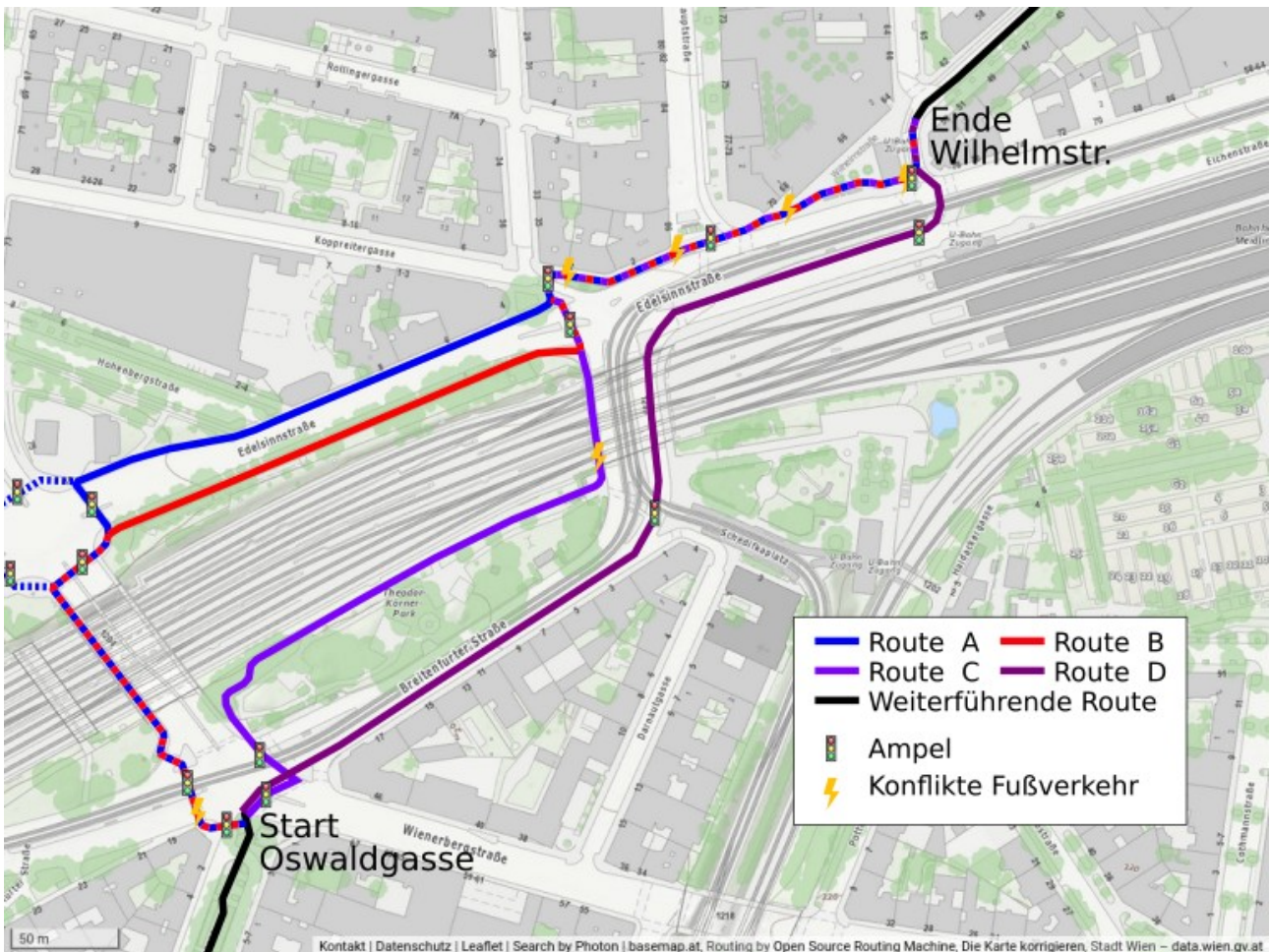


Radroute Oswaldgasse – Bahnhof Meidling – Wilhelmstraße

Autor: Stephan Bösch-Plepelits <skunk@xover.mud.at>, Juli 2022

Letztens hab ich mit Martin Blum (von der Mobilitätsagentur Wien) über die Situation beim Bahnhof Meidling geredet, konkret, wie man am Schnellsten von der Oswaldgasse (einer wichtigen Radroute aus dem Südwesten Wiens) zur Wilhelmstraße (der Verbindung ins Zentrum) kommt. Es gibt nämlich verschiedene Routen, und es ist nicht offensichtlich, welche die Beste bzw. Schnellste ist.

