

## Diskussionspapier „Radlösung – Getreidemarkt“

Am 15.2. haben die Wiener Grünen mit einer Ankündigung aufhorchen lassen, der Getreidemarkt werde für Radfahrer/innen entschärft.

Die derzeitige Situation am Getreidemarkt ist in der Tat für Radfahrer bestenfalls unzufriedenstellend, wenn nicht lebensgefährlich. Ein viel zu schmaler, von Kanaldeckeln und Wasserabflüssen gespickter Radfahrstreifen, der vor der Leharstraße abrupt endet, eine schmale Kfz-Spur daneben, die zum Vorbeifahren mit zu geringem Seitenabstand verleitet, und situationsbedingt hohe (bergab, 3-spurig, „Bundesstraßenquerschnitt“) Kfz-Geschwindigkeiten, die in einer menschengerechten Stadt fehl am Platz sind. Radfahrer, die weiter unten die linke Wienzeile überqueren wollen, haben somit Wartepflicht gegenüber dem Fließverkehr (Ende des Radfahrstreifens) und müssen sich dann quer über eine Kfz-Spur in den Geradeausverkehr einordnen – nichts für ungeübte Radfahrer.

Der als Entschärfung angekündigte grüne Verbesserungsvorschlag sieht nun eine Verschwenkung des Radfahrstreifens über die rechte Kfz-Spur vor, abmarkiert mit roter Farbe. Der Aufschrei der Community auf Facebook

(<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10151240298576114&set=a.182424646113.137590.88676876113&type=1&theater>), der Homepage der Wiener Grünen

(<http://wien.gruene.at/2013/02/15/getreidemarkt>) und in den Tageszeitungs-Foren

(<http://derstandard.at/1360681620145/Neuer-Radfahrstreifen-am-Getreidemarkt>) war groß – und gerechtfertigt.

Natürlich hätten Radfahrer auf dem markierten Radfahrstreifen dann Vorrang vor der kreuzenden Kfz-Spur – die Realität wäre jedoch eine andere. Es ist eine Illusion anzunehmen, die Kfz-Lenker würden den Radfahrern lediglich aufgrund einer Bodenmarkierung ihren Vorrang gewähren. Durch die vermeintliche, suggerierte Sicherheit der Radfahrer wären Unfälle vorprogrammiert.

### *Verbesserungsvorschläge?*

Kritisieren ist einfach, wirkliche Verbesserungsvorschläge erfordern Kreativität, Mut und Durchsetzungsfähigkeit. Ein Team des Forschungsbereichs für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien rund um Ulrich Leth, Tadej Brezina und Michael Schumich hat 3 Vorschläge erarbeitet.

Vorschlag 1 und 2 beschäftigen sich mit einer kleinräumigen sichereren Führung des Radfahrstreifens bis zu Linken Wienzeile, Vorschlag 3 entwirft ein größeres Konzept für einen attraktiven und sicheren Lückenschluss zwischen 2er-Linie und TU/Karlsplatz mit Kompromissen für den Kfz-Verkehr.

### *Die Vorschläge im Detail*

Sämtliche Vorschläge sehen eine Reduzierung der Fahrstreifen des Getreidemarktes zwischen Mariahilfer Straße und Lehargasse vor, sowie die baulich getrennte Führung des Radweges in diesem Bereich. Die Verkehrsführung an der Kreuzung Mariahilfer Straße / Getreidemarkt müsste (z.B. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße) entsprechend angepasst werden.

Vorschlag 1 sieht die Parallelführung des Radfahrstreifens mit den 2 verbleibenden Geradeauspuren vor. Rechtsabbieger in die Wienzeile können erst nach der Lehargasse den Radfahrstreifen kreuzen um auf die Abbiegespur zu kommen. Vorteil

dieser Lösung wäre, dass der Kfz-Fahrer kreuzen müsste, wobei er den Radfahrstreifen stets im Blickfeld hat.

