

Auf den **Radwegen** wird es eng – und das kann gefährlich bzw. teuer werden. Wo die Polizei extra oft straft, wo Radwege gefährlich schlecht geführt sind und wo sich in Wien die Situation doch verbessert.

VON CHRISTINE IMLINGER

Mit dem Rad in Wien: Von Pfusch, Schikanen – und Verbesserungen

Wien. Auf den Radwegen wird es eng, mitunter gefährlich, konfliktreich. Jahr für Jahr werden mehr Fahrradfahrer gezählt: 2023 waren es knapp 12 Millionen Radfahrerinnen und Radfahrer, die an den 18 Messstellen der Stadt gezählt wurden, ein Plus von drei Prozent (und die sechste Steigerung in Folge). Einfacher wird Radfahren dadurch nicht.

Auch weil sich auf Radwegen mittlerweile alles Mögliche tummelt: Kamikazefahrer auf rasanten E-Rollern oder elektrifizierten Boards, Lastenräder oder E-Mopeds, bei denen niemand wirklich versteht, was sie auf den schmalen Radstreifen verloren haben. Wien fordert hier einen Bann bzw. eine Beschränkung für E-Fahrzeuge, was Gewicht und Bauartgeschwindigkeit betrifft. Der Ball liege hier „bedauerlicherweise“ beim Verkehrsministerium, heißt es aus dem Rathaus.

Nicht nur die Regulative, auch die Infrastruktur hält mit Entwicklungen nicht mit. Und dann machen auch die Wiener Fahrradschikanen das Fahren mühsam. Jene Stellen, an denen Infra-

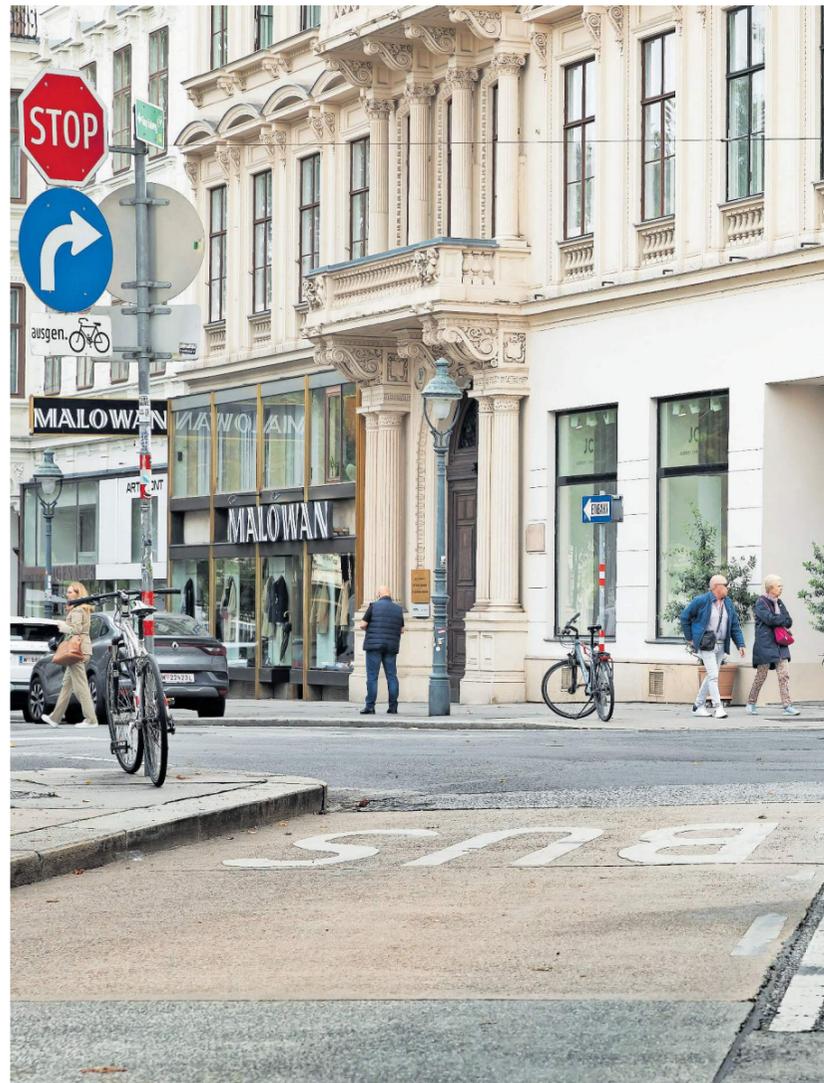
“
Es gibt Planungsfehler wie Mehrzweckstreifen, die gegen alle Richtlinien errichtet werden, obwohl Tempo 50 und Verkehrsmengen einen baulichen Radweg verlangt hätten.

