

Antrag

des Bezirksrats Alexander Spritzendorfer und des Klubs der Grünen Alternative Josefstadt gemäß §24 GO BV für die Bezirksvertretungssitzung am 24. Juni 2015

betreffend Radfahren in der Josefstadt

Begründung:

Im dicht verbauten urbanen Raum macht es Sinn, sanfte Mobilitätsformen wie Radfahren und Zufußgehen zu fördern, zu unterstützen und die dafür notwendige Infrastruktur auszubauen und zu attraktivieren. Eine Gruppe der Lokalen Agenda 21 hat sich dem Thema "Radfahren in der Josefstadt" gewidmet und die Ergebnisse im Juni 2015 zur weiteren Behandlung der Bezirksvorstehung übergeben.

Im Sinne der Ergebnisse der Lokalen Agenda 21 Gruppe Radfahren in der Josefstadt soll im nächsten Schritt die Umsetzung dieser Vorschläge, Forderungen und Projektidee überprüft werden.

Die gefertigten Bezirksrätinnen stellen daher folgenden Antrag:

Antrag:

Die zuständigen Magistratsabteilungen der Stadt Wien werden ersucht, die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem beiliegenden Ideenkatalog der Lokalen Agenda 21 Gruppe Radfahren in der Josefsatdt (Punkte 1 bis 11 auf Seite 3/16) auf ihre Umsetzbarkeit hin zu überprüfen. Über die Ergebnisse möge in der Verkehrskommission berichtet werden.

LA21-Agendainitiative

Radfahren in der Josefstadt

Detailvorschläge Infrastruktur Juni 2015

Präambel

Der Anteil Radfahrender in Wien ist mit derzeit rd. 7% eher marginal. Andere große Städte wie Paris oder London stellen derzeit hohe Budgets bereit, um das Radfahren in ihren Städten attraktiver zu machen. In Nordeuropa, Deutschland, aber auch anderen Österreichischen Städten beträgt der Radanteil oft ein Vielfaches von Wien.

Dabei ist es heute weitgehend unbestritten, dass Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs auch der Verbesserung der Umwelt sowie der allgemeinen Verkehrssituation dienen. *)

Ebenso wird weitgehend anerkannt, dass es einen signifikanten Zusammenhang zwischen einer tauglichen Rad-Infrastruktur und dem Anteil Radfahrender gibt. Je besser die Infrastruktur, umso mehr und sicherer wird Rad gefahren; umso mehr Menschen "von 8 – 80" werden für das Radfahren gewonnen werden - zusätzlich zu den " strong and fearless", die unter allen Umständen Rad fahren.

Die Josefstadt hat mit 5,8% einen etwas über dem Wien-weiten Schnitt (5,3%) liegenden Anteil von Radverkehrsanlagen am Gesamtfahrbahnbestand, der Anteil von baulich getrennten Radwegen liegt mit 1,2% etwas unter dem Wien-weiten Schnitt (1,6%) (Stand 2013; Details im Anhang).

Es ist also nicht nur in Wien, sondern auch im Bezirk noch durchaus Raum für Verbesserungen und Erweiterungen der Radinfrastruktur.

Das Kernteam der Agenda-Initiative "Radfahren in der Josefstadt" hat vorhandene Vorschläge sowie eigene Ideen aufgegriffen und in einer ersten Tranche zusammengefasst, um auch noch die Zeit vor der offiziellen Gründung bzw. Anerkennung als Agenda-Gruppe zu nutzen und den Politikern des Bezirks Vorschläge zu übergeben, wie Verbesserungen für den Radverkehr beschlossen und umgesetzt werden könnten.

Es versteht sich, dass dies nur ein erster Schritt ist; nach offizieller Gründung und gemeinsamer Ideenfindung und Diskussion auf breiter Basis werden wir sicherlich noch weitere Verbesserungen vorschlagen können.

