

Studie

Verbesserungen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur im Kongressparkviertel

erstellt durch:

DI Ulrich Leth

im Auftrag von:

Initiative Familienrad

Die Studie wurde mit Unterstützung des Vereins Lokale Agenda 21 in Wien
zur Förderung von Bürgerbeteiligungsprozessen erstellt.

Wien, im Jänner 2020

INHALTSVERZEICHNIS

1	ZIELSETZUNG	4
2	BESTEHENDE PLANUNGEN/STUDIEN/KONZEPTE	5
2.1	SMART CITY RAHMENSTRATEGIE	5
2.2	STADTENTWICKLUNGSPLAN 2025 (STEP).....	5
2.3	FACHKONZEPT MOBILITÄT.....	6
2.4	STRATEGIEPAPIER FUßVERKEHR	7
2.5	GRUNDSATZBESCHLUSS „RADFAHREN IN WIEN“	8
3	PROBLEMANALYSE & MAßNAHMENVORSCHLÄGE	9
3.1	FUßVERKEHR	9
3.1.1	<i>Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich</i>	9
3.1.2	<i>Gehsteigbreiten</i>	11
3.1.3	<i>Barrierefreiheit Balderichgasse</i>	14
3.1.4	<i>Querung Hernalser Hauptstraße</i>	15
3.2	RADVERKEHR	16
3.2.1	<i>Fehlende Einbahnöffnungen</i>	17
3.2.2	<i>Verwirrende Bodenmarkierungen</i>	17
3.2.3	<i>Verparken von Zufahrten zu bzw. fehlender Anschluss von Radfahranlagen</i>	21
3.2.4	<i>Lücken im Hauptradverkehrsnetz (HRN)</i>	23
3.2.5	<i>Fehlende lokale Erschließung für den Radverkehr</i>	24
3.2.6	<i>Fehlende Radabstellanlagen</i>	24
3.3	MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	26
3.3.1	<i>Ruhender Verkehr</i>	26
3.3.2	<i>Fließverkehr</i>	27
3.4	BEGRÜNUNG UND ENTSIEGELUNG	28
4	FAZIT	29
5	LITERATUR	30

1 ZIELSETZUNG

Ziel der Studie ist die Analyse des Kongreßparkviertels – begrenzt durch die Straßenzüge Güpferlingstraße, Hernalser Hauptstraße und Julius-Meinl-Gasse sowie den Kongreßpark – hinsichtlich dessen verkehrlicher Erschließung sowie der Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der Stadt Wien. Darauf aufbauend sollen Maßnahmen abgeleitet werden, um die Zielerreichung sicherzustellen und die Lebensqualität der AnrainerInnen zu heben.

2 BESTEHENDE PLANUNGEN/STUDIEN/KONZEPTE

Es besteht bereits eine Reihe von Strategien, Entwicklungsplänen und Konzepten, die zumindest teilweise auch Auswirkungen auf bzw. Vorgaben für den in der vorliegenden Studie behandelten Bezirksteil beinhalten.

2.1 Smart City Rahmenstrategie

In der Smart City Rahmenstrategie setzt sich die Stadt Wien Ziele in den Bereichen Ressourcen (Energie, Mobilität, Gebäude, Infrastruktur), Lebensqualität (Inklusion, Gesundheit, Umwelt) und Innovation (FTI, Wirtschaft, Bildung). [1], [2]

U.a. soll bzw. sollen

- die lokalen Treibhausgasemissionen pro Kopf um 50 % bis 2030 und um 85 % bis 2050 gesenkt werden (gegenüber dem Basisjahr 2005)
- der lokale Endenergieverbrauch pro Kopf um 30 % bis 2030 und um 50 % bis 2050 gesenkt werden (gegenüber dem Basisjahr 2005)
- der Endenergieverbrauch pro Kopf im Verkehr um 40 % bis 2030 und um 70 % bis 2050 gesenkt werden (bezogen auf 2005)
- die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors pro Kopf um 50 % bis 2030 und um 100 % bis 2050 gesenkt werden
- der Anteil der in Wien im erweiterten Umweltverbund zurückgelegten Wege bis 2030 auf 85 % und auf deutlich über 85 % bis 2050 gesteigert werden
- der Motorisierungsgrad bis 2030 bei privaten Pkw auf 250 pro 1.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohner gesenkt werden
- die Verkehrsstärke an der Stadtgrenze bis 2030 um 10 % gesenkt werden

2.2 Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP)

Der Stadtentwicklungsplan 2025 [3] konkretisiert die Smart City Ziele. Prioritäten sind u.a.:

- „Die Stadt Wien bekennt sich zu einer prioritären Stellung des öffentlichen Verkehrs, der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs als Umweltverbund.“ (S. 10)
- Öffentlicher Raum und Stadtentwicklung: „Der öffentliche Raum soll Alltagsbewegung fördern, Kommunikation und Begegnung unterstützen, Verweilen und Aufenthalt ermöglichen.“ (S. 49)
- Multifunktionalität als Prinzip: „Stadtraum muss für unterschiedliche Nutzungen offen sein, eine Verschwendung von Flächen durch eindimensionale Nutzung (beispielsweise als Verkehrsraum) [...] ist mit einer nachhaltigen Boden-, Ressourcen und Mobilitätspolitik nicht vereinbar.“ (S. 65)
- Gestaltung des Straßenraumes: „Derzeit spiegelt die Gestaltung des Straßenraums die Veränderungen im Mobilitätsverhalten und die vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums nur unzureichend wider: Nach wie vor werden durchschnittlich rund 65 Prozent der Straßenfläche vom motorisierten Verkehr (fließend und ruhend) in Anspruch genommen. Die Priorität für den Umweltverbund ist in der Straßengestaltung noch nicht adäquat erkennbar.“ (S. 103)
- Vorrang für den Umweltverbund: „In Modal-Split-Kennzahlen ausgedrückt lautet

die Zielsetzung „80:20“. Das bedeutet: Die Wienerinnen und Wiener sollen bis 2025 80 Prozent der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 20 Prozent zurückgehen soll.“ (S. 106)

