



Foto: Getty Images/Westend61

Foto: Getty Images/Westend61

Neue Richtlinie für Radverkehr

Mehr als 40 Fachleute haben die bundesweite Richtlinie für den Radverkehr (RVS) überarbeitet, wonach Radanlagen zukünftig sicherer sein sollen. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die neuen, trendigen Fortbewegungsmittel gelegt: E-Bikes, E-Scooter und Lastenräder.

04.04.2022 12.45

„Es gibt politischen Druck, das Radfahren zu fördern, aber oft sucht man die billigste Lösung. Man pinselt eine Linie auf den Gehsteig, nimmt dem Fußgeher den wenigen Platz, den er eh schon hat, weg“, sagte Klaus Robatsch, Verkehrssicherheitsexperte vom Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) und der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV), am Montag. Diese halbherzigen Versuche, das Radfahren populärer zu machen, gingen aber auf Kosten der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Unfallrisiko 50-mal höher als mit Auto

Robatsch verwies auf eine aktuelle Statistik, wonach hierzulande das Risiko, mit dem Rad zu verunglücken, 50-mal höher sei als mit dem Auto und die Wahrscheinlichkeit, in Österreich mit dem Rad das Leben zu verlieren, doppelt so hoch sei wie in Deutschland, Belgien oder der Schweiz. Weil fast die Hälfte aller getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer in Österreich über 65 Jahre alt und mit dem E-Bike unterwegs waren, wurden die neuen Richtlinien Richtlinie in Hinblick auf E-Bikes und Lastenräder überarbeitet.

Radfahrstreifen müssen breiter werden

„Im Vergleich zu den klassischen Radfahrern haben sie andere, teils längere Bremswege, größere Kurvenradien und benötigen damit auch breitere Anlagen“, sagte Robatsch. Deshalb wurde auch die empfohlene Mindestbreite von Radfahrstreifen neben längsparkenden Autos von 1,50 auf zwei Meter erhöht. „So können Unfälle mit aufgehenden Autotüren verhindert werden“, sagte Robatsch.

Neu sind auch die Empfehlungen, die Sichtweiten für Autofahrerinnen und Autofahrer bei Radfahrerüberfahrten zu vergrößern, „um Tote-Winkel-Unfälle zu verhindern“, flächendeckend Radboxen bei Kreuzungen anzubringen und Haltelinien von Mehrzweckstreifen vorzuziehen, „damit der Lkw-Lenker den Radfahrer sehen kann“, so der Experte.

Angepasste Ampelschaltungen

Außerdem sollten dort, wo der Verkehr langsamer fließt, etwa in 30er-Zonen, Radfahrer mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam geführt werden, „weil da die Geschwindigkeiten zusammenpassen, was zwischen Radfahrern und Fußgängern nicht der Fall ist“.

Eine weitere Maßnahme, die helfen würde, die Unfallhäufigkeit zu senken, könnte laut Experten auch der Ausbau der Phasentrennung an Kreuzungen sein: „Zuerst eine Grünphase für rechts abbiegende Autofahrer und dann für Radfahrer und Fußgänger.“ Das bedeute vielleicht eine längere Umlaufzeit, aber eben gleichzeitig ein großes Plus an Sicherheit.



Länder übernehmen Richtlinie

Die neuen Richtlinien werden von den Ländern übernommen - eine rechtliche Verpflichtung bestehe zwar nicht, „aber auch Städte übernehmen die RVS gerne. Die Stadt Graz wendet sie bei Neuanlagen an und baut, wenn möglich, alte Anlagen auf die neuen Standards um“, sagte Martin Fellendorf vom FSV und richtete einen Appell an Verkehrsplaner von Gemeinden und Ländern, sich an die Vorgaben zu halten, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, „auch wenn der eine oder andere Parkplatz dadurch einmal wegfällt“.



Radinitiative im Wiener Rathaus unterzeichnet

Im Wiener Rathaus wurde am Montag ein Abkommen für eine Radverkehrsinitiative unterzeichnet, mit dem Bund, Länder und Gemeinden die Stärkung dieser Mobilitätsform erreichen wollen. Umwelt- und Verkehrsministerin Leonore Gewessler (Grüne) bekräftigte dabei das Ziel, den Anteil des Radverkehrs von sieben auf 13 Prozent zu erhöhen. Im Rathaus wird das Bike noch bis Dienstag im Mittelpunkt stehen - beim 13. Österreichischen Radgipfel.

red, oesterreich.ORF.at/Agenturen

Links:

- [KFV \(https://www.kfv.at/\)](https://www.kfv.at/)
- [FSV \(http://www.fsv.at/cms/start.aspx\)](http://www.fsv.at/cms/start.aspx)