



Frankenberggasse 11
A 1040 Wien

www.argus.or.at

P.S.K. Nr.: 7582.600
DVR-Nr.: 0445495
ZVR-Zahl: 265962142

Republik Österreich
Begutachtungsverfahren
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 06.November 2012

Sehr geehrte Damen und Herren!

Nachfolgend die Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (425/ME XXIV. GP).

Für Rückfragen steht Dr. Benjamin Hemmens
(Tel. 0699 / 1102 1623, mail@dr-ben.at) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Andrzej Felczak (Obmann)

und

Dr. Benjamin Hemmens

Zusammenfassende Stellungnahme

Der Entwurf (425/ME XXIV. GP) enthält vier Initiativen, die den Radverkehr direkt betreffen. Drei davon begrüßen wir als gute Fortschritte. Sie geben der Verkehrsplanung neue Instrumente in die Hand, um für jene Menschen, die sich in zunehmenden Zahlen für das Radfahren als alltäglichen Mobilitätsmodus entscheiden freundliche, sichere und leistungsfähige Straßenräume bzw. Routen zu gestalten. Da sich auch ein breites Spektrum der Politik auf allen Regierungsebenen zum Ziel signifikanter weiterer Steigerungen der Radverkehrsanteile bekennt, sind diese Instrumente auch Bausteine für eine Zukunft, in der das Potenzial der nichtmotorisierten Mobilität, mit ihren Vorteilen hinsichtlich Emissionen, Energieeffizienz, Flächennutzung, Flexibilität und Gesundheit besser ausgenutzt wird.

Die **Begegnungszone** lehnt sich an das gleichnamige und inhaltlich sehr ähnliche Modell in der Schweiz an. Sie erfordert, und fordert, die »ständige Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme«, die, wie §3 StVO richtigerweise festhält, als Grundtugenden der Verkehrsteilnahme sowie als Schlüssel zur Verkehrssicherheit zu betrachten sind. Mit Behinderungs- und Gefährdungsverboten für FahrzeuglenkerInnen gegenüber FußgängerInnen sowie für Kfz-LenkerInnen gegenüber RadfahrerInnen wird eine klare Hierarchie der Begegnungen geschaffen. Die gute Verkehrssicherheit in diesen Zonen wird durch die diesbezüglich unproblematische Erfahrung in der Schweiz bestätigt.

Die **Fahrradstraße** bietet eine Möglichkeit, in einer Straße dem Radverkehr höchste Priorität zu geben. Sie kann einerseits in Straßen, die schon sehr stark von RadfahrerInnen benützt werden, als rechtliche Absicherung der bestehenden Verhältnisse dienen. Sie kann aber auch eingesetzt werden, um Radrouten abseits der übergeordneten Straßen zu schaffen. Potenzielle Vorteile solcher Routen sind erstens, dass auch eine relativ kleine Straße eine deutlich höhere Kapazität hat als ein Radweg, und zweitens dass sie in der Regel ohne große Umbauten, also mit geringem Investitionsaufwand, realisiert werden können.

Die **Flexibilisierung der Benutzungspflicht** für Radwege sowie Geh- und Radwege trägt dem Umstand Rechnung, dass die Radfahrenden hinsichtlich Geschwindigkeit und Fahrtechnik keine homogene Gruppe sind. In vielen Straßenzügen ist ein Radweg oder Geh- und Radweg als Angebot sinnvoll, kann aber aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht in einer für zügiges Radfahren geeigneten Form angelegt werden. Vor allem »gemischte« Geh- und Radwege (§52 Abs. 17a lit. a StVO) mit relativ geringer Breite sind für häufige Konflikte zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen bekannt. Es ist zu hoffen, dass diese Konflikte etwas zurückgehen, wenn die schnelleren Radfahrer die Fahrbahn benützen dürfen.

Die vierte Initiative – das »**Handyverbot**« – sehen wir etwas kritischer. Wir haben zwar nichts Prinzipielles dagegen einzuwenden, diesen Ablenkungstatbestand bei allen FahrzeuglenkerInnen gleich zu behandeln. Hingegen ist es uns nicht bekannt, dass das Telefonieren während des Radfahrens ein quantitativ auffälliges Problem der Verkehrssicherheit darstellt, das unbedingt einer legistischen Lösung bedarf.