ULRICH LETH
TU Wien

struktur oder Ampelschaltungen es fast nahelegen, Verkehrsregeln zu brechen (und wo auch extra oft kontrolliert wird und Organmandate ausgestellt werden). Wo in Wien diese Schikanen warten, wo Radinfrastruktur verbessert werden sollte – und auf welchen Routen das zuletzt geschehen ist.

Schikanen

Die berühmteste Stelle Wiens, an der schon viele Radlerinnen Strafe zahlen mussten (und wo häufig zu beobachten ist, wie die Polizei, hinter der Litfaßsäule verborgen, Fahrradfahrern, die an der Stopptafel nicht stehenbleiben, Strafen ausstellt), ist die Stopptafel auf der Nebenfahrbahn der **Ringstraße an der Ecke zur Eschenbachgasse**. Das sei Folge schlechter Planung, sagt Ulrich Leth vom Institut für Verkehrsplanung der TU Wien: „Eine völlig sinnlose Stopptafel, die praktisch nur den Radverkehr betrifft und häufig kontrolliert wird“, sagt er. Auch Roland Romano von



Roland Romano an der Ecke Burgring 1, an der es immer wieder zu Konflikten kommt - und zu

der Radlobby Wien sieht darin eine Schikane. Das liege an der Gestaltung: „Es ist eine Stopptafel ohne vorgeschriebene Sichtfelder. Beim StVO-konformen Anhalten steht man in der Schleppkurve des eigentlich bevorrangten Linienbusses. Diese Fahrradschikane wird sogar von Autoclubs als Negativbeispiel herangezogen.“

Eine zweite Kontroll-Hotspot ist die **Einmündung der Weiskirchnerstraße in den Ring**. „Das dürfte der absolute Hotspot sein. Hier wird oft Rotfahren geahndet. Das passiert dort relativ häufig, weil die zwei Ampeln über die Weiskirchnerstraße nicht ident geschaltet sind, bzw. ist so wenig los, dass die Ampel generell zu hinterfragen ist. Die Gefahr geht eigentlich von Kraftfahrzeugen aus, deren Lenker Radfahrende beim Abbiegen bei Grün übersehen“, sagt Verkehrsplaner Leth.

Roland Romano sieht auch in der **Bäckerstraße** in der Inneren Stadt eine Schikane: Hier, auf einer der Haupttradrouten der Stadt (Cityquerung Wien Mitte – Wipplingerstraße) sei eine Wohnstraße mit Schrittgeschwindigkeit verordnet, und es werde mit der Ra-

darpistole auf km/h-genaue Einhaltung kontrolliert.

Gefahrenstellen

Die häufigen Kontrollen mögen lästig sein, aber es gibt im Wiener Radverkehrsnetz viele so ungünstig gestaltete Stellen, dass es gefährlicher wird. Etwa den **Ringradweg**. Hier kommt es praktisch überall, vor allem wegen diverser Verschwenkungen und Mischverkehrsstellen, zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Eine zweite Stelle, an der täglich offensichtlich ist, dass Wiens Radwege nicht für den aktuellen Andrang gebaut wurden: der Radweg **Landesgerichtsstraße/Auerspergstraße/Museumstraße**. „Der ist in die Jahre gekommen, inzwischen völlig unterdimensioniert“, sagt Leth.

