



Foto: ORF

Foto: ORF

Verkehr

Radwege sollen möglichst direkt verlaufen

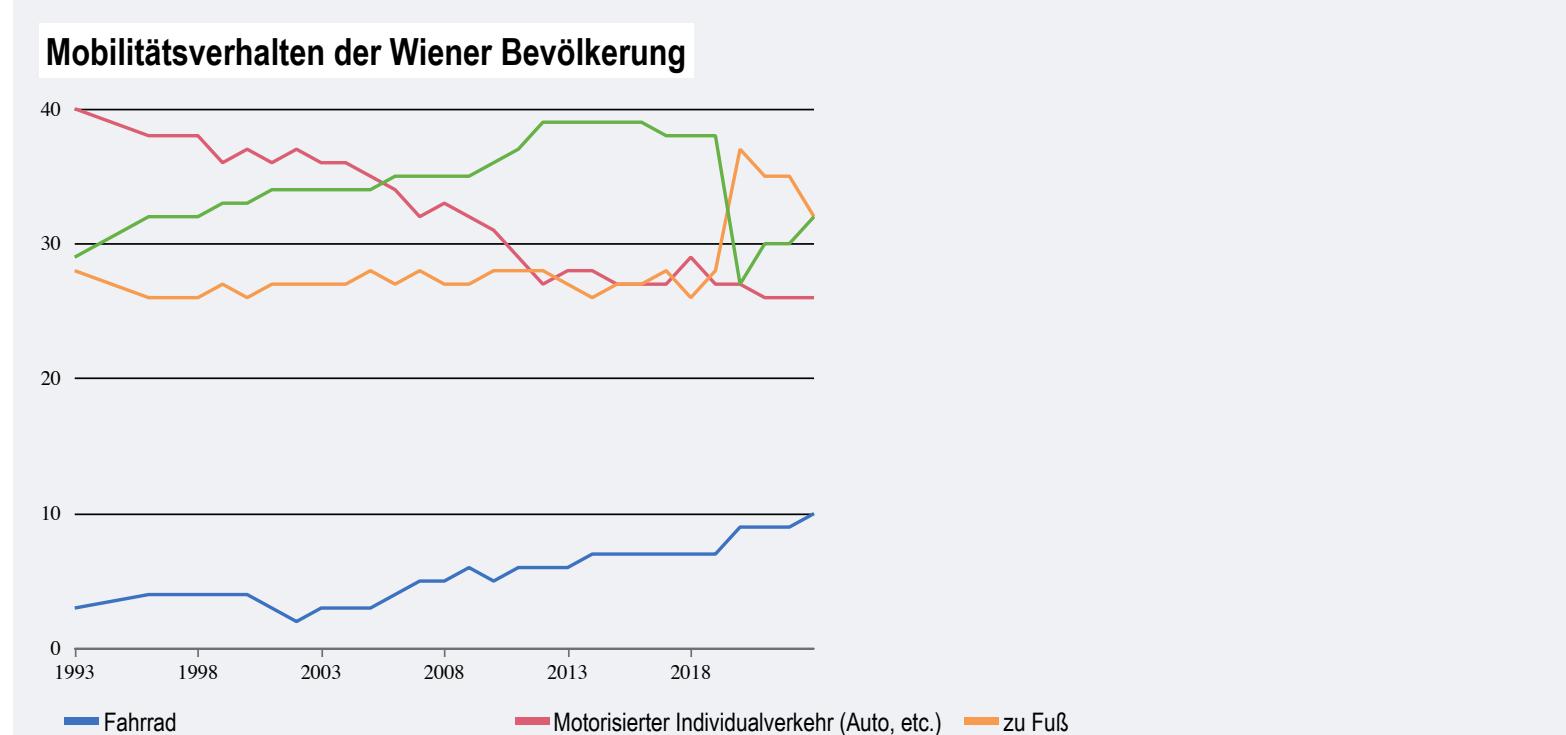
Radfahren in Wien ist in den vergangenen 30 Jahren immer beliebter geworden. Doch Lücken im Radverkehrsnetz sorgen für Frust. Experten fordern einen Ausbau. Der Verlauf neuer Radwege sollte möglichst gerade sein, zeigt die Studie eines Wiener Simulationsforschers.

27.03.2024 05.00

Sendungshinweis:

Wien heute, 19.00 Uhr, ORF 2

Auf dem Rennweg beim Belvedere ist es für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer eng. Straßenbahn, Autos und Radfahrer teilen sich den Platz. „Auf dem Rennweg gilt noch immer Tempo 50, wir wissen, Radfahrer können nicht Tempo 50 fahren. Gleichzeitig fährt eine vielbefahrene Straßenbahnlinie hier, da ist es notwendig, dass der Radverkehr einen sicheren Verkehrsraum bekommt“, sagte Roland Romano, Sprecher der Radlobby Wien.

