

Verkehrskonzept BADEN 2017

erstellt im Auftrag der



von der

KFV Sicherheit-Service GmbH

ENDBERICHT

Wien, Dezember 2017

Verkehrskonzept BADEN 2017

Auftraggeber:

Stadtgemeinde Baden bei Wien, Abt. Bauangelegenheiten

Projektbetreuung:

DI Michael MADREITER (Stadtbaudirektor)

Oberst Walter SANTIN (Stadtpolizei Baden)

Auftragnehmer:

KFV Sicherheit-Service GmbH

A-1100 Wien, Schleiergasse 18

Bearbeitungsteam:

Michael ZISCHKA

DI Bernd HILDEBRANDT

DI Magdalena GÖSSINGER

ENDBERICHT

Wien, Dezember 2017

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | EINLEITUNG - VORWORT..... | 1 |
| 2 | ALLGEMEINES UND AUFTRAG..... | 2 |
| 2.1 | Ausgangssituation..... | 2 |
| 2.2 | Aufgabenstellung..... | 2 |
| 2.3 | Erhebungen..... | 2 |
| 2.4 | Unterlagen (Untersuchungen und Konzepte)..... | 2 |
| 3 | GRUNDSÄTZE UND ZIELE..... | 4 |
| 3.1 | Aus dem Verkehrskonzept 1988..... | 4 |
| 3.2 | Allgemeines..... | 5 |
| 3.3 | Formulierung von Zielen..... | 5 |
| 3.4 | Leitziele..... | 7 |
| 4 | METHODIK..... | 8 |
| 4.1 | Prinzipielle Vorgangsweise..... | 8 |
| 4.1.1 | Erhebungen..... | 8 |
| 4.1.2 | Zielsetzungen..... | 8 |
| 4.1.3 | Problemanalysen..... | 8 |
| 4.1.4 | Bürgerbeteiligung..... | 8 |
| 4.1.5 | Maßnahmenentwicklung..... | 8 |
| 4.2 | Untersuchungsgebiet..... | 9 |
| 4.2.1 | Erreichbarkeit von außen..... | 10 |
| 4.2.2 | Innere Erreichbarkeit..... | 11 |
| 4.3 | Historisches..... | 12 |
| 5 | ZUSAMMENFASSUNG VERKEHRSUNTERSUCHUNG 2016/2017..... | 13 |
| 5.1 | Verkehrssituation 2016..... | 13 |
| 5.2 | Verkehrsentwicklung 1986 bis 2016..... | 14 |
| 5.3 | Ruhender Verkehr - Parken im Stadtzentrum..... | 16 |
| 5.4 | Radverkehr..... | 16 |
| 5.5 | Verkehrsgeschehen in der Fußgängerzone..... | 18 |
| 5.6 | Unfallsituation..... | 19 |
| 5.7 | Radverkehrsunfallanalyse..... | 20 |
| 6 | PROBLEMANALYSEN..... | 22 |
| 6.1 | Bürgerbeteiligung..... | 22 |
| 6.2 | Durchgangsverkehr..... | 22 |
| 6.3 | Ruhender Verkehr..... | 22 |
| 6.4 | Radverkehr..... | 22 |
| 6.5 | Fußgängerverkehr..... | 23 |
| 7 | ANALYSE, MAßNAHMEN UND EMPFEHLUNGEN..... | 24 |
| 7.1 | Grundsätzliches..... | 24 |
| 7.2 | Straßennetzhierarchie - MIV..... | 24 |
| 7.3 | Ruhender Verkehr..... | 27 |
| 7.3.1 | Parkraumkonzept 2008..... | 27 |

| | | |
|------------|--|----|
| 7.3.2 | Vereinheitlichung der Kurzparkzonen..... | 28 |
| 7.3.3 | Erweiterung der Kurzparkzone | 28 |
| 7.3.4 | Anwohnerparken..... | 28 |
| 7.3.5 | Erweiterung Parkdeck Römertherme, 3 Stunden gratis parken | 29 |
| 7.3.6 | Park & Ride am Stadtrand | 29 |
| 7.4 | Radverkehr | 30 |
| 7.4.1 | Allgemeines | 30 |
| 7.4.2 | Bürgerbeteiligung..... | 31 |
| 7.4.3 | Grundlagen..... | 31 |
| 7.4.4 | Überprüfung der bestehenden Infrastruktur..... | 33 |
| 7.4.4.1 | Gemischte Geh- und Radwege:..... | 33 |
| 7.4.4.1.1 | B 212, Wiener Straße von Pfaffstätten über Dammgasse bis Bahnhof..... | 33 |
| 7.4.4.1.2 | Schulsteg zwischen Waltersdorfer Str. und Braitnerstraße | 36 |
| 7.4.4.1.3 | Gartengasse zwischen Braitnerstraße und Roseggerstraße..... | 37 |
| 7.4.4.1.4 | Pergerstraße bis Schloßgasse durch den Gutenbrunner Park und Doblhoffpark | 38 |
| 7.4.4.1.5 | Helenentalradweg..... | 40 |
| 7.4.4.1.6 | Christalniggasse | 40 |
| 7.4.4.2 | Radweg bzw. getrennter Geh- und Radweg | 41 |
| 7.4.4.2.1 | Arthur-Schnitzler-Park | 41 |
| 7.4.4.2.2 | Entlang Bahnhof bis Erzherzog Wilhelm Ring | 42 |
| 7.4.4.2.3 | Wiener Straße zwischen Flamminggasse und Pfaffstättner Straße | 46 |
| 7.4.4.2.4 | Johannesgasse | 49 |
| 7.4.4.2.5 | Haidhofstraße zwischen Braitnerstraße und B 210 | 50 |
| 7.4.4.2.6 | Helenenstraße vom Holzrechenplatz bis Schloßgasse | 51 |
| 7.4.4.2.7 | Vöslauer Straße zwischen Leopold Breinschmid Straße und Trennerstraße..... | 52 |
| 7.4.4.3 | Mehrzweckstreifen | 53 |
| 7.4.4.3.1 | Erzherzog Wilhelm Ring zwischen Bahnhof und Wiener Straße..... | 53 |
| 7.4.4.3.2 | Pergerstraße..... | 55 |
| 7.4.4.3.3 | Kaiser-Franz-Joseph-Ring in Richtung Bahnhof | 56 |
| 7.4.4.3.4 | Vöslauer Straße zwischen Braitnerstraße und Trennerstraße / Radetzkystraße | 57 |
| 7.4.4.3.5 | Kaiser Franz-Joseph-Brücke – Vöslauer Straße | 58 |
| 7.4.4.3.6 | Roseggerstraße zwischen Kaiser-Franz-Joseph-Ring und Gartengasse..... | 59 |
| 7.4.4.4 | Radfahren gegen die Einbahn..... | 60 |
| 7.4.4.4.1 | Kaiser-Franz-Joseph-Ring..... | 60 |
| 7.4.4.4.2 | Wiener Straße zwischen Erzherzog Wilhelm Ring und Mühlgasse | 61 |
| 7.4.4.4.3 | Boldrinigasse | 61 |
| 7.4.4.4.4 | Wassergasse / Bahngasse | 62 |
| 7.4.4.4.5 | Leesdorfer Hauptstraße zwischen Ferdinand-Pichler-Gasse und Dammgasse..... | 63 |
| 7.4.4.4.6 | Augustinergasse | 63 |
| 7.4.4.4.7 | Römergasse zwischen Mühlgasse und Flamminggasse..... | 64 |
| 7.4.4.4.8 | Herrnkirchengasse | 64 |
| 7.4.4.4.9 | Grabengasse | 65 |
| 7.4.4.4.10 | Valeriestraße | 66 |
| 7.4.4.5 | Fahrverbote, mit Ausnahmen für Radfahrer | 67 |
| 7.4.4.5.1 | Pergersteg | 67 |
| 7.4.5 | Analyse von Lücken im Radverkehrsnetz..... | 68 |

| | | |
|----------|---|-----|
| 7.4.5.1 | Anbindung des Martinek Kasernen Areals bzw. der NÖM | 69 |
| 7.4.5.2 | Anbindung des südwestlichen Wohngebietes | 71 |
| 7.4.5.3 | Kaiser Franz-Joseph-Brücke („Löwenbrücke“) | 73 |
| 7.4.5.4 | Haidhofstraße zwischen der Braitnerstraße und der Waltersdorfer Straße | 73 |
| 7.4.5.5 | Radweg westlich des Bahndammes zwischen der Fabriksgasse und der Römergasse sowie der Biondegasse und der Wiener Straße | 77 |
| 7.4.5.6 | Mühlgasse östlich der Dammgasse | 77 |
| 7.4.5.7 | Radfahren gegen die Einbahn in der Antonsgasse, Mühlgasse (zwischen Palfygasse und Erzherzog Wilhelm Ring) und der Wörthgasse | 78 |
| 7.4.5.8 | Anbindung des Bahnhofes vom Kaiser-Franz-Joseph-Ring | 80 |
| 7.4.5.9 | Anbindung an die Hildegardgasse durch Arthur-Schnitzler-Park | 80 |
| 7.4.5.10 | Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr | 81 |
| 7.4.5.11 | Umgestaltung Erzherzog Wilhelm Ring | 81 |
| 7.4.5.12 | Maßnahmen bei schmalen Fahrbahnen | 81 |
| 7.4.6 | Sonstige Anmerkungen zum Radwegenetz | 87 |
| 7.4.6.1 | Radrouten als Rückgrat für den innerstädtischen Verkehr | 87 |
| 7.4.6.2 | Wegweisung auf Radrouten | 88 |
| 7.4.7 | Schlussfolgerungen aus der Analyse | 89 |
| 7.4.8 | Maßnahmen im Radwegenetz - Lückenschluss | 91 |
| 7.5 | Fußgängerverkehr | 93 |
| 7.5.1 | Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone | 93 |
| 7.5.2 | Barrierefreie Gestaltung des Straßenraums | 94 |
| 7.5.3 | Gehsteigabsenkungen | 94 |
| 7.5.4 | Breiten von Fußgängeranlagen | 95 |
| 7.5.5 | Gehsteigvorziehungen | 96 |
| 7.6 | Öffentlicher Stadtverkehr | 97 |
| 7.6.1 | Geschichte Citybusverkehr | 97 |
| 7.6.2 | Optimierung im Citybusverkehr | 98 |
| 7.7 | Spezielle Fragestellungen | 99 |
| 7.7.1 | Martinek-Kaserne | 99 |
| 7.7.2 | Einbahnführung Kaiser Franz-Joseph-Ring | 101 |
| 7.7.2.1 | Verkehrsführung Richtung Zentrum über den KFJ-Ring zwischen Dammgasse und Josefsplatz | 101 |
| 7.7.2.2 | Verkehrsführung Richtung Zentrum über die Route Braitnerstraße - Rosegggasse - KFJ-Ring | 104 |
| 7.7.3 | Verkehrssituation Braitnerstraße-Josefsplatz | 105 |
| 7.7.3.1 | Problemstellung | 105 |
| 7.7.3.2 | Analyse der Verkehrsabläufe | 106 |
| 7.7.3.3 | Umleitung des Verkehrs über Elisabethstraße und Vöslauer Straße bei Rückstau | 107 |
| 7.7.3.4 | Bypass-Lösungen | 107 |
| 7.7.3.5 | Mittelseln bei Schutzwegen | 108 |
| 7.7.3.6 | Fahrbahneinengung Braitnerstraße | 108 |
| 7.7.3.7 | VZ „Halt“ in der Vöslauer Straße | 108 |
| 7.7.3.8 | Umbau auf Lichtsignalanlagen | 108 |
| 7.7.3.9 | Einbahnrichtung Braitnerstraße umdrehen | 109 |
| 7.7.3.10 | Vorschlag einer Maßnahme | 110 |
| 7.7.4 | Kreuzungsbereich Waltersdorfer Straße bei der Remise | 111 |
| 7.7.5 | Kreuzungsbereich Haidhofstraße – Braitnerstraße – Trudo-Exner-Brücke | 113 |

| | | |
|-----|--|-----|
| 8 | ZUSAMMENFASSUNG ALLER EMPFOHLENEN MAßNAHMEN..... | 114 |
| 8.1 | Grundsätzliche Ziele | 114 |
| 8.2 | Straßennetzhierarchie..... | 114 |
| 8.3 | Ruhender Verkehr..... | 114 |
| 8.4 | Radverkehr | 114 |
| 8.5 | Fußgängerverkehr | 114 |
| 8.6 | Öffentlicher Stadtverkehr | 114 |
| 8.7 | Anbindung des Areals der ehem. Martinek-Kaserne und des NÖM-Areals an das Stadtzentrum | 115 |
| 8.8 | Straßenraum(-gestaltung)..... | 115 |

1 Einleitung - Vorwort

Ein Verkehrskonzept ist ein Bündel von in sich widerspruchsfreien und aufeinander abgestimmten Zielen und Maßnahmen, die mit einem Verkehrssystem verwirklicht werden sollen. Das „Weiterführende Verkehrskonzept 2017“ beinhaltet daher den motorisierten Individualverkehr, den Radverkehr und den Fußgängerverkehr in der Stadt. Ein Kapitel des Konzepts behandelt den ruhenden Verkehr.

Die Stadtgemeinde Baden hat sich bereits 1966 und 1968 mit dem Thema Verkehr auseinandergesetzt. Ausgangspunkt war das „Kommunalpolitische Leitbild“ aus dem Jahr 1966. Dieses hat auch heute noch grundsätzliche Gültigkeit und die Zielsetzungen zum Verkehr sind aus heutiger Sicht als visionär und vorausschauend zu bezeichnen. Die im Jahr 1971 eingerichtete Fußgängerzone ist das wohl bekannteste Beispiel dieser klugen Verkehrspolitik.

Die Stadt Baden wird darin als Kur- und Erholungsort, als Kongresszentrum, als Wohnort mit hohem Freizeitwert, als regionales Bildungszentrum, als regionales Versorgungs-, Verwaltungs- und Gewerbezentrum und als beliebter Weinort beschrieben. Die damals beschriebenen Funktionen haben auch heute noch Gültigkeit. Die unterschiedlichen Funktionen bedingen eine „wechselseitige Umwegrentabilität“, sodass jede einzelne Funktion auch für alle anderen von Vorteil ist. So ist beispielsweise die Erreichbarkeit von Fremdenverkehrs-, Erholungs- und Kulturzentren eine Voraussetzung für deren Betrieb. Das verlangt Parkplätze in Zentrumsnähe. Diese Stellplätze bedienen die Fußgängerzone, die Römertherme, das Kurhaus, das Theater und die Arena und das Congress Casino Baden als Wirtschaftsbereich. Der „nicht notwendige“ Kfz-Verkehr (hierzu zählt beispielsweise der Arbeitspendelverkehr) ist in weiterer Folge einer einschränkenden Stellplatzpolitik zu unterwerfen, während der „notwendige“ Kfz-Verkehr (Wirtschaftsverkehr, Fremdenverkehr) einer bedarfsorientierten Stellplatzpolitik unterzogen wird.

Ziel der Verkehrsplanung in Baden ist der Erhalt und die Steigerung der Lebensqualität in der Stadt und die Wiedergewinnung der Straße als Lebensraum für alle Verkehrsteilnehmer. Auf diesen Hauptgrundsatz müssten soweit machbar alle Maßnahmen abgestimmt werden, er sollte als ständiges Arbeitsprinzip in jede Maßnahme einfließen.

Das Verkehrskonzept der Stadt ist ein lebendiges Dokument, das wiederholt auf einer soliden Datengrundlage evaluiert wird. Nach den Überarbeitungen 1984, 1988, 1996 und 2007 liegt nun das „Weiterführende Verkehrskonzept 2017“ vor.

Alle Maßnahmen werden im „Weiterführenden Verkehrskonzept 2017“ durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit aufgrund von Verkehrserhebungen in den Jahren 2016 und 2017 an die geänderten Gegebenheiten angepasst. Das Ziel des „Weiterführenden Verkehrskonzept 2017“ ist eine Steigerung der Lebensqualität in der Stadt Baden durch Zunahme und Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs und einer Abnahme des Kfz-Verkehrs sowie eine vernünftige und vorausschauende Stellplatzpolitik sein. Der vorliegende Bericht liefert dazu die Grundlagen. Nach der Kenntnisnahme durch den Gemeinderat sind dieses Konzept und die darin empfohlenen Maßnahmen Ausgangspunkt für konkrete Detailmaßnahmen.

DI Stefan Szirucsek
Bürgermeister

Dr. Helga Krismer
Vizebürgermeisterin

2 Allgemeines und Auftrag

2.1 Ausgangssituation

Die erfolgreiche Planung und Steuerung der Verkehrsentwicklung einer Stadt bedingt die Festlegung strategischer Leitlinien. Dies erfolgt in einem umfassenden Verkehrskonzept, welches unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit die Grundlage für die verkehrliche Entwicklung der Stadtgemeinde in den nächsten Jahren darstellen soll.

Für die Stadtgemeinde Baden liegen u.a. ein Verkehrskonzept aus dem Jahre 1988, ein Radverkehrskonzept aus dem Jahre 2004, ein Parkraumkonzept aus dem Jahre 2008 sowie ein Stadtentwicklungskonzept 2031 aus dem Jahre 2011 vor. Diese Konzepte dienen als Grundlage und werden teilweise evaluiert und auf Basis der Ergebnisse sowie einer umfangreichen Bestandsanalyse ein aktuelles Verkehrskonzept entwickelt. Teilweise werden grundsätzliche Feststellungen der Untersuchungen vor allem jüngeren Datums im vorliegenden Bericht zitiert, da sie nach wie vor Gültigkeit haben.

2.2 Aufgabenstellung

Die KfV Sicherheit-Service GmbH wurde im April 2016 von der Stadtgemeinde Baden beauftragt, auf Basis umfangreicher Erhebungen zur Feststellung des Verkehrsaufkommens im gesamten Stadtgebiet ein Verkehrskonzept zu erstellen. Es beinhaltet einerseits strategische Ziele für die Verkehrsentwicklung der Stadtgemeinde und andererseits konkrete Maßnahmenvorschläge unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, die für die aktuellen Problemsituationen in der Stadtgemeinde langfristige Lösungen darstellen sollen.

2.3 Erhebungen

Die Kenntnis über das Verkehrsaufkommen des motorisierten und des nicht motorisierten Verkehrs ist die Grundlage für die Verkehrsplanung einer Gemeinde. Die Erhebungen sollen an ausgewählten Erhebungsstellen durchgeführt werden. Die Auswahl der Erhebungsstandorte erfolgt dabei aufgrund der Straßenhierarchie, des Verkehrsaufkommens und der Bedeutung für die Verkehrserschließung der Stadt.

Bereits in den Jahren 1986, 1996 und 2007 - also in Abständen von etwa 10 Jahren - wurden von der Stadtgemeinde Baden umfangreiche Erhebungen des jeweiligen Status quo durchgeführt bzw. veranlasst und die Verkehrsentwicklung laufend beobachtet. Die gewonnenen Daten und Erkenntnisse dienen als Grundlage für verkehrsorganisatorische, verkehrstechnische und straßenpolizeiliche Maßnahmen.

2.4 Unterlagen (Untersuchungen und Konzepte)

Nachfolgende Unterlagen lagen vor bzw. wurden seitens der Stadtgemeinde Baden zur Verfügung gestellt:

KfV Sicherheit-Service GmbH, AIT Austrian Institute of Technology, 2017. Verkehrsuntersuchung Baden 2016 – Teil 1

KfV Sicherheit-Service GmbH, 2017. Analyse der Radverkehrssituation in Baden bei Wien

Herry Consult GmbH, 2016. Mobilitätserhebung Gemeinde Baden 2013/2014

Emrich Consulting, 2015. SReg – Smart Region Stadt-Umland Süd, Grundlagen für einen Masterplanungsprozess und zur Energieraumplanung des Stadtentwicklungsareals Martinekka-serne

Stadtgemeinde Baden, 2011. Stadtentwicklungskonzept 2031 Baden

Herry Consult GmbH, 2008. Parkraumkonzept Baden 2008

KFV Sicherheit-Service GmbH, Arsenal Research, EBE Elektronik GmbH, 2008. Verkehrsuntersuchung Baden 2007

DRIVE Sicherheit-Service GmbH, 2004. Stadtgemeinde Baden, Radverkehrskonzept, Neue Routen zum Bahnhof, Evaluierung 2004

Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2000; im Rahmen des EU-Projekts DUMAS. Verkehrssicherheitsmanagement in Städten und Gemeinden – Stadtstudie Baden

Kuratorium für Verkehrssicherheit, DRIVE Sicherheit-Service GmbH, 2000. Stadtgemeinde Baden, Radverkehrskonzept

Kuratorium für Verkehrssicherheit, DRIVE Sicherheit-Service GmbH, 1999. Stadtgemeinde Baden, Verkehrsuntersuchung

Kuratorium für Verkehrssicherheit, 1988. Weiterführendes Verkehrskonzept der Stadt Baden

3 Grundsätze und Ziele

3.1 Aus dem Verkehrskonzept 1988

Einleitung aus dem Verkehrskonzept 1988 (Zitat Bürgermeister HR Mag. Viktor Wallner):

Der Verkehr in einer Stadt ist abhängig von deren Funktionen. Baden hat sich 1966 in der "Stadtplanung" von Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Wurzer ein "Kommunalpolitisches Leitbild" gegeben. Nach diesem will es ein Kur- und Erholungsort, ein Kongresszentrum, ein Wohnort mit hohem Freizeitwert, ein regionales Bildungszentrum, ein regionales Versorgungs-, Verwaltungs- und Gewerbezentrum und ein beliebter Weinort sein. Alle diese Funktionen verlangen "Lebensqualität", und zwar so deutlich, dass man diese "verkaufen" kann. Daneben bedingen sie aber auch eine "wechselseitige Umweg Rentabilität", sodass jede einzelne Funktion auch für alle anderen von Vorteil ist. Freilich legen der Wohnort mit 23.147 Einwohnern und rd. 5.000 Zweitwohnsitzen, der Fremdenverkehrsort mit seinen 90.000 Gästen im Jahr und der "Wirtschaftsplatz" Baden mit seinen 5.000 Einpendlern und 4.000 Auspendlern - alle zeigen eine vorwiegende Tendenz zum Individualverkehr - dieser Lebensqualität mit 69% Ziel- und Quellverkehr nicht geringe Hindernisse entgegen, die noch durch die 31 % Durchzugsverkehr erheblich verstärkt werden. Daraus entstehen Gegensätze, weil ein Gutteil dieser Funktionen eine verschieden nuancierte Verkehrsberuhigung verlangt, andere aber einen stoßartigen Massenverkehr auslösen. So muss z.B. die Erreichbarkeit von Fremdenverkehrs- und Kulturzentren als Voraussetzung für deren Betrieb gesehen werden, was daher auch, im Gegensatz zu anderen Städten, Parkplätze in Zentrumsnähe verlangt. Sie müssen das Theater, die Arena, das Casino, das Kongresshaus, das Kurmittelhaus, das Hallenbad, einige Hotels und die Fußgängerzone als Wirtschaftsbereich bedienen. Das verlangt, dass der "nicht notwendige" Kfz-Verkehr (hierher zählt vor allem der Arbeitspendelverkehr) einer einschränkenden und der "notwendige" Kfz-Verkehr (Wirtschaftsverkehr, Fremdenverkehr) einer bedarfsorientierten Stellplatzpolitik unterzogen wird.

Der Oberbegriff für das Ziel jeder Verkehrsplanung in Baden muss daher die Lebensqualität und damit die Wiedergewinnung der Straße als Lebensraum sein. Auf diesen Hauptgrundsatz müssten soweit möglich alle Maßnahmen abgestimmt werden, er sollte als ständiges Arbeitsprinzip in jede Maßnahme einfließen.

Das Verkehrskonzept der Stadt Baden beruht bisher auf den Untersuchungen von Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Wurzer mit der Flächenwidmungsplanung von 1966 und auf der "Verkehrsprognose Baden 1968" von Prof. Dr. Dorfirth. Das letzte Mal wurden die Maßnahmen des Konzeptes 1984 zusammengefasst und erweitert. Sie bestehen in einer ständigen „Fortschreibung“ durch notwendige Maßnahmen, die das eigene und das regionale Verkehrssystem berühren.

.....

Das Ziel dieser "Weiterführenden Verkehrskonzeption" muss eine Steigerung der Lebensqualität durch Zunahme des Fußgänger- und Radverkehrs und Abnahme des Kfz-Verkehrs sowie eine vernünftige Stellplatzpolitik sein.

*HR Mag. Viktor Wallner
Bürgermeister*

Die damals formulierten Zielsetzungen haben aus Sicht der Autoren und Betreuer für die Stadtgemeinde Baden heute immer noch Gültigkeit.

3.2 Allgemeines

Im Jahre 1968 wurde seitens der Stadt Baden die Erarbeitung einer Stadtentwicklungsplanung beschlossen, die aufbauend auf entsprechende Strukturhebungen und Analysen auch die Möglichkeiten einer Bewältigung des Verkehrsaufkommens darzustellen hatte. Naturgemäß hatte zum damaligen Zeitpunkt die Verkehrsplanung gegenüber der kommunalen Planung untergeordnete Bedeutung, sodass es auch aufgrund der seither erfolgten Weiterentwicklung der Stadt, der Veränderungen einiger wesentlicher Strukturdaten und nicht zuletzt durch ein geändertes Problem- und Umweltbewusstsein im Jahre 1986 zu einer Weiterführung der Stadtplanung mit dem Schwerpunkt "Verkehr" kam.

Die Erstellung eines Verkehrskonzeptes ist nicht die einmalige Aufstellung eines Gesamtkonzeptes, ein einmaliger Planungsvorgang, sondern ein Planungsprozess; d.h. es soll die Steuerung einer ständig in Fluss befindlichen Entwicklung sein.

Jeder Schritt einer organisatorischen Veränderung im Straßennetz ist durch sorgfältige Erhebungen und Analysen vorzubereiten, hat unter Einbeziehung der Bevölkerung vor sich zu gehen, und ist zu kontrollieren, um Fehler zu vermeiden. Nur durch diese Vorgangsweise, sorgfältige Analyse und Einbeziehung der Bevölkerung, kann einigermaßen gewährleistet werden, dass auch die Betroffenen Verständnis für Planungsvorschläge aufbringen, da manchmal auch Härten gesetzt werden müssen, um dem Überhandnehmen von Einzelinteressen im Sinne der Gesamtheit entgegenzuwirken. Dies insbesondere deshalb, weil eine freizügige Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs zu unerwünschten Beeinträchtigungen und unbefriedigendem Verkehrszustand führt und diese Entwicklung nicht weiter gefördert werden soll.

3.3 Formulierung von Zielen

Auch die bereits im Jahre 1988 im damals erstellten Verkehrskonzept formulierten Ziele haben aus Sicht des Autorenteam und der Betreuer heute noch Gültigkeit:

Für klare Prioritäten in der Verkehrsplanung

Da der Straßenraum in der Regel begrenzt ist, ergeben sich durch Förderungsmaßnahmen zugunsten eines Verkehrsmittels bzw. einer Verkehrsteilnehmergruppe meistens Konflikte mit anderen. Dies erfordert klare Prioritäten bei der Betrachtung des Verkehrsgeschehens und bei der Straßenraumgestaltung. Die Prioritäten können daher nach wie vor nur folgendermaßen aussehen:

1. *Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Verkehr und Verkehrsverbund*
2. *Fließender und ruhender Kfz-Verkehr*

Folgende Ziele bzw. Teilziele sind anzustreben:

- *Erhöhung des Anteils umwelt- und sozialverträglicher Verkehrsmittel (Verkehrsverbund: zu Fuß gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr) mit konkreten Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl*
- *Bevorzugung der ungeschützten, nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Behinderte, Senioren...) bei der Planung von Verkehrsanlagen als schutzbedürftige Gruppen*

- *Maßnahmen zur Reduktion bzw. Ausschluss des motorisierten Verkehrs in besonders schutzbedürftigen Bereichen (Schulen, Kindergärten, Seniorenwohnheime, Kurzzone usw.)*
- *Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs durch Förderung im Rahmen der Möglichkeiten der Gemeinde*
- *Erhöhung des Anteils von intermodalen Wegeketten, z.B. durch Anbieten von Park & Ride – Möglichkeiten*

Für eine Stadt mit mehr Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist ein Teil der Lebensqualität, weshalb nachfolgende Ziele anzustreben sind:

- *Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen*
- *Abschwächung der trennenden Wirkung von Straßenzügen durch die Schaffung von Querungshilfen (z.B. Mittelinseln)*
- *Ausbau des Radwegenetzes und Schaffung von Bike & Ride - Einrichtungen. Zeitgemäße Verbesserungsmaßnahmen auf bestehenden Radverkehrsanlagen unter Beachtung aktueller Richtlinien und Erkenntnisse*

Für eine erträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

Der notwendige Kfz-Verkehr soll so abgewickelt werden, dass er seine Ziele erreichen kann, möglichst geringe Sicherheitsrisiken bewirkt, die Umwelt weniger beeinträchtigt und womöglich nicht störend ins Stadtbild eingreift.

Die soll durch nachfolgende Maßnahmen erreicht werden:

- *Sicherheits- und Umweltverträglichkeitsaudit für alle neuen Straßenbauprojekte*
- *Verringerung der mittleren Geschwindigkeit im Stadtgebiet, Schaffung von 30 km/h- Zonen, bauliche Maßnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeit und Überwachung*
- *Verstärkung der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Schaffung von Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen, Fahrverbote, ...)*
- *Reduzierung der Lärmbelastung: generelles Nachtfahrverbot für Lkw, Hupverbot, verstärkte Kontrolle der Lärmemission von Kfz (vor allem Mopeds und Motorräder).*
- *Rückgabe der Nutzung des öffentlichen Raums an die Einwohner*
- *Sicherung der Parkmöglichkeiten für Anrainer, Touristen und Gewerbe (z.B. durch Einrichten von Kurzparkzonen)*
- *weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs vom lokalen auf das regionale Straßennetz*
- *Schaffung einer funktionellen Hierarchie der Straßen unter Beachtung der Anforderungen der Gemeinde*
- *Schaffung einer "Biosphäre Straße" durch den Ausbau der Fußgängeranlagen, zusammen mit einer besseren Qualität der Einkaufsgebiete*
- *Qualitätskontrolle durch:*
 - *regelmäßige Erhebung der Fußgänger-, Radfahrer- und Kfz-Ströme*
 - *stichprobenartige Haushaltsbefragungen*
 - *Messung der Lärmbelastung und der Luftverschmutzung*
 - *Vorher/Nachher-Untersuchungen bei Realisierung von Planungsvorhaben*

3.4 Leitziele

Aus den o.g. Prioritäten und Zielen ergeben sich nachfolgende Leitziele, die teilweise bereits in früheren Studien und Konzepten genannt wurden. Diese sind weiterhin konsequent zu verfolgen.

- *Lebensqualität - Wiedergewinnung der Straße als Lebensraum*
- *Reduktion des motorisierten Individualverkehrs*
- *Deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl in Richtung alternativer Verkehrsmittel*
- *Steigerung der Fahrgastzahlen in den Öffis durch Erhaltung, Absicherung und weiterer Optimierung des guten öffentlichen Verkehrsangebots*
- *Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Fußgängerzone*
- *Förderung des Radverkehrs*
- *Anreize schaffen zur vermehrten Nutzung der Elektromobilität*
- *Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und des öffentlichen Verkehrs*
- *Begegnungszonen – Koexistenz statt Abgrenzung, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer bezüglich der Nutzung des Straßenraums*

Im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl ist aus dem Stadtentwicklungskonzept 2031 zu zitieren:

Kern des Zieles ist die deutliche Verringerung des Anteils konventioneller Pkw-Fahrten.

Dies soll durch eine breite Strategie der Stärkung alternativer Mobilitätsformen, sowie durch eine bewusste Förderung von E-Mobilität in einer der Stadt angepassten und geschwindigkeitsbegrenzten Form erfolgen. Die Förderung könnte beispielsweise durch Nutzungsvorteile für bestimmte Fahrzeugtypen erfolgen. Das Radwegenetz soll ausgebaut sowie fuß- und radläufige Wegverbindungen gestärkt werden.

4 Methodik

4.1 Prinzipielle Vorgangsweise

Die Erstellung des Verkehrskonzepts für Baden lässt sich in 5 Schritten zusammenfassen:

4.1.1 Erhebungen

Es wurde im Rahmen der Erhebungen im Jahre 2016 einerseits der Durchgangsverkehr im Stadtzentrum, andererseits das Verkehrsaufkommen an ausgewählten Kreuzungen erhoben. Die Durchgangsverkehrserhebung wurde in Zusammenarbeit mit dem Austrian Institute of Technology AIT durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebungen wurden mit jenen aus den Jahren 1986, 1996 und 2007 verglichen und die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Stadt Baden dokumentiert (siehe KFV Sicherheit-Service GmbH, AIT Austrian Institute of Technology, 2017. Verkehrsuntersuchung Baden 2016).

Ergänzende Erhebungen bezüglich des Fußgängerverkehrs in der Fußgängerzone sowie des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt wurden im Mai und Juni 2017 durchgeführt.

4.1.2 Zielsetzungen

Grundsätzliche Zielsetzungen zum Thema Verkehr und Verkehrsentwicklung wurden in der Stadt Baden bereits vor 30 Jahren festgelegt. Diese haben nach wie vor Gültigkeit und wurden nicht nur in jüngeren Konzepten aufgefrischt, sondern in den vergangenen Jahren im Rahmen von Veränderungen im Straßenverkehr auch beständig umgesetzt.

4.1.3 Problemanalysen

Im Rahmen mehrerer Besprechungen und Ausschusssitzungen sowie der Bürgerbeteiligung wurden zum Thema Verkehr unterschiedliche inhaltliche oder räumliche Problemstellen ermittelt, erörtert und diskutiert.

4.1.4 Bürgerbeteiligung

Im Rahmen eines Workshops wurden die Ergebnisse der Erhebungen aus dem Jahre 2016 inkl. der Verkehrsentwicklungen in den vergangenen 30 Jahren, sowie einer detaillierten Analyse des Radwege- bzw. Radroutennetzes präsentiert und diskutiert, sowie Anliegen der Bürger entgegengenommen. In weiterer Folge konnten die Bürger auch via E-Mail ihre Sorgen und Wünsche der Stadtverwaltung mitteilen.

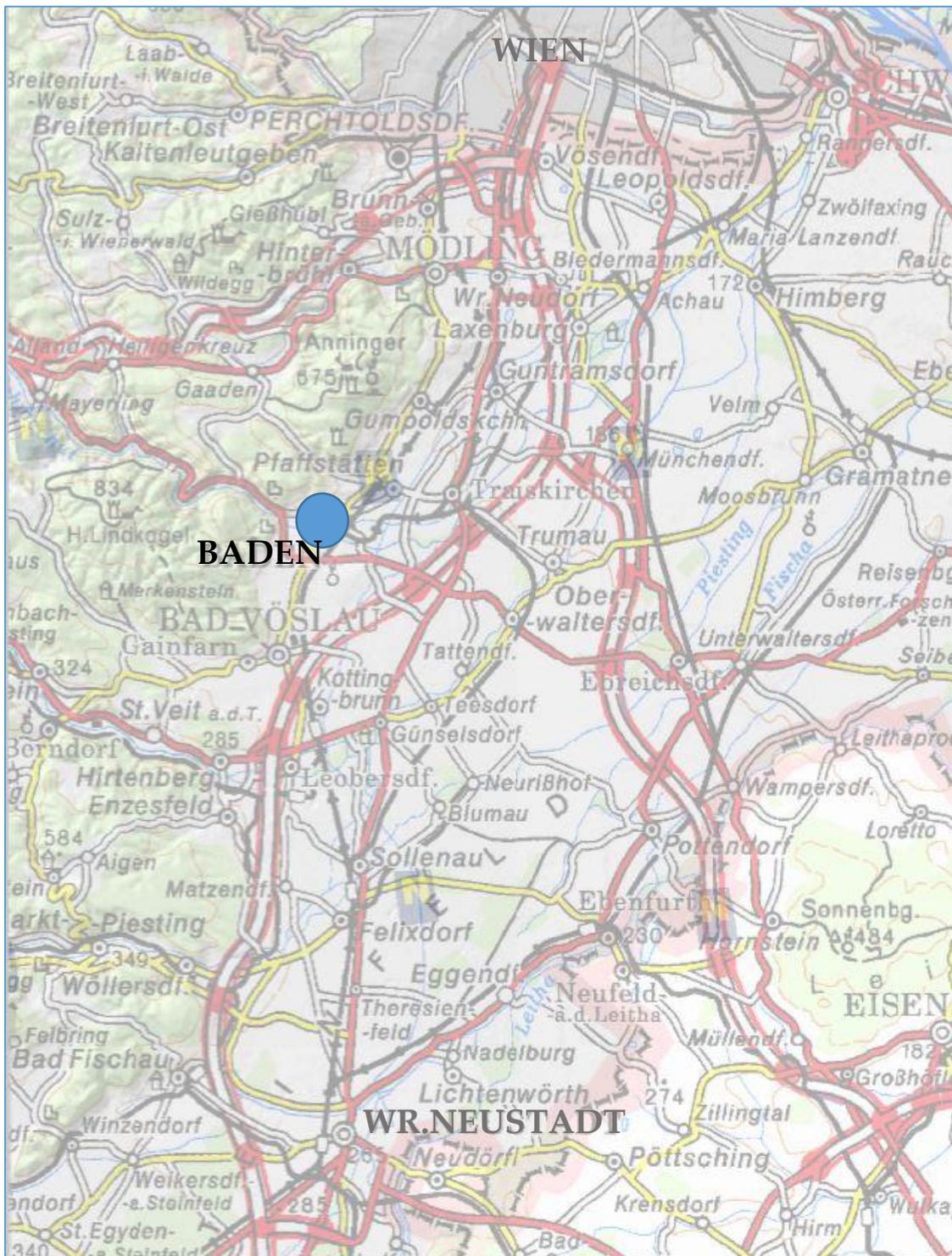
4.1.5 Maßnahmenentwicklung

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse aus den Erhebungen, der Problemanalyse und der Bürgerbeteiligung wurden unter Berücksichtigung der Zielsetzungen Maßnahmen entwickelt, die zu einem großen Teil den Radverkehr betreffen.

4.2 Untersuchungsgebiet

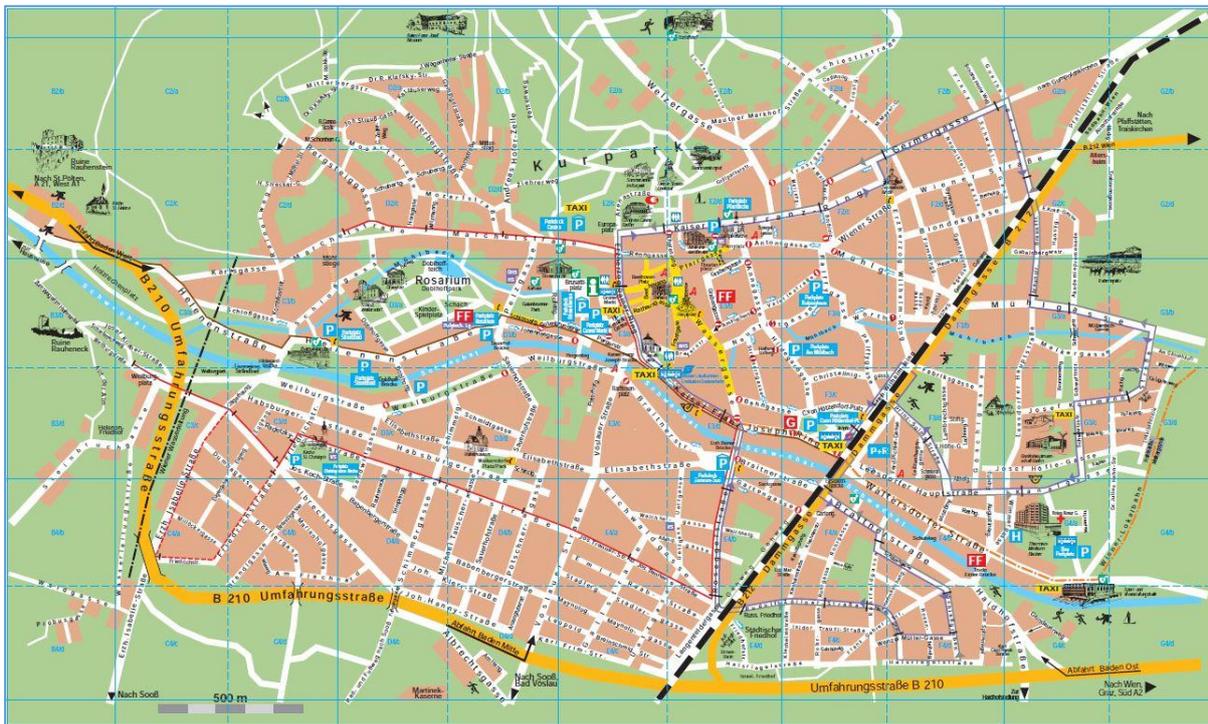
Die Stadt Baden liegt im Wiener Becken zwischen Wien und Wiener Neustadt an der sogenannten Thermenlinie. Diese Region ist seit mittlerweile mehreren Jahrzehnten von einer dynamischen Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung gekennzeichnet, die auch eine dynamische Entwicklung des motorisierten Verkehrs verursacht.

Abbildung 1: Baden bei Wien, Lage im Raum



Grundkarte: NÖ Atlas

Abbildung 2: Stadtplan Baden bei Wien



Quelle: www.baden.at, Juni 2017

4.2.1 Erreichbarkeit von außen

Überarbeiteter und ergänzter Auszug aus dem Stadtentwicklungskonzept 2031 Baden

Die Erreichbarkeit im Straßenverkehr ist durch die Südautobahn (A 2), sowie die beiden Landesstraßen B 210 und B 212 sichergestellt. Das Straßennetz ist klar strukturiert, so dass gebietsfremder Durchgangsverkehr weitgehend aus dem engeren Stadtgebiet herausgehalten wird. Die B 210 umfährt die Stadt im Süden und stellt sowohl die Anbindung an die A 2 als auch die Verbindung ins Helenental und weiter zur A 21 her. Die B 212 (Dammgasse) wurde vor etwa 25 Jahren bahnparallel ausgebaut und stellt eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung östlich der Südbahn dar.

Die Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist überaus gut. Die Haupteinschließung erfolgt durch die Südbahn mit einem durchgehenden 30-Minuten-Takt durch beschleunigte Regionalzüge, die in Wien auf die S-Bahn-Stammstrecke übergehen und teilweise im Süden über Wiener Neustadt hinaus verkehren. Während der Hauptverkehrszeit verkehren die Regionalzüge etwa im 15-Minuten-Takt (morgens nach Wien, nachmittags und abends von Wien). Überlagert wird das Angebot durch Schnellbahnzüge mit Halt in allen Haltestellen und längeren Fahrzeiten.

Der Bahnhof ist auch als multimodale Schnittstelle mit 836 Park&Ride-Plätzen, ca. 600 Bike&Ride-Plätzen und mehreren Bushaltestellen ausgestattet.

Die „Badener Bahn“ verkehrt ganztägig im 15-Minuten-Takt und stellt aus Badener Sicht vor allem Verbindungen in die östlich bzw. nordöstlich gelegenen Gemeinden bis Vösendorf (SCS) her. In der Morgenspitze zwischen 6:00 und 7:00 Uhr fährt die „Badener Bahn“ im 7½-Minuten-Takt. Die „Badener Bahn“ hat 5 Haltestellen im Stadtgebiet und erschließt neben dem

Stadtzentrum (Josefsplatz), dem Bahnhof auch das Landeskrankenhaus sowie die Stadtteile Leersdorf und Melker Gründe.

Es besteht außerdem ein regionales Busangebot, das auf den Hauptachsen attraktive Taktverkehre anbietet. Wichtige Busverbindungen bestehen in Richtung Bad Vöslau, Wien und in Richtung Osten. Im Spätverkehr fahren „Casino-Busse“ bis spät in der Nacht von und nach Wien.

Im Radverkehr wurde in den letzten Jahren die regionale Erreichbarkeit verbessert bzw. sind laufend Radwegprojekte in Umsetzung begriffen, die regionale Radfahrten erleichtern sollen. Eine wichtige regionale Radachse verläuft entlang dem Wiener Neustädter Kanal. 2009 wurde ein neuer Radweg ins Helenental eröffnet. In die Nachbargemeinde Bad Vöslau besteht entlang der Südbahn eine Direktverbindung ohne Umwege. Die Anbindung Pfaffstätten an das Radverkehrsnetz erfolgte 2009.

4.2.2 Innere Erreichbarkeit

Die Attraktivität eines Standortes wird neben der Erreichbarkeit von außen auch durch die innere Erreichbarkeit definiert. Die innere Erreichbarkeit beschreibt die Ausgestaltung des Verkehrssystems und der Mobilitätsmöglichkeiten innerhalb der Stadt. Von Relevanz ist das für den Ziel- und Quellverkehr im Sinne der „Last Mile“ der Transportkette, aber vor allem für die Möglichkeit, sich in der Stadt zu bewegen.

Von besonderer Bedeutung sind dabei naturgemäß die Bedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr, da die Wege innerhalb der Stadt kurz sind und damit größtenteils ohne motorisiertes Verkehrsmittel zurückgelegt werden können. Für Fußgänger und Radfahrer ist neben einer verkehrssicheren und direkten Wegeführung auch die Qualität der Straßenräume von großer Bedeutung. Es ist bekannt, dass in attraktiv gestalteten Straßenräumen mehr Personen ihre Wege zu Fuß (oder mit dem Fahrrad) zurücklegen.

Insbesondere für den Radverkehr wurden in den letzten Jahren erhebliche Verbesserungen geschaffen. Die Festlegungen von Haupttrouten in der Stadt, deren konsequenter Ausbau und der Aufbau eines durchgängigen Leitsystems haben hier deutliche Qualitätssprünge bewirkt, die sich auch in einer stark steigenden Nutzung des Fahrrades niederschlagen.

Eine Studie zur Parkraumsituation im Zentrum von Baden aus dem Jahre 2008 zeigt, dass gesamt gesehen die Kapazitäten derzeit ausreichen, aufgrund der sehr kleinteiligen und inkonsistenten Regelung des ruhenden Verkehrs (Kurzparkzonen, Bewirtschaftung) ein nicht unwesentlicher Parksuchverkehr generiert wird.

4.3 Historisches

Die Stadt Baden arbeitet seit vielen Jahren konsequent am Thema Mobilität und Verkehr. Insbesondere im Bereich des Radverkehrs waren in den letzten Jahren große Erfolge zu verzeichnen.