Vorschlag 2 sieht die Führung des baulich getrennten Radweges bis zur Linken Wienzeile am rechten Straßenrand vor. Rechtseinbieger in die Linke Wienzeile bekämen eine eigene Ampelphase, während Radfahrer und Fußgeher mit der Geradeausphase mitgeführt würden. Vorteil dieser Lösung wäre, dass keine Kreuzung von Rad- und Kfz-Spuren notwendig ist.

Beide Vorschläge (wie auch der der Wiener Grünen) behandeln jedoch nicht das folgende Problem: hat der Radfahrer sicher die Linke Wienzeile überquert und ist in die Rechte Wienzeile eingebogen, muss er noch die Operngasse überqueren, um zum Radweg Operngasse/Treitlstraße zu gelangen (momentan gar nicht bzw. nur vorschriftswidrig möglich). Auch hier würde die Verschneidung mit den rechts in die Operngasse abbiegenden Kfz trotz geringerer Geschwindigkeiten ein Konfliktpotenzial bergen. Lösung 3 sieht deshalb eine konsequente Priorisierung des Radverkehrs vor, wie sie in sämtlichen Wiener Absichtserklärungen, Stadtentwicklungsplänen und Verkehrsmasterplänen der vergangenen Jahre gefordert wird. Der Radweg von der 2er-Linie wird baulich getrennt über den Getreidemarkt und die Rechte Wienzeile bis zur Kreuzung mit der Operngasse durchgezogen; das Rechts-Abbiegen vom Getreidemarkt in die Linke Wienzeile und von der Rechten Wienzeile in die Operngasse wird für Kfz unterbunden. Somit sind auf einen Schlag sämtliche Konfliktpunkte zwischen Rad und Kfz-Verkehr in diesem Bereich entschärft. Der Kfz-Verkehr wird über Getreidemarkt, Rechte Wienzeile und Friedrichstraße in die Linke Wienzeile bzw. Operngasse geführt. Diese auf den ersten Blick abwegig erscheinende „Schikane“ für den Kfz-Verkehr ist nicht unüblich – wer mit seinem Auto von der Rechten Wienzeile kommend auf die 2er-Linie will, muss auch jetzt schon den kleinen Umweg über Friedrichstraße und Getreidemarkt nehmen.

Variante 3 stellt eine nahezu komplette Umkehr der bisherigen autogerechten Planung dar und ist daher realpolitisch schwer durchsetzbar, eine Machbarkeitsstudie ohnehin vorausgesetzt. Im begrenzten Stadt- bzw. Straßenraum ist jedoch eine radgerechte Planung nur durch Einschränkung anderer Verkehrsmittel zu erreichen. Das Momentum von der geplanten Beruhigung der Mariahilfer Straße sollte mitgenommen werden, um weitere Puzzlestücke der menschengerechten Stadt zusammenzusetzen.

### *Ist das realistisch?*

Sinnvolle verkehrspolitische und –planerische Maßnahmen werden leider oft aus parteipolitischem Kalkül verhindert bzw. verzögert. Seit Jahren stagnieren der Pkw-Motorisierungsgrad sowie der Kfz-Verkehr in Wien (nur noch 30% der Wege in Wien werden mit dem Auto zurückgelegt), der Radverkehr wächst hingegen stetig. Innovative, menschengerechte Verkehrslösungen pro Umweltverbund (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) sind gefragt, soll Wien eine lebenswerte Stadt bleiben.

