

ROTE WELLE

Wien gilt als die lebenswerteste Stadt der Welt. Beim Veloverkehr gibt es allerdings noch viel Luft nach oben. Eine neue Autobahn sorgt für Kontroversen, und an der Idee einer autofreien Innenstadt zerbrach die rot-grüne Koalition. Für das Velo sind das keine guten Nachrichten.

TEXT & FOTOS: PETE MIJNSSEN

Wien ist eine schöne Stadt. Soeben kürte sie der «Economist» zum fünften Mal zur lebenswertesten Stadt der Welt (vor Kopenhagen und Zürich). Mit ein Grund ist ihr historisches Erbe: Die innerstädtischen Prachtbauten atmen noch immer die Grandezza des untergegangenen Kaiserreichs. Und im Gegensatz zu vielen deutschen Städten wurde Wien von den Weltkriegen weitgehend verschont. Die 1,9-Millionen-Metropole ist auch ein Touristenmagnet: Über 17 Millionen Übernachtungen waren es vor der Pandemie. Dank gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs – eines effizienten U- und S-Bahnnetzes – sind auch die Aussenbezirke der Stadt erschlossen. Der Ausbau des «Öffis» wird vorangetrieben, schliesslich wächst die Stadt rasant.

Nur das Velowegnetz ist und bleibt ein Flickwerk: Eine Fahrt durch die Innenstadt präsentiert sich vorab als Geschlängel auf Velo- Gehwegen zwischen brausendem Autoverkehr. Auf den mehrspurig geführten Hauptstrassen am Ring hält sich trotz Tempo 50 kaum jemand an die Limiten, desgleichen in den vielerorts eingeführten Tempo-30-Zonen. Auch hier wird kaum kontrolliert. Die Strassen sind zu breit, und weder bauliche Massnahmen

Nestroy-Platz: Statt Pop-Up Radweg viel Platz für den Autoverkehr.



bei den Tempo-30-Zonen noch grüne Wellen für den Langsamverkehr ermöglichen einen ruhigeren Verkehrsfluss. Ausser in ein paar verkehrsfreien Zonen in Einkaufsgebieten ist das Auto omnipräsent.

Vorstoss führt zum Bruch

Dabei sah es bis vor zwei Jahren noch ganz anders aus. Die grüne Vizebürgermeisterin und Spitzenkandidatin der Grünen, Birgit Hebein, wollte damals die Innenstadt zur autofreien Zone umgestalten. Und stach in ein Wespennest: Die rechtspopulistischen Freiheitlichen (FPÖ), die sich als Schutzmacht der Autofahrerinnen und Autofahrer betrachten, sahen darin einen «Überfall auf die Bürger». Aber auch die angrenzenden Bezirke (Wien verfügt über 23) beklagten sich über fehlenden Einbezug durch die forsche Politikerin. Der sozialdemokratische Bürgermeister, Michael Ludwig (SPÖ), offenbar nicht in die Pläne seiner Stellvertreterin eingeweiht, versenkte das Projekt schliesslich vorzeitig mittels eines Rechtsgutachtens. Das war dann auch der Schlusspunkt der seit 2010 regierenden rot-grünen Koalition, obwohl sie bei den Wahlen 2020 dank Zuwachs eine satte Mehrheit hätte bilden können. Seither regieren die Sozialdemokraten mit den liberalen Neos. Die Chancen der Pandemie verpufften, kein einziger Pop-up-Radweg ist geblieben.

In Verkehrsfragen ist mit der SPÖ also nicht zu spassen. Während die Grünen ihre Klientel in den zentrumsnahen, tendenziell linken und ökologisch bewussteren Bezirken finden, vereint die in Wien seit Jahrzehnten dominante SPÖ heute noch immer über 40 Prozent der Stimmen auf sich. Sie ist auch in den weitläufigen, sogenannten Flächenbezirken stark. Eine Erreichbarkeit per Velo oder zu Fuss ist hier oft nicht gegeben oder nicht vorgesehen. Hinzu komme ein kulturell-politischer Aspekt, erklärt Rüdiger Maresch, der Verkehrssprecher der Grünen, gegenüber der NZZ: «Österreich ist ein Autoland.» Dies gelte auch für die sozialdemokratische >



Klientel: «Der «kleine Sozialismus», den die SPÖ in Wien nach dem Krieg umsetzte, bestand aus einer Gemeindeförderung, einem Job beim Staat und einem Opel Kadett», polemisiert der 68-Jährige treffend. Freie Fahrt in die Innenstadt und günstige Parkplätze würden fast als Grundrecht gesehen. «In Österreich findet der Klassenkampf im Verkehr statt.»

