



Verbesserungsvorschläge Fahrradinfrastruktur in Hernalds

Treffen der Radlobby Hernalds &
Radlobby Wien mit der
Bezirksvorsteherung Hernalds im Juni
2016

Vorstellung der Radlobby



- Die Radlobby arbeitet als NGO für die umfassende Verbesserung der Bedingungen für alle Menschen, die Fahrrad fahren oder daran interessiert sind
- Die Radlobby Wien arbeitet in Bezirksgruppen mit den jeweiligen Bezirksvorstehungen
- Die Zusammenarbeit erfolgt parteiunabhängig (In Wien bisher mit SPÖ, Grün und ÖVP regierten Bezirken)

Danke für zuletzt erfolgte Maßnahmen I



- Fahrradfreundliche Rötzergasse
 - Sehr viele positive Rückmeldungen im online voting zur Goldenen Speiche 2015 und beim Radstammtisch Hernalds



Die fahrradfreundliche
Rötzergasse macht
**RADVERKEHR
SICHTBAR.**
Hernalds braucht viele
solcher Straßen!

Danke für zuletzt erfolgte Maßnahmen II



- Einbahnöffnungen
 - Blumengasse, Haslingergasse, Leopold-Ernst Gasse, Palfygasse u.a.
- Fahrradabstellanlagen
 - Elterleinplatz (BIPA), Jörgerstraße (Nähe AIDA) Blumengasse, Hernalser Hauptstraße/Bergsteiggasse u.a.

**Kostengünstige und
effiziente
Radverkehrsförderung!
Bitte fächendeckend!**

Präambel I



- Weltweit wird Radverkehr auf politischer High-level Ebene erkannt als:
 - Gesund und klimafreundlich
 - Budgetfreundlich und wirtschaftsförderlich
 - Entlastend für Straßen und öffentlichen Verkehr
- Deklarationen und Masterpläne zur Radverkehrsförderung (Auswahl):
 - Luxembourg Deklaration Oktober 2015 (Europäische Union)
 - Masterplan Radverkehr (Bund)
 - Fachkonzept Mobilität/ STEP 2025 (Stadt Wien)

Präambel II



- Der Radverkehrsanteil ist in vielen deutschen Städten, Nordeuropa und anderen österreichischen Städten deutlich größer als in Wien (7%)
- Der Anteil baulich getrennter Radwege an Gesamtverkehrsfläche beträgt im Wien Schnitt 1,6% (2013)
- Sehr große Budgets werden aktuell international für Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt
 - London (1 Mrd. Euro)
 - Paris (250 Mio. Euro)
 - Norwegische Städte 800 Mio. Euro
 - Im Vergleich Wien: 6 Mio. Euro

Radlobby Leitlinien

Radverkehrsplanung für wen?



- Was heißt „8 to 80“
 - Straßengestaltung für alle Menschen (Jung und Alt)
 - Eine Stadt, die gut für Kinder und alte Menschen ist, ist eine gute Stadt für ALLE Menschen
 - 880cities.org



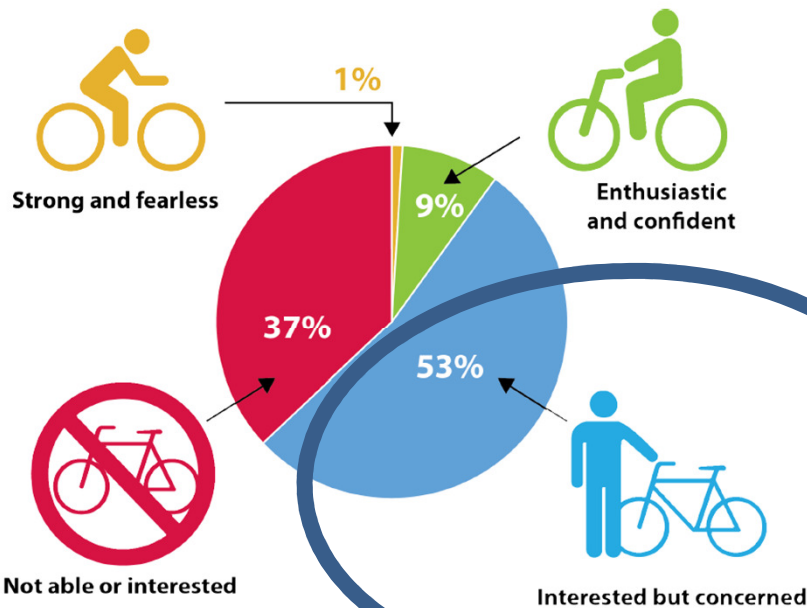
Begegnungszone
Kalvarienberggasse?