Die folgende Aufstellung zeigt einige Highlights umgesetzter Maßnahmen:

- 1971: Fußgängerzone eingeführt, danach schrittweise erweitert
- 1987: erste Park&Ride-Plätze beim Bahnhof
- 1988: Erstellung eines Verkehrskonzepts
- 1988: Parkraumbewirtschaftung eingeführt (und Bewohnerparken)
- 1989: erste Citybuslinie installiert
- 1992: zweite Citybuslinie installiert
- 1997: Reisebuskonzept umgesetzt (Ein- und Ausstiegsstelle, P außerhalb)
- 2000: bereits 70% des Straßennetzes sind Tempo 30
- 2000: dritte Citybuslinie installiert
- 2001: Radverkehrskonzept und Umsetzung.
- 2004: Weiterführendes Radverkehrskonzept und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen
- 2005: Teilnahme an „Verkehr sparen Wienerwald“
- 2006: klima:aktiv-Partnerschaft Radverkehrsförderung
- 2007: Eröffnung des neuen Bahnhofs samt innovativer Fahrradstation
- 2007: europäischer Klimaschutzpreis für den Radverkehr
- 2008: Umsetzung von Kinderverkehrskonzepten
- 2011: Umstellung des City-Busses von Ring- auf Durchmesserlinien, Verknüpfung mit der Südbahn
- 2011: Eröffnung der Autobahnanschlussstelle A2 – Bad Vöslau
- 2016: Erweiterung des Parkdecks beim Bahnhof auf nunmehr insgesamt 836 Stellplätze, was etwa einer Verdoppelung der Kapazität entspricht

5 Zusammenfassung Verkehrsuntersuchung 2016/2017

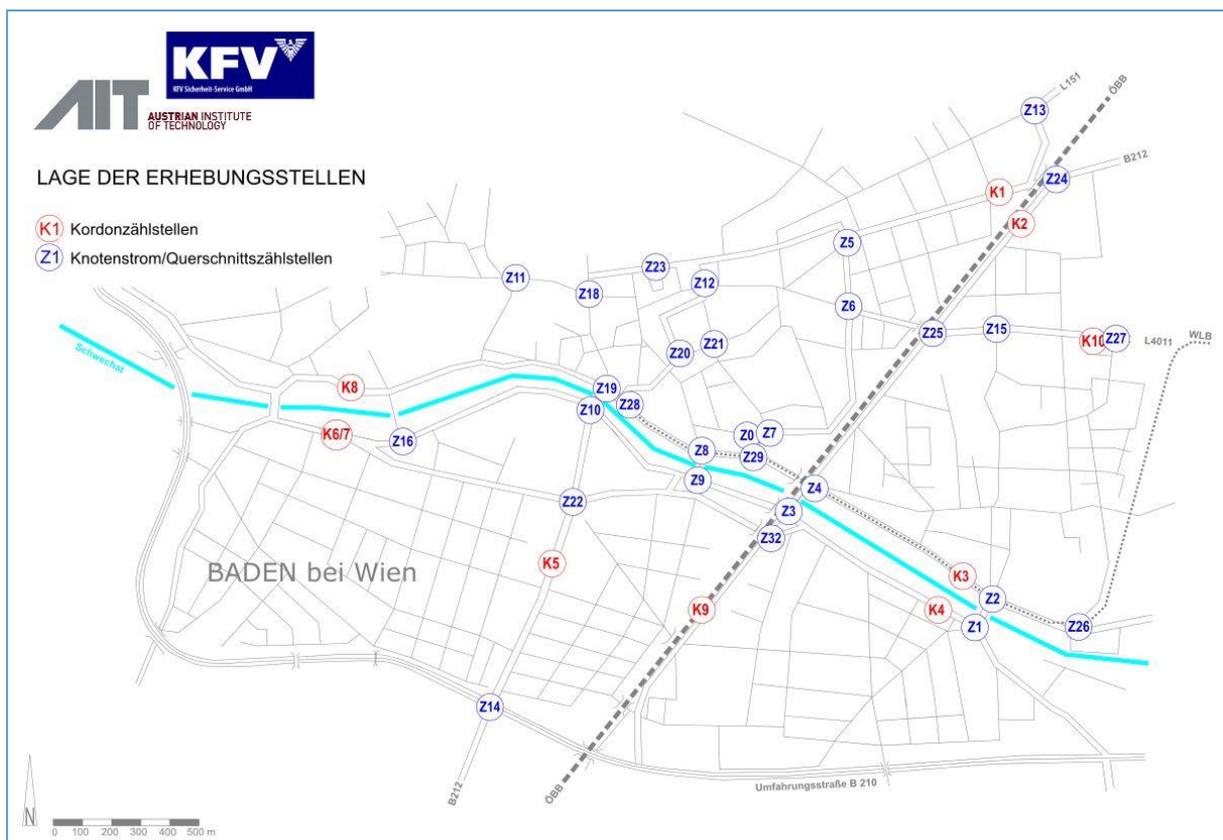
Wie bereits in den Jahren 1986, 1996 und 2007 wurde auch im Jahre 2016 im Auftrag der Stadt Baden von der KFV Sicherheit-Service GmbH eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Die Verkehrszählungen und Erhebungen fanden im September und Oktober 2016 statt. Der abschließende Bericht wurde nach Durchführung weiterer Erhebungen im Jahre 2017 sowie Überarbeitung der Ergebnisse im November 2017 vorgelegt.

Die Details zu den Ergebnissen der Erhebungen und Untersuchungen sind den Berichten „Verkehrsuntersuchung Baden 2016/2017“ (KFV Sicherheit-Service GmbH in Zusammenarbeit mit AIT Austrian Institute of Technology, November 2017) sowie „Analyse der Radverkehrssituation in Baden bei Wien“ (KFV Sicherheit-Service GmbH, Februar 2017) zu entnehmen.

5.1 Verkehrssituation 2016

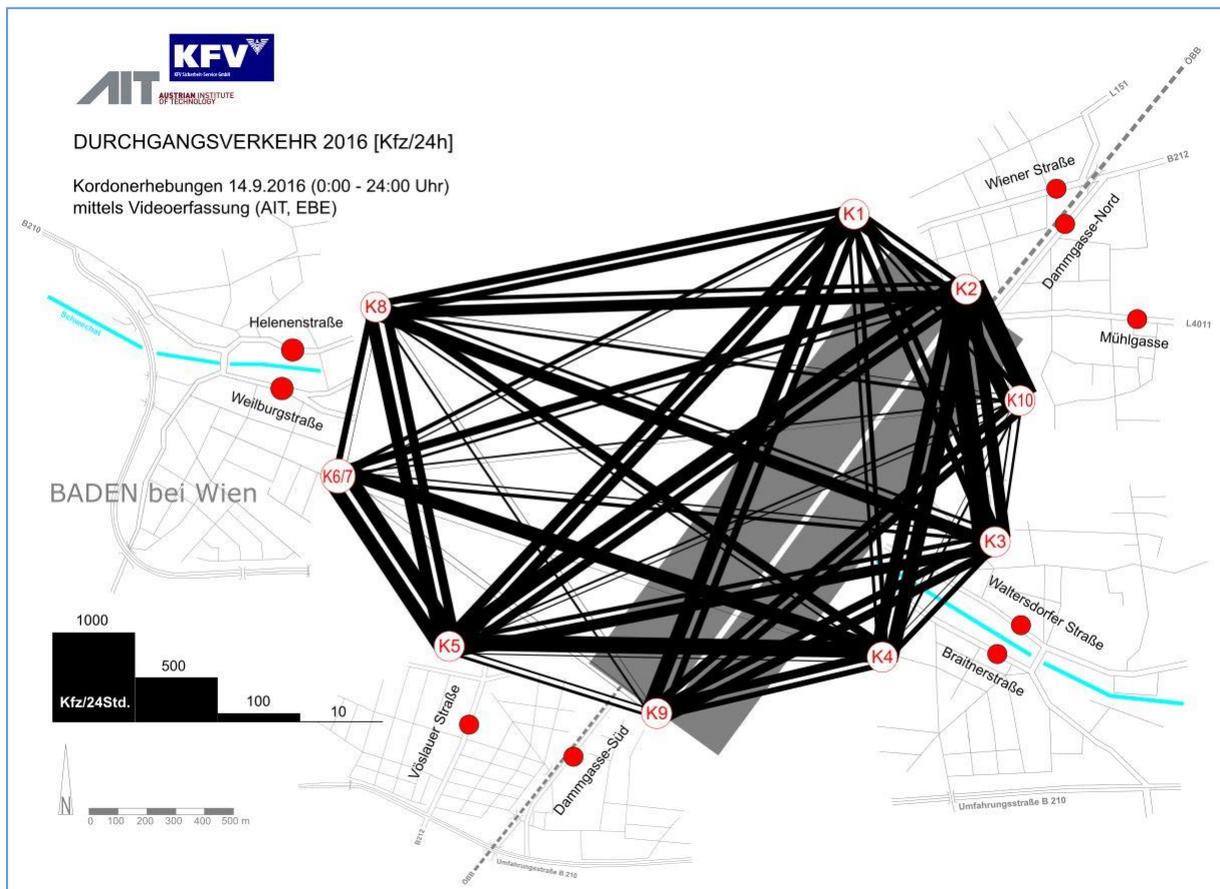
Die Erhebung der Verkehrsmengen im gesamten Straßennetz von Baden erfolgte in Form von Kreuzungs- und Querschnittszählungen an insgesamt 29 Straßenstellen.

Abbildung 3: Lage der Erhebungsstellen



Um den Durchgangsverkehr durch die Stadt Baden ermitteln zu können, wurden an weiteren 9 Querschnitten an der Peripherie von Baden über einen Zeitraum von 24 Stunden videogestützt sämtliche ein- und ausfahrenden Kfz mit exakter Ein- und Ausfahrtszeit erfasst. Es zeigt sich ein gesamter Durchgangsverkehr von 6.841 Kfz/24h bei einem gesamten einfahrenden Verkehr von 31.158 Kfz/24h. Der prozentuelle Anteil des Durchgangsverkehrs durch Baden liegt somit bei 22%.

Abbildung 4: Verkehrsspinne, Durchgangsverkehr 2016



Der Hauptanteil des Durchgangsverkehrs (ca. 25%) wählte die Route entlang der B 212 Dammgasse, der restliche Durchgangsverkehr verteilt sich über sämtliche Einfahrtsstraßen von Baden (siehe Abbildung 4, Verkehrsspinne). Als sogenannter „Erledigungsverkehr“ (Ein- und Ausfahrt innerhalb von 3 Stunden) konnten 9.679 Kfz ermittelt werden, das ist etwa ein Drittel des gesamten einfahrenden Verkehrs.

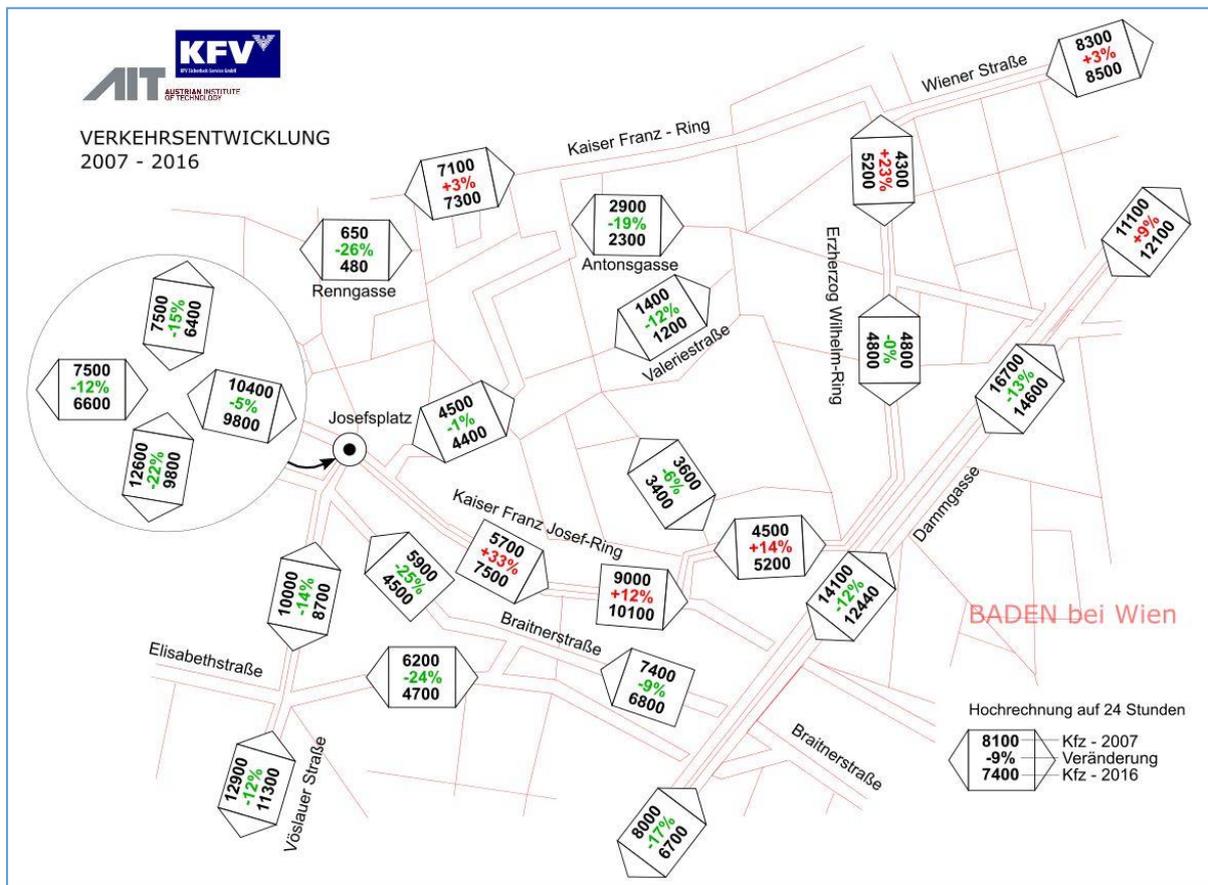
5.2 Verkehrsentwicklung 1986 bis 2016

Für die Betrachtung der Verkehrsentwicklungen über die Jahre 1986 bis 2016 wurden die Verkehrszahlen an bedeutenden Querschnitten in Baden herangezogen. Die Verkehrsentwicklung von 1986 bis 2007 sind im Untersuchungsbericht enthalten.

Am Außenkordon (ein- und ausfahrender Verkehr an der Peripherie von Baden) ergaben sich folgende Entwicklungen von 2007 bis 2016:

Der Vergleich der Jahre 2007 und 2016 zeigt geringe Abnahmen beim Gesamtverkehr (-6%) sowie eine merkbare Reduktion des Durchgangsverkehrs (-22%). Weiters konnten keine Änderung beim Zielverkehr sowie eine geringe Abnahme von etwa 3% beim Quellverkehr festgestellt werden.

Abbildung 5: Vergleich und Veränderungen der 24h-Kfz-Belastungen bedeutender Querschnitte 2007 - 2016



Der Erledigungsverkehr (Aufenthalt in der Stadt bis zu 3 Stunden) zeigt eine Reduktion um etwa 16% im Vergleich zu 2007. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass sich im Gegenzug der Anteil des Radverkehrs und des ÖV zwischen 2003 und 2014 von 15 auf 36% erhöht hat (siehe Mobilitätsstudie 2014). Auch die Fahrgastzahlen im City Bus haben sich im Laufe der Jahre seit 2011 um mehr als 50% erhöht.

Insgesamt wurde bei Betrachtung aller erhobenen Verkehrswerte eine Reduktion um etwa 4% festgestellt. Dieser Wert liegt jedoch statistisch gesehen innerhalb der jahreszeitlichen Schwankungsbreite und sollte daher nicht überbewertet werden.

Eine spezielle Analyse der vorhandenen Verkehrszahlen an der Kreuzung B 210 / B 212 / Vöslauer Straße unter besonderer Berücksichtigung der Errichtungen der Anschlussstelle A2-Kottingbrunn im Jahre 2006 sowie der Anschlussstelle A2 – Bad Vöslau im Jahre 2011 zeigt nachfolgende Verkehrsentwicklungen:

Unmittelbar nach Errichtung der Anschlussstelle A2 – Kottingbrunn zeigt sich ein Anstieg des Verkehrs in der Vöslauer Straße (Gemeindestraße) nördlich der Kreuzung. Nach Errichtung der Anschlussstelle A2 – Bad Vöslau sinkt der Verkehr um etwa 20%. Auf der B 212 südlich der Kreuzung sowie auf der B 210 östlich der Kreuzung (Süd-Umfahrung) sinkt die Verkehrsbelastung nach Eröffnung der Anschlussstelle Bad Vöslau um etwa 25%.

Am westlichen Ast der Kreuzung (B 210 von/zum Helenental) zeigen sich über die Jahre nur unmerkliche Schwankungen. Das Verkehrsaufkommen liegt im Kreuzungsbereich zwischen 6.500 und 7.000 Kfz/24 Stunden.

Am Querschnitt auf der B 210 im Helenental auf Höhe Straßenkilometer 11,057 (Dauerzählstelle des NÖ-Straßendienstes etwa auf Höhe Cholerakapelle) zeigt sich seit dem Jahre 2012 ein geringer aber stetiger Anstieg des Verkehrsaufkommens (etwa plus 3%), jedoch nahezu gleichbleibende Absolutzahlen des Lkw-Verkehrsaufkommens.

5.3 Ruhender Verkehr - Parken im Stadtzentrum

Eine Erhebung der Stellplätze in der Innenstadt von Baden ergab insgesamt etwa 3.800 Stellplätze (inklusive Ladezone, Halte- und Parkverbot, Sonderberechtigungen, aber ohne private Stellplätze). 39% der vorhandenen Stellplätze sind Dauerparkplätze und 14% liegen innerhalb von Kurzparkzonen. Etwa 47% aller Parkplätze befinden sich in den Parkgaragen Bahnhof, Zentrum-Süd, Casino und Römertherme. Ohne Einschränkung (Halte- und Parkverbote (122), Ladezonen (11), Taxi-Standplätze (17), Behindertenstellplätze (59), Sonderberechtigungen für Polizei und Rettung (31), Kiss & Ride beim Bahnhof (11), ...) stehen 3.534 Stellplätze zu Verfügung, wobei am Tage der Erhebung noch zusätzlich etwa 20 Stellplätze durch Baustellen und 10 Stellplätze durch saisonal eingerichtete Schanigärten unbenutzbar waren.

Die Tagesspitze der Auslastung der Kurzparkplätze ist am Vormittag in der Zeit zwischen 10:30 und 12:00 Uhr mit 94% erreicht. Zwischen 6:00 und 7:00 Uhr ist mit einem Auslastungsgrad von 43% weniger als die Hälfte aller Kurzparkplätze belegt. Nachmittags sind etwa 79% der Kurzparkplätze belegt. Die mittlere Auslastung der Kurzparkplätze im gesamten Innenstadtbereich liegt bei 76%.

Die insgesamt etwa 1.500 Dauerparkplätze sind zwischen 10:30 und 12:00 Uhr mit 90% maximal ausgelastet. Um 06:00 Uhr morgens sind 76% der Stellplätze für Dauerparker belegt, die mittlere Auslastung über den Tag verteilt beträgt 83%. Auf den Dauerparkplätzen in den unmittelbaren Randbereichen der Kurzparkzone zeigen sich teilweise sogar Überlastungen, also mehr als 100% Auslastung. D.h. es sind in den Erhebungsbereichen mehr Kfz abgestellt als (legale) Stellplätze zur Verfügung stehen.

Die mittlere Auslastung aller Stellplätze im gesamten Innenstadtbereich (Kurz- und Dauerparker) liegt bei 81%. Die maximale Stellplatzauslastung ist in der Zeit zwischen 10:30 und 12:00 Uhr mit 91% erreicht. Am Morgen zwischen 6:00-7:00 Uhr sind 67% aller Stellplätze belegt.

5.4 Radverkehr

Eine umfangreiche Analyse der Radverkehrssituation in der Stadt Baden wurde in einem eigenen Berichtsband „Analyse der Radverkehrssituation in Baden bei Wien“ (KFV Sicherheit-Service GmbH, Februar 2017) zusammengefasst.

In den Auswertungen der Knotenstromzählungen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung 2016 wurde auch der prozentuelle Anteil des Radverkehrs ausgewertet. Der Radverkehr wurde hauptsächlich an jenen Erhebungsstellen gezählt, wo die Radfahrer und Radfahrerinnen auf der Fahrbahn fuhren. Der Radverkehr auf eventuell vorhandenen Radwegen wurde nicht an allen Erhebungsstellen erfasst. Es zeigt sich ein mittlerer Radverkehrsanteil von etwa 10 %. Im Zuge der „Mobilitätserhebung Gemeinde Baden 2013/2014“ (Herry Consult GmbH, Mai 2016) wurde ein Radanteil von etwa 9% ermittelt.

Die höchsten Radverkehrsanteile ($\geq 5\%$) finden sich in den nachfolgenden Straßenzügen, die Kfz-Zahlen sind die Summen der Erhebungszeiträume (jeweils 2x 2 Stunden, gerundet), gereiht nach Kfz/4h aufsteigend:

Tabelle 1: Anteile des Radverkehrs im Erhebungszeitraum (4 Stunden)

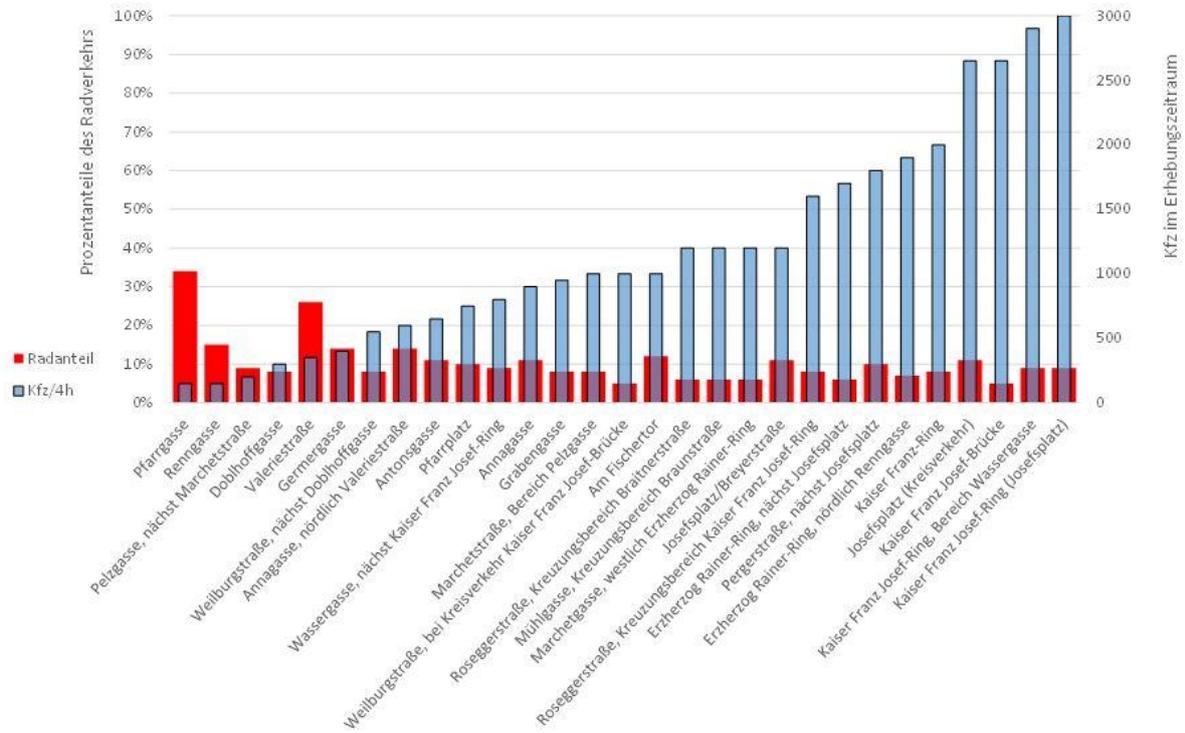
| Querschnitt | Radanteil | Kfz/4h |
|--|-----------|--------|
| Pfarrgasse | 34% | 150 |
| Renngasse | 15% | 150 |
| Pelzgasse, nächst Marchetstraße | 9% | 200 |
| Doblhoffgasse | 8% | 300 |
| Valeriestraße | 26% | 350 |
| Germergasse | 14% | 400 |
| Weilburgstraße, nächst Doblhoffgasse | 8% | 550 |
| Annagasse, nördlich Valeriestraße | 14% | 600 |
| Antonsgasse | 11% | 650 |
| Pfarrplatz | 10% | 750 |
| Wassergasse, nächst Kaiser Franz Josef-Ring | 9% | 800 |
| Annagasse | 11% | 900 |
| Grabengasse | 8% | 950 |
| Marchetstraße, Bereich Pelzgasse | 8% | 1.000 |
| Weilburgstraße, bei Kreisverkehr Kaiser Franz Josef-Brücke | 5% | 1.000 |
| Am Fischertor | 12% | 1.000 |
| Roseggerstraße, Kreuzungsbereich Braitnerstraße | 6% | 1.200 |
| Mühlgasse, Kreuzungsbereich Braunstraße | 6% | 1.200 |
| Marchetgasse, westlich Erzherzog Rainer-Ring | 6% | 1.200 |
| Josefsplatz/Breyerstraße | 11% | 1.200 |
| Roseggerstraße, Kreuzungsbereich Kaiser Franz Josef-Ring | 8% | 1.600 |
| Erzherzog Rainer-Ring, nächst Josefsplatz | 6% | 1.700 |
| Pergerstraße, nächst Josefsplatz | 10% | 1.800 |
| Erzherzog Rainer-Ring, nördlich Renngasse | 7% | 1.900 |
| Kaiser Franz-Ring | 8% | 2.000 |
| Josefsplatz (Kreisverkehr) | 11% | 2.650 |
| Kaiser Franz Josef-Brücke | 5% | 2.650 |
| Kaiser Franz Josef-Ring, Bereich Wassergasse | 9% | 2.900 |
| Kaiser Franz Josef-Ring (Josefsplatz) | 9% | 3.000 |

Die o.a. Werte beziehen sich jeweils auf den gesamten Straßenquerschnitt. Teilweise treten für einzelne Fahrtrichtungen weit höhere Anteile auf, vor allem, wenn in einem Straßenzug das Radfahren gegen die Einbahn gestattet ist. Auf den sehr stark befahrenen Straßen, wie Vöslauer Straße, Braitnerstraße, Waltersdorfer Straße oder Dammgasse, die teilweise dem Landesstraßennetz angehören und überregionale Bedeutung haben, liegen die Anteile durchwegs unter 3%.

Im nachfolgenden Diagramm sind die o.a. Werte der Anteile des Radverkehrs innerhalb der Erhebungszeiträume von jeweils 4 Stunden den Kfz-Mengen gegenübergestellt.

Auffallend ist, dass der prozentuelle Radanteil in Straßen mit niedrigem Verkehrsaufkommen vergleichsweise hoch ist, jedoch nicht zwingend mit steigender Kfz-Menge sinken muss, wie es die Unattraktivität stark befahrener Straßen vermuten ließe.

Abbildung 6: Anteile des Radverkehrs im Erhebungszeitraum (4 Stunden)



5.5 Verkehrsgeschehen in der Fußgängerzone

Stichprobenartige Verkehrserhebungen in der Fußgängerzone zeigen auch außerhalb der zulässigen Ladezeiten ein reges Kfz-Aufkommen. Innerhalb der zulässigen Ladezeiten 19:00-10:00 Uhr und 14:00-15:00 Uhr wurde bei lediglich der Hälfte der erfassten Kraftfahrzeuge eine eindeutige Ladetätigkeit erkannt. Auch ein auffallend hoher Anteil an Radfahrern wurde registriert, von denen ein Großteil das Fahrrad schob.

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass eine Vielzahl von Fahrten mit Kraftfahrzeugen in der Fußgängerzone offensichtlich unzulässig ist. Dies gilt sowohl außerhalb als auch zum Teil innerhalb der Zeiten, in denen das Zufahren zum Zwecke einer Ladetätigkeit und für Taxis gestattet ist. Es gilt daher danach zu trachten, diese Fahrten nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit vor allem der Fußgänger zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

Die Hochrechnung der in der Fußgängerzone in Baden im Bereich des Hauptplatzes erhobenen Zahlen ergibt eine Passanten-Frequenz von über 70.000 Fußgängern innerhalb einer Woche. Im Zuge einer Langzeiterhebung im Jahre 2010 über eine ganze Woche wurden etwa 54.000 Fußgänger in der Fußgängerzone in Baden registriert.

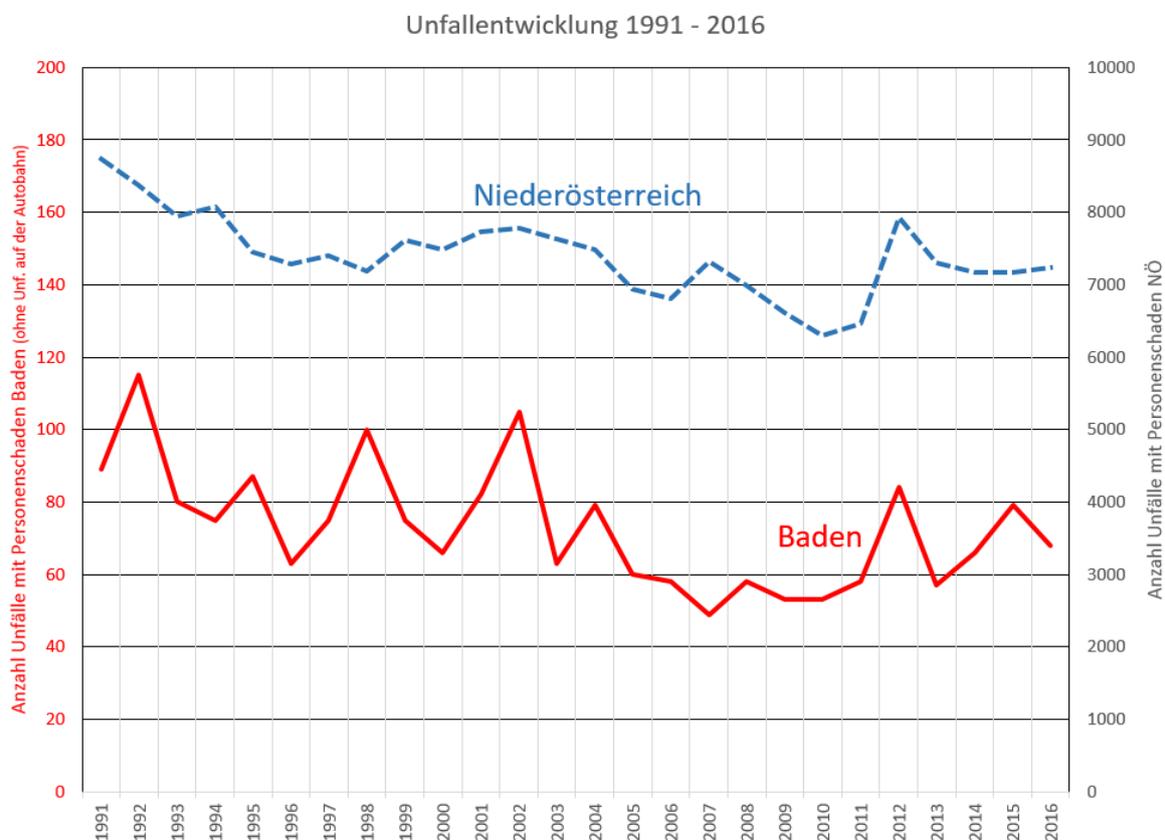
Die Fußgängerzone in Baden ist offensichtlich eine der attraktivsten in Österreich, denn Baden kann man heute zumindest bezüglich der Anzahl der Fußgänger in der Fußgängerzone mit St. Pölten, Leoben oder auch Linz Landstraße vergleichen, wobei diese Städte teilweise wesentlich mehr Einwohner haben als Baden.

5.6 Unfallsituation

Im gesamten Gemeindegebiet von Baden ereigneten sich im Betrachtungszeitraum 2011 - 2016 insgesamt 412 Verkehrsunfälle mit Personenschaden. In den Jahren 2012 und im Jahr 2015 wurden jeweils 2 Personen bei Verkehrsunfällen getötet.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen seit 1991 im Gemeindegebiet von Baden (ohne Unfälle auf der Autobahn) und zum Vergleich in ganz Niederösterreich.

Abbildung 7: Unfallentwicklung 1991 – 2016 in NÖ und Baden



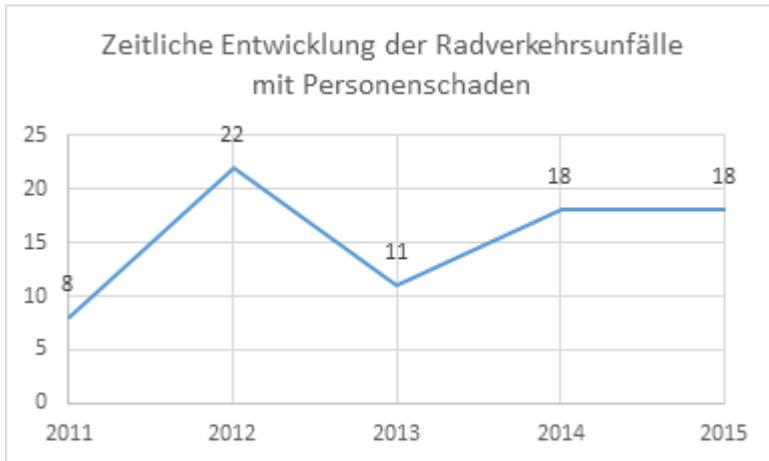
Der Langzeit-Vergleich mit der Unfallentwicklung im Land Niederösterreich über 26 Jahre (1991-2016) zeigt eine ähnliche Grundtendenz, jedoch relativ starke jährliche Schwankungen in der Stadt Baden.

Im Jahre 2012 zeigt sich ein Anstieg der Unfallzahlen. Dies wurde jedoch nicht nur in Baden, sondern in ganz Niederösterreich sowie auch in ganz Österreich registriert und kann damit erklärt werden, dass sich im Jahre 2012 die Methode der Unfallaufnahme durch die Exekutive geändert hat (Einführung des UDM = Unfalldatenmanagement, elektronische Erfassung der Unfälle). 2013 fällt die Anzahl der Unfälle wieder auf das Niveau von 2011, um danach wieder anzusteigen.

5.7 Radverkehrsunfallanalyse

Im Zeitraum 2011 bis 2015 ereigneten sich in Baden 77 polizeilich erfasste Radverkehrsunfälle mit Personenschaden. Dabei wurden 79 Personen verletzt und eine Person getötet. Die zeitliche Entwicklung der Radverkehrsunfälle in Baden zeigt einen stagnierenden Verlauf (siehe nachfolgende Abbildung 8).

Abbildung 8: Zeitliche Entwicklung des Radverkehrsunfallgeschehens in Baden im Zeitraum 2011 bis 2015



Quelle: KfV Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria

Bei diesen 77 polizeilich erfassten Radverkehrsunfällen traten folgende Unfalltypen am häufigsten auf:

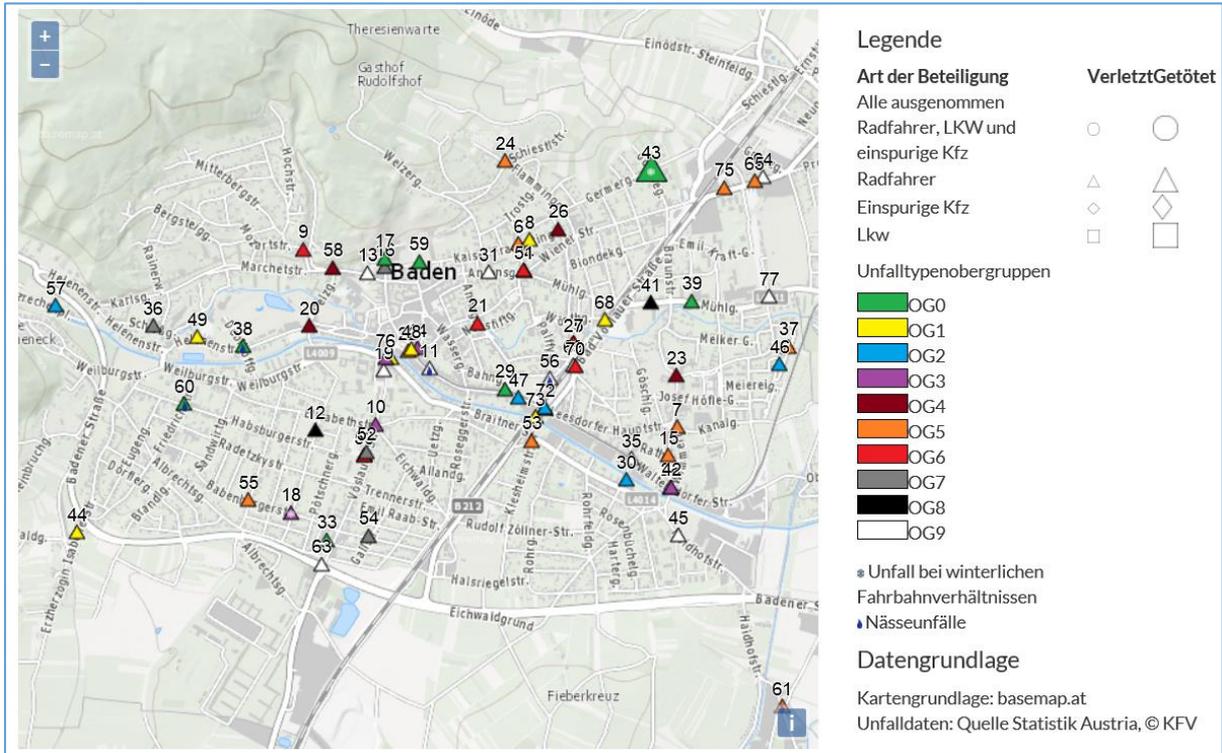
- *Typ 511 – Rechtwinkelige Kollisionen auf Kreuzungen:* 15 UPS¹
- *Typ 951 – Sonstige Kollisionen mit querenden Radfahrern:* 6 UPS
- *Typ 051 – Sturz vom Fahrzeug:* 5 UPS
- *Typ 141 – Auffahren auf stehendes Fahrzeug auf der Geraden:* 4 UPS
- *Typ 948 – Kollision bei Ein- oder Ausfahrten:* 4 UPS

Hierbei ist zu erwähnen, dass Alleinunfälle von Radfahrern in der polizeilich erfassten Unfallstatistik stark unterrepräsentiert sind, da diese sehr häufig nicht gemeldet werden.

Zudem wurde eine räumliche Unfallanalyse aller Radverkehrsunfälle für den genannten Zeitraum durchgeführt, die in der nachfolgenden Karte (Abbildung 9) veranschaulicht wird.

¹ UPS = Unfall mit Personenschaden

Abbildung 9: Übersichtskarte der Radverkehrsunfälle in Baden, 2011 bis 2015,



Quelle: KfV Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria

Die räumliche Analyse ergab keine Unfalldaten mit Radbeteiligung im Sinne der Richtlinie RVS 02.02.21 „Verkehrssicherheitsuntersuchung“.

6 Problemanalysen

6.1 Bürgerbeteiligung

Im Rahmen eines Workshops am 20.2.2017 im Theater am Steg, an dem die Bürger von Baden teilnehmen konnten, wurden die Ergebnisse der Erhebungen aus dem Jahre 2016 präsentiert und diskutiert. Weiters konnten Anregungen, Wünsche und Probleme der Bürger vorgebracht werden. Es wurden drei Corner eingerichtet, die sich den Themen Radverkehr, Fußgängerverkehr und sonstige das Verkehrsgeschehen betreffende Themen widmeten.

Viele der vorgebrachten Sorgen und Wünsche wurden innerhalb der Überlegungen zum Verkehrskonzept Baden 2017 berücksichtigt, einzelne Detailfragen werden im Rahmen von Behördenverfahren der Stadtgemeinde bzw. der BH Baden bearbeitet und soweit möglich geklärt bzw. Maßnahmen gesetzt.

Spezielle und wiederholt genannte Themen im Rahmen der Bürgerbeteiligung sind...

- Einbahnumdrehung Kaiser Franz-Josef Ring teilweise in Zusammenhang mit der Stauproblematik in der Braitnerstraße (siehe Punkt 7.7.2)
- Radfahren in der Fußgängerzone (siehe Punkt 7.4.5.10)
- Einbahnführung Spiegelgasse oder Boldrinigasse
Die Einbahnführung in der Spiegelgasse war kurzfristig auf Wunsch der Geschäftsleute umgedreht, wurde dann aber wegen Protesten der anderen Anrainer wieder geändert. Daher verläuft die Einbahnrichtung der Spiegelgasse derzeit wieder von der Antonsgasse zum Kaiser Franz-Ring.
- Lkw-Verkehr im Helenental (überregionale Problematik)
- Auch die Thematik des Durchgangsverkehrs wurde seitens der Bürger wiederholt angesprochen (siehe Punkt 6.2).

6.2 Durchgangsverkehr

Der Anteil des Durchgangsverkehrs in Baden hat sich zwar in den vergangenen Jahren reduziert (siehe Erhebungen 2016), dennoch sind weiterhin Anstrengungen zu treffen, die im Hinblick auf die grundsätzlichen Ziele und Leitbilder eine weitere Reduktion des Anteils des Durchgangsverkehrs bewirken. Dies war auch ein Input der Bürgerbeteiligung.

6.3 Ruhender Verkehr

Im Zuge umfangreicher Erhebungen in Kurzparkzonen, Dauerparkzonen und Parkgaragen in der Innenstadt von Baden wurden die Auslastungsgrade im Detail ermittelt. Auf Basis der Ergebnisse dieser Erhebungen lassen sich Fragestellungen über z.B. Erweiterung von Kurzparkzonen, Gebührenpflicht, Parkdauer, Anwohnerparken, o.ä. beantworten und ggf. Entscheidungen für Entwicklungen oder Änderungen herbeiführen.

6.4 Radverkehr

Zum Thema Radverkehr in Baden wurde bereits in der Erhebungsphase aufgrund des großen Umfangs ein eigener Bericht erstellt (KFV Sicherheit-Service GmbH, 2017; „Analyse der Radverkehrssituation in Baden bei Wien“). Im vorliegenden Bericht werden Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation ausgearbeitet und zusammengefasst, wobei einerseits Verbesserungen im Bestandsnetz auf Basis der Mangelanalyse und andererseits Vorschläge für die Schließung von Lücken im Radwegenetz ausgearbeitet wurden.

6.5 Fußgängerverkehr

1971 wurde die Fußgängerzone im Bereich des historischen Stadtkerns von Baden errichtet. Sie umfasst die Straßenzüge Hauptplatz, Teile der Theresiengasse, Pfarrgasse, Beethoven-gasse, Rathausgasse, Frauengasse sowie Wassergasse.



Die Zufahrtsmöglichkeit für Ladetätigkeit und für Taxis besteht zwischen 19:00 und 10:00 Uhr sowie zwischen 14:00 und 15:00 Uhr, für Lkw über 7,5t besteht ein generelles Fahrverbot.

Das Befahren der Fußgängerzone mit dem Fahrrad ist in der Zeit von 19:00 bis 8:00 Uhr gestattet.

Eine Vielzahl von Fahrten mit Kraftfahrzeugen in der Fußgängerzone sind – wie Erhebungen ergeben haben - offensichtlich unzulässig. Dies gilt sowohl außerhalb als auch zum Teil innerhalb der Zeiten, in denen das Zufahren zum Zwecke einer Ladetätigkeit und für Taxis gestattet ist. Es gilt daher danach zu trachten, diese Fahrten nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit vor allem der Fußgänger zu vermeiden.

Bezüglich des Radfahrens in der Fußgängerzone wird empfohlen, die Öffnungszeiten für den Radverkehr in Abhängigkeit der Fußgängerfrequenzen entsprechend anzupassen. Nach Verträglichkeit sollte das Radfahren ohne zeitliche Beschränkung jederzeit erlaubt werden, jedenfalls aber durchgehend während der Zeiten in denen auch eine Zufahrt für Ladetätigkeit und Taxis gegeben ist.

7 Analyse, Maßnahmen und Empfehlungen

7.1 Grundsätzliches

Die vorgeschlagenen Maßnahmen bauen stets auf den o.a. Grundsätzen und Zielen auf. Dies betrifft sowohl Maßnahmen für sämtliche Verkehrsarten wie Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußgängerverkehr sowie öffentlicher Verkehr, als auch Themenbereiche, wie Kinder und Senioren, Schulweg, sensible Bereiche (z.B. Krankenhaus, Pflege-/Seniorenheim, Schule/Kindergarten), Tourismus, etc. Nicht außer Acht gelassen werden kann und darf dabei der Wirtschaftsstandort Baden bei Wien.

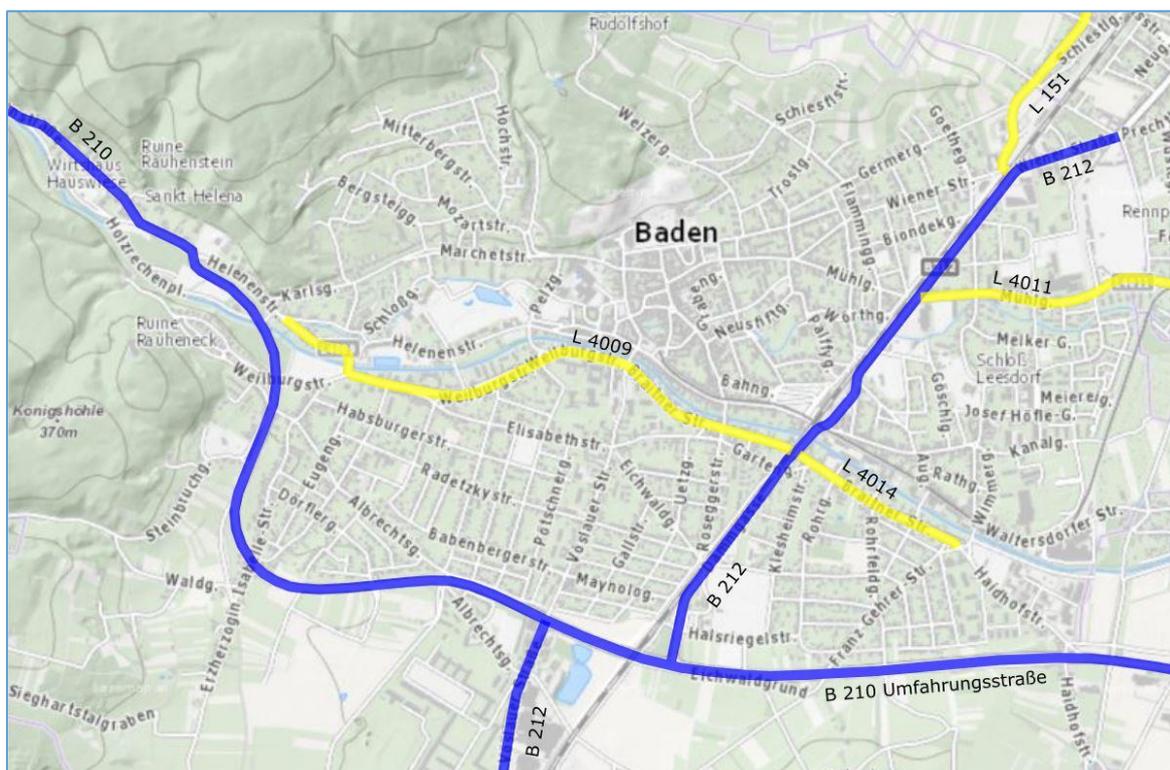
7.2 Straßennetzhierarchie - MIV²

Aus den bestehenden Landesstraßen B 210 Badener Straße, Umfahrungsstraße, Helenenstraße, B 212 Dammgasse, Vöslauer Straße (südlich der B 210) und L 4009 Braitnerstraße, Weilburgstraße, Helenenstraße, L 4011 Mühlgasse, L 4014 Braitnerstraße (Abbildung 10) sowie aus den Netzbelastungen (Abbildung 11) definiert sich das höherrangige Straßennetz in Baden.

Zusätzlich zu den genannten Landesstraßen sind auch die Straßenzüge Wiener Straße, Kaiser Franz-Ring, Erzherzog Rainer-Ring, Erzherzog Wilhelm-Ring, Waltersdorfer Straße, Kaiser Franz Josef-Ring, Haidhofstraße, Vöslauer Straße und Elisabethstraße dem Hauptstraßennetz innerhalb der Stadt Baden zuzuordnen.

Das gesamte Badener Straßennetz umfasst ca. 150 Straßenkilometer.

