„Corona-Radstreifen“ - Entlastung der Wiener Öffis durch 130 km temporäres Radwegenetz

6.5.2020

Herausforderung: Entlastung des öffentlichen Verkehrs um ein Drittel zur Verhinderung einer zweiten Ansteckungswelle

Bislang waren öffentliche Verkehrsmittel in Wien kaum für Corona-Ansteckungen verantwortlich, dies wird sich jedoch ändern, sobald sich diese im Zuge der Öffnungen wieder füllen. Viele Linien waren vor dem Lockdown zu Stoßzeiten komplett überlastet und werden dies wieder sein, da Frequenzsteigerungen in Wien oft keine Möglichkeit darstellen.

In New York beispielsweise ist die wesentliche Rolle der Subway bei der Corona-Verbreitung wissenschaftlich dokumentiert, siehe auch “Corona-Studie aus New York: U-Bahnen sind schlimmste Virenschleuder”.

In UK sind daher sogar Zugangsbeschränkungen zur Londoner Tube in Planung.

Wien ist mit einem Öffi-Anteil an den Wegen von 38% Weltmeister und hat daher eine besonders große Herausforderung zu meistern:

(Modal Split 2019, Wiener Linien)

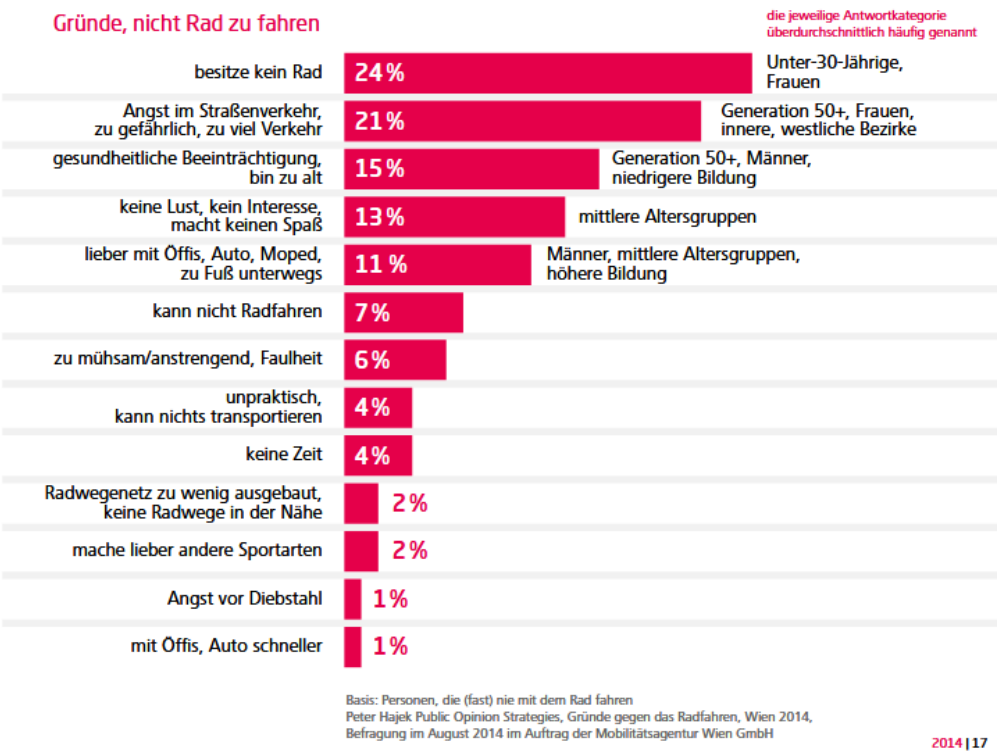
Um allen Fahrgästen der Wiener Öffis einen sicheren Transport unter Einhaltung der Mindestabstände zu gewährleisten, ist es notwendig, den Öffi-Wegeanteil während der Pandemie **um mindestens ein Drittel** (also auf etwa 25%) zu reduzieren.

