FUSSGÄNGER- UND FAHRRADFREUNDLICHE FELDGASSE: EINE DURCHGÄNGIGE, SICHERE UND ATTRAKTIVE VERBINDUNG FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT

erstellt von der Radlobby Deutsch-Wagram

Kontakt:

Radlobby Deutsch-Wagram

Roswitha Hofer (Obfrau)

T: 0664 537 58 63

M: deutsch-wagram@radlobby.at

1.) EINLEITUNG

"Wenn eine Idee nicht zuerst absurd erscheint, taugt sie nichts."

(Albert Einstein)

Im Juni 2017 wurde die „Radlpost“ von der Radlobby Deutsch-Wagram ins Leben gerufen. Die „Radlpost“ ist ein mobiler Postkasten, der über Monate an unterschiedlichen öffentlichen Plätzen im Ortsgebiet von Deutsch-Wagram positioniert wurde, und die Möglichkeit bot, anonym Feedback zum Radfahren in Deutsch-Wagram und Umgebung zu geben.

Abb. 1: „ Die „Radlpost“

Angeregt durch Rückmeldungen der „Radlpost“ verfolgt die Radlobby Deutsch-Wagram nun die Idee, die „Feldgasse“ für den Radverkehr attraktiver zu gestalten, um den innerstädtischen Radverkehr zu fördern. Es soll eine sichere Radstrecke von "Am Wagram" bis zur "Fasangasse", die zwei Ortsenden miteinander verbindet, geschaffen werden. Diese Gasse stellt, abseits der Hauptverkehrsader von Deutsch-Wagram, der "Angerner Bundesstraße", zum einen eine gute Verbindung der Wohngebiete Richtung Ortsmitte dar, da über die Quergassen der Ortskern (Gemeindeamt, Schulen, Kindergärten, Bücherei uvm.) gut erreicht werden kann. Zum anderen führt die "Feldgasse" in der anderen Richtung direkt

zum Wald, dem Naherholungsgebiet von Deutsch-Wagram sowie zur Sportstätte der Sparta. Aufgrund der Randlage bietet sich diese Strecke optimal für den Radverkehr an.

Sichere und direkte Fahrradwege können den Radanteil erheblich erhöhen, insbesondere wenn es sich um innerstädtische Kurzstrecken handelt. Kann der Radanteil gesteigert werden und kommt es in weiterer Folge zu einer Reduktion des motorisierten, innerstädtischen Verkehrs, steigt nicht nur die Lebensqualität im Ort, es wird auch ein wesentlicher Beitrag zur Umsetzung der Klimastrategie geleistet, indem klimaneutrale bzw. klimaarme Mobilität gefördert wird.

Um ein genaues Bild der Verkehrssituation, des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsteilnehmer/innen zu bekommen, hat die Radlobby Deutsch-Wagram die "Feldgasse" einer detaillierten Analyse unterzogen, die hier dargestellt wird. Zum einen wurden die Lage und die Gegebenheiten erhoben und zum anderen wurde eine Verkehrszählung durchgeführt. Anhand der Ergebnisse wird abschließend eine mögliche Umsetzung aufgezeigt, wie die "Feldgasse" für den Radverkehr attraktiver und sicherer gestaltet werden könnte.

2.) LAGE UND GEGEBENHEITEN DER „FELDGASSE“

Die "Feldgasse" liegt am Feldrand von Deutsch-Wagram und verläuft entlang der Wohngebiete östlich der „Angerner Bundesstraße“ (B8). Sie erstreckt sich von "Am Wagram", nahe der Ortseinfahrt von Wien kommend, bis zur "Fasangasse" am anderen Ende des Ortsgebiets, die direkt an den Wald grenzt. Die "Feldgasse" kreuzt dabei auch zweimal Feldwege, die für Lauf- und Spazierrouten genutzt werden. Die "Feldgasse" hat eine Gesamtlänge von 1,8 Kilometer. Die Straßenbreite variiert über den Straßenverlauf stark. Der breiteste Teilabschnitt der „Feldgasse“ befindet sich zwischen der „Ostmarkstraße“ und der „Fasangasse“. An der engsten Stelle, zwischen der "Richard-Wagner-Gasse" und der "Ostmarkstraße", beträgt die Breite nur knapp über drei Meter. Eine weitere enge Stelle mit einer Breite von etwa vier Metern in dieser Gasse befindet sich zwischen "Am Wagram" und "Speckbachergasse". Dennoch ist die "Feldgasse" durchgängig beidseitig befahrbar. Gehsteige sind nur in wenigen Abschnitten vorzufinden. Eigene Fahrradstreifen sind gar nicht vorhanden. Die "Feldgasse" ist somit über weite Strecken ein gemeinsamer Verkehrsraum für motorisierte Kraftfahrzeuge, Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.