Wir stimmen dem Entwurf in der vorliegenden Fassung zu. Auf den folgenden Seiten präsentieren wir einige Vorschläge zur Detailverbesserung des Entwurfs. Am Ende dieses Dokuments erlauben wir uns, teilweise als Entgegnung zu anderen Stellungnahmen, ausführliche Argumente für die Einführung der Fahrradstraße sowie für die Flexibilisierung der Benutzungspflicht für Radwege sowie Geh- und Radwege, anzufügen.

Mit freundlichen Grüßen,

Andrzej Felczak (Obmann)
Dr. Benjamin Hemmens

Detailkommentare

Z 1: § 2 Abs. 1 Z 2a

Definition »Begegnungszone«

Nach unserer Vorstellung sollte eine Begegnungszone eine Art Straße und nicht nur eine Art Fahrbahn darstellen.

Die Definition als Fahrbahn ist besonders im Vergleich zur Wohnstraße – die in §2 Abs. 1 Z 1a als Straße definiert wird, und zur Fußgängerzone – die in § 2 Abs 1 nicht definiert wird – nicht nachvollziehbar.

Vorschlag:

Entweder die Begegnungszone analog zur Wohnstraße als »Straße« definieren (dann wohl unter §2 Abs. 1 Z 1b), oder überhaupt von einer Definition in § 2 Abs 1 absehen.

Z12. § 53 Abs. 1 Z 27 bis 28

Verkehrszeichen für Radwege bzw. Geh- und Radwege ohne Benützungspflicht

1) Die grafische Gestaltung der vorgeschlagenen neuen Verkehrszeichen leitet sich unserer Wahrnehmung nach nicht nachvollziehbar von anderen StVO-Verkehrszeichen mit verwandter Bedeutung ab. Ein ähnliches Grunddesign wird in zwei anderen Fällen verwendet: bei der Fußgängerzone sowie bei einigen Hinweiszeichen, die keinen oder nur einen marginalen Bezug zu Verhaltensregeln für FahrzeuglenkerInnen haben. Die Radwege bzw. Geh- und Radwege sind in Kontrast zu den illustrierten Beispielen keine Zone und haben etwas mehr rechtlichen Inhalt als die Information, dass sich z.B. eine Kirche in der Nähe befindet.

Fußgängerzone, §53 Abs. 1 Z 9a		Hinweiszeichen, §53 Abs. 1 Z 3a, 5
		

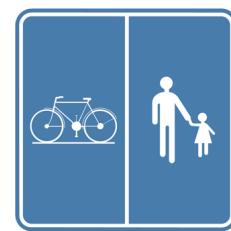
2) In Europa sind in mehreren Ländern Verkehrszeichen für nicht-benützungspflichtige Radwege bereits in Verwendung (eine detaillierte Analyse können auf Anfrage gerne zusenden).



Frankreich



Norwegen



Belgien

In Frankreich und Belgien gibt es auch Radwege mit Benützungspflicht; für diese wird das (im »Wiener Übereinkommen« normierte) gleiche Verkehrszeichen wie in Österreich verwendet. In Norwegen gibt es keine Radwegbenützungspflicht.

3) Ohne breite Umrandung könnten bei gleichen Außenmaßen des Schildes die Piktogramme größer sein, was die Erkennbarkeit verbessern würde.

4) Schilder wären im quadratischen Format 470 x 470 mm wohl auch etwas kostengünstiger als im rechteckigen Format 630 x 470 mm (Formate lt. Anlage 3 StVZVO); Flächenersparnis ca. 25%.

Vorschlag:

Für diese Verkehrszeichen eine quadratische Form mit weißen Piktogrammen auf blauem Grund verwenden.

Z12. § 53 Abs. 1 Z 29**,ENDE EINER FAHRRADSTRASSE, EINES RADWEGS ODER GEH- UND RADWEGS OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT’**

»Ein roter Querbalken von links unten nach rechts oben in den Zeichen nach Z 26, 27 und 28 zeigt das Ende der jeweiligen **Radfahranlage** an.«

Da die Fahrradstraße keine Radfahranlage im Sinne von §2 Abs. 1 Z 11b ist, sollte an dieser Stelle der Begriff »Radfahranlage« nicht verwendet werden.

