



DINAMO

Drahteselinitiative Wiener Neustadt - abgas- und motorfrei
2700 Wiener Neustadt, Bahngasse 46

Radfahranlagen- Mängelrecherche 2000 Wiener Neustadt

Autor: DI Helmuth Nussbaumer



**ÖSTERREICHISCHER
VERKEHRSSICHERHEITSFONDS**

Einleitung

Der Verein Drahteselinitiative Wiener Neustadt - abgas- und motorfrei (kurz DINAMo) ist seit mehr als 12 Jahren als Interessensvertretung der RadfahrerInnen in der Region Wiener Neustadt aktiv. Die Schwerpunkte sind Vertretung der Interessen gegenüber Gemeinden, Förderung der Gesundheit durch den Radsport, Attraktivierung des Fahrrades als Nahverkehrsmittel, Unterstützung des Radtourismus, Mängelrecherche und Einbringen von Verbesserungsvorschlägen, Zusammenarbeit mit ARGUS Österreich und dem Verkehrsclub Österreich (VCÖ).



Durch einen Förderungszuschuß des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde im Jahr 2000 die Anschaffung einer Digitalkamera für DINAMo ermöglicht. Damit kann DINAMo nunmehr eine umfassende fotounterstützte Zustandsbeschreibung ("Mängelerhebung") der Radwege in Wiener Neustadt abfassen.

Diese Radfahranlagen-Mängelrecherche soll eine Unterstützung für die Stadtgemeinde darstellen, um eine rasche und umfassende Behebung der aufgezeigten Schwachstellen zu ermöglichen.

Im ersten Teil werden allgemein typische Fehlerquellen dargestellt, und im zweiten Teil folgt eine alphabetische Auflistung nach Straßen und Gassen, welche ein praktikables Handhaben der Studie gewährleistet.

Durch die Tatsache, daß ausschließlich Schwachstellen bzw. Mängel aufgezeigt werden, soll auf keinen Fall der Eindruck entstehen, daß DINAMo nur auf die Mängel hinweist, die vielen gelungenen Lösungen aber ignoriert.

In Wiener Neustadt sind positiver Weise viele Kilometer an Radwegen gebaut worden, was DINAMo immer wieder honoriert hat. Doch Thema dieser vorliegenden Arbeit ist, etwaige Mängel aufzuzeigen. Diese Liste soll dazu beitragen, dass bei Neuplanung und Neugestaltung von Radverkehrsanlagen Fehler von vornherein ausgeschlossen werden können. Sie soll auch dazu beitragen, den verantwortlichen Politikern die Probleme, welche bei der alltäglichen Benutzung der Radverkehrsanlagen entstehen können, anschaulich darzustellen.

Die nun vorliegende Mängelliste wurde nach bestem Wissen und Gewissen durchgeführt, erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ebenso kann, bedingt durch den Umfang der Liste und der geringen Personalkapazitäten der Fall eintreten, daß in dieser Liste Schwachpunkte festgestellt werden, die in der Zwischenzeit schon behoben worden sind. Das würde sich DINAMo bei möglichst vielen aufgezeigten Punkten wünschen.

In dieser Arbeit wurde hauptsächlich auf bauliche Mängel und Mängel in der Beschilderung eingegangen. Mängel in Form von Lücken im Radwegenetz wurden nur am Rande aufgezeigt. Hier sei allerdings auf die Notwendigkeit eines Radwegeleitsystems hingewiesen. Dadurch können ortsunkundige Radler von stark befahrenen Straßen auf attraktivere, da weniger stark befahrene Routen umgeleitet werden. Es besteht also nicht unbedingt die Notwendigkeit, bei jeder stärker befahrenen Straße einen Radweg oder einen Radstreifen anzulegen. Wichtig ist vielmehr, dass den Radfahrern attraktive Routen durch das Stadtgebiet angeboten werden (ähnlich wie Buslinien). Ein Großteil der aufgezeigten Mängel könnte durch Einführung eines Radwegeleitsystems sowie durch Abgehen von der Benützungspflicht von Radwegen erledigt werden.

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, daß zu einer guten Fahrradinfrastruktur auch Radstände gehören. Ideal ist hier eine Abstellmöglichkeit mit Überdachung sowie baulichen Maßnahmen, damit die Zufahrts- und Abstellplätze nicht von Pkw verstellt werden können. Diese Thematik ist jedoch nicht Inhalt dieser Arbeit.

In dieser Arbeit ist immer von "Radfahrern" die Rede. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde auf die Schreibweise "RadfahrerInnen" verzichtet. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß bei der Verwendung des Begriffes "Radfahrer" sowohl männliche als auch weibliche Radfahrer gemeint sind.

Manchem werden die aufgezeigten Mängel überzogen erscheinen. Dem sei gegenübergestellt, daß durch die Routenführung des internationalen Radwanderweges Euro Velo 9 durch Wiener Neustadt vermehrt mit ortsunkundigen Radfahrern gerechnet werden muß und die Kennzeichnung und Markierung daher eindeutig und verständlich sein muß. Die Gestaltung der Radverkehrsanlagen sollte den Bedürfnissen der Radfahrer gerecht werden, das heißt, ein durchgehendes Befahren muß möglich sein (keine Stufen, kein erzwungenes Absteigen oder Ähnliches).

Wenn in möglichst kurzer Zeit kein einziger aufgezeigter Punkt mehr zutrifft, also alle Mängel behoben sind, hat diese Mängelrecherche ihren Zweck erfüllt.

Darauf freut sich DINAMo.



Wiener Neustadt, Dezember 2000

DI Helmuth Nussbaumer, DINAMo-Obmann

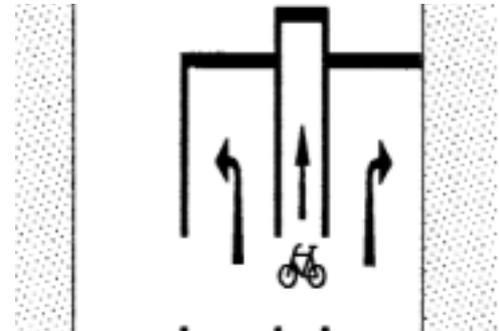
Teil 1

In diesem Teil soll auf einige typische Fehlerquellen eingegangen werden, die häufig festgestellt werden mußten:

- 1.1 Abbiegeproblematik
- 1.2 Beschilderung
- 1.3 Fahrbahnbegleitender Zweirichtungs-Radweg
- 1.4 "Hochschaubahn"
- 1.5 Kombiniertes Gehweg/Radweg
- 1.6 Kreisverkehrproblematik
- 1.7 Linksabbiegeproblematik
- 1.8 Rampen
- 1.9 Temporäre Probleme

1.1 Abbiegeproblematik

Bei vielen Einbahnen ist das Radfahren gegen die Einbahnrichtung erlaubt. Die Bodenmarkierungen auf den Kreuzungen weisen aber oft nur die Abbiegespuren für den Autoverkehr auf. So darf zum Beispiel ein Radfahrer geradeaus über eine Kreuzung fahren, die Autofahrer aber nur nach rechts oder nach links abbiegen. Wo darf sich der Radfahrer aufstellen, um in diesem Falle geradeaus zu fahren? Ohne eigene markierte Spur muß sich der Radfahrer zwischen den Autospuren hinstellen, wodurch eine unklare und oft auch gefährliche Situation entstehen kann.



Hier können sich Radfahrer zum erlaubten Geradeausfahren einordnen. (Quelle: VCÖ Studie, Seite 88)

1.2 Beschilderung

Diese ist oft (aus Kostengründen, so die Vermutung) dort angebracht, wo schon eine Säule zum Befestigen vorhanden ist. So wurde des öfteren registriert, daß das Schild "Radweg Beginn" erst einige Meter nach Beginn des Weges befestigt wurde. Streng genommen müßte wohl das Fahrrad bis zu diesem Schild geschoben werden.



Als Radweg statt als Radweg/Gehweg beschildert: Dachensteingasse

Weiters ist die Beschilderung des öfteren mangelhaft. Es fehlen Zusatztafeln "Ausgenommen Radfahrer" bei Einbahnen (wo Radfahren gegen die Einbahn erlaubt ist) und bei Sackgassen-Zeichen (wo für Radfahrer eine Radroute weiterführt, aber für den motorisierten Verkehr eine Sackgasse ist). Dies ist deshalb wichtig, weil Radfahrer neben Fußgängern die umwegempfindlichsten Verkehrsteilnehmer sind.

Ferner stimmt die Beschilderung manchmal nicht mit der Markierung überein. So kommt es vor, daß auf einem Gehsteig das Schild "Radweg" montiert ist, allerdings eine weiße Markierung in Längsrichtung am Gehsteig verläuft. Gemeint ist hier wohl ein "Radweg/Gehweg", also auf der Fahrbahnseite Radweg und auf der Seite der Häuser Gehweg. Allerdings läßt die Markierung laut

Auskunft der Rechtsabteilung des ÖAMTC auch den Schluß zu, daß es sich in diesem Falle um einen in beide Richtungen befahrbaren Radweg handle, also rechts der Markierung (wo eigentlich der Gehweg ist) in Fahrtrichtung Radfahren gestattet ist, und links der Markierung Radfahren in die Gegenrichtung gestattet ist.

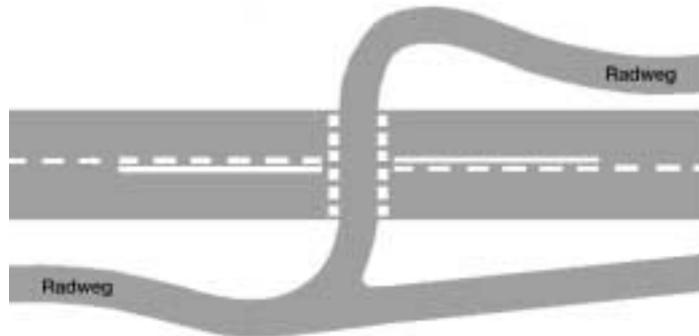
Oft auch ist nach einer Kreuzung nicht ersichtlich, ob danach ein Radweg weiterführt. Hier wäre ein Radwegeleitsystem hilfreich, ein Beschilderungssystem, das (ähnlich wie die Wegweiser für den motorisierten Verkehr) dem Radfahrer die günstigste Route weist (siehe Foto rechts).



Die Beschilderung der Radwanderwege ist manchmal vom Radweg aus nicht oder nur schwer einsehbar. In einem Fall ist die Beschilderung für das Linksabbiegen auf einer stark befahrenen Straße erst auf Höhe der Abzweigung angebracht (am rechten Fahrbahnrand!).

1.3 Fahrbahnbegleitender Zweirichtungs-Radweg

Diese Art der Radweggestaltung kommt im Stadtgebiet von Wiener Neustadt nicht häufig vor, birgt aber trotzdem Konfliktpotential.



Die VCÖ-Studie "Straßen zum Radfahren" schreibt dazu (S. 68): "Verkehrstechnisch sind Zweirichtungs-Radwege selbständige Verkehrswege. Das gilt auch dann, wenn sie eine Fahrbahn begleiten, und zwar zumin-

Übergang von Zweirichtungs- in Ein-Richtungs- Radweg (Quelle: VCÖ Studie, Seite 138)

dest für jene Radfahrer, die links der Fahrbahn, also entgegen der üblichen Rechtsfahrordnung unterwegs sind. Dieser Verstoß gegen die elementarste Verkehrsregel, nämlich die Rechtsfahrordnung, bleibt nicht ungesüht. Radfahrer, die als "Geisterfahrer" auf der linken Straßenseite unterwegs sind, haben bei Kreuzungen mit einem etwa dreifach höheren Unfallrisiko zu rechnen als jene, die einen Radweg auf der rechten Straßenseite benützen."

Konfliktpotential entsteht auch, wenn von einem fahrbahnbegleitenden Zweirichtungs-Radweg auf fahrbahnbegleitende Richtungs-Radwege gewechselt wird (oder umgekehrt).

1.4 "Hochschaubahn"

Radwege, die auf Gehsteigniveau geführt sind, werden bei Querung einer Nebenstraße, Zufahrten von Wohnanlagen und Einfamilienhäusern bzw. Parkplätzen abgesenkt, damit für die Pkw leichter zu- und abfahren können.



Gehsteigkante ohne Rampe ist für Autos kein Problem

Durch das Auf- und Abfahren auf den meist zu steil ausgeführten Rampen entsteht für den Radfahrer ein Komfortverlust und Geschwindigkeitsverlust auf Kosten der Autofahrer. Gerade bei Parkplatzausfahrten oder untergeordneten Quergassen wird zudem der Radweg durch querende Autofahrer blockiert.

DINAMo tritt dafür ein, daß für Zufahrten zu Firmenparkplätzen und zu Parkplatzanlagen bei Wohnhäusern und Einfamilienhäusern keine Absenkung des Radwegs zugunsten der Autofahrer durchgeführt wird. Ferner wird ein Durchziehen von Radwegniveaus bei wenig befahrenen Quergassen (oftmals auch Tempo-30 Zonen, die in Tempo-50 Straßen einmünden) empfohlen.

Wie das Foto eindrucksvoll zeigt, können Autofahrer durchaus eine Stufe in Form einer Gehsteigkante überwinden, wenn sie dadurch schnell zu ihrem Ziel (in diesem Fall Parkplatz bei Dreipappelstraße, gegenüber EKZ Fischapark) gelangen können. Eine im Vergleich dazu bequeme Schwelle stellt also für Autofahrer kein Problem dar.

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

1.5 Kombiniertes Gehweg/Radweg

Des öfteren trifft man im Stadtgebiet von Wiener Neustadt auf kombinierte Rad- und Gehwege, entweder mit Trennmarkierung oder ohne. Bei Gesamtbreiten so um die 2 m und einer Trennlinie kommt es des öfteren zu "Revierverletzungen" seitens der Fußgänger (wenn sich zwei Personen begegnen oder nebeneinander gehen) oder der Radfahrer (wenn ein Radfahrer einen anderen überholt). Die Probleme treten vor allem durch die Benützungspflicht für Fußgänger und Radfahrer auf!



Zu wenig Platz für Fußgänger und Radler

Sicherheitsgründe für die Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr sind bei solchen Fällen dann wenig glaubhaft, wenn in einem Straßenzug (z. B. Raugasse) bei Tempo 50 die Radfahrer nicht eigens geführt werden, im Tempo 30 Bereich aber schon.

Die VCÖ-Studie "Straßen zum Radfahren" spricht hier eine deutliche Sprache (S. 71). Unter der Überschrift "Kein Radfahren auf Gehsteigen im Ortsgebiet" steht dort:

Radfahrer gehören auf die Fahrbahn oder auf "richtige" Radwege. Die Verlagerung des Fahrradverkehrs auf Gehsteige wird zu Recht als Maßnahme zur Beschleunigung des Autoverkehrs auf Kosten der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern empfunden. Daß es zu Aggressionen zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt, die auf dürftigen Restflächen zusammengedrängt werden, ist naheliegend.