Eine Verlagerung der Wege auf Autos kommt nicht in Frage, da das Verkehrssystem bei einer Verlagerung dieser Größenordnung kollabieren würde - das wären 900.000 zusätzliche Autofahrten täglich - und die Hälfte der Wiener Haushalte über kein Auto verfügt. Eine Verlagerung auf Fußwege ist aufgrund der häufigsten Wegdistanz von 2-5 km keine Option.

Forderung: Errichtung von 130 km temporärer Radwege als Alternative zum Öffi-Netz

Die einzige Möglichkeit, die öffentlichen Netze in derart großem Umfang zu entlasten, bietet der Radverkehr, der sich für die häufigsten Wegdistanzen ideal anbietet.

Die Wiener Haushalte verfügen über mehr als 800.000 Fahrräder, jedoch werden nur 7% der Wege mit diesen zurückgelegt. Als zweithäufigsten Grund wird hier “Angst im Straßenverkehr” genannt:



(Quelle: Mobilitätsagentur)

Dies ist auch nicht verwunderlich, da die Wiener Fahrradinfrastruktur nur über relativ wenig baulich getrennte Radwege verfügt und sonst meist auf Mischverkehr setzt, beispielsweise auf Mehrzweckstreifen, auch als Dooring-Streifen verschrien.

Um neue Zielgruppen anzusprechen und den Radverkehr während der Pandemie von 7% auf 20% anzuheben, ist die **Schaffung eines temporären Netzes an geschützen, baulich getrennten Radwegen sowie von KFZ-verkehrsarmen Fahrradstraßen** nötig.

Dass ein Anteil von 20% nicht utopisch ist, zeigen übrigens Städte wie Salzburg, Berlin, München, Bremen oder Köln, die einen Radanteil in dieser Größenordnung verfügen.

Der Verkehrsplaner Univ.Ass. DI Ulrich Leth von der TU Wien hat unter diesen Prämissen ein durchgängiges Netz an Fahrradinfrastruktur skizziert, das den großen Anteil an fahrradbesitzenden Öffinutzern mit Angst im Straßenverkehr anspricht und ihnen den Umstieg auf das Fahrrad ermöglicht.

Pop-up-Radweg in Paris (Credit: Paris en Selle)

Dieselbe Strategie haben international bereits sehr viele Städte eingeschlagen:

- Brüssel: 40km Pop-up-Radwege
- Lima: 300km Pop-up-Radwege
- Paris: 650km Pop-up-Radwege
- Mexico City: 130km Pop-up-Radwege
- Mailand: 35km Pop-up-Radwege
- Bogotá: 215km Pop-up-Radwege
- New York: 160km Straßen exklusiv für Radfahrer und Fußgänger (temporär)
- Weitere Netze in Calgary, Tirana, Berlin, Montpellier - siehe unten

Fragen und Antworten

Warum nur temporär, sollte das Netz nicht dauerhaft so sein?

Temporär deswegen, weil das Ziel ist, die öffentlichen Verkehrsmittel so weit zu entlasten, dass die verbleibenden Öffi-Nutzer die Abstandsregeln einhalten können. Die Maßnahme muss also sehr weitgehend sein, damit es alle anspricht, die zwar ein funktionierendes Rad besitzen, die aber in der Stadt bisher nicht radfahren. (Meist aus Angst.)

Die Pandemie wird uns 1-2 Jahre begleiten und das Rad ist die einzige Chance auf eine solche Entlastung des ÖV-Netzes. (Die Hälfte der Haushalte hat kein Auto, außerdem würde der Platz für so viele zusätzliche Autos ohnehin nicht reichen.)

Was das dauerhafte Radnetz betrifft, hat die Initiative ‘Platz für Wien’ auch Forderungen.

Kostet das Parkplätze?

