

Getümmel auf Wiens Radwegen:



Stadträder und E-Bikes, Lastenräder und Anhänger, E-Mopeds und Scooter – **Radler in Wien** werden nicht nur immer mehr, sondern sind auch zunehmend diverser unterwegs. Die Stadt baut indes einen Radweg nach dem anderen – doch kommt sie dem Radfahrerrekord und den neuen Anforderungen hinterher?

→ VON TERESA WIRTH

L 226. Es dauert nur ein paar Sekunden, schon springt die grün leuchtende Zahl weiter. 1227. Und weiter. 1228 Menschen sind an diesem Vormittag schon an der Zählstelle am Praterstern vorbeigeradelt. Bald werden es noch um einige mehr sein, ein paar Meter weiter soll noch vor dem Sommer der letzte Abschnitt des „Megaradhighways“ von der Innenstadt bis in die Donaustadt fertig sein.

Bei einigen Radlern hat es sich schon herumgesprochen, dass man zwischen Bauzäunen und Warnschildern auf der einen Seite der Praterstraße bereits fahren kann. Eine Autofahrspur ist verschwunden, dafür haben auf dem neuen, breiten Radweg nun bequem drei Lastenräder nebeneinander Platz.

IN ZAHLEN

Neun Prozent der täglichen Fahrten wurden in Wien 2022 mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Helm tragen rund 40 Prozent der Radfahrer in Wien.

57 Projekte waren teil der Radoffensive von 2023 der Stadt Wien. 24 davon befinden sich noch in Bau, neun davon sind erst in Vorbereitung.

Für Wien ist das eher die Ausnahme. Seit mit dem (gefühlten) Frühlingsbeginn auch die Schönwetterradler ihre Fahrräder entwintert haben, wuselt es enorm auf Wiens Straßen. Radler und Radlerinnen auf Stadträdern, Rennrädern und E-Bikes, Eltern, die ihre Kinder auf Lastenrädern und in Anhängern kutschieren, Kuriere auf E-Mopeds und Teenager auf E-Scootern, sie alle teilen sich den Platz auf den oft schmalen Radstreifen, oder schlängeln sich zwischen Autos durch den Frühverkehr.

Die Zahlen zeigen ein eindeutiges Bild: Noch nie waren so viele Menschen auf Wiens Radwegen unterwegs, gleichzeitig hat die Stadt noch nie so viel Geld in den Ausbau der Radinfrastruktur gesteckt wie in den vergangenen Jahren. Doch reicht das, um den Anforderungen gerecht zu werden und die eigenen gesteckten Verkehrsziele zu erreichen?

„Die Fahrzeuge werden breiter, und es wird immer diverser, was sich am Radweg abspielt“, beobachtet auch Verkehrswissenschaftler Ulrich Leth von der TU Wien, der gerade an einer Auswertung über die Wiener Radwegenutzung arbeitet. Von TU-Absolventen erhobene Daten geben erste Einblicke: So waren am Opernring auf einem der am meisten genutzten Radwege in Wien elf Prozent der Benutzer auf E-Scootern unterwegs, vier Prozent auf Lieferrädern wie E-Mopeds, zwei Prozent auf Lastenrädern. 8 Prozent aller Radler nutzten einen elektrischen Antrieb.

In die Breite. Das derzeitige Wiener Netz hält Leth für diese Diversität für unzureichend. So habe sich der Radverkehr seit 2011 fast verdoppelt, aber: „Die Radverkehrsanlagen sind nicht im gleichen Ausmaß gewachsen.“ Zwar seien durchaus Kilometer hinzugekommen, gewachsen seien diese aber vor allem in der Länge: „Wenn mehr Leute unterwegs sind, brauchen die auch mehr Platz in der Breite, fürs Überholen zum Beispiel.“ Schmale Einrichtungsradwege, die jahrelang in Wien gebaut wurden, „können den wachsenden Zahlen nicht mehr standhalten.“ Von den gefährlichen, schmalen Radfahrstreifen am Rande einer Fahrbahn ganz zu schweigen.

Die Radwege in Wien sind vor allem in der Länge gewachsen, nicht in der Breite.

