

Masterplan Fahrradstraßen Wien

Fahrradstraßen und Fahrradfreundliche Straßen

Auszug aus dem Endbericht

Erstellt im Auftrag der
Magistratsabteilung 18
Stadtentwicklung und Stadtplanung



komobile

*komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung*

Wien, im März 2019

Masterplan Fahrradstraßen Wien

Fahrradstraßen und Fahrradfreundliche Straßen

Auszug aus dem Endbericht

Auftraggeber:

Ing. Thomas Berger (Projektleitung)
DI Manuel Pröll
DI Stefan Eder

Erstellt im Auftrag der

Magistratsabteilung 18

Stadtentwicklung und Stadtplanung



Bearbeitung:

Subauftragnehmerin:

Dipl.-Ing. Wolfgang Gerlich
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Hanna Posch

Auftragnehmerin:

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Olivia Kantner
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Margarethe Staudner
Gerold Ludwig, BSc.
Thomas Hirsch
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Rita Leimer
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Andrea Reisinger



Planung & Kommunikation GmbH

Wiedner Hauptstraße 54/12
1040 Wien
t: +43 1 585 33 90
f: +43 1 5853390-40
e: team@plansinn.at
w: www.plansinn.at



*komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung*

Schottenfeldgasse 51/17
1070 Wien
t: +43 1 89 00 681
f: +43 1 89 00 681-10
e: wien@komobile.at
w: www.komobile.at

Inhalt

1	Einleitung und Ziele	4
1.1	Ausgangslage und Ziele	4
2	Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen	5
2.1	Abgrenzung und NutzerInnen	5
2.2	Vorteile	5
2.3	Fahrradstraßen in der Straßenverkehrsordnung (StVO)	6
2.4	Fahrradfreundliche Straßen	6
2.5	Einbettung ins Radverkehrsnetz und Eigenschaften	6
3	Kriterienkatalog und Gestaltung	9
3.1	Kriterienkatalog	9
3.2	Gestaltung	11
4	Prozessablauf und Einbindung Entscheidungsträger	15
4.1	Prozessablauf	15
4.2	Workshops und bilaterale Gespräche	16
5	Ergebnisse	17
5.1	Analysen	17
5.2	Optionenplan und Optionentabellen	17
6	Empfehlungen zur Umsetzung	19
6.1	Öffentlichkeitsarbeit	19
6.2	Finanzierung	20
6.3	Wording	20
7	Ausblick	21

1 Einleitung und Ziele

1.1 Ausgangslage und Ziele

Anlässlich der im November 2017 beim Gemeinderatsausschuss eingebrachten Petition „Fahrradstraßen für jeden Wiener Bezirk“ wurde die MA 18 mit der Erstellung eines Masterplans für Fahrradstraßen beauftragt. Im Masterplan sollen Straßenzüge, die für Fahrradstraßen geeignet sind, eruiert sowie Instrumentarien definiert werden, wie Fahrradstraßen in Wien schneller umgesetzt werden können. Der Masterplan Fahrradstraßen soll dazu beitragen, die Fahrradstraße als vollwertige Lösung für Radverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen für ein attraktives Wiener Radverkehrsnetz, insbesondere im dicht verbauten Stadtgebiet, zu etablieren. Die im vorliegenden Konzept erarbeiteten Lösungsansätze stellen eine wesentliche Grundlage für die weiterführenden Planungen dar. Die Ergebnisse der im Jahr 2015 erarbeiteten Studie „Fahrradstraßen bzw. fahrradfreundliche Straßen für Wien“¹ wurden bei der Ausarbeitung mit einbezogen. Die Erstellung des Masterplans erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Bezirksvertretungen und relevanten Dienststellen.

Mit dem vorliegenden Masterplan Fahrradstraßen Wien wurden ein Konzept für ein qualitatives, zusammenhängendes, komfortables und verkehrssicheres Radnetz abseits der Hauptverkehrsstraßen sowie ein Leitfaden für die Umsetzung entworfen.

Ziele:

- ▶ Planen und Umsetzen von Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen
- ▶ Auswahl an Straßen, die sich als Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen eignen, inkl. Analyse, Bewertung und Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen
- ▶ Kommunikation und Einbindung von Fachpersonen und politischen EntscheidungsträgerInnen
- ▶ Öffentlichkeitsarbeit und Definition von Kommunikations-Tools zur Umsetzung

¹ Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen in Wien, Rosinak & Partner ZT GmbH, August 2015

2 Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen

2.1 Abgrenzung und NutzerInnen

Der vorliegende Masterplan setzt seinen Fokus auf potenzielle Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen für den Alltagsradverkehr im Stadtgebiet von Wien. Routen, welche am Stadtrand liegen und hauptsächlich dem Freizeitverkehr dienen, wurden nur in einzelnen Fällen berücksichtigt.

Die RadfahrerInnen sind keine homogene Nutzergruppe; es gibt eine Bandbreite von „gemütlichen“ bis „sportlichen“ FahrerInnen und von Jugendlichen bis zu älteren Menschen. Mit einer qualitativ hochwertigen Fahrradinfrastruktur soll den unterschiedlichen Anforderungen entsprochen werden.