Vorschlag:

»Ein roter Querbalken von links unten nach rechts oben in den Zeichen nach Z 26, 27 und 28 zeigt das Ende der jeweiligen Fahrradstraße bzw. des jeweiligen Radwegs oder Geh- und Radwegs an.«

Z 13. § 67 Fahrradstraße

Hinweis: Argumente für diese Änderung werden im Anhang I angeführt.

§ 67. (1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Fahrradstraßen erklären. In einer solchen Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens. [...]"

1. Die Formulierung der Einsatzkriterien im ersten Satz folgt offenbar dem Muster des §76a »Fußgängerzone«. Wir regen an, die möglicherweise einen Schritt permissivere Formulierung wie für die Begegnungszone zu verwenden, d.h.

»Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angezeigt erscheint, [...]»

Die Erfordernisse der übrigen Fahrzeugarten müssen ja ohnehin laut dem nächsten Absatz angemessen berücksichtigt werden.

2. Nachdem anzunehmen ist, dass die Fahrradstraße eine Straße ist, sollte sich die Verordnungsermächtigung im ersten Satz vermutlich auf »Straßen, Straßenstellen oder Gebiete« anstatt nur auf »Straßenstellen oder Gebiete« erstrecken.

3. Es sollte sichergestellt werden, dass das Befahren zum Zweck des Querens der Fahrradstraße bei Kreuzungen mit anderen Straßen erlaubt ist, bzw. dass die Fahrradstraße mit einer einzigen Verordnung durch mehrere Kreuzungen durchgehend verordnet werden kann.

Z 14. § 68 Abs. 1a

Flexibilisierung der Benützungspflicht für Radwege und Geh- und Radwege

Hinweis: Argumente für diese Änderung werden im Anhang 1 angeführt.

Vorschlag einer ergänzenden Änderung in § 68 Abs. 1

Die mit dem neuen § 68 Abs. 1a definierten Radwege und Geh- und Radwege ohne Benützungspflicht gehören zu den Radfahranlagen im Sinne von §2 Abs. 1 Z 11b. Jedoch sind sie von der Benützungspflicht, die in § 68 Abs. 1 normiert wird, ausgenommen.

Zur besseren Verständlichkeit möchten wir anregen, in den ersten Satz des § 68 Abs. 1, in dem die Benützungspflicht normiert wird, einen Hinweis auf die Existenz dieser Ausnahme einzufügen.

Geltende Fassung § 68 Abs 1:

»Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benutzen, [...]«

Formulierungsversuche:

»Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist, außer in dem in Abs 1a genannten Fall, mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benutzen, [...]«

»Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist, sofern die folgenden Absätze nichts anderes bestimmen, mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benutzen, [...]«

»Auf Straßen mit einer Radfahranlage, ausgenommen die im Abs. 1a genannten Radfahranlagen, ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benutzen, [...]«

Vorschlag einer redaktionellen Überarbeitung von § 68 Abs 1, 1a

Mit den vorgeschlagenen Änderungen erreicht § 68 ein Maß an Komplexität, das für die klare Verständlichkeit nicht mehr optimal ist. Es muss zugegeben werden, dass die oben vorgeschlagene Änderung den ersten Satz syntaktisch weiter verkompliziert.

Wir regen eine redaktionelle Überarbeitung und Neustrukturierung von Abs 1 bzw. 1a an. Vor allem wäre es wünschenswert, die drei Abstufungen der Benützungspflicht für Radfahranlagen (verpflichtend - erlaubt - verboten), in einer einfach zu überblickenden Reihenfolge zu gliedern.

Anhang 1: Argumente für die Fahrradstraße

Die **Fahrradstraße** bietet eine Möglichkeit, in einer Straße dem Radverkehr höchste Priorität zu geben. In der Praxis sind zwei Hauptanwendungen vorstellbar.

1: Bestehende Verhältnisse absichern

Erstens könnte die Verordnung einer Fahrradstraße dazu dienen, die bestehenden Verkehrsverhältnisse in Straßen rechtlich abzusichern, wo der Radverkehr bereits dominant ist: z.B. wäre das ohnehin in solchen Straßen entgegen § 68 Abs 2 StVO praktizierte und geduldete Nebeneinanderfahren erlaubt.

