



Technische Universität Wien
Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
(TUW-FVV)

Karlsplatz 13/230-1
A-1040 Wien
T: +43-(0)1-58801-23101

Studie

U-Bahn-Bau beim Arne-Karlsson-Park als Chance

durchgeführt im Auftrag von

**grüne
bildungs-
werkstatt**
WIEN

*Grüne Bildungswerkstatt Wien
Margaretenstraße 120/1-3
1050 Wien*

inhaltlich verantwortlich

DI Ulrich Leth

*Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Günter Emberger
Forschungsbereichsleiter*

Wien, im Oktober 2024



Inhalt

1	Ausgangslage	3
2	Das Bauvorhaben Linienkreuz U2/U5	3
3	Verkehrsführung und Oberflächengestaltung im Endzustand	4
4	Verkehrsbeschränkungen im Bauzustand & Implikationen	6
5	Empfehlungen für temporäre Baustellen-Verkehrsführung	7
5.1	WUK-Superblock	7
5.2	Verkehrsberuhigung Sensengasse	9
6	Untersuchte Varianten für permanente Verkehrsführung.....	9
6.1	Einbahnlösung Währinger Straße stadtauswärts & Liechtensteinstraße stadteinwärts.....	9
6.2	Sperre der Spitalgasse zwischen Währinger Straße und Sensengasse für den MIV.....	12
6.3	Sperre der Sensengasse zwischen Währinger Straße und Spitalgasse für den MIV.....	13
7	Rahmenbedingungen.....	14
7.1	Verkehrssicherheit	14
7.2	Lärmbelastung.....	15
7.3	Hitzebelastung	16
7.4	Mehrfachbetroffenheit finanziell schwacher Haushalte	17
7.5	Hauptradverkehrsnetz	17
8	Beitrag der vorgeschlagenen Maßnahmen zu den Zielen der Stadt Wien.....	18
9	Wirkungsanalyse und Zusammenfassung.....	19
10	Literatur	20

1 Ausgangslage

Der U-Bahn-Bau am Alsergrund und die Errichtung einer U5-Station beim Arne-Karlsson-Park wird die Verkehrsführung im Bezirk für mehrere Jahre prägen (Sperrung Spitalgasse und Sperrung Währinger Straße stadteinwärts für den Kfz-Verkehr). Die Oberflächenwiederherstellung nach Ende der Baustelle bietet die (einmalige) Möglichkeit, die bisherige Flächenaufteilung im öffentlichen Raum großflächig neu zu denken und dabei gleich Aspekte der Klimawandelanpassung, der sozialen Gerechtigkeit und der gendersensiblen Verkehrsplanung zu integrieren.

2 Das Bauvorhaben Linienkreuz U2/U5

Das sogenannte Linienkreuz U2/U5 (Abbildung 1) ist im Fachkonzept Mobilität des STEP 2025 als eines der prioritären Projekte für die Stärkung der hochrangigen ÖV-Angebote festgeschrieben. Die Auskreuzung und Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bzw. der neuen Linie U5 soll zur Entlastung wesentlicher U-Bahn- und Straßenbahnlinien (U3, U4, U6; 43, 6, 13A) sowie mehrerer Umsteigeknoten (v.a. Bhf. Meidling, Schottentor, Südtiroler Platz/Hauptbahnhof, Stephansplatz) beitragen (Höfling, 2016).

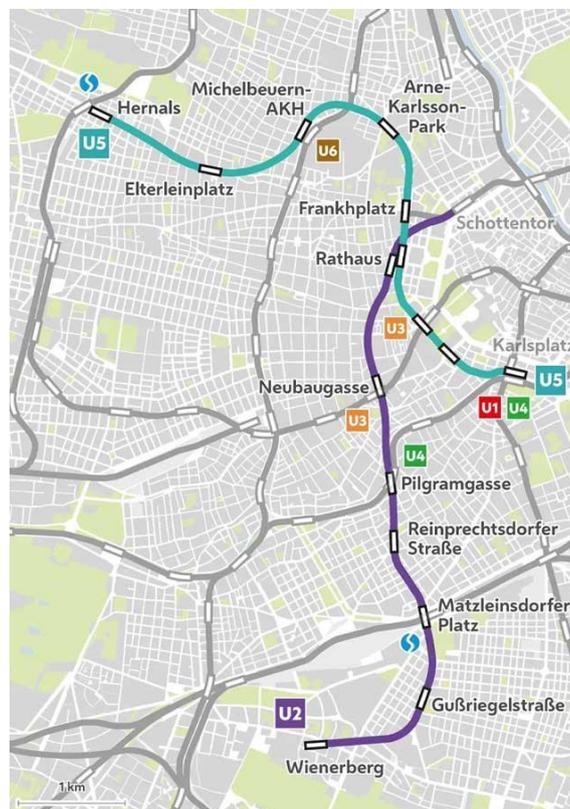


Abbildung 1: Künftige Linienführung der U2 und U5 (Bild: MA 18)

Eine erste Baustufe enthält die Verlängerung der U2 vom Rathaus bis zum Matzleinsdorfer Platz sowie der zukünftigen U5 vom Rathaus zum Frankhplatz. Die zweite Baustufe, die auch die Station Arne-Karlsson-Park beinhaltet, sieht die Verlängerung der U2 bis Wienerberg und der U5 bis Hernals vor. Die Finalisierung der 1. Baustufe wurde kürzlich auf 2030 verschoben¹, die Bauarbeiten an der Station Arne-Karlsson-Park starten voraussichtlich 2026/2027². Mit einer Fertigstellung ist frühestens in den Jahren 2032-2035 zu rechnen.

¹ <https://www.wienerlinien.at/news/u2xu5-status-update>, abgerufen am 28.8.2024

² <https://presse.wien.gv.at/presse/2023/05/04/oefi-ausbau-u2xu5-start-der-u5-tunnelarbeiten-beim-frankhplatz>, abgerufen am 28.8.2024

Basis der in der vorliegenden Studie angestellten Überlegungen ist die Projektmappe „Generelle Planung U5 – 2. Baustufe. Abschnitt Frankhplatz – Elterleinplatz. Generelles Projekt“ (Planungsteam U5NEU2, 2021), die im Auftrag der MA 18 erarbeitet wurde und nicht öffentlich verfügbar ist, dem Autor aber vorliegt. Nicht Teil der Projektmappe und ebenso nicht öffentlich sind die Teiluntersuchungen über die „Wirkungen im ÖV-Netz mit der neuen Linienverlängerung der U5“ (ÖIR), die „Untersuchung zur möglichen Zusammenlegung der Straßenbahnlinien 37 und 42 im Bereich Gürtel und dessen (sic) Auswirkungen auf die Gürtelfahrbahnen“ (ÖIR und con.sens verkehrsplanung) sowie die „Auswirkungen zur Umleitung des KFZ-Verkehrs bei Sperre Währinger Straße stadteinwärts (Bereich Arne-Karlsso-Park)“.

Der Bearbeitungsstand der Projektmappe ist mit Dezember 2021 angegeben. Es liegen keine Informationen vor, ob bzw. inwieweit die Inhalte seither überarbeitet wurden. Des Weiteren wird in der Projektmappe auf die nachgeschalteten Detailplanungen verwiesen, „mit daraus möglicherweise resultierenden Änderungen auch für die Oberflächengestaltung“.

3 Verkehrsführung und Oberflächengestaltung im Endzustand

Die aktuell fünf Straßenbahnlinien auf der Währinger Straße zwischen Spitalgasse und Schottentor (37, 38, 40, 41, 42) werden durch die U5 so weit entlastet, dass sie künftig auf drei reduziert werden (können) (vgl. Abbildung 2). Konkret ist geplant, „die Außenäste der beiden schwächsten Schottentor-Linien 37 und 42 über die bestehenden Gleise am Gürtel“ zu verbinden und damit eine Tangentialverbindung zu schaffen, noch dazu mit verbesserten Umsteigerelationen zur U6.

