

Büro der Lokalen Agenda 21 für den 15. Bezirk

Kranzgasse 18
1150 Wien

Tel 01 / 89 22 600
Fax 01 / 89 22 606

büero@agenda-wien15.at
www.agenda-wien15.at

Lokale Agenda 21 – AG Radverkehr

Ziele

I. Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für den 15. Bezirk

Radrouten durch den Bezirk:

A. Komplettierung der N-S-Verbindung an der westlichen Grenze des Bezirkes von Schönbrunn/Wiental-Radweg zur Schmelz – Variante 1

- A1 Akkonplatz
- A2 Schanzstraße
- A3 Kreuzungsbereich Sturzgasse – Hütteldorfer Straße
- A4 Sturzgasse

B. Komplettierung der N-S-Verbindung an der westlichen Grenze des Bezirkes von Schönbrunn/Wiental-Radweg zur Schmelz – Variante 2

- B1 Oeverseestraße
- B2 Wurmsergasse
- B3 Felberstraße
- B4 Schlossallee

C. Einrichtung einer N-S-Verbindung durch den Bezirk entlang „Markgraf-Rüdiger-Straße / Tannengasse / Goldschlagstraße / Benedikt-Schellinger-Str. / Schmelzbrücke / Grenzgasse / Reindorf-gasse / Kürnbergergasse / Storchengasse“

- C1 Kreuzung Gablenzgasse/Markgraf-Rüdiger-Straße
- C2 Markgraf-Rüdiger-Straße
- C3 Tannengasse
- C4 Reithofferplatz
- C5 Goldschlagstraße
- C6 Benedikt-Schellinger-Straße
- C7 Felberstraße
- C8 Schmelzbrücke
- C9 Grenzgasse
- C10 Mariahilfer Straße / Reindorf-gasse
- C11 Reindorf-gasse
- C12 Kürnbergergasse
- C13 Storchengasse / Linke Wienzeile

D. Komplettierung der N-S-Verbindung an der östlichen Grenze des Bezirkes – Gürtel-Radweg

- D1 Neubaugürtel
- D2 Mariahilfer Gürtel
- D3 Sechshauser Gürtel / Gumpendorfer Gürtel

E. Einrichtung einer W-O-Verbindung auf der Höhe der Schmelz

- E1 Schraufgasse

- E2 Mareschplatz**
- E3 Schmelz**
- E4 Guntherstraße**
- E5 Krimhildplatz**

F. Radweg W-O-Verbindung Hütteldorfer Straße

- F1 Schanzstraße**
- F2 Hütteldorfer Straße**

G. Attraktivierung der W-O-Verbindung Goldschlagstraße

- G1 Märzstraße**
- G2 Huglgasse**
- G3 Goldschlagstraße**

H. Komplettierung W-O-Verbindung Mariahilfer Straße

- H1 Mariahilfer Straße**

I. Ergänzende Planung W-O-Verbindung Sechshauser Straße

- I1 Sechshauser Straße**

J. W-O- Verbindung Ullmannstraße

- J1 Ullmannstraße**
- J2 Graumanngasse**

K. Komplettierung der W-O-Verbindung Wiental

- K1 Wienzeile**

Auf diesen Radrouten ist der Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr bevorrangt zu behandeln. Wo möglich ist der Radverkehr über eigene Anlagen zu führen. Wenn es nicht anders geht, kann der Radverkehr auch im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen geführt werden. Mischverkehr Fahrrad / Fußgänger sollte auf den Hauptrouten gemieden werden.

Im geregelten Kreuzungsbereich sollte die Fahrradroute mitgedacht sein und für den Fahrradverkehr sollten keine längeren Wartezeiten als für den Autoverkehr auftreten.

In Angelegenheiten, die nicht im Kompetenzbereich des Bezirkes liegen, wie die Planung bestimmter Straßenzüge, sollte sich der Bezirk bei der entsprechenden (Magistrats-)Abteilung für die zügige Behandlung der Frage einsetzen.