Markus H. Edelmann (Sprecher)
DI Ulrich Leth (Sprecher)
Margit Palman
Roland Romano

^{*) &}quot;Mehr Menschen zum Radfahren zu bringen reduziert die Überlastung von Straßen, Bussen und Schienenverkehr, verringert die Umweltverschmutzung und verbessert damit das Leben für jeden, ob er nun Rad fährt oder nicht" Boris Johnson, Bürgermeister von London, Conservative Party

Zusammenfassung

1 Einbahnumdrehung Stolzenthalergasse und Albertgasse zwischen Pfeilgasse und Lerchenfelder Straße

Die Hauptradroute Pfeilgasse hat gerade in diesem Bereich einige Barrieren, die sich durch diese Maßnahme beseitigen ließen

2 Bevorrangung Hauptradroute vs. Tigergasse

Die Tigergasse ist keine Durchfahrtstraße - ein Vorrang gerade an dieser kritischen Stelle würde die Sicherheit der Radfahrenden erheblich erhöhen

3 Bevorrangung Hauptradroute vs. Lerchengasse

Auch an der Ost-Seite des Tigerparks wäre ein Vorrang der Radroute vorteilhaft für die Sicherheit und den Komfort der Radfahrenden

4 RgE-Einfahrtssicherung Zeltgasse X Piaristengasse

Hier ist die Gefahr durch Einbiegende hoch; gerade im Schulbereich ist eine Trennung der Radfahrenden vor dem motorisierten Verkehr anzustreben

5 Lückenschluss Auerspergstraße - Lenaugasse

Hier kann durch einen vergleichsweise geringen Eingriff die Kreuzung Josefstädterstraße / Zweierlinie entschärft werden

6 RgE Florianigasse zwischen Skodagasse und Landesgerichtsstraße

Dies wäre eine wesentliche Entlastung bzw. ein Ersatz für die als Radroute eher ungeeignete Alser Straße (Schienenstraße)

7 RgE Laudongasse zwischen Blindengasse und Hernalser Gürtel, Gürtelquerung

Wichtiger Lückenschluss für die zweite wesentliche West-Ost-Achse sowie eine sichere Überfahrung des Gürtels

8 RgE Florianigasse zwischen Bennoplatz und Blindengasse

Hier könnte ein (gleisfreier) Anschluss der Florianigasse über den Gürtel geschaffen werden

9 Lückenschluss Josef-Matthias-Hauer-Platz – Hamerlingplatz

Die RgE Albertgasse würde durch diesen Lückenschluß erst wirklich aufgewertet

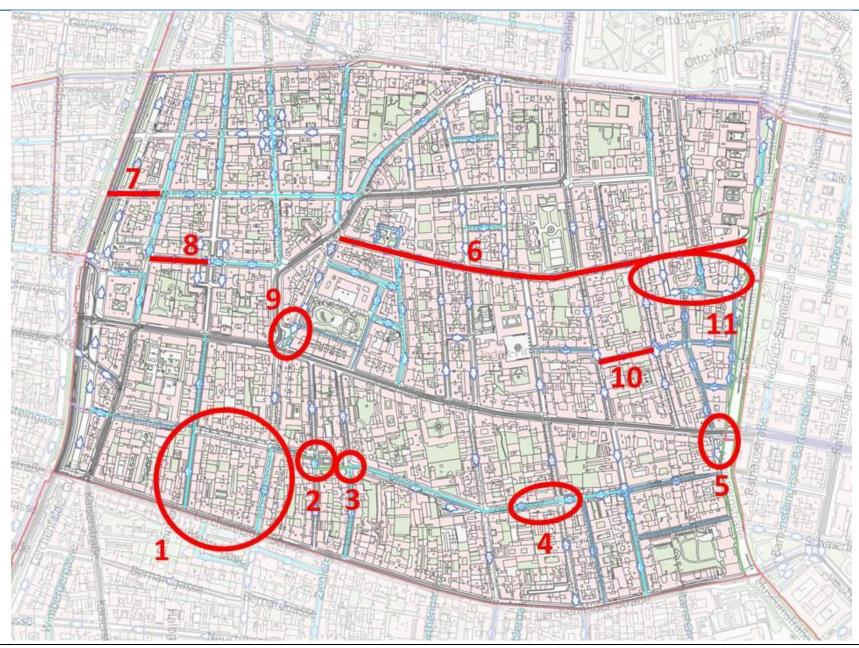
10 Wohnstraße Schmidgasse zwischen Buchfeldgasse und Lange Gasse

Durch diesen Lückenschluß könnte eine für Fußgeher und Radfahrer verkehrsberuhigte Verbindung zwischen Rathaus und Jodok-Fink-Platz entstehen.