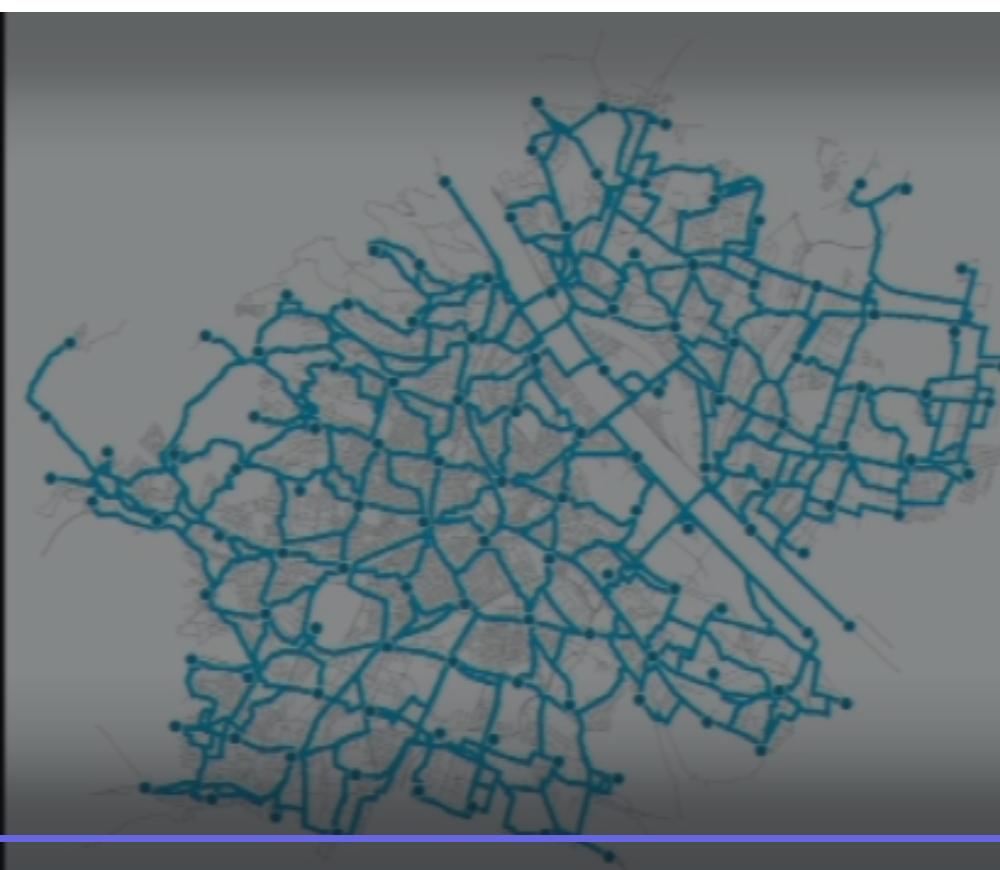


Radanteil in 30 Jahren verdreifacht

In Wien werden zwar nach wie vor die wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Doch seit 1993 hat sich viel getan. Zu sehen ist das in der jährlichen Modal-Split-Erhebung: 1993 wurden die meisten Wege noch mit Autos zurückgelegt, nämlich 40 Prozent, mit dem Fahrrad wurden nur drei Prozent zurückgelegt. Während die Nutzung des Autos kontinuierlich sinkt – auf zuletzt 26 Prozent –, hat sich der Anteil des Radverkehrs in 30 Jahren mehr als verdreifacht: auf zehn Prozent.

Die Stadt Wien hat erst in der Vorwoche Ausbaupläne für das Radverkehrsnetz bekanntgegeben. Darin enthalten ist auch ein rund 250 Meter langes Stück des Rennwegs nach der Schlachthausgasse. Das betroffene Stück beim Belvedere werde aber auch angegangen, versprach Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) im „Wien heute“-Studio. „Ich weiß, es gibt Bereiche, da haben wir Luft nach oben. Mit mehr als 50 Projekten pro Jahr haben wir aber ziemlich den Plafond erreicht, obwohl wir in der Abteilung schon zusätzliches Personal aufgenommen haben.“

NEtwoRks, Data, and Society (NERDS), ITU Copenhagen (<https://growbike.net/city/vienna>)



00:00

Simulation zeigt den Aufbau eines Radnetzes in Wien

Das perfekte Radnetz

Der Wiener Simulationsforscher Michael Szell von der IT University Copenhagen hat in der Studie „GrowBike“ erhoben, was ein guter Radweg bieten muss. „Eine wichtige Kenngröße ist die Direktheit: Wie direkt komme ich von einem Punkt zu einem anderen Punkt. Wenn man sich die Straßen von Autos ansieht, ist das meistens ziemlich direkt. Man fährt einfach geradeaus. Bei Fahrrädern ist es sehr oft so, dass das Fahrradnetz nicht ausgebaut ist und man einen großen Umweg machen muss.“

In der Studie wurde auch ein ideales Szenario für Wien entworfen. Zunächst werden dabei lange Strecken durch das Stadtgebiet errichtet, dann erst Verbindungen innerhalb der Bezirke. „Noch wichtiger als ein Fahrradnetzwerk auszubauen, ist, die Gefahr für die öffentliche Gesundheit zu senken, die vom motorisierten Verkehr kommt. Das bedeutet, zum Beispiel, die Geschwindigkeiten zu senken“, ergänzte Szell.

