



Verkehrssicherheitsmaßnahmen entlang des Radwegs an der Linken Wienzeile

Die unterzeichnenden Bezirksrät*innen der Grünen Alternative Mariahilf stellen zur Bezirksvertretungssitzung am 14.12.2023 gemäß § 24 GO-BV folgenden

Antrag

Die Bezirksvertretung Mariahilf möge beschließen, die zuständigen Stellen des Magistrats der Stadt Wien (MA 46 etc.) zu ersuchen, folgende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang des Radwegs an der Linken Wienzeile zu prüfen und der Bezirksentwicklungs- und Mobilitätskommission über die Ergebnisse zu berichten:

1. Einfärbung des Radwegs an den Radfahrüberfahren, wo dies noch nicht gegeben ist (Kreuzungen mit Millöckergasse, Stiegengasse und Joanelligasse)
2. Piktogramme für von der Linken Wienzeile über den Radweg in den Bezirk einbiegende Lenker*innen, die darauf hinweisen, dass der Radweg in beiden Richtungen befahren wird (Vorbild Kreuzung Margaretensstraße – Paulanergasse, Foto siehe Anhang)
3. Spürbare Aufdoppelung der Radfahrüberfahrten bis auf Gehsteigniveau wo dies noch nicht vorhanden ist (überall ausgenommen Stiegengasse)
4. Anbringen des Verkehrszeichens „Halt“ (Stopptafel) in den in die Linke Wienzeile nicht ampelgeregelt einmündenden Einbahnen (Girardigasse und Joanelligasse) mit einer Haltelinie vor der Radfahrüberfahrt
5. Aufbringen des Gefahrenzeichens „Fußgänger*innenübergang“ vor den unregulierten Schutzwegen über den Radweg (wo nicht bereits vorhanden)
6. Schaffung einer Abbiegespur von der Linken Wienzeile in die Laimgrubengasse in einer der folgenden Varianten:
 - a) Durch eine Verschwenkung der geradeaus führenden Fahrspuren zum Naschmarkt hin
 - b) Durch eine Reduktion von zwei auf eine geradeaus durchgehende Fahrspur im Bereich dieser Kreuzung
7. Schaffung einer Einbiegespur von der Girardigasse in die Linke Wienzeile, um sicherzustellen, dass sich einbiegende Lenker*innen auf querende Radfahrer*innen konzentrieren können und vor dem Einbiegen in die Linke Wienzeile nicht neuerlich anhalten müssen und dabei den Radweg behindern. Auch für diese Variante sollten zwei Varianten geprüft werden:

- a) Durch eine Verschwenkung der geradeaus führenden Fahrspuren zum Naschmarkt hin bzw. durch eine Verlegung der vorhandenen, vom Naschmarkt weg führenden Verschwenkung bis hinter die gegenständliche Kreuzung
 - b) Durch eine Reduktion von zwei auf eine geradeaus durchgehende Fahrspur im Bereich dieser Kreuzung
8. Schaffung einer Einbiegespur von der Joanelligasse in die Linke Wienzeile durch Auflassung einiger Kfz-Stellplätze an der in Fahrtrichtung rechten Seite der Linken Wienzeile

Begründung

Zur Unfallstatistik¹:

Der Radweg entlang der Linken Wienzeile weist eine intensive Nutzung auf, sowohl für Alltagswege der in der näheren und weiteren Umgebung wohnenden oder arbeitenden Menschen, als auch durch zahlreiche Essenszusteller*innen. Dieser 2019 erfolgte Lückenschluss ist aus dem Radwegenetz nicht mehr wegzudenken.

Eine Schattenseite dieser Erfolgsgeschichte ist aber, dass es in den drei ganzen Kalenderjahren nach Inbetriebnahme des Radwegs (2020-2022) im gegenständlichen Abschnitt zu 39 amtlich registrierten Unfällen mit Personenschäden und Beteiligung von Radfahrer*innen gekommen ist. 26 bis 27 davon haben sich an den Stellen ereignet, die von den vorgeschlagenen Maßnahmen betroffen wären. Die übrigen betreffen Fahrrad-Fahrrad-Unfälle (davon 3 im Bereich des westlichen Radwegendes bei Eggerthgasse/Magdalenenstraße und 2 abseits von Kreuzungsbereichen), 3 Fahrrad-Pkw-Unfälle an der ampelgeregelten Kreuzung mit dem Getreidemarkt, Fahrrad-Fußgänger*innen-Unfälle (insgesamt 6 Unfälle, davon 3-4 abseits von Kreuzungsbereichen) und einen Fahrrad-Pkw-Unfall an der ampelgeregelten Kreuzung Linke Wienzeile Millöckergasse.

