



Radverkehrs- konzept Mödling 2017

ENDBERICHT



Wien, am 19.12.2017
GZ 17803

/ ROSINAK & PARTNER /
Ziviltechniker GmbH

**Radverkehrskonzept Mödling
Endbericht**

GZ 17803

Auftraggeber:

Stadtgemeinde Mödling
Pfarrgasse 9
2340 Mödling

Auftragnehmer:

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Michael Skoric
Dipl.-Ing. Felix Beyer

Wien, am 19.12.2017



DI Dr. Werner Rosinak
Geschäftsführer

Datei: 17803_endbericht_v2.docx

INHALTSVERZEICHNIS**Seite**

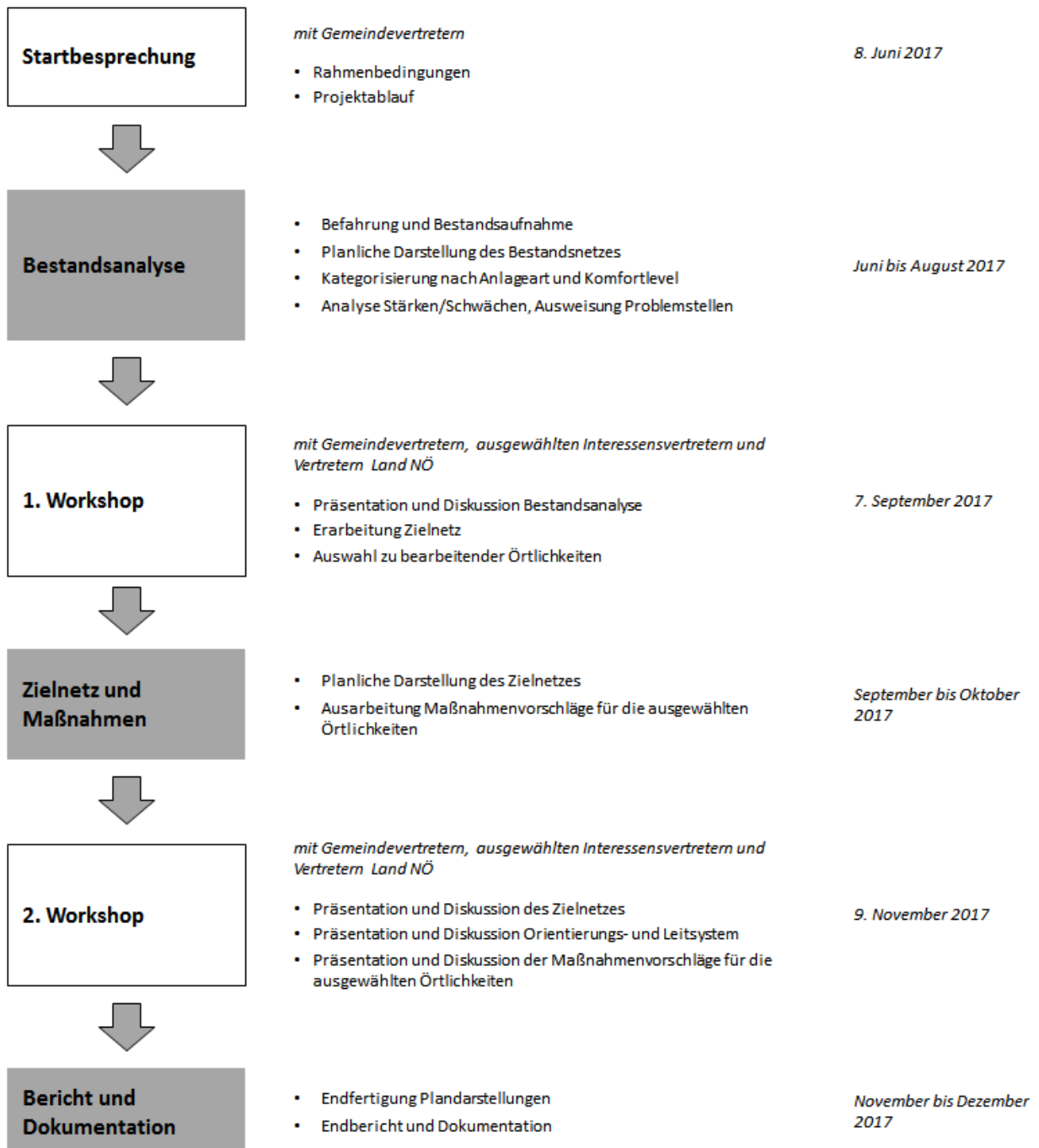
1 AUFGABE.....	4
2 PROJEKTABLAUF.....	5
3 GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN.....	6
3.1 frühere Verkehrs- bzw. Radverkehrskonzepte.....	6
3.2 Radverkehrsanteil	6
3.3 RADLgrundnetz.....	6
4 BESTANDSANALYSE	8
4.1 SWOT-Analyse	8
4.2 Bestandsnetz	9
4.3 Orientierungs- und Leitsystem.....	18
5 ZIELNETZ UND MASSNAHMENVORSCHLÄGE.....	22
5.1 Zielnetz	22
5.2 Weiterentwicklung Orientierungs- und Leitsystem	23
5.3 Massnahmenvorschläge	25
6 ANHANG.....	47

1 AUFGABE

Das vorliegende Radverkehrskonzept für die Stadt Mödling beinhaltet folgende Aspekte:

- **Bestandsanalyse Radverkehrsnetz:** Das bestehende Radverkehrsnetz wurde aufgenommen und kartiert (Art der Radverkehrsanlage, Befahrungskomfort etc.). Die Netzelemente wurden hinsichtlich ihrer Stärken und Schwächen analysiert.
- **Bestandsanalyse Orientierungs- und Leitsystem:** Vorhandene Wegweiser wurden aufgenommen und kartiert sowie das Orientierungs- und Leitsystem hinsichtlich seiner Stärken und Schwächen analysiert.
- **Radverkehrs-Zielnetz:** Basierend auf dem gemeindeübergreifenden RADLgrundnetz des Landes NÖ wurde ein Radverkehrs-Zielnetz für die Stadt Mödling ausgearbeitet und dargestellt.
- **Zielzustand für das Orientierungs- und Leitsystem:** Basierend auf den derzeit ausgeschilderten Routen wurde ein Zielzustand erarbeitet, der alle Routen beinhaltet, für welche zukünftig eine Beschilderung empfohlen wird.
- **Maßnahmenvorschläge für prioritäre Bereiche:** Für kritische Punkte im Bestandsnetz bzw. für prioritäre Bereiche zur Erreichung des Zielnetzes wurden Lösungsvorschläge ausgearbeitet. Dies kann beispielsweise die Knotenpunktsgestaltung, Linienführung für neue Netzteile, Querschnitte oder Querungsstellen betreffen.
- **Beteiligung wichtiger Akteure:** Die Erarbeitung, Diskussion und Konsolidierung aller Arbeitsschritte erfolgte gemeinsam mit VertreterInnen aus Politik und Verwaltung sowie InteressensvertreterInnen im Rahmen von zwei Workshops.

2 PROJEKTABLAUF



Im Anhang 1 finden sich die Präsentationen, Teilnehmerlisten und Ergebnisse (Fotodokumentation) der beiden Workshops.

3 GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

3.1 FRÜHERE VERKEHRS- BZW. RADVERKEHRSKONZEPTE

Folgende Verkehrs- bzw. Radverkehrskonzepte wurden seitens der Stadt Mödling in den letzten Jahrzehnten in Auftrag gegeben und sind eine Grundlage für das vorliegende Radverkehrskonzept (Auswahl):

- Radwegeplanung Mödling (Hiess, Mitterhauser, Urbanek, 1982)
- Verkehrsentwicklungsplan (Snizek, 1994)
- Radwegekonzept 1995 (Urbanek, 1995)
- Ausstellung zum Radwegenetz in Mödling (HTL, 1996)
- Gesamtverkehrskonzept Mödling MOVE 2003 (Sammer, 2003)

3.2 RADVERKEHRSANTEIL

Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege an allen Wegen der Mödlinger Bevölkerung beträgt **14 %** (Mobilitätserhebung 2013/14).

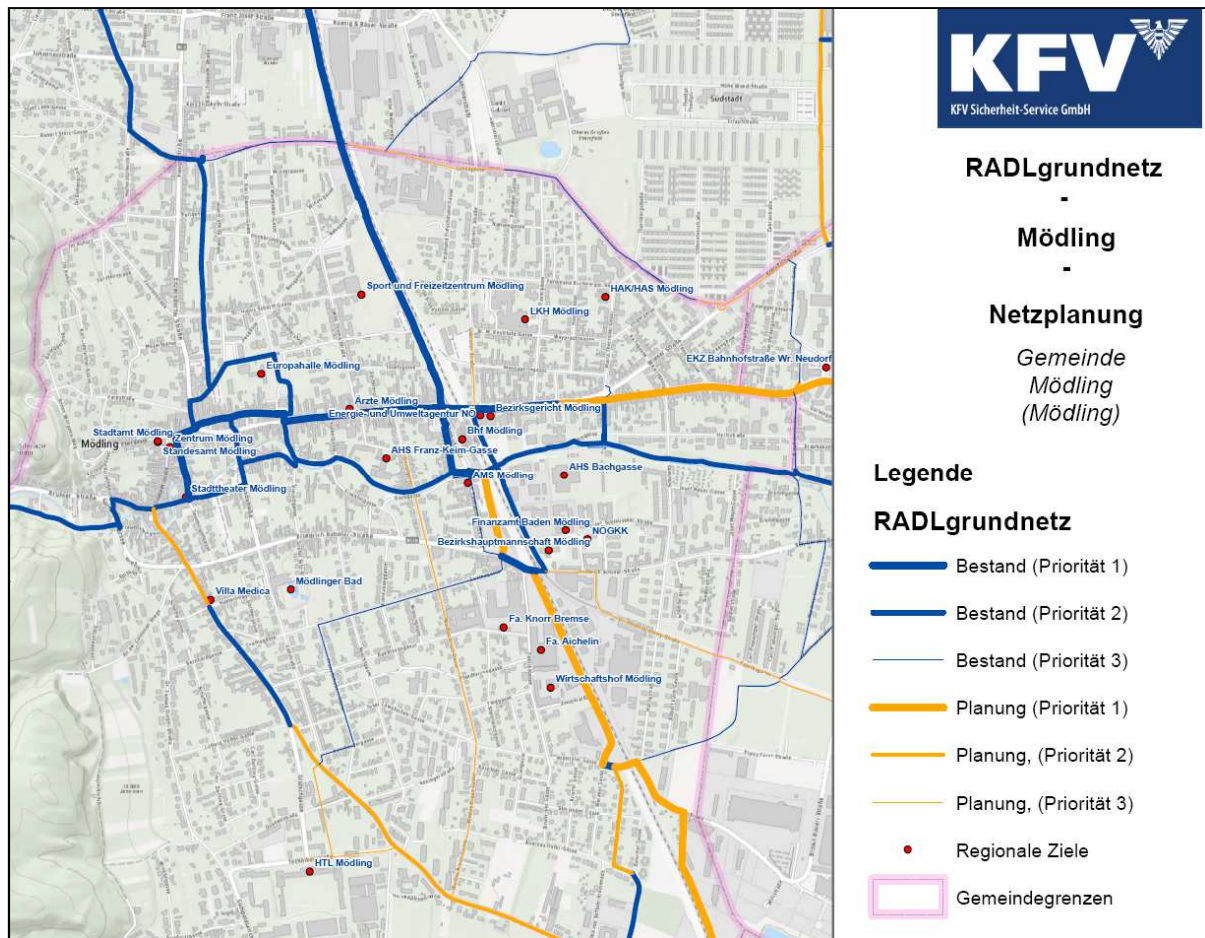
3.3 RADLGRUNDNETZ

Im Jahr 2016 wurde vom Land NÖ in Zusammenarbeit mit den Gemeinden des Bezirks Mödling und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) das gemeindeübergreifende RADLgrundnetz festgelegt. Das RADLgrundnetz definiert die Routen des regionalen, hochrangigen Radverkehrsnetzes für den Bezirk Mödling.

Die Routen im RADLgrundnetz werden in drei Prioritätsklassen ausgewiesen. Zudem wird in „bestehende Routen“ und „Routen in Planung“ unterschieden. Ein Ausschnitt des RADLgrundnetzes für das Stadtgebiet von Mödling findet sich in Abb. 1.

Für Infrastrukturmaßnahmen im RADLgrundnetz ist seitens des Landes NÖ die Bereitstellung von Fördermitteln für die Gemeinden in Aussicht gestellt worden.

Abb. 1: Ausschnitt RADLgrundnetz (Land NÖ, KFV)



4 BESTANDSANALYSE

4.1 SWOT-ANALYSE

Auf Basis der Ergebnisse der Streckenbefahrungen wurde eine generelle Analyse hinsichtlich der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Radverkehrs in der Stadt Mödling durchgeführt (SWOT-Analyse).

Stärken (Strengths):

- zwei voneinander unabhängige West-Ost-Haupttrouten für unterschiedliche Nutzergruppen (Bachpromenade und Hauptstraße)
- Fußgängerzone für Radfahrer weitgehend geöffnet
- Allgemeines Tempolimit 40 km/h + flächendeckende Tempo-30-Zonen
- Bedarfsampeln schalten nach Anmeldung sofort auf grün
- Wegweisung vorhanden
- Ein Radverkehrsgrundnetz ist in den meisten Stadtteilen bereits etabliert

Schwächen (Weaknesses):

- teilweise fehlende Anbindung an Nachbargemeinden
- an Hauptstraßen vielfach keine (bevorzugten) Querungshilfen für Radfahrer
- Mehrzweckstreifen auf Hauptradrouten mit viel Kfz-Verkehr
- Regelbreiten werden abschnittsweise unterschritten
- Radfahranlagen enden teilweise unvermittelt und ohne Anschluss

Chancen (Opportunities):

- alle Altersgruppen/Bevölkerungsgruppen können mit dem Fahrrad fahren (Topografie, Klima, E-Bike etc.)
- Stadtgröße und Siedlungsstruktur sind ideal, um viele Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen
- ideale Verknüpfungsmöglichkeiten von ÖV und Fahrrad (Bahnhof)
- Belebung des Zentrums durch Erreichbarkeit mit dem Fahrrad
- Bekenntnis der Politik zum Radverkehr

Risiken (Threats):

- Kosten für Radverkehrsinfrastruktur
- Diskussion über die Anzahl an Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Raum
- Nutzungskonflikte in Betriebsgebieten (Schwerverkehr etc.)
- Verlagerung/Bündelung des Kfz-Verkehrs netzbedingt schwierig
- teilweise sehr schmale Straßenräume mit wenig Gestaltungsspielraum

4.2 BESTANDSNETZ

4.2.1 ERHEBUNG

Die Bestandsaufnahme des Radverkehrsnetzes fand im Zuge von mehreren Befahrungen mit dem Fahrrad im Zeitraum zwischen Juni und August 2017 statt. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in einer Karte festgehalten (siehe Abb. 5, Seite 17). Diese beinhaltet folgende Informationen:

- Art der Radverkehrsanlage
- Qualitative Bewertung der Radverkehrsanlagen und Radrouten nach Komfortlevel
- Wichtige Ziel- und Quellpunkte
- Anmerkungen zu Stärken und Schwächen im Radverkehrsnetz

4.2.2 KATEGORISIERUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN

Die **Art der Radverkehrsanlage** wurde drei Kategorien zugeordnet (siehe Abb. 2) und in der Karte zum Bestandsnetz abgebildet. Zusätzlich beinhaltet die Karte auch Mountainbike-strecken und Radverkehrsanlagen, welche sich derzeit in Planung befinden.