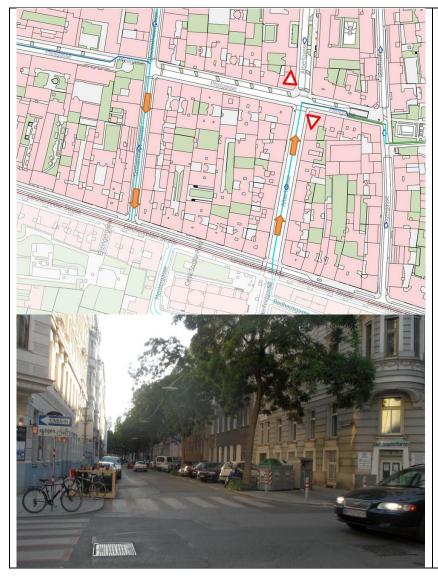
11 Wohnstraße Tulpengasse, Schlösselgasse und Wickenburggasse südlich Florianigasse

Hier würde einer der schönsten Plätze des Bezirks wohnbarer und attraktiver für Radfahrer und Fußgeher

Übersichtskarte



1 Einbahnumdrehung Stolzenthalergasse und Albertgasse zwischen Pfeilgasse und Lerchenfelder Straße



Problem:

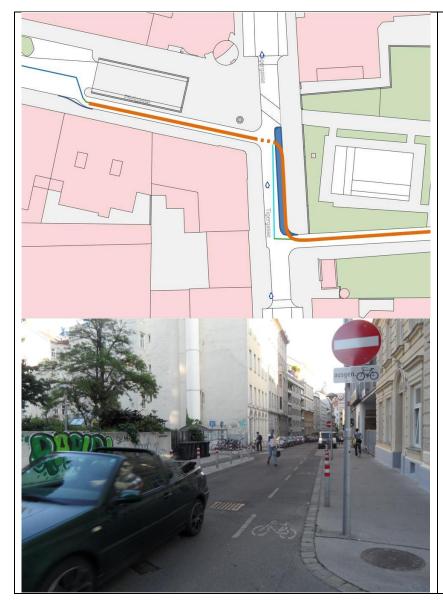
- <u>Schlechte Sichtbeziehungen</u> zwischen Radfahrenden auf der Pfeilgasse stadteinwärts durch ein parkendes KFZ, das auf dem Kreuzungsplateau steht.
- <u>Benachrangung</u> der Hauptradroute Pfeilgasse durch Rechtsvorrang der Kfz aus der Stolzenthalergasse und der Albertgasse; v.a. für Kfz aus der Albertgasse widerspricht die bauliche Gestaltung (Schwelle) der tatsächlichen Vorrangregelung.

Maßnahme:

- Auf der Kreuzung einen oder mehrere Radbügel einrichten, um das Parken am Kreuzungsplateau zu verhindern.
- Umdrehung der bestehenden Einbahnführung in Albertgasse und Stolzenthalergasse zwischen Lerchenfelder Straße und Pfeilgasse
- <u>Benachrangung</u> ("Vorrang geben") bei der Einmündungen der Albertgasse in die Pfeilgasse
- Ermöglichung des Linksabbiegens von der Lerchenfelder Straße in die Albertgasse