Und auf Seite 76 heißt es:

Gehsteige im Ortsgebiet sollen prinzipiell nicht für Radfahrer freigegeben werden. Wo dies trotzdem geschieht, sollen Radfahrer zumindest weiterhin die Fahrbahn benützen dürfen. Eine Möglichkeit, dies sicherzustellen, ist die Beschilderung des Gehsteiges als "Gehweg" mit dem Zusatz "Radfahren gestattet".

Daß dies auch wirklich möglich ist, beweist ein Beispiel aus Grafenbach/St. Valentin, am Gehsteig entlang der Bundesstraße B 17 (siehe Foto rechts).



Eine andere Möglichkeit zeigt die VCÖ-Studie auf Seite 139 auf:

Radfahrer können der Verpflichtung, Geh- und Radwege zu benützen, durch die Zusatztafel "Keine Benützungspflicht für Radfahrer" enthoben werden. (...) Bei Radwegen kann die Benützungspflicht aufgehoben werden, indem sie durch das Verkehrszeichen "Fahrverbot" mit der Zusatztafel "ausgenommen Radfahrer" beschildert werden.

1.6 Kreisverkehrproblematik

Dazu schreibt die VCÖ-Studie "Straßen zum Radfahren" auf Seite 109:

Wenn Radfahrer durch einen Radweg oder Radfahrstreifen gezwungen werden, ganz am Rand des Kreises zu bleiben, können sie von Kfz-Lenkern, die den Kreis verlassen wollen, noch unmittelbar vor den Ausfahrten überholt werden. Bei jeder Ausfahrt ergibt sich dadurch ein Konflikt zwischen Radfahrern, die im Kreis bleiben und Kfz, die den Kreis verlassen wollen.

Die VCÖ-Empfehlung lautet in diesem Fall: "Kreisverkehre dürfen weder mit Radwegen noch Radfahrstreifen ausgestattet werden. Radfahrstreifen auf den Zufahrtsstraßen sollen etwa 20 Meter



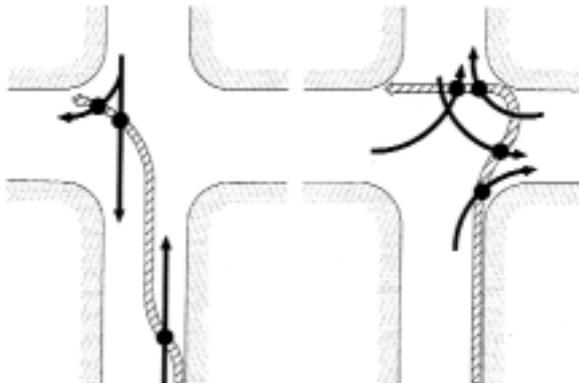
Gut ausgeführter Übergang vom Radstreifen in den Kreisverkehr

vor der Einmündung in den Kreis enden."

Was die Einmündung des Radweges betrifft, sollte sie ein unproblematisches Einfädeln des Radfahrers in den Pkw-Verkehr ermöglichen. Varianten, die den Radfahrer vor diesem Einfädeln zum Abbremsen zwingen, sind abzulehnen. Des Weiteren soll die Auffahrtsrampe nach dem Kreisverkehr auf den Radweg so ausgebildet sein, daß der Radfahrer ohne Temporeduktion auf den Radweg wechseln kann.

1.7 Linksabbiegeproblematik

Viele Radwege werden auf Gehsteigniveau geführt. Daraus resultieren gleich zwei Abbiegeprobleme: Einerseits ist es aufgrund fehlender Rampen manchmal nicht möglich, nach links



Der indirekt Abbiegende (rechts) hat einen Konfliktpunkt mehr als der direkt Abbiegende, dazu noch zusätzliche Wartezeit. (Quelle: VCÖ-Studie S. 95)

(Queren der Fahrbahn mit dem Querverkehr).

in eine Quergasse einzubiegen (von dieser Quergasse nach links in den benutzungspflichtigen Radweg einzubiegen). Andererseits ist das Linksabbiegen durch das Heranführen der Radwege auf Gehsteigniveau bis zu den Haltelinien von Kreuzungen für Radfahrer ein Problem, nach links abzubiegen. Meist muß man in so einem Falle kreativ sein, z. B. "indirekt linksabbiegen". Dabei wird zuerst die Kreuzung geradeaus passiert, um dann nach der Kreuzung nach links abzubiegen, bei ampelgeregelten Kreuzungen erst mit der nächsten Phase

In der VCÖ-Studie "Straßen zum Radfahren", Seite 95, ist zu lesen, daß viele Radfahrer die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens subjektiv als Sicherheitsgewinn empfinden. Die Zahl der Konflikte ist aber beim indirekten Abbiegen größer als beim direkten. Dazu kommen Mehrwege und die zusätzliche Wartezeit.

Die VCÖ-Empfehlung dazu lautet:

Die Kreuzungsgestaltung soll stets das direkte Linksabbiegen als Regel vorsehen und das indirekte Linksabbiegen - wo dies sinnvoll erscheint - als Zusatzmöglichkeit anbieten. Sinnvoll kann die Zusatzmöglichkeit des indirekten Linksabbiegens zum Beispiel bei ampelgeregelten Kreuzungen sein, wenn mehr als ein durchgehender Fahrstreifen pro Fahrtrichtung vorhanden ist.

Auf Seite 139 heißt es unter der Überschrift "Einordnen nach links erleichtern":

Da Radfahrer sich auch auf Straßen mit Radfahranlagen einordnen müssen und sollen, muß es möglich sein, Radwege frühzeitig zum Linksabbiegen zu verlassen (beispielsweise Ausfahrten zur Fahrbahn oder Übergang des Radweges in einen Radstreifen).

Das rechtzeitige Einordnen nach links ist auch für Radfahrer in der Regel sicherer als der indirekte Abbiegevorgang auf einem Radweg (Queren der Fahrbahn mit dem Querverkehr).

1.8 Rampen

Diese sind oft für den Radverkehr ungeeignet ausgeführt. Dabei gibt es drei Hauptfehler:

Rampe zu steil

Rampe zu niedrig (hört unterhalb der Gehsteigkante auf, somit Stoßbelastung der Wirbelsäule sowie Beschädigung der Radfelge)

Rampe schräg zur Fahrtrichtung angelegt (Gefahr des Wegrutschens oder des Umkippens).



Drei Hauptfehler bei Rampen: zu steil (links), zu niedrig (Stufe, mitte), schräg zur Fahrtrichtung

1.9 Temporäre Probleme

1.9.1. Schneeräumung



Das Vorurteil, daß Radler im Winter nicht mehr unterwegs sind, hält sich leider hartnäckig. Anscheinend ist dies der Grund, warum es aufgrund der unbedachten Schneeräumung zu Problemen für Radler kommt. Entweder es wird der Schnee vom Gehsteig auf den Radweg geschoben (siehe Bild links, das Radlogo schaut ein bißchen unter dem Schnee hervor).

Oder der Schneepflug häuft Schneefälle am fahrbahnbegleitenden Radweg auf.

1.9.2. Vegetation

Weiteres temporäres Problem sind Äste und Sträucher, die nicht rechtzeitig zurückgeschnitten wurden und somit den Radfahrer behindern. Fairerweise muß darauf hingewiesen werden, daß solche Probleme nur von kurzer Dauer sind, da sie relativ rasch behoben werden.



1.9.3. Bauarbeiten

Bei Baustellen auf Radwegen kommt es des öfteren vor, daß der Radweg ohne Vorankündigung in voller Breite gesperrt ist. Der Radler muß (mangels Abfahrtsrampe) dann absteigen, das Rad auf die Fahrbahn heben oder um dieses Hindernis herumtragen, um weiterfahren zu können. Abhilfe in einem solchen Fall ist das rechtzeitige Aufstellen von Schildern "Radweg gesperrt" sowie das Überkleben von "Radweg"-Verkehrszeichen vor der letzten Auffahrt bzw. Abfahrtsmöglichkeit auf diesen Radweg.



Bei Bauarbeiten am Radweg, bei denen der Belag entfernt wird, sollte so rasch als möglich neuer Belag aufgebracht werden. Ein "Schotterbelag" sollte nicht länger als unbedingt notwendig auf einer solchen Stelle sein.

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Durch unsachgemäße Aufstellung von Baustellen-Verkehrszeichen kommt es auch immer wieder zu Beeinträchtigungen der Radfahrer. Besonders störend wird dies empfunden, wenn die Beschilderung ausschließlich dem motorisierten Verkehr gilt (z. B. Überholverbot, Tempo 30) und die Breite der Fahrbahn ein Aufstellen besagter Schilder auf der Fahrbahn zulassen würde. Auch hier werden aufgezeigte Probleme rasch beseitigt, aber erst müssen sie aufgezeigt werden.

1.9.4. Falschparker

Leider werden Radwege und Radstreifen oftmals als (Kurz-)Parkplatz mißbraucht. Oft stellen Autofahrer ihr Fahrzeug auf Schrägparkplätzen so ab, daß die Motorhaube in den angrenzenden Radweg hineinragt. Dies stellt eine unzulässige Behinderung der Radfahrer dar.

Abhilfe ist durch bauliche Maßnahmen (Geländer, Betonbalken am Boden) sowie durch gezielte Kontrolle durch die Exekutive möglich.



Trotz klarer Markierung als Radweg oder Radstreifen wird rechtswidrig darauf geparkt: Zehnergürtel (links oben), Babenbergerring (rechts oben), Kollonitschgasse (links unten), Dreipappelstraße (rechts unten).



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Teil 2

In diesem Teil der Arbeit werden Straßen und Gassen in Wiener Neustadt in alphabetischer Reihenfolge aufgelistet, die jeweils dort auftretenden Mängel aufgezeigt sowie Verbesserungsvorschläge gemacht.

Babenberger Ring

Richtung Norden:

Zwischen der Herzog-Leopoldgasse und der Herrengasse gibt es derzeit nur einen Gehsteig, der vorhandene Radweg mußte vorübergehend einer Baustelle weichen. Nach Beendigung der Bauarbeiten wird dort wieder ein Radweg errichtet.

Bei der Kreuzung mit der Frauengasse/Gröhrmühlgasse ist kein direktes Abbiegen nach links möglich. Hier gibt es zwei Möglichkeiten: entweder eine bauliche Lösung in Form einer Rampe (damit die Radfahrer sich rechtzeitig auf der Fahrbahn zum Linksabbiegen einordnen können) oder eine entsprechende Beschilderung, damit die Radfahrer "indirekt" linksabbiegen.

Bei der Einmündung der Petersgasse ist zu überlegen, ob der Radweg nicht auf Gehsteigniveau durchgehen sollte. Fahrzeuge, die aus der Petersgasse kommen, haben dann eine Schwelle.

Bei der Abzweigung Martinsgasse ist direktes Linksabbiegen schwer möglich. Hier wäre eine bauliche Maßnahme (Rampe) sinnvoll, damit die abbiegewilligen Radfahrer noch vor der langen Rechtskurve auf die Fahrbahn hinausfahren und sich dort einordnen können. Gleichzeitig müßten die Autofahrer durch Schilder darauf aufmerksam gemacht werden, daß Radfahrer hier kreuzen.



Nach der Kreuzung gibt es baustellenbedingt derzeit keinen Radweg.



Bei der Petersgasse (li.) sollten Gehweg und Radweg durchgezogen werden. Bei der Abzweigung Martinsgasse wäre Beschilderung für Radfahrer hilfreich (mi.). Die Säule der Fußgängerampel in der Kurve sollte versetzt werden (re.)

Beim Übergang vom Babenbergerring in den Baumkirchnerring ist der Radweg sehr schmal am Gehsteig markiert. Noch dazu behindert die Säule der Fußgängerampel jene Radler, die am Ring-Radweg verbleiben. Durch ein Versetzen der Ampel würde jener Platzbedarf zur Verfügung stehen, den Radfahrer beim Durchfahren einer Kurve benötigen.



Richtung Süden:

Die Auffahrt vom Babenbergerring auf den Radweg (gleich nach Abzweigung Martinsgasse) ist nur markiert, nicht beschildert, und somit nicht deutlich genug erkennbar (siehe Foto:rechts von der Litfaßsäule). Hier wäre zusätzliche Beschilderung wünschenswert.

Im weiteren Verlauf des Radweges kommt es des öfteren zu Behinderungen durch Autofahrer, die vom Parkplatz in den Ring einbiegen wollen, und am Radweg auf eine

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Lücke im Verkehrsfluß warten. Ein Vorschlag, um diese Situation zu verbessern, ist das Anbringen von Verkehrsspiegeln. Dadurch könnten jene Autofahrer, die vom Parkplatz wegfahren wollen, vor dem Radweg anhalten, und hätten trotzdem gute Sicht, um sich in den Verkehrsfluß am Ring einzuordnen.

Gegenüber der Einmündung der Petersgasse ist der Radweg für eine Parkplatzzufahrt abgesenkt. Genauso wie bei der Petersgasse ist aufgrund der Häufigkeit des Radverkehrs im Vergleich zum aus- und einfahrenden motorisierten Verkehr der Radweg an dieser Stelle auf bestehendem Niveau durchzuziehen (für den querenden motorisierten Verkehr entsteht dadurch eine Schwelle).



Lacken am Ringradweg

Die Unebenheiten (bei Nässe Wasserpfützen, bei Kälte Glatteis) am Radweg zwischen Martinsgasse und Gröhrmühlgasse sollten bei der nächsten Gelegenheit beseitigt werden.

Nach Querung der Pöckgasse ist die Rampe auf den Radweg etwas zu steil, sie wird als unangenehm empfunden. Sie ist flacher auszuführen.

Zwischen Pöckgasse und Kollonitschgasse gibt es Konfliktpotential mit Fußgängern, da hier nur Radweg straßenbegleitend vorhanden ist. Die Fußgänger müssen einen Umweg durch den angrenzenden Esperantopark machen. Besonders seit der Neugestaltung des Parks (der Fußweg durch den Park wurde dadurch länger) sind des öfteren Fußgänger am Radweg zu beobachten.



Fußgänger empfinden den Weg durch den Park als Umweg und gehen oft am Radweg.



Bei Kreuzung mit Kollonitschgasse behindert Ampelsäule den Radfahrer (siehe Bild links). Konfliktpotential gibt es hier auch mit dem Fußgänger-Querverkehr, der vor der Ampel wartet. Für Radfahrer, die weiter den Ring entlang fahren wollen, ist die derzeitige Radwegelösung riskant, da der Radfahrer zuerst ein Stück nach rechts geführt wird, bevor er die Kollonitschgasse überqueren kann. Dadurch besteht die Gefahr, daß Autofahrer dieses "Einbiegen" in die Kollonitschgasse als Abbiegemanöver werten, und überrascht sind, wenn der Radfahrer dann plötzlich wieder nach links schwenkt. Zur Verbesserung dieser Situation muß lediglich die Markierung für den Radübergang gerade durchgezogen werden.