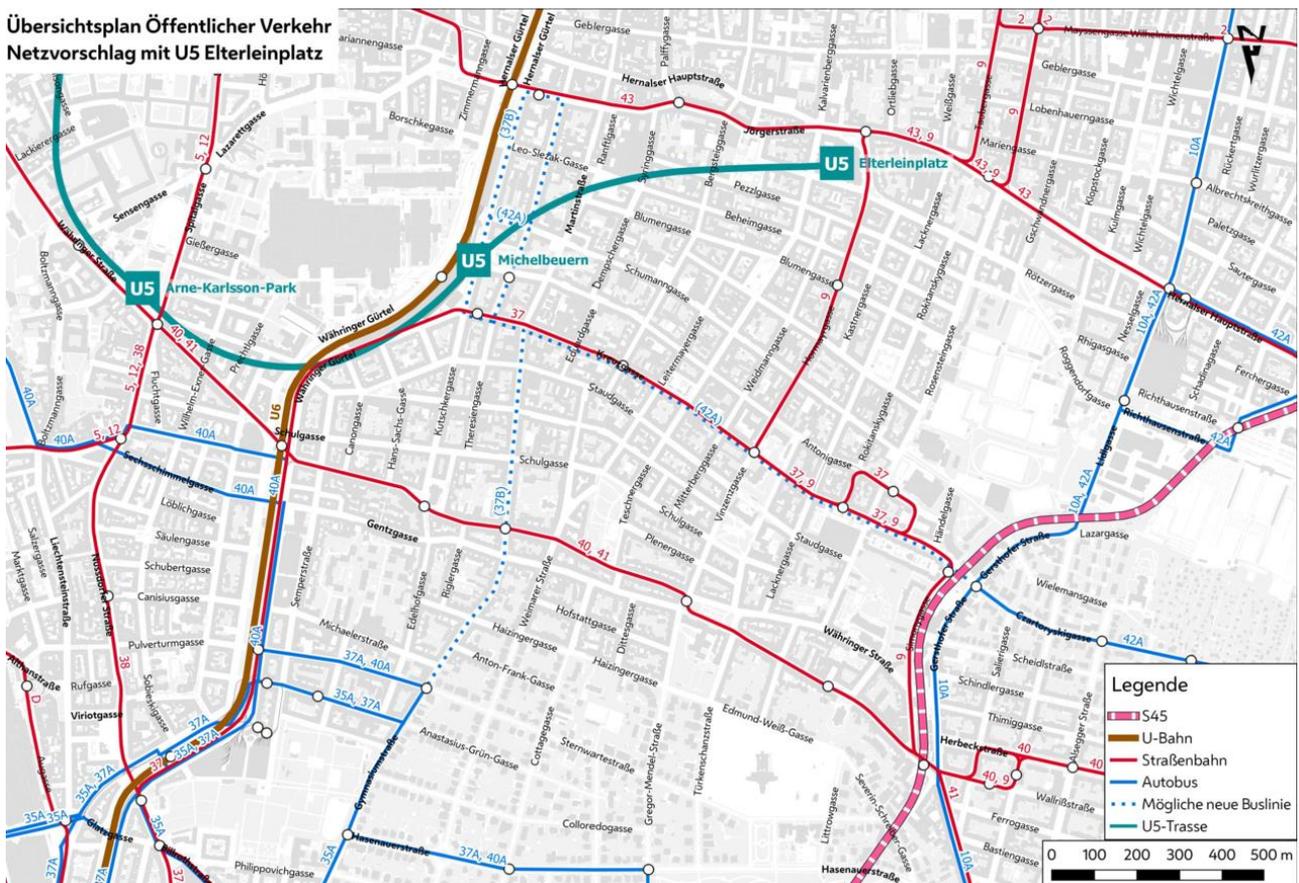


Abbildung 2: Übersichtsplan Öffentlicher Verkehr nach Verlängerung der U5 bis Elterleinplatz (Planungsteam U5NEU2, 2021), (Achtung: Norden ist auf der Karte unten!)

Die Straßenbahnhaltestellen werden künftig zur Optimierung der U5-Zugangswege in der inneren Währinger Straße und der Spitalgasse als Doppelhaltestellen gebündelt, wobei die Haltestellen in der Währinger Straße stadtauswärts und in der Spitalgasse in Richtung Süden als Inselhaltestellen geplant sind. In der Nußdorfer Straße wird im Vorfeld der Kreuzung ein eigener Gleiskörper in der Länge von mindestens zwei Zügen

vorgesehen. (Das könnte so interpretiert werden, dass im Bereich davor – im Gegensatz zur aktuellen komplett getrennten Führung – Mischverkehr Kfz/Straßenbahn angedacht ist.)

Die Straßenbahn in der Währinger Straße stadteinwärts soll durch eine gelb/rot-Ampel für den Kfz-Verkehr vor der Engstelle bei ON 51 bevorrangt werden. Nach der Kreuzung werden MIV und Radverkehr über ein überfahrbares Haltestellenkap geführt (Abbildung 3). Das Abbiegen aus der Nußdorfer Straße und Spitalgasse in die Währinger Straße sowie das Abbiegen von der Währinger Straße in die Nußdorfer Straße soll zur Steigerung der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Fuß- und Radverkehr und zur Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs unterbunden werden. Dafür seien „Begleitmaßnahmen im Umfeld (neue Abbiegemöglichkeiten v.a. bei der Spitalgasse in die Sensengasse, sowie weitere Anpassung von Signalprogrammen etc.)“ notwendig.



Abbildung 3: Visualisierung U5 - Station Arne-Karlsson-Park (Bild: Wiener Linien)

Generell wird angenommen, dass sich das Kfz-Verkehrsaufkommen durch Verkehrsverlagerungen sowie durch die Einschränkungen während der Bauzeit deutlich reduzieren (Abbildung 4) und auf einem niedrigeren Level einpendeln wird. Laut Projektmappe könne die Sperre der Währinger Straße stadteinwärts nach Fertigstellung der Baustelle beibehalten werden (Abbildung 5).

Die teils erheblichen Einschränkungen des Straßenverkehrs während der Bauzeit werden erfahrungsgemäß bei guter Kommunikation von den VerkehrsteilnehmerInnen akzeptiert. Kapazitätseinschränkungen führen in den wenigsten Fällen zu dauerhaften Stauungen. Die Betroffenen reagieren mit einer Änderung ihres Mobilitätsverhaltens. Konkret sind dies: Änderungen der Route, der Uhrzeit, des Verkehrsmittels oder des Zieles bzw. kann auch auf einzelne Wege verzichtet werden.

Abbildung 4: Auszug aus dem Kapitel "Bauablauf: Oberfläche und Verkehr während der Bauzeit" (Planungsteam U5NEU2, 2021, S. 89)

Die größten Einschränkungen gibt es an der Station Arne-Karlsson-Park. Die Währinger Straße wird stadteinwärts für den Kfz-Verkehr gesperrt. Diese Sperre kann nach Fertigstellung der Baustelle beibehalten werden und wird zahlreichen verkehrlichen Begleitmaßnahmen kompensiert. Die Spitalgasse wird während der Bauzeit für den Kfz-

Abbildung 5: Auszug aus dem Kapitel "Bauablauf: Oberfläche und Verkehr während der Bauzeit" (Planungsteam U5NEU2, 2021, S. 89)

Diese Option war vier Monate später von der MA 18 offensichtlich schon wieder verworfen worden (s. Abbildung 6): die Währinger Straße würde in beide Richtungen für Kfz offen bleiben.

U5 Station Arne-Karlsson-Park

Generelles Projekt U5, 2. Baustufe Abschnitt Frankhplatz - Elterleinplatz

- Erhalt von besonders erhaltungswürdigen Bäumen im Park
- Bündelung der Haltestellen beim Aufnahmegebäude, Gestaltungsspielraum in der Nußdorfer Straße
- Währinger Straße bleibt in beide Richtungen offen für Kfz
- Währinger Straße vor dem Park: für allg. Verkehr überfahrbares Haltestellenkap



Abbildung 6: Auszug aus der Präsentation „U2xU5, 2. Baustufe. U5 bis Hernalis, U2 bis Wienerberg“ (Stadt Wien - MA 18, 2022, S. 13)

Laut Projektmappe sollen die bestehenden Mehrzweckstreifen im angrenzenden Hauptradverkehrsnetz (Währinger Straße, Spitalgasse, Nußdorfer Straße) zu Radfahrstreifen oder 1-Richtungs-Radwegen verbreitert bzw. Lücken im Netz geschlossen werden.

4 Verkehrsbeschränkungen im Bauzustand & Implikationen

Während der Bauzeit kommt es zu deutlich weitreichenderen Verkehrsbeschränkungen (Abbildung 7). Die Spitalgasse wird während der Bauzeit zwischen Währinger Straße und Gießergasse für den Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen gesperrt. Für den Straßenbahnverkehr erfolgt eine Gleisumlegung weg vom Arne-Karlsson-Park mit einer Gleisverschlingung (tlw. eingleisige Führung).

Die Währinger Straße wird stadteinwärts für den Kfz-Verkehr gesperrt, wobei das Gebiet südlich der (äußeren) Währinger Straße für Anrainer:innen über die Wilhelm-Exner-Gasse erreichbar bleibt und über die Gießergasse verlassen werden kann. (Dadurch wird allerdings ein Schleichweg – analog zu jenem bei der Baustelle Frankhplatz über Wickenburggasse und Florianigasse – geschaffen, wodurch die Radumleitung, welche auch dort verlaufen soll, vermutlich stark beeinträchtigt werden wird.)

Der Kfz-Verkehr aus der Nußdorfer Straße Richtung Süden muss in die Währinger Straße Richtung Gürtel abbiegen.

Der stadteinwärtige Kfz-Verkehr wird großräumig über die Liechtensteinstraße und Hörlgasse, über die Lazarettgasse und Sensengasse bzw. über die Alserstraße umgeleitet. In Richtung Norden besteht eine kleine lokale Umleitung über Sensengasse und Währinger Straße, in Richtung Süden dient der Währinger Gürtel als leistungsstarke Ausweichroute.

