

Abgeordnete:r zum Nationalrat

Mag. Lukas Hammer

An Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament, 1017 Wien, Österreich

Wien , am 3. September 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

In der Anlage überreiche ich/ überreichen wir Ihnen gem. §100 (1) GOG-NR die
Petition betreffend

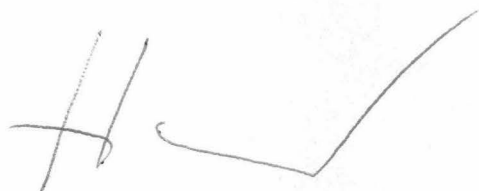
Steinitzsteg muss bleiben

Seitens der Einbringer:innen wird das Vorliegen einer Bundeskompetenz in folgender
Hinsicht angenommen:

**Art. 10 Abs 1 Z 9 B-VG: Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den
Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge**

Dieses Anliegen wurde bis zur Einbringung im Nationalrat von Bürger:innen
unterstützt. Mit der Bitte um geschäftsordnungsmäßige Behandlung dieser Petition
verbleibe ich/verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen



Anlage

Hinweis: Ggf. vorgelegte Unterschriftenlisten werden nach dem Ende der
parlamentarischen Behandlung datenschutzkonform vernichtet bzw. gelöscht, soweit
diese nicht nach den Bestimmungen des Bundesarchivgesetzes zu archivieren sind.

PETITION „STEINITZSTEG MUSS BLEIBEN“

Während der Sanierung der Nordbrücke droht der Autoverkehr die aktive Mobilität zu verdrängen. Fast 5 Jahre lang könnte die wichtigste Donauquerung für den Fuß- und Radverkehr im Norden Wiens alternativlos gesperrt werden.

Wir fordern mit der vorliegenden Petition:

1. Die **Aufrechterhaltung der wichtigen Donauquerung für den Fuß- und Radverkehr auf Höhe des Steinitzsteges.**
Dafür soll der Steinitzsteg dauerhaft - zumindest eingeschränkt – für den Rad- und Fußverkehr geöffnet bleiben.
2. **Rasche konstruktive gemeinsame Anstrengungen der für die Nordbrücke und den Steinitzsteg Zuständigen** – insbesondere Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, ASFINAG und Stadt Wien – mit dem Ziel, die derzeit drohende mehrjährige Sperre des Steinitzstegs ohne akzeptable Alternative zu verhindern.
3. Die sofortige **Offenlegung aller bisherigen und ggfs. noch anzufertigenden Studien, Gutachten oder Prüfberichte zur Machbarkeit von Alternativlösungen** im Sinne von Punkt 1.

Begründung:

Der Steinitzsteg ist eine von nur sieben Donauüberquerungen für den nicht-motorisierten Verkehr in Wien, die einzige direkte Verbindung zur Donauinsel sowie über die Donau in diesem Teil Wiens und Teil des internationalen Fernradwegs EuroVelo 9. Er wird täglich von tausenden Radfahrenden sowie zahlreichen Fußgänger:innen genutzt: Täglich nutzen 2.300 Radfahrende den Steinitzsteg, bis zu 7.400 an Spitzentagen [nast.at, 2024].

Nun soll er ab Herbst 2027 bis Ende 2031 für den Rad- und Fußverkehr komplett gesperrt werden. Stattdessen soll der Steinitzsteg, während der Sanierung der parallel verlaufenden Nordbrücke, ausschließlich dem Autoverkehr zur Verfügung stehen.

Seine mehrjährige Sperre ohne gleichwertigen Ersatz würde eine massive Verschlechterung der Bedingungen für den Umweltverbund bedeuten und stünde im klaren Widerspruch zu den Zielen des Masterplan Radfahren 2030. Der Masterplan Radfahren 2030 als Rahmen für die Bundesstrategie im Bereich des Radverkehrs sieht unter anderem eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in Österreich (auf 13 %) vor.