Aber auch jüngere Radinfrastruktur ist mitunter bereits nicht mehr zeitgemäß, etwa auf der **Ottakringer Straße**. Dort wurde erst vor wenigen Jahren ein Radfahrstreifen bei zulässigem Tempo 50 daneben errichtet. „Das ist heute nicht mehr State of the



Radfahren in Wien



PODIUMSDISKUSSION

KI-Revolution in der Mobilität: Wer stellt die Weichen?

Intelligente Systeme sind aus dem Mobilitätssektor nicht mehr wegzudenken: autonom fahrende (Schienen-)Fahrzeuge sind keine Utopie mehr, Navigationssysteme oder Verkehrssteuerung längst state of the art. Künstliche Intelligenz verändert aber auch lokale Infrastrukturen und Wirtschaftsstrukturen. Welche Bedeutung künstliche Intelligenz für die Mobilität der Zukunft und für die am Wirtschaftsstandort Wien ansässigen Bahn- und Schienenverkehrsindustrie hat und welche Chancen sich daraus ergeben diskutieren ...

Begrüßungsworte

Peter Hanke, Wirtschafts- und Finanzstadtrat

Am Podium

- Christoph Diewald, CEO, Stadler Austria GmbH
- Tanja Kienegger, CEO, Siemens Mobility Austria GmbH
- Lilian Meyer, Managing Director & Customer Director, ALSTOM Transport Austria GmbH
- Monika Unterholzner, Generaldirektor Stellvertreterin, Wiener Stadtwerke GmbH

Moderation

Michael Kötttritsch, Ressortleiter Management und Karriere, „Die Presse“

Dienstag, 8. Oktober 2024
k47, Franz-Josefs-Kai 47, 1010 Wien
Einlass: 18 Uhr

Jetzt anmelden:
diepresse.com/diskussion0810





häufigen Kontrollen. Jana Madzigon

Art“, so Leth. Ein neuer Radweg wurde auch in der **Jörgenstraße** errichtet. Allerdings endet der nach einem Häuserblock wieder im Mischverkehr bzw. in einem Mehrzweckstreifen. Auch in der **Währinger Straße** endet ein Mehrzweckstreifen abrupt stadteinwärts. Und in der **Wattgasse** wurde ebenfalls vor wenigen Jahren ein Mehrzweckstreifen errichtet: „Gegen alle Richtlinien, die bei Tempo 50 und den dortigen Verkehrsmengen einen baulichen Radweg verlangt hätten“, so Leth.

Ein Planungsfehler sei auch, dass in der Inneren Stadt, am **Bauernmarkt** zwischen Freisingergasse und Brandstätte, eine neue Begegnungszone/Einbahn ohne Öffnung für den Radverkehr errichtet wurde. Hier läuft sogar eine eigene Petition, um dort das Radfahren gegen die Einbahn zu gestatten.

Demnächst verbessert werden soll die Situation etwa in der **Alserbachstraße**, auch hier gibt es nur einen gefährlichen Mehrzweckstreifen. Auch in der **Wiedner Hauptstraße**, in der es oben nur viel zu schmale Einrichtungsradwege, unten nur Mehrzweckstreifen oder gar keine Radinfrastruktur gibt,

soll die Situation im Zuge des laufenden Umbaus bald verbessert werden.

Handlungsbedarf sieht Leth aber auch am **Gürtel** auf diversen Abschnitten, besonders aber auch im (neu gestalteten) Bereich beim Westbahnhof. Der ist notorisch überfüllt, auch müssen Radfahrer bei mehreren nicht abgestimmten Ampeln warten, während der Kfz-Verkehr daneben fließt.

Roland Romano sieht eine besondere Gefahr bei Haupttradrouten, die im Nichts enden, etwa auf dem Rennweg: „Hier klafft zwischen Schwarzenbergplatz und Fasanplatz eine 900-Meter-Lücke. Wir fordern die Umsetzung des Radweges Rennweg“, so Romano. Ein konkreter Vorschlag liege hier schon vor. Auch für die Radroute **Erzherzog-Karl-Straße**: Schon seit Jahrzehnten sei dieser Straßenzug als Haupttradroute vorgesehen, bisher fehlen dort größtenteils die Möglichkeiten, getrennt vom Autoverkehr Fahrrad zu fahren.