Rückfragehinweis:

DI Ulrich Leth

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien

Tel.: 01 58801-23120

Mail: ulrich.letth@tuwien.ac.at

## 0) Ist-Situation



(Quelle: <http://chorherr.twoday.net/stories/264163659/>)

- Radstreifen endet vor Lehargasse
- Getreidemarkt zwischen MaHü und Lehargasse 3-spurig, zwischen Lehargasse und Li. Wienzeile 4-spurig (2 geradeaus, 1 geradeaus + Rechtsabbieger, 1 Rechtsabbieger) + Parkstreifen rechts
- Radstreifen ist viel zu schmal (+Kanaldeckel, Wasserlacken, etc.)
- angrenzende Kfz-Spur ist so schmal, dass beim Vorbeifahren der Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden kann
- unklare Vorrangsituation Rad – Einbieger Lehargasse (Nachrangtafel)
- eigentlich RF-Wartepflicht vor Fließverkehr
- RF-Querung im Fließverkehr notwendig, um auf Geradeaus-Spur zu kommen
- unattraktiv
- unklare Verkehrssituation
- nur für geübte, furchtlose Radfahrer
- (attraktive) Ausweichroute über Babenbergerstr. u. Nibelungengasse ist ein Umweg

## 1) Vorschlag und Argumentation der Wr. Grünen

### RADVERKEHR AM GETREIDEMARKT



(Quelle: <http://wien.gruene.at/2013/02/15/getreidemarkt>, <http://chorherr.twoday.net/stories/264163659/>)

- Verlängerung des bestehenden Radfahrstreifens bis Li. Wienzeile
- Getreidemarkt zwischen MaHü und Lehargasse unverändert, zwischen Lehargasse und Li. Wienzeile 4 ½-spurig (2 geradeaus, 1 Radstreifen, 2 Rechtsabbieger) + Parkstreifen rechts
- „Geradeausfahrende Radfahrer/innen haben [...] Vorrang“
- „Autofahrende müssen mit ihnen rechnen“
- „Für eine Verengung auf zwei Spuren am Getreidemarkt gibt es nicht so leicht eine politische Unterstützung“
- markierte RF-Kreuzung der Operngasse Richtung Treitlstraße

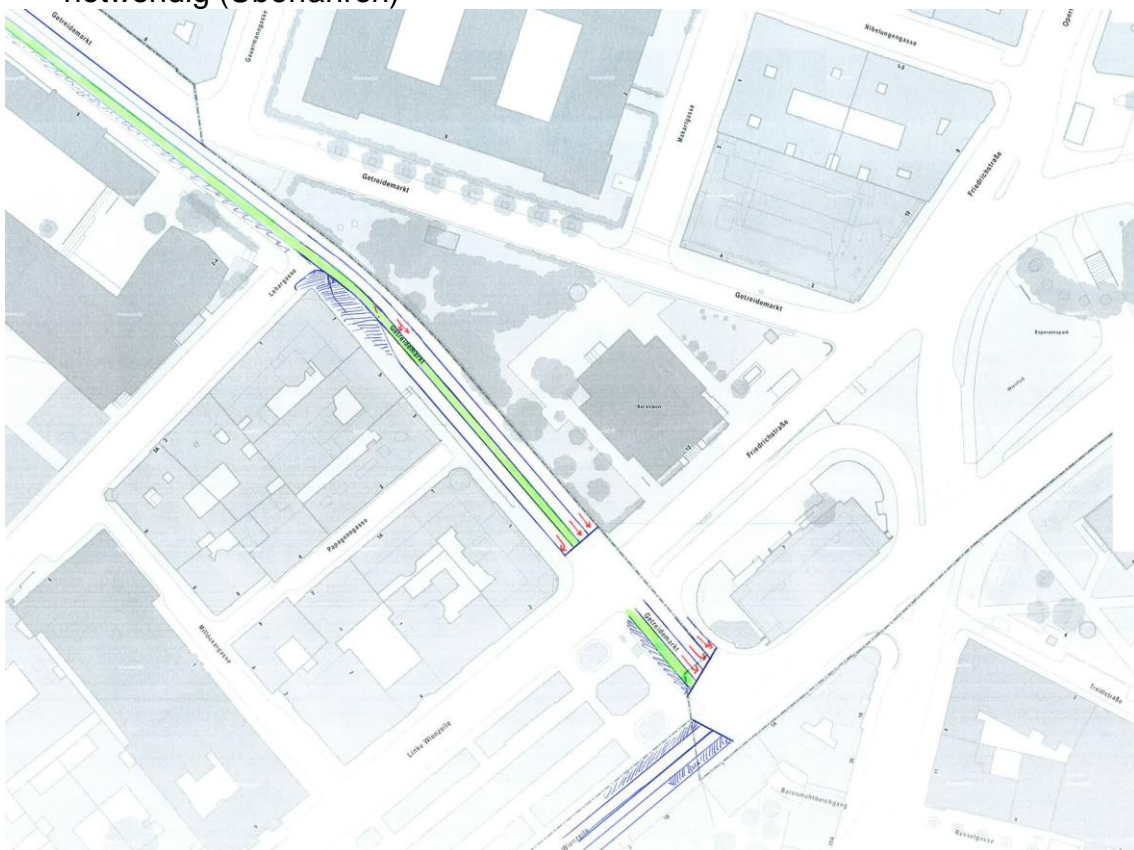
#### Problembereiche:

- hohe Kfz-Geschwindigkeiten im Radfahrstreifen-Verschwenkungsbereich (bergab, 3-spurig)
- „vorgetäuschte“ Sicherheit – RF hat zwar Vorrang, wird aber zweifellos von Kfz missachtet werden
- Rückstau von der Kreuzung Getreidemarkt / Li. Wienzeile auf den Radfahrstreifen
- Konflikt zw. RF > Treitlstraße und Kfz-Abbiegern Re. Wienzeile > Operngasse bleibt bestehen



## 2.1) Vorschlag IVV-1: gesicherte Radfahrstreifen-Verschwenkung

- Verlängerung und Verbreiterung des bestehenden Radfahrstreifens bis Li. Wienzeile
- Getreidemarkt zwischen MaHü und Lehargasse 3-spurig (2 geradeaus, 1 Radfahrstreifen), zwischen Lehargasse und Li. Wienzeile 4-spurig (2 geradeaus, 1 Radfahrstreifen, 1 Rechtsabbieger) + ev. Parkstreifen rechts
- bauliche Trennung (ev. Stuttgarter Schwelle) des RFS bis nach Lehargasse notwendig (Überfahren)



### Vorteile:

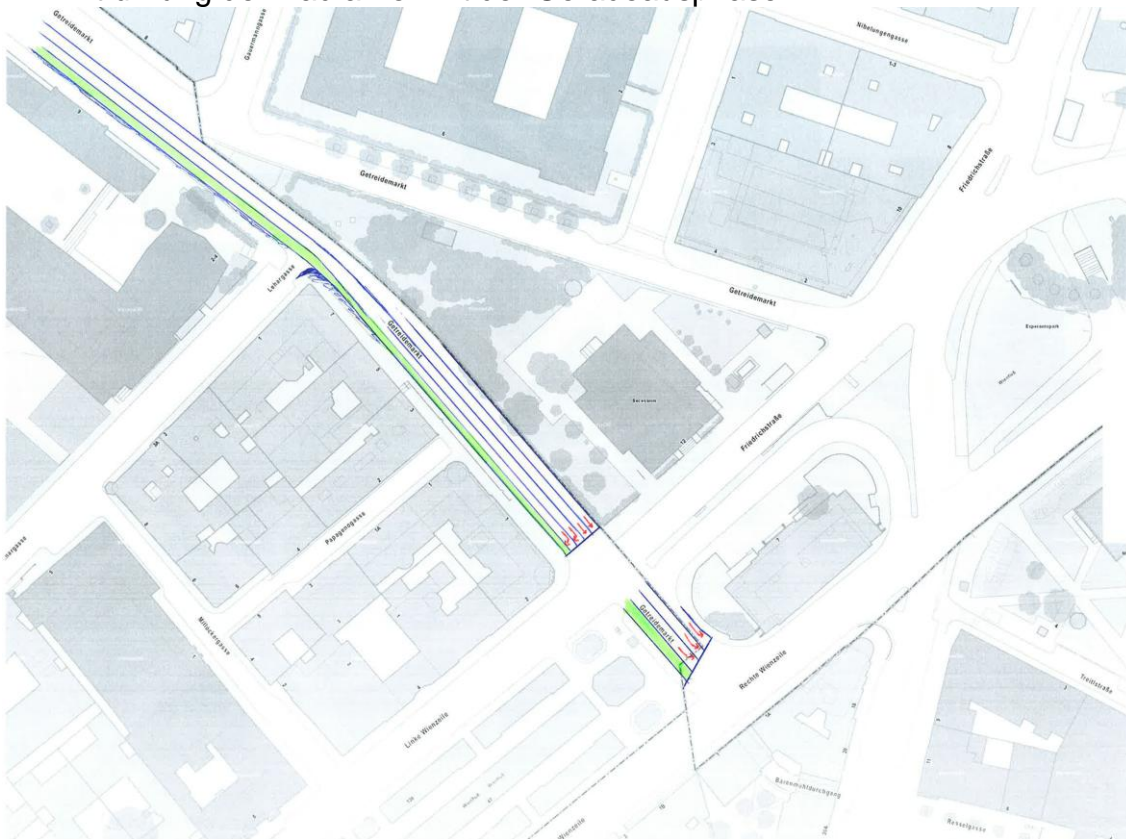
- keine „Verschwenkung“ des Radfahrstreifens, sondern Parallelführung über die Kreuzung Lehargasse, dann Verschwenkung der Abbiegespur
- RF sind im Sichtfeld der Kfz
- Entflechtung der Kreuzung Lehargasse von der Führung des RFS