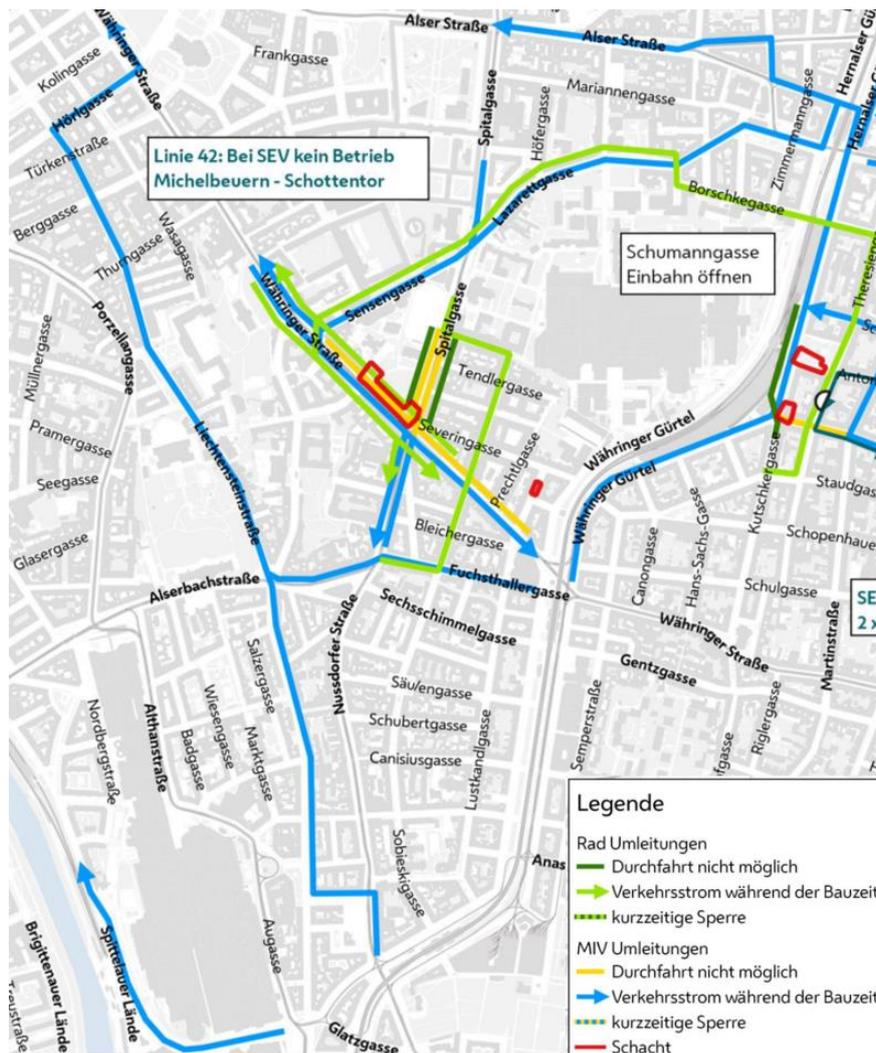


Abbildung 7: Übersicht Rad- und MIV-Hauptumleitungsrouten sowie SEV, zugeschnitten (Planungsteam U5NEU2, 2021), (Achtung: Norden ist auf der Karte unten!)

5 Empfehlungen für temporäre Baustellen-Verkehrsführung

5.1 WUK-Superblock

- Problematik: Schleichweg und Baustellenumfahrvverkehr Wilhelm-Exner-Gasse/Gießergasse führt zu Kfz-Verkehrsbelastung der Anrainer:innen und Beeinträchtigung der Radverkehrsausweichroute
- Maßnahme: Unterbindung der Ausfahrtsmöglichkeit Gießergasse; Zweirichtungsverkehr Wilhelm-Exner-Gasse zwischen Gießergasse und Tendlergasse
- Verstetigung: Schleife Wilhelm-Exner-Gasse/Tendlergasse/Prechtlgasse, Sperre Gießergasse, Beibehaltung der Wendemöglichkeiten aus der Bauphase in der Severingasse, Michelbeuerngasse und Tendlergasse

Das Superblock-Konzept (in Wien: „Supergrätzl“) beruht auf dem Prinzip der selektiven Durchlässigkeit („filtered permeability“). Mehrere Häuserblöcke (z.B. 3x3) werden zu einem Superblock zusammengefasst, an dessen Rand der Durchzugsverkehr verlagert wird. Das Durchqueren des Blocks ist nur noch zu Fuß oder per Rad möglich („selektiv“), der Kfz-Verkehr wird mittels Einbahnschleifen und anderen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen auf derselben Seite wieder aus dem Gebiet herausgeführt, aus der er eingefahren ist. So bleibt die lokale Erschließung auch mittels Kfz gewährleistet. Parkplätze im öffentlichen

Raum werden großzügig reduziert. Der entstehende Raum kann aufgewertet werden und steht für alternative Funktionen (Treffen, Spielen, etc.) zur Verfügung.

Das Superblock-Konzept muss an die jeweiligen lokalen Gegebenheiten angepasst werden. Im WUK-Grätzl würden der Währinger Gürtel und die Währinger Straße die Randstraßen darstellen (in Abbildung 8 rot dargestellt), von denen aus die lokale Erschließung über Einbahnschleifen erfolgt (in Abbildung 8 grün dargestellt). Die Stichstraßen in Richtung der Kfz-verkehrsfreien Abschnitte (Spitalgasse, sowie deren Kreuzungsbereiche mit der Severingasse, Michelbeuerngasse, Tendlergasse und die Gießergasse, in Abbildung 8 blau dargestellt) sind im Zweirichtungsverkehr zu befahren und am Ende mit einer Wendemöglichkeit ausgestattet.

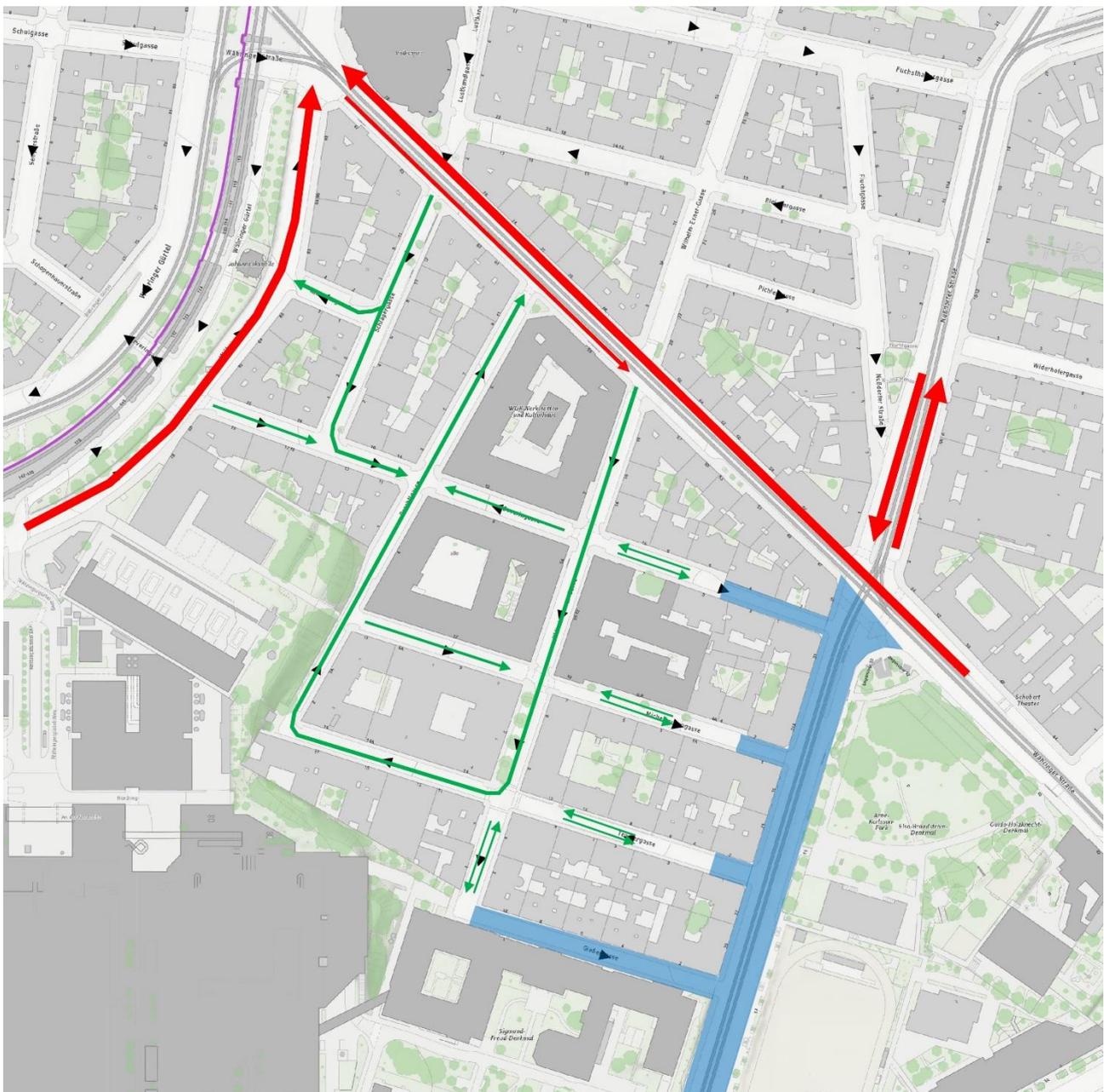


Abbildung 8: Vorschlag Verkehrsführung WUK-Superblock (rot: Randstraßen, grün: lokale Erschließung, blau: Kfz-verkehrsfreier Raum)



5.2 Verkehrsberuhigung Sensengasse

- Problematik: (intendierte) kleinräumige Baustellenumfahrung über Sensengasse und Währinger Straße führt zu Kfz-Verkehrsbelastung der Anrainer:innen und Beeinträchtigung der Radverkehrsausweichroute
- Maßnahme: Sperre der Sensengasse für den Kfz-Durchzugsverkehr (in Richtung Süden ist ein Kfz-Umweg über den Gürtel auch zumutbar)
- Verstetigung: Beibehaltung der Durchfahrtsperre Sensengasse, permanente Umgestaltung als Begegnungszone/Fußgängerzone

6 Untersuchte Varianten für permanente Verkehrsführung

Im Folgenden werden mögliche Varianten der Verkehrsführung und deren Auswirkungen auf die diversen Verkehrsmodi beschrieben. Die Maßnahmen sind kumulativ zu verstehen, d.h. die Variante 6.2 auf der Variante 6.1 aufbaut und zusätzliche Maßnahmen beinhaltet. Entsprechend stellt Variante 6.3 die Maximalvariante der dargestellten Maßnahmen dar.