- Fuß- und Radverkehr – starke Partner im Umweltverbund (S. 108):
 - „Entwicklung und Umsetzung eines dichten Wiener Fußwegenetzes in enger Abstimmung mit den Bezirken.“
 - „Weiterentwicklung wichtiger Straßen und Straßenzüge mit bezirksübergreifender Bedeutung in Richtung Flaniermeilen, um die Qualitäten von Stadträumen neu erlebbar zu machen.“
 - „Weiterentwicklung des Wiener Radnetzes, um die Kapazitäten zu erhöhen und unterschiedlichen NutzerInnenanforderungen gerecht zu werden [..].“
- Raum für Menschen – vom Straßenraum zum öffentlichen Raum (S. 110):
 - „Rückgewinnung des Straßenraumes durch gezielte Reduktion von Oberflächenstellplätzen im Zuge der Errichtung von geförderten Garagen.“
 - „Förderung des Miteinanders im Verkehr durch Instrumente wie beispielsweise Begegnungszonen.“
 - „Straßenrückbau an ausgewählten Streckenabschnitten – für den MIV nicht mehr benötigter Straßenraum soll dem Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und dem öffentlichen Verkehr zugutekommen bzw. so gestaltet werden, dass die Aufenthaltsqualität erhöht wird.“
 - „Umsetzung von lokalen, temporären oder dauerhaften Pilotmaßnahmen zur Rückgewinnung des öffentlichen Raums – vorrangig in Gebieten mit geringem Angebot an öffentlichen Parks und Spielflächen.“
 - „Bündelung des Verkehrs auf Hauptstraßen und flächenmäßige Verkehrsberuhigung in den Wohnvierteln, u.a. durch Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, etc.“
- Stadt fair teilen und intelligent nutzen: „Umsetzung von Pilotprojekten zur (temporären) Umnutzung, Neunutzung und Neugestaltung von Straßenräumen.“ (S. 121)

2.3 Fachkonzept Mobilität

Das Fachkonzept Mobilität [4] übersetzt die Handlungsschwerpunkte aus dem STEP 2025 in konkrete Maßnahmen(gruppen). Diese sind in 50 Handlungsfeldern zusammengefasst, u.a.:

- 06. Neue Prioritäten und Anforderungen für Verkehrsgutachten: „Bei Verkehrsgutachten für Straßenneubauten und -umbauten werden derzeit oft auch der motorisierte Individualverkehr und hier vor allem die kurzzeitig auftretenden Spitzenbelastungen untersucht und bewertet. Dies entspricht nicht den Erfordernissen einer kompakten, wachsenden Stadt mit sinkendem Motorisierungsgrad und trägt nicht zu einer Gesamtoptimierung des Verkehrssystems bei. In Verkehrsgutachten wird künftig [..] die große Flexibilität innerstädtischer VerkehrsteilnehmerInnen stärker betrachtet. Dies bedeutet, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in den Fokus gerückt werden [..]. Zur Bewertung der Gutachten dienen künftig die Mobilitätsziele der Stadt Wien sowie

Gender- und Diversitätskriterien als Orientierung. Bei der Vorschreibung von Maßnahmen werden solche, die Verlagerungen zum Umweltverbund bewirken, forciert.“ (S. 45)

- Vom Transitraum zu mehr Aufenthaltsraum: „In der Vergangenheit wurde der öffentliche Raum vor allem als Transitraum zur Abwicklung maximal möglicher motorisierter Verkehrsströme gesehen sowie als Abstellraum für Fahrzeuge in Anspruch genommen. Entsprechend orientierte sich die Ausgestaltung der Straßen jahrzehntelang an der Nutzung durch das Auto. [...] Weil mehr Menschen zu Fuß, mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Rad unterwegs sind, rücken nun Bedürfnisse des nicht-motorisierten Verkehrs sowie die Frage der gleichberechtigten Teilhabe und somit auch der Aufenthaltsqualität in den Fokus der Aufmerksamkeit – sowohl bei Bürgerinnen und Bürgern als auch bei Planerinnen und Planern.“ (S. 48)
- 08. Fokus auf das Miteinander im Verkehr: „Grundsätzlich wird die Dichte der Regelungen (unter anderem Verkehrszeichen, Ampeln, Bodenmarkierungen) – ohne Einschränkung der Verkehrssicherheit – reduziert. Der öffentliche Raum wird aufgewertet, gerechter verteilt und belebt.“ (S. 49)
- 12. Umnutzung von Straßenflächen: „Attraktive und ausreichend große Aufenthaltsräume im Straßenraum im dicht bebauten Stadtgebiet tragen dazu bei, die gewohnt hohe Lebensqualität in Wien zu erhalten und weiter auszubauen. Mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wird durch Umorganisation des Straßenraums erreicht. Wie im STEP 2025 festgelegt, werden ausgewählte Flächen, die derzeit als Fahr-, Abbiege oder Parkstreifen genutzt werden, an geeigneten Stellen (inkl. Kreuzungsplateaus) für Aufenthalt, Zufußgehen, öffentlichen Verkehr und Radfahren zur Verfügung gestellt. Die Aufenthaltsqualität kann dadurch erhöht und neuralgische Stellen für den ÖV- und Radverkehr können entschärft werden. Auf die Bedürfnisse des ÖV ist besonders Rücksicht zu nehmen.“ (S. 53)
- 25. Mehr Kreuzungen mit einfacheren Regelungen: „Eine Maßnahme, das Miteinander im Verkehr zu fördern, ist die Organisation von Kreuzungen mit geringem Verkehrsaufkommen ohne Ampeln. Dadurch kann der Verkehrsfluss – aufbauend auf den geltenden Rechtsvorschriften der StVO – durch verantwortungsvolle Selbstorganisation verbessert werden. Unnötige Wartezeiten und gesetzeswidriges Verhalten werden dadurch reduziert. Die Verkehrssicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen soll dabei durch bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen sichergestellt werden. Mögliche bauliche Maßnahmen sind „durchgezogene Gehsteige“ oder die Anhebung von Kreuzungsplateaus.“ (S. 71f.)
- 40. Verbesserung von Angebot und Qualität der Radfahrinfrastruktur: „Durch den steigenden Radverkehr zeigt sich inzwischen bei einigen Routen der Bedarf nach einer Steigerung der Leistungsfähigkeit bzw. des Nutzungskomforts. Um dies möglichst effektiv umzusetzen, werden für wichtige Verbindungen Analysen der bestehenden Radfahranlagen durchgeführt und daraus Maßnahmen abgeleitet. Dabei werden organisatorische Maßnahmen bevorzugt, beispielsweise [...] die Umnutzung von frei werdenden Flächen des Autoverkehrs (Fahr-, Abbiege- und Parkstreifen).“ (S.88)

2.4 Strategiepapier Fußverkehr

Mit dem im Dezember 2014 im Wiener Gemeinderat beschlossenen Strategiepapier Fußverkehr soll Wien „zu einer Hauptstadt für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des

umweltfreundlichen Verkehrs“ werden. [5]

Dazu werden folgende Maßnahmenbündel vorgeschlagen:

„Ausreichend breite und benutzbare Gehsteige sind eine Grundvoraussetzung, den Fußverkehr in Wien zu stärken.“ (S. 4)

„Empfehlung:

- *Verkehrsberuhigung und Tempo 30 (ausgenommen Verkehrswege, die der Bündelung des Durchzugsverkehrs dienen)*
- *Verbesserung von Straßenquerungen für FußgängerInnen*
- *Rückgewinnung des öffentlichen Raums durch frei werdende Kapazitäten im Straßenverkehr (unter besonderer Berücksichtigung vor allem des ÖV), unter anderem durch Synergieeffekte aus der Parkraumbewirtschaftung und aus der Förderung des Garagenbaus“ (S. 11)*

