

Problemstelle B17 Abschnitt Kreuzung L2098/B17 und Kreuzung L2087/B17

1.Phase Herbst 2007

Im Herbst 2007 wurde ein Umbau der Kreuzung L2087/B17 (Viaduktstrasse) vorgenommen um ua. den erhoekten LKW Abbiegeverkehr zu einem Paketdienstverteilerlager in der Viaduktstrasse besser bewaeltigen zu koennen.

In der Folge wurde der ueberbreite Abschnitt der B17 zwischen den Kreuzungen L2087/B17 und L2098/B17 zum Teil auf eine Breite von ca 7,5m verengt. Westseitig (Fahrtrichtung Baden) wurde eine Betonleitwand entlang der Trennlinie aufgestellt.

Der besagte Abschnitt ist ca 1,3km lang, der per Betonleitwand verengte Bereich ist ca 800m lang.

Westseitig wurde zwischen dem Ende der Betonleitwand und der Kammeringstrasse (Kreuzung L2098/B17) ein ca 200m langes Stueck Rad/Fussweg in ca 5-10m Entfernung errichtet.

Der Abgetrennte Bereich wurde ebenfalls mit einem Rad/Fussweg Schild versehen.

Weiters ist der abgetrennte Bereich als Gueterweg zur Zufahrt fuer landwirtschaftliche Fahrzeuge zu den Gruenden am Fuss des Eichkogels ausgewiesen.

Weiters wurden an beiden Seiten Zusatzschilder 'Wintersperre Kein Raeum- und Streudienst, Benuetzung auf eigene Gefahr' angebracht.

Situation fuer den Radverkehr vorher:

Die ueberbreite Fahrbahn (je eine Richtungsspur) hat jede Menge Platz fuer den Radverkehr geboten. Einhalten von grosszuegigen Abstaenden beim Ueberholen war auch fuer notorische Knappueberholer einfach moeglich. Weiters ist dieser Abschnitt stark seitenwind-anfaellig (West, Nord/West), was vor allem in Fahrtrichtung Wien bei LKW Verkehr einen genuegend grossen Ueberholabstand erfordert. Diesen einzuhalten war ebenfalls einfach moeglich.

Situation fuer den Radverkehr danach.

Die Abtrennung wurde als Rad/Fussweg ausgewiesen und unterliegt daher der Benuetzungspflicht. Ausgenommen die Zeit der Wintersperre.

In Fahrtrichtung Baden etwas einfacher da:

Im Bereich L2087/B17 war eine Einfahrt in den abgetrennten Bereich am Anfang der Betonleitwand aus dem Verkehrsfluss in Richtung Baden einfach moeglich.

Am suedlichen Ende soll Radverkehr weiter ueber das neu errichtete Stueck Radweg laufen und dann in die Kammeringstrasse muenden, von wo aus man wieder ueber die geregelte Kreuzung L2098/B17 zurueck auf die B17 kommt.

Das suedliche Ende der Abtrennung ist ebenfalls offen - u.a. um die Zufahrt fuer Einsatzfahrzeuge zu ermoeeglichen. Ein offizielle Ausfahrt fuer den Radverkehr zurueck auf die B17 war und ist hier nicht vorgesehen. Daher wurde in den ersten Wochen einige male eine Eisenkette quer ueber diese Ein/Ausfahrt gespannt und zusaetzlich 3 Verkehrshuetchen aufgestellt. Diese Kette war insbesondere bei Dunkelheit nicht zu sehen.

In Fahrtrichtung Wien:

Keine Hinweise im Verlauf der B17 davor. Abbiegen nach Links in die Kammeringstrasse um auf den Radweg zu gelangen. Danach fahren auf der 'falschen' Strassenseite. Im Bereich der Kreuzung L2087/B17 war und ist keine sinnvolle Moeglichkeit der Wiedereingliederung in den Verkehr Richtung Wien gegeben. Der Radweg fuehrt weiter der Viaduktstrasse entlang nach Moedling (und endet nach einem aufwendigen Seitenwechsel 100m spaeter an der Engstelle der L2087 OeBB Unterfuehrung).

Situation auf dem abgetrennten Bereich:

Wintersperre, maessiger Strassendienst ansonsten, daher oeffters verschmutzt durch Schwemmgut, Planzenteile (Aeste, Laub) und Muell (von vorbeifahrenden Autos entsorgt).

Durch gemeinsame Benutzung Fussgaenger/Radfahrer die ueblichen Probleme mit Hunden an Laufleinen, usw ...

