

Eduard Sueß: Der Vater des Wiener Wassers wird im 2. Bezirk geehrt Seite 19

Formel 1: Ferrari klammert sich in Budapest an einen Strohalm Seite 21

EM-Finale: Deutschland und England fordern einander im Wembley Seite 22

30 Prozent der Autos müssten weg

Die Stadt Wien hinkt ihrem selbst gesteckten Ziel hinterher. Mehr Geld für Radwege im Koalitionsabkommen.



Von Georg Hönigsberger

Rund 460 Millionen Euro soll die sogenannte Stadtstraße kosten, die im Nordosten Wiens die Verbindung zur dort geplanten Umfahrung (Stichwort Lobau-Tunnel) herstellen wird. Eine Straße für den motorisierten Verkehr. Zum Vergleich dazu: Das Budget für den Ausbau von Radwegen ist in Wien unter der rot-pinken Koalition zwar deutlich angehoben worden, liegt aber mit 20 Millionen veranschlagten Euro pro Jahr mehr als deutlich unter den Kosten für den eines einzigen Straßenbauprojektes.

„Der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad kann nur dann erreicht werden, wenn die wesentlichen Vorteile des Radverkehrs in der Planung und Ausführung berücksichtigt werden. Je nach räumlicher Situation und Verkehrsaufkommen sind Radverkehrsanlagen in entsprechender Qualität zu errichten beziehungsweise ist ein ‚radfahrfreundliches Klima‘ zu schaffen.“ Dies ist etwa keine Forderung der radfahrfreundlichen Opposition, sondern wortwörtlich dem unter dem Titel „Step 25“ firmierenden „Fachkonzept Mobilität“ der Stadt Wien entnommen, das im Jahr 2014 vom Gemeinderat beschlossen worden ist.

„Das wird knapp“

Die Stadt hat sich vor acht Jahren auch ein Ziel gesetzt: Der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr soll bis 2025 auf 20 Prozent sinken. Bis 2030 auf gar 15 Prozent. Derzeit liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei 26 Prozent (Zahlen von 2021, siehe Grafik). Um ihre eigenen Vorgaben zu erreichen, müsste die Stadt Wien in den kommenden zweieinhalb Jahren die Reduktion des bestehenden Autoverkehrs um knapp 30 Prozent (oder 6 Prozentpunkte) schaffen. Etwas weniger als

ein Drittel der bislang getätigten Autofahrten in der Stadt müssten entfallen. Ein Verkehrsexperte meint im Gespräch mit der „Wiener Zeitung“ kurz und bündig: „Das wird knapp.“ Zum Vergleich: Es dauerte zuletzt 20 Jahre (von 2001 bis 2021), um den motorisierten Individualverkehr von 32 auf 26 Prozent zu senken.

Um das Ziel zu erreichen, setze die Stadt eine Vielzahl an Maßnahmen wie Öffi-Ausbau in Milliarden-Höhe und Radweg-Offensive, erklärt das Büro der zuständigen Stadträtin Ulli Sima (SPÖ) in einer schriftlichen Beantwortung der Fragen der „Wiener Zeitung“. „Die Stadt hat die Investitionen in den Ausbau der Radwege

drastisch erhöht und stellt dafür in dieser Legislaturperiode 100 Millionen Euro zur Verfügung. So viel wie noch nie in der Geschichte der Stadt“, heißt es weiter. „Allein heuer werden 44 Projekte umgesetzt – mehr als doppelt so viele wie im Vorjahr und ebenfalls mehr als je zuvor – und 17 km allein im Hauptwegeradnetz errichtet.“ Dadurch werde das Wiener Radwegenetz qualitativ verbessert, für Lückenschlüsse gesorgt und es werden hochwertige durchgängige Radverbindungen geschaffen.

