



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Klimafreundliche Fahrrad-Mobilität - Umsetzungspotentiale
aktueller Stadtentwicklungskonzepte im 10. Wiener
Gemeindebezirk“

verfasst von / submitted by

David Angermann BSc

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2023 / Vienna 2023

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 066 855

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Geographie

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. habil. Kerstin Krellenberg

Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund der voranschreitenden Klimakrise bedarf es radikaler und gesamtgesellschaftlicher Transformationsprozesse, die sich an den Sustainable Development Goals (SDGs) und den Zielesetzungen zur Eindämmung der Klimakrise orientieren. Besonders Städte stehen im Fokus, weil sie einerseits als Orte des starken Ressourcenverbrauchs und der Emissionsbelastung gelten, andererseits auch als Orte des sozialen und kulturellen Austauschs, der Innovation und Kreativität. Dabei unterliegen sie ständigem Wandel. Besondere Aufmerksamkeit im Diskurs um nachhaltige Stadtentwicklung liegt auf der nachhaltigen Mobilität, da die Themen eng miteinander verbunden sind. In diesem Sinne beschäftigen sich große Städte, wie Wien, mit den Konzepten „Stadt der kurzen Wege“ und „Smart City“, die einen umfassenden Blick auf alle Bereiche der städtischen Strukturen haben und diese nachhaltig ausgestalten wollen. Der Bereich der Mobilität ist ein wichtiger Teil in diesen Konzepten. Hierbei geht es vor allem um die Strategien für eine nachhaltigere urbane Mobilität, um eine Wende, von Mobilitätssystemen, welche von fossilen Treibstoffen und motorisierten Individualverkehr dominiert werden, hin zu ökologisch- und sozialverträglichen Alternativen, zu schaffen.

Diese Perspektive wurde in vorliegender Arbeit gemeinsam mit der Theorie zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung und Mobilität, der Verkehrs- und Mobilitätswende und den Strategien zu nachhaltiger Mobilität, der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung und der umweltfreundlichen Gestaltung, analysiert. Der Fokus der Analyse liegt dabei auf der Fahrradmobilität. Behandelt werden vor allem Fragen zu Maßnahmen und Strategien für mehr Radverkehr, Verbesserungsmöglichkeiten der Infrastruktur sowie Herausforderungen und Umsetzungspotenziale. Diese Fragen wurde anhand des Fallbeispiels der Stadt Wien und dessen Strategiedokumente und des 10. Wiener Gemeindebezirks Favoriten untersucht. Dazu wurden aktuelle Konzepte der Stadt Wien mittels qualitativer Inhaltsanalyse nach Mayring analysiert und leitfadengestützte Expert*inneninterviews durchgeführt.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Schwerpunkte der Konzepte der Stadt Wien im Mobilitätssektor auf technische Innovationen, Verkehrsverlagerung und Verkehrsorganisation gelegt werden. Es ist auch zu erkennen, dass viele Projekte zur Stärkung und Verbesserung des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Radfahren, Zufußgehen) umgesetzt und geplant werden, jedoch es noch große Herausforderungen und viel Potenzial gibt die Ziele in der Verkehrsverlagerung zu erreichen und umzusetzen.

Abstract

The society faces major challenges due to the emerging climate crisis. Therefore, radical, societal transformation processes are needed in order to mitigate the impacts of climate change and to achieve the sustainable development goals (SDGs). Especially cities have to tackle their challenges of high resource consumption and greenhouse gas emissions. Nevertheless, cities are centres for social and cultural exchange, innovation and creativity and are subject to accelerated transformation processes. Large cities such as Vienna have focused on the topic of sustainable urban development and address the challenges with concepts like “Stadt der kurzen Wege” and “Smart City”, which have a comprehensive view on the urban infrastructure systems. In the discourse on sustainable urban development, the focus is also on sustainable mobility, as the topics are closely linked and because mobility is an important part of the concepts. The main focus is on strategies for more sustainable urban transport in order to achieve a turnaround in the mobility transport system, which is currently dominated by fossil fuels and motorized individual transport.

In this paper, the approach of the concepts was analysed embedded in the theoretical framework on sustainable urban development and sustainable mobility, the transformation of transportation and the strategies for sustainable mobility. The focus of this paper is on the bicycle mobility and what measures and strategies are being taken to increase cycling and improve infrastructure in the city and what challenges and potential for implementation exist. This was examined using the case study of the City of Vienna and its strategy documents and the 10th district of Vienna, Favoriten. For this purpose, current concepts of the City of Vienna were analysed using qualitative content analysis according to Mayring and guideline-based expert interviews were carried out.

The analysis revealed that the concepts of the City of Vienna have formulated important goals, strategies and measures to transform the mobility sector. It can also be seen that many projects to strengthen and improve environmental mobility (public transport, cycling, walking) are being implemented and planned, but there are still major challenges and a lot of potential to achieve the goals.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	1
Abstract.....	3
Inhaltsverzeichnis.....	4
Abbildungsverzeichnis.....	5
Tabellenverzeichnis.....	7
1 Einleitung.....	8
1.1 Problemstellung.....	9
1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen.....	11
1.3 Aufbau der Arbeit.....	12
2 Theoretischer Rahmen.....	13
2.1 Nachhaltige Stadtentwicklung und Nachhaltige Mobilität.....	13
2.1.1 Stadt der kurzen Wege.....	14
2.1.2 Smart City.....	15
2.2 Verkehrs- und Mobilitätswende.....	17
2.3 Strategien für eine nachhaltigere urbane Mobilität.....	18
2.3.1 Verkehrsvermeidung.....	19
2.3.2 Umweltverträgliche Gestaltung.....	20
2.3.3 Verkehrsverlagerung.....	21
2.4 Einordnung des Analysegebiets.....	22
2.4.1 Geographische Lage und städtische Entwicklung des Bezirks Favoriten.....	22
2.4.2 Einordnung des Untersuchungsgegenstandes.....	26
3 Aktueller Forschungsstand.....	28
4 Methodik.....	34
4.1 Qualitative Inhaltsanalyse.....	35
4.2 Leitfadengestütztes Expert*inneninterviews.....	37
4.3 Interviewleitfaden.....	38
4.4 Expert*innenauswahl.....	39
4.5 Auswertungsmethode Expert*inneninterview.....	40
4.6 Begründung der Methodenwahl.....	41
5 Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse und Expert*inneninterviews.....	43
6 Diskussion der Ergebnisse.....	53
6.1 Umweltfreundliche Verkehrsplanung.....	53
6.2 Fahrradinfrastruktur.....	57
6.3 Sicher Unterwegs.....	65
6.4 Öffentliche Kommunikation.....	66
6.5 Fallbeispiel 10. Wiener Gemeindebezirk.....	67
6.6 Limitationen und Forschungsausblick.....	86
7 Schlussfolgerung.....	88
7.1 Beantwortung der ersten Forschungsfrage.....	89
7.2 Beantwortung der zweiten Forschungsfrage.....	91
Literaturverzeichnis.....	93
Anhang.....	103
Interviewleitfaden.....	103
Interviewtranskripte.....	104

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stadt Wien, 10. Gemeindebezirk Favoriten. Eigene Darstellung. Quelle: Stadt Wien 2023. <https://data.wien.gv.at>; © OpenStreetMap.

Abbildung 2: ehemalige Brotfabrik. Quelle: © Stadt Wien/ Christian Fürthner. Stand: 2019. <https://www.wien.gv.at/spezial/vonoben/favoriten/#10> (08.08.2023)

Abbildung 3: Hauptbahnhof. Quelle: © Stadt Wien/ Christian Fürthner. Stand: 2019. <https://www.wien.gv.at/spezial/vonoben/favoriten/#10> (08.08.2023)

Abbildung 4: Sonnwendviertel. Quelle: © Stadt Wien/ Christian Fürthner. Stand: 2019. <https://www.wien.gv.at/spezial/vonoben/favoriten/#10> (08.08.2023)

Abbildung 5: Kurpark Oberlaa. Quelle: © Stadt Wien/ Christian Fürthner. Stand: 2019. <https://www.wien.gv.at/spezial/vonoben/favoriten/#10> (08.08.2023)

Abbildung 6: Rothneusiedl. Quelle: © Stadt Wien/ Christian Fürthner. Stand: 2019. <https://www.wien.gv.at/spezial/vonoben/favoriten/#10> (08.08.2023)

Abbildung 7: Anteile der CO₂ Emissionen im Transportsektor in der EU (EU-28, 2015). Quelle: Macharis, C. et al. (2019: 23, Fig. 2)

Abbildung 8: Motorisierter Verkehr als größter CO₂-Verursacher in Wien. Quelle: Mobilitätsagentur Wien. (2019: 3)

Abbildung 9: Schematische Darstellung der Vorgehensweise. Eigene Darstellung.

Abbildung 10: Prozessmodell induktiver Kategorienbildung nach Mayring (2022: 84, Abb. 12).

Abbildung 11: Treibhausgas-Emissionen 1990-2021. Quelle: Umweltbundesamt. (2023).

Abbildung 12: Vergleich der Bezirke: Einbahnen in Kilometer. Quelle: Radlobby Wien. 2020. <https://www.radlobby.at/wien/einbahnen> (12.06.2023).

Abbildung 13: Radwegenetz Favoriten. Eigene Darstellung. Quelle: Stadt Wien 2023. <https://data.wien.gv.at>; © OpenStreetMap.

Abbildung 14: Gudrunstraße stadtauswärts. Höhe Matzleinsdorferplatz. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Abbildung 15: Neilreichgasse stadtauswärts, Kreuzung Gudrunstraße. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Abbildung 16: Diagonalsperre mit Bodenmarkierungen an der Kreuzung Van-der-Nüll-Gasse/Pernerstorferstraße im Supergrätzl. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Abbildung 17: Diagonalsperre mit den Nachbesserungsmaßnahmen Quelle: ORF. <https://wien.orf.at/stories/3216126/>. (16.07.2023)

Abbildung 18: Supergrätzl Favoriten. Eigene Darstellung. Quelle: Frey, H. et al. 2020; © OpenStreetMap.

Abbildung 19: Columbusgasse stadtauswärts, Kreuzung Landgutgasse. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Abbildung 20: Columbusgasse stadteinwärts, Kreuzung Davidgasse. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Abbildung 21: Optionenplan Fahrradstraße Favoriten. Eigene Darstellung. Quelle: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung und MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. 2019; Stadt Wien 2023; © OpenStreetMap.

Abbildung 22: Fahrradstraße Ettenreichgasse. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Abbildung 23: Zweirichtungsradweg Landgutgasse. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Abbildung 24: Hauptradnetz Favoriten. Prioritäten für Radinfrastrukturmaßnahmen. Eigene Darstellung. Quelle: Leth, U. (2020: 21, Tab. 4); Quelle: Stadt Wien. 2023a, 2023b; © OpenStreetMap.

Abbildung 25: Hauptradwegenetz Innerfavoriten. Eigene Darstellung. Quelle: Stadt Wien. 2023a, 2023b, 2023c; © OpenStreetMap.

Abbildung 26: Triester Straße, Kreuzung Kundratstraße, stadtauswärts. Eigene Aufnahme (11.07.2023).

Abbildung 27: Troststraße, Richtung Gußriegelstraße. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Abbildung 28: Laxenburger Straße stadteinwärts, Kreuzung Raxstraße/ Grenzackerstraße. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Abbildung 29: Raxstraße, Höhe Gußriegelstraße, Richtung Laxenburger Straße. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Städtevergleich: Anteil der Radinfrastruktur und Anteil des Radverkehrs.

Quelle: Raimund, W. et al. (2022); Stadt Wien (2021).

Tabelle 2: Übersicht der durchgeführten Interviews. Eigene Darstellung.

Tabelle 3: Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2023 Favoriten. Quelle: Stadt Wien. (2023c). online verfügbar unter:

<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/programm/> (10.06.2023).

Tabelle 4: Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2022 Favoriten. Quelle: Stadt Wien. (2023d). online verfügbar unter:

<https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/programm/2022.html> (10.06.2023).

Tabelle 5: Prioritätenliste für Maßnahmen im Hauptradnetz Favoriten. Quelle: Leth, U. (2020: 21, Tab. 4).

1 Einleitung

Das Mobilitätssystem ist ein wesentlicher Faktor für die Organisation und die Entwicklung von Städten. Die Mobilitätsinfrastruktur beansprucht einen wesentlichen Teil des öffentlichen Raumes in der Stadt, die die alltägliche Mobilität fördert und Einfluss auf das soziale Leben nimmt (vgl. Zhuo, J. 2020: 378). Derzeit ist das Mobilitätssystem in den meisten europäischen Städten dominiert vom motorisierten Individualverkehr (MIV) (vgl. Cox, P. und Koglin, T. 2019: 1).

Besondere Herausforderungen für urbane Räume sind der steigende Platzbedarf, der Lärm und die Treibhausgasemissionen im Mobilitätssektor. Der motorisierte Individualverkehr ist in Städten, als das ökologisch nicht nachhaltigste Verkehrsmittel, die größte Herausforderung. Dabei geht es vor allem um die Erreichung der Klimaziele und um eine Stadt, die nach den Bedürfnissen der Menschen gestaltet wird (vgl. Laa, B. et al. 2021: 509; 513). Der Umstieg auf emissionsarme Verkehrsmittel, wie Öffentlicher Verkehr, Radfahren oder Zufußgehen, ist ein wichtiger Beitrag. Ein wachsender Anteil des Radverkehrs ist in den letzten Jahrzehnten in Europa und auch den USA deutlich geworden (vgl. Stamatidis, N. et al. 2017: 86). Radfahren als alternative Mobilitätsform bietet einige Vorteile zum Pkw, unter anderem ist es billiger, es verbraucht weniger Platz und trägt nicht zu den CO₂-Emissionen bei (vgl. Cox, P. und Koglin, T. 2019: 1). Aufgrund der positiven Effekte wurde die Fahrradmobilität auf die politische Agenda gesetzt und in den Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzepte von Städten immer mehr zur Priorität. Dennoch haben einige Städte Schwierigkeiten den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen oder das Level zu halten (vgl. ebd.). In diesem Zusammenhang bekommt eine nachhaltige Stadtentwicklung eine zentrale Bedeutung. Hierbei spielen auch die Sustainable Development Goals (SDGs) eine wichtige Rolle. Diese beinhalten für eine nachhaltige Stadtentwicklung, vor allem seit den UN Gipfeln zu Umwelt und Entwicklung, die Erderhitzung abzumildern, den Energieverbrauch und die Emissionen zu reduzieren, die Umwelt und fruchtbaren Boden zu schützen, sowie ein sicheres und gesundes Umfeld für die Bewohner*innen, insbesondere die vulnerabelsten Gruppen, zu bieten (vgl. Naess, P. und Vogel, N. 2012: 1-2). Eine Transformation von motorisiertem Individualverkehr hin zu Radverkehr kann wesentlich zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen (vgl. Henderson, J. und Gulsrud, N. M. 2019: 1).

Der Mobilitätssektor ist ein wesentlicher Bestandteil in der Stadtentwicklung. Über ihn wird die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit zu Orten maßgeblich beeinflusst (vgl. Bertolini, L. und Le Clercq, F. 2003: 575). Die nachhaltige Gestaltung der Mobilität und des dafür zur Verfügung stehenden Platzes, im Sinne von klimafreundlichen, CO₂-freien Angeboten, ist eine Herausforderung für die Stadtplanung (vgl. ebd.). Durch Planungsprozesse von Infrastruktur und politischen Entscheidungen in der urbanen Entwicklung wird Mobilität beeinflusst und produziert (vgl. Koglin, T. 2017: 33). Im Fokus der Mobilitätsplanung stand lange Zeit der motorisierte Verkehr. Dadurch wurde das Zufußgehen und das Radfahren an den Rand gedrängt (vgl. Koglin, T. 2020: 55). Denn durch Planungsprozesse von Infrastruktur und politischen Entscheidungen in der urbanen Entwicklung wird Mobilität beeinflusst und produziert (vgl. Koglin, T. 2017: 33). Die Notwendigkeit einer Transformation im Mobilitätssektor ist offensichtlich, dennoch ist die Richtung des Wandels noch offen, denn es gibt unterschiedliche Herangehensweisen und Konzepte, wie tiefgreifend die Transformation sein soll (vgl. Manderscheid, K. 2020: 38). Hier werden drei unterschiedliche Begriffe unterschieden: Antriebs-, Verkehrs-, und Mobilitätswende (vgl. ebd.). Antriebswende bedeutet, vollkommen auf technologische Alternativen für den mit fossilen Treibstoffen betriebenen Motor zu setzen, zum Beispiel strombetriebene Antriebe. Bei einer Verkehrswende und Mobilitätswende stehen die Verkehrsverlagerung, weg vom Auto, und die Verkehrsvermeidung mehr im Fokus, wobei bei der Mobilitätswende auch das derzeitige Mobilitätssystem und dessen Strukturen hinterfragt werden sollen. Es kann auf jeden Fall nicht allein auf technologische Lösungen gesetzt werden, um Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren (vgl. Henderson, J. und Gulsrud, N. M. 2019: 2). Henderson und Gulsrud verweisen darauf, dass die Notwendigkeit in der Stadt, ein Auto zu brauchen, reduziert werden muss, weil im urbanen Bereich das Potenzial groß für einen Umstieg von Auto auf Fahrrad ist (vgl. ebd.).

1.1 Problemstellung

Die Stadt Wien präsentierte im Jahr 2011 im Rahmen des Stadtentwicklungsplans STEP 2025 ein Fachkonzept für Mobilität und 2014 eine Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050. Dabei werden auch Maßnahmen und Ziele in Bezug auf den Radverkehr beschrieben (vgl. Stadtentwicklung Wien. 2015 und Magistrat der Stadt

Wien. 2019). Gemäß Modal Split gehört auch Wien zu den Städten, die Schwierigkeiten hat den Radverkehrsanteil zu erhöhen. In Wien hat der Verkehrssektor mit 40 % den größten Anteil an den CO₂-Emissionen der Stadt (vgl. Mobilitätsagentur Wien. 2019: 3).

Nach den Berechnungen der Wiener Linien ist der Anteil des Radverkehrs im Modal Split von 7% im Jahr 2019 auf 9% im Jahr 2020 gestiegen und blieb 2021 gleich (vgl. Mobilitätsagentur Wien GmbH. 2021; Wiener Linien. 2023). Im Vergleich zu anderen europäischen Städten bleibt Wien jedoch auf niedrigem Niveau. Zum Vergleich lag in Berlin der Anteil des Radverkehrs am Modal Split bei 18 % im Jahr 2018 (vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin. 2020) und in München (im Jahr 2017), laut Stadtangaben, bei 18 % (vgl. Portal München Betriebs GmbH & Co. KG. 2021.). Noch wesentlich besser schneiden Kopenhagen (2017), Amsterdam (2018) und Utrecht (2016) mit 29 %, 32 % bzw. 25 % ab (vgl. Henderson, J. und Gulsrud, N. M. 2019: 21). Vergleichbar mit Wien ist der Radverkehrsanteil in Zürich (2018) mit 8 % (vgl. ebd.).

Auf Wiener Gemeindebezirksebene zeigen sich vor allem Unterschiede beim Fahrradanteil und beim Anteil des Zufußgehens, wobei der Anteil der Fahrradnutzung generell deutlich geringer ist. In einer Studie zu aktiver Mobilität in Wien, die im Auftrag der Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) durchgeführt wurde, wird betont, dass die Siedlungsstruktur das Verkehrsverhalten stark beeinflusst (vgl. Heller, J. 2021: 5; 36.)

Radverkehrszählungen in Wien zeigen einen deutlichen Anstieg des Radverkehrs, die die Infrastruktur an ihre Belastungsgrenze bringt. Deshalb gilt als größte Herausforderung, die Infrastruktur dahingehend zu verbessern und auszubauen (vgl. VCÖ. 2022a.). Neben dem Ausbau der Radwegeinfrastruktur sind auch Verkehrssicherheitsmaßnahmen, wie bauliche Trennung von Fahrbahnen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und verkehrsberuhigte Zonen, wesentliche Maßnahmen, um das Radfahren attraktiver machen (vgl. Radlobby Wien. o.J.). In dieser Arbeit soll der These nachgegangen werden, dass die Konzepte der Praxis in Bezug auf Maßnahmen zu Fahrradmobilität nicht entsprechen und die Maßnahmen, die die Stadt Wien plant und setzt, nicht ausreichen, um den Radverkehrsanteil zu steigern.

1.2 Zielsetzung und Forschungsfragen

In dieser Arbeit möchte der Autor einerseits anhand des Mobilitätssektors Radverkehr die Herausforderungen und das Potenzial des Fachkonzepts „Mobilität des Stadtentwicklungsplans (STEP) 2025“ und der „Smart City Rahmenstrategie 2019-2050“ der Stadt Wien analysieren, andererseits die Umsetzungspotenziale auf Bezirksebene anhand des 10. Wiener Gemeindebezirkes darstellen. Dabei geht der Autor in dieser Masterarbeit auf den Ist-Zustand und konkrete Beispiele der Fahrradmobilität ein, um die Umsetzung und die gesetzten Ziele einordnen zu können. Die Stadt Wien bezeichnet sich selbst als „Klimamusterstadt“ und betont in den Zielsetzungen ihrer Konzepte die Förderung des Radverkehrs (vgl. Stadt Wien. 2022). Der 10. Wiener Gemeindebezirk Favoriten wird als Fallbeispiel gewählt, weil dieser mit dem Hauptbahnhof eine wesentliche Infrastruktur hat und Knotenpunkt für viele Menschen ist, die zur Arbeit pendeln. Des Weiteren ist die zentrale Lage südlich des Stadtzentrums und als Verbindung zwischen den südlichen Bezirken interessant. Der Bezirk ist außerdem der bevölkerungsreichste Bezirk mit 212.255 Einwohner*innen (Stand: 1. Jänner 2022.) (Statistik Austria. 2022).

Es sollen folgende Forschungsfragen beantwortet werden.

- Welche Konzepte und Maßnahmen beinhalten die Strategiepapiere Fachkonzept Mobilität des Stadtentwicklungsplans (STEP) 2025 und die Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050 der Stadt Wien in Bezug auf den urbanen Fahrradverkehr?
- Welche Umsetzungspotenziale für klimafreundliche Radverkehrs-Konzepte gibt es auf Ebene des 10. Wiener Gemeindebezirkes?

Der Autor stützt sich in dieser Arbeit in der Literaturrecherche auf wissenschaftliche Sekundärliteratur bestehend aus Fachbüchern sowie -artikeln aus Journals. Außerdem werden diverse Studien zum Thema Fahrradmobilität und Fahrradinfrastruktur in der Stadt Wien herangezogen. Die empirische Untersuchung besteht aus zwei Teilen:

erstens aus einer Analyse der Strategiepapiere der Stadt Wien, „STEP 2025 Fachkonzept Mobilität“ und „Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050“, zweitens aus Experteninterviews und der daraus abgeleiteten Analyse.

1.3 Aufbau der Arbeit

Der erste Teil der Arbeit beinhaltet die theoretische Erarbeitung des Themas. Dieser gliedert sich in den Theoretischen Rahmen, in dem wesentliche Begriffe und Konzepte der nachhaltigen Stadtentwicklung und Mobilität beschrieben werden (Kapitel 2) und in die Beschreibung des aktuellen Forschungsstandes (Kapitel 3). Danach folgt, in Kapitel 4, die Erläuterung der verwendeten Methoden und der Vorgangsweise.

Der zweite, empirische Teil befasst sich mit der Analyse der Strategiepapiere der Stadt Wien und den Expert*inneninterviews. In Kapitel 5 werden die Ergebnisse der Analyse präsentiert. Danach, in Kapitel 6, folgt die Diskussion und Interpretation der Ergebnisse, dabei wird speziell auf den 10. Wiener Gemeindebezirk Favoriten eingegangen. Anschließend daran folgt in Kapitel 7 die Schlussfolgerung und die Beantwortung der Forschungsfragen, wo die wesentlichen Erkenntnisse zusammengefasst werden.

2 Theoretischer Rahmen

Im theoretischen Teil der Arbeit soll dargelegt werden, was unter nachhaltiger Stadtentwicklung und nachhaltiger Mobilität, einer Verkehrs- und Mobilitätswende verstanden wird und welche Strategien für eine nachhaltige urbane Mobilität verfolgt werden. Der theoretische Rahmen dient zur Einbettung des Themas und als Grundlage für den empirischen Teil der Arbeit. Im theoretischen Rahmen wurde Fachliteratur herangezogen, um ein theoretisches Verständnis über wesentliche Begriffe und Konzepte zu erhalten, die in den analysierten Konzepten der Stadt Wien vorkommen und als Ausgangslage zur Beantwortung der Forschungsfragen dienen.

2.1 Nachhaltige Stadtentwicklung und Nachhaltige Mobilität

Stadtentwicklung und Stadtplanung umfasst die strukturelle, räumliche, wirtschaftliche und ökologische Gesamtentwicklung einer Stadt. Mit Strategien und Konzepten, sowie deren Steuerung ein Rahmen gesetzt, der von der Stadtplanung umgesetzt wird, um die Herausforderungen zu bewältigen. Die Rahmenbedingungen und Leitlinien der Stadtentwicklung verändern sich im Laufe der Zeit und passen sich den aktuellen Herausforderungen an (vgl. Koch, F. und Krellenberg, K. 2021: 19.). Seit dem Bericht „Die Grenzen des Wachstums“ des Club of Rome und der UN-Konferenz 1992 über Umwelt und Entwicklung sind die Prinzipien der Nachhaltigkeit vermehrt in die Konzepte und Leitbilder der Stadtentwicklung und Stadtplanung eingeflossen (vgl. ebd.).

„Nachhaltigkeit“ und „Nachhaltige Entwicklung“ werden im Brundtland-Bericht der UN (1987) beschrieben als Strategie für Entwicklung und den Erhalt der Umwelt (vgl. Ortúzar, J. D. D. 2019: 683.). Darin wird festgehalten, dass das Konzept für Nachhaltige Entwicklung soziale und ethische Normen, wie Wohlstand, Verteilungsgerechtigkeit und Demokratie beinhaltet, mit der Berücksichtigung der natürlichen planetaren Grenzen (vgl. Naess, P. 2020: 398.). Es soll damit auf die ökologische, soziale und ökonomische Dimension der Nachhaltigkeit eingegangen werden, die zur Entwicklung der 17 Sustainable Development Goals (SDGs) führten (vgl. von Hauff, M. 2021: 13-14). In diesem Sinne hat sich das Drei-Dimensionen-Modell als Leitbild für Nachhaltige

Entwicklung durchgesetzt, in dem Ökologie, Ökonomie und Soziales in einem Gleichgewicht stehen (vgl. von Hauff, M. 2021: 15). Das Ziel 11 der SDGs befasst sich mit den Städten und Gemeinden und steht in Verbindung mit den anderen Zielen, die einen Bezug zum urbanen Siedlungsraum haben (vgl. Koch, F. und Krellenberg, K. 2021: 9). SDG 11 beinhaltet folgende Themen: Mobilität, öffentlicher Raum, Stadtplanung, Flächennutzung und Katastrophenschutz. Wesentlich dabei ist, dass auf partizipative, inklusive und nachhaltige Aspekte geachtet wird (vgl. ebd.).

Eine nachhaltige Mobilität muss dementsprechend den Prinzipien der Nachhaltigen Entwicklung folgen. Das bedeutet auf der einen Seite die grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse zu decken und auf die Leistbarkeit und Zugänglichkeit zu achten. Auf der anderen Seite geht es darum, die Emissionen zu reduzieren und den Verbrauch von Ressourcen zu begrenzen (vgl. Naess, P. 2020: 400.). Das derzeitige Mobilitätssystem in der Stadt ist dominiert von fossilen Ressourcen und (privaten) Autos. Auch eine Umstellung auf Elektromotoren bei gleicher oder steigender Anzahl an Autos bleibt nicht ohne Folgen für die Umwelt und die Energiesysteme (vgl. ebd.: 401). Ebenso wird das Problem des in Österreich besonders hohen Flächenverbrauch durch den hohen Platzbedarf des Pkws nicht gelöst (vgl. ebd.). Der öffentliche Straßenraum sollte aber die Mobilität für die gesamte Bevölkerung ermöglichen. Hinzu kommt, dass der öffentliche Straßenraum die Qualität haben soll, um auch als Aufenthalts- und Erholungsraum dienen zu können (vgl. Raimund, W. et al. 2022: 4).

Diese Aspekte der nachhaltigen Mobilität finden sich auch in Konzepten der nachhaltigen Stadtentwicklung wie der „Smart City“ und „Stadt der kurzen Wege“. Sie nehmen Bezug auf Ziele zur Treibhausgasreduktion und tragen auf unterschiedliche Weise zur nachhaltigen Entwicklung von Mobilität bei (vgl. Zawieska, J. und Pieriegud, J. 2018: 41; Bläser, D. und Schmidt M. Arch, J. A. 2012: 507-508).

2.1.1 Stadt der kurzen Wege

Das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ kennzeichnet eine kompakte Siedlungsstruktur, in der die Ausstattung der Funktionen der Versorgung, Dienstleistungen und Freizeit gut durchmischt sind. Das beinhaltet wesentliche Infrastrukturangebote des täglichen Bedarfs, sowie Arbeit bzw. Ausbildung in der Nähe des Wohnortes (vgl. Beckmann, K. et al. 2011: 22). In den Fokus rücken dabei die

Planung und Umgestaltung von Stadtvierteln. Der Trend geht hin zu lokalen Zentren in der Stadt für eine sozialadäquate, inklusive und nachhaltige Stadtentwicklung mit weniger Autoverkehr und mehr Mobilität im sogenannten Umweltverbund. Umweltverbund wird in der Personenmobilität als Gesamtheit von allen emissionsarmen Verkehrsmitteln außer MIV aufgefasst und umfasst den öffentlichen Verkehr, Radfahren und Zufußgehen (vgl. Berding, N. et al. 2020: 2). Für den Mobilitätssektor bedeutet das Verkehrsvermeidung ist eine Verlagerung auf klimafreundliche Alternativen wie Fahrrad- und Fußverkehr (vgl. Beckmann, K. Et al. 2011: 22). Das Konzept hebt das gestiegene Bewusstsein für ökologische Aspekte in der Stadtentwicklung hervor und soll dazu beitragen, Belastungen im Bereich des Flächenverbrauchs und des Verkehrs zu reduzieren (vgl. Kulke, E. 2012: 10-11). Zentral ist dabei, dass der vermeidbare MIV reduziert werden soll. Für den restlichen motorisierten Verkehr gilt es die Emissionen und den Flächenverbrauch deutlich zu senken (vgl. Kiepe, F. 2020: 202).

Für die Entwicklung zu einer Stadt der kurzen Wege braucht es darüber hinaus eine Nutzungsmischung in den Stadtvierteln und eine Verknüpfung der Mobilitätssektoren (Multi-Modalität), damit eine Verkehrswende gelingen kann (vgl. Kiepe, F. 2020: 203). Multi-Modalität bedeutet in diesem Zusammenhang, dass durch Verbesserungen in der Planung und Infrastruktur die Mobilität im Umweltverbund besser verknüpft wird sie dadurch zum einen ressourcenschonender und effizienter wird und zum anderen attraktiver wird, um darauf umzusteigen (vgl. VCÖ. 2015: 4). Wesentlich ist dabei, dass der Umweltverbund, (Öffentlicher Verkehr, Radfahren und Zufußgehen) Priorität hat und bestmöglich miteinander verknüpft ist. Auch die Verknüpfungen mit dem Individualverkehr mit Leih- und Sharingangeboten kann zu einer nachhaltigeren Stadtmobilität beitragen. Der Ausbau der Infrastruktur und die Aufteilung der vorhandenen Verkehrsfläche sind wesentliche Faktoren, um multimodale Mobilitätssysteme aufzubauen (vgl. Kiepe, F. 2020: 203; VCÖ. 2015: 4).

2.1.2 Smart City

Das Konzept der „Smart City“ umfasst eine breite Palette an Themen aus Technologie, Kommunikation, Ökologie und Soziologie (vgl. Orłowski, A. und Romanowska, P. 2019: 119.). Es gibt aber keine einheitliche Definition für die „Smart City“, weil je nach Kontext und Ausrichtung der Städte diverse Schwerpunkte und Herangehensweisen umfassen

kann. Wesentlich ist aber, dass es um die Investition in Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT) geht (vgl. ebd.). Im Zusammenhang mit der Klimakrise sollen mit dem Ansatz der „Smart City“ urbane Herausforderungen in Bezug auf ressourcenschonende, emissionsarme und energieeffiziente Entwicklung gemeinsam bearbeitet werden (vgl. Köhler, B. 2015: 270). Der Ansatz zielt darauf ab, dass Nachhaltigkeit nicht im Widerspruch zu Wachstum stehen soll. Der Fokus liegt auf den Innovationen im Bereich digitale Technologien (vgl. ebd.). Beispiele von in Umsetzung befindlichen Technologien gibt es im Bereich der Energieversorgung, „smart“ Stromnetze und Stromzähler für die effizientere Gestaltung des Energieverbrauchs (vgl. Köhler, B. 2015: 271).

An der Technischen Universität Wien im Institut für Raumplanung ist eine weitreichende Einteilung von den spezifischen Themengebieten einer Smart City entwickelt worden. Die Themen sind Ökonomie und Wettbewerbsfähigkeit (Smart Economy), Transport (Smart Mobility), natürliche Ressourcen (Smart Environment), Soziales und Humankapital (Smart People), Lebensqualität (Smart Living) und Administration und Partizipation (Smart Governance) (vgl. Orlowski, A. und Romanowska, P. 2019: 120.). Da die Mobilität ein grundlegendes Element für das Leben in der Stadt ist, gilt der Themenbereich Smart Mobility als ein Kernelement einer Smart City (vgl. Cugurullo, F. und Acheampong, A.R. 2020: 390.). Indikatoren für eine smarte Mobilität sind wichtig, um die Stärken und Schwächen im System zu identifizieren und den Status quo bzw. die Fortschritte messbar zu machen (vgl. Orlowski, A. und Romanowska, P. 2019: 123.). In der Mobilität gibt es Strategien von technologischen Innovationen, um die Prozesse und Abläufe in der Stadt zu vernetzen und die Verkehrsströme zu erfassen und besser organisieren zu können (vgl. Köhler, B. 2015: 271). Smart Mobility ist ein Ansatz, der verstärkt auf ICT-Komponenten setzt, um Mobilitätssysteme und Massentransportsysteme zu optimieren. Dabei spielen vor allem Transportsysteme des Öffentlichen Verkehrs und Leihsysteme für Auto und Fahrrad eine Rolle (vgl. Dudycz, H. und Piatkowski, I. 2018: 22; Orlowski, A. und Romanowska, P. 2019: 122.). Unter anderem sind Infrastruktur für Fahrradmobilität und Förderung des Radverkehrs Indikatoren für smarte Mobilität (vgl. Orlowski, A. und Romanowska, P. 2019: 126-127.). Investitionen in Fahrradinfrastruktur, der Ausbau des Radwegenetzes und die Förderung von Leihrad-Systemen sind wesentliche Faktoren, um eine Stadt im Sinne

der Smart Mobility zu gestalten, die auch nachhaltig ist (vgl. Dudycz, H. und Piatkowski, I. 2018: 22; Wolniak, R. 2023: 369).

Der starke Technologiefokus wird auch kritisch betrachtet, dabei wird unter anderem auf Datensicherheitsprobleme, Datenschutz und Störungsanfälligkeit von komplexen Systemen verwiesen. Hinterfragt wird auch, ob die ökologischen Probleme technologisch gelöst werden können, weil zum Beispiel durch die Elektromobilität das energieintensive und platzverbrauchende System im Individualverkehr reproduziert wird (vgl. Köhler, B. 2015: 271-272).

Im nächsten Kapitel geht es um die Begriffe der „Verkehrswende“ und der „Mobilitätswende“, die auch in den beschriebenen Konzepten der „Stadt der kurzen Wege“ und der „Smart City“ eine Rolle spielen.

2.2 Verkehrs- und Mobilitätswende

Im Hinblick auf eine Verkehrs- und Mobilitätswende wird oft von einer Transformation zu einer nachhaltigeren Mobilität gesprochen. Doch bei der Umsetzung, wie diese Transformation aussehen kann, gibt es unterschiedliche Vorstellungen. Dies gilt vor allem für Strategien und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Umnutzung von öffentlichem Raum. Ein wesentlicher Faktor sind die lokalen Gegebenheiten, auf die geachtet werden muss (vgl. Levin-Keitel, M. Et al. 2023: 184-185).

Aufgrund der Treibhausgasemissionen und zum anderen aufgrund der Flächeninanspruchnahme sowie der Dominanz des MIV bedeutet eine Transformation zur Nachhaltigkeit eine grundlegende Änderung der Lebens- und Arbeitsweise von in Städten lebenden Menschen (vgl. Levin-Keitel, M. Et al. 2023: 185).

Von einer Verkehrswende wird gesprochen, wenn der private Autoverkehr durch alternative Verkehrsmittel reduziert bzw. ersetzt wird. Dabei geht es vor allem auf den Umstieg und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und den Fuß- und Fahrradverkehr, sowie Angebote von verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing, Leihfahrräder und E-Roller. Bei einer Verkehrswende ist das Ziel das Mobilitätsangebot zu diversifizieren und für die Nutzer*innen flexibel und spontan zu gestalten (vgl. Manderscheid, K. 2020: 38.). Die Umnutzung des Straßenraums und die damit

verbundene Neuaufteilung der Verkehrsflächen zuungunsten des MIV (vgl. Levin-Keitel, M. Et al. 2023: 187).

Verkehrs- und Mobilitätswende werden im gesellschaftlichen Diskurs häufig nicht differenziert und auch synonym verwendet. Der Begriff „Mobilitätswende“ geht allerdings weiter und umfasst hingegen mehr als nur die physische Bewegung zwischen zwei Orten, sondern beinhaltet auch gesellschaftliche Muster, Normen und Strukturen, sowie soziale und wirtschaftliche Aspekte, die das Mobilitätsverhalten und dessen räumliche Organisation beeinflussen (vgl. Manderscheid, K. 2020: 39.). Zentral sind dabei die Förderung des Umweltverbunds, die Reduktion des dominierenden MIV im Stadtgebiet, die Umnutzung öffentlicher Räume und Umgestaltung von Straßenräumen (vgl. Raimund, W. et al. 2022: 11).

Für eine Wende in der Mobilität und dem Verhalten bedarf es unterschiedlicher Maßnahmen und Strategien. Erstens, die Förderung im Bereich der umweltfreundlichen und emissionsärmeren Mobilitätsinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs, Radfahrens und Zufußgehens. Zweitens, politische Rahmenbedingungen, die gesetzliche und steuerliche Maßnahmen beinhalten. Drittens, das Erzeugen von *Awareness* für das Thema in der Gesellschaft durch Kampagnen (vgl. Naess, P. 2020: 402).

Im nächsten Kapitel geht es um die Strategien, um die urbane Mobilität nachhaltiger zu machen und auf eine Mobilitätswende hinzuarbeiten. Diese Strategien beziehen sich auf die Konzepte für eine Nachhaltige Stadtentwicklung, „Stadt der kurzen Wege“ und „Smart City“, und zeigen Handlungsfelder im urbanen Mobilitätssystem auf.

2.3 Strategien für eine nachhaltigere urbane Mobilität

Mobilität von Gütern und Personen gilt als eine wesentliche Voraussetzung für unsere Volkswirtschaft und hat einen hohen gesellschaftlichen und ökonomischen Stellenwert. Außerdem ist Mobilität für viele Menschen eine alltägliche Notwendigkeit, um zum Beispiel in die Arbeit oder zur Ausbildungsstätte zu gelangen. Das derzeitige Verkehrssystem ist nicht mit einer nachhaltigen Entwicklung vereinbar, da es an die Grenzen der Belastbarkeit des Ökosystems stößt. Ebenso zeigt die Forderung nach dem Erhalt der Lebensqualität, die auch in Konzepten der Stadt Eingang findet, dem Ausbau von Straßen Grenzen auf. Denn der stetig wachsende Verkehrsaufwand hat

negative Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft (vgl. Kanatschnig, D. und Fischbacher, C. 2001: 18)

In vielen Städten ist als Ziel festgeschrieben den MIV zu reduzieren und den Umweltverbund zu fördern. Der Maßstab, an dem das gemessen wird, ist zumeist der Modal Split. Dieser soll die Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen abbilden, die meist durch Befragungen erhoben werden. Dennoch gibt es Kritik an der Aussagekraft des Modal Split, weil erstens, sich nur auf das Hauptverkehrsmittel eines Weges bezogen wird und zweitens, weil die Erhebungsmethodik international sehr unterschiedlich ist. So gibt es Unterschiede in der Erhebung, was miteinbezogen wird und was nicht, zum Beispiel ob es nur für die Kernstadt oder auch für die Einpendlerströme berücksichtigt werden. Eine Vergleichbarkeit ist demnach schwierig. Ein weiterer Unterschied ist die Differenzierung der Verkehrsmittel in der Befragung und Auswertung und Darstellung (vgl. Holz-Rau, C. 2020: 55).

Der Modal Split ist dennoch ein wichtiger Anhaltspunkt für die Verkehrsplanung (vgl. Wiener Linien. 2023; VCÖ. 2021C: 11). Für die Fahrradmobilität sind zusätzlich Zählstellen in der Stadt wichtige Faktoren, die für die Förderung und den Ausbau der Infrastruktur ausschlaggebend sind (vgl. VCÖ. 2022b: 3-4).

Für die Personenmobilität bieten sich in der Stadt drei Handlungsfelder für eine nachhaltigere Mobilität an: Vermeidung, umweltverträgliche Gestaltung und Verlagerung.

2.3.1 Verkehrsvermeidung

Die Strategie der Verkehrsvermeidung zielt auf eine Reduktion der mit dem Auto gefahrenen Wege ab. Dabei spielen vor allem die Siedlungsstruktur und die Durchmischung der funktionalen Ausstattung eine Rolle (vgl. Profijt, M. 2019: 179; Kanatschnig, D. und Fischbacher, C. 2000: 34). Umgestaltungen von Plätzen und Straßen können zur Reduktion des Autoverkehrs beitragen und schaffen Platz im öffentlichen Raum für alternative Verkehrsmittel, für die Grünraumgestaltung oder für die Menschen zum Verweilen. Dazu ist eine vorausschauende Siedlungsentwicklung und vernetzte und nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur unerlässlich (vgl. Kanatschnig, D. und Fischbacher, C. 2000: 37-38). Die Reduktion von Verkehrsaufkommen wird

zusätzlich zu der Effizienzsteigerung und Umstellung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel als wichtig erachtet, denn es wird argumentiert, dass die Effizienzsteigerung durch steigendes Verkehrsaufkommen ausgeglichen wird. Erstens, tritt gewissermaßen ein Rebound-Effekt ein, denn auch durch eine Effizienzsteigerung sind die CO₂-Emissionen im Verkehr weltweit gestiegen. Zweitens, tendieren die Autos dazu immer schwerer zu werden, was der Energieeffizienz entgegensteht. Drittens, haben alternative Treibstoffe (wie Biotreibstoffe oder E-Fuels), aufgrund der Produktionsprozesse auch ökologische Auswirkungen (vgl. Naess, P. 2020: 403-404).