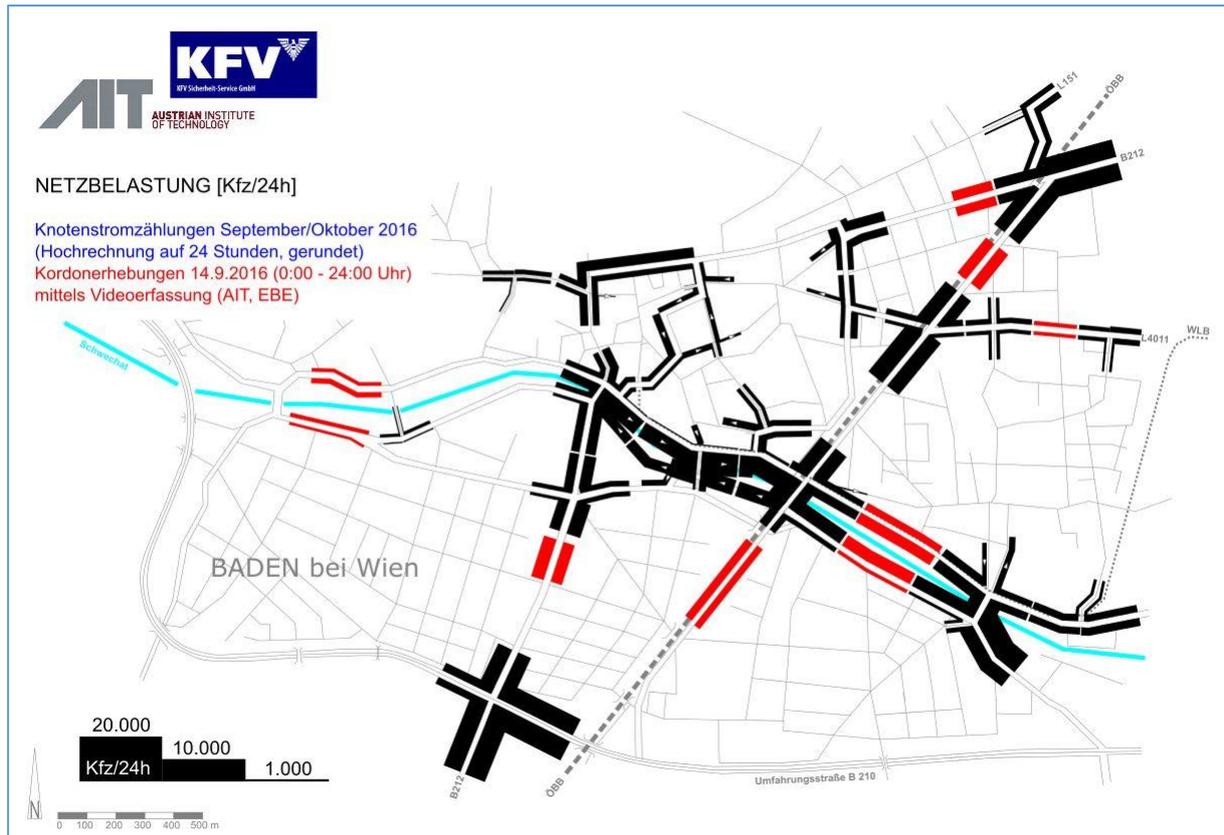
Abbildung 10: Straßenhierarchie, Landesstraßennetz



² MIV = motorisierter Individualverkehr (Kfz)

Seitens der Stadtgemeinde Baden ist ein Tausch von Gemeinde- und Landesstraßen geplant, um ein durchgehendes zusammenhängendes Landesstraßennetz zu erhalten. Die Grundlage bildet das Verkehrsaufkommen sowie nicht nachvollziehbare Lücken in der Helenenstraße und der Haidhofstraße (Abbildung 10).

Abbildung 11: Netzbelastung (Erhebungen 2016)



Ein Lückenschluss des Landesstraßennetzes kann erzielt werden, wenn die Helenenstraße zwischen Schlossgasse und B 210 sowie die Haidhofstraße zwischen Braitnerstraße und B 210 an das Land Niederösterreich abgegeben werden. Im Gegenzug soll die Mühlgasse (derzeit L 4011), die ein deutlich niedrigeres Verkehrsaufkommen aufweist (siehe Abbildung 11), in das Gemeindestraßennetz aufgenommen werden.

In der Mühlgasse befinden sich nicht nur Schulstandorte, es verläuft hier auch die Verbindung zum Wiener Neustädter Kanal-Radweg. Durch die Aufnahme der Mühlgasse ins Gemeindestraßennetz werden verkehrsberuhigende Maßnahmen baulicher, straßenpolizeilicher bzw. verkehrstechnischer Art, die den Gegebenheiten des Umfelds und der Verkehrsteilnehmer angepasst werden können, umsetzbar.

Auszug aus dem Stadtentwicklungskonzept 2031:

Das Straßennetz der Stadt Baden wird funktionell gegliedert. Die Ausbaustandards der Straßen entsprechen ihrer Verkehrsfunktion. Bei dieser Empfehlung handelt es sich um die zentrale Überlegung die bei allen Maßnahmen zu berücksichtigen ist. (Leitbild Charakter)

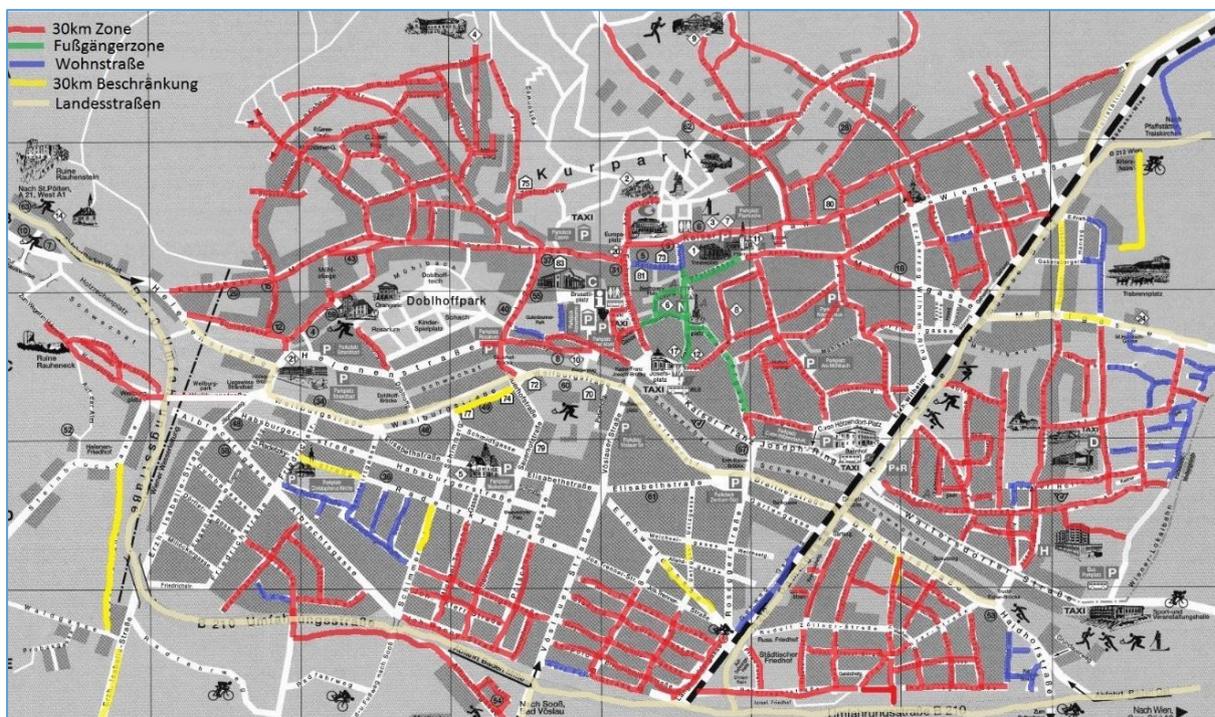
Folgende Kategorien sind vorgeschlagen:

- „Achsen“ (mit bedeutender Verkehrsfunktion)
- Hauptverkehrsstraßen
- Wichtige Verbindungsstraßen
- Straßen mit Öffentlichen Linienverkehr
- „Kammern“ (restliches Straßennetz)

Die Achsen sind Vorrangstraßen und mit 50 km/h befahrbar. In Bereichen mit starker Mischung der Verkehrsteilnehmer sind 30 km/h möglich bzw. können innovative Gestaltungskonzepte angewendet werden (Mischverkehrslösungen). Das Straßennetz in den Kammern ist so gestaltet, dass die Wohn- und Aufenthaltsfunktion dominiert. Regelgeschwindigkeit ist 30 km/h oder darunter, es gibt keine Vorrangstraßen. Zu integrieren ist das Hauptwegenetz des Radverkehrs, ebenso wie „Grüne Achsen“. Zu empfehlen sind Gestaltungs- und Ausbaustandards für einzelne Straßentypen, in Abstimmung mit dem Stadtbild.

Derzeit sind im untergeordneten Straßennetz („Kammern“) bereits annähernd flächendeckend Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h oder Wohnstraßen in Form von Streckenverordnungen oder flächenhaften Zonenbereichen vorhanden (siehe Abbildung 12).

Abbildung 12: Verkehrsberuhigung in Baden



Quelle: Stadtpolizei Baden

Gemäß dem Grundsatz Geschwindigkeitsreduktion in den Kammern (lt. Achsen-Kammern-Differenzierung, s.o.) sollte in jenen Siedlungsgebieten, in denen noch keine verkehrsberuhigten Zonen geschaffen wurden, flächenhaft eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h in Form von Zonenbeschränkungen eingerichtet werden.



Insbesondere im Bereich Mühlgasse-Wörthgasse zwischen Dammgasse und Erzherzog-Wilhelm-Ring sowie in den Bereichen um die Braunstraße (bestehende streckenbezogene 30km/h-Beschränkung) sollten die Zonenbereiche geschlossen werden. Auch in den Siedlungsgebieten im Südwesten der Stadt Baden sollte die Schaffung flächendeckender 30km/h-Beschränkungen geprüft werden.

7.3 Ruhender Verkehr

Auszug aus dem Stadtentwicklungskonzept 2031:

Optimierung des ruhenden Verkehrs im Stadtzentrum

Die innerste Zone wird flächendeckend zur kostenpflichtigen Kurzparkzone. Das Straßenraumparken wird so weit als möglich eingeschränkt. Neue Stellplätze werden ausschließlich in (zentralen) Garagen errichtet, die eine direkte Anbindung an das höherrangige Straßennetz haben. Diese Zone wird von einer erweiterten Parkzone umgeben, in der das Parken ebenfalls kostenpflichtig, jedoch ohne zeitliche Beschränkung möglich ist. Für Bewohner/innen werden in beiden Zonen Ausnahmegenehmigungen erteilt, wenn diese keine Stellplätze auf Privatgrund besitzen.

Die mit 1.1.2011 in Kraft getretene Novelle des NÖ Kurzparkzonenabgabegesetzes ermöglichte die Bewirtschaftung auch außerhalb von Kurzparkzonen und erleichterte somit die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

7.3.1 Parkraumkonzept 2008

Bereits im Jahre 2008 wurde eine Parkraumerhebung im Kerngebiet der Stadt Baden durchgeführt. Das daraus erstellte Parkraumkonzept kommt zu folgenden Schlussfolgerungen und Empfehlungen (Herry Consult GmbH, 2008. Parkraumkonzept Baden 2008):

- *Die Personen, die mehr als 5 Minuten nach einem Parkplatz suchen, verursachen einen Parksuchverkehr von rund 1.200 Kilometern pro Tag.*
- *Dieser Parksuchverkehr wird vor allem dadurch verursacht, dass Besucher zuerst versuchen kostenfreie Parkplätze zu finden und erst dann auf bewirtschaftete Parkplätze bzw. die Parkdecks ausweichen.*
- *Die Straßenraumparkplätze im Zentrum sind werktags maximal 80% ausgelastet. Lokal ergibt sich jedoch höhere Auslastungen bzw. auch Überlastungen.*
- *Die Parkdecks Römertherme und Zentrum Süd sind dagegen vergleichsweise schlecht ausgelastet (25-35%). Die Park&Ride-Anlage am Bahnhof ist dagegen voll ausgelastet.*
- *Es wird empfohlen die Zone der Parkraumbewirtschaftung auszuweiten, und eine einheitliche Regelung im bewirtschafteten Gebiet zu treffen.*
- *Im Kern soll eine bewirtschaftete Kurzparkzone verordnet werden, die von einer Parkzone umgeben ist, in der auch Pendler (gegen Gebühr) ihr Fahrzeug abstellen können.*

7.3.2 Vereinheitlichung der Kurzparkzonen

Die Erhebungen im Jahre 2017 zeigen vor allem im Parkdeck Römertherme wesentliche Veränderungen. Waren im Jahre 2008 noch geringe Auslastungen gegeben (siehe oben), so ist die Parkgarage heute vor allem am Vormittag voll ausgelastet bzw. sogar teilweise überlastet.

Die einzelnen Zonenbereiche innerhalb des Stadtzentrums sind, obgleich seit mehreren Jahren an einer Vereinheitlichung gearbeitet wird, nach wie vor unübersichtlich. Im Stadtzentrum von Baden findet man außerhalb von Parkgaragen Stellplätze für Dauerparker, Kurzparker mit unterschiedlichen Parkdauern von 180min, 90min (einzelne davon nicht gebührenpflichtig) und 30min., Behindertenparkplätze, Ladezonen (dauernd oder zeitlich eingeschränkt), Taxi-Standplätze, Stellplätze für Fahrzeuge mit Sonderberechtigungen (z.B. Post, Polizei) sowie generelle Halte- und Parkverbote. Für nicht ortskundige Fahrzeuglenker und -lenkerinnen ist oft schwer erkennbar, ob oder wie lange sie parken dürfen bzw. ob eine Gebühr zu entrichten ist.

Diesbezüglich ist unabhängig von örtlichen/lokalen Gegebenheiten, Vorgaben oder Befindlichkeiten eine Vereinheitlichung sowohl der Kurzparkzeiten als auch der Gebührenpflicht anzustreben. Dies gilt nicht für Behindertenstellplätze, begründete Sonderberechtigungen und Ladezonen oder Halteverbote aus verkehrs(sicherheits)technischen Gründen. Auch Lücken im innerstädtischen Kurzparkzonenbereich sind zu vermeiden. Insbesondere Ladezonen sind laufend zu überprüfen, da z.B. durch Geschäftsauflassungen das Erfordernis wegfallen könnte.

Zur Vereinheitlichung sollten alle gebührenpflichtigen Kurzparkplätze in Baden die gleiche Parkdauer (z.B. 90 min.) aufweisen.

7.3.3 Erweiterung der Kurzparkzone

INPUT Bürgerbeteiligung:

Die Spiegelgasse sollte in die Kurzparkzone (Innenstadt - Zone 1) integriert werden.

Dieser Vorschlag aus der Bevölkerung, in der Spiegelgasse eine Kurzparkzone einzurichten, wurde bis dato noch nicht diskutiert. Eine kleinflächige Erweiterung der Kurzparkzone in den Randbereichen der Innenstadt ist zu überlegen.

7.3.4 Anwohnerparken

Die Ergebnisse der Erhebung der Auslastungsgrade zeigen vor allem auf den Dauerparkplätzen in den Randbereichen außerhalb der Kurzparkzone hohe Auslastungsgrade.

Auf den Dauerparkplätzen westlich der Kurzparkzone Innenstadt bzw. des Erzherzog Rainer Rings zeigt sich ein hoher mittlerer Auslastungsgrad von 97%, wobei der Maximalwert zwischen 8:00 und 12:00 Uhr mit mehr als 100% eine Überlastung zeigt. Bereits um 9:00 Uhr vormittags ist ein Auslastungsgrad von knapp über 100% erreicht, nachmittags nach etwa 16:00 Uhr sinkt der Wert auf 74%.

Um die Auslastung in den direkt an die Kurzparkzone östlich angrenzenden Straßen zu veranschaulichen wurden die Werte der Strasserngasse, Hildegardgasse, Neustiftgasse, Valeriestraße, Teile der Antonsgasse und die Spiegelgasse zusammengefasst. Auch in diesem Randbereich der innerstädtischen Kurzparkzone lässt sich gut erkennen, dass ab etwa

7:00 Uhr bis zum Abend hin nahezu alle Parkplätze belegt sind (91-97%). Der mittlere Auslastungsgrad beträgt 92%. Der niedrigste Wert liegt ab 16:30 Uhr immer noch bei 84%.

Um die Stellplatzsituation in den unmittelbaren Randbereichen außerhalb der innerstädtischen Kurzparkzone für Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern, ist zu prüfen inwieweit eigens für sie freigehaltene Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können. In zu definierenden Bereichen können diese Stellplätze für Anwohner und Anwohnerinnen durch Halte- und Parkverbotschilder mit Zusatztafeln "ausgenommen Fahrzeuge mit Parkkleber sowie Behinderte" ausgewiesen werden. Diese Regelung kann auch in einem eingeschränkten Zeitraum – z.B. zwischen 16:00 und 8:00 Uhr - Gültigkeit haben.

7.3.5 Erweiterung Parkdeck Römertherme, 3 Stunden gratis parken

In den obersten Etagen der Parkhäuser Römertherme und Parkdeck-Süd wurde vor etwa drei Jahren das Gratisparken für 3 Stunden eingeführt, da die Auslastung zu gering war und um den Besuchern der Stadt mehr Zeit für Erledigungen zu geben.

Es ist mittlerweile das gesamte Parkdeck Römertherme - auch in den gebührenpflichtigen Etagen - nahezu täglich zumindest in den Vormittagsstunden voll ausgelastet oder sogar überlastet. Hingegen ist der Auslastungsgrad des obersten Geschosses des Parkdecks Zentrum-Süd, in dem ebenfalls 3 Stunden gratis geparkt werden darf, überraschend niedrig, vor allem am späteren Nachmittag. Auch tagsüber zeigen sich niedrige Auslastungsgrade mit maximal 30%.

Grundsätzlich entspricht der Zeitraum für das 3 Stunden Gratisparken in Parkdecks am Rand der Innenstadt den Bedürfnissen zum Einkaufen, für Behördenwege, o.ä., dieser Zeitraum ist ausreichend aber auch nicht zu lang.

Durch die Erhebung im Jahre 2016 wird der Bedarf bestätigt:

Im Zuge der Durchgangsverkehrserhebung wurde auch jener Verkehr ermittelt, der einerseits nicht innerhalb einer vorgegebenen Durchfahrtszeit durch Baden gefahren ist (Durchgangsverkehr) aber andererseits die Stadt binnenmaximal 3 Stunden wieder verlassen hat. Dieser sogenannte „Erledigungsverkehr“ stellt etwa ein Drittel des gesamten einfahrenden Verkehrs dar, das sind ca. 9.700 von etwa 31.000 erfassten Kfz innerhalb von 24 Stunden.

Da das gesamte Parkdeck Römertherme inkl. der kostenpflichtigen Stellplätze zu gewissen Zeiten aus- oder sogar überlastet ist, die 3-Stunden-Gratis-Stellplätze im Parkdeck Zentrum-Süd aber wenig in Anspruch genommen werden, erscheint es einerseits erforderlich, das Stellplatzangebot im Parkdeck Römertherme zu erweitern und andererseits sinnvoll, die 3 Stunden-Gratis-Stellplätze in der Römertherme aufzulassen. Das Parkdeck Römertherme sollte mit längerer Parkmöglichkeit als in der umliegenden Kurzparkzone zur Gänze kostenpflichtig sein. Gleichzeitig kann das Parkplatzangebot im Umfeld des Parkdecks Römertherme reduziert werden.

7.3.6 Park & Ride am Stadtrand

INPUT Bürgerbeteiligung:

Für den Erledigungsverkehr sollten Park & Ride – Anlagen am Stadtrand errichtet werden.

Dem von der Bevölkerung genannten Vorschlag der Errichtung von Park&Ride-Anlagen am Stadtrand ist z.B. mit dem Parkdeck Zentrum-Süd (Braitnerstraße/Roseggergasse) in Kombination mit der Möglichkeit des 3 Stunden Gratisparkens für Erledigungen jeder Art Genüge

getan. Der Fußweg vom Parkdeck Zentrum-Süd z.B. zum Hauptplatz weist eine Länge von ca. 700m und eine Gehzeit von ca. 8 Minuten auf und führt größtenteils durch die Fußgängerzone (Wassergasse). Unklar ist, warum dieses Angebot seitens der Kfz-Lenker nur sehr spärlich angenommen wird (siehe Verkehrsuntersuchung Baden 2015/2017).

Bezüglich der Einpendler wurde bei der Auswertung der Durchgangsverkehrserhebung eine Gesamtzahl von ca. 900 Kfz registriert, die im Zeitraum zwischen 6:00 und 9:00 Uhr in die Stadt einfuhren und zwischen 15:00 und 19:00 Uhr Baden wieder verließen.

Diesen Einpendlern, die vermutlich größtenteils in Baden arbeiten, würden eigens angelegte Parkplätze am Stadtrand mit Direktanbindung an das Busliniennetz die Möglichkeit bieten, nicht mit dem Kfz in die Innenstadt fahren zu müssen. Andererseits besteht in den Parkdecks Römertherme, Zentrum-Süd und beim Casino derzeit bereits die Möglichkeit Dauerstellplätze wöchentlich, monatlich, für ein halbes oder ein ganzes Jahr zu mieten.

7.4 Radverkehr

7.4.1 Allgemeines

Auszug aus dem Stadtentwicklungskonzept 2031:

Ein großes Ziel ist die deutliche Verringerung des Anteils konventioneller Pkw-Fahrten. Dies soll durch eine breite Strategie der Stärkung alternativer Mobilitätsformen, sowie durch eine bewusste Förderung von E-Mobilität in einer der Stadt angepassten und geschwindigkeitsbegrenzten Form erfolgen. Die Förderung könnte beispielsweise durch Nutzungsvorteile für bestimmte Fahrzeugtypen erfolgen. Das Radwegenetz soll ausgebaut sowie fuß- und radläufige Wegverbindungen gestärkt werden.

Zur Analyse der Radverkehrssituation in Baden wurden im Rahmen einer eintägigen Netzbeurteilung bestehende Radfahranlagen im Hinblick auf Fahrbahnbreiten, Gestaltung der Kreuzungspunkte und auffällige Problemstellen überprüft. Weiters wurde das gesamte Radwege- bzw. Radroutennetz auf bestehende Lücken geprüft. Hierbei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Erreichbarkeit wichtiger Ziele des Alltagsradverkehrs gelegt. Spezielle Fragestellungen sind dabei unter anderem die Anbindung des Areals der Martinek-Kaserne und der NÖM an das Zentrum von Baden.

Darüber hinaus wurde eine Radverkehrsunfallanalyse für die Jahre 2011 bis 2015 durchgeführt. Im Rahmen der im Endbericht der Verkehrsuntersuchung Baden 2016/2017 beschriebenen Knotenstromzählungen wurde auch der Radverkehr an den Kreuzungen sowie auf den eventuell im Nahbereich der Kreuzungen vorhandenen Radverkehrsanlagen erfasst.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung konnten auch einige Anregungen übernommen werden. Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen sowie den Zielsetzungen und den Anregungen aus der Bevölkerung wurden Verbesserungsvorschläge, sowohl was die Netzqualität als auch einzelne Problemstellen betrifft, entwickelt und Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet.

Grundsätzlich handelt es sich bei den entwickelten Maßnahmen um konzeptionelle Vorschläge, für deren Umsetzung oftmals eine Detailprüfung oder auch eine Detailplanung vorzunehmen sein wird.

7.4.2 Bürgerbeteiligung

Im Rahmen eines Workshops am 20.2.2017 im Theater am Steg, an dem die Bürger von Baden teilnehmen konnten, wurden die Ergebnisse der Erhebungen und Untersuchungen aus dem Jahre 2016 präsentiert und diskutiert. Weiters konnten Anregungen, Wünsche und Probleme der Bürger vorgebracht werden. Es wurden drei Corner eingerichtet, die sich den Themen Radverkehr, Fußgängerverkehr und sonstige das Verkehrsgeschehen betreffende Themen widmeten.

Viele der vorgebrachten Sorgen und Wünsche zum Thema Radverkehr wurden innerhalb der Überlegungen zum Radverkehrskonzept Baden 2017 berücksichtigt, einzelne auch andere Themen betreffende Detailfragen werden im Rahmen von Behördenverfahren der Stadtgemeinde bzw. der BH Baden bearbeitet und soweit möglich geklärt bzw. Maßnahmen gesetzt.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Spezielle und wiederholt genannte Themen bezüglich Radfahren sind...

- *Radfahren in der Fußgängerzone*
- *Radweg vom Westen der Stadt zum Bahnhof*
- *Anbindung durch den Arthur-Schnitzler-Park in die Hildegardgasse*
- *Rampen der Brücke über die Schwechat entlang der Dammgasse zu steil*

7.4.3 Grundlagen

Im nachfolgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Bestandsüberprüfung und die dabei erfassten Mängel dargestellt. Die bestehenden Radverkehrsanlagen (Radwege, gemischte Geh- und Radwege, Mehrzweckstreifen, Radfahren gegen die Einbahn, Fahrverbote ausgenommen Radverkehr) wurden im Rahmen einer eintägigen Netzbefahrung überprüft.

Als Beurteilungsgrundlage wurde in erster Linie die Richtlinie RVS 03.02.13 „Radverkehr“, die den Stand der Technik repräsentiert, herangezogen. Gegenstand der Überprüfung waren unter anderem die Art der Radverkehrsführung, die Auswahl der Radverkehrsanlage, der allgemeine Zustand der Anlagen, Breiten, die Sichtweiten im Bereich von Querungsstellen, die Aufstellung von Verkehrszeichen sowie die Kennzeichnung der Radfahranlagen.

Auch das Radwegenetz als Ganzes wurde betrachtet und eventuell mögliche Lückenschlüsse vorgeschlagen.

Bezüglich der Maßnahmenentwicklung wurden ebenfalls die Grundlagen der RVS 03.02.13 „Radverkehr“ herangezogen.

Die Netzelemente eines Radverkehrsnetzes sind nach zwei grundsätzlichen Prinzipien und zwar dem Trenn- oder dem Mischprinzip organisiert. Darunter versteht man die getrennte oder gemeinsame Führung von Verkehrsteilnehmergruppen auf Verkehrsflächen. Beim Mischprinzip wird weiter die Führung auf Fahrbahnen bzw. in Fußgängerbereichen unterschieden. Die nachfolgende Aufzählung umfasst die wesentlichsten Netzelemente:

Trennprinzip

- Selbständig geführter Radweg
- Straßen begleitender Radweg mit/ ohne Benützungspflicht
- Radfahrstreifen

Mischprinzip - Rad- und Kfz-Verkehr

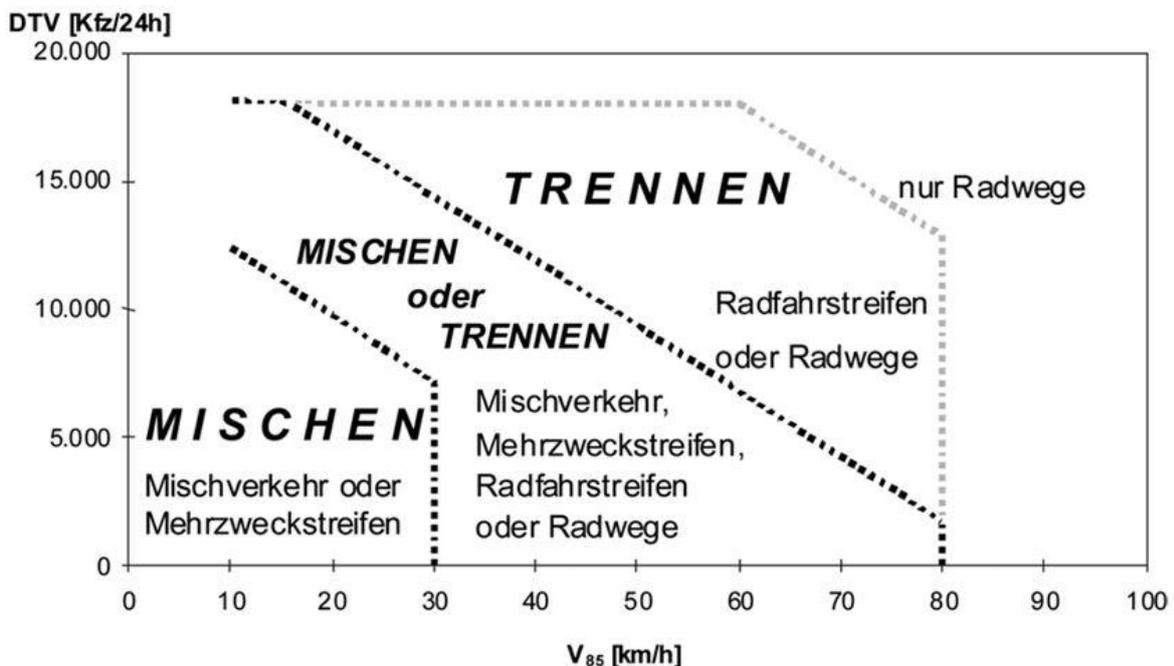
- Mehrzweckstreifen
- Radfahren gegen die Einbahn
- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Fahrstreifen für Radverkehr und ÖV
- Fahrradstraße
- Wohnstraße
- Begegnungszone
- Güter- und Begleitwege

Mischprinzip - Fußgänger- und Radverkehr

- Geh- und Radweg mit/ ohne Benützungspflicht
- Radfahren in Fußgängerzonen

Wesentliche Kriterien für die Entscheidung zwischen Trenn- und Mischprinzip sind die Fahrgeschwindigkeit und Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs sowie der Anteil der Lkw und Busse (siehe Abbildung 13). Die Entscheidung ist im Einzelfall zu prüfen.

Abbildung 13: Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit

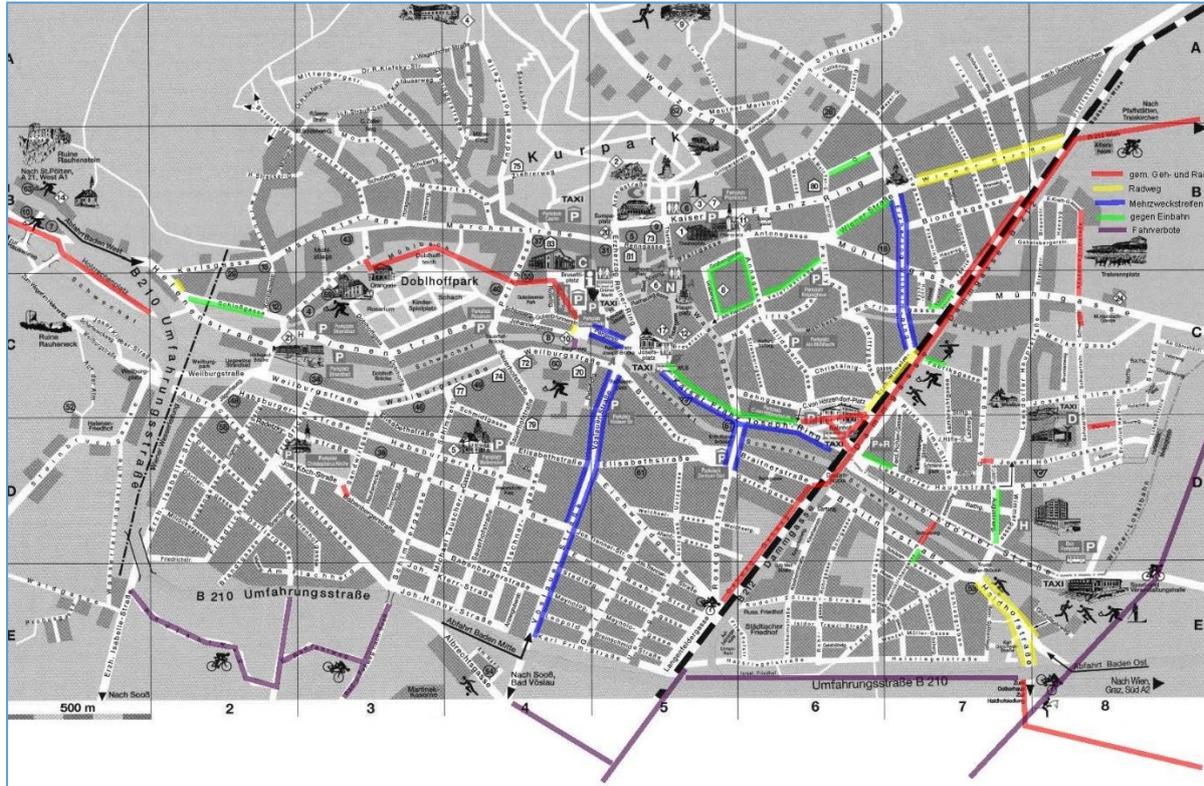


Quelle: RVS 03.02.13 „Radverkehr“

7.4.4 Überprüfung der bestehenden Infrastruktur

Die im Bestand vorhandenen Radverkehrsanlagen sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 14: Übersichtskarte der bestehenden Radverkehrsanlagen in Baden



Quelle: Stadtpolizei Baden

Der Radweg entlang des Wiener Neustädter Kanals sowie regionale Radrouten außerhalb des Ortsgebietes wurden nicht untersucht.

7.4.4.1 Gemischte Geh- und Radwege:

7.4.4.1.1 B 212, Wiener Straße von Pfaffstätten über Dammgasse bis Bahnhof

Der Radverkehr wird entlang der Wiener Straße auf einem gemischten Geh- und Radweg mit Benützungspflicht im Zweirichtungsverkehr geführt. Der Geh- und Radweg verläuft von Pfaffstätten kommend bis auf Höhe des Bahnhofes. Die Radverkehrsanlage stellt im Bestand eine wichtige Nord-Süd Achse dar, die entlang des Bahndammes und der B 212 verläuft. Der Geh- und Radweg entspricht im Hinblick auf die Breiten in vielen Bereichen nicht mehr dem Stand der Technik. Auf Grund der räumlichen Zwänge erscheint eine Verbreiterung der Radfahranlage jedoch nur schwer möglich.

Eine Verbesserung der Situation ist im Zuge eines möglichen Lückenschlusses westseitig der Bahn möglich. Eine Aufhebung der Benützungspflicht des Geh- und Radweges wird jedenfalls auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens auf der B 212 nicht empfohlen (DTV bis zu 15.750 Kfz/24h, gem. Zählungen September und Oktober 2016).

Auf Höhe der in die Wiener Straße einmündenden Mackgasse wird der Radverkehr mittels Radfahrerüberfahrt bevorrangt geführt.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Die Sichtweiten für die sich der Radfahrerüberfahrt nähernden Kfz-Lenker sind durch Hecken im Nahbereich der Kreuzung erheblich eingeschränkt. Es ist kein Verkehrsspiegel im Bestand angeordnet.

Dieses Problem wird laufend von der Stadtpolizei Baden überprüft und ggf. ein Rückschnitt des Grünbewuchses veranlasst.

Die Kennzeichnung des Geh- und Radweges ist mangelhaft, da keine Verkehrszeichen vorhanden sind, um den Verlauf eines gemischten Geh- und Radweges anzuzeigen.

Auf Höhe Nr. 95 befindet sich ein Schaltkasten am Geh- und Radweg. Dieser ist mit reflektierenden Tafeln ausgestattet, um eine Sichtbarkeit in der Nacht zu gewährleisten. Die Einschränkung des Verkehrsraumes ist jedoch nur punktuell und erscheint auf Grund der augenscheinlich geringen Fuß- und Radfahrfrequenzen unproblematisch.



Abbildung 15: Kreuzung Mackgasse, Wiener Straße, Blickrichtung Westen



Abbildung 16: Schaltkasten im Verkehrsraum der Radfahranlage

Etwa 25m westlich davon befindet sich eine Zufahrt zu einem Parkplatz eines Nahversorgers. Die Sichtweiten an der Ausfahrt auf die Radfahranlage sind durch eine Begrenzungsmauer und die unmittelbare Führung des Geh- und Radweges entlang der Mauer erheblich eingeschränkt. Es ist kein Verkehrsspiegel im Bestand angeordnet. Zu prüfen wäre inwieweit die sichteinschränkende Mauer über einen kurzen Bereich entfernt und/oder durch andere die Sichten nicht einschränkende Einfriedungen ersetzt werden kann.

In der Folge verläuft der Geh- und Radweg straßenbegleitend zur Dammgasse, wobei ein Grünstreifen zur Fahrbahn bis auf Höhe der Emil Kraft-Gasse vorhanden ist. Der Geh- und Radweg ist in diesem Abschnitt unter den Mindestbreiten gem. RVS 03.02.13 ausgeführt (Breite von ~2,0m). Die Unterschreitung der Mindestbreite erscheint jedoch in diesem Abschnitt auf Grund der geringen Fußgängerfrequenzen und des vorhandenen Schutzstreifens weniger problematisch.



Abbildung 17: Parkplatzzu- und -ausfahrt auf Höhe Nr. 95; Blickrichtung Osten



Abbildung 18: Geh- und Radweg entlang Dammgasse zw. Wiener Straße und Emil Kraft-Gasse; Blickrichtung Süden

Ab Höhe der Emil-Kraft Gasse wird der Geh- und Radweg straßenbegleitend geführt, wobei kein Schutzstreifen zur Fahrbahn vorhanden ist. Auch hier werden die erforderlichen Mindestbreiten gem. RVS 03.02.13 unterschritten. Zudem sind einzelne Masten der Lichtsignalanlage auf Höhe der Fabriksgasse im Verkehrsraum der Radfahranlage situiert.

Um die Situation für zu Fuß gehende und Radfahrende kurzfristig zu verbessern, wird empfohlen, die im Verkehrsraum angeordneten Masten besser sichtbar zu machen. Dies kann z.B. durch reflektierende Tafeln oder Banderolen erfolgen. Darüber hinaus wird empfohlen im Zuge einer allfälligen Fahrbahnsanierung der B 212 zu prüfen, ob in dem genannten bestehenden Radwegabschnitt ohne Schutzstreifen zur Fahrbahn eine Verbreiterung der Radfahranlage bzw. ein Schutzstreifen zur Fahrbahn hergestellt werden kann bzw. die im Verkehrsraum angeordneten Masten versetzt werden können.



Abbildung 19: GRW auf Höhe der Fabriksgasse, Blickrichtung Süden

7.4.4.1.2 Schulsteg zwischen Waltersdorfer Str. und Braitnerstraße

Der Schulsteg stellt eine wichtige Verbindung für das südöstliche Wohngebiet über die Schwechat in Richtung Norden dar. Für Radfahrende ist diese Verbindung überdies eine direkte Achse in Richtung Zentrum und eine gute Alternative zur Befahrung der stark vom Kfz-Verkehr frequentierten Trudo-Exner-Brücke. Die Verbindung im Bestand entspricht zwar nicht dem Stand der Technik, ist auf Grund ihrer Funktion im Netz dennoch sehr positiv zu sehen.



Abbildung 20: Schulsteg, Blickrichtung Süden



Abbildung 21: Fahrverbot bei Privatstraße, Blickrichtung Süden



Abbildung 22: Ende des Radweges vor Braitnerstraße, Blickrichtung Süden



Abbildung 23: Unklare Überleitung in den Mischverkehr auf Braitnerstraße, Blickrichtung Süden

Folgende Mängel im Bestand wurden festgestellt:

- Die Breite des Stegs ist nicht RVS 03.02.13 konform und die Ausführung des Geländers entspricht nicht dem Stand der Technik.
- Der Verlauf des Geh- und Radweges ist unklar, da keine Piktogramme auf der Fahrbahn angebracht sind. Die Kennzeichnung ist zudem widersprüchlich. In Fahrtrichtung Süden ist am Beginn ein Geh- und Radweg gekennzeichnet. Am Ende der Radfahranlage ist im Bestand jedoch ein VZ „Ende des Radweges“ angebracht.
- Die Überleitung in den Mischverkehr im Bereich der Braitnerstraße ist nicht optimal gelöst, da der Radweg im Gehsteigbereich bzw. vor der Aufstellfläche vor einem signalgeregelten Schutzweg endet. Es wird eine Umgestaltung des Kreuzungsbereiches empfohlen, so dass Radfahrende StVO-konform die Braitnerstraße queren können und in die Herrnkirchengasse

weiterfahren können. Eine Überleitung in den Mischverkehr im Bereich einer parallel verlaufenden Nebenstraße (Privatgrund) erscheint naheliegend, ist jedoch derzeit auf Grund eines Fahrverbotes nicht erlaubt.

Sowohl die Beschilderung als auch Bodenmarkierungen sollen ergänzt bzw. angepasst werden, sodass eine eindeutige Verkehrsführung gegeben ist.

7.4.4.1.3 Gartengasse zwischen Braitnerstraße und Roseggerstraße

Der Radverkehr wird entlang der Dammgasse im Abschnitt zwischen der Waltersdorfer Straße bis zur Gartengasse entlang der Bahnstrecke auf einem gemischten Geh- und Radweg geführt. Dieser verläuft von Norden kommend bis auf Höhe der Braitnerstraße auf der Ostseite der Bahn und wechselt im Bereich der Bahnüberführung auf die Westseite. Im nördlichen Abschnitt wird der Radweg abgesetzt von der Dammgasse über eine Brücke über die Schwechat geführt und verläuft danach straßenbegleitend entlang der Dammgasse weiter. Auf der westlichen Seite verläuft der Geh- und Radweg als eigenständiger Weg unmittelbar entlang des Bahndammes.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Das Befahren der Radbrücke über die Schwechat zwischen Waltersdorfer Straße und Braitnerstraße ist aufgrund der steilen Rampen wenig attraktiv.

Die Längsneigung soll durch Verlängerung der Rampen reduziert werden.

Der Geh- und Radweg weist im Bereich der Bahnüberführung mit der Braitnerstraße erhebliche Sichteinschränkungen auf (siehe Abbildung 24). Radfahrende, die in Fahrtrichtung Süden auf dem Geh- und Radweg fahren und in weiterer Folge die Braitnerstraße auf der signalregulierten Radfahrerüberfahrt queren wollen, können von rechts kommende Fußgänger durch das Bauwerk der Bahnüberführung erst im letzten Moment erkennen. Auf Grund der baulichen Gegebenheiten gibt es augenscheinlich keine einfachen Maßnahmen für eine Verbesserung der Situation. Es wird empfohlen durch Bodenmarkierungen auf diesen Bereich hinzuweisen.



Abbildung 24: Bahnüberführung bei der Kreuzung Dammgasse / Braitnerstraße, Blickrichtung Süden



Abbildung 25: Ende des Geh- und Radweges bei Braitnerstraße, Blickrichtung Norden



Abbildung 26: Ende des Geh- und Radweges in Unterführung bei Braitnerstraße, Blickrichtung Osten



Abbildung 27: Querungsstelle bei Gartengasse, Blickrichtung Süden

Im Bereich der Bahnüberführung wird der Radweg in Fahrtrichtung Norden zweifach mittels dem VZ „gemischter Geh- und Radweg - Ende“ unterbrochen. Es ist unklar, warum die Kennzeichnung in dieser Form erfolgt ist, da der Radweg an diesen Stellen baulich weitergeführt wird. Ebenso unterbrochen wird der Radweg auf Höhe der Querung der Gartengasse. Radfahrende werden mittels dem VZ „Halt“ zum Anhalten aufgefordert. Dies ist auf Grund der stark eingeschränkten Sichtfelder nachvollziehbar.

Verbesserungswürdig ist jedenfalls die Sichtbarkeit zweier auf dem Geh- und Radweg befindlicher Poller in der Nacht. Es wird empfohlen, diese mit reflektierenden Bänderchen zu versehen.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Der Gehsteig entlang der Dammgasse zwischen Braitnerstraße und Friedhofstraße soll in einen Geh- und Radweg umgewandelt werden.

Eine Führung des Radverkehrs an der Westseite der Bahntrasse als Geh- und Radweg entlang der Dammgasse erscheint aufgrund der nicht vorhandenen baulichen Mindestbreiten des Gehsteigs nicht möglich. Als Alternativroute steht der Geh- und Radweg an der Westseite des Bahndamms zur Verfügung.

7.4.4.1.4 Pergerstraße bis Schloßgasse durch den Gutenbrunner Park und Doblhoffpark

Bei dem bestehenden gemischten Geh- und Radweg entlang des Mühlbaches handelt es sich ebenso um einen Altbestand, der in vielen Bereichen nicht mehr dem Stand der Technik entspricht. Die Radfahranlage weist einige Engstellen und Problembereiche auf, die auf Grund räumlicher Zwänge großteils nicht, und wenn, dann nur unter erheblichem baulichen und finanziellen Aufwand beseitigt werden können.

Grundsätzlich stellt diese Route für Radfahrende derzeit jedoch die einzige vorhandene West-Ost Achse vom Helenental ins Zentrum bzw. zum Strandbad dar, die auch entsprechend angenommen wird. Die Route ist auf Grund der gemischten Führung mit Fußgängern und den mehrfachen Engstellen jedoch nicht optimal als Hauptradroute geeignet. Im Sinne der Förderung des Alltagsradverkehrs wird jedenfalls empfohlen eine alternative West-Ost-Achse als Hauptradroute zu schaffen.



Abbildung 28 Ausgewiesene Radroute auf Höhe des Brusattiplatzes



Abbildung 29: Gehweg ausgenommen Radfahrer auf Höhe des Parkdecks der Römertherme



Abbildung 30: Überleitung in Mischverkehr in Schloßgasse

Folgende verkehrsrechtliche Mängel wurden im Rahmen des Ortsaugenscheines festgestellt, die auch mit geringem Aufwand beseitigt werden könnten:

- *Auf Höhe des Brusattiplatzes müssen Radfahrende, die der Radroute folgen wollen, eine Sperrlinie überqueren.*
- *Auf Höhe der Einmündung des Geh- und Radweges in die Schloßgasse fehlt das VZ „Ende des Geh- und Radweges“.*

Ein etwas größerer Aufwand wäre die zumindest abschnittsweise Verbreiterung des Weges entlang dem Mühlbach, vor allem in Kurvenbereichen, um bessere Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu erzielen.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Alternative zum Weg entlang dem Mühlbach: Weg entlang der Mauer im Doblhoffpark für Radfahrer freigeben.

Da im Doblhoffpark vermehrt mobilitätseingeschränkte Personen mit Gehhilfen unterwegs sind und unmittelbar in diesem Bereich auch der Kinderspielplatz liegt, erscheint die Freigabe dieses Abschnitts für Radfahrer problematisch und wird daher nicht empfohlen.

7.4.4.1.5 Helenentalradweg

Der Helenentalradweg ist im Abschnitt ab dem Ende des Ortsgebietes über die Antonsbrücke und die Henriettenbrücke parallel zur B 210 als reiner Radweg beschildert. Die Planung sieht vor, dass Fußgänger die Wege südlich der Schwechat nutzen sollen.

Input Bürgerbeteiligung:

Laut Stadtverwaltung und einzelnen Bürgern kommt es in diesen Bereichen immer wieder zu Problemen zwischen Fußgängern und Radfahrern, da die Fußgänger den Radweg benützen.

Abhilfe ist möglich, indem die vorgesehene Führung für den Fußgänger verdeutlicht wird, oder der Radweg in einen Geh- und Radweg umgewandelt wird. Hierbei ist jedoch zu prüfen, ob der bestehende Weg durchgehend für eine gemischte Führung zwischen Fußgängern und Radfahrern geeignet ist.



Abbildung 31: Helenentalradweg



Abbildung 32: Helenentalradweg

7.4.4.1.6 Christalniggasse

INPUT Bürgerbeteiligung:

Der Radweg ist nicht korrekt beschildert und nicht durchgehend befahrbar, da er auf Höhe eines Baumes im Gehsteigbereich vor der Einmündung in den Erzherzog Wilhelm-Ring endet.

