammeln (u.a. Radkummerkasten), zu prüfen und strukturiert an die Bezirksvertretung zu kommunizieren. Die Bezirksgruppe „RiO - Radfahren in Ottakring“ versteht sich als Vertreter der RadfahrerInnen im Bezirk als auch als Ansprechpartner für die Bezirkspolitik.

2. Ziele

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung für eine kontinuierlich wachsende Zahl von Rad fahrenden VerkehrsteilnehmerInnen. Um dieser Herausforderung zukunftsfähig gerecht zu werden und die positiven gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Effekte des Radverkehrs weiter zu steigern, müssen verkehrsplanerische und verkehrspolitische Entscheidungen eine hohe Qualität der Radinfrastruktur für alle NutzerInnengruppen zum Ziel haben. Darauf basierend macht die Bezirksgruppe „RiO - Radfahren in Ottakring“ Vorschläge für Leitlinien fest, die im Einklang mit dem Masterplan Verkehr Wien 2003 (Zielsetzungen für 2020) sowie dem Stadtentwicklungsplan 2025 stehen.

2.1. Vorschläge für Leitlinien

Die Radverkehrsinfrastruktur soll für alle Alters- und NutzerInnengruppen intuitiv nutzbar und attraktiv sein.

Die Radverkehrsinfrastruktur soll Sicherheit, Sicherheitsgefühl und Komfort bieten.

Die Radverkehrsinfrastruktur soll die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Radverkehrs fördern und flächendeckend (Netzwerk!) in hoher Qualität errichtet werden.

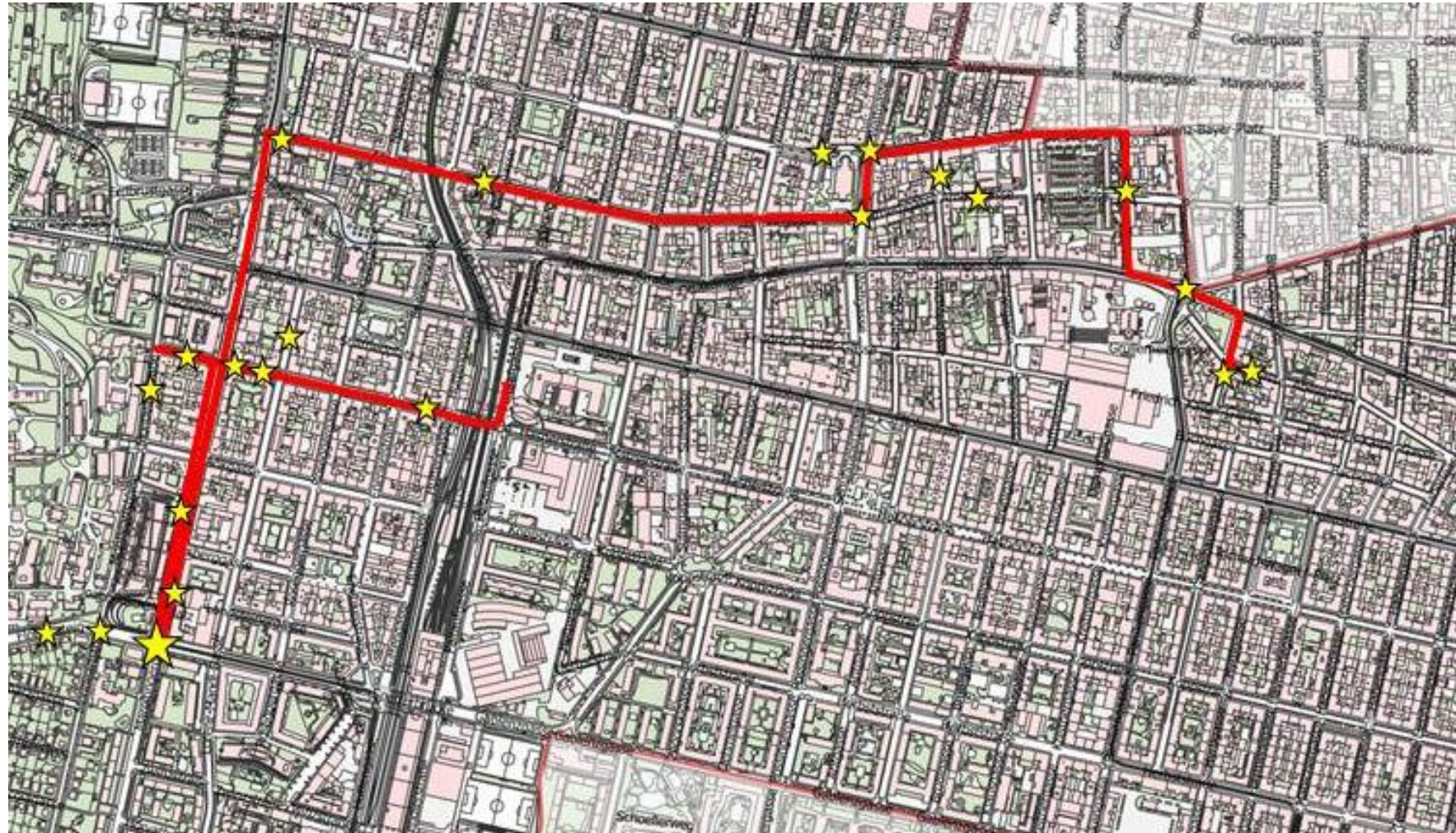
Die Radverkehrsinfrastruktur soll auf eine Erhöhung des Radverkehrsanteils ausgelegt werden ohne die FußgängerInnen zu benachteiligen.