Die größten Anteile am Unfallgeschehen machen Unfälle zwischen Radfahrer*innen und aus dem Bezirk kommend in die Linke Wienzeile einbiegenden Fahrzeugen aus, gefolgt von Unfällen mit aus der Linken Wienzeile in den Bezirk abbiegenden Fahrzeugen. Bei letzteren dominieren die Unfälle mit entgegenkommenden, also stadteinwärts fahrenden Radfahrer*innen, während nur ein einziger Unfall die

¹ Quelle: Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria: <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/>

aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse besonders „gefürchtete“ Konstellation von rechts einbiegendem Pkw und in gleicher Richtung geradeaus fahrendem Fahrrad betrifft.

Die mit durchgehender Aufdoppelung und Abbiegespur versehene Kreuzung des Radwegs mit der Stiegengasse weist nur zwei Unfälle im Betrachtungszeitraum auf, die ansonsten vergleichbare Kreuzung mit der Laimgrubengasse hingegen sieben, von den aus dem Bezirk heraus führenden Einbahnen die Joanelligasse sechs und die Girardigasse elf.

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen:

1. Durch das Einfärben des Radwegs wird das Risiko verringert, dass der Radweg von querenden Lenker*innen gänzlich übersehen wird.
2. Durch das Piktogramm sollen Lenker*innen darauf aufmerksam gemacht werden, dass in beiden Richtungen mit Radfahrer*innen zu rechnen ist. Die unerwartet große Zahl an Kollisionen zwischen in den Bezirk hinein abbiegenden Fahrzeugen und entgegenkommenden Radfahrer*innen - eine Situation mit grundsätzlich günstigen Sichtverhältnissen - deutet darauf hin, dass viele Lenker*innen aus einer Rechtsverkehrslogik heraus nicht mit entgegenkommenden Radfahrer*innen rechnen.
3. Aufdoppelungen reduzieren die Geschwindigkeit der querenden Fahrzeuge und verdeutlichen den querenden Radweg.
4. Stopptafeln bei den aus dem Bezirk kommend in die Linke Wienzeile einbiegenden Straßen würden die Häufigkeit vermindern, mit der Lenker*innen unachtsam bis auf den Radweg fahren und dort erst Ausschau halten, ob das Einbiegen in die Linke Wienzeile möglich ist.
5. Vielen Radfahrenden, aber auch Fußgänger*innen ist nicht bewusst, dass die Schutzwege über den Radweg bei Schleifmühlgasse und Kettenbrückengasse nicht in die Ampelregelung der Fahrbahn einbezogen sind, den Fußgänger*innen von den Radfahrer*innen also ungeachtet der Ampelphase immer das unbehinderte und gefahrlose Queren des Radwegs ermöglicht werden muss. Darauf sollte daher so intensiv wie möglich hingewiesen werden.
6. Die vergleichsweise geringen Unfallzahlen an der Kreuzung mit der Stiegengasse deuten darauf hin, dass von einer Abbiegespur aus vorsichtiger und langsamer eingebogen wird als von der durchgehenden Fahrspur. Das könnte daran liegen, dass Lenker*innen sich auf der durchgehenden Fahrspur eher gedrängt fühlen, rasch einzubiegen, um den nachfolgenden Verkehr nicht aufzuhalten.
7. Eine Einbiegespur hätte den Vorteil, dass einbiegende Lenker*innen nicht bei bzw. vor dem Einbiegen darauf achten müssen, dass sich auf der Linken

Wienzeile kein Fahrzeug nähert. Sie müssen daher beim Queren des Radwegs nicht auch noch nach Fahrzeugen Ausschau halten, die sich auf der Fahrbahn der Linken Wienzeile nähern, und können sich besser auf den Zweirichtungsrادweg konzentrieren. Zusätzlich entfallen dadurch die Situationen, in denen Fahrzeuge am Radweg anhalten und diesen blockieren, weil sich zwischenzeitlich auf der Linken Wienzeile ein Fahrzeug nähert, das am Einbiegen hindert.