Ja, das wird für die Dauer der Pandemie deutlich über tausend Parkplätze kosten. Doch etwa ein Drittel der Wiener Garagenplätze steht leer, so konnte Wien im März innerhalb nur einer Woche 30.000 verbilligte Garagenplätze zur Verfügung stellen. Die Stadt soll sich hier eine ähnliche Ersatzmaßnahme überlegen.

Detailinformationen zum vorgeschlagenen Radwegnetz

Kriterien

- Wesentliche Verkehrsströme
- Fehlende bzw. inadäquate Infrastruktur
- Parallele (zu entlastende) ÖV-Linie
- Zusammenhängende Radial- bzw. Tangentialverbindungen
- Leicht zu findende und zu navigierende Hauptachsen statt verwinkelte Nebenrouten

Qualitätskriterien / Implikationen

- temporäre Radwege auf Hauptstraßen
    - Einrichtungsradwege, im Ausnahmefall Zweirichtung (z.B. Hadikgasse)
    - Entfall von Fahrspuren oder Parkspuren, tlw. Busspuren
    - Verdrängung des MIV auf Straßenbahngleise (meist ohnehin schon im Bestand)
    - Bodenmarkierungen (wenn Parkspur bleibt) bzw. bauliche Trennung (Betonleitwände, Baustellenbaken), ev. Führung “hinter” Parkspur möglich
    - Kreuzungsgestaltung
    - “protected intersection” temporär herstellen (wenn genug Platz)
- temporäre Fahrradstraßen
    - als Ergänzung, wo auf Hauptstraßen nicht genug Platz für geschützte Radstreifen ist
    - MIV-Durchfahrt unterbinden (baulich)

Liste vorgeschlagener Hauptstraßen für temporäre Radstreifen:

1. Aspernbrücke - Aspernbrückenstraße - Praterstraße (Aspernbrückenstraße bis Praterstern) - Lassallestraße (Praterstern bis Reichsbrücke) - Reichsbrücke - Wagramer Straße (Reichsbrücke bis Kagraner Platz) (tlw. zusätzlich zu bestehendem Radweg)
2. Julius-Ficker-Straße
3. Siemensstraße (Richard-Neutra-Gasse bis Leopoldauer Platz) - Eipeldauer Straße (Leopoldauer Platz bis Wagramer Straße)
4. Erzherzog-Karl-Straße - Haberlandtgasse
5. Stadlauer Straße (Hans-Mayr-Platz bis Anton-Klein-Gasse)
6. Langobardenstraße (Stadlauer Straße bis Hardeggasse)
7. Breitenleer Straße (Kagraner Platz bis Süßenbrunner Straße)
8. Rennweg - Simmeringer Hauptstraße (Rennweg bis Kaiser-Ebersdorfer Straße) (Engstellen am Rennweg, ev. überfahrbare HS-Kaps)
9. Schlachthausgasse
10. Wiedner Hauptstraße (Kärntner Ring bis Ziegelofengasse) (MIV auf Gleise, abschnittsweise eh schon so)
11. Margaretengürtel - Wiedner Gürtel (Argentinierstraße bis Eichenstraße)
12. Laxenburger Straße
13. Triester Straße (Margaretengürtel bis Hertha-Firnberg-Straße) (tlw. zusätzlich zu bestehendem Radweg)
14. Gudrunstraße (Margaretengürtel bis Sonnwendgasse) - Geiselbergstraße (Gudrunstraße bis Drischützgasse)
15. Herndlgasse (Gudrunstraße bis Favoritenstraße)
16. Wienerbergstraße - Raxstraße - Grenzackerstraße
17. Eichenstraße (südseitiger Zweirichtungsradweg) - Edelsinnstraße - Graf-Seilern-Gasse - Fasangartenstraße
18. Stranzenbergstraße - Stranzenbergbrücke - Atzgersdorfer Straße (Wundtgasse bis Endemanngasse)