2.5 Grundsatzbeschluss „Radfahren in Wien“

Der Wiener Gemeinderat hat im Mai 2013 im Grundsatzbeschluss „Radfahren in Wien“ Folgendes beschlossen: [6]

„Aus diesen gesellschaftlichen Nutzen finanzieller und gesundheitlicher Natur resultiert eine Verantwortung für Wiens Stadtverwaltung und Gemeinderat, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, das Umsteigen vom Kfz aufs Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu fördern und durch geeignete Mittel zu steuern. (S.2)“

„Potenziellen Radfahrerinnen und Radfahrern gilt es, auch ein subjektives Gefühl der Sicherheit beim Radfahren zu vermitteln. Dies erfolgt durch breite, von der Kfz-Fahrbahn getrennte, gut gekennzeichnete Radwege, Radstreifen und Radrouten. (S.4)“

„Wichtige, radial und tangential verlaufende Radhaupttrouten und Langstreckenverbindungen bzw. eigene fahrradfreundliche Straßen/Fahrradstraßen – mit hoher Qualität und Vorrang für den Radverkehr – sind zu definieren und prioritär auszubauen.“ (S. 4)

„Das bereits häufig erlaubte Radfahren gegen die Einbahn wird in weiteren Straßenzügen gestattet und wird in Tempo-30-Straßen zur Regel.“ (S. 5)

3 PROBLEMANALYSE & MAßNAHMENVORSCHLÄGE

3.1 Fußverkehr

Fußverkehr ist die ursprünglichste, älteste und natürlichste Fortbewegungsart des Menschen. Sie steht am Beginn und Ende jedes Weges (selbst zum Parkplatz oder zur ÖV-Station), bedarf keiner Hilfsmittel, ist gesund, lärm- und abgasfrei und Grundlage der lokalen Wirtschaft. Demgegenüber sind Fußgehende witterungs-, steigungs- und umwegsensibel und haben hohe Ansprüche bzgl. Ästhetik und subjektiver Sicherheit. Die o.g. Eigenschaften sind bei allen verkehrstechnischen Maßnahmen und Überlegungen zu berücksichtigen.

Maßnahmen zu Sicherstellung der Barrierefreiheit sind in Zeiten einer alternden Bevölkerung ein Muss und kommen auch allein anderen Fußgehenden zugute.

3.1.1 Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich

Aus Verkehrssicherheitsüberlegungen ist es essentiell, die Sichtbeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern im Kreuzungsbereich und die Aufmerksamkeit beim Passieren der Kreuzung sicherzustellen. Das erfolgt im Idealfall durch aufmerksamkeitssteigernde Maßnahmen (Schwellen, Kreuzungsaufpflasterung) bzw. durch Gewährleistung der Sichtbeziehungen. Aus diesem Grund werden in Wien schon seit Jahrzehnten Gehsteigvorziehungen im Kreuzungsbereich eingesetzt (Abbildung 1): dadurch wird 1) eine sichere Aufstellfläche für den Fußverkehr geschaffen, 2) die Querungslänge und somit die Querungszeit für den Fußverkehr verringert, 3) der Abbiegeradius für den Kfz-Verkehr und somit die Abbiegegeschwindigkeit reduziert und 4) das Verparken der 5m-Zone verhindert.



Abbildung 1: Kreuzung ohne (links) und mit (rechts) Gehsteigvorziehungen, Datenquelle: Stadt Wien – ViennaGIS - www.wien.gv.at/viennagis/

Schrägparker im Kreuzungsbereich, die die Gehsteigvorziehung überragen (Abbildung 2), machen sämtliche o.g. Vorteile zunichte und sind zu vermeiden.

Begrünung – v.a. Sträucher – im Kreuzungsbereich stellen eine massive Sichtbehinderung dar und sollten unter allen Umständen vermieden werden (Abbildung 3).



Abbildung 2: Querparker verdecken die Sicht auf Gehsteigvorziehungen, Zeillergasse # Kainzgasse



Abbildung 3: sichtbehindernde Sträucher stellen eine massive Gefahr für die Verkehrssicherheit dar, Lascygasse # Kainzgasse

Bislang sind lediglich die Kreuzungen der Düraugasse mit der Güpferlingstraße, Paschinggasse und Urbangasse mit Gehsteigvorziehungen ausgestattet. Sämtliche anderen Kreuzungen im Untersuchungsgebiet sollten bei Vorliegen von Verkehrssicherheitsproblemen – jedenfalls aber im Zuge der nächsten Belagssanierungs- bzw. Grabungsarbeiten – mit Gehsteigvorziehungen nachgerüstet werden.

Als Sofortmaßnahme wird die Markierung aller 5m-Zonen mittels Sperrflächen (bei Bedarf baulich durch Poller unterstützt) und die Umwandlung ev. vorhandener Schräg-/Querparker in Längsparker im Kreuzungsbereich empfohlen. Die sichtbehindernden Sträucher an den Kreuzungen der Kainzgasse mit der Lascygasse, Zeillergasse und Hernalser Hauptstraße sind unverzüglich zu entfernen.

3.1.2 Gehsteigbreiten

Die Richtlinien für das Straßenwesen (RVS 03.02.12 [7]) schreiben für Gehsteige eine Regelbreite von 2,0m vor. Bei schmälere Gehsteigen ist eine Begegnung nur unter Einschränkungen möglich, wodurch die Attraktivität, bei Ausweichen auf die Fahrbahn auch die Sicherheit des Fußverkehrs, leidet. Im Untersuchungsgebiet ist das in folgenden Abschnitten der Fall (Abbildung 4):

- Balderichgasse ONr. 25 & 27 (punktuell)
- Balderichgasse ONr. 32-38
- Beringgasse 4
- Düraugasse ONr. 12-14
- Julius-Meinl-Gasse ONr. 15
- Lascygasse ONr. 11-13 (abschnittsweise)
- Lascygasse ONr. 14-20 (abschnittsweise)
- Lascygasse ONr. 24
- Lascygasse ONr. 25
- Liebknechtgasse ONr. 2-8 (abschnittsweise)
- Liebknechtgasse ONr. 10-12
- Paschinggasse ONr. 5
- Zeillergasse ONr. 7-11 (punktuell)
- Zeillergasse ONr. 10-12 (punktuell)
- Zeillergasse ONr. 13

Der Fußverkehr wird weiters von überragenden Schräg- bzw. Querparkern (Düraugasse, Liebknechtgasse, Zeillergasse; Abbildung 5) und nachträglich eingebauten Aufzügen ohne ausreichende Gehsteigvorziehungen (Balderichgasse, Beringgasse, Pretschgogasse, Urbangasse, Zeillergasse; Abbildung 6 - Abbildung 8) massiv beeinträchtigt.