Der neue breite Radweg auf der Praterstraße sei da ein gutes Beispiel, den intensivierte Ausbau der vergangenen Jahre beurteilt Leth als positiv. Lückenschlüsse von Haupttrouten, wie sie derzeit von der Stadt forciert werden, seien sehr wichtig: „Bei langen Verbindungen reicht oft schon, wenn eine Kreuzung oder ein Streckenabschnitt ungut ist, um die Leute abzuschrecken.“ Dennoch sagt der Experte: „Wien hat viel aufzuholen. Radfahrstädte bauen seit 40, 50 Jahren in der Größenordnung wie wir seit vier Jahren.“

„Wir werden von Jahr zu Jahr schneller“, sagt Martin Blum. Als Wiener Radverkehrsbeauftragter ist Blum nun seit über zwölf Jahren dafür verantwortlich, das Radfahren in der Stadt zu fördern. Dass Wien so hinten nach ist, will er nicht stehen lassen. „Die Stadt Wien steht im Vergleich zu anderen europäischen Millionenstädten gut da.“ Zudem lege man mittlerweile großen Wert auf Qualität: 70 Prozent der zuletzt gebauten Radinfrastruktur seien von der Autofahrbahn baulich getrennte Radwege.

Kommende Woche will Verkehrstadträtin Ulli Sima (SPÖ) die Radwegoffensive für 2024 vorstellen. Zu erwarten ist ein ähnlich großes Paket wie im

Vorjahr, in dem 25 Millionen Euro investiert und 20 Kilometer an Radinfrastruktur versprochen wurden. Schließlich will man bis 2025 auf die von der rot-pinken Stadtregierung angekündigten 100 Millionen Euro an Investitionen kommen. Das jährliche Radbudget ist tatsächlich um einiges gewachsen, in den rot-grün geführten 2010er-Jahren schwankte es zwischen vier und elf Millionen Euro. Wobei die Höhe der derzeitigen Gelder auch auf die Fahrradoffensive des grünen Klimaministeriums zurückzuführen ist, das für die Hälfte der Wiener Investitionen aufkommt. Dies wird speziell von grüner Seite gern betont – zusammen mit dem Vorwurf, dass man damals in der Stadtregierung schlicht zu wenig Budget vom roten Koalitionspartner bekommen habe.

Das war auch, bevor das Klimathema ins Zentrum vieler Debatten in der Stadt gerückt ist, und die Coronajahre für einen zusätzlichen Radfahrboom gesorgt haben. „Das hat viel zur verstärkten Sensibilität beigetragen“, sagt Blum, mittlerweile habe sich die Haltung zum Rad sowohl in der Stadtregierung als auch bei der Bevölkerung geändert. Gerade bei den Bezirksvertretungen sei die Bereitschaft, die Radinfrastruktur auszubauen, merklich gestiegen.

Mitunter hakt es aber ohnehin weniger am Geld als an anderen Ressourcen: Der Stadt dürfte es zuweilen an Menschen fehlen, die die Umgestaltungen planen und an Firmen, die diese baulich umsetzen. So befinden sich etwa 24 von 57 im vergangenen Jahr angekündigten Projekten noch in Bau, neun Projekte sind erst in Vorbereitung. „Die Arbeit ist ressourcenintensiv, das stellt uns vor Herausforderungen. Es gibt auch nicht unendlich viele, dafür geeignete Baumaschinen“, gibt Blum zu. Man habe aber bereits viele neue Planer aufgenommen, auch der Markt, die Baufirmen würden sich mit der Zeit anpassen.

Frauen als Indikator. Die gestiegene Diversität auf den Radwegen sieht Blum jedenfalls als „Qualitätsmerkmal“: Initiativen wie der Bicibus, die Kinder aufs Rad bringen (siehe S.11), seien ein positives Zeichen, dass die Strategie der Stadt aufgehe. Ebenso der gestiegene Frauenanteil. Tatsächlich gilt eine Radinfrastruktur als umso sicherer, je mehr Frauen unterwegs sind. Weibliche Verkehrsteilnehmerinnen legen mehr Wert auf das subjektive Sicherheitsgefühl, bestätigt auch Verkehrswissenschaftler Leth. Ihm zufolge sei in Wien da aber noch deutlich Luft nach oben: Wie die zuvor erwähnten TU-Daten zeigen, war in Wien 2022 rund ein Drittel der Radfahrenden weiblich.