Abb. 2: Kategorien von Radverkehrsanlagen

baulich getrennt vom Kfz-Verkehr:

- Radweg
- Geh-/Radweg



Radfahrstreifen auf der Fahrbahn:

- Mehrzweckstreifen



verkehrsberuhigte Zonen:

- Begegnungszone
- Wohnstraße
- Fußgängerzone
- Fahrverbote für Kfz



4.2.3 QUALITÄT DER RADVERKEHRSANLAGEN UND RADROUTEN

Die Qualität von Radverkehrsanlagen und Radrouten ist von einer Vielzahl an Parametern abhängig (Breite der Radverkehrsanlagen, Abstandsstreifen zum Kfz-Verkehr, Kfz-Verkehrsstärken, Fußgänger-Verkehrsstärken, Steigungsverhältnisse, Oberflächenbeschaffenheit etc.). Um die Qualität der Radverkehrsanlagen und Radrouten anschaulich darstellen zu können, wurde die Methode der „**Komfortlevel**“ gewählt. Demnach wurden die befahrenen Routen und Kreuzungen nach folgenden Kriterien in vier Komfortlevel eingeteilt:

Tabelle 1: Komfortlevel Streckenbereich

Komfortlevel Streckenbereich	
1) [dunkelgrün]	sehr angenehm zum Radfahren – für Kinder und Familien geeignet Diese Straßen oder Wege sind für alle RadfahrerInnen geeignet, auch für Kinder und Familien. Es sind meist autoverkehrsfree oder verkehrsarme Verbindungen. Die Straßen sind über weite Strecken begrünt und bieten ausreichend Platz für RadfahrerInnen. Familien können in vielen Abschnitten nebeneinander fahren und finden angenehme Rastmöglichkeiten vor. Kinder können bereits in sehr jungen Jahren sicher alleine unterwegs sein.
2) [hellgrün]	angenehm zum Radfahren – für ungeübte RadfahrerInnen geeignet Auf diesen Streckenabschnitten fühlen sich auch wenig erfahrene RadfahrerInnen sicher. Es sind Straßen, die entweder mit richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen ausgestattet sind oder nur ein geringes Kfz-Verkehrsaufkommen aufweisen. Kinder können sich in Begleitung Erwachsener sicher und komfortabel fortbewegen; alleine fahrenden Fahranfängern würde man diese Strecken jedoch nicht unbedingt empfehlen.
3) [gelb]	wenig angenehm zum Radfahren – nur für erfahrene RadfahrerInnen geeignet Diese Straßenabschnitte sind für geübte RadfahrerInnen geeignet, weniger geübte RadfahrerInnen fühlen sich nicht sicher. Diese Straßen weisen ein höheres Kfz-Verkehrsaufkommen und höhere Fahrgeschwindigkeiten auf. Die RadfahrerInnen fahren entweder im Mischverkehr mit den Autos oder sie sind trotz Mehrzweckstreifen oder aufgrund eines fehlenden Schutzstreifens gegenüber dem Kfz-Verkehr exponiert. Familien mit Kindern werden sich auf diesen Straßen nicht wohlfühlen und andere Routen wählen.
4) [rot]	sehr unangenehm zum Radfahren – nur für furchtlose RadfahrerInnen geeignet Diese Straßenabschnitte sind nur für sehr erfahrene und furchtlose RadfahrerInnen geeignet. Es herrscht ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen mit hohen Geschwindigkeiten und/oder viel Schwerverkehr. Der Verkehrsraum ist beengt, RadfahrerInnen werden oft an den Rand gedrängt, haben keine oder ungenügende Radverkehrsanlagen und sind teilweise beidseitig Gefahren ausgesetzt (ausparkende Fahrzeuge, aufgehende Fahrzeughüren, überholende Fahrzeuge, Ein- und Ausfahrten etc.). Die Umgebung ist stark vom Straßenlärm geprägt und nicht einladend für RadfahrerInnen. Diese Straßenabschnitte werden meist nur von sehr sportlichen RadfahrerInnen oder PendlerInnen auf dem schnellsten Weg von A nach B befahren.

Abb. 3: Beispiele für die vier Komfortlevel (Streckenbereich)



Tabelle 2: Komfortlevel Kreuzungen

Komfortlevel Kreuzungen	
1) [dunkelgrün]	das Queren ist sehr sicher und komfortabel – kein Handlungsbedarf
An diesen Kreuzungen finden RadfahrerInnen jeden Alters und jeder Könnersstufe sichere Querungsmöglichkeiten vor. RadfahrerInnen queren Kfz-Verkehrsströme entweder niveaufrei oder auf bevorrangten, gut abgesicherten und mit guten Sichtverhältnissen ausgestatteten Querungsstellen. Alle von RadfahrerInnen gewünschten Querungsrelationen können zügig befahren werden. Die Kreuzungen sind üblicherweise nicht ampelgeregelt, das allgemeine Geschwindigkeitsniveau ist gering. An ampelgeregelten Kreuzungen bekommen Radfahrer auf Knopfdruck sofort grün.	
2) [hellgrün]	das Queren ist ausreichend sicher und komfortabel – ev. punktueller Optimierungsbedarf
An diesen Kreuzungen finden RadfahrerInnen für die wichtigsten Querungsrelationen sichere Querungsmöglichkeiten vor. An Kreuzungen mit hohem Verkehrsaufkommen werden alle Verkehrsströme mit einer Ampelanlage geregelt oder RadfahrerInnen finden eine hinsichtlich Erkennbarkeit und Sichtverhältnissen klar gestaltete bevorrangte Querungsmöglichkeit vor. An Kreuzungen mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen können querende RadfahrerInnen in Einzelfällen benachrangt sein, das allgemeine Geschwindigkeitsniveau ist aber jedenfalls gering und ausreichende Sichtverhältnisse gegeben.	
3) [gelb]	das Queren ist nur teilweise sicher und komfortabel – Optimierungsbedarf
Einzelne Querungsrelationen sind für RadfahrerInnen nicht ausreichend sicher. Querende RadfahrerInnen finden keine definierten Querungsstellen vor, sind großteils benachrangt oder es wird eine scheinbare Sicherheit vorgetäuscht, z. B. durch rot markierte Querungsstellen ohne Blockmarkierung und Rechtssicherheit oder ohne ausreichende Sichtverhältnisse. Ist eine Ampel vorhanden, so ist die Verkehrsführung für RadfahrerInnen zumindest teilweise unklar. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind eher hoch.	
4) [rot]	das Queren ist nicht sicher möglich – (dringender) Handlungsbedarf
Das Queren derartiger Kreuzungen ist für RadfahrerInnen gefährlich. Es fehlen definierte Querungsstellen für RadfahrerInnen oder diese sind mangelhaft ausgeführt, nicht ausreichend abgesichert oder bieten keine ausreichenden Sichtverhältnisse. Die Verkehrsführung des Radverkehrs ist völlig ungeregelt und für die VerkehrsteilnehmerInnen nicht erkennbar.	

Abb. 4: Beispiele für die vier Komfortlevel (Kreuzungen)



4.2.4 STÄRKEN-/SCHWÄCHENANALYSE DES RADVERKEHRSNETZES

Im Zuge der Streckenbefahrungen wurde zudem eine **Stärken-/Schwächenanalyse** des bestehenden Radverkehrsnetzes durchgeführt. Es wurden insgesamt 61 Stärken bzw. Schwächen festgehalten. Diese wurden fortlaufend nummeriert und in der Kartendarstellung des Bestandsnetzes verortet. In der folgenden Tabelle findet sich eine Auflistung der festgehaltenen Stärken und Schwächen, eine Fotodokumentation ist im Anhang 2 enthalten.

Tabelle 3: Erhobene Stärken und Schwächen im Radverkehrsnetz Mödling

Stärke (ST) Schwäche (SW)	Nr.	Straße/Stadtteil	Beschreibung
SW	1	Jägerhausgasse	Zufahrt zum Naherholungsgebiet Meiereiwiese mit dem Fahrrad kaum möglich
SW	2	Promenade Liechtensteinstraße	Fahrbahnbelag in sehr schlechtem Zustand
SW	3	Vorderbrühl	zwei unterschiedliche Wegweisungs-Systeme in der Vorderbrühl im Einsatz
SW	4	Liechtensteinstraße, Brücke über Mödlingbach	Radverkehrsführung unklar, Wegweiser verwachsen
SW	5	Brühler Straße, Bereich Druckknopfampel Jägerhausgasse	GRW endet ohne Anschluss
SW	6	Promenade Neuweg	starke Steigung
ST	7	Brühler Straße, Querung Liechtensteinstraße	VLSA-geregelte Querungsstelle mit Druckknopf-Anmeldung (bei Anmeldung wird es sofort grün)
ST	8	Promenade Neuweg	attraktive Promenade
ST	9	Druckknopfampel Spitalmühlgasse	VLSA-geregelte Querungsstelle mit Druckknopf-Anmeldung (bei Anmeldung wird es sofort grün)
SW	10	Grenzgasse	Querungsstelle rot eingefärbt, aber keine Radfahrer-Überfahrt markiert (gefährliche Schein-Sicherheit)
SW	11	Gschmeidler-Promenade	Radfahrer an wichtiger Querungsstelle gegenüber dem untergeordneten Kfz-Strom benachrangt
SW	12	Johann-Strauß-Gasse	Radfahren gegen die Einbahn trotz ausreichend breitem Querschnitt nicht gestattet
SW	13	Dr.-Karl-Giannoni-Gasse	Radfahren gegen die Einbahn trotz ausreichend breitem Querschnitt nicht gestattet
SW	14	Josef-Weinheber-Gasse	Radfahren gegen die Einbahn trotz ausreichend breitem Querschnitt nicht gestattet
SW	15	Grenzgasse	teilweise unklare Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich (doppelte Führung)
ST	16	F.-Fleischmann-Gasse	wichtige, attraktive Erschließungsrouten für Wohnhausanlagen
SW	17	Grenzgasse/ Gabrieler Straße	GRW endet ohne Anschluss, komplizierte Kreuzungssituation, hohes Verkehrssicherheitsrisiko für Radfahrer