- Attraktivierung der Route durch Bevorrangung der Hauptradroute Pfeilgasse
- Reduktion des schnellen Durchzugsverkehrs durch die Albertgasse vom Alsergrund (Spitalgasse) bis Neubau (Schottenfeldgasse) durch die Wohngebiete der Bezirke 7-9
- Weniger Begegnungen Rad-KFZ, starke Attraktivierung für den Radverkehr
- Bessere Abwicklung von Josefstädter Straße und Lerchenfelder Straße aufgrund weniger Einbiege- bzw. Ausfahrtsvorgänge in/aus der Stolzenthalergasse
- <u>Erfahrungswerte</u> durch Weiterführung des Erfolgsmodells "Schottenfeldgasse" nutzbar

2 Bevorrangung Hauptradroute vs. Tigergasse



Probleme:

- Hauptradroute hat Nachrang gegenüber der Erschließungsgasse Tigergasse.
- Mehrfacher Wechsel der Anlageart innerhalb weniger Meter
- Hohe Kante und Engstelle bei der Garagen Ein/Ausfahrt

Maßnahmen:

- <u>Errichtung eines Radweges</u> oder alternativ eines Geh- und Radweges auf der östlichen Seite der Tigergasse
- Errichtung einer <u>Radfahrerüberfahrt</u> über die Tigergasse
- Beseitigung der Engstelle bei der Garagen Ein-/Ausfahrt durch <u>Begradigung des</u> Randsteins

- Durchgängiger Vorrang der Hauptradroute
- Attraktivierung der Hauptradroute durch einheitliche Führungsart
- Komfort durch Vermeidung von Konfliktsituationen an der Engstelle

3 Bevorrangung Hauptradroute vs. Lerchengasse



Probleme:

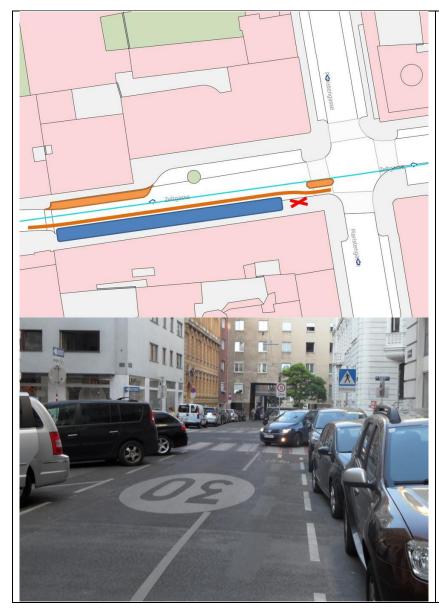
• Hauptradroute hat Nachrang gegenüber der Erschließungsstraße Lerchengasse

Maßnahmen:

- <u>Vorrang der Hauptradroute</u> gegenüber der niederrangigen Lerchengasse herstellen (Radfahrerüberfahrt)
- "Vorrang geben"-Tafel in der Lerchengasse
- Farbige Markierung des Radweges im Kreuzungsbereich

- sehr kostengünstig, leicht realisierbar
- Hauptradroute wird <u>durch Vorrang attraktiver</u>
- Erhöht Sichtbarkeit der Hauptradroute

4 RgE-Einfahrtssicherung Zeltgasse X Piaristengasse



Problem:

- Einbiegende KFZ (aus der Piaristengasse in die Zeltgasse) schneiden die Kurve und gefährden Personen, die dort Rad fahren.
- Direkt östlich von der Schule verschmälert sich der RgE-Streifen auf 1 m Breite.
 Dies ist absolut zu schmal für mehr als 1300 Radfahrende täglich.

Maßnahmen:

Grundsätzlich ist der <u>Vorschlag der Agenda</u>
 (Autofreier Schulvorplatz + Wohnstraßen) zu begrüßen.