Bei Dunkelheit wird das Licht der Autos die nebenan fahren durch die Segmente der Betonleitwand in einer Hoehe von ca 1m abgeschirmt, wodurch insbesondere bei hoeherer Luftfeuchtigkeit (Nebel, Regen) ein Lichtteppich entsteht der dem Radfahrer die Durchsicht auf die Fahrbahn nimmt. Zusaetzlich bewegt man sich in Fahrtrichtung Wien auf der 'falschen' Seite wodurch man einer viel hoeheren Blendung durch den Gegenverkehr (Fahrbanrandseitiger Scheinwerfer leuchtet staerker und hoeher!) ausgesetzt ist.

Radlerische Realitaet:

In Fahrtrichtung Baden wurde der Bereich bei Tageslicht und guten Bedingungen benuetzt. Bei Schlechtwetter und Dunkelheit wurde auf der Strasse gefahren.

In Fahrtrichtung Wien wurde durch den Mehraufwand der Bereich nicht benutzt.

Was natuerlich nach einer gewissen Eingewohnungsphase regelmaessig zu Konflikten zwischen Rad- und Autofahrern gefuehrt hat.

2.Phase Herbst 2008

Im Herbst 2008 wurde im Anschluss an die Kreuzung L2087/B17 in Richtung Baden eine Verbreiterung (!) und Verlaengerung(!) der zweisepurigen Vorlaufzone vor der Verengung durchgefuehrt. Damit wurde die Verengungszone selbst um gut 100m kuerzer. Weiters wurde westseitig ein Stueck Radweg neu errichtet.

Nach dem Abschluss dieser Arbeiten wurde ein Fahrverbot fuer Fahrraeder in beiden Richtungen auf der B17 in besagten Abschnitt ausgewiesen. Die bestehende Wintersperre auf dem Rad/Fussweg blieb aufrecht.

Urspruenglicher Grund der Verengungsmassnahme:

Lt. Aussage der Strassenbauabteilung 2 lag eine Haeufung von zum Teil schweren Unfaellen aufgrund von riskanten Ueberholmanoevern auf der ueberbreiten Fahrbahn vor.

Dazu wurde im Oktober 2008 eine Untersuchung des KfV durchgefuehrt.

Diese zeigt fuer den Zeitraum von 12/2004 bis 09/2008 einen stetigen Rueckgang des Unfallgeschehens:

12/2004-09/2005: 8

12/2005-09/2006: 3

12/2006-09/2007: 2

12/2007-09/2008: 1 (Errichtung der Leitwand Herbst 2007)

Interpretiert wird dieses Ergebnis als Bestaetigung fuer die Richtigkeit der Trennungsmassnahme mit der Betonleitwand.

Es wird nicht gefragt wieso der wirklich signifikante Rueckgang VOR der Massnahme erfolgte.

Weiterhin besteht keine Tempobschraenkung auf 70 und kein Ueberholverbot durchgaengig in diesem Bereich. Eine entsprechende Forderung der Polizei Guntramsdorf wurde in einem Gutachten des zustaendigen Sachverstaendigen vom 26.11.2008 abgelehnt.

Weiters wurde in diesem Gutachten und einer Stellungnahme der StBA2 mehrfach darauf hingewiesen, das die gesetzten Massnahmen zu einer Verbesserung der Stausituation

und einer Erhoehung der Leistungsfahigkeit fuer den KFZ-Verkehr gefuehrt haben.

Darueberhinaus wurde im Gutachten des Verkehrssachverstaendigen vom 26.11.2008 festgestellt das der sich aus den Massnahmen ergebende Mehraufwand fuer den Radverkehr als zumutbar zu bewerten ist.

Phase 3 - Mein Engagement

Zu meiner Person:

Seit gut 20 Jahren fahre ich die Strecke Traiskirchen/Tribuswinkel - Wien mit dem Fahrrad. Anfangs mehrmals die Woche zur Uni und zur Arbeit, danach einige Jahre nur sehr unregelmässig. Seit 07/2001 aber taeglich zur Arbeit. Auch im Winter ist das weiter kein Problem da die B17 ueber einen guten Winterdienst verfuegt und verkehrsbdingt nur bei sehr tiefen Temperaturen und starkem Schneefall tatsaechlich fuer Raeder unpassierbar wird. Real bewegt sich die Zahl der Tage an denen man nicht mit dem Rad fahren kann unter 10.

Die zureckgelegte Strecke betraegt 26km in einer Richtung, bei einer Fahrzeit knapp ueber oder knapp unter 1 Stunde.

Soetwas ist nur moeglich wnn man ueber einen gut ausgebauten, hindernisfreien Verkehrsweg verfuegt.

Die hier gesetzte Massnahme ist aus der Sicht des nichtlokalen Rad-Durchzugsverkehrs eine inakzeptable Behinderung.