An den teilweise sehr engen Stellen dieser Straße ist nicht ausreichend Platz für Gegenverkehr oder ein Überholmanöver, bei denen ein Auto involviert ist. Ein Ausweichen in das Bankett ist dann oft notwendig. Das Bankett weist an einigen Stellen einen großen

Niveauunterschied auf und stellt, insbesondere für Radfahrer/innen, ein weiteres Hindernis dar. Die beiden folgenden Abbildungen zeigen beispielhaft ein Aufeinandertreffen zweier Verkehrsteilnehmer/innen im engen Teilabschnitt zwischen „Richard-Wagner-Gasse“ und „Ostmarkstraße“.

Abb. 2: Begegnung von zwei entgegenkommenden Autos

Abb. 3: Radfahrer/innen treffen auf entgegenkommendes Auto

3.) VERKEHRSZÄHLUNG

Als Zeitpunkt der Zählung wurde ein Wochentag von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr festgelegt, um einen guten Überblick des Verkehrsaufkommens im Tagesverlauf zu bekommen. Die Zählung wurde in der Mitte der "Feldgasse" zwischen „Richard-Wagner-Gasse“ und „Pirquetstraße“ durchgeführt (siehe Abb. 4). Das Verkehrsaufkommen wurde pro Stunde und für beide Geh- bzw. Fahrtrichtungen getrennt erfasst. Die Verkehrsteilnehmer/innen wurden in folgende Gruppen eingeteilt:

- Fußgänger/innen
- Fahrradfahrer/innen
- Motorisierte Zweiräder
- PKWs (inklusive Kleinbusse und Klein-LKWs)
- Landwirtschaftliche Fahrzeuge

Abb. 4: Standort der Verkehrszählung

Die Zählung wurde am Mittwoch, 18. September 2019, durchgeführt. Insgesamt wurden in den zwölf Stunden 413 Verkehrsobjekte gezählt. Damit liegt das durchschnittliche Verkehrsaufkommen pro Stunde bei 34,4 Verkehrsteilnehmer/innen. Das niedrigste Verkehrsaufkommen wurde zwischen 11:00 und 12:00 Uhr mit 23 Verkehrsobjekten registriert, das höchste zwischen 18:00 und 19:00 Uhr mit 52 Objekten, wie die nachstehende Abbildung (Abb. 5) zeigt.

