

Radwege in Wien – alles paletti?

Judith Wittrich, 3. August 2017

Es braucht bessere Bedingungen fürs Radfahren, davon profitiert die ganze Stadt! Von baulich getrennten Radwegen bis Fahrradstraßen gibt es noch einigen Nachholbedarf.



Radwege in Wien

„1.346 km Radwege“ wird verkürzt häufig publiziert und suggeriert das Wiener Radparadies schlechthin. Schnell heißt es dann, die Hälfte des gesamten Straßennetzes seien Radwege. Aber das stimmt so nicht. Denn dahinter verbergen sich sämtliche Anlagearten, auf denen es abseits der normalen Straße erlaubt ist zu radeln – von Wohnstraßen über aufgepinselte Rad- und Mehrzweckstreifen bis hin zu für RadfahrerInnen geöffneten Fußgängerzonen und Einbahnen. Tatsächliche Radwege mit baulicher Trennung gibt es allerdings nur rund 126 km, also im Ausmaß von mageren 4,5 % des gesamten Wiener Straßennetzes bzw. rund einem Zehntel des seitens der Stadt ausgewiesenen [Gesamtradverkehrsnetzes](#).

Baulich getrennte Radwege sind von besonderer Bedeutung

Das Radverkehrsnetz besteht aus einer Vielzahl von Anlagearten. Grundsätzlich wird unterschieden zwischen baulichen Anlagen (wie etwa Radwegen), markierten Anlagen (Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen und Radfahren gegen die Einbahn) sowie anderen Arten wie etwa ausgeschilderte Radrouten, verkehrsberuhigte Bereiche (allgemeines Fahrverbot), Wohnstraßen, Fußgängerzonen, Fahrstraßen sowie fürs Radfahren geöffnete Busspuren.

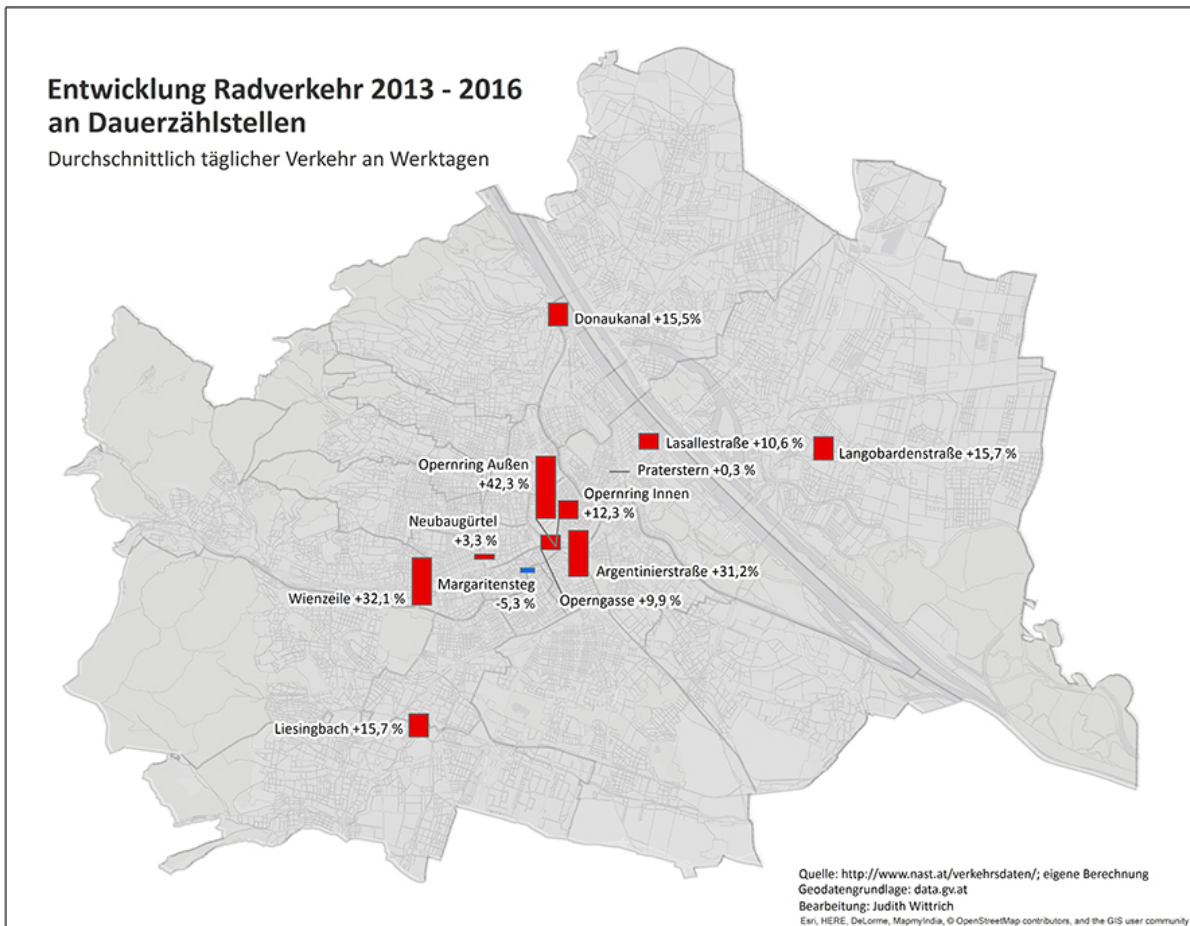
Gerade die baulich getrennten Radwege sind von besonderer Bedeutung. Nicht nur für Kinder und Radneulinge, sondern auch für im Alltagsverkehr Ungeübte bieten Radwege zunächst bessere Bedingungen als stark befahrene Straßen. Die Angst vor zu knapp überholenden Autos ist groß und bedeutet im Fall des Falles nicht nur für AnfängerInnen enormen Stress – sowohl auf der Straße, als auch auf den oftmals schmalen (im Mindestmaß) ausgestalteten Mehrzweck- und Radstreifen.