Der Geh- und Radweg in der Christalniggasse entspricht nicht dem Stand der Technik und weist keine ersichtliche Funktion im Radverkehrsnetz auf und sollte daher entfernt werden (im Sinne einer Aufhebung der Verordnung und Entfernung der Verkehrszeichen).

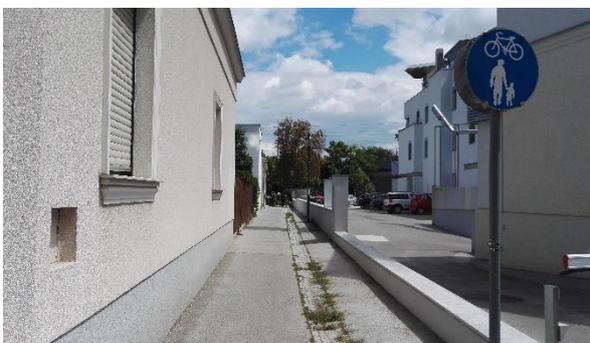


Abbildung 33: Christalniggasse



Abbildung 34: Christalniggasse

7.4.4.2 Radweg bzw. getrennter Geh- und Radweg

7.4.4.2.1 Arthur-Schnitzler-Park

Die Radverkehrsinfrastruktur rund um den Bahnhofsvorplatz ist größtenteils gut ausgebaut. Die Bestandsüberprüfung zeigte lediglich folgende kleinere Mängel:

Der in Abbildung 35 dargestellte Radweg weist eine rechtwinkelige Linienführung auf. Im Kurveninnenbogen befindet sich zudem ein Bordstein von einer Grünfläche. Um eine verbesserte Fahrlinie für Radfahrer zu ermöglichen, wird empfohlen, diese Bordsteineinfassung auszurunden. Im Bereich der in Abbildung 36 dargestellten Radfahrerüberfahrt bzw. Schutzweg ist ein Poller situiert. Da dieser unmittelbar an den Verkehrsraum der Radfahrerüberfahrt angrenzt, wird empfohlen, diesen mit reflektierenden Bänderolen hervorzuheben.



Abbildung 35: Radweg bei Conrad von Hötendorf Platz



Abbildung 36: Poller bei Radfahrerüberfahrt / Schutzweg auf Conrad von Hötendorf-Platz

Der Radweg am südlichen Ende des Arthur-Schnitzler-Parks ist nicht mittels VZ gekennzeichnet (siehe Abbildung 37).

Der in West-Ost Richtung durch den Park verlaufende kombinierte Geh- und Radweg weist lediglich eine Sperrlinie zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs auf. Die im Bestand vorhandenen Piktogramme zur Verdeutlichung der jeweiligen Anlage sind bereits sehr schlecht zu erkennen. Im Rahmen des Ortsaugenscheines wurden sehr viele Fußgänger auf dem Radweg beobachtet. Der allgemeine Zustand des Fahrbahnbelages ist zudem verbesserungswürdig.

Für eine klarere Trennung der Bereiche für Fußgänger und Radfahrer wäre daher die Aufbringung deutlich unterschiedlicher Beläge oder eine farbliche Hervorhebung des Radwegs zu empfehlen. Jedoch führt die Trennung von Gehweg und Radweg auf gleicher Fläche in der Praxis häufig zu Konflikten, da sie weder von Fußgängern noch von Radfahrern erkannt und/oder akzeptiert wird. Das „Revierdenken“ der Radfahrer verschärft diese Konflikte.

Alle Wege im Arthur-Schnitzler-Park könnten – wie bereits im Radwegekonzept der DRIVE Sicherheit-Service GmbH aus dem Jahre 2004 vorgeschlagen – als „Gehweg - ausgenommen Radfahrer“ beschildert werden. Dadurch wäre eine Freigabe ohne Benützungspflicht mit Vorrang für die Fußgänger gegeben. Die derzeitige Trennung in Radwege und Gehwege nur durch Trennstriche ist nicht praxisgerecht und sollte aufgehoben werden. Da die schnellen Radfahrer weiterhin auf der Fahrbahn bleiben werden, ist keine zusätzliche Gefährdung der Fußgänger zu erwarten.



Abbildung 37: Fehlende Kennzeichnung des Radweges am südlichen Ende des Arthur-Schnitzler-Parks



Abbildung 38: Verbesserungswürdige Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern durch Arthur-Schnitzler-Park

Im Bestand mündet der genannte Radweg durch den Park am Ende in den Kaiser Franz Joseph-Ring ein. Der Radweg endet nach einer Radfahrerüberfahrt auf Gehsteigniveau, es fehlt jedoch ein entsprechendes VZ „Ende des Radweges“.



Abbildung 39: Ende des Zweirichtungsradweges durch Arthur-Schnitzler-Park bei Kaiser-Franz-Joseph-Ring



Abbildung 40: Ende des Zweirichtungsradweges durch Arthur-Schnitzler-Park bei Kaiser-Franz-Joseph-Ring

7.4.4.2.2 Entlang Bahnhof bis Erzherzog Wilhelm Ring

Westlich des Bahndammes verläuft entlang des Erzherzog Wilhelm Rings ein Zweirichtungsradweg bis auf Höhe eines Bahndurchlasses südlich der Fabriksgasse. Der Radweg verläuft ab Höhe des Conrad von Hötzendorf-Platzes straßenbegleitend und weist bis auf Höhe des ersten Bahndurchlasses eine Breite von etwa 2,0m auf. Die Trennung vom Fußgängerbereich erfolgt durch versenkte Bordsteine, die mit dem Rad problemlos überfahrbar sind. Der Radweg ist gem. RVS 03.02.13 in Mindestbreite für einen Zweirichtungsradweg ausgeführt, weist jedoch keinen Schutzstreifen zur angrenzenden Fahrbahn auf. Radfahrende, die in Fahrtrichtung Süden fahren wollen, können hier auch den bestehenden Mehrzweckstreifen nutzen. Zu bemängeln ist jedoch die Aufstellung eines Verkehrszeichenstehers (siehe Abbildung 41). Der Steher ragt in den Verkehrsraum der Radfahranlage und ist besonders ungünstig vor einem Verschwenk der Radfahranlage kurz vor der nachfolgenden Radfahrerüberfahrt positioniert. Ein erhöhtes Risiko für Verletzungen besteht ebenso durch ein auf diesem Steher angebrachtes Verkehrszeichen, welches sich in Kopfhöhe befindet. Es wird daher aus Sicherheitsgründen empfohlen, diesen Steher in die angrenzende Grünfläche zu versetzen.



Abbildung 41: Zweirichtungsrادweg entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Süden



Abbildung 42: Zweirichtungsrادweg entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Norden

Im weiteren Verlauf Richtung Norden verschmälert sich der Radweg auf eine Breite von rund 1,70m und unterschreitet damit die Mindestbreite für Zweirichtungsrادwege gemäß RVS 03.02.13 (siehe Abbildung 42). Zudem grenzt in diesem Bereich ein Längsparkstreifen an, wobei kein Streifen zum Schutz vor aufgehenden Autotüren vorgesehen ist. Die Trennung vom Fußgängerbereich ist nicht optimal, da diese durch einen nicht überfahrbaren Hochbord erfolgt.

Auf Höhe des zweiten Bahndurchlasses südlich der Fabriksgasse sind Mängel in der Kennzeichnung der Radfahranlagen vorhanden. Die mittels Bodenmarkierungen ersichtlich gemachten Radfahranlagen weisen keine entsprechenden Verkehrszeichen auf (siehe nachfolgende Abbildungen). Das in Abbildung 43 dargestellte Piktogramm deutet zudem ein Rechtsabbiegebot für Radfahrer an, obwohl die Radfahranlage augenscheinlich geradeaus weiter entlang des Erzherzog Wilhelm-Ringes verläuft. Aus den Piktogrammen geht nicht eindeutig hervor, welche Teile der Radfahranlage im Ein- bzw. Zweirichtungsverkehr befahren werden dürfen.



Abbildung 43: Zweirichtungsradweg entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Norden



Abbildung 44: Radweg ohne Kennzeichnung entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Norden



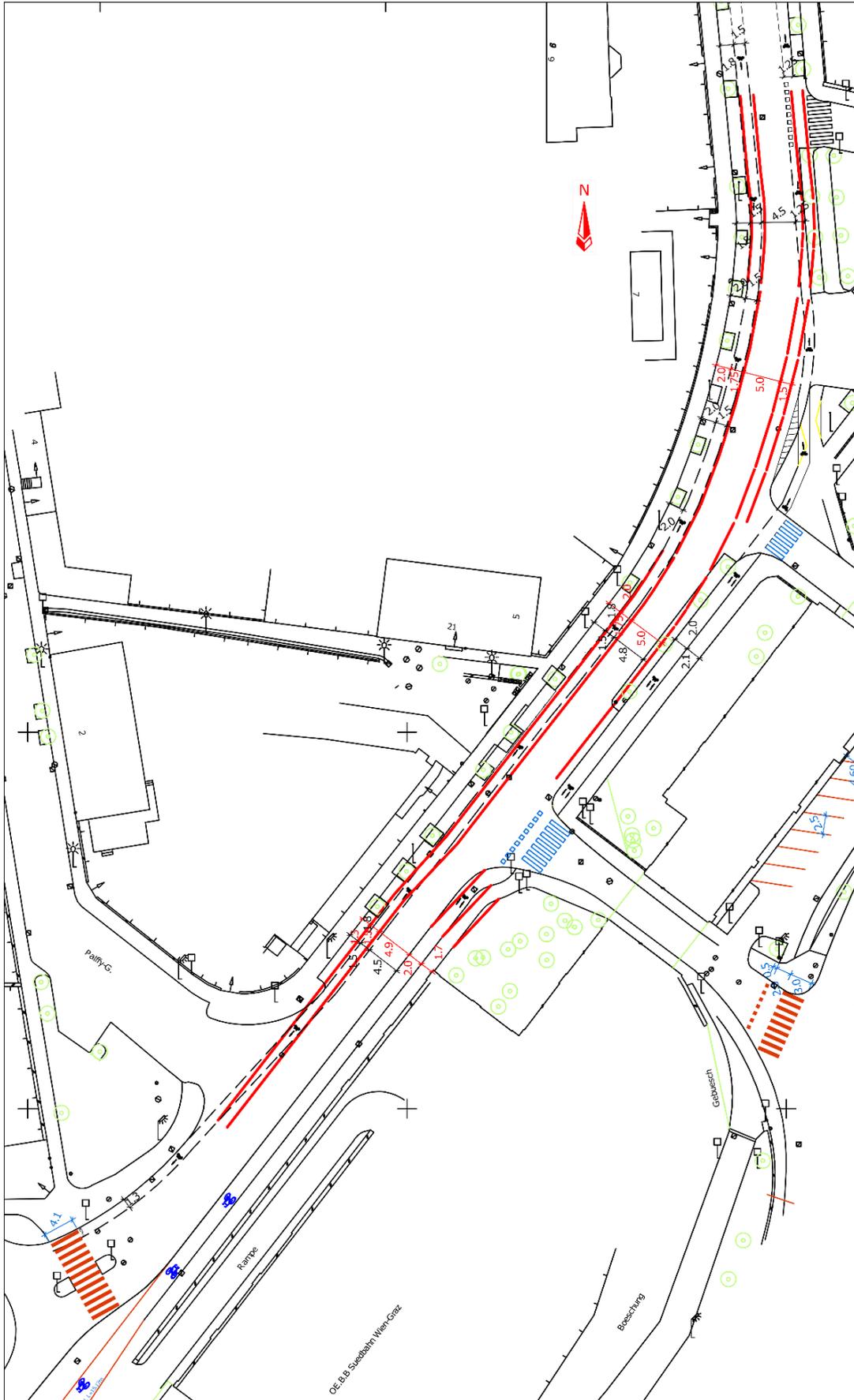
Abbildung 45: Überleitung des Radwegs ohne Kennzeichnung auf Mehrzweckstreifen entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Norden

Um Begegnungen von Radfahrern in diesem Bereich sicherer zu machen und einen Schutz vor aufgehenden Autotüren zu gewährleisten, wird empfohlen, diesen Abschnitt baulich umzugestalten und eine entsprechende Verbreiterung des Verkehrsraumes für Radfahrer vorzusehen. Eine derartige Umgestaltung kann im Zuge des bereits geplanten Lückenschlusses entlang der Westseite des Bahndammes bis auf Höhe der Römergasse / Wörthgasse erfolgen. Im Rahmen dieser Umgestaltung sollten auch die aufgezeigten Mängel der Kennzeichnung der Radfahranlagen beseitigt werden.

Der nachfolgende Vorschlag (Abbildung 46) sieht eine Verbreiterung des Mehrzweckstreifens an der Westseite des Erzherzog-Wilhelm-Rings sowie eine Umwandlung des getrennt geführten in einen gemischten Geh- und Radweg an der Ostseite bis zur Einmündung der Fabriksgasse vor. Der erzielte Breitengewinn ergibt sich durch eine Verschiebung des Fahrbahnrandes sowie den Entfall einiger Längsparkplätze mit Umwandlung in einen Grünstreifen unmittelbar nördlich des Kreisverkehrs beim Bahnhof. Die verbleibenden Längsparkplätze können in einer größeren Breite als im Bestand ausgeführt werden, die Breiten der Radfahranlagen entsprechen dann den Richtlinien.

Ab der Einmündung der Fabriksgasse sollen die Radfahrenden weiterhin auf der Fahrbahn geführt werden, jedoch anstatt der zu schmalen Mehrzweckstreifen Sharrows markiert werden (siehe auch Punkte 7.4.4.3.1 und 7.4.5.12).

Abbildung 46: Radfahranlagen zwischen Bahnhof und Erzherzog-Wilhelm-Ring - Prinzipskizze



7.4.4.2.3 Wiener Straße zwischen Flammgasse und Pfaffstättner Straße

Entlang der Wiener Straße wird der Radverkehr im Abschnitt zwischen Flammgasse und der Pfaffstättner Straße beidseitig auf Einrichtungsradwegen geführt. Die Radwege sind als benutzungspflichtige Radwege ausgeführt, wobei eine Wintersperre angeordnet ist. Sie werden großteils abgesetzt und durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgegrenzt geführt. Die Trennung von den Gehsteigen erfolgt großteils durch auf ca. 3-5cm abgesenkte Bordsteine. Die Mindestbreiten für Einrichtungsradwege gem. RVS 03.02.13 werden in diesem Abschnitt nicht unterschritten.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Zu bemängeln ist die Gestaltung mehrerer Querungsstellen im Bereich von Einmündungen in die Wiener Straße.

Hierbei wurden mehrfach Mängel im Hinblick auf fehlende Gehsteigvorziehungen, unzureichende Kennzeichnung von Radfahrerüberfahrten bzw. eingeschränkte Sichtweiten festgestellt. Suboptimal sind auch mehrfach vorhandene als Parkplätze genutzte Nebenflächen, die unmittelbar an die Radfahranlage angrenzen.

Nachfolgend werden die erfassten Mängel im Detail aufgelistet:

Fahrtrichtung Osten:

- *Mangelhafte oder fehlende Kennzeichnung von Radfahrerüberfahrten bei der Einmündung der Gymnasiumstraße, Neumistergasse und Franz-Schwabl-Gasse*
- *Der allgemeine Zustand der Bodenmarkierung ist vielfach verbesserungswürdig; Insbesondere die Blockmarkierungen der Radfahrerüberfahrt und die Piktogramme auf dem Radweg sind vielfach nicht mehr gut sichtbar*

INPUT Bürgerbeteiligung:

Es sollte die Benützungspflicht aufgehoben werden, wegen Gefahrensituationen durch „Dooring“ und mit Fußgängern.

- *In Fahrtrichtung Osten wird auf vielen Nebenflächen unmittelbar neben dem Radweg geparkt (siehe Abbildung 47 und Abbildung 48). Die abgestellten Fahrzeuge ragen teilweise in den Verkehrsraum der Radfahranlage oder verstellen zum Teil Sichtfelder vor Querungsstellen. Im Bestand ist keine Trennung zwischen dem Radweg und den daneben befindlichen Flächen vorhanden und die Flächen sind nicht als Kfz-Stellplätze abmarkiert. Zudem ist kein Schutzstreifen zwischen dem Radweg und dem ruhenden Verkehr angeordnet.*
- *Die Radfahrerüberfahrten über die Gymnasiumstraße und Neumistergasse weisen sehr lange Querungsdistanzen für Fußgänger und Radfahrer auf (siehe Abbildung 49 und Abbildung 50). Die Schaffung von Gehsteigvorziehungen wäre hier aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Komforts sinnvoll. Durch ebensolche bauliche Maßnahmen könnte auch das Verparken der Sichtbereiche vor den Querungsstellen verhindert werden.*
- *Die Sichtfelder auf die Radfahrerüberfahrt bzw. den Radweg sind im Bereich der Parkplatzausfahrt eines Nahversorgers auf Höhe Nr. 68 durch eine Hecke erheblich eingeschränkt (siehe Abbildung 51).*



Abbildung 47: Parkende Kfz unmittelbar angrenzend an den Radweg in Fahrtrichtung Osten



Abbildung 48: Parkende Kfz unmittelbar angrenzend an den Radweg in Fahrtrichtung Osten



Abbildung 49: Radfahrerüberfahrt über die Gymnasiumstraße, Blickrichtung Osten



Abbildung 50: Radfahrerüberfahrt über die Neumistergasse, Blickrichtung Osten



Abbildung 51: Radfahrerüberfahrt bei Parkplatzzu- und -ausfahrt auf Höhe Wiener Straße 68

Vor der Südbahnbrücke auf Höhe der Dammgasse endet der Einrichtungsradweg und geht in einen gemischten Geh- und Radweg über, der an den Radweg entlang der Dammgasse anbindet (siehe Abbildung 52). Der Geh- und Radweg weist im Bereich der Überführung eine unübersichtliche Engstelle auf (siehe Abbildung 53). In diesem Bereich ragen zudem Büsche in den Verkehrsraum der Radfahranlage. Zur Fahrbahn hin ist zudem kein Schutzstreifen angeordnet.



Abbildung 52: Ende des Einrichtungsrادweges und Beginn des gemischten Geh- und Radweges vor der Bahnüberführung; Blickrichtung Osten



Abbildung 53: Engstelle bei Geh- und Radweg bei der Bahnüberführung; Blickrichtung Osten

Zur Entschärfung dieser Engstelle sollten Möglichkeiten für eine Verbreiterung der Radfahranlage im Bereich der Unterführung geprüft werden. Eine Variante ergibt sich durch einen möglichen Entfall des kurzen Rechtsabbiegestreifens auf der Wiener Straße. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei diesem Abschnitt um eine Landesstraße handelt (L 151). Es ist daher nach Erstellung einer Detailplanung ein diesbezügliches Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen des Amtes der NÖ Landesregierung erforderlich.

Die Schaffung einer derartigen Umgestaltung erscheint jedenfalls im Zuge des von Seiten der Stadt Baden bereits angedachten Lückenschlusses entlang des Bahndammes hin zur Biondekgasse sinnvoll und notwendig. Sofern diese Verbindung geschaffen werden kann, sollte jedenfalls eine Anbindung an diesen neuen Radweg in beide Fahrtrichtungen hergestellt werden.

Fahrtrichtung Westen:

In der Gegenrichtung wird der Radverkehr von der Dammgasse kommend bis auf Höhe der Goethegasse auf der Nordseite der Wiener Straße auf einem gemischten Geh- und Radweg mit Benützungspflicht im Zweirichtungsverkehr geführt. In diesem Abschnitt wurden folgende Mängel festgestellt:

- *Die Ausführung der Radfahrerüberfahrt über die L 151 ist nicht optimal, da die Querungsdistanz für Radfahrende sehr hoch ist und der Begegnungswinkel zwischen abbiegenden Kfz und sich nähernden Radfahrern ungünstig ist.*
- *Der Geh- und Radweg grenzt im weiteren Verlauf unmittelbar an mehrere Hauszufahrten mit teilweise stark eingeschränkten Sichtweiten an. Zudem sind Verkehrsspiegel nur an einzelnen Zufahrten vorhanden. Darüber hinaus ragen mehrfach Äste bzw. Sträucher in den Verkehrsraum der Radfahranlage.*
- *Im weiteren Verlauf wird der gemischte Geh- und Radweg auf einen Einrichtungsrادweg übergeleitet. Auf Höhe Nr. 83 ist die Führung des Radweges jedoch unklar (siehe Abbildung 56). Die Verkehrszeichen rechtsseitig sind zugewachsen und auf Grund der fehlenden Bodenmarkierungen ist der Radwegverlauf bzw. die vorgeschriebene Fahrtrichtung unklar. Zudem ist keine Begrenzung des Radweges hin zur Fahrbahn ersichtlich.*
- *Die Radfahrerüberfahrt über die Goethegasse ist nicht in beiden Richtungen gekennzeichnet (siehe Abbildung 57).*
- *Der Fahrbahnzustand des Einrichtungsrادweges im weiteren Verlauf Richtung Westen und der Zustand der Bodenmarkierungen ab Höhe der Goethegasse sind verbesserungswürdig.*



Abbildung 54: Verbesserungswürdige Querungsstelle über die Landesstraße L 151; Blickrichtung Westen



Abbildung 55: Grundstückszu- und ausfahrten über den Geh- und Radweg mit schlechter Sicht auf die Radfahranlage; Blickrichtung Westen



Abbildung 56: Beginn des getrennten Geh- und Radweges östlich der Goethegasse



Abbildung 57: Radfahrerüberfahrt über die Goethegasse

7.4.4.2.4 Johannesgasse

In der Johannesgasse verläuft ein kurzer baulicher Radweg gegen die Einbahn der zum Pergersteg anbindet. Der Radweg darf im Bestand von Radfahrern jedoch nicht benützt werden, da dieser nicht mittels VZ gekennzeichnet ist und ein VZ „Einfahrt verboten“ kundgemacht ist (siehe nachfolgende Abbildungen).

Der Radweg entspricht in seiner Ausführung nicht den Empfehlungen der Richtlinie RVS 03.02.13 da kein Schutzstreifen zu den angrenzenden Längsparkern vorhanden ist. Das Risiko für Radfahrende in diesem Bereich, von einer aufgehenden Autotür getroffen zu werden, ist jedoch aufgrund des möglichen Blickkontakts zwischen den Kfz-Lenkern und den entgegenkommenden Radfahrern eher gering.



Abbildung 58: Radweg gegen die Einbahn in der Johannesgasse, Blickrichtung Süden



Abbildung 59: Radweg gegen die Einbahn in der Johannesgasse, Blickrichtung Süden

7.4.4.2.5 Haidhofstraße zwischen Braitnerstraße und B 210

In der Haidhofstraße zwischen Braitnerstraße und B 210 wird der Radverkehr beidseitig auf Einrichtungsradwegen geführt. Positiv zu erwähnen ist hierbei, dass die Trennung vom Fußgängerverkehr vorwiegend durch überfahrbare Schrägbordsteine erfolgt. Auch hinsichtlich der Breiten entspricht der bestehende Radweg großteils dem Stand der Technik.

Die Führung des Radverkehrs und die Vorrangsituation im Bereich der in die Haidhofstraße einmündenden Straßen sind jedoch rechtlich unklar. Die Radwege werden an allen einmündenden Straßen nicht mittels Radfahrerüberfahrten verbunden (siehe Abbildung 60 und Abbildung 61).

Im Abschnitt zwischen B 210 und Grundauerweg ist auf der Nordseite kein Gehsteig vorhanden. Eine derartige Führung ist nicht optimal, da dadurch vermehrt mit Fußgängern auf dem Radweg zu rechnen ist. Das Fußgängeraufkommen im diesem Bereich ist jedoch augenscheinlich eher gering.



Abbildung 60: Querungsstelle über Grundauerweg, Blickrichtung Nordwesten



Abbildung 61: Querungsstelle beim Spitzerriegel, Blickrichtung Südosten

Grundsätzlich ist auch zu bemängeln, dass die Radwegführung entlang der Haidhofstraße insgesamt lückenhaft ist (siehe Abbildung 62 und Abbildung 63). Es wird empfohlen Lückenschlüsse über die B 210 und über die Trudo-Exner-Brücke herzustellen. Die Schaffung dieser

Lückenschlüsse ist vorrangig, da das Fahren im Mischverkehr auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens (DTV: ~16.000 Kfz/Tag) nicht verträglich erscheint. Eine Aufhebung der Benützungspflicht erscheint hier aus eben diesen Gründen ebenso nicht sinnvoll.



Abbildung 62: Ende des Radweges vor der B 210, Blickrichtung Süden



Abbildung 63: Ende des Radweges vor der Trudo-Exner-Brücke, Blickrichtung Nordwesten

Eine Lösung der Probleme kann durch Verlegung der Radfahranlagen (beide Fahrtrichtungen) auf die südwestliche Straßenseite in Form eines Geh- und Radweges herbeigeführt werden, wobei die Querung der Haidhofstraße im lichtsignalgeregelten Kreuzungsbereich mit der Braitnerstraße und der Schützengasse erfolgen soll. Durch den Umbau dieser Kreuzung soll auch das Kreuzungsplateau wesentlich verkleinert werden.

Ein Planungsvorschlag sieht vor, den Radverkehr auf einem Radweg von der Waltersdorfer Straße (Remise) an der Ostseite der Trudo-Exner-Brücke über die o.g. Kreuzung weiter am Geh- und Radweg an der Südwestseite der Haidhofstraße mit direkter Anbindung an den bestehenden Geh- und Radweg südlich der Umfahrungsstraße (B 210) über die lichtsignalregelte Kreuzung B 210 / Haidhofstraße zu führen (siehe Grafiken in Punkt 0). Dadurch ergibt sich ein Gesamtkonzept inkl. Lückenschluss zwischen Waltersdorfer Straße (mit Anbindungen von/nach Leesdorf) und der Haidhofsiedlung.

7.4.4.2.6 Helenenstraße vom Holzrechenplatz bis Schloßgasse

Entlang der Helenenstraße verläuft ein kurzer straßenbegleitender Zweirichtungsradweg der eine Anbindung von der Schlossgasse zum Holzrechenplatz darstellt und gleichzeitig Teil des Helenentalradweges ist. Die Qualität dieses Radweges im Bestand ist jedoch stark verbesserungswürdig, da dieser auf Fahrbahnniveau geführt wird und lediglich durch eine Begrenzungslinie von der Fahrbahn der Helenenstraße abgegrenzt wird (siehe nachfolgende Abbildungen). Für Kfz-Lenker ist zudem nicht ersichtlich, dass diese Anlage von Radfahrern im Zweirichtungsverkehr befahren wird, da sie von der Ausführung einem Mehrzweckstreifen ähnelt. Der Zweirichtungsradweg endet unvermittelt auf der Fahrbahn und wird in einem 90 Grad Verlauf über eine Radfahrerüberfahrt über die Helenenstraße geführt. Der gesamte Verlauf ist für die Verkehrsteilnehmer nicht intuitiv. Weiters sind die Sichtfelder vor der Radfahrerüberfahrt auch im Hinblick auf die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht ausreichend. Es ist daher von einer geringen Anhaltebereitschaft der Kfz-Lenker auszugehen.

Es wird eine bauliche Umgestaltung des kompletten Abschnittes empfohlen.



Abbildung 64: Überleitung von der Schlossgasse auf Zweirichtungsweg entlang der Helenenstraße, Blickrichtung Westen



Abbildung 65: Überleitung von der Schlossgasse auf Zweirichtungsweg entlang der Helenenstraße, Blickrichtung Westen



Abbildung 66: Zweirichtungsweg entlang der Helenenstraße ohne bauliche Trennung von der Fahrbahn, Blickrichtung Westen



Abbildung 67: Ende des Zweirichtungsweges entlang der Helenenstraße und Überleitung auf Radfahrerüberfahrt, Blickrichtung Westen

7.4.4.2.7 Vöslauer Straße zwischen Leopold Breinschmid Straße und Trennerstraße

Entlang der Vöslauer Straße verläuft auf der Ostseite im Abschnitt zwischen der Leopold Breinschmid-Straße und der Trennerstraße ein Einrichtungsradweg. Dieser wird im Bereich zwischen Längsparkstreifen und Gehsteig geführt und weist eine Breite von etwa eineinhalb Metern auf. Der Radweg ist damit insgesamt etwas zu schmal, da kein Schutzstreifen zu den in Längsrichtung geparkten Fahrzeugen angeordnet wurde. Eine Verbreiterung der Radfahranlage erscheint jedoch nur mit erheblichem baulichen Aufwand möglich.



Abbildung 68: Einrichtungsradweg entlang der Vöslauer Straße Blickrichtung Norden

Grundsätzlich ist zu bemängeln, dass es in diesem Abschnitt nur einseitig eine getrennte Radfahranlage gibt, da das Verkehrsaufkommen auf der Vöslauer Straße sehr hoch ist (zwischen 11.000 und 13.000 Kfz pro Tag) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h beträgt.

7.4.4.3 Mehrzweckstreifen

7.4.4.3.1 Erzherzog Wilhelm Ring zwischen Bahnhof und Wiener Straße

Der Erzherzog Wilhelm Ring weist im Abschnitt zwischen der Wiener Straße bis auf Höhe der Hausnummer 7 beidseitig der Fahrbahn Mehrzweckstreifen auf. In diesem Abschnitt sind zudem angrenzend an die Radfahranlage beidseitig Längsparkstreifen angeordnet. Ab Höhe Haus Nr. 7 bis zum Kreisverkehr auf dem Conrad von Hötzendorf-Platz ist ein Mehrzweckstreifen nur in Fahrtrichtung Süden angeordnet. Auch hier grenzt rechtsseitig ein Längsparkstreifen an. Zudem verläuft in diesem Abschnitt östlich der Fahrbahn ein Zweirichtungsradweg, der direkt zum Bahnhofsvorplatz führt. Der Erzherzog Wilhelm Ring weist ab Höhe der Wiener Straße ein Verkehrsaufkommen von rund 5.200 Kfz/24h (Knotenstromzählung September/Oktober 2016, Hochrechnung auf 24h) und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf.

Eine Überprüfung der Breiten ergab, dass die Mehrzweckstreifen entlang des ggst. Straßenzuges in Kombination mit den angrenzenden Parkstreifen durchgängig unter den geforderten Mindestbreiten gem. RVS 03.02.13 markiert sind. Die Mehrzweckstreifen weisen eine Breite von etwa 1,2 m bzw. 3,3 m inkl. Parkstreifen auf (gemessen auf Höhe Nr. 9, 21 und 23). Hierbei ist zu erwähnen, dass die Parkstreifen in vielen Bereichen nicht vom Mehrzweckstreifen abgegrenzt werden. Eine Begrenzung ist nur dort vorhanden, wo die Parkstreifen gepflastert sind. Die für den Kfz-Verkehr freibleibende Kernfahrbahn wurde nur punktuell gemessen, entsprach dort aber den Regelbreiten. Gemäß RVS 03.02.13 sollten Mehrzweckstreifen neben Längsparkstreifen mindestens in einer Breite von 1,5m ausgeführt werden, wobei die kombinierte Breite des Längsparkstreifens und des Mehrzweckstreifens mindestens 3,5 m betragen sollte. Die Richtlinie weist explizit darauf hin, dass die Mindestabmessungen für Mehrzweckstreifen auch bei beengten Querschnitten nicht unterschritten werden dürfen. Die Kernfahrbahnbreite sollte gem. ebendieser Richtlinie im Regelfall 4,50m nicht unterschreiten.

Die zu schmale Markierung der Mehrzweckstreifen führt dazu, dass parkende Kfz vielfach in den Verkehrsraum der Radfahranlage hineinragen (siehe Abbildung 58 und Abbildung 59).



Abbildung 69: Parkendes Kfz im Verkehrsraum des Mehrzweckstreifen auf Höhe Erzherzog Wilhelm Ring 5, Blickrichtung Süden



Abbildung 70: Parkendes Kfz im Verkehrsraum des Mehrzweckstreifen auf Höhe Erzherzog Wilhelm Ring 12, Blickrichtung Norden

Im Rahmen des Ortsaugenscheines wurde zudem festgestellt, dass subjektiv viele Kfz sehr ungenau eingeparkt sind und der Verkehrsraum für Radfahrende dadurch erheblich eingeschränkt wird. Durch den beengten Verkehrsraum besteht die Gefahr, dass Radfahrer durch

zu knappe Vorbeifahrmanöver von Kfz-Lenkern oder durch aufgehende Autotüren von abgestellten Fahrzeugen gefährdet werden können. Eine Auswertung der Verkehrsunfallstatistik der Jahre 2011 bis 2015 ergab keine unfallauffälligen Bereiche mit Unfällen dieser Art. Die Erkenntnisse der Befahrung zeigten jedoch, dass der Straßenzug mit dem Fahrrad durch die engen Verhältnisse derzeit subjektiv unsicher und unattraktiv zu befahren ist. Dieser Eindruck wird auch das regelmäßige Befahren des ggst. Abschnittes von Linienbussen verstärkt. Ab der Einmündung der Fabriksgasse sollen daher die Mehrzweckstreifen durch Sharrows ersetzt werden, die einerseits den Radfahrenden einen sicheren Abstand zu den parkenden Fahrzeugen vorgeben und andererseits die Kfz-Lenker auf die Radfahrenden hinweisen (siehe auch Pkt. 7.4.5.12, Maßnahmen bei schmalen Fahrbahnen).

Darüber hinaus wurden folgende Mängel festgestellt:

- Die Längsmarkierung der Mehrzweckstreifen ist abschnittsweise nicht mehr gut sichtbar.
- In mehreren Kreuzungsbereichen werden die Mehrzweckstreifen unterbrochen und mittels Radfahrerüberfahrten verbunden (Beispiel siehe Abbildung 71). Gem. RVS 03.02.13 sollten Mehrzweckstreifen entlang von bevorrangten Straßenzügen in Kreuzungsbereichen anstelle von Radfahrerüberfahrt-Markierungen einfach durchgezogen werden. Die Blockmarkierungen im Bestand wurden zudem im Verkehrsraum der Radfahranlage markiert (z.B.: bei Mühlgasse, Fabriksgasse). Diese sollten jedoch gem. RVS 03.02.13 den Verkehrsraum der Radfahranlage nach außen hin begrenzen und entsprechend außerhalb des Verkehrsraumes der Radfahranlage markiert werden.



Abbildung 71: Radfahrerüberfahrt auf Höhe der Fabriksgasse, Blickrichtung Norden



Abbildung 72: Kreuzung Erzherzog Wilhelm Ring mit der Wiener Straße, Blickrichtung Norden

- Im Kreuzungsbereich mit der Fabriksgasse ist das Sichtfeld vor der Radfahrerüberfahrt durch eine Hecke für sich nähernde Kfz-Lenker eingeschränkt (siehe Abbildung 71). Das VZ „Radfahrerüberfahrt“ ist von Bewuchs verdeckt und nicht mehr sichtbar. Auf dieser Kreuzung ereigneten sich im Zeitraum 2011 bis 2015 zwei gleichartige Radverkehrsunfälle mit aus der Fabriksgasse rechtseinbiegenden Kfz und geradeaus in Fahrtrichtung Norden fahrende Radfahrende bei Dunkelheit / künstlicher Beleuchtung. Es wird empfohlen die Hecke zumindest im Sichtbereich zu entfernen.
- Die Bodenmarkierungen der Radfahranlagen im Annäherungsbereich an die Kreuzung mit der Wiener Straße in Fahrtrichtung Norden sind sehr schlecht zu erkennen. Die Fläche rechts neben dem Fahrstreifen ist auf Grund der schlecht sichtbaren Markierungen nicht mehr ein-

deutig definiert. Vermutlich handelt es sich dabei um einen kombinierten Rechtsabbiegestreifen mit Mehrzweckstreifen, der von Radfahrenden und rechtsabbiegenden Kfz genutzt werden darf. Es wird daher empfohlen, die schlecht erkennbaren Markierungen zu erneuern. Zudem ist die vorgezogene Haltelinie für Radfahrende zum Linksabbiegen zu knapp vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs markiert. Der Abstand zwischen den Haltelinien sollte nach Möglichkeit vergrößert werden (Empfehlung: 5,00m).

- In Fahrtrichtung Süden ragt eine Hecke in den Verkehrsraum des Mehrzweckstreifens südlich von der Kreuzung mit der Wiener Straße, welche zurückgeschnitten werden sollte.



Abbildung 73: Hecke im Verkehrsraum des Mehrzweckstreifens auf Höhe Erzherzog Wilhelm Ring 27, Blickrichtung Süden

7.4.4.3.2 Pergerstraße

Auch in der Pergerstraße sind Mehrzweckstreifen in beiden Fahrtrichtungen angeordnet. Analog zum Erzherzog-Wilhelm-Ring entsprechen auch diese Markierungen im Hinblick auf die Breiten in beiden Fahrtrichtungen nicht den Mindestanforderungen gem. RVS 03.02.13 (gemessener Querschnitt auf Höhe Haus Nr. 3: Parkstreifen 1,9m (abmarkiert), Mehrzweckstreifen: 1,3m bis 1,4m; Kernfahrbahn: 4,5m).



Abbildung 74: Mehrzweckstreifen neben Längsparkstreifen in der Pergerstraße auf Höhe Haus Nr. 3



Abbildung 75: Mehrzweckstreifen Pergerstraße endet vor Schutzweg bei Zufahrt zum Parkdeck Römertherme

INPUT Bürgerbeteiligung:

Unmittelbar vor dem Schutzweg vor der Zufahrt zum Parkdeck Römertherme endet der Mehrzweckstreifen für die Fahrtrichtung stadtauswärts.

Der Lückenschluss in Richtung Doblhoffpark kann über die Verbindung zum Geh- und Radweg entlang des Mühlbachs beim Parkdeck Römertherme erfolgen. Siehe auch Punkt 7.4.4.1.4.

7.4.4.3.3 Kaiser-Franz-Joseph-Ring in Richtung Bahnhof

Entlang des Kaiser-Franz-Joseph-Rings verläuft in Fahrtrichtung Osten ein Mehrzweckstreifen, der östlich des Josefsplatzes auf Höhe Haus Nr. 41 beginnt und auf Höhe des Bahnhofes bei Haus Nr. 2 endet (siehe Abbildung 77). Es handelt sich hierbei um einen Straßenabschnitt mit Straßenbahnschienen, die von den Wiener Lokalbahnen befahren werden. An den Mehrzweckstreifen grenzt rechtsseitig abschnittsweise ein Längsparkstreifen an.

Die punktuell durchgeführten Breitenmessungen ergaben, dass der Mehrzweckstreifen weitestgehend den Mindestanforderungen der RVS 03.02.13 entspricht (Breite des Mehrzweckstreifens: 1,50m, Parkstreifen: 2,00m, Fahrstreifen für Kfz-Verkehr neben Gleiskörper: ~2,50m). Die Kennzeichnung des Mehrzweckstreifens erfolgt mittels Längsmarkierung und in regelmäßigen Abständen aufgebrachten Fahrradsymbolen und Richtungspfeilen. Die Symbole wurden mittig auf der Radfahranlage angebracht. Die Radfahranlage weist keine augenscheinlichen Mängel auf, wobei die Ausführung in Mindestbreite keinen optimalen Schutz für Radfahrende vor s.g. Doorings-Unfällen³ bietet.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Eine sichere Zufahrt zum Bahnhof vom Mehrzweckstreifen am Kaiser-Franz-Joseph-Ring kommend ist nicht möglich.

Als Verbindung zwischen Kaiser-Franz-Joseph-Ring und dem Bahnhof ist – wie auch anhand der Wegweisung erkennbar ist – der Weg durch den Arthur-Schnitzler-Park vorgesehen.

Jedoch ist die Anbindung vom Kaiser Franz-Joseph-Ring an den Radweg in der Dammgasse verbesserungswürdig, da der bestehende Mehrzweckstreifen etwa 40m vor der Südbahnbrücke endet (siehe Abbildung 77) und auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens in diesem Abschnitt (~11.000 Kfz/24h) das Radfahren im Mischverkehr in diesem Bereich nicht verträglich erscheint.

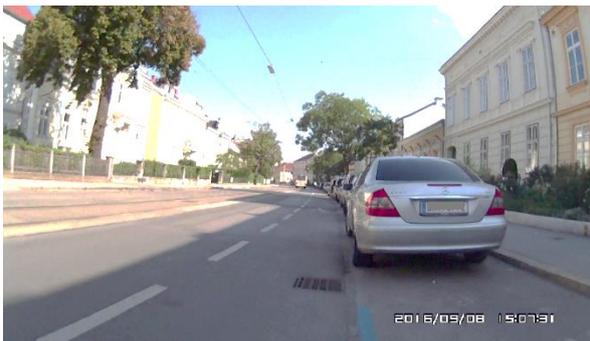


Abbildung 76: Mehrzweckstreifen neben Längsparkstreifen auf Höhe Kaiser-Franz-Joseph-Ring Nr. 33; Blickrichtung Osten

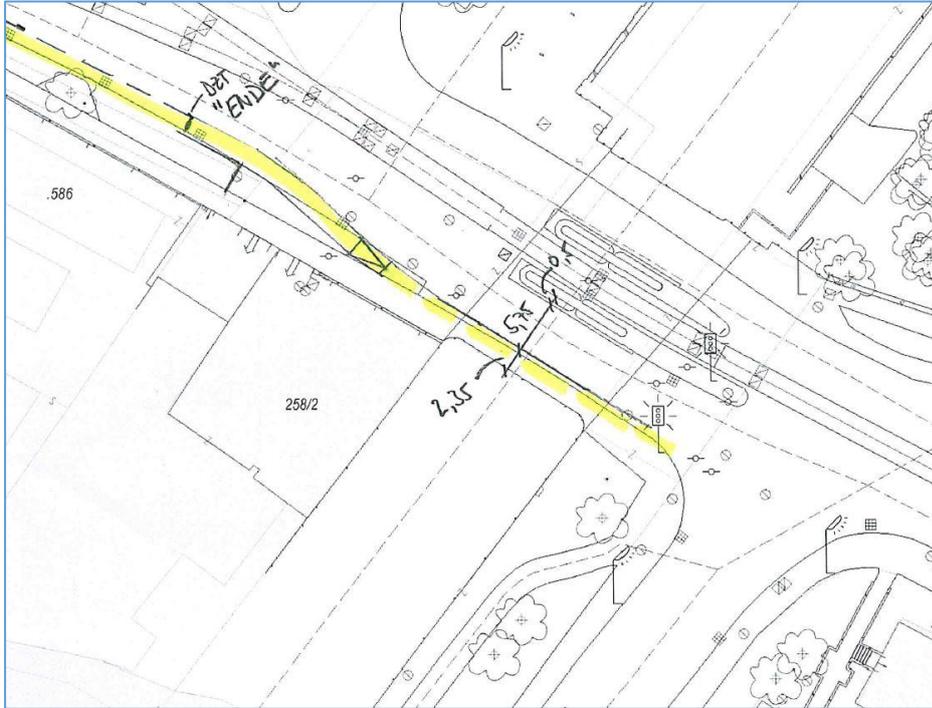


Abbildung 77: Ende des Mehrzweckstreifens am Kaiser-Franz-Joseph-Ring auf Höhe des Bahnhofs, Blickrichtung Osten

³ Doorings-Unfälle = Fahrradunfälle mit aufgehenden Autotüren

Eine Lösung ergäbe sich durch Führung des Radverkehrs am Mehrzweckstreifen, der bis zur Brücke verlängert wird und danach als gemischter Einrichtungs- Geh- und Radweg auf den derzeitigen Gehsteig verschwenkt wird (siehe nachfolgende Planskizze, Abbildung 78).

Abbildung 78: Führung des Radverkehrs beim Bahnhof Richtung Dammgasse



Prinzipskizze: Baudirektion Baden

7.4.4.3.4 Vöslauer Straße zwischen Braitnerstraße und Trennerstraße / Radetzkystraße

In der Vöslauer Straße sind im Abschnitt zwischen der Braitnerstraße und der Trennerstraße beidseitig der Fahrbahn Mehrzweckstreifen angeordnet. Die Vöslauer Straße weist im ggst. Abschnitt ein hohes Verkehrsaufkommen (zwischen ~8.400 und ~11.300 Kfz/24h) und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf.

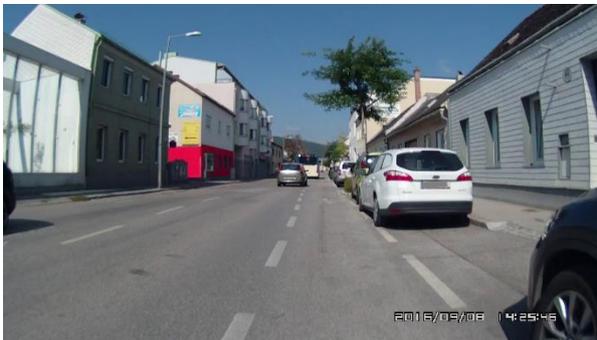


Abbildung 79: Mehrzweckstreifen auf Höhe Vöslauer Straße Nr. 48 in Fahrtrichtung Norden

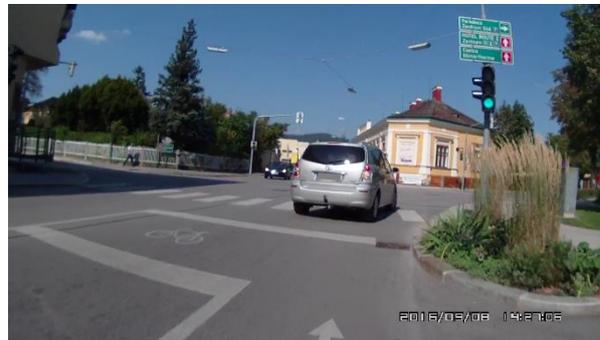


Abbildung 80: Vorgezogene Haltelinie für Radfahrende auf Höhe der Kreuzung mit der Elisabethstraße, Blickrichtung Norden

Der Mehrzweckstreifen ist hinsichtlich der Breiten grundsätzlich RVS konform ausgeführt. Einzelne Problembereiche werden mittels roter Markierungen hervorgehoben. Im Bereich von angrenzenden Parkstreifen wurden entsprechende Breitenzuschläge berücksichtigt. Sinnvoll erscheint es, den gesamten Mehrzweckstreifen in der Vöslauer Straße mittels roter Markierungen hervorzuheben.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Radfahranlagen sollten farbig markiert werden (grün oder rot)

Derzeit wird bzw. ist eine (rote) Einfärbung von Radfahranlagen in Baden nur an Problemstellen (z.B. gegen Einbahn) vorhanden. Es ist dies auch eine Kostenfrage, da die Markierungen v.a. auf Mehrzweckstreifen immer wieder erneuert werden müssen.

Ein verbesserungswürdiger Bereich betrifft die vorgezogene Haltelinie für Radfahrer auf Höhe der Elisabethstraße. Diese weist einen zu geringen Abstand zu der Haltelinie des Kfz-Verkehrs auf (etwa 2,50m bis 3,00m), sodass sich links abbiegende Radfahrer hier nur schwer vor anhaltenden Kfz aufstellen können. Es wird daher empfohlen den Abstand zwischen den beiden Haltelinien zu vergrößern (zumindest 5,00m).

Etwa 25m vor der Radetzkystraße endet der stadtauswärts führende Mehrzweckstreifen. Eine Verlängerung des Mehrzweckstreifens bis zur Kreuzung wäre bei Entfall des Linksabbiegestreifens in die Trennerstraße möglich.

7.4.4.3.5 Kaiser Franz-Joseph-Brücke – Vöslauer Straße

INPUT Bürgerbeteiligung:

Der Staubereich zwischen Vöslauer Straße und Josefsplatz ist auch für den Radverkehr gefährlich.