Radlobby Leitlinien - Radverkehrsplanung für wen? II



- 4 types of people cycling

Why Build Separated Bike Lanes?



**Riesiges Potential!
Für diese Gruppe muss man
planen**

Diese Menschen fahren Rad,
wenn es baulich getrennte
Radwege entlang von
Hauptstraßen und stark
verkehrsberuhigte
Nebenstraßen gibt!

Separated Bike Lane Planning and Design Guide
Introduction

massDOT
Massachusetts Department of Transportation

Ziele für HernalS



- Erhöhung des Radverkehrsanteils von 4% auf 10% bis 2020 durch Schaffung einer Fahrradinfrastruktur die attraktiv, komfortabel und sicher für alle Menschen ist („8 to 80“)

Prinzipien zur Zielerreichung



- **Sustainable Safety – Nachhaltige Sicherheit**
- In den Niederlanden seit 1992 erfolgreich angewandt:
- **Mittelpunkt ist der Mensch** mit seiner Verletzlichkeit und seinen Fähigkeiten
 - Straßen sollen gemäß ihrer Funktion gestaltet sein
 - u.a. Baulich getrennte Radwege auf Durchfahrtsstraßen (complete streets) und selektive Durchlässigkeit für Radverkehr in Nebenstraßen (filtered side roads)
 - Große Massen u. Geschwindigkeitsunterschiede vermeiden
 - Verkehrssituation soll vorhersehbar sein
 - Fehlerverzeihendes Umfeld
 - Bewusstes Handeln der Verkehrsteilnehmenden

Maßnahmen zur Zielerreichung



- Ausreichend Fahrradabstellanlagen
- Baulich getrennte Radwege entlang von Hauptstraßen
- Starke Verkehrsberuhigung in Nebenstraßen (selektive Durchlässigkeit für Radverkehr)
- Ausgestaltung von Fahrradstraßen und Begegnungszonen
- Flächendeckende Einbahnöffnungen
- Sichere Kreuzungsgestaltung (gute Sichtbeziehung, Niedrige Geschwindigkeit im Querverkehr)
- Attraktive Ampelschaltungen
- Bevorrangung von Hauptradrouten gegenüber Erschließungsstraßen

**Infrastruktur
schafft
Verhalten !**

Fahrradabstellanlagen



- Gibt es ein Radverkehrs Bezirksbudget?
 - Bereitstellung eines Budgets für Wiener Bügel in Größenordnung des Bezirks Wien Landstraße: 40 Cent pro Einwohner in 1030
 - > entspricht für **Hernals ~22.300 €/Jahr**

Wiener Bügel werden von vielen Radfahrenden, wegen besseren Diebstahlschutzes gegenüber Ebis Bügeln bevorzugt!

Fahrradabstellanlagen



- Bitte Fahrradabstellanlagen aufstellen
 - Eingang VHS Hernalts
(Anzahl erhöhen, Abstand zw. Bügeln vergrößern)
 - Kreuzung Hormayrgasse x Beheimgasse
(Apotheke und Fitnesscenter)
 - Neuer Lidlmarkt Hernalser Hauptstraße
 - Rosensteinpark (Cafe Hübler)
 - Kalvarienberggasse zwischen Rötzer- u. Pezzlgasse
(Viele kleine Märkte)
 - Vor Schule Wichtelgasse, bei C. Hofbauer Platz