Bahngasse

Richtung Osten:

Vom Bahnhof kommend, dürfen Radfahrer bei der Kreuzung Bahngasse-Ring geradeaus gegen die Einbahn in der Bahngasse weiterfahren. Hier fehlt allerdings eine Geradeaus-Fahrspur, in der sich die Radfahrer einordnen können.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Baumkirchner Ring

Richtung Osten:



Vor der Fahrschule ist wieder eine "Hochschaubahn", da der Gehweg/Radweg für die Ausfahrt der Fahrschule abgesenkt wird, danach wieder auf das ursprüngliche Niveau hinaufgeht, um sich wenige Meter später am Ende wieder auf Fahrbahnniveau abzusenken (siehe Foto links). Hier sollte entweder der Gehweg/Radweg auf gleichbleibendem Niveau durchgezogen werden, oder der "Zwischenhügel" entfernt werden. Der Radwegverlauf bei Beginn des Johann-von-Nepomuk-Platzes ist unklar. Hier ist eine unter-

stützende Bodenmarkierung hilfreich. Ebenso sollten die Abbiegemöglichkeiten für den Radfahrer bei der Kreuzung mit der Wiener Straße klar ersichtlich sein (Foto rechts). Radfahrer dürfen hier an dieser Kreuzung nach links in die Wiener Straße abbiegen, gerade aus am Ring weiterfahren (es beginnt dann gleich ein Radweg am Eyserspergring) sowie nach rechts in die Fußgängerzone Wiener Straße einbiegen.



Richtung Westen:

In diese Richtung gibt es in diesem Abschnitt des Ringes keinen Radweg mehr.

Bräunlichgasse

Richtung Süden:

Gleich zu Beginn herrscht Unklarheit über die Linienführung: verläuft der Radweg auf dem Gehsteig oder nicht (Foto unten links)? Eine Radweg-Bodenmarkierung und Beschilderung würden hier Klarheit schaffen, wo der Radweg beginnt. Die Stange mit den beiden Verkehrszeichen sollte nach rechts zum Fahrbahnrand versetzt werden, der Betonsockel sollte entfallen (Foto unten Mitte).



Auf Höhe der Kindlergasse findet sich die nächste Kritikstelle. Nach dem ersten Pkw und der Hecke (siehe Foto oben rechts) biegen die Randwanderwege "Wehrkirchenstraßen-Radweg" und "Panorama-Radweg" nach links ab.

Die Wegweiser-Tafel ist vom Radweg aus schlecht einsichtig, es fehlt an dieser Stelle auch eine Rampe, um vom höhergelegenen Radweg auf die Fahrbahn abzuzweigen (typisches Linksabbieger-Problem).

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Richtung Norden:



Nach dem Häuschen links abbiegend erreicht man das Südende der Bräunlichgasse

Bereich der Neunkirchnerstraße steht schon lange die Forderung nach einer Bahnunterführung im Raum. Wenn hier nur zwei der vier Fahrstreifen abgesenkt werden (ähnlich wie in Wien beim Gürtel), könnte der Radverkehr gemeinsam mit dem Anrainerverkehr auf dem bisherigen Fahrbahnniveau belassen und mit einer kleinen Brücke in die Bräunlichgasse geleitet werden.

Fallweise gibt es Probleme mit Pkw, die so abgestellt werden, daß die Motorhaube in den Bereich des Radweges hineinragt. Damit die Autofahrer beim Einparken nicht soweit nach vorne fahren, bis die Räder den Randstein berühren, könnten hier bauliche Maßnahmen wie Schwellen am Parkplatzboden Abhilfe schaffen.

Weiters ist zu bemerken, daß der Radweg zwischen der Kindergasse und dem Maria-Theresien-Ring sehr uneben ist. Um als Radfahrer diese Unebenheiten möglichst bequem (wirbelsäulenschonend) zu überbrücken, steht Schritttempo zur Wahl. Diese Unebenheiten müssen geglättet werden!

Den Beginn des Radweges Richtung Norden zu erreichen, ist alles andere als einfach. Die Neunkirchnerstraße hat zwei mal zwei Fahrspuren, die es zu überqueren gilt (siehe Foto links), wenn man als Radler von Süden kommt. Abhilfe wäre (neben einer Beschilderung, daß in der Bräunlichgasse ein Radweg in Richtung Bahnhof bzw. Zentrum verläuft) eine mittig angeordneten Verkehrsinsel, damit das Überqueren der Fahrbahn auf Etappen erfolgen kann. In diesem



Motorhauben ragen in den Radweg

Brunner Straße

Richtung Osten:



Ab dem Kreisverkehr (Einmündung von Zehnergürtel) ist in diese Fahrtrichtung bis zur Kreuzung mit der Dachensteingasse kein Radweg bzw. Radstreifen eingerichtet, obwohl die Fahrbahnbreite dies zulassen würde (siehe Foto links). Für den motorisierten Verkehr gilt in diesem Abschnitt Tempo 30. Hier würde die Markierung eines Radstreifens die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr ver-

schmälern, ohne diesen einzuschränken.

Bei der neu gestalteten Kreuzung Brunnerstraße/Dachensteingasse dürfen die Radfahrer geradeaus gegen die Einbahn weiter die Brunnerstraße befahren. Hier fehlt allerdings die Markierung einer Geradeaus-Fahrspur, in der sich die Radfahrer einordnen können. Dies ist umgehend nachzuholen.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Unklar ist in diesem Straßenstück Brunnerstraße zwischen Dachensteingasse und Sonnwendgasse, ob und wie die Radfahrer nach links in die Quergassen einbiegen dürfen, bzw. ob Radfahrer, die aus diesen Gassen kommen, die Brunnerstraße Richtung Osten befahren dürfen. Hier muß eine klare Beschilderung und/oder Markierung erfolgen.

So ist bei der Einmündung der Raxgasse (siehe Bild links) in die Brunnerstraße derzeit keine Abbiegemöglichkeit nach links (auf den Radstreifen gegen Einbahnrichtung) vorgesehen. Lösungsvorschlag: bauliche Maßnahme (Rampe) und entsprechende Beschilderung.

Auch bei der Einmündung der Emmerberggasse in die Brunnerstraße ist keine Abbiegemöglichkeit nach links (auf den Radstreifen gegen Einbahnrichtung) vorgesehen. Lösungsvorschlag: bauliche Maßnahme mit Beschilderung.

Der Radstreifen in der Brunner Straße gegen die Einbahn endet (gleichzeitig mit der Einbahn) auf Höhe der Sonnwendgasse/Abfahrt von der Puchberger Straße/Eisenbahnbrücke. Leider endet die Markierung knapp vor Parkmöglichkeiten für Pkw. Besser wäre, die Markierung mit sanften Bogen nach links zu ziehen, damit die Radfahrer links neben diesen Parkplätzen vorbeigeleitet werden (siehe Bild rechts).



Richtung Westen:

Zwischen der Gauermanngasse und dem Kreisverkehr (Einmündung in Zehnergürtel) gibt es einen Radstreifen. Allerdings besteht hier Konfliktpotential mit Fußgängern, da anfangs nur Radweg und kein Gehsteig vorhanden ist. Für das kurze Stück, wo es keinen Gehsteig gibt, wäre eine Markierung als "Gehweg" mit der Zusatztafel "Radfahren gestattet" eine Lösungsmöglichkeit.



Die Einmündung vor dem Kreisverkehr (Kreuzung mit Zehnergürtel, siehe Bild links) ist etwas abrupt gestaltet. Eine etwas "sanftere" Linienführung ist hier wünschenswert, damit die Radfahrer sich zügig in den Verkehr einordnen und durch den Kreisverkehr fahren können.

Dachensteingasse

Richtung Norden:

Von der Kreuzung Puchberger Straße/Dachensteingasse kommend befindet sich kurz vor der Kreuzung Dachensteingasse/Brunner Straße das Verkehrszeichen "Rechts abbiegen verboten". Dies stimmt für den motorisierten Verkehr, da die Brunner Straße in diesem Abschnitt eine Einbahn (in Fahrtrichtung Westen) ist. Allerdings dürfen Radfahrer auf dem Radweg bzw. Radstreifen gegen diese Einbahn fahren. Demzufolge muß bei diesem Rechtsabbiegeverbot eine Zusatztafel "ausgenommen Radfahrer" angebracht werden.

Nach Passieren der neugestalteten Kreuzung Brunner Straße/Dachensteingasse steht auf Höhe des ersten Hauses das Verkehrszeichen "Radweg". Die Rampe dazu ist allerdings parallel zur Gehsteigkante (am Zebrastrreifen), wodurch das Auffahren auf den Radweg entweder mit großer Sturzgefahr



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



einhergeht, oder mit einem vorhergehenden Ausscheren zur Fahrbahnmitte hin verbunden ist. Zusätzlich ist dieser Radweg falsch beschildert (siehe Foto links): "Radweg" statt "Radweg/Gehweg" (siehe dazu auch Punkt 1.2 dieser Arbeit). Dieser kombinierte Radweg/Gehweg ist viel zu schmal, die Straße ist noch dazu eine Tempo 30-Zone. Hier genügt eine Beschilderung "Gehweg"/"Radfahren gestattet".

Am nördlichen Ende der Dachensteingasse (siehe Foto rechts) ist eine Weiterführung der Route über den Fußweg zur Felbergasse wünschenswert.

Hierzu wären allerdings dementsprechende Beschilderung (Radwegeleitsystem!) und Markierung nötig.



Richtung Süden:

Hinsichtlich Radweg-Beschilderung gleiche Situation wie in Richtung Norden. Dazu kommt noch am Ende des Radweges bei der Brunner Straße das Linksabbiege-Problem. Hier wäre Beschilderung (Abbiegepfeil nach links, Radwegeleitsystem!) bzw. eine Bodenmarkierung, die zum Beginn des Radstreifens gegen die Einbahnhinleitet, hilfreich.

Eyersperg-Ring

Richtung Osten:

In Fahrtrichtung Osten stellt sich die Frage nach der



Sinnhaftigkeit eines eigenen Radweges, da auf der Fahrbahn nur Busse und Taxis fahren dürfen (Foto links). In beiden Fahrtrichtungen wäre eine Beschilderung "Gehweg"/"Radfahren gestattet" zu überlegen.

Wie klar am Foto rechts zu erkennen ist, kommt es hier zu Revierkonflikten mit Fußgängern (Bild mit Blick nach Osten, gegen die Fahrtrichtung).



Richtung Westen:



Hier ist die Abzweigung von der Fahrbahn auf den Radweg in einem zu steilen Winkel ausgeführt, das wirkt bremsend (siehe Foto links).

Bei der Kreuzung mit der Wiener Straße fehlt ein Hinweis, daß Radfahrer nach links in die Fußgängerzone abbiegen dürfen. (Ob es aufgrund des Verkehrsaufkommens zu Behinderungen und Staus kommt, wenn Radfahrer hier links abbiegen dürfen, müßte geklärt werden. Im Hinblick darauf,



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

das Einkaufen mit der Fahrrad zu fördern, sollte eine solche Abbiegemöglichkeit geschaffen werden.)

Ferdinand-Porsche-Ring

Richtung Norden:



In dieser Fahrtrichtung stören Aufwölbungen im Asphalt. Dies sollte bei nächster Gelegenheit behoben werden. Auf der Höhe von Haus Nr. 7 ist eine Radwegabsenkung wegen einer Parkplatzausfahrt (siehe Bild links). Wie so oft in solchen Fällen plädiert DINAMo dafür, den Radweg am selben Niveau durchzuführen.

Bei der Kreuzung mit der Bahngasse gibt es ein Problem für Linksabbieger. Diese können nicht direkt nach links abbiegen.

Hier kann man entweder die abbiegewilligen Radfahrer durch Beschilderung auf Höhe der letzten Hauszufahrt vor der Kreuzung auf die Fahrbahn hinführen, oder durch eine entsprechende Beschilderung auf das indirekte Linksabbiegen hinweisen.

Bei der Kreuzung auf Höhe Kollonitschgasse ist Linienführung für Linksabbieger nicht geregelt. Wenn die Radfahrer kurz vor der Kreuzung (siehe Foto rechts) vom Radweg auf die Fahrbahn wechseln, um sich zum Abbiegen nach links einzuordnen, entstehen gefährliche Situationen, weil die Autofahrer den Radweg an dieser Stelle kaum einsehen können. Ein Aufstellen des Schildes "Achtung: Radfahrer kreuzen" würde sicherlich zur Entschärfung der Situation beitragen.



Richtung Süden:

Die Auffahrtsrampe auf den Radweg hat nur im linken Bereich eine akzeptable Neigung, im rechten Bereich ist sie zu steil und somit zu unbequem. Bitte flacher ausführen!

Bei der Kreuzung mit der Bahngasse können Radfahrer nur "indirekt" nach links abbiegen. Um gefährliche Situationen in diesem Kreuzungsbereich zu vermeiden, sollten die Radfahrer durch Beschilderung (Radleitsystem) auf das indirekte Linksabbiegen aufmerksam gemacht werden.



Nach der Ausfahrt bei der Post ist auf der linken Seite ein beidseitig befahrbarer Radweg (Haus Nr. 27 auf der linken Straßenseite). Die Beschilderung ist am Foto links neben der Straßenbeleuchtung erkennbar. Wie kommen Radfahrer gefahrlos hier hin? Am Radweg auf der rechten Seite der Fahrbahn findet sich kein Hinweis dafür.

Auch für die Autofahrer findet sich kein Hinweis, daß hier Radfahrer die Fahrbahn von rechts nach links queren, um den Radweg auf der linken Seite und weiter die Route durch den Stadtpark zu nehmen. Hinweisschilder für Radler (Radwegeleitsystem!) sowie Hinweisschild "Achtung: Radroute kreuzt" (wie auf der Zehnergasse/Höhe Dachensteingasse) kön-

nen hier Abhilfe schaffen.

Wenn man am Radstreifen auf der rechten Seite weiterfährt, kann man nach rechts auf die Eisenbahnbrücke auffahren. Hier wäre ein Mehrzweckstreifen eine gute Lösung. Dadurch hätten die Radfahrer einen breiteren Streifen (bei Bergauffahrten haben Radfahrer einen größeren Breitenbedarf). Eine Ausführung als Radstreifen ist in diesem Fall nicht möglich, da die erforderliche Restbreite für den Lkw-Verkehr sonst nicht erfüllt werden kann.



Fischauer Gasse

Richtung Osten:

Wenn man vom Kreisverkehr kommend in die Fischauer Gasse einbiegt (Bild unten links), ist auch für Orskundige nicht leicht ersichtlich, daß auf der linken Seite der Straße (= Nordseite der Straße) ein Radweg geführt wird, der in beide Richtungen befahrbar ist (Foto Mitte). Es ist auch keine geeignete Abbiegemöglichkeit beschildert, um auf diesen (benutzungspflichtigen?) Radweg zu gelangen. Zusätzlich fehlt für den motorisierten Verkehr jeder Hinweis, daß hier Radfahrer kreuzen können.



In diesem Straßenabschnitt wäre eine Radroutenführung über die wenig befahrene Seitenstraße südlich der Fischauer Gasse die bessere Lösung.

Generell ist dieses Teilstück mit dem ständigen Auf und Ab bei Einfahrten und Querpassagen eine besonders ausgeprägte "Hochschaubahn".