### Nachteile:

- Konflikt zw. RF > Treitlstraße und Kfz-Abbiegern Re. Wienzeile > Operngasse wird nicht gelöst

## 2.2) Vorschlag IVV-2: Ampelregelung

- Verlängerung und Verbreiterung des bestehenden Radfahrstreifens bis Li. Wienzeile
- Getreidemarkt zwischen MaHü und Lehargasse 3-spurig (2 geradeaus, 1 Radfahrstreifen), zwischen Lehargasse und Li. Wienzeile 4-(bzw. 5-)spurig (2 geradeaus, 1(2) Rechtsabbieger, 1 Radfahrstreifen)
- bauliche Trennung des RFS über die gesamte Länge sinnvoll
- Ampelregelung – eigene Rechtsabbiegerphase Getreidemarkt > Li. Wienzeile, Mitführung der Radfahrer mit der Geradeausphase



### Vorteile:

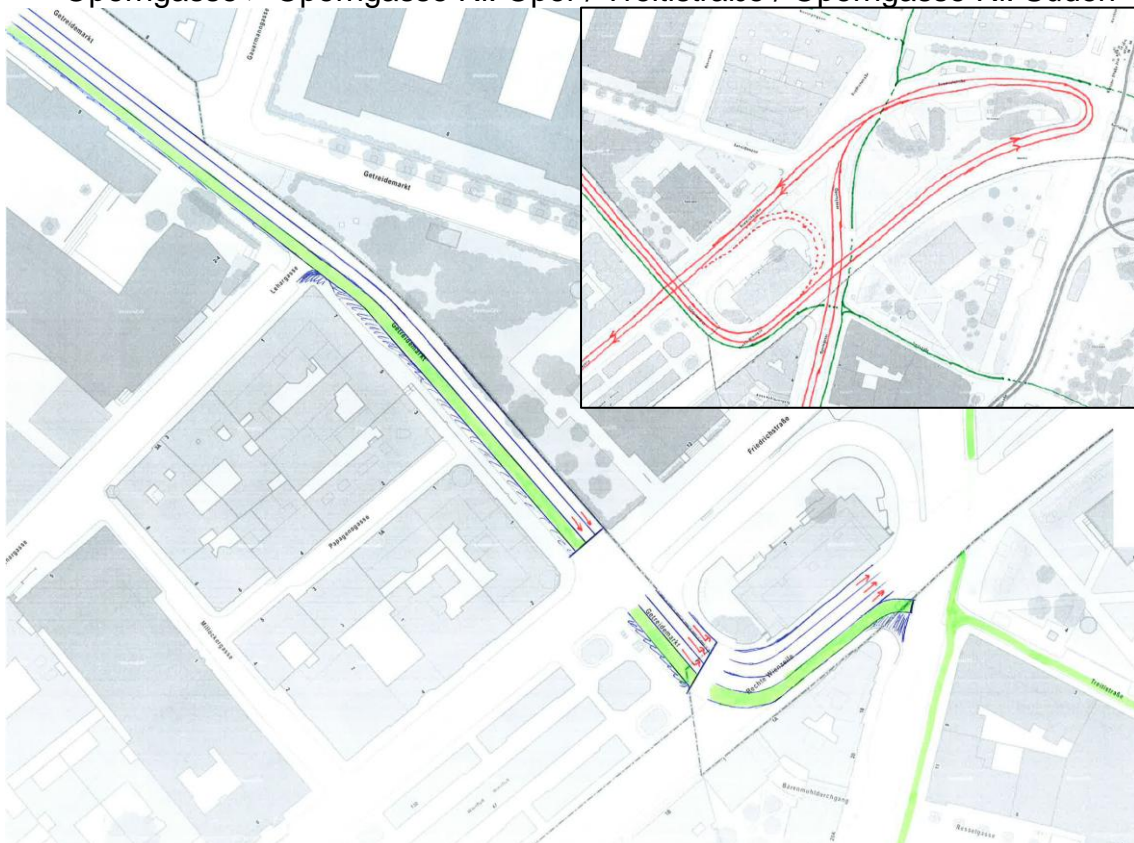
- keine „Verschwenkung“ des Radfahrstreifens, sondern Führung am Straßenrand, keine Kreuzung mit Kfz-Spuren notwendig

### Nachteile:

- Konflikt zw. RF > Treitlstraße und Kfz-Abbiegern Re. Wienzeile > Operngasse wird nicht gelöst
- Ampelphase für Radfahrer geradeaus ist kürzer als für KFZ geradeaus, da sie um die Rechtsabbiegerphase der PKW verkürzt wird