Bei Nicht-Umsetzen sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Entfernung von 3 Stellplätzen unmittelbar vor der Kreuzung Piaristengasse, Leitung der RadfahrerInnen an den rechten Fahrbahnrand und <u>bauliche</u> <u>Sicherung</u> der Einfahrt durch eine Insel
- Entfernung der 3 nordseitigen Stellplätze östlich der Schule, Verbreiterung des RgE und des Gehsteigs

- Sichere Ein-& Ausfahrt Zeltgasse
- bessere Sichtbarkeit von Schulkindern
- Beseitigung der Engstelle schafft Sicherheitsgefühl und Attraktivität



5 Lückenschluss Auerspergstraße - Lenaugasse



Probleme:

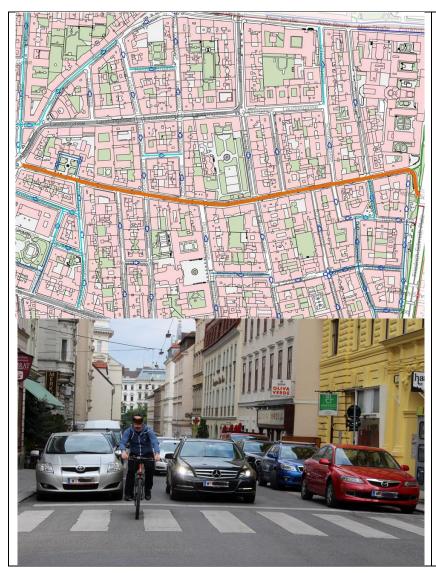
- Einfahrt in Josefstädter Straße bzw. Lenaugasse aus Richtung Auerspergstraße sehr unattraktiv (4 Ampeln)
- Abbiegen in Stadiongasse von westlicher Auerspergstraße unattraktiv (2 Ampeln)

Maßnahmen:

- RgE im Zwickel Auerspergstraße bis Josefstädter Straße
- Absenkung des überfahrbaren Haltestellenkaps im Bereich der Radwegeinmündung (Verlängerung der Lenaugasse)
- Zurückversetzen der Haltelinie der Josefstädter Straße "vor" die Einmündung der Auerspergstraße/Lenaugasse

- Zufahrt in verkehrsberuhigtes Grätzel Lenaugasse möglich
- Verbesserung der Abbiegesituation Richtung Innenstadt

6 RgE Florianigasse zwischen Skodagasse und Landesgerichtsstraße



Situation:

- Die parallele <u>Alser Straße ist eine große Lücke im Wiener Radwegenetz</u>, die durch große Kfz-Verkehrsmengen und hohe Geschwindigkeiten sehr unattraktiv ist.
- Daher nutzen viele RadfahrerInnen die Florianigasse als Alternative.

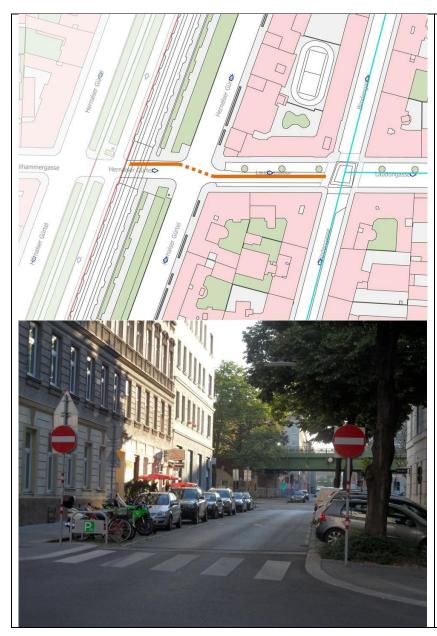
Probleme:

- Die Erschließungsstraße Florianigasse ist eine <u>stark durch KFZ befahren</u>e Straße mitten im Wohngebiet. Das <u>hohe KFZ-Verkehrsaufkommen</u> ist durch den Verkehr in und aus dem lokalen Wohngebiet nicht erklärbar. Hier handelt es sich um den nicht erwünschten Durchzugsverkehr im Wohngebiet.
- Die Florianigasse ist von der Skodagasse bis zur 2er Linie <u>nicht für RadfahrerInnen</u> <u>stadteinwärts befahrbar</u>. Siehe Plan unten.

Maßnahmen:

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch Einbahnumdrehung oder baulicher Unterbrechung
- Einrichtung von <u>Radfahren gegen die Einbahn</u> in der Florianigasse von der Skodagasse bis zur 2er Linie.