Beziehungsstatus Velo und Politik: kompliziert

Seit eineinhalb Jahren agiert die rote Ulli Sima nun als Verkehrsministerin. Im Gespräch mit dem «Drahtesel» (dem österreichischen Schwesterblatt von Velojournal) zeigt sie zwar Verständnis für die Nöte der Radfahrenden und verspricht, dieses Jahr 20 Millionen in Querverbindungen zu investieren. Unterstützt wird sie dabei von der stadtteigenen Mobilitätsagentur (siehe Interview mit Martin Blum). Dort ist man laut eigenen Angaben mit Hochdruck daran, «Lücken zu schliessen». Dennoch existiert offenbar kein strategischer Plan zur Veloförderung mit klaren Zielen.

Am Praterstern wird die Betonwüste nachträglich begrünt.



Zwar werden immer wieder neue Routen gebaut und Zählstellen eingerichtet, die eine beachtliche Velo-Verkehrsfrequenz aufzeigen. Dennoch machen das Fehlen von durchgehenden Routen und eine übersichtliche Linienführung es Ungeübten schwer, ihren Weg durch die Millionenstadt zu finden. Zu vieles ist wenig verständlich beschriftet, wie auch Johannes Pepelnik bestätigt. Er ist ein erfahrener Jurist bei der Radlobby und ein aktiver Stadtvelofahrer. Geht es nun vorwärts mit dem «Lückenschliessen», wie versprochen? Pepelnik verneint: Auch bei der soeben neu umgebauten Salztorbrücke seien die Verkehrsflächen so belassen worden wie seit den 1970er-Jahren: viel Platz für Autos, ein schmaler Streifen für Velos, keine Velo-Abbiegespur, keine beidseitige Befahrbarkeit, keine vorgezogenen Haltebalken. Hier kreuzt zudem der Donau-Radweg; Velofahrende hätten theoretisch Vortritt. Nur wissen das abbiegende Autofahrende nicht, es gibt keinerlei Zeichen, dass hier Velos queren könnten. Pepelnik weiss aus eigener Erfahrung und als Geschädigten-Vertreter, dass dies «ein sehr gefährlicher Hotspot» ist. Neue Projekte würden noch immer hauptsächlich für den Autoverkehr gebaut und bei Brückensanierungen Alibiradwege aufgepinselt. Das Weiterverfolgen der autofreien Innenstadt hingegen wurde auf Eis gelegt.

Rote Welle statt Velovorfahrt

Wien ist ein Beispiel dafür, wie das Velo zwar als Feigenblatt der Verkehrspolitik erhalten darf, aber nicht konsequent behandelt wird. So entstehen die beschriebenen Hindernisse, die das Velofahren erschweren und verlangsamen. Auch ist etwa an der zentralen Verbindungsroute am Donaukanal ein rasches Vorwärtkommen meist schwierig. Denn dort muss man sich den oft knappen Platz mit Anlieferern, Fussgängern und Feiernden teilen, was gerade im Sommer dem Verkehrsklima unter diesen Gruppen nicht gerade förderlich ist.

Es entsteht der Eindruck, dass die Stadt Wien möglichst viele Wähler in Autos durch die Stadt schleusen will und muss und dass pragmatische Lösungen mit einem Wust von Bestimmungen verhindert werden, wovon Pepelnik ein Lied singen kann. So sah die Vision der Strassenverkehrsordnung eine generelle Öffnung von Einbahnstrassen vor, welche die Stadt allerdings verhinderte.

Beim Büssen von Velofahrerinnen und Velofahrern scheinen die örtlichen Organe hingegen sehr effizient zu sein. Dafür ist die Wiener Polizei schon fast berüchtigt. Das beginnt mit Verstössen gegen den komplizierten Bussenkatalog, die teuer werden können, und es endet mit enormen Strafen wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand. Grundsätzlich ist dagegen nichts einzuwenden. Übereinstimmende Quellen berichten aber, dass beim Auto- und Veloverkehr mit unterschiedlichen Ellen gemessen wird: Was bei Ersterem als Kavaliersdelikt gilt, kann bei Letzterem schnell Tausende von Euro kosten.

Pepelnik berichtet von radfahrenden Studenten, die wegen einer hohen Busse ins Gefängnis wanderten, weil sie den Betrag nicht zahlen konnten. Dem Schreibenden



Velofahrende und Fussgänger stauen sich am Ring in der Wiener Innenstadt.

zeigt er den Auszug aus einem Verfahren gegen eine Frau, die aus Unachtsamkeit zweimal hintereinander in eine Alkoholkontrolle geriet und nun mehrere Tausend Euro zahlen soll. Pepelnik spricht von systematischer Diskriminierung gegenüber Velofahrenden. Er kann Dutzende von Fällen bezeugen, bei denen ein Unfall mit Schlüsselbeinbruch durch eine unaufmerksam geöffnete Autotüre (Dooring) materiell gleichbehandelt wurde wie ein abgebrochener Rückspiegel am Auto. Im Gegensatz etwa zu den Niederlanden, wo Velofahrende vom Gesetz her gut geschützt sind, ist hier ein Radlerleben offenbar massiv weniger wert.