[Untersuchungen](#) zeigen, dass bei 80 % der Überholvorgänge Autofahrende den erforderlichen Sicherheitsabstand (ca. 1,30 bis 1,50 m) zu den Radfahrenden nicht

einhalten. Drei Viertel der Radfahrenden tendieren daher dazu, zu weit rechts zu fahren. Aber das kann nicht nur bei plötzlichen Hindernissen auf der Fahrbahn wie etwa herausragenden Randsteinen oder Ausfahrten, Kanaldeckeln oder Fahrbahnschäden gefährlich werden. Neben der Parkspur begeben sich die Radfahrenden damit in den Gefahrenbereich der sogenannten Dooring-zone. Das ist der Bereich der Türöffnungsbreite eines Autos. Wird nun eine Autotür unachtsam geöffnet, ist sie für die Vorbeiradelnden ein unausweichliches Hindernis mit zuweilen verheerenden Folgen. Schmale Mehrzweckstreifen verschärfen diese Situation zusätzlich: Einerseits wird den Kfz-LenkerInnen durch die Längsmarkierung ausreichend Platz für ein scheinbar sicheres Überholen signalisiert, andererseits befindet sich die/der Radfahrende am Mehrzweckstreifen mit Mindestbreite von 1,50 m gemäß Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) unweigerlich in der Dooring-Zone.

Wien radelt immer mehr

Auch wenn sich der Radverkehrsanteil nur langsam aber stetig vergrößert (2012: 6 %; 2016: 7 %), sind nicht nur gefühlt deutlich mehr Menschen mit dem Rad in Wien unterwegs. An mittlerweile zwölf Dauerzählstellen werden rund um die Uhr die Vorbeiradelnden erfasst. Die ersten Zählstellen wurden bereits 2002, die letzten 2013 installiert. Beeindruckende 1.298.075 Radfahrende passierten bspw die im Jahr 2016 höchstfrequentierte Dauerzählstelle in der Operngasse. Durchschnittlich radelten hier werktags 4.080, in der Radsaison (April bis Oktober) 5.362 RadlerInnen vorbei – siehe Diagramm. Die weiteren Hotspots sind der innere Opernring (1.030.773), der Praterstern (937.155) und die Lassallestraße (834.408). Seit 2013 liegen an neun von zwölf Zählstellen die Zuwachsraten beim durchschnittlich werktäglichen Radverkehr im zweistelligen Bereich. Am höchsten an der Zählstelle am äußeren Opernring (+42,3 %), gefolgt von der Wienzeile (+32,1 %), der Argentinierstraße (+31,2 %). Beachtlich auch der Zuwachs im 22. Bezirk in der Langobardenstraße (+15,7 %).



Quelle: NAST Verkehrsdaten; Geodatengrundlage: data.gv.at; eigene Berechnung und Darstellung

Mit dem steigenden Radverkehrsaufkommen zeigt sich außerdem, dass bei Radwegen oftmals Breiten, Kurvenradien und Aufstellflächen bei Kreuzungen längst nicht mehr ausreichen. Auf den Aufstellflächen und Verkehrsinseln wird es für Zufußgehende und Radfahrende eng, verschärft durch lange Wartezeiten, denn die Ampelschaltungen orientieren sich ausschließlich am motorisierten Individualverkehr. Auch Radabstellplätze fehlen in der Stadt: Laut einer [Hochrechnung](#) der Ergebnisse einer [TU-Wien-Studie](#) fehlen zu den derzeit rund 41.000 bestehenden, etwa 18.000 Radabstellplätze bis 2020.

Bessere Bedingungen fürs Radfahren!

Von alles paletti kann also keine Rede sein: Es herrscht großer Nachholbedarf im gesamten Radverkehrsnetz, bei der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr! Es braucht eine dem Aufkommen entsprechende Infrastruktur mit entsprechenden Breiten, die sicheres Radfahren ermöglicht und keine Konfliktsituationen herbeiführt. Baulich getrennte Radwege, großzügig gestaltete Abstellflächen sowie fußgänger- und radfahrerfreundliche Ampelschaltungen gehören genauso mit dazu wie auch mehr Fahrradstraßen in der Stadt. Denn Fahrradstraßen bringen gleich mehrere Vorteile: Ruhigere Bereiche für RadlerInnen und mehr Lebensqualität im Grätzl für die AnrainerInnen. Denn der Durchzugsverkehr für den

MIV ist hier verboten, das Zu- und Abfahren mit Tempo 30 erlaubt.

Von besseren Bedingungen fürs Radfahren profitiert die ganze Stadt: Denn jeder RadlerIn mehr entlastet die vollen Öffis bzw. den Autoverkehr und bedeutet weniger Abgase und Lärm.

Eine Kurzfassung des Artikels ist als Kommentar in der Zeitschrift für Umweltpolitik und Nachhaltigkeit „Wirtschaft & Umwelt“, Nummer 2/2017 erschienen.

Creative-Commons-Lizenz CC BY-SA 4.0



Dieser Textbeitrag ist unter einer Creative-Commons-Lizenz vom Typ Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International zugänglich. Um eine Kopie dieser Lizenz einzusehen,

konsultieren Sie <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/> Weitere Informationen auch hier:

<http://blog.arbeit-wirtschaft.at/ueberdiesenblog/#creativecommons>