7 RgE Laudongasse zwischen Blindengasse und Hernalser Gürtel, Gürtelquerung



Problem:

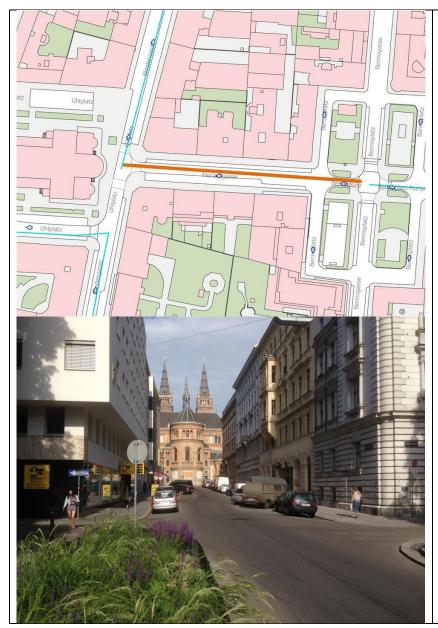
• keine Fortführung der gleisfreien Radverbindung Laudongasse in Richtung des und über den Gürtel

Maßnahmen:

- Einrichtung von Radfahren gegen die Einbahn in der Laudongasse zwischen Blindengasse und Hernalser Gürtel
- Einrichtung von Radfahren gegen die Einbahn im Teil des Hernalser Gürtels unter der U6 (Lückenschluss zum Gürtelradweg)
- Sicherung der Gürtelquerung per VLSA

- Lückenschluss Laudongasse-Gürtelradweg
- Verbesserung der lokalen Erreichbarkeit durch den Radverkehr

8 RgE Florianigasse zwischen Bennoplatz und Blindengasse



Problem:

• Die Florianigasse wäre eine attraktive, gleisfreie Alternative zur Alser Straße bzw. Josefstädter Straße, ist jedoch stadtauswärts zwischen Bennogasse und Blindengasse nicht für RadfahrerInnen befahrbar.

Maßnahmen:

• Einrichtung von <u>Radfahren gegen die Einbahn</u> in der Florianigasse von Blindengasse bis Bennogasse.

- <u>Lückenschluss</u> der Florianigasse an die Grundnetz-Route in der Friedmanngasse jenseits des Gürtels
- Verbesserung der lokalen Erreichbarkeit durch den Radverkehr

9 Lückenschluss Josef-Matthias-Hauer-Platz – Hamerlingplatz



Problem:

- Trotz kürzlichen Umbaus fehlt eine <u>Verbindung des RgE am Josef-Matthias-</u> <u>Hauer-Platz an die RVA am Hamerlingplatz</u>
- der bestehende RgE führt lediglich in die für Radfahrer unattraktive Schienenstraße Albertgasse

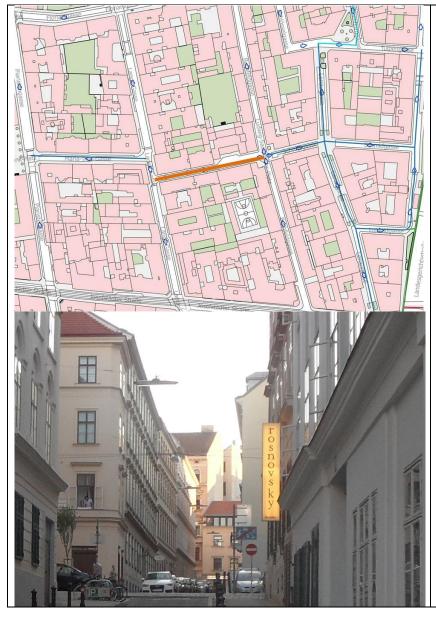
Maßnahmen:

• Einrichtung von <u>Radfahren gegen die Einbahn</u> am Josef-Matthias-Hauer-Platz zwischen Albertgasse und Hamerlingplatz

Vorteile:

• wichtiger <u>Lückenschluss</u> vom RgE in der Albertgasse zum Radverkehrsnetz nördlich der Josefstädter Straße