Das Wiener Vorzeige-Projekt in Sachen Rad-Infrastruktur ist die Verbindung von der Wagramer Straße über die Reichsbrücke, die Lassallestraße

In der Lassallestraße sind einander Fußgänger und Radfahrer, wie hier an der Kreuzung mit der Radingerstraße, oft im Weg. Der Neubau des Radweges soll die Situation entschärfen.

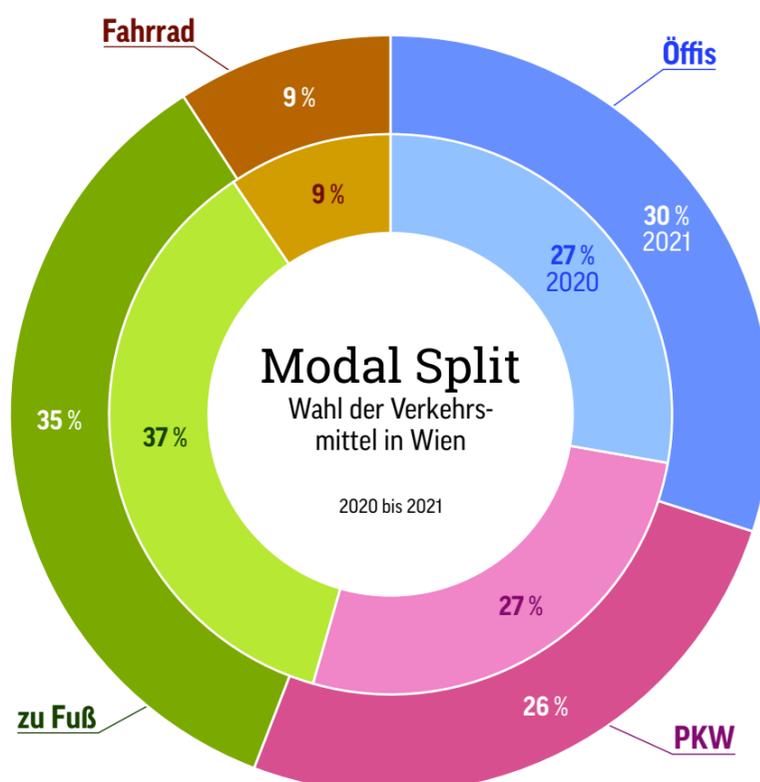
Foto: Georg Hönigsberger

zum Praterstern und via Praterstraße weiter bis in die Innenstadt, die gerne als „Mega-Rad-Highway“ bezeichnet wird. Die rund sieben Kilometer lange Strecke führt künftig auf etwa viereinhalb Metern Breite und in beide Fahrtrichtungen befahrbar, von der bestehenden Fahrbahn getrennt vom 22. in den 1. Bezirk. Die Bauarbeiten für die neue Radstrecke sind in der Donaustadt bereits im Gange. Für den Abschnitt in der Lassallestraße im 2. Bezirk gibt es bereits fertig ausgearbeitete Detailpläne, die der „Wiener Zeitung“ vorliegen. Der bestehende, schmale und zeitweise überlastete Zweirichtungsfahrweg soll durch den breiter angelegten Streifen ersetzt werden. Der Startschuss für den Bau dieses Abschnitts fällt in den Herbst dieses Jahres.

„Highway mit Ampel“

An der je nach Streckenabschnitt im Bau oder Planungsstadium befindlichen Rad-Schnellverbindung lässt sich auch gut ablesen, wie kontroversiell die Debatte über Radwege geführt wird. Was von den einen als Meilenstein gepriesen wird, ist für die anderen ein Tropfen auf den heißen Stein. „Der einzige Highway mit Ampelkreuzungen“, ätzt der Leopoldstädter Bezirksvorsteher-Stellvertreter Bernhard Seitz (Grüne) über das Bike-Prestige-Projekt der Regierung von SPÖ und Neos. Der Abschnitt Lassallestraße, der quer durch seinen Bezirk führt, greife nicht „in die Verteilung des Raumes“ ein. „Man will dem motorisierten Individualverkehr nicht wehtun“, attestiert Seitz dem geplanten Radweg zu wenig Durchschlagskraft in Sachen Pkw-Reduktion. Die Stadt setze derzeit nur dort Projekte um, wo man den Autoverkehr nicht wirklich reduziere.