Haupttradrouten sind gegenüber Erschließungsstraßen zu bevorzugen.

Konfliktvermeidende und fehlerverzeihende Planungen sind umzusetzen.

3. Rundfahrt Juli 2015

Diese Radfahrt soll positive und negative Aspekte der aktuellen Situation für RadfahrerInnen in Ottakring beleuchten sowie mögliche Lösungs- und Verbesserungsansätze aufzeigen.



3.1. Hasnerstraße zwischen Huttengasse und Enenkelstraße



Probleme:

- breite Straße, wenig Platz für Radinfrastruktur verwendet.
- RgE im Gefahrenbereich sich öffnender Türen

Maßnahme 1:

- Mittellinie (RgE Markierung) versetzen und „Dooring Bereich“ durch Sperrfläche markieren

Vorteile 1:

- Kostengünstig und rasch umsetzbar
- innovative Lösung durch Einzigartigkeit der „Dooring Markierung“

Maßnahme 2:

- Verlegung des RgE „hinter“ die Längsparker

Vorteile 2:

- optimal geschützte Führung des Radverkehrs gegen die Einbahnrichtung

3.2. Schleichweg Hasnerstraße zwischen Maroltingergasse und Huttengasse



Probleme:

- Schleichweg für die Verbindung von der Maroltingergasse zur Huttengasse bzw via Rosseggergasse zur Wernhardstraße
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten durch geradlinige Fahrbahn
- Kurven werden geschnitten
- Radfahrende am RgE werden gefährdet

Maßnahmen:

- Schleichweg unterbinden entweder durch gestürzte Einbahnen oder Poller

Vorteile:

- geringeres Gefährdungspotential
- Verkehrsberuhigung durch Verlagerung des Kfz-Durchzugsverkehrs auf das hochgangige Straßennetz

3.3. Verkehrsberuhigung Lorenz Mandl Gasse



Problem:

- keine Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrer (Fahrverbot und Einbahn)
- Kfz-Durchzugsverkehr Richtung Thaliastraße (trotz Fahrverbot) SCHULE!

Maßnahme:

- Verkehrsberuhigung durch baulich gestaltete Wohnstraße bzw. Sackgasse
- Durchfahrt für KFZ Verkehr unterbinden (ev. Park vor der Schule)

Vorteile:

- Anbindung der Thaliastraße an die fahrradfreundliche Hasnerstraße
- Sichere Gestaltung des Schulumfeldes (s. RVS 03.04.14 Gestaltung des Schulumfeldes)

3.4. RgE Markierung Hasnerstraße zwischen Lorenz-Mandl-Gasse und Maroltingergasse



Problem:

- Schlechte Sichtbeziehungen durch Verschwenkung des RgE vor Schrägparkern
- plötzliches Auftauchen von Radfahrern hinter geparkten KFZ