2.2 Vorteile

Zu den Vorteilen von Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen zählt, dass das Radfahren im Mischverkehr erfolgt und keine getrennte Fahrradinfrastruktur errichtet werden muss. Dadurch ist in der Regel die Umsetzung mit geringem baulichem Aufwand möglich. Durch die radfahrfreundliche Gestaltung und Verkehrsorganisation zu Gunsten des nicht-motorisierten Verkehrs erfolgt eine Anhebung der Qualität im Straßenraum und damit ein Zusatznutzen für AnrainerInnen und FußgängerInnen.

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen sind folgende Vorteile verbunden:

- ▶ Attraktives Angebot und hohe Nutzungsqualität für den Radverkehr
- ▶ Aufwertung des Straßenraums zu Gunsten der nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere auch jene, die viel zu Fuß gehen, wie Kinder und ältere Personen
- ▶ Zusatznutzen der Verkehrsberuhigung in umliegenden Straßen, dadurch profitieren AnrainerInnen
- ▶ Kostengünstigere Maßnahme, je nach Örtlichkeit und Aufwand der umzusetzenden Maßnahmen (im Vergleich zu einer baulich getrennten Infrastruktur)

2.3 Fahrradstraßen in der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2013 ist es gesetzlich möglich eine Straße als Fahrradstraße zu verordnen. In einer Fahrradstraße gelten folgende Bestimmungen:

- ▶ In Fahrradstraßen hat der Radverkehr Priorität
- ▶ Befahren durch Kfz nur zum Zu- und Abfahren (Ausnahmen sind möglich)
- ▶ Nebeneinanderfahren von RadfahrerInnen erlaubt
- ▶ Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- ▶ Kennzeichnung mit entsprechenden Hinweisschildern



Abbildung 1: Verkehrszeichen Fahrradstraße

2.4 Fahrradfreundliche Straßen

Rechtlich unterscheiden sich Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen darin, dass fahrradfreundliche Straßen nicht verordnet sind. Damit sind die Bestimmungen der StVO zu Fahrradstraßen hier nicht gültig: das Nebeneinanderfahren von Radfahrerinnen und Radfahrern ist daher nicht gestattet und die Zu- und Durchfahrt ist für Kfz rechtlich möglich, soll aber weitgehend unterbunden werden. Weiters erfolgt keine Kennzeichnung mit dem Verkehrszeichen Fahrradstraße.

Bei der Gestaltung und den inhaltlichen Kriterien soll jedoch keine Unterscheidung zwischen fahrradfreundlichen Straßen und Fahrradstraßen gemacht werden.

2.5 Einbettung ins Radverkehrsnetz und Eigenschaften

Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen sind als Teile des gesamten Radverkehrsnetzes zu betrachten und nicht als isolierte Teilstücke. Sie sollen in eine fahrradfreundliche Route, welche sich aus verschiedenen Netzelementen zusammensetzen kann, eingebettet sein. Wichtig ist, dass die fahrradfreundliche Route durchgehend einen hohen Fahrkomfort und hohe Verkehrssicherheit bietet, dass sie für alle VerkehrsteilnehmerInnen leicht erkennbar ist und dass sie RadfahrerInnen ein zügiges Weiterkommen ohne viele oder längere Halte ermöglicht. Die erforderliche Wegzeit und subjektive Verkehrssicherheit ist stark abhängig von der Qualität der Radinfrastruktur.

Fahrradfreundliche Routen sollen folgende Eigenschaften aufweisen:

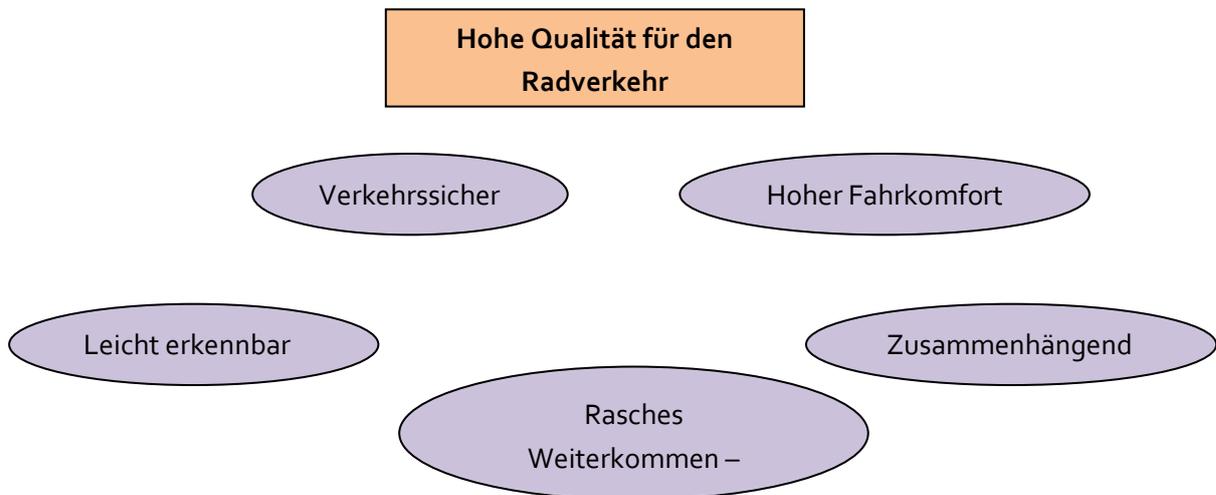


Abbildung 2: Eigenschaften Fahrradfreundliche Routen

Quelle: Eigene Darstellung

Verkehrssicher: Verkehrssicher bedeutet, dass RadfahrerInnen nicht durch andere VerkehrsteilnehmerInnen gefährdet werden. Um auch ein subjektives Sicherheitsgefühl zu erzeugen, ist ein respektvolles und faires Miteinander im Straßenverkehr notwendig.