II. Generelle Maßnahmen für den Radverkehr

A. Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr gemäß Verkehrsmasterplan 2003

- Der Plan, Einbahnen zu öffnen, sofern die Sicherheit nicht gefährdet ist, sollte sukzessive umgesetzt werden. Die Agenda-Gruppe bietet ihre Unterstützung an, bei der Reihung der zu überprüfenden Einbahnen behilflich zu sein.
- In den Einbahnen sollte Schrägparken vorzugsweise auf der rechten Seite in Einbahn-Richtung möglich sein. Schrägparken auf der linken Seite stellt für den entgegenkommenden Fahrradverkehr eine Gefahrenquelle dar.
- Der Querverkehr sollte auf den möglichen Radverkehr aus der entgegengesetzten Einbahn-Richtung hingewiesen werden.
- Durchgehende Markierung des gegen die Einbahn führenden Mehrzweckstreifens erhöht die Sicherheit.

B. Abstellanlagen im Bezirk

- Bei öffentlichen Einrichtungen (Bezirksamt, Schulen,...), Veranstaltungszentren und Freizeiteinrichtungen (Bäder, Fitnesscenter,...) sollte eine entsprechende Anzahl von Abstellanlagen für Fahrräder errichtet werden. Die Agenda-Gruppe ist bei der Auswahl der Standorte behilflich.
- Mit (größeren) Betrieben sollte eine Kooperation bezüglich Fahrradabstellanlagen eingegangen und diese beworben werden. Den Betrieben kann bei entsprechender Mitfinanzierung der Errichtung der Abstellanlagen eine Werbemöglichkeit geboten werden (siehe Abstellanlagen bei Intersport-Eybl). Die Agenda-Gruppe könnte einen Folder entwerfen, der als Beilage von Bezirksmedien an die Bevölkerung verteilt werden könnte.

C. Anbindung von Schulen und Freizeiteinrichtungen an die oben angeführten Radrouten

D. Kennzeichnung gefährlicher Kreuzungsbereiche für den Autoverkehr

Vor allem in Bereichen, wo der Radverkehr auf eigenen Anlagen und nicht im Verkehrsfluss mit den Autos unterwegs ist, ergeben sich problematische Bereiche. Die AutofahrerInnen rechnen nicht mit Radverkehr, der entgegen kommt, gerade aus fährt, links abbiegt,....., wenn dies für den Rest der VerkehrsteilnehmerInnen nicht erlaubt ist.

E. Differenzierung RadfahrerInnen / FußgängerInnen

Grundsätzlich sollte der Radverkehr so geführt werden, dass es nicht zu Konfliktstellen zwischen diesen beiden VerkehrsteilnehmerInnen kommt. Bei Parallelführung von Fußwegen und Radwegen sollten diese beiden Bereiche ausreichend differenziert sein (Bodenmarkierung und Beschilderung), sodass es für die VerkehrsteilnehmerInnen klar ist, ob man sich auf einem Rad-, oder Fußweg oder um einen Weg mit Mischverkehr handelt.

F. Radübergänge parallel zu Zebrastreifen entlang der Radrouten***G. Eindeutige Einmündung von endenden Radwegen in den Fließverkehr mittels Bodenmarkierung***

Radwegende ohne Hilfe für die/den RadfahrerIn sich wieder in den Fließverkehr einordnen zu können sollten vermieden werden. (Beispiel: Winkelmannstraße – Mariahilfer Straße).

H. Niveauunterschiede - Radrouten

Diese sind entsprechend flach mit radfahrtauglichen Rampen vorzusehen.

I. Radverkehr in Neuplanungen einbeziehen

Insbesondere für die Neuplanung des Westbahnhof-Bereiches aber auch in anderen Bereichen (Beispiel: Umgestaltung der Sechshauser Straße) sind entsprechende Radfahranlagen vorzusehen – insbesondere, wenn es sich um einen Bereich handelt, durch den die oben angeführten Radrouten führen.