Was von den einen als Meilenstein gepriesen wird, ist für die anderen ein Tropfen auf den heißen Stein.



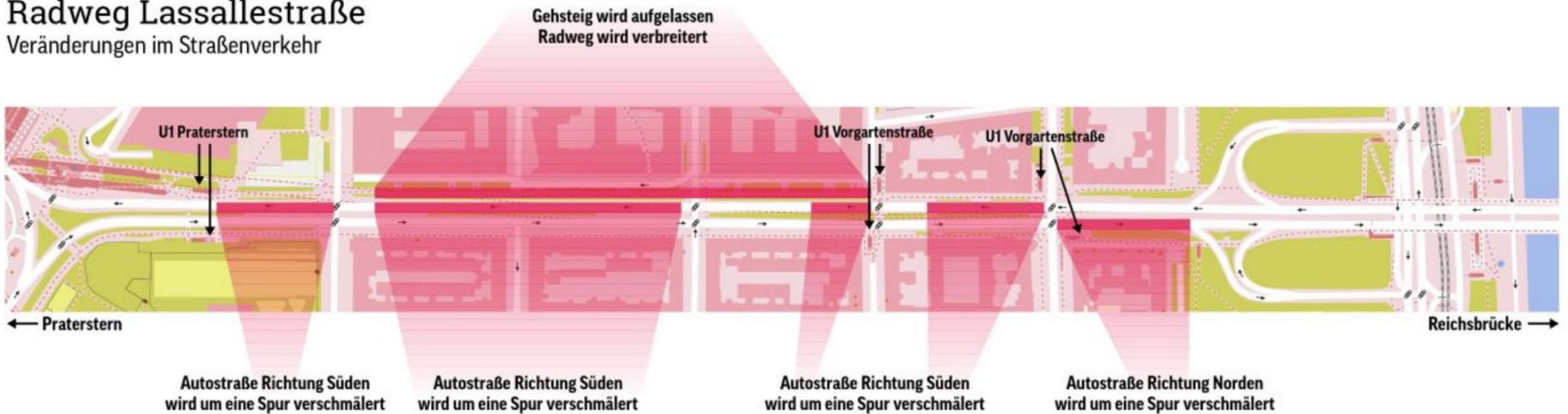
WZ-Grafik; Quelle: Wiener Linien

WIENER ZEITUNG ■

Fortsetzung auf Seite 18

Radweg Lassallestraße

Veränderungen im Straßenverkehr



WZ-Grafik; Quelle: Magistratsabteilung 28

WIENER ZEITUNG

Fortsetzung von Seite 17

Aber die Einfallsstraße Richtung Praterstern wird durch den Bau des neuen Radweges fast durchgängig von drei auf zwei Fahrspuren für den motorisierten Verkehr reduziert. Nur in Kreuzungsbereichen, in denen Abbiegespuren als nötig empfunden wurden, wird es bis zu vier Fahrstreifen geben. In der Gegenrichtung bleibt alles beim Alten: Stadtauswärts, in Richtung Donau, stehen den Pkws und Lkws weiterhin drei Fahrspuren zur Verfügung.

Konfliktlösung

Als „erstaunlich progressives Projekt“ bezeichnet Ulrich Leth vom Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien den Radweg-Abschnitt. Vor allem die Entschärfung der Kreuzungsbereiche Radingerstraße und Vorgartenstraße nahe der U-Bahn-Eingänge sei gelungen, attestiert der Experte. Bisher stünden sich Fußgänger und Radfahrer dort oft gegenseitig im Weg. Mit einer Verschiebung des Radweges vom Fahrbahnrand mehr zur Mitte des Gehsteigs sei die Konfliktsituation zufriedenstellend gelöst.