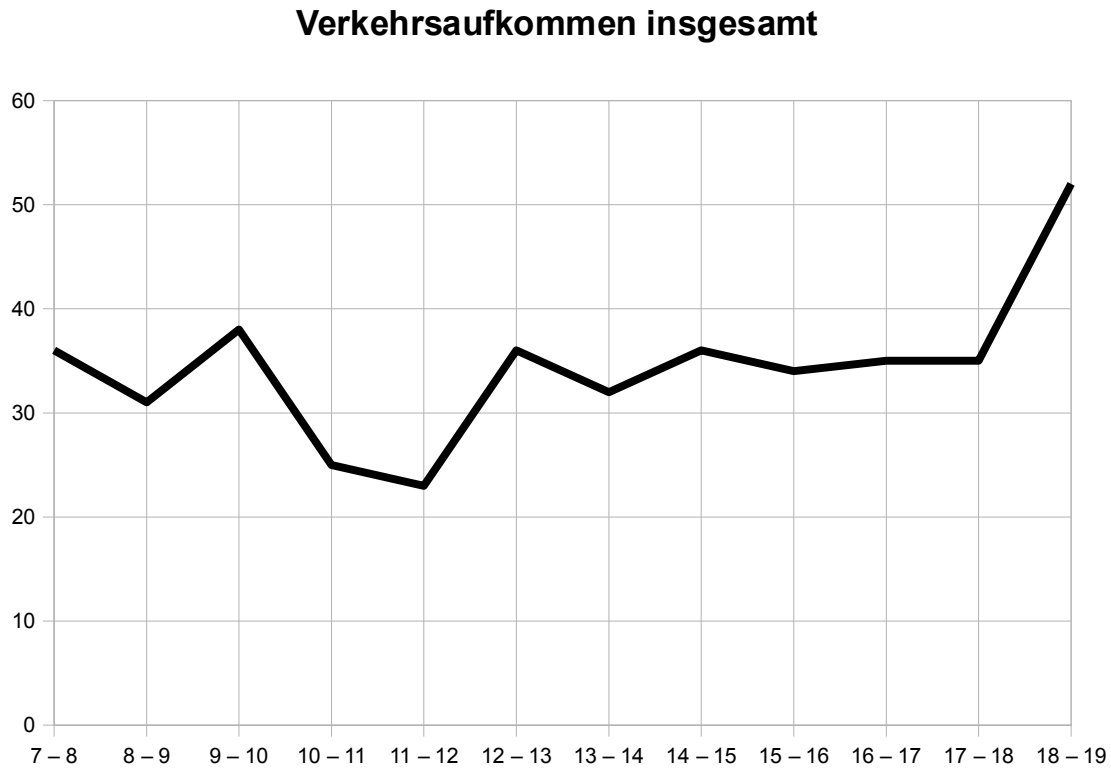


Abb. 5: Verkehrsaufkommen insgesamt

Beleuchtet man nun das Verkehrsaufkommen nach Verkehrsteilnehmer/innen, zeigt sich, dass 225 PKWs den größten Anteil mit 54% ausmachen, gefolgt von 107 Radfahrer/innen und somit 26%. 69 Fußgänger/innen entsprechen einem Anteil von 17%. Neun motorisierte Zweiräder machen 2% der Verkehrsteilnehmer/innen aus und drei landwirtschaftliche Fahrzeuge knapp 1%. Die Verteilung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer/innen im Tagesverlauf zeigt das folgende Diagramm (Abb. 6).