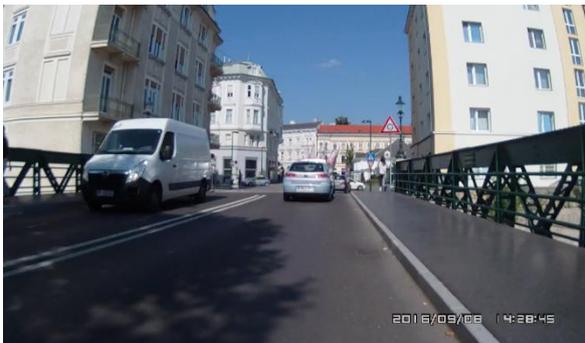


Abbildung 81: Löwenbrücke, Rückstau vom Kreisverkehr am Josefsplatz



Abbildung 82: Kreisverkehr Josefsplatz von Löwenbrücke kommend

Die Fahrbahnbreite auf der Kaiser Franz-Josef-Brücke („Löwenbrücke“) beträgt etwa 7,50m zwischen den Hochborden. Im unmittelbaren Brückenbereich sind keine Parkstreifen vorhanden. Es ist daher im Zuge einer Detailplanung zu prüfen, ob beidseits Mehrzweckstreifen markiert werden können. Maßgeblich sind dabei jedoch die Anschlüsse an die Kreisverkehre am Josefsplatz und am Raiffeisenplatz.

7.4.4.3.6 Roseggerstraße zwischen Kaiser-Franz-Joseph-Ring und Gartengasse

In der Roseggerstraße verlaufen zwischen dem Kaiser-Franz-Joseph-Ring und der Gartengasse bzw. Elisabethstraße beidseitig Mehrzweckstreifen. Die Ausführung der Mehrzweckstreifen weist im Streckenbereich keine augenscheinlichen Mängel auf.

Im Kreuzungsbereich mit der Braitnerstraße gibt es jedoch Verbesserungsbedarf in Bezug auf die für Radfahrer vorgezogenen Haltelinien, die auch hier in zu geringem Abstand zur Haltelinie des Kfz-Verkehrs markiert sind (siehe nachfolgende Abbildungen). Analog zu den bereits genannten ähnlichen Stellen wird eine Vergrößerung des Abstandes der Haltelinien auf zumindest 5,00m empfohlen.



Abbildung 83: Vorgezogene Haltelinie für Radfahrer in der Roseggerstraße auf Höhe der Braitnerstraße, Blickrichtung Süden



Abbildung 84: Vorgezogene Haltelinie für Radfahrer in der Roseggerstraße auf Höhe der Braitnerstraße, Blickrichtung Norden

Verbesserungswürdig ist auch die Anbindung über den Kaiser-Franz-Joseph-Ring in die Wassergasse (siehe Abbildung 85). Das geradeaus Weiterfahren bzw. Linksabbiegen ist hier für Radfahrende auf Grund des starken Rechtsabbiegestroms besonders unangenehm. Für diesen Kreuzungsbereich sollte daher geprüft werden, ob die Situation für den Radverkehr durch vorgezogene Vergrößerung der Aufstellfläche im Bereich der vorgezogenen Haltelinie und Erneuerung der roten Markierung verbessert werden kann, auch für Linksabbieger (beide Richtungen).



Abbildung 85: Ende des Mehrzweckstreifens in der Roseggerstraße auf Höhe des Kaiser-Franz-Joseph-Rings; Blickrichtung Norden

7.4.4.4 Radfahren gegen die Einbahn

7.4.4.4.1 Kaiser-Franz-Joseph-Ring

Der Kaiser-Franz-Joseph-Ring wird in östlicher Fahrtrichtung als Einbahn geführt, wobei eine eigene Fahrspur für Busse, Radfahrer und Taxis entgegen der Einbahnrichtung kundgemacht ist. Der Radverkehr wird auf dieser Spur ohne getrennten Fahrstreifen im Mischverkehr geführt. Die Kundmachung der Ausnahmeregelung erfolgt mittels Zusatztafeln. Auf den gegenläufigen Radverkehr wird mittels Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen hingewiesen.

Folgende Mängel wurden im Rahmen des Ortsaugenscheines festgestellt:

Wie bereits erwähnt fehlt an der Kreuzung des Kaiser-Franz-Joseph-Rings mit dem Conrad von Hötzendorf Platz das VZ „Ende des Radweges“ für die Fahrtrichtung Westen (siehe Abbildung 86). Zudem sind die Verkehrszeichen am Lichtmasten (VZ „Einfahrt verboten“ mit Zusatztafel und VZ „Schutzweg“) auf Gehsteigniveau zu niedrig angebracht, sodass ein Verletzungsrisiko für Fußgänger besteht (insbesondere für sinnesingeschränkte Personen). Diese sollten daher zumindest auf einer Höhe von 2,20m (gemessen von der Unterkante des VZ zum Gehsteigniveau) angebracht werden.

Eine weitere Problemstelle befindet sich auf Höhe des Josefsplatzes (siehe Abbildung 87).

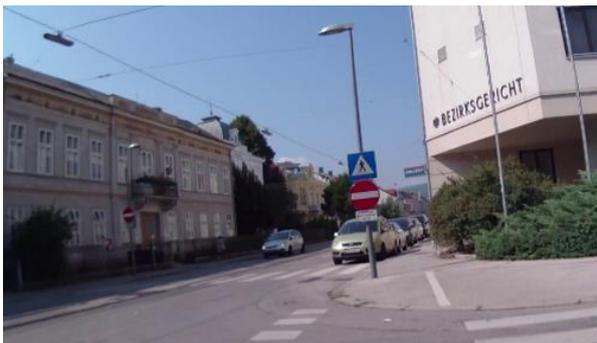


Abbildung 86: Kreuzung des Kaiser-Franz-Joseph-Rings mit dem Conrad von Hötzendorf Platz, Blickrichtung Westen



Abbildung 87: Radfahren gegen die Einbahn entlang des Kaiser-Franz-Joseph-Ringes auf Höhe des Josefsplatzes

INPUT Bürgerbeteiligung:

Radfahrende, die in Fahrtrichtung Westen entlang des Kaiser-Franz-Joseph-Rings fahren wollen, müssen an dieser Stelle die Geleise der Lokalbahn in einem sehr ungünstigen spitzen Winkel überfahren. Auf Grund des ungünstigen Winkels besteht ein erhöhtes Sturzrisiko für Radfahrende, wenn diese mit dem Vorderrad in der Schiene hängen bleiben.

Zudem führt die bauliche Gestaltung dazu, dass Radfahrende beim Queren dieser Geleise für andere Verkehrsteilnehmer oft unerwartete Fahrmanöver durchführen (Schwenk, um den Winkel beim Überfahren zu vergrößern).

In Zürich wurde in den Jahren 2013 und 2014 ein System getestet, bei dem mittels Gummieinlagen, die Schienen nahezu geschlossen werden. Diese Einlagen werden von den Rädern der Schienenfahrzeuge beiseite gedrückt. Der Versuch wurde jedoch aufgrund geringer Haltbar-

keit der damals verwendeten Materialien und den daraus entstehenden hohen Erhaltungskosten wieder beendet. Mittlerweile werden am Markt andere Systeme angeboten, die mittels Platten die Rillen abschließen und nur für den Schienenverkehr freigeben (z.B. VeloStrail).

Es wird daher empfohlen in Abstimmung mit den Wiener Lokalbahnen zu prüfen, ob die Schienen mit derartigen Systemen ausgestattet werden können, sodass Radfahrende diese gefahrlos überqueren können. Zu den entstehenden Kosten ist zu sagen, dass dies nur einen kurzen Abschnitt der Geleise, nämlich die Querungsstelle der Radfahrer, betreffen würde.

Die Radfahrenden können kurzfristig mittels Bodenmarkierungen auf die Gefahrenstelle im Bereich der Schienenquerung hingewiesen werden. Hinweisschilder am Fahrbahnrand bringen jedoch vermutlich nicht den gewünschten Effekt, da sie kaum Beachtung finden würden.

7.4.4.4.2 Wiener Straße zwischen Erzherzog Wilhelm Ring und Mühlgasse

In der Wiener Straße ist das Radfahren gegen die Einbahn mittels eines eigenen Fahrstreifens für Radfahrende kundgemacht. Der ggst. Straßenzug weist ein Verkehrsaufkommen von rund 2.200 Kfz/24h (Hochrechnung auf 24h, Knotenstromzählung September/ Oktober 2016) und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf. Der Radfahrstreifen wird mittels roter Farbe hervorgehoben.

Eine Überprüfung des Querschnitts zeigt, dass der Fahrstreifen gegen die Einbahn in Kombination mit dem angrenzenden Längsparkstreifen abschnittsweise zu schmal ausgeführt wird. Auf Höhe Nr. 2 beträgt die Breite des linksseitigen Parkstreifens lediglich 1,50m. Auf Grund dieser Ausführung ragen die auf diesem Parkstreifen abgestellten Fahrzeuge auf der gesamten Länge der Einbahn in den Verkehrsraum des Radfahrstreifens hinein. Der Fahrstreifen gegen die Einbahn ist in einer Breite von etwa 1,70m ausgeführt. Die Fahrbahn weist eine Breite von etwa 2,80m auf. Gemäß RVS 03.02.13 sollten der an den Fahrstreifen angrenzende Parkstreifen zumindest in einer Breite von 1,80m ausgeführt werden.



Abbildung 88: Fahrradstreifen gegen die Einbahn in der Wiener Straße auf Höhe Nr. 2, Blickrichtung Nordosten



Abbildung 89: Fahrradstreifen gegen die Einbahn in der Wiener Straße auf Höhe Nr. 2, Blickrichtung Nordosten

7.4.4.4.3 Boldrinigasse

Auch in der Boldrinigasse ist das Radfahren gegen die Einbahn mittels Ausnahmeregelung erlaubt. In diesem Abschnitt ist ein eigener Fahrstreifen für Radfahrende gegen die Einbahn angeordnet (siehe nachfolgende Abbildungen). Der Fahrstreifen gegen die Einbahn grenzt unmittelbar an einen Längsparkstreifen an, wobei dieser nicht von dem Radfahrstreifen gegen

die Einbahn abgegrenzt ist. Der Fahrstreifen gegen die Einbahn ist in Kombination mit dem Parkstreifen zu schmal ausgeführt. Die Gesamtbreite des Fahrradstreifens inkl. Parkstreifen beträgt lediglich 2,70m (gemessen auf Höhe Haus Nr. 4), sodass ein sehr schmaler Streifen von etwa 0,50 bis 0,70m für den Radverkehr freibleibt. Die freibleibende Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr in Einbahnrichtung beträgt in etwa 2,70m (bei rechtsseitigem Parken). Für den ggst. Straßenzug wird empfohlen, das Radfahren gegen die Einbahn ohne Fahrstreifentrennung auszuführen und die Parkplätze beidseitig abzumarkieren.



Abbildung 90: Fahrstreifen gegen die Einbahn in der Boldrinigasse, Blickrichtung Norden



Abbildung 91: Fahrstreifen gegen die Einbahn in der Boldrinigasse, Blickrichtung Norden

7.4.4.4 Wassergasse / Bahngasse

In der Wassergasse bzw. der Bahngasse wird der Radverkehr ebenso mittels eines eigenen Fahrstreifens gegen die Einbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem ggst. Straßenabschnitt beträgt 30 km/h. Der Fahrstreifen für Radfahrende ist durchgängig rot hervorgehoben und entspricht hinsichtlich der Breiten den Vorgaben der RVS 03.02.13. Es wurden im Rahmen der Befahrung keine wesentlichen Mängel festgestellt.



Abbildung 92: Radfahren gegen die Einbahn in der Wassergasse, Blickrichtung Norden



Abbildung 93: Radfahren gegen die Einbahn in der Bahngasse, Blickrichtung Osten

7.4.4.4.5 Leesdorfer Hauptstraße zwischen Ferdinand-Pichler-Gasse und Dammgasse

In der Leesdorfer Hauptstraße ist nördlich der Fahrbahn eine bauliche Radfahranlage für das Radfahren gegen die Einbahnrichtung angeordnet (siehe Abbildung 94). Die Kennzeichnung der Anlage erfolgt entgegen der Einbahnrichtung mittels dem VZ „Einfahrt verboten“ und der Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“.

Da es sich bei der Radfahranlage augenscheinlich um einen baulich von der Fahrbahn getrennten Radweg handelt, sollte dieser auch mit dem VZ „Radweg“ gekennzeichnet werden. Am Beginn der Einbahn verläuft linksseitig ein kurzer Radweg, der in weiterer Folge in den Mischverkehr überleitet. Hierbei fehlt das VZ „Ende des Radweges“ (siehe Abbildung 95).



Abbildung 94: Radfahren gegen die Einbahn in der Leesdorfer Hauptstraße, Blickrichtung Westen



Abbildung 95: Radfahren gegen die Einbahn in der Leesdorfer Hauptstraße, Blickrichtung Osten

7.4.4.4.6 Augustinergasse

In der Augustinergasse wird der Radverkehr auf einem eigenen Fahrstreifen gegen die Einbahn geführt. Im Zuge des Ortsaugenscheins wurde festgestellt, dass dieser in Kombination mit dem linksseitigen Längsparkstreifen zu schmal ausgeführt ist (3,00m).

Gemäß RVS 03.02.13 sollte die Gesamtbreite beider Elemente zumindest 3,50m betragen, wobei der Fahrstreifen gegen die Einbahn zumindest 1,50m breit sein soll. Der Fahrstreifen in Einbahnrichtung für den Kfz-Verkehr beträgt etwa 3,20m. Die zur Verfügung stehenden Breiten würden somit ausreichen, um einen ausreichend breiten Fahrstreifen gegen die Einbahn zu markieren.

Die Längsparkstreifen sind nicht durch Bodenmarkierungen oder Belagsunterschiede von der Fahrbahn abgegrenzt. Es könnten die Längsparkstreifen beidseitig der Fahrbahn abmarkiert und der Fahrstreifen für Radfahrende entsprechend der RVS 03.02.13 zumindest auf 1,50m verbreitert werden. Dies kann erzielt werden, in dem der Fahrstreifen in Einbahnrichtung um etwa einen halben Meter verschmälert wird.



Abbildung 96: Radfahren gegen die Einbahn in der Augustinergasse, Blickrichtung Norden

Die Führung des Radverkehrs gegen die Einbahn Augustinergasse erscheint weiterhin sinnvoll. Zusätzlich sollte auch die Wimmergasse für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung geöffnet werden. In beiden Straßen sind jedoch die Details der Radverkehrsführung gegen die Einbahn aus verkehrs(sicherheits-)technischer Sicht zu prüfen.

7.4.4.4.7 Römergasse zwischen Mühlgasse und Flammgasse

In der Römergasse ist derzeit das Radfahren gegen die Einbahn ohne getrennten Fahrstreifen zugelassen. Die Ausnahmeregelung wird mittels Zusatztafeln kundgemacht. Die Römergasse beschreibt im ggst. Bereich einen Linksbogen. Um Konflikte mit Radfahrenden gegen die Einbahn zu verhindern und die Aufmerksamkeit von Kfz-Lenkern auf den gegenläufigen Radverkehr zu erhöhen, wird empfohlen Piktogramme in Form von Radsymbolen und Pfeilen auf der Fahrbahn anzubringen. Dies gilt insbesondere für den Bereich vor der genannten Kurve.



Abbildung 97: Radfahren gegen die Einbahn in der Römergasse, Blickrichtung Süden



Abbildung 98: Radfahren gegen die Einbahn in der Römergasse, Blickrichtung Süden

7.4.4.4.8 Herrnkirchengasse

In der Herrnkirchengasse wird das Radfahren gegen die Einbahn mittels eines eigenen Fahrstreifens und der entsprechenden Verkehrszeichen kundgemacht. Die Linksseitig angeordneten Längsparkplätze sind jedoch nicht von dem Fahrstreifen abgegrenzt.

Um die Genauigkeit des Einparkens zu erhöhen wird empfohlen, diese Stellplätze mittels Längsmarkierungen zu begrenzen.



Abbildung 99: Radfahren gegen die Einbahn in der Herrnkirchengasse, Blickrichtung Süden

7.4.4.4.9 Grabengasse

In der Grabengasse wird das Radfahren gegen die Einbahn mittels eines eigenen Fahrstreifens und der entsprechenden Verkehrszeichen kundgemacht. Auf Höhe des Hauses Nr. 20 verläuft die Grabengasse ums Eck.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Hier kommt es zu Problemen mit kurvenschneidenden Kfz-Lenkern, die dabei einen Teil der Radfahr-anlage überfahren.

Auf Grund der schlechten Sichtbedingungen kann es zu Kollisionen mit entgegenkommenden Radfahrern kommen. Die Straßenraumbreite ist jedenfalls ausreichend, sodass Pkw-Lenker die Kurve problemlos durchfahren können, ohne den Radfahrstreifen mitzubenutzen.

Eine Vermeidung dieses Verhaltens ist denkbar durch den Einsatz baulicher Maßnahmen oder Trennelemente auf der Fahrbahn. Um dieses Verhalten gänzlich auszuschließen sind nicht überfahrbare Trennelemente oder eine bauliche Trenninsel mit Hochbord möglich. Hierfür ist jedoch ein Schleppkurvennachweis erforderlich. Alternativ ist eine baulich leicht erhöhte, gepflasterte Trenninsel denkbar, die ggf. von größeren Fahrzeugen überfahren werden kann. Hierbei sind jedoch auch die Erfordernisse des Winterdienstes zu beachten.



Abbildung 100: Grabengasse



Abbildung 101: Grabengasse

7.4.4.4.10 Valeriestraße

In der Valeriestraße verläuft ein Radfahrstreifen gegen die Einbahn. Auf Höhe des Hauses Valeriestraße 3 verläuft dieser durch einen unübersichtlichen, kurvigen Abschnitt, wobei der Streifen in diesem Bereich ungünstigerweise deutlich zu schmal ausfällt.

Der Streifen sollte zu Lasten von Parkflächen für den ruhenden Kfz-Verkehr verbreitert werden.



Abbildung 102: Valeriestraße



Abbildung 103: Valeriestraße

7.4.4.5 Fahrverbote, mit Ausnahmen für Radfahrer

7.4.4.5.1 Pergersteg

Beim Pergersteg handelt es sich um eine von Fußgängern und Radfahrern genutzte Brücke über die Schwechat. Die Wegverbindung ist mit einem Allgemeinen Fahrverbot ausgenommen Radfahrer kundgemacht. Zur Verhinderung von Kfz-Fahrten sind zudem Poller im Bereich der Brücke verankert. Die Poller sind mit kleinen reflektierenden Streifen versehen, um die Sichtbarkeit in der Nacht zu verbessern. Die Reflektoren könnten jedoch optisch kontrastierend und damit auffälliger ausgeführt werden. Die Höhe des Geländers beträgt zusammen mit dem Hochbord zumindest 1,20m und erscheint somit auch für die Befahrung mit Fahrrädern als ausreichend. Auch die Verkehrsraumbreite erscheint für eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs unproblematisch.



Abbildung 104: Weg zum Pergersteg von der Johannesgasse, Blickrichtung Süden



Abbildung 105: Pergersteg, Blickrichtung Norden

Die Anbindung des Pergerstegs an das Radwegenetz erfolgt von/nach Süden über die Weilburgstraße und weiter zur Schimmergasse. Die Möglichkeiten der Anbindung an die bestehenden Radfahranlagen in der Pergerstraße sind im Detail zu prüfen.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Ein Hinweis bezüglich der Anbindung an das bestehende Radwegenetz kam auch aus der Bevölkerung.

Siehe auch Punkt 7.4.5.2 Anbindung des südwestlichen Wohngebietes.

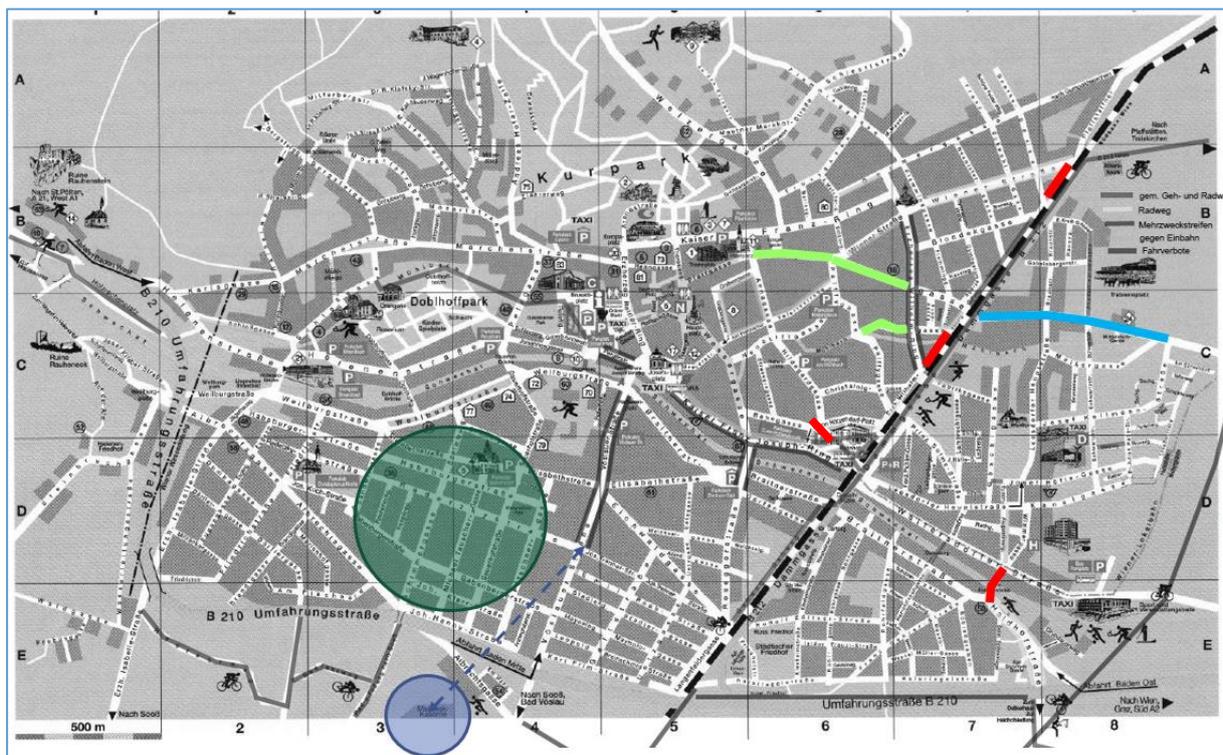
7.4.5 Analyse von Lücken im Radverkehrsnetz

Im Zuge der Analyse der Radverkehrssituation wurden auch Lücken im Radverkehrsnetz untersucht. Hierbei wurde ein besonderes Augenmerk auf die verbesserte Erreichbarkeit der Ziele und auf eine bessere Anbindung der Wohngebiete gelegt. Folgende mögliche Lückenschlüsse wurden aufbauend auf den Rückmeldungen aus der Bevölkerung und im Zuge von Gesprächen mit der Abteilung Bauangelegenheiten der Stadt Baden sowie der Stadtpolizei Baden identifiziert:

- Anbindung der Martinek Kaserne bzw. der NÖM
- Anbindung des südwestlichen Wohngebietes
- Haidhofstraße zwischen Braitnerstraße und Waltersdorfer Straße (Trudo-Exner-Brücke)
- Haidhofstraße – Querung der B 210
- Radweg westlich des Bahndammes zwischen der Fabriksgasse und der Römergasse sowie der Biondegasse und der Wiener Straße
- Mühlgasse östlich der Dammgasse
- Radfahren gegen die Einbahn in der Antonsgasse, Mühlgasse (zwischen Palffygasse und Erzherzog Wilhelm Ring) und der Wörthgasse
- Anbindung des Bahnhofes vom Kaiser-Franz-Joseph-Ring
- Anbindung an die Hildegardgasse durch Arthus-Schnitzler-Park
- Ausweitung der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr
- Umgestaltung Erzherzog Wilhelm Ring

Die festgestellten und untersuchten Lücken sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt:

Abbildung 106: Untersuchte Lücken des Radverkehrsnetzes Baden



7.4.5.1 Anbindung des Martinek Kasernen Areals bzw. der NÖM

Bezüglich der zukünftigen Nutzung bzw. Neugestaltung des Geländes der Martinek-Kaserne wird auf die Studie „SReg - Smart Region Stadt-Umland Süd, Grundlagen für einen Masterplanungsprozess und zur Energieraumplanung des Stadtentwicklungsareals Martinek Kaserne“, erstellt von Emrich Consulting im Auftrag der Stadtgemeinde Baden bei Wien, Klima- und Energiereferat aus dem Jahre 2015 hingewiesen. In dieser Studie wurde u.a. bereits umfassend auf das Thema Anbindung an das Zentrum von Baden eingegangen.

Auszug aus dem Bericht „SReg – Smart Region Stadt-Umland Süd“:

Die Martinek Kaserne liegt an der Vöslauer Straße am südlichen Stadtrand von Baden, südlich der Umfahrungsstraße B 210. Das Stadtzentrum von Baden liegt rund 1,5 km von nördlichen Rand des Kasernengeländes entfernt.

Im Osten grenzt ein Betriebsgebiet mit einem Baumarkt und dem NÖM-Areal an. Im Norden liegen mehrere Einfamilienhäuser, eine Mehrfamiliensiedlung, sowie ein Sportplatz. Im Westen und Süden wird das Kasernengelände von landwirtschaftlich genutzten Flächen (überwiegend Weingärten) benachbart.

...

Bei der Implementierung der Verkehrsinfrastruktur im neu zu entwickelnden Kasernen-Areal sollte auf die Einrichtung eines Primären Wegenetzes geachtet werden. Dies bedeutet den Langsamverkehr (Fuß/Rad) vom motorisierten Individualverkehr zu trennen, sei es mit einem eigenen engmaschigeren Wegenetz oder durch entsprechende Gestaltung von Straßenquerschnitten.

...

Um innerhalb der zukünftigen Siedlungseinheit eine hohe Akzeptanz und Zufriedenheit bei der Wahl des Verkehrsmittels „zu Fuß“ oder Fahrrad sicherstellen zu können, sollte ein adäquates primäres Wegenetz ausgebildet werden. Dies bedeutet ein eigens für den Langsamverkehr (Rad/Fuß) optimiertes Wegesystem anzubieten. Diese Wege können entweder aus völlig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) unabhängigen Wegen bestehen oder es werden in einem entsprechend gestalteten Querschnitt dem Fuß- und Radverkehr vom MIV getrennte Spuren angeboten. So kann das primäre Wegenetz kostengünstiger, weil mit kleinerem Querschnitt als eine Vollstraße und trotzdem engmaschiger ausgebildet werden. Weiters könnten mit diesem primären Wegenetz auch die in der Siedlung erforderlichen Grün- und Freiräume verbunden werden. Dieses Konzept des primären Wegesystems sollte nicht nur für jene Bereiche zur Anwendung kommen, in denen höhere Anteile von Wohnnutzung angeboten werden, sondern im gesamten Areal.

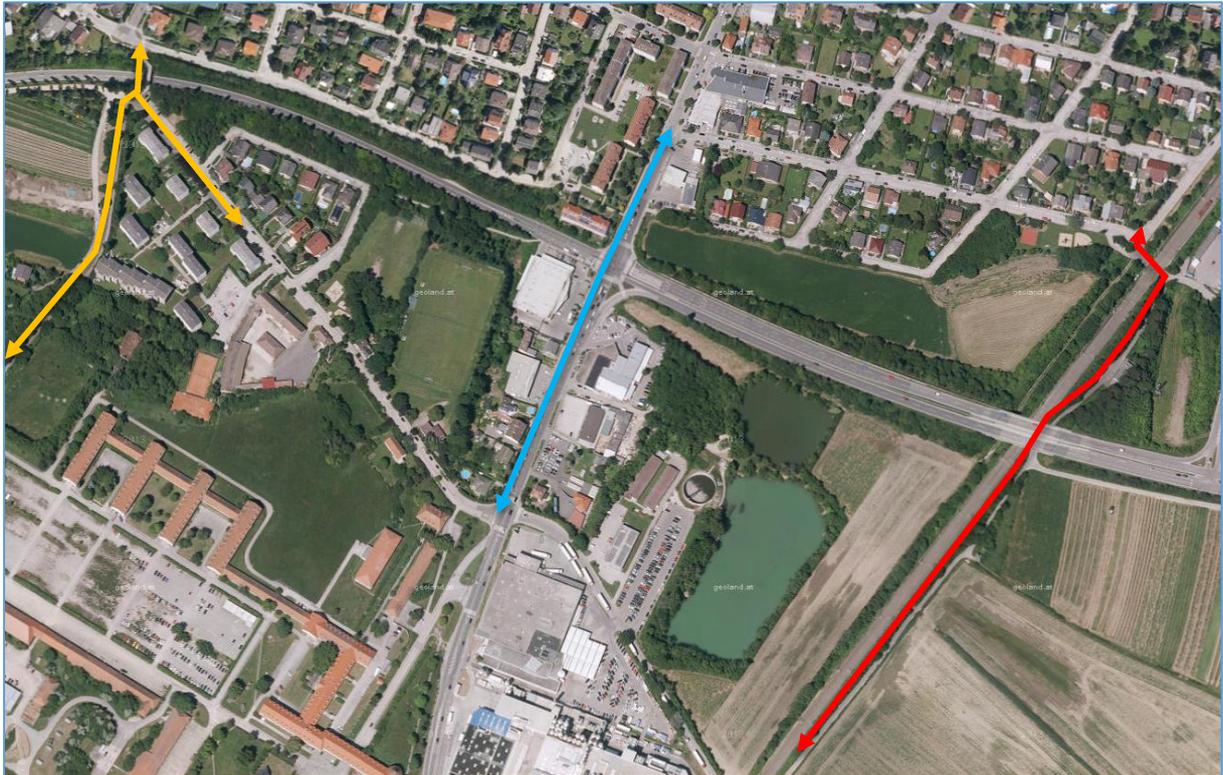
Insbesondere wenn zentrale Einrichtungen an den Standort kommen sollen, ist die Bereitstellung eines Mobilitätsangebotes wichtig, das dem tatsächlich gewünschten Modal Split entspricht und den Zielen einer Smart City folgt. Konsequenterweise sollte die Anbindung an die Kernstadt bzw. Stadtzentrum und Bahnhof denselben Kriterien entsprechen. In diesem Zusammenhang könnten die entsprechenden radialen Verbindungen bereits ab sofort entsprechend adaptiert werden. Das betrifft in erster Linie die Ausgestaltung der Straßenquerschnitte und Kreuzungen. Das würde eine Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr bedeuten.

Darüber hinaus sollten längere Wege, wie es Arbeit, Bildung, Versorgung oder Erholung ggf. erfordern, möglichst mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden können.

Für die Anbindung der Martinek Kaserne bzw. des NÖM-Areals vom Stadtzentrum aus wurden folgende drei mögliche Varianten identifiziert (siehe Abbildung 107):

1. *Verbindung von der Johann-Hanny-Gasse zum Römerweg (gelb)*
2. *Entlang der Vöslauer Straße (blau)*
3. *Anbindung vom bestehenden Helenentalradweg (rot)*

Abbildung 107: Mögliche Varianten zur Anbindung der Martinek Kaserne und des NÖM Areals



Verbindung Schimmergasse Richtung Süden – Querung der B 210 (gelb)

Die erste Variante sieht eine Anbindung über das verkehrsberuhigte untergeordnete Straßennetz im südwestlichen Wohngebiet vor. Radfahrer haben in diesem Bereich die Wahlfreiheit mehrerer parallel verlaufender Siedlungsstraßen, die allesamt weniger stark vom Kfz-Verkehr befahren sind. Das Radfahren in diesen Straßenabschnitten ist in der Regel im Mischverkehr problem- und gefahrlos möglich und durch die geringe Schadstoff- und Lärmbelastung auch sehr attraktiv.

Die Querung der stark befahrenen B 210 stellt im Bestand derzeit noch ein großes Hindernis dar, da hierfür eine Stiegenanlage überwunden werden muss. Der Bau einer barrierefreien, radfahrgerechten Überführung für Fußgänger und Radfahrer ist laut Informationen der Stadt Baden von Seiten des Landes Niederösterreich bereits geplant und wird hier eine wesentliche Verbesserung der Anbindung mit sich bringen.

Das NÖM-Areal ist im weiteren Verlauf Richtung Süden am besten im Mischverkehr über die Albrechtsgasse zu erreichen. Das Areal selbst ist jedoch nicht optimal zu erreichen, da entlang der Vöslauer Straße und der Straße Zur Hutweide keine Radfahranlagen vorhanden sind. Das Areal der Martinek Kaserne ist im Bestand ebenfalls noch nicht optimal über den Römerweg

zu erreichen. Hierbei sollten in Abhängigkeit der Weiterentwicklung des Areals neue Anbindungen für Radfahrer und Fußgänger an den Römerweg geschaffen werden.

Entlang der Vöslauer Straße (blau)

Als zweite Variante ist die Schaffung einer durchgehenden Radverbindung entlang der Vöslauer Straße vom Stadtgebiet kommend bis zumindest auf Höhe der Albrechtsgasse anzudenken. Die Schaffung eines derartigen Lückenschlusses würde unabhängig von den anderen beiden Varianten eine direkte Anbindung zum NÖM Areal, der Martinek Kaserne sowie den südlich der B 210 situierten Betrieben und dem Sportplatz darstellen.

Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens ist die Verbindung für Radfahrer im Zusammenhang mit den damit verbundenen Verkehrssicherheitsrisiken, der Lärm- und Schadstoffbelastung jedoch weniger attraktiv als das Ausweichen auf das untergeordnete Straßennetz der Varianten eins und drei.

Welche Radverkehrsanlage letztlich die geeignetste für den ggst. Bereich darstellen könnte, kann auf Grund der Komplexität der Fragestellung nur im Rahmen einer Detailplanung mit Variantenuntersuchung geklärt werden. Es ist jedoch zu befürchten, dass sich aufgrund der bestehenden Querschnitts- und Anlageverhältnisse der B 212 in diesem Bereich kaum Radfahranlagen unterbringen lassen und auch auf der Fahrbahn infolge des hohen Lkw-Anteils kaum die Möglichkeit für Radfahrstreifen besteht.

Anbindung vom bestehenden Helenentalradweg (rot)

Die dritte Variante stellt die bestehende Anbindung im Osten über den Helenentalradweg dar. Radfahrer können hierbei im untergeordneten Straßennetz über die Langenfeldergasse und zwei bestehende Unterführungen unter der Südbahn bzw. der B 212 zur Ostseite des NÖM-Areals gelangen.

Die Qualität dieser Wegverbindungen im Bestand ist abschnittsweise deutlich verbesserungswürdig. Zudem muss auf Höhe des NÖM-Areals die Südbahnstrecke über einen Bahnübergang gequert werden, um über die Straße Zur Hutweide in das NÖM-Areal zu gelangen. Die Martinek Kaserne ist auf dieser Route derzeit jedoch nur über größere Umwege zu erreichen. Da das NÖM-Areal eine große Barriere für den Radverkehr darstellt, erscheint die Verbesserung der Anbindung der Martinek Kaserne von der Ostseite nicht einfach möglich.

7.4.5.2 *Anbindung des südwestlichen Wohngebietes*

Die Schimmergasse sollte als wichtige Nord-Süd-Verbindung für das südwestliche Wohngebiet und in weiterer Folge zur NÖM und der Martinek Kaserne für den Radverkehr hervorgehoben werden. Hierbei würde sich die Anordnung einer Fahrradstraße gut eignen.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Die Radroute in der Schimmergasse sollte „entschleunigt“ werden, z.B. durch Fahrbahnanhebung des Kreuzungsplateaus Radetzkystraße/Schimmergasse.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße gem.§ 67 StVO beinhaltet ein Durchfahrtsverbot für den Kfz-Verkehr und eine durchgehende Tempo 30 Beschränkung. Das Durchfahrtsverbot kann bezüglich der Erreichbarkeit von Zielen problematisch für einzelne Bewohner des Wohngebiets sein und ggf. dazu führen, dass sich Verkehr auf andere Straßen verlagert. Dies kann

andererseits aber wesentlich dazu beitragen, das Radfahren im Mischverkehr auf der Schimmergasse zu attraktivieren.

Die Umwandlung in eine Fahrradstraße würde folgende mögliche Vorteile bringen:

- *Mehr Rücksichtnahme / Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer auf den Radverkehr*
- *Das Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist erlaubt*
- *Bündelung des Radverkehrs auf eine Straße*
- *Reduktion der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten und des Kfz-Durchgangsverkehrs*

INPUT Bürgerbeteiligung:

Es fehlt eine durchgängige Radwegverbindung aus dem Westen der Stadt zum Bahnhof. Das Radfahren am Josefsplatz (Kreisverkehr) wird als gefährlich empfunden.

Die Weiterführung des Radwegenetzes ins Zentrum von Baden und in weiterer Folge auch zum Bahnhof soll über die Weilburgstraße erfolgen (siehe Abbildung 108).

Abbildung 108: Prinzip-Skizze Radroute über Weilburgstraße



An der Nordseite ist es möglich einen Mehrzweckstreifen für die Fahrtrichtung nach Westen (stadtauswärts) zu errichten, an der Südseite ist die Radverkehrsführung aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und der niedrigen Fahrgeschwindigkeiten im Mischverkehr als Radroute möglich. In weiterer Folge verläuft die Route über die Weilburgstraße (auf beidseitigen Mehrzweckstreifen) zum Pergersteg, der nach Möglichkeit entsprechend an die bestehenden Radfahranlagen (z.B. Pergerstraße) angeschlossen werden soll.

In die Planungen für eine Neugestaltung der Nebenflächen in der Weilburgstraße vor dem Sauerhof sollte auch eine Umgestaltung des Kreuzungsplateaus Weilburgstraße/Sauerhofstraße im Sinne einer Verkleinerung einbezogen werden.

7.4.5.3 Kaiser Franz-Joseph-Brücke („Löwenbrücke“)

Derzeit enden bzw. beginnen die Mehrzweckstreifen in der Vöslauer Straße südlich des Kreisverkehrs am Raiffeisenplatz (Braitnerstraße).

Die Fahrbahnbreite auf der Kaiser-Franz-Josef-Brücke („Löwenbrücke“) in Verlängerung der Vöslauer Straße beträgt etwa 7,50m zwischen den Hochborden. Im unmittelbaren Brückenbereich sind keine Parkstreifen vorhanden. Es kann daher im Zuge einer Detailplanung geprüft werden, ob auch auf der Brücke beidseits Mehrzweckstreifen markiert werden können. Maßgeblich sind dabei jedoch die Anschlüsse an die Kreisverkehre am Josefsplatz und am Raiffeisenplatz.

7.4.5.4 Haidhofstraße zwischen der Braitnerstraße und der Waltersdorfer Straße

In der Haidhofstraße zwischen Braitnerstraße und B 210 wird der Radverkehr beidseitig entlang von Einrichtungswegen geführt. Die Radwegführung entlang der Haidhofstraße ist jedoch insgesamt lückenhaft.

Es wird empfohlen Lückenschlüsse über die B 210 und über die Trudo-Exner-Brücke herzustellen. Die Schaffung dieser Lückenschlüsse ist vorrangig, da das Fahren im Mischverkehr auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens (DTV: ~16.000 Kfz/Tag) nicht verträglich erscheint. Eine Aufhebung der Benützungspflicht der bestehenden Radfahranlagen erscheint hier aus eben diesen Gründen ebenfalls nicht sinnvoll.



Abbildung 109: Ende der bestehenden Radfahranlage in der Haidhofstraße

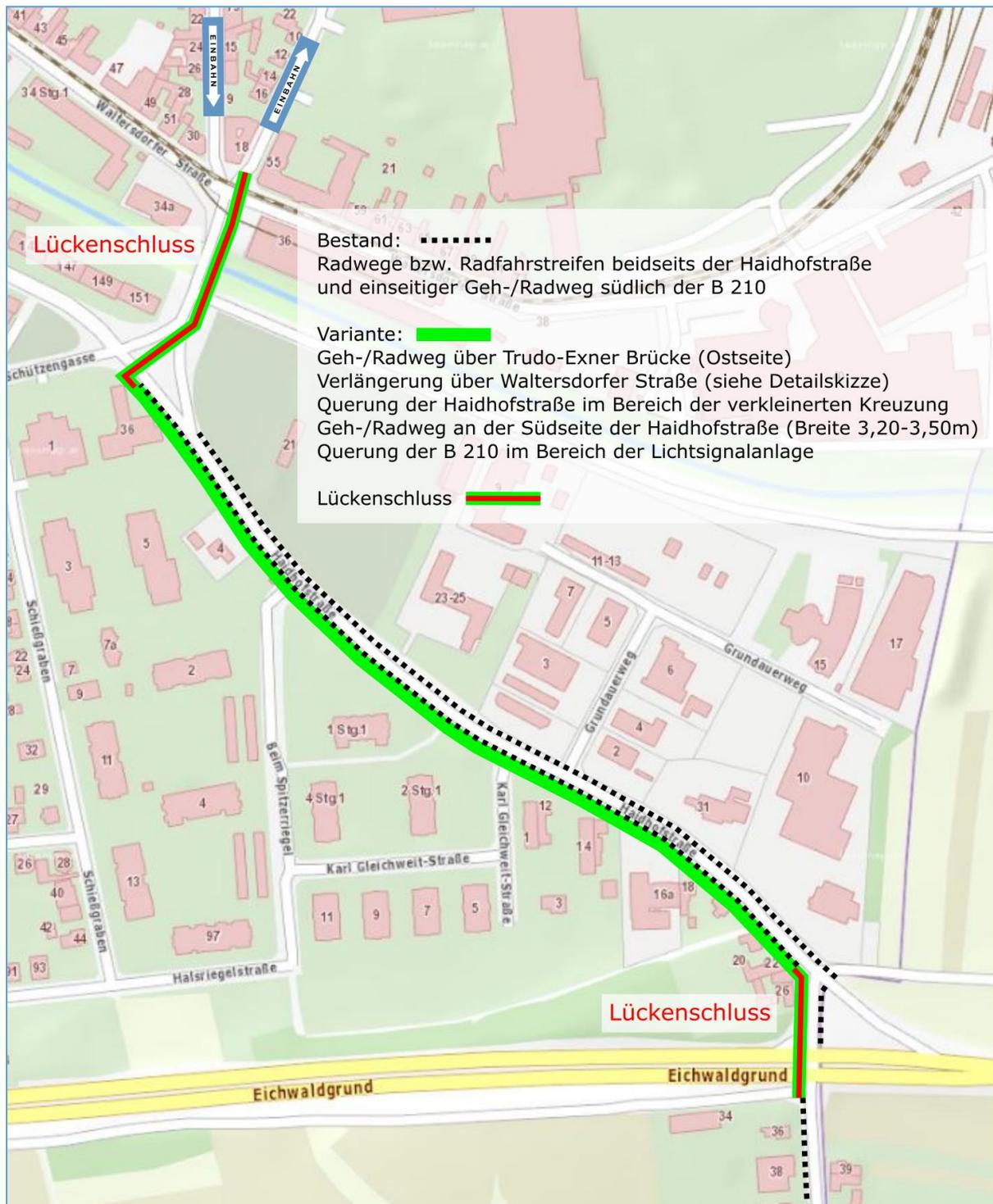


Abbildung 110: Bestehender Gehsteig in der Haidhofstraße im ggst. Bereich

Der nachfolgende Vorschlag beinhaltet eine Führung des Radverkehrs auf einem Geh- und Radweg an der Ostseite der Trudo-Exner-Brücke über die Kreuzung Haidhofstraße/Braitnerstraße/Schützengasse (mit Umgestaltung der Kreuzung, siehe Abbildung 112) zur Südseite der Haidhofstraße, wo er auf einem baulich getrennt angelegten Geh- und Radweg geführt wird.

Dadurch ergibt sich auch eine bessere Anbindung an den Geh- und Radweg in der Haidhofstraße südlich der B 210 im Bereich der lichtsignalgeregelten Kreuzung mit der B 210 (siehe Systemskizze Abbildung 111).

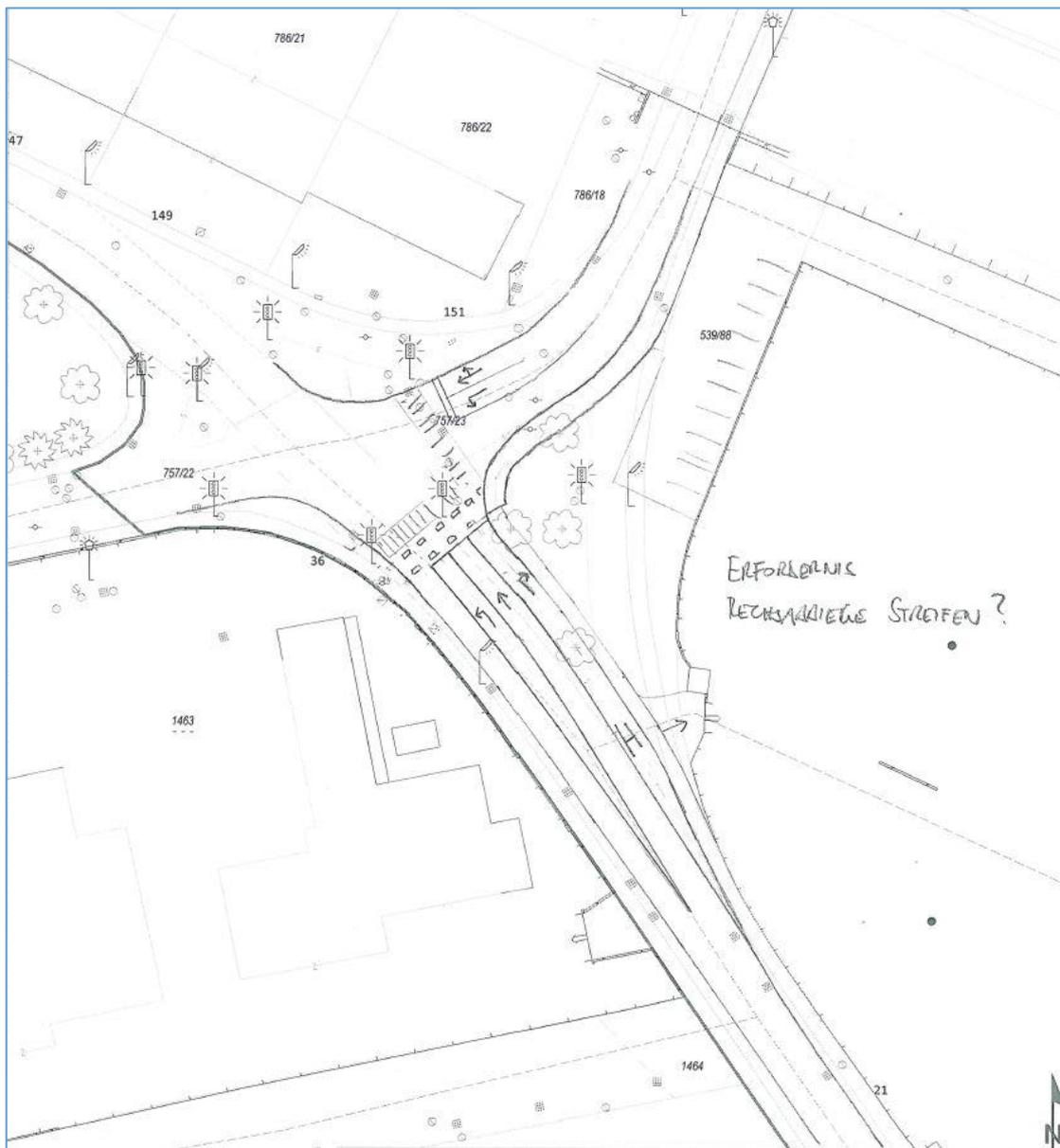
Abbildung 111: Systemskizze Lückenschluss Haidhofstraße – Trudo-Exner-Brücke



Da die Querung der Haidhofstraße derzeit nur im Bereich des bestehenden Schutzweges möglich wäre, diese Straßenstelle jedoch als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen ist, wird hier eine unregelte Querung auf einer Radfahrerüberfahrt nicht empfohlen.