Damit entfallen auch zwei Problemzonen, die von Radfahrern gerne als „Mautstellen“ bezeichnet werden. Ist für den Fußgänger grün, ist für den Radfahrer, der eigentlich die selbe Verkehrsfläche benutzt, rot. Kommt kein Fußgänger, fährt mancher Radler gern bei Rot über die Ampel – und fängt sich prompt einen Strafzettel ein. „Die Polizei weiß ja, wo sie stehen muss“, sagt Leth.

Wenig Schatten für Fußgänger

Aber auch Leth findet ein paar „Wermutstropfen“: „Es ist schade, dass der neue Radweg in einigen Bereichen auf Kosten der Fußgänger-Infrastruktur geht. Teilweise entfällt der Gehweg entlang der Lassallestraße vollständig, in einem Bereich werden die Fußgänger von schattigen Bereich „an die Häuserkante gedrängt, wo es sehr heiß werden kann“, sagt Leth.

Dem pflichtet auch der grüne Vize-Bezirkschef Seitz bei. Der, wie Leth, bemängelt, dass der Radweg

nur in einer Fahrtrichtung geführt wird. „In der Lassallestraße braucht es in beiden Fahrtrichtungen einen Zweirichtungsfahrgeweg“, sagt Seitz. Vor allem für Radfahrer aus dem Stuwertviertel sei es mitunter schwierig, auf den Radweg auf der anderen Straßenseite zu gelangen, zudem es auf der langen Lassallestraße nur wenige Kreuzungsmöglichkeiten gibt. Radwege beiderseits einer Straße, wie etwa in der nahen Nordbahnstraße, gibt es bereits. Sogar die Stadt Wien hatte die Errichtung „beidseitiger Anlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen“ bereits vor 19 Jahren als wichtigen Punkt in den „Masterplan Verkehr 2003“ aufgenommen.

Seitens der Bezirksvorstehung des 2. Bezirks fasst Bezirksvorsteher-Stellvertreter Christoph Zich (SPÖ) den Ist-Stand zusammen: „An der Lassallestraße wird nicht nur der Radweg auf bis zu knapp fünf Meter verbreitert, sondern es gibt auch eine zusätzliche Begrünung entlang der Strecke, es entfällt dafür eine Kfz-Spur stadteinwärts. Mit der Neugestaltung werden außerdem die Flächen für Radfahrende und Fußgänger räumlich getrennt, was für beide Gruppen mehr Sicherheit bedeutet.“ Die Fußgängerzone am Rand werde durch die erhöhte Frequenz belebt und in Zukunft für Geschäfte attrak-

tiver, heißt es. Man sei sich aber darüber im Klaren, dass die Situation der Fußgänger weiter verbessert werden müsse.

Die Einbindung des neuen Radwegs in den Praterstern ist laut Verkehrsexperten Leth noch nicht gelöst. „Der Praterstern ist eine einzige Staufläche.“ Radfahrer müssten bei jeder der fünf Ampeln einen Stopp einkalkulieren. „Es wird am Praterstern leichte Verbesserungen für Zu-Fuß-Gehende als auch für Radfahrende geben: Der Rad- und Gehweg wird stellenweise etwas breiter, die Kfz-Spur verschmälert“, erklärt Christoph Zich in einer schriftlichen Stellungnahme.

Die Radstrecke in der Praterstraße wird ebenfalls ausgebaut. Die Verbindung in die Innenstadt erhält auf der stadtauswärts führenden Fahrbahn einen Zweirichtungsfahrgeweg. Eine Spur für Autos fällt weg. Der Radweg auf der Parallelseite in Fahrtrichtung City bleibt bestehen.