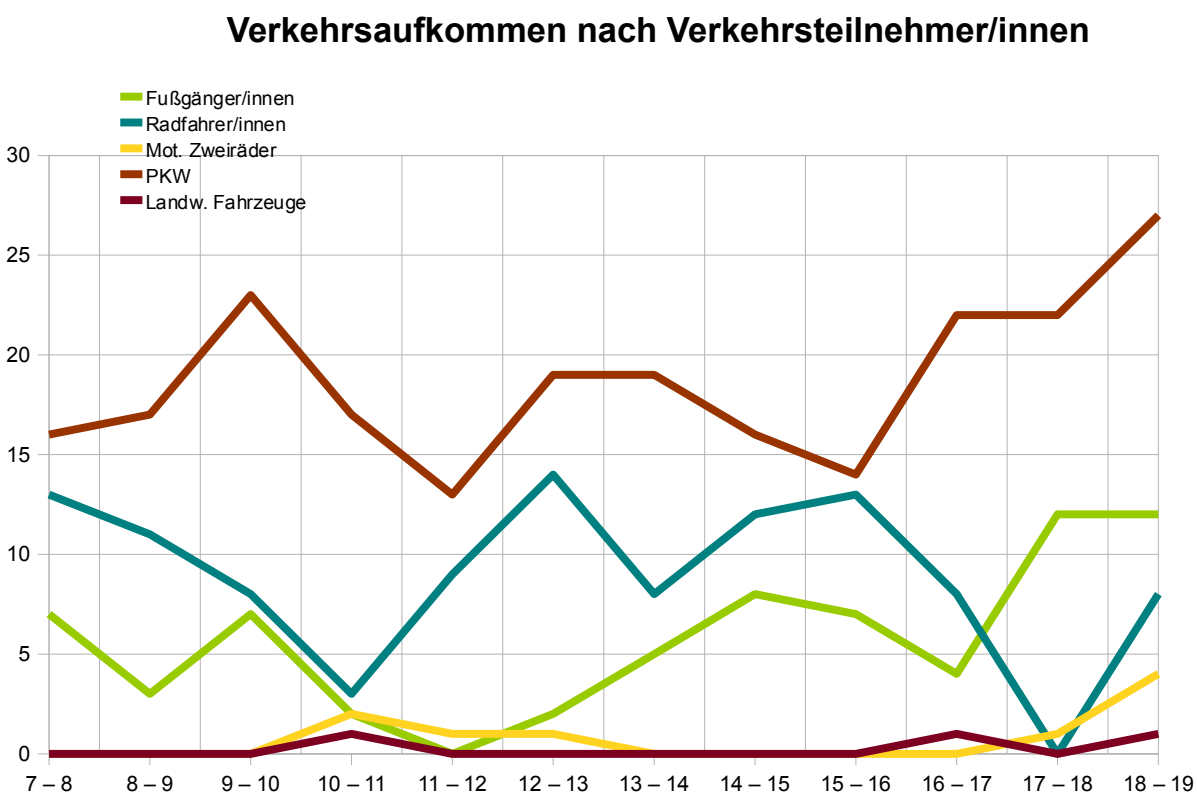
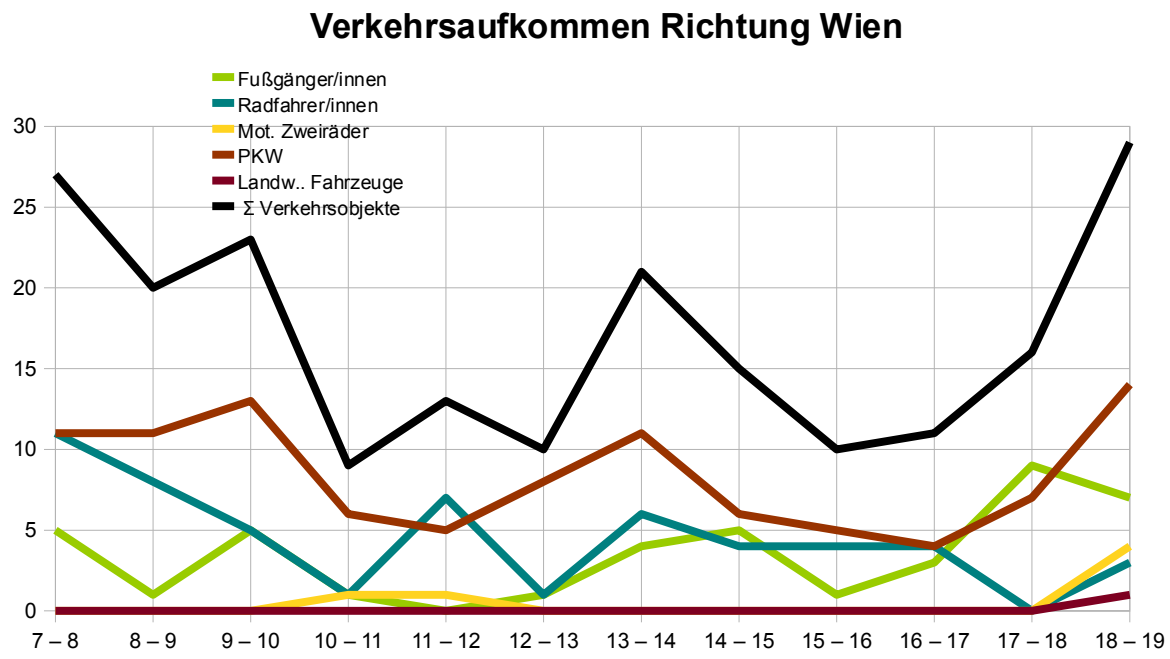


Abb. 6: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsteilnehmer/innen

In einem weiteren Schritt wird nun auch die Geh- bzw. Fahrtrichtung in die Analyse einbezogen. Es zeigt sich, dass die "Feldgasse" in beide Richtungen ähnlich stark frequentiert wird. 204 Verkehrsobjekte passierten den Zählpunkt Richtung Wien und 209 Richtung Gänserndorf. Pro Geh- bzw. Fahrtrichtung gibt es somit etwa alle 3,5 Minuten ein Verkehrsobjekt auf der "Feldgasse". Bei genauerer Analyse nach Verkehrsteilnehmer/innen und Richtung zeigen sich allerdings Unterschiede. PKWs u.ä. machen in beide Richtungen den größten Anteil aus. Richtung Wien liegt der Anteil bei 50%, in der anderen Richtung bei knapp 60%. Der Anteil der Radfahrer/innen ist in beide Richtungen in etwa gleich groß und macht gut ein Viertel aus. Zu manchen Zeiten gibt es jedoch etwa gleich viele Menschen am Rad wie PKWs. Richtung Wien gibt es mit 21% deutlich mehr Fußgänger/innen als in die entgegengesetzte Richtung mit 13 %. Zwischen 10 und 11 Uhr gibt es Richtung Wien mit neun Verkehrsobjekten das geringste Verkehrsaufkommen, und mit 29 Verkehrsobjekten zwischen 18 und 19 Uhr das höchste. Richtung Gänserndorf kreuzten nur neun Verkehrsobjekte den Zählpunkt zwischen 7 und 8 Uhr. Das größte Verkehrsaufkommen in diese Richtung ist mit 26 Verkehrsobjekten zwischen 12 und 13 Uhr zu verzeichnen. Auffallend ist, dass in dieser Stunde 13 Fahrradfahrer/innen den größten Verkehrsanteil