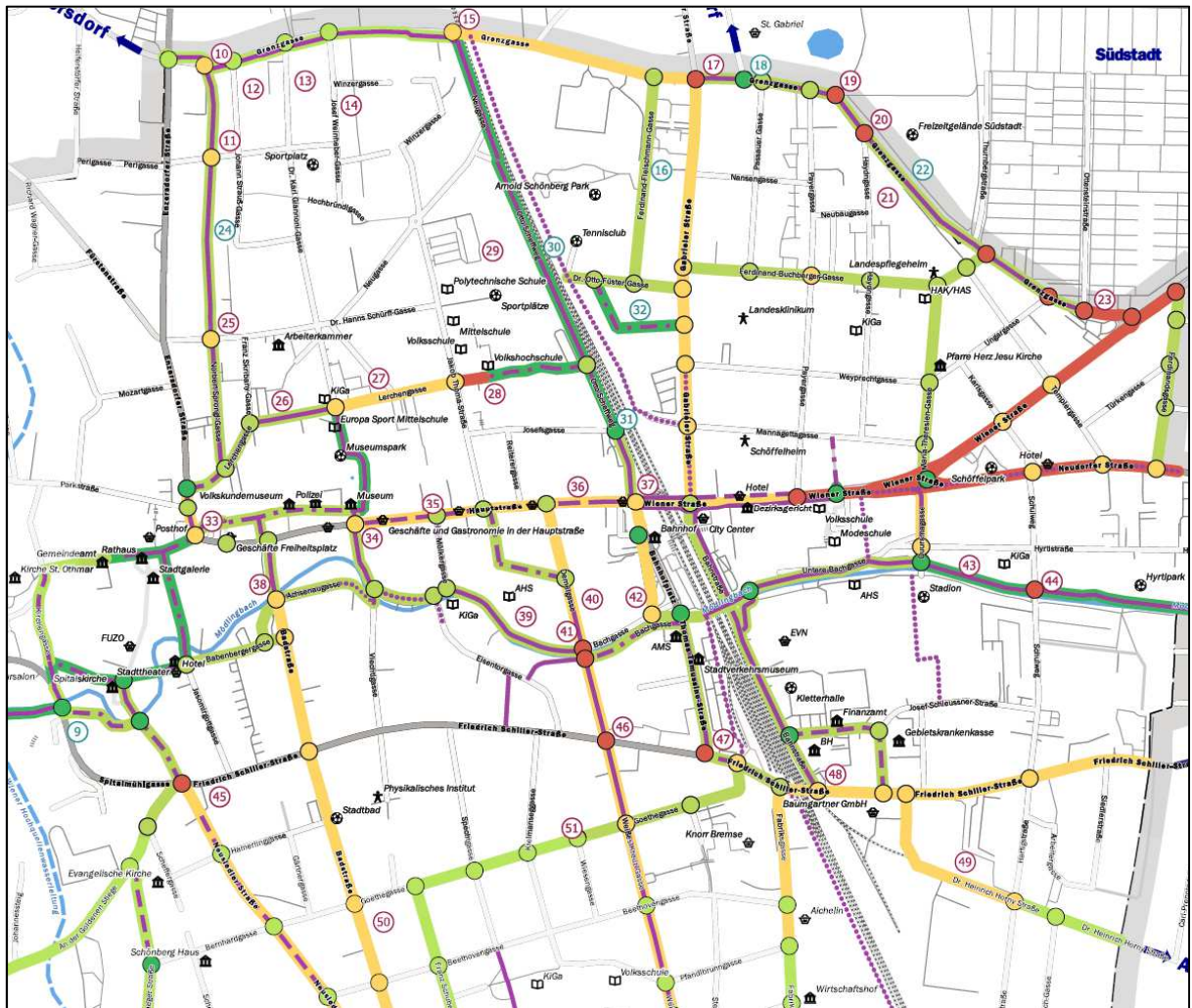
ST	18	Grenzgasse	gut ausgebildete Querungsstelle in Richtung Maria Enzersdorf
SW	19	Grenzgasse	fehlende Querung für Radfahrer in Richtung Freizeitzentrum Südstadt
SW	20	Grenzgasse	sehr ungünstige Sichtverhältnisse, GRW endet per Verkehrszeichen vor der Radfahrer-Überfahrt
SW	21	Grenzgasse	schmäler Gehsteig (1,3 m) und schmaler Zwei-Richtungs-Radweg (1,8 m) ohne Schutzstreifen
ST	22	Grenzgasse	Radweg über weite Strecken kreuzungsfrei, erlaubt ein zügiges Vorankommen
SW	23	Grenzgasse	GRW endet ohne Anschluss
ST	24	Gschmeidler-Promenade	attraktive Promenade
SW	25	Gschmeidler-Promenade /H.-Schürff-Gasse	Radfahrer an wichtiger Querungsstelle gegenüber dem untergeordneten Kfz-Strom benachrangt
SW	26	Lerchengasse	zu schmaler Geh- und Radweg in Anbetracht hoher Fußgänger- und Radverkehrsstärken (Schulweg)
SW	27	Lerchengasse	wichtige Verbindung für Radfahrer ist nur in eine Richtung befahrbar (Einbahn ohne Ausnahme), relativ hohe Verkehrsstärken und hoher Parkdruck
SW	28	Dr.-Albert-Drach-Weg	Stiegenanlage (Schiebestrecke für Radfahrer)
SW	29	Bereich Sportanlagen	fehlende Durchwegung für Radfahrer zwischen J.-Thoma-Straße und O.-Scheff-Weg
ST	30	Dr.-Otto-Scheff-Weg	attraktiver und komfortabler GRW, über weite Strecken kreuzungsfrei
ST	31	Dr.-Otto-Scheff-Weg/Josefsgasse	gut ausgestaltete Querungen
ST	32	Dr.-O.-Füster-Gasse, Elsa-Brändström-Gasse	attraktive Erschließungsrouten, jedoch ohne Anschluss in der Gabrieler Straße
SW	33	Freiheitsplatz	Schutzweg vorhanden, aber keine Radfahrer-Überfahrt >> unklare Querungssituation
SW	34	Hauptstraße, J.-Deutsch-Platz	Schutzweg vorhanden, aber keine Radfahrer-Überfahrt >> unklare Querungssituation
SW	35	Hauptstraße	häufige Behinderungen von Radfahrern am Radfahrstreifen durch haltende/parkende Kfz
SW	36	Hauptstraße	häufige Behinderungen von Radfahrern am Radfahrstreifen durch haltende/parkende Kfz
SW	37	Hauptstraße/Bahnhofplatz/Dr.-O.-Scheff-Weg	linksabbiegende Radfahrer von der Bahnbrücke Richtung Bahnhof finden keine Aufstellfläche vor; die Grünzeiten für Radfahrer in der Relation Hauptstraße - Bahnbrücke sind deutlich kürzer als jene für Fußgänger
SW	38	Badstraße/Achsenaugasse	Schutzweg vorhanden, aber keine Radfahrer-Überfahrt >> unklare Querungssituation
SW	39	Bachpromenade	Bachpromenade abschnittsweise zu schmal in Anbetracht der hohen Fußgänger- und Radverkehrsstärken
SW	40	Demelgasse	schmäler Zweirichtungs-Radweg
SW	41	Demelgasse/Bachgasse	unklare Radverkehrsführung, gefährliche Doppelkreuzung
SW	42	Bachgasse	Radverkehrsführung unklar (auf welcher Seite des Mödlingbaches?)
SW	43	Bachpromenade	markierte Sperrlinie engt Querschnitt ein und führt zu Verwirrungen

SW	44	Bachpromenade/Schulweg	gefährliche Querung
SW	45	Neusiedler Straße	Mehrzweckstreifen endet vor der Kreuzung, kein Anschluss
SW	46	Demelgasse/F.-Schiller-Straße/W.-Kreuz-Gasse	Systemwechsel in der Radverkehrsführung, Anschluss Fahrtrichtung Süden unklar
SW	47	F.-Schiller-Straße/Th.-Tamussino-Straße	fehlende Verknüpfung des GRW und des MwZwStr im Kreuzungsbereich
SW	48	Bahnstraße/F.-Schiller-Straße	GRW endet ohne Anschluss
SW	49	Dr.-Heinrich-Horny-Straße	keine Anlagen für Fußgänger und Radfahrer, hoher Schwerverkehrsanteil, Betriebsgebiet
SW	50	Badstraße	als Radroute beschildert, jedoch hohe Verkehrsstärken und wenig attraktiv
SW	51	Goethegasse	Bodenmarkierungen (Sharrows) neu markieren (durch Kanalbaustelle beeinträchtigt)
ST	52	Dr.-Ludwig-Rieger-Straße	attraktive bevorrangte Route
SW	53	W.-Kreuz-Gasse/Guntramsdorfer Straße	Beginn des Radwegs: Randstein nicht abgeschrägt
SW	54	Guntramsdorfer Straße	keine Radverkehrsanlagen, hohe Verkehrsstärken, Steigung
SW	55	Guntramsdorfer Straße	GRW endet ohne Anschluss
SW	56	Guntramsdorfer Str./Salurner Gasse/Weingartenweg	gefährliche Querung der Guntramsdorfer Straße
SW	57	Guntramsdorfer Straße	GRW endet ohne Anschluss
ST	58	Bertha-von-Suttner-Promenade	attraktive Promenade
SW	59	Südtiroler Viertel	divergierende Routenführung Weingartenradweg und RadlGrundnetz
SW	60	Südtiroler Gasse / Im Felberbrunn	gefährliche Doppelkreuzung, unübersichtlich, hohe Verkehrsstärken
SW	61	Neusiedler Straße	Mehrzweckstreifen endet vor der Kreuzung, kein Anschluss

4.2.5 KARTE DES BESTANDSNETZES

Alle Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in einer Karte festgehalten. Ein Ausschnitt dieser Karte findet sich in nachfolgender Abbildung, die gesamte Karte findet sich im Anhang 3.

Abb. 5: Ausschnitt der Karte Bestandsnetz



4.3 ORIENTIERUNGS- UND LEITSYSTEM

Im Stadtgebiet von Mödling ist auf wichtigen Routen ein einheitliches Beschilderungssystem vorhanden. Dieses wurde auf Basis des Projektes „Radroutenbeschilderung, Optimierung Mödling 2012“ (Rennhofer, 2012) installiert (siehe Abb. 6).

Die Beschilderung besteht aus Hauptwegweisern und Zwischenwegweisern. Das Design der Wegweiser ist ansprechend und richtlinienkonform (siehe Abb. 7). Die Lesbarkeit der Zielangaben ist durch eine geringe Schriftgröße beeinträchtigt. Die Kartendarstellung auf den Hauptwegweisern sollte aktualisiert werden.

Abb. 6: Ausschnitt aus dem Projekt „Radroutenbeschilderung, Optimierung Mödling 2012“ (Rennhofer, 2012)

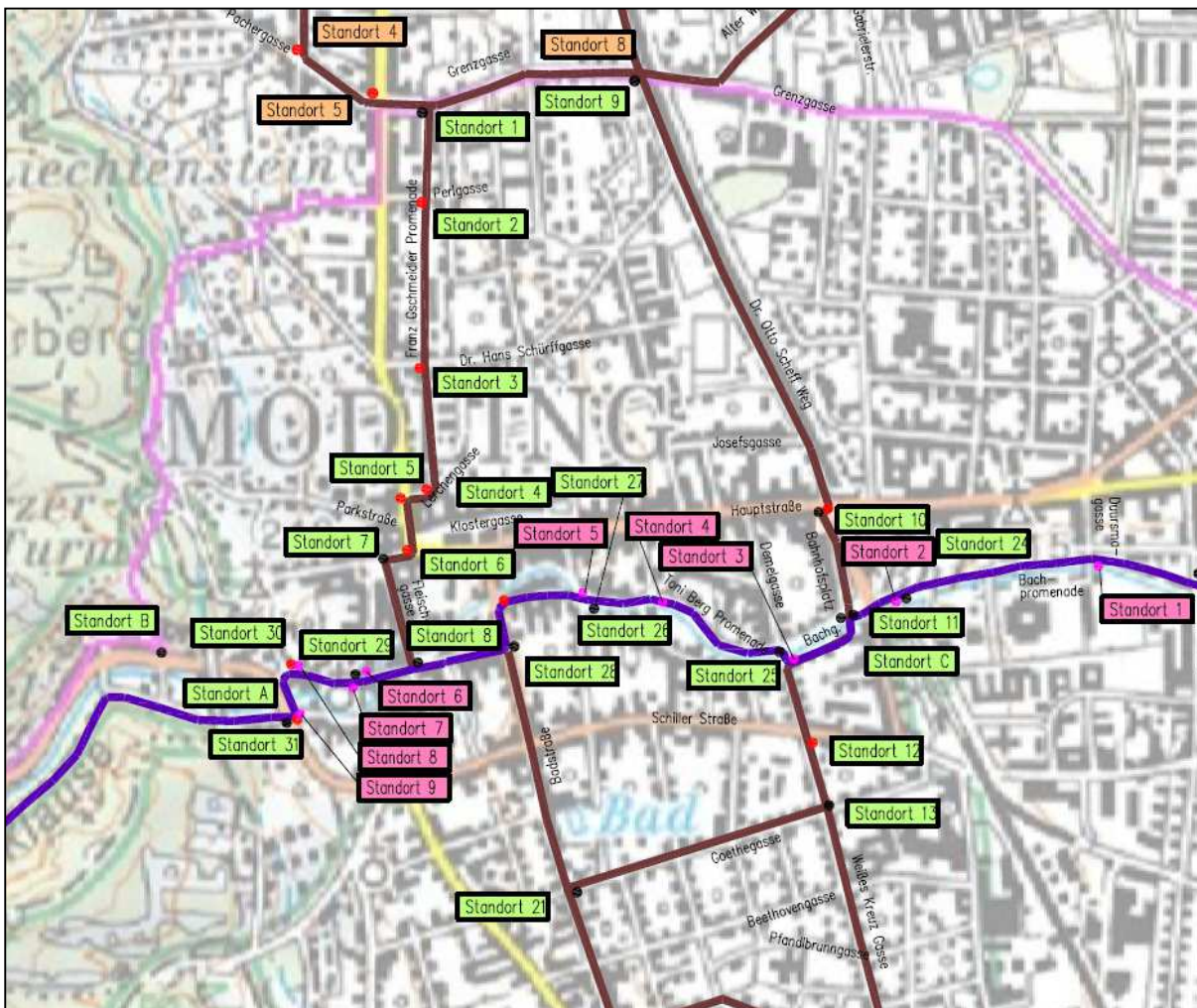


Abb. 7: Beispiele für Haupt- und Zwischenwegweiser



Hauptwegweiser



Zwischenwegweiser

In einzelnen Stadtteilen bestehen parallele Wegweisungssysteme (siehe Abb. 8):

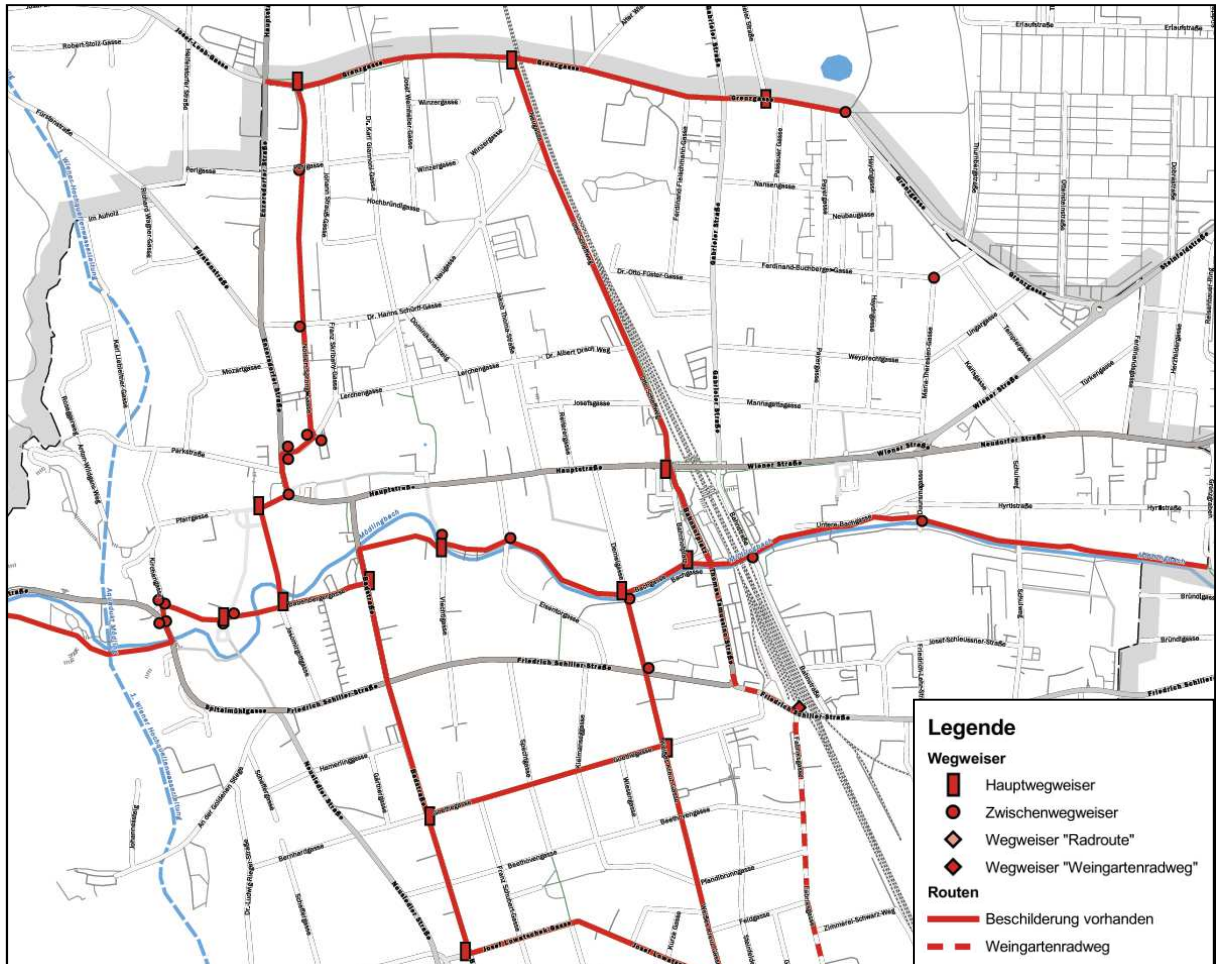
- Routenbeschilderung in der Vorderbrühl
- Weingartenradweg im Südtiroler Viertel
- Relikte einer Radroutenbeschilderung im Bereich Neugasse

Abb. 8: Parallele Wegweisungssysteme



Im Zuge der Streckenbefahrungen wurden auch Standorte und Art der Beschilderung erhoben und kartiert. Ein Ausschnitt dieser Kartendarstellung findet sich in Abb. 9, die gesamte Karte findet sich im Anhang 3.