2: Neue Routen einrichten

Zweitens könnte die Fahrradstraße zur Einrichtung von neuen Hauptrad routen zwischen wichtigen Quellen und Zielen bzw. zwischen Stadtteilen verwendet werden. Diese Anwendung stellt die eigentliche Innovation dar und erscheint uns einige weitere Anmerkungen wert.

Zu lösende Probleme

Das gegenwärtige deutliche Wachstum des Radverkehrs, besonders in den Städten, löst einen neuen Bedarf an Kapazitäten bzw. an neuen Verbindungen aus. Zudem ist es zur Förderung des Radverkehrs wichtig, ein Routennetz einzurichten und sichtbar zu machen, in dem sich Radfahrende zurechtfinden können, ohne an jeder Kreuzung einen detaillierten Stadtplan zur Hand nehmen zu müssen.

Das naheliegendste Organisationsprinzip für Hauptrad routen in Städten wäre, sie entlang der übergeordneten Straßen anzulegen. Jedoch birgt dieser Ansatz viele Probleme. Zunächst einmal sind diese Straßen meist mehrspurig und vom Kfz-Verkehr stark befahren, oft mit Geschwindigkeiten von 50 km/h und mehr. In dieser Situation verlangen die einschlägigen Richtlinien die Führung des Radverkehrs auf Radwegen, die von der Fahrbahn baulich getrennt sind. Diese sind nur mit erheblichem Aufwand zu errichten und häufig reicht der verfügbare Platz nicht aus, sie entsprechend großzügig zu dimensionieren bzw. mit entsprechenden Sichtverhältnissen auszustatten, um der Hauptroutenfunktion gerecht zu werden (d.h. für zügiges Radfahren¹ verkehrssicher zu sein bzw. hohe Frequenzen aufzunehmen). Will man sie doch mit hoher Qualität anlegen, ist das oft nur möglich, wenn man Flächen von Kfz-Verkehr zu Radverkehr umwidmet, was angesichts der Kapazitätsanforderungen des Kfz-Verkehrs oft nicht machbar ist. Radwege verkomplizieren die Topologie von Kreuzungen und die Verkehrsabläufe auf ihnen; und zuletzt ist es für Radfahrende relativ unangenehm, neben starkem Kfz-Verkehr samt Abgasen und Lärm zu fahren.

Leistungsfähig, sicher, kostengünstig

Sollte sich also die Möglichkeit ergeben, durch untergeordnete Straßen einigermaßen direkte Verbindungen im Rad routennetz herzustellen, spricht aus verkehrstechnischer Sicht einiges dafür, diese Gelegenheiten zu nutzen. Typische Nebenstraßen mit vielleicht 6-8m Fahrbahnbreite bieten für eine weit höhere Rad-Frequenz bequem Platz, als übliche Radwege mit 1,5m Breite pro Richtung. Die Sichtverhältnisse sind automatisch besser, da die RadfahrerInnen weiter weg vom Straßenrand fahren. Kfz, denen man begegnet, sind langsamer unterwegs als auf im übergeordneten Straßennetz und Nebenstraßen sind auch weniger laut. Nicht der kleinste Vorteil für die öffentliche Hand ist, dass solche Routen in vielen Fällen überhaupt ohne oder mit geringfügigen baulichen Adaptierungen – also mit sehr kleinem finanziellen Aufwand – einzurichten wären.

Berücksichtigung anderer Verkehrsarten

Negative Auswirkungen auf die Leistungskapazität der betroffenen Straßen für andere Verkehrsarten sind grundsätzlich nicht zu erwarten. Da die Fahrradstraße vorwiegend in untergeordneten Straßen zur Anwendung kommen soll, ist im Wesentlichen nur der Anrainer- und sonstiger Erschließungsverkehr betroffen. § 67 Abs. 1, stellt im 2. Satz sicher, dass das Zu- und Abfahren mit Kfz jedenfalls erlaubt ist, und § 67 Abs. 2 verpflichtet die Behörde dazu, mittels entsprechender Ausnahmen die Erfordernisse der anderen Verkehrsarten, die die Straße benutzen, angemessen zu berücksichtigen. Wir sind nicht der Meinung, dass eine über die Bestimmungen des vorliegenden Entwurfs hinausgehende Ausformulierung diverser Einsatzkriterien bzw. Planungsmodalitäten in der StVO notwendig ist. Detaillierte Empfehlungen und Richtlinien verkehrstechnischer Art sind systematisch richtig in den relevanten RVS zu formulieren.