Weitere
Wunsch-Orte
werden
gesammelt

Verkehrsberuhigung

Tempo 30



- Einführung von **Tempo 30** auf allen gleisfreien Straßen (bzw. Straßen mit baulich getrenntem Gleiskörper)
 - Jörgerstraße (Haupttradroute)
 - Hernalser Hauptstr. von Elterleinplatz bis Gürtel (Haupttradroute)
 - Richthausenstraße (Haupttradroute)
 - Dittersdorfsgasse
 - Gräffergasse
- Warum Tempo 30?
 - Attraktiveres Umfeld für alle Menschen („8 to 80“)
 - Lebenswertere Stadt durch ruhigeres Umfeld (Tempo 30 wird als Halbierung der KFZ Stärken empfunden!)
 - Lokale Geschäfte profitieren durch längeres Verweilen in den Bezirks Haupt-Einkaufsstraßen
 - Steigerung der Verkehrssicherheit durch Reduktion von Kollisionsauftrittswahrscheinlichkeit
 - Reduktion der Verletzungsschwere bei Kollisionen (Erreichung der „Vision Zero“, Null Verkehrstote in Wien, entspricht Pkt. Fehlerverzeihendes Umfeld gem. „Sustainable Safety“)
- Ziel: Schaffung eines Umfeldes, dass die Verletzlichkeit und die menschlichen Fähigkeiten berücksichtigt (Siehe Pkt. Sustainable Safety)
- Vorbilder in Wien: Gumpendorferstraße (6.Bez.) , Burggasse (7.Bez.), Neustiftgasse (7.Bez.), Hörlgasse (9.Bez.), Schwarzspanierstraße (9.Bez.), Kinderspitalgasse (9.Bez)

Verkehrsberuhigung Kalvarienberggasse



- Wichtige Nord–Süd Verbindung für den Radverkehr
- Ideal geeignet für eine überregionale, tangentielle Radroute
- Hohe Geschwindigkeitsdifferenzen wegen Steigung zwischen Hernalser Hauptstraße u. Ottakringerstraße im Mischverkehr
- Überholabstände und Höchstgeschwindigkeiten werden nicht eingehalten
- Starker überregionaler KFZ Verkehr
- Über **25 Blocks** kann mit KFZ von Währing bis Rudolfsheim Fünfhaus durch Wohngebiet gefahren werden
- Die Straße ist nicht gem. ihrer Funktion (Anrainerverkehr) gestaltet
- **Maßnahme:** Schaffung selektiver Durchlässigkeit für den Radverkehr in beide Richtungen und Unterbrechung des KFZ Durchzugverkehrs
- Superblock Konzept statt Raster-Einbahnsystem im Wohngebiet!
- Vorbild Groningen, Barcelona

Kalvarienberggasse als Begegnungszone ?



- **PLUS:**

- Straße wird attraktiv für alle Menschen („8 to 80“)
- Attraktivierung des öffentlichen Raums
- Belebung der lokalen Geschäfte
- Lokale Erreichbarkeit mit KFZ bleibt gewährleistet
- Mehr Ruhe und bessere Luft für die Anrainer/Innen



Verkehrsberuhigung



- Eine vergleichbare Situation zur detailliert behandelten Kalvarienberggasse findet sich in folgenden Straßenzügen (Auswahl):
 - Lacknergasse
 - Überregionaler KFZ Durchfahrtsverkehr wird per Voranzeigetafeln in Taubergasse und Hernalser Hauptstraße durch eine Hauptradroute höchster Priorität geleitet! (Radverkehrsführung im Mischverkehr!)
 - Pezzlgasse
 - Überregionaler KFZ Durchfahrtsverkehr über 11 Blocks mit Umgehung von bis zu 4 Ampeln durch eine wichtige überregionale Ost-West Radroute mit Anbindung an die Hauptradroute Rötzergasse
 - Bergsteiggasse
 - Überregionaler KFZ Durchfahrtsverkehr mit großer Geschwindigkeitsdifferenz wg. Steigung bei kritischer Fahrbahnbreite im Mischverkehr in einer wichtigen Süd-Nord Radverbindung
 - Beheimgasse (siehe Pkt. Fahrradstraßen)
 - Geblergasse (siehe Pkt. Fahrradstraßen)
- **Aktuelle Gestaltung entspricht nicht Funktion der genannten Straßen**
- **Maßnahme:** Schaffung selektiver Durchlässigkeit für den Radverkehr und Unterbrechung des KFZ Durchzugverkehrs
- Auswahl an **Vorbildern in Wien:**
 - Große Stadtgutgasse (2.Bez.), Beatrixg. (3.Bez.), Mariahilferstraße (6.u.7. Bez.) Pfeilgasse-Zeltgasse (8.Bez.), Hasnerstraße (16.Bez.), **Alszeile (17.Bez.)**

Fahrradstraßen



- **Errichtung Fahrradstraße Geblergasse**
 - Kindergarten und Schulroute (3 Schulen und 2 Kindergärten)
 - Gestaltung als attraktive „8 to 80“ überregionale Ost –West Verbindung
 - Vorteil: Entlastung Straßenbahnlinie 43
 - Sicherer Schulweg
 - Fahrradstraße erlaubt das Nebeneinanderfahren
 - >wichtig für Eltern mit Kindern und Schüler/Innen Gruppen