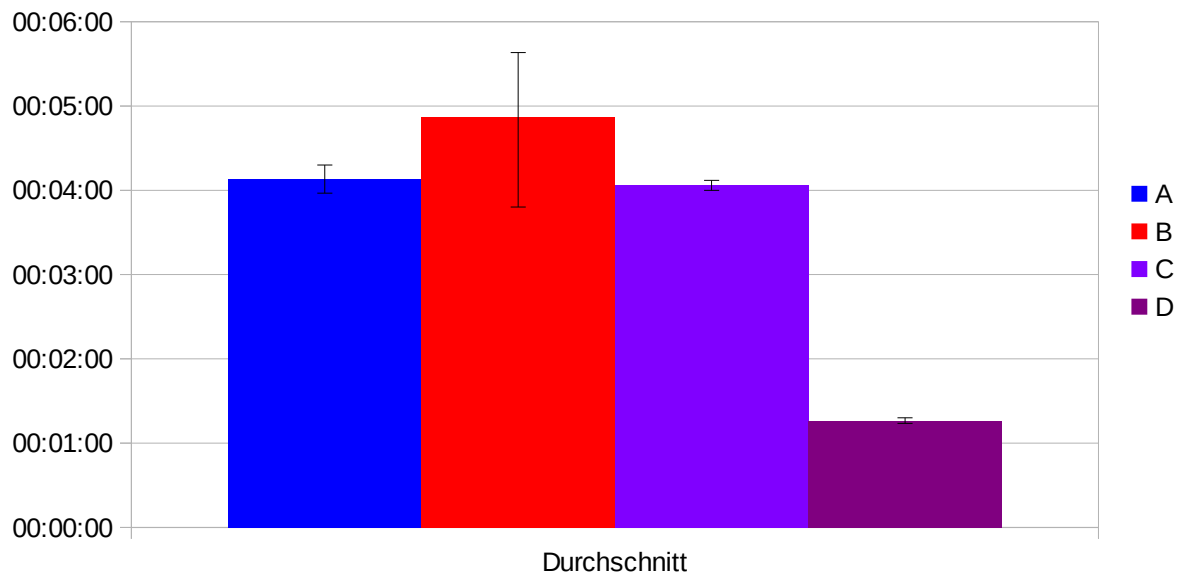
Darum hab ich beschlossen, dieses Problem empirisch anzugehen. Zuerst auf der Karte alle möglichen Karten herausfinden und dann Zeitmessungen vorzunehmen. Die folgenden Routen gibt es: Routen A-C sind (fast) ausschließlich auf baulich getrennten Radwegen, bei Route D muss man mit dem Kfz-Verkehr mitschwimmen:



Quelle: basemap.at 2022, eigene Bearbeitung

Ich bin jede Route dreimal gefahren. Gemessen habe ich ab dem ersten Grün an der Kreuzung Wienerberg Straße (dem oberen Ende der Oswaldgasse). Hier die gemessenen Fahrzeiten:

Fahrzeiten Oswaldgasse - Wilhelmstraße



In absoluten Zahlen:

Variante	Durchschnitt	Minimum	Maximum
A	00:04:08	00:03:58	00:04:18
B	00:04:52	00:03:48	00:05:38
C	00:04:03	00:04:00	00:04:07
D	00:01:16	00:01:14	00:01:18

Wie man sieht, ist die Fahrdauer der Routen über die Radwege ein Vielfaches der Route im Kfz-Verkehr. Außerdem hat man bei allen Radweg-Varianten viele Konflikte mit Passant*innen.

