

Setzt Freude
in Gang

Wien



RAD
JAHR
2013

GRUNDSATZ- BESCHLUSS RADFAHREN IN WIEN

Beschluss- (Resolutions-) Antrag

der GemeinderätInnen Mag. Christoph Chorherr, Mag. Rüdiger Maresch,
Mag^a Martina Wurzer, Dr.ⁱⁿ Jennifer Kickert und FreundInnen (GRÜNE)
sowie Gerhard Kubik, Susanne Bluma, Siegi Lindenmayr und GenossInnen (SPÖ)

eingebracht in der **Sitzung des Wiener Gemeinderates am 22.5.2013 in der
Debatte zur Mitteilung zum Thema „Radfahren in Wien“**



1. Präambel

Die Stadt Wien bekennt sich zu nachhaltiger Mobilität. Die Anteile von Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr an den Wegen der Wienerinnen und Wiener sind deshalb zu stärken.

Basis der Mobilität in Wien ist das Zufußgehen. Kurze Wege in der Stadt und zu den öffentlichen Verkehrsmitteln sind das Ziel.

Wien ist eine der weltweit führenden Städte beim Öffentlichen Verkehr. Im Jahr 2012 lag der Anteil an den Alltagswegen der Wienerinnen und Wiener bei 39 Prozent.

In der Regierungsvereinbarung wurde festgehalten, dass der Anteil des Radverkehrs von fünf auf zehn Prozent verdoppelt werden soll. Mit dem RadJahr 2013 setzt Wien einen kräftigen Impuls für das Radfahren im urbanen Raum. Im Juni findet die internationale Konferenz Velo-city in Wien statt.



Das Rad gewinnt als Verkehrsmittel stetig an Bedeutung. Immer mehr Menschen erkennen die Vorteile des Radfahrens im Alltag: Radfahren nutzt der Gesundheit, es ist möglich, zügig ans Ziel zu kommen, und es spart Geld. Langwierige Parkplatzsuche entfällt und Parkgebühren fallen keine an. In Zeiten steigender Treibstoffpreise ist der Umstieg aufs Rad mehrfach sinnvoll.

Werden die gesellschaftlichen Kosten und Nutzen von Gesundheitseffekten, Lärm- und Schadstoffbelastung sowie Unfällen zusammen gerechnet, so zeigt sich, dass Wien vom Radfahren stark profitiert. Für den Wiener Stadtverkehr ergibt sich ein gesellschaftlicher Nutzen durch Radfahren von rund 81 Eurocent pro Kilometer, beim Pkw entstehen gesellschaftliche Kosten von vier Eurocent pro Kilometer. (Trunk Gregor, Gesamtwirtschaftlicher Vergleich von Pkw- und Radverkehr, Univ. für Bodenkultur, 2010)

Aus diesen gesellschaftlichen Nutzen finanzieller und gesundheitlicher Natur resultiert eine Verantwortung für Wiens Stadtverwaltung und Gemeinderat, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, das Umsteigen vom Kfz aufs Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu fördern und durch geeignete Mittel zu steuern. Es wird daher dieser Grundsatzbeschluss getroffen.

2. Das Rad, ein internationaler Trend

Städte wie Kopenhagen, München oder Salzburg haben in den vergangenen Jahrzehnten eine bewusst fahrradfreundliche Politik verfolgt und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr dadurch signifikant gehoben. Mehr Radverkehr hebt insgesamt die Lebensqualität in den Städten. Fahrräder produzieren keine Abgase, sind leise, benötigen im Vergleich zum Pkw deutlich weniger Verkehrs- und Abstellflächen und verursachen damit deutlich geringere Infrastrukturkosten. Verstärkte Benutzung des



Fahrrades kann und soll auch in Wien das an seine Kapazitätsgrenzen gelangte städtische Straßennetz entlasten und mehr Raum für Menschen schaffen.