Abb. 9: Ausschnitt der Karte Wegweisung Bestand

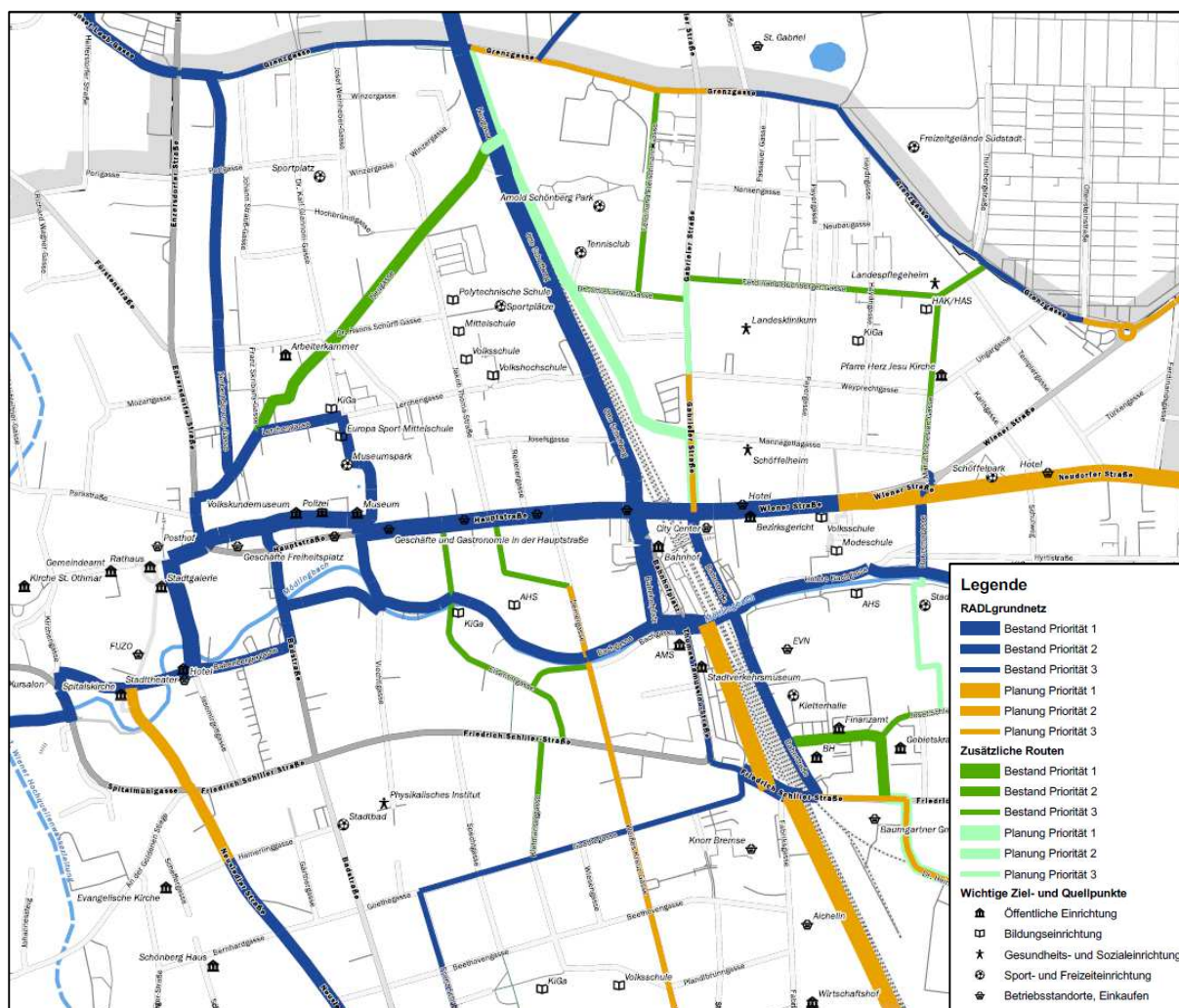


5 ZIELNETZ UND MASSNAHMENVORSCHLÄGE

5.1 ZIELNETZ

Gemeinsam mit den TeilnehmerInnen der beiden Workshops wurde der anzustrebende Zielzustand des Radverkehrsnetzes in der Stadt Mödling erarbeitet (Zielnetz). Das Zielnetz basiert auf dem bereits im Jahr 2016 festgelegten gemeindeübergreifenden RADLgrundnetz. Zusätzlich zu den im RADLgrundnetz festgelegten Routen wurden einige zusätzlich Netzelemente ergänzt, welche insbesondere für den gemeindeinternen Radverkehr von großer Bedeutung sind. Die ergänzten Routen wurden analog jenen im RADLgrundnetz in drei Prioritätsklassen unterteilt und in einer Karte dargestellt. Ein Ausschnitt der Kartendarstellung zum Zielnetz findet sich in Abb. 10, die gesamte Karte findet sich im Anhang 3.

Abb. 10: Ausschnitt der Karte Zielnetz



5.2 WEITERENTWICKLUNG ORIENTIERUNGS- UND LEITSYSTEM

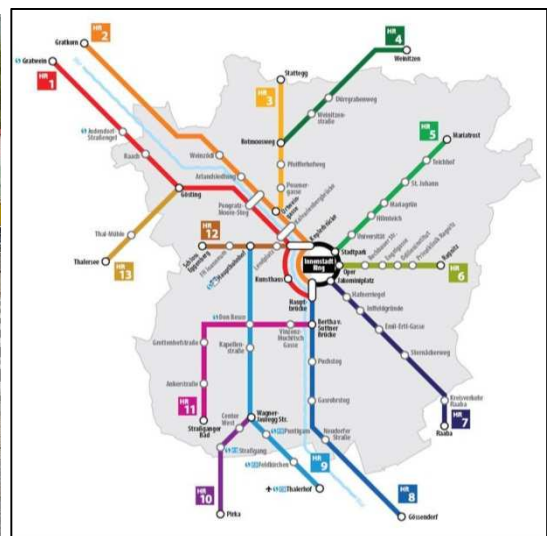
Die Weiterentwicklung des bestehenden Orientierungs- und Leitsystems wird insbesondere aus folgenden Gründen empfohlen:

- Information und Orientierung für Ortsunkundige (inkl. touristischer Nutzen)
- Lenkung des Radverkehrs: Konzentration auf empfohlene und sicher befahrbare Routen (Routenwahl auch von Ortskundigen beeinflussbar)

Auf Basis der Bestandsaufnahme werden folgende generelle Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Orientierungs- und Leitsystems gegeben:

- **Beschilderung zusätzlicher Routen** (gem. bestehendem innerstädtischen System):
 - Festlegung der exakten Standorte und Positionierung
 - Festlegung der Zielangaben und Zusatzinformationen (Distanz etc.) je Standort
 - Parallele Wegweisungssysteme angleichen, Relikte entfernen
- **Ausweisung der Hauptrouten West-Ost und Nord-Süd** (neues gemeindeübergreifend und bezirksweit einheitliches System):
 - Erarbeitung gemeinsam mit den Nachbargemeinden und dem Land NÖ auf Basis des RADLgrundnetzes
 - große, gut sichtbare Wegweiser, ev. in Kombination mit Piktogrammen – jeder Route kann als Wiedererkennungsmerkmal eine eigene Farbe zugewiesen werden (Bsp. Graz, siehe Abb. 11)
- Maßnahmen mit der **Herausgabe einer Radroutenkarte** kombinieren
- Beschilderung wichtiger Radrouten im Mischverkehr im untergeordneten Netz mit der **Markierung von „Mödlinger Sharrows“** unterstützen

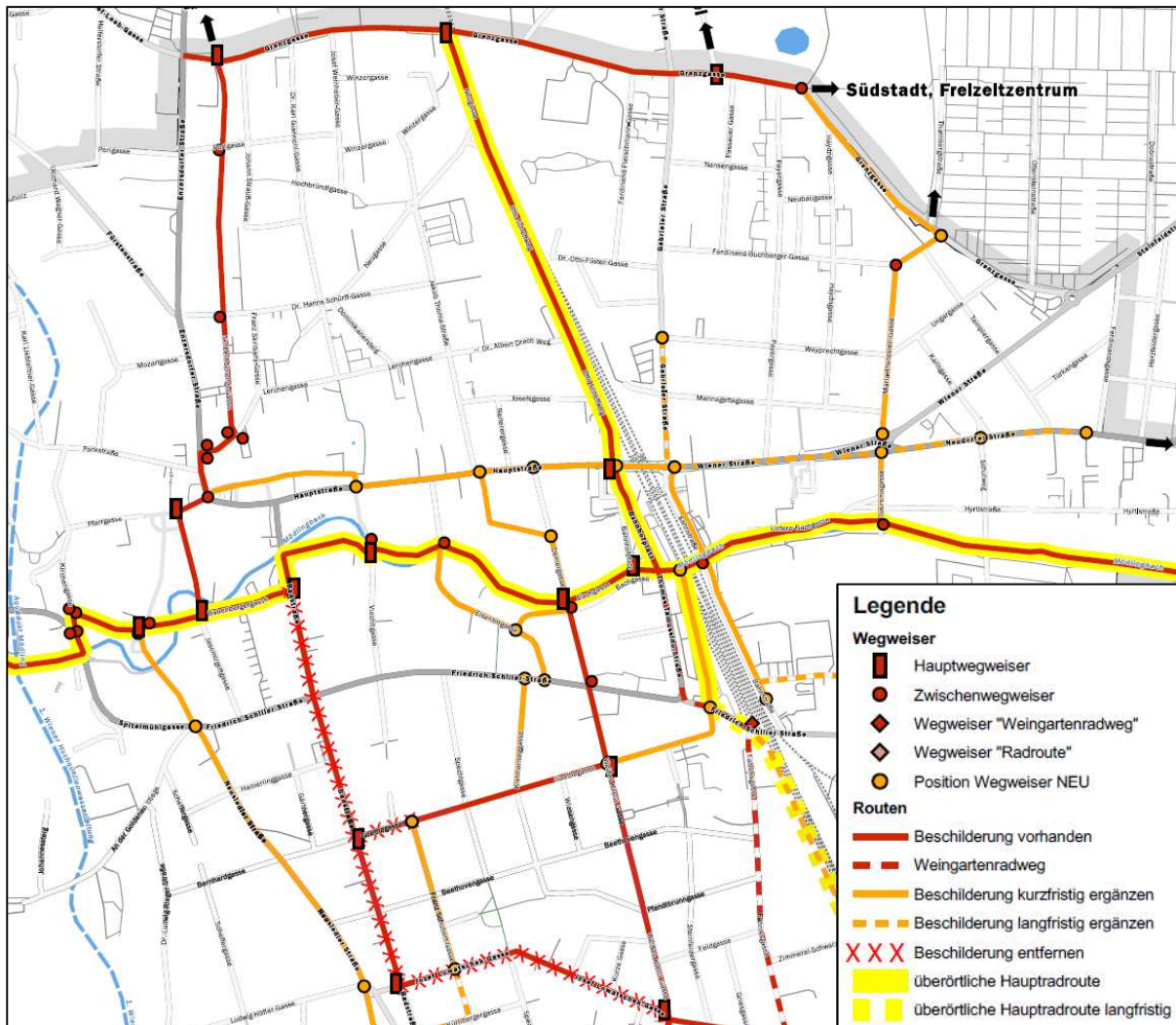
Abb. 11: Ausweisung von Hauptradrouten am Beispiel der Stadt Graz (Foto und Netzplan)



Quelle: Land Steiermark

Ein Vorschlag für die Beschilderung zusätzlicher Routen bzw. die Ausweisung von Hauptradrouten wurde erarbeitet. Ein Ausschnitt dieser Kartendarstellung findet sich in Abb. 12, die gesamte Karte findet sich im Anhang 3.