Es kann natürlich sein, dass eine Fahrradstraße durch das Gefährdungs- und Behinderungsverbot für Kfz-LenkerInnen gegenüber RadfahrerInnen, das im Wesentlichen von den Kfz-LenkerInnen fordert, ihre

¹ Unter »zügiges Radfahren« verstehen wir Geschwindigkeiten von rund 20 km/h; siehe Begründung in Anhang 2.

Geschwindigkeit an die des Radverkehrs anzupassen, die Eignung der Straße als Teil eines sogenannten Schleichwegs vermindert. Dies wird aber oft eine gewollte verkehrsberuhigende Wirkung sein, die den AnrainerInnen zugute kommt.

Fahrradstraße als Radfahranlage?

Abschließend eine Anmerkung zur Frage, ob die Fahrradstraße als Radfahranlage im Sinne von § 2 Abs. 1 Z 11b definiert sein sollte. Der Begriff Radfahranlage wird in der StVO nur an zwei Stellen verwendet, in § 19 Abs. 6a und § 68 Abs. 1. Der Versuch, diese §§ auf die Fahrradstraße anzuwenden, ergibt keinen Sinn.

Wegen § 19 Abs. 6a würde sich eine unklare Situation ergeben, wenn ein/e RadfahrerIn bzw. ein/e Kfz-LenkerIn gleichzeitig die Fahrradstraße verlassen wollten: der/die RadfahrerIn hätte Wartepflicht, der/die Kfz-LenkerIn (da von § 19 Abs 6a nicht adressiert) nicht. Hier kommt man um eine eigene Verordnung der Vorrangverhältnisse, wie bei jeder anderen Kreuzung auch, nicht herum. Im Rahmen des Unterausschusses Radverkehr des BMVIT wurde auch die Idee, ob die Fahrradstraße nicht an sich eine Art Vorrangstraße für den Radverkehr sein sollte, besprochen und verworfen. Man hat sich also bewusst dafür entschieden, dass die »Fahrradstraße« an sich keine Bestimmungen über den Vorrang beinhaltet, so dass dieser mittels der sonstigen üblichen Maßnahmen geregelt werden sollte.

Die Anwendung der Benützungspflicht im Sinne von § 68 Abs. 1 auf Fahrradstraßen ergibt ebenfalls keinen Sinn, da eine Fahrradstraße die ganze Straße, und nicht, wie die Radfahranlagen, eine Verkehrsfläche, die einen Teil einer Straße bildet oder entlang einer Straße angelegt ist, darstellt.

Wohl aus diesen Gründen ist die Fahrradstraße im vorliegenden Entwurf, anders als im Entwurf 261/ME XXIV. GP von 2011, nicht als Radfahranlage definiert.

Es könnte aber durchaus berechtigt sein, zu überlegen, ob der Begriff »Radfahranlage« mit dem vorliegenden Entwurf an Verständlichkeit einbüßt. Immerhin werden drei neue Verkehrsflächen fürs Radfahren eingeführt, von denen eine (die Fahrradstraße) gar nicht als Radfahranlage definiert ist und die anderen (Radweg bzw. Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht) von § 68 Abs. 1 (teilweise) befreit sind. Es wäre nicht unmöglich, den Begriff »Radfahranlage« in der StVO durch konkrete Benennung der jeweils angesprochenen Rad-Anlagen zu ersetzen. Wir akzeptieren, dass das nicht zu den Aufgaben der jetzigen Änderung gehört, hätten dagegen aber keine Einwände.

Anhang 2: Argumente für die Flexibilisierung der Benützungspflicht für Radwege bzw. Geh- und Radwege

Die Möglichkeit, Radwege sowie Geh- und Radwege ohne Benützungspflicht zu verordnen ist eine Antwort auf Probleme in der Verkehrssicherheit bzw. der Verkehrsplanung, die nicht anders gelöst werden können. Von ihr profitieren nicht nur RadfahrerInnen, sondern auch andere VerkehrsteilnehmerInnen – vor allem FußgängerInnen auf Geh- und Radwegen.