3. Das Ziel: Zehn Prozent und mehr Radverkehrsanteil in Wien

Auch in Wien wurden und werden die Vorteile des Radverkehrs für die Stadt erkannt. Lange betrug der Radverkehrsanteil an der Verkehrsmittelwahl rund drei Prozent, seit dem Jahr 2006 steigt der Anteil signifikant an und lag im Jahr 2012 bei rund sechs Prozent. Immer mehr Radfahrerinnen und Radfahrer prägen das Stadtbild.

Das Wiener Radwegenetz wurde ab dem Jahr 1994 ausgebaut, derzeit sind mehr als 1.220 Kilometer in Funktion. Bis heute wurden zirka 30.000 Rad-Abstellanlagen realisiert. Die Stadt

fördert auch die Errichtung von Fahrradabstellplätzen auf privatem und öffentlichem Grund. Ein Leihradsystem wurde aufgebaut. Derzeit können an mehr als 100 Citybike-Stationen rund 1.300 Fahrräder entliehen werden. Nun sollen weitere Maßnahmen gesetzt werden, um an Städte mit hohem Radverkehrsanteil anzuschließen. Ein zentrales Ziel ist es, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2015 durch ein Bündel an Maßnahmen auf zehn Prozent zu heben. Darüber hinaus wird eine weitere Steigerung des Radfahrens in Wien angestrebt.

4. Zielerreichung durch Miteinander

Das Ziel den Radverkehrsanteil zu heben, bedeutet auch geänderte Prioritäten bei der Stadt- und Verkehrsplanung und der Aufteilung des öffentlichen Raumes. Sowohl im Verkehrsalltag, als auch in Planungsprozessen steht deshalb eine Kultur des Miteinanders, wie etwa die Rücksicht von und gegenüber FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen, im Fokus.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Wiener Bezirke, der Politik, der Verwaltung, von Interessenvertretungen, NGOs und der Wirtschaft arbeiten gemeinsam am erklärten Ziel von mehr Lebensqualität durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils. Das Ziel wird sowohl durch Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur, als auch durch Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit erreicht.

5. Mehr Radfahren durch verbesserte Infrastruktur

Um die klimapolitisch, verkehrspolitisch, gesundheitspolitisch und auch sozialpolitisch wichtige Steigerung des Radverkehrsanteils zu erreichen, braucht es konkrete Planungs- und Umsetzungsschritte.

Potenziellen Radfahrerinnen und Radfahrern gilt es, auch ein subjektives Gefühl der Sicherheit beim Radfahren zu vermitteln. Dies erfolgt durch breite, von der Kfz-Fahrbahn getrennte, gut gekennzeichnete Radwege, Radstreifen und Radrouten.

Wichtige, radial und tangential verlaufende Radhaupttrouten und Langstreckenverbindungen bzw. eigene fahrradfreundliche Straßen/Fahrradstraßen – mit hoher Qualität und Vorrang für den Radverkehr – sind zu definieren und prioritär auszubauen.

Das rasch gewachsene Wiener Radwegenetz wird laufend erweitert und qualitativ verbessert. Lückenschlüssen und der Beseitigung von Eng- und Gefahrenstellen, insbesondere bei Kreuzungen, kommt hohe Priorität zu.

Radfahren in Wien ist im Vergleich zu anderen Arten der Fortbewegung sicher. Um die Sicherheit und Attraktivität weiter zu erhöhen, werden insbesondere Schienenstraßen sukzessive fahrradfreundlich gestaltet.

Radwege sind besonders wichtig, um weniger Geübte, Kinder, Seniorinnen und Senioren zum Radfahren einzuladen. Begleitend wird, wo das sinnvoll und sicher ist, die Benützungspflicht von Radwegen aufgehoben. Im Sinne eines gedeihlichen Miteinanders und eines flüssigen Verkehrs ist es ebenso sinnvoll, manche Vorgaben der StVO in Kompetenz des Bundes, wie etwa die „absolute Wartepflicht“ bei Ende eines Radweges und Sondervorrangregeln, aufzuheben sowie an die veränderten Anforderungen anzupassen. Dafür wird sich die Stadt Wien beim Bund einsetzen.

