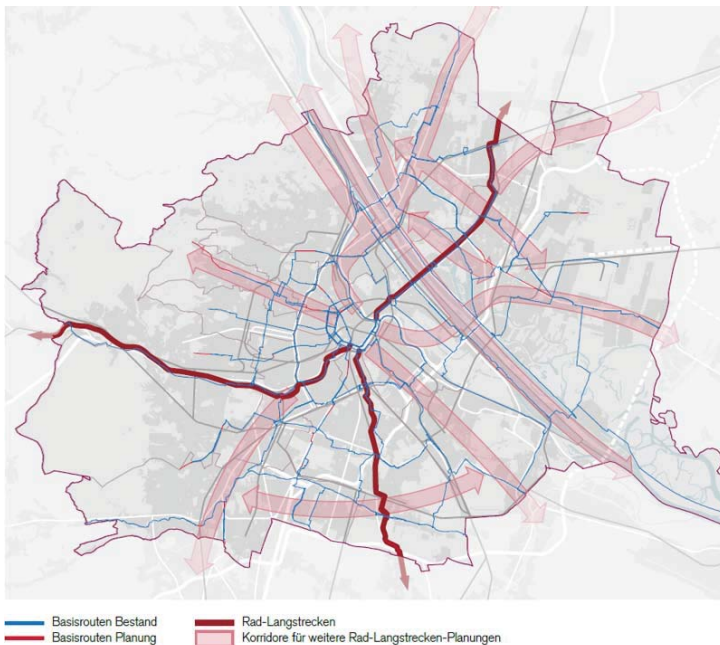


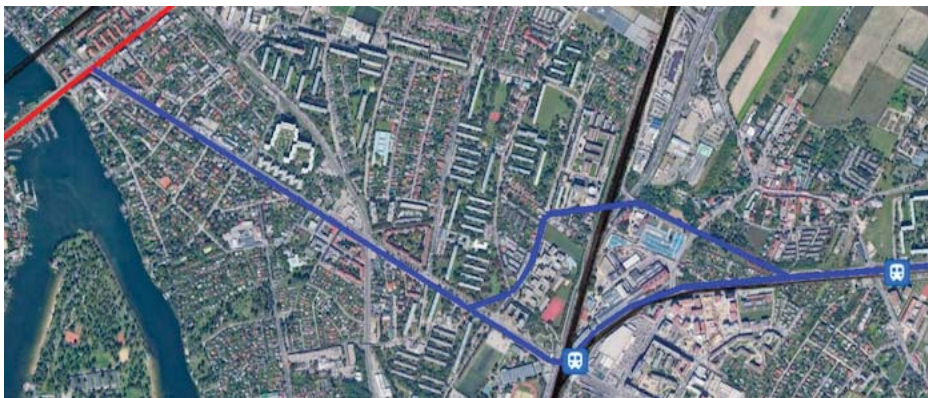
Zur Trassenführung und Realisierung der OSTPARK-Rad-Langstrecke

Das aktuelle ["Konzept für Rad-Langstrecken in Wien"](#) soll Wiens "Stadtzentrum mit dem Wiener Umland [...] zügiger und komfortabler" als im übrigen Netz verbinden. Dieses positive, alternative Szenario als Teil einer Mobilität der Zukunft bzw. Mobilitätswende beinhaltet die Routen Süd, Nord und West.

Obwohl der Gemeinderat dieses „Mobilitätskonzept“ 2014 beschlossen hat, ist von diesen drei radialen Rad-Langstrecken WEST, NORD und SÜD nur letztere, allerdings stark mäandernd, seit 2018 ausgebaut.



„Konzept für Rad-Langstrecken in Wien“ auf Basis des 2014 beschlossenen Fachkonzepts Mobilität.



Norbert Mayr, Rad-Langstrecke Ost, beginnend südöstlich Wagrainer-Straße, Erzherzog-Karl-Straße mit gleichnamiger S-Bahn-Station bis S-Bahn-Station Hirschstetten (2021).

Trotz des enormen Bevölkerungswachstums in der Donaustadt hat die Stadtplanung überraschenderweise keine Route OST konzipiert. Diese vierte Radiallangstrecke kann – sehr leistungsfähig und größtenteils kreuzungsfrei – auch Wiens Vorzeigeprojekt Seestadt Aspern mit dem Zentrum verbinden.

Als 2021 das Konzept zu einer OSTPARK-Rad-Langstrecke entstand, waren keine konkreten Aktivitäten der Stadt beim Ausbau des Radwegenetzes in Transdanubien erkennbar bzw. absehbar. Das hat sich mittlerweile geändert und erleichtert prinzipiell die Realisierung bzw. Beseitigung eines Defizits.

Seit 4. Februar 2022, kurz nach der Räumung des Klima-AktivistInnen-Camp Hausfeldstraße, gibt es wieder Ankündigungen der Stadt. Nun will Stadträtin Ulli Sima ab Herbst 2024 „schnell und bequem von der Donaustadt in die City auf Wiens erstem Mega-Radhighway“ kommen und meint dabei den seit 2014 überfälligen Radweg NORD nach Floridsdorf.