J. Vernetzung / Planung Radrouten

Der weitere Ausbau des Radwegenetzes im Bezirk sollte nach Möglichkeit so erfolgen, dass sich durchgängige Radrouten ergeben. Einzellösungen werden von den RadfahrerInnen kaum wahrgenommen und sind bei weitem weniger öffentlichkeitswirksam als funktionierende Radrouten.

III. Förderung des Radverkehrs im 15. Bezirk

- **Aktionen zum Welt-Umweltag und Autofreien Tag**

Der 5. Juni (Welt-Umweltag) und der 22. September (Autofreier Tag) bieten sich als Aktionstage an, um auf das Thema „Radfahren im Bezirk“ aufmerksam zu machen. Diese beiden Termine sollten für Veranstaltungen des Bezirkes genutzt werden und in Zusammenarbeit mit den lokal aktiven Gruppen und Vereinen entsprechend öffentlichkeitswirksam gestaltet werden.

- **Zusammenarbeit mit den Schulen des Bezirkes**

Die Verkehrsmittelwahl zukünftiger Generationen wird starken Einfluss auf die Frage einer nachhaltigen Bezirksentwicklung haben. Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung der SchülerInnen bezüglich des Themas Verkehr ist dazu notwendig. Entsprechende Schulprojekte können angeregt und seitens des Bezirkes durch Informationsfreudigkeit und inhaltliche Unterstützung gefördert werden.

- **Fragebogen zum Verkehrsverhalten und zur Benutzung des Fahrrades**

Ein von der MA 18 entworfener Fragebogen wurde seitens der Agenda-Gruppe adaptiert und bei diversen Veranstaltungen ausgeteilt. Eine breitere Verteilung des Fragebogens wäre wünschenswert. Die Informationen aus dem Fragebogen können für weitere Maßnahmen im Verkehrsbereich herangezogen werden

- **Kolumnen zum Thema Radverkehr**

In den Medien und Aussendung des Bezirkes sollten kontinuierlich erscheinende Spalten zum Thema vorgesehen werden.

IV. Ansprechperson zum Thema Verkehr im Bezirk

- **Ansprechperson im Bezirk, die für BürgerInnen zur Verfügung steht bei Problemen im Verkehrsbereich betreffend Angelegenheiten des Umweltverbundes (bezüglich ÖV, Fahrradverkehr und FußgeherInnen)**

Wir begrüßen, dass sich Frau Ing. Frasl als Vorsitzende der Verkehrskommission auch als Ansprechperson für die Bevölkerung sieht. Insgesamt soll es auch weiterhin für BürgerInnen leicht möglich sein, sich mit problematischen Fragestellungen im Verkehrsbereich an die Bezirksvertretung zu wenden. Eine offensive Bewerbung der Möglichkeit, sich mit Angelegenheiten des Umweltverbundes an die Bezirksvertretung zu wenden, wäre wünschenswert.

V. Baumaßnahmen entlang der Radrouten im Detail

A. Komplettierung der N-S-Verbindung an der westlichen Grenze des Bezirkes von Schönbrunn/Wiental-Radweg zur Schmelz – Variante 1

A1 Akkonplatz

M (Maßnahme): Planung einer entsprechenden Radfahranlage – eventuell in der Mitte des Straßenquerschnittes

B (Begründung): Der Akkonplatz stellt eine mögliche Verbindung von der Schmelz Richtung Süden dar und wurde auch in der SchülerInnen-Befragung der MA 18 als wichtige Verbindung angesehen.



Akkonplatz, Blickrichtung Schmelz

A2 Schanzstraße

M: (Ein-)Planung des Radverkehrs möglicherweise in der Mitte entlang des Baumstreifens; Anlage eines Mehrzweckstreifens im westlichen Teil der Schanzstraße mit entsprechender Einmündung in den Fließverkehr. Beseitigung der Gefahrenstelle Kreuzung Schanzstraße / Kendlerstraße.

