

Diskussionsgrundlage

Fuß- und Radverbindungen zwischen 4. und 6. Bezirk (Wienzeile)

Stephan Bösch-Plepelits
plepelits@xover.mud.at
<http://plepe.at>
Twitter: @plepe

Februar 2013

Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	3
Wientalradweg.....	4
Fußwegverbindungen.....	6
Treitlstraße – Operngasse – Nibelungengasse.....	6
Getreidemarkt – Bährenmühldurchgang – Resselgasse.....	6
Faulmanngasse – Millöckergasse.....	7
Schleifmühlgasse – Girardigasse.....	7
Bereich Kettenbrückengasse.....	7
Radverbindungen.....	8
Treitlstraße.....	8
Treitlstraße - Operngasse – Nibelungengasse – Eschenbachgasse – Gumpendorferstraße.....	8
Getreidemarkt – Rechte Wienzeile – Treitlstraße.....	9
Girardigasse – Schleifmühlgasse.....	9
Schleifmühlgasse – Rechte Wienzeile – Laimgrubengasse bzw. Radweg Linke Wienzeile.....	9
Preßgasse – Kettenbrückengasse.....	9
Bereich Kettenbrückengasse.....	9
Fazit.....	10
Vorgeschlagene Verbesserungen.....	10
Quellen.....	11

Einleitung

Derzeit wird in den Medien über einen Ausbau des Radstreifens am Getreidemarkt zur Wienzeile diskutiert. Der Vorschlag der Grünen (<http://wien.gruene.at/2013/02/15/getreidemarkt>) wurde in den Kommentaren – meiner Meinung nach zu Recht – heftig kritisiert.

Um die Diskussion etwas zu bereichern möchte ich diese Arbeit einbringen, es geht um eine Sammlung von derzeitigen Verbindungen zwischen 4. und 6. Bezirk im Bereich Karlsplatz – Kettenbrückengasse. Als Alltagsradler befahre ich diese Gegend fast jeden Tag und kenne die dortigen Probleme sehr gut.

Obwohl der Wienfluss in diesem Bereich überplattet ist (der Naschmarkt befindet sich auf dieser Überplattung), gibt es wenige sinnvolle Querverbindungen. Schuld daran tragen primär die Rechte und die Linke Wienzeile, zwei sehr stark vom Autoverkehr dominierte Straßen. Die Rechte Wienzeile ist eine zweispurige Einbahn stadteinwärts, die Linke Wienzeile analog eine zweispurige Einbahn stadtauswärts. Durch ihre Wichtigkeit als Hauptverbindungen (sie ist Teil der B1), aber auch ihren Charakter (Breite der Fahrbahn, wenig Kreuzungen, bevorrangte Ampelschaltung) werden hohe Geschwindigkeiten gefahren.