Als Lösungsansatz ist ein Umbau der Kreuzung Braitnerstraße/Haidhofstraße/Schützengasse/Trudo-Exner-Brücke mit Wegnahme des Bypasses an der Ostseite in Erwägung zu ziehen (siehe nachfolgende Abbildung 112). Im Zuge einer Verkleinerung des Kreuzungsplateaus könnte der bestehende derzeit unregelmäßige Schutzweg über die Haidhofstraße südöstlich der Kreuzung direkt an diese geregelte Kreuzung verlegt werden und mit ihm auch die Radwegführung.

Abbildung 112: Gestaltungsvorschlag Kreuzung Haidhofstraße – Braitnerstraße - Schützengasse



Prinzipskizze: Baudirektion Baden

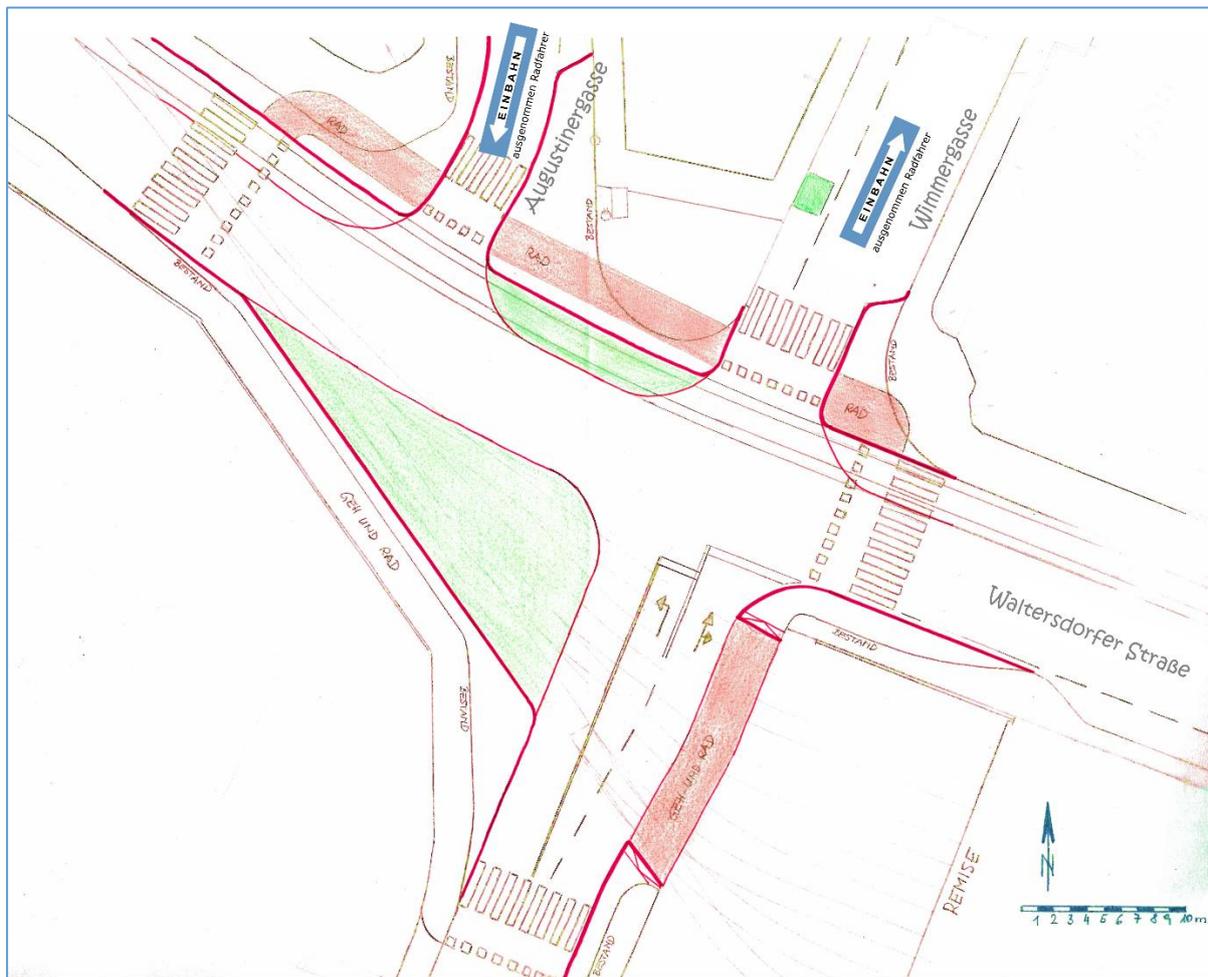
Der 5-strahlige Kreuzungsbereich nächst der Remise (Waltersdorfer Straße / Wimmergasse / Augustinergasse / Trudo-Exner-Brücke) ist aufgrund der Gleisführungen, der Versätze bei den Einmündungen in die Waltersdorfer Straße und der daraus resultierenden Form und Größe sehr unübersichtlich und für Radfahrer auf Grund der Pflasterung und der Gleise kaum befahrbar.

Die nachfolgende Prinzipskizze stellt einen Lösungsvorschlag dar (siehe Abbildung 113). Er beruht auf dem Grundsatz, dass die Fahrflächen einerseits strukturiert werden sollen und andererseits sich durch anderen Fahrbahnbelag zumindest optisch von den nicht zu befahrenden Gleiszonen abheben soll. Weiters wird die Einmündung der Augustinergasse durch „Aufsteilung“ von der Kreuzung abgerückt und es entsteht eine eigene T-förmige Kreuzung. Die derzeitige schräge Fahrlinie von der Augustinergasse zur Trudo-Exner-Brücke über den dreieckförmigen Bereich der Geleise soll nicht mehr möglich sein (siehe auch Punkt 7.7.4).

In diesem Entwurf wurde auch die Führung des Radverkehrs einbezogen, wobei die Anbindung an die Haidhofstraße mitberücksichtigt wurde (Verbreiterung des östlichen Gehsteigs und Errichtung eines Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr).

Die Führung des Radverkehrs gegen die Einbahn Augustinergasse erscheint weiterhin sinnvoll. Zusätzlich sollte auch die Wimmergasse für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung geöffnet werden.

Abbildung 113: Gestaltungsvorschlag Kreuzung bei der Remise (Prinzipskizze)



7.4.5.5 Radweg westlich des Bahndammes zwischen der Fabriksgasse und der Römergasse sowie der Biondegasse und der Wiener Straße

Ein weiterer wichtiger innerstädtischer Lückenschluss ist die durchgehende Führung einer Radverkehrsanlage westlich des Bahndammes. Hierfür wird die Schaffung zweier Lückenschlüsse zwischen der Fabriksgasse und der Römergasse sowie der Biondegasse und der Wiener Straße vorgeschlagen.

Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Freihaltung der erforderlichen Sichtfelder in den Kreuzungsbereichen zu legen, insbesondere bei der Einmündung des Radweges in die Wiener Straße. Sofern diese Sichtfelder auf Grund baulicher Zwänge nicht freigehalten werden können, sollten Radfahrer mittels Hinweisen auf die mögliche Gefährdung aufmerksam gemacht werden (z.B. Gefahrenzeichen und Bodenmarkierungen). Zusätzlich kann der Einsatz von Verkehrsspiegeln sinnvoll sein.

7.4.5.6 Mühlgasse östlich der Dammgasse

Die Mühlgasse östlich der Dammgasse wäre eine wichtige Anbindung zu den dort situierten Schulen. Derzeit ist die Straße für das Radfahren im Mischverkehr jedoch wenig attraktiv.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Ein Bürgerwunsch war die Errichtung von Radfahrstreifen in der Mühlgasse.

Grundsätzlich erscheint die Markierung von entsprechend breiten Mehrzweckstreifen in diesem Straßenabschnitt sehr sinnvoll. Auf Grund der beengten Platzverhältnisse ist dies jedoch nur möglich bei einem abschnittswisen Entfall eines Längsparkstreifens.

Im Bestand besteht zwischen der Leedorfer Hauptstraße und der Schwartzstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Eine Ausweitung dieser Beschränkung in Richtung Westen bis zur Dammgasse bzw. in Richtung Osten könnte ebenfalls eine attraktivere und sichere Führung des Radfahrens im Mischverkehr ermöglichen. Die Bedeutung für den Radverkehr könnte zudem mittels Sharrows⁴ als Alternative zu Mehrzweckstreifen hervorgehoben werden.

Die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Hinblick auf Verkehrsberuhigung und Radverkehr, wird durch die Übernahme der Mühlgasse in das Gemeindestraßennetz erleichtert (siehe Punkt 7.2 Straßennetzhierarchie - MIV).

⁴ Sharrows sind Fahrrad-Piktogramme mit bzw. ohne Pfeilmarkierungen, die im Bereich der gewünschten Fahrlinie der Radfahrenden markiert werden. Durch Sharrow-Markierungen soll Einfluss auf das Fahrverhalten der Radfahrer und Kfz-Lenker genommen werden, um mehr Sicherheit zu gewährleisten. Durch das Umlenken der Fahrlinien sollen u.a. Dooring-Unfälle verringert oder das Ausweichen auf den Gehsteig verhindert und zu knappe Überholmanöver von Kfz-Lenkern unterbunden werden.



Abbildung 114: Mühlgasse auf Höhe Nr. 58



Abbildung 115: Mühlgasse auf Höhe Nr. 59

7.4.5.7 Radfahren gegen die Einbahn in der Antonsgasse, Mühlgasse (zwischen Palffygasse und Erzherzog Wilhelm Ring) und der Wörthgasse

Eine weitere Möglichkeit zur Erweiterung des Radverkehrsnetzes ist die Öffnung von mehreren Einbahnen für den Radverkehr. Hierbei wurden in Absprache mit Vertretern der Stadt Baden folgende Straßenzüge geprüft:

- Mühlgasse (zwischen Palffygasse und Erzherzog Wilhelm Ring)
- Antonsgasse
- Wörthgasse

INPUT Bürgerbeteiligung:

Seitens der Bürger wurde u.a. auch die Möglichkeit des Radfahrens gegen die Einbahnrichtung in der Mühlgasse gewünscht.

Die Mühlgasse zwischen Palffygasse und Erzherzog Wilhelm Ring weist mehrere Engstellen ohne Ausweichmöglichkeiten auf, die derzeit gegen eine Öffnung für den Radverkehr sprechen:

- freibleibende Fahrbahnbreite neben dem rechtsseitigen Längsparkstreifen auf Höhe Haus Nr. 5 \approx 2,80m
- freibleibende Fahrbahnbreite neben dem rechtsseitigen Längsparkstreifen auf Höhe Haus Nr. 7-9 \approx 2,30m



Abbildung 116: Engstelle im Bereich der Mühlgasse

Eine Öffnung der Einbahn erscheint nur mit Stellplatzverlust möglich. Aus Sicherheitsgründen sollte eine freibleibende Fahrbahnbreite von 3,50m durchgehend gewährleistet sein. Bei

Entfall der Stellplätze im Bereich der Engstellen ist evt. Eine Führung des Radverkehrs gegen die Einbahn ohne Fahrstreifentrennung möglich. Jedenfalls ist hierfür eine Detailplanung erforderlich.

Auch in der Antonsgasse sind mehrere Engstellen ohne Ausweichmöglichkeiten vorhanden, die derzeit gegen eine Öffnung sprechen:

- freibleibende Fahrbahnbreite neben dem rechtsseitigen Parkstreifen auf Höhe Haus Nr. 13-15 $\approx 3,20\text{m}$ (keine Ausweichmöglichkeit bei Begegnung Kfz – Radfahrer, leichte Linkskurve)
- freibleibende Fahrbahnbreite nach der Kreuzung mit der Spiegelgasse $\approx 3,20\text{m}$
- freibleibende Fahrbahnbreite neben den beidseitigen Längsparkstreifen auf Höhe Haus Nr. 1A $\approx 3,00\text{m}$; viele angrenzende Geschäfte, hohe Kundenfrequenz, hoher Parkdruck, hohes Verkehrsaufkommen, viele Fußgänger und Radfahrer



Abbildung 117: Antonsgasse auf Höhe Nr. 13-15



Abbildung 118: Antonsgasse auf Höhe Nr. 1A

Ebenso weist die Wörthgasse mehrere Engstellen auf, wodurch diese derzeit nicht für den Radverkehr geöffnet werden kann:

- freibleibende Fahrbahnbreite neben dem rechtsseitigen Längsparkstreifen auf Höhe Haus Nr. 19 $\approx 2,80\text{m}$
- freibleibende Fahrbahnbreite zwischen den beidseitigen Längsparkern auf Höhe Haus Nr. 20 $\approx 2,90\text{m}$



Abbildung 119: Wörthgasse

Eine Öffnung der Einbahn erscheint nur möglich bei Entfall der Abstellmöglichkeit auf der Fahrbahn rechtsseitig (ca. 11 – 12 Stellplätze) und der Markierung eines durchgängigen Fahrstreifens gegen die Einbahn. Hierfür ist jedenfalls eine Detailplanung erforderlich.

7.4.5.8 Anbindung des Bahnhofes vom Kaiser-Franz-Joseph-Ring

Dadurch, dass der bestehende Mehrzweckstreifen am Kaiser Franz-Joseph-Ring etwa 40m vor der Südbahnbrücke endet, ist eine Lücke im Radwegenetz zum Radweg entlang der Dammgasse vorhanden (siehe Abbildung 120).

Aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens in diesem Abschnitt (~11.000 Kfz/24h) erscheint das Radfahren im Mischverkehr in diesem Bereich nicht verträglich. Wegen der Komplexität der Situation sollten daher für diesen Bereich die Möglichkeiten für die Schaffung eines Lückenschlusses im Detail (Planungen, Variantenstudien) geprüft werden. Eine Variante wäre die Verlängerung des Mehrzweckstreifens und Führung des Radverkehrs unter der Brücke am verbreiterten Gehsteig als gemischter Einrichtungs-Geh-/Radweg (siehe Pkt. 7.4.4.3.3).



Abbildung 120: Ende des bestehenden Mehrzweckstreifens am Kaiser-Franz-Joseph-Ring

7.4.5.9 Anbindung an die Hildegardgasse durch Arthur-Schnitzler-Park

Derzeit besteht keine direkte komfortable und sichere Möglichkeit mit dem Fahrrad von der Hildegardgasse zum Bahnhof zu gelangen. Daher erscheint es sinnvoll den bestehenden Gehweg durch den Arthur-Schnitzler-Park (siehe Abbildung 121) auf zumindest 3,00m zu verbreitern und dadurch eine Anbindung für den Radverkehr (gemischter Geh- und Radweg) zu schaffen. Neben der Verbreiterung des Weges ist ein besonderes Augenmerk auf eine sichere Überleitung in den Mischverkehr an geeigneter Stelle zu legen. Jedenfalls ist eine Gehsteigabsenkung im Bereich der Überleitung notwendig. Darüber hinaus sollten im Rahmen einer Detailplanung auch die Sichtweiten überprüft werden.



Abbildung 121: Weg durch Arthur-Schnitzler-Park

Wie bereits im Radwegekonzept aus dem Jahre 2004 vorgeschlagen, könnten sämtliche Wege innerhalb des Arthur-Schnitzler-Parks als „Gehweg - ausgenommen Radfahrer“ beschildert werden. Dadurch wäre eine Freigabe ohne Benützungspflicht mit Vorrang für die Fußgänger gegeben (siehe auch Punkt 7.4.4.2.1).

7.4.5.10 Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr

Ein weiterer Vorschlag zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr ist die Ausweitung der Ausnahmeregelung für den Radverkehr in der Fußgängerzone. Derzeit ist das Radfahren in der Fußgängerzone lediglich in der Zeit von 19 bis 8 Uhr gestattet. Dies ist für den Alltagsradverkehr jedoch wenig attraktiv. Das Radfahren in Schrittgeschwindigkeit wäre jedoch in vielen Bereichen auch während anderen Tageszeiten bei entsprechender Rücksichtnahme gefahr- und problemlos möglich.

Es wird daher empfohlen, die Öffnungszeiten für den Radverkehr in Abhängigkeit der Fußgängerfrequenzen entsprechend anzupassen. Nach Verträglichkeit sollte das Radfahren ohne zeitliche Beschränkung im südlichen Abschnitt der Wassergasse jederzeit erlaubt werden, in der Fußgängerzone nördlich der Breyerstraße jedenfalls aber durchgehend während der Zeiten in denen auch eine Zufahrt für Ladetätigkeit und Taxis gegeben ist (siehe auch Punkt 7.5.1, Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone).

7.4.5.11 Umgestaltung Erzherzog Wilhelm Ring

Der bestehende Mehrzweckstreifen am Erzherzog Wilhelm Ring neben den Längsparkern ist deutlich zu schmal und entspricht daher nicht mehr dem Stand der Technik. Auf Grund der bestehenden Straßenraumbreiten erscheint eine durchgehende Verbreiterung der Streifen nicht möglich, bei einer Beibehaltung der Mindestmaße der Kernfahrbahn von 4,50m.

Es wird daher anstatt der Mehrzweckstreifen die Markierung von Sharrows vorgeschlagen (siehe Punkt 7.4.5.12).

7.4.5.12 Maßnahmen bei schmalen Fahrbahnen

Zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr, insbesondere zur Vermeidung von Unfällen durch Öffnen von Autotüren (Dooring-Unfälle), kommen auch alternative Markierungsmöglichkeiten in Frage, für die es jedoch derzeit (noch) keine rechtliche Grundlage gibt.

Nachfolgend werden typologische Straßenquerschnitte gezeigt, welche (neuartige) Optionen für eine sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kfz aufzeigen sollen. Die Vorschläge wurden auf Basis der Erkenntnisse einer Studie des Büro Rosinak & Partner, die im Auftrag und in Zusammenarbeit mit dem KfV⁵ durchgeführt wurde, entwickelt und müssen in Fachkreisen noch intensiv diskutiert werden, insbesondere in Hinblick auf ihre Praxistauglichkeit ebenso wie auf die Konformität mit den geltenden Gesetzen (StVO, BoMaVO) und Richtlinien (RVS). Darüber hinaus, kann es zweckmäßig sein, Pilotversuche durchzuführen.

Ziel ist es durch das Anzeigen der sicheren Fahrlinie es den Radfahrenden zu erleichtern, einen ausreichenden Seitenabstand einzuhalten, um Dooring-Unfälle zu vermeiden. Im Idealfall wählen Radfahrende intuitiv die für sie vorgesehene Fahrlinie. Ist in einem Straßenabschnitt keinerlei Bodenmarkierung vorhanden, orientieren sich Radfahrenden primär am Fahrbahnrand. Sobald Bodenmarkierungen vorhanden sind, beeinflussen diese die Fahrlinie der Radfahrenden sehr stark. Durch entsprechende Piktogramme, welche an besonders kritischen Stellen markiert sind, könnten Radfahrende vor Ort daran erinnert werden, dass beim Öffnen von Fahrzeugtüren eine potentielle Gefährdung besteht.

⁵ Rosinak & Partner ZT GmbH, 2016, Radfahren im Längsverkehr neben haltenden und parkenden Kfz - Untersuchung verkehrstechnischer Lösungen

Wenn die Errichtung von baulich getrennten Radverkehrsanlagen nicht möglich ist, kann ein sicheres Radfahren auf der Fahrbahn nur dann ermöglicht werden, wenn bestmöglich gewährleistet wird, dass Radfahrende nicht überholt werden. Dies kann in erster Linie mit Fahrbahnbreiten von 3,5 m bis maximal 4,0 m erreicht werden, da hier ein Überholen durch mehrspurige Kfz bereits aus physikalischen Gründen kaum möglich ist.

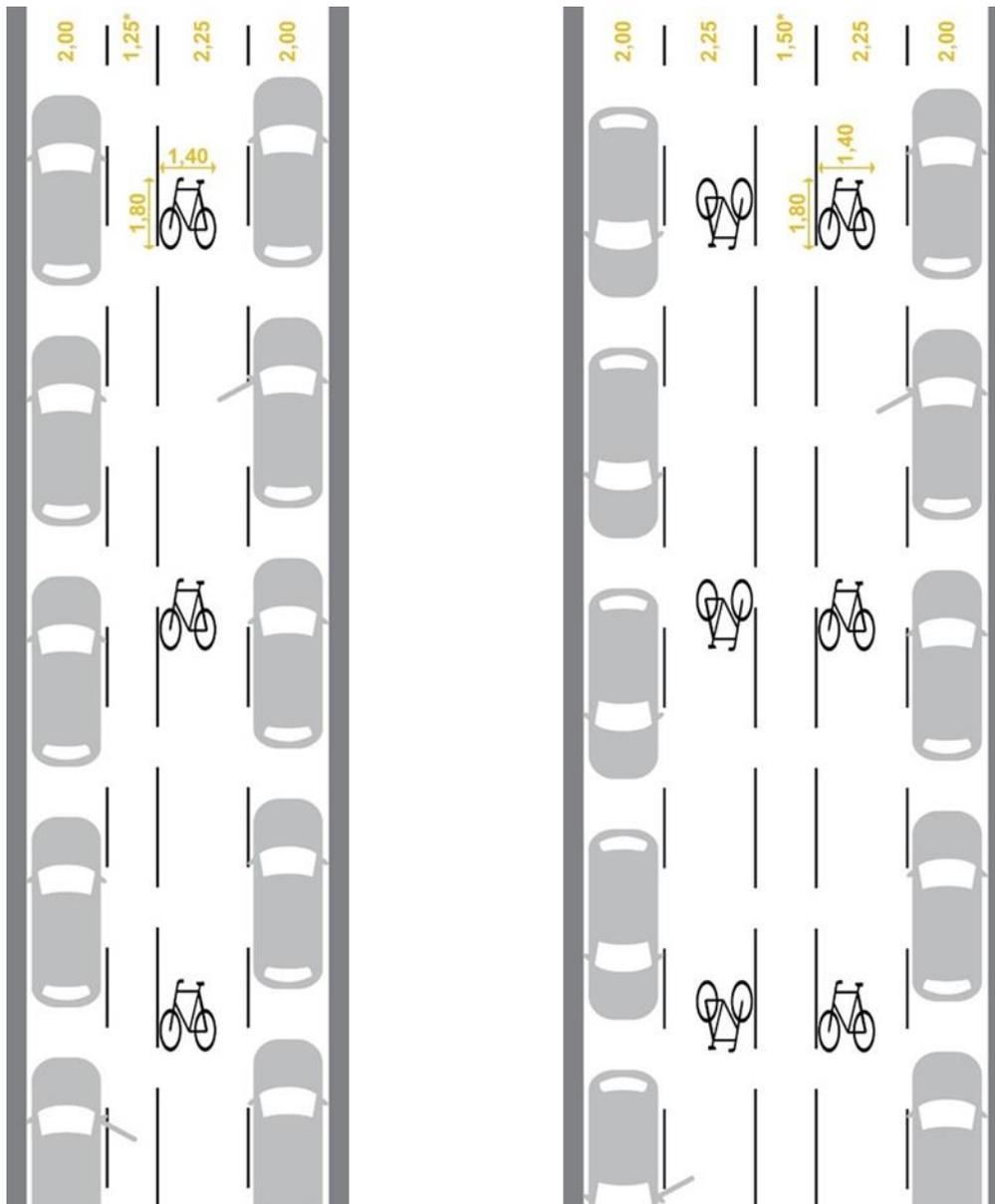
Eine höhere Akzeptanz von Kfz-Lenkern in Einbahnen ohne Überholmöglichkeit ist naturgemäß bei verordneten Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h zu erwarten, da in diesem Fall die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Radfahrendem und Kfz geringer ist als bei höheren Fahrgeschwindigkeiten.

Nachfolgend werden vier Varianten für eine mögliche Ausgestaltung eines Straßenquerschnitts einer Einbahn sowie einer Straße mit Gegenverkehr jeweils mit beidseitigem Längsparkstreifen aufgezeigt:

Variante 1 „Überbreiter Mehrzweckstreifen“:

Markierung eines Mehrzweckstreifens, der die überwiegende Breite der Fahrbahn einnimmt, mit linksbündigen Fahrrad-Piktogrammen. Ein Überholen auf der Restfahrbahnbreite ist für mehrspurige Kfz nur ohne Gegenverkehr und in Einbahnen gar nicht möglich.

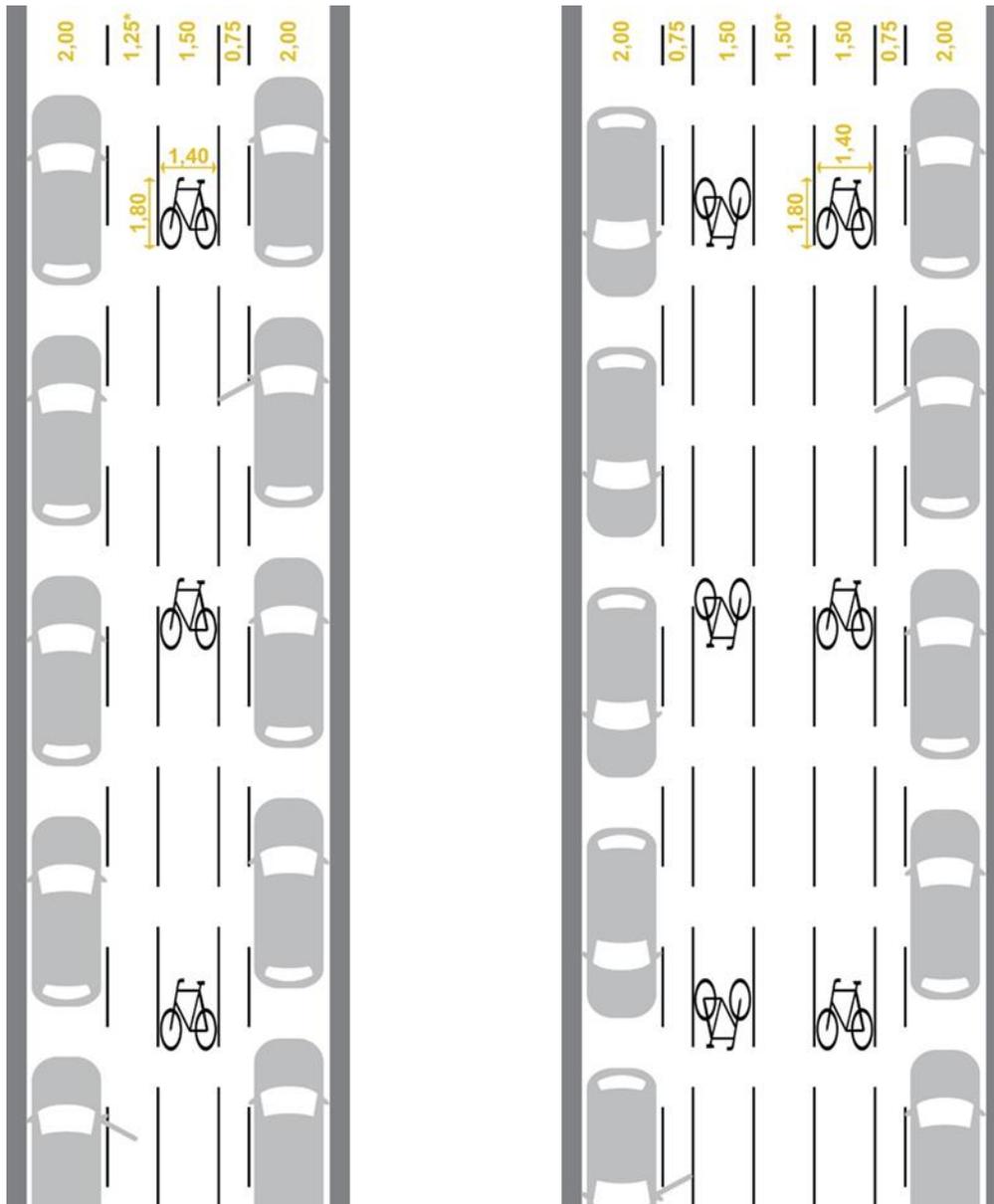
Abbildung 122: Variante 1 Skizze „Überbreiter Mehrzweckstreifen“



Variante 2 „Abgerückter Mehrzweckstreifen“:

Markierung eines Mehrzweckstreifens mit Fahrrad-Piktogrammen wie bei Variante 1. Zusätzlich wird eine Längsmarkierung zur Begrenzung der „Dooring Zone“ markiert, welche Radfahrer unterstützt, im Bereich der Piktogramme zu fahren. Dadurch entsteht ein vom rechten Fahrbahnrand abgerückter Mehrzweckstreifen.

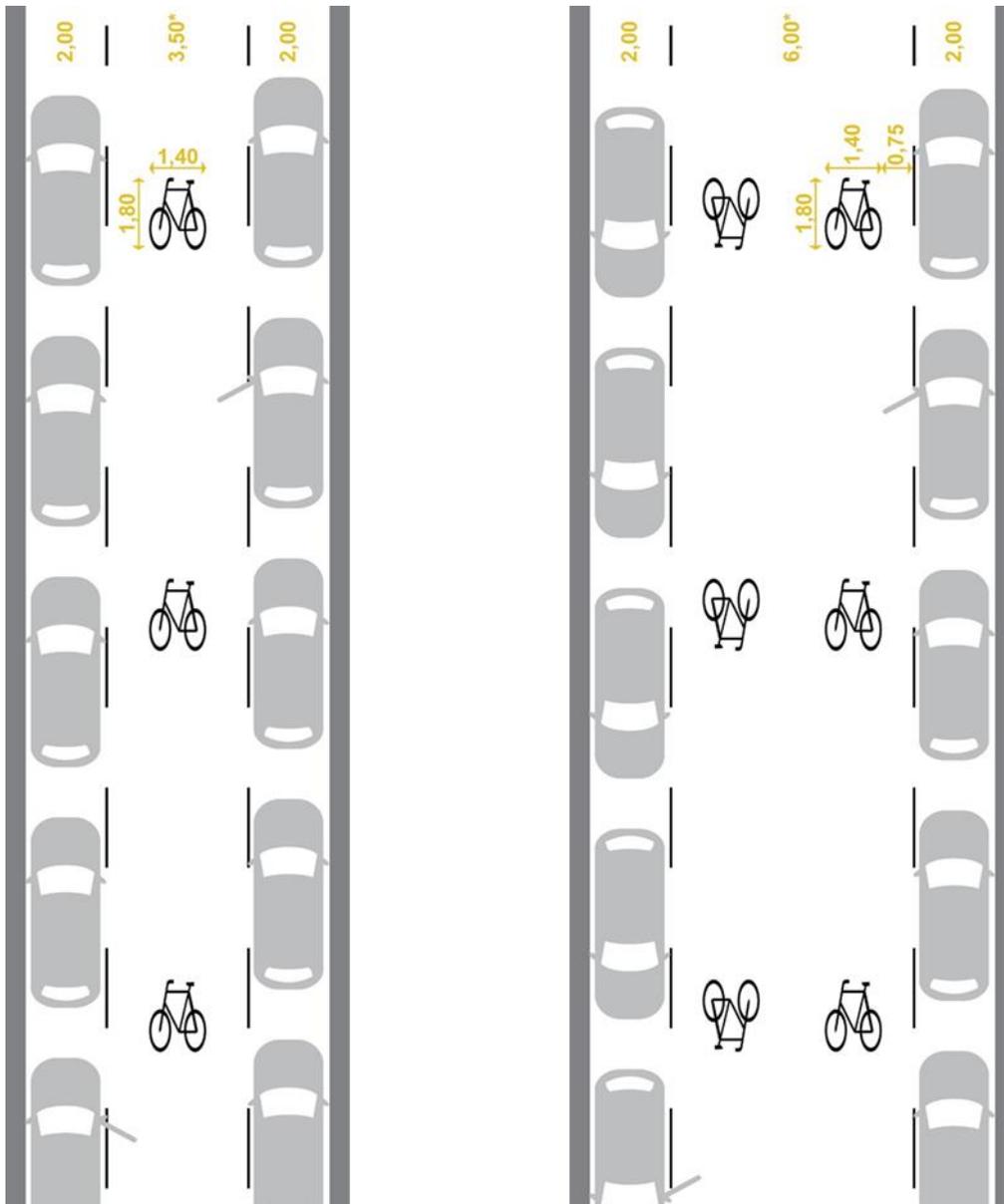
Abbildung 123: Variante 2 Skizze "Abgerückter Mehrzweckstreifen"



Variante 3 „Sharrows“:

Markierung von Fahrrad-Piktogrammen mit bzw. ohne Pfeilmarkierungen im Bereich der gewünschten Fahrlinie der Radfahrer außerhalb der „Dooring Zone“.

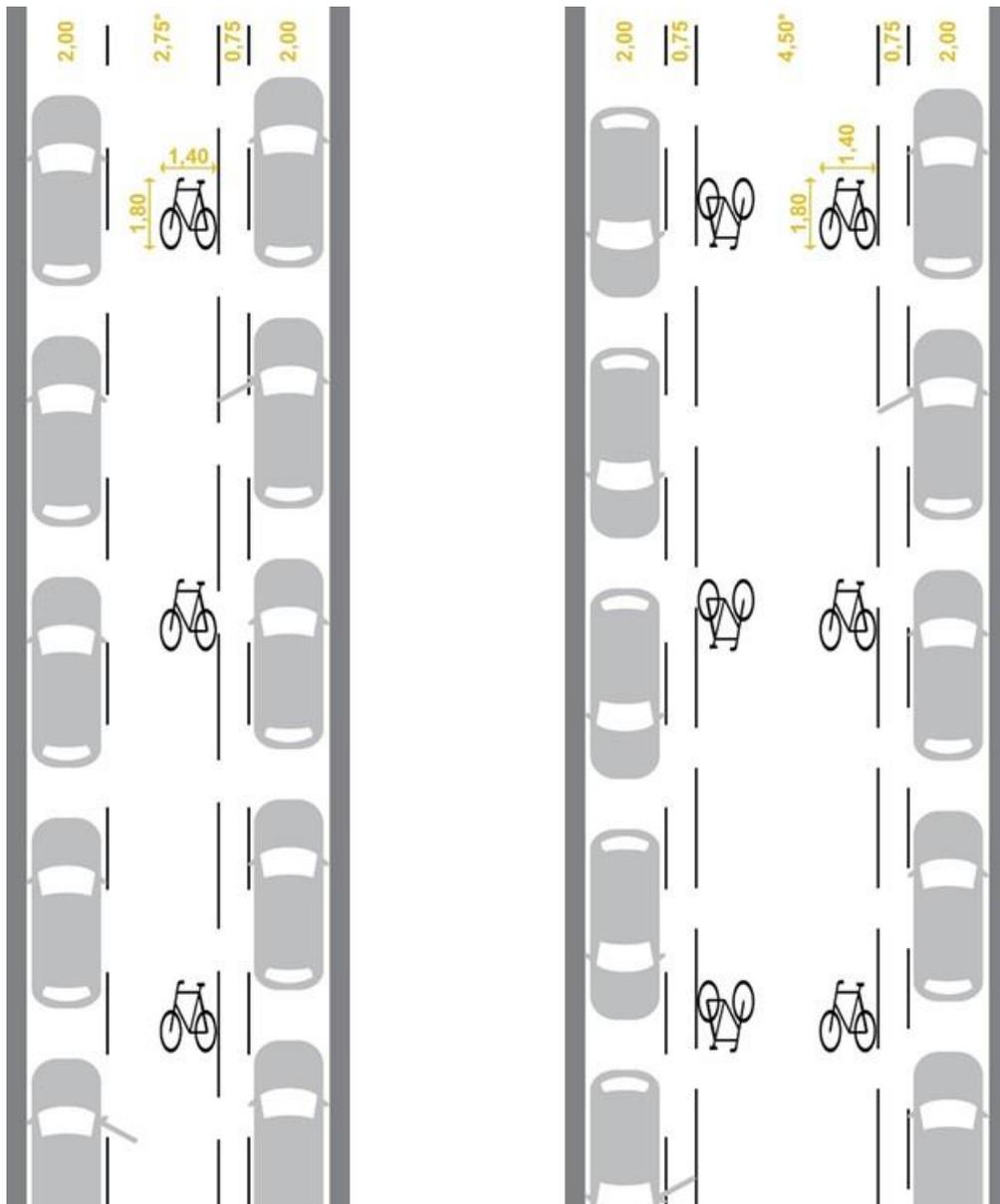
Abbildung 124: Variante 3 Skizze "Sharrows"



Variante 4 „Sharrows mit Abstandstreifen“:

Markierung von Fahrrad-Piktogrammen mit bzw. ohne Pfeilmarkierungen wie bei Variante 3. Zusätzlich wird eine Längsmarkierung zur Begrenzung der „Doo-ring Zone“ markiert, welche Radfahrer bestärkt, im Bereich der Piktogramme zu fahren.

Abbildung 125: Variante 4 Skizze "Sharrows mit Abstandstreifen"



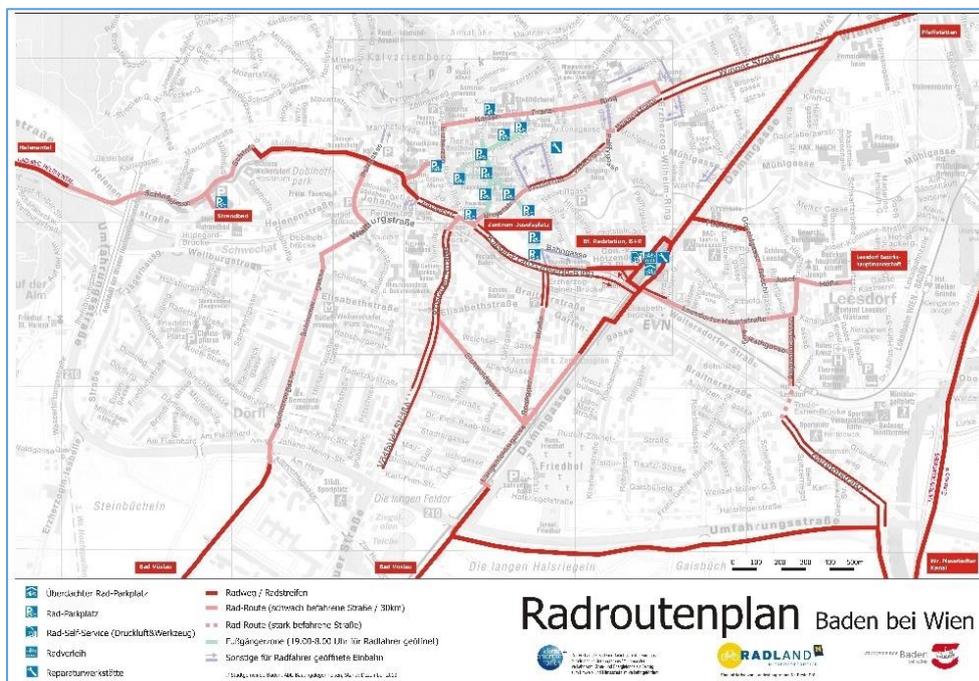
7.4.6 Sonstige Anmerkungen zum Radwegenetz

7.4.6.1 Radrouten als Rückgrat für den innerstädtischen Verkehr

Als Rückgrat für den innerstädtischen Radverkehr sowie zur Anbindung der Nachbargemeinden investiert Baden in den Ausbau des höherrangigen Radwegenetzes. Diese Radrouten schaffen attraktive und direkte Verbindungen zu wichtigen Zielen in und um Baden.

Die innerstädtischen Hauptradrouten verbinden die Wohnquartiere mit dem Zentrum (Josefsplatz), der Bike & Ride Anlage beim Bahnhof sowie dem Strandbad. Zudem sind das Helenental sowie der Thermenradweg an dieses höherrangige Netz angebunden. Weiters bestehen attraktive Radrouten entlang der Südbahn nach Sooß und Bad Vöslau bzw. über die Wienerstraße nach Pfaffstätten. Die Führung der Hauptradrouten erfolgt nach dem Misch- bzw. Trennprinzip. Das bedeutet, dass Radwege im Bereich von 50 bzw. 70 km/h Straßen baulich getrennt geführt werden, während die Radfahrer in Tempo 30 Zonen im Fließverkehr geführt werden (siehe Punkt 7.4.4).

Abbildung 126: Radroutenplan der Stadt Baden 2013



Die wichtigsten Radrouten wurden in den Jahren 2006 und 2007 mit Unterstützung der Aktion Verkehr sparen Wienerwald beschildert (siehe Abbildung 126):

- Harterberg - Dammgasse - Pfaffstätten
- Bahnhof - Josefsplatz - Strandbad - Helenental
- Josefsplatz - Wienerstraße - Pfaffstätten
- Bahnhof - Leosdorf (Melkergründe, BH) - Haidhofstraße
- Harterberg - Roseggerstraße - Josefsplatz
- Josefsplatz - Vöslauer Straße

Im Jahr 2010 wurde das Radroutennetz um folgende Abschnitte erweitert:

- Radroute Eichwaldgasse
- Radroute Kurpark - Doblhoffpark
- Radroute Weikersdorf

7.4.6.2 Wegweisung auf Radrouten

Grundsätzlich ist die Gestaltung von Wegweisern für den Radverkehr in der RVS 03.02.13 „Radverkehr“ geregelt. Diese Richtlinie wurde im Februar 2014 neu aufgelegt. Demnach sollen Hinweiszeichen für den Radverkehr zur leichteren Unterscheidung von anderen Verkehrszeichen generell in den Farben weiß/grün ausgeführt sein, wobei der Variante grüne Schrift auf weißem Grund der Vorzug gegeben werden soll.

INPUT Bürgerbeteiligung:

Bezüglich der Beschilderung der Radrouten wurde seitens der Bevölkerung kritisiert, dass die Wegweiser bzw. die Schrift auf den Wegweisern zu klein seien.

Abbildung 127: Wegweiser - Radrouten



In der o.g. Richtlinie sind neben weiteren Kriterien auch die Schriftgröße und die Schriftart geregelt.

Die Tafeln in der Stadt Baden entsprechen weitgehend diesen Richtlinien (z.B. Abbildung 127). Dort wo sie nicht entsprechen sollten, werden sie ausgetauscht sobald eine technische Notwendigkeit der Erneuerung gegeben ist.

Wichtig ist aus Sicht der Autoren vor allem der Standort eines Wegweisers, wobei der restliche Verkehr (MIV, Fußgänger, usw.) durch die Anbringung nicht beeinträchtigt werden darf. Radrouten sollten durchgehend beschildert sein, sodass es z.B. an Weggabelungen zu keinen Missverständnissen und daraus resultierenden Fehlfahrten kommen kann.

Die Beschilderung von Radrouten erfolgt nicht nur auf Radfahranlagen, also auf Radwegen, Geh- und Radwegen oder dort wo Radfahrstreifen vorhanden sind, sondern auch im (untergeordneten) Straßennetz, wo die Radfahrer im Mischverkehr geführt werden.

Abbildung 128: Radwege- bzw. Radroutennummerierung



Sinnvoll erscheint auch die Markierung von Radsymbolen auf der Fahrbahn bei im Mischverkehr geführten Routen, wie z.B. in der Leedorfer Hauptstraße, eventuell in Kombination mit Routenbezeichnungen bzw. Nummerierungen (siehe nebenstehendes Beispiel aus Graz, Abbildung 128).

Diesbezüglich wäre ein Nummernsystem auszuarbeiten und dieses konsequent auf Radfahranlagen und Radrouten umzusetzen.

7.4.7 Schlussfolgerungen aus der Analyse

Die Analyse der bestehenden Infrastruktur bzw. der Lücken im Radverkehrsnetz der Stadt Baden ergibt ein gemischtes Bild der aktuellen Radverkehrssituation. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Radverkehr in Baden derzeit bereits einen hohen Stellenwert im alltäglichen Verkehrsgeschehen hat. Verbesserungsbedarf gibt es insbesondere bei der Qualität und Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur. Bei vielen bestehenden Lösungen handelt es sich augenscheinlich um Einzelprojekte, die im Laufe der vergangenen Jahrzehnte jeweils auf Basis unterschiedlicher Richtlinien- bzw. Wissensstände auf sehr unterschiedliche Art und Weise umgesetzt wurden. Um den Wiedererkennungswert, den Komfort und die Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur zu erhöhen sollte zukünftig mehr Wert auf eine einheitliche Gestaltung der Anlagen gelegt werden.