Auf der **Triester Straße** gibt es „neben Abschnitten von sehr schmalen gemischten Geh- und Radwegen abschnittsweise noch immer keine durchgängige Radinfrastruktur auf dieser sehr

wichtigen Haupttradroute“. Auch die Haupttradroute **Wallensteinstraße** ist bisher eine Tempo-50-Straße ohne getrennte Radinfrastruktur. „Eine Umgestaltung ist geplant, kürzlich fand eine Planausstellung und eine Bürgerbeteiligung mit vielen Stimmen für den Radwegebau statt. Bis heute ist unsicher, ob der Umbau den verlängerten Radweg Alserbachstraße-Friedensbrücke-Wallensteinstraße beinhalten wird“, so Romano.

Ein Problem sieht er auch in Haupttradrouten aus dem Westen: „Neben dem Auer-Welsbach-Park (Teil der **Rad-Langstrecke West**) werden Fuß- und Radverkehr auf einem sehr schmalen gemischten Geh- und Radweg zusammengepfertcht, während daneben eine überbreite Fahrbahn von drei plus einem Fahrstreifen verläuft“, sagt Romano.

Besser!

Trotz aller Problemstellen: Die Stadt Wien gestaltet jedes Jahr um. Heuer sind es laut Radwegoffensive 46 Projekte und 20 Kilometer neue Radwege und -anlagen. Und tatsächlich hat sich einiges verbessert, etwa in der **Praterstraße**, einem der umstrittensten Umgestaltungsprojekte der vergangenen Jahre. Dort wurde eine deutliche Verbesserung zum Zustand zuvor erreicht, „aber trotzdem eine Chance durch den Erhalt von zwei Fahrspuren stadteinwärts verpasst“, sagt Verkehrsplaner Leth. Verbessert wurde auch die Situation in der **Lassallestraße**, wenn auch zulasten vor allem des Fußverkehrs. Ungelöst ist dort nach wie vor die Verbindung mit der Praterstraße am Praterstern mit unkoordinierten Ampeln.

Auch in der **Favoritenstraße** sei mit den breiten Einrichtungradwegen viel für die Sicherheit geschehen. Hier zeige sich, so Romano, wie mit baulich getrennten Radwegen zeitgemäße Infrastruktur gestaltet wird. „Damit wird Radfahren ohne Lebensgefahr möglich. Das dringendste Problem in Wien ist der fehlende Platz auf stark befahrenen Straßen. Sogar im Hauptverkehr ist man teilweise noch im Mischverkehr unterwegs, Schulkinder neben Sattelschleppern, das ist nicht zeitgemäß. Wenn so unterschiedliche Fahrzeugtypen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind, braucht man geschützte Streifen. Das könnte man schnell verbessern, da braucht man gar nicht groß umzubauen. Berlin und Paris machen es vor: Radstreifen, die mit Trennelementen geschützt werden, von Betonwänden bis Pollern. Das macht es sicher“, so Romano.

Aber auch in Wien wurde in den vergangenen Jahren vieles verbessert. Als deutlich verbesserte Verbindungen seit 2020 nennt Romano etwa die **Rad-schnellverbindung Süd** (Canovagasse bis Argentinierstraße), die **Rad-schnellverbindung Nord** (Praterstraße-Lassallestraße-Wagramer Straße), die Radweg(teile) in der **Krottenbach-**

ACHTUNG, POLIZEI!

Klagen über die Polizei gehören fast zur Folklore unter Wiens Radfahrern. Was sagt die Wiener Polizei zum Vorwurf der Schikane? Barbara Gass von der Landespolizeidirektion Wien antwortet.

Gibt es mehr Kontrollen speziell für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer?

In Wien gibt es mehr als 160 Polizistinnen und Polizisten, die ihren Dienst (auch) mit dem Fahrrad versehen. 2023 wurden mehr als 30 Schwerpunkte mit dem Hauptaugenmerk auf Verstöße von Rad- und Rollerfahrern durchgeführt. Die Zahl dieser Schwerpunkte ist jedes Jahr nahezu gleich. Aber naturgemäß gibt es mehr Kontrollen zur warmen Jahreszeit.