„Ich bin eine gute Radfahrerin, aber ich fürchte mich selbst“, sagt etwa Petra Quinton. Die 59-Jährige engagiert sich bei der kürzlich entstandenen Initiative „Gürtelliebe“. Ab April will

PAULA NOCKER UND CLAUDIUS VON STOLZMANN SCHULTERN TSCHECHOWS „MÖWE“.

NÄCHSTEN FREITAG IN DER NEUEN AUSGABE DES „SCHAUFENSTER“



Die Presse

Macht die Stadt genug?



diese mit einem wöchentlichen Bike-ride für mehr Lebensqualität am Wiener Gürtel protestieren, insbesondere für einen besseren Radweg. „Die Radwege am Gürtel, generell jene in Wien, haben großes Verbesserungspotenzial.“ Als diplomierte Krankenschwester versuche sie ihre Patienten sehr oft zu einem aktiven Lebensstil zu animieren: „Sie sagen mir dann: Sie würden ja radfahren, wenn es in Wien nicht so gefährlich wäre.“ Der verstärkte Radinfrastrukturausbau der Stadt sei „deutlich zu wenig und deutlich zu langsam“.

Ein hoher Frauenanteil gilt als Indikator für eine sichere Radinfrastruktur einer Stadt.

Ähnlich sieht das auch Leth („Der Gürtelradweg ist ein schlechter Scherz“), zumindest, wenn die Stadt ihre Klimaziele erreichen will – also den Autoverkehr bis 2030 auf 15 Prozent, bis 2050 auf 10 Prozent zu reduzieren. An einer Umverteilung des begrenzten Platzes auf der Straße führe kein Weg vorbei, somit etwa auch eine Spurre-

duktion am Gürtel. „Es braucht Mut, das am Anfang durchzustehen.“

So viel Mut hat derzeit in der Stadtregierung noch niemand. Aber den Gürtel als Gestaltungsraum haben zuletzt fast alle Stadtparteien für sich entdeckt. Blum geht davon aus, dass sich hier in den nächsten Jahren einiges bewegen werde. „Aber es baut sich nichts von heute auf morgen um.“ Platzumverteilung passiere indes an vielen anderen Orten Wiens. „Dort, wo es möglich ist, werden Fahrspuren reduziert.“

Störfaktor E-Moped. Mehr Platz auf den Radwegen könnte indes auch eine rechtliche Anpassung schaffen: Dass immer mehr E-Mopeds unterwegs sind, hält Blum für ein Problem. „Ich bin nicht glücklich darüber. Sie sind größer, die Geschwindigkeit ist höher, potenziell sind also auch die Unfälle schwerer.“ Generell Sorge die „Motorisierung der aktiven Mobilität“ für Probleme, etwa bei der Sicherheit. So seien etwa E-Scooter in der Unfallstatistik 2023 überproportional vertreten gewesen, für E-Mopeds gibt es noch keine gesonderten Zahlen. Blum wünscht sich eine rechtliche Anpassung der Straßenverkehrsordnung: „Ich hielte es für sinnvoll, wenn hier klar unterschieden wird.“ In Deutschland etwa dürfen E-Mopeds innerorts meist nicht auf Radwegen fahren, zudem benötigen sie ein Versicherungskennzeichen.

Auch Leth sieht die Gefährte kritisch: „Sie sehen aus wie Mopeds, brauchen so viel Platz wie Mopeds. Man kann schon diskutieren, ob am Radweg nicht nur die unterwegs sein sollten, die sich mit Muskelkraft fortbewegen.“

Ein Taferl fürs Fahrrad

Zulassungspflicht, Kennzeichen, Pickerl fürs Rad: Wie steht es um die **Sinnhaftigkeit** derartiger Vorschläge?