**Fahrradstraße
Geblergasse wurde
von Radfahrenden
aus Hernalts bei
„Stimme fürs Rad“
vorgeschlagen!**

Fahrradstraßen



- **Errichtung Fahrradstraße Rötzergasse**
 - Aufwertung der fahrradfreundlichen Rötzergasse in eine Fahrradstraße, ist Haupttradrouten höchster Priorität angemessen
 - Vorbild in Wien: Goldschlagstraße in Rudolfsheim-Fünfhaus
- **Errichtung Fahrradstraße Beheimgasse**
 - Gestaltung als attraktive, überregionale „8 to 80“ Ost – West Verbindung nördlich der stark vom MIV befahrenen Jörgerstraße
 - Hochrangige Erschließung des Hernalser Kreuzgassenquartiers vom Gürtel kommend

Einbahnöffnungen



- Ziel: Flächendeckende Einbahnöffnungen für den Radverkehr bis 2020
- Vorteil: Kostengünstige, flächige Erschließung für den Radverkehr
- Ermöglicht direkteste Wege
- Keine Umwege über Hauptstraßen/Straßen mit Gleisen
- Flächendeckende Öffnung erfüllt Pkt. „Vorhersehbarkeit“ gem. „Sustainable Safety“
- Vorbild: Frankfurt, Brüssel

Einbahnöffnungen



- Folgende Einbahnen sollen priorisiert geöffnet werden:
 - **Wichtelgasse** ->Wichtige Alternative zur Wattgasse
 - **Rötzergergasse** zwischen Jörgerstraße und Kalvarienberggasse ->dadurch ampelfreie Zufahrt zur Hauptroute ->Rechtsabbiege Bypass
 - **Syringgasse** zwischen Beheimg. und Blumengasse ->Direkte Verbindung nach Währing ermöglichen
 - **Syringgasse** zwischen Beheimgasse und Jörgerstraße ->Zufahrt zu Radbügeln Spar Seiteneingang
 - **Beheimgasse** westlich Syringgasse (Radkummerkasten Meldung!)
 - **Dornerplatz** „Nebenfahrbahn“ zwischen Blumeng. u. Leopold Ernst G. ->Zufahrt zur City Bike Station
 - **Geblerg.** ->„8 to 80“ Verbindung zwischen Schulen, Parks und Sportplätzen
 - **Kalvarienbergg.** südlich Hernalser Hauptstr. ->überregionale Route auch aus Süden
 - **Haslingerg.** von Ortlieb. bis Steiner. ->attraktive Radroute Degeng.- Haslingerg.
 - **Steinergergasse** zwischen Ottakringerstr. und Haslingergasse (s.o.)
 - **Kulmg.** ->Flächige Erschließung und lokale Erreichbarkeit „Marienviertel“
 - **Lobenhauergasse** (s.o)
 - **Marieng.** von Rosensteing. bis Gschwandnerg.->Gleisfreie Alternative zu Rosensteing.
 - **Gschwandnerg.** (s.o)
 - **Rosensteing.** von Hernalser Hauptst. bis Rötzerger. ->lokale Erreichbarkeit der radfreundlichen Straße (aktueller Street Mix: Beidseitig Schrägparker und 2 Fahrstreifen!->Bitte rasch ändern!)
 - **Bergsteigg.** zw. Geblerg. und Ottakringerstr. ->Bessere Erreichbarkeit Otakringerstr.

Neuerrichtung baulich getrennter Radwege



- Alszeile – Dornbacherstraße (Lückenschluss im Hauptradroutennetz)
- Wattgasse – Lidlgasse (Magistrale Nord-Süd Verbindung im westlichen Wien)
- Hernalser Hauptstraße - westlich Elterleinpl.
 - Bezirkshauptstraße und Einkaufsstraße
 - Umwidmung von Nebenfahrbahnen wie am Franz-Josefs-Kai (1. Bez.)

**Mehrfache
Radkummerkasten
Meldungen zu
Lückenschluss
Alszeile!**

Umbau in baulich getrennte Radwege



- Jörgerstraße (Haupttradroute)
- Hernalser Hauptstraße von Elterleinplatz bis Gürtel (Haupttradroute)

Ziel: Qualitätsverbesserung im Radverkehrsanlagen-Bestand (derzeit Mehrzweckstreifen mit Längsparkordnung und erlaubten Tempo 50; in Jörgerstraße zusätzlich eigenständiger Gleiskörper)

Warum baulich getrennte Radwege?



