

# Radfreundliche Leopoldstadt

## Vorschläge für verbesserte Radinfrastruktur in der Leopoldstadt

Herbst 2016



Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung für eine kontinuierlich wachsende Zahl von Rad fahrenden VerkehrsteilnehmerInnen. Das gilt besonders für den zweiten Wiener Gemeindebezirk, der sowohl für den Freizeitradverkehr (mit den Zielen Prater und Donauinsel) als auch für den Berufsradverkehr (mit der Radiale Praterstraße/Lassallestraße und der Tangentialverbindung entlang des Donaukanals) eine Schlüsselfunktion für den Wiener Radverkehr hat. Um dieser Herausforderung zukunftsfähig gerecht zu werden und die positiven gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Effekte von Radverkehr weiter zu steigern, müssen verkehrsplanerische und verkehrspolitische Entscheidungen eine hohe Qualität der Radinfrastruktur für alle Nutzergruppen zum Ziel haben.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Allgemeinen müssen sich an der „Vision Zero“ orientieren, also am immanenten Ziel der gänzlichen Vermeidung von tödlichen oder schweren Unfällen. Lebensqualität in einer modernen Stadt bedeutet, dass „Straßen für Alle“ geplant und gebaut werden. Straßen müssen als Orte des Lebens gestaltet sein.

In diesem Vorschlagspapier listen die Radlobby Wien Bezirksgruppe 2+20 in sieben Kapiteln die wichtigsten Punkte auf, um Nutzungsqualität und Sicherheit für die Radfahrendem im 2. Bezirk entscheidend zu verbessern.

# Sieben Kapitel für verbesserte Radinfrastruktur in der Leopoldstadt

## Überblick:

1. Sicheres Radfahren auf Hauptstraßen
2. Neue bevorrangte Radrouten
3. Sicherheit durch konforme Sichtbeziehungen
4. Geöffnete Einbahnen
5. Mehr Radabstellanlagen
6. Verbesserte Ampelumlaufzeiten
7. Sichere Querung von Hauptstraßen

## 1. Sicheres Radfahren auf Hauptstraßen

Bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung bzw. Tempo 50 ist sichere getrennte Radverkehrsführung mit ausreichender Kapazität unumgänglich. Alle folgenden Straßen sind Hauptstraßen A oder B bzw. Teil des Hauptradverkehrsnetzes. Neubauten fallen daher in die Verantwortung der Stadt Wien.

### Lassallestraße

Die Lassallestraße ist Teil der geplanten Radlangstrecke Nord. Zurzeit existiert nur auf einer Straßenseite ein überlasteter Zweirichtungsradweg mit einigen Problemstellen. Das bringt Fußgängerkonflikte und Unfallgefahr im Rad-Begegnungsverkehr sowie Rückstaus mit sich. Exemplarisch sei die Engstelle bei der Radingerstraße genannt. In der Lassallestraße braucht es ein Maßnahmenpaket, das die Verkehrsqualität hebt; dabei sind die Qualitätskriterien für Rad-Langstrecken der Stadt Wien zu erfüllen.

### Lösungsvorschlag:

Hochqualitative Radverkehrsführung auf beiden Straßenseiten nach Langstreckenkriterien mit radfreundlichen Ampelschaltungen, die eine Reduktion der Konflikte mit FußgängerInnen und verbesserte Aufstellflächen für den Radverkehr bei großen Kreuzungen mit sich bringt. Diese Radverkehrsflächen sind gemäß Fachkonzept Mobilität vorwiegend durch Umnutzung von Fahrstreifen oder Stellflächen herzustellen. Eine Führung des Radverkehrs auf heutigen Gehwegen wird dem nicht gerecht.