Bei der Firma Pipelife (Haus Nr. 122) wurde Absenkung des Radweges durchgeführt. Besonders unsinnig ist, daß zwischen zwei knapp beieinanderliegenden Einfahrten ein "Hügel" für die Radfahrer ist (Foto oben rechts). Verbesserungsvorschlag: entweder eine sanfte Absenkung, und diese durchziehen bis zum Ende der zweiten Ausfahrt, oder besser ein Durchziehen des Radweges auf gleichbleibendem Niveau. Letztere Lösung wäre insofern in diesem Abschnitt empfehlenswert,



da es sich um einen Zweirichtungsradweg handelt. Durch den Niveauunterschied für die querenden Fahrzeuge ergibt sich eine Temporeduktion, die ungewohnte Situation für die Autofahrer, Radfahrer aus beiden Richtungen zu erwarten, ist somit entschärft.

Bei der Hans-Otto-Stangl-Gasse fehlen Markierung und Beschilderung (siehe Bild links), es ist nicht erkennbar, ob Radfahrer diesen Weg weiter Richtung Osten benützen dürfen, oder wieder auf die Fahrbahn hinaus wechseln müssen.

Auf Höhe der Hausnummer Fischauer Gasse 70 "hügelige" Strecke.

Auf Höhe der Heinrich-Sauer-Gasse müßte für ostwärts fahrende Radfahrer ein Schild sein, daß sie nun die Fahrbahn queren müssen, um mit dem fließenden Verkehr weiterzufahren. Hier bedarf es wieder des Hinweises "Achtung: Radroute kreuzt".

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Nebensiehendes Bild zeigt die unklare Situation auf. Einerseits ist aufgrund der Ampel-Logos (Fußgänger und Radfahrer) davon auszugehen, daß der Radweg geradeaus weitergeht. Andererseits kann rechts der Radstreifen auf der Fahrbahn schon deutlich erkannt werden.

Dieser Radstreifen auf der Fahrbahn beginnt auf Höhe von Haus Nr. 143a und endet kurz vor Kreisverkehr mit der Wohlfahrtgasse/Dr. Eckener-Gasse mit einer sehr gut ausgeführten Einmündung.

Wenn von diesem Zweirichtungsradweg abgegangen wird, und die Radroute über die Nebenfahrbahn geführt wird, kann sie von dort aus in den auf der Fahrbahn markierten Radstreifen einmünden. Durch diese Lösung müßten die Radfahrer nicht zweimal die Fischauer Straße kreuzen.

Richtung Westen:

Gleich nach dem Übergang vom Radstreifen in den Radweg ist seit langer Zeit aufgegraben, diese Stelle müßte raschest wieder asphaltiert werden (Foto rechts).

Auf der Heinrich-Sauer-Gasse (Foto links unten) gibt es keine Möglichkeit der legalen Querung für Radfahrer, weil sie über eine Sperrlinie fahren müßten. Außerdem fehlt für die aus der Heinrich-



Sauer-Gasse kommenden Autofahrer ein Hinweis, daß hier Radfahrer queren (siehe Foto rechts unten). Wenn ein Autofahrer bis zur Haltelinie vorfährt und dort stoppt, ist die Radroute blockiert. Die Haltelinie muß hier nach hinten verlegt werden, damit die Radroute ohne Behinderung befahrbar ist. Dadurch verschlechtert sich für die aus der Heinrich-Sauer-Gasse kommenden



Autofahrer die Sicht auf den Verkehr in der Fischauer Gasse, was durch das Aufstellen von Verkehrsspiegeln gelöst werden kann.

In weiterer Folge handelt es sich um einen Radweg, der in beide Richtungen befahrbar ist. Ein Großteil der Mängel (hinsichtlich "Hochschaubahn") wurde schon vorhin abgehandelt.



Kurz vor Rennergasse bei Zufahrt zu Haus (Radweg abgesenkt) bleibt nach einem Regen auch eine Lacke am Radweg (Fischauergasse 78, Foto links).

Kurz vor dem Kreisverkehr Fischauer Gasse/Zehnergürtel/Flugfeldgürtel endet der Radweg mit einer abrupten Einbindung in den Fließverkehr (siehe Foto rechts unten). Bei einer weniger abrupten Linienführung ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Radfahrer und Autofahrern im Kreisverkehr nicht mehr so groß, wodurch das Verkehrsgeschehen flüssiger und störungsfreier abläuft.



Ferner fehlt eine klare Beschilderung bzw. Markierung über die weitere Routenführung, speziell hinsichtlich des Abbiegens in den Flugfeldgürtel. Darf man in diesem Fall am "Radweg" = Gehweg bleiben?

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Kollonitschgasse

Richtung Osten:

In diese Fahrtrichtung gibt es keinen Radweg.

Richtung Westen:

Bei der Einmündung vom Ring beginnt ein "Mini-Radweg", der nur wenige Meter als solcher geführt wird (siehe rechts). Warum dieser innerhalb weniger Meter vom Fahrbahnniveau auf Gehsteigniveau angehoben wurde, um gleich wieder auf Fahrbahnniveau abgesenkt zu werden, ist nicht verständlich. Hier ist ein Radstreifen in Form einer Markierung ausreichend und darüber hinaus komfortabler.



Am Ende der Kollonitschgasse (in der Bahnunterführung, Foto links) kommt es zu gefährlichen Situationen für Radfahrer, da trotz der engen Platzverhältnisse immer wieder Autofahrer überholen wollen bzw. "drängeln". Dem würde eine Beschilderung des Gehsteiges als "Gehweg" mit der Zusatztafel "Radfahren erlaubt" entgegenwirken. Außerdem wäre durch diese Lösung auch der Beginn des Radweges entlang der Bahn legal für Radfahrer erreichbar (siehe auch Radroute entlang der Südbahn).

Daß der Gehsteig zu schmal ist, um das Radfahren dort zu gestatten, ist aus Sicht von DINAMo aus mehreren Gründen nicht stichhaltig. Erstens gibt es einige Stellen in Wiener Neustadt, bei denen auf genauso wenig Platz Radfahrer und Fußgänger (benutzungspflichtig) geführt werden (sowohl in Ausführung mit Trennlinie als auch ohne Linie) und zweitens ist die Unterführung des Wiener Neustädter Kanals (bei der Radroute entlang des Fischabaches, siehe dort) auch nur 2 m breit. Dabei ist diese Stelle beim Kanal weniger übersichtlich, der Radverkehr darf dort in beide Richtungen fahren, und aufgrund des Gefälles auf einer Seite dieser Unterführung sind die gefahrenen Geschwindigkeiten dort mit hoher Wahrscheinlichkeit größer als bei der Bahnunterführung.



Lederergasse

Richtung Süden:

Auf Höhe des Stadtparkes kreuzt die Radroute durch den Stadtpark. In der Lederergasse fehlt der Hinweis für Autofahrer, daß eine Radroute kreuzt, es ist dort nur ein Fußgängerübergang beschildert.

Außerdem wäre ein Radleitsystem vorteilhaft, um den Radfahrer zu signalisieren, wohin man links und rechts abbiegen kann.



Radfahrer dürfen geradeaus in die Engelbrechtgasse (verkehrte Einbahn für den motorisierten Verkehr) einfahren. Allerdings gibt es bei der Kreuzung Lederergasse/Maria-Theresien-Ring nur Abiegespuren nach links und nach rechts. Hier muß eine "Geradeaus-Spur" für die Radfahrer markiert werden, damit diese wissen, wo sie sich sicher einordnen sollen.



Maria-Theresien-Ring

Richtung Osten (siehe auch Puchberger Straße):

Kurz vor dem "Kreisverkehr" vor dem Gericht geht nach rechts eine kleine Fahrspur weg. Hier sollte entweder Markierung oder Beschilderung (Radleitsystem) Klarheit schaffen, ob Radfahrer an dieser Stelle nach rechts einfahren dürfen (siehe linkes Foto unten).



Beim Kreisverkehr ist die Sinnhaftigkeit einer getrennten Führung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr infragezustellen (siehe auch Teil1, Punkt 1.6). Es fehlt die Information hinsichtlich der



Anknüpfung an die Radroute durch den Stadtpark (siehe Foto Mitte oben). Dies kann durch entsprechende Bodenmarkierungen bzw. Beschilderungen (Radleitsystem) nachgeholt werden.

Im weiteren Straßenverlauf (Ausfahrt Kreisverkehr entlang des Maria-Theresien-Ringes) befinden sich stark störende Unebenheiten (kleine Stufen, siehe Foto oben rechts) durch schlampige bauliche Gestaltung. Kurz nach Ausfahrt aus dem Kreisverkehr endet der Radweg, allerdings sehr abrupt (siehe Bild links).

Ein gefahrloses und zügiges Einfädeln der Radfahrer in den restlichen Verkehr wird dadurch eher verhindert als ermöglicht. Hier sollte eine "sanftere" Einfädelspur gebaut werden.

Richtung Westen:

Kreuzung Maria-Theresienring/Engelbrechtgasse: Radfahrer dürfen die Engelbrechtgasse auch in Nord-Süd-Richtung befahren (siehe auch "Lederergasse"). Eine Linksabbiegespur für Radler vom Maria-Theresien-Ring in die Engelbrechtgasse ist aus Platzgründen schwer zu realisieren. Allerdings kann hier durch ein Radwegleitsystem der Radverkehr über Stadtpark und Lederergasse in die Engelbrechtgasse geführt werden.

Auf Höhe Walthergasse (siehe Bild rechts) kreuzt die Radroute vom Stadtpark (rechts) kommend in die Walthergasse (links). Dies ist für die am Maria-Theresien-Ring in Richtung Westen fahrenden Verkehrsteilnehmer jedoch nicht ersichtlich.

Abhilfe: Beschilderung mit dem Text: "Achtung: Radroute kreuzt" anbringen.

Für den "Kreisverkehr" beim Gericht ist die Situation ähnlich wie schon bei der Fahrtrichtung nach Osten beschrieben. Auch hier stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit einer eigenen



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Führung des Radverkehrs. Wenn man schon auf einer getrennten Führung der Radfahrer besteht, sollten zumindest die Auffahrrampe zu Beginn des Kreisverkehrs (siehe Bild unten links) mit einer



Rampe in Fahrtrichtung ausgestattet werden. Dazu kommen noch die Abbiegemöglichkeiten nach rechts zur Radroute durch den Stadtpark zum Ferdinand-Porsche-Ring (Bild oben Mitte). Hier ist eine Markierung oder Beschilderung (Radwegeleitsystem!) wünschenswert.

Nach der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr endet der Radweg zu abrupt, noch dazu auf einer ansteigenden Strecke über die Eisenbahnbrücke (Bild oben rechts). Radfahrer ist es dadurch nur schwer möglich, sich zügig in den fließenden Verkehr einzugliedern. Hier herrscht eine ähnliche Situation wie beim Anstieg auf der Westseite (siehe Puchberger Straße).

Lösungsvorschlag: Weiterführen des Radstreifens (in einer entsprechenden Breite, die dem vermehrten Platzbedarf der Radfahrer bei Steigungen entspricht) sowie Schaffung eines besseren Überganges vom bestehenden Radweg in den neuen Radstreifen. Dieser neue Radstreifen sollte über die Eisenbahnbrücke bis zur Kreuzung der Puchberger Straße mit der Fischelgasse bzw. Dachensteingasse geführt werden. Dabei sollte jedoch ein rechtzeitiges Abbiegen der Radfahrer nach links auf die Abbiegespur in die Fischelgasse ermöglicht werden.



Maximiliangasse

Richtung Norden:

Hier ist die Beschilderung mangelhaft. In Fahrtrichtung Norden, beginnend bei der Kindlergasse, fehlt beim "Einbahn"-Schild der Zusatz "ausgenommen Radfahrer" (siehe Bild links). Von der Kindlergasse einbiegende Autofahrer (bzw. Autofahrer, welche die Kindlergasse durchfahren) rechnen aufgrund der bestehenden Beschilderung nicht mit Radfahrern, die erlaubter Weise gegen die Einbahnrichtung fahren.

Die Zusatztafel "ausgenommen Radfahrer" fehlt auch am Nordende der Gasse, bei der Einmündung in den Ring. Hier sollten umgehend die fehlenden Schilder montiert werden.



Miesslgasse

In der Miesslgasse gilt Tempo 30. Teilweise wird der Radverkehr getrennt geführt. Ähnlich wie bei einem kombinierten Gehweg/Radweg (siehe Teil 1, Punkt 1.5) ist hier die Aufhebung der Benützungspflicht für Radler zu überlegen. Durch eine Beschilderung als "Gehweg" mit dem Zusatz "Radfahren gestattet" würde man sich in weiterer Folge das Lösen der Linksabbiegeproblematik bei der Kreuzung Miesslgasse/Pernersdorferstraße ersparen.

In diesem Kreuzungsbereich ist der Radweg mit roten Steinen gepflastert. Ein rot eingefärbter Asphaltstreifen würde hier bessere Dienste leisten.

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Richtung Norden/Osten:

Anfangs gibt es in dieser Tempo-30-Zone keinen Radweg, erst auf Höhe Hausnr. 28 beginnt ein



Radweg. Dieser ist aufgrund parkender Autos nicht immer leicht erkennbar (nach dem blauen Transporter rechts hinein), außerdem ist die Auffahrt auf den Radweg manchmal von Falschparkern blockiert.

Bei der Kreuzung Miesslgasse/Pernersdorferstraße (rechts) können Radfahrer nur "indirekt" links

abbiegen. Außerdem ist der Radweg etwas uneben ausgeführt, wie eine Wasserlacke kurz vor der Kreuzung deutlich demonstriert. Lösung wäre ein rechtzeitiges Absenken des Radweges auf Fahrbahnniveau, um den Radfahrer das Einordnen zum Linksabbiegen zu ermöglichen.



Nach der Kreuzung mit der Pernersdorferstraße gibt es wieder das Problem Niveauabsenkung aufgrund einer Hauszufahrt (siehe Bild links). Hier sollte der Radweg (bzw. "Gehweg", auf dem das Radfahren gestattet ist) auf gleichem Niveau durchgezogen werden.



Die Abfahrtsrampe am Ende der Miesslgasse

bei der Einmündung in den Kreisverkehr beim Platz der Menschenrechte ist viel zu steil (eher eine Stufe, als eine Rampe), wie die beiden Fotos rechts deutlich zeigen. Hier muß eine sanftere Rampe ausgeführt werden. Dann sollte auch das Abbiegen nach rechts ohne Probleme von statten gehen können.



Richtung Westen/Süden:

In Fahrtrichtung Westen/Süden beginnt gleich beim Platz der Menschenrechte ein Radweg. Dieser ist hier allerdings rechts neben dem Gehsteig situiert. Offensichtlich wollte man dem Gefahrenpotential durch sich öffnende Autotüren ausweichen. Dafür gibt es bei der gewählten Verkehrsführung gefährliche Konfliktpunkte zwischen Fußgängern und Radfahrer durch zweimaliges Kreuzen von Radweg und Gehweg (bei der Auffahrt auf den Radweg und vor der Kreuzung mit



der Pernersdorferstraße bei der Abfahrt). Ein Festhalten an dieser Überkreuz-Lösung ist insofern nicht notwendig, da der Radweg nach der Kreuzung mit der Pernersdorferstraße auch neben den Parkplätzen vorbeigeführt wird (siehe Bild auf nächster Seite).