B: Die Schanzstraße kann sowohl die N-S-Verbindung zwischen Schmelz und Schönbrunn gewährleisten als auch die W-O-Verbindung zur Hütteldorfer Straße herstellen. Als relativ schwach befahrene Straße mit insgesamt breiten Querschnitt würde sie sich für den Fahrradverkehr anbieten.



A3 Kreuzungsbereich Sturzgasse – Hütteldorfer Straße

M: Planung einer sinnvollen Querungsmöglichkeit der Hütteldorfer Straße parallel zur Fußgänger-Führung und Herstellung einer entsprechenden Bodenmarkierung.

B: N-S-Route



A4 Sturzgasse

M: Fahren gegen die Einbahn Richtung Norden ist bereits erlaubt. Eine Bodenmarkierung zur Verdeutlichung der Möglichkeit des Befahrens mit dem Fahrrad gegen die Einbahn wäre wünschenswert. Im nördlichen Teil wäre ebenso ein Aufheben der Einbahn-Regelung für den Radverkehr wünschenswert, um die Sturzgasse in beiden Richtungen mit dem Fahrrad durchgängig befahrbar zu machen.

B: N-S-Route als Alternative zum Lückenschlusskonzept Johnstraße.

Bezirk: Anbringung der Bodenmarkierung (S-Teil)



B. Komplettierung der N-S-Verbindung an der westlichen Grenze des Bezirkes von Schönbrunn/Wiental-Radweg zur Schmelz – Variante 2

B1 Oeverseestraße

M: Markierung eines Mehrzweckstreifens – Verbesserung des Bodenbelages (dzt: Pflaster)



B2 Wurmsergasse

M: Planung im Bereich Wasserwelt für den Fahrradverkehr. Durchgängig Fahren gegen die Einbahn freigeben.

B: Die Wurmsergasse stellt eine lange durchgängige N-S-Verbindung dar, die als Alternative zur Johnstraße (Lückenschlusskonzept) herangezogen werden könnte.
Nötige Schritte:

Planung einer Variante zur Querung der Wasserwelt

Öffnen der Einbahn Wurmsergasse

Öffnen der Fußgängerzone für den Radverkehr



B3 Felberstraße

M: Entsprechende Anbindung an die Wurmsergasse durch Markierung eines Überganges sowie Schaffung einer Radfahranlage in der Felberstraße zumindest zwischen Wurmsergasse und Schlossallee.

B: Derzeit gelangt man von der Schlossallee nur mit großer Mühe auf eine mit dem Fahrrad befahrbare Strecke.

Vorschlag für einen Mehrzweckstreifen seitens des Bezirkes



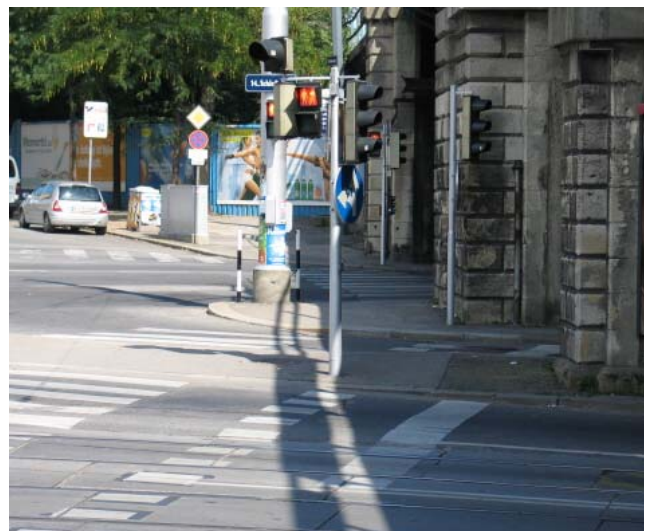
Wurmsergasse-Felberstrasse



Felberstrasse Bereich vor Wurmserg.