Radfahrerinnen und Radfahrer werden bei der Steuerung der Ampelphasen in Wien bereits heute mitberücksichtigt. Der Radverkehr soll künftig durch verbesserte Ampelphasen weiter flüssiger gemacht werden. Insbesondere wird geprüft auf welchen Strecken eine Grüne Welle für Radfahrende nach Vorbild anderer Städte möglich ist und darauf folgend umgesetzt. Insbesondere wird geprüft, ob im Radwegenetz der Stadt Wien die Wartezeiten an Ampelanlagen reduziert werden können. Dies kann zum Beispiel durch die Reduktion von Anmeldedrucktasten (Druckknopfampel) erreicht werden.

Es sollen innovative Einrichtungen zur Information und zur Verkehrssteuerung eingesetzt werden, welche sich positiv auf die Verminderung von Reisezeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer auswirken.

Hauptradwege werden im Winterdienst prioritär geräumt. Der Winterdienst wird punkto Radfahren weiter optimiert.

Das öffentliche Leihradsystem in Wien wird weiter verbessert und ausgebaut. Sowohl die Dichte der Stationen und die Ausweitung auf neue Stadtgebiete als auch die Qualität der Fahrräder und die leichte Zugänglichkeit stehen dabei im Mittelpunkt.





6. Mehr Sicherheit durch reduziertes Tempo im Kfz-Verkehr

Abseits der Hauptrouten des Kfz-Verkehrs wird das Radfahren im Mischverkehr komfortabler und noch sicherer gemacht. Das bereits häufig erlaubte Radfahren gegen die Einbahn wird in weiteren Straßenzügen gestattet und wird in Tempo-30-Straßen zur Regel. Weitere Radrouten, etwa quer durch die Innere Stadt, werden ermöglicht, um Radfahren durch kurze Strecken attraktiv zu machen.

Die höchstmögliche Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer steht im Zentrum der Wiener Verkehrspolitik. Die Erweiterung von Tempo-30 im Stadtgebiet ist eine wichtige Maßnahme, um den Verkehr in Wien noch sicherer zu machen. Ziel ist eine möglichst flächendeckende Verkehrsberuhigung, die neben Gehen und Öffentlichem Verkehr auch das Radfahren sicherer und attraktiver macht.

7. Fahrradbügel und Radgaragen als Schutz vor Diebstahl

Nicht nur die Sicherheit des fließenden Verkehrs, auch die Sicherheit des vor Fahrraddiebstählen ist zu heben. Neue Abstellanlagen, besonders im Bereich von Bahnhöfen, öffentlichen Gebäuden, Einkaufszentren und anderen häufig frequentierten Orten werden errichtet. Fahrradgaragen und Fahrradboxen werden an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs realisiert. In Absprache mit der Exekutive werden Maßnahmen gegen den Fahrraddiebstahl ergriffen.

Wegweisend ist das Projekt „Bike&Buy“, das in Kooperation mit der Stadt Wien realisiert wurde. Bei 115 Supermarkt-Filialen wurden insgesamt 600 Radstellplätze errichtet. Eine Ausweitung derartiger Konzepte wird durch die Stadt Wien vorangetrieben und unterstützt.

Am Wiener Hauptbahnhof wird eine Fahrradstation mit der Möglichkeit, Fahrräder diebstahlsicher und wettergeschützt abzustellen errichtet.

8. Wechselseitige Ergänzung Öffentlicher Verkehr und Fahrrad

Der ausgezeichnete Öffentliche Verkehr in Wien und die Größe der Stadt bieten optimale Voraussetzungen für Bike&Ride, also der Kombination von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad. Das Rad soll in Stadtrand- und Stadterweiterungsgebieten als Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle spielen. Für qualitativ und quantitativ ausreichende Stellplätze an den Haltestellen wird Vorsorge getroffen.

An den wichtigsten Bahnhöfen Wiens werden als zusätzliches Angebot Fahrradgaragen bzw. Fahrradboxen errichtet.