8. Siehe 7.

Anhang

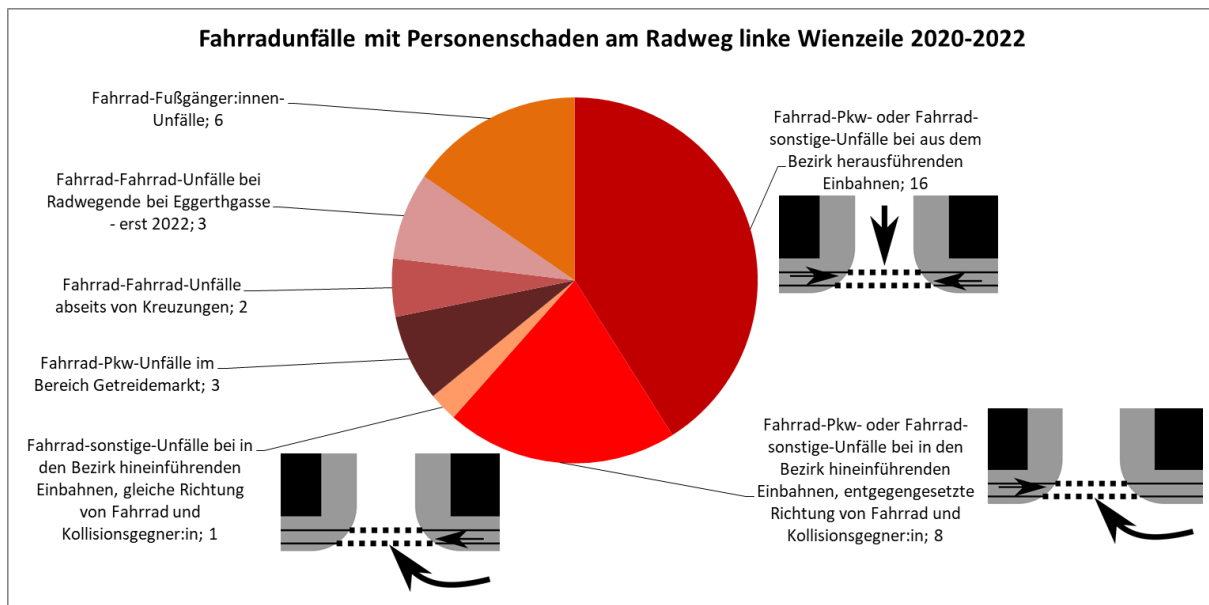


Abbildung 1: Fahrradunfälle mit Personenschaden am Radweg Linke Wienzeile 2020-2022 nach Unfalltyp und Kategorie der Örtlichkeit

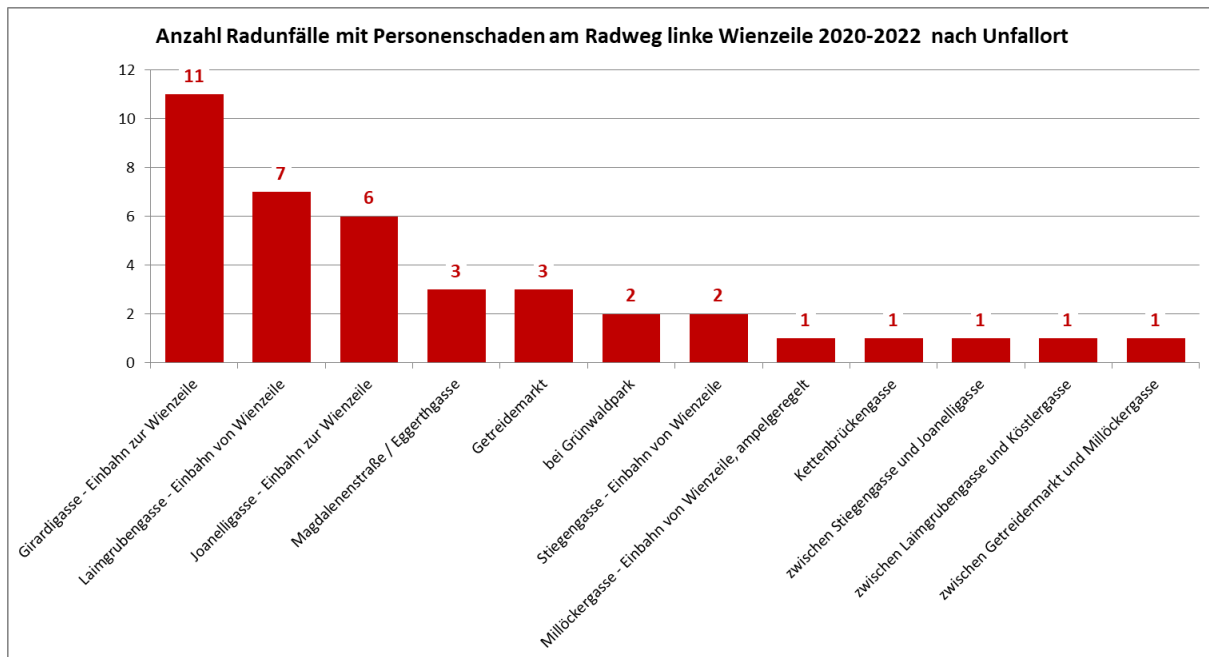


Abbildung 2: Fahrradunfälle mit Personenschaden am Radweg Linke Wienzeile 2020-2022 nach Unfallort