### Taborstraße

Die Taborstraße als Hauptradroute ist für Radfahrende sehr unangenehm zu befahren und weist viele Gefahrenstellen auf. Sie ist keinesfalls als „sicher für alle Altersgruppen“ zu bezeichnen: Schienenstraße mit Tempo 50, teilweise Kopfsteinpflaster und wenig Platz für ausreichend Abstand zu parkenden Autos (Dooringgefahr!). Sie weist teils über 25 Unfälle

mit Personenschaden pro Jahr auf (Statistik Austria). Durch die Neubauten im westlichen Nordbahnhof und südlichen Nordwestbahnhof (>20.000 neue BewohnerInnen) bekommt die Taborstraße noch größere Bedeutung für den Nahverkehr – und damit auch für das Verkehrsmittel Fahrrad.

Lösungsansatz:

Es entspricht weder den Anforderungen der bundesweiten Richtlinien RVS noch dem Sicherheitsbedürfnis von Radfahrenden aller Altersgruppen, bei Kfz-Tempo 50 mit hoher Kfz-Belastung Rad- und Kfz-Verkehr zu mischen. Die RVS-Richtlinien zum Radverkehr (RVS 03.02.13), Pkt. 6.2 führen an, dass bei fehlenden Flächen für den Radverkehr „versucht werden kann, die Nutzungen einzuschränken (z.B. Reduzierung von Stellplätzen) oder durch eine Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs dessen Platzbedarf verringert werden kann (schmalere Fahrstreifen bzw. andere Radverkehrsanlage).“

Die Taborstraße braucht generell eine richtlinienkonforme, komfortable und sichere Verkehrsorganisation, die Aufenthaltsqualität verbessert und sicheres Radfahren ermöglicht. Dies kann entweder durch eine getrennte Führung des Radverkehrs oder durch effektive Verkehrsberuhigung erreicht werden.

## Praterstraße und Aspernbrückengasse

Die Praterstraße ist einer von Wiens meistbefahrenen Radewegen sowohl im Freizeit- als auch Berufsradverkehr. Daher ist die Praterstraße auch eine Schlüsselstrecke der geplanten Radlangstrecke Nord. Zurzeit ist der veraltete Radweg auf beiden Seiten nur 1.4m schmal und knapp an Parkstreifen geführt, was Überholen nicht zulässt und weit von Langstreckenqualität entfernt ist. Beides sind Einrichtungsradwege und die wenigen Querungsmöglichkeiten weisen lange Ampel-Umlaufzeiten auf. Dadurch kommt es zu „Geisterfahrern“ mit Kollisionsgefahr zwischen Radfahrenden sowie Rückstaus und knappen Überholmanövern. Zusätzlich befinden sich neben dem Radweg Parkstreifen mit abgestellten Kfz, deren abrupt geöffnete Türen eine Gefahr für Radfahrende darstellen (Dooring!).

Lösungsvorschlag:

Die Radwege in Praterstraße und Aspernbrückengasse müssen daher auf beiden Seiten stark verbreitert werden, um den Anforderungen von Radlangstrecken und der Verkehrsqualität (Sicherheit und Platzbedarf) gerecht zu werden. Mehr geregelte Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr sind Teil dieser Anforderungen.

## Franzensbrückenstraße

Auf dieser stark befahrenen vierspurigen Hauptstraße B und Hauptradroute gibt es nur auf der Ost-Seite einen schmalen Zweirichtungs-Radweg. Es mangelt an Querungsmöglichkeiten entlang der gesamten Straße. Die Hauptradroute kann von Westen kommend nicht befahren werden, ohne Umwege und zweimal lange Ampelumlafzeiten abzuwarten. Viele Adressen auf jener Straßenseite können nur durch große Umwege mit dem Rad erreicht werden.

Lösungsansatz:

Ausbau mit hochrangiger Radinfrastruktur und Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten. Diese kommen dem Radverkehr und gleichzeitig den FußgängerInnen zugute.

## 2. Neue bevorrangte Radrouten

### Zirkusgasse

Die Zirkusgasse ist eine wichtige Querung des 2. Bezirks mit wenig Kfz-Frequenz und ist als Alternative zur überlasteten Praterstraße schon jetzt sehr gut vom Radverkehr genutzt. Allerdings zeigt sie mit einigen Engstellen, zwei Ampeln und häufigem Nachrang viel Verbesserungspotential, bis sie als radfreundlich bezeichnet werden kann.