In den folgenden Abbildungen steht ein blauer Pfeil für eine noch zu befahrende Hauptrelation für den Kfz-Verkehr. Die roten Fahrverbote und Pfeile geben an, in welche Richtung die jeweilige Straße für den Kfz-Verkehr nicht mehr zu befahren ist. Violett dargestellt sind jene Bereiche, die für den Kfz-Verkehr komplett gesperrt sind (ausg. Einsatzfahrzeuge bzw. ev. Zufahrt zu Garagen) und entsprechend hohes Umgestaltungspotenzial aufweisen. Grün dargestellt ist der WUK-Superblock.

6.1 Einbahnlösung Währinger Straße stadtauswärts & Liechtensteinstraße stadteinwärts

- Baut auf dem Zustand während der Bauphase auf (zumindest die Sperre der Währinger Straße stadteinwärts und dem Kfz-Ausweichverkehr über Fuchsthallengasse, Alserbachstraße und Liechtensteinstraße)
 - Entweder nur der Teil stadteinwärts der Spitalgasse, sodass die Relation Währinger Straße > Spitalgasse noch offen bleibt (würde sich im Vergleich zur Bauphase – trotz geplanter gelb/rot-Ampel – negativ auf die Straßenbahnbevorrangung in der Währinger Straße stadteinwärts auswirken) (Abbildung 9)
 - Oder Sperre der Währinger Straße stadteinwärts ab Wilhelm-Exner-Gasse in Kombination mit dem WUK-Superblock (Abbildung 10); zur Verkehrsführung im Superblock s. Abbildung 8
- Ermöglicht eine Optimierung der Fußwege zwischen der U-Bahn und den Straßenbahnhaltestellen in der Währinger Straße, da nur noch der Radweg stadteinwärts (als überfahrbares Haltestellenkap) bzw. der Gleiskörper zu queren ist und kein MIV die Ein- und Aussteiger:innen behindert oder gefährdet
- Ermöglicht auf der Währinger Straße stadteinwärts eine attraktive Radverkehrsführung im Mischverkehr durch drastische Kfz-Verkehrsreduktion (ein baulich getrennter Radweg ginge sich nur bei Verlegung der Gleise aus – Modell: äußere Mariahilfer Straße³)
- Ermöglicht eine attraktive Gestaltung der Liechtensteinstraße nach dem Modell Neubaugasse (Bus und Rad im Zweirichtungsverkehr, Einbahn für den MIV)
- Ermöglicht ein Abrücken des Stationsgebäudes um ca. 2 Meter weg vom Arne-Karlsson-Park in die Fahrbahn der Währinger Straße, sodass weniger Bäume gefällt werden (müssen)

³ <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/aeussere-mariahilfer-strasse-konzept.html>; abgerufen am 28.8.2024

- Im Vergleich zur Bauphase ist aufgrund der Einbahnregelung in der Liechtensteinstraße mit einer leicht erhöhten Kfz-Verkehrsbelastung in der Währinger Straße stadtauswärts zu rechnen

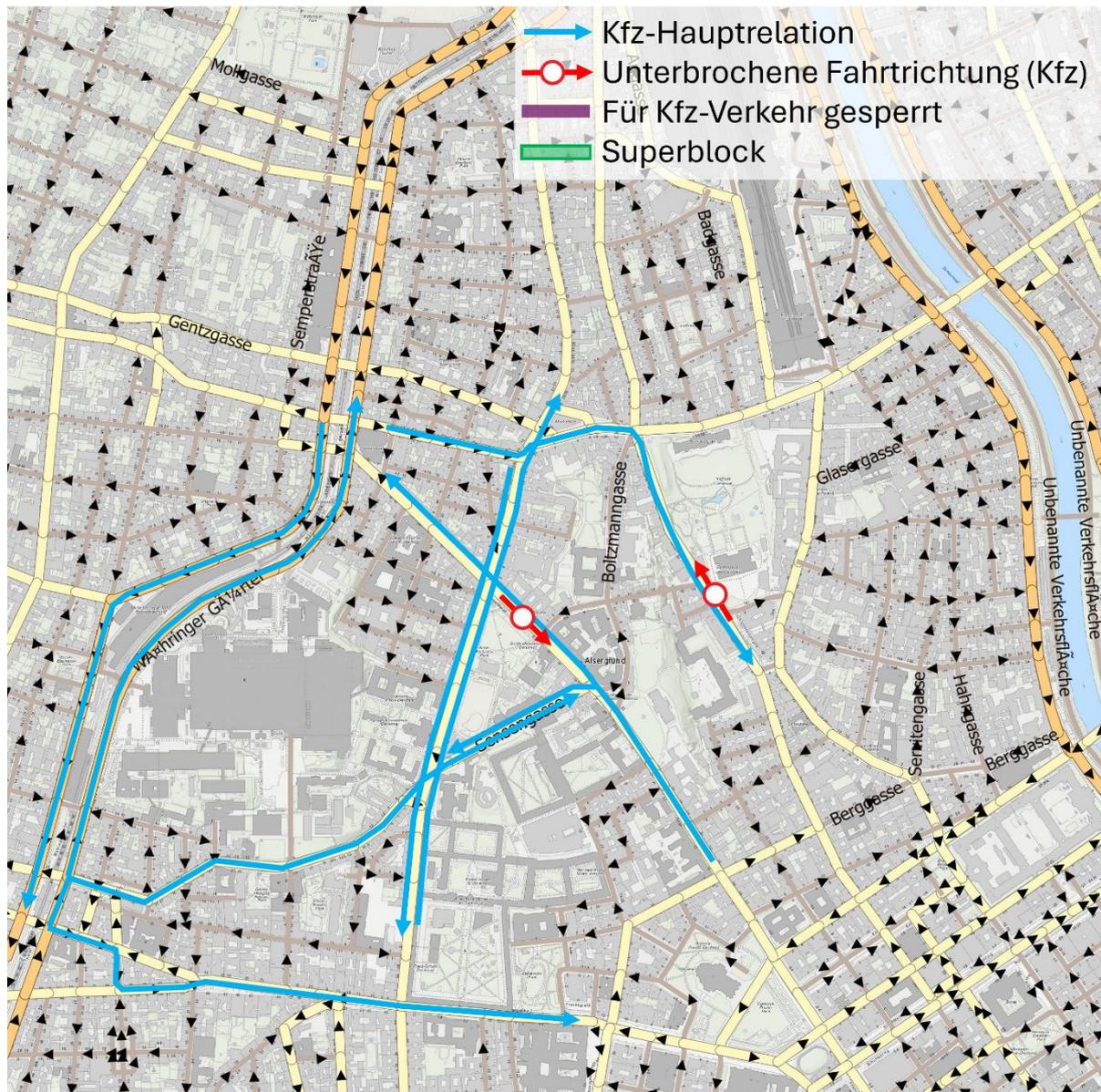


Abbildung 9: Einbahnlösung Währinger Straße stadteinwärts ab Spitalgasse und Liechtensteinstraße stadtauswärts (eigene Abbildung auf Basis basemap.at)