Aus oben Gesagtem ergibt sich also folgende Situation:

Da sich auf diesem Streckenabschnitt viele Unfaell unter alleiniger Beteiligung von KFZ ereignet haben mussten Massnahmen gesetzt werden um den Durchsatz an KFZ zu erhoehen. Und die sich ergebenden Behinderungen fuer den Radverkehr sind ok. Weiters bestand anfangs eine defacto Blockade durch die Wintersperre und das Fahrverbot.

Ich muss wohl nicht extra darauf hinweisen das eine solche Vorgehensweise nicht zu akzeptieren ist. Daher bin ich seit ca 3 Monaten damit beschaeftigt dieser Schildbuergerei und Verhoehnung der Radfahrer ein Ende zu machen.

Dazu stehe ich mit der BH-Moedling und ueber diese mit der StBA2 in Kontakt.

Weiters gibt es praktisch seit Beginn an eine Initiative der OeVP Guntramsdorf und der Gruenen Moedling in dieser Sache.

Die Gemeinde Guntramsdorf hat es bisher nicht der Muehe wert gefunden mirgegenueber eine Stellungnahme abzugeben.

Was ich bisher erreichen konnte ist das die Gemeinde Guntramsdorf zur Raeumung des Weges verpflichtet wurde und somit auch die Zusatzschilder entfernt wurden.

Um weiterhin meinen Arbeitsweg ungehindert und vorallem legal absolvieren zu koennen habe ich diesen derzeit als Kundgebung bei der BH-Moedling angemeldet und auch genehmigt bekommen. Das bedeutet ich ziehe mir eine Warnweste mit entsprechender Aufschrift an und radle auf der Strasse durch den Bereich.

So nebenbei wurde ich im Oktober in diesem Abschnitt von einem Autolenker mit einem Baseball-Schlaeger attackiert. Dieser Vorfall ist unbedingt im Zusammenhang mit den bereits angesprochenen zwangslaeufigen Konflikten zwischen Rad- und Autoverkehr bedingt durch diese Massnahme zu sehen.

Phase 4

Da sich offenbar verkehrsjuristische Probleme aus der zugleich Ausweisung des Abschnittes als Fuss/Radweg und Gueterweg ergeben, wurde die Kennzeichnung als Rad/Fussweg entfernt. Daher wurde der §43 StVo Abs 1 b als Vorwand genommen um das Fahrverbot auszuweisen und die Benachteiligung des Radverkehrs weiterhin aufrechterhalten zu koennen.

In einer weiteren Stellungnahme von Seiten der StBA2 wurde mir geraten ich solle doch, wenn der Mehraufwand wirklich so inakzeptabel ist, einen Antrag auf Sonderdurchfahrtsgenehmigung (Kostenpflichtig!!!) bei der Bezirksverwaltungsbehoerde einbringen.

Durch einen Lokalausweis am 30. und 31.12.2008 konnte ich nachpruefen das fuer die Zufahrt mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu den Eichkogelgruenden dieser strassenbegleitende Gueterweg nicht notwendig ist, da die Verlaengerung der Kammeringstrasse ein zum Teil asphaltierter Feldweg ist, der westseitig am Windradlteich vorbeifuehrt und diese Gruende alle erschliesst.

Um die Sichtbehinderung durch den Autoverkehr zu beseitigen ist bereits die Errichtung einer offentlichten Beleuchtung in besagtem Abschnitt geplant (Bodenmarkierungen bereits vorhanden). In Abhaengigkeit der Ausfuehrung wird sich eventuell eine leichte Besserung fuer die Sicht einstellen, zu vermuten ist aber das Leuchtkoerper mit ungerichteter Abstrahlung zum Einsatz kommen werden, die die Situation nur verschlimmern. Abgesehen davon ist dieser Abschnitt ja eigentlich Freiland und somit stehen Kosten und Nutzen in keiner Relation.

Nach mehrfacher Urgenz meinerseits wurde die Wintersperre aufgehoben. Seit dieser Zeit gab es 3x eine Wetterlage die eine Raeumung erforderlich machte. Bei einem Schnee/Eis-Ereigniss in Fruehwinter wurde Salz gestreut. Bei Schneefall in der Nacht zum und am Vormittag des Dreikoenigstages war der Bereich um 11.30 eine einheitlich weisse Flaechen mit extrem schmierigem Untergrund (Foto) und beim 3. Ereigniss am 14.01. war am Nachmittag um 15.00 eine halbherzige Raeumung des Weges selbst erfolgt, die einzige Zu- und Abfahrt im Bereich Viaduktstrasse/B17 aber unpassierbar (Foto).