#### Lösungsansatz:

Die Zirkusgasse braucht rasch eine durchgängige Bevorrangung und ampelfreie fahrradfreundliche Gestaltung, im Idealfall als Fahrradstraße laut StVO. Das würde erhöhte Sicherheit durch Temporeduktion und mehr Radverkehrskomfort mit sich bringen. Damit könnte der zweite Bezirk seine erste und damit vorbildliche Fahrradstraße schaffen.

### Fugbachgasse

Im Nordbahnviertel werden in den nächsten Jahren sehr viele Wohnungen gebaut, deren BewohnerInnen eine gute Radverkehrsverbindung benötigen. Als Verlängerung der Achse Zirkusgasse kann über die Fugbachgasse der Schwedenplatz geradlinig und einfach erreicht und damit auch die anderen Innenbezirke gut angebunden werden. Viele neue BewohnerInnen bekommen eine attraktive Alternative zur Anschaffung eines Kfz, wenn diese Verbindung die Option Fahrrad in der Verkehrsmittelwahl attraktiviert.

#### Lösungsansatz:

Bevorrangung der Fugbachgasse als fahrradfreundliche Straße, Idealfall als Fahrradstraße laut StVO. Gemeinsam mit der Zirkusgasse ergäbe diese Maßnahme eine hoch attraktive und umweltfreundliche Verkehrsachse.

### Glockengasse

Die Glockengasse wäre die beste Parallelroute zur problematischen Taborstraße, die als Tempo 50 Schienenstraße mit teilweise Kopfsteinpflaster und geringen Abständen zu geparkten Längsparkern sehr unangenehm und gefährlich zu befahren ist. (s.o.)

#### Lösungsansatz:

Als kosteneffiziente und rasche Alternativlösung zur Taborstraße kann der Radverkehr über Glockengasse, Vereinsgasse und Alliiertenstraße Richtung Nordbahnhof/Nordbahnstraße geführt werden. Dazu ist die Öffnung der Glockengasse für Radfahren gegen die Einbahn und eine sichere Querung über die Heinestraße erforderlich.

## 3. Sicherheit durch konforme Sichtbeziehungen

An vielen Kreuzungen in der Leopoldstadt werden die - für die Verkehrssicherheit so wichtigen - Sichtbeziehungen durch explizit markierte Kfz-Parkplätze im Nahbereich unter fünf Metern (bis zu 2m!) von kreuzenden Fahrbahnrandern verhindert. Dies ist laut StVO § 24 (s.u.) und Bodenmarkierungsverordnung nur zulässig, wenn es die Verkehrssicherheit

erlaubt. Die Verkehrssicherheit ist allerdings in solchen Fällen nicht gegeben, siehe z.B. Urteil vom Bezirksgericht Leopoldstadt (Geschäftszahl C1/169016/2015-pfa) im Extra-Anhang.



Beispiel Lessinggasse/Volkertplatz. Hier blockieren gleich 3 Kfz die Sichtbeziehungen.

Radlobby-Forderung:

Überprüfen aller Kreuzungen im zweiten Bezirk auf Gesetzeskonformität und Verkehrssicherheit. Nicht konform markierte Parkplätze müssen entfernt oder umgewidmet werden. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen wie z.B. Gehsteigvorziehungen sollten geprüft werden.

Rechtslage:

- StVO § 24 Abs. 1d: "unbeschadet der Regelung des § 23 Abs. 3a im Bereich von weniger als 5 m vom nächsten Schnittpunkt einander kreuzender Fahrbahnränder" Ausnahme durch Abs. 2: "Die in Abs. 1 lit. b bis n und Abs. 3 lit. d angeführten Verbote gelten nicht, wenn sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen etwas anderes ergibt."
- Bodenmarkierungsverordnung § 23 Abs. 7: "Beim Längsparken muß die den Beginn oder das Ende eines Parkstreifens anzeigende Markierungslinie, gemessen in der Fahrbahnrichtung, vom nächsten Schnittpunkt der Gehsteigkanten oder vergleichbarer Einrichtungen mindestens 5 m entfernt sein. Beim Querparken und beim Schrägparken müssen die gegen die Fahrbahnmitte zu liegenden Endpunkte des Parkstreifens, gemessen in der Fahrbahnrichtung, von der verlängerten Kante des nächsten kreuzenden Gehsteiges oder einer vergleichbaren Einrichtung mindestens 10 m entfernt sein. Wenn es die örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrsverhältnisse erlauben, und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, können die genannten Abstände im notwendigen Ausmaß unterschritten werden."