Quer- und Schrägparkplätze (vgl. Zeillergasse) sind – auch aus Gründen der Barrierefreiheit: es ist praktisch unmöglich, mit Rollstuhl oder Kinderwagen eine Schrägparkspur zu queren – in Längsparkplätze umzuwandeln. Zumindest jedoch ist das Verparken des Mindestgehsteigbreite durch Bodenschwellen o.ä. zu unterbinden.

Auch Gehsteigparkplätze sind ein Relikt aus Zeiten, in denen alles dem Autoverkehr untergeordnet wurde. Sie legalisieren das Eindringen von Kfz in den letzten, geschützten Bereich der FußgängerInnen und sind Ausdruck einer Geringschätzung des Fußverkehrs. Gehsteigparkplätze sind entsprechend rückzubauen und die Flächen wieder dem Fußverkehr zu Verfügung zu stellen.



Abbildung 4: Gehsteigbreiten größer/gleich (grün) bzw. kleiner (rot) als Regelbreite lt. RVS 03.02.12 Fußverkehr [7]; Datenquelle: Stadt Wien – ViennaGIS - www.wien.gv.at/viennagis/ bzw. Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>



Abbildung 5: halb-legale Einschränkung der Fußverkehrsflächen durch Gehsteig-Querparker, Zeillergasse ONr. 34



Abbildung 6: nachträglich errichteter Aufzug in der Gehlinie des Fußverkehrs ohne ausreichende Verziehung, Lascygasse ONr. 15



Abbildung 7: nachträglich errichteter Aufzug in der Gehlinie des Fußverkehrs ohne ausreichende Verziehung, Zeillergasse ONr. 7-11

Verziehungen

Bei baulichen Hindernissen, die zu einer Verschwenkung des Gehsteiges bzw. des Verkehrsraumes führen (z.B. Hausvorsprünge), ist dafür zu sorgen, dass dieser Bereich für Personen mit Kinderwagen, Rollatoren, Rollstuhlfahrer usw. und auch bei Gegenverkehr ohne Behinderungen benutzt werden kann. Die Gehsteigkante ist ausreichend weit vor das Hindernis vorzuziehen (s. Abbildung 12).

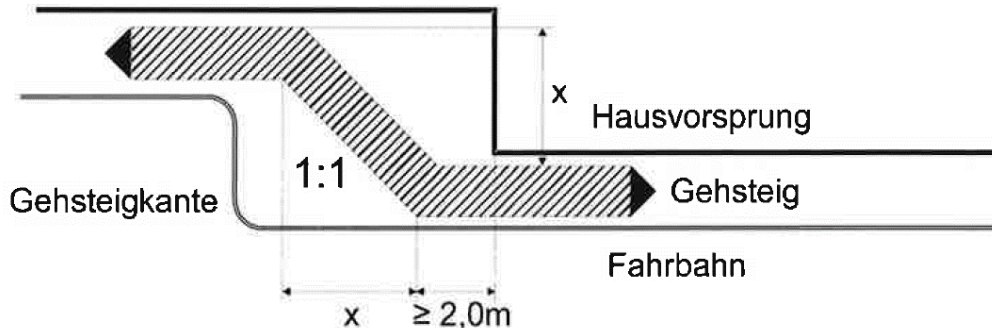


Abbildung 8: Auszug aus der RVS 03.02.12 Fußgängerkehr [7], Abb. 12, S. 12 – Verziehung der Gehsteigkante bei Hausvorsprüngen

3.1.3 Barrierefreiheit Balderichgasse

Die Balderichgasse ist zwischen Kainzgasse und Pretschgogasse nicht barrierefrei passierbar, da die Gehsteige beidseits durch Stufen unterbrochen sind. Personen mit Rollstuhl oder Rollator müssen die Fahrbahn benützen. Zur barrierefreien Passierbarkeit wären Rampen am Gehsteig notwendig bzw. der Entfall einiger Parkplätze.



Abbildung 9: Balderichgasse Blickrichtung Pretschgogasse



Abbildung 10: Balderichgasse Blickrichtung Kainzgasse

3.1.4 Querung Hernalser Hauptstraße

Die Hernalser Hauptstraße bildet eine massive Barriere für den Fuß- und Radverkehr. Sie unterbricht die fußläufigen Beziehungen zwischen Kongreßpark und Dornbacher bzw. Hernalser Friedhof. Ein gesichertes, ampelgeregeltes Queren ist aktuell nur bei der Güpferlingstraße und bei der Julius-Meinel-Straße möglich (Abbildung 11), die jedoch einen Abstand von 580 m aufweisen (Anm.: während der Baustelle in der Güpferlingstraße ist auf Höhe der Paschinggasse eine zusätzliche, provisorische Ampel eingerichtet). Um die Hernalser Hauptstraße in Fortsetzung der Kainzgasse (also genau in der Mitte) sicher zu queren, ist demnach ein Umweg von knapp 600 Metern oder 10 Minuten notwendig, was für diese wichtige Gehrelation völlig unzumutbar ist.

Ungesichertes Queren auf Höhe der Kainzgasse stellt ein massives Gefährdungspotenzial dar (Querungslänge, Straßenbahn, Tempo 50, Nebenfahrbahnen). Eine Entschärfung und Verbesserung der Quersituation erfordert eine Bedarfsampel bei der Kainzgasse, um Umwege zu vermeiden und ein sicheres Queren auch für bewegungseingeschränkte Personen zu gewährleisten. Zusätzlich sollte Tempo 30 in diesem Abschnitt der Hernalser Hauptstraße angedacht werden, was sich positiv auf den Kfz-Verkehrsfluss und die Quermöglichkeiten abseits der Verkehrslichtsignalanlagen aber v.a. auf die Verkehrssicherheit und die Lärmemissionen auswirkt.

Die Überlegungen gelten analog für den Radverkehr.



Abbildung 11: Geschwindigkeitsbeschränkungen (T50 – rot, T30 – grün) und Ampeln im Untersuchungsgebiet, Datenquelle: Stadt Wien – ViennaGIS - www.wien.gv.at/viennagis/ bzw. Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>

3.2 Radverkehr

Das Fahrrad ist ein äußerst flächen- und energieeffizientes Verkehrsmittel, das darüber hinaus noch negative externe Kosten verursacht (d.h. externe Nutzen: mit jedem mit dem Rad gefahrenen Kilometer erspart sich die Gesellschaft Kosten – v.a. Gesundheitskosten durch Bewegungsmangel und Herz-Kreislauf-Erkrankungen). Jede/r Radfahrende entlastet den Kfz- und öffentlichen Verkehr.