Schluesse:

Dieses Beispiel zeigt sehr deutlich die Summe aller heute ueblichen Probleme im Umgang mit dem Radverkehr.

- Radverkehr wird nicht als gleichberechtigt eingestuft.
- Radverkehr hat von der Strasse verbannt zu werden.
- Radfahrer werden nur als aengstliche, schutzbeduerftige Hascherl akzeptiert
- Autos sind nicht per se gefaehrlich fuer Radfahrer sondern nur das Verhalten der Autolenker; nicht die Radfahrer abschieben sondern gegenseitiges Verstaentnis der Verkehrsteilnehmer schaffen.
- Interessen des Radverkehrs sind sehr vielfaeltig, erfordern daher vielfaeltige Loesungen - die Reduktion auf die Formel "Radfahrer braucht Radweg" wird dem

nicht gerecht.

- Es ist in der Praxis nicht durchführbar eine parallele Radinfrastruktur aufzubauen und zu warten.
- Gemeinsame Nutzung ist fuer den Radverkehr von Vorteil (z.B. Winterdienst, Teil des Verkehrs, Selbstverstaentnis, Disziplin, ...).
- Den Schaden der Trennung har immer nur der Radverkehr zu bezahlen.
- Die Trennung draengt den Radverkehr ins rechtliche Abseits.
- Bei Loesungen mit einseitiger Fuehrung wird auf der falschen Seite gefahren mit all den negativen Konsequenzen (Auf- und Abfahrt, unnoetige Querungen, Blendung,)
- Hilft alles nichts, wird einfach ein Fahrverbot verhaengt.
- gute Loesungen brauchen keinen Zwang.
- Frontenbildung unter den Verkehrsteilnehmern
- Radfahren gibts nur im Sommer
- Kein ueberregionales Konzept fuers Radfahren

In diesem konkreten Fall wird die Chance auf ein vorbildhafte Loesung vergeben. Es gibt einige moegliche Varianten die allesamt den Beduerfnissen aller Betroffener bedeutend besser gerecht werden als die jetzt realisierte und mit Gewalt beibehaltene.

Logische Konsequenz aus der behaupteten Unfallgefahr muss in allen Faellen eine Ausweisung eines Tempolimits (zumindest 70) und eines Ueberholverbotes sein.

Einfachste Variante:

Die beiden reduzierten Fahrstreifen werden einfach in der Mitte der vorhandenen Verkehrsflaeche ausmarkiert. Trennung durch doppelte Sperrlinie. Damit bleibt auch beiden Seiten ein ca 2m breiter

Mehrzweckstreifen der fuer den Rad- und Fussgaengerverkehr genutzt werden kann (z.B. nochmals

durch Bodenmarkierung aufgetrennt. Der landwirtschaftliche Verkehr benutz den vorhandenen westseitigen

Weg.

Primitivste Variante:

Trennung in der jetzt bestehenden Form; entfernen des Fahrverbotes. In Fahrtrichtung Baden: oeffnen

einer direkten Einfahrtsmoeglichkeit am Ende der Verschneidung (zwei Betonsegmente entfernen), ausmarkieren

der Ausfahrt am Ende der Leitwand; Benuetzung nach Eigenverantwortung. In Fahrtrichtung Wien laeuft der

Radverkehr normal auf der Strasse, Route nach Moedling am Gueterweg ausgewiesen. Durchgaengig 70, Ueberholverbot und doppelte Sperrlinie.

Elegante Variante:

Die Breite des Gueterweges betraegt jetzt 3,80m; die Errichtung der Beleuchtungskoeper ist entlang

der Leitwand in ca 60cm Abstand geplant. Die umliegenden Feldwege haben alle eine maximale Breite von

3m. Daruas ergibt sich das eine Breite von 3m auch fuer den abgetrennten Bereich ausreichend ist. Daher Versetzen der Leitwand und Zugabe der gewonnenen Flaeche an beide Fahrstreifen. Damit ist ausreichend Platz fuer Rad und Auto. Durchgaengig 70, Ueberholverbot, doppelte Sperrlinie. Ein- und

Ausfahrt in Fahrtrichtung Baden wie zuvor. Benuetzung nach Eigenverantwortung.

Variante Verkehrsberuhigung:

Errichtung von Abbiegespuren zu den 3 Feldwegen mit anschliessenden Verkehrsinseln und ein Fussgaengeruebergang zum Windradlteich ev. mit Bedarfsampel.

Im Bereich der Abbiegespuren und Verkehrsinseln Tempo 50 ausweisen. Ueberholverbot implizit durch reale Verkehrsinseln. Radstreifen in beiden Fahrtrichtungen.