2.3.2 Umweltverträgliche Gestaltung

Eine umweltverträgliche Gestaltung wird oft mit der Umstellung des MIV auf Elektroantrieb in Verbindung gebracht. Der Ansatz der Smart Mobility soll mehr als eine Antriebswende sein und dabei zur effizienteren, emissionsarmen und kostengünstigen Gestaltung der urbanen Mobilität beitragen. Der Fokus liegt dabei auf Innovationen im Bereich der ICT, die zur Optimierung der Nutzung und der Angebote beitragen können (vgl. Wolter S. 2012: 528). Diese Strategie folgt dem Ansatz der „Smart City“, wo es um die effizientere und emissionsärmere Gestaltung der Mobilitätssysteme in einer Stadt, durch digitale Technologien geht (vgl. Dudycz, H. und Piatkowski, I. 2018: 22). Die Hauptaufgabe einer „smarten“ Mobilität ist die städtischen Strukturen und Ressourcen zu verknüpfen. Hierbei spielt die Digitalisierung, der Ausbau der Infrastruktur und die öffentliche Zugänglichkeit eine wesentliche Rolle (vgl. Orłowski, A. und Romanowska, P. 2019: 121). „Smart Mobility“ Lösungen sind vielfältig und bestehen aus unterschiedlichen Maßnahmen, unter anderem Verkehrsmanagement durch Ampelschaltssysteme und Verkehrsstromanalysen, Parkraumbewirtschaftung, digitale Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr, wie Echtzeitinformation und E-Ticket, Infrastruktur für emissionsarme Verkehrsmittel und Leihsysteme für Pkw und Fahrrad (vgl. Wawre, M. et al. 2022: 7; Dudycz, H. und Piatkowski, I. 2018: 22; Orłowski, A. und Romanowska, P. 2019: 121). Dabei spielen auch die Sharing-Angebote in der Stadt im Mikromobilitätsbereich, wie zum Beispiel E-Scooter eine Rolle (vgl. Raimund, W. et al. 2021: 13). Zusammenfassend bezieht sich Smart Mobility auf die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Dienstleistungen und ICT sowie auf nachhaltigen, umweltverträglichen Verkehr. Schlüsselement sind zugängliche digitale

Dienstleistungen auf Basis von ICT, um den Bedürfnissen und Erwartungen der Bevölkerung an intelligente Mobilität gerecht zu werden und zu erfüllen (vgl. Wawre, M. et al. 2022: 7).

Neben CO₂-Emissionen ist die Flächeninanspruchnahme ein wesentlicher Indikator für umweltfreundliche Mobilität. Das bedeutet, auch eine Transformation zu Elektroautos geschieht nicht ohne ökologische Auswirkungen (vgl. Naess, P. 2020: 401).

2.3.3 Verkehrsverlagerung

Die Verbesserung der Infrastruktur ist der Hauptfaktor für den Umstieg von Auto auf ÖPNV, Fahrrad und Zufußgehen. Dennoch sind Einschränkungen für den MIV notwendig, um den Umstieg attraktiver zu machen. Dabei stehen Push-Maßnahmen zur Verminderung der Attraktivität des MIV und Pull-Maßnahmen zur Förderung der Mobilität innerhalb des Umweltverbundes im Zentrum (vgl. Blöbaum, A. 2001: 36; Levin-Keitel, M. 2023: 185).

Push-Maßnahmen sind infrastrukturelle Maßnahmen und Eingriffe, welche die Infrastruktur für PKWs reduzieren. Das sind beispielsweise eine autofreie Innenstadt, Streichung von Parkplätzen im öffentlichen Raum, Umgestaltung von Straßen und Reduzierung von Fahrbahnen zu Gunsten des Umweltverbundes. Pull-Maßnahmen hingegen sind Förderungen und infrastrukturelle Maßnahmen für öffentlichen Verkehr, Radfahren und Zufußgehen. Dazu gehören unter anderem günstiger öffentlicher Verkehr, Förderungen für Fahrräder und Lastenräder, Ausbau der Radinfrastruktur und Angebote für Leihräder (vgl. Blöbaum, A. 2001: 36-37).

Als Anhaltspunkte und Indikatoren für die Wirksamkeit von Verkehrsverlagerungsmaßnahmen werden unter anderem Daten der Radverkehrszählstellen und aus den Erhebungen des Modal Splits herangezogen (Stadtentwicklung Wien. 2015: 26).

Eine Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Transportmittel bedarf einer Priorisierung in der Umsetzung von Infrastruktur und Umgestaltung von Straßenflächen (vgl. Naess, P. 2020: 402).

Der Verteilung der Verkehrsflächen kommt eine wesentliche Rolle zu: je mehr Fläche ein Verkehrsmittel bekommt, desto attraktiver ist es dieses zu wählen. Wichtig ist, dabei

die neuen Mobilitätsformen miteinzubeziehen und die Infrastruktur entsprechend anzupassen (vgl. Raimund, W. et al. 2022: 13).

Fokus in der vorliegenden Arbeit sind die Strategien in Bezug auf die urbanen Fahrradmobilität. Im nächsten Abschnitt folgt zunächst die Einordnung des Analysegebiets. Im nachfolgenden Kapitel 4 werden die verwendeten Methoden erläutert. Im danach folgenden Teil, dem empirischen Teil der Arbeit, werden die Maßnahmen und Konzepte der Stadt Wien in der Fahrradmobilität analysiert und Herausforderungen und Potenziale im Hinblick auf die Vision, Strategie und Ziele in der Fahrradmobilität diskutiert.

2.4 Einordnung des Analysegebiets

Nachdem in Kapitel 2 der Forschungsstand beschrieben und in Kapitel 3 die grundlegenden Theorien und Begriffe definiert wurden, wird eine Einordnung des Untersuchungsgegenstandes vorgenommen. Diese wird dann in Verbindung mit den zuvor erläuterten theoretischen Überlegungen gebracht. Zunächst erfolgt eine allgemeine Vorstellung des 10. Wiener Gemeindebezirks Favoriten.

2.4.1 Geographische Lage und städtische Entwicklung des Bezirks Favoriten

Der 10. Wiener Gemeindebezirk Favoriten liegt im südlichen Teil der Stadt. Der Bezirk grenzt im Norden an die Bezirke Landstraße (3.), Wieden (4.) und Magareten (5.), im Osten an Simmering (11.) und im Westen an Meidling (12.) und Liesing (23.). Im Süden grenzt Niederösterreich an. Abbildung 3 zeigt den Bezirk rot eingefärbt auf der Karte.

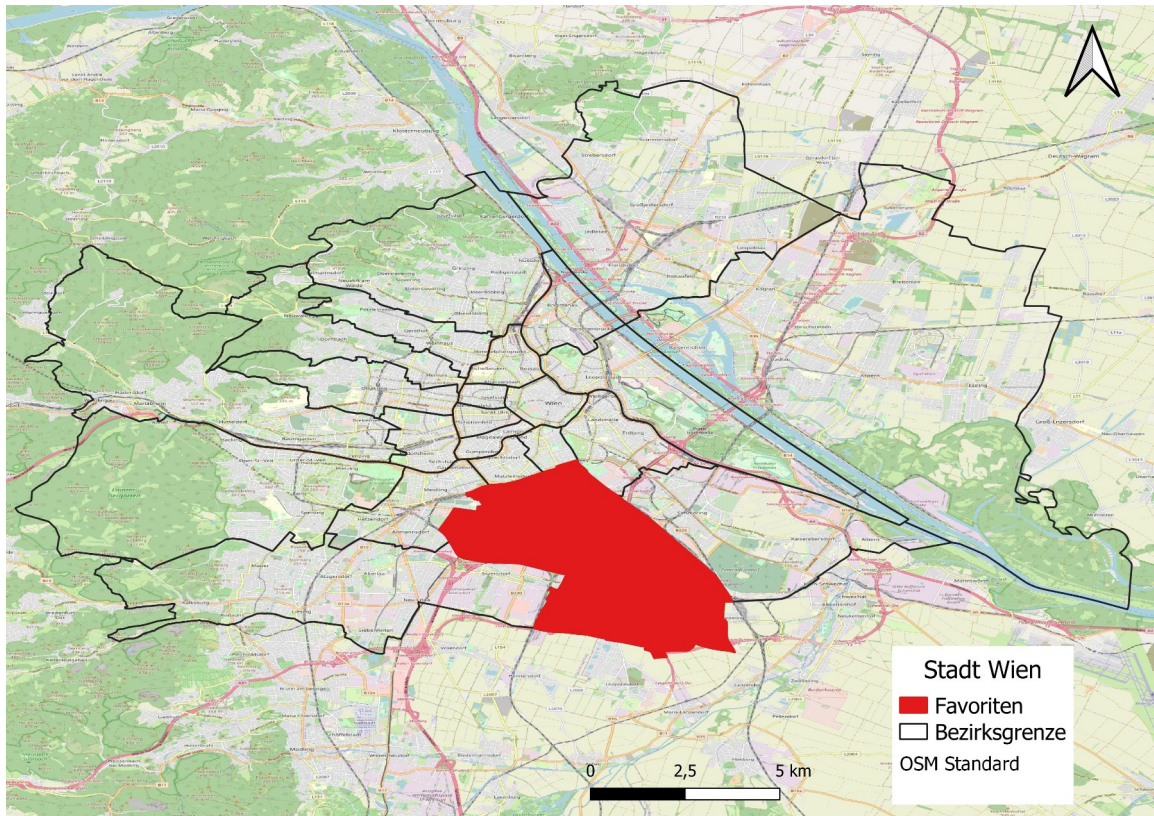


Abb. 1: Stadt Wien, 10. Gemeindebezirk Favoriten. Eigene Darstellung. Quelle: Stadt Wien 2023a.
<https://data.wien.gv.at/>; © OpenStreetMap.

Favoriten gliedert sich in die sogenannten Katastralgemeinden Favoriten, Inzersdorf Stadt, Oberlaa Stadt, Oberlaa Land, Rothneusiedl und Unterlaa (Wien Geschichte Wiki. 2023). Der nördliche Teil des Bezirks bildet den historisch ältesten Teil, Favoriten, der als Arbeiter- und Industrieviertel entstanden ist, mit rasterförmig aufgebauten Wohnblöcken und Industriekomplexen. Abbildung 4 zeigt ein Foto mit dem Gebäudekomplex der Brotfabrik und umliegende Wohngebäude.



Abb. 2: ehemalige
Brotfabrik. Quelle: ©
Stadt Wien/ Christian
Fürthner. Stand: 2019

Im Norden an der Bezirksgrenze befindet sich seit 2012 der Hauptbahnhof (Abb. 5). Im Zuge der großen Umbauarbeiten werden auch neue Bezirksteile errichtet, das Quartier Belvedere und das Sonnwendviertel (Abb. 6), als Wohn- und Geschäftsviertel.



Abb. 3: Hauptbahnhof. ©
Stadt Wien/ Christian
Fürthner. Stand: 2019



Abb. 4: Sonnwendviertel.
© Stadt Wien/ Christian
Fürthner. Stand: 2019

An das dichtbebaute Gebiet schließen große Grünareale an, die Erholungsgebiete Wienerberg und Laaer Berg und der Kurpark Oberlaa (Abb. 7). Den südlichen Teil des Bezirks kennzeichnet eine hohe Nutzungsmischung, durch Wohnsiedlungen und dörfliche Strukturen mit lokalen Subzentren Oberlaa und Rothneusiedl, Parkanlagen, Kleingartensiedlungen und landwirtschaftlichen Flächen. Abbildung 8 zeigt diese Nutzungsmischung mit Ackerflächen im Vordergrund und im Hintergrund ist die dörfliche Struktur von Rothneusiedl zu erkennen.



Abb. 5: Kurpark Oberlaa.
© Stadt Wien/ Christian
Fürthner. Stand: 2019



Abb. 6: Rothneusiedl. © Stadt Wien/ Christian Fürthner. Stand: 2019

In Rothneusiedl gehören auch viele Flächen zum potenziellen Stadterweiterungsgebiet. Es gibt dazu seitens der Stadt Wien derzeit einen Planungsprozess mit Partizipationsmöglichkeiten für ein neues Stadtteilprojekt (vgl. Stadt Wien. o.J.f.).

2.4.2 Einordnung des Untersuchungsgegenstandes

Das Fachkonzept Mobilität des Stadtentwicklungsplans (STEP 2025) und die „Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050“ wurden ausgewählt, da diese die aktuellen Konzepte und Leitlinien enthalten, die die Richtung der Mobilitätsentwicklung für die Stadt vorgeben. Wesentlich für diese Arbeit war die Bezugnahme der übergeordneten Dachstrategie und des detaillierten Fachkonzepts auf die Fahrradmobilität. Die Fahrradmobilität wird in den Konzepten der Stadt als Teil des Umweltverbundes, das heißt öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr, beschrieben und gefördert. Die Smart City Wien Rahmenstrategie, als Dachstrategie, beschreibt generell die Vision und Strategie einer nachhaltigen Stadtentwicklung, deren Ziel es ist, im Sinne der Nachhaltigen Entwicklungsziele, ökologische, ökonomische und soziale Herausforderungen zu verbinden. Das Fachkonzept Mobilität nimmt darauf Bezug, um mit nachhaltiger Mobilität ökologische Zielsetzungen zu erreichen, digitale Technologien zu fördern und diese Mobilitätsformen sozial inklusiv auszugestalten.

Der beschriebene Forschungsstand und der theoretische Rahmen bilden den Ausgangspunkt dieser Arbeit. Die analysierten Dokumente der Stadt Wien greifen verschiedene Konzepte und Strategien auf, wie das Konzept der Stadt der kurzen Wege oder die Smart City, wie auch der Name der Rahmenstrategie verrät, oder die Strategien für eine nachhaltige Mobilität, Vermeidung, Verlagerung und umweltfreundliche Gestaltung.

Im nächsten Kapitel wird zunächst der aktuelle Forschungsstand beschrieben. Im nachfolgenden Methodenkapitel werden die gewählten Methoden qualitative Inhaltsanalyse und leitfadengestütztes Expert*inneninterview beschrieben, die herangezogen wurden, um die Dokumente der Stadt zu analysieren und interpretieren zu können.

3 Aktueller Forschungsstand

In diesem Kapitel wird der aktuelle Stand zu den Konzepten für eine nachhaltige Stadtentwicklung und klimafreundliche Mobilität vor dem Hintergrund der Klimakrise und der Notwendigkeit Treibhausgasemissionen zu reduzieren beschrieben. Der Fokus liegt dabei auf der aktuellen Situation der Fahrradmobilität in Wien.

Es gibt viele Konzepte und Strategien für nachhaltige Stadtentwicklung und ihre unterschiedlichen Teilbereiche. Das Konzept der Smart City ist sehr verbreitet, wobei es unterschiedliche Herangehensweisen dazu gibt. Smart City und Smart Urbanism sind breit ausgelegte Begriffe, wobei es an einer einheitlichen Definition fehlt, um zu klären was eine Stadt „smart“ macht (vgl. Cugurullo, F. und Acheampong, R. A. 2020: 389.). Das Konzept wurde entwickelt, um auf den fortschreitenden Urbanisierungsprozess und die damit steigenden Bedürfnisse in der Stadt, im Zusammenhang mit den zunehmenden finanziellen und ökologischen Kosten, zu begegnen (vgl. Orłowski, A. und Romanowska, P. 2019: 119.).

Kernelement von Smart City Projekten ist der Fokus auf Technologie und Innovation, um das urbane Umfeld effizienter und nachhaltiger zu gestalten zu können. In Smart City Projekten wird Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT) genutzt, um Daten über die Funktionsweise einer Stadt zu sammeln, um Verbesserungen vornehmen zu können. Das betrifft alle Bereiche der Infrastruktur einer Stadt von der Energieproduktion, (um die Nutzung zu überprüfen und Verschwendung zu reduzieren), über Gebäudemanagement, (für die Regulierung von Heiz- und Belüftungssystemen), bis hin zur Mobilität mit smartem Verkehrsmanagement und Infrastruktur. Diese technologiebasierten Lösungen sollen zur urbanen Nachhaltigkeit beitragen, um den globalen Herausforderungen der Klimakrise zu begegnen (vgl. Cugurullo, F. und Acheampong, R. A. 2020: 390).

Die „Stadt der kurzen Wege“ ist ebenso ein Konzept, das in Bezug auf nachhaltige Stadtentwicklung und Mobilität oft aufgegriffen wird. Dieses Konzept kennzeichnet eine kompakte Siedlungsstruktur und eine funktionale Durchmischung der Daseinsgrundfunktionen in den Stadtvierteln. Dabei spielt die Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Rolle, da aufgrund kurzer Wegstrecken vermehrt auf das Auto verzichtet werden kann (vgl. Beckmann, K. et al. 2011: 22; Berding, N. et al. 2020: 2; Kiepe, F. 2020: 203).

Die Konzepte „Smart City“ und „Stadt der kurzen Wege“ nehmen stark Bezug zu Strategien für eine nachhaltigere Mobilität und eine Verkehrswende (vgl. Cugurullo, F. und Acheampong, R. A. 2020: 390; Kiepe, F. 2020: 203)..

Die Verkehrswende hin zu einer klimafreundlichen Mobilität ist ein wesentlicher Teilbereich in der Entwicklung einer Stadt. Dabei geht es vor allem um die Treibhausgasreduktion und die Umverteilung von Verkehrsflächen. Es gibt eine Reihe von Untersuchungen und Konzepte für den urbanen Verkehr. Mobilitätssysteme und Mobilitätsinfrastruktur stehen im Fokus von Transformationsstrategien. Das beginnt bei Ausbau und Förderung der Elektromobilität sowie des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs sowie der Bepreisung von CO₂. Konzepte für Verkehrsreduktion sind ebenfalls Teil einer Verkehrswende, sind jedoch weniger ausgereift und umgesetzt (VCÖ. 2021b: 8-35.).

Zufußgehen und Radfahren können einen wesentlichen Beitrag leisten, um Emissionen und Luftverschmutzung in der Stadt zu reduzieren und helfen, Energie zu sparen (Oskarbiski, J. et al. 2021: 4.). Innerhalb der EU ist der Transportsektor für rund 32 % der Treibhausgasemissionen verantwortlich. In Abbildung 1 wird innerhalb des Transportsektors differenziert und zeigt die Emissionen der verschiedenen Verkehrsmittel. Der Straßenverkehr macht mit 73,2 % den größten Anteil aus. Der Rest teilt sich auf in Flugverkehr (13,4 %), Schiffsverkehr (12,9 %) und Bahnverkehr (0,5 %). Im Straßenverkehrssektor ist dann noch im Speziellen zwischen den Emissionen des Individualverkehrs mit 62,3 %, des Schwerverkehrsunterschieden (25,8 %) und des leichten gewerblichen Transports (11,9 %) zu unterscheiden (Macharis, C. et al. 2019: 23.).

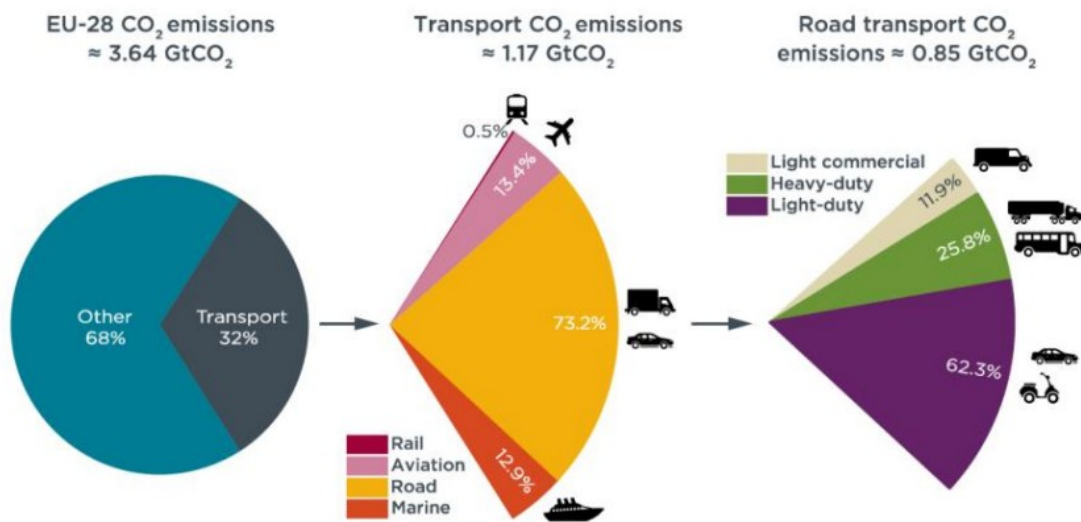


Abb. 7: Anteile der CO₂-Emissionen im Transportsektor in der EU (EU-28, 2015). Quelle: Macharis, C. et al. (2019: 23, Fig. 2)

Auch in Wien ist der Anteil des gesamten Verkehrssektors an den CO₂-Emissionen mit rund 40 % am höchsten, wie Abbildung 2 zeigt. Die anderen Anteile sind Gebäude mit 18 %, die vom Emissionshandelssystem abgedeckten Emissionen mit 24 %, sonstiger Endenergieverbrauch mit 6 % und weitere CO₂-emittierenden Sektoren mit 12 % (Mobilitätsagentur Wien. 2019: 3.).

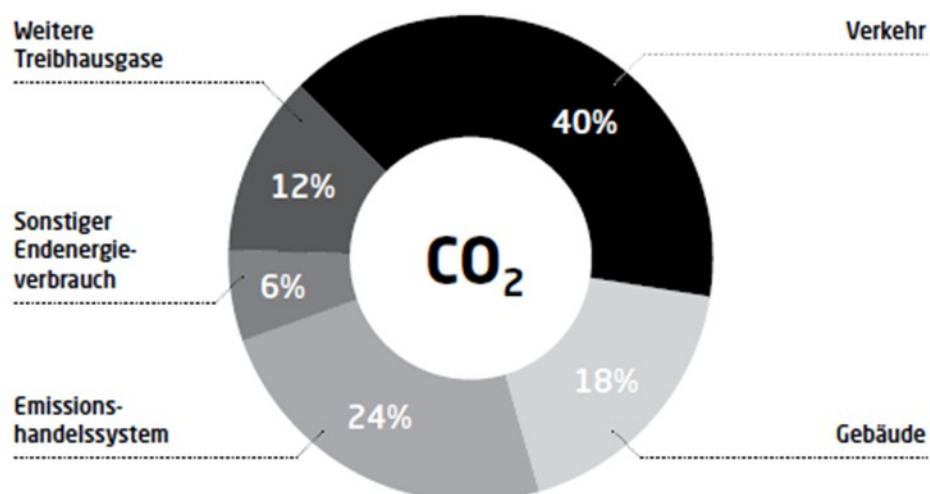


Abb. 8: Motorisierter Verkehr als größter CO₂-Verursacher in Wien. Quelle: Mobilitätsagentur Wien. (2019: 3)

Die Flächeninanspruchnahme des MIV in der Stadt ist weltweit sehr groß, da durch den steigenden Motorisierungsgrad auch Städte auf das Auto ausgerichtet wurden. Die Verteilung des öffentlichen Straßenraums in der Stadt ist durch Nutzungskonkurrenz geprägt, da der Platz begrenzt ist (Raimund, W. et al. 2022: 7). Das Auto dominiert die Stadtmobilität und benötigt am meisten Platz. Laut den Daten der Stadt Wien aus dem Jahr 2021 entfallen auf Verkehrsflächen, die dem MIV gewidmet sind ca. 66 % und auf baulich getrennte Radwege knapp über 1 % (vgl. Stadt Wien. 2021; Raimund, W. et al. 2022: 8). Im Vergleich zu anderen europäischen Städten ist die Verteilung der Verkehrsflächen sehr ähnlich, zum Beispiel in Berlin oder in München nimmt der Autoverkehr ca. 60 % der Verkehrsflächen ein, wohingegen die baulich getrennten Radwege in Berlin ca. 3 % und in München nur ca. 1 % ausmachen. In fahrradfreundlichen Städten, wie Amsterdam oder Kopenhagen werden weniger Flächen für den MIV bereitgestellt (ca. 51 bzw. 54 %). Baulich getrennte Flächen machen für den Radverkehr in Amsterdam mit 7 % und in Kopenhagen mit 14 % einen deutlich höheren Anteil aus (vgl. Raimund, W. et al. 2022: 8-9).

Österreich hat sich mit einem Mobilitätsmasterplan bis 2030 Ziele zur Treibhausgasreduktion, Verkehrsreduzierung und zum Ausbau des Umweltverbundes mit öffentlichem Verkehr, Radfahren und Zufußgehen gesetzt (vgl. VCÖ. 2021C: 9).

Wesentlich für die Zielerreichung im Mobilitätssektor ist neben der Dekarbonisierung, die Planung von Verkehrsinfrastrukturen. Die Langlebigkeit der Infrastruktur muss dabei mit eingeplant werden, da dies die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung beeinflusst (vgl. ebd.).

In einer Studie im Auftrag der Stadt Wien zum Mobilitätsverhalten der Wiener Bevölkerung mit dem Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr ist festgestellt worden, dass tendenziell gilt: Je weiter am Stadtrand der Wohnort liegt, desto mehr wird das Auto genutzt. Im berechneten Durchschnitt der Verkehrsmittelnutzung im Zeitraum 2015-2019 ist der öffentliche Verkehr bei 38,2 %, der MIV bei 27,5 %, das Zufußgehen bei 27,4 % und der Fahrradanteil bei 6,9% (Heller, J. 2021: 4; 40.).

Auf Bezirksebene zeigen sich vor allem Unterschiede beim Fahrradanteil und beim Anteil des Zufußgehens, wobei der Anteil der Fahrradnutzung generell deutlich geringer ist. In der Studie wird betont, dass die Siedlungsstruktur das Verkehrsverhalten stark

beeinflusst. So ist der Radverkehrsanteil mit 7-11 % und Fußverkehrsanteil mit 31-32 % in den Gründerzeit- und Altstadtgebieten (die inneren Bezirke 1-9 und 20) bzw. die westlich gelegenen Bezirke (14-19) am höchsten. Am niedrigsten ist der Rad- und Fußverkehr im 10., 11., 21. und 22. Bezirk mit 4 %-Radverkehrsanteil und 21 %-Fußverkehrsanteil, sowie auch im 12., 13. und 23. Bezirk, wo nur der Fußverkehrsanteil mit 27 % etwas höher ist (vgl. Heller, J. 2021: 5; 36.).

Das Potenzial einer Umverteilung des öffentlichen Raums in der Stadt mit Fokus auf mehr Fuß- und Radverkehr ist sehr groß. Denn ein Vergleich der Städte Wien, Berlin und Amsterdam (Tabelle 1) legt nahe, dass eine Neuausrichtung der Stadt- und Verkehrsplanung für mehr Radinfrastruktur, den Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich erhöhen kann. Dennoch spielt nicht nur die zur Verfügung gestellte Fläche eine Rolle, sondern auch die historische Entwicklung in Bezug auf Fahrradverkehr sowie die Topographie (vgl. Raimund, W. et al. 2022: 14).

Tabelle 1: Städtevergleich: Anteil der Radinfrastruktur und Anteil des Radverkehrs. Quelle: Raimund, W. et al. (2022); Stadt Wien (2021).

Stadt	Anteil der baulich getrennten Radinfrastruktur am Straßenraum	Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen
Wien (2021)	1 %	9 %
Berlin (2018)	3 %	18 %
Amsterdam (2018)	7 %	32 %

Der Stadtentwicklungsplan STEP 2025, dessen Fachkonzepte, unter anderem für Mobilität und die Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050 werden von der Stadt als Strategiepapiere präsentiert, die zu einer nachhaltigeren Stadt mit dem Ziel der Klimaneutralität 2040 führen soll. Sie nehmen Bezug zu den Konzepten der „Smart City“ und der „Stadt der kurzen Wege“ und beinhalten Strategien für eine nachhaltigere urbane Mobilität, um eine Verkehrswende zu erreichen (Stadtentwicklung Wien. 2015 und Magistrat der Stadt Wien. 2019).

Die Stadt Wien bezieht sich auf diese Konzepte, um auf infrastrukturelle Maßnahmen hinzuweisen. Diese betreffen vor allem den Gebäudebestand und den Mobilitätssektor. Dabei wird vor allem die Durchmischung der funktionalen Ausstattung als wichtige Voraussetzung genannt (vgl. Stadtentwicklung Wien 2014 und Magistrat der Stadt Wien 2019.).

Die Stadt Wien setzt in ihrem Mission Statement der Smart City Rahmenstrategie ihren Fokus darauf, die hohe Lebensqualität, durch Innovation in neue Technologie und mit größtmöglicher Ressourcenschonung in Bezugnahme auf die Nachhaltigkeitsziele der UN Agenda 2030 zu sichern (vgl. Magistrat der Stadt Wien. 2019: 28.).

4 Methodik

Für die inhaltsanalytische Interpretation wurden in dieser Arbeit die Konzepte „STEP 2025 Fachkonzept Mobilität“ und „Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050. Die Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung“ herangezogen. Das „STEP 2025 Fachkonzept Mobilität“ ist ein detailliertes Fachkonzept, das im Rahmen des Stadtentwicklungsplans STEP 2025 von der Stadt Wien erarbeitet wurde (vgl. Stadt Wien. o.J.a.). Die „Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050“ soll, nach Angaben der Stadt Wien die Dachstrategie darstellen, die alle Konzepte miteinander vereint (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 142.). Diese sind die aktuellen Strategiepapiere der Stadt Wien und werden mit Hilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2022) analysiert (Kapitel 5.1). Dies dient als Basis für alle leitfadengestützten Experteninterviews, die folglich ebenfalls mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse analysiert (Kapitel 5.1) und danach im Zusammenhang mit den Strategien diskutiert werden (Kapitel 5.2).

Abbildung 9 zeigt eine schematische Darstellung der Vorgangsweise der Arbeit.

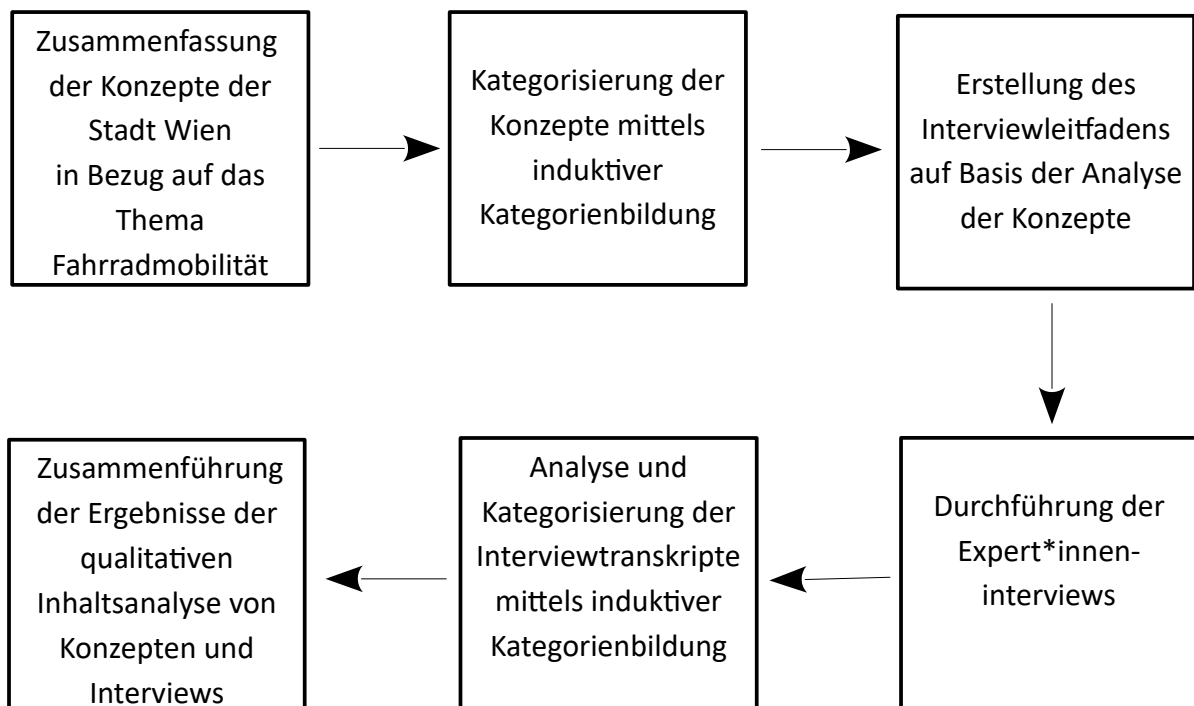


Abb. 9: Schematische Darstellung der Vorgehensweise. Eigene Darstellung.

4.1 Qualitative Inhaltsanalyse

Die Analyse der Konzepte erfolgte nach der Methodik der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2022). Im Hinblick auf die Fragestellung und das vorliegende Datenmaterial wurde die Interpretationstechnik der Zusammenfassung und induktive Kategorienbildung gewählt (vgl. Mayring, P. 2022: 66). Mithilfe dieser Methode werden die Texte der Konzepte auf ihren wesentlichen Gehalt reduziert, zusammengefasst in Bezug auf das Thema Fahrradmobilität. Dann werden die Texte mittels der induktiven Kategorienbildung kategorisiert (vgl. ebd.: 66-67). Abbildung 10 zeigt das Ablaufmodell der induktiven Kategorienbildung nach Mayring (2022: 84). Bei einer induktiven Kategorienbildung werden die Kategorien direkt aus dem Text abgeleitet (vgl. ebd.: 84). Wesentlich ist dabei das Festlegen von einer Kategoriendefinition, die beschreibt zu welchen Aspekten Kategorien formuliert werden sollen, und einem Abstraktionsniveau, das beschreibt wie allgemein diese Kategorien formuliert werden sollen (vgl. Mayring, P. und Fenzl, T. 2022: 695-696).

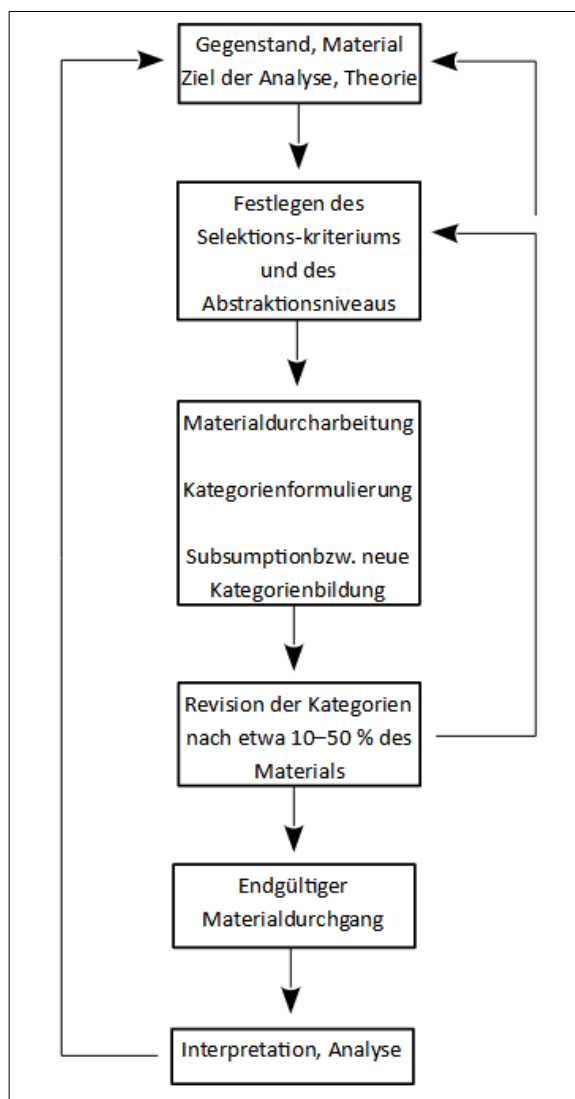


Abb. 10: Prozessmodell induktiver Kategorienbildung nach Mayring (2022: 84, Abb. 12).

In dieser Arbeit wurden in Anlehnung an die Fragestellung folgende Kategoriendefinitionen nach Mayring, P. und Fenzl, T. (2022: 701) formuliert: Erstens, die Kategorien sollen die Strategie und Vision, sowie die Ziele und Maßnahmen für die Fahrradmobilität der Stadt Wien umfassen. Zweitens, das Abstraktionsniveau betreffend sollen alle Textpassagen im zu analysierenden Material zu Strategie und Vision, Ziele und Maßnahmen kategorisiert werden. Die folgenden Analyseeinheiten wurden gemäß Mayring, P. und Fenzl, T. (2022: 701-702) und Mayring, P. (2022: 68) festgelegt, um die Inhaltsanalyse präzise durchzuführen: Erstens, für die Kodiereinheit, also den kleinsten Teil, der ausgewertet werden darf, und in einer Kategorie bestimmt werden kann, wurde ein Satzteil mit Sinnzusammenhang, als „bedeutungstragende Phrase“ (Mayring, P. und Fenzl, T. 2022: 702) festgelegt. Zweitens, die Kontexteinheit beschreibt den größten Textbestandteil und wurde mit einem Kapitel des Textmaterials festgelegt. Drittens, unter der Auswertungseinheit wurden jene Textteile festgelegt, die nacheinander ausgewertet werden. In diesem Fall waren das die Strategiepapiere der Stadt Wien. Zur Durchführung der Analyse wurde die Open Access Webapplikation QCMap (<http://www.qcmap.org/>) nach Fenzl, T. und Mayring, P. (2017) angewendet, da diese für die qualitative Inhaltsanalyse und ihre Ablaufmodelle, Regeln und Techniken entwickelt wurde. Somit konnte, mithilfe dieses interaktiven Tools, die Analyse Schritt für Schritt durchgeführt werden. Folgende Kategorien waren das Ergebnis dieser induktiven Kategorienbildung und bildeten die Grundlage für die leitfadengestützten Experteninterviews:

- Radinfrastruktur
- umweltfreundliche Verkehrsplanung
- städtische Ressourcen für Fahrradmobilität
- Flächeninanspruchnahme
- Förderungen der Stadt
- Verkehrsverlagerung
- Mobilitätsverhalten
- öffentliche Kommunikation und gesellschaftliche Akzeptanz

4.2 Leitfadengestütztes Expert*inneninterviews

Es wurden fünf leitfadengestützte Expert*inneninterviews durchgeführt, welche primär auf Bezirksebene erfolgen sollten, aber auch selektiv auf Stadtebene, da, in Bezug auf die Forschungsfragen, der Fokus der Arbeit auf dem Fallbeispiel des 10. Bezirks liegt. Es handelte sich dabei um problemzentrierte leitfadengestützte Expert*inneninterviews, diese sind thematisch strukturierte Interviews mit dem Anspruch einer inhaltlichen Fokussierung, die aber auch eine gewisse Offenheit für weitere Schilderungen bietet (Liebhold, R. und Trinczek, R. 2009: 35). Das Ziel war dabei die Expertise aus der Praxis zu den Herausforderungen und Potentialen hinsichtlich der Visionen, Strategien, Maßnahmen und Zielen in der Fahrradmobilität einzuholen. Damit sollten die Inhalte der analysierten Konzepte und Strategien zur Fahrradmobilität besser eingeordnet werden können, um damit Umsetzungspotenziale auf Bezirksebene zu identifizieren und abschätzen zu können. Folglich sollten daraus Handlungsempfehlungen formuliert werden können.

Nach Bogner und Menz (2009: 46-48) werden drei Typen von Experteninterviews unterschieden. Erstens, das explorative Experteninterview, das genutzt wird, um sich zu orientieren und Wissen in wenig bekannten Themenfeldern zu gewinnen und in weiterer Folge erste Hypothesen aufzustellen. Zweitens, das systematisierende Experteninterview, das auf eine umfassende Sammlung von Expertenwissen abzielt. Drittens, das Theorie-generierende Interview, das dazu dienen kann eine Theorie eines Untersuchungsgegenstandes zu entwickeln als Startpunkt für die methodische Weiterentwicklung. In dieser Arbeit wird teils das systematisierende Experteninterview, teils das theorie-generierende Interview angewandt, da es, zum einen, darum geht Expert*innen in ihrem Feld zu ihrem Betriebswissen zu interviewen und, zum anderen Handlungs- und Deutungswissen, das in der professionellen Praxis erworben wird, zu erfragen (vgl. Mattisek, A. et al. 2013: 175; Wassermann, S. 2015: 53-54). Dass in den Interviews teilweise subjektive Wissensbestände und subjektive Meinungen und Wahrnehmung der Expert*innen beschrieben werden, muss bei der Auswertung berücksichtigt werden (vgl. Wassermann, S. 2015: 54).

4.3 Interviewleitfaden

Die Entwicklung eines Interviewleitfadens steht am Beginn der Vorbereitung auf die Interviews und soll helfen, das Gespräch zu strukturieren und den Fokus auf das Thema und die Forschungsfragen zu konzentrieren (vgl. Kaiser, R. 2021: 64). Ein wichtiger Bestandteil ist dabei die Literatur- und Dokumentenrecherche, sowie deren systematische Aufbereitung, denn für die Interviews ist es notwendig in dem Themenbereich ein gewisses Maß an Fachwissen aufzuweisen, um auch Expert*innen auswählen zu können und die Interviews durchführen und mit dem Forschungsziel entsprechenden Erkenntnisgewinn auswerten zu können (vgl. Wassermann, S. 2015: 55).

Der Leitfaden dient als Interviewhilfe, um die Themenkomplexe festzuhalten und als Checkliste, um zu kontrollieren, ob alle Themen angesprochen wurden (vgl. Mattissek, A. et al. 2013. S. 168.). Eine Vorstrukturierung des Interviewablaufs und der Themenbereiche ist wichtig, um das Interview thematisch auf das Sonderwissen der Expert*innen zu fokussieren. Dennoch soll der Leitfaden flexibel gehandhabt werden, um auf inhaltliche Besonderheiten während des Gesprächs näher eingehen zu können. Das heißt, die Reihenfolge der Fragen ist nicht starr, sondern wurde dem Gesprächsverlauf angepasst, um die Expert*innen bei ihren Erläuterungen nicht zu unterbrechen und abrupte Themenwechsel zu vermeiden (vgl. Wassermann, S. 2015: 57-58; Meuser, M. und Nagel, U. 2009: 472).

Der Interviewleitfaden besteht aus mehreren Themenblöcken mit Hauptfragen, die folgende Themenbereiche behandelt: Die Konzepte der Stadt und deren Ziele und Maßnahmen für die Fahrradmobilität, die Herausforderungen und Potenziale für die Fahrradmobilität auf Stadt- und Bezirksebene.

Der verwendete Interviewleitfaden gliedert sich folgendermaßen:

- Begrüßung und einleitende Informationen bezüglich Vertraulichkeit und Anonymisierung, Aufnahme und Transkription und Vorlage der Zustimmungserklärung
- Thematische Einleitung
- Hauptteil mit Leitfragen zu den Themenblöcken, welche sich aus den Kategorien aus der Dokumentenanalyse ergeben
- Gesprächsabschluss: Danksagung und Information über nächste Schritte

4.4 Expert*innenauswahl

Expert*innen zeichnen sich durch ein spezialisiertes Wissen in einem bestimmten Wissensgebiet aus. Dieses spezialisierte Wissen ist oft an eine berufliche Tätigkeit geknüpft, aber es ist auch notwendig Personen zu inkludieren, die auf einem bestimmten Gebiet aktiv sind, zum Beispiel in NGOs, Vereinen oder in der Kommunalpolitik, denn alle Akteur*innen besitzen durch ihre Tätigkeit ein Sonderwissen und Zugang zu bestimmten Informationen (vgl. Wassermann, S. 2015: 52; Meuser, M. und Nagel, U. 2009: 468).

Als Expert*innen werden in dieser Arbeit Personen bezeichnet, die sich professionell mit dem Thema „Fahrradmobilität“ auseinandersetzen. Das ist zum einen im Zusammenhang mit wissenschaftlicher Forschung und zum anderen in der politischen Planungspraxis auf Bezirks- und Stadtebene (vgl. Meier Kruker, V. und Rauh, J. 2016: 62.). Wichtig bei der Auswahl der Expert*innen war, dass die unterschiedlichen Meinungen und Herangehensweisen der verschiedenen Stakeholder und Interessenvertretungen abgebildet werden, um ein ausgewogenes Bild und verschiedene Perspektiven darstellen zu können. Ausgewählt wurden ein*e Vertreter*in der Mobilitätsagentur der Stadt Wien, ein*e Vertreter*in des Referats Mobilität in der Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, ein*e Vertreter*in des Forschungsbereichs Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Wien, ein*e Kommunalpolitiker*in aus dem Beispiel-Bezirk und ein*e Vertreter*in des Verkehrsclub für Radfahrende. Alle interviewten Personen bringen durch ihre Berufserfahrung bzw.

politische Tätigkeit in den jeweiligen Bereichen explizites Fachwissen mit und bringen, durch ihre berufliche und/oder politische Tätigkeit, Expertise für den Themenbereich der Fahrradmobilität mit.

Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt die Details zu den durchgeführten Interviews. Zur Sicherstellung und Wahrung der Anonymität der Expert*innen wurden die Interviews mit einer Nummerierung kodiert und aufgrund der kleinen Stichprobe an Interviews und auf ausdrücklichen Wunsch der Expert*innen wurde die Funktion der interviewten Personen nicht in der Tabelle genannt.

Tabelle 2: Übersicht der durchgeführten Interviews. Eigene Darstellung.

Interviewcode	Datum	Dauer	Modus
INT-1	17.02.2023	23:46	Vor Ort
INT-2	28.02.2023	27:35	Vor Ort
INT-3	01.03.2023	28:05	Vor Ort
INT-4	08.03.2023	44:05	Vor Ort
INT-5	11.03.2023	32:08	Online

4.5 Auswertungsmethode Expert*inneninterview

Die Transkription der Interviews für die nachfolgende Analyse erfolgte in normales Schriftdeutsch, dabei wurde das Textmaterial redigiert, das heißt es wurde der Dialekt bereinigt, Satzbaufehler behoben und der Stil geglättet (vgl. Mayring, P. 2016: 91). Für die Transkription wurden, im Einverständnis mit den interviewten Personen, die Interviews mithilfe eines Aufnahmegerätes aufgezeichnet. Die Transkripte der Interviews wurden zur Wahrung der Anonymität der Interviewpartner*innen anonymisiert und mit Codes gekennzeichnet (siehe Tabelle 2) (vgl. von dem Berge, B. 2020: 292-293). Die Transkription der Interviews ist im Anhang dieser Arbeit angefügt. Das mittels leitfadengestützter Experteninterviews erhobene Textmaterial wurde mithilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2022) analysiert. Dabei handelt es sich um eine regelgeleitete, qualitativ-interpretative Textanalyse, die sich vor allem für halbstrukturierte Interviews eignet (vgl. Mayring, P. und Fenzl, T. 2022: 691). Im Hinblick

auf die Fragestellung und das vorliegende Datenmaterial wurde die Interpretationstechnik der Zusammenfassung und induktiven Kategorienbildung gewählt. Mithilfe dieser Methode werden die Aussagen der interviewten Personen auf ihren wesentlichen Gehalt reduziert, zusammengefasst und kategorisiert (vgl. Mayring, P. 2022: 66-67). Es wurden wieder – für die induktive Kategorienbildung wesentlich – eine Kategoriendefinition und ein Abstraktionsniveau festgelegt. Dazu wurden erneut in Anlehnung an die Fragestellung zwei Kategoriendefinitionen formuliert. Die erste Definition soll die Maßnahmen zu Verbesserung der Fahrradmobilität und -infrastruktur beinhalten. Die zweite Definition soll die Herausforderungen und Potenziale für die Fahrradmobilität und -infrastruktur in Wien und im 10. Bezirk umfassen. Das Abstraktionsniveau betreffend sollen alle konkreten Aussagen im Textmaterial zu Herausforderungen und Potenzialen in Bezug auf die Visionen, Strategien, Maßnahmen und Ziele der untersuchten Strategien kategorisiert werden (vgl. Mayring, P. und Fenzl, T. 2019: 695-696). Für die Analyseeinheiten wurden folgende Kriterien festgelegt: Für die Kodiereinheit wurde ein Satzteil einer Antwort mit Sinnzusammenhang festgelegt. Als Kontexteinheit wurde die gesamte Antwort eines Interviewten in Kombination mit der Interviewfrage definiert. Unter der Auswertungseinheit wurden jene Textteile festgelegt, die nacheinander ausgewertet werden. In diesem Fall waren das die Interviews (vgl. Mayring, P. und Fenzl, T. 2022: 701-702; Mayring, P. 2022: 68). Zur Durchführung der Analyse wurde ebenfalls die Open Access Webapplikation QCAmap (<http://www.qcamap.org/>) angewendet. Basis für die Analyse und Kategorisierung bilden die Kategorien der Analyse der Konzepte, die durch die Analyse der Interviews angepasst wurden.

4.6 Begründung der Methodenwahl

Die qualitative Inhaltsanalyse bietet sich an, um die wesentlichen Aspekte aus den Dokumenten herauszufiltern. Die Analyse hat keinen standardisierten Ablauf und kann auf das Ausgangsmaterial und die konkrete Fragestellung angepasst werden. Das Zusammenfassen und Strukturieren des Materials hilft den Fokus auf den Hauptteil der empirischen Forschung der Arbeit, die Expert*inneninterviews, zu lenken.

Die Expert*inneninterviews sind ausgewählt worden, um spezifisches Wissen zum Forschungsgegenstand abzufragen und durch ihre Kenntnis in der Planungspraxis Informationen zu erhalten, die zur Beantwortung der Forschungsfragen dienen. Das Leitfadengestützte Interview, als Methode bietet durch ihre Teilstrukturiertheit eine Offenheit, die dem*der Interviewer*in die Möglichkeit bietet auf angesprochene Themen während des Interviews durch Zwischenfragen näher einzugehen und dem*der Expert*in auf Fragen ausführlicher zu antworten.

Die Methode der qualitativen Inhaltsanalyse dient dazu Erkenntnisse aus den Dokumenten und den Interviews herauszufiltern. Das gezielte Herausfiltern und Kategorisieren hilft das Forschungsthema zu strukturieren, um die Ergebnisse besser darstellen und interpretieren zu können, die der Beantwortung der Forschungsfragen dienen.

5 Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse und Expert*inneninterviews

Folgend werden die relevanten Aussagen und Textpassagen aus den analysierten Konzepten, sowie aus den Expert*inneninterviews den einzelnen Kategorien zugeordnet.

- **Radinfrastruktur**

„Der Anteil der Flächen für den Rad-, Fußverkehr und den öffentlichen Verkehr steigt in Summe bei allen Umbau- und Straßenerneuerungsprojekten“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 19).

„Das Lückenschlussprogramm im Hauptradverkehrsnetz wird fortgesetzt. Prioritär werden dabei jene Routen ausgebaut, für die derzeit kein attraktives Angebot im Nahbereich vorhanden ist. Dabei soll auch im dicht verbauten Gebiet vermehrt das Instrument der Fahrradstraße eingesetzt werden“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 88).

„Breitere Radwege ermöglichen, neben der Steigerung der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts, auch eine größere Vielfalt von Nutzungen“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 88).

„Eine weitere Diskussion wird um den Parkraum geführt und, ob ich jetzt 23 Stunden am Tag fünf Quadratmeter mit einem Auto verstelle oder ich vielleicht 10 Fahrräder auf dieselbe Fläche bekommen würde. Da, glaube ich, sollte man die Diskussion anders führen und Anreize schaffen für all jene, die weg wollen vom Auto. Außerdem sind auch viele Flächen frei, wo man auch den Ausbau von Radabstellplätzen und Radwege in baulich getrennter Form bereitstellen kann“ (INT-2).

„Die Stadt Wien sagt schon dezidiert auch der Radverkehrsanteil soll steigen und dafür braucht es gewisse Infrastrukturen, dafür müssen Flächen umverteilt werden im öffentlichen Raum, also Fahrbahnen oder Parkstreifen zu Radwegen oder Fahrradstraßen eingerichtet werden usw. Das sind aber alles keine konkreten Ziele. [...]. Es ist nicht quantifiziert, das heißt das macht es nicht nachverfolgbar [...]. Man

kann auch nicht sagen, dass die Stadt hinter den Zielen liegt, weil es gibt ja keine konkreten Ziele, die jetzt nachverfolgbar wären in Bezug auf Radverkehr“ (INT-3).

„Die Fahrradstraßen in Wien wurden 2013 erstmals in der StVO verankert. In Österreich haben wir noch wenig Erfahrung mit dieser Anlageform. Das heißt, da haben wir jetzt erste Projekte realisiert in den letzten Jahren und jetzt lernen wir und schauen wir, dass wir den nächsten Schritt in der Qualität machen“ (INT-1).

„Im Bezirk können die Maßnahmen nicht überall gleich umgesetzt werden, deshalb versucht man step-by-step Gebiete zu erschließen. Wichtig sind dabei die Lückenschlüsse innerhalb des Bezirks, die in den kommenden Jahren geschlossen werden sollen, damit auch neue Bereiche miterschlossen werden können. Als Beispiele werden die Querverbindungen, wie die Gudrunstraße oder auch die Triester Straße genannt, um dort einen Streifen für Fahrradfahrer zur Verfügung zu stellen“ (INT-2).

„Fahrradstraßen gibt es jetzt in der StVO, fahrradfreundliche Straße soll ja eher zurückgedrängt werden. Jetzt gibt es dieses absolute Durchfahrtsverbot nicht mehr. Also das Ziel wäre, dass man mehr Fahrradstraßen macht dort wo auf der Hauptstraße kein Platz ist oder wo es eine attraktive Alternative ist“ (INT-4).

„Ich sehe es so, wenn wir den Radverkehr attraktiv machen möchten, bräuchten wir eigentlich an den Hauptstraßen, also wo viel Autoverkehr ist, wo 50 km/h gefahren wird, eine baulich getrennte Infrastruktur. Das heißt Radwege an den großen Achsen. Und in dem niederrangigen Straßennetz kann man dann mit Fahrradstraßen arbeiten oder bei geringen Geschwindigkeiten und geringen Autoverkehrszahlen auch ein Mischverkehr wenn der Straßenraum entsprechend gestaltet ist“ (INT-3).

„Wir bräuchten natürlich auf all diesen großen Achsen Radwege vor allem in den Außenbezirken zum Beispiel Brünner Straße oder auch im 10. Triester Straße usw“ (INT-3).

„Infrastrukturmäßig hat Wien einfach eine lange Tradition von wenig baulichen Radwegen und wenig verkehrsberuhigten Bereichen. Das heißt jede Seitengasse war eigentlich frequentiert durch Autos seit der Massenmotorisierung. Auf den Hauptstraßen sind auch sehr viele schnelle Fahrzeuge unterwegs. Ich meine, dass es da zwei Punkte braucht, nämlich auf den Hauptstraßen baulich getrennte Radwege, wenn sie eine

Haupttradroute ist. Da fehlen auf ganz vielen Straßen diese geschützten Spuren. Die Seitengassen sollten eigentlich flächendeckend verkehrsberuhigt werden“ (INT-5).

„Wichtig wäre dann auch so wie in der Favoritenstraße, wo es eine gute Nord-Süd Verbindung gibt, diese auch im westlichen Teil in der Neilreichgasse anbieten zu können“ (INT-2).

„Es ist mal in der Quantität auf jeden Fall nicht genug, wenn man bis 2030 substantiell was verändern möchte im Radverkehr“ (INT-3).

- **umweltfreundliche Verkehrsplanung**

„Die Stadt Wien bekennt sich zu einer prioritären Stellung des öffentlichen Verkehrs, der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs als Umweltverbund“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 9).

„Die Smart City Wien 2050 ist...

...eine Stadt der kurzen Wege und lebendigen Grätzl – aus vielen verparkten Straßen sind Spiel- und Begegnungsorte mit hohem Wohlfühlfaktor geworden;

...mobiler denn je – in Wien kommt man überall gut hin, mit dem Fahrrad oder zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit Sharing-Fahrzeugen oder autonom fahrenden E-Taxis – wer braucht da noch ein eigenes Auto?“ (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 30)

„Das 2009 fortgeschriebene Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP II) setzt das Ziel einer Reduktion von 21 % Treibhausgasemissionen pro Kopf für das Jahr 2020 im Vergleich zu 1990. Der bedeutendste Anteil von Treibhausgasemissionen stammt aus dem Verkehr“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 14).

„Ziel: Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors sinken pro Kopf um 50 Prozent bis 2030 und um 100 Prozent bis 2050“ (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 67).

„Das Radfahren soll im gesamten Stadtgebiet attraktiver werden. Hierfür sind die entsprechenden verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zu setzen. Die möglichst flächendeckende, richtlinienkonforme Öffnung von Einbahnen für Radfahrende ist dabei die bedeutendste Maßnahme“ (Stadtentwicklung Wien: 2015: 73).

„Der Stadtentwicklungsplan sieht ja vor, [...], dass der Autoverkehrsanteil auf 20 % sinkt und der Modal Split des Umweltverbundes, das ist die wesentliche Kennzahl, auf 80 %

steigt. Wenn nicht irgendetwas passiert, wird das mit ziemlicher Sicherheit nicht erreicht werden, dieses Ziel“ (INT-1).

„Was einfach fehlt in Wien ist quasi eine konkrete Bemessung der Ziele mit Indikatoren. Der Radverkehrsanteil ist ein sehr hoch angesetzter Indikator, der auch nur einmal pro Jahr gemessen wird und damit einer gewissen Schwankungsbreite ausgesetzt ist. Wünschenswert wäre eine viel detailliertere Zielsetzung. [...]. Was auch dabei klar erkennbar ist, dass in dem Weg zu den Zielen die Maßnahmen in dem Stadtentwicklungsplan ja sehr schwammig sind und größtenteils nicht quantifiziert“ (INT-5).

„Das Superblockkonzept sollte hier eigentlich zur Standardlösung werden. Dass man umliegende Hauptstraßen hat und dazwischen kleine Seitengassen, die man gar nicht groß umbauen braucht in einem ersten Schritt, sondern hauptsächlich verkehrsberuhigen“ (INT-5).

„Wichtig sind dabei die Lückenschlüsse innerhalb des Bezirks, die in den kommenden Jahren geschlossen werden sollen, damit auch neue Bereiche miterschlossen werden können. Als Beispiele werden die Querverbindungen, wie die Gudrunstraße oder auch die Triester Straße genannt, um dort einen Streifen für Fahrradfahrer zur Verfügung zu stellen“ (INT-2).

„Es sind nicht immer die Planungen, die die Stadt macht die in die richtige Richtung gehen und diese Ausreden, ich halte das für Ausreden, da ist kein Platz oder das ist nicht möglich wegen irgendeiner Substanz. Das ist ein bisschen faul und unkreativ [...]“ (INT-3).

„Und ein Punkt ist natürlich auch, der ein bisschen schwierig ist, der Eingriff in bestehende Straßenquerschnitte bzw. das stärkere Eingreifen in bestehende Straßenquerschnitte. Also wenn man Fahrspuren weg nimmt ist das heikel, auch politisch heikel. Genauso ist es bei Stellplätzen, bei manchen mehr bei manchen weniger“ (INT-1).

„[...] weil gerade was die Dichte und die Anzahl der Bevölkerung betrifft es, natürlich im dicht bebauten Gebiet schwieriger ist, Maßnahmen zu setzen. [...]. Da muss man einen Parameter finden, welche Maßnahmen man setzen kann. Ein anderes Beispiel ist die Gehsteigbreite, die in Favoriten auch nicht überall ausreichend ist. Also, wenn man den Gehsteig verbreitert verliert man schon teilweise die Parkspur, wenn dann noch ein baulich getrennter Radweg dazu kommen soll, dann bleibt von der Straße nicht mehr viel über“ (INT-2).

- **städtische Ressourcen für Fahrradmobilität**

„Mehr Ressourcen für aktive Mobilität: „Die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs ist zentral, um das Ziel „80 % Umweltverbund“ zu erreichen. Dementsprechend liegt der Fokus auf der Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 43).

„Wenn man sich anschaut wie der Radverkehr geführt wird, dann ist es immer so ein Beiwerk, das so ein bisschen mitgeführt wird. Aber Städte, wie Berlin zum Beispiel, die haben, nachdem sie den Radentscheid gemacht haben, eigene Planungsagenturen gegründet. Die haben mittlerweile 50 Radverkehrsplaner angestellt, die einfach nur das machen. In Wien kann man die Menschen an einer Hand abzählen.“ (INT-5)

„Grundsätzlich ist deutlich mehr da als früher und das scheitert eigentlich nicht an den finanziellen Mitteln, muss man sagen. Es ist eher eine Frage kriegen wir das schnell genug auf die Beine. Das bedeutet, derzeit ist es ein personeller Engpass, was die Projektentwicklung künftiger Projekte und die Betreuung der Baustellen betrifft. Es ist weniger das Geld, das der limitierende Faktor ist“ (INT-1).

„Voriges Jahr hatten wir ja ein Rekord mit über 50 Projekten mit 17 km. Das hat es in diesem Umfang noch nie gegeben in Wien. [...]. Das heißt es müssen entsprechende Planungsleistungen überbracht werden, da hängt es natürlich schon auch bisschen vom Ressourcenthema ab. [...] weil das sind ja manchmal Großbaustellen, aber es sind auch viele Kleinbaustellen und da ist es auch ein Thema der Ressourcen, dass man die Baufirmen hat dazu, dass man Personal im Magistrat dazu hat, dass man eben alles auf die Straße bringt“ (INT-4).

„Das heißt es wäre eigentlich mehr Geld da als sie überhaupt verbauen, weil es nicht daran scheitert, dass sie es nicht finanzieren, sondern dass es andere Gründe gibt warum etwas nicht ausgebaut wird. Die 20 Millionen sind super. Es ist sehr viel mehr Geld als vorher. Es ist auch gut das zu haben, um den Druck zu haben Projekte umzusetzen damit. Im internationalen Vergleich ist es immer noch nicht besonders viel Geld, wenn man es pro Kopf umrechnet“ (INT-3).

„Es hat in der Zwischenzeit die Studie gegeben, Grundlagenstudie zu Radverkehr, wo das Umweltbundesamt im Auftrag der Länder und des Bundesministerium Verkehr berechnet hat, wie viele Investitionen es insgesamt braucht. Und da kommt für Wien heraus, dass es ungefähr 50 Euro pro Einwohner und Jahr braucht, um, meiner Meinung nach, in 10 Jahren ein Radverkehrsnetz zu errichten, dass den Namen auch verdient. Bei 20 Millionen sind wir derzeit bei 10 Euro pro Einwohner und Jahr“ (INT-5).

Die Rolle der Bezirke wird für die Umsetzung von Maßnahmen in der Verkehrsplanung und der Fahrradmobilität als sehr wichtig erachtet, „weil die Bezirke an und für sich ja fast das gesamte Straßennetz von Wien in ihrer Verwaltung und Zuständigkeit haben. [...]. Das heißt der Bezirk hat eine große Gestaltungsmöglichkeit“ (INT-4).

„Das Hauptradverkehrsnetz ist, laut Stadtverfassung, in Stadt Wien-Verantwortung. Aber in der realpolitischen Betrachtung haben die Bezirke starkes politisches Gewicht“ (INT-5).

- **Flächeninanspruchnahme**

„Die Verteilung der Flächen im öffentlichen Raum ist ein Schlüssel zur Ermöglichung von Mobilität für alle“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 19).

„Das Wachstum der Städte ist ein globales Phänomen, das die Verkehrsplanung vor große Herausforderungen stellt. [...]. Autos haben einen hohen Platzbedarf. Wege hauptsächlich alleine mit dem Auto zurückzulegen, ist daher in einer Stadt mit stetig zunehmender Bevölkerung auf Dauer nicht bewältigbar.“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: S. 13)

„An Stellen mit hohem KundInnen- und Publikumsverkehr werden im öffentlichen Raum weiterhin Möglichkeiten für das kurzzeitige Abstellen von Fahrrädern geschaffen. Grundsätzlich sollen Radabstellanlagen auf Parkstreifen oder ehemaligen Fahrstreifen, und nicht am Gehsteig, errichtet werden“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 86).

„Die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr und das öffentliche Verkehrsnetz werden weiter verdichtet und ausgebaut. Dazu gehört auch die Neuverteilung des öffentlichen Raums zu Gunsten des Umweltverbundes, um den notwendigen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen“ (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 68).

„Das Hauptthema des Individualverkehrs ist ja der Flächenverbrauch. Der Flächenverbrauch beim Fahren und der Flächenverbrauch vor allem beim Stehen. Um das geht es ja letztendlich. Da ist schon die Frage zu stellen, ob nicht diese Flächen anders genutzt werden können, wo sie für die Menschen mehr bringen“ (INT-4).

„Natürlich gibt es Bereiche, die sind dichter bebaut und in der Vergangenheit war auch der Straßenquerschnitt enger, aber der Platz ist da, der ist nur derzeit falsch verteilt. Also wir haben gerade im 10. extrem viele Parkplätze im Straßenraum, extrem viele Schrägparkplätze, wo wir super viel Fläche zur Verfügung hätten für baulich getrennte Radwege. Dort wo die es nicht braucht, ist auch Straßenraumumgestaltung möglich. Es ist nur die Frage, was muss ich dafür aufgeben und das wären wahrscheinlich größtenteils PKW Parkplätze“ (INT-3).

„Für die derzeitigen Planungen werden natürlich Stellplätze zurückgebaut werden müssen. Dafür gibt es eine gewisse Akzeptanz, aber es ist immer das Spiel, wie viel Prozent verliert man auf einem Straßenzug. Andererseits wird auch versucht, in Favoriten das Supergrätzl zu installieren, was natürlich auch eine soziale Frage ist, weil rund zwei Drittel der Bewohner*innen im Supergrätzl haben gar kein Auto. Da ist die Frage, wie kann man den öffentlichen Raum anders nutzen“ (INT-2).

- **Förderungen der Stadt**

„Die Stadt Wien unterstützt den Umweltverbund und Verleihsysteme für Rad und Auto“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 10).

„Moderne und komfortable öffentliche Leihradssysteme machen multimodale und kostengünstige Mobilität ohne eigenen Pkw attraktiv“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 65).

„Ein Mobility Point soll unkomplizierten und raschen Zugang zu Angeboten emissionsarmer Mobilität rund um die Uhr gewährleisten. [...]. Es können Fahrzeuge und Dienste unterschiedlicher Art gebucht und genutzt werden“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 68).

„Wien forciert durch attraktive Angebote und vielfältige Maßnahmen Gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehr („Umweltverbund“) als zentrale Mobilitätsformen in der Stadt, die optimal vernetzt werden sollen“ (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 67).

- **Verkehrsverlagerung**

„Stärkung der CO₂-freien Modi (Fuß- und Radverkehr) und Halten des hohen Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie prozentuelle Senkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Binnenverkehr auf 20 % bis 2025, 15 % bis 2030 und auf deutlich unter 15 % bis 2050“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 15).

„Mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wird durch Umorganisation des Straßenraums erreicht“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 53).

„Die Verkehrsverlagerung weg vom Pkw ermöglicht auch mehr Platz für Gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehr. Ziel ist eine faire Aufteilung und Nutzung der Verkehrsflächen und des öffentlichen Raums“ (Magistrat der Stadt Wien 2019: 65).

Geeignet für die Umnutzung von Fahrstreifen sind, laut Fachkonzept Mobilität, Bereiche, „wo derzeit zu wenig Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorhanden ist, wo die Reduktion der Fahr- oder Abbiegestreifen mehr Qualität für FußgängerInnen, Radverkehr oder öffentlichen Verkehr erzeugt, wo parallel neue Straßen gebaut wurden bzw. werden, und wo es aktuell mehr als eine Fahrspur pro Richtung gibt“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 54).

„Das Ziel sollte eigentlich sein, die 20 % PKW. Und das heißt, 7 % sind wir da noch immer drüber. Da hat sich nicht viel verändert in den letzten Jahren. Und da müssen wir ansetzen und das kann nur sein in dem ich sage, ich nehmen Flächen des Kfz-Verkehrs und gebe es einer anderen Verkehrsart [...]. Und daher wäre es eigentlich wichtig, dass wir ein Miteinander machen von ÖV, Radfahren und Fußgänger, miteinander als Kontrapunkt zum Individualverkehr. So gesehen, sehe ich die 80 %. Wir werden sie wahrscheinlich nicht erreichen bis 2025, was ja das Ziel ist. Das wird sich nicht ausgehen vermute ich jetzt“ (INT-4).

- **Mobilitätsverhalten**

„Die Stadt Wien schafft geeignete Rahmenbedingungen für sichere Mobilität, Eltern und Betreuungspersonen unterstützen die Kinder in ihrer aktiven Mobilität“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 9).

„Kinder sollen den Schulweg sicher und komfortabel zu Fuß oder mit dem Rad, oder auch mit Scootern, bewältigen können“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 51).

„So verbessern beispielsweise umweltfreundliche Mobilitätsformen auch die Verkehrssicherheit, reduzieren die Lärmbelastung und fördern durch aktive Bewegung die Gesundheit“ (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 33).

„Grundsätzlich ist das Verkehrsverhalten bzw. Mobilitätsverhalten ein träges Verhalten. Das heißt, es ist ein Gewohnheitsverhalten, das ändert sich nicht von heute auf morgen. Außer es passiert irgendetwas Einschneidendes, so wie bei Corona, da hat es wirklich Brüche gegeben, die haben wir sonst nicht gesehen.“ (INT-1)

„Es braucht geschützte Radwege, wo wirklich Kinder bis Senioren sicher unterwegs sein können“ (INT-5).

„Wir brauchen neue Nutzergruppen. Wenn man den Modal Split ändern will, dann müssen wir neue Leute gewinnen fürs Radfahren. Und die können wir nur gewinnen, wenn sie sagen, ja ich habe mich wohl gefühlt, ich habe mich sicher gefühlt, ich war recht flott unterwegs, ich habe am Schluss eine Radabstellanlage gefunden.“ (INT-4)

- **öffentliche Kommunikation und gesellschaftliche Akzeptanz**

„Eine tatsächlich nachhaltige, zukunftsfähige Entwicklung kann nur realisiert werden, wenn sich alle in Wien lebenden Menschen einbringen können und das auch aktiv tun“ (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 127).

„Ganz deutlich hat man es jetzt gesehen beim Beispiel Argentinierstraße. Die Hauptradroute war seit 20 Jahren in Diskussion und hätte schon umgebaut werden sollen. Und der Bezirk war bisher dagegen gegen die zeitgemäße Lösung einer Fahrradstraße. Jetzt hat die Mobilitätsagentur eine große Kampagne mit Bürgerbeteiligung gemacht und den Bezirk nochmal eingebunden. So konnte quasi eine gemeinsame Lösung gefunden werden, die 85 % Zustimmung unter den Bewohnerinnen bekommen hat“ (INT-5).

„Ich würde wirklich an den Hauptstraßen baulich getrennte Radwege ausbauen. Aber das eingebettet in ein Kommunikationskonzept von der Stadt und nicht diese Selbstbeweihräucherung mit „Mega-Radhighway“ und „größtes Bauprogramm ever“. Sondern konkret kommunizieren wir wollen klimaneutral werden, dafür müssen wir Radverkehr steigern und wir haben diese Ziele, deswegen bauen wir das und das aus. Also auch eine bewusstseinsbildende Kommunikation [...]“ (INT-3).

6 Diskussion der Ergebnisse

Im folgenden Abschnitt der Arbeit werden die Ergebnisse der Analyse der aktuellen Konzepte der Stadt Wien und der Expert*inneninterviews diskutiert. Im Speziellen werden die wesentlichen Aspekte von den Ergebnissen der Analyse in Bezug auf Fahrradmobilität und Fahrradinfrastruktur beschrieben. Im Fokus standen das Fachkonzept Mobilität des Stadtentwicklungsplans 2025 (STEP), die Smart City Wien Rahmenstrategie und deren Inhalte zum Thema Fahrradmobilität, sowie die Expertise der interviewten Personen in Bezug auf Visionen, Strategien, Maßnahmen und Ziele in der Fahrradmobilität. Abschließend wurde auf das Fallbeispiel 10. Bezirk und auf dessen Herausforderungen und Potenziale eingegangen.

6.1 Umweltfreundliche Verkehrsplanung

Die Konzepte der Stadt vermitteln, dass die Mobilität nachhaltig und umweltfreundlichen gestaltet werden soll und dass der Umweltverbund, also der öffentliche Verkehr, Fußverkehr und Radverkehr, eine wesentliche Rolle spielen soll. Wie im Eingangsstatement des Fachkonzepts Mobilität festgehalten wird:

„Die Stadt Wien bekennt sich zu einer prioritären Stellung des öffentlichen Verkehrs, der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs als Umweltverbund“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 9).

Ebenso zeichnet die Smart City Wien Rahmenstrategie eine Vision wie die Stadt aussehen kann:

„Die Smart City Wien 2050 ist...

...eine Stadt der kurzen Wege und lebendigen Grätzl – aus vielen verparkten Straßen sind Spiel- und Begegnungsorte mit hohem Wohlfühlfaktor geworden;

...mobiler denn je – in Wien kommt man überall gut hin, mit dem Fahrrad oder zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit Sharing-Fahrzeugen oder autonom fahrenden E-Taxis – wer braucht da noch ein eigenes Auto?“ (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 30)

Es wird als Strategie festgehalten, dass der zunehmende Fuß- und Radverkehr mehr gefördert und mehr Raum bekommen soll. *„Die Verteilung der Flächen im öffentlichen*

Raum ist ein Schlüssel zur Ermöglichung von Mobilität für alle“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 19). Dabei wird das Wachstum der Städte als Herausforderung auch für die Verkehrsplanung beschrieben aufgrund des hohen Platzbedarfs für Autos.

„Das Wachstum der Städte ist ein globales Phänomen, das die Verkehrsplanung vor große Herausforderungen stellt. [...] Autos haben einen hohen Platzbedarf. Wege hauptsächlich alleine mit dem Auto zurückzulegen, ist daher in einer Stadt mit stetig zunehmender Bevölkerung auf Dauer nicht bewältigbar“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: S. 13).

Das Umweltbundesamt hat auch schon festgestellt, dass der Straßenbau in Österreich seit 2013 rund 4 bis 13,5 km² pro Jahr beansprucht (vgl. Umweltbundesamt. 2023a.). In Wien lag die Flächeninanspruchnahme 2020 für Verkehrsflächen, das inkludiert Nutzungen wie Straßenverkehrsanlagen, Verkehrsrandflächen, Parkplätze und Schienenverkehrsanlagen, bei 62 km² (vgl. Umweltbundesamt. 2020.).

Der Fokus im Fachkonzept Mobilität und in der Smart City Wien Rahmenstrategie liegt im Ziel der Reduktion der Treibhausgasemissionen und der Stärkung des Umweltverbundes.

Die Stadt Wien erneuert ihre Ziele zur Reduktion der Treibhausgase in ihren Konzepten immer wieder. Dazu wird im Fachkonzept Mobilität auf das Klimaschutzprogramm der Stadt verwiesen. Als Bezugsjahr gilt das Jahr 1990. *„Das 2009 fortgeschriebene Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP II) setzt das Ziel einer Reduktion von 21 % Treibhausgasemissionen pro Kopf für das Jahr 2020 im Vergleich zu 1990. Der bedeutendste Anteil von Treibhausgasemissionen stammt aus dem Verkehr“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 14).*

In der Smart City Wien Rahmenstrategie werden neue Ziele formuliert, doch diesmal wird als Bezugsjahr das Jahr 2005 herangezogen. *„Ziel: Die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors sinken pro Kopf um 50 Prozent bis 2030 und um 100 Prozent bis 2050“ (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 67).*

In Österreich verzeichnet der Verkehrssektor den stärksten Anstieg an Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2019 um 74,4 %. Damit zählt der Verkehr zu den Hauptverursachern von Treibhausgasemissionen (vgl. Umweltbundesamt. 2021: 69; Umweltbundesamt. 2023b). In Abbildung 11 sieht man den Verlauf der jährlichen Gesamtemissionen von Österreich zwischen 1990 und 2021. Der Verlauf zeigt, dass

sich die Emissionen kaum verringert haben und 2005 einen Höchststand erreicht haben. In Wien hat der Verkehrssektor mit 40 % den größten Anteil an den CO₂-Emissionen der Stadt (Mobilitätsagentur Wien. 2019: 3.). Das zeigt, dass es noch großes Potenzial im Mobilitätssektor gibt, um die Ziele zu erreichen. Im Sachstandsbericht Mobilität wird der Trend der steigenden Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor als „hoch problematisch“ bezeichnet. Dabei zeigt sich, dass in dem Basisszenario WEM („With Existing Measures“) bis 2050 die Ziele, wie gesetzlich festgeschrieben, nicht erreicht werden und im Verkehrssektor die Lücke besonders groß ist (vgl. Heinfellner, H. et al. 2019: 5; 10-11).

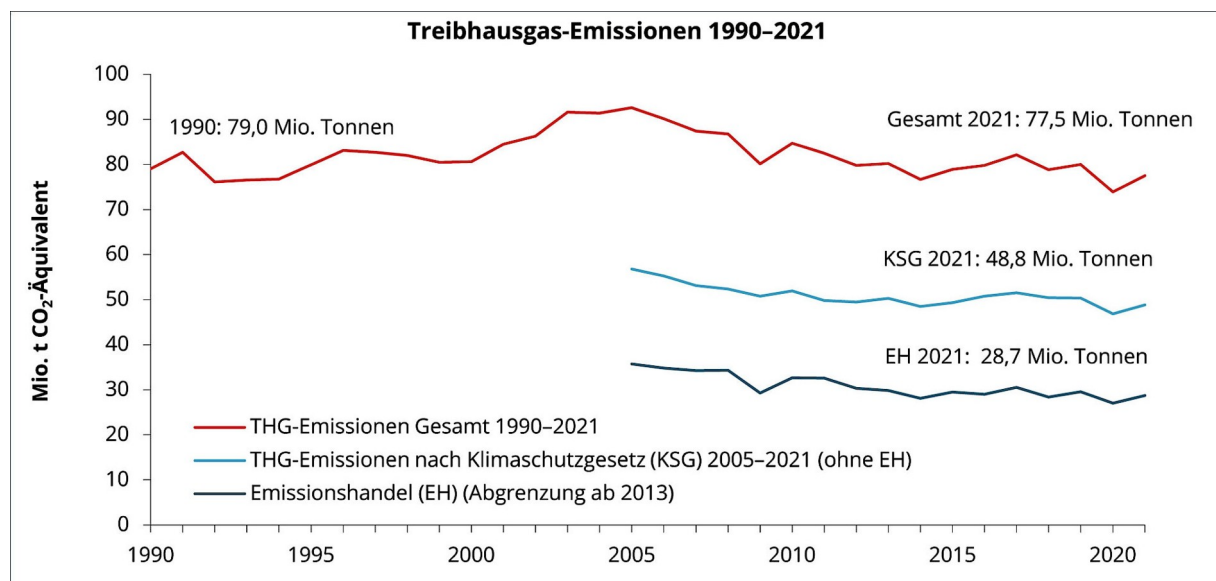


Abb. 11: Treibhausgas-Emissionen 1990-2021. Quelle: Umweltbundesamt. (2023c).

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs gehört in vielen Gemeinden zur Strategie für Klimaschutz, Lärminderung und Luftreinhaltung (vgl. Bracher, T. 2016: 265). Die Stadt Wien hält dazu im Fachkonzept Mobilität die Senkung des Autoverkehrs als Ziel fest: „*Stärkung der CO₂-freien Modi (Fuß- und Radverkehr) und Halten des hohen Anteils des öffentlichen Verkehrs sowie prozentuelle Senkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Binnenverkehr auf 20 % bis 2025, 15 % bis 2030 und auf deutlich unter 15 % bis 2050*“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 15).

In Wien lag der Anteil von Wegen, die mit dem PKW zurückgelegt werden, 2019 bei nur noch 29 %. Dennoch haben die Kfz-Fahrbahnen mit rund 67 % den größten Anteil an der gesamten Verkehrsfläche (vgl. VCÖ. 2019: 12.). Der Verkehrssektor hat in der Stadt mit 40 % den größten Anteil an den CO₂-Emissionen der Stadt (vgl. Mobilitätsagentur Wien. 2019: 3.). Laut dem Modal Split, nach den Berechnungen der

Wiener Linien, ist der Anteil des Radverkehrs von 7 % im Jahr 2019 auf 9 % im Jahr 2020 gestiegen und blieb 2021 und 2022 gleich (vgl. Mobilitätsagentur Wien GmbH. 2021.). In Bezug auf den Modal Split verwies ein*e Expert*in darauf, dass der Modal Split das Mobilitätsverhalten widerspiegelt und dieses sich nur langsam verändert. *„Grundsätzlich ist das Verkehrsverhalten bzw. Mobilitätsverhalten ein träges Verhalten. Das heißt, es ist ein Gewohnheitsverhalten, das ändert sich nicht von heute auf morgen. Außer es passiert irgendetwas Einschneidendes, so wie bei Corona, da hat es wirklich Brüche gegeben, die haben wir sonst nicht gesehen“ (INT-1).*

Laut den Wiener Linien (2023) stieg der Anteil des erweiterten Umweltverbundes von 73 %, im Jahr 2020 auf 74 %, im Jahr 2022. Die Zielerreichung von 80 % bis 2025 wird sich auch laut Experten nicht ausgehen, dafür bräuchte es wesentlich stärkere Eingriffe.

„Der Stadtentwicklungsplan sieht ja vor, [...], dass der Autoverkehrsanteil auf 20 % sinkt und der Modal Split des Umweltverbundes, das ist die wesentliche Kennzahl, auf 80 % steigt. Wenn nicht irgendetwas passiert, wird das mit ziemlicher Sicherheit nicht erreicht werden, dieses Ziel“ (INT-1).

„Das Ziel sollte eigentlich sein, die 20 % PKW. Und das heißt, 7 % sind wir da noch immer drüber. Da hat sich nicht viel verändert in den letzten Jahren. Und da müssen wir ansetzen und das kann nur sein in dem ich sage, ich nehme Flächen des Kfz Verkehrs und gebe es einer anderen Verkehrsart [...]. Und daher wäre es eigentlich wichtig, dass wir ein Miteinander machen von ÖV, Radfahren und Fußgänger, miteinander als Kontrapunkt zum Individualverkehr. So gesehen, sehe ich die 80 %. Wir werden sie wahrscheinlich nicht erreichen bis 2025, was ja das Ziel ist. Das wird sich nicht ausgehen vermute ich jetzt“ (INT-4).

Ein wichtiger Schritt für eine umweltfreundliche Verkehrsplanung ist die Priorisierung des Umweltverbundes. Dabei muss neben dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, vor allem die Fahrradinfrastruktur gefördert werden.

6.2 Fahrradinfrastruktur

Die Fahrradinfrastruktur ist der zentrale Faktor, um die urbane Mobilität fahrradfreundlicher zu gestalten. Dies beinhaltet viele Aspekte und Maßnahmen in der Verkehrsplanung.

- **Flächenverbrauch und Flächeninanspruchnahme**

Die Städte haben in der Vergangenheit auf autogerechte Gestaltung gesetzt, deshalb ist die Herausforderung sehr groß die Flächen, hin zum Umweltverbund, umzuverteilen (vgl. Bracher, T. 2016: 266). Dementsprechend beschreibt das Fachkonzept Mobilität: *„Der Anteil der Flächen für den Rad-, Fußverkehr und den öffentlichen Verkehr steigt in Summe bei allen Umbau- und Straßenerneuerungsprojekten“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 19).* Aus Expert*innensicht ist der Flächenverbrauch im Verkehrssektor ein wesentliches Thema, denn es geht auch darum wie die Flächen des öffentlichen Raumes verteilt werden.

„Das Hauptthema des Individualverkehrs ist ja der Flächenverbrauch. Der Flächenverbrauch beim Fahren und der Flächenverbrauch vor allem beim Stehen. Um das geht es ja letztendlich. Da ist schon die Frage zu stellen, ob nicht diese Flächen anders genutzt werden können, wo sie für die Menschen mehr bringen“ (INT-4).

„Eine weitere Diskussion wird um den Parkraum geführt und, ob ich jetzt 23 Stunden am Tag fünf Quadratmeter mit einem Auto verstelle oder ich vielleicht 10 Fahrräder auf dieselbe Fläche bekommen würde. Da, glaube ich, sollte man die Diskussion anders führen und Anreize schaffen für all jene, die weg wollen vom Auto. Außerdem sind auch viele Flächen frei, wo man auch den Ausbau von Radabstellplätzen und Radwege in baulich getrennter Form bereitstellen kann“ (INT-2).

Die Flächenverteilung ist in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität ein wesentlicher Faktor und diesbezüglich ist noch viel zu wenig geschehen. Denn es reicht nicht vage Bekenntnisse und Ziele zu formulieren und jedes Jahr mit dem Bauprogramm einige neue Radwege auszuweisen und auf weitere Planungen zu verweisen (vgl. Bukow, W.-D. und Yildiz, E. 2020: 184) Laut Expert*innen wäre es wichtig quantitativ messbare Ziele zu formulieren, die nachvollziehbar und überprüfbar sind. Ein wesentlicher

Kritikpunkt ist aus Expert*innensicht, dass es keine konkreten Ziele bzw. Zwischenschritte gibt, wie die 80% bzw. die Ziele darüber hinaus erreicht werden sollen.

Die Stadt Wien sagt *„schon dezidiert auch der Radverkehrsanteil soll steigen und dafür braucht es gewisse Infrastrukturen, dafür müssen Flächen umverteilt werden im öffentlichen Raum, also Fahrbahnen oder Parkstreifen zu Radwegen oder Fahrradstraßen eingerichtet werden usw. Das sind aber alles keine konkreten Ziele. [...] Es ist nicht quantifiziert, das heißt das macht es nicht nachverfolgbar [...]. Man kann auch nicht sagen, dass die Stadt hinter den Zielen liegt, weil es gibt ja keine konkreten Ziele, die jetzt nachverfolgbar wären in Bezug auf Radverkehr“* (INT-3).

„Was einfach fehlt in Wien ist quasi eine konkrete Bemessung der Ziele mit Indikatoren. Der Radverkehrsanteil ist ein sehr hoch angesetzter Indikator, der auch nur einmal pro Jahr gemessen wird und damit einer gewissen Schwankungsbreite ausgesetzt ist. Wünschenswert wäre eine viel detailliertere Zielsetzung. [...] Was auch dabei klar erkennbar ist, dass in dem Weg zu den Zielen die Maßnahmen in den Stadtentwicklungsplan ja sehr schwammig sind und größtenteils nicht quantifiziert“ (INT-5).

- **Verleih-Systeme**

Im Fachkonzept Mobilität und in der Smart City Wien Rahmenstrategie werden unterschiedliche Maßnahmen in Bezug auf Fahrradmobilität beschrieben. Maßnahmen betreffen vor allem Infrastruktur, wie Radwege und Radabstellanlagen, und dementsprechend auch Flächenumverteilungen, aber auch die Förderung von Verleihsystemen.

„Die Stadt Wien unterstützt den Umweltverbund und Verleihsysteme für Rad und Auto“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 10).

„Moderne und komfortable öffentliche Leihrradsysteme machen multimodale und kostengünstige Mobilität ohne eigenen Pkw attraktiv“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 65).

Dabei hat die Stadt Wien auf die Errichtung von sogenannten „Mobility Points“ gesetzt, die in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr dazu beitragen soll weniger das Auto zu nutzen. *„Ein Mobility Point soll unkomplizierten und raschen Zugang zu Angeboten*

emissionsarmer Mobilität rund um die Uhr gewährleisten. [...] Es können Fahrzeuge und Dienste unterschiedlicher Art gebucht und genutzt werden“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 68). An diesen Stationen gibt es unter anderem Angebote für Leihfahrräder, E-Scooter, E-Bikes, Reparatur- und Servicewerkstätten für Fahrräder und E-Ladestellen (vgl. Stadtentwicklung Wien. 2015: 68).

- **Einbahnöffnungen**

Ein Beispiel für die Attraktivierung des Radfahrens ist die Öffnung von Einbahnen. Im Fachkonzept Mobilität wird es als bedeutende Maßnahme beschrieben, um das Radfahren attraktiver zu machen. Zu diesem Zeitpunkt (2015) waren ca. 227 Kilometer Einbahnen geöffnet und es wurden 90 Kilometer als besonders geeignet identifiziert, die mit minimaler oder gänzlich ohne Auswirkung für den übrigen Verkehr geöffnet werden können (vgl. Stadtentwicklung Wien. 2015: 73). Mittlerweile sind ca. 345 Kilometer Einbahnstraße geöffnet, Stand 2022 (vgl. Stadt Wien. o.J.b.). Die Radlobby Wien hat 2020 zum Potenzial der Einbahnöffnungen eine Analyse veröffentlicht, die auch das Potenzial für jeden Bezirk beschreibt, siehe Abbildung 12. Diese Analyse zeigt, dass in einigen Bezirken viel Potenzial besteht, vor allem in Favoriten, Döbling und Liesing, wo, im Vergleich zu den gesamten Einbahnkilometern, am wenigsten geöffnet wurden (vgl. Radlobby Wien. 2020.).