Abbildung 3: Vorbild für Piktogramm aus Sicht der einbiegenden Fahrzeuge zum Hinweis auf den Zweirichtungsradweg: Kreuzung Margaretenstrasse / Paulanergasse

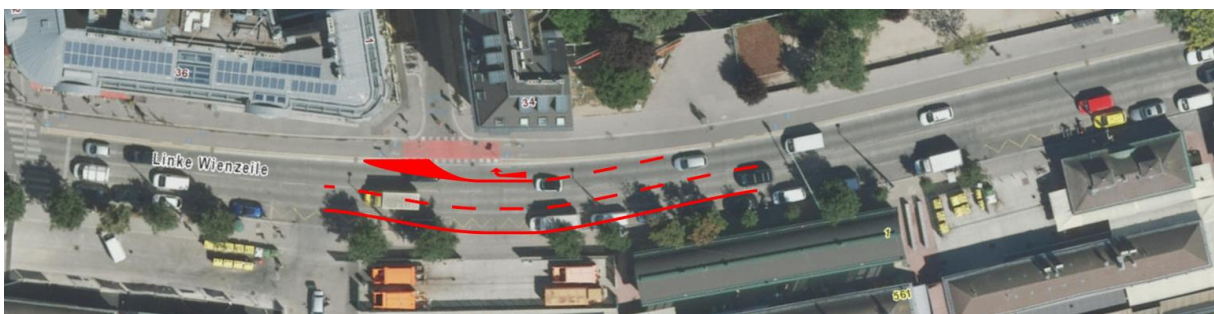


Abbildung 4: Schaffung einer Einbiegespur in die Laimgrubengasse durch Verschwenkung der gradeaus führenden Fahrbahnen.



Abbildung 5: Schaffung einer Einbiegespur in die Laimgrubengasse durch Reduktion der Anzahl geradeaus führender Fahrspuren von zwei auf eine.

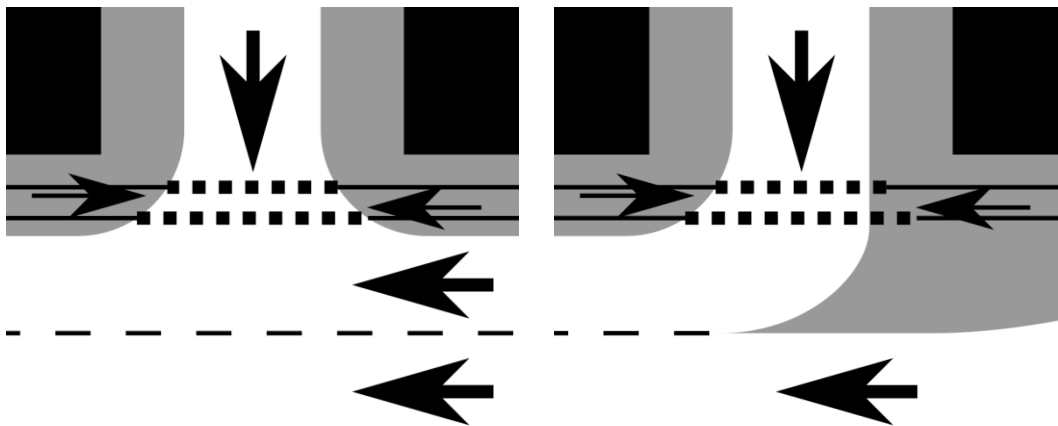


Abbildung 6: links: Status Quo, rechts: Mit neuer Einbiegespur.



Abbildung 7: Schaffung einer Einbiegespur von der Girardigasse durch Verschwenkung der geradeaus führenden Fahrbahnen.



Abbildung 8: Schaffung einer Einbiegespur von der Girardigasse durch Reduktion der Anzahl gradeausführender Fahrspuren von zwei auf eine.



Abbildung 9: Schaffung einer Einbiegespur von der Joanelligasse.

Harald Buschbacher & Gudrun Buschbacher