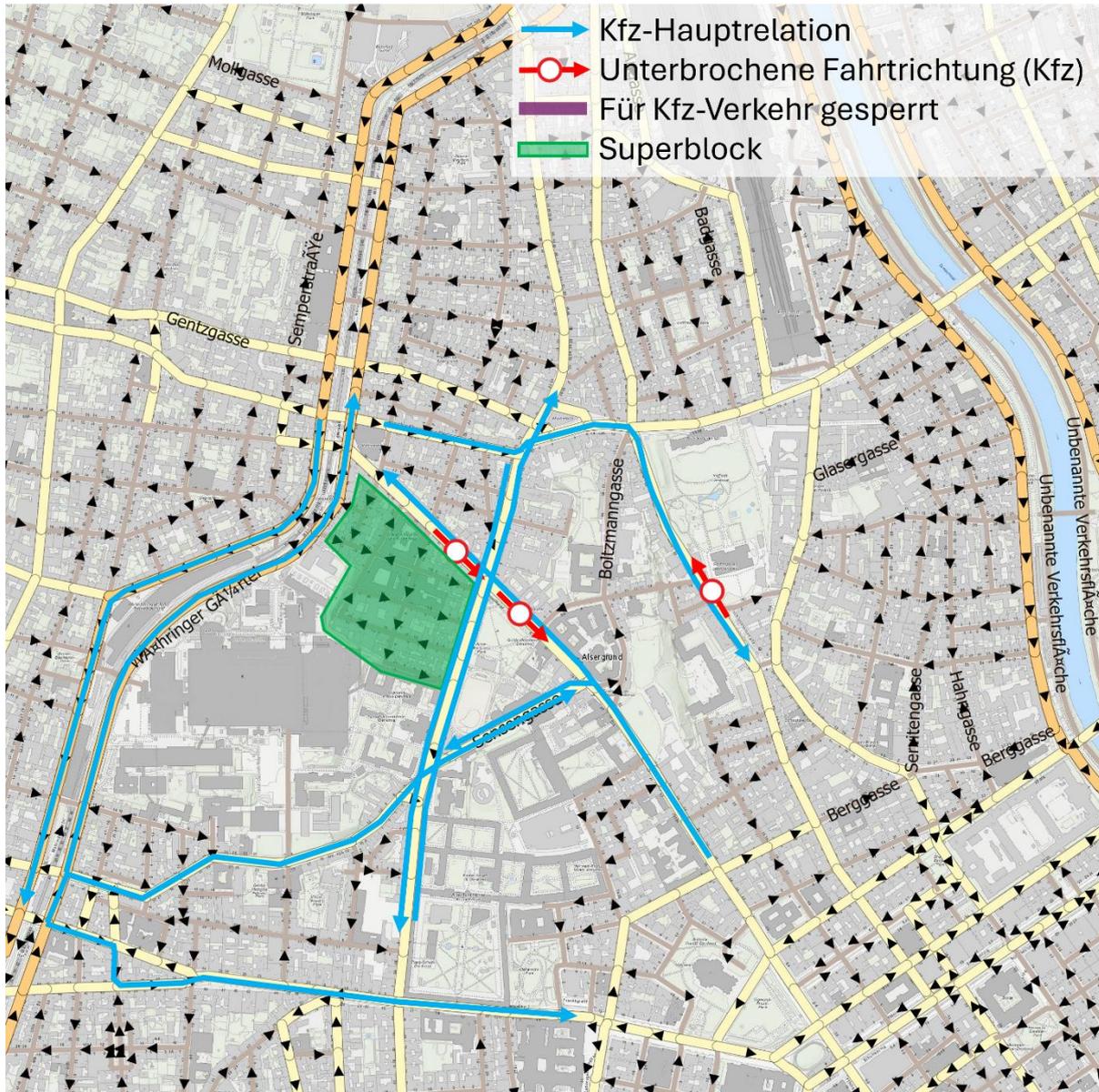


Abbildung 10: Einbahnlösung Währinger Straße stadteinwärts ab Wilhelm-Exner-Gasse und Liechtensteinstraße stadtauswärts (eigene Abbildung auf Basis basemap.at)

6.2 Sperre der Spitalgasse zwischen Währinger Straße und Sensengasse für den MIV

- Ergänzung der o.g. Verkehrsführung durch eine Sperre der Spitalgasse zwischen Währinger Straße und Sensengasse (praktisch ident mit der Baustellenführung) (Abbildung 11)
- Unterbindung der übergeordneten Nord-Süd-Durchzugsverkehrsrouten zwischen 20. und 8. Bezirk mit Kfz-verkehrsberuhigenden Auswirkungen von der Lange Gasse bis zur nördlichen Nußdorfer Straße
- Ermöglicht eine Erweiterung des Arne-Karlsson-Parks und eine großflächige Klimawandelanpassung (tlw. Entsiegelung, Rasengleise) und Umgestaltung (Begegnungszone) der Spitalgasse (Modell: Tram-Rad-Route)
- Ermöglicht eine Optimierung der fußläufigen Erreichbarkeit der Straßenbahnhaltestellen in der Spitalgasse, da nur noch jeweils der Einrichtungsradweg (als überfahrbares Haltestellenkap) bzw. der Gleiskörper zu queren ist und keine MIV-Fahrspur mehr

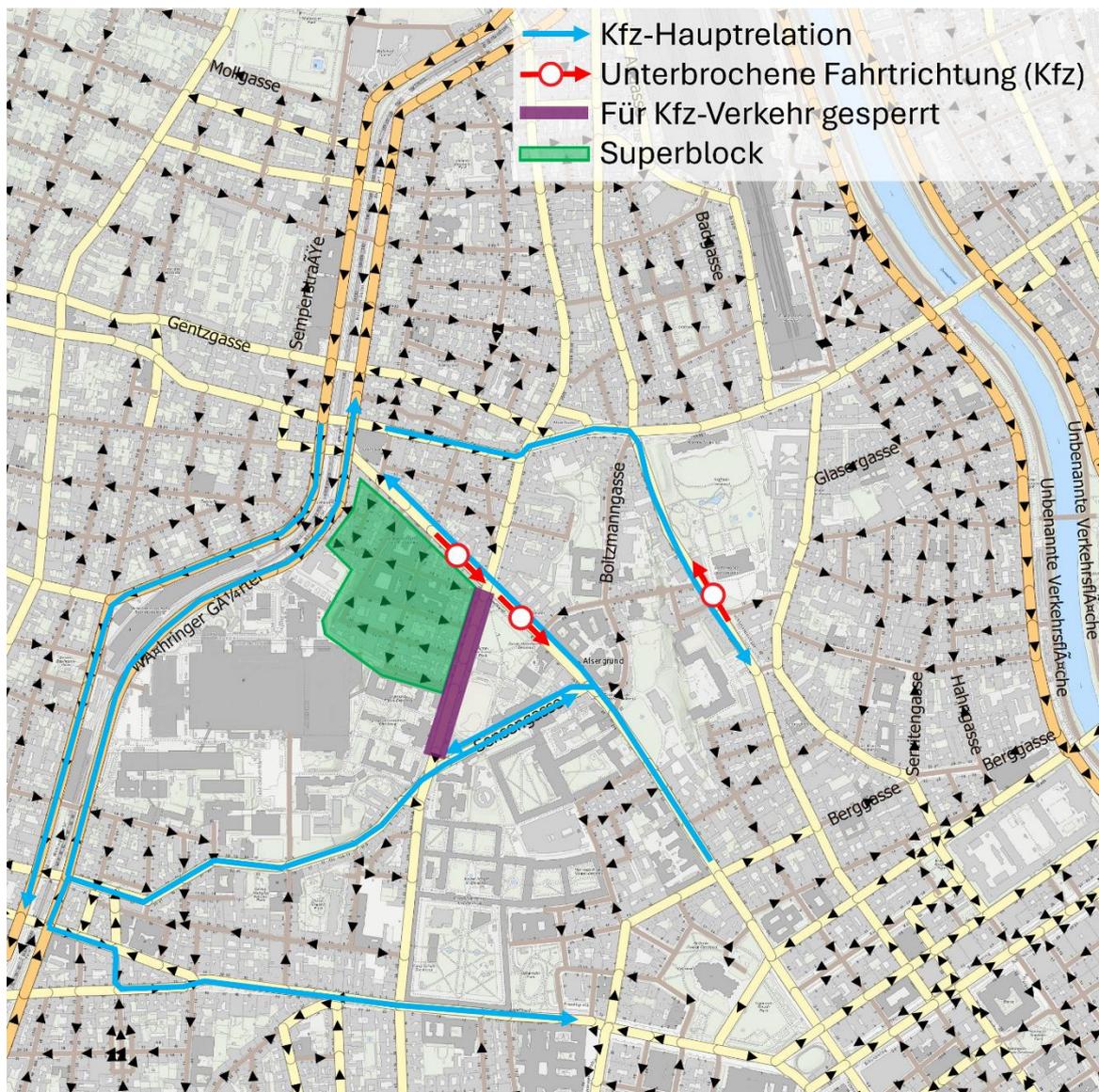


Abbildung 11: zusätzliche Sperre der Spitalgasse zwischen Währinger Straße und Sensengasse für den MIV (eigene Abbildung auf Basis basemap.at)

6.3 Sperre der Sensengasse zwischen Währinger Straße und Spitalgasse für den MIV

- Ergänzung der o.g. Verkehrsführungen durch eine Sperre der Sensengasse zwischen Währinger Straße und Spitalgasse (Abbildung 12)
- Maximale Kfz-Verkehrsberuhigung im Herzen des Bezirks (und damit Attraktivierung des Radverkehrs – auch im Mischverkehr) durch Unterbindung des lokalen Ausweichverkehrs bei Sperre der Spitalgasse mit stark positiven Auswirkungen auf die Lazarettgasse
- Gewährleistung der lokalen Erreichbarkeit der Garagen (BOE, Uni Wien, Studierendenheim)