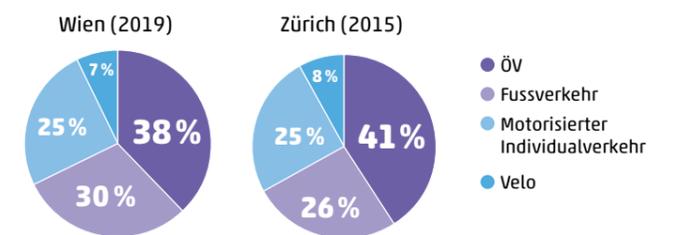
Stückwerk-Verbesserungen werden teuer

Wie aber könnte Wien zu einem besseren Radwegnetz kommen? Trotz aller Hindernisse ist das Zweirad in der Innenstadt zwar populär, aber der Modalsplit liegt trotz vieler offizieller Massnahmen erst bei rund neun Prozent aller Fahrten. Soeben hat ein Team um den österreichischen Komplexitätsforscher Michael Szell untersucht, wie Städte optimal Radwegnetze planen sollen. Die Forschenden zeigten auf, dass es nicht auf die Länge der Radwege ankommt, sondern darauf, «wie» das Netzwerk ausgebaut wird. Gerade in Wien sei der Ausbau von Radwegnetzen aber durch jahrzehntelange, stückweise Verbesserungen erfolgt, so Szell. Das sei «die schlechteste Wachstumsstrategie», zeigten die Wissenschaftler mit ihren Simulationen auf. Eine solche mehr oder weniger auf Zufall basierende Strategie benötige mindestens dreimal so viele Investitionen wie eine die ganze Stadt umfassende grundlegende Strategie. Erstaunlich an dem Befund ist, dass Wien 2013 Austragungsort des Velocity-

Vergleich Modalsplit Wien/Zürich

Der Modalsplit gibt an, welchen Anteil die verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr haben.

QUELLE: STADT WIEN/ZÜRICH



Kongresses war und dort durchaus punkten konnte. Inzwischen beklagen aber viele, dass der Verkehr massiv zugenommen habe und die Stadt nichts dagegen unternehme. Die Gründe dafür liegen auf der Hand. Pepelnik etwa beurteilt das Wiener Radnetz «mehr als Flickenteppich denn als Netz». Leider sei Wien eine Stadt der vertanen Chancen. Seine Schlussfolgerung: «Man fährt hier nicht wegen, sondern trotz der Infrastruktur Rad.» Wenn nicht mehr in Veloinfrastruktur investiert werde, würden nicht mehr Menschen umsteigen. Ein Spagat also zwischen der heiligen Kuh der SPÖ, dem Auto – und einer klimaneutralen, velo- und fussgängerfreundlichen Stadt mit grünen Veloampeln. Die Zukunft wird es weisen.

www.velojournal.ch

Interview mit Martin Blum, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Wien

«Die Bevölkerung will Bäume, mehr Radwege und weniger Parkplätze»

Einige Mädchen huschen in schönen Röcklein mit Schleifen durch die Räume.



Wien will bis 2040 klimaneutral werden. Um dieses Ziel zu erreichen, müsste der Autoverkehr erheblich eingeschränkt werden. Was tut Wien dafür?

Wien verfolgt dazu mehrere Ziele. Seit März gibt es die flächendeckende Parkraumbe- wirtschaftung: Parkieren ist nun in allen Stadtteilen kostenpflichtig. Wien baut zu- dem die U- und S-Bahnen aus. Und noch nie wurde so viel in Radwege investiert.

Warum ist die Unzufriedenheit der ra- delnden Bevölkerung dennoch gross?

Die Anspruchshaltung der Bevölkerung ist in den letzten Jahren gewachsen. Auch we- gen der zunehmenden Sensibilisierung. Wir arbeiten mit Hochdruck am Wegnetz-Ausbau und dem Erstellen effizienter Verbindungen.

Zum Beispiel?

Die Achse vom Zentrum in den Nordosten der Stadt über die Donau wird auf einen Standard von vier bis fünf Metern Breite ausgebaut. Derzeit sind noch viele Wege zu schmal für die Menge an Velofahrenden.

Der Veloverkehr wurde gerade während der Pandemie populärer, vielerorts wur- den Pop-up-Radwege gebaut. Auch in Wien. Derjenige an der Praterstrasse ist aber schon wieder verschwunden. Warum?

Der war auch nur temporär geplant. Nun folgt dort aber ein richtiger Radweg (2023). Pop-up-Radwege sind ja keine Dauerlösung. Das Ziel sollte sein, dass auch der Radverkehr eine gute, feste und dauerhafte Infrastruktur zu Verfügung hat.