ausmachen. Die beiden nachfolgenden Diagramme (Abb. 7 und Abb. 8) zeigen das Verkehrsaufkommen nach Richtung und Verkehrsteilnehmer/innen im Detail.



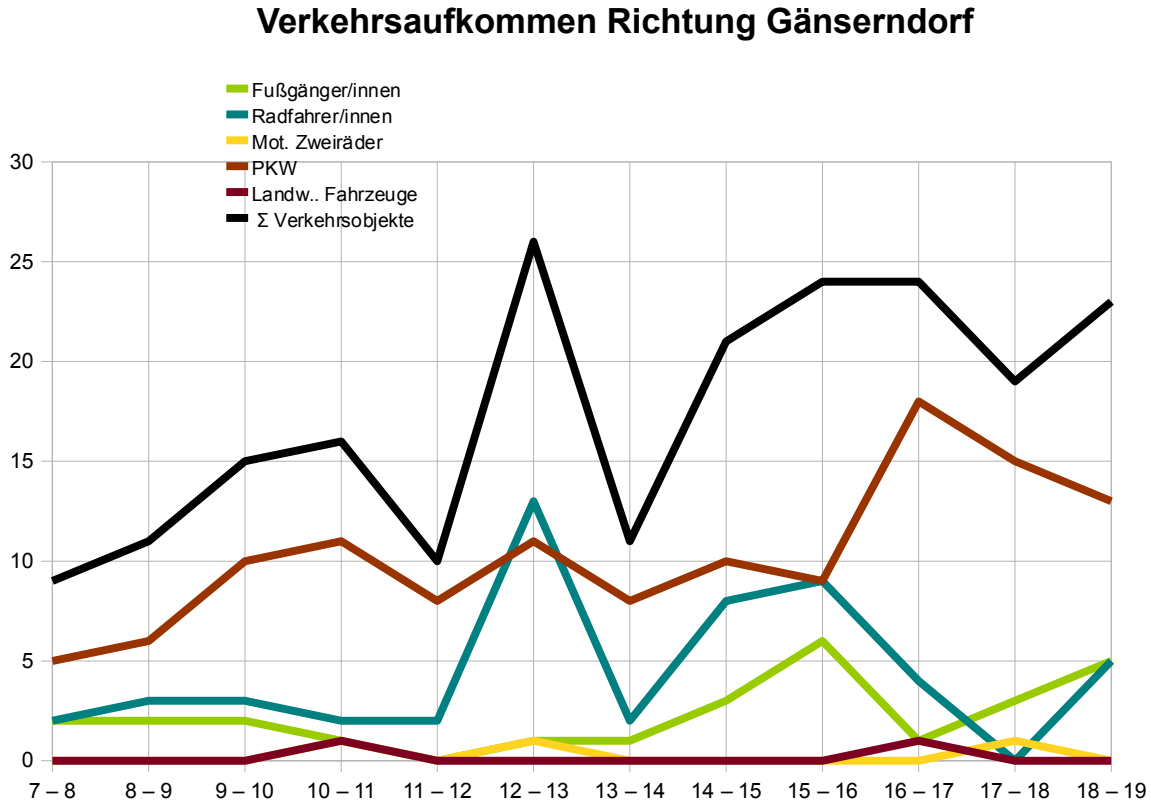


Abb. 7 und Abb. 8: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsteilnehmer/innen und Richtung

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass es sich bei der "Feldgasse" mit durchschnittlich 34,4 Verkehrsteilnehmer/innen pro Stunde um keine hochfrequentierte Straße handelt. Auffallend ist der überdurchschnittlich hohe Anteil des nicht motorisierten Verkehrs (Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen) mit knapp 43%. Eine Erklärung des hohen Prozentsatzes der Fußgänger/innen könnte sein, dass die "Feldgasse" auf beliebten Spazier- und Laufrouten liegt (u. a. aufgrund der Anbindung an die Feldwege). Der hohe Fahrradanteil lässt sich womöglich damit erklären, dass diese Straße aufgrund des eher geringen Verkehrsaufkommens von Radfahrer/innen der B8 oder anderen Verbindungsstrecken der Wohngebiete mit der Ortsmitte und umgekehrt bevorzugt wird.