Warum stehen Polizisten immer an denselben Stellen, etwa am Ring?

Die erwähnten Bereiche sind keine gefährlichen Stellen im Sinne einer Unfallhäufung. Es ist aber die sogenannte 1.-und-3.-Bezirk-Achse, eine stark frequentierte Radroute. Das führt dazu, dass dort mehr Kontrollen getätigt werden.

Kassiert die Polizei hier gezielt ab?

Nein, alle Schwerpunkte haben einzig und allein das Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit und der Unfallprävention.

straße, die **Radwege Heiligenstädter Brücke** und **Lorenz-Müller-Gasse**, die **Fahrradstraße Zeltgasse-Pfeilgasse**, den Radweg **Adolf-Blamauer-Gasse** (nahe Rennweg), den geschützten Radstreifen **Am Tabor**, den Radweg in der **Etrichstraße** (11. Bezirk) oder in der **Lobgrundstraße** (22. Bezirk).

Romano sieht aber auch, dass die Kontrollen an einigen Stellen signifikant weniger wurden, nachdem umgestaltet wurde. „Wir sehen, dass Stellen mit häufigen Kontrollschwerpunkten oft auch infrastrukturelle Mängel aufweisen. Es gibt auch bereits entschärfte Fahrrad-schikanen, an denen die Kontrollhäufigkeit mit der Umgestaltung massiv auf beinahe null zurückgegangen ist, etwa auf der **Lassallestraße** beim Praterstern. Dort gab es früher langes Rotlicht, jetzt eine ampelfreie Gestaltung. Auch auf Höhe der **Praterstraße 24** wurde ampelfrei gestaltet, wo früher langes Rotlicht galt. Am **Karlsplatz** ist heute ein benachrangtes Queren ohne Ampel möglich. Früher gab es dort oft Ampelverwirrung beim Queren über die Wiedner Hauptstraße. Ähnlich die Umgestaltung beim **Ringradweg** innen bei den Ringstraßengalerien: Früher langes Rotlicht, jetzt sind Gehweg und Radweg dort kreuzungs- und ampelfrei.

In der **Argentinierstraße** wurde früher häufig per Laserpistole kontrolliert, ob Radfahrer am „Radhighway“ die vorgeschriebene Annäherungsgeschwindigkeit an unregelmäßigem Radfahrerüberfahrten (also 10 km/h an fast jeder Kreuzung) nicht überschreiten. Die Straße wird nun zur Fahrradstraße. „Bei der **Urania** war früher nur stufenweises Queren möglich, nach einigen Protesten ist eine durchgängige Ampelphase stadtauswärts in Betrieb“, sieht Romano auch hier eine deutliche Verbesserung – und damit weniger Anlass für Polizeikontrollen.

Auch zwei Umgestaltungen aus diesem Sommer zeigen, dass bei günstiger Gestaltung die Akzeptanz der StVO steigt und Kontrollen und Strafen weniger werden, etwa in der Josefstadt.

Dort wurden diesen Sommer zwei jahrelange Problemstellen entschärft: in der **Pfeilgasse**, die neuerdings eine Fahrradstraße ist. Dort wurden bis Juli an der Ecke zur Strozzigasse zwei Stopp tafeln, die für den Kfz-Verkehr gedacht sind, vor allem Fahrradpendenden zum Verhängnis. Inzwischen wurden zwei „Vorrang geben“-Schilder angebracht. „Generell bräuchten für Radfahrende gar keine Stopp tafeln gelten“, sagt Leth. „Siehe Idaho-Stopp (eine Regelung, die es Radfahrern pauschal erlaubt, eine Stopp tafeln wie ein ‚Vorrang geben‘-Schild zu behandeln, Anm.) Aber ob ich diese StVO-Änderung noch erlebe?“

In der **Josefsgasse** haben Radfahrer häufig wegen Geschwindigkeitsübertretungen in der Wohnstraße bezahlt. Die wurde dort eingerichtet, um den Kfz-Durchzugsverkehr zu unterbinden, funktioniert habe das mangels baulicher Maßnahmen nie, so Leth. Im Sommer 2024 wurde die Straße umgebaut und ist nun eine Begegnungszone.