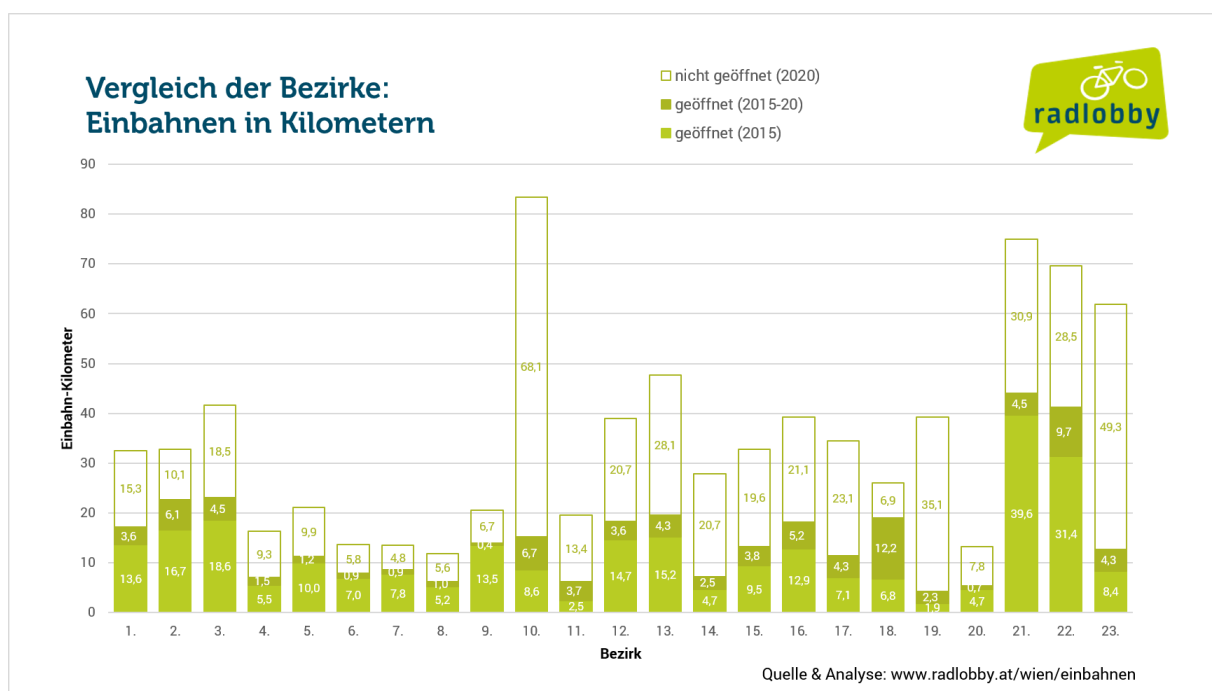


Abb. 12: Vergleich der Bezirke: Einbahnen in Kilometer. Quelle: Radlobby Wien. 2020.

Die Expert*innen sehen bei den Öffnungen von Einbahnstraßen einen Fortschritt, dennoch wird dieser Maßnahme noch großes Potenzial attestiert, da diese Maßnahme sehr oft mit nur geringem Aufwand verbunden ist. Aus Expert*innensicht haben einige Bezirke sehr viel in diesem Bereich getan, dennoch sehen sie noch Luft nach oben, wie auch die Abbildung 12 zeigt. In diesem Zusammenhang wird auch oft die Frage der zu Verfügung stehenden Verkehrsfläche und deren Verteilung gestellt.

- **Fahrradstraßen**

Mehr Ressourcen und Platz für den Umweltverbund kennzeichnen die Konzepte der Stadt. Dabei wird von Neuverteilung und Umnutzung von öffentlichem Raum und Straßenverkehrsflächen gesprochen (vgl. Stadtentwicklung Wien. 2015: 53-54; Magistrat der Stadt Wien 2019: 68). So heißt es etwa im Fachkonzept Mobilität: *„Mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wird durch Umorganisation des Straßenraums erreicht“* (Stadtentwicklung Wien. 2015: 53).

Das Beispiel der Fahrradstraße zeigt, dass es unterschiedliche Herangehensweisen gibt, wie die Straßen fahrradfreundlicher gestaltet werden können. In Deutschland wurden ab 2020 sogenannte Fahrradzonen, mit einem Tempolimit von 30 km/h, umgesetzt, die aus Fahrradstraßen bestehen, zum Beispiel in Bremen und Saarbrücken (VCÖ. 2022b: 2). Die Stadt Münster setzt in der Radverkehrsplanung auch auf Fahrradstraßen, um die Infrastruktur zu verbessern und Radfahren attraktiver zu gestalten (Schröder A. 2021: 78).

In Wien gibt es auch einige Projekte zu Fahrradstraßen. Hier sehen die Expert*innen auch viele Möglichkeiten die Qualität zu verbessern. *„Die Fahrradstraßen in Wien wurden 2013 erstmals in der StVO verankert. In Österreich haben wir noch wenig Erfahrung mit dieser Anlageform. Das heißt, da haben wir jetzt erste Projekte realisiert in den letzten Jahren und jetzt lernen wir und schauen wir, dass wir den nächsten Schritt in der Qualität machen“* (INT-1).

„Fahrradstraßen gibt es jetzt in der StVO, fahrradfreundliche Straße soll ja eher zurückgedrängt werden. Jetzt gibt es dieses absolute Durchfahrtsverbot nicht mehr. Also das Ziel wäre, dass man mehr Fahrradstraßen macht dort wo auf der Hauptstraße kein Platz ist oder wo es eine attraktive Alternative ist“ (INT-4).

- **Superblock**

Das Beispiel Superblock, wie es zum Beispiel in Barcelona umgesetzt wird, wird als urbanes Infrastrukturkonzept verstanden, das, in Bezug auf die Klimakrise, Verkehr und Treibhausgase reduzieren und Platz für Grünareale und Aufenthaltsflächen schaffen will (Lopez et al. 2020: 13).

„Das Superblockkonzept sollte hier eigentlich zur Standardlösung werden. Dass man umliegende Hauptstraßen hat und dazwischen kleine Seitengassen, die man gar nicht groß umbauen braucht in einem ersten Schritt, sondern hauptsächlich verkehrsberuhigen“ (INT-5).

Die ersten Erfahrungen haben gezeigt, dass es viel Potenzial im Bereich der Radinfrastruktur gibt und diese Maßnahmen zusätzlich zur Lebens- und Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren beitragen (Schröder A. 2021: 81). Ebenso ist eine Kommunikationsstrategie begleitend zu den Maßnahmen wesentlich, in der die Bevölkerung eingebunden wird, um Akzeptanz zu schaffen (ebd.).

- **Verkehrsverlagerung und Umnutzung von Straßenraum**

Die Expert*innen benennen einige Punkte bezüglich Fahrradinfrastruktur, wo es Potenzial gibt, um auch das Radfahren attraktiver zu machen.

„Ich sehe es so, wenn wir den Radverkehr attraktiv machen möchten, bräuchten wir eigentlich an den Hauptstraßen, also wo viel Autoverkehr ist, wo 50 km/h gefahren wird, eine baulich getrennte Infrastruktur. Das heißt Radwege an den großen Achsen. Und in dem niederrangigen Straßennetz kann man dann mit Fahrradstraßen arbeiten oder bei geringen Geschwindigkeiten und geringen Autoverkehrszahlen auch ein Mischverkehr wenn der Straßenraum entsprechend gestaltet ist“ (INT-3).

Diesbezüglich ist die Verkehrsverlagerung von MIV zum Umweltverbund eine wesentliche Strategie, die Maßnahmen braucht in Bezug auf Umverteilung von Verkehrsflächen. *„Die Verkehrsverlagerung weg vom Pkw ermöglicht auch mehr Platz für Gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehr. Ziel ist eine faire Aufteilung und Nutzung der Verkehrsflächen und des öffentlichen Raums“ (Magistrat der Stadt Wien 2019: 65).* Konkrete Maßnahmen, wo Verbesserungen angestrebt werden, die in diesem Sinne genannt werden, sind die Umnutzung von Fahrstreifen, die Förderung

von Verleihsystemen mit dem Aufbau von WienMobil Stationen und der Bau von Radabstellanlagen, auf Parkstreifen oder ehemaligen Fahrstreifen, und nicht am Gehsteig (Stadtentwicklung Wien. 2015: 54, 65, 86; Magistrat der Stadt Wien 2019: 67-68). Geeignet für die Umnutzung von Fahrstreifen sind, laut Fachkonzept Mobilität, Bereiche, *„wo derzeit zu wenig Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorhanden ist, wo die Reduktion der Fahr- oder Abbiegestreifen mehr Qualität für FußgängerInnen, Radverkehr oder öffentlichen Verkehr erzeugt, wo parallel neue Straßen gebaut wurden bzw. werden, und wo es aktuell mehr als eine Fahrspur pro Richtung gibt“* (Stadtentwicklung Wien. 2015: 54).

Ein wesentlicher Bereich, in dem konkrete Maßnahmen und Planungen für den Radverkehr formuliert werden, ist das Bauprogramm der Stadt Wien. Hier steht vor allem das Lückenschlussprogramm des Hauptradwegenetzes im Fokus. *„Das Lückenschlussprogramm im Hauptradverkehrsnetz wird fortgesetzt. Prioritär werden dabei jene Routen ausgebaut, für die derzeit kein attraktives Angebot im Nahbereich vorhanden ist. Dabei soll auch im dicht verbauten Gebiet vermehrt das Instrument der Fahrradstraße eingesetzt werden“* (Stadtentwicklung Wien. 2015: 88). Rad-Langstrecken zählen auch zum Hauptradwegenetz und sollen als sichere Routen ausgebaut werden, um Anreize für Pendler*innen zu schaffen (ebd.).

Dem Radwegenetz und dem Bauprogramm in der Stadt Wien wird ein Aufholbedarf und dementsprechende Herausforderungen und Potenzial attestiert. *„Es ist mal in der Quantität auf jeden Fall nicht genug, wenn man bis 2030 substanziell was verändern möchte im Radverkehr“* (INT-3). In diesem Bereich wird ein Bedarf von 300 Kilometer Radwegen an Hauptstraßen, 50 Kilometer Fahrradstraßen und zusätzliche 110 Kilometer Radschnellwege gesehen (VCÖ. 2021a.). Kritisiert wird dabei auch die Intransparenz bei der Veröffentlichung. Interessant wäre, diesbezüglich zu wissen, wie ausgewählt und priorisiert wird. Die Maßnahmen, die im Bauprogramm aufgeführt werden, sind sehr unterschiedlich. Dazu zählen unter anderem Bestandsverbesserungen und Einbahnöffnungen, bis hin zu Netzerweiterungen und Lückenschlüsse mit baulich getrennten Radwegen. Fahrradfreundliche Straßen sind auch im Bauprogramm 2023 aufgeführt, obwohl diese Form, laut Expert*in eher zurückgedrängt werden soll. Ein Grund dafür ist, der von den Expert*innen kritisch angemerkt wurde, dass die fahrradfreundliche Straße nicht in der StVO vorkommt im Gegensatz zur Fahrradstraße, die genaue Regeln hat.

- **Städtische Ressourcen**

Angesprochen wurde, bezüglich Bauprogramm, von den Expert*innen auch die Herausforderung, aufgrund personeller Engpässe, die aktuellen und zukünftigen Projekte zu planen und zu betreuen. Derzeit sind es jedes Jahr ungefähr 50 Projekte, die mit den derzeitigen personellen Ressourcen bewältigbar sind, aber wenn es mehr wird, werden auch mehr Personen in der Planung und Verwaltung benötigt. Dabei wurde, von einer*inem Expert*in, die Stadt Berlin als Beispiel angesprochen, die für die Radverkehrsplanung mehr Personal zur Verfügung hat, im Gegensatz zu Wien. *„Wenn man sich anschaut wie der Radverkehr geführt wird, dann ist es immer so ein Beiwerk, das so ein bisschen mitgeführt wird. Aber Städte, wie Berlin zum Beispiel, die haben, nachdem sie den Radentscheid gemacht haben, eigene Planungsagenturen gegründet. Die haben mittlerweile 50 Radverkehrsplaner angestellt, die einfach nur das machen. In Wien kann man die Menschen an einer Hand abzählen.“* (INT-5)

Verknüpft damit sehen die Expert*innen nicht die Finanzierung selbst, sondern wie und für was die Geldmittel eingesetzt werden, als Herausforderung betrachtet. 2023 sind 50 Projekte im Bauprogramm aufgelistet (Stadt Wien 2023c), 2022 waren es 53 Projekte (Stadt Wien 2023d), das geht sich, laut Expert*in, von den personellen Ressourcen knapp aus.

„Grundsätzlich ist deutlich mehr da als früher und das scheitert eigentlich nicht an den finanziellen Mitteln, muss man sagen. Es ist eher eine Frage kriegen wir das schnell genug auf die Beine. Das bedeutet, derzeit ist es ein personeller Engpass, was die Projektentwicklung künftiger Projekte und die Betreuung der Baustellen betrifft. Es ist weniger das Geld, das der limitierende Faktor ist“ (INT-1).

„Voriges Jahr hatten wir ja einen Rekord mit über 50 Projekten mit 17 km. Das hat es in diesem Umfang noch nie gegeben in Wien. [...]. Das heißt es müssen entsprechende Planungsleistungen überbracht werden, da hängt es natürlich schon auch bisschen vom Ressourcenthema ab. [...] weil das sind ja manchmal Großbaustellen, aber es sind auch viele Kleinbaustellen und da ist es auch ein Thema der Ressourcen, dass man die Baufirmen hat dazu, dass man Personal im Magistrat dazu hat, dass man eben alles auf die Straße bringt“ (INT-4).

Hingewiesen wurde dabei auch, dass Wien derzeit nicht das gesamte Budget für die Fahrradmobilität nutzt und, im internationalen Vergleich, pro Kopf einen eher geringen Anteil hat, mit ca. 10 Euro pro Einwohner*in.

„Das heißt es wäre eigentlich mehr Geld da als sie überhaupt verbauen, weil es nicht daran scheitert, dass sie es nicht finanzieren, sondern dass es andere Gründe gibt warum etwas nicht ausgebaut wird. Die 20 Millionen sind super. Es ist sehr viel mehr Geld als vorher. Es ist auch gut das zu haben, um den Druck zu haben Projekte umzusetzen damit. Im internationalen Vergleich ist es immer noch nicht besonders viel Geld, wenn man es pro Kopf umrechnet“ (INT-3).

„Es hat in der Zwischenzeit die Studie gegeben, Grundlagenstudie zu Radverkehr, wo das Umweltbundesamt im Auftrag der Länder und des Bundesministerium Verkehr berechnet hat wie viele Investitionen es insgesamt braucht. Und da kommt für Wien heraus, dass es ungefähr 50 Euro pro Einwohner und Jahr braucht, um, meiner Meinung nach, in 10 Jahren ein Radverkehrsnetz zu errichten, dass den Namen auch verdient. Bei 20 Millionen sind wir derzeit bei 10 Euro pro Einwohner und Jahr“ (INT-5).

Der internationale Vergleich zeigt auch, dass ungefähr 30 Euro pro Kopf an Investitionen nötig sind, um eine Verlagerung hin zu mehr Radverkehr zu erreichen. Beispiele dafür sind unter anderem Münster, mit ca. 33 Euro pro Kopf und Jahr, Kopenhagen, mit ca. 36 Euro, Oslo, mit ca. 70 Euro und Utrecht, mit einem der höchsten Radbudgets von ca. 132 Euro pro Kopf und Jahr (vgl. VCÖ. 2022b).

Es zeigen sich viele Herausforderungen, aber auch Potenziale in der Fahrradmobilität in der Stadt Wien. Denn die Radwegeinfrastruktur hat sehr viel Ausbaupotenzial. Das zeigen eine TU-Studie im Auftrag der Mobilitätsagentur mit einer Prioritätenliste für bauliche Maßnahmen oder der Masterplan Fahrradstraßen der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung und der MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten mit einem Optionenplan für Fahrradstraßen (vgl. Leth, U. 2020; MA 18 und MA 46. 2019).

6.3 Sicher Unterwegs

Der Aspekt der Verkehrssicherheit wird in den Konzepten immer wieder erwähnt. Sicherheit, Sicherheitsgefühl und Komfort sind wesentliche Faktoren, die als Begleitmaßnahmen eine wichtige Funktion einnehmen. Ein Beispiel, wo es besonders hervorgehoben wird ist der Schulweg bzw. die Umgebung von Schulen.

„Die Stadt Wien schafft geeignete Rahmenbedingungen für sichere Mobilität, Eltern und Betreuungspersonen unterstützen die Kinder in ihrer aktiven Mobilität“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 9).

„Kinder sollen den Schulweg sicher und komfortabel zu Fuß oder mit dem Rad, oder auch mit Scootern, bewältigen können“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 51).

„Breitere Radwege ermöglichen, neben der Steigerung der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts, auch eine größere Vielfalt von Nutzungen“ (Stadtentwicklung Wien. 2015: 88).

„So verbessern beispielsweise umweltfreundliche Mobilitätsformen auch die Verkehrssicherheit, reduzieren die Lärmbelastung und fördern durch aktive Bewegung die Gesundheit“ (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 33).

Die Expert*innen sehen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für den Radverkehr auch als einen wesentlichen Faktor, um mehr Menschen für das Fahrradfahren zu gewinnen. Die Expert*innen sprechen dabei das Sicherheitsgefühl beim Radfahren an, das durch mehr Platz und baulich getrennte Radwege verbessert werden kann.

„Es braucht geschützte Radwege, wo wirklich Kinder bis Senioren sicher unterwegs sein können“ (INT-5).

„Wir brauchen neue Nutzergruppen. Wenn man den Modal Split ändern will, dann müssen wir neue Leute gewinnen fürs Radfahren. Und die können wir nur gewinnen, wenn sie sagen, ja ich habe mich wohl gefühlt, ich habe mich sicher gefühlt, ich war recht flott unterwegs, ich habe am Schluss eine Radabstellanlage gefunden.“ (INT-4)

6.4 Öffentliche Kommunikation

In der Smart City Rahmenstrategie wird Kommunikation und Partizipation als wichtig für eine nachhaltige Entwicklung erachtet. *„Eine tatsächlich nachhaltige, zukunftsfähige Entwicklung kann nur realisiert werden, wenn sich alle in Wien lebenden Menschen einbringen können und das auch aktiv tun“* (Magistrat der Stadt Wien. 2019: 127).

Die Expert*innen erachten auch in der Umsetzung von Mobilitätsprojekten ein gutes Kommunikationskonzept als wichtig, da die Akzeptanz in der Bevölkerung steigt, wenn die Menschen durch Information und Partizipationsmöglichkeiten eingebunden werden. Als Beispiel wird von den Expert*innen der Prozess um das Projekt Fahrradstraße in der Argentinierstraße angeführt.

„Ganz deutlich hat man es jetzt gesehen beim Beispiel Argentinierstraße. Die Hauptradroute war seit 20 Jahren in Diskussion und hätte schon umgebaut werden sollen. Und der Bezirk war bisher dagegen gegen die zeitgemäße Lösung einer Fahrradstraße. Jetzt hat die Mobilitätsagentur eine große Kampagne mit Bürgerbeteiligung gemacht und den Bezirk nochmal eingebunden. So konnte quasi eine gemeinsame Lösung gefunden werden, die 85% Zustimmung unter den Bewohnerinnen bekommen hat“ (INT-5).

Kritisch betrachtet wird hingegen die großen Ankündigungen von Mobilitätsprojekten, die für die Expert*innen nicht zielführend sind, stattdessen sollte die Kommunikation ausgerichtet sein auf Bewusstseinsbildung und wie das Ziel Klimaneutralität erreicht werden kann.

„Ich würde wirklich an den Hauptstraßen baulich getrennte Radwege ausbauen. Aber das eingebettet in ein Kommunikationskonzept von der Stadt und nicht diese Selbstbeweihräucherung mit „Mega-Radhighway“ und „größtes Bauprogramm ever“. Sondern konkret kommunizieren wir wollen klimaneutral werden, dafür müssen wir Radverkehr steigern und wir haben diese Ziele, deswegen bauen wir das und das aus. Also auch eine bewusstseinsbildende Kommunikation [...]“ (INT-3).

„Dann geht es auch um die Kommunikation und Aktivieren der Menschen. Es ist ja auch ziemlich eine Kampagne im Gang fürs Radfahren und den Radausbau. Das ist ganz wichtig und muss mitgetragen werden, weil wenn die Radwege gebaut werden, dann kommt es in „Wien heute“ und in die Social Media Kanäle und dann gibt es die

Mobilitätsagentur, die ihre Kontakte pflegen, und damit wird es bekannt. Und wenn es bekannt wird, beginnt im Kopf vielleicht ein Umdenken, dass man möglicherweise selbst die Infrastruktur nutzen kann für die eigenen Wege“ (INT-4).

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Smart City Wien Rahmenstrategie wird ein regelmäßiges Monitoring durchgeführt. 2017 wurde erstmals ein Monitoringbericht veröffentlicht. Dieser soll helfen bei der Priorisierung und Schwerpunktsetzung (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019: 142).

Im nächsten Abschnitt wird speziell auf den 10. Bezirk Favoriten eingegangen und die Herausforderungen und Potenziale mit Beispielen erläutert.

6.5 Fallbeispiel 10. Wiener Gemeindebezirk

Die Rolle der Bezirke wird für die Umsetzung von Maßnahmen in der Verkehrsplanung und der Fahrradmobilität als sehr wichtig erachtet, *„weil die Bezirke an und für sich ja fast das gesamte Straßennetz von Wien in ihrer Verwaltung und Zuständigkeit haben. [...] Das heißt der Bezirk hat eine große Gestaltungsmöglichkeit“ (INT-4).*

Auch wenn, formal betrachtet, das Hauptradverkehrsnetz in der Verantwortung der Stadt liegt, muss es in der Praxis mit den Bezirken abgestimmt werden. *„Das Hauptradverkehrsnetz ist, laut Stadtverfassung, in Stadt Wien-Verantwortung. Aber in der realpolitischen Betrachtung haben die Bezirke starkes politisches Gewicht“ (INT-5).*

Abbildung 13 zeigt eine Karte des Radwegenetzes in Favoriten. Das Hauptradverkehrsnetz wird von der Stadt in unterschiedliche Kategorien gegliedert. Das Basisnetz, das Grundnetz und das erweiterte Grundnetz zählen zum Hauptradverkehrsnetz und werden über das zentrale Budget geplant und ausgebaut. Für die Erhaltung dieser Infrastruktur sind die Bezirke zuständig. Im Basisnetz sind alle übergeordneten Verbindungen durch die Stadt enthalten, in Favoriten zählt zum Beispiel die Radlangstrecke Süd dazu. Das Grundnetz bildet alle wichtigen Verbindungsachsen zwischen den Bezirken. Für die bessere Netzabdeckung innerhalb des Bezirks umfasst das erweiterte Grundnetz zusätzlich alle wichtigen bezirksinternen Verbindungen (vgl. Stadt Wien. o.J.g).

Das Nebenradwegenetz, oder auch Erschließungsnetz, ist gänzlich in der Verwaltung der Bezirke und wird mit dem Bezirksbudget finanziert (vgl. ebd.). Die Radnetz-Planung in der Karte bezieht sich nur auf das Hauptradverkehrsnetz.

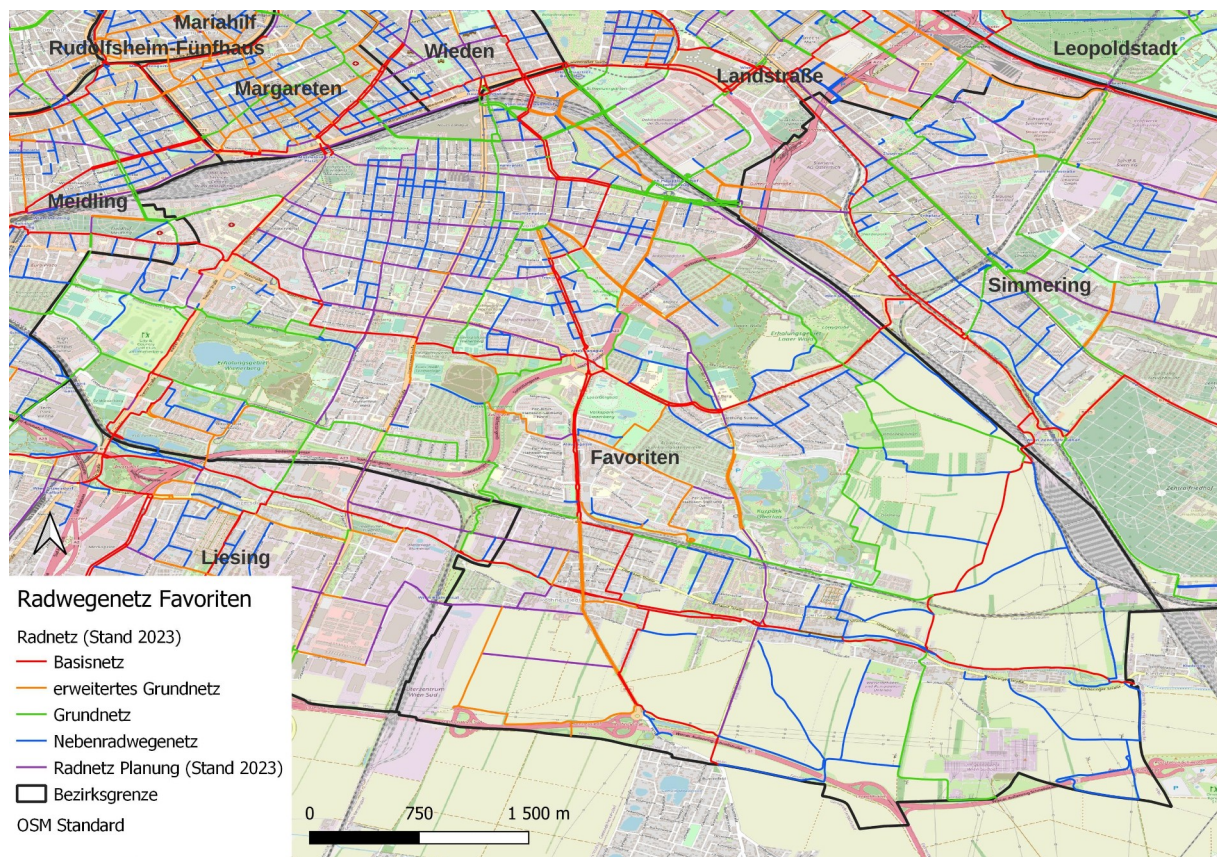


Abb. 13: Radwegenetz Favoriten. Eigene Darstellung. Quelle: Stadt Wien. 2023a, 2023b; © OpenStreetMap.

Ein urbanes Radverkehrsnetz soll engmaschig und geschlossen sein mit entsprechenden Verknüpfungen, um ein stadtweites Netz an sicheren und attraktiven Hauptverbindungen zu gewährleisten (vgl. Bohle, W. 2021: 378). Um ein flächendeckendes Hauptradwegenetz in Wien zu gewährleisten, zeigt sich viel Potenzial. In Favoriten, dem 10. Bezirk, gibt es für die Fahrradmobilität einige Herausforderungen. Als größte Herausforderung gilt die Infrastruktur der Hauptrouten zu verbessern, auszubauen und Lücken zu schließen, am besten mit baulich getrennten Radwegen. Die Expert*innen sehen im Ausbau der Radwege entlang der großen Hauptstraßen und Verbindungsachsen Handlungsbedarf, um ein sicheres und schnelles Vorankommen mit dem Rad zu ermöglichen.

„Wichtig sind dabei die Lückenschlüsse innerhalb des Bezirks, die in den kommenden Jahren geschlossen werden sollen, damit auch neue Bereiche miterschlossen werden können. Als Beispiele werden die Querverbindungen, wie die Gudrunstraße oder auch die Triester Straße genannt, um dort einen Streifen für Fahrradfahrer zur Verfügung zu stellen“ (INT-2).

„Wir bräuchten natürlich auf all diesen großen Achsen Radwege vor allem in den Außenbezirken zum Beispiel Brünner Straße oder auch im 10. Triester Straße usw“ (INT-3).

„Infrastrukturmäßig hat Wien einfach eine lange Tradition von wenig baulichen Radwegen und wenig verkehrsberuhigten Bereichen. Das heißt jede Seitengasse war eigentlich frequentiert durch Autos seit der Massenmotorisierung. Auf den Hauptstraßen sind auch sehr viele schnelle Fahrzeuge unterwegs. Ich meine, dass es da zwei Punkte braucht, nämlich auf den Hauptstraßen baulich getrennte Radwege, wenn sie eine Hauptradroute ist. Da fehlen auf ganz vielen Straßen diese geschützten Spuren. Die Seitengassen sollten eigentlich flächendeckend verkehrsberuhigt werden“ (INT-5).

In Favoriten braucht es für den Radverkehr Nord-Süd- und West-Ost-Verbindungen durch den Bezirk im Hauptradnetz. Als Beispiele wurden die großen Hauptstraßen durch den Bezirk genannt, wie die Laxenburger Straße, Triester Straße, Troststraße und Raxstraße. Verbindungen durch den Bezirk sind aus Expert*innensicht wesentlich für die Fahrradmobilität *„Wichtig wäre dann auch so wie in der Favoritenstraße, wo es eine gute Nord-Süd-Verbindung gibt, diese auch im westlichen Teil in der Neilreichgasse anbieten zu können“ (INT-2).* Beispiele, die als Verbindungsstraßen großes Potenzial haben sind die Gudrunstraße als West-Ost-Verbindung (Abb. 14) und die Neilreichgasse als Nord-Süd-Verbindung (Abb. 15) genannt für einen Radweg.



Abb. 14: Gudrunstraße stadtauswärts. Höhe Matzleinsdorferplatz. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).



Abb. 15: Neilreichgasse stadtauswärts, Kreuzung Gudrunstraße. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

In Innerfavoriten gilt der Eingriff und Umbau von Straßen als große Herausforderung, aufgrund des engen Straßenquerschnitts. Hier gehen die Meinungen ein wenig auseinander, wie man damit umgehen soll.

„Es sind nicht immer die Planungen, die die Stadt macht die in die richtige Richtung gehen und diese Ausreden, ich halte das für Ausreden, da ist kein Platz oder das ist nicht möglich wegen irgendeiner Substanz. Das ist ein bisschen faul und unkreativ [...]“ (INT-3).

„Und ein Punkt ist natürlich auch, der ein bisschen schwierig ist, der Eingriff in bestehende Straßenquerschnitte bzw. das stärkere Eingreifen in bestehende Straßenquerschnitte. Also wenn man Fahrspuren wegnimmt ist das heikel, auch politisch heikel. Genauso ist es bei Stellplätzen, bei manchen mehr bei manchen weniger“ (INT-1).

„[...] weil gerade was die Dichte und die Anzahl der Bevölkerung betrifft es natürlich im dicht bebauten Gebiet schwieriger ist, Maßnahmen zu setzen. [...]. Da muss man einen Parameter finden, welche Maßnahmen man setzen kann. Ein anderes Beispiel ist die Gehsteigbreite, die in Favoriten auch nicht überall ausreichend ist. Also, wenn man den Gehsteig verbreitert verliert man schon teilweise die Parkspur, wenn dann noch ein baulich getrennter Radweg dazu kommen soll, dann bleibt von der Straße nicht mehr viel über“ (INT-2).

„Natürlich gibt es Bereiche, die sind dichter bebaut und in der Vergangenheit war auch der Straßenquerschnitt enger, aber der Platz ist da, der ist nur derzeit falsch verteilt. Also wir haben gerade im 10. extrem viele Parkplätze im Straßenraum, extrem viele Schrägparkplätze, wo wir super viel Fläche zur Verfügung hätten für baulich getrennte Radwege. Dort wo die es nicht braucht, ist auch Straßenraumumgestaltung möglich. Es ist nur die Frage, was muss ich dafür aufgeben und das wären wahrscheinlich größtenteils PKW Parkplätze“ (INT-3).

Eindeutig ist, dass diesbezüglich Kompromisse gefunden werden müssen. Im dichtbebauten Gebiet wären vor allem verkehrsberuhigende Maßnahmen sinnvoll und erforderlich, so wie es zum Beispiel versucht wird mit dem Pilotprojekt des Supergrätzls, um einen Durchzugsverkehr abseits der Hauptstraßen zu unterbinden.

*„Für die derzeitigen Planungen werden natürlich Stellplätze zurückgebaut werden müssen. Dafür gibt es eine gewisse Akzeptanz, aber es ist immer das Spiel, wie viel Prozent verliert man auf einem Straßenzug. Andererseits wird auch versucht, in Favoriten das Supergrätzl zu installieren, was natürlich auch eine soziale Frage ist, weil rund zwei Drittel der Bewohner*innen im Supergrätzl haben gar kein Auto. Da ist die Frage, wie kann man den öffentlichen Raum anders nutzen“ (INT-2).*

In Favoriten wurde im Sommer 2021 das Pilotprojekt „Supergrätzl“ gestartet. Zunächst in einer Testphase der Verkehrsorganisation. Dabei wurde versucht mit „tactical urbansim“ zu arbeiten, das heißt die Umgestaltungen, ohne bauliche Veränderung, mit Bodenmarkierungen darzustellen (vgl. Stadt Wien. o.J.e). Da die Bodenmarkierungen und die Setzung eines Pollers nicht ausreichten, um die Diagonalsperren durchzusetzen, wurde dementsprechend nachgebessert.

Abbildung 16 zeigt die Maßnahmen an einer Kreuzung im Supergrätzl vor den zusätzlichen Maßnahmen, um den Durchzugsverkehr zu unterbinden. Abbildung 17 zeigt die Nachbesserungsmaßnahmen mit großen Betonblumentöpfen.



Abb. 16: Diagonalsperre mit Bodenmarkierungen an der Kreuzung

Van-der-Nüll-Gasse/Pernerstorferstraße im Supergrätzl. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).



Abb. 17: Diagonalsperre mit den Nachbesserungsmaßnahmen Quelle: ORF. (16.07.2023)

Die bauliche Umsetzung der gesamten Maßnahmen des Supergrätzls soll im Herbst 2023 starten und bis 2025 abgeschlossen werden (Stadt Wien. o.J.e).

In einer Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zu Potenzialen von Superblock-Konzepten als Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere wurden in Wien die Bezirke analysiert. Dabei wurden folgende Kennzahlen herangezogen, Zugang zu öffentlichem Verkehr, Zugang zu öffentlichem Grün, Bäume im öffentlichen Raum, Verhältnis von Gehflächen zu Autoflächen und Bevölkerungsdichte. In dieser Studie werden die potenziellen Gebiete, die sich als Superblock eignen identifiziert. Das Ergebnis war, dass es vor allem Gebiete sind mit gründerzeitlicher Bebauung, die eine hohe Bevölkerungsdichte, wenig Straßenbegrünung und eine hohe Flächenungerechtigkeit zugunsten des MIV vorweisen (Frey, H. et al. 2020: 57). Abbildung 18 zeigt eine Karte von Potenzialflächen für Superblöcke in Favoriten. Hier wurden die Flächen für Favoriten herausgefiltert, wo mindestens drei der fünf Kennzahlen der Studie sich überlappen. In Rot eingezeichnet ist das derzeitige Pilotprojekt der Stadt.

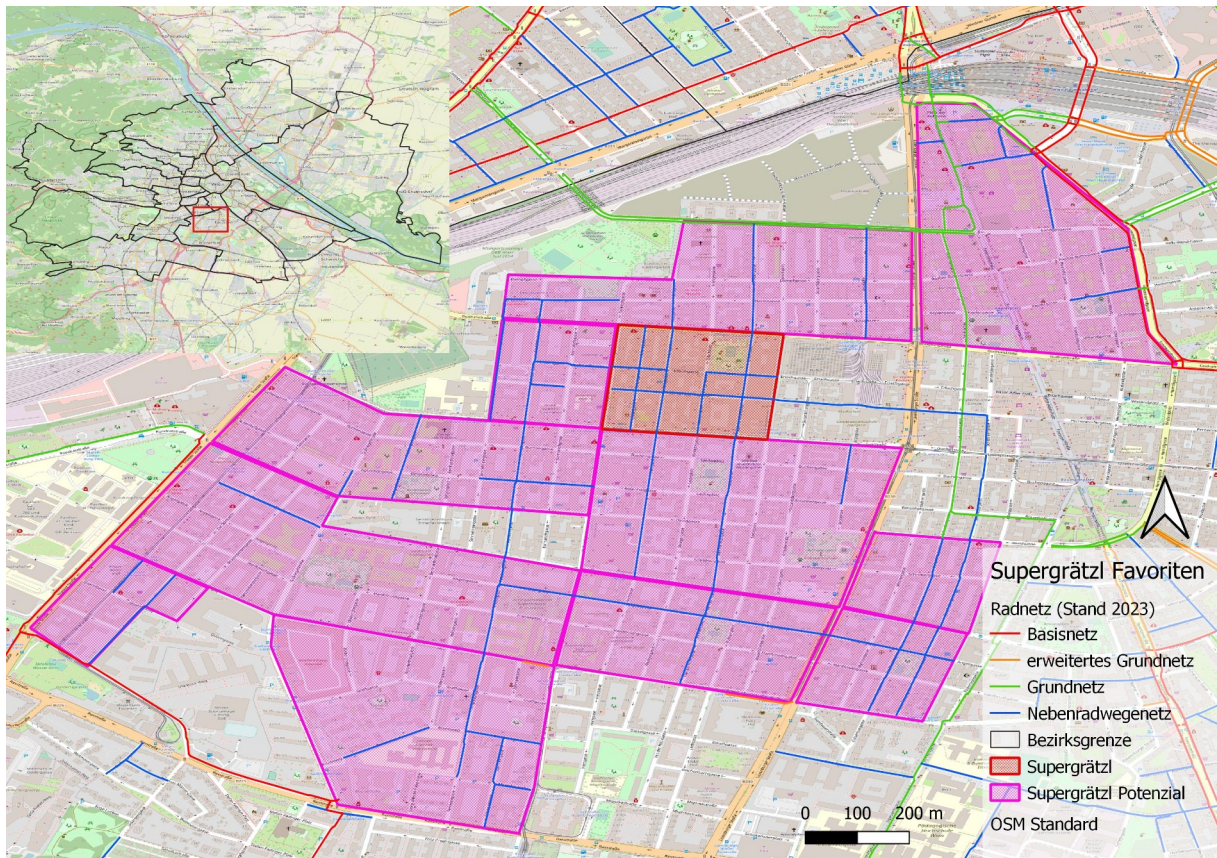


Abb. 18: Supergrätzl Favoriten. Eigene Darstellung. Quelle: Frey, H. et al. 2020; Stadt Wien. 2023a, 2023b; © OpenStreetMap.

Fahrradstraßen oder fahrradfreundliche Straßen bieten auch die Möglichkeit das Radfahren durch den Bezirk attraktiver zu machen und Autoverkehr aus den Seitenstraßen auf die Hauptstraßen umzuleiten. Expert*innen nennen die Columbusgasse, als Parallelstraße zu der Fußgängerzone Favoritenstraße und zur verkehrsreichen Hauptstraße Laxenburger Straße, als eine potenzielle Fahrradstraße.

„Für mich wäre die Columbusgasse eine klassische Fahrradstraße. Aber die Fahrradstraße hat ja auch Regeln. Man darf nicht durchfahren zum Beispiel. Jetzt ist es mit der StVO-Novelle ein bisschen aufgeweicht worden. Wir wollen nicht die Columbusgasse so lassen wie sie ist und zwei Schilder hinhängen und Fahrradstraße sagen. Das wollen wir nicht, weil das wäre ein Schwindel. Sondern wenn es eine Fahrradstraße sein soll, muss man sich orientieren an der Hasnerstraße oder an der Goldschlagstraße. [...]. Wenn man jetzt aber die Columbusgasse analysiert kommt man darauf, dass die Fahrbahnbreite einfach schmal ist. [...]. Das bedeutet, da würde eine gesamte Parkspur wegfallen. Und zu dem hat sich bisher der Bezirk nicht überwinden können“ (INT-4).



Abb. 19: Columbusgasse stadtauswärts, Kreuzung Landgutgasse. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).



Abb. 20: Columbusgasse stadteinwärts, Kreuzung Davidgasse. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Im Rahmen des Masterplan Fahrradstraße der Stadt Wien wurde ein Optionenplan mit den Potenzialen für Fahrradstraßen in Wien erarbeitet. Für Innerfavoriten wurden auch potenzielle Straßenzüge identifiziert. Abbildung 21 zeigt eine Karte von Innerfavoriten und hervorgehoben werden die Straßen, die, laut Optionenplan des Masterplan

Fahrradstraße, sich als Fahrradstraße eignen würden. Die Straßen wurden nach der derzeitigen vorhandenen Radwegeinfrastruktur kategorisiert. Die Davidgasse wurde, wie im Bauprogramm (Tabelle 3) ersichtlich in Teilen zu einer fahrradfreundlichen Straße umgestaltet. In der Columbusgasse ist ein Fahrradstreifen, der das Radfahren gegen die Einbahn ermöglicht. In der Graffgasse und Dieselgasse gibt es keine Radwegeinfrastruktur, es gäbe allerdings Potenzial diese umzusetzen. In Innerfavoriten sind nur Teile der Ettenreichgasse (Straße am östlichen Ende der Dieselgasse), von dem Optionenplan, als Fahrradstraße umgesetzt. Allerdings ist dieser Teil der Ettenreichgasse eine Sackgasse, wie Abbildung 22 zeigt. Laut Expert*in ist die Infrastruktur in der Columbusgasse nicht mehr zeitgemäß und hätte großes Potenzial für eine Fahrradstraße, um das Radfahren für alle zu ermöglichen. Dabei geht es vor allem um die Sicherheit beim Radfahren, die derzeit vielleicht nicht für alle gegeben ist. Für die Umgestaltung braucht es noch den politischen Willen, da es aufgrund des Straßenquerschnitts in der Columbusgasse, die Streichung einer Parkspur benötigt.

