



Die neue
Volkspartei
Neubau

neos

Die unterzeichnenden BezirksrätlInnen der GRÜNEN, ÖVP und NEOS in der Bezirksvertretung Neubau stellen zur Sitzung der Bezirksvertretung am 15.12.2020 gemäß § 104 WStv folgenden

Antrag:

Die zuständigen Dienststellen der Stadt Wien werden ersucht, die Nord-Süd-Radrouten westlich der Kaiserstraße, von Höhe Lerchenfelder Straße bis zum und speziell im Bereich des Westbahnhofes und Umgebung zu verbessern. Es sollen die Flüssigkeit des Radverkehrs erhöht (Anpassung der Ampelphasen zugunsten des Radverkehrs), Hindernisse wie Gürtelquerungen sowie Konflikte mit dem Fußverkehr (z.B. Bereich Westbahnhof, Höhe Kandlgasse oder Höhe Burggasse) vermieden, die Anbindung an die Hauptradrouten im 7. Bezirk (Mariahilfer Straße, Stollgasse/Lindengasse, Burggasse, Neustiftgasse, Westbahnstraße) verbessert und ausreichend Aufstellflächen geschaffen werden.

Begründung:

Im Sinne der Ziele der Stadt Wien zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split ist es angebracht, den für Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehenden Platz neu zu verteilen und vor allem auf Hauptradrouten dem Radverkehr dementsprechend mehr Platz einzuräumen, jedoch nicht zulasten des Fußverkehrs.

Der Gürtelradweg auf Höhe des 7. Bezirks zwischen Lerchenfelder Straße und Mariahilfer Straße ist eine der Hauptschlagadern des Radverkehrs in Wien. Dennoch ist dieser streckenweise wenig attraktiv mit extremen Engstellen:

Im Bereich des Westbahnhofs ergibt sich durch die Führung aus dem Gürtelmittlbereich und die dadurch nötigen Gürtelquerungen eine Behinderung des Radverkehrflusses. Hier könnte eine neue Führung des Gürtelradwegs über die Mittelzone angedacht werden, um die Route schneller und attraktiver zu machen. Eine Führung über die Mittelzone würde zudem das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Fußgängern entschärfen, welche bei den Schutzwegen vor dem Westbahnhof häufig am Radweg warten.

Die Einfahrt der Radroute aus dem 15. Bezirk über die Goldschlaggasse in den 7. Bezirk ist noch zu verbessern. Hier ist durch die Entschleunigungsbügel bei der Querung der Straßenbahngleise die Lösung nicht mehr dem Radverkehrsaufkommen angemessen.

Auf der Höhe der Kandlgasse ist trotz mehrerer Verbesserungen in den letzten Jahren das Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr noch immer zu hoch.

Im Bereich der Burggasse gibt es durch den hohen Nutzungsdruck (U6 Ausgang, 48A Station, Würstelstand) und die wenigen Aufstellflächen für Radverkehr ebenfalls hohes Konfliktpotenzial.