19. Linke Wienzeile (Sechshauser Gürtel bis Schloßallee) - Hadikgasse (Schloßallee bis Kennedybrücke) (linksseitiger Zweirichtungsradweg) (tlw. zusätzlich zu bestehendem Radweg)
20. Grünbergstraße
21. Innerer Neubaugürtel (Mariahilfer Straße bis Stollgasse)
22. Felberstraße (südseitiger Zweirichtungsradweg)
23. Karlingergasse - Cumberlandstraße (Onno-Klopp-Gasse bis Astgasse)
24. Burggasse (statt Busspur, Bus im Mischverkehr, temporäres überfahrbares Haltestellenkap) - Gablenzgasse (statt Busspur, Busspur 1 nach links verlegen) - Flötzersteig
25. Johnstraße - Auf der Schmelz - Possingergasse - Wattgasse
26. Maroltingergasse - Sandleitengasse
27. Türkenstraße - Hörlgasse - Straße des Achten Mai
28. Alser Straße (ev. Einbahnführung in Gegenrichtung Währinger Straße) - Jörger Straße
29. Währinger Straße (Schottenring bis Währinger Gürtel) (ev. Einbahnführung in Gegenrichtung Alser Straße)
30. Lazarettgasse - Spitalgasse - Nußdorfer Straße
31. Fuchsthallergasse - Alserbachstraße - Wallensteinstraße
32. Martinstraße - Gymnasiumstraße
33. Kreuzgasse (Gersthofer Straße bis Händelgasse)
34. Gentzgasse (Währinger Gürtel bis Aumannplatz) - Währinger Straße (Aumannplatz bis Gersthofer Straße)
35. Gersthofer Straße (Kreuzgasse bis Türkenschanzplatz)
36. Glatzgasse - Billrothstraße (Döblinger Hauptstraße bis Hofzeile)
37. Krottenbachstraße (Zweirichtungsradweg südseitig)
38. Peter-Jordan-Straße (Max-Emanuel-Straße bis Hans-Richter-Gasse) - Hans-Richter-Gasse - Hartäckerstraße - Cottagegasse (Hartäckerstraße bis Krottenbachstraße)
39. Heiligenstädter Straße (Liechtenwerder Platz bis Gallmeyergase)
40. Silbergasse (tlw. “nur” 3 Fahr-/Parkstreifen, d.h. enge Einrichtungsradwege) - Ruthgasse - Barawitzkagasse - Gunoldstraße - Lorenz-Müller-Gasse (NO-seitiger Zweirichtungsradweg)
41. Adalbert-Stifter-Straße
42. Dresdner Straße
43. Prager Straße (Am Spitz bis Mühlweg)
44. Brünner Straße (Am Spitz bis Hahnreitergasse)

Liste vorgeschlagener temporärer Fahrradstraßen:

1. Praterstraße - Zirkusgasse - Fugbachgasse (MP)
2. Landstraßer Hauptstraße (ev. temp. Bezo, mit Bus)
3. Zaunergasse - Neulinggasse (MP)
4. Reinprechtsdorfer Straße - Grabnergasse - Webgasse - Schottenfeldgasse - Albertgasse (MP)

5. Fleschgasse - Stösslgasse - Mühlbachergasse - Suppégasse - Hummelgasse (MP)
6. Veitingergasse (MP)
7. Goldschlagstraße (MP)
8. Hasnerstraße (MP)
9. Florianigasse (MP)
10. Geblergasse - Seeböckgasse (MP)
11. Rötzergasse - Gschwandtnergasse - Pezzlgasse - Roggendorfgasse - Richthausenstraße (MP)
12. Antonigasse (MP)
13. Schulgasse (MP)
14. Tannengasse - Markgraf-Rüdiger-Straße - Fröbelstraße
15. Kirchstetterngasse - Hubergasse - Steinergasse
16. Bergsteiggasse
17. Haberlgasse - Kalvarienberggasse - Teschnergasse
18. Liechtensteinstraße (mit Bus)
19. An der oberen Alten Donau (tlw. mit Bus) (MP)