## 4. Geöffnete Einbahnen

Für den Radverkehr geöffnete Einbahnen sind die sicherste und kosteneffizienteste Radinfrastruktur mit hoher Netzerschließungswirkung. Die Radlobby drängt daher auf die raschestmögliche Umsetzung bereits genehmigter Einbahnöffnungen sowie die Öffnung aller Einbahnen, wo dies ohne nennenswerten Parkplatzverlust lt. MA46 oder bei geringer Fahrbahnbreite wegen geringen Verkehrsaufkommens möglich ist. Mittelfristig müssen alle wichtigen Einbahnen geöffnet werden.

Im Anhang befinden sich die Listen jener Einbahnen, die von der Radlobby zur raschen Öffnung empfohlen werden.

## 5. Mehr Radabstellanlagen

Fehlende Radabstellanlagen und Diebstahlsgefahr werden häufig als Grund genannt, warum Menschen nicht zum Rad greifen. Daher sollten sie in Wohngebieten flächendeckend und vor Frequenzbringern (z.B. Bildungseinrichtungen, Geschäfte, Lokale) sowie Kindergärten und Schulen möglichst direkt vor dem Eingang vorhanden sein. Um dieses Ziel nachhaltig zu erreichen und kontinuierlich Radabstellanlagen auszubauen ist ein ausreichend bemessener verfügbarer Budgetposten für Radabstellanlagen und ein Ausbauplan mit Prioritätenreihung Voraussetzung.

Listen mit Beispielen für Abstellanlagenbedarf findet sich im Anhang.

## 6. Verbesserte Ampelumlaufzeiten

Der Gemeinderat hat im Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 beschlossen: "Wichtiges Ziel bei der Programmierung von Ampeln sind möglichst kurze maximale Wartezeiten für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Um das zu erreichen, sollen die Umlaufzeiten von Ampeln grundsätzlich verkürzt und lange Umlaufzeiten nur noch auf die verkehrsreichen Tageszeiten beschränkt werden. An vielen Kreuzungen in Wien sind die Umlaufzeiten derzeit im oberen, von den Richtlinien empfohlenen, Bereich angesiedelt, die derzeit üblichen Normumlaufzeiten sollen systematisch verringert werden. Im Rahmen des Fachkonzeptes Mobilität wurde festgehalten, dass die mittlere Wartezeit für den Radverkehr an lichtsignalgeregelten Kreuzungen maximal 40 Sekunden betragen soll."

Die Realität sieht leider anders aus: Im Gegensatz dazu betragen die Wartezeiten beim Ring und abgehenden Radialstraßen oft 100s, 120s und mehr. Verkürzungen der Ampelumlaufzeiten sind zum Beispiel bei diesen Kreuzungen nötig:

- Kreuzung Taborstraße X Untere Augartenstraße/Blumauergasse,
- Nordbahnstraße X Am Tabor,
- Querungen von Praterstraße und Lassallestraße

## 7. Sichere Querungen von Hauptstraßen

Hauptstraßen mit hoher Kfz-Frequenz und Kfz-Tempo 50 km/h erschweren es Radfahrenden, zwischen den oft weit entfernten Ampelanlagen zu queren.

Lösungsansatz:

Temporeduktion, Anpassung der Vorrangverhältnisse, Aufstellflächen für den Radverkehr sowie Gehsteigvorziehungen (diese helfen auch FußgängerInnen); Bodenmarkierungen.