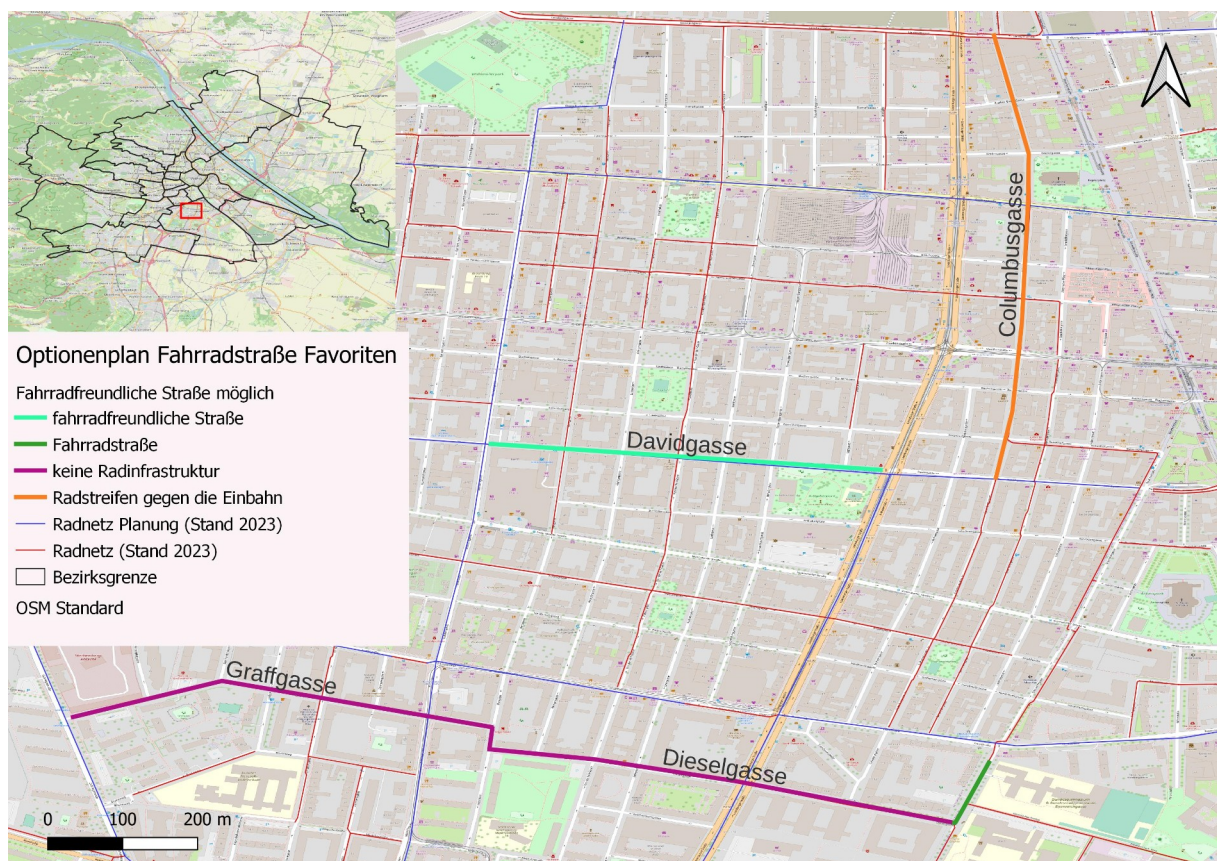


Abb. 21: Optionenplan Fahrradstraße Favoriten. Eigene Darstellung. Quelle: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung und MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. 2019; Stadt Wien 2023a, 2023b; © OpenStreetMap.



Abb. 22: Fahrradstraße Ettenreichgasse. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Das Lückenschlussprogramm des Hauptradwegenetzes ist speziell dieses Jahr (2023) in Favoriten Thema. Denn das Bauprogramm weist Projekte aus, für den Neubau von baulich getrennten Radwegen, siehe einen Auszug aus dem Bauprogramm 2023 für den 10. Bezirk in Tabelle 3. Hier wird deutlich, dass der Lückenschluss im Hauptradwegenetz Hauptfokus im Jahr 2023 ist. Es wurde auch von Expert*innenseite darauf hingewiesen, dass diese Maßnahmen nicht überall gleich anwendbar sind und es deshalb notwendig ist die Gebiete abschnittsweise zu erschließen. In Tabelle 4 ist der Auszug aus dem Bauprogramm 2022 für den 10. Bezirk aufgelistet. Die Auszüge aus dem Bauprogramm zeigen auch, dass sehr unterschiedliche Maßnahmen aufgelistet werden: Neben den Neubauprojekten finden sich auch Bestandsverbesserungen, Radfahren gegen die Einbahn und fahrradfreundliche Straße.

Tabelle 3: Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2023 Favoriten. Quelle: Stadt Wien. (o.J.c). (10.06.2023).

10.	Davidgasse – Reumannplatz von Favoritenstraße bis Laxenburger Straße	Lückenschluss: südseitiger Zweirichtungsradweg	In Vorbereitung
10.	Herndlasse – von Gudrunstraße bis Favoritenstraße/Reumannplatz	Lückenschluss: ostseitiger Zweirichtungsradweg	In Vorbereitung
10.	Triester Straße im Bereich Spinnerin am Kreuz	Bestandsverbesserung: Engstelle bei Bushaltestelle	In Vorbereitung
10.	Herta-Firnberg-Straße von Clemens-Holzmeister-Straße bis Triester Straße	Lückenschluss: Zweirichtungsradweg	In Vorbereitung

Tabelle 4: Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2022 Favoriten. Quelle: Stadt Wien. (o.J.d). (10.06.2023).

10.	Bitterlichstraße von Max-Mauermann-Gasse bis Naderstraße	Bestandsverbesserung: Verbreiterung Zweirichtungsradweg und Verbesserung Querung	fertiggestellt
10.	Davidgasse von Laxenburger Straße bis Neilreichgasse	Netzerweiterung: Zweirichtungsradweg, gemischter Geh- und Radweg, Radfahren gegen die Einbahn und fahrradfreundliche Straße	in Bau
10.	Landgutgasse von Laxenburgerstraße bis Leebgasse	Zweirichtungsradweg	in Bau
10.	Laxenburgerstraße; Unterführung Laxenburgerstraße bis Landgutgasse	Zweirichtungsradweg	in Bau
10.	Untere Kaistraße von Leopoldsdorfer Straße bis Kästenbaumgasse	Fahrradstraße	fertiggestellt
10.	Kaistraße von Mühlstraße bis Teichgasse	Netzerweiterung: fahrradfreundliche Straße	fertiggestellt

Das Bauprogramm für die Fahrradinfrastruktur in Favoriten zeigt, dass in Bezug auf Lückenschuss im Hauptradwegenetz in den nächsten Jahren Fortschritte erzielt werden. Als Beispiel, ist in Abbildung 23 der Neubau eines Zweirichtungsradweges in der Landgutgasse zu sehen.



Abb. 23: Zweirichtungsradweg Landgutgasse. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Dennoch sehen die Expert*innen noch Potenzial im Ausbau der Infrastruktur. Dabei werden die Herausforderungen vor allem bei den städtischen Ressourcen, in Bezug auf Fachkräfte, und beim politischen Willen der Stadt und Bezirksvertretung gesehen. Tabelle 5 zeigt die Straßenzüge im Hauptradnetz für den 10. Bezirk, wo Maßnahmen erforderlich sind, entweder durch Lückenschlüsse oder Bestandsverbesserungen, die hohe Priorität haben. Die Tabelle ist ein Auszug aus der Prioritätenliste der TU-Studie. Die Liste beschränkt sich auf Hauptstraßen im Hauptradnetz. Mit Stand 2023, kann man den Bauprogrammen der letzten Jahre entnehmen, dass in Teilen dieser Straßenzüge, Maßnahmen gesetzt wurden. Dennoch bedarf es noch weiterer Schritte.

Tabelle 5: Prioritätenliste für Maßnahmen im Hauptradnetz Favoriten. Quelle: Leth, U. (2020: 21, Tab. 4).

Bezirk	Kategorien	Straßenzug	Nr.
10., Favoriten	k Hauptradnetz		
	z		
	Basisnetz	Triester Straße zwischen Quellenstraße und Kundratstraße	1.
		Endlichergasse zwischen Fischhofgasse und Laaer-Berg-Straße	2.
	Grundnetz	Landgutgasse zwischen Margaretengürtel und Laxenburger Straße	3.
		Davidgasse zwischen Favoritenstraße und Laxenburger Straße	4.
		Neilreichgasse zwischen Quellenstraße und Inzersdorfer Straße	5.
		Neilreichgasse zwischen Troststraße und Raxstraße	6.
		Laxenburger Straße zwischen Munchgasse und Laxenburger Brücke	7.
	Erweitertes Grundnetz	Gudrunstraße zwischen Margaretengürtel zwischen Sonnwendgasse	8.
		Herndlgasse zwischen Gudrunstraße und Laaer-Berg-Straße	9.
		Laaer-Berg-Straße zwischen Herndlgasse und Alaudagasse	10.

Laxenburger Straße zwischen Davidgasse und Munchgasse	11.
Troststraße zwischen Gußriegelstraße und Ettenreichgasse	12.
Raxstraße zwischen Gußriegelstraße und Laxenburger Straße	13.
Grenzackerstraße zwischen Laxenburger Straße und Verteilerkreis	14.
Absberggasse zwischen Laaer-Berg-Straße und Waltenhofengasse	15.
Absberggasse zwischen Kiese Wettergasse und Gudrunstraße	16.

Abbildung 24 zeigt eine Karte mit den in Tabelle 5 angeführten Straßenzügen. Die Straßenabschnitte sind nach dem aktuellen Status der Radinfrastruktur kategorisiert. Dadurch ist ersichtlich, dass im Hauptradwegenetz noch große Lücken bestehen. Der Großteil davon ist von der Stadt Wien als „in Planung“ befindliche Straßenzüge kategorisiert (Stadt Wien. 2023c). Das gilt vor allem für die großen Hauptstraßen durch den Bezirk: Laxenburger Straße, Gudrunstraße, Troststraße, Raxstraße und Grenzackerstraße sowie Teile der Laaer-Berg-Straße. Die Herndl gasse und die Davidgasse sind Projekte, die 2023 sowie die Neilreichgasse 2024 in die Umsetzung gehen, die in Favoriten als Teil der Radwegoffensive für 2023 und 2024 vorgestellt wurden, die vor allem Lückenschlüsse im Hauptradwegenetz betreffen. Dem Bauprogramm in der Tabelle 3 oben kann man entnehmen, dass die Davidgasse, als eine der West-Ost Verbindungsachsen, und die Herndl gasse teilweise umgebaut wurden und werden. Die Neilreichgasse soll 2024, als weiteres großes Vorhaben, mit einem Radweg ausgestattet werden (vgl. Mobilitätsagentur Wien GmbH. o.J.).

Neben den Lückenschlüssen betrifft diese Prioritätenliste auch notwendige Maßnahmen zur Bestandsverbesserung, die auf den ausgewählten Straßenzügen das Radfahren sicherer und komfortabler machen. Beispiel dafür sind die Mehrzweckstreifen in der Laaer-Berg-Straße und in der Absberggasse.

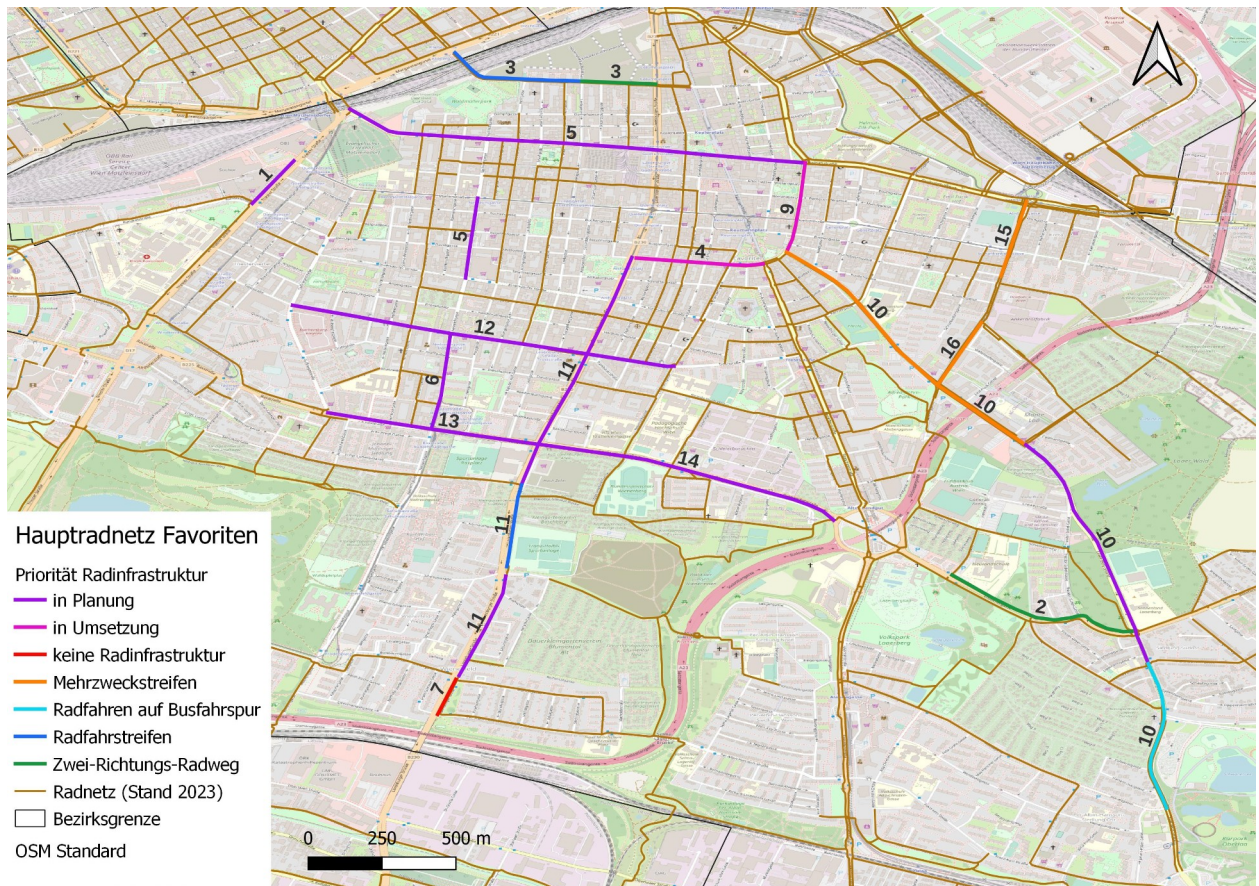


Abb. 24: Hauptradnetz Favoriten. Prioritäten für Radinfrastrukturmaßnahmen. Eigene Darstellung. Quelle: Leth, U. (2020: 21, Tab. 4); Quelle: Stadt Wien. 2023a, 2023b; © OpenStreetMap.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen Straßenabschnitte, die zum einen auf der Prioritätenliste in Tabelle 5 stehen und zum anderen in den öffentlichen Daten der Stadt Wien zur Radverkehrsplanung als zukünftig geplante Radinfrastruktur im Hauptradwegenetz enthalten sind. Es sind die großen Hauptstraßen durch den 10. Bezirk, die auch von den Expert*innen als wichtige Verbindungsachsen mit Potenzial angesprochen wurden. Sie dienen als Veranschaulichung des Potenzials für ein flächendeckendes Radwegenetz, um komfortabel und sicher mit dem Fahrrad durch Wien zu kommen.

Abbildung 25 zeigt eine Karte mit dem Hauptradwegenetz und den in Zukunft geplanten Radwegen in Innerfavoriten. Hervorgehoben wurden mit den Straßennamen, jene Straßen, die von der Stadt Wien als geplant eingezeichnet wurden. Es zeigt, dass es auch auf den großen Hauptstraßen durch den Bezirk, wie Laxenburger Straße, Raxstraße, Grenzackerstraße und Troststraße, wie es die Expert*innen in den Gesprächen sagen, in Zukunft Radwegeinfrastruktur geben soll.

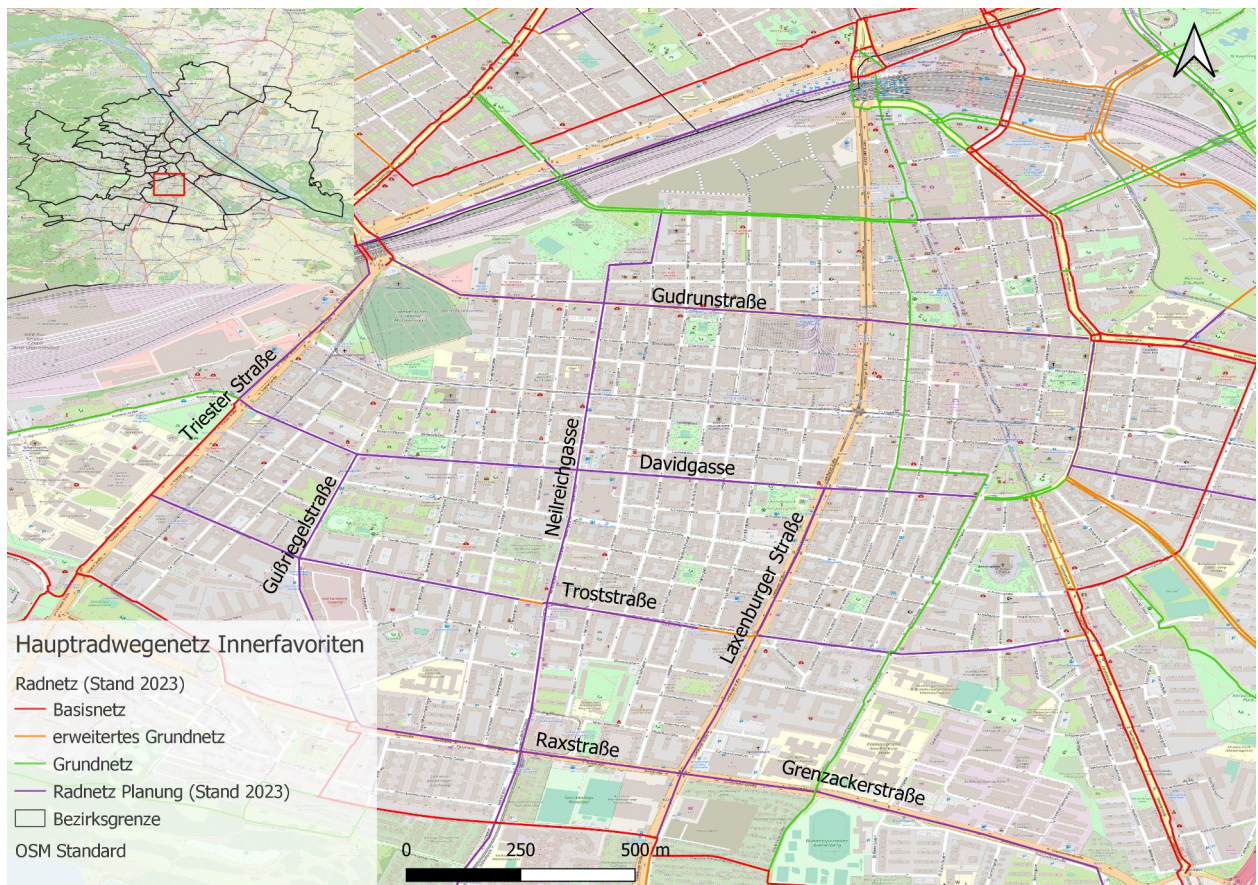


Abb.25: Hauptradwegenetz Innerfavoriten. Eigene Darstellung. Quelle: Stadt Wien. 2023a, 2023b, 2023c; © OpenStreetMap.

Abbildung 26 zeigt die sechsspurige Triester Straße stadtauswärts mit einem schmalen Zweirichtungsradweg. Dies veranschaulicht, laut Expert*innen, den Status der Radverkehrsplanung und die notwendigen Bestandsverbesserungen und Ausbau der Infrastruktur. Die Triester Straße wird dem Basisnetz, als übergeordnete Verbindung durch die Stadt, zugeordnet.



Abb. 26: Triester Straße, Kreuzung Kundratstraße, stadtauswärts. Eigene Aufnahme (11.07.2023).

Die Laxenburger Straße in Abbildung 27 wird als wichtige Verbindung, als Teil des Grundnetzes betrachtet, die Potenzial bietet den Radverkehr komfortabler und sicherer zu machen, da der MIV den Straßenraum dominiert. Da die größtenteils vierspurige Straße auch sehr stark befahren ist, ist sie auch eine Barriere für den querenden Radverkehr.



Abb. 27: Laxenburger Straße stadteinwärts, Kreuzung Raxstraße/ Grenzackerstraße. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Die Troststraße in Abbildung 28 und die Raxstraße in Abbildung 29 werden im erweiterten Grundnetz als wichtige Verbindungsachsen zur Erschließung und Verbesserung des bezirksinternen Radwegenetzes aufgeführt. Beispielhaft zeigt sich in der Raxstraße, dass es noch einiges zu tun gibt, um ein flächendeckendes Radwegenetz zu erreichen. In Abbildung 28 ist ersichtlich, dass der geschützte, baulich getrennte Radweg ohne weiterführende Markierungen endet.



Abb. 27: Troststraße, Richtung Gußriegelstraße. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).



Abb. 29: Raxstraße, Höhe Gußriegelstraße, Richtung Laxenburger Straße. Eigene Aufnahme. (11.07.2023).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in Favoriten einige Fortschritte mit den aktuellen Vorhaben gemacht wurden und werden, um das Hauptradwegenetz zu verbessern. Es wird auch deutlich, dass die Radverkehrsplanung an vielen Faktoren hängt, vor allem an den personellen Ressourcen für die Planung und Umsetzung des Lückenschlussprogramms im Hauptradwegenetz und dem politischen Willen starke Eingriffe in der Verkehrsinfrastruktur, in Bezug auf Straßenraumverteilung, zu wagen.

Zum Abschluss der Diskussion der Ergebnisse wird im nachfolgenden Kapitel auf die Limitationen der Arbeit hingewiesen und mögliche anschließende Forschungsbereiche beschrieben.

6.6 Limitationen und Forschungsausblick

Es muss beachtet werden, dass sich die Arbeit ausschließlich auf die Personenmobilität und die Fahrradmobilität in der Stadt Wien bezieht und im speziellen auf einen Gemeindebezirk, als Fallbeispiel, Bezug genommen wird. Somit wurden Aspekte, die ausschließlich andere Mobilitätsformen, wie ÖV oder MIV, und den Güterverkehr betrifft nicht behandelt.

Es wurde mittlerweile von der Stadt Wien die „Smart City Wien Rahmenstrategie“ neu herausgegeben als „Smart Klima City Strategie Wien“. In diesem Zusammenhang wäre es lohnenswert, in zukünftiger Forschung zu untersuchen, welche Neuerungen es gibt und ob und wie sich die Strategie verändert hat.

Die dargestellten und beschriebenen Erkenntnisse aus den Expert*inneninterviews beruhen auf Expertise und beruflichen Erfahrungen sowie auf subjektiven Wahrnehmungen. Entsprechend können die Einschätzungen und präsentierten Ergebnisse auf unterschiedliche Weise interpretiert werden. Die Anzahl der Interviews ist mit 5 interviewten Personen zwar klein, dennoch können belastbare Erkenntnisse gewonnen werden, weil die interviewten Personen, 5 Stakeholder mit unterschiedlicher fachlicher und beruflicher Tätigkeit in Bezug auf das Themengebiet der Fahrradmobilität sind und dadurch das Thema breit abgedeckt wurde.

In der Recherche zu Daten über Fahrradinfrastruktur, was die Anlageart von Radwegen betrifft, gibt es keine genauen Aufzeichnungen oder Datensätze dazu. Auf Stadtebene gibt es Zahlen zu Radwegelänge und auch eine Unterscheidung von Anlagearten, aber diese können nicht nachvollzogen und verortet werden. Infolgedessen gibt es auf Bezirksebene keine Daten dazu.

Wien als wachsende Großstadt hat viele Herausforderungen in Bezug auf nachhaltige Stadtentwicklung und Mobilität. Die Konzepte, die die Stadt Wien präsentiert und in dieser Arbeit analysiert und diskutiert wurden, bieten viele Möglichkeiten das Mobilitätssystem umzugestalten.

Ein möglicher weiterer Forschungsbereich wäre zum Beispiel die Durchführung einer Sozialraumanalyse in den Stadtvierteln der Bezirke. Das bietet eine umfänglichere Untersuchung der Nutzung des öffentlichen Raums, speziell für potenziell verkehrsberuhigte Bereiche, wie Supergrätzl und Fahrradstraße.

Auf der gesamten Stadtebene wäre eine Analyse des Hauptradwegenetz in Bezug auf Lücken, Verbesserungspotenzial, Anlagearten oder auch Gefahrenbereiche ein Forschungsbereich, um Umsetzungspotenziale im gesamten Stadtgebiet zu identifizieren.

7 Schlussfolgerung

Von einer prioritären Stellung des Umweltverbundes mit ÖV, Rad- und Fußverkehr, wie es im Fachkonzept Mobilität als Ziel und Bekenntnis steht, kann nach der Analyse und Diskussion der Konzepte und der Expert*inneninterviews nur bedingt gesprochen werden, da es noch an konkreten Maßnahmen und Umsetzungen fehlt, um den Umweltverbund und speziell den Radverkehr zu fördern und gleichzeitig den MIV zu reduzieren. Die Herausforderungen in der Fahrradmobilität in Wien sind vielfältig. Als größte Herausforderung gilt die Infrastruktur. Das betrifft vor allem Radwege für ein durchgängiges Radwegenetz, ausreichend Radabstellanlagen, Einbahnöffnungen und Maßnahmen für eine Verkehrsberuhigung. Wesentlich ist dabei, dass Bedingungen geschaffen werden, um sicher unterwegs zu sein.

In diesem Zusammenhang werden die Eingriffe in bestehende Straßenquerschnitte genannt, wo Stellplätze oder Fahrbahnen weggenommen werden, die, laut Expert*innen, als herausfordernd gelten, da diese auch politisch gewollt werden müssen. Einigkeit besteht, bei den Expert*innen, bei der Notwendigkeit, dass Kfz-Stellplätze für Radinfrastruktur weichen müssen, was auch im Fachkonzept und der Rahmenstrategie der Stadt Wien beschrieben steht.

Die Umnutzung, Umgestaltung und Verteilung des öffentlichen Straßenraums sind Aspekte, die im Rahmen des Diskurses zu Flächenverbrauch und Flächeninanspruchnahme angesprochen werden, da es laut den Konzepten der Stadt und den Expert*innen darum geht eine Mobilität für alle sicherzustellen. Der Fokus liegt dabei auf eine Verlagerung von weniger MIV zu mehr Umweltverbund, das den Flächenverbrauch für den Verkehr reduziert und Möglichkeiten bietet den öffentlichen Raum neu zu gestalten.

Im Fallbeispiel Favoriten werden einige Handlungsfelder genannt, um die Fahrradmobilität im Bezirk zu verbessern. Vor allem im Bereich der Verkehrsberuhigung und Verkehrsverlagerung gibt es bereits Studien zu Fahrradstraßen und Supergrätzl. Die Expert*innen bestätigen in den Gesprächen das große Potenzial im Bereich der Fahrradinfrastruktur in Favoriten. Es werden dabei vor allem die Hauptradrouten durch den Bezirk angesprochen, wie zum Beispiel die West-Ost Verbindung Gudrunstraße oder die Nord-Süd Verbindung Neilreichgasse, die als Prioritäten der TU-Studie in

Tabelle 5 angeführt wurden und auch in den öffentlichen Daten der Stadt Wien als geplante Strecken für Radinfrastrukturmaßnahmen ersichtlich sind.

Zum Schluss folgt im nachfolgenden Abschnitt die Beantwortung der Forschungsfragen. Zu Beginn der Arbeit wurde die These aufgestellt, dass die Konzepte der Stadt Wien nicht der Praxis, in Bezug auf Maßnahmen zu Fahrradmobilität, entsprechen und die Maßnahmen, die die Stadt Wien plant und setzt nicht ausreichen, um den Radverkehrsanteil zu steigern. Diesbezüglich wurden folgende Forschungsfragen aufgestellt.

- Welche Konzepte und Maßnahmen beinhalten die Strategiepapiere Fachkonzept Mobilität des Stadtentwicklungsplans (STEP) 2025 und die Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050 der Stadt Wien in Bezug auf den urbanen Fahrradverkehr?
- Welche Umsetzungspotenziale für klimafreundliche Radverkehrs-Konzepte gibt es auf Ebene des 10. Wiener Gemeindebezirkes?

7.1 Beantwortung der ersten Forschungsfrage

Zur Beantwortung der ersten Frage wurden die Strategiepapiere analysiert. Dabei ließ sich feststellen, dass vor allem auf das Konzept der Smart City und der Stadt der kurzen Wege Bezug genommen wurde. Das bedeutet, dass zum einen auf Diversität im Angebot von emissionsarmen Mobilitätsformen gesetzt wird. Dabei stehen Maßnahmen vor allem beim Ausbau von Infrastruktur, unter anderem mit dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, dem Hauptradwegenetz und der Mobilitätsstationen mit Leihangebot für Fahrräder und Autos, im Fokus. Zum anderen geht es um Strategien der Verkehrsverlagerung und Umverteilung von Verkehrsflächen.

Konkrete Maßnahmenpakete finden sich nicht in den Dokumenten der Stadt, was auch von den Expert*innen kritisiert wird. Hingegen sind es allgemeine Formulierungen und Überschriften zu Verbesserungen, mehr Ressourcen und Ausbau von Fahrradmobilität, die nicht quantifiziert werden. In den Fokus rückt dabei vor allem das Lückenschlussprogramm des Hauptradwegenetzes, auf das immer wieder in den

Konzepten Bezug genommen wurde. Das Hauptradwegenetz gilt als zentrales Element in der Fahrradmobilität für ein flächendeckendes durchgängiges Radwegenetz.

Eine Maßnahme, die in den Konzepten als ein wichtiger Baustein gilt, sind die Einbahnöffnungen. Das Ermöglichen für die Radfahrenden gegen die Einbahn zu fahren soll dazu beitragen schnell ohne Umwege durch die Stadt zu kommen und die Fahrradmobilität attraktiver machen. Diese Maßnahme bietet sich vor allem im niederrangigen Straßennetz innerhalb der Bezirke an.

Die sogenannten „Mobility Points“ werden als Maßnahme zur Diversifizierung der Mobilität und der Stärkung der Strukturen in den Stadtvierteln beschrieben. Sie sollen den Zugang zur emissionsarmen Mobilität, durch das Leihangebot, erleichtern. Dieses System folgt dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“, um vor allem den Autobesitz und damit den MIV zu reduzieren.

Abstellanlagen für Fahrräder gehören auch zu den essenziellen Infrastrukturmaßnahmen und um nicht dem Rad- und Fußverkehr den Platz zu nehmen, sollen die Radabstellplätze hauptsächlich auf Parkstreifen und Fahrspuren errichtet werden, als Teil von Umnutzung von Straßenraum. Es werden auch von Seiten der Stadt Wien Radabstellanlagen in privaten Wohnanlagen gefördert.

Im größeren Umfang zur Umnutzung des Straßenraums zählen die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Darunter fallen die Umgestaltungsprojekte der Fahrradstraße und des Superblocks. Die Fahrradstraße soll zur Verkehrsberuhigung vor allem in Wohngebieten beitragen und der Straßenraum soll so gestaltet werden, dass der Radverkehr priorisiert wird. Die Stadt Wien hat mit diesem Konzept der Straßenumgestaltung schon erste Erfahrungen gemacht, die genutzt werden sollen, um die Qualität der Fahrradstraßen weiterzuentwickeln. Die „Supergrätzeln“ sind noch eine neue Form für die Stadt- und Verkehrsplanung. Es gab schon erste Pilotphasen und es wurden Erfahrungen gesammelt für die Umsetzung. Dabei spielen die Faktoren Flächenverbrauch und Flächeninanspruchnahme eine Rolle, um in diesem Zusammenhang auf die mögliche Nutzung des Straßenraums für das Fahrrad oder als Aufenthaltsflächen zu verweisen, anstatt ihn durch parkende Autos zu verstellen.

Bei den beschriebenen Maßnahmen und Konzepten handelt es sich vor allem um Anreizsysteme, um auf Alternativen zum MIV umzusteigen. Die Dokumente der Stadt Wien beschreiben als wesentlichen Teil einer nachhaltigen Verkehrsplanung die

Umnutzung bzw. Umgestaltung von Straßenflächen, um dem Rad- und Fußverkehr mehr Platz zu geben.

7.2 Beantwortung der zweiten Forschungsfrage

Zur Beantwortung der zweiten Forschungsfrage wurden vor allem die Expert*inneninterviews herangezogen, die einen wesentlichen Beitrag leisteten, durch ihr spezifisches Fachwissen und Erfahrungen in ihrem Tätigkeitsbereich. Wichtig war dabei die Ausführungen der Expert*innen in Kontext zu setzen mit aktuellen Daten, Studien und Fachartikeln. Kernelement in einem Radverkehrskonzept ist die Infrastruktur. In Wien im 10. Bezirk betrifft das vor allem die Radwegeinfrastruktur innerhalb des Hauptradwegenetzes, aber auch im Nebenradnetz. Innerfavoriten bietet großes Potenzial für die Radverkehrsplanung, durch das quadratisch angeordnete Straßennetz und die Straßenbreiten, die größtenteils Platz bieten würden für Radwegeinfrastruktur und Einbahnöffnungen.

Für die Radwegeinfrastruktur wurden vor allem die Hauptstraßen und Hauptverbindungsrouen durch den Bezirk angesprochen, wo es noch Potenzial gibt für das Radnetz. Als Beispiele, wo ein Radweg Potenzial hat und für Verbesserung sorgen würde, wurden die Gudrunstraße, Laxenburger Straße, Neilreichgasse und Troststraße, als große Hauptstraßen, angeführt.

Als wichtige Ergänzungen zum Radwegenetz werden die Öffnungen von Einbahnen angeführt. In den Seitengassen zu den Hauptstraßen innerhalb des Bezirks hat diese Maßnahme großes Umsetzungspotenzial vor allem in Innerfavoriten. Dort bietet sich Radfahren gegen die Einbahn als Schnellverbindungen durch den Bezirk als Maßnahme an. Diese Maßnahme ist vor allem für das, in Bezirksverantwortung liegende, Nebenradwegenetz kostengünstig und nicht besonders aufwendig, um das Radfahren attraktiver zu machen.

Fahrradstraßen wurden nur im nicht dichtbebauten Gebiet am Bezirksrand umgesetzt. Potenzial für eine Fahrradstraße wird der Columbusgasse im dichtbebauten Innerfavoriten zugesprochen, da sie sich anbietet als Parallelstraße zu der stark befahrenen Laxenburger Straße und der Fußgängerzone und Einkaufsstraße Favoritenstraße. Innerfavoriten würde durch eine Fahrradstraße, aufgrund von weniger

Durchzugsverkehr und Autos und dadurch mehr Platz für Rad- und Fußverkehr, profitieren.

Das Konzept des Superblock oder Supergrätzel, wie es in Wien genannt wird, ist neu in den Stadtplanungskonzepten verankert worden und es wurde in Favoriten mit einem Pilotprojekt gestartet. Dieses Konzept ist für dicht bebaute Gründerzeitviertel, wie es in Innerfavoriten der Fall ist ideal, da sich das quadratische Straßenverkehrsnetz sehr gut zur Organisation und Abgrenzung eignet. Für Wohnviertel dient es vor allem der Verkehrsberuhigung und Umgestaltung von Straßenräumen, wo sich durch weniger Autoverkehr mehr Platz bietet.

Die Einbettung dieser Maßnahmen und Konzepte in ein Kommunikationskonzept hat auch Potenzial, um die gesellschaftliche Akzeptanz zu steigern und die Wichtigkeit dieser Maßnahmen für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu verdeutlichen. Dabei geht es vor allem um die Zielerreichung der Stadt Wien in Bezug auf den Klimaschutz und den Beitrag den eine Verkehrs- und Mobilitätswende dazu leisten kann.

Die Bündelung der Maßnahmen, die als Maßnahmenpaket eine Strategie sichtbar machen, ist wesentlich, um ein gutes Radverkehrskonzept umzusetzen und damit eine Verkehrsverlagerung zu erreichen bis hin zu einer Verkehrs- und Mobilitätswende.

Literaturverzeichnis

Beckmann, Klaus., Gies, Jürgen, Thiemann-Linden, Jörg und Preuß, Thomas (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie (UBA Texte No. 48). Dessau-Roßlau: Im Auftrag des Umweltbundesamtes.

Berding, Nina, Bukow, Wolf-Dietrich, Feldtkeller, Andreas, und Kiepe, Folkert. (2020): Einleitung: Die Zukunft gehört dem urbanen Quartier: Statements zur Neuausrichtung einer urban und nachhaltig ausgerichteten Quartierentwicklung. In: Nina Berding und Wolf-Dietrich Bukow (Hrsg.). Die Zukunft gehört dem urbanen Quartier: Das Quartier als eine alles umfassende kleinste Einheit von Stadtgesellschaft, 1-4. Springer Verlag.

Bertolini, Luca, & Le Clercq, Frank (2003): Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region. *Environment and planning A*, 35(4), 575-589.

Bläser, Daniel, Schmidt M. Arch, J. Alexander (2012): Mobilität findet Stadt. In: Proff, H., Schönharting, J., Schramm, D., Ziegler, J. (eds) *Zukünftige Entwicklungen in der Mobilität*. Gabler Verlag.

Blöbaum, Anke (2001): *Umweltschonendes Mobilitätsverhalten: zur Bedeutung von Wohnumgebung und ökologischer Norm* (1. Aufl.). Dt. Univ.-Verl.

Bogner, Alexander, und Menz, Wolfgang (2009): The theory-generating expert interview: epistemological interest, forms of knowledge, interaction. In: Bogner, Alexander, Littig, Beate und Menz, Wolfgang. (Hrsg.). *Interviewing experts* London: Palgrave Macmillan UK. 43-80.

Bracher, Tilman (2016). Fahrrad-und Fußverkehr: Strukturen und Potentiale. In: Schwedes, O. et al. *Handbuch Verkehrspolitik*. 265-291.

Bukow, Wolf-Dietrich und Yildiz, Erol. (2020): Von einer synchronen Quartierentwicklung zur Mobilitätswende. In: Nina Berding und Wolf-Dietrich Bukow (Hrsg.). *Die Zukunft gehört dem urbanen Quartier: Das Quartier als eine alles umfassende kleinste Einheit von Stadtgesellschaft*, 183-200. Springer Verlag.

Cox, Peter und Koglin, Till (Hg.) (2020): The politics of cycling infrastructure: spaces and (in) equality (1st ed.). Policy Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctvvsqc63>

Cugurullo, Frederico und Acheampong, Ransford A. (2020): Smart Cities. In: Jensen, Ole B. Lassen, Claus, Kaufmann, Vincent, Freudendal-Pedersen, Malene, und Gøtzsche Lange, Ida Sofie (Hg.). Handbook of urban mobilities. Abingdon, Oxon; New York, NY :: Routledge. 389–397.

Dudycz, Helena, und Piątkowski, Igor (2018): Smart mobility solutions in public transport based on analysis chosen smart cities. Informatyka Ekonomiczna. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, no. 2 (48), 19-35. DOI:10.15611/ie.2018.2.02

Fenzl, Thomas, und Mayring, Philipp (2017): QCMap: eine interaktive Webapplikation für qualitative inhaltsanalyse.

Heinfellner, Holger, Ibesich, Nikolaus., Lichtblau, Günther, Svehla-Stix, Sigrid, Vogel, Johanna, Wedler, Michael, und Winter, Ralf. (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030. Endbericht. Wien. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0688.pdf>.

Heller, Jochen (2021): Aktive Mobilität in Wien. Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Henderson, Jason und Gulsrud, Natalie Marie (2019): Street fights in Copenhagen : bicycle and car politics in a green mobility city. Routledge.

Holz-Rau, Christian, Zimmermann, Karsten und Follmer, Robert. (2020): Der Modal Split als Verwirrspiel. Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, 33(2), 54-63. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-69883-0>

Kaiser, Robert (2021): Qualitative Experteninterviews. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Kanatschnig, Dietmar und Fischbacher, Christa (2000): Regionales Mobilitätsmanagement: Möglichkeiten zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrskonzepte auf regionaler Ebene. Österr. Inst. für Nachhaltige Entwicklung.

Kiepe, Folkert (2020): Verkehrspolitik für urbane Quartiere in der Stadt der kurzen Wege. In: Nina Berding und Wolf-Dietrich Bukow (Hrsg.). Die Zukunft gehört dem urbanen Quartier: Das Quartier als eine alles umfassende kleinste Einheit von Stadtgesellschaft, 201-205. Springer Verlag.

Koch, Florian, und Krellenberg, Kerstin (2021): Nachhaltige Stadtentwicklung: Die Umsetzung der Sustainable Development Goals auf kommunaler Ebene. Springer Nature.

Koglin, Till (2017): Urban mobilities and materialities—a critical reflection of “sustainable” urban development. *Applied Mobilities*, 2(1), 32-49.

Koglin, Till (2020): Spatial dimensions of the marginalisation of cycling—marginalization through rationalisation?. In: Cox, Peter und Koglin, Till (Hg.) *The Politics of Cycling Infrastructure*, 55-72. Policy Press.

Köhler, Bettina (2015): Smart City. In: Bauriedl, Sybille (Hg.). *Wörterbuch Klimadebatte*. Vol. 82. transcript Verlag, 269-276.

Kulke, Elmar (2012): Stadt der kurzen Wege—Einführung in das Forschungsprojekt. In: Kemper Franz-Josef, Kulke, Elmar und Schulz Marlis (Hrsg.). *Die Stadt der kurzen Wege: Alltags-und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren*, 9-14. Springer-Verlag.

Laa, Barbara; Frey, Harald; Haselsteiner, Edeltraud; Danzer, Lisa; Biegelbauer, Peter; Friessnegg, Thomas (2021): Mobilitätswende in den Köpfen – interdisziplinäre Analyse zur Einleitung von Transformationsprozessen im Verkehrssystem. In: CORP—Competence Center of Urban and Regional Planning. (Hg.): *CITIES 20.50—Creating Habitats for the 3rd Millennium: Smart—Sustainable—Climate Neutral. Proceedings of REAL CORP 2021, 26th International Conference on Urban Development, Regional Planning and Information Society*, (2021), 509–516.

Leth, Ulrich (2020): Erstellung einer Prioritätenliste baulicher Radverkehrsmaßnahmen für Wien. Endbericht. im Auftrag der Mobilitätsagentur Wien. Technische Universität

Wien Institut für Verkehrswissenschaften Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (TUW-FVV). Online verfügbar unter:
<https://www.fahrradwien.at/2020/09/22/tu-studie-diese-radwege-in-wien-haben-hohes-potenzial/> (12.06.2023).

Levin-Keitel, Meike, Allert, Viktoria, Gödde, Jan, und Krasilnikova, Nadezda (2023): Mobilitätswende in Stadt und Land–Über eine räumliche Perspektive der Transformation zu nachhaltiger Mobilität. In: Jahrbuch StadtRegion 2021/2022: Stadt-Land-Relationen. Disziplinäre Spurensuchen Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. 183-203.

Liebhold, Renate und Trinczek, Rainer (2009): Experteninterview. In: Kühl, S., Kühl, S., Strodholz, P., & Taffertshofer, A. (2009). Handbuch Methoden der Organisationsforschung. Wiesbaden VS Verlag für Sozialwissenschaften.

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung und MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. (2019): Masterplan Fahrradstraßen Wien. Optionenplan. Online verfügbar unter:
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/masterplan-fahrradstrassen.html> (12.06.2023).

Macharis, C., Brusselaers, N., & Mommens, K. M. (2019). Challenge for the near future: Instruments for a climate friendly use of road infrastructure. In L. van den Berg, & J. Polak (Eds.), Road pricing in the Benelux: Towards an efficient and sustainable use of road infrastructure.: Theory, application and policy, 21-44. Brussels: BIVIC-GIBET.

Magistrat der Stadt Wien (Hg.). (2019): Die Smart City Wien Rahmenstrategie 2019–2050. Die Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Wien. Online verfügbar unter: <https://smartcity.wien.gv.at/strategie/>. (13.01.2023).

Manderscheid, Katharina (2020): Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende?: Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs. In: A. Brunnengräber and T. Haas (eds) Baustelle Elektromobilität. transcript Verlag, 37–68.
<https://doi.org/10.1515/9783839451656-003>.

Mattissek, Annika, Pfaffenbach, Carmella und Reuber, Paul (2013) Methoden der empirischen Humangeographie. 2. Auflage, Neubearbeitung. Braunschweig: Westermann (Das Geographische Seminar).

Mayring, Philipp (2016): Einführung in die qualitative Sozialforschung : eine Anleitung zu qualitativem Denken. 6., überarbeitete Auflage. Weinheim Basel: Beltz.

Mayring, Philipp. (2022): Qualitative Inhaltsanalyse : Grundlagen und Techniken (13., überarbeitete Auflage). Beltz.

Mayring, Philipp und Fenzl, Thomas. (2022): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Baur, Nina and Blasius, Jörg (Hg.). Handbuch Methoden der Empirischen Sozialforschung. 3rd ed. Wiesbaden :: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. 691-706.