Internationale Leitfäden

Temporäre Radfahrstreifen / Land Berlin
Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen
Handbuch zur Einrichtung und Erweiterung temporärer Radverkehrsanlagen
Temporäre überfahrbare Haltestellenkaps
Masterplan Fahrradstraßen - Konzept zur Förderung des Radverkehrs

Internationale Beispiele

Berlin

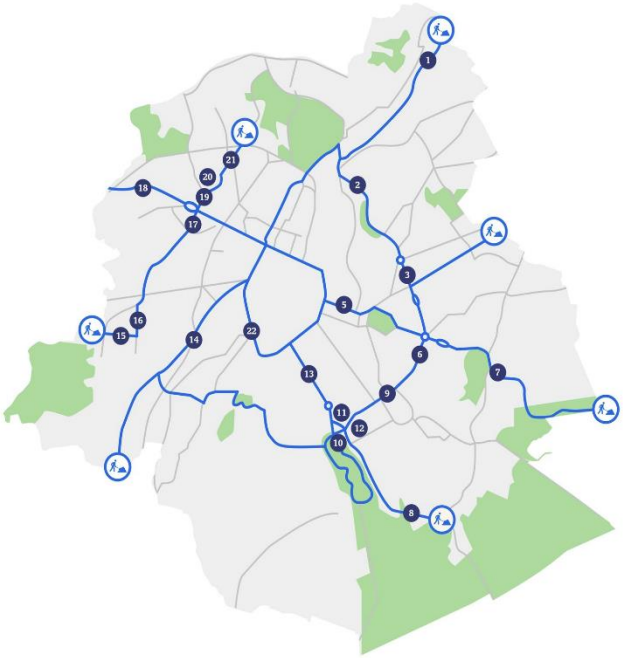
Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen während der Pandemie-Krise (25.3.)
Senat gibt Berliner Bezirken Tipps für Pop-up-Radwege (9.4.)
Verkehrswende in Berlin durch Corona: Der Mann hinter den Pop-Up-Radwegen - Berlin (24.4.)
Handbuch zur Einrichtung und Erweiterung temporärer Radverkehrsanlagen

Barcelona

Barcelona convertirá espacios destinados al coche en aceras y carriles bici (25.4.)