Die Förderung des Radverkehr ist außerdem äußerst schnell und kostengünstig durchführbar. Dabei sind die Bedürfnisse der Radfahrenden (bzw. der Noch-nicht-Radfahrenden) zu beachten, um mehr Menschen aufs Rad zu bringen: konsequente Trennung des Radverkehrs von schnellem oder starkem Kfz-Verkehr; Mischverkehr nur bei geringen Kfz-Geschwindigkeiten (< 30 km/h gefahrene Geschwindigkeit) und -Verkehrsmengen (< 2.000 Fzg/Tag). Auch vom Fußverkehr sollte der Radverkehr konsequent getrennt werden, um Behinderungen und Gefährdungen auszuschließen.



Abbildung 12: Bestehende Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet, Datenquelle: Stadt Wien – ViennaGIS - www.wien.gv.at/viennagis/ bzw. Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>

3.2.1 Fehlende Einbahnöffnungen

Die einfachste und effizienteste Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs in Wohngebieten ist die Öffnung von Einbahnen für Radfahrende. Dies ist ab einer Fahrbahnbreite von 3,5 Meter gefahrlos möglich (vgl. RVS 03.02.13 Radverkehr [8]), bei geringen Verkehrsstärken und bei Vorliegen von Ausweichstellen (z.B. Einfahrten) bereits ab einer Fahrbahnbreite von 3,1 Meter.

Bis auf Urbangasse und Kainzgasse sind alle Straßen im Untersuchungsgebiet Einbahnen, von denen nur ein Teil der Beringgasse und die Liebknechtgasse und Zeillergasse für Radfahrende geöffnet sind (Abbildung 12) – letztere mit äußerst missverständlichen und gefährdenden Bodenmarkierungen, vgl. 3.2.2.

Eine flächendeckende Einbahnöffnung im Gebiet ermöglicht die umwegfreie Erreichbarkeit aller Ziele für Radfahrende, verhindert Fehlfahrten auf der Fahrbahn bzw. am Gehsteig und verbessert so das Image des Radverkehrs. Bei unzureichender Flächenverfügbarkeit im Bestand ist eine Parkspur zu entfernen und der gewonnene Raum für Radfahren gegen die Einbahn bzw. breitere Gehsteige zu nutzen.

3.2.2 Verwirrende Bodenmarkierungen

Die Zeillergasse ist (abgesehen von der Beringgasse) die einzige geöffnete Einbahn im Untersuchungsgebiet, weist jedoch massiv irreführende Bodenmarkierungen auf. Radfahren gegen die Einbahn sollte zumindest im Kreuzungsbereich durch Bodenmarkierungen so weit in die Kreuzung hinein markiert werden, dass für andere Verkehrsteilnehmer ersichtlich ist, dass aus geöffneten Einbahnen Radfahrende tlw. mit Rechtsvorrang ausfahren können. Ein Durchziehen der Bodenmarkierungen (Leitlinien) suggeriert dem Radverkehr allerdings eine Vorrangsituation, die den tatsächlichen Vorrangverhältnissen (Rechtsvorrang) widerspricht und somit eine Gefährdung von Radfahrenden nach sich ziehen kann. Die Leitlinien im Kreuzungsbereich sind

unverzögert zu entfernen. Das betrifft die Kreuzungen der Zeillergasse mit der Paschinggasse (Abbildung 13), Urbangasse (Abbildung 14), Kainzgasse (Abbildung 15) und Pretschgasse (Abbildung 16).

Im Kreuzungsbereich Zeillergasse # Beringgasse fehlt nach einer Belagssanierung die Bodenmarkierung, die auf den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung hinweist (Abbildung 17). Zudem suggeriert die Beschilderung (Achtung „Radroute quert“) fälschlicherweise einen Vorrang des Radverkehrs entlang der Zeillergasse, obwohl Rechtsvorrang gilt.



Abbildung 13: durchgezogene Leitlinien trotz Nachrang-Tafel für den Radverkehr gegen die Einbahn, Kreuzung Zeillergasse # Paschinggasse



Abbildung 14: durchgezogene Leitlinien trotz Nachrangs (Rechtsvorrang) für den Radverkehr gegen die Einbahn, Kreuzung Zeillergasse # Urbangasse



Abbildung 15: durchgezogene Leitlinien trotz Nachrangs (Rechtsvorrang) für den Radverkehr gegen die Einbahn, Kreuzung Zeillergasse # Kainzgasse



Abbildung 16: durchgezogene Leitlinien trotz Nachrangs (Rechtsvorrang) für den Radverkehr gegen die Einbahn, Kreuzung Zeillergasse # Pretschgogasse



Abbildung 17: fehlende Bodenmarkierungen als Hinweis auf Radverkehr gegen die Einbahn, Kreuzung Zeillergasse # Beringgasse

3.2.3 Verparken von Zufahrten zu bzw. fehlender Anschluss von Radfahranlagen

In Verlängerung der Liebknechtgasse verläuft ein gemischter Geh- und Radweg durch den Kongreßpark. Die Zu-/Abfahrten im Bereich der Urbangasse bzw. in der Nähe der Pretschgogasse sind jedoch so gestaltet, dass sie von Kfz verparkt werden können bzw. verparkt werden (Abbildung 18, Abbildung 19). Die Zu-/Abfahrt zum gemischten Geh- und Radweg sollte mittels Pollern so gesichert werden, dass ein Verparken nicht möglich ist.

Darüber hinaus fehlt die legale Anbindung des gemischten Geh- und Radweges durch den Kongreßpark an die Kainzgasse. Diese wäre einfach herstellbar, indem eine Abzweigung des bestehenden Geh- und Radwegs zur Kainzgasse erfolgt (Abbildung 20), hierfür sind nur Bodenmarkierungen und Beschilderung notwendig. Zur Verhinderung des Verparkens sind dieselben Maßnahmen wie bei den anderen beiden Zu-/Abfahrten zu treffen.



Abbildung 18: Zu-/Abfahrt zum gemischten Geh- und Radweg durch den Kongreßpark, Kreuzung Urbangasse



Abbildung 19: Zu-/Abfahrt zum gemischten Geh- und Radweg durch den Kongreßpark, Nähe Pretschgogasse



Abbildung 20: Zu- und Abfahrt zum gemischten Geh- und Radweg im Kongreßpark aus Richtung Kainzgasse ist derzeit legal nicht möglich

3.2.4 Lücken im Hauptradverkehrsnetz (HRN)

Die Festlegung eines Hauptradverkehrsnetzes (s. Abbildung 21) soll den weiteren zielgerichteten Ausbau der Wiener Radverkehrsinfrastruktur beschleunigen und so zur Erreichung der im Fachkonzept Mobilität festgelegten Modal-Split-Ziele beitragen [9].