Maßnahme:

- „Durchziehen“ der RgE Markierung über gesamte Länge

Vorteile:

- Verbesserung der Sichtbeziehungen



3.5. RgE Ausfahrt Hasnerstraße / Maroltingergasse



Problem:

- Kurvenschneiden durch einbiegende KFZ über RgE Ausfahrt

Maßnahmen:

- Schutzinsel
- Linksabbiegeverbot auf Maroltingergasse

Vorteile:

- sichere Aufstellfläche für Radfahrer
- Verbesserung der Sichtbeziehungen



3.6. Hasnerstraße zwischen Maroltingergasse und Montleartstraße



Probleme :

- geringe Restfahrbahnbreite zwischen parkenden Kfz
- fehlender Schulvorplatz

Maßnahmen:

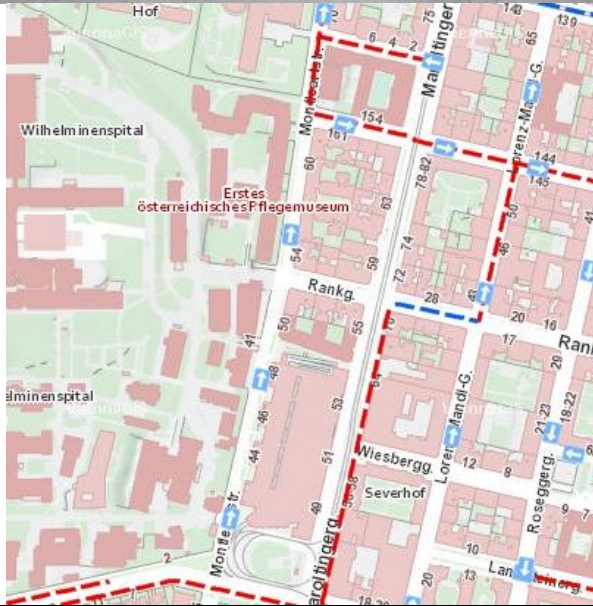
- Verkehrsberuhigung
- Unterbindung des Durchzugsverkehrs
- Änderung der Parkordnung

Vorteile:

- sicherer Schulweg
- mehr Seitenabstand zum Gegenverkehr
- Außenbereich für Schule



3.7. RgE Montleartstrasse ab Hasnerstraße



Problem:

- keine attraktive Verbindung von der fahrradfreundlichen Hasnerstraße zum Wilhelminenspital bzw. Flötzersteig
- Umfahrung via Gehsteig
- Kfz-Schleichweg Richtung Hernals
- Hohe Kfz-Geschwindigkeiten durch geradlinige Spurführung

Maßnahmen:

- RgE Montleartstraße von Hasnerstraße bis Flötzersteig
- Verschwenkung der Kfz-Fahrspur (zB durch Pflanztröge)

Vorteile:

- attraktive Zufahrt zum Wilhelminenspital
- attraktiver Anschluss an den Flötzersteig
- verringerte Kfz-Geschwindigkeiten im Spitalsbereich

3.8. MZS Maroltingergasse zwischen Rankgasse und Joachimsthalerplatz



Probleme:

- fehlender Sicherheitsabstand zu parkenen Kfz (Dooring-Gefahr)
- Kfz überholen Radfahrer ohne ausreichenden seitlichen Sicherheitsabstand
- MZS sehr oft verstellt

Maßnahmen:

- Baulich getrennter Einrichtungsradweg („hinter“ Parkspur) von Rankgasse bis Kreuzung Maroltingerstraße / Joachimsthalerplatz mit Anschluss an bestehenden Radweg ab der Kreuzung Richtung Süden

Vorteile:

- Sichere Radverkehrsanbindung vom Wilhelminenspital bis in den 14. Bezirk
- Reduktion von Konflikten Rad – Kfz
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität

3.9. Joachimsthalerplatz - Gesamtsituation



Problem 1:

- fehlerhafte Ampelschaltung der indirekten Rad-Linksabbieger vom Flötzersteig in die Maroltingergasse (Kfz-Rechtsabbieger bekommen Grün bevor die Radfahrer abfließen können, s. Kummerkasten)

Maßnahme 1:

- Änderung der Ampelschaltung

Vorteil 1:

- Entschärfung des Konflikts zwischen Radfahrern und Kfz-Lenkern

Problem 2:

- fehlende Anbindung des MZS Maroltingergasse (Richtung S) an den MZS Flötzersteig sowie an den Zweirichtungsradweg Maroltingnergasse

Maßnahme 2:

- Weiterführung des MZS (bzw. des baulich getrennten Radwegs, s. 3.8) bis zum Beginn des Flötzersteig-MZS (bzw. des baulich getrennten Radwegs, s. 3.10)

- gesicherte Radfahrerüberfahrt über den Flötzersteig

Vorteil 2:

- Sichere Radwegführung im bzw. vor u. nach dem Kreuzungsbereich Joachimsthalerplatz



Problem 3:

- legale Nutzung des Gehsteigs (SW-Ecke) nicht möglich
- keine Auffahrtmöglichkeit auf Gehsteig von Flötzersteig bzw. von Norden (Maroltingergasse) kommend

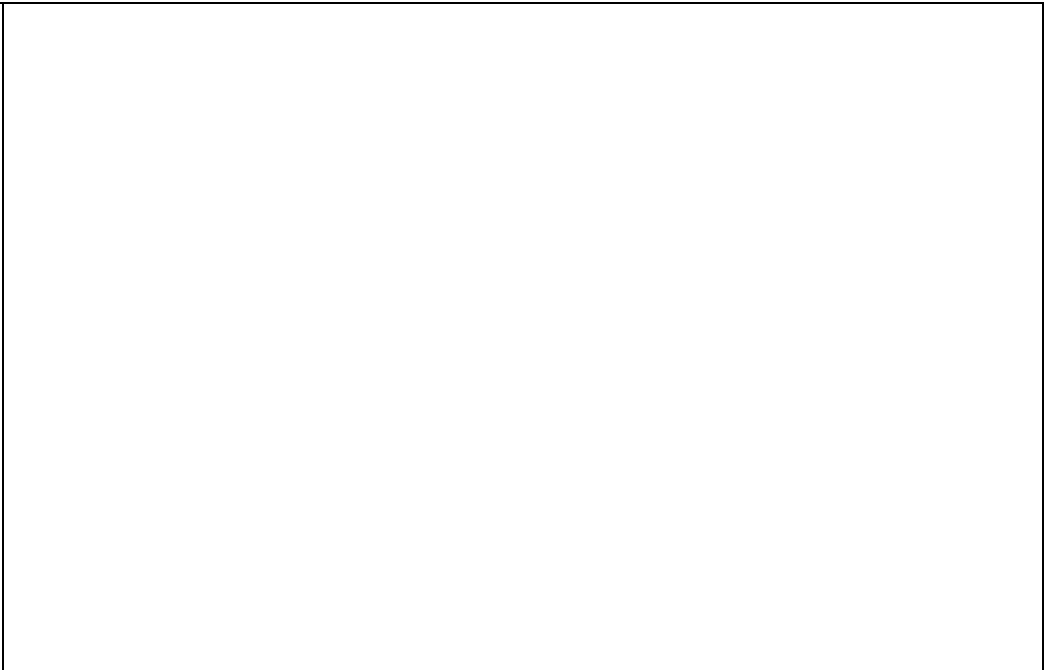
Maßnahme 3:

- Schaffung einer markierten Auffahrt auf die SW-Gehsteigecke
- Schaffung einer legalen Aufstellmöglichkeit an der Ampel zur Querung der Maroltingergasse

Vorteil 3:

- Auffindbarkeit der RF-Ampel wird hergestellt
- legale Nutzbarkeit der RF-Überfahrt wird gewährleistet





3.10. Flötzersteig



Problem 1:

- sehr hohe Geschwindigkeitsdifferenz Rad - Kfz Verkehr (bergauf)
- geringer seitlicher Abstand zu parkenden Kfz durch MZS (insbesondere bergab bei hohen Geschwindigkeiten)
- Seitlicher Sicherheitsabstand wird von Kfz-Verkehr oft missachtet
- Infrastruktur nicht für alle Altersklassen nutzbar

Maßnahmen 1:

- Bauliche Trennung des Radverkehrs (bergauf) „hinter“ Parkern
- Bauliche Trennung des Radverkehrs (bergab) „hinter“ Parkern mit Aufhebung der Benutzungspflicht

Vorteile 1:

- sicheres Bergauffahren durch Trennung Rad/Kfz-Verkehr
- sicheres, relativ langsames Bergabfahren für alle Altersklassen am Radweg möglich
- schnelles Bergab fahren auf der Fahrban für geübte FahrerInnen möglich

Problem 2:

- Fehlende Querungsmöglichkeit auf Höhe Montleartstraße

Maßnahme 2:

- Schaffung einer ampelgeregelten Querungsmöglichkeit des Flötzersteigs auf Höhe der Montleartstraße

Vorteil 2:

- Lückenschluss der Montleartstraße

3.11. MZS Maroltingergasse



Probleme:

- geringer seitlicher Abstand beim Vorbeifahren durch Kfz
- Infrastruktur nicht für alle Altersklassen benutzbar

Maßnahmen 1:

- Entfernung des MZS
- Baulich getrennter Radweg

Vorteile:

- erhöhter seitlicher Sicherheitsabstand durch Beseitigung des „Revierdenkens“

3.12. Einfahrt RgE Arnethgasse von Sandleitengasse



Probleme:

- Einfahrt in RgE oft von parkenden Autos verstellt

Maßnahmen:

- Versetzen der RgE-Markierung Richtung Fahrbahnmitte
- Sicherung des RgE-Streifens mittels Poller

Vorteile:

- Sicheres Einfahren in RgE

3.13. Arnethgasse RgE



Probleme:

- Kfz-Schleichweg von Wattgasse bis Sandleitengasse
- hohe KFZ-Geschwindigkeiten trotz Tempo 30-Zone
- Kurvenschneiden durch Kfz

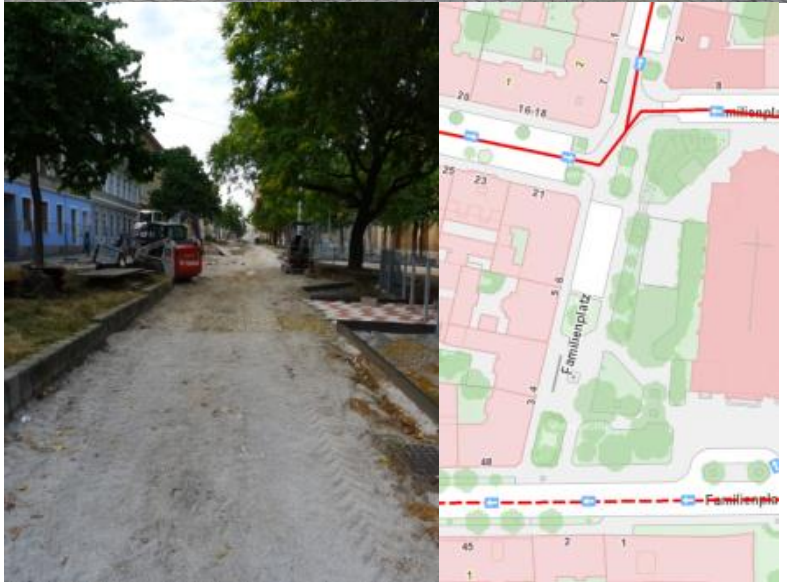
Maßnahmen:

- Unterbindung des Kfz-Durchzugsverkehr (Einbahnumdrehungen)
- Verringerung der Kfz-Geschwindigkeiten durch bauliche Maßnahmen
- Umgestaltung der Kreuzungsplateaus

Vorteile:

- Verkehrsberuhigung
- Verlagerung des Kfz-Durchzugsverkehrs auf das hochrangige Straßennetz
- sichere Einbiegesituationen

3.14. Familienplatz



Probleme:

- Zufahrt zur Wohnstrasse / Degengasse

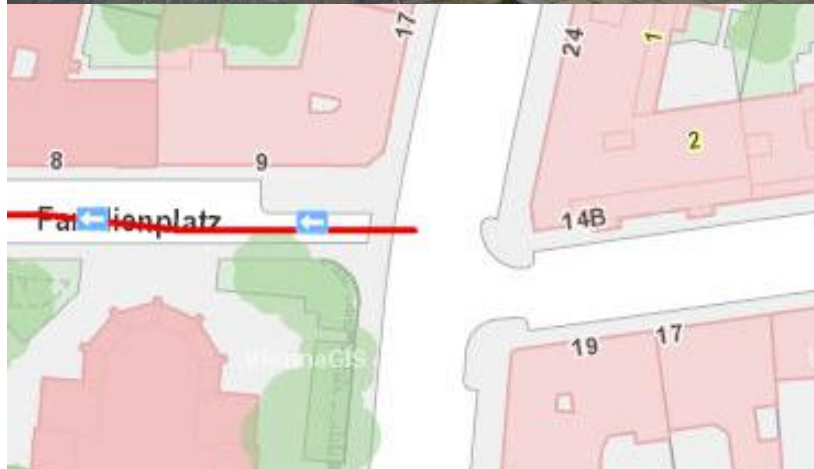
Maßnahmen:

- Öffnung des Familienplatzes westlich der Kirche für den Radverkehr

Vorteile:

- gute Verbindung über Wattgasse zur Haslingergasse und Parhamerplatz (Gymnasium)

3.15. Querung Wattgasse



Probleme:

- sichere Querung über Wattgasse zur Hauptverkehrszeit schwer möglich (sowohl für FußgängerInnen als auch für RadfahrerInnen)

Maßnahmen:

- Bedarfsampel, die im Normalfall abgeschaltet oder auf Warnblinken eingestellt ist

Vorteile:

- sichere Querung für alle nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen

3.16. RgE Wichtelgasse zwischen Wilhelminenstraße und Ottakringer Straße



Probleme:

- keine attraktive, sichere Radverbindung parallel zur Wattgasse vorhanden

Maßnahmen:

- RgE von Wilhelminenstraße bis Ottakringer Straße

Vorteile:

- direkte Verbindung von Wilhelminenstraße (Hernalser Hauptstraße) bis Thaliastraße wäre so möglich

3.17. RgE Arnethgasse zwischen Wattgasse und Gansterergasse



Probleme:

- fehlende Fortführung des RgE Arnethgasse „innerhalb“ der Wattgasse

Maßnahmen:

- RgE von Wattgasse bis Gansterergasse

Vorteile:

- Alternative/Ergänzung zu Punkt 1.14 und 1.15 (auch hier wäre das Problem der Querung der Wattgasse zu lösen)



3.18. RgE Baldiagasse



Probleme:

- RgE zu schmal
- RgE im Bereich der Kfz-Schleppkurven
- Abschrägung (Ausfahrt) verringern RgE-Breite noch weiter

Maßnahmen:

- Verbreiterung des RgE
- bauliche Sicherung des RgE im Kreuzungsbereich

Vorteile:

- Sichere Befahrbarkeit des RgE gewährleistet

3.19. Johann-Nepomuk-Berger-Platz



Probleme:

- keine Radinfrastruktur am J.-N.-Berger-Platz
- keine Umfahrungsmöglichkeit des J.-N.-Berger-Platzes

Maßnahmen:

- Errichtung hochwertiger Rad-Infrastruktur bzw.
- Ermöglichung der Umfahrung via Lorenz-Bayer-Platz / Teichgasse / Nattergasse / Blumbergasse

Vorteile:

- attraktive Anbindung des Gebiets nördlich der Ottakringer Straße an das Gebiet zwischen Thaliastraße und Neulerchenfelder Straße

3.20. RgE Abelegasse/Eckmüllnergasse



Probleme:

- gleisfreie Zufahrt zu Grundsteingasse vom Johann-Nepomuk-Berger-Platz / Ottakringer Platz legal nicht möglich

Maßnahmen:

- RgE in Abelegasse bis Haberlgasse bzw.
- RgE in der Eckmüllnergasse zwischen J.-N.-Berger-Platz und Friedrich-Kaiser-Gasse

Vorteile:

- Anbindung des Johann-Nepomuk-Berger-Platzes an die Radroute Grundsteingasse und über den Gürtel in die Hauptradroute Pfeilgasse / Zeltgasse / Josefgasse