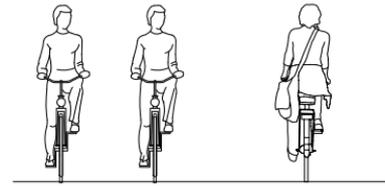
Hoher Fahrkomfort: Die Fahrbahnoberfläche soll sich in einem guten Erhaltungszustand befinden und mit einem ebenen, griffigen Bodenbelag (Asphalt- oder Betondecke, Pflastersteine in ebenflächiger Ausführung) versehen werden. Es sollen keine Unebenheiten (z.B. durch Kanaldeckel oder Wurzeln) vorhanden sein. Entsprechend der Witterung ist ein Winterdienst vorzusehen.

Leichte Erkennbarkeit: Die Linienführung soll eindeutig und leicht erkennbar sein. An Knotenpunkten, an denen die Weiterführung der Route nicht eindeutig erkennbar ist, soll eine Kennzeichnung der Route durch entsprechende Wegweiser oder Bodenmarkierungen erfolgen.

Rasches Weiterkommen: Es sind direkte Verbindungen ohne Umwege herzustellen. Wesentlich ist es auf eine geradlinige Linienführung zu achten und keine Verschwenke und Hindernisse einzubauen. Bei gleichrangigen, querenden Straßen soll der Fahrradstraße und fahrradfreundlichen Straße Vorrang eingeräumt werden. An Knotenpunkten mit Nachrang (Hauptstraßen A und B) sind bei Bedarf Querungshilfen vorzusehen. Bei Verkehrslichtsignalanlagen ist auf eine radfahrerfreundliche Ampelschaltung zu achten (kurze Wartezeiten, grüne Welle, dynamische Anmeldung mittels Sensoren, etc.).

Zusammenhängend: Die Route soll durchgängig befahrbar sein und keine Lücken aufweisen, insbesondere ist auf die verkehrssichere Gestaltung von Kreuzungen zu achten.

In einer Fahrradstraße oder fahrradfreundlichen Straße soll eine ausreichende Fahrflächenbreite zur Verfügung stehen; es soll das Nebeneinanderfahren von zwei RadfahrerInnen und das Überholen möglich sein. Behinderungen durch ein- und ausparkende Fahrzeuge sind zu minimieren. Die Befahrung durch den Radverkehr soll in beiden Richtungen erlaubt sein. Der Anteil des Kfz-Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen soll gering sein und die Straßengestaltung soll dazu beitragen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten unter 30 km/h sind.



Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen werden dort umgesetzt, wo bereits im Bestand ein hoher Radverkehrsanteil ist oder wo ein künftiges Potential vorhanden ist. Sie können zudem wichtige Ziele und Quellen verbinden und stellen eine wichtige Funktion im Radverkehrsnetz dar.

3 Kriterienkatalog und Gestaltung

3.1 Kriterienkatalog

Im Zuge der Ausarbeitung des Masterplans Fahrradstraßen Wien wurde der Kriterienkatalog überarbeitet.

Die Anwendungsempfehlungen und der Kriterienkatalog sind unter folgendem Link zu finden:

<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/fahrradstrasse.html>

Anbei die Kriterien für Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen:

Kriterienkatalog:

Fahrradstraßen/Fahrradfreundliche Straßen sind Straßenzüge, die eine besonders hohe Qualität für den Radverkehr bieten. In Wien sollen dabei folgende Kriterien erfüllt werden:

- Hohes Radfahraufkommen und/oder hohes zukünftiges Radfahrpotenzial und/oder Anbindung von wichtigen Ausgangspunkten und Zielen für Radfahrende bei gleichzeitig geringem Kfz-Verkehrsaufkommen
- In Fahrradstraßen ist das Durchfahren für Kfz gemäß StVO nicht gestattet. Auch in fahrradfreundlichen Straßen soll Kfz-Durchgangsverkehr weitgehend vermieden werden. Unerwünschte Durchfahrten von Kfz durch Fahrradstraßen/Fahrradfreundliche Straßen sollen durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (gegenläufige Einbahnen, physische Durchfahrtssperren für Kfz etc.) vermieden werden.
- Strategische Funktion im Radverkehrsnetz
- Hohe Nutzungsqualität hinsichtlich Reisezeit, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort
- Möglichst durchgängige Befahrbarkeit (möglichst ohne Anhalten)
- Grundsätzliche Befahrbarkeit für Radfahrende im Zweirichtungsverkehr
- Tempo 30 als höchstzulässige Geschwindigkeit
- Vorrang bei Querungen, ausgenommen Hauptstraßen A und B sowie bei Straßen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wobei Querungshilfen zu prüfen sind
- Anmeldung mittels Sensoren (nicht per Druckknopf) bei Verkehrslichtsignalanlagen (Ampeln). Ein schneller Phasenwechsel oder eine Einbindung in das Regelprogramm sollen gegeben sein.
- Im bebauten Gebiet ist eine Beleuchtung vorzusehen.