Bei der Kreuzung mit der Pernersdorferstraße besteht wieder das Linksabbiegeproblem. Eine Lösung wäre, wie schon oben beschrieben, eine Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in diesem Straßenabschnitt und ein Erlauben des Radfahrens auf dem

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Neudörfner Straße

Richtung Osten:

Bis kurz vor der Kreuzung mit der Nestroygasse gibt es einen Radstreifen auf der rechten Fahrbahnseite. Gleich nach der Kreuzung ist auf der linken Seite ein Gehweg mit Radweg in beide Richtungen beschildert. Die Auffahrt dazu ist ident mit dem Zebrastreifen.

Abgesehen von der geringen Breite, um die sich Fußgänger und Radfahrer hier streiten müssen, kann dieses Schild wohl nur ein Überbleibsel einer früheren Verkehrslösung darstellen (s. auch "Richtung Westen"). Denn wenige Meter nach der Kreuzung beginnt am rechten Fahrbahnrand ein Radstreifen, der straßenbegleitend bis zum Ortsende von Wiener Neustadt führt (beginnend ca. auf Höhe des Autos im Bild rechts). Beschilderung sollte auf "Gehweg" mit Zusatz "Radfahren gestattet" geändert werden.

Richtung Westen:



Kurz nach der Ortstafel Wiener Neustadt beginnt rechts ein Gehweg mit Radweg, der beidseitig befahrbar ist (siehe Bild links). Diese Beschilderung dürfte noch aus jener Zeit stammen, als für die stadtauswärts fahrenden Radfahrer noch kein eigener Radweg zur Verfügung gestanden hat.

Radfahrer (in beide Richtungen!) und Fußgänger teilen sich hier eine Fläche von ca. 2 m Breite. Konflikte (schon alleine aufgrund des Begegnungsverkehrs der Radfahrer) sind vorpro-

grammiert. Es wird empfohlen, die Zusatztafel "beidseitig befahrbar" zu entfernen.

Dieser Radweg/Gehweg endet auf Höhe der Kreuzung Neudörfner Straße mit der Nestroygasse in einer steilen Rampen direkt in den Fußgängerübergang (Ampel nur für Fußgänger, siehe Bild rechts). Diese Rampe sollte flacher ausgeführt werden. Das Aufstellen einer Ampel für Radfahrer und Fußgänger sowie eine Markierung für Radfahrer anstelle des linken Teiles des Zebrastreifens schaffen hier Klarheit über den weiteren Verlauf, da der Radverkehr hier wieder auf die Fahrbahn geleitet werden soll.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Pernersdorferstraße

In der Pernersdorfer Straße gilt Tempo 30. Im Abschnitt südlich der Miesslgasse gibt es keine eigenen Radanlagen, erst im nördlichen Abschnitt (zwischen Miesslgasse und der Bahnunterführung). Sinnvoll wäre hier eine Beschilderung von "Gehweg" mit dem Zusatz "Radfahren gestattet".

Richtung Norden:

Hier handelt es sich um einen Radweg in einer Tempo-30-Zone. Hinsichtlich der baulichen Gestaltung gibt es Kritik aufgrund der Linienführung im Kreuzungsbereich Miesslgasse. Hier werden die geradeausfahrenden Radfahrer zuerst nach rechts verschwenkt, um die Kreuzung zu passieren und mit einem Linksschwenk auf den Gehweg/Radweg aufzufahren. Hier ist eine direktere Linienführung wünschenswert.



Bei der Bahnunterführung wird der Radweg bei der Bahnunterführung fast auf Fahrbahnniveau geführt, wodurch ein größerer Höhenunterschied bewältigt werden muß (siehe Bild links). Eine ähnliche Ausführung wie in Fahrtrichtung Süden wäre hier zwar wünschenswert, aber zu teuer.

Richtung Süden:

Hier gibt es bei der Kreuzung mit der Miesslgasse ein Linksabbiege-Problem (Bild rechts). Lösungsvorschlag: rechtzeitiges Absenken des Radweges auf Fahrbahnniveau, damit die Radfahrer sich rechtzeitig zum Linksabbiegen einordnen können.



Am Südenende der Pernersdorferstraße, bei der Einmündung zur Kreuzung "Auge Gottes" fehlt beim Verkehrszeichen "Sackgasse" der Zusatz "Ausgenommen Radfahrer" (siehe Bild links).

Da ansonsten die Radfahrer hier auf die Grazer Straße hinausbiegen und dadurch die Einfahrt der Radroute durch die Wiener Straße übersehen könnten, ist diese Beschilderung raschestmöglich zu ergänzen.

Pleyergasse

Hier handelt es sich wieder um eine Tempo-30-Zone, bei der Radfahrer (gemeinsam mit Fußgängern) vom übrigen Verkehr getrennt geführt werden. Sinnvoll wäre hier eine Beschilderung von "Gehweg" mit dem Zusatz "Radfahren gestattet".

Richtung Norden:

Der Radweg bzw. Radstreifen beginnt in diese Richtung wesentlich später (beim Haus auf der rechten Seite, siehe Bild rechts) als in Gegenrichtung, wobei gerade in diese Richtung ein Radstreifen wichtig wäre, um die überbreite Fahrbahn optisch zu verschmälern.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Auf Höhe von Pleyergasse 27 ist eine Konfliktstelle zwischen entgegenkommenden Fußgängern und Radfahrern. Hier verlaufen Radstreifen und Gehsteig direkt entlang einer Hausmauer. Das nächste Haus in Richtung Norden ist allerdings um einige Meter vom Fahrbahnrand zurückversetzt, wodurch sich eine "Zickzack"-Linienführung für Radfahrer und Fußgänger ergibt.



Die Fußgänger könnten aufgrund der Gehsteiggestaltung plötzlich auf den Radweg heraustreten. Da Radfahrer hier die Fußgänger erst sehen können, wenn diese auf den Radweg heraustreten, sollte diese Stelle baulich umgestaltet werden. Die Gehsteiggestaltung sollte sich hinsichtlich Linienführung am Radweg orientieren, den "Schwung" also mitmachen (siehe oben, rechtes Bild). Das besonders schmale Stück Gehsteig sollte verbreitert werden. Oder zumindest dieses eine kurze Stück sollte als gemeinsame Fläche für Fußgänger und Radfahrer ausgewiesen werden (kombinierter Gehweg/Radweg, ohne Trennungsmarkierung).

Richtung Süden:

Beschilderung auf Höhe des Exingerplatzes fälschlicherweise als Radweg (anstelle von Radweg/Gehweg, siehe rechts). Die Absenkungen bei den Kreuzungen mit den Quergassen sind von der Steilheit der Rampe in Ordnung. Trotzdem wäre ein Durchziehen des Radweges und des Gehweges auf Gehsteigniveau zu empfehlen.



Pottendorfer Straße

In diesem Straßenabschnitt werden die Radfahrer fallweise getrennt vom motorisierten Verkehr geführt. Hier zeigt sich deutlich, wie sinnvoll ein Radwege-Leitsystem wäre, da dann ein Großteil der Radfahrer in die deutlich attraktivere Radroute entlang des Fischabaches geleitet werden könnte.



Stadtauswärts:

Der Radstreifen beginnt bei der Kreuzung "Sudetendeutscher Platz", um wenige Meter später, ab Höhe der Apotheke, Haus Nr. 6, zu enden. Die Einmündung dieses Radstreifens am Ende sollte allerdings etwas weniger abrupt ausgeführt werden.

Der Radstreifen bzw. Radweg beginnt dann wieder kurz vor der Ampel (Kreuzung mit Stadionstraße).

Hier wäre eine Markierung hilfreich, aus der

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

hervorgeht, daß linksabbiegende Radfahrer sich mit den Pkw in die Linksabbiegespur einordnen können/dürfen, und nur die geradeausfahrenden und die rechtsabbiegenden Radfahrer auf diesem Radstreifen verbleiben (siehe Bild rechts).



Nach der Kreuzung führt ein kombinierter Gehweg/Radweg weiter, um kurz vor der Hausnr. 60 als eigener Radweg nach links zu schwenken (siehe Foto unten links und rechts). Hier wäre zur Unterstützung der Orientierung eine Bodenmarkierung bzw. Beschilderung angebracht, da hier sicher viele Radfahrer geradeaus fahren.



Gleich danach wird der Radweg abgesenkt wegen der Zufahrt zu einem Kundenparkplatz (Reno/Bettenreiter). Der Radweg sollte hier auf gleichem Niveau durchgezogen werden.



Kurz vor der Bushaltestelle liegt eine unklare Linienführung vor, wo nun der Radweg verläuft. Dies bewirkt Konfliktpotential mit Fußgängern bzw. mit Passanten, die auf den Bus warten. Eine deutliche Markierung ist notwendig (siehe Foto oben links).

Kurz nach der Brücke über den Kanal wäre Markierung und/oder Beschilderung (Radleitsystem!) gut, daß man hier nach rechts in einen Radweg abbiegen kann (und daß somit von dort auch Radfahrer kommen können). Die weiße Linie als Markierung am Boden müßte hier unterbrochen werden (Leitlinie statt Sperrlinie, siehe Foto oben rechts).



Kurz vor Otto-Glöckel-Schule, auf Höhe Schwarzgasse endet die Markierung als Radweg (siehe Foto rechts).

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Nach der Kreuzung Schwarzgasse wird der Radweg weitergeführt, aber es wäre eine weitere Markierung hilfreich, um über den klaren Verlauf des Radweges aufzuklären (siehe Foto oben links). Es fehlt ein Schild: "Gehweg/Radweg". Dieser Radweg endet vor der Messenhausergasse (Haus Nr. 112).

Von hier bis zur Einmündung der Kornmühlengasse (HausNr. 155) gibt es weder einen Radweg noch einen Radstreifen. Die Auffahrtsrampe auf diesen Radweg ist etwas steil und hat eine kleine Stufe. Diese Rampe sollte möglichst bald ausgebessert werden. Auf Höhe des Bunkers ist der Belag sanierungsbedürftig (Kanaldeckel, siehe Foto oben rechts).

Keine Abbiegemöglichkeit bzw. Auffahrmöglichkeit gibt es bei der Döttelbachgasse, Kleingasse, Kerngasse, Sandgasse, weil der Radweg durchgehend auf Gehsteigniveau geführt wird, ohne Absenkung oder Abfahrtsrampe. Diese Situation sollte möglichst rasch beseitigt werden.



Kurz vor der Neufeldergasse kommt aufgrund der Bushaltestelle eine scharfe Kurve für Radfahrer, und gleich danach eine Bodenwelle. Hier sollten die Belagsunebenheiten ausgebessert und die Linienführung geändert werden (Foto rechts).

Die Ausführung des Radweges weiter stadtauswärts läßt zu wünschen übrig, wie die folgende Aufzählung zeigt:

Kurz vor Flurweg extreme Bodenwelle aufgrund des Kanaldeckels neben dem Kanalgitter.

Direkt auf Flurweg aufgegrabenes, geschottertes Quadrat.

Ab Flurweg Radweg sehr uneben, zum Teil durch die Kanaldeckel.

Auch bei Zwischengasse Baustelle direkt über den Radweg (holprig).



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Stadteinwärts:

Der Radweg beginnt am Schafflerhof als Gehweg/ Radweg bis zur Niederländergasse. Ab dort wird der Radweg getrennt vom Gehweg geführt. Besonders störend sind die Stufen bei den Rampen: bei der Auffahrtsrampe am Schafflerhof (linkes Bild) beträgt sie bis zu 2 cm, bei der Abfahrtsrampe auf Höhe der Niederländergasse (rechtes Bild) ca. 3 cm.



Auf Höhe der Döttelbachgasse demonstriert eine Wasserlacke, wie uneben dieser Radweg ist (siehe linkes Bild).



Der Radweg endet bei der Daimlergasse, ab hier geht ein breiter, nicht beschilderter Weg weiter.

Hier fehlt offensichtlich die Beschilderung, da auf dem Stadtplan ein durchgehender Radweg eingezeichnet ist!

Ab Höhe Schleiferergasse wäre es möglich, die Radfahrer vom Hauptverkehrsstrom getrennt zu führen: entweder als kombinierter Gehweg/Radweg, oder besser als Gehweg mit "Radfahren gestattet". Die Route könnte rechts neben den Containern und dem Buswartehäuschen am dortigen Gehsteig geführt werden.



Da es in diesem Abschnitt stadtauswärts keinen Radweg gibt, könnte man diese Route zumindest für die Anrainer dieses Straßenstückes als Zweirichtungsmöglichkeit zum Radfahren ausführen.

Dafür wäre am besten eine Beschilderung "Radfahren bis zur Schleiferergasse gestattet" denkbar. Aufgrund der Problematik der Zweirichtungsradswege ist von einer anderen Beschilderung (als Zweirichtungsradsweg) abzulehnen, da stadtauswärts fahrende Radler zweimal die Pottendorfer Straße queren müßten.

Kurz vor der Herz-Mariä-Kirche beginnt wieder ein Gehweg/Radweg. Von der Pottendorfer Straße ist er fast nicht erkennbar (siehe Bild rechts, Schild steht vor Telefonzelle).

Dieser Gehweg/Radweg ist die logische Fortsetzung der oben angesprochenen Linienführung. Hier ist wieder ein Radwegeleitsystem nötig, das die Radler spätestens hier auf diesen Radweg aufmerksam macht.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Dieser kombinierte Gehweg/Radweg endet kurz vor der Schule, hier werden die Radfahrer getrennt nach rechts weitergeführt. Unterstützende Markierung oder Beschilderung wäre hilfreich.

Gleich nach der Kreuzung folgt ein kombinierter Gehweg/Radweg. Kurz vor der Brücke mit dem Kanal ist wieder ein eigener Radweg geführt. Hier fehlt eine Abfahrtsmöglichkeit/Rampe, um nach links abzuzweigen, bzw. von dort kommend aufzufahren. Ebenso fehlt hier auch eine Hinweistafel für den motorisierten Verkehr, daß an dieser Stelle Radfahrer kreuzen.

Der Gehweg/Radweg endet auf Höhe der Zufahrtsstraße der Raxhalle. Das letzte Stück ist noch geschottert von einer Baustelle (siehe Foto unten links). Bei Baustellen mit Grabarbeiten auf Radwegen sollte so rasch als möglich ein fester Belag aufgetragen werden.



Gleich nach der Kreuzung ist eine Bushaltestelle, nach der Bushaltestelle ist die Auffahrtsrampe schräg ausgeprägt. Diese Rampenform ist gefährlich (Sturzgefahr) und unkomfortabel (erzwingt



Temporeduktion der Radfahrer). Darüber hinaus ist die Rampe im linken Bereich viel zu steil. Eine flachere Rampenform in Fahrtrichtung ist hier deutlich sicherer und zweckmäßiger. Diese Rampenform sollte umgehend geändert werden!



Bei Hausnr. 247 ist wieder eine Radwegabsenkung wegen einer Firmenzufahrt, weiters gleich danach wegen der Zufahrt/Abfahrt zu McDonalds, Fliesendorf. Hier sollte der Radweg auf gleichem Niveau durchgezogen werden.