Das Untersuchungsgebiet ist durch die Begrenzung durch 2 Schienenstraßen (Sandleitengasse bzw. Hernalser Hauptstraße) und eine weitere hochrangige Straße (Julius-Meintl-Gasse) aus Radverkehrssicht komplett isoliert und verfügt über keinen Anschluss an das HRN. Die naheliegendsten Anschlüsse an das Hauptradnetz wären die Verbindung Liebknechtgasse – Paletzgasse zur Heigerleinstraße, wobei dazu die stark befahrene Julius-Meintl-Gasse ungesichert gequert werden müsste sowie die Kainzgasse zur Alszeile unter Querung der Hernalser Hauptstraße (vgl. Problematik 3.1.4).

Darüber hinaus ist das HRN – dessen Achsen einen Maximalabstand von ca. 400 Meter aufweisen sollten – rund um das Untersuchungsgebiet äußerst lückenhaft. In Nord-Süd-Richtung ergibt sich momentan eine Lücke von 1.600 (!) Metern zwischen den umgesetzten Hauptradrouten Richthausenstraße und Hasnerstraße – die Hernalser Hauptstraße und die Ottakringer Straße sind nach wie vor „in Planung“ (braun in Abbildung 21). Selbst bei deren Lückenschluss fehlt eine zentrale Ost-West-Verbindung – im Idealfall die Achse Geblergasse-Seeböckgasse.

Die Heigerleinstraße ist momentan die westlichste, definierte Haupttradroute. Somit fehlt jedoch eine Fortsetzung der bestehenden Haupttradroute in der Maroltingergasse über die Sandleitengasse und Güpferlingstraße bis zur Alszeile. Dieser Straßenzug sollte in Abstimmung mit der zuständigen MA 18 in das HRN aufgenommen werden. Somit würde auch das Untersuchungsgebiet direkt an das HRN angeschlossen.

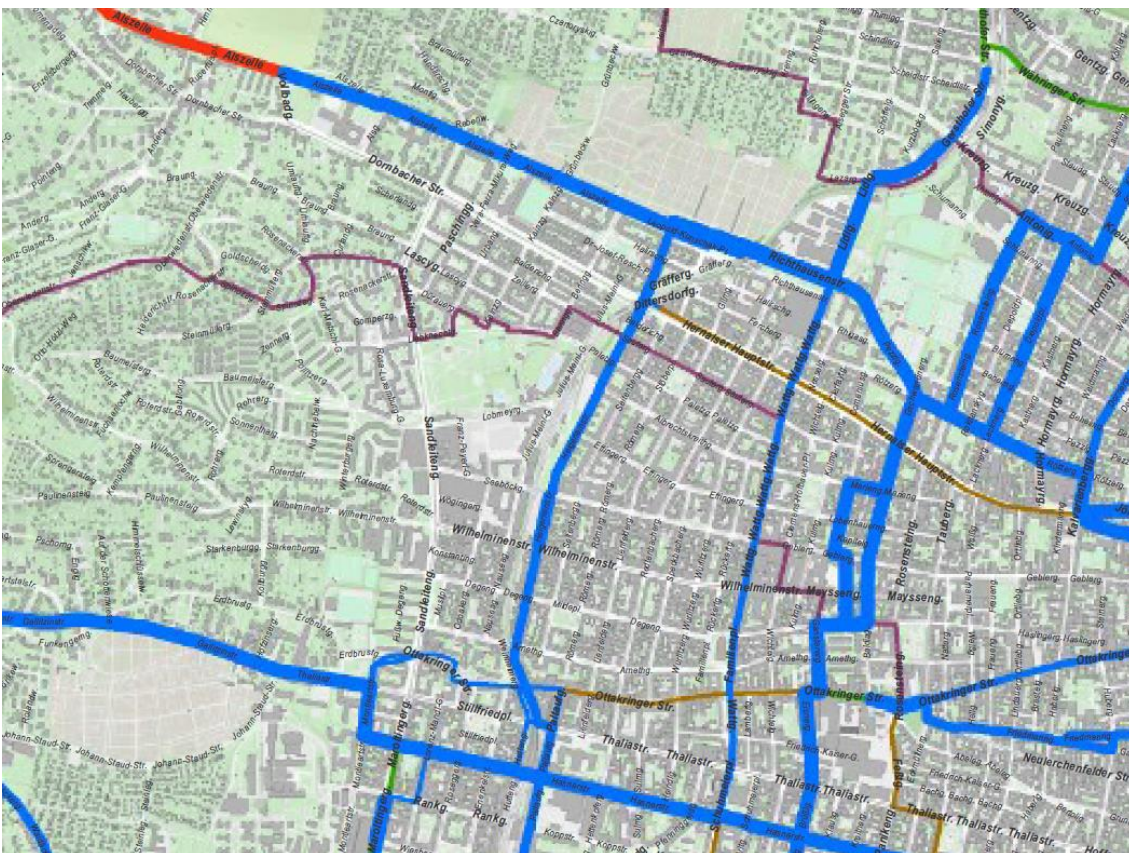


Abbildung 21: Auszug aus dem Hauptradverkehrsnetz, Plandarstellung West [9]; blau: Bestand, rot/grün/braun: Lücken

3.2.5 Fehlende lokale Erschließung für den Radverkehr

Eine Vielzahl von Regelungen des Straßenverkehrs – Einbahnen, Vorrangregelungen, Abbiege- und -verbote – sind der Menge, Breite, Masse, Geschwindigkeit und Unübersichtlichkeit, kurz: dem Gefährdungspotenzial der Kraftfahrzeuge geschuldet. Meist sind Ausnahmen davon für Radfahrende ohne Gefährdung oder Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs möglich. Das gilt v.a. für die Öffnung von Einbahnen fürs Radfahren (vgl. 3.2.1), aber auch z.B. für das Rechtsabbiegegebot aus der Zeillergasse in die Julius-Meini-Gasse (Abbildung 22), von dem Radfahrende ausgenommen werden sollten – wie aktuell bereits Müllsammel- und Straßendienstfahrzeuge.



Abbildung 22: fehlende Ausnahme für Radfahrende vom Rechts-Abbiegegebot, Einmündung Liebnechtgasse # Julius-Meini-Gasse

3.2.6 Fehlende Radabstellanlagen

Jeder mit dem Fahrrad zurückgelegte Weg beginnt und endet – wie auch jeder Kfz-Weg – an einem Stellplatz. Da Fahrräder aber – im Gegensatz zu Kfz – leichter Diebstahl und Vandalismus ausgesetzt sind, spielt sicheres Fahrradparken eine besondere Rolle für den Radverkehr. Dazu kommt noch, dass Radfahrende nur äußerst kurze Distanzen zwischen Abstellort ihres Verkehrsmittels und Zielort des Weges akzeptieren. Wenn keine sichere Abstellanlage angetroffen wird, werden Verkehrszeichen, Baumschutzbügel (Abbildung 24), Bäume, Ampel- und Lichtmasten, Absperrgitter o.ä. zum Ansperrern des Rades herangezogen. Solchen kreativen Absperrlokalitäten kann mittels ausreichend und strategisch gut situierten Radbügeln vorgebeugt werden.