Von den Radweg-Routen ist am ehesten die Variante A zu empfehlen, da man durchgehend Radweg hat und am wenigsten Konflikte mit Passant*innen.

Variante C ist am wenigsten zu empfehlen, da man an der Wienerberg Straße indirekt abbiegen muss (an der unvollständigen Überfahrt) und auf der Philadelphia Brücke durch den Haltestellenbereich der Linien 7A und 62A fahren muss (siehe Beschreibung Route C).

Routenbeschreibung

Route A

Die Route folgt zu 100% baulich getrennten Radwegen.

Zuerst quert man an der Kreuzung Wienerbergstraße / Breitenfurter Straße die Oswaldgasse (einmal Ampel warten) und dann gleich nochmal die Breitenfurter Straße (noch einmal Ampel warten) um dann über die Wienerbergbrücke die Südbahn zu queren.

Bei der Kreuzung Edelsinnstraße / Ruckergasse wechselt man auf die auf die Nordseite der Edelsinnstraße (meist zweimal an Ampeln warten) und fährt dann nach Osten zur Koppreitergasse.

Bei der Ampel Koppenreitergasse muss man üblicherweise auch warten, wie auch oft bei der Meidlinger Hauptstraße. Die Ampel zur Wilhelmstraße ist immer Grün. Zwischen Koppenreitergasse und Wilhelmstraße (am oberen Ende der Meidlinger Hauptstraße und der Bushaltestelle Eichenstraße) ist der Platz für Fußgänger*innen und Radverkehr sehr eng, was zu häufigen Konflikten führt.

Route B

Die Route folgt zu 100% baulich getrennten Radwegen (teilweise gemischt mit Fußverkehr).

Südbahn-Querung über die Wienerbergbrücke, bei der Edelsinnstraße auf der Südseite bleiben und erst bei der Philadelphiabrücke auf den Radweg Eichenstraße wechseln.

Ist eigentlich sehr ähnlich zur Route A, nur dass man bei der Querung Edelsinnstraße (bei der Philadelphiabrücke) oft sehr lange auf Grün warten muss.

Route C

Abgesehen von der Kreuzung Wienerbergstraße / Breitenfurter Straße folgt die Route baulich getrennten Radwegen (teilweise gemischt mit Fußverkehr).

Bei der Kreuzung Wienerbergstraße / Breitenfurter Straße gibt es eine unvollständige Radquerung, die zum indirekt Abbiegen genutzt werden kann (was nicht extra gekennzeichnet ist). Siehe Abbildung 1.

Der Radweg führt am Theodor-Körner-Park entlang, was sehr angenehm ist.

Allerdings kommt man dann zur zur Philadelphiabrücke, wo der Radweg durch den Haltestellenbereich der Linien 7A und 62A führt (siehe Abbildung 2). Dort warten auch immer viele Leute (wichtige Umsteigestation von/zur Badner Bahn und U-Bahn). Da es sich hier um eine Basisroute des Hauptradverkehrsnetzes Wien handelt, sollte dies dringend geändert werden (siehe Kapitel zu Probleme).

Ab hier gleicht die Route der Route B.



Abbildung 1: Die "unvollständige Radüberfahrt" an der Kreuzung Wienerberg Straße. In rot: indirektes abbiegen zum Radweg.



Abbildung 2: Auf der Philadelphiabrücke führt der Radweg (Haupttradrouten!) durch den Haltestellenbereich.