Der Radweg endet kurz vor der Kreuzung mit der Stadionstraße mit einer wenig radgerechten Abfahrtsrampe. Diese ist zu schräg zur Fahrtrichtung ausgeführt und sollte daher umgestaltet werden.

Aus dieser Richtung gibt es an der Kreuzung kein Linksabbiege-Problem, da nur die geradeausfahrenden Radfahrer am markierten Radstreifen verbleiben müssen, die linksabbiegenden Radfahrer sich rechtzeitig einordnen können. In diesem Zusammenhang wäre eine Beschilderung wünschenswert, die darüber informiert, daß man hier nach links zur attraktiveren Radroute entlang des Fischabaches abzweigen kann. (Radwegeleitsystem).

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Nach Kreuzung mit der Stadionstraße beginnt wieder ein Stück lang der Radweg, um wenige Meter danach auf Höhe Einfahrt zum "Bauhaus" zu enden. Gerade hier zeigt sich wieder die Notwendigkeit eines Radwegeleitsystems, da Radfahrer entlang dieser Route auf die parallel laufende Route entlang des Fischabaches umgeleitet werden könnten, die wesentlich attraktiver ist.

Kurz vor Kreuzung mit der Grazer Straße auf Höhe der Weinwurm-gasse beginnt wieder ein Radweg. Für Linksabbieger ist die Situation bei der Grazer Straße wieder unbefriedigend.

Eine Beschilderung/Radwegeleitsystem wäre sehr hilfreich, da hier eine Radroute statt auf der Grazer Straße Richtung Süden parallel durch die weniger stark befahrene Wiener Straße geführt wird.

Die Tafel für den Beginn dieses kurzen Stücks Radweg ist leicht zu übersehen (siehe Foto rechts: die Tafel ist ganz rechts an der Hausmauer montiert). Im Hinblick auf die Benützungspflicht von Radwegen sollten solche Schilder an besser einsehbaren Stellen aufgestellt werden.



Puchberger Straße

Richtung Osten

Die Südbahn hat eine große Trennwirkung, besonders für Radfahrer, die nach den Fußgängern am umwegempfindlichsten sind. Im Süden Wiener Neustadts gibt es außer der großen stark befahrenen Eisenbahnbrücke Puchbergerstraße-Maria-Theresien-Ring keine Möglichkeit, die Bahn zu queren. Wie am Bild (Blick Richtung Osten) deutlich erkennbar, ist die Fahrbahn breit, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h (noch einige hundert Meter).



Obwohl Radfahrer empfindlich auf Steigungen reagieren, gibt es hier keinen Radstreifen. Als Begründung wurde hier seitens der Stadtgemeinde angeführt, daß es sich bei diesem Straßenabschnitt um eine Landesstraße im Ortsgebiet handelt.

Andererseits würde ein solcher Radstreifen den Lückenschluß im Radwegenetz zwischen der Dachensteingasse und Brunner Straße einerseits und dem Ringradweg, der Bräunlichgasse sowie der Route durch den Akademiepark darstellen.

Lösungsvorschlag: Tempolimit auf 50 km/h senken (Tempo 50 beginnt dadurch um einige hundert Meter früher) und einen Radstreifen markieren, dessen Breite dem vermehrten Platzbedarf der Radfahrer bei Steigungen entspricht.

Der Radstreifen sollte bei der Kreuzung Fischelgasse/Dachensteingasse/Puchberger Straße beginnen und bis über die Eisenbahnbrücke reichen, um dann auf der östlichen Seite der Brücke in den Radweg am Maria-Theresien-Ring (siehe auch dort) einzumünden.

Radroute durch den Akademiepark nach Katzelsdorf

Die Radroute beginnt beim Burgplatz. Die genaue Routenführung ist stellenweise nicht ganz eindeutig beschildert, jedoch am Übersichtsplan des Akademieparks schon eingezeichnet. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war ein kurzes Stück nicht asphaltiert.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Die Abzweigung durch das kleine Tor beim Kehrbach könnte besser beschildert sein. Das Tor ist aufgrund der gegebenen Umstände sehr niedrig ausgefallen. Deshalb steht zu beiden Seiten des Tores der Hinweis, daß Radfahrer an dieser Stelle absteigen sollen, um das Fahrrad zu schieben (siehe Foto unten links). Obwohl DINAMo über derartige Lösungen nicht gerade erfreut ist, ist dies doch ein möglicher Kompromiß, durch den die Routenführung durch den Akademiepark erst ermöglicht worden ist.



Die Einmündung in die Katzelsdorfer Straße bzw. Abzweigung in die Günser Straße ist unübersichtlich. Wie das Foto oben rechts zeigt, mündet die Radroute an einer unübersichtlichen Stelle in das öffentliche Straßennetz. Noch dazu ist unter der Tafel "Vorrang geben" am Schild für den Verlauf der Vorrangstraße kein Hinweis darauf, daß bei dieser Kreuzung von rechts Radfahrer kommen bzw. dorthin einbiegen können. Ein Hinweisschild für die Autofahrer auf der Katzelsdorfer Straße "Achtung: Radroute kreuzt" würde diese Stelle entschärfen.

Radroute durch den Akademiepark Richtung Ungarbad

Sowohl in Richtung Osten/Norden als auch in der Gegenrichtung (Süden/Westen) ist der Verlauf dieser Radroute nicht optimal beschildert. Hier wäre wieder ein Radleitsystem bzw. eine durchgehende eindeutige Beschilderung gefragt. Schließlich wird die Radroute Hauptallee durch den Akademiepark zum Landesfürsorgeheim seitens der Jägerschaft abgelehnt mit der Begründung, die Radfahrer würden das Wild stören. Wenn es also wichtig ist, daß die Radfahrer nur in bestimmten Bereichen dort fahren dürfen, sollten diese Bereiche auch klar ersichtlich sein.

Pikanterie am Rande: Diese Radroute ist im Plan "FahrRAD in Wiener Neustadt - Stadtplan mit Radwegkarte der Region Hohe Wand - Piestingtal" nicht eingezeichnet!!

Radroute entlang der Südbahn

Dieser kombinierte Gehweg/Radweg reicht von Kollonitschgasse entlang der Südbahn bis zur Wallygasse/Äußere Bahnzeile.

Richtung Norden:

Der Beginn auf Höhe der Kollonitschgasse ist für Radfahrer legal nur erreichbar, wenn das Rad über den Gehsteig geschoben wird. Hier würde eine Beschilderung des Gehsteiges auf der Nordseite der Bahnunterführung (Seite des Radweges) als "Gehweg" mit dem Zusatz "Radfahren gestattet" Abhilfe schaffen.

Dieser "Gehweg" sollte zwischen der Abzweigung Purgleitnergasse und der



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Abzweigung Äußere Dammgasse so beschildert sein (siehe auch "Kollonitschgasse"). Im weiteren Verlauf des Gehweges/Radweges wird die Pöckgasse gekreuzt. Die beiden Fotos unten zeigen den Straßenverlauf der Pöckgasse (links Richtung Osten). Hier gibt es zwar eine Aufpflasterung für Autofahrer, aber keinen Hinweis, daß hier ein Gehweg/Radweg kreuzt. Besonders kritisch ist die Situation für den Verkehr in der Pöckgasse in Fahrtrichtung Westen (siehe Bild unten rechts), da hier gleich nach dem Bahntunnel der Gehweg/Radweg kreuzt.



Abhilfe: Bodenmarkierung und Hinweisschilder Schutzweg/Radübergang (da Gehweg/Radweg), Hinweisschilder "Achtung: Radroute quert" anbringen.

Ähnliche Probleme gibt es auch bei der Kreuzung des Radweges mit der Fischauer Gasse. Hier ist kein Übergang markiert, obwohl zumindest schon Rampen angebaut wurden. Für die Verkehrsteilnehmer auf der Fischauer Gasse in Richtung Osten fahrend ergibt sich folgende Perspektive (siehe rechtes Bild):

Auf Höhe des roten Pkw kreuzt hier der Radweg. Sichtbehinderung für Pkw in Richtung Osten fahrend, wenn Bus in Station steht. Sichtbehinderung für Pkw in Richtung Westen fahrend aufgrund der Bahnbrücke. Daher für Radfahrer äußerst gefährliche Situation!



Abhilfe: Bodenmarkierung Schutzweg/Radübergang (da Gehweg/Radweg), Hinweisschilder "Achtung: Radroute quert" anbringen.

Richtung Süden:

Für die Radroute in Fahrtrichtung Süden ist die Beschilderung auf Höhe der Colligasse irreführend. Ortsunkundige wissen nicht, daß hier eine Radroute durchführt, da beim Verkehrszeichen "Sackgasse" die Zusatztafel "ausgenommen Radfahrer" fehlt.

Für die Kreuzung der Radroute mit der Fischauer Gasse und der Pöckgasse gilt dasselbe wie schon bei Fahrtrichtung Norden beschrieben.



Radroute entlang Fischabach

Diese Radroute ist in beide Richtungen zu befahren. Die unter "Richtung Osten" aufgezeigten Kritikpunkte gelten im wesentlichen für beide Richtungen. Ein Radwegleitsystem würde hier einen deutlich positiven Effekt bewirken, besonders weil Radfahrer von stark befahrenen Straßen, die nahezu parallel führen, umgeleitet werden können (Fischauer Gasse, Pottendorfer Straße).

Richtung Osten:

Probleme gibt es hier bei der Querung des Zehnergürtels aufgrund des starken Verkehrs. Hilfreich wäre hier eine Beschilderung "Achtung: Radroute kreuzt" sowie eine Mitteninsel, damit die Radfahrer auf zwei Etappen die Fahrbahn queren können. Oder aber auch eine

Bedarfsampel.

Im Bild oben rechts ist dieser Kreuzungsbereich aus Sicht der Radfahrer gezeigt: Wo im Bildhintergrund die Tafel "Vorgeschriebene Fahrtrichtung" steht, geht die Radroute weiter. Im Bild links entspricht diese Querungsmöglichkeit für Radfahrer in etwa jener Höhe, auf der sich die beiden Pkw befinden.

Diese Route stimmt nicht exakt mit jener im Plan "FahrRad Wiener Neustadt" überein. Diese würde noch vor der Brücke queren (Abgesehen von den nicht vorhandenen Rampen und der Sperrlinie an

dieser Stelle).

Am Ende der Fischabachgasse (Höhe Felbergasse, siehe Foto unten links) befindet sich das Verkehrsschild "Sackgasse", der Zusatz "Ausgenommen Radfahrer" fehlt und sollte so rasch als möglich ergänzt werden.

Die Rampe am Ende der Fischabachgasse ist schräg zur Fahrtrichtung, wodurch Sturzgefahr herrscht (Bild Mitte). Diese Rampe sollte umgebaut werden, daß sie in Fahrtrichtung befahrbar ist.



Bei der Querung der Wohlfahrtgasse ist für die Autofahrer auf der Wohlfahrtgasse nicht ersichtlich, daß hier Radfahrer kreuzen (siehe Bild oben rechts). Dementsprechende Hinweisschilder sind anzubringen.

Gleich nach der Wohlfahrtgasse wird das Viadukt unter der Bahn passiert. Hier gilt "allgemeines Fahrverbot" für den Bereich der Unterführung. Für DINAMo ist das inakzeptabel. Dadurch wird die durchgehende Radroute entlang des Fischabaches durchschnitten. Hier würde wohl ein "Bitte im Schritttempo fahren"-Schild genügen.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Im weiteren Verlauf der Route mußte mehrmals festgestellt werden, daß die Beschilderung "Radweg" einige Meter von der querenden Straße bzw. Gasse entfernt ist. Es liegt die Vermutung nahe, daß hier schon bestehende Stangen zum Befestigen der Tafeln herangezogen wurden.

Dies sei nur aus Gründen der Vollständigkeit erwähnt, denn DINAMo ist noch kein Fall bekannt, daß jemand gestraft wurde, weil er auf dem kurzen Stück bis zum "tatsächlichen" Beginn des Radweges gefahren ist.



Bei der Gilschwertgasse fehlt bei "Einfahrt verboten" das Zusatzschild "ausgenommen Radfahrer". Eine große Hürde stellt das Queren der Grazer Straße (2 x 2 Spuren) dar. Bauliche Maßnahmen wie Mittelinsel oder Bedarfsampel sind hier sicherlich hilfreich und bewirken eine sichere Querung für Radfahrer.



Beim Franz-Reimspieß-Weg fehlt beim "Sackgasse"-Zeichen der Zusatz "ausgenommen Radfahrer" (siehe Foto oben links).

In weiterer Folge verläuft die Route über die kleine Brücke über den Fischabach (Foto oben Mitte). Direkt auf der Brücke gibt es zwei Schwellen, die der Wirbelsäule des Radfahrers nicht guttun (Niveauunterschied von Brückenkopf zu Holzbelag, siehe Foto oben rechts).



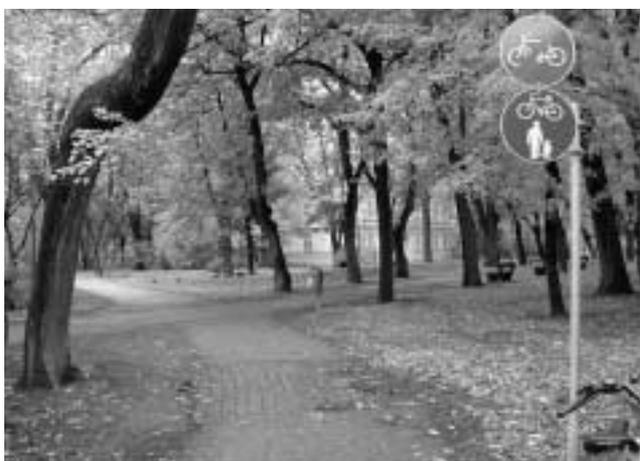
Bei der Querung der Stadionstraße ist eine Beschilderung für die Autofahrer anzubringen, daß eine Radroute quert.

Die Route führt weiter unter das Aquädukt unter dem Wiener Neustädter Kanal bis zur Br. Schwarz-Gasse. Dort fehlt in Richtung Westen beim "Sackgasse"-Zeichen der Zusatz "ausgenommen Radfahrer", es sollte umgehend ergänzt werden.

Radroute durch den Stadtpark

Egal, von welcher Zufahrt man auf den Radweg durch den Stadtpark fährt: bei Kreuzungen mit Gehwegen ist aufgrund der verblaßten Markierung oft nicht erkennbar, wo nun der Radweg weitergeht. So verläuft am nebenstehenden Foto die Radroute bei der Kreuzung nach rechts.

Hier schafft das Anbringen von kleinen Wegweisern (Radwegeleitsystem) Klarheit. Ebenso wichtig ist es, bei der Kreuzung der



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Radroute mit der Lederergasse darauf hinzuweisen, daß hier eine Radroute kreuzt.

Dies kann entweder durch die Beschilderung mit "Achtung: Radroute kreuzt" oder durch das Verkehrszeichen "Kennzeichnung eines Radfahrerübergangs" (wie z.B. bei der Kreuzung von der Radroute entlang des Fischabaches mit der Raugasse) geschehen.