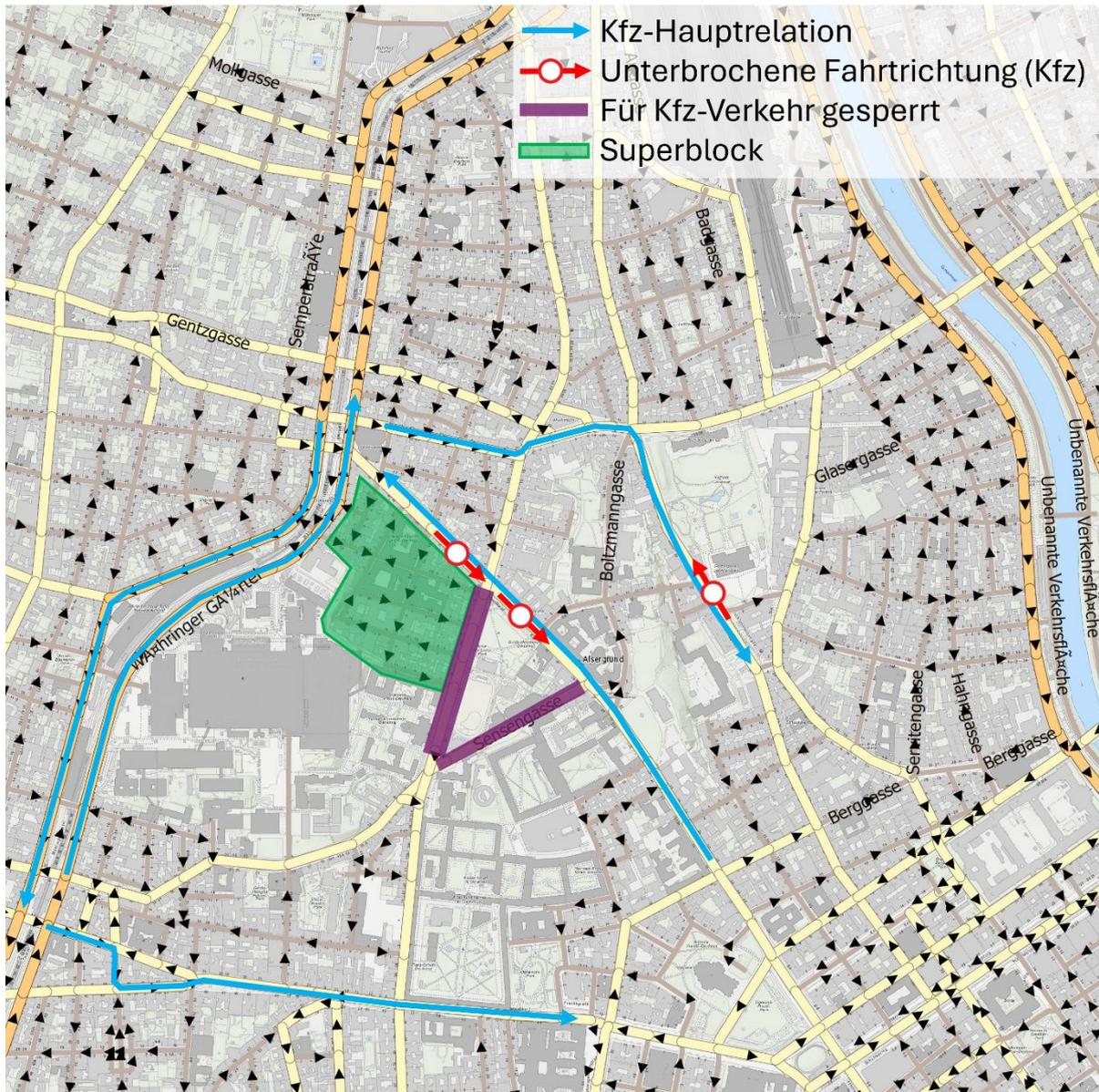


Abbildung 12: zusätzliche Sperre der Sensengasse zwischen Währinger Straße und Spitalgasse für den MIV (eigene Abbildung auf Basis basemap.at)

7 Rahmenbedingungen

7.1 Verkehrssicherheit

Die Verkehrsunfallkarte der letzten Jahre (Abbildung 13) zeigt die Bedeutung der Hauptstraßen im Bezirk für das Verkehrsunfallgeschehen. Hohe Verkehrsmengen und -geschwindigkeiten sind ein wesentlicher Faktor für die Auftretenswahrscheinlichkeit und Schwere von Unfällen.

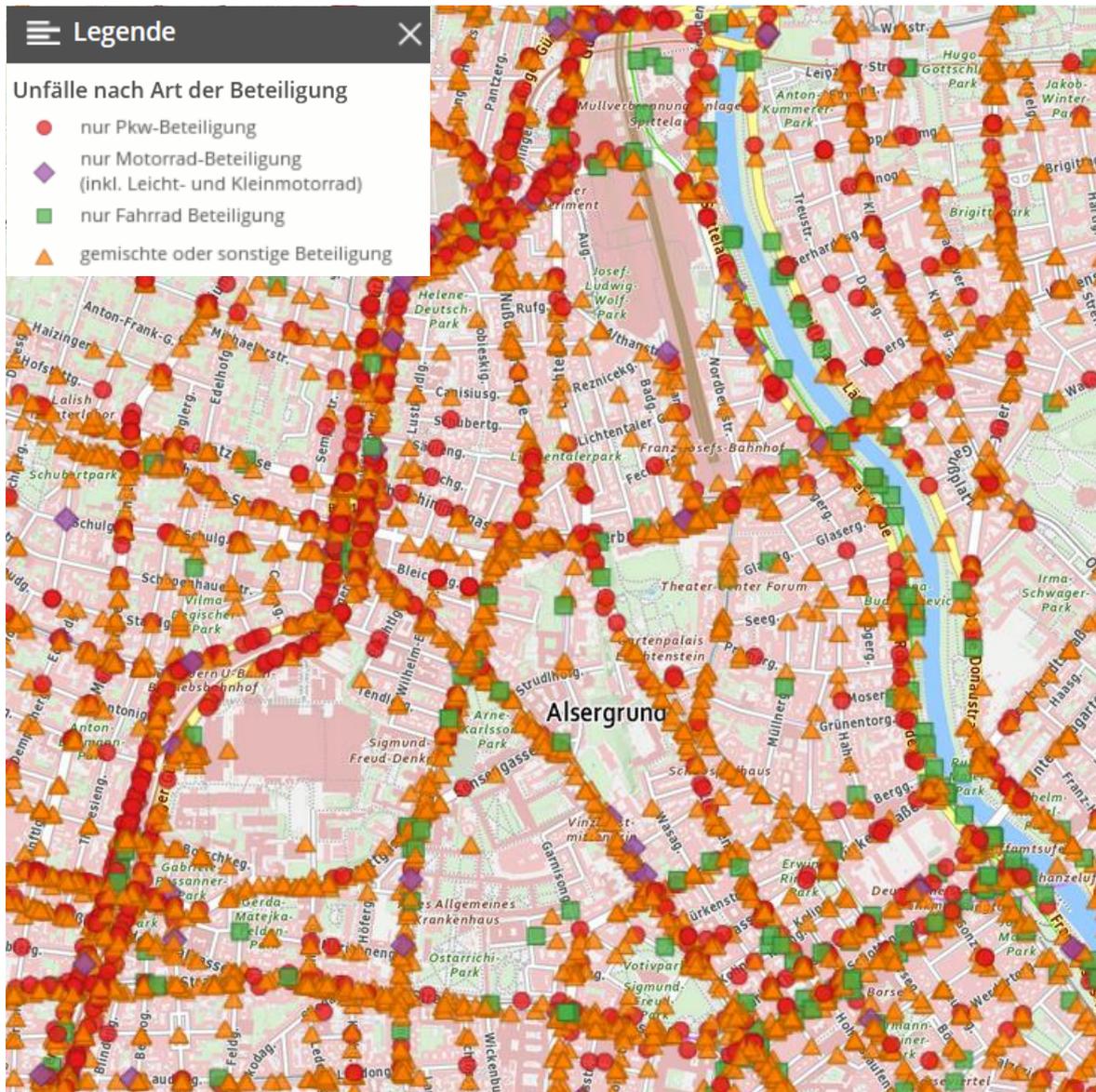


Abbildung 13: Überlagerung aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden aus den Jahren 2013-2023; Datenquelle: <https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/>, Hintergrund: basemap.at

7.2 Lärmbelastung

Die Lärmbelastung am Alsergrund verhält sich proportional zu den Kfz-Verkehrsmengen im hochrangigen Straßennetz (genau genommen wird die Lärmbelastung gemäß www.laerminfo.at u.a. aus der Verkehrsstärke, der Verkehrszusammensetzung und der maximal zulässigen Fahrgeschwindigkeit errechnet). Entsprechend hoch ist die Lärmbelastung entlang der Hauptstraßen. Wenn keine Hindernisse (Gebäude, etc.) vorliegen, breitet sich der Lärm auch innerstädtisch über größere Flächen aus (vgl. z.B. im Arne-Karlsso-Park, Abbildung 14). Die wirksamsten Maßnahmen zur Lärmreduktion sind die Reduktion der Kfz sowie der gefahrenen Geschwindigkeiten – so hört sich eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h wie eine Halbierung der Kfz-Verkehrsmenge an.