Ein Zeichen für eine bereits funktionierende Kooperation von Rad- und Öffentlichem Verkehr ist die erfolgte Öffnung von Busspuren für Radfahrerinnen und Radfahrer. Weitere Busspuren sollen folgen.

9. Wegweisende Beschilderung und Routenplanung

Wichtig für die Orientierung der Radfahrerinnen und Radfahrer ist eine gut sichtbare Beschilderung der Radinfrastruktur. Die bereits vorhandenen grünen Radwegweiser werden optimiert bzw. durch eine Radroutenkennzeichnung

ersetzt, um die oft in Nebenstraßen verlaufenden Radrouten besser auffindbar zu machen. Bereits existierende, gut funktionierende Internet-Radrouten-Finder (z.B. anachb.at) werden weiterentwickelt.



10. Fahrradfreundliche Stadtplanung, radfreundlicher Wohnungsbau

Radfahren hat in den vergangenen Monaten und Jahren in Wien einen deutlichen Aufschwung genommen. Um diesen erfreulichen Trend auch in die Zukunft fortzuschreiben, wird bei der Planung von neuen Wohnbauten, Wohnsiedlungen und Stadtvierteln eine einladende und komfortable Radinfrastruktur mitgedacht. Nicht nur gute Radwege sind wichtig, sondern vor allem auch diebstahlsichere Radabstellräume bzw. überdachte Radabstellplätze in genügend großer Zahl und Qualität. Für Gründerzeitviertel werden Konzepte entwickelt und umgesetzt, um Fahrräder sicher abstellen zu können, etwa die Errichtung von Anrainer-Radgaragen in leer stehenden Geschäftslokalen oder auch Fahrradboxen im öffentlichen Raum.



Bereits realisierte internationale Vorzeigeprojekte sind die „Autofreie Siedlung“ und das Wohnprojekt „Bike City“ mit besonders radfreundlicher Architektur und Ausgestaltung. Weitere derartige Vorzeigeprojekte sind erstrebenswert. Positive Erfahrungen der Pilotprojekte fließen in den Standard-Wohnbau ein. Bei der Planung neuer Stadtgebiete haben fahrradfreundliche Strukturen hohe Priorität.

Garagierungsgesetze, die Bauordnung bzw. die Wohnbauförderung werden geändert, um das Fahrrad noch besser in den Wohnbau zu integrieren und verbesserte, ausreichende und leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten als Standard zu gewährleisten.

11. Radmarketing und Erschließung neuer Zielgruppen

Ob jemand mit dem Fahrrad im Alltag fährt, ist auch Gewohnheit und Einstellungssache. Breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit wird von der Stadt Wien für Radfahren durchgeführt. Veranstaltungen sowie Aktionen wie „Wien radelt zur Arbeit“ oder „Mit dem Rad in den Sommer“ werden schrittweise ausgeweitet und weiterentwickelt. Unternehmen sollen aktiviert werden, Maßnahmen zu setzen, damit Mitarbeitende mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

Oft fehlt es der Bevölkerung noch an Informationen, dies soll geändert werden. Prominente

Vorbilder sollen das positive, clevere Image des Verkehrsmittels Rad weiter stärken. Dadurch sind auch neue Zielgruppen anzusprechen: Das Rad ist für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen, wie auch Menschen mit Migrationshintergrund eine mögliche Mobilitätsalternative zum Pkw. Schwerpunktaktionen zum Radfahren werden durchgeführt. Mit dem Radverkehrsbeauftragten und den Mitarbeitenden der Mobilitätsagentur gibt es Personen, die für Marketing und für Mobilitätsmanagement zum Radfahren in der Stadt zuständig sind, sowie Expertise einbringen.

12. Im Fokus: Jung und Alt

Bewegungsarmut und damit verbundenes Übergewicht ist ein erkanntes Problem unter vielen Kindern und Jugendlichen. Radfahren wäre für viele von ihnen eine kostengünstige, vergnügliche und sinnvolle Alternative zu Indooraktivitäten wie Computerspielen. Radfahrkurse für Schulkinder, Radfahrprüfungen, Radexkursionen, Radtage, Radwochen – ähnlich wie Skikurse – sind einfache, aber langfristig wirksame Mittel, das Verkehrsmittel Rad auch unter der jüngeren Generation verstärkt zu etablieren und damit den Radverkehrsanteil

langfristig zu heben. Das Erlernen von Radfahrkompetenz soll verstärkt in Kindergärten und Schulen integriert werden.