4.) FUSSGÄNGER- UND FAHRRADFAHRFREUNDLICHE FELDGASSE

Die Ausführungen zur „Feldgasse“ haben gezeigt, dass diese durch ihre variierende Straßenbreite gekennzeichnet ist. Gewisse Abschnitte weisen eine Breite von nur knapp über drei Metern auf, weshalb diese Straße nicht für den beidseitigen Autoverkehr geeignet ist und es naheliegend ist, den Autoverkehr auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Verkehrszählung hat bereits gezeigt, dass es sich bei der Feldgasse mit durchschnittlich knapp 35 Verkehrsobjekten pro Stunde um keine stark frequentierte Straße handelt. Im Durchschnitt wurden 1,7 Verkehrsobjekte pro Minute am Zählpunkt registriert. Gleichzeitig bedeutet dies aber, insbesondere für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen aufgrund ihrer langsameren Fortbewegungsgeschwindigkeit und somit längeren Verweildauer auf der "Feldgasse", dass ein Aufeinandertreffen mit anderen Verkehrsteilnehmer/innen sehr wahrscheinlich ist. Wie schon beschrieben, führt ein Zusammentreffen mit einem Auto meist zum Ausweichen ins Bankett und möglicherweise zu einer kurzen Unterbrechung der Fahrt. Es sind mehrheitlich Radfahrer/innen und Fußgänger/innen, die dem dominanteren, motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen Platz machen und in das Bankett ausweichen.

Bemerkenswert ist der überdurchschnittlich hohe Anteil des nicht motorisierten Verkehrs mit 26% Fahrradfahrer/innen und 17% Fußgänger/innen. Die Radlobby Deutsch-Wagram sieht daher Bedarf für mehr Verkehrssicherheit für die Radfahrer/innen auf dieser Strecke, auch um den Radanteil weiter zu erhöhen. Es wurde die Umwidmung der Feldgasse in eine Fahrradstraße angedacht. Eine Grundvoraussetzung für eine Fahrradstraße ist durch die 30-km/h-Zone in Deutsch-Wagram bereits gegeben. Dem motorisierten Verkehr ist die Zufahrt sowie die Überquerung erlaubt, jedoch nicht die Durchfahrt. Radfahrer/innen haben Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr und dürfen auch nebeneinander fahren. Letzteres legitimiert die

oft gelebte Praxis von Familien, die mit Kleinkindern mit dem Fahrrad unterwegs sind. Fahrradstraßen kommen oft dann zum Einsatz, wenn nicht ausreichend Platz für eigene Fahrradanlagen ist. Für eine Fahrradstraße ist jedoch eine Mindestbreite von vier Metern erforderlich (bei Vorhandensein eines Parkstreifens, eines Gehsteigs u.ä. erhöht sich auch die Mindestbreite).

Da die Mindestbreite auf der „Feldgasse“ nicht durchgängig gegeben ist, kann eine Fahrradstraße über den gesamten Streckenverlauf nicht umgesetzt werden. Die sehr engen Teilabschnitte stellen eine Herausforderung dar und lassen wenig Spielraum, wie diese Straße für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden könnte. Die Radlobby Deutsch-Wagram sieht ein Fahrverbot mit Ausnahmeregelungen für Anrainer/innen, Radfahrer/innen und landwirtschaftliche Fahrzeuge im Teilabschnitt zwischen "Richard-Wagner-Gasse" und der "Ostmarkstraße" eine gute Lösung an.

Da es sich lediglich um sechs Häuser handelt, die nur über diesen Abschnitt der "Feldgasse" angefahren werden können, ist mit keinem großen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Ebenso weist der Teilabschnitt von „Am Wagram“ bis zur „Speckbachergasse“ aufgrund des vorhandenen Parkstreifens nicht die erforderliche Mindestbreite für eine Fahrradstraße auf. Die untenstehende Skizze (Abb. 9) soll diese Ausführungen verdeutlichen.