✦ VON BERNADETTE BAYRHAMMER

Vor ein paar Tagen erst kursierte sie wieder: die Forderung nach einer Zulassungspflicht von Fahrrädern analog zu der von Autos. Diese sollte einerseits die Basis für eine regelmäßige Überprüfung sein, also ein Pickerl. Und zudem der Feststellung von Fahrerflüchtigen dienen.

Die Idee – diesmal ventiliert von dem Autofahrerverein „Mein Auto“ – ist nicht neu: Sie ist schon in der Vergangenheit immer wieder aufgetaucht, meist unter dem etwas knackigeren Schlagwort vom Kennzeichen für Fahrräder, zumindest darüber reden wollten unter anderem schon Wiens damaliger Bürgermeister Michael Häupl (SPÖ), die Polizei, die einstige ÖVP-Bezirkspolitikerin Ursula Stenzel und die FPÖ.

Politisch ist eine Zulassungs- oder Kennzeichenpflicht für Fahrräder kein Thema, wie es aus dem Verkehrsministerium heißt. Gegeben hat es sie allerdings bereits. Die Historie dazu hat die Radlobby Argus schon vor Längerem ausgegraben: In der Zeit des Ständestaats waren Nummerntafeln für Radfahrer Pflicht. In Wien wurde demnach eine Abgabe von sechs Schilling eingeführt, die mit der Ausgabe von Nummernschildern für die Fahrräder kontrolliert werden sollte. Das beinhaltete auch eine Haftpflichtversicherung.

In der Schweiz gab es bis 2011 eine „Velovignette“, die belegen sollte, dass das Rad haftpflichtversichert ist. Das Argument für die Abschaffung: Der Verwaltungsaufwand sei größer als der Nutzen – nicht zuletzt, weil rund 90 Prozent der Radler ohnehin eine private Haftpflichtversicherung hätten. So ähnlich dürfte sich die Lage auch in Österreich darstellen, zumal Haftpflichtversicherung üblicherweise ein Teil der Haushaltsversicherung ist.

Größe und Lesbarkeit. Auch beim Autofahrerclub ÖAMTC – der der Idee grundsätzlich „neutral“ gegenübersteht – heißt es: Das Wichtigste sei auch beim Fahrradfahren ein Versicherungsschutz und die Frage, was der abdecke. Ein Tipp also: überprüfen! Eine ganze Reihe praktischer Herausforderungen gäbe es auch noch, wenn man Fahrradkennzeichen andenk, angefangen bei der Frage, wie groß so ein Taferl sein müsste, damit man Fahrradrowdys überhaupt nachverfolgen könnte. Hinweise darauf, wie und ob das funktioniert, könnten die Leih-E-Scooter geben: Die haben nämlich seit Kurzem Kennzeichen.

Wenn man sich aktuell auf die Suche nach Vorbildern für Radnummernschilder macht, landet man übrigens schnell in problematischem Gebiet. Laut Radlobby Argus gibt es Fahrradkennzeichen nämlich in Nordkorea. //

Mit dem »Bicibus« zur Volksschule

Immer mehr Kinder in Wien **radeln im Konvoi** in die Schule, begleitet von Eltern, Musik und manchmal auch der Polizei. Der »Bicibus« ist mittlerweile zu mehreren Schulen unterwegs, und jetzt im Frühling werden die Schulen, die er anfährt, immer mehr.

✦ VON CHRISTINE IMLINGER

Mit einem Kind am Fahrrad durch den Morgenverkehr zur Schule? Das ist für viele Eltern ein AngstszENARIO, schließlich sind Wiens Verkehrswege für vieles gebaut, aber sicher nicht für fahrradfahrende Kinder. In Hernalts ist das seit diesem Schuljahr anders. Hier radelt mittlerweile eine bunte Truppe gemeinsam Richtung Schule. Bis zu 60 Kinder und Begleitpersonen brechen jeden Morgen vom Hernalser Dornerplatz ins Ausweichquartier der Volksschule Kindermannngasse in die Panikengasse nach Ottakring auf.