Zusammenfassend werden nachfolgend die positiven und negativen Aspekte der bestehenden Radverkehrssituation aufgelistet:

Positiv:

- *Die Stadt Baden weist auf Grund der kompakten Stadtstruktur, der zentral gelegenen Ziele und des Reliefs ein sehr hohes Potential für den Alltagsradverkehr auf.*
- *Die Kombination Bike & Ride ist auf Grund der räumlichen Nähe zu Wien, der zentralen Lage des Bahnhofes, der schnellen Zugverbindungen und des dichten Intervalls sehr attraktiv. Die für Radfahrende am Bahnhof vorhandenen Abstellanlagen bzw. Serviceeinrichtungen weisen zudem eine sehr hohe Qualität und Quantität auf.*
- *Das bestehende Radverkehrsnetz weist großteils eine gute Netzwirksamkeit auf. Die wichtigsten Ziele sind bereits jetzt gut zu erreichen; zudem gibt es gut ausgebaute regionale Verbindungen.*
- *Es gibt vergleichsweise viele für den Radverkehr geöffnete Einbahnen.*
- *Die Fußgängerzone im Zentrum darf außerhalb der stark frequentierten Zeiten mit dem Rad befahren werden.*
- *Das Radfahren im Mischverkehr in den Wohngebieten ist großteils sehr attraktiv, da es fast flächendeckend Tempo 30 Zonen gibt.*
- *Viele Radfahranlagen werden mittels roter, flächiger Bodenmarkierungen hervorgehoben, um die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer und die Erkennbarkeit der Radfahranlage zu erhöhen.*
- *Die Anbringung von Verkehrszeichen im Bereich von Radfahranlagen ist großteils positiv im Hinblick auf die Anordnung der Steher und die Höhe der Anbringung (einzelne Negativbeispiele vorhanden).*
- *Einige Radfahranlagen weisen in Kreuzungsbereichen vorgezogene Haltelinien auf, wodurch sich Radfahrer im Sichtbereich der Kfz-Lenker vor ihnen aufstellen können; die Ausführung dieser Haltelinien ist jedoch teilweise verbesserungswürdig.*
- *Im Stadtgebiet werden durchwegs fahrradfreundliche Einlaufgitter verwendet, um das Risiko von Stürzen zu minimieren.*
- *Die Beschilderung bzw. das Rad-Leitsystem sind in sehr hoher Qualität ausgeführt.*
- *Die Ausführung und Art der Radabstellanlagen ist qualitativ hochwertig.*

Negativ / Verbesserungsbedarf:

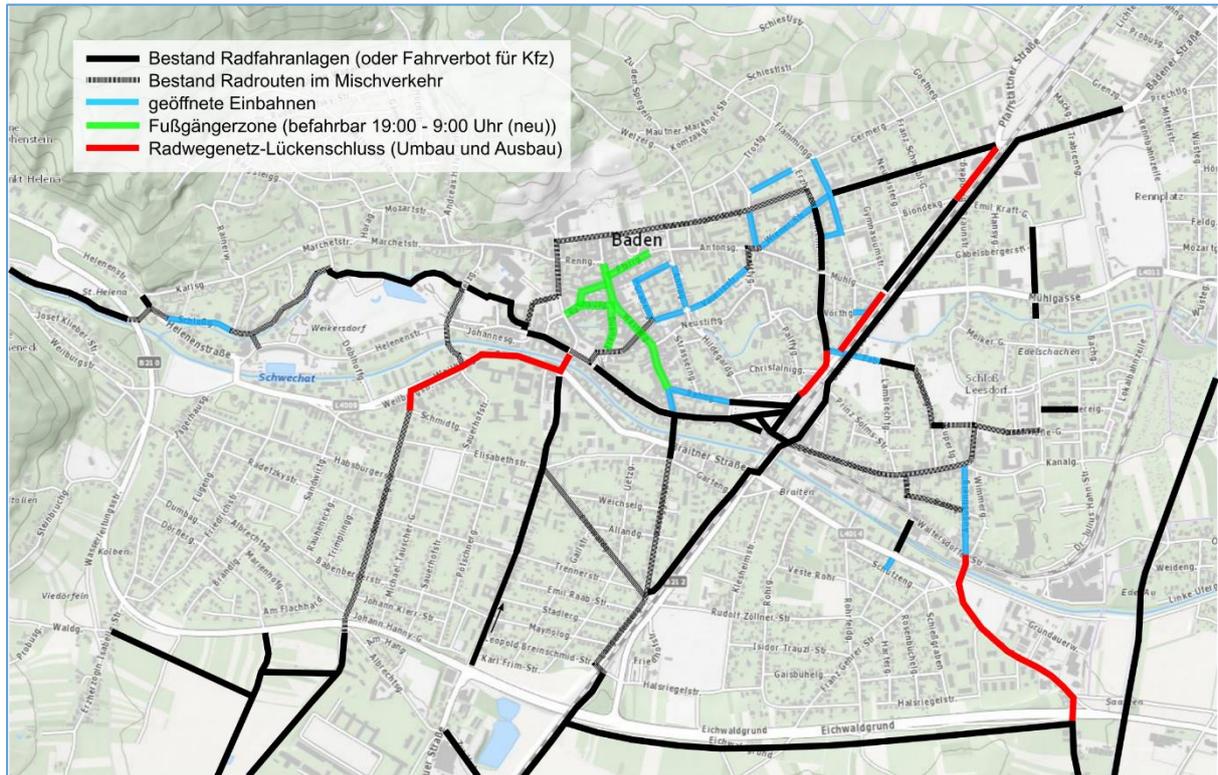
- *Derzeit fehlen noch einige wichtige Lückenschlüsse im Bestand; einzelne Radwege enden mitten im Streckenverlauf von stark befahrenen Straßen (z.B. entlang der Haidhofstraße), weshalb diese Lückenschlüsse vordringlich bearbeitet werden sollten.*
- *Die bestehenden Mehrzweckstreifen oder Fahrstreifen gegen die Einbahn sind vielfach zu schmal ausgeführt und weisen keine Schutzstreifen zu längsparkenden Kfz auf, wodurch eine erhöhte Gefahr von Dooring-Unfällen besteht.*
- *Kfz- Stellplätze sind in vielen Straßenzügen nicht von der Fahrbahn abgegrenzt. Viele Kfz sind sehr ungenau eingeparkt und ragen in den Verkehrsraum angrenzender Radfahranlagen.*
- *Die Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern ist in einigen Bereichen verbesserungswürdig. Einige im Bestand vorhandene gemischte oder kombinierte Geh- und Radwege sind zudem zu schmal ausgeführt und weisen keine Schutzstreifen zu parkenden Kfz oder zur Fahrbahn auf.*
- *Die Sichtfelder bei einigen unregelmäßigen Radfahrerüberfahrten sind erheblich eingeschränkt. An einigen Querungsstellen fehlen zudem sinnvolle Gehsteigvorziehungen, wodurch die Querungsdistanzen für Fußgänger und Radfahrer unnötig lang sind bzw. keine ausreichenden gesicherten Aufstellflächen im Annäherungsbereich dieser Kreuzungen bestehen.*
- *Die Kennzeichnung von Radfahranlagen mittels Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen ist nicht einheitlich, an mehreren Stellen fehlen teils erforderliche Verkehrszeichen, wodurch rechtlich unklare Situationen entstehen.*
- *Der allgemeine Zustand älterer bestehender Radfahranlagen ist vielfach verbesserungswürdiger (z.B. Bordsteine, Fahrbahnbelag, Bodenmarkierungen).*
- *Die Anordnung vieler Rad-Querungsstellen erfolgt im kritischen Bereich (unter 5 m abgesetzt von der Fahrbahn), was sich negativ auf die Sichtbeziehungen zwischen abbiegenden Kfz und querenden Radfahrern auswirken kann.*
- *Viele Radfahranlagen weisen laut Kennzeichnung eine Wintersperre bzw. keinen Winterdienst auf, wodurch die ganzjährige Nutzbarkeit oft nicht gegeben ist.*
- *Hindernisse, die im Verkehrsraum situiert sind, oder an diesen angrenzen, sind teilweise nicht mittels optisch kontrastierenden, reflektierenden Bänderolen oder Tafeln versehen. Die Sichtbarkeit bei Nacht ist dadurch insbesondere für sehbeeinträchtigte Personen verbesserungswürdig.*
- *Im Bereich von signalgeregelten Übergängen werden Fußgänger und Radfahrer zumeist gemeinsam signalisiert, wodurch Radfahrer insbesondere bei längeren Querungsdistanzen kürzere Freigabezeiten erhalten, als es eigentlich erforderlich ist. Eine getrennte Signalisierung des Fußgänger- und des Radverkehrs könnte hier zu einer Verbesserung führen.*

7.4.8 Maßnahmen im Radwegenetz - Lückenschluss

Diverse Verbesserungen im Bestandsnetz lt. Mangelanalyse sollen nach Möglichkeit umgesetzt werden, um die Verkehrssicherheit und den Komfort der Radfahrenden in Baden zu verbessern.

Um das Radwegenetz weiter zu verbessern bzw. auszubauen sollen einige Lücken geschlossen werden (siehe Abbildung 129):

Abbildung 129: Radwegenetz – Vorschläge für Lückenschluss



- **Lückenschluss Bahnhof – Wilhelmring**
 Das Ziel ist die bestehenden Radfahranlagen auszubauen, um normgerechte Mehrzweckstreifen mit Schutzstreifen und einer entsprechenden Kernfahrbahn zu erhalten bzw. einen Geh- und Radweg. Im Abschnitt nördlich der Fabriksgasse soll anstatt der zu schmalen Mehrzweckstreifen mit Sharrows gearbeitet werden.
- **Lückenschluss/Umgestaltung Remise – Haidhofstraße**
 Durch eine Umgestaltung des Kreuzungsplateaus Waltersdorfer Straße / Trudo-Exner-Brücke / Wimmergasse / Augustinergasse wird die Errichtung von Radfahranlagen in diesem Bereich sowie über die Brücke und in der Folge in der Haidhofstraße möglich. Eine weitere Verbesserung ergibt sich durch einen Umbau der Kreuzung Haidhofstraße / Braitnerstraße / Schützengasse mit Verlegung der Radwege in diesen lichtsignalgeregelten Kreuzungsbereich.
- **Lückenschluss Haidhofstraße Querung B210**
 Der Lückenschluss über die B 210 ist wichtig in Verbindung mit der Fertigstellung des Radwegs Haidhofsiedlung.

- *Lückenschluss Kaiser Franz-Joseph-Brücke („Löwenbrücke“)*
Prüfung ob die Errichtung von Mehrzweckstreifen für beide Fahrtrichtungen im Bereich der Brücke möglich ist
- *Lückenschluss Zentrum – Schimmergasse (südwestliches Wohngebiet)*
Die bestehende Radroute im Abschnitt zwischen Schimmergasse und dem Zentrum von Baden soll durch Errichtung von Radfahranlagen im Zuge der Weilburgstraße aufgewertet und somit die Verkehrssicherheit der Radfahrenden erhöht werden.
- *Lückenschluss bzw. neue Radverbindung Bahnhof Richtung Norden westlich des Bahndamms*
Lücke 1: Verbindung zwischen Fabriksgasse und Römergasse
Lücke 2: Verbindung zwischen Biondegasse und Unterführung Wienerstraße

7.5 Fußgängerverkehr

7.5.1 Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone

Wie die Erhebungen in der Fußgängerzone gezeigt haben, sind viele Fahrten mit Kraftfahrzeugen in der Fußgängerzone offensichtlich unzulässig. Dies gilt sowohl außerhalb als auch zum Teil innerhalb der Zeiten, in denen das Zufahren lediglich zum Zwecke einer Ladetätigkeit und für Taxis gestattet ist. Es gilt daher danach zu trachten, diese Fahrten nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit vor allem der Fußgänger zu vermeiden.



Um den Kfz-Verkehr innerhalb der Fußgängerzone auf ein notwendiges Minimum zu reduzieren, wird vorgeschlagen, versenkbare Poller bei den Zoneneinfahrten zu installieren.

Versenkbare Poller regeln seit 2010 die Zufahrt zur Salzburger Altstadt.

Foto: KOMMUNAL, Österreichischer Gemeindebund

In vielen Städten wird diese Maßnahme bereits erfolgreich angewendet und funktionieren die verschiedenen Systeme nach anfänglichen Problemen - sowohl aus technischer Sicht als auch was die Akzeptanz betrifft - sehr gut. Aufgrund der hohen Anzahl nicht berechtigter Kfz-Fahrten in und außerhalb der Lieferzeiten hat diese Maßnahme zum Schutz der Fußgänger hohe Priorität.

Die Erhebungen haben gezeigt, dass in der Fußgängerzone in Baden in den Nachmittagsstunden deutlich weniger Ladetätigkeiten/Lieferungen zu verzeichnen sind als am Vormittag. Das Fußgängeraufkommen innerhalb der Fußgängerzone ist hingegen zwischen 9:00 und 18:00 Uhr über den ganzen Tag verteilt annähernd gleich hoch. Es erscheint daher eine Anpassung der Ladezeiten auf die Zeit zwischen 19:00 Uhr und 9:00 nicht nur sinnvoll, sondern auch möglich.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Fußgänger, die vor 9:00 Uhr durch die Fußgängerzone gehen, zielgerichtet unterwegs sind, also am Weg zum Arbeitsplatz, zur Schule, zum Verkehrsmittel, etc. und den ggf. vorhandenen Kfz-Verkehr (Lieferverkehr) beobachten, wie in jeder anderen Straße auch. Hingegen bewegen sich Fußgänger nach 9:00 Uhr - wenn der Großteil der Geschäfte und Lokale geöffnet hat - eher langsamer und nicht zielgerichtet, sondern wechseln abrupt die Gehrichtung oder Gehgeschwindigkeit, gehen z.B. von Auslage zu Auslage oder in und aus einem Geschäftslokal. Dadurch entsteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen, mit denen z.B. Lieferungen durchgeführt werden.

7.5.2 Barrierefreie Gestaltung des Straßenraums

Auszug aus dem Stadtentwicklungskonzept 2031:

Barrierefreie Straßengestaltung

Die sich abzeichnende „Alterung“ der Bevölkerung hat Auswirkungen auf die Ansprüche der Bevölkerung an das Mobilitätssystem. So werden Fragen der Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes und des öffentlichen Verkehrs an Bedeutung gewinnen. Für Baden bedeutet das, Fragen der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im Bereich des öffentlichen Verkehrs stärker zu berücksichtigen. E-Scooter und ähnliche Fahrzeuge sowie Gehhilfen werden in Zukunft das Straßenbild stärker prägen.

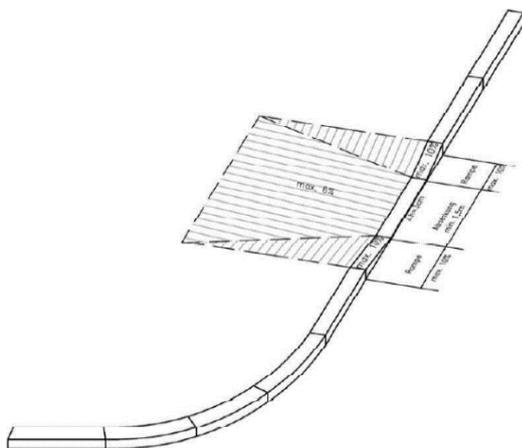
Diese Feststellung aus dem Stadtentwicklungskonzept 2031 hat mehr denn je Gültigkeit. Es sind daher die Fußgängerwege im öffentlichen Raum laufend auf Barrierefreiheit zu prüfen und ist im Zuge von Planungsüberlegungen oder Baumaßnahmen auch an die verschiedenen Behelfsmittel zur Fortbewegung zu denken. Maßgeblich zu beachten sind in diesem Zusammenhang die einschlägigen Normen und Richtlinien.

Zur barrierefreien Straßenraumgestaltung zählen nicht nur spezifische Maßnahmen für sinnesbehinderte Personen, wie taktile und akustische Leitsysteme, oder für bewegungsbehinderte Menschen, wie z.B. Randsteinabsenkungen oder Rampen im Bereich von Stiegen, sondern auch ein entsprechendes Platzangebot (Gehsteigbreite) oder die Beseitigung von Hindernissen/Störungen im Gehbereich.

7.5.3 Gehsteigabsenkungen

Gehsteigabsenkungen in Kreuzungsbereichen oder an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf ermöglichen nicht nur Rollstuhlfahrern ein einfacheres Befahren, sondern erleichtern auch Personen mit Kinderwagen oder älteren Personen, insbesondere, wenn sie auf Gehhilfen angewiesen sind, das Begehen. Dabei ist darauf zu achten, dass blinde Menschen eine Tastleiste benötigen und daher keine komplette Absenkung erfolgen kann, sondern eine Randsteinleiste in der Höhe von 3cm verbleiben muss.

Abbildung 130: Gehsteigabsenkung (Skizze aus RVS 02.02.36, Foto: KfV, Wien 3)



7.5.4 Breiten von Fußgängeranlagen

Bei der Errichtung von Fußgängeranlagen (Gehsteigen, Gehwegen, etc.) ist darauf zu achten, dass die Breiten grundsätzlich möglichst großzügig anzulegen sind. Im Sinne der geltenden Richtlinien und Normen reichen die verlangten Mindestwerte für Gehsteig- oder Gehwegbreiten nicht aus.

In den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 03.02.12 „Fußgängerverkehr“) sind die Regelbreiten für Fußgängeranlagen definiert (siehe Abbildung 131).

Abbildung 131: Beispiele für die Gesamtbreite von Fußgängeranlagen

| | Kurzbeschreibung | Gehsteig- oder Gehwegbreite (b+z)**** | |
|---|--|---------------------------------------|-------------------|
| | | Regelbreite [m] | Mindestbreite [m] |
| 1 | Gehsteig in Wohnstraße* | 2,00 | – |
| 2 | Gehsteig neben Fließverkehr bei $V_{zul} \leq 40$ km/h | 2,00 | 1,50** |
| 3 | Gehsteig neben Fließverkehr bei $V_{zul} = 50$ km/h | 2,50 | 2,00 |
| 4 | Gehsteig neben Fließverkehr bei $V_{zul} \geq 60$ km/h | 3,00 | 2,50 |
| 5 | Gehsteig neben Längsparkordnung | 2,00 | 1,50** |
| 6 | Gehsteig neben Senkrecht- oder Schrägparkordnung | 2,50 | 2,00 |
| 7 | Selbständig geführter Gehweg*** | 2,00 | – |
| 8 | Gehsteig neben Radweg | 2,30 | 1,50** |

*) In Wohnstraßen soll der Fußgängerverkehr grundsätzlich im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden.

***) In begründeten Ausnahmefällen (kurze Abschnitte, geringe Fußgängerfrequenz)

****) abhängig von Betreuungsfahrzeugen

*****) z kann auch Grünstreifen sein

Gemäß der Richtlinie soll die Breite des Verkehrsraumes im Regelfall mindestens 2,00 m betragen, um den Fußgängern ein gefahrloses und bequemes Begegnen und Passieren zu ermöglichen. Grundlage für den Regelfall stellt die Breite für den Bewegungsraum eines Fußgängers dar, welche in der Regel mit 1,00 m vorzusehen ist. Die Mindestbreite für die Begegnung zweier Fußgänger beträgt 1,50 m und ist nur bei geringer Fußgängermenge und auf kurzen Abschnitten anwendbar. Für unvermeidbare Engstellen ist eine minimale Durchgangsbreite von 1,20 m zu erhalten, bei punktuellen Einschränkungen (z.B. Poller oder Fahnenmasten) zumindest 0,90 m (minimaler Breitenbedarf eines Rollstuhlfahrers). Hierbei sind neben Rollstuhlfahrern auch Passanten mit Kinderwägen, Rollatoren oder Gepäckstücken zu berücksichtigen.

Zu beachten sind diese Vorgaben z.B. auch im Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen Bereich von Hausmauern, die direkt an Gehsteige grenzen (z.B. bei Anbringung von Fassadendämmungen).

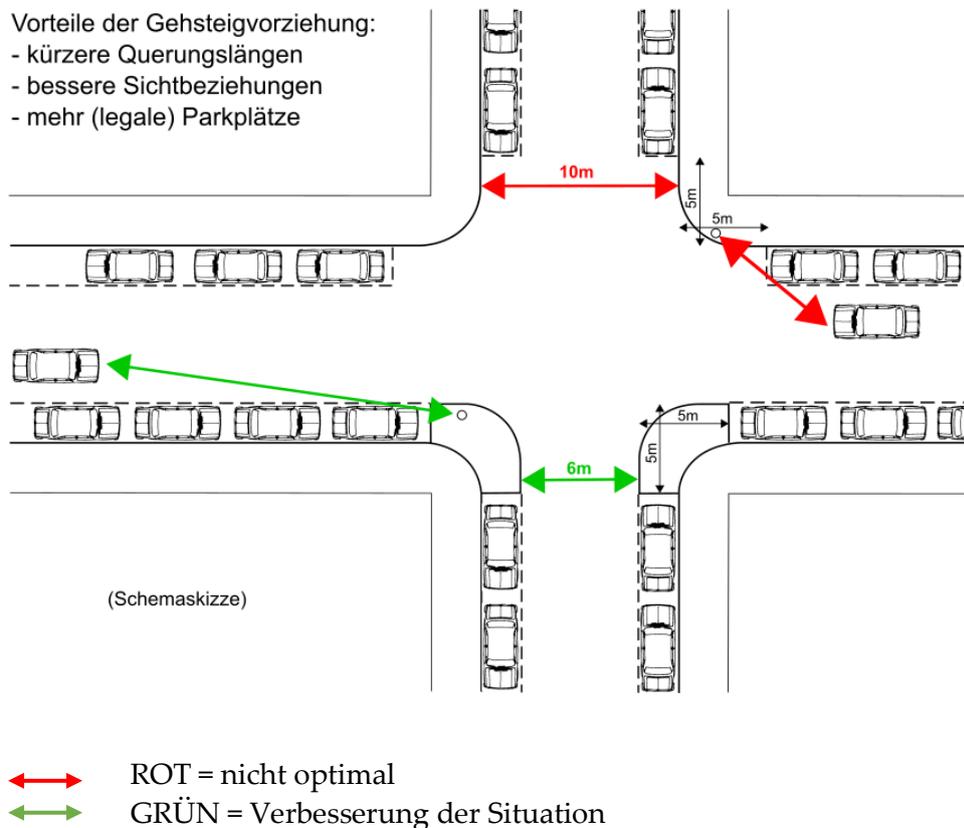
7.5.5 Gehsteigvorziehungen

Der Komfort aber auch die Sicherheit des Fußgängerverkehrs wird auch durch andere bauliche Maßnahmen wesentlich erhöht:

So werden z.B. durch Gehsteigvorziehungen die Querungslängen und somit der Aufenthaltsdauer auf der Fahrbahn verkürzt, aber auch die Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger und Fahrzeuglenker verbessert.

Zudem können durch bauliche Gehsteigvorziehungen in Kreuzungsbereichen nicht nur die 5m-Bereiche von illegal und sichtbehindernd abgestellten Kfz freigehalten, sondern sogar eine Erweiterung des legalen Parkraums geschaffen werden (siehe Abbildung 132).

Abbildung 132: Vorteile einer Gehsteigvorziehungen in Kreuzungsbereichen



7.6 Öffentlicher Stadtverkehr

7.6.1 Geschichte Citybusverkehr

Auszug aus dem Stadtentwicklungskonzept 2031:

Die Stadt Baden verfügt schon lange über innerstädtische Öffentliche Verkehrsmittel.

Bereits 1873 wurde eine Straßenbahn von Baden-Leesdorf nach Rauhenstein eröffnet, die mit Pferden betrieben wurde. Die Linie wurde ab 1894 elektrisch betrieben und war damit die älteste elektrisch betriebene Normalspurstraßenbahn Österreichs. 1895 wurde eine zweite Linie, die regionale Strecke Baden – Soos – Vöslau als elektrische Straßenbahn eröffnet.

1897 wurde die Betriebsführung der Badener Straßenbahn von der AG der Wiener Lokalbahnen übernommen. 1899 erfolgte der Netzschluss in Richtung Wien, seit 1907 ist die Gesamtstrecke der heutigen Badener Bahn durchgehend elektrisch befahrbar.

1931 wurde die Straßenbahn Baden – Rauhenstein eingestellt, 1951 auch die Strecke nach Bad Vöslau. Beide Strecken wurden durch Autobuslinien ersetzt. Die Buslinie Baden - Rauhenstein war somit die erste Stadtbuslinie Badens und verkehrt noch heute, allerdings nicht als Citybuslinie sondern als Teil des regionalen Busverkehrs. Bei einer Diplomarbeit wurde die Rauhensteiner Linie in einem multidimensionalen Vergleich als der beste städtische Busverkehr Österreichs ermittelt.

Die erste Citybuslinie Badens, die Linie 1 wurde im Jahr 1989 in Betrieb gesetzt. 1992 ging die Linie 2 (Ringlinie) in Betrieb. Damit war eine flächendeckende Erschließung des Stadtgebietes gegeben. Im Jahr 2000 ging die dritte Linie des Citybusses Baden in Betrieb, die Linie 3. Der Einführung ging ein aufwändiges Bürgerbeteiligungsverfahren voran, was zu einer Führung der Linie 3 als gegenläufige Ringlinie zur Linie 2 führte.

Die vier Stadtbuslinien, die seit 2011 A, B, C und R heißen, verkehren im 30-Minuten Takt und werden direkt zum Josefsplatz und Bahnhof mit direkten Zuganschlüssen nach bzw. von Wien geführt. Die Linien A und B verkehren direkt zum Friedhof (Haltestelle Roseggerstraße bzw. Rudolf Zöllner Straße). Von der Linie C bestehen direkte Umsteigemöglichkeiten zum bzw. vom Friedhof. Siehe nachfolgender Linienplan.

Die von der Stadtgemeinde Baden laufend erhobenen Fahrgastzahlen im City Bus haben sich im Laufe der Jahre seit 2011 um mehr als 50% erhöht, was auf einen guten Zuspruch seitens der Bevölkerung schließen lässt und durchaus den Zielsetzungen der Stadt entspricht.

7.7 Spezielle Fragestellungen

7.7.1 Martinek-Kaserne

Bezüglich der zukünftigen Nutzung bzw. Neugestaltung des Geländes der Martinek-Kaserne wird auf die Studie „SReg - Smart Region Stadt-Umland Süd, Grundlagen für einen Masterplanungsprozess und zur Energieraumplanung des Stadtentwicklungsareals Martinek Kaserne“, erstellt von Emrich Consulting im Auftrag der Stadtgemeinde Baden bei Wien, Klima- und Energierreferat aus dem Jahre 2015 hingewiesen. In dieser Studie wurde u.a. bereits umfassend auf das Thema Anbindung an das Zentrum von Baden eingegangen.

Auszug aus dem Bericht „SReg – Smart Region Stadt-Umland Süd“:

Lage und Erreichbarkeit

Die Martinek Kaserne liegt an der Vöslauer Straße am südlichen Stadtrand von Baden, südlich der Umfahrungsstraße B 210. Das Stadtzentrum von Baden liegt rund 1,5 km vom nördlichen Rand des Kasernengeländes entfernt.

Im Osten grenzt ein Betriebsgebiet mit einem Baumarkt und dem NÖM-Areal an. Im Norden liegen mehrere Einfamilienhäuser, eine Mehrfamilienhaussiedlung, sowie ein Sportplatz. Im Westen und Süden wird das Kasernengelände von landwirtschaftlich genutzten Flächen (überwiegend Weingärten) benachbart.

Unmittelbar bei der Kaserneneinfahrt an der Vöslauer Straße gibt es eine Bushaltestelle mit Linien zum Zentrum von Baden bzw. zum Bahnhof. Busse verkehren ca. alle 30 Minuten. Im Zentrum von Baden stehen mit Regional- und S-Bahnverbindungen hochrangige öffentliche Verkehrsmittel Richtung Wien und Wiener Neustadt zur Verfügung. Züge nach Wien verkehren alle 10 bis 20 Minuten. Darüber hinaus fährt die "Badner Bahn" (Lokalbahn Wien-Baden), direkt zum Wiener Stadtzentrum (Karlsplatz/Oper).

Die überregionale Anbindung erfolgt über die Badener Umfahrungsstraße (B 210) an die A 2 Südautobahn und in weiterer Folge Richtung Wien, Wr. Neustadt bzw. Bratislava und Budapest. Richtung Westen erreicht man über die B 210 und das Helenental die Anschlussstelle Alland der A 21 Wr. Außenringautobahn und in weiterer Folge die A 1 Westautobahn Richtung Linz, Salzburg und München.

Mobilität - Verkehrsinfrastruktur

Bei der Implementierung der Verkehrsinfrastruktur im neu zu entwickelnden Kasernen-Areal sollte auf die Einrichtung eines Primären Wegenetzes geachtet werden. Dies bedeutet den Langsamverkehr (Fuß/Rad) vom motorisierten Individualverkehr zu trennen, sei es mit einem eigenen engmaschigeren Wegenetz oder durch entsprechende Gestaltung von Straßenquerschnitten.

Die Organisation der Mobilität im Areal selbst soll dem Konzept der kurzen Wege folgen. Das bedeutet in erster Linie wenig erzwungene Mobilität, weil alle wesentlichen Funktionen einer Siedlung in möglichst fußläufiger Entfernung erreichbar sind. Dies bedingt eine Mindestgröße in Bezug auf Einwohner, um gewisse Einrichtungen in ihrer Auslastung abzusichern, und eine Minstdichte in Bezug auf Fußläufigkeit.

Um innerhalb der zukünftigen Siedlungseinheit eine hohe Akzeptanz und Zufriedenheit bei der Wahl des Verkehrsmittels „zu Fuß“ oder Fahrrad sicherstellen zu können, sollte ein adäquates primäres Wegenetz ausgebildet werden. Dies bedeutet ein eigens für den Langsamverkehr (Rad/Fuß) optimiertes Wegesystem anzubieten. Diese Wege können entweder aus völlig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) unabhängigen Wegen bestehen oder es werden in einem entsprechend gestalteten Querschnitt

dem Fuß- und Radverkehr vom MIV getrennte Spuren angeboten. So kann das primäre Wegenetz kostengünstiger, weil mit kleinerem Querschnitt als eine Vollstraße und trotzdem engmaschiger ausgebildet werden. Weiters könnten mit diesem primären Wegenetz auch die in der Siedlung erforderlichen Grün- und Freiräume verbunden werden.

Dieses Konzept des primären Wegesystems sollte nicht nur für jene Bereiche zur Anwendung kommen, in denen höhere Anteile von Wohnnutzung angeboten werden, sondern im gesamten Areal.

Öffentlicher Verkehr

Insbesondere wenn zentrale Einrichtungen an den Standort kommen sollen, ist die Bereitstellung eines Mobilitätsangebotes wichtig, das dem tatsächlich gewünschten Modal Split entspricht und den Zielen einer Smart City folgt. Konsequenterweise sollte die Anbindung an die Kernstadt bzw. Stadtzentrum und Bahnhof denselben Kriterien entsprechen. In diesem Zusammenhang könnten die entsprechenden radialen Verbindungen bereits ab sofort entsprechend adaptiert werden. Das betrifft in erster Linie die Ausgestaltung der Straßenquerschnitte und Kreuzungen. Das würde eine Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr bedeuten.

Darüber hinaus sollten längere Wege, wie es Arbeit, Bildung, Versorgung oder Erholung ggf. erfordern, möglichst mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden können. Insbesondere für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr (ÖV) braucht es ebenfalls eine Mindestnachfrage, die wiederum nur in einer entsprechend dichten und großen Siedlungseinheit darstellbar ist. Dann sollten sowohl Stadt- als auch Regionalbusse angebunden werden.

Bei der Anordnung und Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen sollte auf Synergien mit anderen zentralen Einrichtungen geachtet werden. Dies betrifft Nahversorgung, Bildung, etc. Auch die intermodale Nutzung von Verkehrsmitteln mit Rücksicht auf die täglichen Wegeketten der NutzerInnen ist empfehlenswert. Über die angesprochenen strukturellen Ansätze hinaus, ist es natürlich sinnvoll alle Herangehensweisen für eine nachhaltige Mobilität, wie Sharing, E-Mobility, Mobilitätskonzepte für Betriebe und Bauträger etc. mit einzubeziehen.

Aktuell wird dabei die Schaffung einer S-Bahn-Haltestelle auf der Südbahnstrecke auf Höhe der Martinek-Kaserne bzw. der NÖM überlegt.

7.7.2 Einbahnführung Kaiser Franz-Joseph-Ring

Derzeit ist für den motorisierten Individualverkehr eine Befahrung des Kaiser Franz-Joseph-Rings nur in Fahrtrichtung vom Josefsplatz zum Bahnhof möglich. In der Gegenrichtung ist zwischen Conrad von Hötzendorf-Platz und Breyerstraße eine Busspur eingerichtet. In Fahrbahnmitte verläuft die Trasse der Badner Bahn (WLB) auf einem Gleis für beide Richtungen. Südseitig ist ein Mehrzweckstreifen in Einbahnrichtung markiert, in Fahrtrichtung Zentrum dürfen Radfahrer die Busspur benützen. Auch Taxis dürfen die Busspur benützen. Über längere Abschnitte sind beidseits Parkstreifen vorhanden.

Abbildung 134: Kaiser Franz-Josef Ring, Einbahnführung



Foto: Homepage der Stadt Baden bei Wien

Nachfolgend einige Variantenvergleiche verschiedener Verkehrsführungen:

7.7.2.1 Verkehrsführung Richtung Zentrum über den KFJ-Ring zwischen Dammgasse und Josefsplatz

Auf der Homepage der Stadt Baden ist zur Frage der Öffnung der Einbahn am Kaiser Franz-Josef Ring für beide Richtungen folgende Stellungnahme der Stadtpolizei Baden zu lesen:

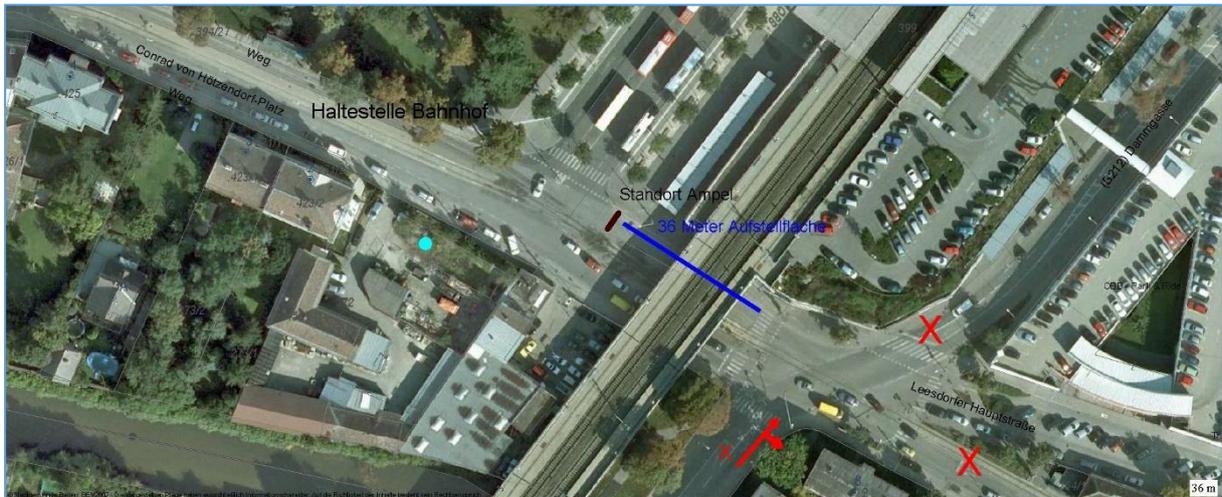
„Im Jahr 1988 hat der Gemeinderat der Stadt Baden das vom Kuratorium für Verkehrssicherheit erstellte weiterführende Verkehrskonzept beschlossen. Das Verkehrskonzept wird im Zehnjahresrhythmus evaluiert.

Einer der wesentlichsten Punkte darin ist und war die „Verbannung des Durchzugsverkehrs aus dem Zentrum. Aus diesem Grund wurde die Verlängerung der Dammgasse von der Gartengasse bis zur Umfahrungsstraße umgesetzt. Diese damals neue Bundesstraße (jetzt LB 212) ersetzte die bis dahin bestehende Bundesstraße die von der Wiener Straße über den Erzherzog Wilhelm Ring – C. v. Hötzendorf Platz – Kaiser Franz Josef Ring und die Vöslauer Straße führte. Diese Straßenzüge wurden dann in das Gemeindestraßennetz – also in das untergeordnete Straßennetz - aufgenommen.

Um aber auch sicher zu stellen, dass der Durchzugsverkehr trotz Verlängerung der Dammgasse die alte Bundesstraße nicht mehr nützt, gibt es die Einbahnführung des Kaiser Franz Josef Ringes. Schon damals wurde von den Spezialisten des Kuratoriums berechnet, dass eine Führung des Kaiser Franz Josef Ringes in beide Richtungen den Verkehr auf dem Josefsplatz zusammenbrechen lässt. Und das noch dazu mit prognostizierten Verkehrssteigerungswerten die geringer als die jetzt tatsächlich eingetretenen Zahlen sind. (siehe Bild)

Auch wenn sich der Verkehr durch die Braitner Straße durch eine Einbahnöffnung des Kaiser Franz Josef Ringes verringern würde, würde der Kreisverkehr auf dem Josefsplatz diesen zusätzlichen Verkehr nicht mehr bewältigen, und es würde zu einem Verkehrszusammenbruch auf dem Josefsplatz kommen. Und den Durchzugsverkehr wieder von der Dammgasse in Richtung Josefsplatz zu bringen widerspricht dem Verkehrskonzept und liegt auch sicherlich nicht im Interesse der Bürgerinnen und Bürger. Überdies würde es von der Dammgasse bis zum Josefsplatz zu zwei Problemstellen bei der Kreuzung mit der Badener Bahn kommen.

Zuerst müsste vor der Bahnhofszufahrt eine Ampel installiert werden, um den Verkehr in Richtung Kaiser Franz Josef Ring anzuhalten, wenn eine Badener Bahn in der Station Bahnhof hält. Da die Entfernung dieser Kreuzung mit der davorliegenden Kreuzung Dammgasse/ Waltersdorfer Straße nur 36 Meter beträgt, und damit zu kurz ist, um ausreichende Aufstellflächen zu haben, müsste ein Großteil des Verkehrs schon vorher an der Kreuzung angehalten werden. Das würde aber längere Stehzeiten bei der Dammgasse/ Waltersdorfer Straße für alle Relationen, also auch jene die gar nicht in Richtung Bahnhof fahren, bedeuten. (siehe nachfolgendes Bild)



Die zweite Ampel müsste dann vor dem Josefsplatz beim Kopfbahnhof der Badener Bahn installiert werden, damit der Verkehr beim Ein- oder Ausfahren einer Badener Bahn angehalten werden kann.

Und die auch schon oft vorgeschlagene Variante den Kaiser Franz Josef Ring erst ab der Wassergasse für beide Richtungen zu öffnen, würde zwar das Problem beim Bahnhof umgehen, aber trotzdem zu einem Verkehrskollaps auf dem Josefsplatz führen.

Im Zuge der Frage taucht immer wieder das Argument auf, jetzt staut es sich ja in der Braitner Straße, das wäre dann weg. Ja, aber der Stau am Kaiser Franz Josef Ring und im Kreisverkehr Josefsplatz wäre bei weitem schlimmer als jetzt in der Braitner Straße. Der Stau in der Braitner Straße hat seine Ursache in der Fußgängerfrequenz bei den beiden Kreisverkehren Josefsplatz und Raiffeisen Platz und in der Tatsache, dass die Fahrzeuglenker von der Vöslauer Straße in Richtung Josefsplatz oft den Vorrang erzwingen, und so die Fahrzeuglenker in der Braitner Straße am Einfahren hindern.

Würden die Lenker auf der Vöslauer Straße öfters Rücksicht nehmen und die Fahrzeuge aus der Braitner Straße in den Kreisverkehr einfahren lassen, würde dieses Problem wesentlich verringert werden. Denken Sie vielleicht das nächste Mal auch daran, wenn Sie den Kreisverkehr befahren.

Und Stau haben Sie in den Spitzenstunden auf den Haupteinfahrtstraßen in jeder Stadt. Die Braitner Straße und die Vöslauer Straße sind eben die beiden Hauptverkehrszubringen in das Zentrum in Richtung Josefsplatz. Noch dazu war und ist die Braitner Straße immer schon eine Landesstraße und somit dem höherrangigen Verkehrsnetz zuzurechnen.

Wenn man die Vorteile die ein Öffnung des Kaiser Franz Josef Ringes bringen würde den dadurch entstehenden Nachteilen gegenüberstellt, kann die Entscheidung nur sein:

Der Kaiser Franz Josef Ring bleibt eine Einbahn!“

Die Ausführungen der Stadtpolizei Baden auf der Homepage der Stadt Baden bezüglich möglicher Rückstauerscheinungen zur Dammgasse sind nachvollziehbar. Die Tatsache, dass dieser Haltestellenbereich als Ausweichstelle dient (derzeit bleiben 2 Garnituren nebeneinander stehen) und somit der gesamte Kfz-Verkehr Richtung Zentrum blockiert ist, würde bei wesentlich erhöhtem Verkehrsaufkommen ein Problem darstellen, nicht nur für den unmittelbar davorliegenden Kreuzungsbereich Bahnhofszufahrt, sondern in der Folge bis zur Kreuzung mit der Dammgasse. Anzumerken sind in diesem Zusammenhang auch die derzeit laufenden Überlegungen über einen 2-gleisigen Ausbau der WLB zwischen Bahnhof und Josefsplatz.

Darüber hinaus würde die lichtsignalgeregelte Kreuzung der Dammgasse (B 212) mit dem Conrad von Hötzendorf-Platz, der Waltersdorfer Straße und der Leedorfer Hauptstraße, welche aufgrund ihrer Geometrie (Versatz der B 212 und 5-Strahligkeit) unübersichtlich ist und bereits heute an die Grenze der Leistungsfähigkeit stößt, aufgrund der wesentlich größeren Räumzeiten hoffnungslos überlastet sein. Mitbetroffen wäre natürlich auch der öffentliche Verkehr. Verbesserungen bzw. Anpassungen der Ampelschaltung erscheinen nicht mehr möglich. Diesbezüglich müssten jedoch genauere Untersuchungen und Berechnungen der NÖ Landesstraßenplanung durchgeführt werden. Entsprechende Erhebungen (Knotenstromzählung und Konfliktuntersuchung) wurden bereits im September 2017 durchgeführt.

Eine Führung des gesamten Individualverkehrs Richtung Zentrum um die Haltestelle herum über den Bahnhofsvorplatz und den nördlichen Teil des Conrad von Hötzendorf-Platzes erscheint bei einer Gegenüberstellung der baulichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Verkehrsmengen nicht zweckmäßig, vor allem, weil in diesem Abschnitt infolge des Bahnhofs ein überaus starkes Fußgänger- und Radfahreraufkommen vorhanden ist. Daraus ergeben sich nicht nur Probleme der Leistungsfähigkeit, sondern auch verkehrssicherheitstechnische Probleme.

Kreuzung beim Bundesamtsgebäude

Aufgrund des zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens am Kaiser Franz-Joseph-Ring bzw. Conrad von Hötzendorf-Platz in beiden Fahrrichtungen käme es folglich sicher zu Problemen bei der Einmündung beim Bundesamtsgebäude, vor allem wegen der Größe des Kreuzungsplateaus, den damit verbundenen großen Räumwegen und der daraus resultierenden Unübersichtlichkeit der Kreuzung. Im Speziellen sind der Linkseinbiegeverkehr vom Conrad von Hötzendorf-Platz Richtung Dammgasse sowie der Linksabbiegeverkehr vom Kaiser Franz-Joseph-Ring zum Conrad von Hötzendorf-Platz betroffen.

7.7.2.2 Verkehrsführung Richtung Zentrum über die Route Braitnerstraße - Rosegggasse - KFJ-Ring

Braitnerstraße/Rosegggasse/KFJ-Ring/Wassergasse

Im Kreuzungsbereich Rosegggasse/KFJ-Ring/Wassergasse ist derzeit nicht nur bezüglich der Ampelschaltung mit Problemen zu rechnen, sondern es ist für Linksabbieger von der Rosegggasse in den KFJ-Ring derzeit kein Fahrstreifen angelegt bzw. vorgesehen. Bei einer Verkehrsführung über die Braitnerstraße und die Rosegggasse zum KFJ-Ring Richtung Zentrum müsste aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens jedenfalls ein Linksabbiegestreifen angelegt sowie die Lichtsignalregelung angepasst werden. Inwieweit die Anlage eines Linksabbiegestreifens auf dem vorhandenen Straßenquerschnitt in der Rosegggasse möglich ist, wäre im Detail zu prüfen. Sinnvollerweise müsste auch die Ampelschaltung im Kreuzungsbereich Braitnerstraße/Rosegggasse an das Verkehrsaufkommen angepasst werden.

Fußgängerverkehr

Eines der Hauptprobleme dürfte sich in diesen Kreuzungsbereichen durch die nicht unerhebliche Anzahl querender Fußgänger ergeben, da aufgrund der großen Querungslängen lange Grün- und Schutzzeiten für die Fußgänger erforderlich sind und der Abbiegeverkehr davon unmittelbar betroffen wäre.

WLB-Querung Kopfbahnhof

Im Bereich des Kopfbahnhofes quert die Badner Bahn den Fahrstreifen Richtung Zentrum in schrägem Winkel. Aus Gründen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Bahnverkehrs, müsste bei Öffnung des Fahrstreifens Richtung Zentrum für den motorisierten Individualverkehr diese Querung mit einer Lichtsignalregelung ausgestattet werden. Derzeit sind nur Linienbusse und Radfahrer betroffen.

Einmündung Breyerstraße

Für die Einmündung der Breyerstraße gilt das gleiche wie für die Kreuzung beim Bundesamtsgebäude, wobei die Problematik des Einbiegeverkehrs in diesem Fall durch die Nähe zum Kreisverkehr noch verstärkt wird. Hier können Rückstauerscheinungen vom Kreisverkehr zu Problemen führen.

Öffentlicher Verkehr

Generell muss angemerkt werden, dass eine Änderung von Verkehrsführungen keine negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr haben darf. Dies betrifft sowohl die Badner Bahn (WLB) als auch den Linienbusverkehr, dem derzeit am KFJ-Ring für die Fahrtrichtung Zentrum eine eigene Busspur zur Verfügung steht. Eine Verlegung der Busspur auf den Gleiskörper der Badner Bahn ist derzeit nicht möglich, da diese auf einem Gleis abwechselnd in beiden Richtungen fährt. Auch in den betroffenen Kreuzungsbereichen würde es bei Leistungsfähigkeitsproblemen zu teils erheblichen Verzögerungen im Linienbusverkehr kommen.

Seitens der WLB gibt es Überlegungen die Badner Bahn zwischen Josefsplatz und Conrad von Hötzendorf-Platz zweigleisig zu führen, um ganztägig im 7½-Minuten-Takt fahren zu können. Der Abschnitt in der Waltersdorfer Straße soll jedoch eingleisig bleiben.

Auch die Umsetzung dieser Maßnahme spricht gegen eine Verkehrsführung des MIV am Kaiser Franz-Josef-Ring in beiden Richtungen.

7.7.3 Verkehrssituation Braitnerstraße-Josefsplatz

7.7.3.1 Problemstellung

In der Braitnerstraße (Landesstraße L 4009), die als Einbahn von der B 212 (Dammgasse) zum Raiffeisenplatz geführt wird, kommt es vor allem in den Spitzenstunden zu Rückstauerscheinungen vor dem Kreisverkehr mit der Vöslauer Straße (= Raiffeisenplatz). Aus diesem Grunde wurde bereits in jüngerer Vergangenheit über verschiedene Maßnahmen diskutiert, die geeignet wären, diesen Rückstau zu verringern oder zu vermeiden.

Die Braitnerstraße verläuft als Einbahn von der B 212 (Dammgasse) zum Kreisverkehr mit der Vöslauer Straße (Raiffeisenplatz). Im Abschnitt zwischen der Elisabethstraße und dem Raiffeisenplatz ist die Braitnerstraße bei einer Fahrbahnbreite von etwa 5m einstreifig geführt, es sind beidseitig Längsparkstreifen mit Baumscheiben (Altbaumbestand) vorhanden. Unmittelbar vor der Einmündung in den Kreisverkehr am Raiffeisenplatz beträgt die Fahrbahnbreite ebenfalls etwa 5m zwischen den Hochborden. An dieser Stelle ist – ebenso wie bei den anderen Kreisverkehrseinmündungen - ein Schutzweg markiert.

Der Kreisverkehr hat einen Außendurchmesser von etwa 25m und weist eine Kreisfahrbahnbreite von 8m auf, wobei der mittels einer Begrenzungslinie abmarkierte Innenkreis mit einer Breite von 3m gepflastert und leicht bombiert ausgeführt ist. Es verbleibt somit im Kreis eine asphaltierte Fahrfläche mit einer Breite von 5m.

Von Süden mündet die Vöslauer Straße in den Kreisverkehr ein. Nördlich des Kreisverkehrs befindet sich die Kaiser-Franz-Josef-Brücke über die Schwechat, die danach in den Kreisverkehr am Josefsplatz mündet. Auch an diesem Kreisverkehr sind über alle 4 Einmündungen Schutzwege markiert. Die beiden Schutzwege nördlich und östlich des Kreisverkehrs sind mit begrünten Verkehrsinseln ausgestattet und etwa 15m abgesetzt von der Kreisfahrbahn angelegt. Am südlichen und westlichen Ast sind lediglich schmale, kurze Fahrbahnteiler vorhanden. Dieser Kreisverkehr dient auch als Wendepunkt für Linienbusse.

Verkehrszählungen aus den Jahren 2007 und 2016 zeigen nachfolgende Verkehrsmengen an den Kreisverkehrsästen am Raiffeisenplatz (jeweilige Querschnittsbelastung):

| | 2007 | 2016 |
|---------------------------|----------------|----------------|
| Braitnerstraße | 6.000 Kfz/24h | 4.500 Kfz/24h |
| Vöslauer Straße | 9.600 Kfz/24h | 8.400 Kfz/24h |
| Kaiser-Franz-Josef-Brücke | 12.600 Kfz/24h | 10.200 Kfz/24h |
| Weilburgstraße | 4.000 Kfz/24h | 3.800 Kfz/24h |

Die Reduktion des Verkehrs auf allen Straßen kann möglicherweise darauf zurückgeführt werden, dass unmittelbar vor der Erhebung im Jahre 2016 die Kaiser Franz-Josef-Brücke („Löwenbrücke“) über einen längeren Zeitraum gesperrt war und sich dadurch (eventuell sogar nachhaltige) Verkehrsverlagerungen ergeben haben. Das Verkehrsaufkommen am Kreisverkehr Vöslauer Straße - Braitnerstraße - Weilburgstraße - Kaiser-Franz-Josef-Brücke ist aber immer noch als hoch zu bezeichnen, der Kreisverkehr hat jedoch seine Kapazitätsgrenze noch nicht erreicht.