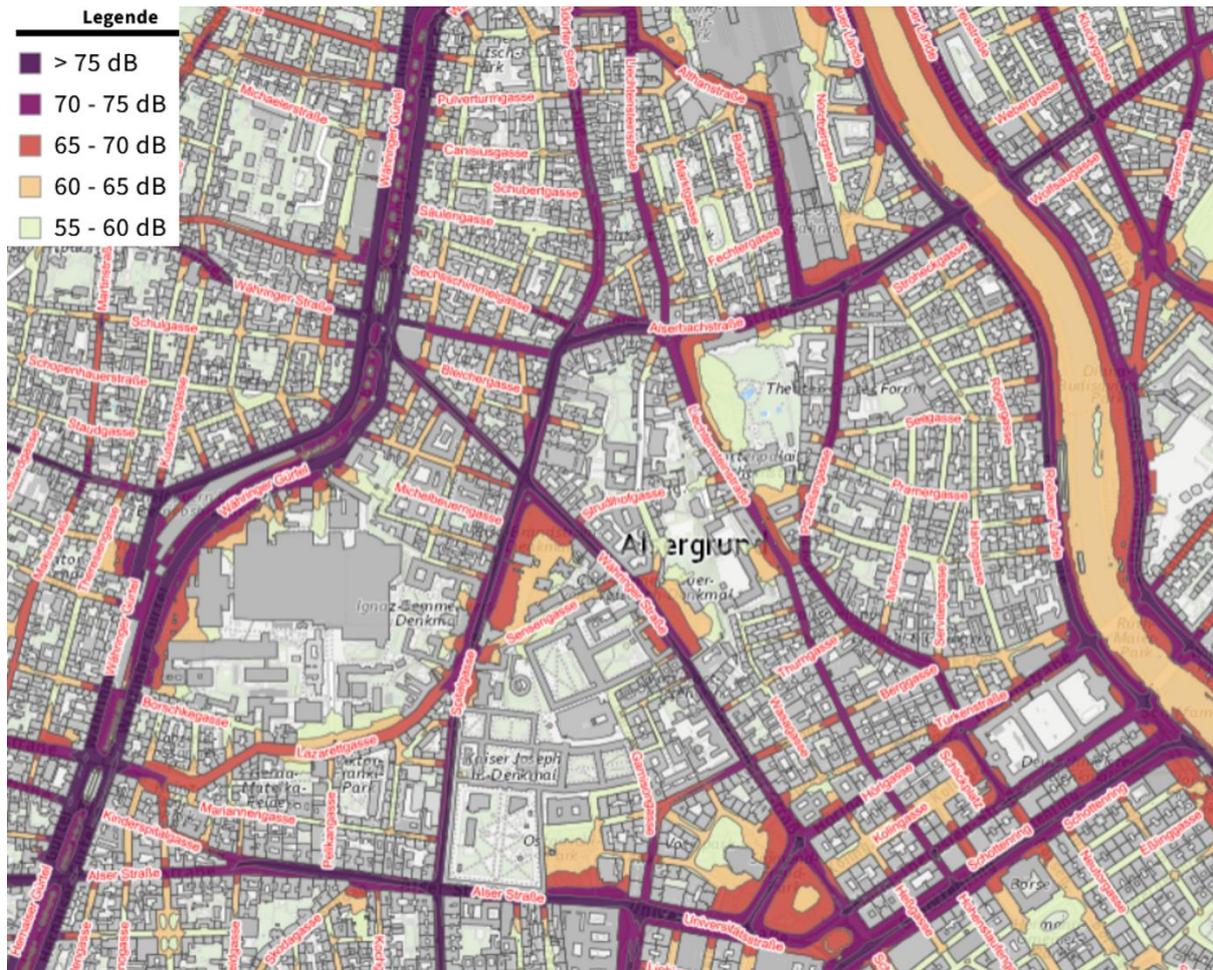


Abbildung 14: Lärmkarte Straße 2022, Summenkarte 24h, Ausschnitt Alsergrund (Quelle: www.laerminfo.at)

7.4 Mehrfachbetroffenheit finanziell schwacher Haushalte

Gesellschaftlich und finanziell benachteiligte Menschen sind mehrfach massiven gesundheitlichen Belastungen ausgesetzt: viele von ihnen leben nicht nur in besonders heißen Gebieten der Stadt (Staller et al., 2022), sondern auch in finanziell günstigeren Wohnlagen entlang von stark befahrenen Hauptstraßen mit entsprechender Abgas- und Lärmbelastung. Vor allem die äußeren Teile des 9. Bezirks weisen „ungünstige Umweltfaktoren“ auf (Stadt Wien - Umweltschutz, 2022), also eine Überlagerung von hoher Lärmbelastung, geringem Anteil öffentlich zugänglicher Grünflächen und hohem Urban Heat Vulnerability Index (Abbildung 16).

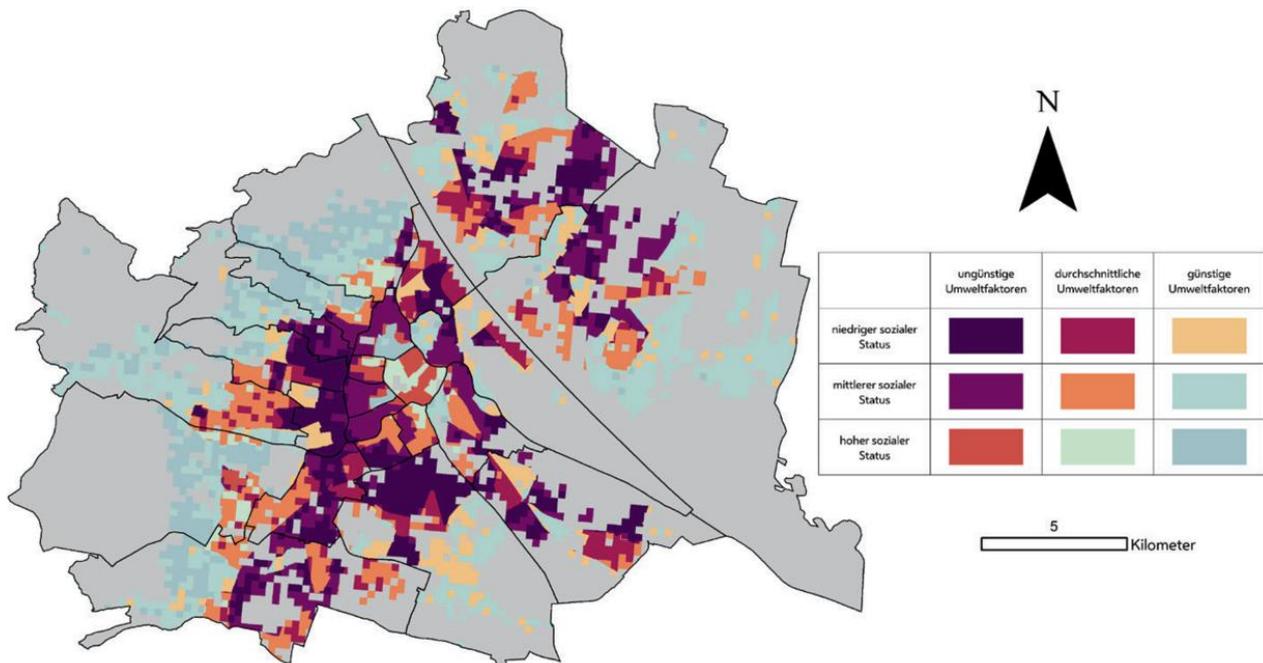


Abbildung 16: „Aktionsmatrix“ aus der räumlichen Überlagerung und Verschneidung der Faktoren „Anteil ruhiger Orte“, „Anteil öffentlich zugänglicher Grünflächen“, „Urban Heat Vulnerability Index“ und „sozialer Status“ (Stadt Wien - Umweltschutz, 2022)

7.5 Hauptradverkehrsnetz

Die Kartendarstellung des Hauptradverkehrsnetzes am Alsergrund (Abbildung 17) darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Großteil des „Bestandsnetzes“ nicht die Qualitätskriterien einer zeitgemäßen Radinfrastruktur erfüllt. Die Mehrzweckstreifen in der Währinger Straße, Spitalgasse, Nußdorfer Straße, Alserbachstraße und Lazarettgasse stellen schon lange nicht mehr den Stand der Technik dar und bieten Radfahrenden nicht das subjektive Sicherheitsgefühl, das notwendig ist, um den Radverkehrsanteil signifikant zu erhöhen. Eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr kann entweder durch eine konsequente Trennung vom Kfz-Verkehr (bei hohen Kfz-Verkehrsstärken und -geschwindigkeiten) bzw. durch eine drastische Reduktion der Kfz-Verkehrsstärken und -geschwindigkeiten (und damit der Möglichkeit vom Mischverkehr) erreicht werden.

Laut Plänen der Stadt Wien soll in den kommenden Jahren zumindest eine der Radverkehrslücken im Bezirk geschlossen werden⁵:

- In der Fuchsthallergasse soll der enge stadtauswärtsführende Einrichtungsradweg durch einen zweiten stadteinwärtsführenden Einrichtungsradweg ergänzt werden, wobei die Busspur erhalten bleibt;

⁵ <https://www.wien.gv.at/alsgrund/zweirichtungsraddweg-alserbachstrasse>; abgerufen am 08.10.2024

- Die zwei Einrichtungsradwege werden in der Alserbachstraße bis zur Lichtensteinstraße weitergeführt, ab wo ein Zweirichtungsradweg bis zur Spittelauer Lände führt. Von der Kreuzungsgestaltung wird die Qualität des Infrastrukturwechsels abhängen.