Damit wird auch jener Streckenabschnitt gebaut, der von der Kreuzung Wagramer-/Erzherzog-Karl-Straße in Wiens Zentrum führt, die gemeinsame Trasse der Rad-Langstrecken Nord und OSTPARK.

Die ebenfalls im Februar 2022 angekündigte [Radwegoffensive Donaustadt](#) soll „18 Kilometer neue Radwege“ bringen. Nach der Analyse unabhängiger Verkehrs-Experten bleiben bei [„Ulli Simas Etikettenschwindel“](#) (Zit.) nur fünf für dieses Radwegebauprogramms relevante Kilometer übrig.



„Mega Radweg- Offensive Donaustadt“, Feb 2022 mit Teilstück auf der Erzherzog-Karl-Straße

Es scheint daher äußerst sinnvoll, Simas Ankündigung, 2023 von der Wagramer Straße weg beidseitig der Erzherzog-Karl-Straße gut 1,2 Kilometer Radwege zu errichten und bis zur Kreuzung Donaustadtstraße weiterzuführen und als effiziente Rad-Langstrecke einzufordern.

Damit fehlen nur mehr wenige Hunderte Meter für das rund zwei Kilometer lange Teilstück Erzherzog-Karl-Straße der OSTPARK-Rad-Langstrecke. Zu konzipieren bleibt noch – östlich anschließend – rund ein halber Kilometer Langstrecke zwischen Otto-Affenzeller-Park und S-Bahn-Station Hirschstetten mit einem weiteren Mobilitäts-Hub, der Station Erzherzog-Karl-Straße. Mehrere Varianten stehen zur Auswahl.

Mit dem Hirschstettner Aupark beginnt der freiräumlich pulsierende OSTPARK, die lineare Rad-Langstrecke entlang des Bahndamms ist in den Dimensionen mit der Praterhauptallee vergleichbar.

So ist vom Mobilitäts-Hub U1 Kagran nach gut sechs Kilometern die Seestadt Aspern erreicht, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20Km/h in rund 20 Minuten.

Für die Realisierung der OSTPARK-Rad-Langstrecke ist nur ein kleiner Teil der Baugeräte und ein verschwindender Teil der Baumaterialien notwendig, die heute noch auf den Stadtstraßen-Baustellen das „Grüne Gerüst“ des Zielgebiets U2 zerstören.

Die gemeinsam im Herbst 2024 eröffneten Rad-Langstrecken NORD und OSTPARK sind Teil einer nachhaltigen Mobilitätswende in und für Transdanubien.

Sie sind aber nur erste Beiträge zu einem notwendigen Rad-Langstreckennetzwerk. Die benachbarten Bezirke Floridsdorf und Donaustadt leben einen äußerst regen Austausch und müssen dringend mit Rad-Langstrecken vernetzt werden. Da diese tangentialen Verbindungslinien auch vom ÖV stark unterversorgt sind, ist heute ein wesentlicher Teil des MIV-Verkehrs in Transdanubien hausgemacht.

Norbert Mayr im Juni 2022



Beginnend mit dem Hirschstettner Aupark entwickelt sich die OSTPARK-Rad-Langstrecke stadtauswärts (Foto Norbert Mayr).



Blicke Richtung Osten: Die S-Bahn-Station Hirschstetten rechts, von der Hausfeldstraße Blick zur Station Aspern Nord im Hintergrund (Fotos Norbert Mayr).



Blicke von der Station Aspern Nord: Richtung Stadtzentrum nach Westen, Richtung Stadtgrenze und Marchfeld nach Osten. (Fotos Norbert Mayr).

Die letzten drei Fotos: Geht es nach der Stadtregierung, so soll in wenigen Jahren – anstelle des Schotterwegs – die vierspurige „Stadtstraße Aspern“ bzw. S1-Spange Aspern Realität sein. Ein „Freiraumband“ nördlich der Bahn begleite – zynisch verharmlosend im städtischen [Strategieplan Zielgebiet U2 – Donaustadt](#) (2013) formuliert „von Osten nach Westen die Stadtstraße bis zu deren Anschluss an die A23 [...] Neben Luft- und Lärmschutz kann dieser Korridor auch Naherholungs- und Freizeitfunktionen übernehmen [...]“ (S. 56). Dieser Widerspruch „Luft- und Lärmschutz“ versus „Naherholungs- und Freizeitfunktionen“ trifft auch das künftige Wohngebiet Heidjöchl zwischen Hausfeldstraße und Station Aspern Nord (dritt- und zweitletztes Foto): Direkt nördlich der offen geführten, vierspurigen, hochrangigen Autobahntrasse soll das „Freiraumband mit Sport- und Freizeitflächen“ für das künftige Wohngebiet situiert werden.