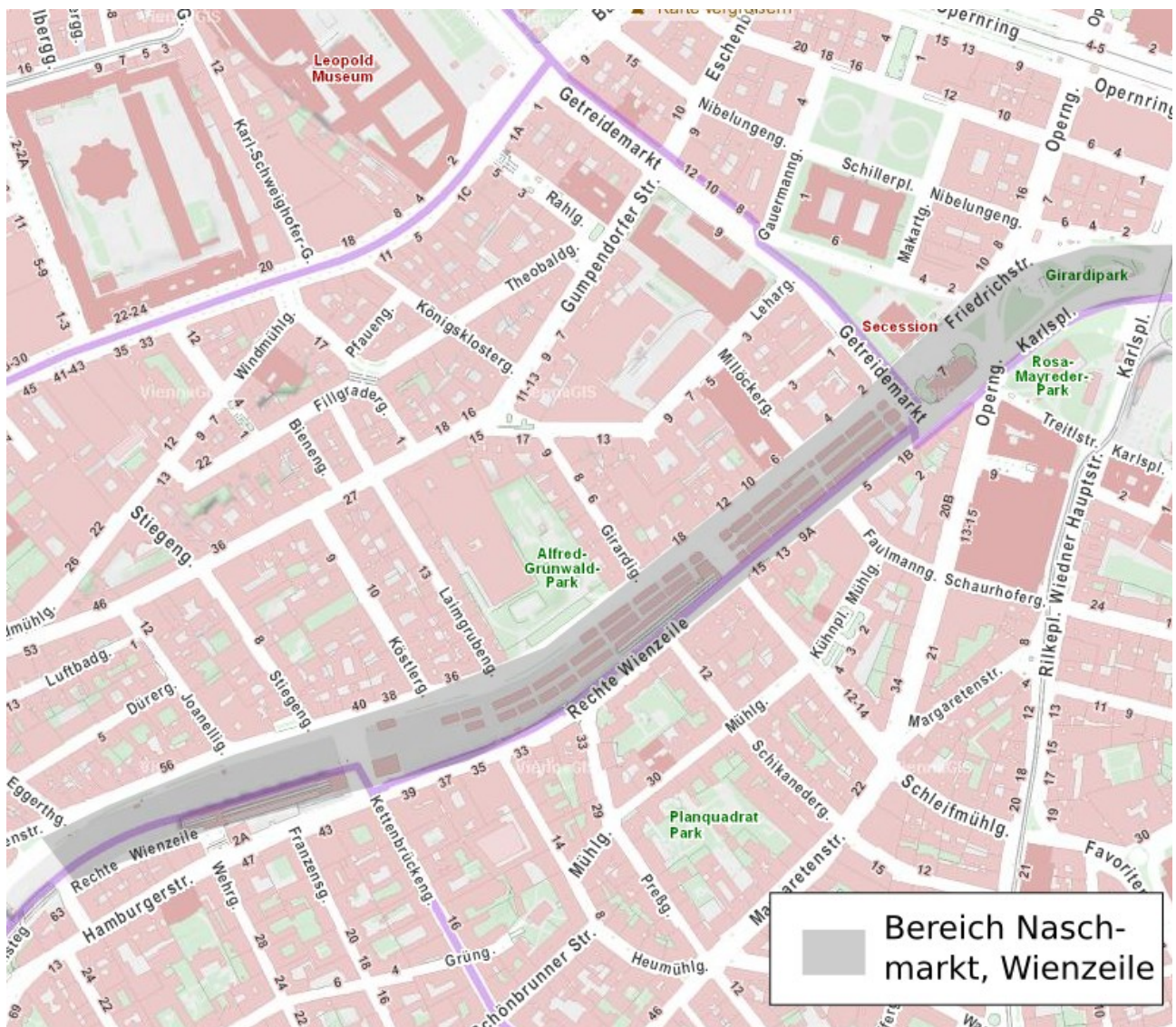


Abbildung 1: Der Bereich Wienzeile, Quelle: ViennaGIS (Feb 2013), eigene Bearbeitung (Feb 2013)

Besonders für den Radverkehr stellt auch der Naschmarkt eine Barriere dar, da dieser tagsüber von vielen Personen bevölkert wird – eine Querung ist in vielen Bereichen nicht einmal schiebend eine sinnvolle Alternative.

Wientalradweg

Eine der wichtigsten Haupttradwegverbindungen in Wien ist der Wientalradweg, der vom Naschmarkt entlang des Wienflusses nach Westen verläuft. Allerdings endet der Wientalradweg bei der Kettenbrückengasse vor dem Naschmarkt und man wird gezwungen einen Umweg über Laimgrubengasse und die Gumpendorferstraße (die selber keine attraktive Radverbindung ist) zu machen oder analog über die Kettenbrückengasse zur Margaretenstraße und Operngasse.

Eine Weiterführung entlang des Naschmarktes wäre sehr wichtig (auch aus wirtschaftlichen Gründen, immerhin ist der Naschmarkt ein attraktives Ziel für den Radverkehr). Er könnte beim Getreidemarkt mit dem derzeit diskutierten Radweg vereint werden.