Überzeugungsarbeit

Michael Schwendinger vom Verkehrsclub Österreich (VCO): „Es gibt 7 Prozent überzeugte Radfahrer, ein Drittel überzeugte Nicht-Radfahrer und 60 Prozent Unsichere.“ Letztere gelte es, für das Radfahren zu gewinnen. „Das geht nur mit einer guten

Infrastruktur. Auch die Netzwerk-Qualität muss stimmen. Es nützt nichts, wenn ein Teil gut ausgebaut ist und ich dann Lücken im Radwegnetz vorfinde.“ „Ein Radweg muss so gebaut sein“, ergänzt Seitz von den Grünen Leopoldstadt, „dass ich mit den Kindern oder mit der Oma bedenkenlos darauf fahren kann.“

13 Euro pro Kopf und Jahr

Was öffentlichen Verkehr angeht, ist die Bundeshauptstadt im europäischen Spitzenfeld. Im Radverkehr sieht es anders aus. Auch wenn Wien mit 20 Millionen Euro pro Jahr mehr Geld für die Rad-Infrastruktur ausgeben als zuvor, hinkt man im internationalen Vergleich mit rund 13 Euro pro Kopf und Jahr für den Radwege-Ausbau doch hinterher. Radweg-Experten empfehlen 30 Euro, Vorzeigestädte wie Amsterdam und Kopenhagen liegen über diesem Wert; von Oslo mit 70 Euro und Utrecht mit 120 Euro ganz zu schweigen. Selbst wenn das Budget im Vergleich mit andern Städten relativ gering ist, zeigt sich Martin Blum, Geschäftsführer der städtischen Mobilitätsagentur zuversichtlich: „Wir arbeiten intensiv am Radweg-Ausbau der nächsten Jahre. Wir wissen, wo es Radwege braucht, und evaluieren laufend.“

Gemeinsam mit den 23 Bezirken, die alle in der Planung und Umsetzung ein Wörtchen mitzureden haben, suche man einvernehmliche Lösungen. Blum hebt hier etwa die Donaustadt hervor, in der derzeit „ein großes Radweg-Ausbauprogramm läuft“. Blum: „Auch in anderen Bezirken werden wir in den nächsten Monaten über weitere Ausbauschritte sprechen.“ Nähere Details will er sich jedoch noch nicht entlocken lassen.

Die Einbindung von Hauptverkehrsrouten wie der Triesterstraße und des Flötzersteigs in das Radwegnetz, wie Ulrich Leth von der TU Wien sie vorschlägt, kann Blum etwas abgewinnen. „Wir arbeiten daran, an Hauptstraßen, oder parallel dazu, Angebote zu schaffen.“

Mit dem wienweiten Parkpickerl oder den Gesprächen über eine Verkehrsberuhigung in der Innenstadt sei man bezüglich Reduktion des Autoverkehrs auf einem guten Weg. ■

„Der Praterstern ist eine einzige Staufläche.“

Ulrich Leth,
TU Wien

Die Praterstraße bekommt auf der stadtauswärts führenden Spur einen neuen Zweirichtungsfahrgeweg. Der schmale Radweg gegenüber bleibt bestehen.

Foto: apa / Stadt Wien



Notdienste

Apotheken

Sa. 12–18 Uhr, wenn Werktag:

1. Bezirk: Plankengasse 6, Tuchlauben 9, Graben 7, Kärntner Ring 17, Kärntner Straße 55. – **2.:** Olympia-platz 2/Top 1. – **6.:** Mariahilfer Straße 55. – **7.:** Mariahilfer Straße 8, Mariahilfer Straße 72, Mariahilfer Straße 110. – **10.:** Rotenhofgasse 70. – **11.:** Landwehrstraße 6. – **14.:** Albert-Schweitzer-Gasse 6. – **15.:** Gablenzg. 5/UG 9. – **16.:** Maroltingerg. 53, Nietzscheplatz 4. – **18.:** Pötzleinsdorfer Str. 13. – **20.:** Handelskai 94-96. – **21.:** Ignaz-Köck-Str. 1/Top 110, Wagramer Str. 195/47. – **22.:** Wagramer Str. 81/134 (Siebeckstr. 7), Kagraner Platz 1. – **23.:** Breitenfurter Straße 372, Gatterederstr. 9.