Eine Analyse der Radlobby Wien [10] zeigt allerdings, dass im Untersuchungsgebiet gerade einmal eine Radabstellanlage vorhanden ist (Stand Dezember 2018, Abbildung 23). Dieser Missstand ist dringend zu beheben. Fehlende Präsenz von abgestellten Rädern im öffentlichen Raum darf nicht als Indiz für fehlende Nachfrage, sondern als Nachweis für fehlendes Angebot interpretiert werden.

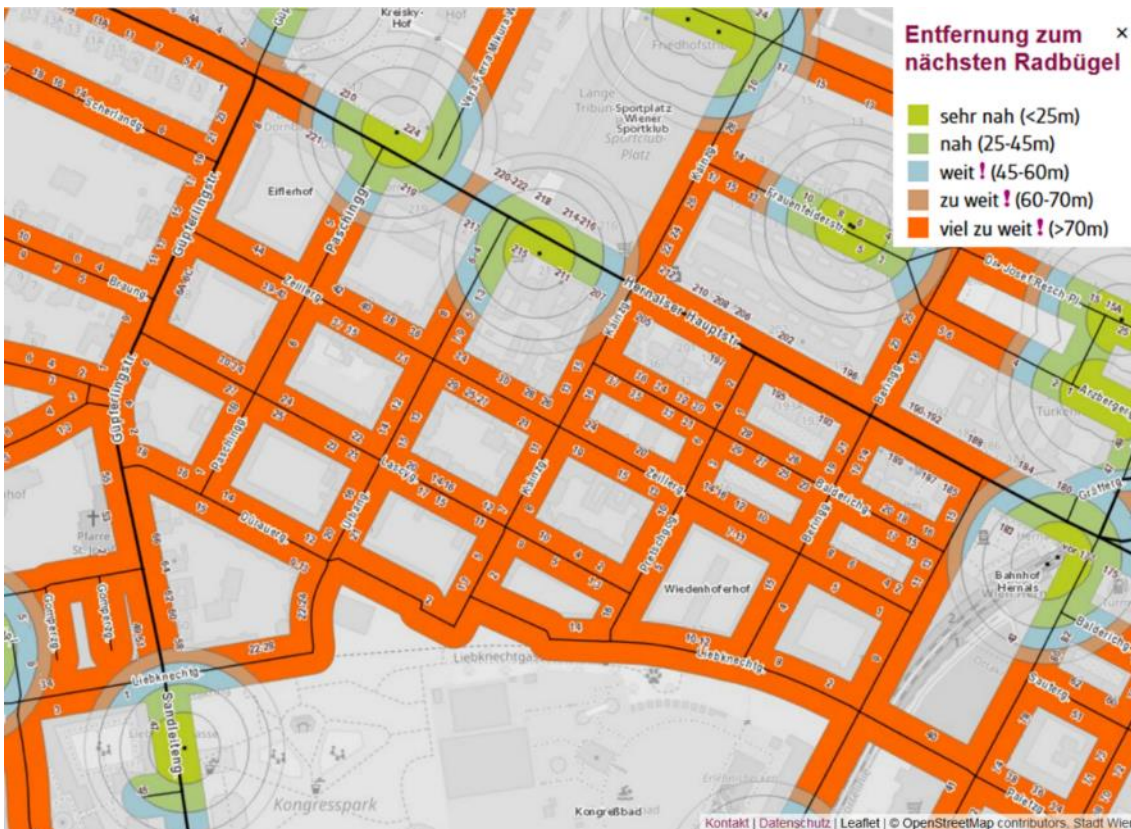


Abbildung 23: lokale Verteilung und Erreichbarkeit von Radabstellanlagen, Stand Dezember 2018 [10]



Abbildung 24: Baumschutzbügel stellen aktuell fast die einzige, wenngleich sehr unsichere Ansperrmöglichkeit für Fahrräder dar

3.3 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr ist der dominante Faktor im Untersuchungsgebiet – primär die abgestellten Kfz, die den öffentlichen Raum einer alternativen Nutzung durch die Bewohner dauerhaft entziehen, die Fußverkehrsflächen einengen (vgl. 3.1.2) und eine flächige Radverkehrserschließung verhindern (vgl. 3.2.1), aber auch der Durchzugsverkehr durch das Untersuchungsgebiet (Abbildung 25), durch den Kfz-Lenkende die Ampel Hernalser Hauptstraße # Güpferlingstraße umfahren.



Abbildung 25: Mögliche Kfz-Routen („Schleichwege“) durch das Untersuchungsgebiet, orange: Richtung Westen, violett: Richtung Osten, Datenquelle: Stadt Wien – ViennaGIS - www.wien.gv.at/viennagis/ bzw. Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>

3.3.1 Ruhender Verkehr

Die Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum sind dem Bedarf, besser noch den Zielsetzungen der Stadt Wien anzupassen. Im Zuge der Parkpickerl-Einführung sank der Stellplatzdruck, wodurch AnrainerInnen wieder leichter und günstiger (als in Garagen) einen Stellplatz im öffentlichen Raum vorfanden. „Garagenplatz zu mieten“-Schilder belegen die Verfügbarkeit privater Stellplätze. Diese Entwicklung ist durch Rückbau der Stellplätze im öffentlichen Raum umzukehren bis die Garagenplätze voll ausgelastet sind.

Im Untersuchungsgebiet wohnen – Stand 2018 – ca. 4.900 Menschen, der Bestand an Privat-Pkw beträgt ca. 1.570, was einem Motorisierungsgrad von 320 / 1000 EW und somit genau dem aktuellen Durchschnitt von Wien entspricht. Den Zielsetzungen der Smart City Rahmenstrategie [2] folgend soll der Motorisierungsgrad bis zum Jahr 2030 auf 250 Privat-Pkw / 1000 EW sinken, was (bei gleichbleibender Bevölkerungszahl) einem Rückgang von 350 Pkw auf 1.220 im Untersuchungsgebiet entsprechen würde. Um aktiv zur Zielerreichung beizutragen, sind also weitere 350 Stellplätze im öffentlichen Raum rückzubauen. Im Gegenzug sind Halte-/Ladezonen zu errichten, um den notwendigen Wirtschaftsverkehr nicht zu behindern.

3.3.2 Fließverkehr

Die aktuelle Verkehrsorganisation im Untersuchungsgebiet eröffnet zwei SO-NW-Durchfahrtsrouten (Abbildung 25), die zur Umfahrung der Kreuzung Hernalser Hauptstraße # Güpferlingstraße genutzt werden (können). Dadurch wird ortsfremder Kfz-Verkehr durch das Wohngebiet ermöglicht, mit entsprechenden Konsequenzen für Kfz-Verkehrsmengen und -geschwindigkeiten.

