

Das Aus für Radwege á la „Micky-Maus“

Neue Richtlinie für Radverkehr schreibt unter anderem breitere Radwege vor. Damit soll die massive Zahl der tödlichen Radunfälle gedrückt werden.

Von Gerald Winter-Pölsler

Es braucht ein „Ende dieser Micky-Maus-Radwege“, sagt Klaus Robatsch vom Kuratorium für Verkehrssicherheit. Was er darunter versteht, zeigt er plakativ an drei Beispielen: ein Radweg, der kurz vor der Kreuzung mit einem quer gestellten Blumentrog beendet wird; ein Radweg, der durch eine Baumallee vom Gehweg getrennt ist; ein schmaler Radstreifen, der direkt an parkenden Autos vorbeiführt. Kurz: billige, schlecht geplante und viel zu schmale Radwege, die in Österreich die Norm sind, nicht die Ausnahme.

Wozu das führt? „In Österreich ist das Risiko, als Radfahrer tödlich zu verunfallen, doppelt so hoch wie etwa in Norwegen, Dänemark, Deutschland und Schweden“, so Robatsch.

Die konkreten Zahlen: Im Jahr 2020 waren es österreichweit 40 Radfahrerinnen und Radfahrer, die getötet wurden, im Vor-

jahr sogar 48. Insgesamt geht die Zahl der Unfälle zurück, jene, bei denen Radfahrer beteiligt sind, steigen.

„Ein wesentlicher Punkt ist dabei schlechte und unzureichende Infrastruktur“, so Robatsch. Eine neue Richtlinie, die seit 1. April in Kraft ist, soll da nun Abhilfe schaffen. Die Kernpunkte: Radverkehrsanlagen sollen breiter und damit sicherer gestaltet und bei Kreuzungen entschärft werden. „Diese Unfälle durch den toten Winkel müssen einfach der Vergangenheit angehören und können planerisch verhindert werden“, so der Experte.

Die neue Richtlinie, die auch den Boom der Lastenräder, E-Bikes und E-Scooter berücksichtigt, gilt verbindlich für neue Radprojekte im hochrangigen Straßennetz, ist aber auch Richtschnur für die Bundesländer und die Kommunen.

„Rund sechs Millionen Personenkilometer werden derzeit in Österreich täglich mit dem Rad

zurückgelegt“, weiß Martin Fellendorf, TU-Professor in Graz und Vorsitzender des Vorstandes der „Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr“. „Und diese Zahlen lassen sich steigern mit attraktiver Infrastruktur.“

Dafür muss die Politik Geld in die Hand nehmen und investieren. „Radverkehrsplanung ist vorerst Angebotsplanung“, so Robatsch vom Kuratorium. Sprich: Wer Radinfrastruktur baut, wird mehr Leute am Rad sehen. Und genau das ist das erklärte Ziel von Verkehrsministerin Leonore Gewessler (Grüne): „Radfahren ist eine Art der

Mobilität, die ganz ohne russisches Erdöl auskommt“, sagte sie im Rahmen des Österreichischen Radgipfels, der gestern in Wien eröffnet wird.

Der Bund habe ein neues Förderpaket aufgelegt: 60 Millionen Euro stehen nun pro Jahr zur Verfügung, bisher waren es 40. Und einige Kommunen investieren bereits kräftig, weiß TU-Professor Fellendorf: „Salzburg etwa oder Graz, wo auf zehn Jahre 100 Millionen nur in die Infrastruktur investiert wird.“ Das Ziel: Mehr Menschen aufs Rad zu bringen, die dann sicher unterwegs sein können.



Radwege-Alltag: Bäume als Abgrenzung, Blumentröge als Endpunkt, geöffnete Autotüren, die in den Radweg ragen

APA/GINDL, KfV (2)

Neue Richtlinie

Die Kernpunkte der neuen RVS für den Radverkehr:

Breitere Radwege: Etwa Rad- und Mehrzweckstreifen entlang parkender Pkw müssen nun zwei statt 1,5 Meter breit sein.

Trennung: Bei 50 km/h und mehr muss der Rad- vom Autoverkehr getrennt geführt werden. Alternativ kann laut Experten auch das Tempo reduziert werden: Bei Tempo 30 oder 20 können Rad- und Autofahrer gemeinsam fahren.

Sichtachse: Bei Kreuzung muss sichergestellt sein, dass alle Verkehrsteilnehmer sichtbar sind – keine toten Winkel mehr.