Sa. 8 Uhr bis So. 8 Uhr

1. Bezirk: Plankengasse 6, Stubenring 2. – **2.:** Blumauergasse 15, Vorgartenstraße 132. – **3.:** Landstraßer Hauptstraße 50. – **4.:** Prinz-Eugen-Straße 24. – **5.:** Wiedner Hauptstraße 95. – **6.:** Gumpendorfer Straße 105. – **7.:** Westbahnstraße 32. – **9.:** Währinger Straße 18, Rotenlöwengasse 1. – **10.:** Rotenhofgasse 70, Laaer Berg-Straße 43, Hertha-Firnberg-Straße 10. – **11.:** Simmeringer Hauptstraße 76, Etrichstraße / Mühlisangergasse. – **12.:** Meidlinger Hauptstraße 45. – **13.:** Auhofstraße 141. – **14.:** Linzer Straße 316. – **15.:** Hütteldorfer Straße 76. – **16.:** Ottakringer Straße 39, Kirchstetterngas-

se 36. **17.:** Vollbadgasse 1A. – **18.:** Hasenauerstraße 1. – **19.:** Rathstraße 16. – **20.:** Engerthstraße 52. – **21.:** Jedleseer Straße 66/94, Prager Straße 276, Ruthnergasse 89. – **22.:** Erzherzog-Karl-Straße 84-88, Esslinger Hauptstraße 84-86, Zschokkegasse 140. – **23.:** Kolbgasse 44-46, Breitenfurter Straße 372.

So. 8 Uhr bis Mo. 8 Uhr

1. Bezirk: Werdertorgasse 5, Kärntner Ring 17. – **2.:** Praterstraße 66, Handelskai 130. – **3.:** Hohlweggasse 21, Marxergasse 22. – **4.:** Margaretenstraße 31. – **5.:** Margaretenquartier 98. – **6.:** Mariahilfer Straße 55. – **8.:** Lerchenfelder Straße 122. – **9.:** Liechtensteinstraße 93. – **10.:** Favo-

ritenstraße 76 b, Laaer Berg Straße 168, Raxstraße 30. – **11.:** Simmeringer Hauptstraße 44, NÖ, Rannersdorf, Brauhausstraße 66. – **12.:** Meidlinger Hauptstraße 86. – **13.:** Hietzinger Hauptstraße 64. – **14.:** Hadersdorf, Hauptstraße 84, Linzer Straße 140. – **15.:** Mariahilfer Straße 192. – **16.:** Stillfriedplatz 4. – **17.:** Elterleinplatz 12. – **18.:** Kreuzgasse 6. – **19.:** Billrothstraße 39, Heiligenstädter Straße 140. – **20.:** Jägerstraße 69. – **21.:** Brünner Straße 3, Autokaderstr. 3-7/Ladenzeile, Gerasdorfer Str. 332. – **22.:** Rennbahnweg 27/Lokal 14, Quadenstr. 124. – **23.:** Altmannsdorfer Str.164, Ketzerg. 97, NÖ, Breitenfurt, Hauptstr. 151-153.

Ärztendienst

Für Wien Tel.: 141.

Kinderärzte

Sa., So., 9–13 Uhr: kiz augarten, II., Pazmaniteng. 12, Tel.: 216 09 19. **Sa. & So., 10–15 Uhr:** Univ.-Doz.in Dr.in Zaknun Daniela, XXII., Stadlauer Straße 62, Tel.: 86 56 24-0; Dr. Holzer Robert, XIX., Heiligenstädter Straße 38/ Top 7, Tel.: 368 45 39.

Zahnärzte

Dr. medic Crupinski Daniela, VI., Gumpendorfer Straße 87/1/1, Tel.: 909 49 00; Dr. med. univ. Dr. med. dent. Por Michael, XX., Wehlistraße 55/4/2/4, Tel.: 207 24 04.