Johnstrasse - Felberstrasse



*Ende des Radweges im
Kreuzungsbereich*

B4 Schlossallee

M: Überprüfung der Kreuzungssituation Schlossallee / Felberstraße bzw. Linzer Straße

B: Anbindung an die Felberstraße und Linzer Straße bzw. Sturzgasse für N-S-Verbindung notwendig



Anbindung Schloßallee



C. Einrichtung einer N-S-Verbindung durch den Bezirk entlang „Markgraf-Rüdiger-Straße / Tannengasse / Goldschlagstraße / Benedikt-Schellinger-Str. / Schmelzbrücke / Grenzgasse / Reindorfstraße / Kürnberggasse / Storchengasse“

C1 Kreuzung Gablenzgasse/Markgraf-Rüdiger-Straße

Insbesondere Richtung Norden fahrende FahrradfahrerInnen müssen derzeit mit erhöhtem Risiko rechnen, da sie sich anders weiter fortbewegen als der Autoverkehr (muss dort rechts in die Gablenzgasse einbiegen). Vor allem die entgegen kommenden AutofahrerInnen rechnen nicht damit, dass Ihnen RadfahrerInnen entgegen kommen können.

M: Eine entsprechende Beschilderung und/oder Bodnmarkierung wäre vor zu sehen, um die AutofahrerInnen aufmerksam zu machen.

Bezirk – Veranlassung der Bodenmarkierung auf der Gablenzgasse.



C2 Markgraf-Rüdiger-Straße

Entspricht den Anforderungen für den Fahrradverkehr.

C3 Tannengasse

M: Markierung eines Mehrzweckstreifens in beiden Fahrtrichtungen würde die Verkehrssicherheit für die RadfahrerInnen erhöhen.

B: Eine entsprechende Radroute durch den Bezirk von N nach S sollte auch die entsprechende Sicherheit bieten.

Einrichtung einer Zone 30km und/oder Anbringung eines Mehrzweckstreifens - Bezirk

C4 Reithofferplatz

M: Markierung eines Mehrzweckstreifens in beiden Fahrtrichtungen würde die Verkehrssicherheit für die RadfahrerInnen erhöhen.

B: Eine entsprechende Radroute durch den Bezirk von N nach S sollte auch die entsprechende Sicherheit bieten.

Einrichtung einer Zone 30km und/oder Anbringung eines Mehrzweckstreifens - Bezirk

C5 Goldschlagstraße

Entspricht den Anforderungen für den Fahrradverkehr.

C6 Benedikt-Schellinger-Straße

Entspricht den Anforderungen für den Fahrradverkehr.

C7 Felberstraße

Entspricht den Anforderungen für den Fahrradverkehr – Fahrradanlage in diesem Bereich vorhanden.

C8 Schmelzbrücke

Eine Anbindung an den nördlichen, bei der Schmelzbrücke endenden Radweg (Felberstraße – Benedikt-Schellinger-Gasse) ist zu berücksichtigen.

Maßnahmen: Planung einer Möglichkeit für den Radverkehr, die Westbahn zu überqueren. Überprüfung des Querschnittes bezüglich folgender Möglichkeiten:

- Radweg oder Mehrzweckstreifen für beide Fahrrichtungen auf der derzeitigen Fahrbahn
- Mischverkehr RadfahrerInnen/Fußgänger auf einer der beiden derzeitigen Gehsteige
- Radweg oder Mehrzweckstreifen auf der Fahrbahn auf der Richtung Norden (bergauf) führenden Seite nach dem Modell „innere Mariahilfer Straße von 2er-Linie bis Stiftgasse
- Verbreiterung der Brücke
- Umsetzung einer der vorgeschlagenen oder einer für den Radverkehr gleichwertigen Variante.