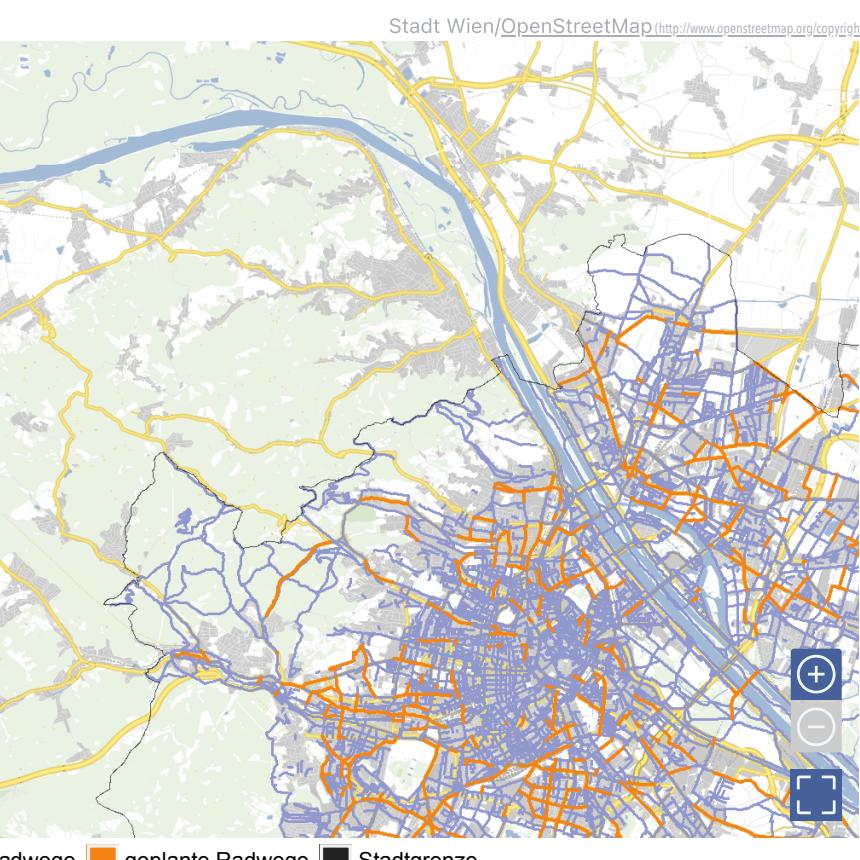


Studiogespräch mit Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ)

Studiogespräch mit Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ)

Wien setzt auf große Querverbindungen

In Wien legen eigene Expertengruppen die Ausbaupläne fest, sagte Sima. NGOs würden ebenfalls in den Entscheidungsprozess eingebunden. „Wir schauen, dass wir große Quer- und Längsverbindungen durch die Stadt machen.“ Es entstehen aktuell etwa „Radhighways“, wie es die Stadt bezeichnet, nach Favoriten oder in die Donaustadt. Wo in den nächsten Jahren vermutlich ausgebaut wird, darüber gibt auch das Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien Auskunft.



Bestehende und geplante Radwege in Wien

Eine gute Radinfrastruktur hat auch für andere Bereiche Vorteile, sagte der Sprecher des Verkehrsclubs Österreich, Christian Gratzer. „Der Vorteil ist, wenn mehr vom Auto auf das Fahrrad umsteigen, dass insgesamt mehr Platz frei wird. Es gibt weniger

Plan für den Rennweg

Einen Plan, wie der Rennweg radfreundlicher umgestaltet werden kann, hat der ÖAMTC vor zwei Jahren präsentiert. Als Radschnellverbindung von Schwechat bis zum Ring hätte der Rennweg „Potenzial für mehr als 400.000 Radfahrende“ jährlich, hieß es vom ÖAMTC bei der Präsentation. Allerdings würden zwischen dem Schwarzenberg- und dem Fasanplatz sichere Radverkehrsanlagen fehlen, um das möglich zu machen.

Für die Errichtung eines baulich getrennten Zweirichtungsradweges von zumindest drei Meter Breite auf der stadtauswärtsführenden Seite am Rennweg wären aber einige straßenbauliche Umbauten notwendig. Neben der Verlegung der Straßenbahngleise an einigen Stellen wäre laut ÖAMTC auch die Versetzung der Straßenbahnhaltestelle „Unteres Belvedere“ um rund 110 Meter erforderlich. Der Plan wird auch von der Radlobby unterstützt. Wie es dort künftig aussehen wird, werden wohl die Radausbaupläne der nächsten Jahre zeigen.

Matthias Lang, wien.ORF.at

Links:

- [Radlobby Wien](https://www.radlobby.at/wien)(<https://www.radlobby.at/wien>)
- [GrowBike](https://growbike.net/city/vienna)(<https://growbike.net/city/vienna>)
- [Verkehrsclub Österreich](https://vcoe.at/)(<https://vcoe.at/>)
- [ÖAMTC](https://wienbewegen.oeamtc.at/)(<https://wienbewegen.oeamtc.at/>)