Fahrflächenbreite:

- a) Mindestbreite, wenn beidseitig keine Stellplätze vorhanden sind: 4,0 m
- b) Mindestbreite bei angrenzender Parkordnung: 4,5 m
- c) Mindestbreite bei beidseitiger Schräg- beziehungsweise Senkrecht-Parkordnung: 5,0 m
- d) Bei Busverkehr erhöht sich die Mindestbreite der Fahrfläche um 0,5 m.
- e) Bei unklaren Breitenverhältnissen (z.B. keine markierten Parkstreifen oder keine Gehsteige) soll die Fahrfläche eindeutig erkennbar sein.
- f) Engstellen: Bei punktuellen und übersichtlichen baulichen Engstellen ohne angrenzende Stellplätze (z.B. Baumscheibe, Gebäudevorsprung) kann auf kurzen Distanzen (max. 20 m) die Mindestfahrflächenbreite unterschritten werden.

Parkstreifen:

Parkstreifen sind mit dem Regelmaß auszuführen und zu markieren.

Empfehlung: Die Abstandsfläche von 0,5m zu Parkspuren kann baulich gestaltet werden (z.B. Pflasterung).

Gestaltung:

- a) Aus der Gestaltung soll eindeutig hervor gehen, dass der Radverkehr gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr Vorrang hat. Bei besonders wichtigen Netzelementen kann auch eine einprägsame Gestaltung umgesetzt werden, die den Straßenraum strukturiert.
- b) Übersichtliche Kreuzungen, Verdeutlichung des Nachrangs querender Straßen, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr (z.B. optische Einengungen, Teilaufpflasterungen)
- c) In einer Fahrradstraße ist Radfahren gegen die Einbahn ohne Längsmarkierung anzustreben (mit Ausnahme von unübersichtlichen Stellen), um das Nebeneinanderfahren zu ermöglichen.
- d) Fahrbahnoberfläche aus Beton, Asphalt oder Pflastersteinen in ebenflächiger Ausführung in einem guten Zustand.

Hauptstraßen A und B sowie Straßen mit Straßenbahnen kommen für Fahrradstraßen/Fahrradfreundliche Straßen nicht infrage. Busverkehr ist kein Ausschlusskriterium, die Verträglichkeit mit dem Busverkehr ist jedoch im Einzelfall zu prüfen (z.B. Intervalle der Busse, Radverkehrsaufkommen).

3.2 Gestaltung

Damit VerkehrsteilnehmerInnen Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen auf Anhieb erkennen, sind diese als solche einheitlich mit Fahrradsymbolen, Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen, etc. zu gestalten.

An Kreuzungen, wo der Radverkehr gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr Vorrang hat, muss dies eindeutig aus der Gestaltung hervor gehen.

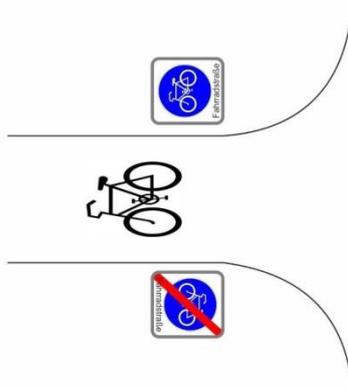
Die Markierung und Beschilderung erfolgen entsprechend der Veröffentlichung der Stadt Wien.²

Kreuzungen:

Der Anfang und das Ende von Fahrradstraßen sind mit den entsprechenden Verkehrsschildern und einem Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn zu kennzeichnen.

Anfang

ohne Fahrstreifenmarkierung



Anfang

bei markierten Fahrstreifen

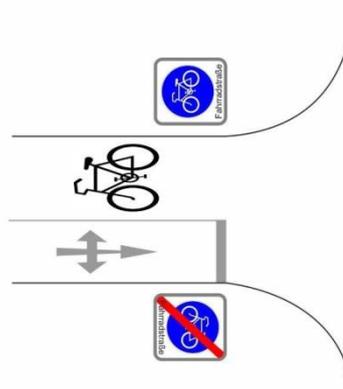


Abbildung 3: Gestaltung Fahrradstraße Anfang

Quelle: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/pdf/fahrradstrasse.pdf>



Abbildung 4: Kennzeichnung Anfang Fahrradstraße

Quelle: Stefan Eder



Abbildung 5: Kennzeichnung Anfang fahrradfreundliche Straße

Quelle: komobile w7 GmbH

² <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/pdf/fahrradstrasse.pdf>

An Kreuzungen wird der Vorrang der Fahrradstraße und fahrradfreundlichen Straße durch Vorrang geben oder Stop-Schilder und Begrenzungslinien verdeutlicht.

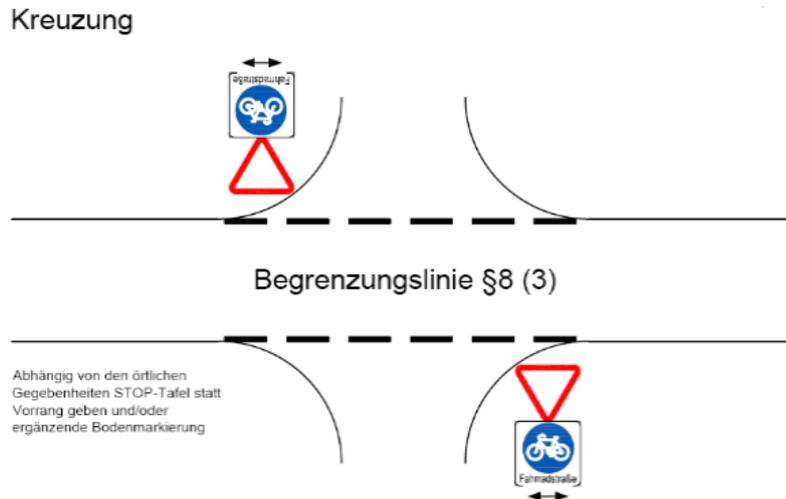


Abbildung 6: Gestaltung Fahrradstraße und fahrradfreundliche Straße Kreuzung

Quelle: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/pdf/fahrradstrasse.pdf>