Begründung: Die Schmelzbrücke ist ein wichtiger Teil für eine N-S-Verbindung durch den 15. Bezirk. Derzeit bestehen nur an den Bezirksrändern (Gürtel, Johnstraße) für den Radverkehr Möglichkeiten die Westbahn zu queren. Eine Radroute in der Mitte des Bezirkes wäre sowohl für den Radverkehr innerhalb des Bezirkes zwischen „N-Teil“ und „S-Teil“ eine wichtige Verbindung, als auch für den Radverkehr durch den Bezirk.

Derzeit wird von vielen RadfahrerInnen aus Gründen der eigenen Sicherheit der Gehsteig zum Fahren benützt.

Diese Situation bedarf unbedingt einer Klärung, soll das Ziel, den Radverkehr zu verdoppeln, annähernd erreicht werden. Ansonsten besteht hier weiterhin eine unsichere Situation für alle VerkehrsteilnehmerInnen.



C9 Grenzgasse

M: Eine Markierung von Mehrzweckstreifen in beiden Fahrtrichtungen zumindest aber Richtung Norden wäre wünschenswert.

B: Die Grenzgasse ist relativ stark befahren und stellt auch derzeit eine der wenigen Möglichkeiten auch für den Fahrradverkehr dar. Ein eigener h.s. für den Fahrradverkehr gedachter Mehrzweckstreifen würde die Verkehrssicherheit entsprechend anheben.

Überprüfung der Möglichkeit des Mehrzweckstreifens bzw. Überprüfung einer Alternative über die niederrangigen Straßenzüge. Durch Öffnen der Einbahnen könnte eine Alternativ-Route als mögliche Variante in Betracht kommen – Bezirk.



C10 Mariahilfer Straße / Reindorfstraße

M: Planung einer entsprechenden Querungsmöglichkeit der Mariahilfer Straße. Außerdem wäre für den Radverkehr eine Abbiegemöglichkeit von der westlichen Mariahilfer Straße in die Grenzgasse vor zu sehen. Umgekehrt sollte für den Fahrradverkehr das Einbiegen von der Grenzgasse in die Mariahilfer Straße ermöglicht werden.



C11 Reindorfasse

Maßnahmen: Ermöglichen des Radverkehrs in beide Richtungen durch Öffnen der Einbahn und Anlegen eines Radstreifens.

Planung eines gegen die Einbahnrichtung führenden Radstreifens. Zur Ausführung dieses Radstreifens sind in Teilbereichen Baumaßnahmen erforderlich.

Die Anbindung an die Mariahilfer Straße müsste über Änderung des Belages und entsprechende Kreuzungsregelung erfolgen.

Begründung: Die Reindorfasse wäre Teil einer möglichen N-S-Verbindung durch den Bezirk, ermöglicht jedenfalls die Verbindung von der Mariahilfer Straße bis zur Sechshauser Straße in weiterer Folge bis zum Wiental.

Eine Attraktivierung der Reindorfasse für den Radverkehr kann auch zur Belebung der Reindorfasse als Einkaufsstraße führen.

Die Reindorfasse ist derzeit mäßig stark befahren und würde sich als attraktive Radverkehrsverbindung anbieten.

Die Reindorfasse ist im Lückenschluss-Konzept der Stadt Wien als Verbindung vorgesehen.

Überprüfung der Möglichkeit des Mehrzweckstreifens bzw. Überprüfung einer Alternative über die niederrangigen Straßenzüge. Durch Öffnen der Einbahnen könnte eine Alternativ-Route als mögliche Variante in Betracht kommen – Bezirk.



C12 Kürnberggasse

Maßnahmen: Das Fahren gegen die Einbahn müsste ermöglicht werden verbunden mit entsprechender Bodenmarkierung und Beschilderung.

Begründung: Die Kürnberggasse wäre die notwendige Verbindung von der Reindorfstraße zum Sparkassaplatz und weiter bis zum Wiental über Storchengasse oder Ullmannstraße.



C13 Storchengasse / Linke Wienzeile

Maßnahme: Überquerung der Linken Wienzeile zwischen Storchengasse und Storchenteg. Aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen Linker Wienzeile und Storchengasse ist eine entsprechende Rampe, die sowohl für den Radverkehr als auch für Rollstühle und Kinderwagen eine Erleichterung darstellt, vorzusehen.