Drei Beispiele für benötigte Radquerungen:

- Sichere Führung des Radverkehrs auf der Vereinsgasse über die Heinestraße.
- Bevorrangung des Radverkehrs in der Unteren Donaustraße bei Querung Ulrich- und Tempelgasse.
- In der Castellezgasse an der Kreuzung mit der Klanggasse - Sichtbarkeit des Radeverkehrs auf der Verbindung Castellezgasse erhöhen

Wir freuen uns auf weitere Gespräche über die Umsetzung dieser Maßnahmen!

*Für die Radlobby-Bezirksgruppe Leopoldstadt: Stefan Ohrhallinger, Rolf Nagel*

*Für die Radlobby Wien: Alec Hager, Roland Romano*

# Anhang

## Ad 4) Radfahren gegen Einbahn

Im Anhang befinden sich die Listen jener Einbahnen, die von der Radlobbygruppe Leopoldstadt zur raschen Öffnung empfohlen werden:

### A4.1. Zur raschen Öffnung empfohlene Straßenabschnitte

Hier aufgelistet sind von MA46 bereits genehmigte Öffnungen (Quelle: Wolfgang Kamptner, Verkehrskommission April 2015):

Czerningasse 1-7A  
Czerninplatz 1-7  
Ferdinandstraße 23-31  
Feuerbachstraße  
Gr. Mohrengasse 1-17  
Gr. Schiffgasse 13-27  
Kl. Stadtgutgasse 1-5A  
Schmelzgasse  
Schreygasse 14-18  
Weintraubengasse  
Ybbsstraße 38-48

### A4.2. Diese Einbahnen können ohne „maßgeblichen Stellplatzverlust“ geöffnet werden

(Angaben von Stadt Wien, MA 46, 2016)

Afrikanergasse von Ernst-Renz-Gasse bis Novaragasse  
Afrikanergasse von Praterstraße bis Ernst-Renz-Gasse  
Große Mohrengasse von Komödiengasse bis Praterstraße  
Große Pfarrgasse von Rotenkreuzgasse bis Taborstraße  
Weintraubengasse von Ernst-Renz-Gasse bis Rotensterngasse  
Weintraubengasse von Novaragasse bis Ernst-Renz-Gasse  
Zirkusgasse von Komödiengasse bis Schrottgießergasse  
Zirkusgasse von Praterstraße bis Komödiengasse

### A4.3. Einbahnen die ohne Stellplatzverlust trotz geringere Breite wegen geringem Verkehrsaufkommens geöffnet werden können:

Nach den Richtlinien der MA 46 wären diese Einbahnen nicht genügend breit für Öffnung, (das würde z.B. Änderungen in der Stellplatzorganisation erfordern). Da diese ungeöffneten Einbahnen derzeit teils große Umwege verursachen aber geringes Kfz-Verkehrsaufkommen aufweisen, wäre eine Öffnung trotzdem möglich, auch ohne Stellplatzverluste, wie Beispiele aus anderen Bezirken zeigen (Nödlgasse, 16. Bezirk: bei beidseitig Längsparkern nur 3.05m



Fahrbahnbreite, anstatt der von der MA46 gewünschten 3.5m, trotzdem für Radfahren gegen Einbahn geöffnet; Ebenso in Corygasse (3m), Babitschgasse (3m), Mariannengasse, Baldiagasse, Horvathgasse, Afrikanergasse).

Das Prinzip wäre in der Leopoldstadt anwendbar auf:

Czerningasse (von Fruchtgasse-Franzensbrückenstraße)

Ferdinandstraße 1-21

Glockengasse (Sehr wichtig wegen Querung parallel zu Taborstraße!)