Meier Kruker, Verena und Rauh, Jürgen (2016): Arbeitsmethoden der Humangeographie. Sonderausgabe. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft (Geowissen kompakt).

Mobilitätsagentur Wien GmbH (Hg.) (2019): Mobilitätsreport 2019. Wien.

Mobilitätsagentur Wien GmbH (Hg.) (2021): Mobilität 2020: Wienerinnen und Wiener legen fast jeden 2. Weg mit dem Rad oder zu Fuß zurück. Online verfügbar unter: <https://www.fahrradwien.at/2021/02/18/mobilitaet-2020-wienerinnen-und-wiener-legen-fast-jeden-2-weg-mit-dem-rad-oder-zu-fuss-zurueck/> (10.06.2023).

Mobilitätsagentur Wien GmbH. (Hg.) (o.J.): Radweg-Offensive 2023. Online verfügbar unter: <https://www.fahrradwien.at/radwegoffensive-2023/>. (10.06.2023).

Næss, Petter und Vogel, Nina (2012): Sustainable urban development and the multi-level transition perspective. Environmental Innovation and Societal Transitions, 4, 36-50.

Næss, Petter (2020): Sustainable mobility. In: Jensen, Ole B. Lassen, Claus, Kaufmann, Vincent, Freudendal-Pedersen, Malene, und Gøtzsche Lange, Ida Sofie (Hg.). Handbook of urban mobilities. Abingdon, Oxon; New York, NY :: Routledge. 398-408.

Orlowski, Aleksander und Romanowska, Patrycja (2019): Smart cities concept: Smart mobility indicator. Cybernetics and Systems, 50(2), 118-131.

Oskarbski, Jacek, Birr, Krystian und Zarski, Karol. (2021): Bicycle Traffic Model for Sustainable Urban Mobility Planning. Energies 2021, 14, 5970. <https://doi.org/10.3390/en14185970>

Portal München Betriebs GmbH & Co. KG (2021): Verkehrsdaten: Erhebungen und Prognosen. Online verfügbar unter: <https://stadt.muenchen.de/infos/verkehrsdaten.html>. (13.01.2023).

Profijt, Markus (2019): Mobilitätssuffizienz und lokale Ökonomie fördern sich gegenseitig. In: Ökonomie im Quartier: Von der sozialräumlichen Intervention zur Postwachstumsgesellschaft, 177-188.

Radlobby Österreich (o.J.): Infrastrukturleitlinien der Radlobby Wien. Online verfügbar unter: <https://www.radlobby.at/infrastrukturleitlinien-der-radlobby-wien>. (13.12.2022).

Radlobby Wien. (2020): Wiens Einbahnen: Analyse 2020. online verfügbar unter: <https://www.radlobby.at/wien/einbahnen>. (12.06.2023).

Raimund, Willy; Bartana, Ilil Beyer; Kranzl, Sabine und Heinfellner, Holger. (2022): Umverteilung öffentlicher Räume. Kurzstudie im Rahmen des Projekts „Nachhaltige Mobilitätswende“ (NaMoW). Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/dp164.pdf>. (10.08.2023).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin (2020): Mobilität in Berlin: Die Verkehrswende gewinnt an Fahrt. Online verfügbar unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.906382.php>. (13.01.2023).

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). (2014): STEP 2025- Stadtentwicklungsplan Wien. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/publikationen.html> (13.12.2022).

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). (2015): STEP 2025- Fachkonzept Mobilität (2015). Werkstattbericht 145. Wien. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/>. (13.01.2023).

Stadt Wien (Hg.). (2021): Verkehrsflächen nach Gemeindebezirken 2021. Online abrufbar unter:

<https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/verkehrsflaechen-bez.htm>.

(08.08.2023).

Stadt Wien (Hg.). (2022): 50 Vorhaben für die "Klima-Musterstadt" Wien. Online abrufbar unter: <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klima-musterstadt.html>. (13.12.2022).

Stadt Wien (Hg.). (o.J.a): Stadtentwicklungsplan 2025. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/>. (13.07.2023).

Stadt Wien. (Hg.). (o.J.b): Wiener Radverkehrsnetz - Zahlen zu Radwegen und Abstellanlagen. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/radnetz/fakten.html>. (13.07.2023).

Stadt Wien (Hg.). (o.J.c): Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2023. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/programm/> (10.06.2023).

Stadt Wien (Hg.). (o.J.d): Bauprogramm Radverkehrsanlagen 2022. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/programm/2022.html>. (10.06.2023).

Stadt Wien (Hg.). (o.J.e): Supergrätzl Favoriten. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten>. (13.07.2023).

Stadt Wien (Hg.). (o.J.f): Rothneusiedl. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/rothneusiedl> (13.07.2023).

Stadt Wien (Hg.). (o.J.g): Planung und Ausbau des Hauptradverkehrsnetzes. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/hauptnetz.html>. (10.06.2023).

Stadt Wien (Hg.). (2023a): Bezirksgrenzen Wien. <https://data.wien.gv.at> (13.07.2023)

Stadt Wien (Hg.). (2023b): Hauptradverkehrsnetz Wien. <https://data.wien.gv.at> (13.07.2023)

Stadt Wien (Hg.). (2023c): Hauptradverkehrsnetz Planung Wien. <https://data.wien.gv.at> (13.07.2023)

Stamatiadis, Nikiforos; Pappalardo, Guiseppe und Cafiso, Salvatore (2017): Use of technology to improve bicycle mobility in smart cities. In: 2017 5th IEEE International Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems (MT-ITS). 2017 5th IEEE International Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems (MT-ITS). Naples, Italy: IEEE, 86–91. <https://doi.org/10.1109/MTITS.2017.8005636>.

Statistik Austria (2022): Einwohnerzahl und Komponenten der Bevölkerungsentwicklung. Online abrufbar unter: <https://www.statistik.at/blickgem/pr1/g91001.pdf>. (13.01.2023).

Umweltbundesamt GmbH (Hg.) (2021): Klimaschutzbericht 2021. Wien. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0776.pdf>.

Umweltbundesamt GmbH (Hg.) (2023a): Flächeninanspruchnahme. Umweltbundesamt GmbH. Online abrufbar: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/boden/flaecheninanspruchnahme>. (05.06.2023).

Umweltbundesamt GmbH (Hg.) (2023b): Verkehr beeinflusst das Klima. Umweltbundesamt GmbH. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/verkehr-treibhausgase>. (05.06.2023).

Umweltbundesamt GmbH (Hg.) (2023c): Treibhausgase. Online abrufbar: <https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase> (05.06.2023)

VCÖ (2015): Multimodale Mobilität im Trend. VCÖ Factsheet. Online verfügbar unter: <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/multimodale-mobilitaet-im-trend>

VCÖ (2021a): Mehr Platz für bewegungsaktive Mobilität. In: Mobilität mit Zukunft (1).

VCÖ (2021b): Verkehrswende – Good Practice aus anderen Ländern. In: Mobilität mit Zukunft (2).

VCÖ (2021c): Infrastrukturen für die Verkehrswende. In: Mobilität mit Zukunft (4).

VCÖ (2019): Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen. In: Mobilität mit Zukunft (3).

VCÖ (2022a): VCÖ: Radverkehr in Wien ist heuer im 1. Halbjahr auf neuen Rekordwert gestiegen. Online verfügbar unter:

<https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-radverkehr-in-wien-ist-heuer-im-1-halbjahr-auf-neuen-rekordwert-gestiegen>. (13.12.2022).

VCÖ (2022b): Investitionen ins Radfahren rentieren sich vielfach. VCÖ Factsheet.

Online verfügbar unter:

<https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/investitionen-ins-radfahren-rentieren-sich-vielfach>. (12.06.2023).

Von dem Berge, Benjamin (2020): Teilstandardisierte Experteninterviews. In: Tausendpfund, Markus, (Hg.). Fortgeschrittene Analyseverfahren in den Sozialwissenschaften. Springer Fachmedien Wiesbaden. 275–300. https://doi.org/10.1007/978-3-658-30237-5_9

Von Hauff, Michael (2021): Nachhaltige Entwicklung. Grundlagen und Umsetzung. 3., überarbeitete und erweiterte Auflage. De Gruyter Oldenbourg.

Wassermann, Sandra (2015): Das qualitative Experteninterview. In: Niederberger, Marlene und Wassermann, Sandra, (Hg.). Methoden der Experten- und Stakeholdereinbindung in der sozialwissenschaftlichen Forschung. Springer VS, Wiesbaden. 51-67.

Wawer, Monika; Grzesiuk, Kalina und Jegorow, Dorota (2022): Smart Mobility in a Smart City in the Context of Generation Z Sustainability, Use of ICT, and Participation. Energies 2022, 15, 4651. <https://doi.org/10.3390/en15134651>

Wien Geschichte Wiki (2023): Favoriten. Online verfügbar unter: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Favoriten&oldid=881842>. (08.08.2023).

Wiener Linien (2023): Rückblick 2022 Ausblick 2023. Online verfügbar unter: <https://www.wienerlinien.at/news/rueckblick-2022-ausblick-2023> (10.06.2023).

Wolniak, Radoslaw (2023): Analysis of the Bicycle Roads System as an Element of a Smart Mobility on the Example of Poland Provinces. *Smart Cities* 2023, 6, 368–391. <https://doi.org/10.3390/smartcities6010018>

Wolter, Stefan (2012): Smart Mobility- Intelligente Vernetzung der Verkehrsangebote in Großstädten. In: Proff, H., Schönharting, J., Schramm, D., Ziegler, J. (eds) *Zukünftige Entwicklungen in der Mobilität*. Gabler Verlag. 527-548.

Zawieska, Jakub, und Pieriegud, Jana (2018): Smart city as a tool for sustainable mobility and transport decarbonisation. *Transport policy*, 63, 39-50.

Zhuo, Jian (2020): Rethinking the large-scale mobility infrastructure projects in sustainable smart city perspective. In: Jensen, Ole B. Lassen, Claus, Kaufmann, Vincent, Freudendal-Pedersen, Malene, und Gøtzsche Lange, Ida Sofie (Hg.). *Handbook of urban mobilities*. Abingdon, Oxon; New York, NY :: Routledge. 378–388.

Anhang

Interviewleitfaden

Begrüßung

Einleitung:

Im Zuge meiner Masterarbeit beschäftige ich mich mit der Fahrradmobilität in Wien. Dabei beschäftige ich mich mit dem Fachkonzept Mobilität des Stadtentwicklungsplans (STEP) 2025 und der Smart City Rahmenstrategie 2019-2050 der Stadt Wien und analysiere sie in Bezug auf Maßnahmen, Ziele, Herausforderungen und Potenziale in der Fahrradmobilität. Im Speziellen möchte ich mich dem 10. Wiener Gemeindebezirk Favoriten als Fallbeispiel widmen. Zentrale Lage südlich des Stadtzentrums, großer Bezirk mit dicht verbauten Gebiet und dünn besiedelten Stadtrand, Hauptbahnhof als zentraler Knotenpunkt sind die Gründe für die Auswahl.

In diesem Interview möchte ich Ihre Expertise und Einschätzungen aus der Praxis in Bezug auf die Maßnahmen, Herausforderungen und Potenziale auf Stadt- und Bezirksebene in der Fahrradmobilität.

Einstieg:

- Wie beurteilen sie die aktuelle Situation des Radverkehrs in Wien?

Hauptteil:

Konzepte und Strategie der Stadt und Bezug zu Maßnahmen für Radverkehr:

- Die Stadt Wien hat schon einige Konzepte in Bezug auf nachhaltige Mobilität erstellt. Wie beurteilen Sie den Stellenwert des Radverkehrs in den aktuellen Konzepten? Wie beurteilen sie die darin enthaltenen Ziele und Maßnahmen in Bezug auf die Umsetzung?
- Wien verfolgt das Ziel 80% Anteil von Öffis, Rad und Fußverkehr bis 2025 (85% bis 2030 und deutlich mehr als 85% bis 2050). Wie kann der Radverkehr mit dem geringsten Anteil daran mehr dazu beitragen? Welche Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach am geeignetsten?
- Welche Rolle spielen die Bezirke?
- Die Frage der Finanzierung ist immer schwierig. Doch die Stadt Wien hat sich vorgenommen das Budget für den Radverkehr deutlich zu erhöhen auf 20 Mio. € jährlich. Wie beurteilen Sie die von öffentlicher Hand zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel für Radverkehrs-Maßnahmen?

Herausforderungen Fahrradmobilität:

- Welche Herausforderungen gibt es Ihrer Meinung nach bei der Gestaltung der Fahrradmobilität in der Stadt? Im 10. Bezirk?
- Wie sehen Sie die Aufgabenverteilung zwischen Bezirken und Stadt? Welche bürokratische Hürden sind Ihnen begegnet? Wie funktioniert der Austausch (bzw. die Kommunikation) zwischen Bezirken/Stadt bzw. zwischen den Stakeholdern?
- Welche Stakeholder müssen besonders überzeugt werden für die Umsetzung von Projekten?

Potenziale Fahrradmobilität:

- Wo sehen Sie in Favoriten am meisten Potenzial im Bereich der Fahrradinfrastruktur?
- In welchen Bereichen der Radinfrastruktur sehen Sie am meisten Potenzial?

Schluss:

- Was wären für Sie die ersten Schritte in Bezug auf Attraktivierung des Radverkehrs?
- Welche Maßnahmen würden Sie empfehlen, um den Radverkehr (im 10. Bezirk) zu steigern?
- Was würden Sie sich hinsichtlich Fahrradmobilität wünschen (wenn Sie keine Rücksicht auf finanzielle Möglichkeiten oder auf andere Stakeholder nehmen müssten)?
- Möchten Sie noch etwas sagen was zu kurz gekommen ist oder was noch nicht vorgekommen ist?

Interviewtranskripte**Transkription Interview 1**

F: Dann zur aktuellen Situation. Wie würden Sie die Verbindung des Stadtentwicklungskonzepts des Radverkehrskonzepts und dessen Fortschritte in deren Zielsetzungen beurteilen?

E: Der Stadtentwicklungsplan sieht ja vor, also im Bereich der Mobilität ist ja das Fachkonzept Mobilität noch relevant, weil das geht ja noch bis 2025, dass der Autoverkehrsanteil auf 20% sinkt und der Modal Split des Umweltverbundes, das ist die wesentliche Kennzahl, auf 80% steigt. Wenn nicht irgendetwas passiert wird das mit ziemlicher Sicherheit nicht erreicht werden, dieses Ziel.

F: Die Stadt Wien hat viele Konzepte dazu erstellt und aktualisiert. Da liest man immer wieder von den 80% Anteil für Öffi-, Rad- und Fußverkehr. Da fällt es deutlich auf, dass der Radverkehr den geringsten Anteil hat. In den früheren Konzepten gab es noch Ziele für die einzelnen Sektoren des Umweltverbundes.

E: Es hat früher in diesem Stadtentwicklungsplan kein Ziel gegeben, aber es war im Regierungsübereinkommen drinnen, das man 10% Radverkehrsanteil als Ziel definiert, wir halten jetzt bei 9%. Natürlich hat auch jede Stadt ihre Geschichte, auch Wien. Und Wien hat eine traditionelle Aufteilung mit starkem Fußverkehr und starkem öffentlichem Verkehr und der Radverkehr ist erst nach einem Einbruch bis Anfang der 80er Jahre kontinuierlich gewachsen gleichzeitig mit dem Ausbau des Radwegenetzes. Wir sehen das Wien, jetzt beim Modal Split eigentlich gut liegt im Vergleich europäischer Städte, was die umweltverträglichen Verkehrsmittel betrifft. Unter den umweltverträglichen Verkehrsmittel in den europäischen Städten gibt es Unterschiede. Manche Städte haben deutlich weniger öffentlichen Verkehr oder Zufußgehen, aber dafür mehr Radverkehr und umgekehrt. So, dass es drastisch weniger Autoverkehr gibt als in Wien ist selten der Fall. Das ist die große Herausforderung wirklich den Autoverkehr anzuknabbern in den nächsten Jahren, was ja auch in den Zielsetzungen der Stadt festgesetzt und festgeschrieben ist, aber auch das Paris Übereinkommen, wenn man es herunter dekliniert, erfordern würde.

F: Wie kann der Radverkehr mit dem geringsten Anteil mehr dazu beitragen? Es war ja schon früher das Ziel 10% Radverkehrsanteil.

E: Grundsätzlich ist das Verkehrsverhalten bzw. Mobilitätsverhalten ein träges Verhalten. Das heißt, es ist ein Gewohnheitsverhalten, das ändert sich nicht von heute auf morgen. Außer es passiert irgendetwas Einschneidendes, so wie bei Corona, da hat es wirklich Brüche gegeben, die haben wir sonst nicht gesehen. Der Modal Split hat sich in Wien immer kontinuierlich verändert. Da gibt ja eine Erfolgsgeschichte, der Modal Split wird seit 1993 dargestellt, und da ist der Autoverkehr noch bei 40% gelegen und jetzt sind wir bei 27 oder 26%, ich weiß gerade nicht was der aktuelle Stand ist. Und das heißt, es ist eine kontinuierliche Veränderung. Beim Radverkehr verändert es sich auch kontinuierlich. Der öffentliche Verkehr ist auch hinauf gegangen in den letzten Jahren und ein bisschen stagniert. Wenn sich hier mehr bewegen soll in diesem Gefüge, dann braucht es hier deutliche Eingriffe die auch spürbar sind.

F: Was würden Sie sagen was geeignete Maßnahmen wären?

E: Es gibt sogenannte Pull-Maßnahmen, quasi Anreizmaßnahmen und Fördermaßnahmen, die gesetzt werden oder wurden in der Vergangenheit, dass man das Öffi-Angebot attraktiver macht, um den Leuten das Angebot zu geben auch so unterwegs zu sein. Es braucht allerdings auch immer einen Mix aus Push und Pull-Maßnahmen. Das heißt, die Pull-Maßnahmen sind das eine, die sind leichter umsetzbar grundsätzlich, also Anreize setzen, Förderungen machen zum Beispiel Lastenradförderung und Bauen von Radwegen. Push-Maßnahmen, wo man die Leute ein bisschen anstößt in diesem Verhalten sind ein bisschen schwieriger umzusetzen, auch politisch. Das würde zum Beispiel bedeuten, dass man so eine Maßnahme setzt wie in der Mariahilfer Straße, wo man dann mit dem Auto nicht mehr durchfahren kann. Das heißt, man muss sich auch überlegen wie komm ich jetzt anders dorthin. Ein weiteres Beispiel wäre, man führt, so wie es Wien gemacht hat, auch ein Parkpickerl und Parkraummanagement in allen Bezirken ein. Das heißt, jetzt müssen die Leute, die bisher von draußen herein gependelt sind auch überlegen, wie organisiere ich mir das jetzt oder sie müssen mit den Öffis herein kommen. Um noch ein Beispiel zu nennen, man macht, so was ist eine klassische Push-Maßnahme, dass man quasi die Innere Stadt verkehrsberuhigt und Einfahrtbeschränkungen macht, was ja geplant ist. Das heißt, die Leute können auch nicht mehr einfach so in den ersten Bezirk hinein fahren und müssen sich überlegen wie sie anders in den ersten Bezirk kommen als mit dem Auto. Da gibt es dann natürlich noch weitere denkmögliche Varianten, zum Beispiel deutliche Reduktion von Fahrspuren für den Kfz oder dergleichen. Wenn man das macht, würde natürlich auch immer begleitet mit anderen Maßnahmen, könnte man natürlich einen Effekt erzielen, was die Verkehrsverlagerung betrifft, weil das Autofahren geht in Wien relativ komfortable.

F: Die Frage der Finanzierung ist immer schwierig. Doch die Stadt Wien hat sich vorgenommen, laut neuem Regierungsübereinkommen, das Budget für den Radverkehr deutlich zu erhöhen auf 20 Mio. € jährlich. Wie beurteilen Sie die von öffentlicher Hand zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel für Radverkehrs-Maßnahmen?

E: Grundsätzlich ist deutlich mehr da als früher und das scheitert eigentlich nicht an den finanziellen Mitteln, muss man sagen. Es ist eher eine Frage kriegen wir das schnell

genug auf die Beine. Das bedeutet, derzeit ist es ein personeller Engpass, was die Projektentwicklung künftiger Projekte und die Betreuung der Baustellen betrifft. Es ist weniger das Geld, das der limitierende Faktor ist.

F: Da sind wir damit auch schon bei den Herausforderungen. Gibt es noch andere Herausforderungen oder Hürden bei der Gestaltung der Fahrradmobilität?

E: Also wir sind auf einem guten Weg, aber Radfahren war immer ein kontroversielles Thema. Ich habe das Gefühl, auch durch das Thema Klimaschutz, dass es deutlich gesellschaftlich bedeutsamer geworden ist in den letzten vier Jahren. Da gibt es auch Rückendwind und eine Stadt braucht das. Und ein Punkt ist natürlich auch, der ein bisschen schwierig ist, der Eingriff in bestehende Straßenquerschnitte bzw. das stärkere eingreifen in bestehende Straßenquerschnitte. Also wenn man Fahrspuren weg nimmt ist das heikel, auch politisch heikel. Genauso ist es bei Stellplätzen, bei manchen mehr bei manchen weniger. Es werden zum Beispiel in der Donaustadt ziemlich viele Radwege errichtet in den nächsten zwei Jahren und durch das Parkpickerl gibt es die Bereitschaft auch Parkplätze gegen Radwege einzutauschen, weil es auch nicht mehr diesen Stellplatzdruck gibt. Aber hier innen (Innenstadtbezirke Anm.) ist es schon ein Thema natürlich. Diese Transformation zu schaffen, das Leute deutlich weniger Autobesitz haben und damit auch weniger Stellplätze benötigt werden. Denn wir brauchen irgendwo Platz für diese Radinfrastruktur und der ist im dicht verbauten Gebiet schwer zu bekommen. Was auch Schwierigkeiten macht sind Schienenstraßen. Diese verlaufen oft in Geschäftsstraßen und sind wichtige Verbindungen auch für den Radverkehr. Da gibt es in sehr vielen Bereichen auch eigene Gleiskörper, das heißt da wo keine Autos mitfahren, da fahren die Autos links und rechts des Gleiskörpers, zum Beispiel auf der Alserbachstraße in weiten Bereichen oder der Äußeren Mariahilfer Straße oder auch auf der Währingerstraße. Und jetzt ist die Frage wo kriegt man in diesem Querschnitt Platz für Radverkehrsinfrastruktur. Das ist eine Frage, die beschäftigt uns schon und die nicht ganz einfach zu lösen ist.

F: Sie haben auch angesprochen, dass sehr viele Dienststellen und Magistratsabteilungen zusammenarbeiten. Gibt es da bei der Aufgabenverteilung bürokratische Hürden oder unterschiedliche Ansichten? Wie funktioniert da der Austausch?

E: Letzten Endes geht es gut. Wir wollen einen Radweg bauen, dann arbeiten die Magistrate der Stadt daran, dass das umgesetzt werden kann. Natürlich gibt es da und dort ein paar Schwierigkeiten, zum Beispiel wenn die Verkehrsbehörde, die darauf schauen muss, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist und dass alle rechtlichen Auflagen eingehalten werden, sagt da und dort haben wir Bedenken, aber wir kriegen das auf die Reihe wenn es gewünscht ist und wenn die entsprechende Flächenverteilung des Straßenraums verändert werden kann.

F: Haben Bezirksvertretungen Wünsche in Bezug auf Radverkehr? Gibt es Bezirke die mehr darauf schauen?

E: Ja. Das hängt jetzt gar nicht mit der Parteizugehörigkeit des Bezirksvorstehers oder Bezirksvorsteherin ab. Es gibt Bezirke, denen ist es mehr Anliegen und anderen weniger Anliegen. Es sind auch oft zwei, drei Personen, die dort halt prominent aktiv sind. Von Anfang an war der neunte Bezirk in den 90ern ein Vorreiter beim Radverkehr.

Dort wurden viele Radbügel aufgestellt und fast flächendeckend Radfahren gegen die Einbahn ermöglicht. Jetzt gerade wird in der Donaustadt viel gemacht und andere Bezirke interessieren sich nicht so stark dafür. Wir versuchen auch im Rahmen der Stadt zu schauen, dass wir den Gleichklang in der Stadt herstellen, dass nicht nur quasi Innenbezirke Radinfrastruktur bauen. Das ist auch eine Herausforderung für Wien, Wien hat eine sehr unterschiedliche Stadtstruktur, das ist auch sehr treffend für den zehnten Bezirk. Wien hat ein sehr zentrumsnahes Gebiet, was auch sehr dicht besiedelt ist mit Gründerzeitliche Strukturen und dann gibt es quasi die sogenannten Außenbezirke und Außenbezirksteile, die eben aus Einfamilienhaussiedlungen und sogar landwirtschaftliche Flächen bestehen, also ganz unterschiedlich und da gibt es ganz andere Zugänge. Also die Donaustadt wurde zum Beispiel sehr stark in einer auto-affinen Zeit, der Massenmotorisierung, besiedelt. Die Strukturen wurden da stärker auf das Automobil ausgelegt und entsprechend sind die Leute dort, die eben dort sind. Also es ist unterschiedlich, aber wir versuchen diesen Mix zu schaffen. Diese Stadtstruktur ist grundsätzlich schon ein Unterschied zu einer Stadt, wie Paris. Da gibt es ja auch Kernstadt Paris, die ja auch quasi nur knapp über zwei Millionen Einwohner hat, Wien hat jetzt auch knapp über zwei Millionen Einwohner. Die Stadt Paris mit den Umlandgemeinden macht diese Agglomeration deutlich größer, als Wien. Aber die Stadt Paris an sich hat aber einheitlich eine Struktur von der Besiedlungsdichte, wie es im achten oder neunten Bezirk bei uns in Wien gegeben ist. Und Paris hat eine Stadtgröße von der Fläche, wie die Donaustadt in Wien. Man sieht schon, da gibt es ganz unterschiedliche Voraussetzungen. Und wenn ich jetzt in Wien regieren würde, nur für diese Gründerzeitstruktur und müsste nur auf diese Bürgerinnen und Bürger eingehen, das wäre schon anders. Wir müssen in Wien viel stärker Rücksicht nehmen, dass auch die eingebunden werden, die vielleicht auch einen anderen Zugang zu Mobilität haben, aufgrund ihrer räumlichen Situierung in der Stadt. Letztendlich muss das in der Stadt und Stadtpolitik ein Thema sein, das mehrheitsfähig ist. So, deswegen gibt es in Wien ein bisschen einen anderen Zugang.

F: Auch noch zum zehnten Bezirk. Da ist ja sehr viel gemacht worden auch rund um den Hauptbahnhof und im Sonnwendviertel und auch in der Favoritenstraße. Wo sehen Sie besondere Herausforderungen in Favoriten?

E: Der Zehnte wird spannend werden, weil da wird irgendwann Mitte März das Bauprogramm präsentiert und da wird auch einiges für den Zehnten dabei sein. Genaues kann ich noch nicht sagen, aber da gibt es genug Potenzial. Der zehnte Bezirk in Innerfavoriten ist ein bisschen so wie das schwarze Loch des Radverkehrs in Wien. Da ist es sehr dicht bebaut, hätte eigentlich gute Voraussetzungen, aber da gibt es jetzt auch gute Voraussetzungen, dass da etwas weiter geht.

F: Da wären wir dann auch bei den Potenzialen. Wenn wir über Favoriten reden, wo sehen Sie dort am meisten Potenzial in der Fahrradinfrastruktur?

E: Innerfavoriten ist großes Potenzial. Die gute Anbindung des Reumannplatzes an das Radverkehrsnetz, und da gibt es weite Bereiche Innerfavoritens, die kaum Radwege haben. Man nehme das Hauptradverkehrsnetz für Innerfavoriten zur Hand und kann sich anschauen, so zwischen Wienerberg und Stadteinwärts, welche Achsen im Hauptradverkehrsnetz drinnen sind. Neilreichgasse, Davidgasse oder Herndlgasse sind

im Hauptradverkehrsnetz, um ein paar Beispiele zu nennen. Also da hätten wir schon einiges zu tun.

F: Die Stadt Wien hat ja auch einen Masterplan für fahrradfreundliche Straßen und Fahrradstraßen. Da hat es ja auch eine Studie dazu gegeben und eine TU-Studie mit einer Prioritätenliste zu Fahrradinfrastruktur. Sehen Sie Fahrradstraßen und fahrradfreundliche Straßen als gute Maßnahme für die Attraktivierung des Radverkehrs?

E: Ja, wir werden jetzt auch mit der Argentinierstraße, eine Fahrradstraße mit hoher Qualität, hoffentlich, nach Wien bringen. Mitte/Ende April wird da etwas vorgestellt werden. Wichtig ist, und darauf kommt es an, wie sie ausgestaltet sind. Die Fahrradstraßen in Wien wurden 2013 erstmals in der StVO verankert. In Österreich haben wir noch wenig Erfahrung mit dieser Anlageform. Das heißt, da haben wir jetzt erste Projekte realisiert in den letzten Jahren und jetzt lernen wir und schauen wir, dass wir den nächsten Schritt in der Qualität machen.

F: Also gibt es auch Potential in Innerfavoriten für verkehrsberuhigte fahrradfreundliche Straßen?

E: Das müsste man sich anschauen. Die Davidgasse wird in Teilbereichen als fahrradfreundliche Straße ausgeführt.

F: Zum Schluss noch, wenn Sie einen Wunsch frei hätten. Was würden Sie sich als Erstes

hinsichtlich Fahrradmobilität wünschen von der Stadt?

E: Gute Frage. Mein Wunsch wäre, dass wir pro Jahr die Ressourcen auch personelle Ressourcen haben in Planung und Baubetreuung und, dass wir 100 Millionen Euro pro Jahr für den Radverkehr investieren können, um quasi hier das Angebot zu schaffen an Infrastruktur in den nächsten Jahren, dass es auch wirklich von jung bis alt super möglich ist in allen Bezirksteilen, weil es ist eben nicht überall so gut gegeben. Deswegen müssen wir ja noch vieles arbeiten.

F: Dann wäre ich am Ende. Fällt Ihnen noch etwas ein was für Sie wichtig ist?

E: Nein.

F: Dann bedanke ich mich und würde mich freuen, wenn noch Nachfragen aufkommen Sie per Email kontaktieren zu können.

E: Ja gerne.

Transkription Interview 2

F: Wie würden Sie die aktuelle Situation des Radverkehrs im Bezirk beurteilen?

E: Aufgrund der Pandemie hat das Fahrrad einen enormen Zuspruch bekommen. Im Bereich der Infrastruktur, was das Freizeit-Radwegenetz betrifft, ist der 10. Bezirk gut ausgestattet. Im Bereich der Verbindungsradwege Nord-Süd und West-Ost gibt es noch Handlungsbedarf. Aufgrund dessen wird gerade bei den neuen Erschließungsgebieten Neues Landgut in der Landgutgasse ein baulich getrennter Radweg errichtet, mit dem Ziel, auch durch das Areal eine Radroute zu machen mit dem Anschluss in der Laxenburger Straße. Wichtig wäre dann auch so wie in der Favoritenstraße,

wo es eine gute Nord-Süd Verbindung gibt, diese auch im westlichen Teil in der Neilreichgasse anbieten zu können. Der Lückenschluss zwischen Reumannplatz und Sonwendviertel ist ein wichtiges Element für die Radverbindungen durch den Bezirk. Das wären die wichtigsten Brocken, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen.

F: Wien verfolgt das Ziel 80% Anteil von Öffis, Rad und Fußverkehr bis 2025. Wie kann der Radverkehr mit dem geringsten Anteil daran mehr dazu beitragen?

E: Favoriten ist ein bisschen schwierig, weil es durch die zwei Berge, dem Wienerberg und dem Laaer Berg immer eine Steigung gibt. Wien generell und speziell die westlichen Bezirke liegen nicht so flach, wenn man sich diesbezüglich vergleicht mit internationalen Städten wie Kopenhagen oder auch Amsterdam. Außerdem haben wir in Wien einen viel höheren Anteil was den öffentlichen Verkehr betrifft. Darum wird es auch schwer sein, sich im Bereich der Fahrradmobilität dort anzusiedeln, wo jetzt Amsterdam und Kopenhagen mit dem Radanteil sind. Desweiteren glaube ich, dass ein baulich getrennter Radweg für alle Verkehrsteilnehmer am besten ist. Ich bin skeptisch was den Zweirichtungsradweg betrifft, weil die Erfahrung im Bezirk gezeigt hat, dass das nicht immer so angenommen wird. Ein baulich getrennter Radweg ist für Fußgänger, Radfahrer aber auch für Autofahrer sicherlich das sicherste Instrument und ich glaube, wenn man gewisse Straßenzüge in diesem Sinne sicher macht für den Radverkehr, dass die Akzeptanz auch höher wird.

F: Welche Rolle spielen die Konzept der Stadt für den Bezirk?

E: Wenn Planungen neu gemacht werden, dann wird versucht im Sinne der Konzepte die Straßenplanungen umzusetzen. Im Bestand ist es schwieriger nachzujustieren. 2017 wurde Favoriten auch Parkpickerl Bezirk und es wurde die Parkraumbewirtschaftung eingeführt. In der Pandemie hat man einen Schwung gesehen, dass auch in der Öffentlichkeit das Thema Radfahren angekommen ist. Ich glaube, dass in der Vergangenheit die Thematik falsch diskutiert worden ist. Denn man kann nicht Radfahrer gegen Autofahrer ausspielen. Man muss die Vorteile eines Radverkehrs aufzeigen, was auch vor allem die Kosten betrifft. Das ist sowieso ein Generationenthema. Also die junge Generation sieht natürlich ein Auto auch wirtschaftlich, ob ich mir es leisten will oder kann. Außerdem ist man einfach gesünder, wenn man Wege mit dem Fahrrad macht an der frischen Luft. Da sollte man die Anreize größer machen und die Akzeptanz, dass jemand, der sich tagtäglich mit dem Fahrrad bewegt gesünder lebt, als jemand der zwanzig Minuten im Auto sitzt. Ein weiteres Angebot ist zum Beispiel das Jobfahrrad, wo man das Fahrrad über den Arbeitgeber leasen kann.

Eine weitere Problematik ist, die Fahrräder werden immer besser und teurer, wodurch sich die Frage stellt, wo kann ich mein Fahrrad diebstahlsicher abstellen. Gerade wenn wir übers E-Bike sprechen, denn die E-Bikes werden immer beliebter vor allem in Bezirken, wie Favoriten, wo es gewisse Steigungen gibt.

Eine weitere Diskussion wird um den Parkraum geführt und, ob ich jetzt 23 Stunden am Tag fünf Quadratmeter mit einem Auto verstelle oder ich vielleicht 10 Fahrräder auf dieselbe Fläche bekommen würde. Da, glaube ich, sollte man die Diskussion anders führen und Anreize schaffen für all jene, die weg wollen vom Auto. Außerdem sind auch

viele Flächen frei, wo man auch den Ausbau von Radabstellplätzen und Radwege in baulich getrennter Form bereitstellen kann. Es ändert sich natürlich auch alle paar Jahre, wie breit ein Radstreifen sein darf und wie breit ein Radweg sein soll. Da muss man auch die Planungen berücksichtigen. Für die derzeitigen Planungen werden natürlich Stellplätze zurückgebaut werden müssen. Dafür gibt es eine gewisse Akzeptanz, aber es ist immer das Spiel, wie viel Prozent verliert man auf einem Straßenzug. Andererseits wird auch versucht, in Favoriten das Supergrätzl zu installieren, was natürlich auch eine soziale Frage ist, weil rund zwei Drittel der Bewohner*innen im Supergrätzl haben gar kein Auto. Da ist die Frage wie kann man den öffentlichen Raum anders nutzen.

F: Eine Frage zur Finanzierung, die immer schwierig ist. Die Stadt Wien hat sich vorgenommen das Budget für den Radverkehr deutlich zu erhöhen auf 20 Mio. € jährlich. Wie beurteilen Sie die von öffentlicher Hand zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel für Radverkehrs-Maßnahmen?

E: Das ist immer eine Frage der Betrachtungsweise. Natürlich ist jeder Geldmitteleinsatz begrüßenswert, aber parallel dazu sind ja auch die Baukosten und Materialkosten gestiegen. Das was ich vielleicht vor 2020 bekommen habe für einen Kilometer, bekomme ich jetzt nicht mal mehr für hundert Meter, im Detail weiß ich es jetzt nicht. Jeder Geldmitteleinsatz ist gut, aber ich denke, gerade auch für die öffentliche Kommunikation sollte man auch finanzielle Zuwendungen bereitstellen, damit es nicht immer heißt Autofahrer gegen Radfahrer, sondern dass es wirklich eine objektive Betrachtung gibt, was eigentlich die Vorteile eines Fahrradfahrers sind und was die Nachteile eines Verbrennungsmotors sind, der eine große Zeit unbewegt im Straßenraum steht. Weiters kommt es natürlich auch darauf an wie der Radweg ausgestattet wird. Es sind zum Beispiel einige Fahrradstraßen im Süden des Bezirks realisiert worden, wo der Aufwand weniger groß war, aber wenn man bauliche getrennt Rückbauten machen muss mit Gehsteig und Baumpflanzungen, dann kann natürlich auch ein Kilometer vieles kosten. Wir wissen auch, dass Baumpflanzungen immer teurer werden, weil man schaut, dass man größere Bäume pflanzt und gleich eine Zuleitung mit Wasser macht. Es ist auf jeden Fall mal ein Ansatz, dass man sagt, man stellt ein gewisses Budget zur Verfügung.

F: Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen bei der Gestaltung von Fahrradmobilität?

E: Zunächst einmal die Akzeptanz. Denn Radinfrastruktur geht größtenteils auf die Kosten von Stellplätzen. Diese Diskussion muss man aushalten. Andererseits haben nur mehr 49 Prozent aller Haushalte überhaupt einen PKW angemeldet, wie in der aktuellen VCÖ Studie für Wien festgestellt wurde. Dann sprechen ja Zahlen meistens für sich. Es gibt natürlich Gebiete, wo die Anmeldeanzahl höher ist. Im Süden des Bezirks ist sie höher als in Innerfavoriten. Im Stadtentwicklungsgebiet Sonnwendviertel, wo Jungfamilien hinziehen, da wurden zwei Hochgaragen errichtet und die Garagen stehen leer. Mittlerweile hat man sich andere Mieter gesucht. Das ist, wie schon angesprochen, auch ein Generationsthema, ob man sich ein Auto leistet oder nicht. Außerdem ist es entscheidend, wie gut ich ein gewisses Stadtgebiet an den öffentlichen Verkehr anbinde. Das Sonnwendviertel ist vor allem attraktiv aufgrund der U-Bahn

und dem Hauptbahnhof, deshalb braucht man da kein Auto. Manche Gebiete sind nicht so gut erschlossen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wo man es schwierig hat ohne PKW zu den nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten zu kommen. Da sollte man, was Sharing-Modelle betrifft, auch an die Stadtgrenzen gehen und auch dort das Angebot attraktivieren und nicht nur im Zentrum. Die Stadt Wien versucht das mit den Mobilitätsstationen zu verbessern. Früher gab es einen Radverleih am Hauptbahnhof und sonst war Favoriten nicht versorgt mit diesen Mobilitätsangeboten. Ich glaube, wenn man das Angebot richtet, das sieht man auch bei den E-Scooter und Sharing-Autos, und es flächendeckend anbietet, dass dann die Autoanmeldungen zurückgehen werden, weil man andere Möglichkeiten findet. Da ist der urbane Teil von Favoriten besser erschlossen was die Angebote betrifft und der südliche, ländliche Teil mit Unterlaa, Rothneusiedl und Oberlaa nicht so gut erschlossen.

F: Sehen Sie da auch Herausforderungen, dadurch, dass die Stadtteile sehr unterschiedlich sind in Bezug auf welche Fahrradmobilität-Maßnahmen möglich sind? Zum Beispiel die Umsetzung von Fahrradstraßen.

E: Ja, weil gerade was die Dichte und die Anzahl der Bevölkerung betrifft es natürlich im dicht bebauten Gebiet schwieriger ist, Maßnahmen zu setzen. Andererseits sind auch die Hitzeinseln in diesem Gebiet. Da muss man einen Parameter finden, welche Maßnahmen man setzen kann. Ein anderes Beispiel ist die Gehsteigbreite, die in Favoriten auch nicht überall ausreichend ist. Also, wenn man den Gehsteig verbreitert verliert man schon teilweise die Parkspur, wenn dann noch ein baulich getrennter Radweg dazu kommen soll, dann bleibt von der Straße nicht mehr viel über. Im Süden des Bezirks sind riesige Grünareale und breite Gehsteige, aber es wohnt nur ein kleiner Teil der Bevölkerung dort. Das macht es schwierig, gezielt für gewisse Grätzl Politik umzusetzen, was die Begrünungsmaßnahmen und die Radinfrastruktur betreffen. Im Bezirk können die Maßnahmen nicht überall gleich umgesetzt werden, deshalb versucht man step-by-step Gebiete zu erschließen. Wichtig sind dabei die Lückenschlüsse innerhalb des Bezirks, die in den kommenden Jahren geschlossen werden sollen, damit auch neue Bereiche miterschlossen werden können. Als Beispiele werden die Querverbindungen, wie die Gudrunstraße oder auch die Triester Straße genannt, um dort einen Streifen für Fahrradfahrer zur Verfügung zu stellen. Ich glaube, das spielt die Zeit mit und auch dass die Benzin- und Dieselpreise teurer geworden sind. Es ist eigentlich so, dass der Autohandel zusammenbricht und die Förderungen in der Mobilität sich verändern. Ein Beispiel wäre die Förderung für Falträder für Pendler. Das ist eine gute Fördermöglichkeiten, die Anreize schafft und Menschen sich überlegen, muss ich jeden Tag mit dem Auto eine Wegstrecke zurücklegen oder kann ich das auch zukünftig mit einem Fahrrad machen?

F: Wie sehen Sie die Aufgabenverteilung zwischen Bezirken und Stadt? Welche bürokratische Hürden sind Ihnen begegnet?

E: Also, wenn mehrere Magistratsstellen sich koordinieren müssen, dann gibt es immer Hürden. Es hat die Zuständigkeit für Radverkehr früher überhaupt nur im Bezirke gegeben, die ist dann zurückgekommen in die zentrale Planung der Stadt. Es spielen ja auch viele Dinge eine Rolle, wie sämtliche Einbautrassen, die das Wasser, die Telekommunikation, den Strom etc. betreffen. Also wenn ich zum Beispiel einen

Straßenumbau mache und es liegen dort Leitungen drinnen, dann haben auch die zuständigen Dienststellen ein Interesse daran im Zuge dieser Arbeiten, Leitungen zu erneuern, zu ergänzen oder neue Anschlüsse zu machen.

Eine weitere Herausforderung war eine Knappheit bei gewissen Materialien. Da ist es aufgrund der Ukraine Krise zu einem Rückstau gekommen oder man konnte manche Dinge gar nicht bekommen. Mittlerweile hat sich das wieder stabilisiert. Wesentlich ist auf jeden Fall eine gute Koordination, wenn mehrere Dienststellen zusammenarbeiten. Es kann natürlich vorkommen, dass man einige Baustellen erst später abwickeln kann, weil gewisse Dinge von einer anderen Dienststelle nicht in dem erforderlichen Zeitraum erfüllt worden sind. Das macht es natürlich nicht einfacher, aber ich wüsste auch nicht, wie man es anders besser klären könnte.

F: Wo sehen Sie in Favoriten am meisten Potenzial im Bereich der Fahrradinfrastruktur?

E: Potenzial gibt es bei den Nord-Süd Verbindungen, zum Beispiel in der Neilreichgasse. Ebenso Potenzial gibt es bei den Querungen zum Beispiel in der Davidgasse oder weiter südlich in der Alaudagasse. Über die Grünareale, wie entlang des Liesingbach und im Erholungsgebiet Wienerberg gibt es ja Verbindungen, aber gerade auf den Straßen bedarf es noch wahrscheinlich einiger Querungen, wo noch Ergänzungen notwendig und möglich sind.

F: Sehen Sie auch in der Partizipation von der Bevölkerung Potenzial, die man mehr einbinden kann?