Auch ältere Menschen bleiben gesund und beweglich, wenn sie regelmäßig Rad fahren. Die Stadt Wien wird ihnen über gezielte Informationsmaßnahmen dabei helfen, das Rad als Verkehrsmittel wie als Freizeitgerät neu zu entdecken. Durch Innovationen wie Elektrofahrräder werden zusätzlich neue Gruppen von Radfahrern mobilisiert.

13. Zusätzliche Geldmittel in Zeiten knapper Budgets

Zusätzlicher Radverkehr kann und wird dabei helfen, die großen innerstädtischen Verkehrsprobleme zu lösen. Zunehmender Radverkehr benötigt aber auch zusätzliches Geld. Insbesondere im Dialog mit oft noch skeptischen bzw. verunsicherten Bevölkerungsteilen sind

personelle wie finanzielle Anstrengungen nötig – Anstrengungen, die sich jedoch für die Stadt insgesamt sehr bald „rechnen“ werden und der Stadtverwaltung dabei helfen, an anderen Stellen, insbesondere im Gesundheitsbereich und bei kostenintensiver Infrastruktur zu sparen.

14. Schlussbemerkungen und Umsetzung

Wien stellt sich den Herausforderungen, die mit der Weiterentwicklung der Verkehrspolitik in Richtung fahrradfreundliche Stadt verbunden sind. Ziel ist, dass diese Neuorientierung in einem

Dialog mit der Bevölkerung gelingen soll. Kooperationen mit der Wirtschaft und den Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel werden angestrebt.



Die gefertigten GemeinderätInnen stellen daher gemäß § 27 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Gemeinderates der Stadt Wien folgenden



Beschluss- (Resolutions-) Antrag

Der Wiener Gemeinderat spricht sich dafür aus, dass der Magistrat folgende Maßnahmen unter Einbeziehung der jeweiligen Bezirke mit hoher Priorität verfolgen möge:

1. Schließung von Lücken im Radwegnetz sowie Errichtung von Radwegen entlang von Straßen mit starkem Kfz-Verkehr
2. Möglichst flächendeckende Öffnung von Einbahnen für Radfahrende unter Berücksichtigung der Interessen des Öffentlichen Verkehrs
3. Planung, Entwicklung und Umsetzung von hochrangigen städtischen Fahrrad-Longstreckenverbindungen mit definierten Qualitätsstandards an die Infrastruktur
4. Schaffung eines Beschilderungs- und Markierungssystems für hochrangige bzw. wichtige Radverbindungen (Langstreckenverbindungen, City-Durchfahrten,...)
5. Ausweitung und Weiterentwicklung des öffentlichen Leihradsystems hinsichtlich Standortdichte, Fuhrpark, Zugänglichkeit und neuer Gebiete
6. Aufhebung der Benützungspflicht von Radwegen wo dies die Verkehrssicherheit zulässt
7. Einrichtung von Fahrradstraßen
8. Mobilitätsmanagement zum Radfahren innerhalb der Stellen der Stadt Wien („Fahrradfreundlicher Magistrat“)
9. Erleichterung des Radfahrens in Schienenstraßen (bspw. befahrbare Haltestellenkaps bei ausreichenden Platzverhältnissen) sowie Schaffung sogenannter vorgezogener Haltelinien für Radfahren.
10. Ausbau von Abstellanlagen auf öffentlichem Grund sowie Verbesserung der Integration von Fahrradabstellanlagen im Wohnbau und bei bestehenden Wohnbauten
11. Verbesserung der Ampelschaltungen für Radfahrende unter Berücksichtigung der Interessen des Öffentlichen Verkehrs.

Wien, am 22. Mai 2013