Was der Radverkehr leistet

Als Basis für die Diskussion um diese Maßnahme sollte klargestellt werden, was der Radverkehr als Teil des Gesamtverkehrs in österreichischen Städten leistet. In Innsbruck, Graz, Bregenz und Salzburg werden schätzungsweise fast 20% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Um diese Dimension zu verdeutlichen, sollte man sich vorstellen, was es bedeuten würde, diese Wege auf andere Verkehrsmittel umzulegen. In Graz, zum Beispiel, müsste man die Leistung des öffentlichen Verkehrs nahezu verdoppeln, um diese Wege zu ersetzen. Würde man sie bei einer typischen Fahrzeugbelegung dem Pkw-Bereich zuschlagen, wäre das bestehende Straßennetz großflächig dauerhaft überlastet. Selbst in den Städten mit kleineren Radverkehrsanteilen, wie Wien oder Linz, ist das Volumen der Mobilität mittels Fahrrad in einer Größenordnung, für die man bei anderen Mobilitätsmodi große Investitionen, z.B. für U-Bahn-Verlängerungen oder Straßentunneln, problemlos als gerechtfertigt anerkennt. Dabei ist der Radverkehr im Sinne der Flächennutzung mit Abstand die effizienteste Art des Fahrzeugverkehrs; er bietet die mit Abstand schnellste Mobilität über bis zu 5 km; er konsumiert weder Elektrizität noch Kraftstoff; er emittiert weder Umweltschadstoffe noch Lärm; und durch seine positiven gesundheitlichen Nutzen erspart er viel menschliches Leid sowie Kosten im Gesundheitssystem.

Es sollte also außer Streit stehen, dass Fahrradfahren einen nicht wegzudenkenden Beitrag zur gesamten Mobilität leistet. Aus diesem Grund liegt es im öffentlichen Interesse liegt, Radverkehr in den Städten flächendeckend als Mobilitätsmodus (also nicht nur als Sportart oder Hobby) zu ermöglichen.

Was ist normales Radfahren?

RadfahrerInnen haben wie alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen ein legitimes Interesse daran, sich in einer für ihr Fahrzeug typischen und üblichen Manier fortzubewegen. Da aber die verfügbare »Motorleistung« der Radfahrenden, also die eigene aerobische Leistungsfähigkeit, stark variiert, ergibt sich im Fortbewegungsstil bzw. vor allem in der gewählten Geschwindigkeit, wenn keine hindernden Faktoren vorhanden sind, eine erhebliche Bandbreite. Bei der Planung bzw. der Evaluierung von Straßen und Wegen fürs Radfahren vertreten wir die Meinung, dass man sich an einem/einer typischen, gesunden Erwachsenen, der/die täglich mit dem Rad fährt, orientieren sollte. Solche Personen fahren ohne Anstrengung in der Ebene 20 km/h; diese Richtgeschwindigkeit wird z.B. in Dänemark angewendet, u.A. bei der Einrichtung von „grünen Wellen“ für den Radverkehr. Wir werden diese Fahrweise im Folgenden als »zügiges Radfahren« bezeichnen. Nicht zu vernachlässigen sind aber auch jene RadfahrerInnen, die sich in einem niedrigeren Geschwindigkeitsbereich wohlfühlen, vielleicht mit Schwerpunkt bei 10 km/h oder knapp darüber; wir bezeichnen dieses Fahrverhalten als »langsames Radfahren«.

Um die Mobilität mittels Radfahrens optimal zu fördern, müssten für diese beiden Gruppen geeignete Verkehrsflächen zur Verfügung stehen.

Welche Radfahranlagen sind geeignet?

Die Geschwindigkeit, mit der ein Radweg ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit befahren werden kann, hängt von mehreren Faktoren ab. Vor allem sind hier die Breite, die seitlichen Abständen zu anderen Bereichen und die Sichtbeziehungen zu nennen. In unmittelbarer Angrenzung an Gehsteige oder in Mischverkehr mit FußgängerInnen ist zum Beispiel als maximale Geschwindigkeit unter guten Bedingungen nicht viel mehr als 10 km/h, jedenfalls weniger als 15 km/h anzunehmen. Wenn direkt neben dem Radweg Straßenmöbel, abgestellte Kfz, Bäume, Hausfronten, Hecken usw. situiert sind, ist dadurch ebenfalls eine Begrenzung der als sicher zu betrachtenden Geschwindigkeit gegeben. Wenn RadfahrerInnen durch solche Sichthindernisse vor der Sicht der Kfz-LenkerInnen (auf der Fahrbahn bzw. aus Einfahrten und Seitenstraßen kommend) verdeckt sind, sind sie schlecht beraten, mit mehr als 10 km/h oder überhaupt ohne fast zum Stillstand abzubremsen in Kreuzungen oder über Seitenstraßen, Einfahrten usw. zu fahren.