7.7.3.2 Analyse der Verkehrsabläufe



Beobachtungen der Verkehrsabläufe an den beiden Kreisverkehrsanlagen zeigten, dass die Rückstauerscheinungen in der Braitnerstraße nahezu ausschließlich auf Rückstau vom Kreisverkehr am Josefplatz zurückzuführen sind, wobei der Verkehr aus der Braitnerstraße insofern benachteiligt ist, als der Verkehr von der Vöslauer Straße bevorrangt ist, und sich deshalb eher in der Braitnerstraße ein Stau bildet als in der Vöslauer Straße.



Die Stauerscheinungen am südlichen Ast des Kreisverkehrs Josefplatz (Brückenbereich) wiederum entstehen durch den im Kreisverkehr bevorrangten Querverkehr und durch querende Fußgänger auf den Schutzwegen vor allem südlich und östlich des Kreisverkehrs.

Dieser Effekt ist für städtische Zentrumsbereiche als systemimmanent zu bezeichnen und tritt - je nach Zusammentreffen verschiedener verkehrlicher Vorkommnisse (Fußgänger und bevorrangter Querverkehr im Kreisverkehr bei gleichzeitig leicht erhöhtem Verkehrsaufkommen aus Richtung Süden von der Vöslauer Straße und/oder der Braitnerstraße) - in unregelmäßigen Abständen auf. Fallen diese Auslöser weg, so enden die Stauerscheinungen ebenso rasch wie sie aufgetreten sind.

In der Braitnerstraße kommt es jedoch teilweise zu längeren Wartezeiten, da diese Relation gegenüber dem Verkehr im Kreislauf benachrangt ist, und nur in Ausnahmefällen Lücken für die einströmenden Fahrzeuge freigehalten werden.



Im Vergleich zu anderen Kreisverkehrsanlagen, an denen sich an einem oder mehreren Ästen Rückstau bildet, liegt das Problem in der Braitnerstraße nicht in der Länge des Rückstaus bzw. in der Anzahl der im Stau stehenden Fahrzeuge, sondern in der Wartezeit, also in jener Zeit, die zwischen Auflaufen auf die wartende Kolonne und der Einfahrt in den Kreisverkehr vergeht.

Im Rahmen von Verkehrsbeobachtungen bereits im Jahre 2014 kam es öfters zu Wartezeiten bis zu zwei Minuten, obgleich die Staulängen lediglich etwa 10 Fahrzeuge betragen. Seitens der Stadtpolizei Baden wurde festgestellt, dass es zu Wartezeiten bis zu 10 Minuten kommen kann, die Rückstaulängen aber trotzdem nie über den Kurvenbereich (etwa 300m vor dem Kreisverkehr) hinausreichen.

Nachfolgend werden auf Basis der vorliegenden Unterlagen und Beobachtungen verschiedene Lösungsansätze für eine mögliche Reduktion der Rückstaulängen bzw. der Wartezeiten in der Braitnerstraße aus verkehrstechnischer Sicht beurteilt:

7.7.3.3 Umleitung des Verkehrs über Elisabethstraße und Vöslauer Straße bei Rückstau

Bei Erreichen einer bestimmten Staulänge wird vor der Abzweigung der Elisabethstraße eine sogenannte dynamische Stauwarnanlage, also eine elektronische Anzeigetafel, auf der auf den Stau hingewiesen wird, aufgestellt, um den Verkehr über die Elisabethstraße und die Vöslauer Straße umzuleiten. Die Wegstrecke über diese Route ist etwa doppelt so lang (400m vs. 800m), kann jedoch im Falle eines Staus in der Braitnerstraße einen zeitlichen Gewinn bedeuten. Die Fahrzeit über die Route Elisabethstraße – Vöslauer Straße beträgt je nach Ampelschaltung etwa 2-3min.

Da nicht abschätzbar ist, wie lange die momentane Wartezeit ist, die – wie oben beschrieben – nicht abhängig von der Staulänge ist, müsste eine derartige Anlage die Fahrdauer von einem definierten Punkt in der Braitnerstraße bis zum Kreisverkehr messen, und kann erst dann entsprechend einer Vorgabe eines Mindestwertes für diese Fahrdauer reagieren. Innerhalb dieses Messzeitraums verlängert sich jedoch im Extremfall der Stau in der Braitnerstraße. Durch die darauf folgende Umleitung des Verkehrs über die Elisabethstraße und die Vöslauer Straße wird jedoch der im Kreisverkehr bevorrangte Verkehr erhöht und es kommt dadurch zu einer weiteren Verlängerung der Wartezeit in der Braitnerstraße.

Wie die Beobachtungen vor Ort zeigten, baut sich ein Rückstau in der Braitnerstraße auch nach einer längeren Wartezeit überraschend schnell wieder ab. Es ist jedoch nicht abschätzbar, wann das passiert. Wenn nun die Stauwarnanlage nach Messung der Fahrdauer die Stauwarnung einschaltet und genau zu diesem Zeitpunkt dieser rasche Abbau des Staus beginnen würde, wird gleichzeitig der bevorrangte Verkehr im Kreisverkehr verstärkt und der gewünschte Effekt der Staureduktion geht verloren.

7.7.3.4 Bypass-Lösungen

Das Problem des Rückstaus in der Braitnerstraße mittels eines Bypasses im östlichen Quadranten des Kreisverkehrs am Raiffeisenplatz zu lösen, würde eine zwei-streifige Führung im Kreisverkehr erfordern. Dies ist aufgrund des vorhandenen Außendurchmessers des Kreisverkehrs, der mit 25m ohnedies bereits an der technisch wie rechtlich unteren Grenze liegt, nicht möglich. Zu beachten ist in diesem Fall der Lkw- und Busverkehr, der idR die gesamte Kreisfahrbahn zum Befahren benötigt. Darüber hinaus steht aus derzeitiger Sicht im Brückenbereich nördlich des Kreisverkehrs kein Raum für eine Zusammenführung der beiden Fahrstreifen (aus der Vöslauer Straße und aus der Braitnerstraße) zur Verfügung.

Aufgrund der Tatsache, dass die Ursache für die Stauerscheinungen nicht am Kreisverkehr Raiffeisenplatz selbst zu suchen sind, sondern am Josefsplatz entstehen, kann eine Bypass-Lösung ohnedies keinen Erfolg bringen, da der Rückstau vom Josefsplatz beide Fahrstreifen betreffen würde.

Auch eine Markierung, die es dem entlang der L 4009 „geradeaus“ fahrenden Verkehr von der Braitnerstraße in die Weilburgstraße ermöglicht, durch den Rückstau im Kreisel hindurchzufahren ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht möglich.

7.7.3.5 *Mittelninseln bei Schutzwegen*

Die Errichtung von Mittelninseln im Bereich der beiden Schutzwege südlich und nördlich des Kreisverkehrs am Raiffeisenplatz ist gemäß bereits vorhandener Planungen mit Überprüfung der Schleppkurven des Schwerverkehrs möglich und kann vor allem für den Fußgängerverkehr aber auch für eine konkretere Fahrstreifenführung eine Verbesserung bewirken. Ein Einfluss auf den Rückstau in der Braitnerstraße kann jedoch aufgrund der Tatsache, dass die Ursache für den Stau im Rückstau vom Josefsplatz zu suchen ist, nicht abgeleitet werden. Außerdem steht diese Variante im Gegensatz zu Überlegungen für die Errichtung von Radfahranlagen im Brückenbereich.

7.7.3.6 *Fahrbahneinengung Braitnerstraße*

Durch eine bauliche Reduktion der Fahrbahnbreite in der Braitnerstraße unmittelbar vor der Einmündung in den Kreisverkehr auf 3,75m verringert sich die Querungslänge am Schutzweg und somit die Aufenthaltsdauer der Fußgänger auf der Fahrbahn. Das Nebeneinanderaufstellen von Fahrzeugen, das ohnedies nur für Pkw möglich ist, wird hintangehalten. Entsprechende Pläne liegen bereits vor.

Bei einer Fahrbahnbreite von 5,00m ist es möglich, dass sich zwei Pkw nebeneinander aufstellen. Dies konnte auch vor Ort beobachtet werden. Eine Verbesserung im Verkehrsfluss dadurch zu erreichen, dass sich zwei Pkw nebeneinander aufstellen, um dem linksseitig aufgestellten Fahrzeug die Möglichkeit zu geben, durch den Rückstau auf der Kreisfahrbahn in Richtung Weilburgstraße oder Vöslauer Straße hindurch zu fahren, ist abhängig von der Bereitschaft der Fahrzeuglenker im Kreisel eine Lücke freizuhalten. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass dies kaum oder nur vereinzelt passiert und der Effekt auf die Rückstaulänge bzw. die Wartezeit in der Braitnerstraße äußerst gering ist.

7.7.3.7 *VZ „Halt“ in der Vöslauer Straße*

Im Zuge der laufenden Diskussion über verschiedene Lösungsmöglichkeiten wurde auch die Aufstellung eines Verkehrszeichens „Halt“ in der Vöslauer Straße am südlichen Ast des Kreisverkehrs Raiffeisenplatz angedacht (derzeit „Vorrang geben“). Dadurch würden Lücken im von der Vöslauer Straße kommenden Verkehrsstrom entstehen, die es den Fahrzeuglenkern aus der Braitnerstraße ermöglichen, in den Kreisverkehr einzufahren.

Da die Ursache für den Stau in der Braitnerstraße jedoch nicht an der Verkehrsdichte der Vöslauer Straße liegt, sondern am Rückstau vom Josefsplatz und damit in der Folge auch auf der Kreisfahrbahn am Raiffeisenplatz, werden sich diese Lücken nicht öffnen, da der bevorrangte Verkehrsstrom bereits in eben diesem Rückstaubereich steht.

7.7.3.8 *Umbau auf Lichtsignalanlagen*

Inwieweit die Errichtung von Lichtsignalanlagen anstatt der beiden Kreisverkehrsanlagen, die in jedem Fall perfekt koordiniert werden müssten, eine Verbesserung der Situation darstellt, müsste gesondert im Rahmen einer Detailplanung geprüft werden.

Die Regelung des Verkehrs mittels einer Lichtsignalanlage an einer einzelnen Kreuzung hat in jedem Fall Auswirkungen auf die umliegenden Straßenzüge und Kreuzungen, z.B. durch

Pulkbildung in den Grünphasen. Die Anlagen sind daher nur in Zusammenhang mit den umliegenden Lichtsignalanlagen bzw. auch den Verkehrsströmen an den umliegenden nicht geregelten Kreuzungen im Zentrum von Baden zu sehen. Die umliegenden (lichtsignalgeregelten) Kreuzungen in Baden sind zumindest in den Spitzenzeiten bereits an ihren Leistungsgrenzen angelangt. Es sind dies aber auch jene Zeiten, in denen das ggst. Problem des Rückstaus in der Braitnerstraße verstärkt auftritt.

Aus diesem Grunde würde die Planung einer oder zweier Lichtsignalanlagen im Zentrum von Baden umfangreiche Erhebungen, Voruntersuchungen und Berechnungen inkl. Verkehrsstromsimulationen unter Einbeziehung des gesamten Stadtzentrums erfordern.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die negativen Effekte von Lichtsignalanlagen, wie z.B. zwingend immer wiederkehrender Stau in den Rotphasen an allen Kreuzungsästen oder Anhaltungen bei Rotlicht auch zu verkehrssarmen Zeiten (Nachtstunden), etc., stärker wiegen, als die Problematik eines mehrmals täglich auftretenden Staus an einem einzelnen Ast einer Kreisverkehrsanlage, wie in der Braitnerstraße nur in den Verkehrsspitzenzeiten.

Nicht zuletzt ist die Errichtung einer Lichtsignalanlage anstatt einer Kreisverkehrsanlage eine Frage der Ortsbildgestaltung.

Auch die Kosten, die durch die umfangreichen Voruntersuchungen, die Neuplanung der Straßen und der Lichtsignalanlagen, die erforderlichen Umbauten beider Kreisverkehrsanlagen sowie in der Folge die Erhaltung der Lichtsignalanlagen entstehen, sind nicht zu vernachlässigen und in Relation zur Problemstellung zu setzen.

7.7.3.9 Einbahnrichtung Braitnerstraße umdrehen

Die Braitnerstraße wird derzeit als Einbahn von Osten nach Westen, also von der B 212 (Dammgasse) zum Raiffeisenplatz geführt, als Gegeneinbahn fungiert der Kaiser Franz-Joseph-Ring. Ab dem Kreisverkehr ist die L 4009 im Gegenverkehr befahrbar (Weilburgstraße).

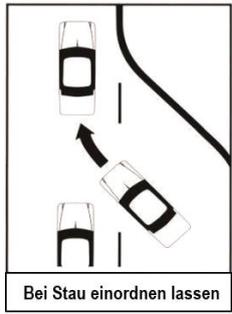
Bei einer Umkehrung der Einbahnführung der Braitnerstraße und einer Verkehrsführung der Fahrtrichtung von Osten nach Westen über die Elisabethstraße sind die Gegebenheiten und Möglichkeiten vor allem im Kreuzungsbereich Braitnerstraße/Elisabethstraße eingehend zu prüfen und ggf. Umplanungen bzw. Umbauten vorzunehmen. Die betrifft im Speziellen den Verkehr von der Braitnerstraße in Richtung Osten über die Elisabethstraße zur Rosegggasse und das damit verbundene Erfordernis der Umgestaltung der Kreuzung.

Ebenso sind die Auswirkungen auf die Bereiche nächst den Kreuzungen der Rosegggasse mit der Braitnerstraße und der Elisabethstraße sowie der Elisabethstraße mit der Vöslauer Straße zu prüfen, insbesondere was die Ampelschaltungen betrifft. Inwieweit sich für die umliegenden Straßenzüge, insbesondere den Kaiser Franz-Joseph-Ring Veränderungen (im positiven oder negativen Sinne) ergeben, ist mit umfangreichen Erhebungen und Verkehrsstromanalysen zu prüfen, bzw. sind entsprechende Simulationsmodelle zu erstellen.

Zusammenfassend muss erkannt werden, dass Veränderungen in Verkehrsführungen durch Umkehrung von Einbahnen mit umfassenden Verkehrsanalysen und darauf aufbauenden Umplanungen bzw. möglicherweise auch Straßenumbauten und somit nicht unwesentlichen Kosten verbunden sind und deshalb im konkreten Fall nicht zu empfehlen sind.

7.7.3.10 Vorschlag einer Maßnahme

Da die Problematik des Rückstaus in der Braitnerstraße zu einem großen Teil darin zu suchen ist, dass der Kreisverkehr am Raiffeisenplatz „zugestaut“ ist, wurde bereits im Jahre 2014 vorgeschlagen, die Fahrzeuglenker, die von der Vöslauer Straße kommend den Kreisverkehr durchfahren mittels eines Verkehrsschildes zu ersuchen, dem Verkehr aus der Braitnerstraße Lücken zum Einfahren in den Kreisverkehr zur Verfügung zu stellen:



Originalzitat aus der damaligen Stellungnahme:

„Dies kann durch ein Schild, das vom VZ „Einordnen lassen“ abgeleitet wird, erfolgen, mit dem adaptierten Text „Bei Stau einordnen lassen“ sowie einer Anpassung der Grafik dahingehend, dass die örtliche Situation erkennbar ist (Aufsteilung der von rechts kommenden Einmündung sowie des von rechts kommenden Kfz). Dieses Schild ist nicht verordnungspflichtig und soll innerhalb der Kreisfahrbahn derart situiert werden, dass die Fahrzeuglenker von der Vöslauer Straße rechtzeitig aufmerksam gemacht werden.“

Es wurde daraufhin eine an die Gegebenheiten angepasste Variante dieses Vorschlages umgesetzt und ein entsprechendes Schild unmittelbar südlich der Einmündung der Braitnerstraße in den Kreisverkehr aufgestellt. Es zeigen sich tatsächlich positive Effekte im Hinblick auf die Rücksichtnahme vieler Fahrzeuglenker (siehe nachfolgende aktuelle Fotos).

Abbildung 135: Hinweisschild am Raiffeisenplatz vor der Einmündung der Braitnerstraße



Foto: KfV Sicherheit-Service GmbH, September 2017

7.7.4 Kreuzungsbereich Waltersdorfer Straße bei der Remise

Der 5-strahlige Kreuzungsbereich nächst der Remise (Waltersdorfer Straße / Wimmergasse / Augustinergasse / Trudo Exner-Brücke) ist aufgrund der Gleisführungen, der Versätze bei den Einmündungen in die Waltersdorfer Straße und der daraus resultierenden Form und Größe sehr unübersichtlich.

Abbildung 136: Kreuzung bei der Remise (Foto aus Richtung Trudo-Exner-Brücke)



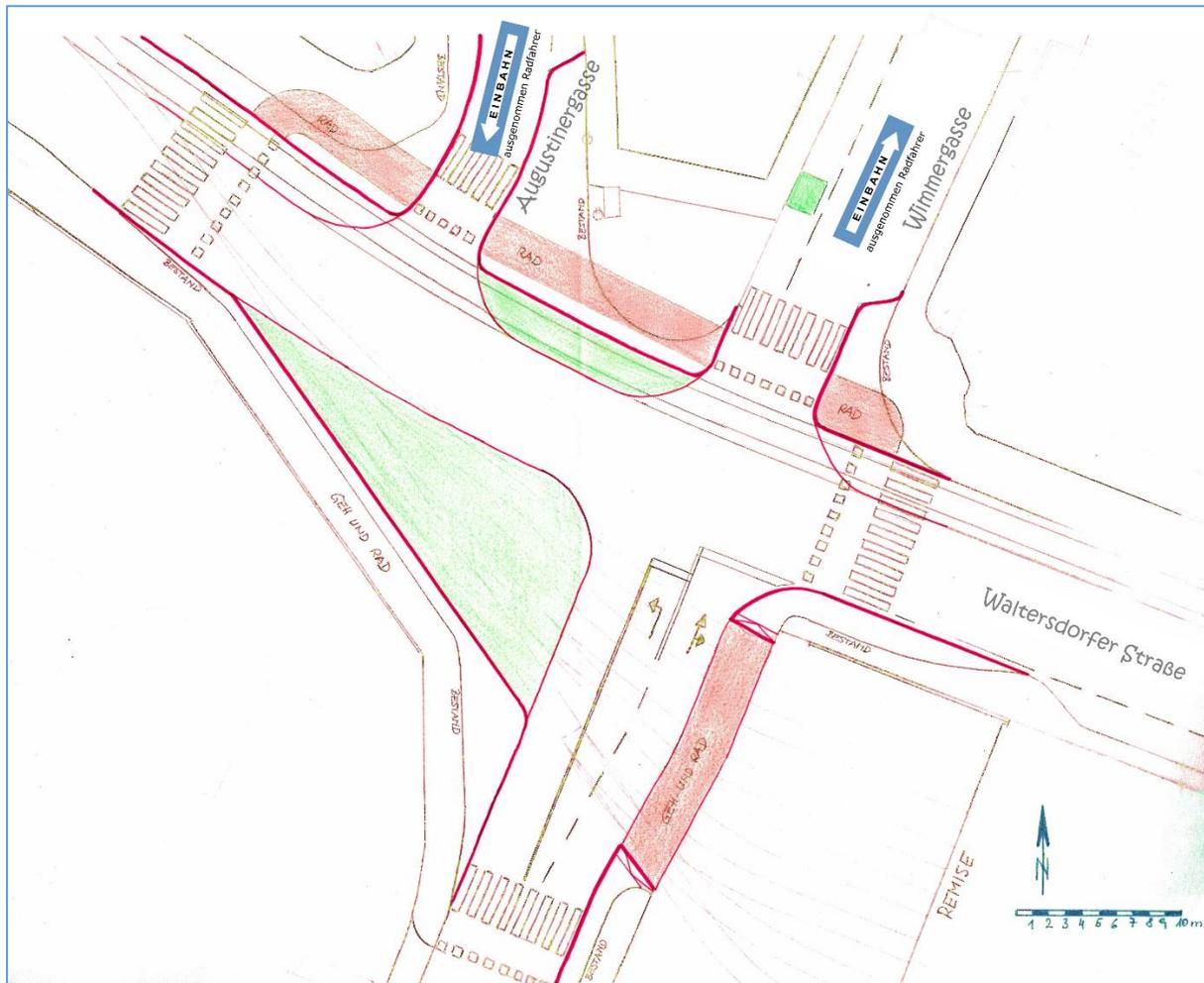
Foto: KfV Sicherheit-Service GmbH 2017

Nachfolgende Prinzipskizze stellt einen Lösungsvorschlag dar, eine Detailplanung ist erforderlich. Der Lösungsvorschlag beruht auf dem Grundsatz, dass die Fahrflächen strukturiert werden und sich z.B. durch unterschiedliche Fahrbahnbeläge zumindest optisch von den nicht zu befahrenden Gleiszonen abheben soll. Weiters wird die Einmündung der Augustinergasse durch „Aufsteilung“ von der Kreuzung abgerückt und es entsteht eine eigene T-förmige Kreuzung. Die derzeitige schräge Fahrlinie von der Augustinergasse zur Trudo Exner-Brücke über den dreieckförmigen Bereich der Geleise soll nicht mehr möglich sein.

In diesem Entwurf wurde auch die Führung des Radverkehrs einbezogen, wobei die Anbindung an die Haidhofstraße mitberücksichtigt wurde (Verbreiterung des östlichen Gehsteigs und Errichtung eines Geh- und Radweges).

Anstatt der derzeit bestehenden Radwegführung gegen die Einbahn Augustinergasse soll die Radroute über die Wimmergasse, die die Gegeneinbahn darstellt, geführt werden. Wesentliche Umwege ergeben sich dadurch nicht (siehe auch Radverkehrskonzept Baden 2017).

Abbildung 137: Gestaltungsvorschlag Kreuzung bei der Remise (Prinzipskizze)



Derzeit ist der gesamte Gleisbereich gepflastert, auch jener Bereich über den die Fahrbahn verläuft. In diesem Gestaltungsvorschlag soll die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr auch im Bereich der Geleise asphaltiert oder mit Betonplatten ausgelegt werden, ebenso der Geh- und Radweg unmittelbar vor der Remise. Dieser soll zusätzlich rot eingefärbt werden, um ihn farblich von der Fahrbahn abzuheben. Der nicht zu befahrende Gleisbereich kann begrünt werden oder bleibt gepflastert. Wichtig ist die Erkennbarkeit der unterschiedlichen Flächennutzungen, um eine funktionierende Verkehrsführung zu erreichen.

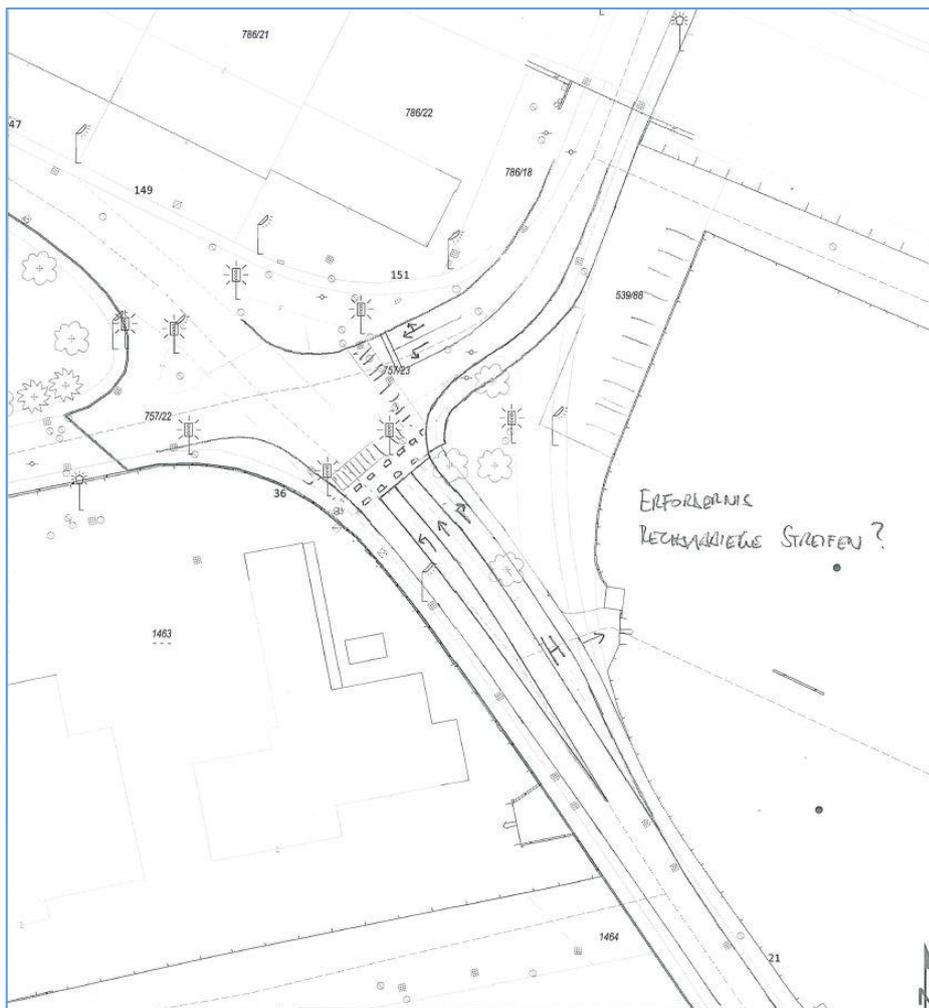
Inwieweit eine Regelung des Verkehrs am gesamten Kreuzungsbereich mittels Verkehrslichtsignalanlage möglich ist, ist im Detail zu klären. Diesbezüglich wäre eine entsprechende Planung durchzuführen, die auch alle Details der Verkehrsführungen berücksichtigt.

7.7.5 Kreuzungsbereich Haidhofstraße – Braitnerstraße – Trudo-Exner-Brücke

Der Kreuzungsbereich ist derzeit mit einem großzügig ausgebauten Bypass von der Haidhofstraße aus Richtung Südumfahrung (B 210) kommend zur Trudo-Exner-Brücke ausgestattet. Der Bypass ist nicht mit der Lichtsignalanlage Haidhofstraße – Braitnerstraße – Schützengasse mitgeregelt, sondern gegenüber den von der Kreuzung kommenden Fahrzeugen mittels VZ „Vorrang geben“ benachrangt.

Durch eine Verkleinerung des Kreuzungsplateaus durch Wegnahme des Bypasses wird die Kreuzung übersichtlicher, die Anzahl der Konfliktpunkte sowie die Querungslängen für den Fußgängerverkehr reduziert und es ergibt sich die Möglichkeit, die Radwegverbindung von der Waltersdorfer Straße über die Trudo-Exner-Brücke zur Südwestseite der Haidhofstraße über eine lichtsignalgeregelte Radfahrerüberfahrt zu führen. In der vorgesehene Variante des Lückenschlusses im Radwegenetz (siehe „Radverkehrskonzept Baden 2017“, KfV Sicherheit-Service GmbH, 2017), die auf dem Bestand beruht, ist die Querung der Haidhofstraße beim bestehenden derzeit unregulierten Schutzweg südöstlich der Kreuzung angedacht. Dieser müsste ggf. ebenfalls mit einer Lichtsignalregelung ausgestattet werden.

Abbildung 138: Gestaltungsvorschlag Kreuzung Haidhofstraße – Braitnerstraße – Schützengasse (Prinzipiskizze)



Vorschlag Baudirektion Baden

8 Zusammenfassung aller empfohlenen Maßnahmen

8.1 Grundsätzliche Ziele

- Erhöhung des Anteils umwelt- und sozialverträglicher Verkehrsmittel (Verkehrsverbund: zu Fuß gehen – Radfahren – öffentlicher Verkehr)
- Förderung des Radverkehrs
- Bevorzugung der ungeschützten, nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren, Behinderte, ...)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere auf Schulwegen)
- Erhöhung der Lebensqualität – Wiedergewinnung der Straße als Lebensraum
- Förderung der E-Mobilität (Ladestationen, Parkmöglichkeiten, ...)
- Bei Umsetzung von Maßnahmen Wirtschaftsstandort Baden mitbeachten

8.2 Straßennetzhierarchie

- Optimierung des Landesstraßennetzes (Straßentausch Haidhofstraße – Mühlgasse, bzw. Lückenschluss Helenenstraße)
- Beibehaltung und Schaffung weiterer Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Flächendeckend 30km/h-Beschränkungen im untergeordneten Straßennetz, Ausbau und Gestaltung von 30km/h-Zonen

8.3 Ruhender Verkehr

- Vereinheitlichung der Parkdauer (90 Minuten) und Bewirtschaftung in Kurzparkzonen
- Prüfung kleinflächiger Erweiterungen der Kurzparkzone Innenstadt
- Schaffung einer erweiterten Parkzone (kostenpflichtig aber ohne zeitliche Einschränkung und mit Ausnahmegenehmigungen für Anrainer)
- Überprüfung der Notwendigkeit der bestehenden Ladezonen (erfolgt laufend)
- Ausbau des Parkdecks Römertherme und einheitliche Kosten bei längerer Parkdauer als in den umliegenden Kurzparkzonen

8.4 Radverkehr

- Ausbau des Radwege- und Radroutennetzes – Lückenschluss
- Radfahren in der Fußgängerzone zumindest während der Lieferzeiten
- Detailmaßnahmen im bestehenden Radwegenetz zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts

8.5 Fußgängerverkehr

- Barrierefreie Straßenraumgestaltung (Absenkungen, Rampen, größere Gehsteigbreiten, Gehsteigvorziehungen, Mittelinseln, Ampelregelungen, taktile und akustische Leitsysteme, ...)
- Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Fußgängerzone (Überwachung, versenkbare Poller)
- Anpassung der Lieferzeiten in der Fußgängerzone 19:00-9:00 Uhr
- Überprüfung der Ausnahmeregelungen in der Fußgängerzone

8.6 Öffentlicher Stadtverkehr

- Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs
- E-Betrieb auf Citybus-Linien

8.7 Anbindung des Areals der ehem. Martinek-Kaserne und des NÖM-Areals an das Stadtzentrum

- *siehe Bericht „SReg – Smart Region Stadt-Umland Süd“ 2015 und Kapitel Radverkehr*
- *Barrierefreie Gestaltung der Querung Albrechtstraße über die B 210*
- *Attraktivierung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr*
- *Neue S-Bahn-Haltestelle NÖM und ehem. Martinek-Kaserne*
- *Ausbau des bestehenden Buslinienverkehrs*

8.8 Straßenraum(-gestaltung)

- *Maßnahmen zur Reduktion bzw. Ausschluss des Kfz-Verkehrs in besonders schutzbedürftigen Bereichen (Schulen, Kindergärten, Seniorenwohnheime, Kurzone, ...)*
- *Kreuzung Waltersdorfer Straße bei Remise – Planung, Einbeziehung der Radwegführungen, Prüfung der Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage*
- *Neugestaltung der Kreuzung Haidhofstraße / Braitnerstraße / Schützengasse / Trudo-Exner-Brücke*
- *Umbau Radweg-Brücke über die Schwechat entlang Dammgasse – Anpassung der Rampen*

TABELLENVERZEICHNIS:

| | |
|--|----|
| Tabelle 1: Anteile des Radverkehrs im Erhebungszeitraum (4 Stunden)..... | 17 |
|--|----|

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Baden bei Wien, Lage im Raum..... | 9 |
| Abbildung 2: Stadtplan Baden bei Wien..... | 10 |
| Abbildung 3: Lage der Erhebungsstellen..... | 13 |
| Abbildung 4: Verkehrsspinne, Durchgangsverkehr 2016..... | 14 |
| Abbildung 5: Vergleich und Veränderungen der 24h-Kfz-Belastungen bedeutender Querschnitte 2007 - 2016..... | 15 |
| Abbildung 6: Anteile des Radverkehrs im Erhebungszeitraum (4 Stunden)..... | 18 |
| Abbildung 7: Unfallentwicklung 1991 – 2016 in NÖ und Baden..... | 19 |
| Abbildung 8: Zeitliche Entwicklung des Radverkehrsunfallgeschehens in Baden im Zeitraum 2011 bis 2015..... | 20 |
| Abbildung 9: Übersichtskarte der Radverkehrsunfälle in Baden, 2011 bis 2015,..... | 21 |
| Abbildung 10: Straßenhierarchie, Landesstraßennetz..... | 24 |
| Abbildung 11: Netzbelastung (Erhebungen 2016)..... | 25 |
| Abbildung 12: Verkehrsberuhigung in Baden..... | 26 |
| Abbildung 13: Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit..... | 32 |
| Abbildung 14: Übersichtskarte der bestehenden Radverkehrsanlagen in Baden..... | 33 |
| Abbildung 15: Kreuzung Mackgasse, Wiener Straße, Blickrichtung Westen..... | 34 |
| Abbildung 16: Schaltkasten im Verkehrsraum der Radfahranlage..... | 34 |
| Abbildung 17: Parkplatzzu- und –ausfahrt auf Höhe Nr. 95; Blickrichtung Osten..... | 35 |
| Abbildung 18: Geh- und Radweg entlang Dammgasse zw. Wiener Straße und Emil Kraft-Gasse; Blickrichtung Süden..... | 35 |
| Abbildung 19: GRW auf Höhe der Fabriksgasse, Blickrichtung Süden..... | 35 |
| Abbildung 20: Schulsteg, Blickrichtung Süden..... | 36 |
| Abbildung 21: Fahrverbot bei Privatstraße, Blickrichtung Süden..... | 36 |
| Abbildung 22: Ende des Radweges vor Braitnerstraße, Blickrichtung Süden..... | 36 |
| Abbildung 23: Unklare Überleitung in den Mischverkehr auf Braitnerstraße, Blickrichtung Süden..... | 36 |
| Abbildung 24: Bahnüberführung bei der Kreuzung Dammgasse / Braitnerstraße, Blickrichtung Süden..... | 37 |
| Abbildung 25: Ende des Geh- und Radweges bei Braitnerstraße, Blickrichtung Norden..... | 37 |
| Abbildung 26: Ende des Geh- und Radweges in Unterführung bei Braitnerstraße, Blickrichtung Osten..... | 38 |
| Abbildung 27: Querungsstelle bei Gartengasse, Blickrichtung Süden..... | 38 |
| Abbildung 28 Ausgewiesene Radroute auf Höhe des Brusattiplatzes..... | 39 |
| Abbildung 29: Gehweg ausgenommen Radfahrer auf Höhe des Parkdecks der Römertherme..... | 39 |
| Abbildung 30: Überleitung in Mischverkehr in Schloßgasse..... | 39 |
| Abbildung 31: Helenentalradweg..... | 40 |
| Abbildung 32: Helenentalradweg..... | 40 |
| Abbildung 33: Christalniggasse..... | 40 |
| Abbildung 34: Christalniggasse..... | 40 |
| Abbildung 35: Radweg bei Conrad von Hötendorf Platz..... | 41 |
| Abbildung 36: Poller bei Radfahrerüberfahrt / Schutzweg auf Conrad von Hötendorf-Platz..... | 41 |
| Abbildung 37: Fehlende Kennzeichnung des Radweges am südlichen Ende des Arthur-Schnitzler-Parks..... | 42 |
| Abbildung 38: Verbesserungswürdige Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern durch Arthur-Schnitzler-Park..... | 42 |
| Abbildung 39: Ende des Zweirichtungsradweges durch Arthur-Schnitzler-Park bei Kaiser-Franz-Joseph-Ring..... | 42 |
| Abbildung 40: Ende des Zweirichtungsradweges durch Arthur-Schnitzler-Park bei Kaiser-Franz-Joseph-Ring..... | 42 |

| | |
|---|----|
| Abbildung 41: Zweirichtungsradweg entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Süden | 43 |
| Abbildung 42 Zweirichtungsradweg entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Norden | 43 |
| Abbildung 43: Zweirichtungsradweg entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Norden | 44 |
| Abbildung 44: Radweg ohne Kennzeichnung entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Norden | 44 |
| Abbildung 45: Überleitung des Radwegs ohne Kennzeichnung auf Mehrzweckstreifen entlang Erzherzog Wilhelm Ring; Blickrichtung Norden | 44 |
| Abbildung 46: Radfahranlagen zwischen Bahnhof und Erzherzog-Wilhelm-Ring - Prinzipskizze | 45 |
| Abbildung 47: Parkende Kfz unmittelbar angrenzend an den Radweg in Fahrtrichtung Osten | 47 |
| Abbildung 48: Parkende Kfz unmittelbar angrenzend an den Radweg in Fahrtrichtung Osten | 47 |
| Abbildung 49: Radfahrerüberfahrt über die Gymnasiumstraße, Blickrichtung Osten | 47 |
| Abbildung 50: Radfahrerüberfahrt über die Neumistergasse, Blickrichtung Osten | 47 |
| Abbildung 51: Radfahrerüberfahrt bei Parkplatzzu- und -ausfahrt auf Höhe Wiener Straße 68 | 47 |
| Abbildung 52: Ende des Einrichtungradweges und Beginn des gemischten Geh- und Radweges vor der Bahnüberführung; Blickrichtung Osten | 48 |
| Abbildung 53: Engstelle bei Geh- und Radweg bei der Bahnüberführung; Blickrichtung Osten | 48 |
| Abbildung 54: Verbesserungswürdige Querungsstelle über die Landesstraße L 151; Blickrichtung Westen | 49 |
| Abbildung 55: Grundstückszu- und ausfahrten über den Geh- und Radweg mit schlechter Sicht auf die Radfahranlage; Blickrichtung Westen | 49 |
| Abbildung 56: Beginn des getrennten Geh- und Radweges östlich der Goethegasse | 49 |
| Abbildung 57: Radfahrerüberfahrt über die Goethegasse | 49 |
| Abbildung 58: Radweg gegen die Einbahn in der Johannesgasse, Blickrichtung Süden | 50 |
| Abbildung 59: Radweg gegen die Einbahn in der Johannesgasse, Blickrichtung Süden | 50 |
| Abbildung 60: Querungsstelle über Grundauerweg, Blickrichtung Nordwesten | 50 |
| Abbildung 61: Querungsstelle beim Spitzerriegel, Blickrichtung Südosten | 50 |
| Abbildung 62: Ende des Radweges vor der B 210, Blickrichtung Süden | 51 |
| Abbildung 63: Ende des Radweges vor der Trudo-Exner-Brücke, Blickrichtung Nordwesten | 51 |
| Abbildung 64: Überleitung von der Schlossgasse auf Zweirichtungsradweg entlang der Helenenstraße, Blickrichtung Westen | 52 |
| Abbildung 65: Überleitung von der Schlossgasse auf Zweirichtungsradweg entlang der Helenenstraße, Blickrichtung Westen | 52 |
| Abbildung 66: Zweirichtungsradweg entlang der Helenenstraße ohne bauliche Trennung von der Fahrbahn, Blickrichtung Westen | 52 |
| Abbildung 67 Ende des Zweirichtungsradweges entlang der Helenenstraße und Überleitung auf Radfahrerüberfahrt, Blickrichtung Westen | 52 |
| Abbildung 68: Einrichtungradweg entlang der Vöslauer Straße Blickrichtung Norden | 52 |
| Abbildung 69: Parkendes Kfz im Verkehrsraum des Mehrzweckstreifen auf Höhe Erzherzog Wilhelm Ring 5, Blickrichtung Süden | 53 |
| Abbildung 70: Parkendes Kfz im Verkehrsraum des Mehrzweckstreifen auf Höhe Erzherzog Wilhelm Ring 12, Blickrichtung Norden | 53 |
| Abbildung 71: Radfahrerüberfahrt auf Höhe der Fabriksgasse, Blickrichtung Norden | 54 |
| Abbildung 72: Kreuzung Erzherzog Wilhelm Ring mit der Wiener Straße, Blickrichtung Norden | 54 |
| Abbildung 73: Hecke im Verkehrsraum des Mehrzweckstreifens auf Höhe Erzherzog Wilhelm Ring 27, Blickrichtung Süden | 55 |
| Abbildung 74: Mehrzweckstreifen neben Längsparkstreifen in der Pergerstraße auf Höhe Haus Nr. 3 | 55 |
| Abbildung 75: Mehrzweckstreifen Pergerstraße endet vor Schutzweg bei Zufahrt zum Parkdeck Römertherme | 55 |
| Abbildung 76: Mehrzweckstreifen neben Längsparkstreifen auf Höhe Kaiser-Franz-Joseph-Ring Nr. 33; Blickrichtung Osten | 56 |
| Abbildung 77: Ende des Mehrzweckstreifens am Kaiser-Franz-Joseph-Ring auf Höhe des Bahnhofs, Blickrichtung Osten .. | 56 |

| | |
|---|----|
| Abbildung 78: Führung des Radverkehrs beim Bahnhof Richtung Dammgasse | 57 |
| Abbildung 79: Mehrzweckstreifen auf Höhe Vöslauer Straße Nr. 48 in Fahrtrichtung Norden | 57 |
| Abbildung 80: Vorgezogene Haltelinie für Radfahrende auf Höhe der Kreuzung mit der Elisabethstraße, Blickrichtung Norden | 57 |
| Abbildung 81: Löwenbrücke, Rückstau vom Kreisverkehr am Josefsplatz | 58 |
| Abbildung 82: Kreisverkehr Josefsplatz von Löwenbrücke kommend | 58 |
| Abbildung 83: Vorgezogene Haltelinie für Radfahrer in der Roseggerstraße auf Höhe der Braitnerstraße, Blickrichtung Süden | 59 |
| Abbildung 84: Vorgezogene Haltelinie für Radfahrer in der Roseggerstraße auf Höhe der Braitnerstraße, Blickrichtung Norden | 59 |
| Abbildung 85: Ende des Mehrzweckstreifens in der Roseggerstraße auf Höhe des Kaiser-Franz-Joseph-Rings; Blickrichtung Norden..... | 59 |
| Abbildung 86: Kreuzung des Kaiser-Franz-Joseph-Rings mit dem Conrad von Hötzendorf Platz, Blickrichtung Westen | 60 |
| Abbildung 87: Radfahren gegen die Einbahn entlang des Kaiser-Franz-Joseph-Ringes auf Höhe des Josefsplatzes | 60 |
| Abbildung 88: Fahrradstreifen gegen die Einbahn in der Wiener Straße auf Höhe Nr. 2, Blickrichtung Nordosten..... | 61 |
| Abbildung 89: Fahrradstreifen gegen die Einbahn in der Wiener Straße auf Höhe Nr. 2, Blickrichtung Nordosten..... | 61 |
| Abbildung 90: Fahrstreifen gegen die Einbahn in der Boldrinigasse, Blickrichtung Norden | 62 |
| Abbildung 91: Fahrstreifen gegen die Einbahn in der Boldrinigasse, Blickrichtung Norden | 62 |
| Abbildung 92: Radfahren gegen die Einbahn in der Wassergasse, Blickrichtung Norden..... | 62 |
| Abbildung 93: Radfahren gegen die Einbahn in der Bahngasse, Blickrichtung Osten..... | 62 |
| Abbildung 94: Radfahren gegen die Einbahn in der Leesdorfer Hauptstraße, Blickrichtung Westen | 63 |
| Abbildung 95: Radfahren gegen die Einbahn in der Leesdorfer Hauptstraße, Blickrichtung Osten | 63 |
| Abbildung 96: Radfahren gegen die Einbahn in der Augustinergasse, Blickrichtung Norden..... | 64 |
| Abbildung 97: Radfahren gegen die Einbahn in der Römergasse, Blickrichtung Süden | 64 |
| Abbildung 98: Radfahren gegen die Einbahn in der Römergasse, Blickrichtung Süden | 64 |
| Abbildung 99: Radfahren gegen die Einbahn in der Herrnkirchengasse, Blickrichtung Süden..... | 65 |
| Abbildung 100: Grabengasse | 65 |
| Abbildung 101: Grabengasse | 65 |
| Abbildung 102: Valeriestraße | 66 |
| Abbildung 103: Valeriestraße | 66 |
| Abbildung 104: Weg zum Pergersteg von der Johannesgasse, Blickrichtung Süden..... | 67 |
| Abbildung 105: Pergersteg, Blickrichtung Norden..... | 67 |
| Abbildung 106: Untersuchte Lücken des Radverkehrsnetzes Baden | 68 |
| Abbildung 107: Mögliche Varianten zur Anbindung der Martinek Kaserne und des NÖM Areals..... | 70 |
| Abbildung 108: Prinzip-Skizze Radroute über Weilburgstraße | 72 |
| Abbildung 109: Ende der bestehenden Radfahranlage in der Haidhofstraße..... | 73 |
| Abbildung 110: Bestehender Gehsteig in der Haidhofstraße im ggst. Bereich | 73 |
| Abbildung 111: Systemskizze Lückenschluss Haidhofstraße – Trudo-Exner-Brücke..... | 74 |
| Abbildung 112: Gestaltungsvorschlag Kreuzung Haidhofstraße – Braitnerstraße - Schützengasse | 75 |
| Abbildung 113: Gestaltungsvorschlag Kreuzung bei der Remise (Prinzipskizze)..... | 76 |
| Abbildung 114: Mühlgasse auf Höhe Nr. 58..... | 78 |
| Abbildung 115: Mühlgasse auf Höhe Nr. 59..... | 78 |
| Abbildung 116: Engstelle im Bereich der Mühlgasse | 78 |
| Abbildung 117: Antonsgasse auf Höhe Nr. 13-15..... | 79 |
| Abbildung 118: Antonsgasse auf Höhe Nr. 1A..... | 79 |
| Abbildung 119: Wörthgasse | 79 |
| Abbildung 120: Ende des bestehenden Mehrzweckstreifens am Kaiser-Franz-Joseph-Ring..... | 80 |

| | |
|---|-----|
| Abbildung 121: Weg durch Arthur-Schnitzler-Park..... | 80 |
| Abbildung 122: Variante 1 Skizze „Überbreiter Mehrzweckstreifen“ | 83 |
| Abbildung 123: Variante 2 Skizze "Abgerückter Mehrzweckstreifen"..... | 84 |
| Abbildung 124: Variante 3 Skizze "Sharrows"..... | 85 |
| Abbildung 125: Variante 4 Skizze "Sharrows mit Abstandstreifen" | 86 |
| Abbildung 126: Radroutenplan der Stadt Baden 2013..... | 87 |
| Abbildung 127: Wegweiser - Radrouten..... | 88 |
| Abbildung 128: Radwege- bzw. Radroutennummerierung..... | 88 |
| Abbildung 129: Radwegenetz – Vorschläge für Lückenschluss..... | 91 |
| Abbildung 130: Gehsteigabsenkung (Skizze aus RVS 02.02.36, Foto: KfV, Wien 3)..... | 94 |
| Abbildung 131: Beispiele für die Gesamtbreite von Fußgängeranlagen | 95 |
| Abbildung 132: Vorteile einer Gehsteigvorziehungen in Kreuzungsbereichen | 96 |
| Abbildung 133: City Bus Baden, Linienführungen 2017 | 98 |
| Abbildung 134: Kaiser Franz-Josef Ring, Einbahnführung | 101 |
| Abbildung 135: Hinweisschild am Raiffeisenplatz vor der Einmündung der Braitnerstraße..... | 110 |
| Abbildung 136: Kreuzung bei der Remise (Foto aus Richtung Trudo-Exner-Brücke)..... | 111 |
| Abbildung 137: Gestaltungsvorschlag Kreuzung bei der Remise (Prinzipskizze)..... | 112 |
| Abbildung 138: Gestaltungsvorschlag Kreuzung Haidhofstraße – Braitnerstraße – Schützengasse (Prinzipskizze) | 113 |