

## STELLUNGNAHME des ÖAMTC

betreffend die Petition: „Radweg Dornbach-Neuwaldegg/Sicher Radfahren in Dornbach“ (MA 65 – 643307-2020)

### Zusammenfassung:

Eingangs bedankt sich der ÖAMTC für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme im Zuge der Petition „Radweg Dornbach-Neuwaldegg/Sicher Radfahren in Dornbach“. Der Wunsch nach einer Radfahranlage im betroffenen Streckenabschnitt ist angesichts der Ausweisung der Alnzeile/Dornbacher Straße als Teil des Wiener Basisnetz nachvollziehbar. Bei näherer Betrachtung ergeben sich entgegen der vereinfachten Darstellung des Petitionswerbers jedoch verschiedene Problemstellen und Herausforderungen, die ein derartiges Vorhaben erschweren, bzw. einen hohen Kostenaufwand erwarten lassen. Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Errichtung einer durchgehenden Radfahranlage gemäß dem Stand der Technik (RVS 03.02.13) in dem vom Petitionswerber gewünschten Umfang nicht möglich ist. Zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr im gegenständlichen Abschnitt sind jedoch Einzelmaßnahmen denkbar.

## Folgende Problematiken ergeben sich auf Grund des Petitionsinhaltes:

### Engstellen im Straßenquerschnitt

Die Neuerrichtung von Radfahranlagen hat entsprechend dem Stand der Technik gemäß RVS 03.02.13 (Stand 2014) zu erfolgen. Für Einrichtungsradwege ist eine Regelbreite von 1,60-2,00 m erforderlich, für Zweirichtungsradwege eine Regelbreite von 3,00 m. Darüber hinaus ist zur angrenzenden Fahrbahn ein Breitenzuschlag von 0,50 m vorzusehen, wodurch sich ein gesamter Breitenbedarf von 2,10 – 2,50 m (Einrichtungsradweg) bzw. 3,50 m (Zweirichtungsradweg) ergibt. Eine Ausführung in Mindestbreite (1,50 m bzw. 2,50 m inkl. Breitenzuschlag) ist auf Hauptradrouten nur auf kurzen Streckenabschnitten in Ausnahmefällen möglich, nicht jedoch durchgehend.

Ein Großteil des gegenständlichen Straßenzuges wird von der Straßenbahnlinie 43 befahren, sodass gemäß Projektierungshandbuch Öffentlicher Raum der Stadt Wien von einer Mindestbreite von 6,60 m der Fahrbahn inkl. Gleiskörper nicht abgewichen werden kann.

Sowohl im Bereich der Alszeile als auch der Dornbacher Straße steht unter Berücksichtigung der bestehenden Grünflächen und Gehsteige ein nutzbarer Querschnitt von ca. 9-10 m zur Verfügung. An den engsten Stellen (Dornbacher Straße 91, 105 sowie 123-137) beträgt die nutzbare Breite für den Fahrzeugverkehr überhaupt nur ca. 7-8 m. Ein Radweg in Regelbreite kann daher nur errichtet werden, wenn Grünflächen und Bäume bzw. die historischen Gebäude im Ortskern von Neuwaldegg vorher entfernt werden. Letzteres ist auf Grund der baubehördlich ausgewiesenen Schutzzone rechtlich nicht möglich. Ausschließlich im Bereich der Alszeile ist die Schaffung von zwei Einrichtungsradwegen mit geringen Anpassungen der Grünflächen oder zwei Radfahrstreifen (Regelbreite inkl. Breitenzuschlag 1,50 m) vorbehaltlich den übrigen Problemstellen denkmöglich. Die Errichtung eines Mehrzweckstreifens wird auf Grund der Straßenbahn abgelehnt. Ein Zweirichtungsradweg würde die Entfernung von Grünflächen und Bäumen oder den Versatz des Gleiskörpers erfordern, was in Anbetracht der damit verbundenen Kosten unrealistisch erscheint. Die Ausführung lediglich einer Radfahranlage und entgegengesetzter Führung im Mischverkehr oder in einer Parallelstraße wird auf Grund der zu erwartenden Konflikte insbesondere durch unzulässigen Gegenverkehr auf einem Einrichtungsradweg bzw. dem unattraktiven Umweg abgelehnt.

Von der Errichtung von Radfahranlagen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen, wird dringend abgeraten, da im Falle eines Unfalles mitunter Schadenersatzansprüche im Rahmen der Amtshaftung nicht ausgeschlossen sind.

## Verlust von Stellplätzen

Im Bereich der Alszeile ist mit einem Verlust von ca. 170 Stellplätzen zu rechnen. Im gesamten Projektierungsgebiet befinden sich ca. 250-300 Stellplätze auf öffentlichem Grund. Eine Erhebung der Stellplatzauslastung wäre für weitere Überlegungen erforderlich. Da im angrenzenden Straßennetz jedoch kaum Stellplätze vorhanden sind, erscheint im Fall einer Entfernung die Schaffung angemessener Ersatzanlagen in Form von vergünstigten, neu zu errichtenden Anwohnergaragen erforderlich. Eine vom Petitionswerber geforderte Erhebung der Stellplatzauslastung im privaten Bereich erscheint mangels der Möglichkeit zur Einsichtnahme in Mietverträge nicht seriös möglich.

