

FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

174. Tagung der Vollversammlung
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien
am 11. November 2020

Antrag 13

Wiener Radwege

Die Arbeiterkammer Wien empfiehlt einen weiteren Ausbau der Wiener Radwege. Insbesondere müssen die Lücken des Radwegenetzes in Wien geschlossen werden. Es muss das Netz zu einem wirklichen Netz ohne „Fransen“ und unnötige Umwege ausgebaut werden. Ein Radweg darf nicht plötzlich einfach im Nichts oder auf einer Straße für motorisierten Verkehr ohne Radstreifen enden.

Die Zügigkeit und die Direktheit von Radverbindungen ist der entscheidende Faktor für die Akzeptanz und tatsächliche Nutzung im täglichen Leben. Halbherzige Lösungen, die Radfahrenden gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer/Innen ein hohes Maß an Diskomfort aufbürden, sind aus- oder umzubauen, damit die Radstrukturen auch tatsächlich genützt werden und nicht nur auf dem Papier und für die Statistik bestehen.

Dieser Paradigmenwechsel sollte als eine der Hauptaufgaben für die kommende Regierungsperiode in Wien aufgefasst werden und ist entsprechend mit finanziellen Mitteln auszustatten.

Die allgemeinen Vorteile des Radfahrens sind bereits im Antrag „Radschnellwege“ enthalten und brauchen hier nicht noch mal aufgeführt werden.

Das Wiener Straßennetz umfasst derzeit eine Länge von rund 2.800 Kilometern (davon 51 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen sowie 222 Kilometer Hauptstraßen B) mit einer Fläche von insgesamt circa 41 Quadratkilometern.
(<https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/fakten.html>)

Demgegenüber steht die derzeitige Gesamtlänge des Radverkehrsnetzes in Wien circa 1.431 Kilometer (<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/radnetz/fakten.html>).

Auf den ersten Blick könnte man meinen, dass dies ein ausgewogenes Verhältnis ist. Aber dies ist eben nur auf den ersten Blick der Fall. In der Praxis ist es leider so, dass man als überzeugte/r Radfahrer/in nur selten ungehindert Radfahren kann, denn man kommt nur auf Radwegen und Fahrradstraßen gut voran, und das sind dann eben nur noch 168,8 km. Selbst wenn man die Busspuren noch dazu rechnet, die befahren werden dürfen, sind es nur 177,5 km ungehindertes Radfahren.

Alle übrigen Strecken sind in irgendeiner Weise gemischter Verkehr, sei es eine enge Radspur neben dem motorisierten Verkehr (auf der man sich als Radfahrer/In meistens sehr gefährdet fühlt), sei es auf Geh- und Radwegen, die mit zu-Fuß-Gehenden geteilt werden müssen, oder in anderer Weise gemischter Verkehr mit anderen Verkehrsteilnehmer/Innen.

Häufige und mehrmalige Querungen von Straßen für den motorisierten Verkehr sind ein Problem für die Akzeptanz. Es gibt noch viele Radrouten und Radwege, bei denen man mehrmals queren und dabei jedes Mal eine nicht unerhebliche Wartezeit in Kauf nehmen muss.

Das Radwegenetz in Wien muss in Zukunft auch wirklich ein NETZ werden! Es müssen alle Radwege entschärft werden, die in den gefährlichen Autoverkehr münden bzw. einfach enden, ohne die Möglichkeit der gefahrlosen Weiterfahrt. Bei einem Netz sind alle Stränge verbunden, ohne abstehende „Fransen“, wo man als Radfahrender dann nicht mehr ohne ein Gefühl des Gefährdetseins weiterfahren kann.

Vor allem auch könnte die bestehende Infrastruktur der Hauptverkehrslinien besser genutzt werden, wo sich dieses aufgrund der Ausgangssituation anbietet. So ist etwa das Konstruktionsprinzip der donauquerenden Radverbindung unterhalb der Südost-Tangente (einfache und kostengünstige Hängebrückenkonstruktion mit Dübeln und Stahlseilen) sicherlich auch auf andere Brückenkonstruktionen anwendbar, wie beispielsweise in Brückenkonstruktion ausgeführte U-Bahn-Trassen. Somit könnten einfach und kostengünstig den besonders schnellen Radfahrer/Innen ein Weg geboten werden, der sich am generellen Verkehrsnetz orientiert, wodurch Konfliktsituationen mit langsameren Radfahrer/Innen nachhaltig vermieden werden könnten.