Als ideal fürs zügige Radfahren könnte man einen Radweg beschreiben, der für eine Fahrtrichtung mindestens 2m breit ist; darüber hinaus seitliche Sicherheitsabstände von mind. 70 cm (zu parkenden Kfz

mind. 1m, zu Gebäuden mind. 2m) und keinerlei Sichthindernisse zur Fahrbahn hin hat. Auf einem solchen Radweg können zügige RadfahrerInnen langsame für beide problemlos überholen bzw. kann man ausreichend voraussehen, ob bei einer Begegnungssituation eine Abbremsung nötig sein wird. Solche Maße und Gestaltung sind in den Ländern, in denen der Alltags-Radverkehr am stärksten ist, durchaus üblich. Auf solchen Radfahranlagen ist gegen eine Benützungspflicht nichts einzuwenden, und eine solche existiert ohne größere Kontroversen z.B. in den Niederlanden.

Eine hinsichtlich der Verkehrssicherheit besonders problematische Situation wird durch die Anordnung eines Zweirichtungsradweges auf einer Straßenseite kreiert. Bei Kreuzungen und Einfahrten kommen die links der Fahrbahn fahrenden RadfahrerInnen aus einer für die Kfz-LenkerInnen »unnatürlichen« und unerwarteten Richtung.

Sind die bestehenden Radfahranlagen geeignet?

Die in Österreich bestehenden straßenbegleitenden Radwege im Ortsgebiet kommen hingegen eher selten dieser Qualität nahe. Ohne viele Details anzuführen kann festgehalten werden, dass sowohl die Empfehlungen der RVS als auch die in der Praxis umgesetzten Maße und Gestaltungen sehr oft nicht sicherstellen, dass Radwege bzw. Geh- und Radwege für zügiges Radfahren geeignet sind. Somit sind durch § 68 Abs 1 StVO viele Alltags-RadfahrerInnen zur Benützung von Anlagen verpflichtet, die für ihren natürlichen Fortbewegungsstil am Fahrrad nicht geeignet sind. Für sie werden regelmäßig die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht, bzw. die Sicherheit nur unter der Voraussetzung, dass sie ihre Geschwindigkeit massiv einschränken, gewährleistet. Eine Folge dieser Situation, besonders bei Geh- und Radwegen, sind die zahlreichen Konflikte zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen, die sich unterdimensionierte Geh- und Radwege teilen müssen und vermutlich zum Tatsachensubstrat für die hitzige »Radrowdy«-Diskussionen der letzten Monate beigetragen haben.

Können die Radfahranlagen saniert oder aufgelassen werden?

Als Antwort auf den unzureichenden Zustand vieler Radwege bzw. Geh- und Radwege wäre es freilich denkbar, diese einer baulichen Sanierung zuzuführen: sie zu verbreitern, Sicherheitsabstände zu vergrößern und Sichthindernisse zu beseitigen. In vielen Fällen ist das nicht möglich, weil die räumlichen Verhältnisse es nicht zulassen: entweder ist in der Straße schlicht nicht ausreichend Gesamtbreite vorhanden, oder der Radweg wird von Elementen wie Baumreihen, Parkspuren usw. eingegrenzt, die nicht versetzt werden können.

Eine Alternative wäre, die Radfahranlage überhaupt aufzulassen. Das könnte zwar den zügigen RadfahrerInnen entgegenkommen, die sich auf der Fahrbahn gut zurechtfinden, es könnte aber für die Gruppe der langsamen RadfahrerInnen manche Straßen effektiv unbefahrbar machen.

Ein Beispiel für das Dilemma

Nehmen wir ein konkretes Beispiel zur Illustration des Dilemmas, das durch die aktuelle Fassung von § 68 Abs. 1 verursacht wird. Eine Straße führt am Standort einer Fachhochschule vorbei, in einer Entfernung von 2 km von der Stadtmitte. Dadurch besteht die starke Nachfrage einer großen Zahl junger Erwachsener, diese Straße mit dem Rad befahren zu können. Diese sind überwiegend der Gruppe der zügigen RadfahrerInnen zuzurechnen.