Raugasse

Dieser Straßenzug ist teilweise mit Tempo-50 und teilweise mit Tempo-30 beschildert. Der Radverkehr wird teilweise getrennt vom motorisierten Verkehr geführt, in Richtung Norden eher als kombinierter Gehweg/Radweg, in Richtung Süden als Radstreifen.

Auch hier gilt wieder einmal, daß die Sinnhaftigkeit einer getrennten Führung im Tempo-30-Bereich als nicht gegeben angesehen wird, noch dazu, wenn sich Radfahrer und Fußgänger einen Platz von knapp 2 m Breite teilen müssen. Durch die Lösung "Gehweg" mit "Radfahren gestattet" wären die auftretenden Konflikte beseitigt.

Richtung Norden:

Es besteht keine Möglichkeit des Linksabbiegens bzw. Auffahrens von der Radroute Hammerbachgasse. Hier müßte eine Rampe plaziert werden. Das Bild rechts zeigt die Situation, wenn man aus der Hammerbachgasse kommt und in die Raugasse einbiegen will.



Kurz vor der Kreuzung mit der Fischauer Gasse endet der kombinierte Gehweg/Radweg, für die Radfahrer ist auf Fahrbahnniveau ein Radstreifen markiert. Allerdings ist die Abfahrtsrampe hier parallel zur Gehsteigkante und somit für den Radverkehr denkbar ungeeignet. Hier sollte eine fahrradgerechtere Rampenlösung gebaut werden.

Dies ist hier relativ leicht zu bewerkstelligen: nach der Grüninsel könnte die Radroute nach links schwenken und auf Fahrbahnniveau abgesenkt werden.

Reitweg

In der Verlängerung von "Am Reitweg" herrscht zwischen dem Südende der Felbergasse und der Schützengasse allgemeines Fahrverbot. Da Radfahrer sehr umwegempfindlich sind, sollte hier im Hinblick der Attraktivierung des Radverkehrs die Möglichkeit geprüft werden, eine (legale) Durchfahrtmöglichkeit für Radfahrer durch entsprechende Beschilderung ("ausgenommen Radfahrer") zu schaffen.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Ring

-> siehe Babenbergerring, Baumkirchner-Ring, Eyerspergring, Ferdinand-Porsche-Ring, Maria-Theresien-Ring

Stadionstraße

Richtung Norden:

In diese Fahrtrichtung ist der Radweg auf der rechten Seite teilweise ein Zweirichtungsradweg, zumindest aufgrund der Markierung. Die Auffahrt auf den Radweg (auf Höhe der Richard-Wagner-Gasse) fällt mit dem Zebrastreifen zusammen. Sie ist quer zur Fahrtrichtung und für Radfahrer, die aus der Richard-Wagner-Gasse kommen, nur mit einem gefährlichen Ausschermanöver zur Fahrbahnmitte hin befahrbar.

Im weiteren verläuft der Radweg rechts von einem Buswartehäuschen vorbei, die Markierung ist allerdings schlecht zu erkennen. Ebenfalls schlecht zu erkennen ist, daß laut Markierung die Radfahrer mit Gegenverkehr rechnen müssen.

Vor dem Kreisverkehr (Kreuzung mit der Gilschwertgasse) gibt es keine Möglichkeit zum Einfädeln vor dem Kreisverkehr, hier muß man also um den Kreisverkehr außen herum radeln.



Bei diesem Kreisverkehr werden zwei gefährliche Radweg-Ausführungen miteinander kombiniert: der fahrbahnbegleitende Zweirichtungs-Radweg (siehe auch Punkt 1.3) und das getrennten Führen von Radfahrern um den Kreisverkehr. Wie schon im Teil 1 (Punkt 1.6) besprochen, entsteht damit den Radfahrern ein größerer Weg sowie ein Mehr an Unsicherheit, weil sie bei jeder Abzweigung aus dem Kreisverkehr auf Autos achten müssen und Nachrang haben. Diese in Wiener Neustadt zum Glück seltene getrennte Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr wird dadurch für die den Kreisverkehr verlassenden Autofahrer noch zusätzlich problematisch, da sie auf Radverkehr aus beiden Richtungen (links und rechts) achten müssen.



Verbesserungsvorschlag: Verzicht auf die Benutzungspflicht dieses Radweges durch Umändern in "Gehweg" mit dem Zusatz "Radfahren gestattet". Dazu bedarf es noch einer Verbesserung der Auffahrtsrampe sowie Schaffung einer Abfahrtsrampe vor dem Kreisverkehr. Auf das Befahren in beide Richtungen sollte gleichfalls verzichtet werden, da aufgrund der ungewohnten Situation mögliche Konfliktpunkte mit den Autofahrern vermieden werden können.

Gleich nach dem Kreisverkehr beginnt wieder ein Radweg, die Auffahrt dazu ist allerdings schräg zur Fahrtrichtung. Dies sollte möglichst bald geändert werden, damit den Radfahrern eine Rampe in Fahrtrichtung zur Verfügung steht.

In weiterer Folge gibt es Niveauabsenkungen des Radweges, damit die KfZ ohne Niveauunterschied zur und von der Tankstelle sowie zum EKZ Stadionstraße einbiegen können. Hier sollte der Radweg auf gleichem Niveau durchgezogen werden.

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Bei der Kreuzung mit der Radroute entlang des Fischabaches ist nur ein Fußgängerübergang (Zebrastreifen) beschildert und markiert. Hier sollte für den Autoverkehr ersichtlich sein, daß auch Radfahrer die Fahrbahn queren können. Außerdem sollten Radfahrer, die in der Stadiongasse fahren, davon informiert werden, welche Anknüpfungsmöglichkeiten sie hier haben (Radwegeleitsystem).

Ein eventueller Einwand, daß dies aufgrund der Beschilderung der kreuzenden Route als "Radweg" deutlich erkennbar ist, ist insofern nicht wirklich relevant, da zumindest bei der nach links abzweigenden Route die Beschilderung "Radweg" sehr weit vom Fahrbahnrand weg aufgestellt ist (siehe Bild rechts: im Bildvordergrund die abgesenkte Bordsteinkante, die Radfahrerin am Foto muß noch einige Meter fahren, bis sie zum Beginn dieses Radweges kommt).



Gleich nach dem Zebrastreifen senkt sich der Radweg auf Fahrbahnniveau, sodaß die Radfahrer sich gut einfädeln können vor dem kleinen Kreisverkehr (Höhe Rudolf Kumbain Gasse). Nach diesem Kreisverkehr ist die Auffahrt auf den Radweg wieder etwas abrupt, zu schräg zur Fahrtrichtung. Auch diese Rampe sollte dahingehend geändert werden, daß ein Auffahren auf den Radweg nicht schräg zur Fahrtrichtung erfolgen muß.

Der Radweg wird auf Gehsteigniveau bis zur Kreuzung geführt, wodurch sich wieder ein Linksabbiegeproblem ergibt. Lösung: entweder rechtzeitiges Absenken des Radweges auf Fahrbahnniveau (damit sich die linksabbiegenden Radfahrer rechtzeitig einordnen können), oder Verzicht auf die Benutzungspflicht des Radweges diesem kurzen Straßenabschnitt (Beschilderung auf "Gehweg" mit dem Zusatz "Radfahren gestattet" ändern).



Beim Kreisverkehr zwischen der Pottendorfer Straße und der Wiener Straße ist positiv zu bemerken, daß der Radverkehr zum Einfädeln auf die Fahrbahn gelenkt wird. Allerdings ist die Ausführung dieser Einfädelspur nicht radgerecht, zu abrupt (siehe Bild links). Die Radfahrer werden dadurch gebremst, ein Einfädeln in den Verkehr wird dadurch erschwert. Außerdem kommt es durch die dadurch geringere Geschwindigkeit der Radfahrer auch zu Geschwindigkeitsreduktionen beim Kfz-Verkehr, der im Kreisverkehr dem Radfahrern nachfahren muß. Umänderung der Markierung würde hier genügen.

Auch die Auffahr-Spur nach dem Kreisverkehr ist ziemlich abrupt (siehe Foto rechts), wodurch die Radfahrer wieder zum Langsamfahren gezwungen werden (Auffahrgefahr).

Diese Auffahr-Spur sollte geändert werden, der Winkel zum Einbiegen ist hier zu groß.

Eine verbesserte Gestaltung der Zu- und Abfahrt der Radfahrer dient hier nicht nur dem Komfort der Radfahrer, sondern auch der Sicherheit. Aufgrund der dann geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Radfahrer und Autofahrern im Kreisverkehr profitiert auch der Kfz-Verkehr von einer solchen Umgestaltung.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Richtung Süden:

Wer hier gleich zu Beginn auf den Radweg auffährt, hat dann keine Möglichkeit mehr, in die nächste Abzweigung nach links einzubiegen. Und Radfahrer, die von dort kommen, können nicht auf den Radweg auffahren.

Dem kann man entweder durch bauliche Änderungen (Rampe zum Ab- und Auffahren) oder durch Beschilderung begegnen (abbiegewillige Radfahrer fahren dann gar nicht erst auf).

Auch in diese Richtung gibt es beim Kreisverkehr vor dem Friedhof Probleme mit der Ein- bzw. Ausfädelspur (Fotos unten links bzw. rechts, nähere Beschreibung siehe Fahrtrichtung Norden).



Der Radweg in diesem Abschnitt ist oftmals uneben, wie wie einige Wasserlacken eindrucksvoll demonstrieren (siehe Fotos unten links und Mitte). Bei der Kreuzung mit der Pottendorfer Straße gibt es wieder das Linksabbiege-Problem (Foto unten rechts).

Es wäre besser, den Radweg schon rechtzeitig auf das Fahrbahnniveau zu senken, um Linksabbiegern das Einfahren in die Linksabbiegespur zu ermöglichen.



Weiters gibt es zwischen Pottendorfer Straße und Gilschwertgasse einige Radwegab-



senkungen bei Betriebszufahrten, damit der KfZ-Verkehr leichter einbiegen kann. Hier sollte der Radweg auf gleichem Niveau durchgezogen werden.

Für den Kreisverkehr auf Höhe der Gilschwertgasse gilt im wesentlichen das gleiche wie in Fahrtrichtung Norden. Von einer verpflichtenden getrennten Führung des Radverkehrs um den Kreisverkehr herum wird hier schon abgegangen, wie die relativ neu errichtete Möglichkeit zum Einfädeln vor dem Kreisverkehr zeigt. Die Linienführung dieser Abfahrtsrampe ist tadellos, ein bißchen Kritik gibt es bloß für eine kleine Wasserlacke am Übergang von Rampe zur Fahrbahn (bei kalten Temperaturen Eisbildung und somit Sturzgefahr).

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Ergänzend dazu sei angemerkt, daß die "Niveauunterschiede" = Stufen auf den "Mitteninseln" zwischen den Abbiegemöglichkeiten des Kreisverkehrs beseitigt werden sollten ("Felgenmörder"!).

Ungargasse

Richtung Osten:

Gleich nach der Einmündung der Neuklostergasse orientiert sich der Radstreifen vom Verlauf her an der rechts befindlichen Begrenzungsmauer (anstatt an der Fahrbahn), wodurch sich für die Radfahrer eine "geknickte" Linienführung ergibt (siehe Bild rechts).

Besser wäre in diesem Fall, auf die Sperrfläche zwischen Fahrbahn und Radstreifen zu verzichten, und den Radstreifen entlang der Fahrbahn zu markieren.



Walthergasse

Richtung Süden:



Die Walthergasse ist eine "unechte" Einbahn. Am Südenende ist kein Einbahnzeichen, in der Walthergasse herrscht für die Pkw Zweirichtungsverkehr, nur am Nordende ist "Einfahrt verboten ausgenommen Radfahrer". Allerdings befindet sich der markierte Radstreifen gegen die Einbahn ungewohnterweise auf der linken Seite. Am Ende dieser "unechten" Einbahn kommen die Radfahrer somit auf der falschen Fahrbahnseite als "Geisterfahrer" wieder in den normalen Verkehr zurück, was zu gefährlichen Situationen führen kann.

Möglicherweise ist diese Situation dadurch entstanden, daß die Richtung dieser "Einbahn" im Laufe der Zeit umgedreht worden ist, die Markierung jedoch wie vorher belassen wurde. Die Markierung des Radweges gegen die Einbahn sollte auf jeden Fall auf die rechte Seite verlegt werden.

Wiener Straße

Die Wiener Straße reicht vom nördlichen Stadtrand bis zum Hauptplatz von Wiener Neustadt. Sie ist in jenem Bereich, in dem sie als Einbahn (für den motorisierten Verkehr) geführt ist, mit Radstreifen gegen die Einbahnrichtung ausgestattet.

Die Wiener Straße wird von Radfahrer gerne als "Umfahrung" der Grazer Straße angenommen, hat also Radroutencharakter.

Richtung Norden:

Auf Höhe der Wiener Straße Nr. 72 und auch etwas später auf Höhe der Gilschwertgasse fehlt beim Schild "Sackgasse" der Zusatz "ausgenommen Radfahrer", da Radfahrer hier weiterfahren dürfen

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

bis zur Kreuzung "Auge Gottes" (siehe linkes Bild).

Auch bei der Abzweigung Höhe Gilschwertgasse fehlt beim Schild "Sackgasse" der Zusatz "ausgenommen Radfahrer" (rechtes Bild).



Richtung Süden:

Ganz im Norden der Stadt, beim Kreisverkehr kurz vor der Ortstafel Wiener Neustadt, beginnt vom Fußgängerübergang rechts vom Kreisverkehr ein kombinierter Gehweg/Radweg. Die Auffahrt dort erntet gleich zwei grobe Kritikpunkte: erstens ist die Auffahrtsmöglichkeit identisch mit dem Zebrastreifen (siehe unten links), und zweitens hat sie eine Stufe (unten rechts).



Dieser Radweg ist für Radfahrer, die die Wiener Straße von Theresienfeld aus kommen, weder erkennbar noch befahrbar (da Auffahrtrampe fehlt).

Lösung: nach Ausfahrt aus dem Kreisverkehr eine Auffahrtsmöglichkeit auf diesen Radweg schaffen. Dies macht jedoch nur Sinn, wenn auch gleich das nächste Problem beseitigt wird:

Auf Höhe der nächsten Quergasse ist die Beschilderung des Radweges zwar erkennbar (siehe Bild rechts), allerdings ist es aufgrund der vorgezogenen Haltelinie (für die von rechts ausfahrenden Fahrzeuge) unmöglich, auf den Radweg aufzufahren. Hier muß die Haltelinie zurückgesetzt werden, für die ausfahrenden Fahrzeuge eventuell ein Verkehrsspiegel aufgestellt werden.



Nach der Bahnunterführung (die Radfahrer werden hier auf einem Gehweg/Radweg geführt) gibt es wieder ein Linksabbiegeproblem. Wegen der baulich getrennten Führung der Radfahrer ist ein direktes Linksabbiegen in die Stadionstraße nicht möglich.

Aufgrund der Platzverhältnisse (die Wiener Straße hat hier zwei Fahrspuren pro Richtung) wird eine Beschilderung vorgeschlagen, die auf das indirekte Linksabbiegen hinweist (vgl. auch Kreuzung Ferdinand-Porsche-Ring/Bahngasse).