E: Partizipationsmöglichkeiten kann man durchwegs machen. Jene, die tagtäglich das Fahrrad nutzen, sind sehr gute Persönlichkeiten, die Hinweise geben können, wie eine zukünftige Planung vielleicht vonstatten gehen kann. Erfahrungen, im größeren Bereich haben gezeigt, dass manchmal die Wünsche diametral auseinander liegen. Dennoch ist jede Art der Beteiligung, wo Wünsche geäußert werden, wichtig, vor allem von denen, die auch wirklich tagtäglich die Strecken nutzen. Diese kann man sicher in die Planung aufnehmen. Bei den großen Beteiligungen besteht die Frage wer ist dabei, denn wenn ich da wieder Autofahrer mitnehme und diese gegenüber Fahrradfahrer und Fußgänger stelle, dann werde ich nicht die gleiche Meinung und auch nicht das gleiche Ergebnis erhalten. Darum ist es auch immer schwierig welchen Personenkreis ich einbinde. In Favoriten gibt es zum Beispiel auch eine Lokale Agenda Fahrradgruppe, wo gerne Vorschläge erarbeitet werden. Über diese Gruppe kommen natürlich auch wichtige Hinweise, wenn gewisse Dinge umgebaut oder neu geplant werden. Diese Vorschläge werden dann auch versucht einzubinden in die Planung.

F: Was wären für Sie erste Schritte in Bezug auf die Attraktivierung des Radverkehrs?

E: Zuallererst, was für die Bezirke in den kommenden Jahren herausgearbeitet ist, rasch umsetzen und auf Schiene bekommen. Die Attraktivierung des Jobfahrrads, aber auch öffentlicher kommunizieren, wo man so ein Jobfahrrad mit Vergünstigungen bekommt. Weiters sollen die Angebote so ausgerichtet werden, dass man sich leichter tut, auf das Fahrrad umzusteigen, zum Beispiel durch Sharingmodelle. Ich glaube auch, dass man auf der Anreizseite Angebote schüren muss und zum Beispiel Angebote und Förderungen schafft, wenn man auf das Auto verzichtet.

Wenn man die Anreize und die Infrastruktur in einen Gleichklang bringt, kann man die Akzeptanz und die Vorteile des Fahrrads mehr herausstreichen.

F: Als Abschlussfrage: Was würden Sie sich hinsichtlich Fahrradmobilität wünschen, wenn Sie nicht auf finanzielle und andere Aspekte Rücksicht nehmen müssten?

E: Wünschen würde ich mir generell mehr Akzeptanz in der Bevölkerung, dass man nicht den Fahrradfahrer als das schwarze Schaf herauspickt und stattdessen die Vorteile hervorhebt. Wenn Geld keine Rolle spielt, dann wären wir wahrscheinlich schon rascher an die Themen, die wir für uns gefordert haben, nämlich das Lückenschlussprogramm endlich zu finalisieren.

Ein anderes Thema wären sichere Radgaragen, wo man das Fahrrad abstellen kann und dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterfahren kann, das würde die Akzeptanz auch steigern. Zum Beispiel wurden in der Klinik Favoriten solche Fahrradboxen aufgestellt, wo man eine ein oder zwei Euromünze hineinwirft, wie in einem Schließfach, dann ist es geschlossen und regengeschützt. Ich glaube, das wäre zu forcieren auch im öffentlichen Raum.

F: Möchten Sie noch etwas sagen, was zu kurz gekommen ist oder was noch nicht vorgekommen ist?

E: Es ist in manchen Bereichen nicht einfach, aber ich glaube die Zukunft gehört ganz einfach der Mobilität, dass man mehr zu Fuß geht und Rad fährt. Es wurde auch jetzt der Masterplan Verkehr mit neuen Konzepten ausgearbeitet. Ich glaube ganz einfach, die Menschen wären gesünder, wenn sie öfter zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren.

F: Vielen Dank und würde mich freuen, wenn noch Nachfragen aufkommen Sie per Email kontaktieren zu können.

E: Natürlich, kein Problem.

Transkription Interview 3

F: Allgemein als Einstieg. Wie beurteilen Sie die aktuelle Situation des Radverkehrs in Wien?

E: Also prinzipiell beim Thema Radverkehr gibt es in Wien einiges zu tun. Wir haben einen sehr geringen Anteil an Radfahrenden im Vergleich mit anderen Städten international als auch national aus den unterschiedlichsten Gründen. Da wäre es wichtig die Radinfrastruktur, einerseits Radwege stark auszubauen, andererseits bestehende Infrastrukturen anzupassen, damit sie besser zum Radfahren sind. Die Strategiedokumente, die es dazu von der Stadt Wien gibt sind sehr gut. Die Sachen, die da drin stehen, gehen meiner Meinung nach in die richtige Richtung. Jetzt ist es so, es ist sehr aufgebaut mit der Smart City Rahmenstrategie. Darunter ist dann konkreter mit dem Stadtentwicklungsplan und dann diese Detailkonzepte mit Fachkonzepte zu Mobilität, öffentlicher Raum etc. Wir hatten einen Regierungswechsel im Jahr 2020 und die Verkehrsagenden sind nicht mehr bei den Grünen, die das damals inne hatten, sondern bei der SPÖ. Seit dem wurde diese Smart City Strategie angepasst. Und derzeit wird auch der Stadtentwicklungsplan angepasst. Das heißt da wird es Änderungen geben und wir wissen noch nicht in welche Richtung sie gehen

werden. Das Fachkonzept Mobilität ist dann noch detaillierter zum Thema Mobilität. Was man sagen kann, es gibt halt diese Strategiedokumente, die im Gemeinderat beschlossen worden sind, die aber nicht bindend sind. Das heißt, was man in der Praxis sieht ist, dass vor allem auf Bezirksebene Entscheidungen getroffen werden, die eigentlich nicht dem entsprechen und teilweise sogar in die andere Richtung gehen.

F: Die Konzepte der Stadt werden immer wieder aktualisiert und der aktuelle Stadtentwicklungsplan läuft noch bis 2025. Welchen Stellenwert hat hier, Ihrer Meinung nach, der Radverkehr auch in Bezug auf die Ziele die darin enthalten sind?

E: Es wird immer genannt, dass im erweiterten Umweltverbund soll in Zukunft 80% ausmachen, bis im Jahr 2030 85% und darüber hinaus noch viel mehr. Wie sich das jetzt aufteilt auf öffentlichen Verkehr, Fußverkehr und Radverkehr ist, glaube ich, gar nicht so genau beschrieben. Also wie jetzt sich der Radverkehr genau sich entwickeln soll. Wir haben auf Bundesebene das Ziel, dass sich der Radverkehr verdoppeln soll bis im Jahr 2030 bis auf 13% oder so. Was jetzt nicht direkt bei der Stadt Wien ist. Aber die sagen schon dezidiert auch der Radverkehrsanteil soll steigen und dafür braucht es gewisse Infrastrukturen, dafür müssen Flächen umverteilt werden im öffentlichen Raum, also Fahrbahnen oder Parkstreifen zu Radwegen oder Fahrradstraßen eingerichtet werden usw. Das sind aber alles keine konkreten Ziele. Es steht zum Beispiel nicht drinnen wir wollen jedes Jahr 30 km Radwege bauen, damit wir im Jahr 2030 unser Ziel erreicht haben. Es ist nicht quantifiziert, das heißt das macht es nicht nachverfolgbar, deswegen ist es auch möglich, das sich die Regierung vermarktet und sagt, wir haben das größte Radbauprogramm aller Zeiten und darin versteckt sind dann Projekte, die gar keine faktische Verbesserung für den Radverkehr darstellen. Man kann auch nicht sagen, dass die Stadt hinter den Zielen liegt, weil es gibt ja keine konkreten Ziele, die jetzt nachverfolgbar wären in Bezug auf Radverkehr.

F: Sie haben das Bauprogramm angesprochen. Dort stehen immer Bezirksweise, an welchen Straßenabschnitten für den Radverkehr gebaut wird, was laut Stadt Wien zum Lückenschlussprogramm zählt. Wie geeignet finden Sie die Maßnahmen, die dort stehen?

E: Es ist mal in der Quantität auf jeden Fall nicht genug, wenn man bis 2030 substanziell was verändern möchte im Radverkehr. Und es fehlt ein bisschen an Transparenz. Also es wird da irgendwas veröffentlicht, aber teilweise sind es auch nur Anpassungen bestehender Radwege zum Beispiel oder es zählen Einbahnöffnungen zu den Kilometern an Radinfrastruktur dazu. Wo aber nur ein bisschen was aufgemalt wird, oder diese fahrradfreundlichen Straßen zum Beispiel, die es in der StVO nicht einmal gibt. Ich sehe es so, wenn wir den Radverkehr attraktiv machen möchten, bräuchten wir eigentlich an den Hauptstraßen, also wo viel Autoverkehr ist, wo 50 km/h gefahren wird, eine baulich getrennte Infrastruktur. Das heißt Radwege an den großen Achsen. Und in den niederrangigen Straßennetz kann man dann mit Fahrradstraßen arbeiten oder bei geringen Geschwindigkeiten und geringen Autoverkehrszahlen auch ein Mischverkehr wenn der Straßenraum entsprechend gestaltet ist. Und wir haben ja in Wien das Hauptradverkehrsnetz, da sind Linien eingezeichnet, das bedeutet aber nicht, das da ein Infrastruktur ist und für in diesem Netz gibt es viele Lücken, wo keine sichere Radinfrastruktur ist, meiner Meinung nach. Was super wäre, zum Beispiel, dass man

dieses Zielnetz her nimmt und sagt da sind so viele Kilometer drinnen, davon sind derzeit schon soundsoviel baulich getrennte Radwege im Hauptradrountennetz und es fehlt noch soundsoviel und dieses Jahr machen wir soundsoviel Radwege und wenn wir in den selben Schritten weiter machen sind wir im Jahr 2030 fertig so auf die Art. Aber das gibt es nicht, also die Informationen von der Stadt gibt es nicht. Wenn wir so weiter machen kommen wir auch nicht so schnell dahin. Was in den Bauprogramm drin steht ist halt alles mögliche. Es gab jetzt diese Offensive im 22. Bezirk letztes Jahr, dass da die erste Radlangstrecke in Wien vom 22. in die Stadt angegangen wurde in der Wagramer Straße, Lassallestraße und Praterstraße undsoweiter. Das ist gut, aber also Praterstraße hatten wir schon einen Radweg, der war natürlich zu schmal und da braucht es Veränderungen, aber letztlich ändert das nichts und ist keine Netzerweiterung oder Lückenschluss. Das ist einfach nur ein Upgrade von einem bestehenden Radweg, der nicht einmal mehr richtlinienkonform war. Wir bräuchten natürlich auf all diesen großen Achsen Radwege vor allem in den Außenbezirken zum Beispiel Brünner Straße oder auch im 10. Triester Straße usw. Und das vermisse ich. Diese großen Projekte, das man sagt diese Hauptachsen, diese langen Hauptstraßen, die direkte Verbindungen sind, wo ich dann auch mit dem Fahrrad schnell voran kommen könnte. Das wird noch nicht angegangen. Und gerade im 10. haben wir ja auch das Beispiel, da gibt es die Radlangstrecke Süd, wo die so einen Knick macht irgendwo, das heißt der Radverkehr wird noch immer in Seitengassen ums Eck geführt, was natürlich auch Zeitverluste bedeutet. Die Priorisierung von Autoverkehr gegenüber dem Radverkehr wird immer noch deutlich in den Planungen. Auch bei der Wagramer Straße, wo man nicht einen Fahrstreifen weggenommen hat, sondern jetzt die Grünflächen verschmälert hat, damit der Radweg Platz findet.

F: Die Frage der Finanzierung ist immer schwierig. Die Stadt Wien hat sich vorgenommen das Budget für den Radverkehr deutlich zu erhöhen auf 20 Mio. € jährlich. Wie beurteilen Sie die von öffentlicher Hand zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel für Radverkehrs-Maßnahmen?

E: Es ist gut das aufgestockt wurde, aber das Budget ist nicht das Problem woran es scheitert. Vor der Rot-Pinken Koalition waren es ungefähr 6 Millionen Euro pro Jahr, die in Radverkehr investiert wurden, teilweise lässt es sich nicht scharf trennen, weil wenn eine gesamte Straße umgebaut wird mit den Einbauten darunter, wo rechne ich das jetzt dazu. Das betrifft nicht nur den Radverkehr, das betrifft auch den anderen Straßenverkehr. Jetzt wurde angekündigt sie verfünffachen das Budget oder sie erhöhen es um 20 Millionen. Letzten Endes ist es darauf hinausgelaufen, dass sie jetzt jährlich 20 Millionen Euro Budget für den Radverkehr vorsehen wollen. Soweit ich weiß haben sie das noch nicht alles verwendet. Das heißt es wäre eigentlich mehr Geld da als sie überhaupt verbauen, weil es nicht daran scheitert, dass sie es nicht finanzieren, sondern dass es andere Gründe gibt warum etwas nicht ausgebaut wird. Die 20 Millionen sind super. Es ist sehr viel mehr Geld als vorher. Es ist auch gut das zu haben, um den Druck zu haben Projekte umzusetzen damit. Im internationalen Vergleich ist es immer noch nicht besonders viel Geld, wenn man es pro Kopf umrechnet. Da gibt es aus den Niederlanden, die schon

seit 40 Jahren, ich glaube, 30 Euro pro Person pro Jahr in den Radverkehr investieren. Das sind ganz andere Dimensionen, die wir derzeit noch nicht erreicht haben in Wien.

F: Was würden Sie als die größten Herausforderungen bei der Gestaltung der Fahrradmobilität sehen auf Bezirks- und Stadtebene?

E: Großes Problem ist, wenn einzelne Bezirke gegen Radwege sind. Oft scheitert es daran, dass zum Beispiel Parkplätze im öffentlichen Raum wegfallen würden. Das ist in großes Streitthema, das kann man derzeit im 19. Bezirk beobachten beim Krottenbachradweg, wo der Bezirk gegen die Meinung des Bezirksvorstehers für den Radweg gestimmt hat. Letzten Endes dann anscheinend der Bezirksvorsteher mit der Stadt einen Deal gemacht hat, dass der Radweg nicht kommt. Die Geschichte ist noch nicht zu Ende ausverhandelt, aber das ist oft ein Thema, wo es heißt, wenn der Radweg kommt müssten soundsoviele PKW Parkplätze wegfallen und es gibt Bezirksvorsteher, die sich da nicht drübertrauen. Das Thema gibt es zum Beispiel auch bei der Landstraßer Hauptstraße. Es ist eigentlich ein Konflikt, um die Flächen im öffentlichen Raum. Und ich glaube es fehlt vielen das Verständnis, dass Radverkehr ein ernst zunehmende Fortbewegungsart ist, die gefördert gehört, und dass es wichtig wäre, für die Verkehrswende in der Stadt, vor allem auch wegen des Klimawandel. Also es gibt einerseits Bezirke, die sich sträuben, dann gibt es Bezirke, die hätten gerne mehr Radwege, wo auf Stadtebene gebremst wird. Dann gibt es vielleicht auch in der Verwaltung, irgendwelche Magistratsabteilungen, die sagen, dass für die Aufrechterhaltung des PKW-Verkehrsfluss es nicht ratsam ist, dort eine Spur wegzunehmen und einen Radweg zu machen. Also da gibt es viele Bremsen und Hindernisse in der Stadt, die es schwierig machen für den Radverkehr etwas zu verändern.

F: Es sind ja immer sehr viele Magistratsabteilungen daran beteiligt. Wie sehen Sie da die Aufgabenverteilung zwischen Bezirk und Stadt?

E: Prinzipiell ist es ja in der Stadtverfassung geregelt wer für was zuständig ist kompetenzmäßig und finanzierungsmäßig. Das wurde ja damals geändert, dass man die Hauptradrouten auf Stadtebene gehoben, weil das mit den Bezirken nicht funktioniert hat. Aber realpolitisch kann die Stadträtin auch nicht über Bezirksvorsteher drüberfahren. Da muss man verhandeln, das ist teilweise zwischenparteilich teilweise innerparteilich. Und das ist ja für die Außenwelt nicht durchsichtig, also ich kann jetzt nicht sagen an wem jetzt irgendwas genau scheitert. Man sieht dann nur das Endresultat, dass ein Radweg nicht gebaut wird. Woran das dann genau liegt, weiß ich auch nicht. Was ich bisher so mitbekommen habe liegt es manchmal an den Bezirksvorstehern, manchmal an der Stadtebene, dass sie irgendwas nicht wollen, was der Bezirk schon will und manchmal dass eigentlich beide was wollen, aber von einer Magistratsabteilung heißt es, das können wir nicht machen aus einem bestimmten Grund.

F: Der Radverkehr hat deutlich den geringsten Anteil am Umweltverbund. Was würden Sie sagen sind die geeignetsten Maßnahmen und Potenziale für die Fahrradmobilität, um diesen Anteil zu steigern?

E: Das wesentliche ist die Infrastruktur. Also, dass da subjektiv sicher weit gefahren werden kann. Wir haben interessanterweise mit Covid 19 einen starken Anstieg beim

Radverkehr gesehen. Da haben es viele auch mal ausprobiert und sind dabei geblieben, weil sie vor allem vom öffentlichen Verkehr umgestiegen sind aus Angst vor Infektionen. Aber sonst werden wir nicht viel weiter kommen. Wir haben in Wien nicht das Problem, aber es gibt eine große Konkurrenz innerhalb des Umweltverbundes. Und wir haben einen sehr sehr gut ausgebauten öffentlichen Verkehr, da ist der Anteil sehr groß, das reduziert auch den Radverkehrsanteil. Wir sind da aber auch ein bisschen auf einem Plafond vom öffentlichen Verkehr, was da noch drin ist. Das heißt, um jetzt wirklich Autoverkehr zu reduzieren müssen wir eigentlich mehr Wege auf das Radfahren und den Fußverkehr bringen. Fürs Radfahren gibt es auch softe Maßnahmen, wie Bewusstseinsbildung und das man Förderungen, wie die Lastenradförderung. Das hilft auch alles, aber das wesentliche wäre mal die Infrastruktur so auf einen Stand zu bringen, dass ich für die ganze Stadt eine durchgängiges Radinfrastrukturnetz habe, wo sich alle sicher fühlen, wenn sie das befahren. Es gibt aus der Forschung so die Aufteilung von radfahrenden Personen. Da gibts die „Strong and fearless“ das sind ca. 1 Prozent, die fahren egal welche Bedingungen sie vorfinden. Dann gibt es die „Confident“, genaue Prozentzahlen weiß ich nicht, aber insgesamt kommt man so auf die einstelligen Prozentbereich was wir in Wien haben. Und dann gibt es auch einen Teil, das sind glaub ich so 30 Prozent, die können nicht und wollen nicht Radfahren, die werden wir nie aufs Fahrrad bekommen, müssen wir auch ja nicht. Es gibt aber dann diesen großen Brocken an Personen, die nennt man „Interested but concerned“, die würden Radfahren, wenn es dir richtigen Bedingungen gäbe würde. Für die muss man die Bedingungen schaffen, dass die sich auch wohlfühlen im Radfahrnetz.

F: Wären Partizipationsmöglichkeiten, auch auf Bezirksebene, in Bezug auf Fahrradinfrasturktur ein Thema, um die Personen anzusprechen, die interessiert wären mehr Rad zu fahren?

E: Das ist die Frage. Man muss die Infrastruktur schaffen. Wenn ich durch Bewusstseinsbildung und Partizipation eher dazu komme, dann am Ende die Infrastruktur zu schaffen, dann ja. Aber wenn ich daran nichts ändere und nur sag geht alle Radfahren, wird das nicht passieren.

F: Was wären für Sie die ersten Schritte zur Attraktivierung vom Radverkehr?

E: Ich würde wirklich an den Hauptstraßen baulich getrennte Radwege ausbauen. Aber das eingebettet in ein Kommunikationskonzept von der Stadt und nicht diese Selbstbeweihräucherung mit „Mega-Radhighway“ und „größtes Bauprogramm ever“. Sondern konkret kommunizieren wir wollen klimaneutral werden, dafür müssen wir Radverkehr steigern und wir haben diese Ziele, deswegen bauen wir das und das aus. Also auch eine bewusstseinsbildende Kommunikation und nicht mehr Leute fahren Rad und deswegen bauen wir heuer 11 Kilometer oder so. Es geht wirklich darum die Infrastruktur auszubauen und weil auch die Planungsschritte länger dauern würde ich als erstes die Hauptstraßen angehen. Die Dinge im niederrangigen Straßennetz lassen sich dann eigentlich auch ohne bauliche Umgestaltung umsetzen. Also da reicht es schon manchmal irgendwelche Diagonalsperren oder modale Filter zu machen, um zum Beispiel Durchzugsverkehr mit dem Auto zu reduzieren. Das ich dann in Wohngebieten mit 30er Zonen auch angenehmer mit dem Fahrrad fahren kann.

F: Der 10. Bezirk ist ein Bezirk mit sehr unterschiedlichen Stadtteilen. Innerfavoriten ist sehr dicht bebaut, da heißt es oft, das es schwierig ist bauliche Maßnahmen in der Straßenstruktur zu ermöglichen und im Umland, wo es raus geht Richtung Oberlaa, wo es wesentlich einfacher ist Maßnahmen zu setzen. Wie können ihrer Meinung nach in beiden Bereichen ausreichende Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt werden?

E: Natürlich gibt es Bereiche, die sind dichter bebaut und in der Vergangenheit war auch der Straßenquerschnitt enger, aber der Platz ist da, der ist nur derzeit falsch verteilt. Also wir haben gerade im 10. extrem viele Parkplätze im Straßenraum, extrem viele Schrägparkplätze, wo wir super viel Fläche zur Verfügung hätten für baulich getrennte Radwege. Dort wo die es nicht braucht, ist auch Straßenraumumgestaltung möglich. Es ist nur die Frage, was muss ich dafür aufgeben und das wären wahrscheinlich größtenteils PKW Parkplätze. In Favoriten gibt es ja auch gerade das Pilotprojekt mit dem Superblock. Da wurde ein bisschen halbherzig versucht mit tactical urbanism zu arbeiten, das heißt die temporäre Umgestaltung, wo noch nichts baulich verändert wurde, aber mit Farbe das aufgezeichnet wurde, Boller gesetzt wurden, vor einer Schule ein Fußgängerzone usw. Das ist super, sowas in Wohngebieten und niederrangigem Straßennetz, aber die Umsetzung wurde so gemacht, das zum Beispiel bei einer Kreuzung der Boller in der Mitte ist und obwohl du nicht gerade mit dem Auto durchfahren dürftest machen es alle, weil es baulich immer noch möglich ist, weil kein zweiter Boller gesetzt wurde. Aber in der Theorie funktionieren diese tactical urbanism, temporäre Umgestaltungen gut. Die sind günstig und schnell zu machen.

Das ist auch von den älteren Gebieten, also es sind immer noch viele Parkplätze dort, aber man hat es geschafft es so umzugestalten, dass man sich ein bisschen vorstellen kann mit mehr Grünraum, Bankerl, Fußgängerzonen usw. das ist auch in diesen Gebieten möglich. Im Sonnwendviertel da gibt es ja auch diese große Fußgängerzone, die durchgeht. Da gibt es die Anekdote, dass die Stadt gesagt hat man könnte schon zufahren und Parkplätze müssen eigentlich auch dort sein, aber nur weil sich aus dem Gebiet dann eine Bürgerinitiative gebildet hat, die eine Petition dagegen gestartet haben ist es doch eine reine Fußgängerzone geblieben ohne Oberflächenstellplätze und wo man mit dem Fahrrad durchfahren kann. Also wo rauf will ich hinaus. Es sind nicht immer die Planungen, die die Stadt macht die in die richtige Richtung gehen und diese Ausreden, ich halte das für Ausreden, da ist kein Platz oder das ist nicht möglich wegen irgendeiner Substanz. Das ist ein bisschen faul und un kreativ und ich nenne gern den 7. Bezirk als Positivbeispiel. Da wurde die Zollergasse umgestaltet und hatten dort auch das Problem mit den Einbauten. Oft sind unter der Parkspur Leitungen und wenn man dann Bäume setzen möchte sind diese im Weg, dadurch werden die Bäume sehr teuer oder es wird auch oft als Ausrede genommen, dass man keine Bäume pflanzen kann. Die haben sich gedacht wir wollen aber die Straße trotzdem schön umgestalten, haben out of the Box gedacht und jetzt sind die Bäume einfach in der Mitte vom Straßenquerschnitt, weil es ist sowieso keine Durchzugsstraße mehr ist mit Fahrbahn und getrenntem Gehsteig. Das heißt, man kann auch viele kreative Lösungen finden wo es Einschränkungen gibt und man nicht sagt ja das ist schwierig das geht nicht, sondern es ist eigentlich notwendig, das wir gewisse Dinge umsetzen, wie können wir das schaffen trotz dieser Herausforderungen, die wir vorfinden.

F: Was würden Sie sich hinsichtlich Fahrradmobilität wünschen, wenn Sie nicht auf finanzielle und andere Aspekte Rücksicht nehmen müssten?

E: Da muss ich wieder sagen die Fahrradinfrastruktur und ein flächendeckendes Netz. Dass ich wirklich von jeden Punkt in Wien an jeden anderen kommen kann und sicher und subjektiv mich sicher fühlend mit dem Fahrrad von A nach B komme, egal wo ich hin muss.

F: Zum Schluss. Möchten Sie noch etwas sagen was Ihnen wichtig ist oder was zu kurz gekommen ist?

E: Also zusammenfassend, ich glaub es gibt recht viel mit den Strategiedokumente und Planungen, aber es scheitert dann oft an der Umsetzung. Sonst fällt mir nicht mehr ein.

F: Dann bedanke ich mich und würde mich freuen, wenn ich noch Nachfragen habe, ob ich Sie per Email kontaktieren darf?

E: Ja gern.

Transkription Interview 4 Dauer: ca. 44 min

F: Wie würden Sie die aktuelle Situation in Bezug auf den Radverkehr in Wien beurteilen?

E: In Wien ist natürlich gerade ein Boom. Es ist ja im Regierungsprogramm vereinbart worden, dass man deutlich mehr Geld in die Hand nimmt. Das ist jetzt passiert. Voriges Jahr hatten wir ja ein Rekord mit über 50 Projekten mit 17 km. Das hat es in diesem Umfang noch nie gegeben in Wien. Es gibt jetzt von den finanziellen Ressourcen sehr viel Geld, aber das nutzt noch nichts, wenn ich die Projekte nicht habe. Das heißt, es gibt auch eine sehr konsequente Zusammenarbeit von den Magistratsdienststellen mit den politischen Vertretern, mit den Bezirken, dass man eben auch dann 55 Projekte hat und auch 55 Detailpläne, die passen müssen. Das heißt es müssen entsprechende Planungsleistungen überbracht werden, da hängt es natürlich schon auch bisschen vom Ressourcenthema ab. Das heißt wie kann man das alles planen, weil das sind ja teilweise schwierige Projekte, die teilweise mehrjährig sind, wo es langen Diskussionsbedarf gibt, zum Beispiel mit der Bevölkerungseinbindung, siehe Argentinierstraße, wo es auch eine Einbindung der Bevölkerung gibt. Da muss man eben auch schauen, dass die Projekte zu einem Ende kommen und dann ein Konsens gefunden wird, sodass man dann das bauen kann. Die Bautätigkeit selbst ist auch spannend, weil das sind ja manchmal Großbaustellen, aber es sind auch viele Kleinbaustellen und da ist es auch ein Thema der Ressourcen, dass man die Baufirmen hat dazu, dass man Personal im Magistrat dazu hat, dass man eben alles auf die Straße bringt. Das ist auch eine spannende Sache. So gesehen sind wir jetzt schon so ziemlich am Limit. Und wenn da jetzt nochmal eine Verdoppelung käme, dann müsste man schon auch ressourcenmäßig im Personalbereich deutlich aufstocken. Im Moment geht es, aber wenn das dann noch mehr wird, würde man dann auch mehr Planer brauchen und mehr Leute in der Behörde. Das muss man ja mitberechnen, die

Behördenverfahren etc. Wie gesagt die Situation jetzt finde ich sehr gut und ich glaube auch, dass eine grundsätzlich positive Stimmung zum Radverkehr ist, was ja nicht immer der Fall war.

F: Würden Sie sagen, dass das die größten Herausforderungen sind vom planerischen her und von den personellen Ressourcen?

E: Ja, auf jeden Fall. Weil wie gesagt, es wird jetzt das Bauprogramm 2023 mit Ende März veröffentlicht und da wird es in derselben Größenordnung auch für heuer weitergehen. Also es sind sozusagen schon so jedes Jahr um die 50 Projekte. Es ist schon sehr spannend und es hat sich auch schon gut eingespielt muss ich sagen.

F: Welchen Rolle spielen die von der Stadt konzipierten Konzepte bezüglich Mobilität, der Stadtentwicklungsplan und die Rahmenstrategie? Wie sehen Sie den Stellenwert des Radverkehrs in diesen Konzepten?

E: Der Radverkehr hat immer ein bisschen ein Stiefmütterchen-Dasein gehabt, muss man schon sagen. Weil natürlich in Wien die Wiener Linien mit dem öffentlichen Verkehr alles dominieren, das ist eindeutig. Ist auch verständlich. Sie haben die höchste Belastung. Sie transportieren am meisten Personen in Wien und haben dementsprechend natürlich Anforderungen an den Straßenraum. Es geht jetzt nicht nur um U-Bahnbau, sondern es geht ja vor allem auch um die Frage des Oberflächen-Öffentlichen Verkehrs. Also da haben natürlich die Wiener Linien auch in den Abstimmungsprozessen sehr viel mitzureden, sag ich jetzt mal. Denn sie wollen natürlich nicht, dass durch Radfahrmaßnahmen sozusagen bei ihrer Qualität und Leistung sich etwas verschlechtert, sondern eher dass es versucht wird, dass man gemeinsam ein Projekt entwickelt, was für den Umweltverbund, und da gehört auch der Fußgänger dazu, dass das alles sozusagen berücksichtigt ist und letztendlich bleibt dann nur der Autoverkehr über, der nachlassen muss. Das ist ja auch das Ziel von den ganzen Konzepten. Es kommt ja dann noch die Frage was diese ganzen Prozentzahlen bedeuten, da können wir nachher noch reden. Der Stellenwert des Radverkehrs hat sich deutlich gebessert, meiner Meinung nach. Das hängt aber auch damit zusammen, dass einfach jetzt der Druck von der Straße größer wird in Bezug auf die Nutzung. Also sozusagen die Forderungen nach Radwegen wird mehr. Es ist eine gewisse kritische Masse entstanden. Wie ich angefangen habe in die 90er Jahre, da war das Radfahren eher noch ein Nischenprodukt. Mittlerweile haben wir schon vor allem im innerstädtischen Bereich innerhalb vom Gürtel eine Qualität des Netzes, aber auch eine Nutzungsfrequenz erreicht, wo der Radverkehr einfach spürbar wird auch für die anderen Verkehrsteilnehmer. Damit auch nicht mehr dieses Nischenprodukt ist. Und auf dem heißt es jetzt aufbauen. Modal Split mäßig haben wir jetzt von den Anfängen, wo wir 2, 3% gehabt haben sind wir jetzt auf 9%. Also da hat sich schon etwas getan, aber natürlich ist da schon, wenn man jetzt andere Städte her nimmt wie München oder die skandinavischen Städte oder andere deutsche Städte, noch Luft nach oben. Aber es ist ja meistens so, wenn ein sehr starker ÖV ist, der noch dazu bei uns mit einer Jahreskarte und mit einer Schülerfreikarte und alles belegt ist, wo man fast gratis oder um einen Euro am Tag fahren kann. Dann ist das natürlich eine Wahnsinns Konkurrenz. Die Radkultur haben wir auch nicht so in Wien, muss man auch sagen. Die entwickelt sich jetzt, aber wir sind nicht diese typische Radkulturstadt wie Kopenhagen oder

Amsterdam. Das heißt, wir müssen die Radkultur weiter betreiben, wir müssen sie implementieren, in die Köpfe hinein bekommen. Natürlich helfen uns gewisse Dinge, wie die Pandemie, wo die Leute gesagt haben, im öffentlichen Verkehr stecke ich mich an, da fahre ich lieber mit dem Rad. Da ist der Sprung gekommen von 7 auf 9%. Den werden wir halten können. Das ist ein Riesenerfolg aus meiner Sicht. Und jetzt müssen wir schauen, dass wir auf die 10, 11%, dass wir weiterkommen. Da hilft uns jetzt vielleicht auch die Teuerung, weil die Leute sagen, Radfahren ist auch für den Kostenfaktor sehr günstig und ich erspare mir viel Geld, wenn ich Rad fahre, brauche ich keine ÖV-Karte kaufen und das Auto ist so teuer mit dem Benzin. Also das hilft und das hilft natürlich auch, dass man das Gefühl hat, dass die Politik auch wirklich dahinter ist und was macht. Das war nicht immer so. Sie haben was gemacht, aber es war nie dieser massive Zug, wie es jetzt ist. Alles in allem, glaube ich, wenn man es zusammenfassend sagen kann, sind wir auf einem ganz guten Weg.

F: Sie haben den Umweltverbund schon angesprochen. Das Ziel ist ja 80% Anteil. Was würden Sie als geeignetste Maßnahmen sehen, dass der Radverkehr mit dem geringsten Anteil daran mehr dazu beitragen kann?

E: Ich glaube, dass der Öffentliche Verkehr an die Grenzen stößt. Wir bauen jetzt eine U2 aus, wir bauen jetzt eine U5 aus. Das sind Milliarden Investitionen. Und es wird sich vielleicht der Modal Split um wenige Prozentpunkte ändern. Wenn man jetzt dagegen sagt sind 20 oder 25 Millionen im Jahr fürs Radfahren vergleichsweise wenig, und wir sollen jetzt den großen Modal Split Änderung machen. Eine Modal Split Änderung ist grundsätzlich nicht einfach, weil ich ja in den Kopf von jedem einzelnen Menschen hinein muss und ihm sagen muss, analysiere doch deine Wege und überlege dir, ob du es nicht irgendwie anders machen kannst als bisher. Das ist eine Modal Split Änderung. Da sag ich jetzt, da wäre der Radverkehr wahrscheinlich eine, relativ gesehen, sehr günstige Möglichkeit eine Modal Split Änderung zu erreichen, weil schon 1% von den U-Bahn Investitionen bringt schon viel beim Radverkehr. 5% von den U-Bahn Investitionen wäre ein Wahnsinn, wenn wir das hätten. Wissen Sie was ich meine. Da kann man mit einem relativ überschaubaren Budget viel erreichen. Und so gesehen, es war ja absichtlich, dass wir eigentlich dieses Gesamtziel haben, damit man sich im Umweltverbund nicht gegenseitig kannibalisiert. Natürlich können die Wiener Linien jetzt noch 5 Straßenbahnen bauen und sagen, jetzt haben wir wieder 1% gewonnen. Aber haben die Modal Split Änderung nur von den Fußgängern und von den Radfahrern weggenommen. Das Ziel sollte eigentlich sein, die 20% PKW. Und das heißt 7% sind wir da noch immer drüber. Da hat sich nicht viel verändert in den letzten Jahren. Und da müssen wir ansetzen und das kann nur sein in dem ich sage, ich nehmen Flächen des Kfz Verkehrs und gebe es einer anderen Verkehrsart, ob es jetzt der Fußgänger ist mit einer Fußgängerzone oder ob es der Radweg ist mit drei Meter statt einer Fahrspur oder ob es vielleicht eine neue Straßenbahnlinie ist und die Autos fahren hinter der Straßenbahn und können nicht mehr so flott fahren wie bisher. Um das geht es eigentlich. Und daher wäre es eigentlich wichtig, dass wir ein Miteinander machen von ÖV, Radfahren und Fußgänger miteinander als Kontrapunkt zum Individualverkehr. So gesehen sehe ich die 80%. Wir werden sie wahrscheinlich nicht erreichen bis 2025, was ja das Ziel ist. Das wird sich nicht ausgehen vermute ich jetzt.

Außer man macht jetzt noch einmal einen Paukenschlag oder irgendwas, aber es wird in die Richtung gehen. Und es wird wahrscheinlich weitergehen müssen, wenn man jetzt die Klimaziele der Stadt Wien anschaut. Mir geht es ja nicht nur um die Klimaziele, sondern auch um die Fläche. Das Hauptthema des Individualverkehrs ist ja der Flächenverbrauch. Der Flächenverbrauch beim Fahren und der Flächenverbrauch vor allem beim Stehen. Um das geht es ja letztendlich. Da ist schon die Frage zu stellen, ob nicht diese Flächen anders genutzt werden können, wo sie für die Menschen mehr bringen.

F: Welche Rolle Sehen Sie da bei den Bezirken?

E: Ganz wichtig. Weil die Bezirke an und für sich ja fast das gesamte Straßennetz von Wien in ihrer Verwaltung und Zuständigkeit haben. Die einzigen Ausnahmen sind die Autobahnen und die Hauptstraßen B, also die ganz großen Straßen in Wien. Das heißt der Bezirk hat eine große Gestaltungsmöglichkeit. Und der Bezirk hat natürlich auch jetzt viele Lobbyisten im Bezirk und weiß über seine Wähler. Wer sind die, sind die Autofahrer, sind das keine Autofahrer. Er will es sich natürlich mit niemanden verscherzen. Das heißt, diese großen Ziele, die sind ja immer super, aber die müssen dann heruntergebracht werden auf die konkrete Örtlichkeit. Und dort spießt es sich dann. Wenn die Magistratsabteilung kommt und sagt, wir würden da gerne einen Radweg bauen und brauchen jetzt 3 Meter Platz. Wo nehmen wir den jetzt her? Und dann fangt das Feilschen an. Gibt es dort vielleicht zu viele Fahrstreifen. Ich sage ja, ein anderer sagt, wieso, die brauchen wir. Da geht es schon los. Oder was ist mit der Parkspur. Da wohnen unsere Leute, da können wir nicht eingreifen. Da haben die Leute keine Garage oder die wollen um 100 Euro im Jahr parken, weil das ist ja günstig das Parkpickerl in Wien. Es ist auch leider Gottes, meiner Meinung nach, ein großer Mangel, dass dieses Parkpickerl so billig ist, weil damit natürlich viele sagen da brauche ich keine Garage, die kostet mir einen Hunderter im Monat, und da nehme ich lieber das Parkpickerl und stehe 12 Monate auf der Straße. Das sind natürlich Dinge die konterkarieren. Da müsste man noch nachziehen ein bisschen, glaube ich. Und der Bezirk ist da in diesem Prozess und muss nachdenken, was kann er sozusagen jetzt machen, damit er wieder gewählt wird. Das ist ja immer das gleiche. Das ist in der großen Politik so und im Bezirksbereich genauso. Eines ist klar, wenn 27% Autofahren in Wien, ist der Umkehrschluss, dass 73% nicht Autofahren. So gesehen ist es relativ einfach, weil die Mehrheit fährt nicht Auto. Also wäre die Mehrheit klar. Trotzdem hat die Autolobby sehr viel Einfluss und das ist eigentlich das Thema auf Bezirksebenen. Da ist jetzt schon ein Umdenkprozess, das merke ich auch von den Generationen. Wenn zum Beispiel Vorsteherwechsel sind, wo ein jüngerer kommt, der hat schon einen ganz anderen Zugang vielleicht noch wie ein älterer Vorsteher, der schon 20 Jahre Vorsteher ist und noch vielleicht im alten Denkmuster drinnen ist. Ich merke es auch in der Verwaltung, dass da ein Generationenwechsel unheimlich viel bringt. Wie ich gekommen bin, sind die Kollegen oft mit dem Auto gefahren. Heute, wenn ich unsere Leute anschau, kommt kaum wer mit dem Auto. Kommen alle entweder öffentlich oder mit dem Rad. Also da hat sich schon viel geändert.

F: Was würden Sie in Bezug auf den 10. Bezirk als Herausforderung für die Faktormobilität sehen?

E: Der 10. Bezirk hat einen hohen Aufholbedarf, da brauchen wir gar nicht diskutieren. Der ist sehr dicht, insbesondere zwischen Gürtel und Raxstraße ist ein unheimlich dichtes riesiges Gebiet mit zigtausend Einwohner. Da war jetzt schon diese U1 Verlängerung mit dieser Umgestaltung der Favoritenstraße und dann hinunter Himberger Straße entlang vom FH Campus, wo man jetzt dann doch gesehen hat wie kann eine Straße ausschauen auch in Favoriten, wenn man weg geht von der Automobilität hin zu einer umfassenden Berücksichtigung aller Wünsche. Und ich meine, wenn man sich die Favoritenstraße heute anschaut, es sind zwei Fahrspuren, es gibt zwei Parkspuren und dann gibt es breite Radwege und breite Gehsteige und Grünflächen. Wenn man das vergleicht vor dem U-Bahnbau, dann ist das hundert und eins, aus meiner Sicht. Und das war schon ein bisschen eine Initialzündung. Und natürlich hat sich auch der 10. Bezirk von der Bevölkerungsstruktur ein bisschen verändert und das ist auch ein ganz wichtiges Thema. Zum Beispiel das Sonnwendviertel, wo viele junge Familien eingezogen sind, wo man jetzt eine Straßenbahnverlängerung gemacht hat. Wo es einen riesigen Park gibt und wo es Radanknüpfungspunkte gibt, wo ich sage, man ist ja vom 10. Bezirk insbesondere von diesem Bereich in 10 Minuten am Ring mit dem Rad, die Argentinierstraße hinunter. Das ist ja gar nichts. Das sind Distanzen, die ideal zum Radfahren sind. Ich meine jetzt dieser Wechsel in der Bevölkerung, die ganz andere Ansprüchen haben. Wenn man sich das Sonnwendviertel anschaut mit den teilweise Fußgängerzonen,, mit den Sammelgaragen, wo man nicht in jedem Haus mit den Lift hinunter fahren kann zum Auto und so. Das ist schon alles neu gedacht und da sind andere Leute dort und die haben andere Wünsche, die muss der Bezirk auch berücksichtigen. Das heißt, er bewegt sich jetzt auch stark, Sie werden das sehen beim nächsten Radwegebauprogramm, es wird jetzt auch einiges im 10. Bezirk begonnen im Jahr 2023. In Favoriten ist durchaus eine Dynamik drinnen. Und da glaube ich schon, dass diese Faktoren mitgespielt haben. Also dieses U1 Thema der Verlängerung und diese neuen Siedlungen, die da gebaut werden mit neuen Leuten, das hat zu einem Umdenken bewogen. Ich sage jetzt einmal das einzige negative Thema vom 10. ist einfach die Topografie und die können wir nicht ändern. Es ist eine ordentliche Steigung bis man vom Reumannplatz beim Verteilerkreis ist. Und dann geht es vom FH Campus wieder Richtung Hansson Siedlung ziemlich hinunter. Und dann muss man beim nach Hause fahren wieder das Ganze zurück. Das ist sicherlich ein bisschen hemmend. Und natürlich immer noch diese Schrägparkplätze, die da sind. Ich habe auch heute nochmal nachgeschaut. Es ist beim Radfahren gegen die Einbahn einiges weiter gegangen, wenn man den Stadtplan Wien anschaut, aber da ist sicher noch viel Luft nach oben. Also da könnte man noch viele Einbahnen öffnen.

F: Sehen Sie da sehr viel Potenzial in Bezug auf Radfahrinfrastruktur?