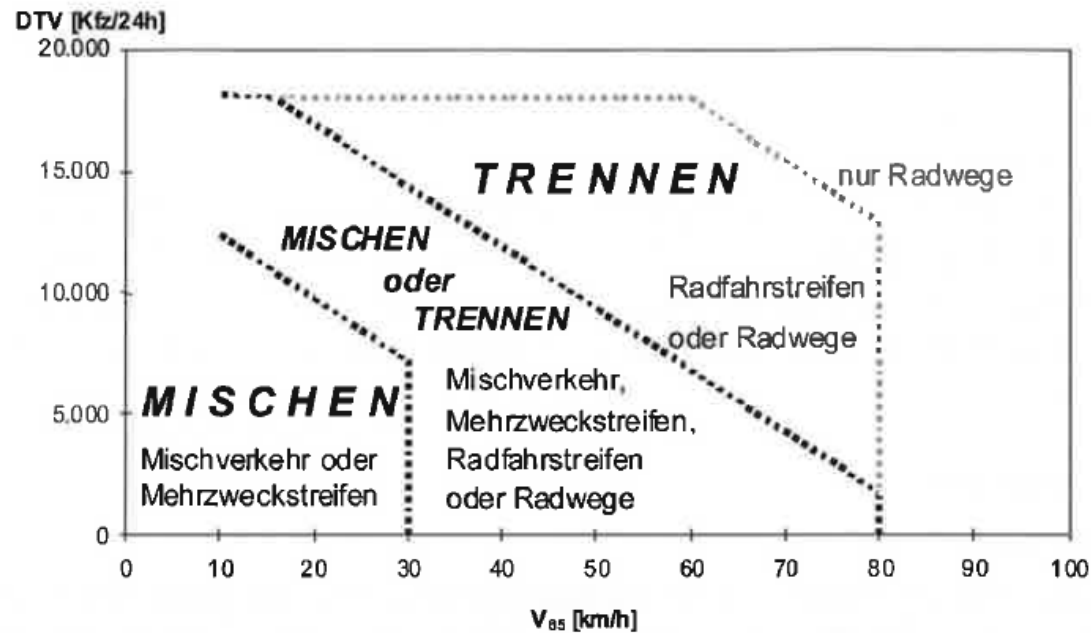
4. Anhang

4.1. Mischen oder Trennen

Laut Stand der Technik in der RVS Radverkehr ist eine Trennung des Radverkehrs durch Radfahrstreifen oder Radwege unter folgenden Bedingungen empfohlen:

- bei Tempo 30 für DTV > 14k
- bei Tempo 50 für DTV > 9k

Quelle: RVS Radverkehr (RVS 03.02.13, Abb. 4)



Dooring-Gefahr: Gefahr, dass unachtsame Kfz-InsaßInnen eine Fahrzeugschleuse ohne den vorgeschriebenen Blick zurück öffnen und eine Rad fahrende Person diesem Hindernis nicht rechtzeitig ausweichen kann.