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Bei der Einmündung des Radstreifens in den Eyerspergring ist die Bodenmarkierung unvollständig, da es nur einen Pfeil in Richtung geradeaus (Fußgängerzone Wiener Straße, der Beginn ist für Radfahrer befahrbar) und einen nach rechts in den Eyerspergring gibt (siehe Bild).

Radfahrer dürfen aber auch nach links auf den Eyerspergring einfahren. Die fehlende Markierung ist zu ergänzen.



Wohlfahrtgasse

In dieser Gasse gibt es sowohl einen Tempo-30-Bereich (von Zehnergasse bis zwischen Pöckgasse/Obstgasse) als auch einen Tempo-50-Bereich (von Pöckgasse/Obstgasse bis zur Kreuzung mit der Fischauergasse). Aufgrund der Platzverhältnisse wird der Radweg im Tempo-30-Bereich bis zur Höhe Pöckgasse auf einem kombinierten Gehweg/Radweg geführt, danach auf einem Radstreifen. Für den kombinierten Gehweg/Radweg wäre ein Abgehen von der Benutzungspflicht des Radweges (siehe auch Punkt 1.5 im Teil1) denkbar.

Richtung Norden:

Bei der unregelmäßigen Kreuzung mit der Pöckgasse bzw. J.-Patzelt-Gasse gibt es ein Linksabbiege-Problem. Aufgrund der eher geringen Verkehrsdichte und dem Tempo-30-Bereich ist hier jedoch ein "indirektes" Linksabbiegen relativ leicht zu bewerkstelligen.



Gleich nach der Pöckgasse demonstrieren Wasserlacken, wie uneben der Radstreifen hier ist. Auch auf Höhe der Ausfahrt vom Studentenheim (Bild oben Mitte) bleibt nach einem Regen eine störende Lacke. Die anderen Unebenheiten auf diesem Radstreifen wurden jedoch im Laufe des heurigen Jahres im Zuge diverser Bautätigkeiten sehr gut beseitigt.

Kurz vor dem Kreisverkehr bei der Fischauer Gasse endet der Radweg ziemlich abrupt, die Radfahrer werden dadurch abgebremst (siehe Foto oben rechts). Im Hinblick auf möglichst unkompliziertes Einfädeln der Radfahrer in den restlichen Verkehr sollte dieses Radwegende etwas "sanfter" gestaltet werden (vgl. auch Stadionstraße, Kreisverkehr bei Friedhof).

Richtung Süden:

Bei der nördlichen Ausfahrt des Studentenheimes ist die Fahrbahn uneben, wie eine große Wasserlacke zeigt (siehe Bild rechts). Solche Unebenheiten sind in der kalten Jahreszeit nicht nur lästig, sondern auch gefährlich (Rutschgefahr bei Glatteis) und sollten bald ausgebessert werden.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Bei der unregelmäßigen Kreuzung mit der Pöckgasse bzw. J.-Patzelt-Gasse gibt es wieder ein Linksabbiege-Problem. Aber aufgrund der eher geringen Verkehrsdichte und dem Tempo-30-Bereich ist hier jedoch ein "indirektes" Linksabbiegen relativ leicht zu bewerkstelligen.



Kurz vor der Kreuzung mit der Zehnergasse ist der Radweg abgesenkt, sodaß ein Einfädeln in die Linksabbiegespur möglich ist. Allerdings parken zwischen Fahrbahn und Radweg des öfteren Autos, wodurch die Sicht der Autofahrer auf die vom Radweg in die Kreuzung einfahrenden (linksabbiegenden) Radfahrer beeinträchtigt wird. Das Bild oben links zeigt die Perspektive der Radfahrer, das Bild oben rechts in etwa die Perspektive des motorisierten Verkehrs (das Bild wurde in Augenhöhe eines Fußgängers, nicht in der eines Autofahrers aufgenommen, daher wird die Situation am Bild nicht so störend empfunden).

Verbesserungsvorschlag: auf den letzten Parkplatz vor der Kreuzung verzichten, oder eine Verbesserung der Sicht durch Aufstellen eines Verkehrsspiegels prüfen.

Zehnergasse

Richtung Osten:

Auf Höhe Anzengrubergasse ist die seitliche Radstreifenmarkierung nicht als Leitlinie, sondern als Sperrlinie ausgebildet (Bild unten links). Ein Abbiegen nach links in die Anzengrubergasse ist somit legalerweise nicht möglich. Genausowenig ein Einbiegen von der Anzengrubergasse auf den Radstreifen in Richtung Bahnhof. Es ist nötig, Klarheit durch richtige Markierung zu schaffen!



Auf Höhe Wassergasse verläuft der Radweg baulich getrennt von der Fahrbahn. Dadurch ergibt sich ein ähnliches Problem wie vorhin mit der Anzengrubergasse (Linksabbieger bzw. Einbieger von Wassergasse, Bild oben Mitte). Allerdings ist hier das Problem nicht mit etwas Farbe zu lösen. Entweder ist hier eine Beschilderung (Radleitsystem!) vorzusehen, sodaß abbiegende Radfahrer hier schon früher den Radweg verlassen können, oder es sind bauliche Änderungen durchzuführen, die eine Ab- und Auffahrt zur (und von der) Wassergasse zulassen.

Das Radwegende beim Kreisverkehr Höhe Wohlfahrtgasse ist etwas zu abrupt (siehe Bild oben rechts). Das Wiedereinfädeln der Radfahrer in den Verkehr auf der Fahrbahn wäre durch einen gleitenden Übergang leichter, da die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrern und Autofahrern dann nicht mehr so groß sind.

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Richtung Westen:

Zwischen Wohlfahrtgasse und Heugasse ist der Radweg sehr schmal (87 cm) und der Gehweg breit (220 cm, beides gemessen auf Höhe des Hauses Nr. 20): Lösungsvorschlag: Anhebung des Radweges auf Gehwegniveau sowie bessere Aufteilung der Breiten durchführen. Dadurch würden auch die Unebenheiten aufgrund von Baumwurzeln und somit aufgebrochener Asphalt behoben werden.



Bei der Auffahrt auf Höhe der Heugasse (Bild links) ist die Rampe zu steil, Wasserlacken stehen dort oft am Fuße der Rampe (bei kälteren Temperaturen aufgrund Eisbildung Rutschgefahr).

Ebenfalls "Lackengefahr" droht bei der Verschwenkung des

Radweges zum Radstreifen auf die Fahrbahn (Höhe Schützengasse). Lösungsvorschlag: flachere Rampe ausbilden, Möglichkeit zum Abrinnen von Wasser schaffen, Bodenunebenheiten beseitigen.

In der Zehnergasse auf Höhe der Dachensteingasse: Hier wäre die Möglichkeit eines Radübergangs nach rechts am Fußweg (Verbindung zu "Am Reitweg") zu prüfen, da dies für Radfahrer eine attraktive Abkürzung darstellen würde (siehe auch "Dachensteingasse").

Zehnergürtel

Richtung Norden:

Gleich nach der Kreuzung mit der Kaisersteingasse (siehe Foto rechts) beginnt ein Radweg, dessen Beginn aber nur durch Markierung gekennzeichnet ist. Eine Beschilderung (Radwegeleitsystem) wäre hier sicherlich hilfreich und zu ergänzen.



Die Rampenausbildung gleich nach der Schneeberggasse ist äußerst schlecht, fast schon eine kleine Stufe (siehe linkes Bild). Eine bessere Rampenausbildung ist dringend nötig.

Kurz vor dem Kreisverkehr mit der Zehnergasse herrscht Unklarheit über den weiteren Verlauf des Radweges. Soll der Radfahrer sich wieder nach links in den fließenden Verkehr einordnen, oder sich eher rechts halten, um den Kreisverkehr außen zu umfahren?

Eine deutliche Markierung ist hier unbedingt anzubringen.



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000



Nach dem Kreisverkehr Zehnergasse beginnt der Radstreifen erst bei Nummer 61 und endet kurz vor der Brücke über den Hammerbach/Fischabach (siehe Bild links). Die Einmündung des Radverkehrs in den fließenden Verkehr gelingt nur schlecht.

Lösungsvorschlag: Entfernen des Geländers, fahrradtaugliche Rampe auf Gehsteigniveau, damit die Radfahrer auf dem Gehsteig die Brücke überqueren können. Dazu bedarf es noch einer Änderung der Beschilderung auf "Gehweg/Radweg". Wünschenswert wäre eine

Verbreiterung der Brücke, damit Radfahrer und Fußgänger nebeneinander geführt werden können.

Nach der Brücke und nach der Abzweigung "Am Reitweg" gibt es keine Beschilderung mehr, die darauf hinweisen würde, ob hier (rechts neben der Tafel "Fußgängerübergang", Bild rechts) ein Radweg weiterführt.



Die Beschilderung ist unbedingt zu ergänzen!



Die Situation vor dem Kreisverkehr Zehnergürtel/Fischauer Gasse ist wiederum äußerst unklar. Es geht nicht eindeutig hervor, daß sich die Radfahrer wieder in den Verkehr einfädeln sollen (siehe linkes Bild). Hier ist es erforderlich, durch Markierung Klarheit zu schaffen.

Ebenfalls bemängelt werden muß die Einfädelspur in den Fließverkehr. Durch diese abrupte Ausführung sind Konflikte zwischen dem motorisierten Verkehr und Radfahrern vorprogrammiert. Eine bessere, sanftere

Ausführung muß hier dringend realisiert werden. Dies kann z. B. durch Markierung einer Einmündungsspur erfolgen.

Wenn man rechts am Gehsteig (oder doch kombierter Gehweg/Radweg?) verbleibt, gibt es wenige Meter später eine Abfahrtsrampe nach rechts in eine parallel zur Fischauer Gasse führende Nebenfahrbahn. Das bietet sich als gute Möglichkeit an, den Richtung Osten fahrenden Radverkehr (siehe auch "Fischauer Gasse") auf einer attraktiveren, weil ruhigeren Route zu führen. Derzeit muß der Radverkehr auf die linke Seite der Fischauer Gasse (siehe dort) wechseln, und dort den in beide Richtungen befahrbaren Radweg benutzen (Benutzungspflicht von Radwegen!).



DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Richtung Süden:



Der Radweg auf Höhe Abzweigung "Am Reitweg" ist gut versteckt (siehe Foto oben, am rechten Bildrand). Im Hinblick auf die Benutzungspflicht von Radwegen ist hier ein Hinweiszichen auf diesen Weg nötig. Außerdem besteht aufgrund der sich überkreuzenden Fahrlinien Konfliktpotential zwischen einbiegenden Radfahrern und ausfahrenden Autofahrern. Da auf dieser Höhe auch die Radroute entlang des Fischabaches kreuzt, wäre ein Radwegeleitsystem sowie eine Hinweistafel "Achtung: Radroute kreuzt" installiert werden.



Zwischen der Dreipappelstraße und dem Kreisverkehr mit der Zehnergasse ist der Radweg knapp über einen gepflasterten Abstellplatz für einen Pkw geführt (siehe Bild links). Dies fördert Konflikte. Besser wäre es, Abstellplatz zu verlegen (eventuell parallel zur Fahrtrichtung anzulegen) entweder den Radweg außen herum zu führen. Unbedingt erforderlich ist hier eine weiterführende Markierung des Radweges. Denn für den Fall eines dort parkenden Autos ist die Sicht auf den weiteren Verlauf des Radweges verstellt, Radfahrer könnten dann irrtümlich nach rechts auf dem Gehweg weiterfahren.

Im weiteren Verlauf des Zehnergürtels (nach dem Kreisverkehr

mit der Zehnergasse) ist auf Höhe von Hausnummern 96 und 98 vor den beiden Zufahrten zu den Pkw-Werkstätten der Radweg abgesenkt, die Rampen sind etwas zu steil ausgebildet.

Lösungsvorschlag: Den Radweg auf selbem Niveau durchziehen, für die Autos eine Auffahrtsrampe bauen.



Inhaltsverzeichnis

Einleitung, S. 2

Teil1 (allgemeiner Teil), S. 4

- 1.1 *Abbiegeproblematik, S. 4*
- 1.2 *Beschilderung, S. 4*
- 1.3 *Fahrbahnbegleitender Zweirichtungs-Radweg, S. 5*
- 1.4 *"Hochschaubahn", S. 5*
- 1.5 *Kombinierter Gehweg/Radweg, S. 6*
- 1.6 *Kreisverkehrsproblematik, S. 6*
- 1.7 *Linksabbiegeproblematik, S. 7*
- 1.8 *Rampen, S. 8*
- 1.9 *Temporäre Probleme, S. 8*
 - 1.9.1 *Schneeräumung, S. 8*
 - 1.9.2 *Vegetation, S. 8*
 - 1.9.3 *Bauarbeiten, S. 8*
 - 1.9.4 *Falschparker, S. 9*

Teil 2 (lokalspezifischer Teil), S. 10

Die Angaben nach dem Namen beziehen sich auf Quadranten im Stadtplan "Fahr RAD in Wiener Neustadt", Copyright by Schubert & Franzke, 2000.

B

- Babenberger Ring, F5, S. 10
- Bahngasse, F6, S. 11
- Baumkirchner Ring, F5, S. 12
- Bräunlichgasse, E6/E7, S. 12,
- Brunner Straße, C6-E6, S. 13

D

- Dachensteingasse, D6-D5, S. 14

E

- Eyersperg-Ring, F5/G5, S. 15

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

F

Ferdinand-Porsche-Ring, E6/F6, S. 16

Fischauer Gasse, C4 - G4, S. 17

K

Kollonitschgasse, E6/F6, S. 19

L

Lederergasse, F6, S. 19

M

Maria-Theresien-Ring, E6/F6, S. 20

Maximiliangasse, F6/F7, S. 21

Miesslgasse, F3/F4, S. 21

N

Neudörfler Straße, G6 - I7, S. 23

P

Pernersdorferstraße, F3/F4/G4, S. 24

Pleyergasse, E6, S. 24

Pottendorfer Straße, G4 - J1, S. 25

Puchberger Straße, A7 - E6, S. 30

R

Radroute durch den Akademiepark nach Katzelsdorf, F/G6 - G8/9, S. 30

Radroute durch den Akademiepark Richtung Ungarbad, F/G6, S. 31

Radroute entlang der Südbahn, E6 - E/F4, S. 31

Radroute entlang Fischabach, C4 - I3, S. 33

Radroute durch den Stadtpark, F 6, S. 34

Raugasse, F4/F5, S. 35

Reitweg, Am, D5, S. 35

DINAMo - Radfahranlagen-Mängelrecherche 2000

Ring-> siehe Babenbergerring, Baumkirchner-Ring, Eyserspergring, Ferdinand-Porsche-Ring, Maria-Theresien-Ring

S

Stadionstraße, F3 - H4, S. 36

U

Ungargasse, G6, S. 39

W

Walthergasse, F6/F7, S. 39

Wiener Straße, F1/G1 - F5, S. 39

Wohlfahrtgasse, E4 - E6, S. 41

Z

Zehnergasse, D5 - E6, S. 42

Zehnergürtel, D4 - C6, S. 43