- Einzige attraktive und komfortable Anlagenart für Alt und Jung („8 to 80“)
- Spricht neue Nutzergruppen an („4 types of people cycling“)
- Nebeneinanderfahren erlaubt (wichtig mit Kindern!)
- Dooring-Gefahr vollständig gebannt (Auch bei unsicherer Fahrlinie - >Kinder)
- Gefahr durch KFZ Lenkende, die mit zu wenig Sicherheitsabstand überholen, in den Türbereich abgedrängt oder durch eine Kollision verletzt zu werden, ist vollständig gebannt.
- Beitrag zu „Vision Zero“
- Zu hohe Unterschiede bezüglich Masse und Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmenden auf Hauptstraßen
(z.B. PKW 1.000kg; Straßenbahn 43.000 kg, Tempo 50km/h gegenüber einem 10J Kind mit Fahrrad 40kg bei 10km/h)
- Besonders ausgeprägte Geschwindigkeitsunterschiede in Bergauf Fahrrelationen

**Build it and they
will come!**

Was ist der Vorteil von baulichen Radwegen für ALLE



- Schaffung lebenswerter Straßen
- Ausbrechen aus dem Teufelskreis: „Kinder mit dem Auto zu transportieren, damit sie vor Autoverkehr sicher sind“
- „Elterntaxi“ kann entfallen, gesunde Mobilität wird gefördert
- Einsparungen von Autofahrten und Entlastung der Straßen
- Vorteile für KFZ Verkehr, keine hindernden Ein- und Ausparkvorgänge
- Freie Fahrt für die Straßenbahn, da keine Ein-, Aus- oder Falschparker behindern (bei Schienenstraßen)
- Freie Fahrt für die Straßenbahn, da nicht mehr abgewartet werden muss, bis Radfahrende sicher ausweichen können
- Erhöhung der Fußgeher Sicherheit, da nicht mehr am Gehsteig mit dem Rad gefahren wird
- Leichteres Queren der Hauptstraßen für zu Fuß gehende Menschen, wegen besseren Sichtbeziehungen
- Bessere Sichtbeziehungen bei Ausfahren aus Ausfahrten (Vermeidung von Kollisionen)
- Attraktivierung des öffentlichen Raumes (schöne Häuser kommen besser zur Geltung)

Sonstige Maßnahmen



- Indirekter Linksabbieger
 - Von Hernalser Hauptstraße stadteinwärts in Kalvarienberggasse in Richtung Währing
- Verbesserung Ampelschaltung
 - Von Norden kommend, sollen Kreuzungen Jörgerstraße x Hernalser Gürtel und Hernalser Hauptstr. x Hernalser Gürtel in einem Zug bewältigt werden können (Radarampel wie in Goldschlagstraße?)
- Beheimgasse zw. Ranftlg. u. Syringg.
 - Schmalen Fahrradstreifen <1m neben Längsparkern als **markierte Linie** der geöffneten Einbahn **auf offener Strecke entfernen**
 - Durch Piktogramme mit mind. 1,5m Abstand zu Längsparkern ersetzen
 - Durchgezogene Linie nur im Kreuzungsbereich belassen
->**Vorbild:** Theresieng., 18. Bez.
- Kalvarienbergg. in Fahrtrichtung der geöffneten Einbahn nach Währing
 - Bei Fahrbahnverschwenkung Höhe Beheimgasse:
Schutz gegen Kurvenschneiden durch Entfernung von Parkplätzen oder Fahrradweiche bauen
- Kreuzung Pezzlgasse x Hormayrg.
 - Sichtbeziehung aus Pezzlg (Radroute). kommend in Querverkehr Hormayrg. (Schienenstraße, Tempo 50) sehr schlecht ->aktueller Verkehrsunfall Mai 2016, oftmalige Straßbahnbehinderungen
 - **Parkplätze im Kreuzungsbereich entfernen wie bei Kreuzung Hormayrg. X Schumanng. (Sperrlinie und Poller)**
- Endstation 43er Neuwaldegg: Radweg und Fahrradabstellanlagen fahrend legal erreichbar machen (Fahrverbot im Haltestellenbereich)

Danke für die Aufmerksamkeit!



Kontakt:
wien17@radlobby.at oder wien@radlobby.at

Fotos by Radlobby Hernalers