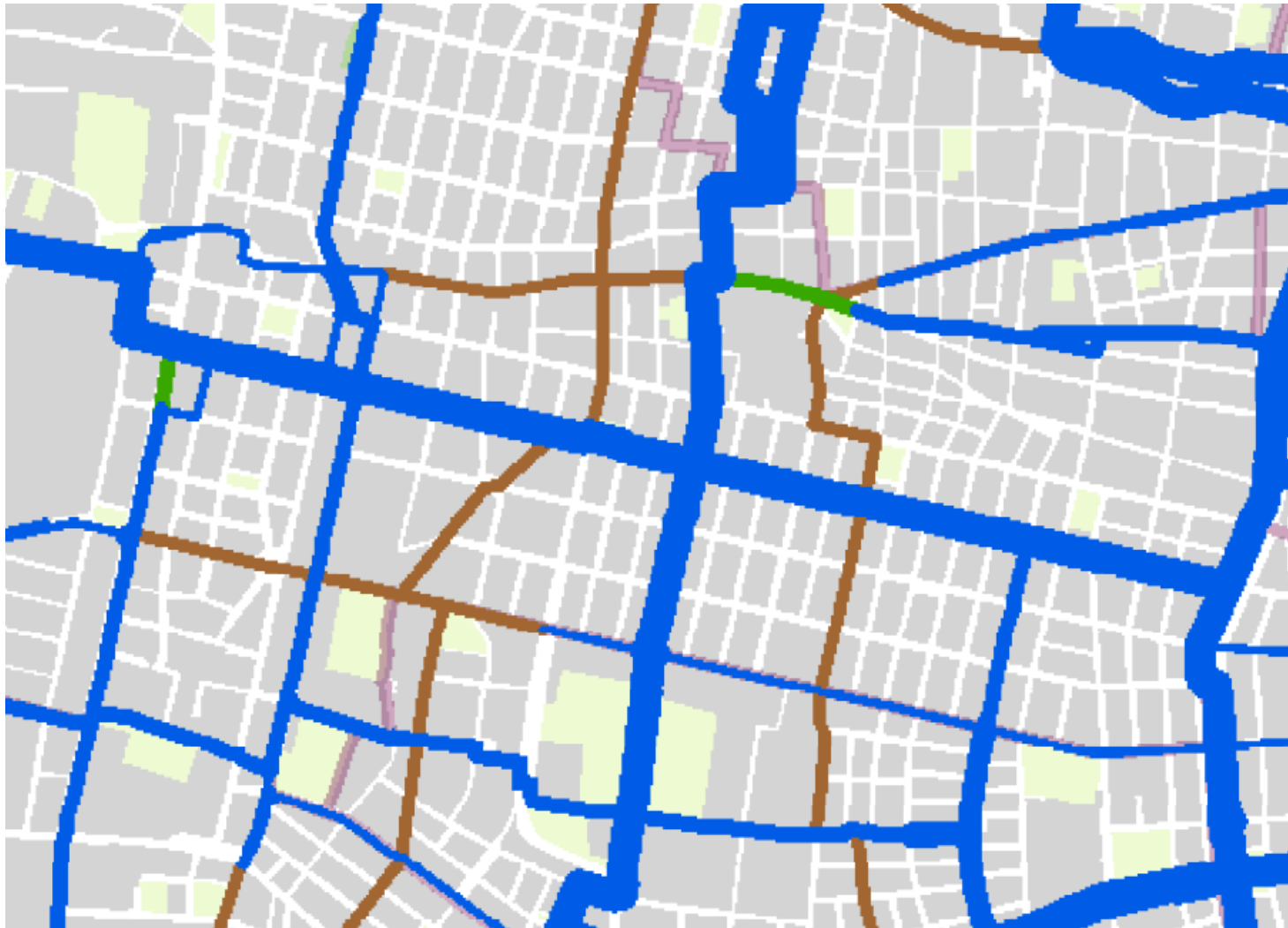
DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (des MIV)

MIV: motorisierter Individualverkehr

RgE: Radfahren gegen die Einbahn

RVS: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen

4.2. Hauptradverkehrsnetz Wien



Basisnetz (Priorität 1):

- Hasnerstraße
- Brühlgasse
- Eisnergasse
- Haslingergasse

Grundnetz (Priorität 2):

- Maroltingergasse
- Paltaufgasse
- (innere) Ottakringer Straße
- Friedmanngasse
- Weinheimerstraße
- Heigerleinstraße

Erweitertes Grundnetz (Priorität 3):

- Gablenzgasse
- (Wattgasse)
- (Pfenniggeldgasse)
- (Hyrtlgasse)
- (Feßtgasse)

4.3. Relative Befahrungshäufigkeit

In der Kampagne “Radelt zur Arbeit” der Radlobby Österreich werden mittels Smartphone optional GPS-Trajektorien der TeilnehmerInnen aufgezeichnet. In den Jahren 2013 und 2014 wurden für den Großraum Wien insgesamt 19500 GPS-Trajektorien von 840 FahrerInnen aufgezeichnet. Aus diesen Daten lässt sich flächendeckend für das gesamte Straßennetz eine relative Befahrungshäufigkeit berechnen. Dabei wurden mehrmalige Befahrungen einer Strecke durch eine Person normalisiert.



Grafik: Darstellung der relativen Befahrungshäufigkeiten der TeilnehmerInnen der Kampagne “Radelt zur Arbeit”. Auswertung: Markus Straub, Austrian Institute of Technology GmbH