### 3) Vorschlag IVV-3: Radweg-Lückenschluss

- Verlängerung und Verbreiterung des bestehenden Radfahrstreifens bis Li. Wienzeile
- Getreidemarkt zwischen MaHü und Li. Wienzeile 3-spurig (2 geradeaus, 1 Radfahrstreifen)
- bauliche Trennung des RFS über die gesamte Länge
- kein Kfz-Abbiegen Getreidemarkt > Li. Wienzeile erlaubt (stattdessen Getreidemarkt > Re. Wienzeile > Friedrichstraße > Li. Wienzeile)
- kein Kfz-Abbiegen Re. Wienzeile > Operngasse erlaubt (stattdessen Getreidemarkt > Re. Wienzeile > Friedrichstraße > Operngasse)
- Radwegführung (baulich getrennt) Getreidemarkt > Re. Wienzeile > Kreuzung Operngasse > Operngasse Ri. Oper / Treitlstraße / Operngasse Ri. Süden



#### Vorteile:

- keine „Verschwenkung“ des Radfahrstreifens notwendig
- kein Konfliktpotenzial Kfz-Rechtsabbieger – RF
- sichtbare Rad-Priorisierung im öffentlichen Raum (Radverkehr steigt ständig, Kfz-Verkehr stagniert bzw. nimmt ab; Ziele STEP, Masterplan Verkehr)
- sicherer, attraktiver Lückenschluss zwischen 2er-Linie und TU/Karlsplatz

#### Nachteile:

- Umweg für Kfz-Verkehr (Emissionen) – ev. Kurzführung über Gelände des Verkehrsbüros möglich (strichliert)