Bogota

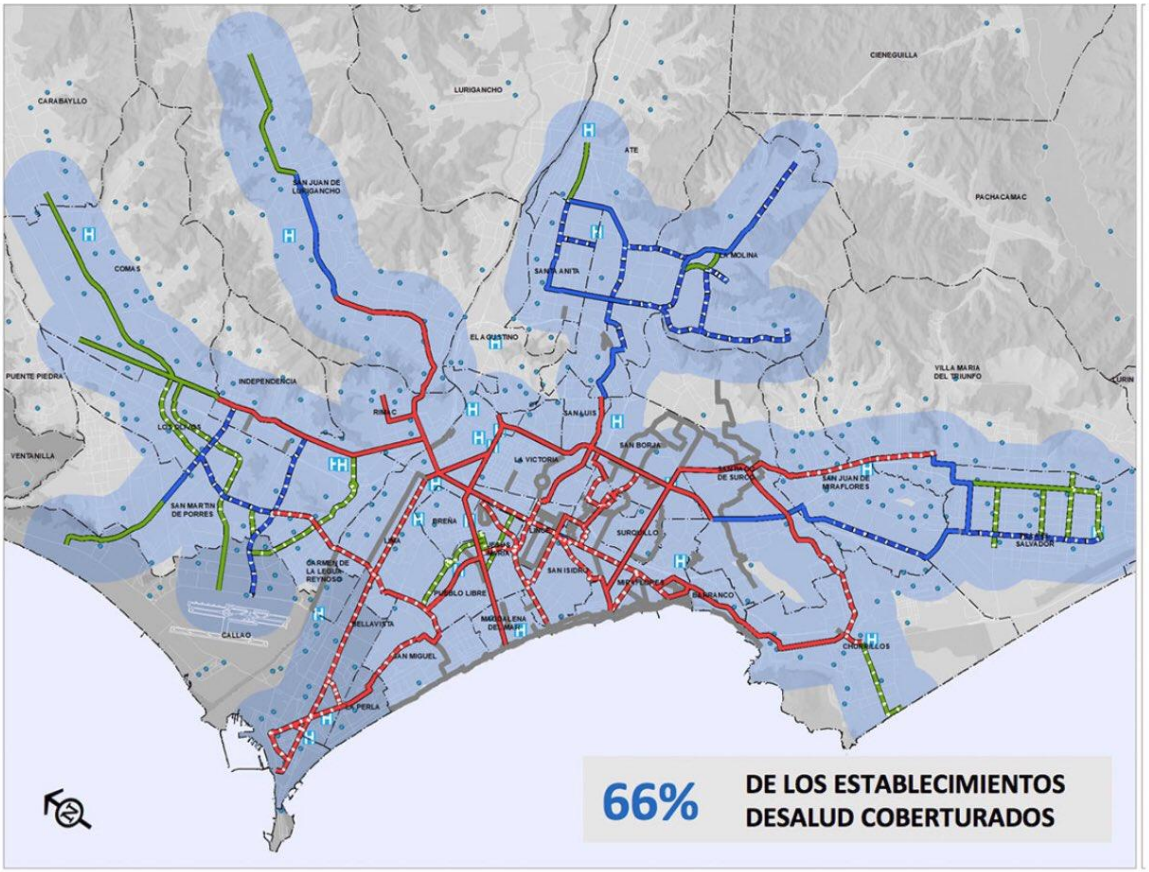
Brüssel



- 40 km Radwege
- “In Brussels, we know that a two-thirds of public transport rides are done for distances of under 5 km,” Brussels Mobility Minister Elke Van den Brandt said, urging residents to leave public transport for the people “who have no other alternative.”

Brussels rolls out 40km of cycle paths to ready lockdown phase-out (29.4.)
Maximumsnelheid van 20 kilometer per uur in Brusselse Vijfhoek: “Voetgangers meer ruimte geven tijdens coronacrisis" (21.4.)
Déconfinement: 40 kilomètres de pistes cyclables sécurisées à Bruxelles (carte interactive) (29.4.)
Boulevard Reyers, rue de la Loi…: la carte des pistes cyclables sécurisées à Bruxelles pour le déconfinement (29.4.)

Lima



142 km - ETAPA 1 **89 km - ETAPA 2** **70 km - ETAPA 3**

TOTAL RED 301 km

Mailand

- “Strade Aperte” Plan: low-cost temporary cycle lanes, new and widened pavements, 30kph (20mph) speed limits, and pedestrian and cyclist priority streets (35 km)
- Janette Sadik-Khan, former transportation commissioner for New York City: “The Milan plan is so important is because it lays out a good playbook for how you can reset your cities now. It’s a once-in-a-lifetime opportunity to take a fresh look at your streets and make sure that they are set to achieve the outcomes that we want to achieve: not just moving cars as fast as possible from point A to point B, but making it possible for everyone to get around safely.”