In diesem Viertel gibt es aber auch eine beträchtliche Frequenz von langsamen RadfahrerInnen. Sie wollen z.B. von den umliegenden Wohngebieten aus die in dieser Straße gelegenen Geschäfte erreichen. Die Straße wird aber neben dem Kfz-Verkehr auch von Straßenbahnen befahren. Dadurch ist das Befahren der Fahrbahn für die Gruppe der langsamen RadfahrerInnen sehr unattraktiv und würde auch den sonstigen Verkehr sehr behindern.

Auf beiden Straßenseiten sind Gehsteige vorhanden; einer davon verläuft hinter einer Reihe alter Bäume. Ebenfalls auf beiden Straßenseiten ist durchgehend das Parken von Kfz erlaubt.

Welche Lösungsoptionen gibt es für diese Straße? Die Behörde hat sich dafür entschieden, die bestehenden Gehsteige als gemischte Geh- und Radwege umzuwidmen. Die Folge sind zahlreiche Konflikte zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Die langsamen RadfahrerInnen aber können ihre Ziele erreichen und vertragen sich mit den FußgängerInnen gut.

In dieser Straße wäre es wünschenswert und zielführend, die Benützung der Geh- und Radwege freizugeben. Zügige RadfahrerInnen werden sich aussuchen, die Fahrbahn zu benutzen, während jene, für die die Fahrbahn nicht attraktiv ist, sich am besten mit FußgängerInnen auf einem Geh- und Radweg vertragen. Die derzeitige Fassung der StVO gibt der Behörde aber nur die Wahl, den ganzen Radverkehr entweder der Fahrbahn oder dem Gehsteigbereich zuzuweisen.

»Wozu haben wir die ganzen Radwege gebaut?«

Erstens sind sehr viele der derzeit benützungspflichtigen Radfahranlagen Geh- und Radwege, die auf kaum bis gar nicht adaptierten Gehsteigen geführt werden. Durch die Freigabe dieser Wege zur fakultativen Benützung geht keine »Investitionssumme« verloren.

Zweitens sind aber manche Radwege Opfer ihres eigenen Erfolgs. Sie sind vor 1-2 Jahrzehnten errichtet worden und haben durch die Zunahme des Radverkehrs den Zustand der Überlastung erreicht. Viele der RadfahrerInnen würden sich problemlos in den Verkehr auf der Fahrbahn integrieren – aber nicht alle. Für die übrigen ist es sinnvoll, den Radweg als Angebot zu behalten.

Drittens muss gesagt werden, dass manche Radwege auf eine Art angelegt sind, die vom Fortschritt in der Verkehrsplanung und -sicherheit längst überholt ist – z.B. zu schmale straßenbegleitende Zweirichtungsradwege mit schlechten Sichtbeziehungen zu Einfahrten und Seitenstraßen. Hier könnte die Abschaffung der Benützungspflicht wenigstens vorübergehend Abhilfe schaffen, bis solche Substandard-Anlagen saniert werden können.

Nur im Ortsgebiet?

Eine berechtigte Frage ist, ob man die Flexibilisierung der Benützungspflicht gesetzlich auf das Ortsgebiet beschränken sollte. Es ist sicher der Fall, dass diese Änderung grundsätzlich nicht fürs Freiland gedacht ist. Die meisten Freilandradwege sind für ihren Zweck ausreichend dimensioniert und auch Konflikte zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen sind außerhalb der Ortsgebiete wegen niedrigerer Frequenzen und besserer Sicht viel weniger problematisch. Allerdings würde die Kopplung ans Ortsgebiet bedeuten, dass der rechtliche Status eines Radwegs, der über die Ortsgrenze hinausführt genau bei der Ortstafel wechselt. In Einzelfällen könnte das aber verkehrstechnisch unsinnig sein, z.B. wenn der Radweg ein Ziel kurz nach der Ortsgrenze erschließt und dort endet. Die genaue Anordnung sollte also besser der RVS bzw. dem Ermessen der örtlich zuständigen Behörde überlassen werden.