

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

- Verkehrsfreie Zonen bei Schulen und Parks
- Radwege und Radabstellbügel
- Tempo 30
- Mittelinseln als Aufstellflächen für FußgängerInnen und Tempobremsen für Kfz
- Rundumgrün/Voreilzeit für FußgängerInnen
- Barrierefreiheit – taktile Elemente

Ein weiteres Anliegen im 6. Bezirk ist der Kampf um den öffentlichen Raum und damit auch das Eindämmen von Warenausräumungen, etc. die die Nutzbarkeit der Gehsteige beeinträchtigen. Als wichtiges Instrument wird dabei auch die BürgerInnenbeteiligung gesehen.

Ein wesentlicher „hot spot“ im Bezirk ist die Mariahilfer Straße, die in einen shared-space Bereich oder eine Fußgängerzone umgewandelt werden soll.

#### 4.2.3 Gregor Stratil – Sauer – Stadt Wien

Die Strategie der Stadt Wien ist es den Modal Split weiter zu verändern und den Fuß- und Radverkehr weiter aufzuwerten. So ist im rot-grünen Regierungsprogramm in Wien der angestrebte Radverkehrsanteil bis 2015 mit 10 % angegeben. Der FußgängerInnenverkehr soll auf hohem Niveau gehalten werden.

Als Beitrag zur Verbesserung der Gehbedingungen sind zu nennen:

- Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- Aufenthaltsqualität und NutzerInnenfreundlichkeit
- Attraktivität und Wohlbefinden

Ein sehr positives Beispiel ist London. Hier ist das Gehen Teil des Gesamtverkehrs und im „Transport of London“ eingegliedert. Weiters wurden Leitsysteme installiert und Kampagnen wie z.B. „zu Fuß zur Arbeit – Walking Works“ durchgeführt.

Die wichtigsten Herausforderungen in der Verkehrsplanung der Zukunft sind:

- Gehen und Radfahren als vollwertiges Transportmittel ernst nehmen
- Klare Visionen
- Kostenwahrheit im Verkehr
- Kein lineares Denken in der Planung
- Hohe Qualität im öffentlichen Raum
- Interventionen im öffentlichen Raum haben auch soziale Effekte
- Ansätze für den öffentlichen Raum auch außerhalb der Zentren finden

#### 4.2.4 Martin Eder – BM Land- und Forstwirtschaft

Es besteht nach wie vor ein Unterschied zwischen Verkehrsrealität (Platzbedarf) der unterschiedlichen Verkehrsarten und der Verkehrsrealität.

Seitens des Lebensministeriums wurden folgende Aktivitäten gesetzt:

- Klima: aktiv mobil
- Masterplan Radfahren
- Walk-space Award
- Energiestrategie Österreich inkl. Erstellung eines Masterplan Fußgängerverkehr