E: Sehr viel Potenzial. Aber ich sag jetzt einmal, da habe ich ja jetzt den Plan mitgebracht (Stadtplan Wien Anm.), es ist einfach wirklich auffällig, dass dieses Grundgerüst fehlt. Also es ist so. wenn man sich Innerfavoriten anschaut, da gibt es leider in der Triester Straße keinen durchgehenden Radweg, weil dort jetzt gerade die U-Bahnbaustelle ist. Das hätte man gerne gebaut, aber das kann man leider jetzt nicht machen. Aber das wird meiner Meinung nach eine ganz wichtige Achse. Es gibt ja nicht

so viele Verknüpfungen. Es gibt da eine Verknüpfung in den 5. hinüber, es gibt hier eine in den 12. über die Davidgasse. Es gibt die Verknüpfung in den 4. mit dem Hauptbahnhof. Und es gibt welche in den 11. mit der Bitterlichstraße und Gudrunstraße. Also für den Bezirk wäre es wichtig diese Verknüpfungen zu haben. Natürlich muss zum Beispiel die Columbusgasse, die in die Jahre gekommen ist und nicht mehr zeitgemäß ist, aus meiner Sicht, etwas getan werden. Wir reden immer von „8-to-80“, also von diesem Angebot von 8 Jahren bis 80. Also wo jeder sich irgendwo findet und beim Radfahren gegen die Einbahn in der Columbusgasse werden Jugendliche mit 13 Jahre oder ältere Leute da vielleicht nicht fahren. Wir brauchen aber das. Wir brauchen neue Nutzergruppen. Wenn man den Modal Split ändern will, dann müssen wir neue Leute gewinnen fürs Radfahren. Und die können wir nur gewinnen, wenn sie sagen, ja ich habe mich wohl gefühlt, ich habe mich sicher gefühlt, ich war recht flott unterwegs, ich habe am Schluss eine Radabstellanlage gefunden. Das sind so die Basics, die braucht man einmal und die gibt es da nicht. Ich kann nicht auf einer Laxenburger Straße Radfahren, sicher könnte man, aber wer macht das jetzt. Nur die wirklichen Profis. Das sind zu wenig. Daher wird man jetzt hier in Innerfavoriten beginnen ein Zeichen zu setzen, den zigtausend Bewohnern, die dort wohnen, wirklich einmal mit einer Grundversorgung von Achsen auszustatten. Und dann kann man sagen, man macht die Feinverteilung weiter mit Radfahren gegen die Einbahn, sodass ich dann von meinen Wohnbereich oder Arbeitsbereich mit dem Radfahren gegen die Einbahn relativ rasch zu einer dieser Achsen komme. Und dort kann ich dann gemütlich weiterfahren, im Idealfall habe ich dann die Anschlüsse, wo ich hin möchte. Also das ist sozusagen das wichtigste Konzept für Favoriten. Dieses Innerfavoriten einmal so aufzubauen, dass man Radfahren kann.

F: Wären das auch erste Schritte für die Attraktivierung des Radverkehrs?

E: Das sind mehr als erste Schritte. Das wäre ein Riesenschritt. Das wäre ein Meilenstein, möchte ich sagen. Wenn man das jetzt schafft. Und es hat sich immer gezeigt, dass das dann ausstrahlt. Es muss sich einmal eine Community bilden, sozusagen auch über die reinen Mitglieder der Radlobby hinausgehend eine Zivilbevölkerung, die sagt, ja das geht jetzt mit dem Radfahren super, jetzt können wir fahren. Und das strahlt dann aus. Das ist der Anschub hin zu einer Normalität, wie es in vielen anderen Bezirken von Wien schon ist, das ist es in Favoriten noch nicht. Die eine Achse (Radroute Süd Anm.) die Favoritenstraße, die ein bisschen ungeschickt über die Steudelgasse geführt wird. Ich hab da Ettenreichgasse und Columbusgasse, die auch in die Jahre gekommen sind und viel mehr ist es derzeit noch nicht. Jetzt brauchen wir Nord-Süd Verbindungen und West-Ost Verbindungen. Wenn man die einmal hat, glaube ich, dann beginnt da etwas zu entstehen. Das wäre das strategische Ziel. Das spiegelt sich dann im Hauptradnetz wieder mit einer Neilreichgasse oder einer Davidgasse, die ein großes Erschließungskreuz bilden können, wenn es sie einmal gibt. Dann gibt es eben Ergänzungen wie Landgutgasse oder vielleicht einmal in der Laxenburger Straße einen Radweg oder in der Troststraße. Das Wichtige ist, dass die Grundvoraussetzungen gegeben sind zum Fahren.

F: Wie sehen Sie die fahrradfreundlichen Straßen und Fahrradstraßen, die verkehrsberuhigt sind?

Sehen Sie die als mögliche Maßnahmen für Verbesserungen?

E: Auf jeden Fall. Aber man darf da nicht zu optimistisch sein. Für mich wäre die Columbusgasse eine klassische Fahrradstraße. Aber die Fahrradstraße hat ja auch Regeln. Man darf nicht durchfahren zum Beispiel. Jetzt ist es mit der StVO-Novelle ein bisschen aufgeweicht worden. Wir wollen nicht die Columbusgasse so lassen wie sie ist und zwei Schilder hinhängen und Fahrradstraße sagen. Das wollen wir nicht, weil das wäre ein Schwindel. Sondern wenn es eine Fahrradstraße sein soll, muss man sich orientieren an der Hasnerstraße oder an der Goldschlagstraße. Da haben wir ja das schon gemacht. Die Hasnerstraße ist ja eine fahrradfreundliche Straße. Aber Sie wissen was das für eine Qualität hat und es wird weitere solcher Straßen geben in Wien. Wenn man jetzt aber die Columbusgasse analysiert kommt man darauf, dass die Fahrbahnbreite einfach schmal ist. Es gibt ja die Regeln der Fahrradstraße online. Und die sagen einfach bei angrenzenden Parkern 4,5m Fahrbahn, bei nicht angrenzenden Parkern 4m Fahrbahn. Das bedeutet, da würde eine gesamte Parkspur wegfallen. Und zu dem hat sich bisher der Bezirk nicht überwinden können. Wenn das der Fall wäre, sehe ich die Columbusgasse als ideale Fahrradstraße. Und als Parallelroute zu einer Fußgängerzone sowieso erforderlich. Jetzt ist es Radfahren gegen die Einbahn, wo sich viele nicht wohlfühlen, weil teilweise Verkehr drinnen fährt, teilweise eng ist. Mit dem hole ich die derzeit nicht fahren nicht aus der Wohnung heraus. Wenn man jetzt da eine Fahrradstraße macht mit einer Sperre, Zufahrt ist ja erlaubt, aber keine Durchfahrt mehr. Dann wird das spürbar weniger Verkehr und vielleicht gibt es dann ein paar Baumpflanzungen drinnen, ist ja auch nicht so richtig schön die Straße derzeit. Zum Vergleich, die Hasnerstraße hat ja eine doppelseitige Allee, die hat natürlich eine Wahnsinns Anziehungskraft. Die wird unheimlich stark benützt mittlerweile. So etwas gibt es in Favoriten noch nicht in dieser Qualität, aber das könnte man machen. Aber das braucht auch einen gewissen politischen Willen. Der Politiker sagt, bis zu einem gewissen Grad geht es und ab einem gewissen Grad geht es nicht mehr, da kann ich nicht mehr mit, weil da habe ich eine Angst, dass ich dann irgendwo einen Shitstorm bekomme oder was auch immer. Fahrradstraßen gibt es jetzt in der StVO, fahrradfreundliche Straße soll ja eher zurückgedrängt werden. Jetzt gibt es dieses absolute Durchfahrtsverbot nicht mehr. Also das Ziel wäre, dass man mehr Fahrradstraßen macht dort wo auf der Hauptstraße kein Platz ist oder wo es eine attraktive Alternative ist. Als Beispiel Thaliastraße fährt die Straßenbahn und Hasnerstraße daneben die Fahrräder, das geht super zum fahren und es ist jeder glücklich. Und alle Einbahnen sind geöffnet, sodass ich relativ rasch zu den Zielen auf der Thaliastraße hinkomme. So könnte man das hier in Favoriten auch machen. Es gibt die Fahrradstraße Columbusgasse und daneben gibt es die Fußgängerzone Einkaufsstraße und dort komme ich dann an Stichpunkten und mit Radabstellanlagen hin und kann dort einkaufen. Wäre eigentlich ein gutes Konzept finde ich. Bis jetzt haben wir es noch nicht durchgebracht. Vielleicht in der nächsten Legislaturperiode. Bisher haben wir es nicht geschafft. Es gibt Fahrradstraßen zum Beispiel bei U1 Neulaa, Weidelstraße usw. Das ist ja im Prinzip die große Achse, aber die haben

dort draußen nicht die Frequenz, die die Columbusgasse haben könnte. Dort draußen haben wir es gemacht. Also es gibt Fahrradstraßen, aber die sind mehr peripher im Einfamilienhausgebiet.

F: Zum Schluss was wäre Ihnen noch wichtig was noch nicht angesprochen wurde?

E: Ergänzend wäre noch Themen wie Ausbildungsverkehr, Schulverkehr. Kann man das nicht so gestalten, dass man, es muss ja kein Volksschüler sein, aber zumindest einer zwischen 10 bis 14, dass der mit dem Rad in die Schule kommt. Wo die Eltern immer sagen, das ist zu gefährlich. Das wäre zum Beispiel etwas, wo man sagen könnte, wenn man jetzt die großen Achsen des Hauptradwegenetz hat, wie kann man im Bezirksnetz, weil ja alles was nicht im Hauptradwegenetz ist ist ja Bezirkskompetenz, noch eine verkehrsberuhigte Straße machen, wo die Schüler eine Zufahrtsmöglichkeit zum Schultor haben und natürlich auch genügend Abstellmöglichkeiten.

Insgesamt ist das ja ein Thema mit den Abstellmöglichkeiten. Sie sind jetzt auch schon dichter, aber bei weitem noch nicht so dicht, wie im 5. oder 4. Bezirk oder klassischen Radbezirken im 7. oder so. Das heißt auch da wäre noch viel drinnen.

F: Also auch Sicherheitsmaßnahmen für die Radfahrenden?

E: Ja, insgesamt, wie Querungshilfen. Die Fahrradstraßen haben ja auch immer das Thema der Querungen. Also die Hasnerstraße hat auch zweimal eine schwierige Querung. Nämlich die Possingergasse, dort gibt es die Querungshilfe mit einer Mittelinsel. Dort kann man zweimal queren, das ist immerhin schon etwas. Aber mit einem 12 Jährigen Kind alleine dort, tue ich mir auch schwer. Und dann gibt es die eine Schienenstraße stadteinwärts, die Panikengasse, die muss ja auch überquert werden. Dort habe ich keine Querungshilfe, weil da sind die Schienen. Und auch das ist für nicht geübte Radfahrer sicher eine Herausforderung dort zu queren. Die Panikengasse hat zwar nicht so viel Verkehr wie die Possingergasse, aber trotzdem. Die Routen sind nur so gut wie das schwächste Glied. Es nutzt nichts, wenn ich auf 90% der Strecke 4m Radweg habe und die letzten 10% sind dann irgendwie im Mischverkehr und das ist dazwischen irgendwo. Da ist die ganze Route beschädigt. Das heißt, man muss eine gewisse durchgängige Qualität schaffen. Deshalb ist auch das Ziel, was jetzt im Fokus steht, dass man durchgängig eine hohe Nutzungsqualität hat. Dann ist es interessant. Man muss einmal dort hinkommen, das ist das zweite Thema. Da kann man vielleicht hoffen das da irgendeine Seitengasse ist oder ein zufahrender Radweg. Wenn ich dort drauf bin und steige im 22. auf der Wagramer Straße ein, dann weiß ich, bis zur Urania kann ich super fahren. Und das ist wichtig. Und das muss im 10. auch. Das hat man im 10. noch nicht wirklich derzeit, dass es so eine durchgängige Qualität hat. Das ist eigentlich das Ziel.

Das Thema Abstellen sowohl beim Startpunkt als auch beim Ziel ist natürlich in einem Gründerzeitviertel, wie es Innerfavoriten ist auch das Thema. Die Gründerzeithäuser haben nicht alle einen ebenen Zugang und einen ebenerdigen Radabstellplatz, sondern vielleicht ist das Rad im Keller oder in der Wohnung. Es gibt einen Innenhof, da gibt es einen Radständer oder auch nicht? Es wird gefördert seit vielen Jahren das Aufstellen von Radabstellanlagen auf Privatgrund. Das kann eingereicht werden. Da bekommt man einen Zuschuss. Das kann man sich auf der Homepage der Stadt anschauen. Die

Radabstellanlagen sind überall Thema. Wenn man diese aufstockt muss man sie auf einem Parkplatz errichten. Also 4 Radbügel sind 8 Räder ist ein 1 Parkplatz ungefähr. Da ist wieder diese Schwelle, steige ich drüber über diese Schwelle als Bezirk. Wenn ja, dann nimmt man 2 Parkplätze weg für 8 Radbügel, weil da ist eine Schule oder ist ein Amtshaus oder irgendeine wichtige Einkaufsmöglichkeit oder sonst irgendetwas. Das Gesamtpaket muss passen. Ich bleibe dabei der Radwegeausbau ist wahrscheinlich das Wichtigste. Wenn das einmal ist, dann muss man das Rundherum-Paket auch ernsthaft in Angriff nehmen. Weil wenn man einen Radweg baut und man hat rundherum keinen einzigen Abstellplatz, das macht es auch nicht besser. Dann hängt es am Laternenmast oder an einem Baum. Also wir schauen immer bei den Radprojekten, die entwickelt werden, dass gleich mitgedacht wird, wo können Radständer hingestellt werden und wo macht es Sinn. Nicht weil es aus Sicherheitsgründen gut ist, wenn da kein Auto steht, sondern weil es funktionell einen Sinn macht. Man muss sie dort hinstellen, wo sie gebraucht werden. Dann haben wir das Thema mit den hochpreisigen Fahrrädern und E-Bikes. Wo die Radständer alleine nicht ausreichen. Da muss man schauen gibt es beim Arbeitsplatz zum Beispiel irgendwo einen sicheren Platz zum Abstellen, weil man ja doch Angst hat bei einem teuren Rad, das etwas weg kommt. Oder auch im privaten Bereich. Wie macht man das im Altbau, dass man das Rad sicher abstellt und nicht jeden Tag in den Keller tragen muss. Das sind Themen, die da mitspielen. Dann geht es auch um die Kommunikation und Aktivieren der Menschen. Es ist ja auch ziemlich eine Kampagne im Gang fürs Radfahren und den Radausbau. Das ist ganz wichtig und muss mitgetragen werden, weil wenn die Radwege gebaut werden, dann kommt es in „Wien heute“ und in die Social Media Kanäle und dann gibt es die Mobilitätsagentur, die ihre Kontakte pflegen, und damit wird es bekannt. Und wenn es bekannt wird, beginnt im Kopf vielleicht ein Umdenken, dass man möglicherweise selbst die Infrastruktur nutzen kann für die eigenen Wege. Man kann es dann vielleicht ausprobieren, dann hat man einen Eindruck davon. Und wenn es passt wird man es öfter machen. Erst dann kommt die Modal Split Änderung. Der Radweg selbst bringt es noch nicht, der liegt da. Er muss befüllt werden und meistens befüllt er sich und in ein bis zwei Jahren ist er ziemlich voll. Also natürlich kommt es darauf an wie es eingebunden ist. Zum Beispiel der berühmte Naschmarktradweg an der Linken Wienzeile, wo man ja 4 Jahre herumgestritten hat wegen 60 Parkplätzen. Heute sagt man eigentlich fast lächerlich 60 Parkplätze, damals war es ein Wahnsinn. Heute redet kein Mensch mehr darüber und es hat auch kein Stand zugesperrt oder sonst irgendwas und der Radweg hat jetzt ca. 3000 Radfahrer, wenn ich die letzte Zählung richtig im Kopf habe. Es könnten noch mehr werden. Das hat auch wieder diese Anziehungskraft und dann verlagert sich der Weg. Es kann sein, dass es ein Radweg ist der verlagert wird. Bisher bin ich dort gefahren, aber jetzt taugt es mir, jetzt fahre ich da. Das ist noch keine Modal Split Änderung. Eine Änderung ist es erst, wenn jemand sagt, ich war bisher in der Straßenbahn und jetzt hab ich den Radweg und jetzt pfeife ich auf das Ticket und fahre mit dem Rad oder er ist im Auto gesessen im Idealfall. Ich glaube, dass eine Änderung im Modal Split von Auto auf Rad selten ist. Ich glaube, von Auto auf ÖV das spannendere ist und gegebenenfalls dann von ÖV zum Rad. Aber es

mag auch sein, dass Leute aus dem Auto aussteigen und auf das Rad steigen, aber ich weiß nicht, ob das die breite Masse ist.

F: Wenn Sie sich was wünschen könnten. Was wäre denn ein Wunsch für die Fahrradmobilität an die Stadt Wien, was Sie gerne umsetzen wollen würden?

E: Meine Wunsch war eigentlich immer, dass die Verkehrssituation so ist, dass man gar keinen Radweg braucht. Es sind z.B. innerhalb vom Gürtel so geringe Verkehrsmengen IV (Individualverkehr), dass man eigentlich sagt, man braucht den Radweg nicht, weil man kann auf der Fahrbahn fahren. Das ist wie eine Fahrradstraße. Wird es nicht spielen, aber das wäre eigentlich mein Wunsch. Der Radweg ist ja immer nur ein Vehikel. Der Radweg ist immer nur dann notwendig, wenn es offenbar auf der Straße keine guten Bedingungen gibt. Dann sieht man eigentlich, dass da irgendwo ein Mangel ist oder zu viel Verkehr ist. Jetzt wird man das Auto nicht ganz abschaffen können, aber wenn ich die Klimaziele im Kopf habe, da braucht es auch in diesem Bereich Maßnahmen. Je mehr der Autoverkehr zurück geht, je mehr in dicht gebauten Gebieten, es gibt ja jetzt auch die Supergrätzl, diese verkehrsberuhigten Zonen, je mehr das ist, desto eher brauche ich da in diesen Gebieten und im Supergrätzl keinen Radweg drinnen, außen schon. Weil rundherum sind andere Straßen, aber im Grätzl selber kann im Idealfall jeder, auch als Kind, da Radfahren, weil da ist nur mehr 20 km/h und zufahren zu Garagen oder Parkplätze und sonst fährt dort niemand hinein. Das wäre so eine Vision. Die Perlenkette der Supergrätzl wäre dann mit Fahrradstraßen oder sowas. Davon sind wir aber noch weit weg. Sonst würde ich mir wünschen, dass dieses Tempo bei dem Radausbau weitergeht. Es sind ja noch sehr viele Pläne und Maßnahmen noch nicht umgesetzt. Ich weiß, dass wir ein Radwegenetz haben, das auch schon 30-40 Jahre alt ist. Das heißt, es sind fast 50% der aktuellen Maßnahmen Bestandsverbesserungen. Zum Beispiel die Achse Praterstraße, Lassallestraße da gibt es Radwege, aber die werden jetzt deutlich breiter und qualitätsvoller neu gebaut. Das heißt es geht nicht immer nur um den Lückenschluss, sondern es geht auch um die Qualitätssteigerung. Die Radfahrer Masse, die zwingt uns dann dazu etwas zu machen, dass so viele Leute fahren, das man nicht mehr aus kann. Und zwar nicht nur im innerstädtischen Bereich, sondern auch in ganz Wien. Es muss sich eine Community bilden die sagt, wir wollen die Radwege.

F: Dann bedanke ich mich und würde mich freuen, wenn noch Nachfragen aufkommen Sie per Email kontaktieren zu können.

Transkription Interview 5

F: Zum Einstieg möchte ich Sie fragen wie würden Sie die aktuelle Situation des Radverkehrs in Wien beurteilen in Bezug auf die Infrastruktur?

E: Allgemein hat Wien hat gute Rahmenbedingungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Es braucht auch den hohen Radverkehrsanteil für die Zielerreichung auf den verschiedenen Zielebenen. Der Radverkehr ist schon gewachsen, wenn ich bedenke wie ich angefangen habe Rad zufahren und in den Jahren meiner Jugend hatten wir einen ganz niedrigen Wert im einstelligen Prozentbereich. Jetzt wurde er

doch schon bald zweistellig hoffentlich. Ich glaub das ist auch gut so. Was man sieht ist in jenen Bezirksteilen, wo wenig errichtet wird, Stichwort Infrastruktur, dass dort der Radverkehr noch gering ist und da braucht es eine dementsprechende Steigerung auch den weiteren Ausbau, vor allem des Hauptradverkehrsnetzes, damit dann wirklich von Punkt A nach Punkt B durch ganz Wien mit dem Rad sicher durchkommt.

F: In Bezug auf die Stadt Wien und ihren Konzepten. Da gibt es auch immer wieder Aktualisierungen. Wie beurteilen Sie den Stellenwert des Radverkehrs in den aktuellen Konzepten und die darin enthaltenen Ziele und Maßnahmen in Bezug auf die Umsetzung?

E: Viele Jahre war es so, dass das Fachkonzept Mobilität und der Stadtentwicklungsplan sich nicht niedergeschlagen haben in den entsprechenden Budgets und Ausbauprogrammen. 15 Jahre lang war es so, dass das Radverkehrsbudget ca. 6 Mio. Euro betragen hat und das ist ca. nur ein Zehntel von dem was die Radlobby gemeint hat was es braucht. Das Budget wurde jetzt deutlich erhöht auf 20 Mio. Euro. Im Regierungsprogramm waren eigentlich 20 zusätzliche Millionen genannt. Für die Radlobby ist auch das nicht ausreichend. Es hat in der Zwischenzeit die Studie gegeben, Grundlagenstudie zu Radverkehr, wo das Umweltbundesamt im Auftrag der Länder und des Bundesministerium Verkehr berechnet hat wie viele Investitionen es insgesamt braucht. Und da kommt für Wien heraus, dass es ungefähr 50 Euro pro Einwohner und Jahr braucht, um, meiner Meinung nach, in 10 Jahren ein Radverkehrsnetz zu errichten, dass den Namen auch verdient. Bei 20 Millionen sind wir derzeit bei 10 Euro pro Einwohner und Jahr. Man muss auch sagen, dass der öffentliche Verkehr beispielsweise 350 Euro Steuergeld pro Jahr pro Kopf bekommt. Also das ist keine außerordentlich hohe Forderung, sondern eher überschaubar. Infrastrukturmäßig hat Wien einfach eine lange Tradition von wenig baulichen Radwegen und wenig verkehrsberuhigten Bereichen. Das heißt jede Seitengasse war eigentlich frequentiert durch Autos seit der Massenmotorisierung. Auf den Hauptstraßen sind auch sehr viele schnelle Fahrzeuge unterwegs. Ich meine, dass es da zwei Punkte braucht, nämlich auf den Hauptstraßen baulich getrennte Radwege, wenn sie eine Hauptradroute ist. Da fehlen auf ganz vielen Straßen diese geschützten Spuren. Die Seitengassen sollten eigentlich flächendeckend verkehrsberuhigt werden. Das Superblockkonzept sollte hier eigentlich zur Standardlösung werden. Dass man umliegende Hauptstraßen hat und dazwischen kleine Seitengassen, die man gar nicht groß umbauen braucht in einem ersten Schritt, sondern hauptsächlich verkehrsberuhigen.

F: Es gibt ja das Ziel der Stadt Wien mit dem 80% Anteil des Umweltverbundes am Modal Split. Da hat ja auch der Radverkehr den geringsten Anteil. Wie kann der Radverkehr mehr dazu beitragen? Sehen Sie die Maßnahmen, die Sie genannt haben als die geeignetsten, um den Anteil zu erhöhen?

E: Ich glaube, ja. Der Anteil des Radverkehrs, meine Wissens nach, in den letzten Zahlen nicht genau spezifiziert, sondern der Umweltverbund insgesamt betrachtet. Man muss dabei Innenstadtbereiche und dichtbebaute Bereiche unterscheiden von den Randsiedlungen von Wien und Flächenbezirke. Innerstädtisch ist auch die Platzfrage

ein Thema, solange 60 bis 70% des öffentlichen Raums als Fahrbahn und Parkraum gewidmet sind. Das wird sich auch nicht so schnell ändern. Da braucht es dringend Flächenumverteilung. Kleinstes Beispiel sind die Radbügel statt einem Parkplatz. Und in den Außenbezirken fehlen diese langen durchgängigen Routen, dass man wirklich zum nächsten Lokal im Zentrum kommt oder irgendwo in die Innenstadt hinein. Da gibt es für die Kenner die geheimen Routen quasi, wo jeder weiß wo er am liebsten fährt oder wo es gut zu fahren ist. Aber für Leute, die heute im Auto sitzen oder heute in den Öffis sitzen gibt es keine offensichtliche Alternative. Auch der Gürtelradweg ist für viele nicht so einfach wiederzuerkennen oder aufzufinden.

Noch zu den enthaltenen Zielen und Maßnahmen zur Umsetzung. Was einfach fehlt in Wien ist quasi eine konkrete Bemessung der Ziele mit Indikatoren. Der Radverkehrsanteil ist ein sehr hoch angesetzter Indikator, der auch nur einmal pro Jahr gemessen wird und damit einer gewissen Schwankungsbreite ausgesetzt ist.

Wünschenswert wäre eine viel detailliertere Zielsetzung. Beispielsweise, lokale Modal Splits in den Bezirken oder auch die Anzahl der Radfahrenden auf den verschiedenen Routen oder die Fahrradbesitzer. Was auch dabei klar erkennbar ist, dass in dem Weg zu den Zielen die Maßnahmen in den Stadtentwicklungsplan ja sehr schwammig sind und größtenteils nicht quantifiziert. Zum Beispiel x km neue Fahrradrouten, x qm Verkehrsberuhigung, x Spielplätze so was. Das war auch ein Grund für die Initiative Platz für Wien, die mit Experten und Aktivisten überlegt haben, was bräuchte es eigentlich an konkreten Maßnahmen für diese Ziele und daraus wurden dann die Platz für Wien Forderungen. Da stehen auch ganz genaue Ziele drinnen, wie 30 km bauliche Radwege pro Jahr errichten. Und Wien baut 5 km oder so derzeit.

F: Wie Sehen Sie die Rolle der Bezirke bezüglich der Herausforderung in der Fahrradmobilität?

E: Also formal ist die Rolle eine relativ geringe, weil die Bezirke nur zuständig sind für die Gemeindestraßen, also jene Straßen die nicht in Stadtzuständigkeit sind. Und diese sind zwar kleinräumig relevant, spielen für den übergeordneten Radverkehr aber nur eine untergeordnete Rolle. Das Haupttradverkehrsnetz ist, laut Stadtverfassung, in Stadt Wien-Verantwortung. Aber in der realpolitischen Betrachtung haben die Bezirke starkes politisches Gewicht. Wenn ein Bezirk rgendetwas nicht möchte, Stichwort Radwegebau, dann tut sich die Stadt meistens sehr schwer sich darüber hinwegzusetzen, vor allem wenn es ein Bezirk mit der selben Fraktionsfarbe ist wie die Stadtregierung. Da wird dann vor allem geschaut, dass man es dort baut, wo alle zustimmen. Ich meine, dass da die Stadt eher gestärkt auftreten sollte, damit eben dieses Radverkehrsnetz gebaut werden kann. So sieht man recht schön, beispielsweise am Getreidemarkt, wo es einen Radweg bergab gibt, wo der Bezirk zugestimmt hat, und bergauf gibt es keinen Radweg, wo der 1. Bezirk zustimmen müsste, und da parken jetzt 15 Autos im Schatten unter den Bäumen, statt einem sicheren Radweg.

F: Dadurch vielleicht auch eine Herausforderung. Wie sehen Sie die Aufgabenverteilung zwischen Bezirken und Stadt?

E: Ich glaube eine Meta-Ebene, eine Vermittlungsebene, zwischen Bezirken und Stadt wäre notwendig, damit die öfter zusammenkommen. Es gibt in der Vergangenheit oft

Fälle, wo die beiden voneinander jeweils meinten, dass der andere jeweils nicht auf ihn oder sie zugehe. Der Bezirk meint die Stadt meldet sich nicht und tut nichts und die Stadt meint der Bezirk hat sich so lange schon nicht gemeldet und macht nichts. Aber beide würden gerne und sind deswegen verstimmt. Diese Erkenntnis hat dazu geführt, dass jetzt die Mobilitätsagentur diese Rolle teilweise übernimmt und zwischen den Bezirken und der Stadt vermittelt. Ganz deutlich hat man es jetzt gesehen beim Beispiel Argentinierstraße. Die Hauptradroute war seit 20 Jahren in Diskussion und hätte schon umgebaut werden sollen. Und der Bezirk war bisher dagegen gegen die zeitgemäße Lösung einer Fahrradstraße. Jetzt hat die Mobilitätsagentur eine große Kampagne mit Bürgerbeteiligung gemacht und den Bezirk nochmal eingebunden. So konnte quasi eine gemeinsame Lösung gefunden werden, die 85% Zustimmung unter den Bewohnerinnen bekommen hat. Also die Vermittlerrolle wäre sinnvoll. Dann gibt es noch das Thema Kennzahlen, es gibt gewisse Infrastrukturkennzahlen, wie Anzahl der Radbügeln im Vergleich zum Bedarf, das wäre der Deckungsgrad. Oder wie viele Prozent der Einbahnen im untergeordneten Straßennetz geöffnet sind. Da merkt man, dass manche Bezirke relativ gut sind und manchen Bezirke relativ schlecht. Es gibt gefühlt niemanden in der Stadt Wien, der sich darum kümmert, dass alle Bezirke ein ähnliches Niveau bekommen oder dass man die schlechten Bezirke motiviert etwas in ihrer eigenen Zuständigkeit zu machen. Das würde man sich wünschen, dass die Stadt Wien in die Bezirke geht und quasi diese Kennzahlen nach oben hebt. Das sind relativ kleine Maßnahmen, aber man merkt einfach in den Bezirken, wo relativ viele Einbahnen geöffnet sind, Innenstadtbezirke oder auch der Bezirk Währing hat es geschafft seinen Anteil geöffneter Einbahnen mehr als zu verdoppeln in nur fünf Jahren. Dann kommt man einfach viel besser durch die Stadt durch, weil man einfach gerade Routen nehmen kann, weil es überall Ausnahmen gibt. So einen hohen Anteil an geöffneten Einbahnen hat - mit Abstand - kein anderer Bezirk. Jetzt gibt es auch weiterhin das Thema mit den Abbiegegeboten, dass bei vielen Kreuzungen darf man nicht abbiegen obwohl es möglich wäre, weil sich die Schilder nur an die Autos richten. In Kürze gibt es jetzt die Geradeaus- und Rechts-Grünpfeile für den Radverkehr, wo man auch sehen kann in welchen Bezirken hängen die Tafeln eigentlich und in welchen nicht.

Noch ein Satz zu den bürokratischen Hürden. Auf Bezirksebene werden relativ viele Entscheidungen quasi in der behördlichen Verhandlung getroffen. Wenn Infrastrukturmaßnahmen gemacht werden, dann findet eine Verhandlung statt, wo die Behörde, meistens die MA 46, dazu einlädt. Da sind die relevanten Stakeholder dabei, die Magistrate, Bezirk, jemand von der Stadt meistens, aber auch die gesetzlichen Interessenvertretungen, wie Arbeiterkammer und Wirtschaftskammer. Und bei dieser Verhandlung werden oft Entscheidungen getroffen, die eben nicht immer nachvollziehbar sind oder relativ spontan getroffen werden. Und häufig ist das ein Grund warum gewisse Maßnahmen, die den Radverkehr eigentlich fördern und auch logisch und unumstritten sind und auch in den politischen Zielen drinnen stehen, dann abgelehnt werden. Meiner Erfahrung nach werden da Entscheidungen gefällt, die den Stadtentwicklungsplänen nicht entsprechen oder widersprechen.

F: Kommen wir zum Beispiel Favoriten. Was würden Sie sagen sind die größten Herausforderungen für Favoriten im Bereich der Fahrradinfrastruktur?

E: Ja, Favoriten hat gewisse Spezialitäten, weil vor ca. 2015, 2020 vielleicht sehr wenig für den Radverkehr getan wurde. Es gab in den 80er Jahren diese Favoriten Süd Wege, dies Bernstein- Radroute und Themenradroute, wo es einige wenige gab. Da war Favoriten teilweise Vorreiter. Es gab dort schon Radwege, wo der Rest von Wien noch keine hatte. Das hat sich aber dann geändert in den späten 90ern bis frühen 2000er Jahren. Da gab es dann lange nichts. Erst in den letzten Jahren sieht man wieder, dass sich was tut. Ganz krass war es zum Beispiel beim Thema Einbahnöffnungen. Da hatte Favoriten einen der niedrigsten Anteile überhaupt von allen Bezirken und es war bekannt, schon seit 2015, dass alleine in Innerfavoriten der Bezirk 36 km Einbahnen hätte öffnen können nur durch ein Tausch der Schilder mit Ausnahmebeschilderung. Das wurde über Jahrzehnte nicht gemacht. 2015 bis 2020 hat dann das Jammern des Bezirks begonnen, dass er das nicht machen kann, weil das so viel ist. Jetzt wurde so lange nichts umgesetzt, jetzt war das dann zu teuer laut Bezirksvertretern, das umzusetzen. Da hätten sie sich eine Stadtförderung oder ähnliches gewünscht. Aber es sind seit dem einige Verbesserungen in diesem Bereich und auch bei Radbügeln. Es gab in Favoriten lange Zeit große Bereiche, die ganz wenige öffentliche Radbügel hatten. Das zeigt auch eine Analysekarte der Radlobby. Seit dem machen auch Leute Vorschläge und der Bezirk merkt, ich hab da noch blinde Flecken quasi, und so errichtet der Bezirk jetzt regelmäßig Radbügel. Ein kleiner Erfolg war auch ein Grundsatzbeschluss von sehr vielen Fraktionen zur Errichtung von Radinfrastruktur. Da hat Favoriten sich selber ein Ziel gesetzt jedes Jahr 6 bis 8 km von Einbahnöffnungen und Radwegen zu errichten. Und so ein politisch beschlossenes Ziel gibt es, meines Wissens nach, nur in Favoriten aktuell. Ein methodisches Vorbild. Sie bringen es nur nicht ganz auf den Boden.

F: Sehen Sie da auch am meisten Potenzial in Favoriten, was Radinfrastruktur betrifft?

E: Favoriten ist ein relativ einfacher Fall, von der Radverkehrsplanung her, weil verschiedene Sachen zusammenkommen. Der Bezirk ist relativ neu, das heißt das ganze Straßennetz jetzt relativ quadratisch angeordnet in großen Bereichen. Der Bezirk wird befüllt durch diese fünf Löcher in der Südbahn, wo quasi die Bahnunterführungen und Überquerungen sind. Das heißt das macht es auch relativ einfach die bekannten und relevanten Routen zu finden. Die Straßenquerschnitte sind relativ ähnlich. Das gibt, glaub ich, eine soziodemographische Affinität zum Radverkehr. Also alleine aus den Einkommensverteilung, aus den Bereichen wo sie herkommen, wie dicht bebaut wird für öffentlichen Parkraum, wäre es eigentlich dort prädestiniert dort auch Rad zu fahren. Verkürzt ausgedrückt die Hauptradrouten sind klar, die Leute sind bereit dafür, und die Seitengassen sind alle noch so breit, dass man die Einbahnen relativ leicht öffnen könnte. Das zeigt auch das Beispiel Superblock, wo man die Verkehrsberuhigung gemacht hat, „das Supergrätzl“, alle Einbahnen geöffnet hat. Das heißt, was bräuchte es in Favoriten, verkürzt ausgedrückt, ich glaube, diese durchgängigen Hauptradrouten, da gibt es die Davidgasse, die Laxenburger Straße, die Troststraße, ist glaub ich eine Hauptradroute, die Quellenstraße, die offensichtlichen quasi. Meistens zwischen den Löchern der Bahn horizontal und vertikal auf der Karte und dazwischen reichen dann

eigentlich kleine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie der Superblock und die Einbahnöffnungen, und man hätte relativ rasch ein sehr gutes Radverkehrsnetz.

F: Wäre das auch ein Wunsch, dass diese Maßnahmen auch im nächsten Bauprogramm stehen sollen?

E: Das auf jeden Fall. In Favoriten fehlen ganz viele bauliche Radwege. Eines der prominentesten Beispiele ist die Triester Straße, die teilweise sechs bis acht Spuren hat und keine Radwege und Löcher. Es gibt zwar eine Radspur mit Geh- und Radweg kombiniert am Gehsteig alles ganz schwindlig und dann plötzlich gar nichts mehr. Der Radweg ist teilweise schon gebaut aber nicht beschildert, also darf er nicht benutzt werden. Das führt zu absurden Situationen. Es gab zwar eine Begehung mit den Autoclubs, ÖAMTC und ARBÖ, und sogar die meinen auf der Straße braucht es einen Radweg. Dort gibt es aber fast nur Autospuren, daher wird das notwendig sein. Die durchgängige sicherer Radinfrastruktur an der Triester Straße ist so eine Mindestanforderung an ein Radverkehrsnetz, die erfüllt werden sollten. Es gibt die Studie von der TU zu den dringendsten Radwegen Wiens, die die Stadt Wien beauftragt hat. Da sind ja auch einige in Favoriten drinnen, meines Wissens nach.

F: Die Finanzierung haben Sie ja schon angesprochen. Das Regierungsprogramm sagt ja 20 Millionen jährlich für den Radverkehr. Wie kann man die finanziellen Mittel von der öffentlichen Hand beurteilen? Was sind die Gründe, die es verhindern gute Radinfrastruktur zu realisieren?

E: Natürlich sind die finanziellen Mittel nicht der einzige Grund, aber es ist klar um was zu ändern braucht es Ressourcen und das Budget ist ja nur ein Proxy für alle Dinge, die man zur Verfügung hat, um etwas zu ändern. Da ist der Straßenbau drinnen, aber auch die Planung, die Bewusstseinsbildung, die Werbung fürs Radfahren. Also, ich glaube, wenn die Stadt etwas verändern möchte an den Gegebenheiten und Gewohnheiten der Menschen, dann kann man glaub ich auch relativ leicht auf den Punkt kommen, dass es die Maßnahmen braucht. Auf Basis von dieser Studie (Umweltbundesamt Anm.), die den Gesamtbedarf abschätzt. Innerhalb von 10 Jahren bräuchte es 50 Euro pro Einwohner und Jahr. Das wären dann 100 Mio. mit quasi Wien in 10 Jahren ein Radverkehrsnetz hat wie die Niederlande, verkürzt ausgedrückt. Und auch ähnlich hohe Radverkehrsanteile. Wien hat relativ lange sehr wenig getan. Das heißt, sehr viele Ressourcen sind in andere Bereiche angesiedelt, Planungen bei den Wiener Linien, aber auch der Autoverkehr wird durch ein ganzes Team an Planern geplant. Wenn man sich anschaut wie der Radverkehr geführt wird, dann ist es immer so ein Beiwerk, das so ein bisschen mitgeführt wird. Aber Städte, wie Berlin zum Beispiel, die haben, nachdem sie den Radentscheid gemacht haben, eigene Planungsagenturen gegründet. Die haben mittlerweile 50 Radverkehrsplaner angestellt, die einfach nur das machen. In Wien kann man die Menschen an einer Hand abzählen.

F: Sie haben angesprochen, dass es nur sehr langsam voran geht. Was wären für Sie die ersten Schritte in Bezug auf die Radinfrastruktur, dass das besser und schneller ins Laufen kommt?

E: Ich glaub, dass wir an einem Punkt sind, wo quasi die Menschen, die gerne Radfahren und sich auch trauen, häufiger am Rad unterwegs sind. Aber das es noch eine sehr große Gruppe von Menschen gibt, die heute noch nicht am Rad sitzen, aber

die eventuell würden, wenn sie andere Straßen vorfinden würden. Und deswegen meine ich, dass es einfach Infrastruktur braucht, die von allen Menschen genutzt werden kann, neben der Bewusstseinsbildung, die ich immer voraussetzte, die Wien mittlerweile sehr gut macht. Ich glaube, dass ist auch in Favoriten wichtig, damit eben nicht auf irgendwelchen Hauptstraßen Streifen aufgemalt werden. Es braucht geschützte Radwege, wo wirklich Kinder bis Senioren sicher unterwegs sein können. Also eine ganz einfaches Rezept was sich international bewährt hat, und auf das sollten auch die Wiener Bezirke und die Stadt Wien hinarbeiten. Der wichtigste Weg dazu ist einfach, dass das eine Hauptradverkehrsnetz mit einer Qualität ist, das es für alle nutzbar ist. Abgesehen von den großen Dingen, wo man sich die Zähne ausbeißt viele Jahre, hat man eigentlich bei jeder kleinen Straßenumgestaltung, bei jeder kleinen Gasse Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung, zum Beispiel eine Sackgasse machen oder Diagonalsperren oder Blumentöpfe auf die Fahrbahn stellen, dass nicht durchgefahren werden kann und nur zu- und abgefahren kann. Mit diesen Verkehrsfiltern kann man auch relativ kostengünstig ganz große Flächen verkehrsberuhigen. Das wären die Punkte, die man in den nächsten 10, 20 Jahren in Wien flächendeckend ausbauen sollte.

F: Würden Sie auch sagen, die Konzepte von Fahrradstraßen und fahrradfreundlichen Straßen wären eine gute Maßnahme und würde einen Beitrag leisten zu mehr Radverkehr?

E: Also auf jeden Fall, wenn sie richtig angewendet werden. Ich sehe das quasi als zwei Parallelen. Es gibt das Hauptradverkehrsnetz und das führt teilweise auf den Hauptstraßen, wo ganz viele Autos unterwegs sind. Da braucht jeder getrennte Spuren, wie einen Radweg. Wenn aber das Hauptradverkehrsnetz, wie in der Argentinierstraße, durch eine ruhige Seitengasse führt, ist es dort besser, mittlerweile auch wissenschaftlich bewiesen, nicht einen Radweg zu bauen, sondern eine Fahrradstraße. Wenn es entsprechend verkehrsberuhigt ist, dann können auch Kinder und Ältere gemeinsam mit wenigen Autos auf der Straße fahren. Ich hab das in den Niederlanden angesehen, man muss das verstehen als Radweg, wo auch ab und zu ein Auto zu einem Parkplatz zufährt. Das ist keine Straße im herkömmlichen Sinn, wie wir das bisher in Wien gewohnt sind.

F: Was würden Sie sich hinsichtlich Fahrradmobilität von der Stadt Wien wünschen?

E: Ich glaube damit sich was ändert braucht es auf strategischer Ebene diese Ziele quantifiziert mit quantifizierten Maßnahmen. Eine dieser Maßnahmen ist mehr Ressourcen und da ist vor allem das Radverkehrsbudget drinnen, aber auch wahrscheinlich eine Verdreifachung der Radverkehrsplaner in Wien. Und dann die konkrete Ausrollung dieser Dinge. Also Planung, Konzeption inklusive Beteiligung der Bezirke für die Hauptradrouten. Das wird wahrscheinlich am meisten bringen.

F: Ist Ihnen noch etwas wichtig, was noch nicht erwähnt wurde?

E: Ich glaub das jährliche Bauprogramm ist interessant und die Verteilung auf die Bezirke. Es gibt da eine Analyse der Radlobby in welchen Bezirken eigentlich am Bauprogramm teilnehmen und welche quasi wie viel Stadtgeld in den Bezirk hineinholen und diese Investitionen lukrieren können. Da gibt es manche Vorreiter und manche Bezirke, die haben schon seit 10 Jahren keine einzigen Radwege gebaut. Das

ist glaub ich ein Thema auch eine Frage der Gerechtigkeit, dass man nicht die städtischen Gelder nur in den Bezirken investiert, die Radwege bauen wollen, sondern auch Radwege dort baut, wo die Bezirke im Widerspruch sind oder ähnliches, weil die Leute dort es trotzdem verdienen. Das gehört glaube ich viel mehr beachtet, weil sonst kommen wir in die Situation, dass manche Teile von Wien super Radwege haben und dann fährt man über die Grenze und dann gibt es keine Radwege mehr. Das ist ganz offensichtlich bei Bezirken, wie wenn man die Landstraße oder 4., 5. Bezirk mit dem 10. Bezirk vergleicht. Da schaut es ganz anders aus.

F: Dann sind wir am Ende und ich bedanke mich, dass Sie sich die Zeit genommen haben für das Gespräch.