Gr. Mohrengasse 17-31

Karmelitergasse

Kleine Mohrengasse

Komödiengasse 8-10 (ist Fuzo)

Lichtenauergasse

Malzgasse 3-15

Miesbachgasse

Offenbachgasse

Scholzgasse

Schreygasse 1-8

Tempelgasse 2-8

Adambergergasse

Hafnergasse

Hofenedergasse

Körnergasse

Krafftgasse

Konradgasse

Lukschgasse

Mayergasse

Nestroygasse

Wachaustraße

Zwerggasse

## Ad 5) Mehr Abstellanlagen

A5.1 Bedarf für Radabstellanlagen, um das Kriterium der Flächendeckung zu erfüllen, am Beispiel rund ums Karmeliterviertel:

Praterstraße 11 (mehrere Lokale/Geschäfte)

Tempelgasse/Ferdinandgasse

Czerninplatz

Czerningasse/Körnergasse

Weintraubengasse/Ernst-Renz-Gasse

Zirkusgasse/Gr. Stadtgutgasse

Gr. Stadtgutgasse/Pazmanitengasse

Haidgasse/Rotenkreuzgasse

Taborstraße/Tandelmarktgasse

Taborstraße/Kl. Spierlgasse

Taborstraße/Gr. Stadtgutgasse

Taborstraße/Am Tabor  
Franz-Hochedlinger-Gasse/Schiffamtsgasse  
Franz-Hochedlinger-Gasse/Nickelgasse  
Herminengasse/Gr. Schiffamtsgasse  
Ob. Augartenstraße/Rembrandtstraße  
Zwerggasse/Haasgasse  
Leopoldsgasse/Miesbachgasse  
Springergasse/Am Tabor  
Mühlfeldgasse/Nordbahnstraße

#### A5.2. Beispiele Frequenzbringer (Geschäfte, Lokale, Schulen)

Franzensbrückenstraße 20 (vor Billa)  
Novaragasse 30 (VS)  
Taborstraße 37 (direkt vor U2-Eingang, nicht 1 Block dahinter oder quer über der Kreuzung)  
Taborstraße 60 (Billa)  
Große Stadtgutgasse/Castellezgasse (Kindergruppe)  
Gr. Pfarrgasse 20 (Kindergruppe)  
Karmelitermarkt (gesamt nur 38 Abstellplätze im/gegenüber Markt)  
neuer Lidl Gr. Stadtgutg./Heinestr.  
Penny Gr. Stadtgutg./Josefineng.

#### A5.3. Bedarf an Radabstellanlagen laut NutzerInnen (Quellen: Radkummerkasten.at, FB-Gruppe „Radfahren in Wien“)

Praterstraße 31  
Große Sperlgasse 13, Ecke Tandelmarktgasse  
Vorgartenstraße 207  
Czerningasse 4  
Josef-Fritsch-Weg  
Holubstraße: bei Judith-Deutsch-Steg  
Leopoldsgasse: bei Adambergergasse, vor Schulen  
Herminengasse: bei U2  
Rotensterngasse 27: Kindergarten, Räder werden an Geländer angehängt -> Gehsteig zu eng  
Darwingasse 7: Kindergruppe  
Untere Augartenstraße: 10 bis 30  
Untere Donaustraße 103: Erweiterung  
Praterstraße 1, 66  
Erlafstraße: bei Ende der Sackgasse  
Leopoldsgasse 7-14  
Heinestraße: bei Praterstern, Eingang U1/U2, 4 Bügel sind nicht genug  
Josefinengasse: Erweiterung des zu kleinen Radständers  
Paffrathgasse: bei Schüttelstraße  
Schönngasse: bei Hillerstraße  
Wolfgang-Schmälzl-Gasse 5  
Vorgartenstraße/Haussteinstraße  
Obere Donaustraße, oberhalb von der Adria Wien  
Untere Augartenstraße bei Billa, Bipa, Trafik  
Taborstraße bei Post

Arnezhofenstraße beim großen Spielplatz (Ecke Venediger Au)

Am Karmeliterplatz

Im Werd beim Karmelitermarkt

Kleine Pfarrgasse 33

Untere Augartenstraße bei Studentenhaus ÖJAB

Rembrandtstraße bei Pennymarkt (nur Felgentöter-Vorderradhalter, außerdem Bedarf der Wohnanlage, Räder alle an Geländer festgebunden)

Große Mohrengasse: bei Krankenhaus Barmherzige Brüder (Johannes-von-Gott-Platz: zu wenige Plätze), ONr 5, ONr 29

Wehlstraße 154-164