Zusätzlich können bauliche Maßnahmen zur Gestaltung umgesetzt werden. Fahrbahnplateaus werden zur Geschwindigkeitsreduktion eingesetzt, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie beispielsweise Fahrbahnunterbrechungen verringern den Durchzugsverkehr.



Abbildung 7: Unterbrechung und Plateau
Quelle: komobile w7 GmbH



Abbildung 8: Begrenzungslinie mit Fahrradsymbol
Quelle: komobile w7 GmbH



Abbildung 9: Vorrang geben für fahrradfreundliche Straße
Quelle: komobile w7 GmbH



Abbildung 10: Vorrang geben für Fahrradstraße
Quelle: komobile w7 GmbH

Strecke:

Der Linienverlauf ist eindeutig zu kennzeichnen und zu markieren. Auf der Fahrbahn der Fahrradstraße und fahrradfreundlichen Straße werden Fahrradsymbole mindestens einmal zwischen Knotenpunkten und mindestens alle 100 m angebracht.

Strecke

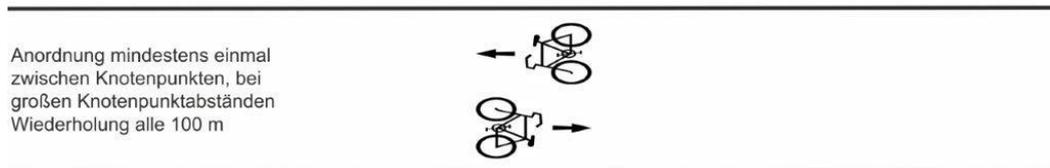


Abbildung 11: Gestaltung Fahrradstraße und fahrradfreundliche Straße
Quelle: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/pdf/fahrradstrasse.pdf>



Abbildung 12: Fahrradsymbole auf der Fahrbahn
Quelle: komobile w7 GmbH

Bei der Umsetzung ist zu prüfen, ob eine Abstandsfläche zu angrenzenden Parkstreifen (0,5m) baulich unterschiedlich gestaltet werden kann; z.B. mittels Plasterung.

Als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr können bauliche oder optische Einengungen oder Teilaufpflasterungen erfolgen. Überbreite Fahrflächen sind zu vermeiden bzw. sicherzustellen, dass Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion eingesetzt werden.

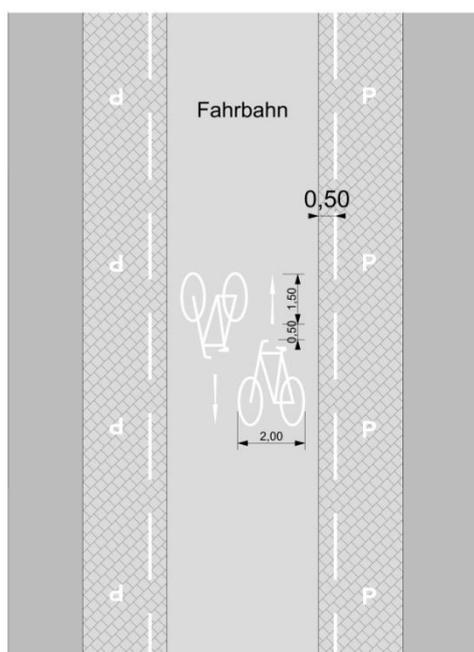


Abbildung 13: Bauliche Gestaltung des Abstands zu Parkstreifen

Quelle: komobile w7 GmbH

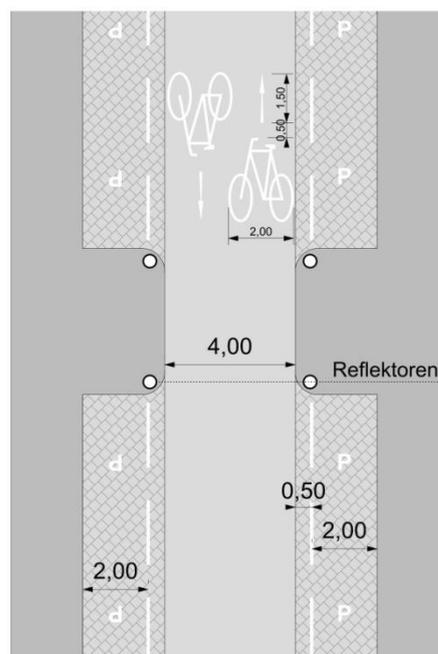


Abbildung 14: Fahrbahneinengung

Quelle: komobile w7 GmbH

4 Prozessablauf und Einbindung Entscheidungsträger

4.1 Prozessablauf

Der Planungsprozess erfolgte in enger Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen der Stadt Wien und den Bezirksvertretungen. Um eine qualitätsvolle Kommunikation mit den Entscheidungsträgern zu gewährleisten, wurde der Prozess durch ein externes Kommunikationsbüro, PlanSinn Planungs- und Kommunikations GmbH, begleitet.