Abbildung 2: Wientalradweg und Verbindungen zum Zentrum. Quelle: ViennaGIS (Feb 2013), eigene Bearbeitung (Feb 2013)

Fußwegverbindungen

Die Wienzeile stellt auch für die FußgängerInnenverkehr eine Barriere dar, wenn diese durch den Naschmarkt leichter zu queren ist als für den Radverkehr. Hier eine Übersicht über die Querungsmöglichkeiten:



Abbildung 3: Fußwegverbindungen über die Wienzeile, Quelle: ViennaGIS (Feb 2013), eigene Bearbeitung (Feb 2013)

Treitlstraße – Operngasse – Nibelungengasse

Der Weg führt durch den Girardipark und ist eigentlich ganz brauchbar, allerdings verlangsamt lange Ampelwartezeiten. Außerdem ist der Fußweg etwas länger als der Radweg, der ganz westlich auf der Verkehrsinsel verläuft. Vielen Personen ist nicht ganz klar, wo sie gehen sollen und gehen dann über den Radweg.

Getreidemarkt – Bärenmühdurchgang – Resselgasse

Lange Ampelwartezeiten, meist muss man bei allen 3 Ampeln (Operngasse, Rechte Wienzeile, Linke Wienzeile) den Großteil der Umlaufzeit abwarten. Bei der Kreuzung Linke Wienzeile drängeln AutofahrerInnen oft über den Zebrastreifen.

Faulmanngasse – Millöckergasse

Ganz brauchbare Verbindung, wenn man sie auch kennen muss, da die Übergänge (vom Naschmarkt aus gesehen) hinter Marktgebäuden versteckt sind. Die Ampelwartezeiten sind natürlich auch hier lästig.

Schleifmühlgasse – Girardigasse

Die Schleifmühlgasse unterbricht den Naschmarkt. Bei der Kreuzung Schleifmühlgasse # Linke Wienzeile gibt es nur auf der stadttinneren Seite einen Zebrastreifen.

Von der Girardigasse kommt man nicht direkt zum Naschmarkt, man muss vor zur Kreuzung Schleifmühlgasse gehen. Hier laufen häufig Personen über die Fahrbahn um sich den Umweg zu ersparen.

Bereich Kettenbrückengasse

Die Kettenbrückengasse bildet das westliche Ende des Naschmarktes. Hier gibt es sichere Querungen zum 4. und 6. Bezirk, wenn auch die Ampelphasen lang sind. Auf der Nordseite der Linken Wienzeile verläuft ein Radweg, bei dem es immer wieder zu Konflikten mit FußgängerInnen kommt, die auf die Ampel zusteuern. Hier wäre es angenehm, wenn der Radweg auf das Fahrbahnniveau verlegt würde, sodass die FußgängerInnen am Gehsteig auf die Grünphase warten (so wie es vor dem Westbahnhof bei der Kreuzung mit dem Gürtelradweg der Fall ist).

Zur Preßgasse (4. Bezirk) gibt es vom Naschmarkt eine Rampe die eine angenehme Abkürzung darstellt.

Radverbindungen

Nun zu den derzeitigen Radverbindungen. Im Gegensatz zu den Fußverbindungen hab ich die Verbindungen hier in beide Richtungen dargestellt, da einige davon nur in eine Richtung befahrbar sind:

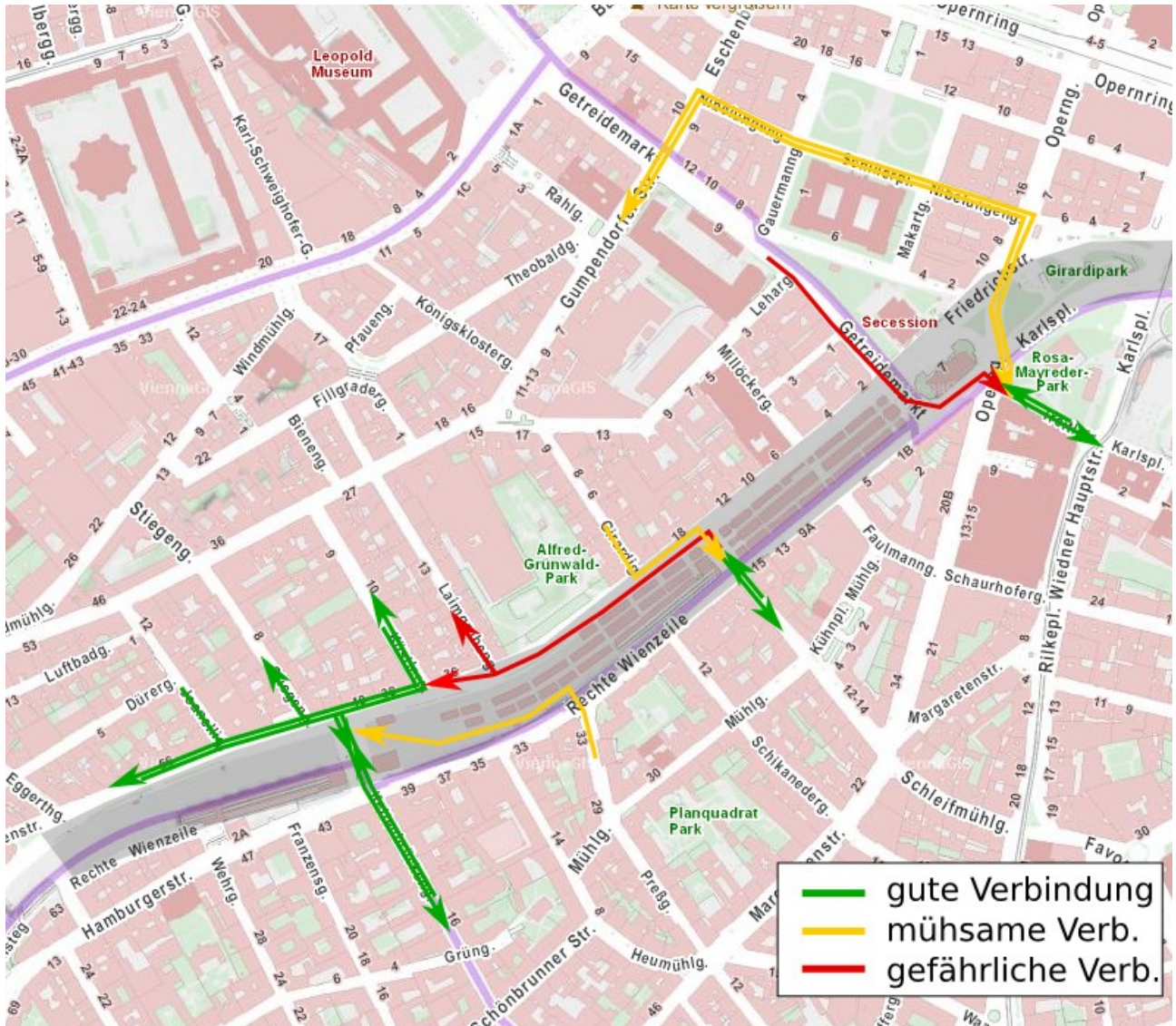


Abbildung 4: Radverbindungen über die Wienzeile. Quelle: ViennaGIS (Feb 2013), eigene Bearbeitung (Feb 2013)

Treitlstraße

Die Treitlstraße ist eine brauchbare Verbindung von der Operngasse in Richtung Resselpark (und zurück) und wird auch entsprechend stark angenommen. Sie ist eigentlich eine Einbahn in Richtung Resselpark, durch ihre Ausweisung als Wohnstraße darf sie aber in beide Richtungen verwendet werden. Das Problem ist nur die Weiterführung Richtung 6. Bezirk.

Treitlstraße - Operngasse – Nibelungengasse – Eschenbachgasse – Gumpendorferstraße

Die Verbindung Treitlstraße – Operngasse – Nibelungengasse ist eine Möglichkeit um vom Karlsplatz auf den Zweierlinienradweg (Museumsquartier) zu kommen. Sie stellt allerdings einen Umweg dar, was vor Allem durch die Ampelwartezeiten mühsam ist. Auch der Höhenunterschied

macht die Strecke unattraktiv.

Besonderes Beispiel Karlsplatz – TU Audimax (an der Kreuzung Getreidemarkt # Lehárgasse): Durch den Umweg ist die Verbindung 800m lang und es müssen 5 Ampeln überquert werden. Der direkte Weg wären 360m und nur 3 Ampeln (durch die Ampelschaltungen dauert der Weg allerdings auch lange, siehe Fußverbindungen).