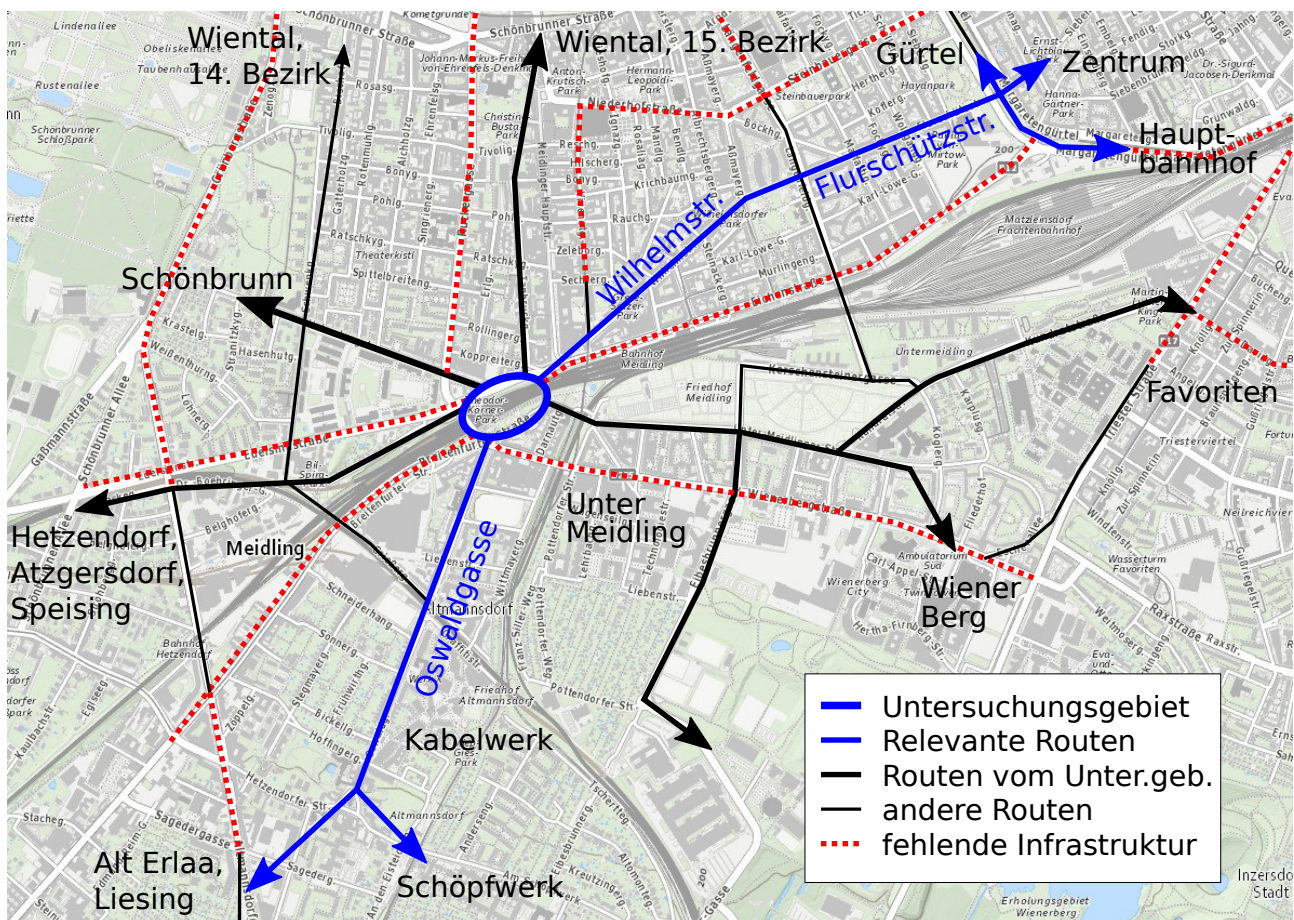
Route D

Diese Route nutzt keine baulich getrennten Radwege.

Wie bei Route C starten wir an der Kreuzung Wienerbergstraße / Breitenfurter Straße an der unvollständigen Radquerung, fahren dann aber mit dem Kfz-Verkehr mit und können dadurch die grüne Welle nutzen. Man kommt ohne nochmal Stehenbleiben zu müssen bis in die Wilhelmstraße.

Diese Route ist allerdings nur für geübte Nutzer*innen, da man mit dem Kfz mitfährt. Es ist vermutlich auch nicht legal, da man möglicherweise die Radwegbenutzungspflicht verletzt (obwohl die Radwege nicht direkt an die Straße grenzen).