Abb. 12: Ausschnitt der Karte Wegweisung Zielzustand

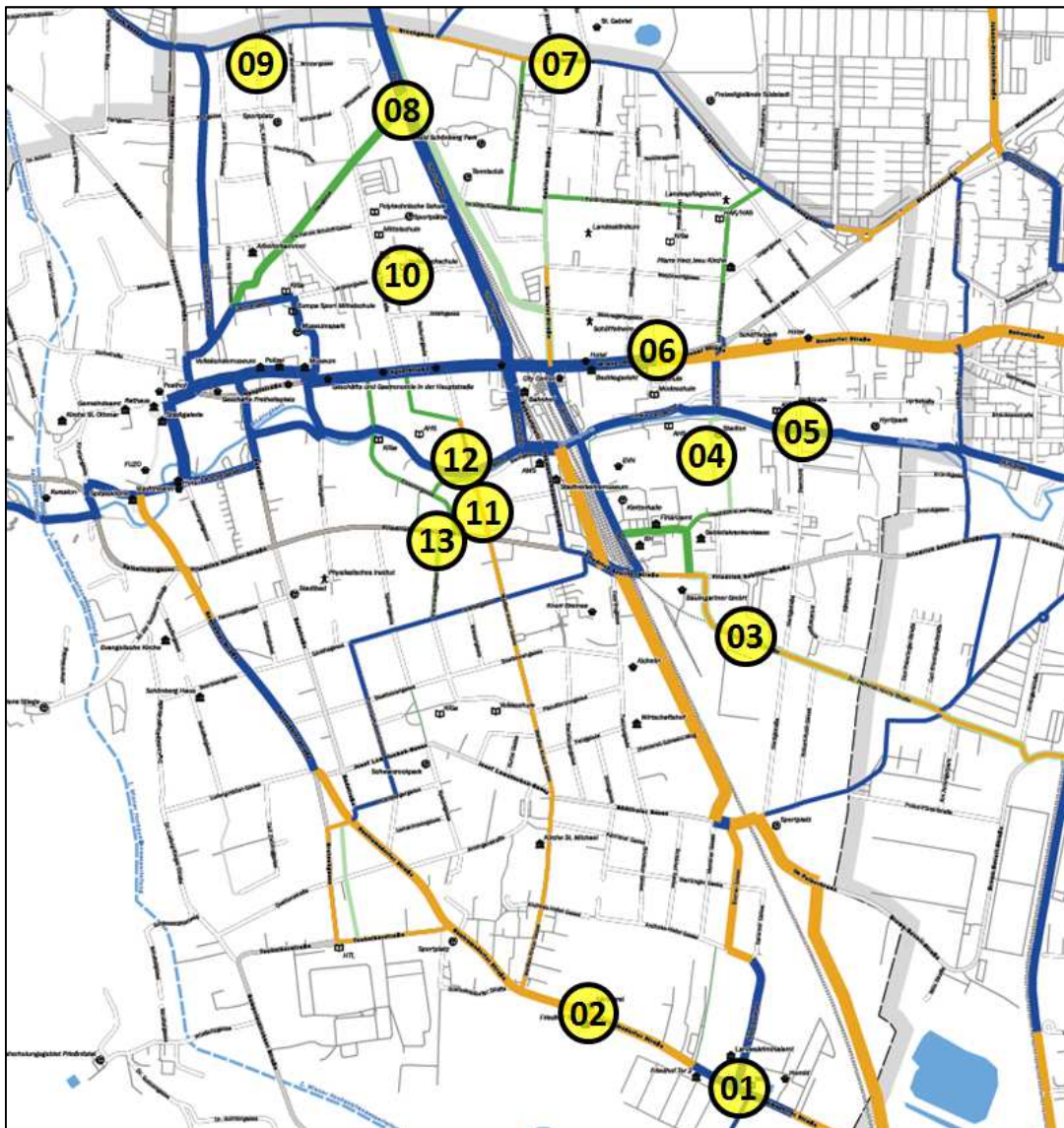


5.3 MASSNAHMENVORSCHLÄGE

Im ersten Workshop wurden 13 Örtlichkeiten bzw. Streckenabschnitte ausgewählt, für welche die im Folgenden dargestellten Lösungsansätze ausgearbeitet wurden. Die Maßnahmvorschläge wurden im zweiten Workshop diskutiert und falls erforderlich für die Dokumentation im Endbericht überarbeitet.

Die 13 Örtlichkeiten wurden dahingehend ausgewählt, um Lösungsansätze für kritische Punkte im Radverkehrs-Bestandsnetz bzw. für prioritäre Bereiche zur Erreichung des Zielnetzes zu entwickeln. Dies kann beispielsweise die Knotenpunktsgestaltung, Linienführung für neue Netzteile, Querschnitte oder Querungsstellen betreffen. Eine Übersicht über die Lage der 13 Örtlichkeiten im Stadtgebiet findet sich in Abb. 13.

Abb. 13: Übersicht zur Lage der ausgearbeiteten Maßnahmvorschläge



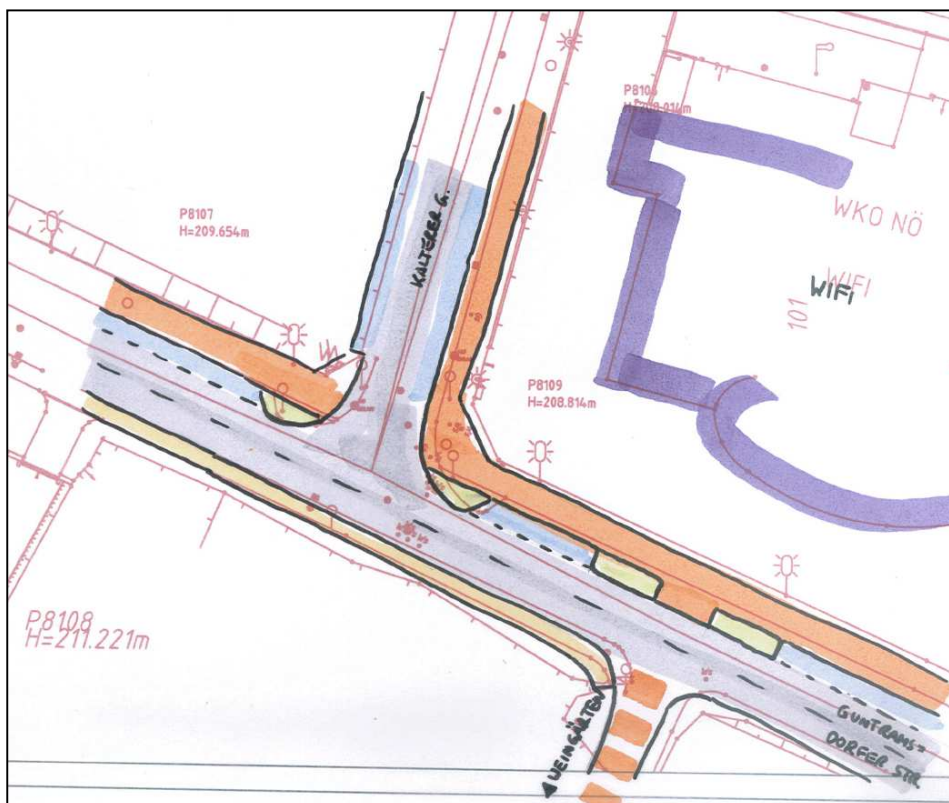
5.3.1 MASSNAHME 01

Querung der Guntramsdorfer Straße in Richtung Weingärten

Abb. 14: Bestandssituation (Luftbild)



Abb. 15: Planungsvorschlag



5.3.2 MASSNAHME 02

Systemvorschläge für eine Radverkehrsanlage in der Guntramsdorfer Straße

Abb. 16: Übersicht der unterschiedlichen Abschnitte

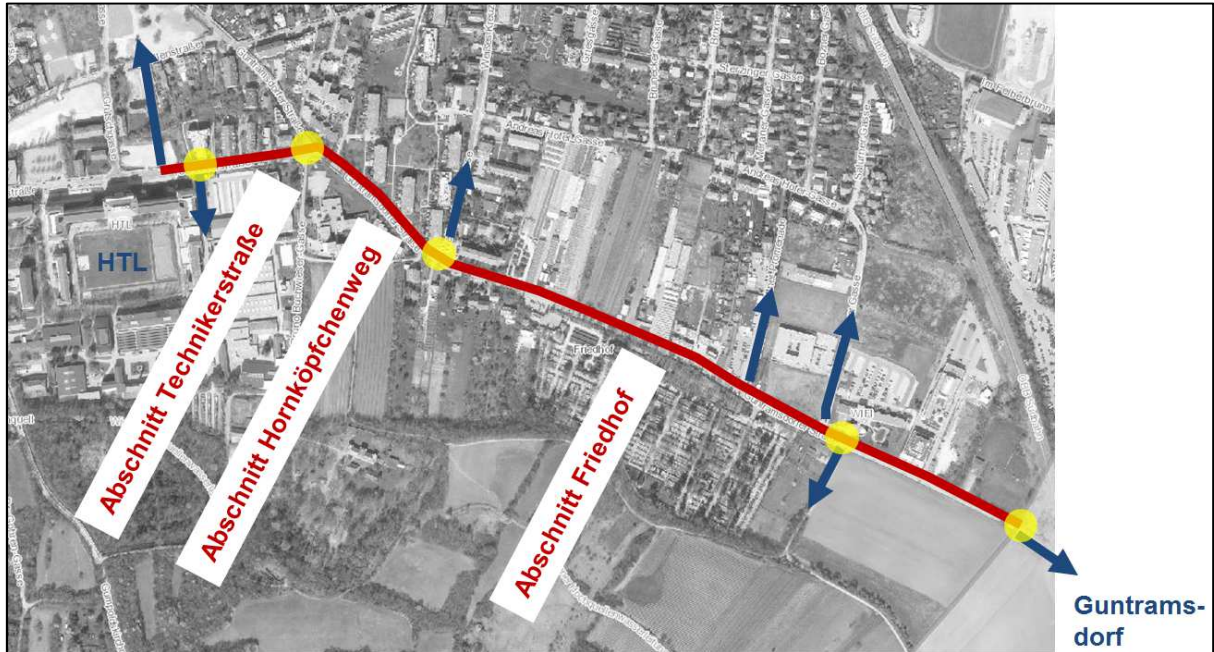
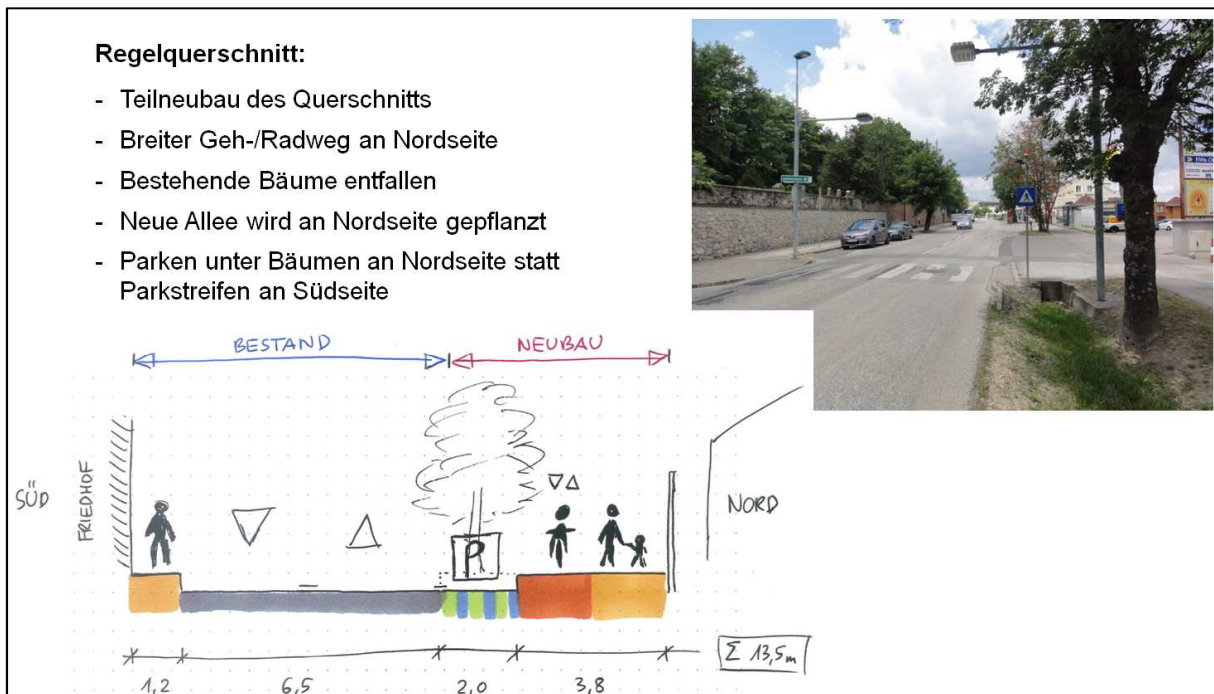


Abb. 17: Systemvorschlag Abschnitt Friedhof



Alternativ ist auch ein **Geh- und Radweg an der Südseite** denkbar. Vor- und Nachteile beider Varianten, insbesondere in Hinblick auf die Verknüpfung an den Knotenpunkten, sind in einer detaillierteren Variantenstudie zu untersuchen.

Abb. 18: Systemvorschlag Abschnitt Hornköpfchenweg

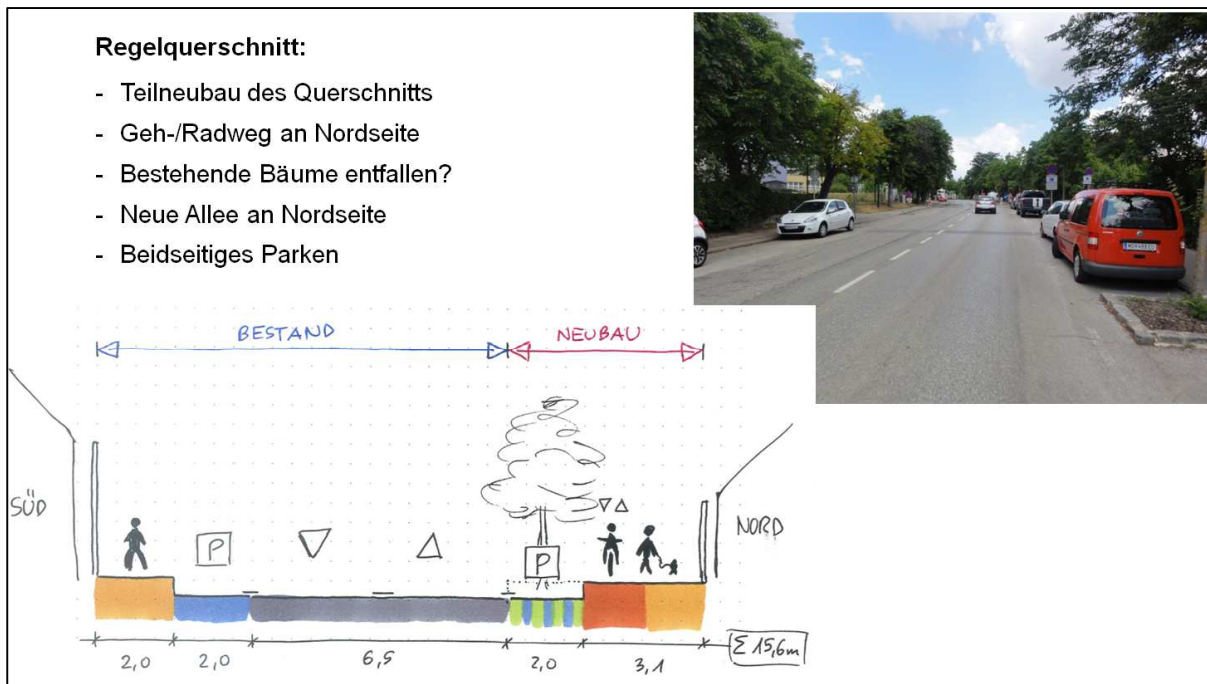
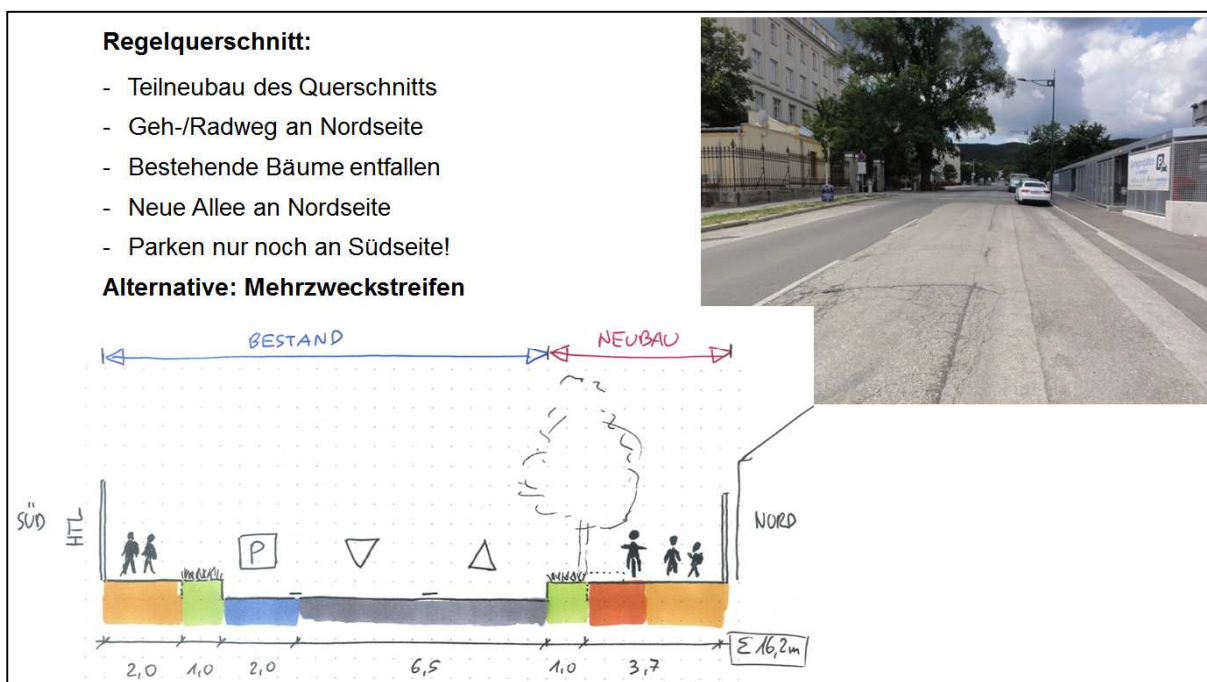


