

Protokoll 2. Treffen Agru

Verkehrsberuhigung

Antrags-/Beschlusstext:

Wer auf die BOKU will, egal ob zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Bus, muss zwangsweise an unzähligen Autos vorbei und stark befahrene Straßen überqueren. Das bedeutet Stress, Abgase und Lärm – eine Situation, die auf einem Uni-Campus nicht sein sollte.

Ausschlaggebend ist vor allem die Geschwindigkeit des dominanten Autoverkehrs, der die Fußgänger*innen und Studierende an den Rand des Straßenfreiraums drängt und auch für Radfahrer*innen gefährlich sein kann. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit oder eine teilweise Ausweisung einer Begegnungszone würde das Sicherheitsgefühl der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen erhöhen, ebenso wie durchgängige und vor allem breitere Radwege und Radfahrstreifen und mehr sichere Querungsmöglichkeiten.

Gerade vor der Muthgasse sowie auf der Strecke zwischen Exner-Haus und Türkenschanzpark, wo teilweise sogar ganze Hörsäle die Straße überqueren, braucht es dringend einen Zebrastreifen.

Die Universitätsvertretung der Hochschüler*innenschaft an der Universität für Bodenkultur Wien möge deshalb beschließen, dass die ÖH BOKU bis Ende des Wintersemesters 2020/2021 eine offene Arbeitsgruppe unter der Leitung von Hannah Streinesberger einsetzt, die eine Studierendenbefragung zu Problemstellen im Rad- und Fußverkehr nahe der BOKU erstellt und durchführt sowie sich mit relevanten Stakeholder_innen und vorhandenen Initiativen im Verkehrsbereich austauscht. Etwaige Problemstellen des Rad- und Fußverkehrs sollen damit gesammelt und Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgezeigt werden.

Arbeitsgruppe Protokoll

- **Vorhandene Vorschläge zur Situation Türkenschanze**
 - Kritik an neuem Mehrzweckstreifen bergab von Peter-Jordan-Straße > Mischverkehr wäre sicherer
<https://www.radlobby.at/wien/umbau-peter-jordan-strasse-erfuellt-sicherheitsansprueche-nicht>
 - Wolfgang Peterka Masterarbeit zu “Radverkehr am Campus Türkenschanze” aus 2016. Detaillierte Verbesserungsvorschläge für die umliegenden Straßen um die BOKU für Rad, Fuß und teilweise auch Öffis.

<https://epub.boku.ac.at/obvbokhs/download/pdf/1935885?originalFilename=true>

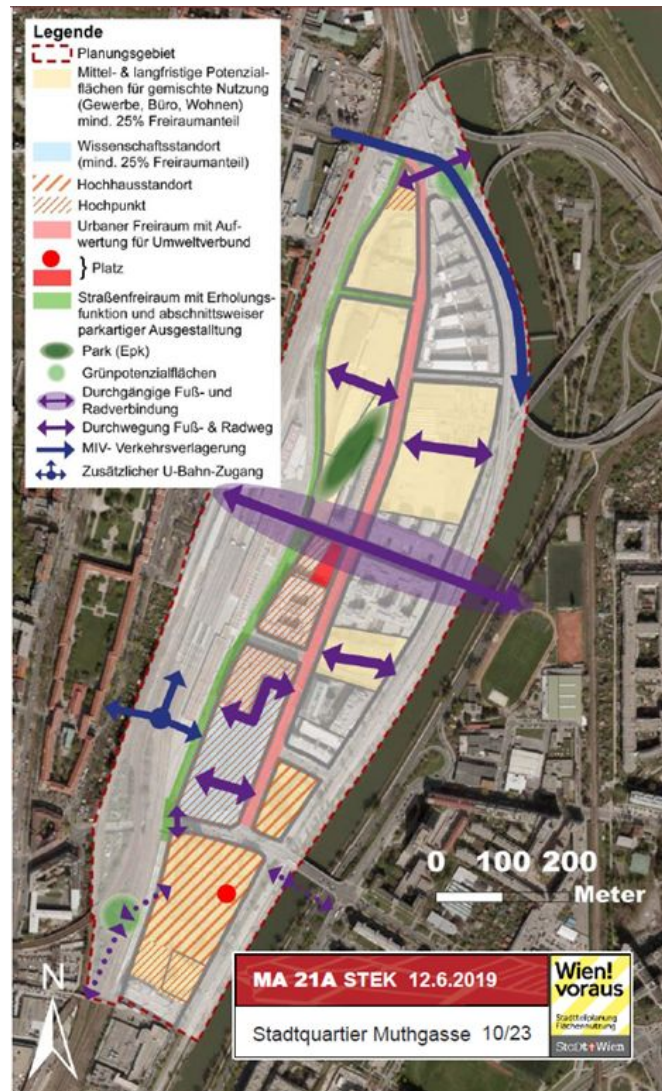
- Forderung nach 30er-Zone in Peter-Jordan-Straße

<https://www.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=5825027f7d1e40738322f309b515d459>

- **Verkehrsberuhigung**

- **Muthgasse**

- Generelle Infos zum Planungsgebiet seitens der Stadt:



<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/muthgasse/index.html>

- Städtebaulicher Rahmenplan 2019:

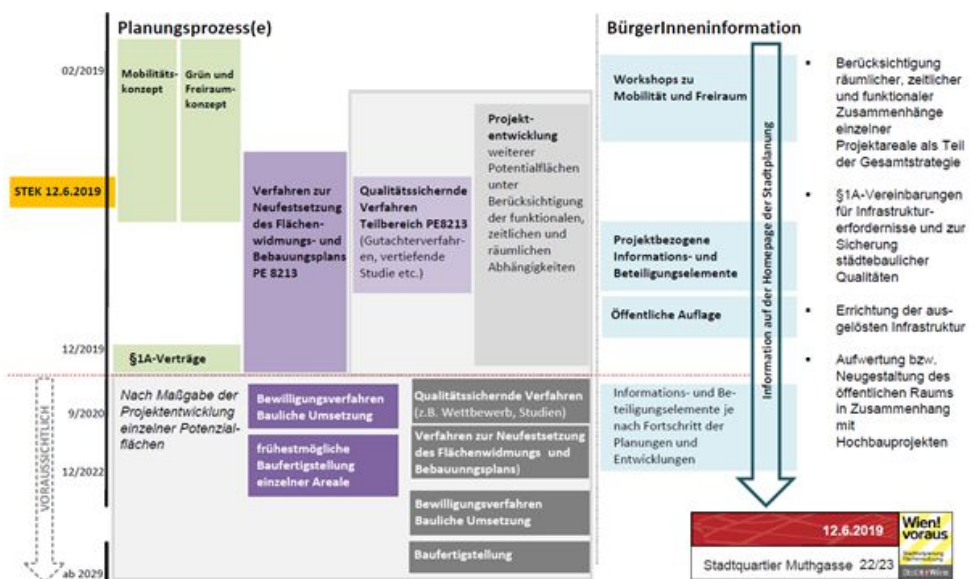
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/pdf/muthgasse-aktualisierung-rahm-enplan.pdf>

- **Highlights**

- südlicher U-Bahn-Zugang à bessere Erreichbarkeit, kürzere Zugangswege auch von Uni [dürfte ziemlich fix sein, Zeitplan aber noch unklar]

- weniger Durchzugsverkehr in Muthgasse durch neue Direktverbindung Grinzinger Straße – Lände [soll auch recht fix sein]
- Freiräume, Plätze auch entlang der Muthgasse → neue Aufenthaltsräume, attraktiverer öffentlicher Raum
- Bessere Durchwegung für Fuß- und Radverkehr, neue Verbindungen zum Donaukanal, evtl. neue Querung auf Höhe Mooslackengasse (Mobilitätskonzept in Arbeit)
- Mobilitätsstationen mit Sharingangeboten, Paketstation etc.

Prozess



• Kritik, Anmerkungen

Sehr langatmiger Prozess, läuft stückweise und über viele Jahre. Rahmenpläne versprechen viel, bei Umsetzung geht erfahrungsgemäß oft einiges verloren oder wird zwischen MAs, Bezirken etc. aufgegeben. Wäre daher sehr wichtig, konsequent dranzubleiben, sich im Namen der Studis zu beteiligen und die Stakeholder bei konkreten Projekten an die allgemeinen Ziele gem. Rahmenplan zu „erinnern“.

Längerfristig wäre eine Fuß/Rad-Achse entlang der Bahnanlagen von Nußdorf bis Spittelau denkbar. Sollte im Rahmen konkreter Projekte auf jeden Fall berücksichtigt und baulich vorbereitet werden.

• Sonstiges

- Gunoldstraße (große Kreuzung, Unterführung) und Heiligenstädter Brücke (Querung Donaukanal) werden in den nächsten Jahren komplett saniert, Baustart dürfte 2021 sein. Damit soll endlich ordentliche Fuß- und Radinfrastruktur kommen inkl. Rampe zum Donaukanalufer (zumindest westseitig) statt wie derzeit nur Stiegen. Eigener Fuß/Rad-Steg neben Heiligenstädter Brücke wird gebaut, während Bauphase auch als MIV/ÖV-Umleitung. Offizielle Infos zum Projekt, Zeitplan etc. sollten im Herbst kommen.
 - Ursprünglich neben MuGa 3 geplanter „Modul“-Campus kommt offenbar doch nicht (https://www.immobilien-magazin.at/artikel/modul_sucht_haus/2019.14262/) → Brache dürfte bis auf weiteres erhalten bleiben; Zwischennutzung?
 - Citybike soll ab 2022 neu konzipiert werden. Räumliche Expansion ist ziemlich sicher, Standorte Muthgasse und Türkenschanze wären dann jedenfalls angebracht. Zusätzlich zu normalen Rädern auch E-Bikes wären super und eine gute Alternative fürs Pendeln TüScha-MuGa. Wenn neues Konzept auch kostenpflichtig(er) wird (was bei Option E-Bikes recht sicher ist), sollte es günstige Studi-Tarife geben bzw. direkte Kooperationen mit Unis.
- **Stadtentwicklungsplan (Step 2025)**
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/>
 - **Platz für Wien:**
Vor Wahl sehr knapp, nach Wahl Workshop etc. evtl. spannend. - vor Wahl Infos/Unterschriften zu Ersti-Veranstaltungen?
 - Problemstellen für Radverkehr in Wien, gesammelt von Radlobby in “Radkummerkasten”: <https://www.radkummerkasten.at>
 - **Tulln**
 - keine Petitionen, Projekte etc. in diese Richtung gefunden
 - mehrere Problemstellen von Radlobby Tulln bekannt, vor allem, was Rad- und Fußverkehr betrifft