Zur Unterbindung des Durchzugsverkehrs und Bündelung desselben auf den Hauptverkehrsachsen wird eine Unterbrechung der Zeillergasse und Lascygasse zwischen Kainzgasse und Urbangasse empfohlen. Die Lascygasse kann dazu in diesem Bereich als Fußgängerzone ausgestaltet werden, wobei die Zufahrt von der Urbangasse bis zu den Garageneinfahrten (ONr. 18 bzw. 19) gewährleistet bleibt. In der Zeillergasse wird die Durchfahrt für Kfz durch eine Pollerreihe, Betonleitwände oder Pflanztröge unterbunden und Wendehämmer vorgesehen. Die Durchfahrtsmöglichkeit für Fahrräder bleibt bestehen.

Nur durch die Durchfahrtssperren bliebe ein Umfahren der Kreuzung Hernalser Hauptstraße # Güpferlingstraße über Lascygasse und Urbangasse bzw. Paschinggasse möglich. Dies kann durch eine Einbahnführung der Urbangasse zwischen Hernalser Hauptstraße und Zeillergasse sowie durch eine Einbahnumdrehung der Paschinggasse zwischen Zeillergasse und Lascygasse (ausg. Straßenbahn) verhindert werden.

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wird der Kfz-Durchzugsverkehr durch das Untersuchungsgebiet effektiv unterbunden, während die lokale Erreichbarkeit aller Gebietsteile gewährleistet bleibt.



Abbildung 26: Unterbindung des Kfz-Durchzugsverkehrs mittels Durchfahrtssperren und Einbahnen, Datenquelle: Stadt Wien – ViennaGIS - www.wien.gv.at/viennagis/ bzw. Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>

3.4 Begrünung und Entsiegelung

Maßnahmen zu Klimawandelanpassung gewinnen zunehmend an Bedeutung („heat islands“). So können etwa die entfallenden Stellplätze (vgl. 3.3.1) entsiegelt sowie Baumscheiben in allen Straßenzügen errichtet werden – vorausgesetzt die Einbauten lassen dies zu. Des Weiteren ist darauf zu achten, dass gefälltete Bäume nachgesetzt werden – die fehlenden Bäume in Abbildung 24 sind laut offiziellem Baumkataster der Stadt Wien (Abbildung 27) noch vorhanden.



Abbildung 27: Bäume auf öffentlichen Flächen, Stand Juni 2019, Datenquelle: Stadt Wien – ViennaGIS - www.wien.gv.at/viennagis/ bzw. Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>

4 FAZIT

Das Kongreßparkviertel wurde hinsichtlich dessen Übereinstimmung mit den Zielen der Stadt Wien sowie der zur Zielerreichung notwendigen Gestaltung des öffentlichen Raums analysiert. Die derzeitige Verkehrsorganisation und Flächenverteilung widerspricht sämtlichen Absichtserklärungen der Stadt Wien hinsichtlich der Förderung des Umweltverbundes.

Im Besonderen wurden folgende Mängel festgestellt:

- Zu schmale Gehsteige verringern die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens.
- Markierte Gehsteigparkplätze beschneiden Fußverkehrsflächen, Schräg- und Querparker schränken diese noch weiter ein.
- Barrierefreiheit ist nicht flächendeckend gewährleistet.
- Die das Untersuchungsgebiet begrenzenden Straßen können nur an dessen Ecken sicher gequert werden, für manche Gehrelationen sind 600 Meter und 10 Minuten Umweg notwendig.
- Die flächige Erschließung für den Radverkehr wird durch nicht geöffnete Einbahnen unterbunden.
- Den tatsächlichen Vorrangverhältnissen widersprechende Bodenmarkierungen gefährden den Radverkehr.
- Im Untersuchungsgebiet herrscht ein eklatanter Mangel an Radabstellanlagen.
- Das Untersuchungsgebiet ist nicht an das Hauptradverkehrsnetz angeschlossen.
- Parkende Kfz verhindern eine sinnvollere und vielfältigere Nutzung des öffentlichen Raums.
- Es existieren Schleichwege durch das Untersuchungsgebiet, wodurch schneller und viel Kfz-Verkehr angezogen wird.
- Es gibt ganze Straßenzüge ohne Begrünung mit entsprechend negativen Auswirkungen auf das Mikroklima.

Die identifizierten Maßnahmenvorschläge umfassen:

- Verbreiterung der Gehsteige
- Entfall von Schräg-, Quer- und Gehsteigstellplätzen
- Generelle Reduzierung des Kfz-Stellplätze
- Schaffung von Halte- und Ladezonen
- Schaffung sicherer Querungen aus dem Untersuchungsgebiet für den Fuß- und Radverkehr
- Öffnung aller Einbahnen für den Radverkehr
- Schaffung von Radabstellanlagen
- Ergänzung und Umsetzung des Hauptradverkehrsnetzes im Umfeld des Untersuchungsgebiets
- Unterbindung der Kfz-Schleichwege bei Beibehaltung der lokalen Erreichbarkeit
- Begrünung und Entsiegelung

5 LITERATUR

- [1] Magistrat der Stadt Wien (2014) Smart City Wien – Rahmenstrategie. URL <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008380a.pdf>, abgerufen am 01.10.2019.
- [2] Magistrat der Stadt Wien (2019) Smart City Wien Rahmenstrategie 2019 – 2050. URL https://smartcity.wien.gv.at/site/files/2019/06/SmartCityWienRahmenstrategie2019-2050_Beschlussfassung190626.pdf, abgerufen am 01.10.2019.
- [3] Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014) STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien. URL <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>, abgerufen am 01.10.2019.
- [4] Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2015) Fachkonzept Mobilität. URL <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>, abgerufen am 01.10.2019.
- [5] Mobilitätsagentur (2014) Strategiepapier Fußverkehr. URL <https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2016/06/Grundsatzbeschluss-Fussverkehr.pdf>, abgerufen am 01.10.2019.
- [6] Mobilitätsagentur (2013) Grundsatzbeschluss Radfahren in Wien. URL http://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2016/07/Grundsatzbeschluss_Radfahren_in-Wien.pdf, abgerufen am 01.10.2019.
- [7] FSV - Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße – Schiene – Verkehr (2015) RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr, Merkblatt.
- [8] FSV - Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße – Schiene – Verkehr (2014) RVS 03.02.13 Radverkehr, Merkblatt.
- [9] MA 18 – Stadtentwicklung Wien (o.J.) Hauptradverkehrsnetz Wien. URL <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/hauptnetz.html>, abgerufen am 01.10.2019.
- [10] Radlobby Wien (2017) Neue Analyse: Wie weit zum nächsten Radbügel? URL <https://www.radlobby.at/wien/radparken-distanzen-zum-naechsten-radbuegel>, abgerufen am 02.10.2019.