Abb. 19: Systemvorschlag Abschnitt Technikerstraße

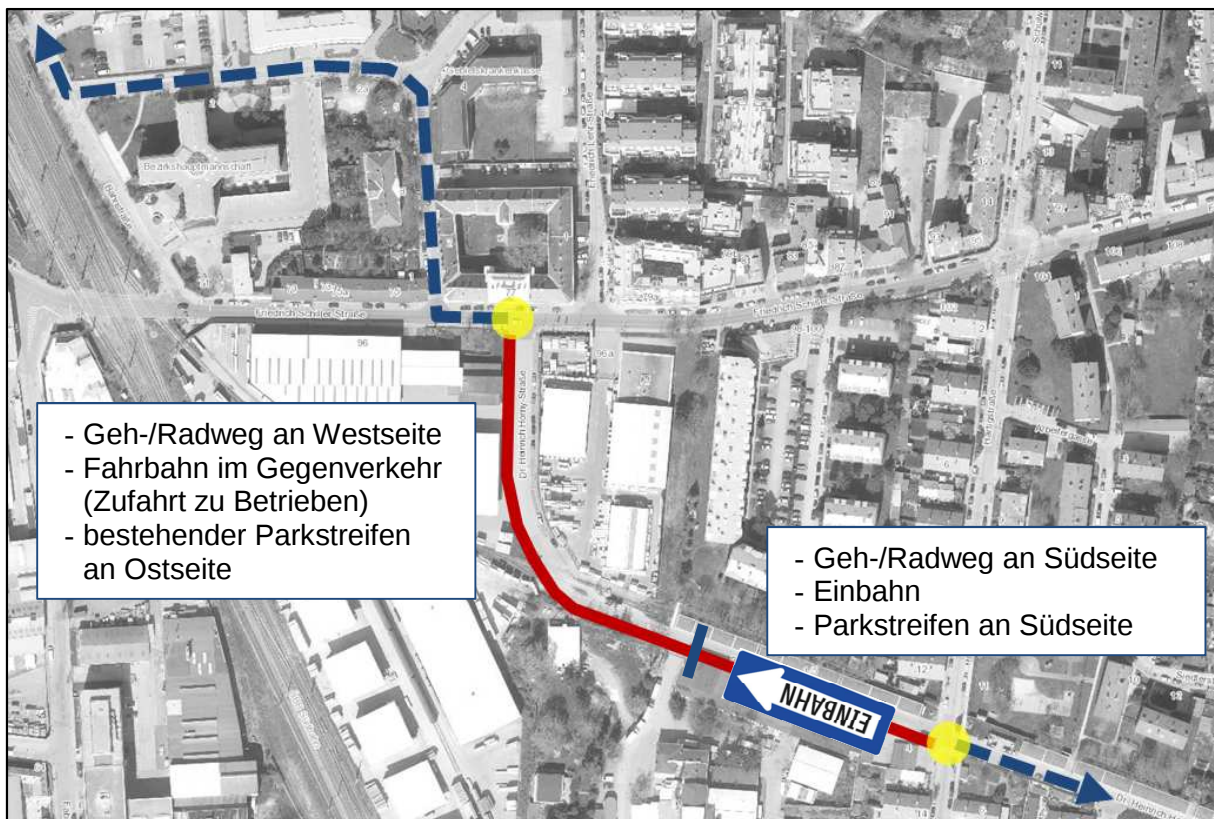


5.3.3 MASSNAHME 03**Errichtung eines Geh- und Radweges in der Dr.-Heinrich-Horny-Straße**

Abb. 20: Bestandssituation



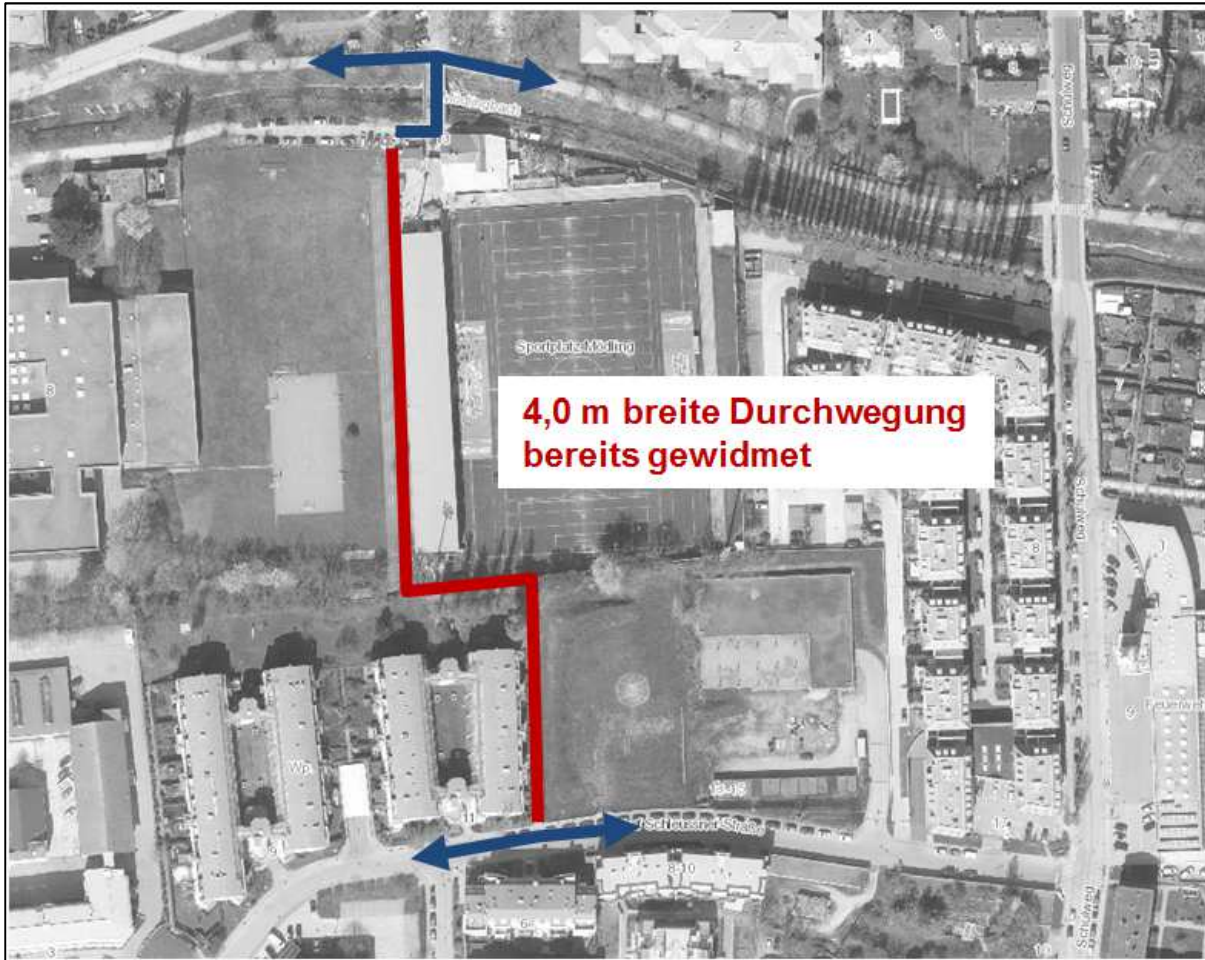
Abb. 21: Planungsvorschlag



5.3.4 MASSNAHME 04

Durchwegung zwischen Schleussner-Straße und Bachpromenade

Abb. 22: Übersicht



- Gefährdungspotential durch aufgehende Garderobentüren entschärfen: Bodenmarkierung (Sperrfläche), Pflanztröge (punktuelle Engstelle) etc.
- Tore öffnen und Weg für Fußgänger und Radfahrer freigeben

5.3.5 MASSNAHME 05**Kreuzung Schulweg – Bachpromenade**

Abb. 23: Bestandssituation



Wichtige Hauptradroute quert Schulweg benachrangt (Radfahrer müssen absteigen)!

Für Verkehrsteilnehmer verwirrende Vorrangverhältnisse durch Schutzweg-Markierung!

Abb. 24: Prüfung der Implementierung einer Radfahrer-Überfahrt



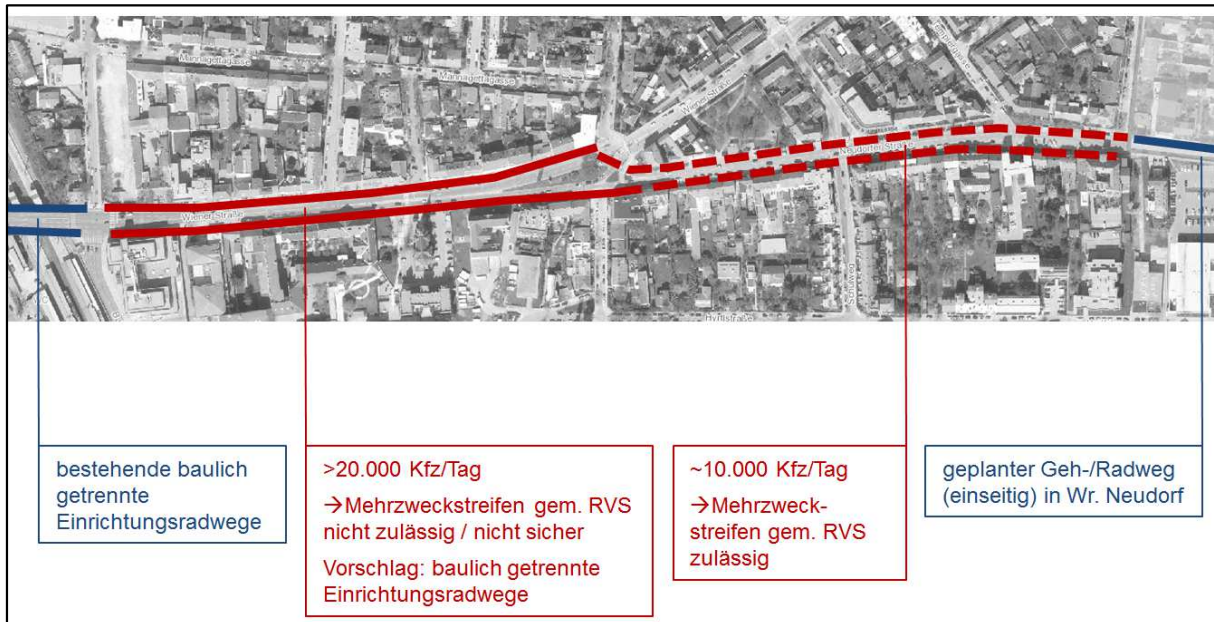
Ausreichende Sichtverhältnisse sind nur bei einer v85 von 20 km/h gegeben. Es wird daher in einem ersten Schritt die Verdeutlichung der bestehenden Vorrangverhältnisse empfohlen:

- Schutzweg-Markierung verschmälern und um ca. 2,0 m nach Norden versetzen (siehe Abb. 24)
- Querung für Radfahrer benachrangt (keine Radfahrer-Überfahrt) unmittelbar südlich der Schutzweg-Markierung (siehe Abb. 24), beidseitig Anbringen einer Haltelinie für Radfahrer + Verkehrszeichen „Stopp“

Radfahrer wären demnach an dieser Querungsstelle im Gegensatz zu Fußgängern weiterhin benachrangt. Die Situation ähnelt jedoch sehr stark der Situation an anderen Querungsstellen in Mödling (z. B. Badstraße/Achsenaugasse, Freiheitsplatz, Hauptstraße/J.-Deutsch-Platz, Planungen F.-Schiller-Straße/Goethegasse), wodurch einheimische Verkehrsteilnehmer weitgehend an derartige Vorrangsituationen gewöhnt sein sollten.

5.3.6 MASSNAHME 06**Systemvarianten für Radverkehrsanlagen in Wiener Str. und Neudorfer Str.**

Abb. 25: Übersicht



Für den Bereich **Neudorfer Straße** wird entweder ein beidseitiger Mehrzweckstreifen (geringer Umbauaufwand, geringer Komfortlevel) oder ein Zweirichtungs-Geh- und Radweg an der Nordseite (hoher Umbauaufwand, hoher Komfortlevel) empfohlen.