Im Folgenden ist der Prozessablauf dargestellt:

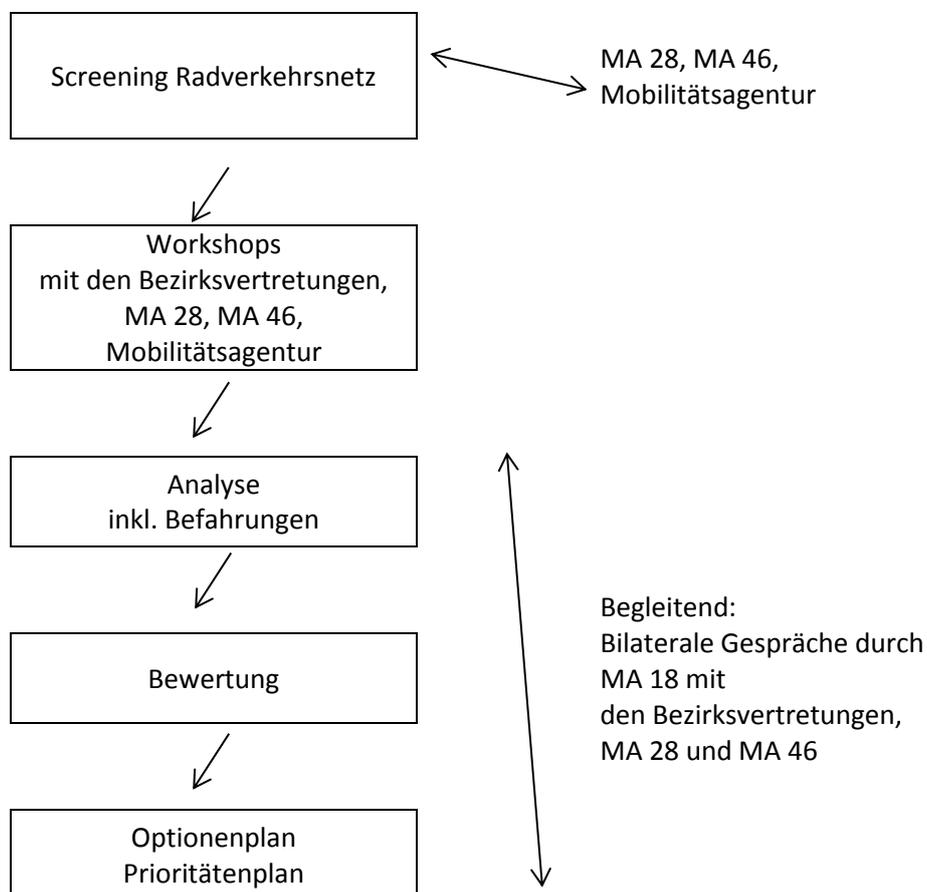


Abbildung 15: Prozessablauf

Im ersten Schritt erfolgte ein ausführliches Screening des Straßennetzes hinsichtlich wichtiger Radverbindungen unter Verwendung eines eigens entwickelten GIS-Tools. Darauf aufbauend wurde eine Wirkungsanalyse und Bewertung hinsichtlich Netzwirksamkeit, Umsetzbarkeit und Umsetzungsaufwand durchgeführt. Die Umsetzungsmöglichkeiten/-widerstände wurden in diesem ersten Schritt nur grob abgeschätzt, eine genauere Betrachtung erfolgte in den Analysen

ausgewählter Streckenabschnitte. Das Screening erfolgte in Zusammenarbeit mit der MA 28, MA 46 und der Mobilitätsagentur. Ergebnis des ersten Schritts ist eine Liste von Optionen für Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen inklusive einer planlichen Darstellung.

Anschließend wurden insgesamt vier Workshops mit den Bezirken und den Dienststellen MA 28, MA 46 und der Mobilitätsagentur abgehalten, um das Konzept der Fahrradstraßen und Fahrradfreundlichen Straßen zu erläutern und die aus dem Screening erhaltenen Optionen zu besprechen (siehe Kapitel 4.2).

Im nächsten Schritt erfolgte eine Auswahl an Routenvorschlägen, welche in weiterer Folge detailliert untersucht wurden. Die Auswahl wurde laufend aufgrund der Ergebnisse der bilateralen Gespräche ergänzt. Die Analyse erfolgte mittels Befahrungen und Erhebungen vor Ort und wurde schriftlich inkl. Fotodokumentation zusammengefasst. Insgesamt wurden 90 Routenoptionen untersucht (siehe Kapitel 5.1).

Aufgrund der zusammenfassenden Beurteilung wurden bezirksübergreifende Optionenpläne der Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen erstellt. Ergänzend wurde für ganz Wien ein Gesamtplan mit einer Reihung der Optionen nach Prioritäten erstellt. Die Prioritätenreihung erfolgte dabei hinsichtlich der „Wichtigkeit“ sowie der „zu erwartenden Umsetzungswiderstände“ der jeweiligen Option.