Getreidemarkt – Rechte Wienzeile – Treitlstraße

Diese Verbindung ist jene, über die gerade diskutiert wird. Am Getreidemarkt werden sehr hohe Geschwindigkeiten gefahren, außerdem müssen mehrere Fahrstreifen überquert werden. Diese Route kann derzeit nur erfahrenen RadfahrerInnen empfohlen werden. Außerdem ist diese Route nur in dieser Richtung brauchbar.

In Richtung Museumsquartier könnte sie nicht nur eine attraktive Verbindung zum Museumsquartier sondern auch über die Lehárgasse zur Gumpendorferstraße darstellen, wenn diese gegen die Einbahn geöffnet würde.

Girardigasse – Schleifmühlgasse

Da die Girardigasse eine Einbahn ist, ist diese Verbindung nur in Richtung 6. → 4. zu befahren. Auf der Linken Wienzeile muss auf dem Gehsteig geschoben werden, dadurch ist diese Verbindung als mühsam eingestuft. Mit einer Einbahnöffnung der Girardigasse und der Lehárgasse und einer Lösung für den Gehsteig auf der Linken Wienzeile könnte diese Verbindung eine sehr wichtige Verbindung darstellen, speziell durch die Weiterführung zum Gusshausstraßenradweg und damit über den Schwarzenbergplatz in den 3. Bezirk.

Schleifmühlgasse – Rechte Wienzeile – Laimgrubengasse bzw. Radweg Linke Wienzeile

Wie vorher schon beschrieben stellte die Schleifmühlgasse eine wichtige Verbindung dar. Die Verbindung in den 6. Bezirk bzw. zum Radweg Linke Wienzeile ist allerdings nur im Autoverkehr möglich. Die Linke Wienzeile ist allerdings sehr stark befahren und es werden hohe Geschwindigkeiten gefahren. Dadurch ist diese Verbindung nur erfahrenen RadfahrerInnen zu empfehlen. Es ist allerdings angenehmer als am Getreidemarkt, z.B. müssen keine Fahrstreifen gequert werden. Ein Problem stellt die Kreuzung mit der Laimgrubengasse dar, da hier oft AutofahrerInnen abbiegen ohne auf RadfahrerInnen zu achten.

Ein Manko der Schleifmühlgasse ist die Enge der Fahrbahn, besonders im Bereich Kühnplatz – Margaretenstraße. Dort sollten die Schrägparkplätze zu Längsparkplätzen umgewandelt und die Baumscheiben etwas verkleinert werden.

Preßgasse – Kettenbrückengasse

Die bei den Fußverbindungen beschriebene Rampe zur Preßgasse kann auch vom Radverkehr genutzt werden, allerdings (da die Preßgasse eine Einbahn ist) nur in dieser Richtung. Auf der Rampe ist Vorsicht geboten, da diese sehr eng ist und meistens auch PassantInnen unterwegs sind. Auf dem Naschmarkt kann man im seitlichen Bereich fahren, wo normalerweise nicht viele Personen unterwegs sind.

Bereich Kettenbrückengasse

Die Kettenbrückengasse ist eine Einbahn in Richtung 4. Bezirk, sie darf allerdings mit dem Rad gegen die Einbahn befahren werden. Ein Problem ist, dass der Radstreifen häufig für haltende

Lieferwagen als Parkplatz missbraucht wird. Die Einrichtung einiger zusätzlicher Ladezonen könnte die Situation entschärfen.

Auf der Seite der Linken Wienzeile läuft auf der Nordseite ein Radweg. Die Kreuzung Kettenbrückengasse # Radweg führt häufig zu Konflikten mit dem FußgängerInnenverkehr (wie ich schon bei der Beschreibung der Fußwege beschrieben hab). Ein weiteres Problem ist die Kreuzung des Radwegs mit der Stiegegasse, dort biegen immer wieder AutofahrerInnen von der Linken Wienzeile ab, ohne auf den Radverkehr zu achten. Bei der Joanelligasse warten oft AutofahrerInnen auf das Abbiegen auf die Linke Wienzeile und blockieren damit den Radweg.