Bedeutung für den Radverkehr



Quelle: basemap.at, eigene Bearbeitung

Die Oswaldgasse ist eine wichtige Route nach Südwesten, sie bindet Altmannsdorf, Alt Erlaa, den Liesingbachradweg (und damit Atzgersdorf und Liesing) an die Innenstadt an.

Durch die Wilhelmstraße – Flurschützstraße kommt man in Richtung Zentrum und Hauptbahnhof.

Als fehlende Infrastruktur sind Routen gekennzeichnet, die nicht legal befahrbar sind (z.B. fehlende Einbahnöffnung) oder vom Sicherheitsaspekt nicht akzeptabel sind (Mischverkehr mit zu viel Kfz-Verkehr und/oder zu hoher Geschwindigkeit). Wie man auf der Karte oben gut erkennen kann, gibt es viel Potential für mehr Radverkehr.

Die größten Probleme im Untersuchungsgebiet

Autozentrismus

In diesem Gebiet spürt man noch sehr das Paradigma der „autogerechten Stadt“, wie es in den 1950ern und 1960ern aktuell war. Besonders deutlich merkt man das rund um die Wienerberg Brücke, die in den Jahren 1964 bis 1966 neu gebaut wurde, aber auch an der Philadelphiabrücke, die 1977 und 1978 erneuert wurde.

Die Straßeninfrastruktur ist für sehr großes Kfz-Aufkommen ausgelegt, viele der Straßen im Untersuchungsgebiet haben zwei Spuren pro Richtung (Eichenstraße, Edelsinnstraße, Wienerbergstraße) und große Auffächerungen an den Kreuzungen. Die komplexen Ampelschaltungen und die Priorisierung für den Kfz-Verkehr ergeben sehr lange Ampelwartezeiten für den Rad- und Fußverkehr.

Durch eine Reduktion der Fahrspuren könnte man die Ampelschaltungen um einiges simpler gestaltet werden und kürze Umlaufzeiten programmiert werden. Kreisverkehre könnten die Kapazitäten der Kreuzungen erhöhen – vor allem für die aktive Mobilität.



Abbildung 3: Die Kreuzung Edelsinnstraße – Ruckergasse – Wienerberg Brücke ist fast ein Textbook-Beispiel für autogerechte Stadt. Quelle: basemap.at Orthophoto.

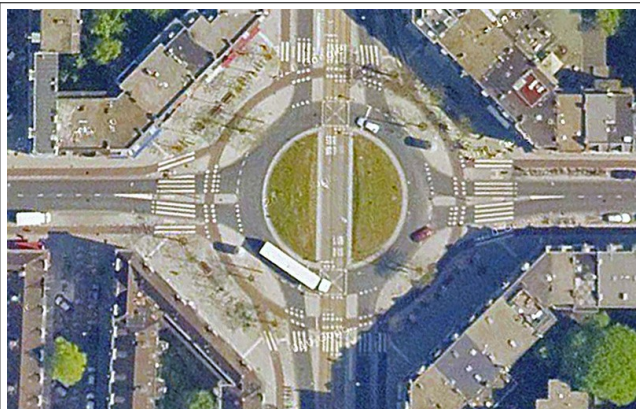


Abbildung 4: Beispiel eines Kreisverkehrs in Amsterdam. Die Dimension entspricht etwa der Kreuzung links (\varnothing ca. 60m).

via BicycleDutch

Rad- und Fußverkehr an den Rand gedrängt

Während dem Kfz-Verkehr im Gebiet sehr viel Platz gewährt wird, werden Rad- und Fußverkehr auf Restflächen zusammengedrängt. Beispiel Abbildung 3: Der Kfz-Verkehr hat auf jedem Kreuzungsarm eine Auffächerung auf 4 Spuren, sonst jeweils 2 Spuren. Radwege existieren nicht auf allen Straßenseiten, großteils werden diese sogar als gemischte Rad-/Gehwege geführt.

Ein anderes Beispiel ist (wie oben bei Route C schon beschrieben), der Radweg auf der Philadelphiabrücke, der durch den Haltestellenbereich der Linien 7A und 62A führt. Da dies eine Umsteigestation von der Badner Bahn und der U-Bahn Linie 6 ist, warten hier auch oft viele Fahrgäste. Wie diese Situation verbessert werden könnte, hab ich auf meinem Blog (<https://wien.plepe.at/2018/10/radweg-philadelphiabruecke/>) beschrieben (siehe Abbildung 6).