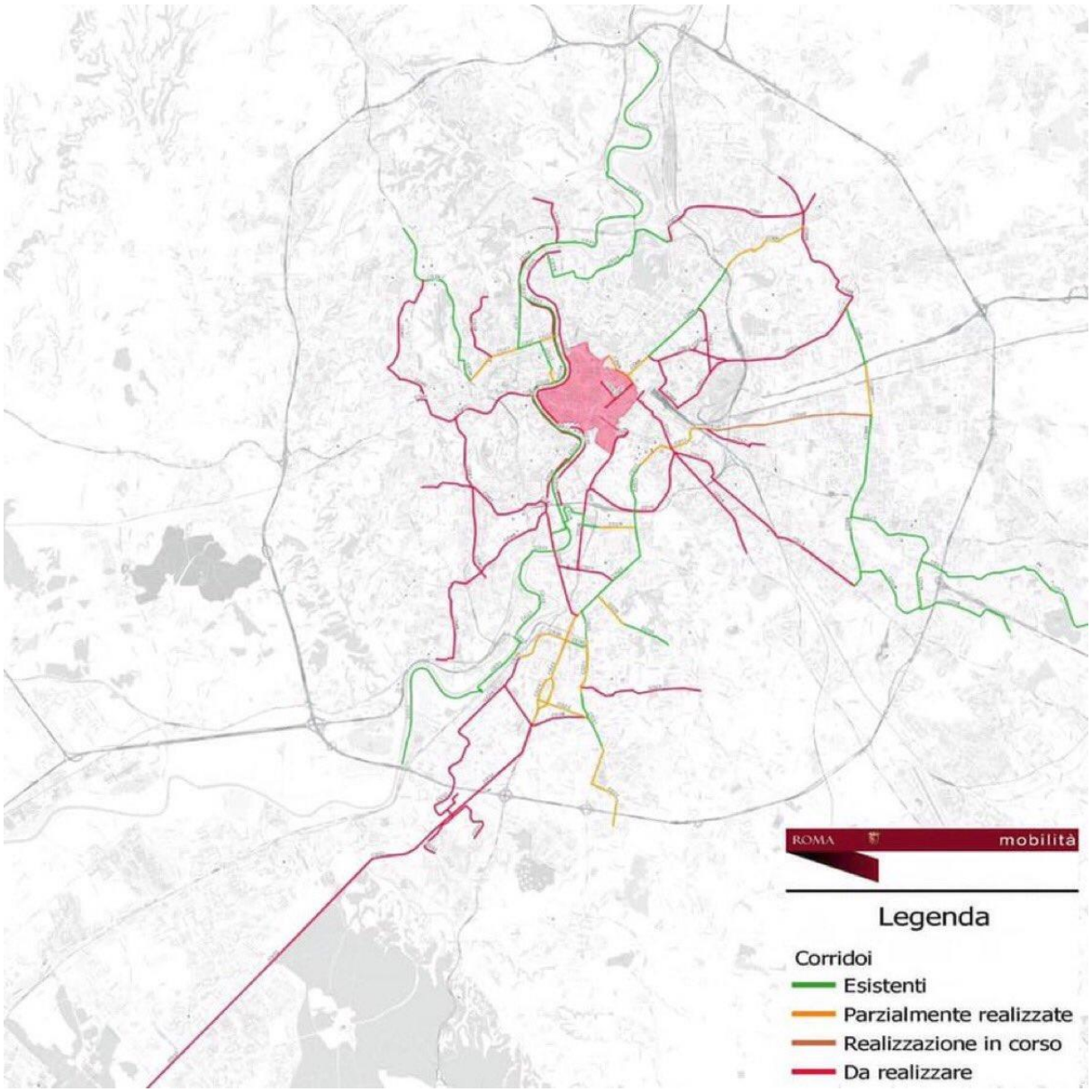
Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown (21.4.)
Milán le quitará al coche 35 km de carriles para dárselos a la bici y el peatón (21.4.)

Paris

- 72% Reduktion (minus 60.000) der Oberflächenparkplätze schon vor Corona angekündigt (“jede Straße fahrradfreundlich bis 2024”)
- 300 Mio für 9 geschützte Radstreifen (TempoRER), radial (~Radschnellwege)

Municipales 2020 à Paris: Anne Hidalgo veut supprimer 60.000 places de stationnement pour en faire des pistes cyclables (28.1.)
Every Street In Paris To Be Cycle-Friendly By 2024, Promises Mayor (21.1.)
Paris To Create 650 Kilometers Of Post-Lockdown Cycleways (22.4.)

Rom



Tirana

https://twitter.com/erionveliaj/status/1256270375660531712
https://twitter.com/erionveliaj/status/1256501560982601729