Insgesamt ist die Situation der Verbindungen durchaus als positiv zu bewerten.

Fazit

Im stadttinneren Bereich gibt es wenig sinnvolle Radwegverbindungen zwischen 4. und 6. Bezirk, wenn dann nur mit Umwegen und langen Ampelwartezeiten. Zwischen Kettenbrückengasse und Nibelungengasse (800m) gibt es keine brauchbaren Verbindungen für den Radverkehr.

Mit dem Getreidemarkt und der Verbindung Schleifmühlgasse → Girardigasse könnten zwei sehr sinnvolle Verbindungen geschaffen werden. Die Situation am Getreidemarkt ist allerdings schwierig, wie auch die lange Diskussion in den Medien zeigt. Bei der Schleifmühlgasse wäre mit wenig Mitteln (kurzes Stück Radweg, Einbahnöffnung Girardigasse und Einbahnöffnung Lehárgasse zwischen Gumpendorferstraße und Girardigasse) eine attraktive Verbindung möglich.

Weiters wird es Zeit für den Naschmarktradweg zwischen Kettenbrückengasse und Zentrum.

Vorgeschlagene Verbesserungen

Ich hab im Text mehrere Vorschläge für Verbesserungen gebracht. Ich möchte diese hier nochmal zusammenfassen und erweitern (vielleicht als TODO-Liste für die Stadtverwaltung anzusehen):

- Verlängerung des Wientalradwegs von der Kettenbrückengasse zum Karlsplatz bzw. zum Ring.
- Kreuzung Operngasse # Friedrichstraße, Nordseite: Durch den dort stehenden Ampelmast muss ein sehr unangenehmer Haken gefahren werden. Eine Versetzung des Mast wäre sehr zu begrüßen.
- Operngasse # Treitlstraße: Oft können hier TouristInnen beobachtet werden, die versuchen zum Naschmarkt zu kommen und dann über die Operngasse laufen und über die Absperrung klettern, da die Querungsmöglichkeit durch den Bärenmühldurchgang nicht offensichtlich ist. Hier sollten Hinweistafeln angebracht werden.
- Getreidemarkt/Bärenmühldurchgang: Hier wird nicht ohne Grund über eine Verbesserung diskutiert. Eine Optimierung der Ampelschaltungen (Operngasse, Rechte Wienzeile, Linke Wienzeile) für den FußgängerInnenverkehr wäre wichtig.
- Lehárgasse: Wenn am Getreidemarkt ein Zweirichtungsradsradweg kommt, sollte das Radfahren gegen die Einbahn erlaubt werden.
- Schleifmühlgasse: Verbreiterung des Radstreifens gegen die Einbahn, besonders im Bereich Kühnplatz – Margaretenstraße.
- Schleifmühlgasse – Girardigasse – Lehárgasse: Eine Lösung damit man hier nicht am Gehsteig das Rad schieben muss (Radweg statt Parkplätze?). Einbahnöffnung Girardigasse und Lehárgasse für den Radverkehr.
- Kettenbrückengasse: Der Radstreifen gegen die Einbahn wird oft durch haltende

Lieferwagen blockiert. Die Einrichtung einiger zusätzlicher Ladezonen könnte die Situation entschärfen.

- Kettenbrückengasse # Radweg Linke Wienzeile: Verlegung des Radwegs auf Fahrbahnniveau, sodass die FußgängerInnen am Gehsteig auf die Grünphase warten (so wie es vor dem Westbahnhof bei der Kreuzung mit dem Gürtelradweg der Fall ist).
- Stiepengasse # Radweg Linke Wienzeile: Hier achten AutofahrerInnen beim Abbiegen oft nicht auf den Radverkehr. Außerdem verschwenkt der Radweg leicht und wird etwas schmaler. Der Radweg sollte begradigt werden und die Radüberfahrt deutlich markiert werden.
- Joaneligasse # Radweg Linke Wienzeile: Hier wird der Radweg oft durch aufs Abbiegen wartende Autos blockiert.

Quellen

- ViennaGIS: <http://www.wien.gv.at/stadtplan/>