Begründung: Dieser Punkt schließt die N-S-Verbindung durch den Bezirk ab. Die derzeitige Stiege ist nur schwer mit Fahrrad oder Rollstuhl passierbar.



D. Komplettierung der N-S-Verbindung an der östlichen Grenze des Bezirkes – Gürtel-Radweg

D1 Neubaugürtel

Fahrradanlage vorhanden. Anbindung an den Bezirk wäre zu überdenken – v.a. im Bereich Goldschlagstraße.

D2 Mariahilfer Gürtel

Langfristig wäre im Zuge der Neuplanung des Westbahnhof-Areals zu überlegen, den derzeit am Westbahnhof vorbei führenden Radweg auf den Mittelstreifen des Gürtels zu legen, da hier eine durchgehende Verbindung gegeben wäre und nicht der Gürtel zweimal (nördlich und südlich des Westbahnhofes) überquert werden muss.

D3 Sechshauser Gürtel / Gumpendorfer Gürtel

Verlängerung des Gürtelradweges vom Bereich südlich des Westbahnhofes bis zum Wiental-Radweg mit entsprechender Anbindung. Eine Anbindung an Routen durch den 15. Bezirk (Sechshauser Straße, Ullmannstraße) ist bei der Planung zu berücksichtigen.

Maßnahmen: Planung und Bau einer Radverkehrsanlage für beide Fahrtrichtungen mit entsprechenden Anknüpfungsmöglichkeiten.

Begründung: Der Gürtel-Radweg ist eine der am stärksten frequentierten Radverbindungen in Wien. Eine Anbindung an das Wiental ermöglicht so ein optimales Weiterkommen. Die Maßnahme ist im Lückenschlusskonzept der Stadt Wien vorgesehen und findet vollste Unterstützung der LA21-Gruppe.

Planung seitens der Stadt Wien läuft derzeit.



E. Einrichtung einer W-O-Verbindung auf der Höhe der Schmelz

E1 Schraufgasse

E2 Mareschplatz

E3 Schmelz

M: Richtigstellung der Bodenmarkierung für den Fahrradverkehr beim Übergang Possingergasse Richtung Mareschplatz.

E4 Guntherstraße

E5 Krimhildplatz

M: Änderung des Bodenbelages für den Fahrradverkehr. Errichtung eines Überganges über die Camillo-Sitte-Gasse.



F. Radweg W-O-Verbindung Hütteldorfer Straße

F1 Schanzstraße

Die Schanzstraße kann sowohl als W-O-Verbindung von der Hütteldorfer Straße dienen als auch als N-S-Verbindung zur Umfahrung des Bereiches Johnstraße / Auf der Schmelz.

F2 Hütteldorfer Straße

Die Hütteldorfer Straße kann im nördlichen Bereich eine Fahrradverbindung in W-O-Richtung darstellen. Dies würde auch die Erreichbarkeit der Stadthalle als Veranstaltungszentrum für den Fahrradverkehr ermöglichen. Derzeit gibt es nur eine Möglichkeit entlang der Gablenzgasse (Verlängerung Burggasse) Richtung Zentrum. M: Planung und Bau eigener Fahrradanlagen in beiden Fahrtrichtungen (zumindest aber stadtauswärts als Pendant zur Gablenzgasse). Ausführung mit fahrradtauglichem Belag.

G. Attraktivierung der W-O-Verbindung Goldschlagstraße

G1 Märzstraße

G2 Huglgasse

G3 Goldschlagstraße

M: Schaffung eines Überganges von der Goldschlagstraße auf den Gürtel bevorzugt mit Ampel – nach dem Vorbild Seidengasse bzw. Kandlgasse (mit Einsschränkung).

G1-G3:

M: Bevorzugung der Goldschlagstraße bzw. Märzstraße für den Fahrradverkehr nach dem Vorbild der Hasnerstraße im 16. Bez.