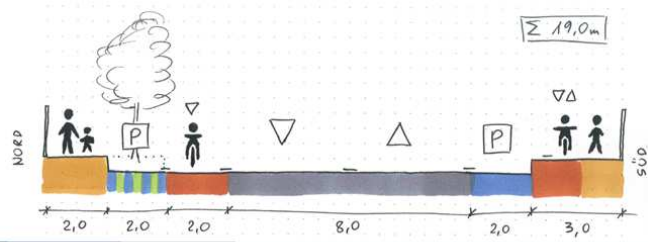
Für den Bereich **Wiener Straße** sind in der nachfolgenden Abbildung mehrere mögliche Systemvarianten dargestellt. Ein Mehrzweckstreifen wird aufgrund der sehr hohen Kfz-Verkehrsstärken nicht empfohlen.

Bei der Wahl der Art der Radverkehrsanlagen in den beiden Straßen ist darauf Bedacht zu nehmen, dass der erforderliche **Systemwechsel** zwischen beidseitigem Einrichtungsverkehr (Bahnbrücke) und einseitigem Zweirichtungsverkehr (Planungen in Wiener Neudorf) sicher und komfortabel gelöst werden kann.

Abb. 26: Systemvarianten der Radverkehrsführung in der Wiener Straße

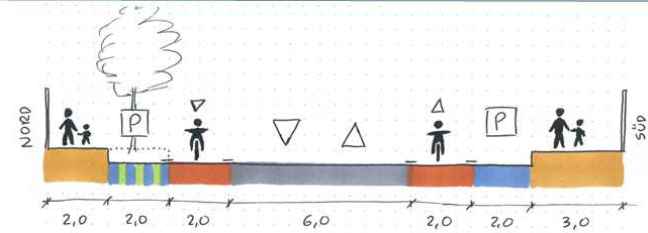
Bestand

- Mehrzweckstreifen Richtung Westen
- schmaler Geh-/Radweg an Südseite



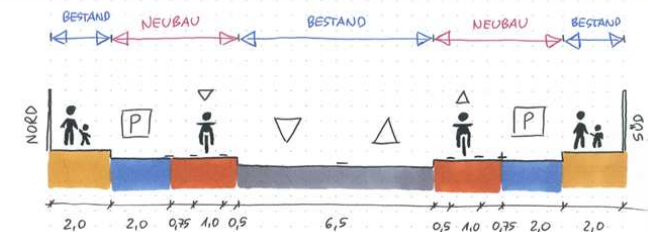
Variante Mehrzweckstreifen

- Gefährdung Radfahrer durch fließenden & ruhenden Kfz-Verkehr
- geringer Umbauaufwand (Markierungen)



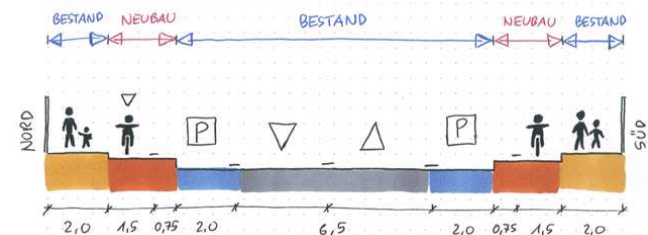
Variante Einrichtungradwege fahrbahnseitig

- Gefährdung Radfahrer durch ruhenden Kfz-Verkehr (Ein-/Ausparken, Dooring)
- Umbauaufwand
- Bäume entfallen teilweise



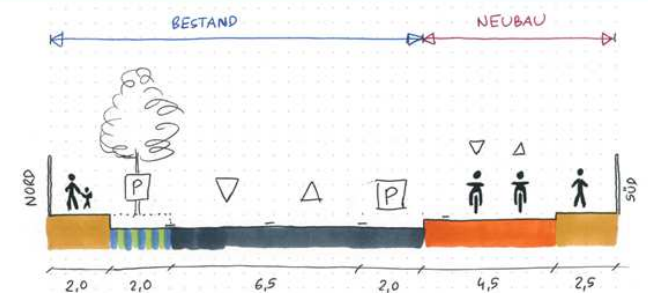
Variante Einrichtungradwege gehsteigseitig

- Radverkehr baulich getrennt von Fußgängern und Kfz
- Umbauaufwand
- Bäume entfallen teilweise



Variante Zweirichtungsrادweg

- Radverkehr baulich getrennt von Fußgängern und Kfz
- geringer Umbauaufwand
- mehrmaliger Systemwechsel zwischen Bahnbrücke und Wr. Neudorf?

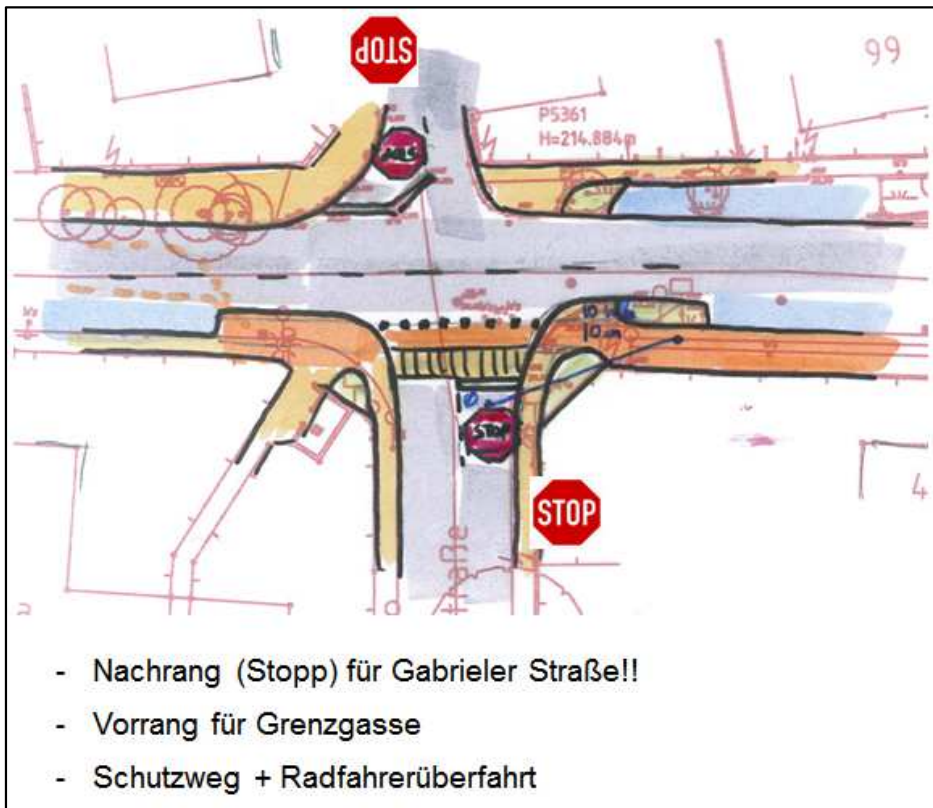


5.3.7 MASSNAHME 07**Kreuzung Gabrieler Straße – Grenzgasse**

Abb. 27: Bestandssituation



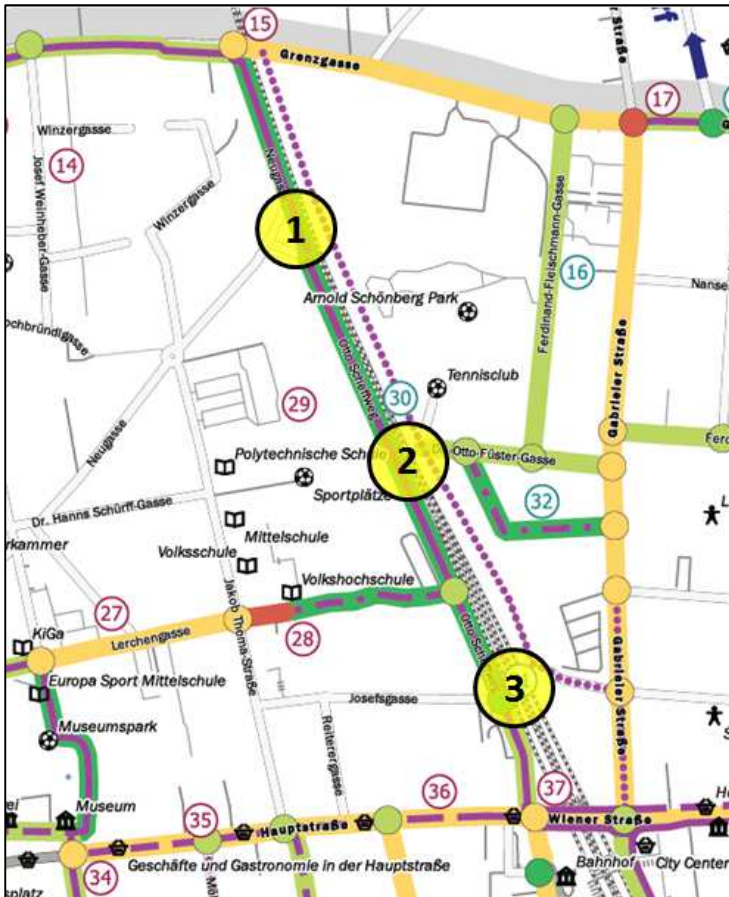
Abb. 28: Maßnahmenvorschlag



5.3.8 MASSNAHME 08

neue niveaufreie Bahnquerung im Norden des Stadtgebietes

Abb. 29: drei mögliche Varianten der Lage der Bahnquerung



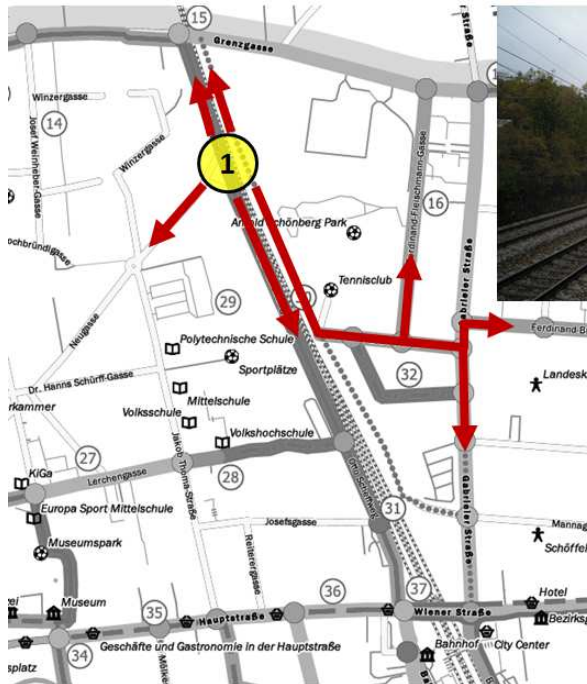
Überführung:

- Hochlage über Schienenoberkante von ca. 8 m erforderlich
- Rampenlänge zw. 80 m (10 %) und 200 m (4 %) erforderlich
- Wendelrampe
- großer Flächenbedarf
- starker Eingriff ins Ortsbild

Unterführung:

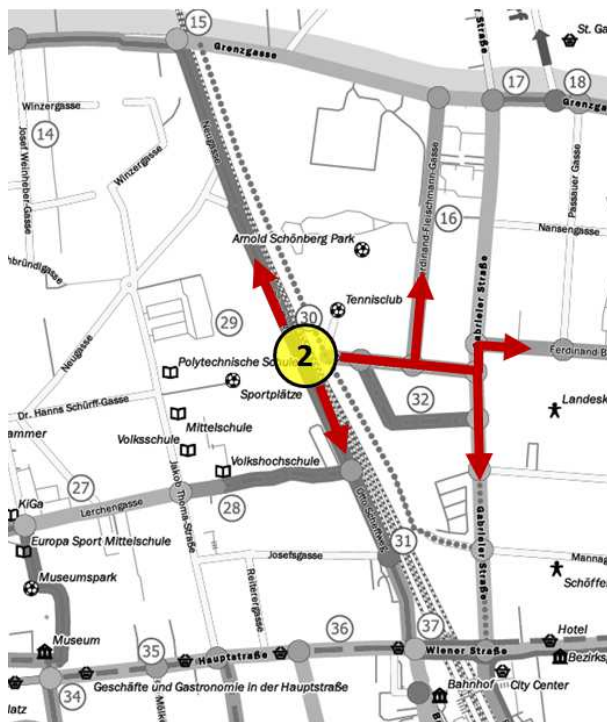
- Tieflage unter Schienenoberkante von ca. 3,5 m erforderlich
- Rampenlänge zw. 35 m (10 %) und 88 m (4 %) erforderlich
- gerade Rampe möglich
- dezenteres Bauwerk (Ortsbild, Flächenbedarf,...)
- wichtig: Beleuchtung, Entwässerung,...
- mangelnde soziale Kontrolle

Abb. 30: Variante 1 – in Verlängerung der Neugasse

**Unterführung:**

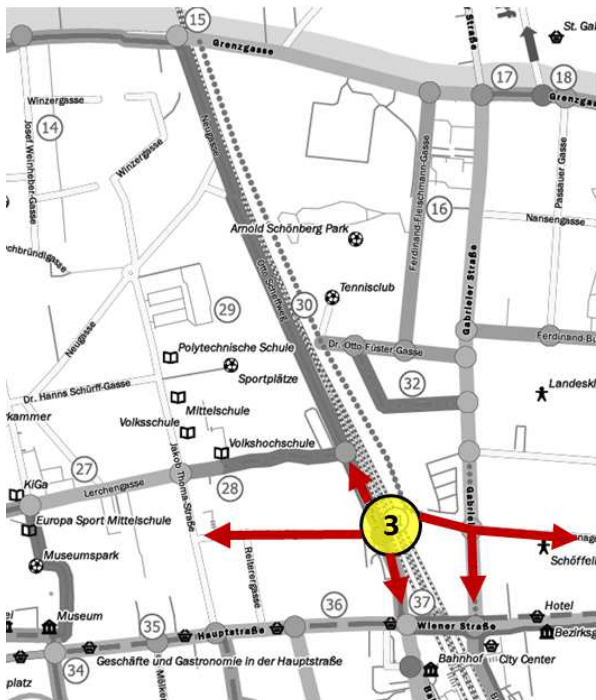
- Westseitig Anschluss an attraktive Route Neugasse (Erschließung Wohngebiete)
- Ostseitig nur in Kombination mit der Errichtung des bahnbegleitenden Radweges sinnvoll
- Ostseitig Anschluss an die attraktiven Routen O.-Füster-Gasse, Fleischmann-Gasse, Buchbergergasse
- Lückenschluss Gabrielerstraße erforderlich

Abb. 31: Variante 2 – in Verlängerung der Otto-Füster-Gasse

**Unterführung:**

- Westseitig keine direkte Erschließung der Wohngebiete
- Ostseitiger bahnbegleitender Radweg nicht zwingend erforderlich
- Ostseitig Anschluss an die attraktiven Routen O.-Füster-Gasse, Fleischmann-Gasse, Buchbergergasse
- Lückenschluss Gabrielerstraße erforderlich

Abb. 32: Variante 3 – in Verlängerung der Josefgasse bzw. Mannagettgasse



Überführung:

- 3 m natürliche Höhendifferenz, Wendelrampe auf Parkplatz
- Anschlüsse westseitig (Josefgasse) und ostseitig (Mannagettgasse) gegeben
- Parallelroute zu Haupt-/Wiener Straße
- Anbindung Bahnsteige möglich (Aufzug, Stiegen)
- Lage in unmittelbarer Nähe der bestehenden Bahnbrücke → geringer Mehrwert?
- Anbindung zukünftiger Nutzungen Leiner-Areal

Basierend auf den Ergebnissen der Diskussion im zweiten Workshop wird festgehalten, dass **Variante 3** am ehesten verfolgenswert erscheint.