## Schaffung von Konfliktstellen in Haltestellenbereichen

Als problematisch erscheint die Führung einer Radfahranlage im Bereich der Straßenbahnhaltestelle „Himmelmutterweg“. Für den Fußgängerverkehr stehen derzeit gerade einmal Mindestbreiten zur Verfügung. Eine richtlinienkonforme Radverkehrsführung würde entweder Konflikte mit Fahrgästen oder Fußgängern herbeiführen oder die komplette Entfernung der dort befindlichen Begrünung bedeuten.

## Problematische Querungsstellen

Kritisch wird die Situation im Kreuzungsbereich Alszeile/Vollbadgasse gesehen. Stadteinwärts fahrende Radfahrer müssten die Vollbadgasse queren, um zur Fortsetzung der Hauptradroute zu gelangen, was angesichts der Sichtbeziehungen im Kurvenbereich bereits im Bestand problematisch erscheint. Die Gestaltung bzw. Schaffung einer sicheren Querungsstelle wäre unabhängig von der tatsächlichen Errichtung einer Radfahranlage zweckmäßig. Dabei ist zu beachten, dass eine unregelmäßige Radfahrüberfahrt im freien Streckenbereich der Schienenstraße nicht zulässig ist, sodass lediglich eine geregelte Überfahrt oder unregelmäßige Querung mit Nachrang für den Radverkehr möglich ist.

## **Stellungnahme betreffend Begleitmaßnahmen:**

### Reduktion der Geschwindigkeit für den motorisierten Verkehr:

Eine Beschränkung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h erscheint nur im Falle einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr angemessen. Der betroffene Straßenzug ist eine Vorrangstraße und zugleich Schienenstraße. Im Bereich von unregelmäßigen Schutzwegen oder bei schlechten Sichtverhältnissen ist bereits jetzt ex lege die Fahrgeschwindigkeit entsprechend anzupassen. Laut Verkehrsunfallstatistik haben sich innerhalb der letzten drei Jahre im gesamten Bereich zwischen Vollbadgasse und Marswiese lediglich drei Verkehrsunfälle

zwischen Pkw und Radfahrer mit unterschiedlichen Ursachen ereignet. Entsprechend den Kriterien für die Identifizierung von Unfallhäufungsstellen liegt keine besondere Auffälligkeit vor, sodass diesbezüglich keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Die Zulässigkeit von unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen zwischen Straßenbahn und übrigen Fahrzeugverkehr auf gemischter Verkehrsfläche ist aus rechtlicher Sicht umstritten und aus verkehrstechnischer Sicht nicht sinnvoll.

## Entschärfung/sichere Gestaltung der Kreuzung Alszeile/Vollbadgasse stadtauswärts

Die Entschärfung der genannten Kreuzung wird von Seiten des ÖAMTC begrüßt (siehe oben). Es ist nicht klar, was der Petitionsgeber mit „Radspur beim Zebrastreifen“ im Bereich der Kreuzung Vollbadgasse/Dornbacher Straße meint, sodass diesbezüglich keine Stellungnahme möglich ist. Es wird ersucht, ggf. eine Skizze nachzureichen.

## Verbindung mit anderen Radfahranlagen

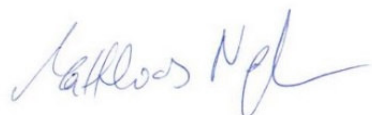
Es sind jedenfalls die Netzgestaltungsprinzipien der RVS 03.02.13 zu berücksichtigen. Eine vom Petitionsgeber angesprochene flächendeckende Errichtung von Radfahranlagen im nahezu gesamten Straßen- und Wegenetz im Bereich Alszeile/Dornbacher Straße/Vollbadgasse erscheint nach Maßgabe der Planungsrichtlinien nicht erforderlich.

## Zusätzlicher „Übergang“ auf der Alszeile Höhe Rupertusplatz für Fußgänger und Radfahrer

Die Schaffung einer Querungshilfe im genannten Bereich ist zu prüfen. Ein unregelmäßiger Schutzweg bzw. eine Radfahrerüberfahrt ist jedoch im freien Streckenbereich von Schienenstraßen aus Sicherheitsgründen nicht zulässig. Es ist zu bemerken, dass eine beidseitige Radfahranlage die Querung nicht erleichtert, sondern auf Grund der längeren Querungsdistanz und geringerer Aufstellfläche eher erschwert.



Mag. Martin Hoffer



Dipl.-Ing. Matthias Nagler

ÖAMTC – Konsumentenschutz & Interessensvertretung  
Wien, 10. November 2020