

## 4. NICHT MOTORISIERT UND TROTZDEM MOBIL ZUR ARBEIT

### 4.1 Einleitung

Der 4. Teil unserer Veranstaltungsreihe beschäftigte sich mit dem nicht motorisierten Individualverkehr. Nach dem motorisierten und dem öffentlichen Verkehr ist diesmal der Fokus auf die Mobilitätsbedürfnisse von FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf dem Weg zur Arbeit gerichtet.

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs zählt zu den obersten Prioritäten der Wiener Verkehrs- und Umweltpolitik und wird auch seitens der AK Wien unterstützt. Dementsprechend wurden bereits in den letzten Jahren eine Fülle von Maßnahmen entwickelt, teilweise unter Einbeziehung der Bevölkerung, die auf eine Erhöhung der Attraktivität dieser Verkehrsarten abzielen. Häufiger Kritikpunkt dabei ist, dass die Radverkehrsplanungen oftmals zu Lasten des FußgängerInnenverkehrs erfolgen und Konflikte innerhalb des nicht motorisierten Individualverkehrs zur Folge haben.

Auch auf Bundesebene werden unter den Schlagworten Klimaschutz oder betriebliches Mobilitätsmanagement Initiativen gesetzt, die auf eine Förderung der sanften Mobilität abzielen. Der Arbeitsweg spielt bei diesen Betrachtungen natürlich immer eine wichtige Rolle.

Doch, welche Maßnahmen sind notwendig, die Ziele Wiens hinsichtlich einer weiteren Steigerung des Radverkehrs- bzw. FußgängerInnenanteils am Gesamtverkehr und speziell auf dem Weg zur Arbeit zu erreichen? Nach Darstellung der einzelnen Positionen des Podiums wurde diese Fragestellung in der anschließenden Diskussion näher beleuchtet.

### 4.2 Positionen

#### 4.2.1 Michael Klug - AK Wien

Potentiale des zu Fuß Gehens in Wien:

- Fast alle zu Fuß zum Arbeitsplatz gehende WienerInnen innerhalb ihres Wohnbezirkes (rd. 40.000).
- Noch mehr Wiener TagespendlerInnen innerhalb des Wohnbezirkes mit PKW als Fahrer oder Beifahrer unterwegs (rd. 45.000).
- Allein innerhalb der inneren Bezirke Wiens sind täglich rund 30.000 TagespendlerInnen in ihrem Pkw unterwegs. Dies entspricht in etwa  $\frac{1}{4}$  aller motorisierten EinpendlerInnen Wiens.

Konflikte zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind oftmals bei gemischter Führung (gemeinsamer Geh- und Radweg) festzustellen:

- Es gibt keine Gleichberechtigung auf gemischter Fläche.
- Fahrrad ist Fahrzeug – Bevorrangung der FußgängerInnen notwendig.
- In den meisten Fällen ist die Lösung für den Fahrradverkehr auf der Fahrbahn zu finden.

Zu den häufigsten Unfallursachen zählen Konflikte im Kreuzungsbereich:

- Unklare Vorrangsituationen bei Radfahrerüberfahrten führen oft zu gefährlichen Situationen.
- Lichtsignalgeregelte Schutzwege: oftmals zu kurze Grünphasen.
- An den Schutzwegen geht die Anhaltemorale der KFZ seit Jahren zurück. So wurden in Wien bereits im ersten Halbjahr 2010 sechs Menschen bei Unfällen am Schutzweg getötet. Jeder zweite Autofahrer ignoriert die Anhaltepflicht bei Schutzwegen.
- Änderung der StVO – stärkere Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs (z.B. Kreuzungsbereich).
- Die Grünphase in Sekunden soll der Schutzweglänge in Metern entsprechen.
- Schutzwege und Radfahrerüberfahrten müssen ausreichend beleuchtet werden.
- bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion der Kfz.
- Aufklärungskampagnen bezüglich Anhaltebereitschaft von Kfz- LenkerInnen

Es sind Änderungen in der StVO zur Gleichberechtigung des nicht motorisierten Verkehrs notwendig:

- Derzeit Radwegbenutzungspflicht; mögliche künftige Unterscheidung in benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radwege.
- Derzeit Querungsgeschwindigkeit bei nicht signalgeregelten Radfahrerüberfahrten kleiner als 10 km/h; künftig: angepasste Annäherungsgeschwindigkeit relevant.
- Fahrradstraße: nach deutschem Vorbild eine Straße, in der der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist und in der andere Verkehrsmittel nur dann erlaubt sind, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. Fahrräder dürfen nebeneinander fahren, die Höchstgeschwindigkeit ist 30 km/h und es gelten die allgemeinen Vorrangregeln.
- Kombiniertes Verkehrszeichen für Radfahrerüberfahrt und Schutzweg
- Einheitliche Vorrangregeln im Kreuzungsbereich für den Radverkehr
- Ermöglichung von Allgrün für FußgängerInnenquerungen in Kombination mit diagonalem Queren

Die Anreizsysteme für eine gesunde, effiziente, sozial- und umweltfreundliche Mobilität – Schlagwort betriebliches Mobilitätsmanagement – müssen weiter ausgebaut werden. Eine gesunde Mobilität der MitarbeiterInnen muss den Betrieben etwas wert sein, etwa durch ein Angebot von Radabstellanlagen oder Dienstfahrrädern (auch Elektrobikes). Auch Wettbewerbe wie „Österreich radelt zur Arbeit“ – MitarbeiterInnen sammeln Radkilometer am Arbeitsweg und werden dafür belohnt – helfen mit, zum Umstieg aufs Rad zu motivieren.

Das Projekt Radstation Hauptbahnhof gewährleistet für PendlerInnen sichere Abstellmöglichkeit für ihr Fahrrad in Wien und ist damit Voraussetzung für viele das Fahrrad am Arbeitsweg zu nutzen. Der Kostenaspekt ist ebenfalls nicht zu unterschätzen: es ist kein Ticket für Kernzone Wien notwendig. Aus Sicht der AK und nach internationalen Beispielen könnte eine derartige Einrichtung mit einem Beschäftigungsprojekt gekoppelt werden.

#### 4.2.2 Renate Kaufmann – Bezirksvorsteherin Wien 6

Das Kredo in Mariahilf lautet: „Mehr Lebensqualität und Sicherheit durch faire Aufteilung des öffentlich Raumes“. Dies geschah und geschieht durch folgende Maßnahmen:

- Gehsteigverbreiterungen