Die Pfeilgasse, eine Fahrradstraße in Häppchen

Bei einer **Testfahrt** auf der neugestalteten Haupttroute vom Gürtel bis in den Ersten zeigt sich: Wer sich freie Fahrt auf einer Fahrradstraße erwartet, wird enttäuscht.

VON TERESA WIRTH

Wien. Ungestört vom Gürtel bis zur Zweierlinie zu düsen ist quasi der Traum jedes Westwieners. Für jene auf Fahrrädern sollte das nun Wirklichkeit werden, jetzt, da die Fahrradstraße in der Pfeilgasse endlich fertig ist. Seit 2022 wird an der Radroute im achten Bezirk gebaut, derzeit sind die Arbeiten in ihren letzten Zügen, bloß ein paar Baumscheiben sind noch nicht bepflanzt. Höchste Zeit für eine Testfahrt.

Gleich vorweg: Die Pfeilgasse war schon vor der Umgestaltung eine der besseren und demnach auch beliebteren Radrouten durch Westwien. Aber sie hatte ihre Tücken: deplatzierte Stoppschilder, gefährliche Kreuzungen und Engstellen. Hat sich das mit der Umgestaltung geändert?

Leider nur teilweise. Denn die Fahrradstraße präsentiert sich in Häppchen, mit ganz schön vielen Unterbrechungen. Aber von vorn: Vom Gürtel kommend ist der erste Abschnitt ein Traum. Statt der Einbahn mit schmalen Fahrradstreifen sind hier nur noch Radler erlaubt. Blöd, dass dieser Abschnitt so kurz ist und man schon nach wenigen Metern das erste Mal halten – und aufpassen! – muss. Denn hier quert die Straßenbahn, die logischerweise Vorrang hat. Es geht also nach der Blindengasse erst wirklich los: Die Begrünung und Verkehrsberuhigung vor der Schule und die Verbreiterung des befahrbaren Streifens durch den Bessel-park sind gut gelungen, aber ist das nun wirklich schon eine Fahrradstraße? Das

entsprechende Straßenschild sucht man jedenfalls vergeblich.

Das sieht man erst nach der nächsten Quergasse, und hier, von der Stolzenthalergasse bis knapp vor der Tigergasse, merkt man die Veränderung: Aus den Schräg- sind Parallelparkplätze geworden, was Radlern mehr Platz gibt. Lang weilt das gemütliche Dahinradeln unter den großen Bäumen aber nicht, dank der Parkgarageneinfahrt ist die Fahrradstraße schon wieder aus, und es geht in die alte Engstelle, die in einer scharfen Kurve in einen schmalen Radstreifen auf der Tigergasse mündet. „Sicher und attraktiv“, wie von der Stadt propagiert, ist die Stelle jedenfalls nicht.

Vorbei an dem Tigerpark geht es weiter, nach der Lerchengasse beginnt

UMGESTALTUNG

Seit 2022 wird die **Pfeilgasse** verschönert und umgestaltet. Mit dem Umbau in eine (größtenteils) Fahrradstraße wurden auf der 1,2 Kilometer langen Strecke vom Lerchenfelder Gürtel bis zur Auerspergstraße, die auch über die Zeltgasse und die Josefsgasse führt, auch Gehsteige verbreitert und versiegelt sowie 30 neue Bäume gesetzt.

auch die Fahrradstraße wieder, es ist viel Platz, und die neuen Beete sind schön. Wer allerdings freie Fahrt von einer Fahrradstraße erwartet, wird wieder enttäuscht. Es hilft nichts, bei den folgenden zwei Querstraßen kreuzt die Busroute des I3A, und Vorrang haben demnach auch alle anderen Autofahrer. Ab der Piaristengasse bis zur Auerspergstraße verläuft die Fahrt relativ gemütlich auf dem neuen, hellen Pflaster, wenn man vom Durchzugsverkehr in der Langen Gasse absieht. Die von hier kommenden Autofahrer werden zwar mit einem grellgelben Warnschild vor den Radfahrern gewarnt, müssen dennoch nicht warten. Aber hier ist ja auch Begegnungszone und keine Fahrradstraße mehr.