4.2 Workshops und bilaterale Gespräche

Im Rahmen von Workshops waren die BezirksvertreterInnen eingeladen, sich über die Ziele des Masterplans Fahrradstraßen zu informieren und Vorschläge zu möglichen Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen in ihrem Bezirk einzubringen. Zusätzlich wurden die im Plan dargestellten Optionen für Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen besprochen. Im Vorfeld der Workshops gab es die Möglichkeit zur Teilnahme an einer Befahrung einer bereits im städtischen Gebiet umgesetzten Fahrradstraße, nämlich der Goldschlagstraße im 15. Bezirk. Die Workshops wurden von PlanSinn moderiert.

Anschließend wurden die bestbewerteten Optionen einer Bestandsanalyse unterzogen. Begleitend zur Analyse und Bewertung der Routenvorschläge erfolgten bilaterale Gespräche mit den Bezirksvertretungen. In den Gesprächen wurde die generelle Umsetzbarkeit von Fahrradstraßen im Bezirk diskutiert sowie mögliche konkrete Optionen näher besprochen.

5 Ergebnisse

5.1 Analysen

Für insgesamt 90 Routenoptionen wurden eine Analyse hinsichtlich der Kriterien und eine Beurteilung der Verkehrsorganisation durchgeführt. Für die Analyse wurden Befahrungen und Erhebungen vor Ort durchgeführt, um den Ist-Zustand zu dokumentieren. Es folgte eine zusammenfassende Beurteilung nach fachlichen Kriterien für den Ist-Zustand und für die Umsetzbarkeit in den Soll-Zustand.

Folgende Kriterien wurden untersucht:

- ▶ Verkehrsorganisation, Befahren im Zweirichtungsverkehr für den Radverkehr
- ▶ Kfz-Verkehrsaufkommen Bestand (Abschätzung: gering, mäßig, erheblich, hoch), kein Durchzugsverkehr
- ▶ Fahrflächenbreite gemäß Kriterienkatalog
- ▶ Stellplätze (Parkordnung, Einfluss auf die Fahrflächenbreite)
- ▶ ÖV, Hauptstraßen A und B, querende Straßen
- ▶ Vorrangsituationen
- ▶ Zulässige Geschwindigkeit
- ▶ Sonstiges (Fahrbahnoberfläche, Ein-/Ausfahrten zu Garagen oder großen Betrieben, Engstellen, Schanigärten, ...)

Die zusammenfassende Beurteilung erfolgte nach folgendem Schema:

- **Grün (3): Mit geringfügigen Adaptierungen umsetzbar**
- **Gelb (2): Zusatzuntersuchungen bzw. aufwändigere Adaptierungsmaßnahmen erforderlich**
- **Orange (1): Erreichung der Kriterien mit hohem Aufwand möglich**
- **Rot (0): Erreichung der Kriterien nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich**

5.2 Optionenplan und Optionentabellen

Für die Bezirke wurden jeweils **Optionenpläne** erstellt, in denen die Optionen für Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen dargestellt sind. Als Übersicht sind die Optionen zusätzlich in einem Gesamtplan dargestellt.

Ein wesentlicher Bestandteil des Masterplans Fahrradstraßen ist die Einschätzung der Umsetzbarkeit und der zu erwartenden Umsetzungswiderstände, welche aufgrund der Analysen

sowie der Ergebnisse der Bezirksworkshops und der bilateralen Gespräche mit den Bezirksvertretungen sowie der Besprechungen mit den Dienststellen (MA 28 und MA 46) erfolgte.

Die Optionen für Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen wurden tabellarisch nach Bezirken in den **Optionentabellen** zusammengefasst. In der Auflistung sind zusätzlich die Beurteilung nach den fachlichen Kriterien sowie eine Einschätzung der zu erwartenden Umsetzungswiderstände angeführt.

6 Empfehlungen zur Umsetzung

6.1 Öffentlichkeitsarbeit

„Fahrradstraßen“ sind aktuell in der Bevölkerung nicht sehr bekannt. Dabei hat die Kennzeichnung einer Straße als „Fahrradstraße“ eine starke Symbolwirkung, da hier der Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr bevorrangt wird. Zusätzlich können Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu einer Aufwertung des Straßenraums beitragen und die Qualität im öffentlichen Raum dadurch für alle verbessert werden.

Die Umsetzung von Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen erfolgt durch Infrastrukturmaßnahmen und Adaptierungen in der Verkehrsorganisation. Um die Akzeptanz zu erhöhen, werden eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit und die Einbindung relevanter AkteurInnen empfohlen. Für die Öffentlichkeitsarbeit sollen Materialien entwickelt werden, die die Bezirke bei Bedarf einsetzen können.

Für eine rasche Realisierung erster Umsetzungsschritte ist es erforderlich, in Abstimmung mit den Bezirken zeitgerecht umsetzbare Lösungen zu entwickeln. Für die Umsetzung sollen Unterstützungsangebote im Hinblick auf die begleitende Öffentlichkeitsarbeit angeboten werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit soll in drei Bereichen stattfinden:

1. Eine Fahrradstraße entsteht: Sichtbarkeit vor Ort

Für die Sichtbarkeit der neuen Infrastruktur soll ein „Infoset“ erstellt werden, das vor Ort eingesetzt werden kann. Das Infoset beinhaltet Schilder mit den Benutzungsregeln und auch mit positiven Botschaften. Diese sollen temporär in neu eröffneten Straßen eingesetzt werden – unmittelbar vor oder bei Beginn der Bauarbeiten und rund um die Eröffnung. Dieses Infoset könnte auch jeweils bei „Saisonbeginn“ wieder eingesetzt werden.