Die Stadt Wien verweist auf eine 30 Jahre alte Vereinbarung, wonach die ASFINAG den Steg während Sanierungsarbeiten als Ausweichroute nutzen darf und hält daran fest, den gesamten Steg für die aktive Mobilität zu sperren. Diese Vereinbarung wurde lang vor dem Pariser

Klimavertrag, vor dem Beschluss des Masterplans Radfahren und vieler anderer Beschlüsse gefasst, die zum Ziel hatten, verkehrspolitische Entscheidungen und Strategien zu Gunsten einer klimafreundlichen Mobilität zu verändern.

Das 2022 von Bund, Ländern, Gemeindebund und Städtebund abgeschlossene "Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs in Österreich" sieht beispielsweise als 1. seiner 10 Punkte vor: "Bedürfnisse des Radverkehrs in Raum- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigen". Ein Verweis auf eine 30 Jahre alte Vereinbarung erscheint vor diesem Hintergrund nicht legitim. Wenn an verkehrspolitischen Festlegungen des letzten Jahrtausends weiterhin festgehalten wird, welchen Wert haben dann derartige Übereinkommen?

Trotz der anderslautenden im November 2024 gemachten Zusagen der Wiener Stadtregierung wurde eine Umleitung präsentiert, die weder qualitativ gleichwertig ist, noch den Anforderungen an eine direkte Donauquerung für den Fuß- und Radweg entspricht.

Gleichzeitig wird eine Umleitung des motorisierten Verkehrs auf kürzest möglichem Weg über den Steinitzsteg festgelegt.

Diese Umleitungen bedeuten unzumutbare Mehrwege von bis zu einer halben Stunde für Fußgänger:innen und rund 15 Minuten für Radfahrende, eine Belastung der bestehenden Infrastruktur und eine massive Beeinträchtigung des Alltagsrad- und Fußverkehrs.

Eine ernsthafte Prüfung von temporären Ersatzbrücken oder bauliche Zusatzlösungen, wie sie auch schon bei früheren Brückensanierungen in Wien umgesetzt wurden, ist daher unabdingbar. Die Stadt argumentiert, dass alternative Lösungen nicht umsetzbar wären, legt aber keine Studien, Gutachten oder Prüfberichte vor.

Versprochen wurde eine hochwertige Ersatzlösung. Geliefert wurde ein Umweg. Gleichzeitig fehlen die Nachweise, warum bessere Lösungen angeblich unmöglich sind.

Eine Sperre widerspricht dem Prinzip "Radfahren für Alle". Der Umweg über weiter südlich liegende Brücken ist weder für Pendelnde noch für Familien im Zuge des Erholungs- und Freizeitradverkehrs zumutbar.

Andere große Baustellen in Wien (z.B. Sperre U4 Wiental, Sanierung B14 Hangbrücke) haben gezeigt, dass viele Menschen das Fahrrad als Alternative nutzen, um Baustellen-Stau zu entgehen und überlastete Öffi-Verbindungen zu vermeiden.

Laut Art. 10 Abs 1 Z 9 B-VG idgF sind "Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge" in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache.

Die Wiener Nordbrücke ist laut Bundesstraßengesetz 1971 idgF, Verzeichnis 1 "Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)" eine Einschließstrecke der A 22 Donauufer Autobahn mit folgender Beschreibung der Strecke: "..., einschließlich Anschluss Nordbrücke (B 14/B 227) - Nordbrücke - Knoten Nordbrücke - Lundenburger Gasse/Ignaz Köck Straße".

Laut Bundesministeriengesetz 1986 idgF, Anlage zu § 2, Teil 2, Abschnitt I. sind "Verkehrspolitik", "Angelegenheiten der Bundesstraßen" und "Angelegenheit der Unternehmungen, die durch Bundesgesetz mit dem Bau und der Erhaltung von Bundesstraßen betraut sind" - also der ASFINAG

- Angelegenheit des Bundes in Gestalt des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

Wir ersuchen um die geschäftsordnungsmäßige Behandlung und die Unterstützung des Nationalrats für dieses wichtige verkehrs-, umwelt-, klima- und gerechtigkeitspolitische Anliegen.