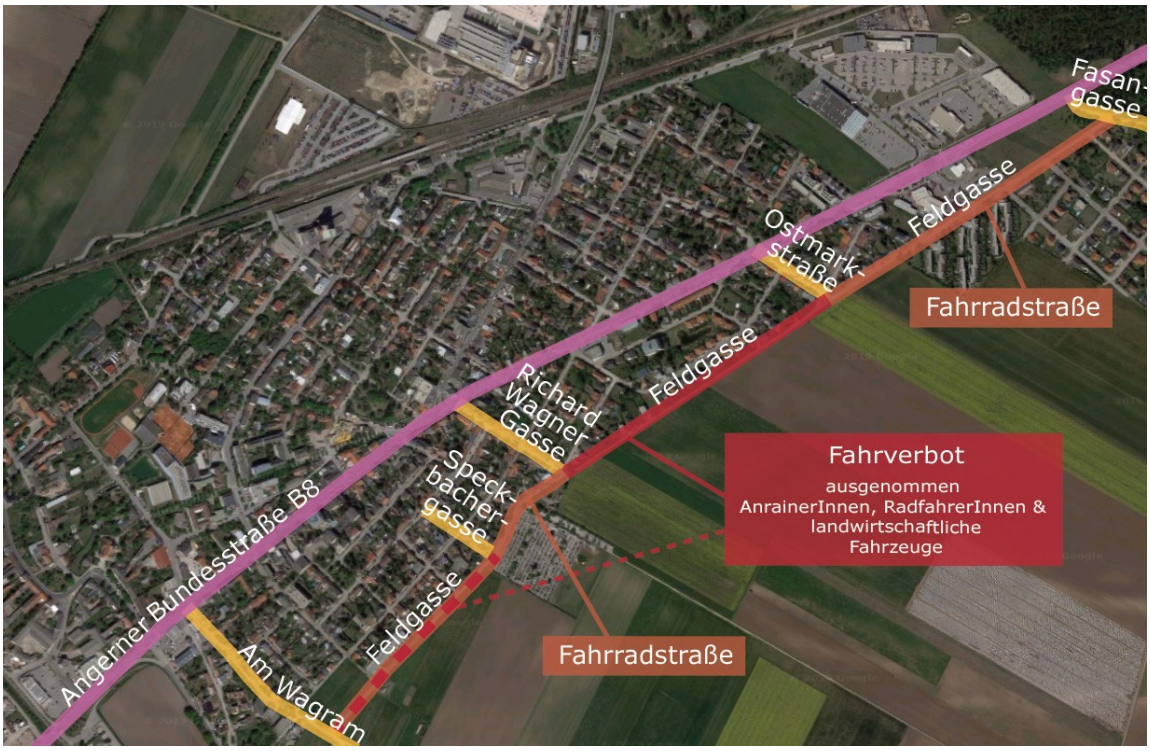


Abb. 9: Abschnittsweise Fahrradstraße und Fahrverbot mit Ausnahmeregelungen in der Feldgasse

Mithilfe dieser Umwidmungen, die keiner zusätzlichen baulichen Maßnahmen bedürfen, wird eine attraktive und durchgängige Radverbindung der beiden Ortsenden geschaffen, die einen erheblichen Mehrwert für Radfahrer/innen mit sich bringt. Der motorisierte Verkehr wird auf ein Minimum reduziert, was die Verkehrssicherheit der Radfahrer/innen erhöht. Für den motorisierten Verkehr ist keine Durchfahrt mehr ermöglich, die Feldgasse kann nur mehr zur Zufahrt genutzt werden. Der motorisierte Verkehr kann über die nahegelegene Hauptstraße (B8) dieselben Ziele mit kaum bis gar keinem Umweg anfahren. Auch in Hinblick darauf, dass in näherer Zukunft ein Kindergarten in der "Feldgasse" errichtet werden soll, erscheint diese Umgestaltung als sinnvoll, um schon im Vorfeld einem Anstieg des motorisierten Verkehrsaufkommens in der Feldgasse entgegenzuwirken und den in der Nähe wohnenden Eltern zu ermöglichen, gemeinsam mit ihren Kindern den Weg in den Kindergarten möglichst sicher und attraktiv mit dem Fahrrad zurückzulegen.