Die Eröffnung sollte mit einem Mini-Event begleitet werden, der z.B. Testbefahrungen mit BezirkspolitikerInnen und Interessierten enthalten kann.

2. Eine Fahrradstraße entsteht: gezielte begleitende Kommunikation an Zielgruppen

Die BezirksbewohnerInnen sollten mit Postwurfsendungen und/oder mittels Bezirkszeitung informiert werden. Zusätzlich sollen Einrichtungen wie Schulen, Betriebe, Service-Einrichtungen o.ä., die von der neuen Fahrradstraße/fahrradfreundlichen Straße profitieren können, gezielt über die Vorteile informiert werden.

3. Allgemeine Kommunikationsaufgaben zu den Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen

Die umgesetzten Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen sollen systematisch dokumentiert und evaluiert werden, z.B. über Befahrungsfilme. Zusätzlich sollten Bezirkstestimonials produziert/eingebaut werden – z.B. Statements von Bezirksverantwortlichen über die Erfahrungen mit den eingerichteten Straßen.

6.2 Finanzierung

Da die meisten der im Masterplan vorgeschlagenen Straßenabschnitte Teil des Hauptradverkehrsnetzes sind, kann ein Großteil der Infrastrukturmaßnahmen mit zentralen Budgetmitteln umgesetzt werden.

6.3 Wording

In einem Workshop mit Beteiligung von KommunikationsexpertInnen wurde versucht ein „Wording“ für den Begriff der Fahrradstraße und fahrradfreundlichen Straße zu finden und auch eine Abgrenzung zu anderen Fahrradinfrastrukturen, im Speziellen Rad-Langstrecken und Radrouten, zu machen.

Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen sollen durchgehende und komfortable fahrradfreundliche Radrouten sein, welche bezirksüberschreitend abseits von Hauptverkehrsstraßen verlaufen. Sie sollen den „quietways“, welche derzeit in London, Großbritannien, umgesetzt werden, entsprechen. Sie ergänzen das Netz der (geplanten) Rad-Langstrecken.

Im Workshop wurde darauf hingewiesen, dass es im Wiener Hauptradverkehrsnetz bereits ausgewiesene Radrouten gibt, welche mit grünen Wegweisern ausgeschildert sind. Es gibt für die Radrouten jedoch keine definierten Qualitätskriterien, so dass eine ausreichende Anlagequalität für den Radverkehr oftmals nicht gegeben ist (z.B. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Kfz-Verkehrsstärken, LKW-Anteil, Kreuzungsgestaltung, Lückenschlüsse, etc.). Der Begriff der „Radroute“ soll deswegen nicht mit dem der Fahrradstraße und fahrradfreundlichen Straße gleichgesetzt werden. Es wird empfohlen, für Radrouten Qualitätskriterien zu definieren und die im Hauptradverkehrsnetz und Erschließungsnetz ausgewiesenen Radrouten daraufhin zu überprüfen.

Als Ergebnis des Workshops wurde empfohlen kein neues „Wording“ für Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen zu finden, sondern mit den bereits bekannten Begriffen weiter zu arbeiten und diese besser und verstärkt zu kommunizieren.

7 Ausblick

Mit dem vorliegenden Masterplan wurde ein umfassendes Fahrradstraßenkonzept, welches zur Förderung des Radverkehrs als umweltfreundliches Verkehrsmittel beitragen soll, für die Stadt Wien vorgelegt. Ziel ist die Bereitstellung einer hochwertigen Fahrradinfrastruktur, welche mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln in zeitnaher Zukunft umgesetzt werden kann. Dabei kann der Vorteil von Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen, welche eine gemeinsame Nutzung der Straße mit dem motorisierten Verkehr vorsieht und dadurch keine neue Infrastruktur gebaut werden muss, genutzt werden. Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen sind relativ einfach zu realisieren und kostengünstig. Zudem können Synergien genutzt werden, indem Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Änderungen in der Verkehrsorganisation umgesetzt werden, und es damit zu einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und Grätzl kommt.

Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen bieten die Möglichkeit, ein zusammenhängendes Streckennetz mit gutem Komfort für den Radverkehr im Stadtgebiet zu schaffen und damit die Fahrradnutzung zu fördern.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrszeichen Fahrradstraße	6
Abbildung 2: Eigenschaften Fahrradfreundliche Routen	7
Abbildung 3: Gestaltung Fahrradstraße Anfang	11
Abbildung 4: Kennzeichnung Anfang Fahrradstraße	11
Abbildung 5: Kennzeichnung Anfang fahrradfreundliche Straße	11
Abbildung 6: Gestaltung Fahrradstraße und fahrradfreundliche Straße Kreuzung	12
Abbildung 7: Unterbrechung und Plateau	12
Abbildung 8: Begrenzungslinie mit Fahrradsymbol	12
Abbildung 9: Vorrang geben für fahrradfreundliche Straße	13
Abbildung 10: Vorrang geben für Fahrradstraße	13
Abbildung 11: Gestaltung Fahrradstraße und fahrradfreundliche Straße	13
Abbildung 12: Fahrradsymbole auf der Fahrbahn	13
Abbildung 13: Bauliche Gestaltung des Abstands zu Parkstreifen	14
Abbildung 14: Fahrbahneinengung	14
Abbildung 15: Prozessablauf	15