Gibt es eine Roadmap für den Infrastruk- tur-Ausbau, oder arbeiten Sie sich an Puzzlestückchen ab?

Martin Blum

Seit 2011 ist Martin Blum Fahrradbeauftragter der Stadt Wien. Er ist gelernter Hydrologe und lebt mit seiner Familie in der Donaustadt. Im Copenhagene-Index von 2019 landete Wien auf Rang 9 (hinter Paris).

«Längerfristig soll der Anteil des Autoverkehrs auf 15 Prozent am Gesamtverkehr reduziert werden.»

Martin Blum

Wir haben eine Evaluierung des beste- henden Hauptverkehrsnetzes gemacht. Dieses hat einen unterschiedlichen Qua- litätsstandard, der im Konsens mit den Bezirken definiert wird.

Gibt es eine Kontrolle, um zu sehen, ob Ihre Massnahmen fruchten?

In Wien gibt es Zählstellen, die den Rad- verkehr das ganze Jahr über erfassen, mittlerweile zum Beispiel auch an allen Donauquerungen. Wir wissen also genau, wie viele Personen Rad fahren in Wien. Daneben gibt es die Smartcity-Klimastra- tegie der Stadt Wien. Diese legt fest, in welche Richtung die Stadt gehen soll, welchen Modalsplit die Stadt haben soll.

Welchen Modalsplit peilt Wien für den Veloverkehr an?

Es gibt keinen festgeschriebenen für den Fahrradverkehr. Aber 80 Prozent des Ver- kehrs sollen umweltverträglich sein, 20 Prozent Autoverkehr. Längerfristig soll der Anteil des Autoverkehrs auf 15 Prozent am Gesamtverkehr reduziert werden.

Radfahrende Besucher erleben aber eine Stadt, die von vielen Hauptver- kehrsachsen durchquert wird. Auf diesen ist auch das Tempo hoch.

Das stimmt, wobei gerade diese Strassen, zum Beispiel die Ringstrasse oder auch der Gürtel, über vom Autoverkehr ge- trennte Radwege verfügen.

Stichwort Durchgängigkeit: Es gibt zwar viele Velo-Piktogramme, die Radwege hören aber auch immer wie- der überraschend auf.

In den letzten Jahren hat es grosse Fort- schritte gegeben. Der Radverkehr wird in der Planung mittlerweile überall mit- gedacht. Im dicht bebauten Zentrum, den Gründerzeitquartieren, haben wir aber das Problem der Einkaufsstrassen und der Strassenbahnachsen; hier gibt es grosse Herausforderungen, den Rad- verkehr zu integrieren.

Welche?

Hier müssten grosse und lange Strassen komplett neu gedacht werden. Das geht nicht von heute auf morgen. Wir müssen diese Achsen neu denken.

Um den MIV-Anteil am Gesamtver- kehr abzubauen, müsste es doch ein- fach weniger Platz fürs Autos geben, zusammen mit der Verlangsamung des Verkehrs. Das wäre doch «Neu- denken»?

Wien hat den Modalsplit des MIV in den letzten Jahren erfolgreich gesenkt. 1993 lag der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr bei 40 Prozent, heute noch bei 26 Prozent. Der Autoverkehr ist also deutlich zurückgegangen, und ich gehe davon aus, dass dieser Trend auch weiter anhält. Aktuell besitzt nur noch die Hälfte der Wiener Haushalte ein Auto.

Und wie sieht es aus punkto Klima- Inseln und Begrünung?

Mit den Klimazielvorgaben vor Augen arbeiten wir daran, die Stadt grüner zu gestalten. Dabei werden wir in Betei- lungsumfragen von der Bevölkerung aktiv unterstützt. Eine kürzlich durch- geführte Umfrage zur Umgestaltung der Argentinierstrasse hat gezeigt, dass mehr Bäume, mehr Radwege und weniger Parkplätze erwünscht sind.

Andere Städte, etwa Paris, machen deutlich schneller vorwärts.

Es gibt das Sprichwort «In Wien möchte ich sein, wenn die Welt untergeht», weil hier alles 50 Jahre später passiert. Was ich damit sagen will: Einige Entwicklun- gen der letzten Dekaden, etwa die Mas- senmotorisierung, vollzogen sich hier weniger stark als in anderen Städten. Der Gegenteil, also das Zurückdrängen des Autoverkehrs, wie es Paris im Moment stark macht, vollzieht sich in Wien dar- um wohl auch weniger rasant.

www.velojournal.ch



format
brigitte
hürzeler

Taschen, Rucksäcke, Gürtel...
aus unserer eigenen Leder-Manufaktur
100% swiss made

shop: basel - schneidergasse 27
manufaktur: schönenwerd - parkstrasse 1
online: format-brigitte-huerzeler.ch