Am oberen Ende der Meidling Hauptstraße (an der Eichenstraße) ist die Situation für die Passant*innen, wartende Fahrgäste und den Radverkehr auch sehr eng, was regelmäßig zu

Konflikten führt (Abbildung 7). Der Kfz-Verkehr dagegen hat massig Platz zum Fließen (Abbildung 8).



Abbildung 5: Auf der Philadelphiabrücke führt der Radweg (Haupttradrouten!) durch den Haltestellenbereich.

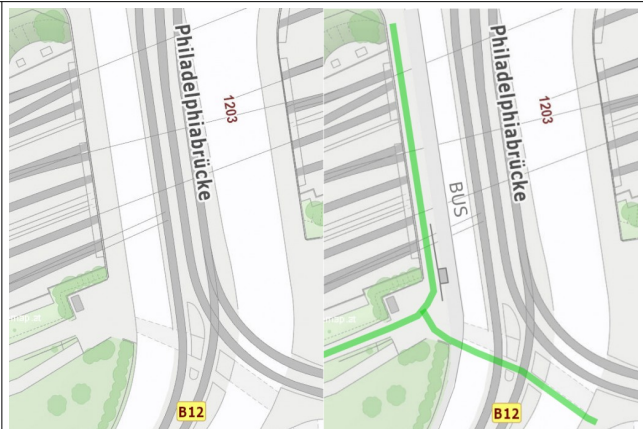


Abbildung 6: Beispiel für eine Umplanung der Philadelphiabrücke (wie beschrieben in Möglichkeit 1).



Abbildung 7: Eng ist es an der Eichenstraße, am oberen Ende der Meidlinger Hauptstraße.



Abbildung 8: Autostraßenähnliche Gestaltung der Eichenstraße.

Der Mangel an Radabstellanlagen

In den Niederlanden extrem erfolgreich: Die Kombination aus Rad und Bahn. Um dies zu ermöglichen, gibt es an den Bahnhöfen große, gesicherte Radabstellanlagen. Rund um den Bahnhof Utrecht zum Beispiel gibt 30.000 Fahrradparkplätze.

Der Bahnhof Meidling ist im Vergleich ein Trauerspiel:

- Ausgang Eichenstraße/Arcade (quasi der Haupteingang von der Oberfläche): 14
- Ausgang Dörfelstraße: 74
- Ausgang Schedifkaplatz: 70
- Ausgang Kerschensteinergasse: 14

Keine dieser Abstellanlagen ist überdacht oder irgendwie gegen Diebstahl gesichert (nur Bügel).

Der „Haupteingang“ zum Bahnhof Meidling auf der Eichenstraße bei der Meidlinger Hauptstraße bzw. Arcade hat nur 7 Bügel für insgesamt 14 Fahrräder – und diese sind zu jeder Zeit übervoll belegt (siehe Abbildung 9).

Besonders ärgerlich ist die Radinfrastruktur beim Ausgang Dörfelstraße (siehe Abbildung 10). Dieser Ausgang ist der Nächste vom Zentrum und ermöglicht einen sehr schnellen Zugang zu den Bahnsteigen (wenn auch nicht barrierefrei). Der Ausgang (und auch die einzige nahegelegene Radabstellanlage im Abstand von 70m) sind mit dem Rad nicht sicher erreichbar, da die Eichenstraße sehr radfeindlich ist und die Quergassen (Dörfelstraße, Hoffmeistergasse, Steinackergasse) nicht für das Radfahren gegen die Einbahn geöffnet sind.



Abbildung 9: Radabstellanlage beim Ausgang Eichenstraße/Arcade – zu jeder Tageszeit überfüllt.



Abbildung 10: Ausgang Dörfelstraße. Keine Radabstellanlagen im direkten Umfeld, kein sicherer Anschluss an die Radrouten. Dafür viel Asphalt.