5.3.9 MASSNAHME 09

Eignungsprüfung Radfahren gegen die Einbahn in drei Straßen

Abb. 33: Josef-Weinheber-Gasse



Abb. 34: Dr.-Karl-Giannoni-Gasse



Radfahren gegen die Einbahn gemäß RVS 03.02.13 zulässig!

Abb. 35: Lerchengasse



Radfahren gegen die Einbahn gemäß RVS 03.02.13 nicht zulässig!

5.3.10 MASSNAHME 10

barrierefreie Rampenanlage Dr.-Albert-Drach-Weg

Abb. 36: Bestandssituation



Abb. 37: Rahmenbedingungen für barrierefreie Rampe

Höhenunterschied: ca. 2,9 m

- gerade Rampe (4 %) erfordert 73 m Rampenlänge
 - „gefaltete“ Rampe (6 %) erfordert 5x15 m Länge
 - beengte Platzverhältnisse, Privatgrund, Einfahrten etc.
- **Bestandssituation (Schieberampe) belassen**



5.3.11 MASSNAHME 11

Radverkehrsführung Demelgasse

Die Radverkehrsführung entlang der Achse Demelgasse – Weißes-Kreuz-Gasse weist an der Kreuzung mit der F.-Schiller-Straße einen Systemwechsel auf. In der Demelgasse wird der Radverkehr auf einem schmalen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. In der Weißes-Kreuz-Gasse steht Radfahrern Fahrtrichtung Norden ein Einrichtungsradweg zur Verfügung, Fahrtrichtung Süden müssen Radfahrer auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit Kfz fahren. Der **Systemwechsel an der Kreuzung mit der F.-Schiller-Straße** stellt für alle Verkehrsteilnehmer eine unklare Situation dar und führt mitunter zu Konflikten.

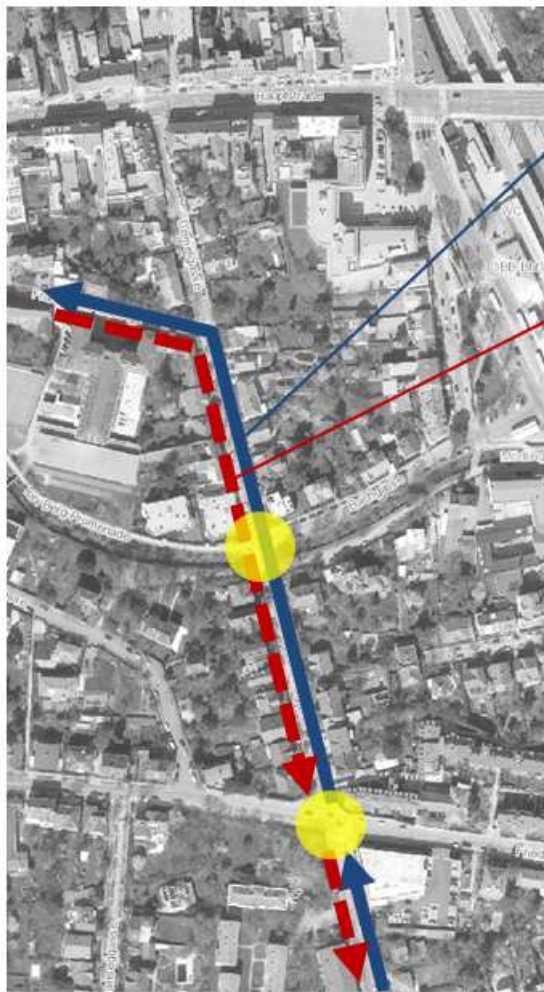
Grundsätzlich ist die Radverkehrsführung in der **Weißes-Kreuz-Gasse** als suboptimal zu beurteilen, aufgrund des beengten Straßenraums ist jedoch eine baulich getrennte Führung des Radverkehrs in beide Richtungen nicht möglich. Es wird daher versucht, Alternativrouten zu attraktivieren (siehe Zielnetz, Kap. 5.1).

Kurzfristig wird für die **Demelgasse** empfohlen, die **Radverkehrsführung an die Situation in der Weißes-Kreuz-Gasse anzugleichen** (siehe Abb. 39), um den kritischen Systemwechsel an der Kreuzung mit der F.-Schiller-Straße zu entschärfen. Die Demelgasse weist hinsichtlich der Verkehrsstärken und der Ausgestaltung des Straßenraumes eine ähnliche Charakteristik wie die Weißes-Kreuz-Gasse auf, wodurch eine unterschiedliche Radverkehrsführung wie im Bestand nicht zweckmäßig ist.

Abb. 38: Bestandssituation: Systemwechsel an der Kreuzung mit der F.-Schiller-Straße



Abb. 39: Maßnahmenvorschlag



Richtung Norden:

Einrichtungsradschweg baulich getrennt

Richtung Süden:

Radfahren im Mischverkehr mit Kfz
+ Markierung von Piktogrammen



In der Demelgasse wird vor der Kreuzung mit der F.-Schiller-Straße Fahrtrichtung Süden auf der Fahrbahn die Markierung einer „Bikebox“ (**vorgezogene Haltelinie**) als Aufstellfläche für Radfahrer empfohlen.

5.3.12 MASSNAHME 12

Kreuzung Demelgasse – Bachpromenade

Doppelkreuzung mit sehr dispersen / flächigen Geh- und Radfahrrelationen:

- ➔ mit klassischen Querungshilfen (Schutzwege, Radfahrerüberfahrten) nicht organisierbar
- ➔ Mischverkehrsfläche von Kfz, Fußgängern und Radfahrern
- ➔ **Vorschlag: Begegnungszone mit Unterstützung durch flächige Bodenmarkierungen:**
 - geringere Kfz-Geschwindigkeiten (20 km/h)
 - Vorrang für Fußgänger und Radfahrer
 - legales flächiges Queren
 - erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer
 - geringer Aufwand (nur Bodenmarkierungen)
 - für Begegnungszonen sehr geringe Länge (40 m)
 - fortsetzen der Begegnungszone in der südlichen Bachgasse möglich

Abb. 40: Bestandssituation



Abb. 41: Geh- und Radfahrrelationen (rot) und Bereich mögliche Begegnungszone (blau)

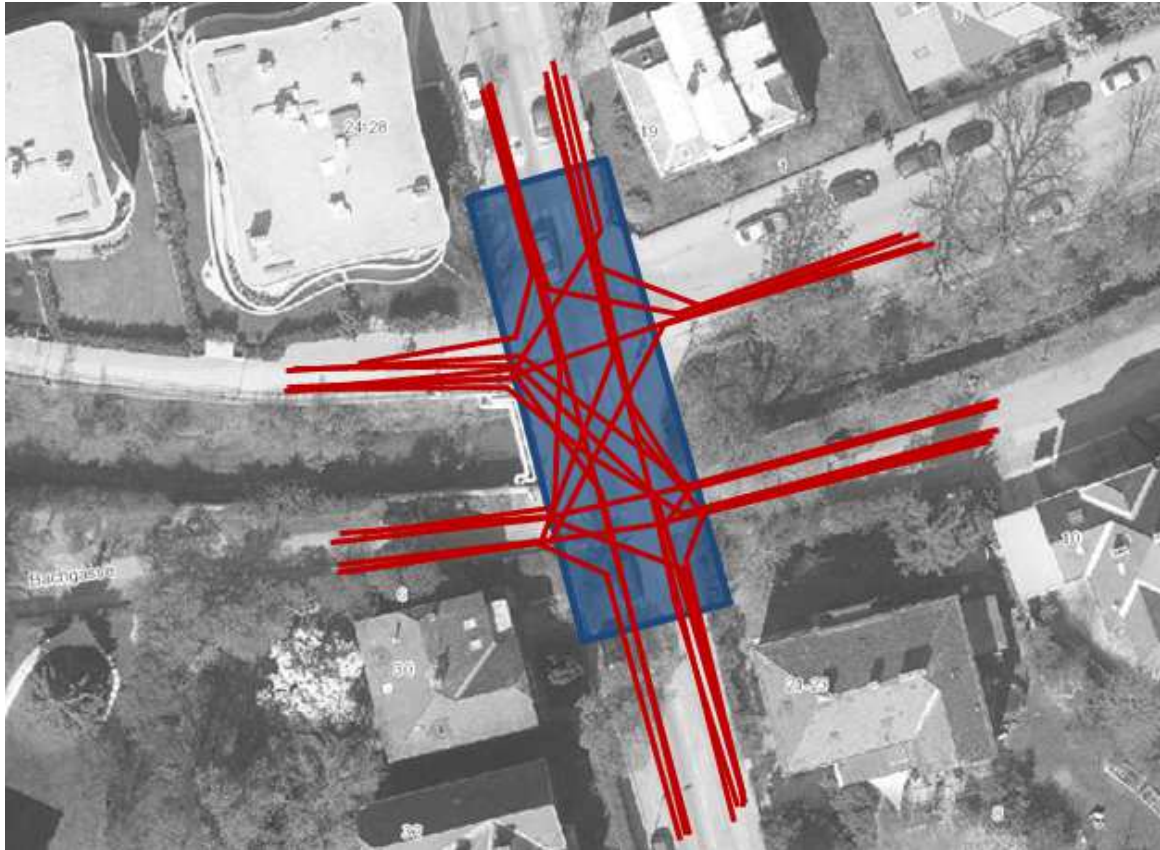
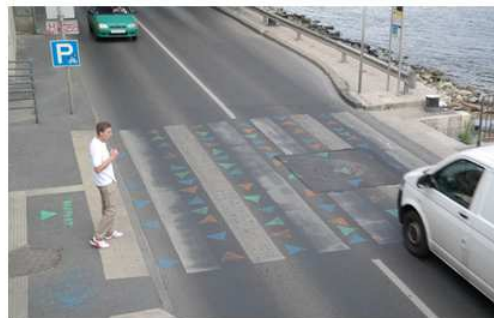


Abb. 42: Referenzbeispiele flächige Bodenmarkierungen



Begegnungszone Hard (Vbg.)



Budapest (HU)



St. Gallen (CH)



Schleifmühlbrücke (Wien)

5.3.13 MASSNAHME 13

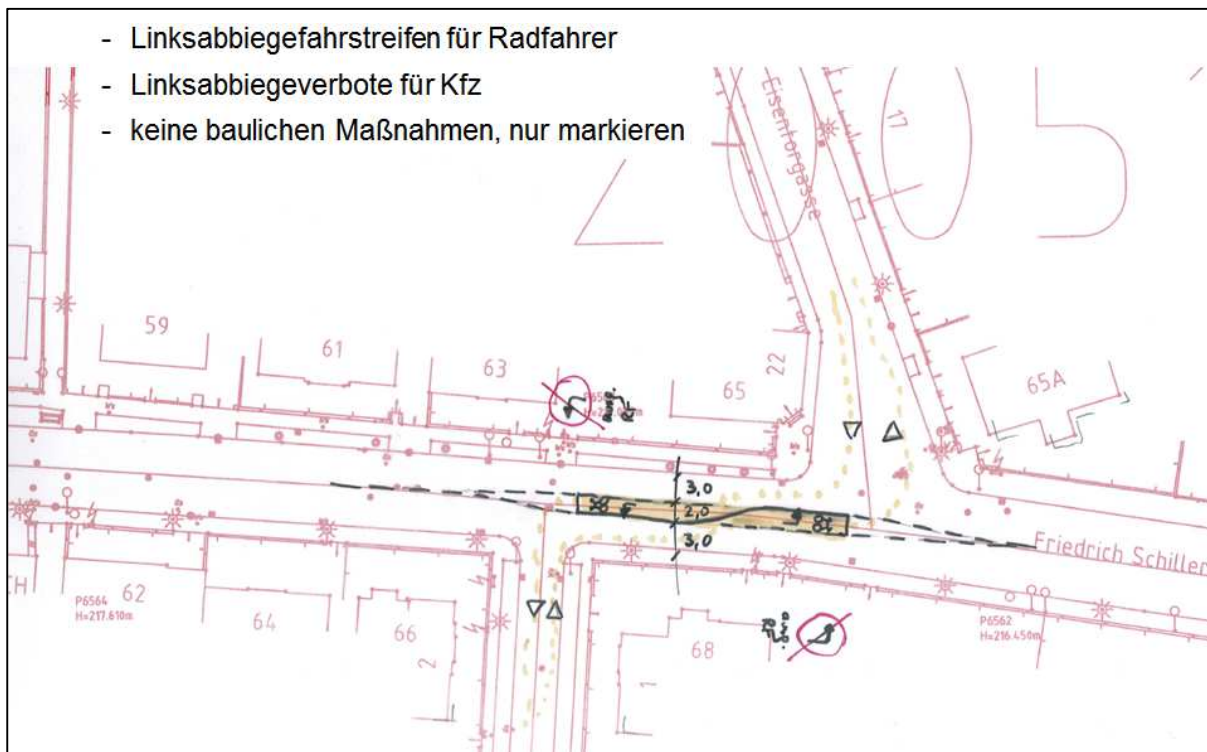
Sichere Querung der F.-Schiller-Straße für Radfahrer

Markierung von Linksabbiegefahrstreifen in der F.-Schiller-Straße für abbiegende Radfahrer in Eisentorgasse und Kielmannseggasse.

Abb. 43: Bestandssituation



Abb. 44: Planungsvorschlag



6 ANHANG

- Anhang 1: Präsentationen, Teilnehmerlisten und Ergebnisse (Fotodokumentation) der beiden Workshops
- Anhang 2: Stärken-/Schwächenanalyse (Fotodokumentation)
- Anhang 3: Kartendarstellungen (Bestandsnetz, Wegweisung Bestand, Zielnetz, Wegweisung Zielzustand)