Das System funktioniert wie ein Bus: Im Konvoi fährt die Gruppe eine Route ab. Es gibt fixe Zeiten, es gibt „Stationen“, an denen man dazukommen kann. Und das Busnetz wächst: Am Anfang waren es ein paar Familien, die zu ihrer Volksschule geradelt sind, sagt Michael Doberer vom „Bicibus Hernalts“. Mittlerweile sind es viele, über Geschwister, die an andere Schulen gehen, oder auch über ein Kindergartenkind, das so dazugekommen ist, haben sich schon Erweiterungen und Abweichungen der Route ergeben, sodass nach und nach ein Netz entsteht.

Gemeinsam in die Schule radeln: In Hernalts „fährt“ der „Bicibus“ nun täglich. // Jana Madzigon



Ein Bus aus Fahrrädern: Die Idee stammt wie der Name „Bici“ – kurz für das spanische „bicicleta“, das Fahrrad – aus Barcelona. Unter dem Namen haben 2021 Gruppen begonnen, gemeinsam zur Schule zu radeln, die Aktionen wurden zu Fahrraddemos, ganze Straßen wurden dafür gesperrt.

2022 haben in Wien, in Döbling und Hietzing, erste „Bicibus“-Initiativen begonnen, zumindest ein Mal im Monat gemeinsam, teils begleitet von der Polizei, zur Schule zu radeln. Im Vorjahr

wurde die Initiative mit dem Wiener Mobilitätspreis ausgezeichnet. Seither werden die Initiativen mehr. „Bicibusse“ gibt es nun auch in Liesing oder Graz, am Freitag ist in Wien der „Bicibus Fünfhaus“ zu seiner ersten Fahrt gestartet – und fährt gleich zwei Schulen an.

Der „Bicibus Hernalts“ ist der erste, der täglich und ganzjährig fährt. „Wir haben zu Beginn dieses Schuljahres angefangen, als unserer Schule in die Panikengasse umgezogen ist“, erzählt Doberer. Damit war der Schulweg länger, mühsamer, und nach einem Gespräch im Klassenforum bzw. ein paar Getränken danach stand die Idee, einen „Bicibus“ zu gründen. Seit dem Montag danach ist dieser unterwegs, auch bei Schnee und Regen. Denn vor allem die Kinder, erzählt Doberer, würden sich davon nicht aufhalten lassen.

Kritische Größe. Die kritische Größe, sagt Doberer, seien fünf, sechs Radfahrer. „Da hat man die nötige Sichtbarkeit.“ Seit es wärmer wird, „explodiert“ aber die Zahl der Teilnehmer. Und Autofahrer würden meist sehr positiv auf die laute, bunte Radlertruppe reagieren. „90 Prozent der Autofahrer halten das aus, dass sie nicht vorbeikommen, und fahren geduldig hinter Eltern und Kin-

dem her. Es gibt aber auch ein paar Idioten“, und das sind wirklich krasse Idioten“, berichtet er auch von aggressiven Autofahrern. Denen legt er dann mitunter einen Blick in die Straßenverkehrsordnung nahe: In der steht, dass man mit Kindern immer (außer auf Schienenstraßen) nebeneinander fahren darf. Oder dass im Ortsgebiet beim Überholen von Radfahrern ein Mindestseitenabstand von 1,5 Metern gilt.

Aber Sicherheit stehe an erster Stelle, so wählt man ruhige Nebenstraßen, nie Gleisstraßen, auch Durchzugsstraßen meidet der „Bicibus“. „Am wichtigsten ist der gegenseitige Respekt. Und dass Eltern und Kinder die Angst vor dem Radfahren in der Stadt verlieren“, sagt Doberer. Schließlich hätten viele Volksschulkinder keine Fahrräder mehr, weil Eltern ohnehin nicht mit ihnen fahren. Auch in Volksschulen ist es in Wien kein Standard mehr, dass Viertklässler die Radfahrprüfung machen.

Das versucht die „Bicibus“-Initiative nun wieder zu forcieren. „Die Kinder sollen lernen, dass es normal ist, in der Stadt Rad zu fahren, dass das Sinn macht. Wir zeigen mit dem ‚Bicibus‘: Es lohnt sich nicht, auf die Infrastruktur zu warten, das dauert noch ewig. Wir müssen selbst etwas tun.“ //