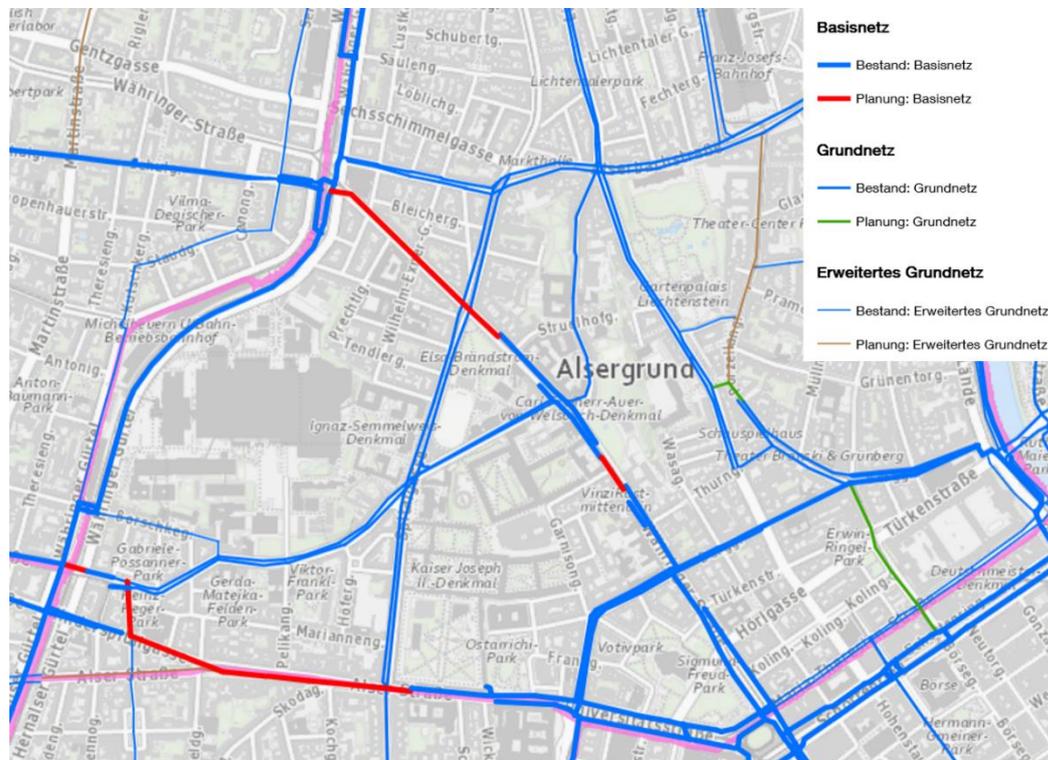


Abbildung 17: Hauptradverkehrsnetz am Alsergrund (Quelle: Storymap Hauptradverkehrsnetz MA 18)

8 Beitrag der vorgeschlagenen Maßnahmen zu den Zielen der Stadt Wien

Die Stadt Wien hat sich in ihren Strategien und Konzepten ambitionierte Ziele gesetzt: so soll der Modal Split des Kfz-Verkehrs von aktuell 26 % auf 20 % im Jahr 2025 (Stadt Wien - MA 18, 2015) und auf 15 % im Jahr 2030 (Stadt Wien, 2022) gesenkt werden – das entspräche selbst unter Berücksichtigung des prognostizierten Bevölkerungswachstums⁶ einer Reduktion an Pkw-Fahrten um 41 % von 2020 auf 2030. Der Motorisierungsgrad von privaten Pkw soll bis zum Jahr 2030 auf 250 / 1000 Einwohner:innen abnehmen (Stadt Wien, 2022), wobei der Ausgangswert nie kommuniziert wurde (aktuell vermutlich ca. 300 Privat-Pkw / 1000 EW) – zur Zielerreichung müsste die Anzahl der Privat-Pkw bis 2030 um 14,4 % bzw. 87.500 Fahrzeuge abnehmen. Die Erreichung beider Ziele erscheint angesichts der Entwicklungen der letzten Jahre ohne zusätzliche Maßnahmen aussichtslos: der MIV-Anteil am Modal Split stagniert seit über 10 Jahren zwischen 26 und 28 %, der Motorisierungsgrad ist in den letzten 7 Jahren tendenziell angestiegen und erst durch das starke Bevölkerungswachstum 2022 und 2023 wieder gesunken.

Die Tendenz der letzten Jahre zeigt, dass neben der Attraktivitätssteigerung im öffentlichen, Fuß- und Radverkehr auch verstärkt restriktive Maßnahmen im Kfz-Verkehr notwendig sind, um die selbst gesetzten und im Gemeinderat beschlossenen Ziele zu erreichen. Neben der Reform der Parkraumbewirtschaftung (kleinere Geltungsbereiche, deutliche Anhebung und Staffelung der Preise) sind die im Rahmen der vorliegenden Studie vorgeschlagenen Maßnahmen (Reduktion der Parkplatz- und Fließverkehrsflächen zugunsten von Flächen für den Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt und Klimawandelanpassung) dafür essenziell.

⁶ https://www.statistik.at/fileadmin/pages/414/neu_Wien_Hauptvariante_2022.ods



9 Wirkungsanalyse und Zusammenfassung

Im Folgenden sollen die Beiträge der einzelnen Maßnahmen zu den Bereichen Verkehrssicherheit, Lärm, Hitzebelastung, Lebensqualität, Modal Split-Ziel und Motorisierungsgrad-Ziel quantifiziert werden (Tabelle 1).

Die Sperre der Spitalgasse zwischen Währinger Straße und Sensengasse für den MIV ist die wirksamste Einzelmaßnahme, da durch sie der Nord-Süd-Durchzugsverkehr durch den gesamten Bezirke bzw. sogar in die Nachbarbezirke unterbunden und auf den Gürtel verlagert wird, was sich stark positiv auf die Verkehrssicherheit und Lärmbelastung auswirkt. Vor allem die Klimawandelanpassungsmaßnahmen, die dadurch möglich werden, wirken sich positiv auf die Hitzebelastung und Lebensqualität aus.

Die Sperre der Sensengasse zwischen Währinger Straße und Spitalgasse hat etwas geringere Auswirkungen, da vor allem lokale MIV-Verkehrsströme reduziert werden. Es ist mit positiven Auswirkungen auf die Lazarettgasse zu rechnen.

Die Einbahnlösung Währinger Straße & Liechtensteinstraße hat die geringsten Auswirkungen, weil beide Straßen immer noch für den MIV geöffnet bleiben, wenn auch als Einbahnen. Das schränkt die Umgestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich Klimawandelanpassung stark ein, führt aber dennoch zu einer Halbierung der Verkehrsbelastung in den Straßenzügen.

Der Superblock im WUK-Grätzl hat zwar wenig Auswirkungen auf den Gesamtbezirk, ermöglicht aber lokal eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Hitzebelastung und somit eine deutliche Erhöhung der Lebensqualität. Bei Umnutzung des öffentlichen Raums zugunsten von Fuß- und Radverkehr und Aufenthaltsflächen ist auch mit einer Auswirkung auf den Modal Split und den Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Grätzl zu rechnen.

Die größtmögliche Wirkung – deutlich größer als die Summe der Einzelwirkungen – wird durch eine Umsetzung sämtlicher genannten Maßnahmen erreicht, da Synergieeffekte genutzt werden können. Nur durch das Zusammenspiel aller Maßnahmen entsteht ein Kfz-verkehrsberuhigtes Bezirkszentrum mit großem Begrünungspotenzial und hoher Aufenthaltsqualität.

Tabelle 1: Beiträge der vorgeschlagenen Maßnahmen zu Zielindikatoren (1 Strich = gering, 6 Striche = hoch)

	Einbahnlösung Währinger Straße & Liechtensteinstraße	WUK- Superblock	Sperre der Spitalgasse für den MIV	Sperre der Sensengasse für den MIV
Steigerung der Verkehrssicherheit	■■■	■	■■■■■	■■
Reduktion der Lärmbelastung	■■	■■	■■■■■	■■■■■
Verringerung der Hitzebelastung	■■	■■■	■■■■	■■■
Erhöhung der Lebensqualität	■	■■■	■■■	■■■
Modal Split- Zielerreichung	■	■■	■■■■	■■■
Motorisierungsgrad- Zielerreichung	■	■■■	■■■	■■



10 Literatur

- Höfling, K. (2016). Die Netzwirkung der U2/U5 – konkrete Einblicke in die Projektplanung. *ÖVG-Forum "U2/U5 – Die neue U-Bahn für Wien"*, 3. November 2016. URL: https://www.oevg.at/fileadmin/user_upload/Editor/Dokumente/Veranstaltungen/2016/u2_u5/hoefling.pdf.
- Planungsteam U5NEU2. (2021). Generelle Planung U5 - 2. Baustufe. Abschnitt Frankhplatz - Elterleinplatz. Generelles Projekt. Im Auftrag von: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Mobilitätsstrategien.
- Stadt Wien - MA 18. (2015). STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität. Langfassung. URL: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true>.
- Stadt Wien - MA 18. (2022). 2. Baustufe U2xU5 – U5 bis Hernals, U2 bis Wienerberg. *ÖVG-Forum "Linienkreuz U2/U5"*, 21. April 2022. URL: https://www.oevg.at/fileadmin/user_upload/Editor/Dokumente/Veranstaltungen/2022/u2u5/stratil-sauer.pdf.
- Stadt Wien - Umweltschutz. (2022). So klingt Wien. Zukunftsmusik für eine umweltgerechte Stadt. URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt/laerm/pdf/so-klingt-wien-in-zahlen-handbuch.pdf>.
- Stadt Wien. (2022). Smart Klima City Strategie Wien. Der Weg zur Klimamusterstadt. URL: https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/03/scwr_klima_2022_web-neu.pdf.
- Staller, S., Studer, H., Szeiler, M. und Terzic, L. (2022). Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum. Vision Wiener Klimastraßen. AK Wien Standpunkte Nr 39. Wien. URL: <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/api/v1/records/AC16522700/files/source/AC16522700.pdf>.