B: Dieser Straßenzug hätte das Potenzial eine ähnliche Qualität für den Fahrradverkehr zu bekommen, wie die Hasnerstraße im 16. Bezirk. Durch Einbeziehung der umgebenden Straßen in eine Gesamt-Verkehrsplanung für diesen Bereich mit entsprechenden Einbahn-Regelungen und Vorrangführung könnte der Fahrradverkehr hier bedeutend beschleunigt werden. Ein entsprechender Gürtel-Übergang würde eine Route vom Westen Wiens bis zum Zentrum ergeben, die auch für Kinder und Jugendliche relativ gefahrlos befahrbar ist.



H. Komplettierung W-O-Verbindung Mariahilfer Straße

H1 Mariahilfer Straße

Maßnahmen: Weiterführung des Mehrzweckstreifens von der Dadlergasse bis zum Gürtel. Planung und Markierung eines Mehrzweckstreifens. Umbaumaßnahmen, falls in Teilbereichen nötig.

Begründung: Die Mariahilfer Straße ist eine der wichtigsten und raschesten Verbindungen im südlichen Teil des Bezirkes. Der bisher angelegte Mehrzweckstreifen im westlichen Bereich des Bezirkes stellt eine gute Verbindung zum Technischen Museum und nach Schönbrunn dar und sollte bis zum Gürtel verlängert werden.

I. Ergänzende Planung W-O-Verbindung Sechshauser Straße

I1 Sechshauser Straße

Im Zuge einer möglichen Umgestaltung der Sechshauser Straße wäre der Fahrradverkehr entsprechend zu berücksichtigen. Dabei könnte die Sechshauser Straße in beide Fahrtrichtungen mit dem Fahrrad befahrbar sein. Dies würde auch eine entsprechende Verkehrsberuhigung bezüglich des Auto-Verkehrs unterstützen.

J. W-O- Verbindung Ullmannstraße

J1 Ullmannstraße

M: Mehrzweckstreifen in beiden Fahrtrichtungen könnten vorgesehen werden.

B: Die Ullmannstraße stellt die Verbindung vom Wiental in den Bezirk dar und wäre als solche prädestiniert für den Fahrradverkehr.



J2 Graumanngasse

M: Mehrzweckstreifen Richtung Gürtel zur Anbindung an den Gürtel-Radweg.

K. Komplettierung der W-O-Verbindung Wiental

K1 Wienzeile

Maßnahmen: Schließung des Wientalradweges und Anbindung an die Ullmannstraße beim U4-Parkshop. Planung und Bau einer entsprechenden Radverkehrsanlage.

Begründung: Der Wientalradweg ist eine wichtige W-O-Verbindung für ganz Wien. Die Maßnahme ist im Lückenschlusskonzept der Stadt Wien vorgesehen.

Planung seitens der Stadt Wien läuft derzeit.

"gemeinsam erhalten, gestalten & verändern
für das 21. Jahrhundert"

Büro der Lokalen Agenda 21 für den 15. Bezirk

Kranzgasse 18
1150 Wien

Tel 01 / 89 22 600
Fax 01 / 89 22 600





buero@agenda-wien15.at
www.agenda-wien15.at

Arbeitsgruppe Radverkehr

Plandarstellung zum Zielepapier:

Bestand und Vorschläge zu den Radrouten durch den 15. Bezirk

Legende

-  Bestand der Route A
-  Routenvorschlag A der Arbeitsgruppe
-  A1 Nummer gemäß Routenvorschlag A der Arbeitsgruppe (Konzept: 30.8.04)
-  C2 Nummer gemäß Routenvorschlag C der Arbeitsgruppe (Konzept: 30.8.04) : entspricht bereits den Anforderungen

Quelle: eigene Darstellung

Kartengrundlage: Stadt Wien

Stand: August 2004



0 100 200 300 400 500 600 Meters