10 Wohnstraße Schmidgasse zwischen Buchfeldgasse und Lange Gasse



Maßnahmen:

• Einrichtung einer Wohnstraße in der Schmidgasse zwischen Buchfeldgasse und Lange Gasse

- <u>Lückenschluss</u> vom bereits beruhigten Grätzel Schmidgasse/Lenaugasse zur Maria-Treu-Gasse/Jodok-Fink-Platz
- Aufwertung des Wohnumfeldes

11 Wohnstraße Tulpengasse, Schlösselgasse und Wickenburggasse südlich Florianigasse



Maßnahmen:

• Einrichtung von Wohnstraßen in der Tulpengasse sowie in Schlösselgasse und Wickenburggasse südlich der Florianigasse

- Erweiterung des bereits beruhigten Grätzels Schmidgasse/Lenaugasse bis zur Florianigasse
- Aufwertung des herrlichen Platzes Tulpengasse/Wickenburggasse
- weitere Verringerung der Lärmbelastung und des Durchzugsverkehrs
- Aufwertung des Wohnumfeldes

Anhang: Verkehrsflächen und Radverkehrsanlagen nach Bezirken 2013

Bezirk	Gemeindestraßen – befestigte, ausgebaute Flächen in m²				Verhältnis	Länge der	Verhältnis
	Fahrbahnen	Gehsteige und Fahr- bahnteiler	baulich gestaltete Fußgänger-	baulich getrennt ausgebildete	Radwege zu Fahr- bahnen	Radverkehrs- anlagen in m	RVA zu Fahr- bahnen
			zonen *	Radwege			
Wien	23.459.696	10.780.692	337.335	368.912	1,6%	1.246.470	5,3%
1. Innere Stadt	512.838	358.684	91.277	7.175	1,4%	31.420	6,1%
2. Leopoldstadt	1.083.049	517.053	35.281	48.344	4,5%	79.580	7,3%
3. Landstraße	914.903	461.237	6.321	21.981	2,4%	46.290	5,1%
4. Wieden	270.560	145.488	8.862	7.950	2,9%	11.820	4,4%
5. Margareten	386.346	196.269	7.153	5.114	1,3%	28.160	7,3%
6. Mariahilf	244.284	145.200	7.933	2.933	1,2%	13.000	5,3%
7. Neubau	214.775	140.384	7.222	3.328	1,5%	18.280	8,5%
8. Josefstadt	172.366	104.034	3.907	2.088	1,2%	10.040	5,8%
9. Alsergrund	482.785	263.682	6.382	5.159	1,1%	29.540	6,1%
10. Favoriten	1.891.033	882.705	45.792	24.951	1,3%	86.650	4,6%
11. Simmering	1.260.010	527.540	2.420	22.444	1,8%	59.070	4,7%
12. Meidling	928.844	529.652	21.338	9.332	1,0%	47.270	5,1%
13. Hietzing	1.099.292	517.136	0	2.267	0,2%	53.460	4,9%
14. Penzing	1.394.568	592.554	2.746	5.450	0,4%	74.000	5,3%
15. Rudolfsheim-F.	612.837	315.454	20.566	2.768	0,5%	25.210	4,1%
16. Ottakring	838.936	461.202	8.550	4.997	0,6%	31.570	3,8%
17. Hernals	655.496	312.794	4.826	3.704	0,6%	29.870	4,6%
18. Währing	577.837	311.470	7.897	2.112	0,4%	17.750	3,1%
19. Döbling	1.325.121	605.067	394	923	0,1%	44.530	3,4%
20. Brigittenau	673.779	355.536	13.871	20.352	3,0%	31.750	4,7%
21. Floridsdorf	2.453.551	1.059.820	6.273	65.617	2,7%	164.500	6,7%
22. Donaustadt	3.382.316	1.115.742	21.882	77.025	2,3%	235.420	7,0%
23. Liesing	2.084.170	861.989	6.442	22.898	1,1%	77.290	3,7%