

Radschnellverbindung Brigittenau

Kurzbeschreibung

Petition...

- für eine schnelle Nord-Süd-Radquerung des 20. Bezirk über die Nordwestbahn-Trasse
- mit baulicher Trennung vom Fuß- und Kfz-Verkehr sowie
- transparenter Planung und Bürger*innenbeteiligung aller Brigittenauer*innen jetzt!

Petitionstext

Schon 2007/2008 hat die Arbeitsgruppe Bürger*innenbeteiligung für das städtebauliche Leitbild Nordwestbahnhof eine sichere Radschnellverbindung zwischen Nussdorf und Prater auf der stillgelegten Gleistrasse der Nordwestbahn empfohlen[1]. Leider gibt es heute noch keine solche Verbindung, auf der RadlerInnen den 20. Bezirk ohne Begegnung mit sonstigem Verkehr in einem Stück von Norden nach Süden schnell und sicher durchqueren können. Eine derartige Verbindung würde nämlich vor allem Berufstätigen, die täglich schnell und pünktlich mit dem Rad zwischen Wohnung und Arbeit pendeln müssen, zugute kommen. Die geplante Auflassung der Nordwestbahngleise und der Umbau des Nordwestbahnhofs in ein Wohn- und Freizeitviertel bietet nach wie vor die einmalige Chance auf künftige Realisierung einer solchen Radschnellverbindung, da jetzt noch nichts verbaut ist.

Die Stadt plant zwar, nach New Yorker Vorbild Trasse und Brücken der ehemaligen Nordwestbahn in einen "Highline-Park" vom Handelskai zum Bahnhofsareal umzubauen[2]. Laut Aussagen der Vorstehung des 20. Bezirks[3] ist allerdings die Idee, die "Highline" als *gemeinsamen Fuss- und Radweg zu nutzen*. Wir sehen jedoch eine bauliche Trennung von Rad- und Fuß-Verkehr gemäß Richtlinien der RVS 03.02.13 [4] für Radschnellverbindungen als unbedingt erforderlich.

Denn die Bahnanlagen und Brücken bieten mit mindestens 8 m Breite genug Platz, um sowohl eine Radschnellverbindung als auch einen - baulich getrennten - komfortablen Gehweg zu errichten.

Die Stadt soll daher schon jetzt ein stadtplanerisches Konzept zur Realisierung einer sicheren Radschnellverbindung erstellen, die kreuzungs- und niveaufrei auf der Trasse der ehemaligen Nordwestbahn vom Brigittenauer Sporn zum ehemaligen Nordwestbahnhof, und dann ebenso kreuzungsfrei, getrennt vom Fußverkehr weiter durch das Bahnhofsareal bis zur Nordbahnstraße führt. Die sogenannte „Park-Esplanade“ als wichtigste Nord-Süd-Verbindung durch die „Grüne Mitte“ soll gemäß Leitbild Nordwestbahnhof[5] weiterhin ausschließlich dem Langsamverkehr, d.h. auch flanierenden Fußgänger*innen neben langsamen Radfahrer*innen (Ziel- und Quellverkehr) vorbehalten bleiben.

Zusätzlich fordern wir für pendelnde Radfahrer*innen eine Verbindung zu den Innenstadtbezirken als Umfahrung westlich und/oder östlich des Nordwestbahnhofsareals bzw. der "Grünen Mitte", die an den Radweg auf der Nordbahnstraße anschließt.

Generell soll die Radschnellverbindung nicht nur die städtischen Qualitätskriterien für Rad-Langstrecken[6] wie z.B. Vorrang und wenige enge Kurven erfüllen sondern auch weitere Kriterien wie etwa die der RVS 03.02.13 für Radschnellverbindungen, die ein zügiges und komfortables Vorankommen auf solchen Verbindungen ermöglichen:

Nämlich beim Längsverkehr...

- Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Radweg-Verkehrsraumbreite von 3-4m
- Niveaufreie Querung von Hauptstraßen (d.h. bestehende Brücken in der Brigittenau erhalten und nutzen)
- Mittellinie und Beleuchtung

Beim Querverkehr (auch bei Abzweigen)...

- Hauptstraßen: Möglichst (zwei Einrichtungs-)Radwege mit niveaufreier Querung
- Seitengassen: Möglichst viele kleine Durchlässe für Rad & Fußverkehr
- Auf- und Abfahrtsrampen (möglichst Bahndamm begleitend) bei querenden Hauptradrouten.

Für die Erfüllung obiger Kriterien muss die Stadt darauf einwirken dass die Radwegplanung im neuen Nordwestbahnhofsviertel schon frühzeitig mitgedacht und in bereits erstellte Pläne integriert wird. Weiters soll die Stadt jetzt - wie 2007/8 - die Bevölkerung im 20. Bezirk in die Planung einbeziehen z.B. über Grätzeltreffen und Gruppierungen der Zivilgesellschaft wie Radlobby Wien oder BI Nordwestbahnhof. Nur so werden die Planungsergebnisse von den Betroffenen auch mitgetragen. Schließlich sind die Bewohnerinnen und Bewohner eines Grätzels auch lokale Expertinnen und Experten wie auch Wiens Planungsdirektor Thomas Madreiter in einem Interview betont hat[7].

Anlagen

Weiteres Argument für einen getrennten Radschnellweg

Unmittelbar östlich der Bahnstrecke wird derzeit ein gemischter Geh- und Radweg geführt, der aktuell im Hauptverkehrsnetz liegt. Die Errichtung eines getrennten Radschnellwegs auf der Bahnstrecke wird diesen Weg erheblich vom schnellen Raddurchzugsverkehr entlasten und damit den Komfort der Radfahrenden und Fußgehenden auch hier deutlich erhöhen.

Genauer Verlauf der geforderten Radschnellverbindung Brigittenau

Der genaue Verlauf der geforderten Radschnellverbindung in der Brigittenau ist:

Am Brigittenauer Sporn -> Handelskai -> auf Nordwestbahn-Gleistrasse -> Stromstraße -> Bahnhofsareal ...

...in westlicher Umfahrung: auf Gleistrasse bis Hellwagstraße -> Nordwestbahnstraße (zwei Einrichtungs-Radwege) -> Am Tabor ->... und/oder

...in östlicher Umfahrung als Fahrradstraße: Universumstraße, Philomena-Haas-Gasse, Gasteigergasse, Rebhanngasse -> ...

...-> Nordbahnstraße.

Quellen im Petitionstext

[1] Abschlussbericht BürgerInnenbeteiligung:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/h000040a.pdf>

[2] Stadtplanung Nordwestbahnhof:

<https://www.wien.gv.at/stadtplanung/nordwestbahnhof>

[3] Bezirkszeitung Brigittenau, Ausgabe 15, 12./13. April 2023. Online:

https://www.meinbezirk.at/brigittenau/c-lokales/nordwestbahn-als-neuer-rad-highway-in-der-brigittenau_a5969935

[4] Radschnellverbindung gemäß RVS 03.02.13 (Stand April 2022)

https://www.radlobby.org/noe/wp-content/uploads/RVS_03_02_13_220401_GT_BMK_OPT.pdf

[5] Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/h000040c.pdf>

[6] Qualitätskriterien für Rad-Langstrecken:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/langstrecken/qualitaetskriterien.html>

[7] Mein Wien 04/2023 -> Seite 10

<https://digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4460056>