

Wien

DIENSTAG, 7. JUNI 2011 // DIEPRESSE.COM/PANORAMA

OPTIMISTISCH

Michael J. Fox ist 50, kämpft gegen Parkinson – und ist gelassener denn je. Seite 13



Verkehr. Heuer pumpt die Hauptstadt sechs Mio. Euro in den Radverkehr. Ein Teil wird verbaut – mit dem falschen Konzept, wie Kritiker meinen. Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass es effizienter geht.

VON KARIN SCHUH UND ANDREAS WETZ

Radwegnetz wächst – und bleibt lückenhaft

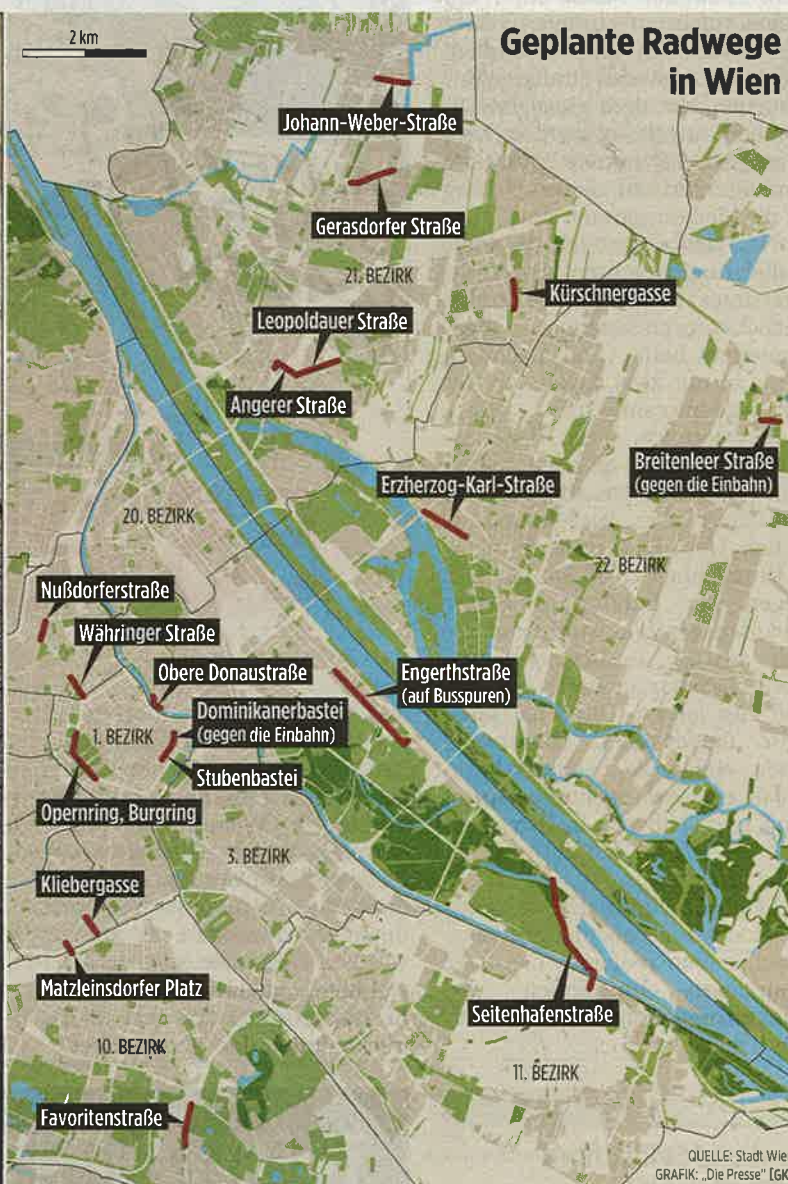
[WIEN] Fast 1200 Kilometer lang ist inzwischen das Radwegnetz von Wien. 15 weitere sollen noch dieses Jahr folgen. Das befriedigt einerseits die immer lauter werdenden Forderungen der Interessenvertreter, ruft andererseits aber auch Kritiker auf den Plan. Das Konzept, das möglicherweise dahinterstehe, sei nur noch schwer zu erkennen. Zudem sei der Sicherheitsaspekt durchaus noch ausbaufähig.

„Das Programm für 2011 ist wie immer gut gemeint, jedoch so weit wie nur möglich vom Konzept eines durchgängigen Netzes entfernt“, sagt Hans Doppel von der Interessenvertretung Argus. Dabei spricht das Urgestein der Wiener Radfahrerbewegung in Wahrheit nur an, was selbst die nun in der Stadtregierung für das Radwegnetz verantwortlichen Grünen in der Vergangenheit immer wieder kritisiert haben. Das Streckennetz der Hauptstadt ist lückenhaft. Da half es auch nicht, dass in den vergangenen Jahren fast alle radfahrerfeindlichen Kopfsteinpflaster verschwanden. Der Anteil der Radfahrer am Wiener Gesamtverkehr blieb bei bescheidenen fünf Prozent.

Trotzdem glaubt man im Rathaus, die Situation mit den aktuellen 19 Projekten spürbar zu verbessern. Als aktuelles „Highlight“ gilt die Erschließung der stark befahrenen Außenseiten von Opern- und Burgring. Laut Untersuchungen ebenfalls stark nachgefragt ist die Verbindung zwischen Leopoldstadt und Simmering (Seitenhafenstraße) sowie die Engerthstraße.

Zu schmale Radwege

Die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr (FSV) kritisiert ebenfalls Lücken im Radwegnetz. „Es geht uns um die Errichtung eines zusammenhängenden, geschlossenen Radverkehrsnetzes inklusive Infrastruktur“, sagt Klaus Robatsch, Leiter des FSV-Arbeitsausschusses Radverkehr. Er hat an den neuen Richtlinien und Vorschriften für



das Straßenwesen (RVS) zum Thema Radverkehr mitgearbeitet, die gestern, Montag, präsentiert wurden. Vor allem im Kreuzungsbereich hat er Lücken ausgemacht. „Dort passiert die Hälfte aller Unfälle. Wir haben da eine typisch österreichische Lösung, dass Radwege einfach kurz vor der Kreuzung enden.“

Ebenfalls ein Dorn im Auge sind dem Verkehrsexperten zu schmale Radwege und -streifen.

„Man glaubt, mit einem 60 oder 70 Zentimeter breiten Radweg tut man etwas Gutes, das ist aber nicht so.“ Robatsch würde sich wünschen, dass zumindest die vorgegebenen Mindestbreiten eingehalten werden. „Ein Ein-Richtungsradweg soll zwischen 1,60 und zwei Metern breit sein, mindestens aber einen Meter. Ein Radstreifen muss 1,25 Meter breit sein. Leider wird das oft nicht berücksichtigt“, sagt er. Zusätzlich fordert er

Schutzstreifen (0,25 bis ein Meter breit), die für Abstand zwischen fließendem und stehendem Verkehr sorgen sollen.

Die Grundsatzfrage, ob Fahrradfahrer auf der Straße oder auf eigenen Radwegen untergebracht werden sollen, will Robatsch mit der Geschwindigkeit des Autoverkehrs beantworten. So sollen zumindest ab einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h Auto- und Radverkehr getrennt werden. Bei

geringeren Geschwindigkeiten will er auf eine gemeinsame Nutzung der Straße setzen. „Das ist aber nur ein Richtwert, im Ortsgebiet kann man auch über 50 km/h als Grenze reden“, so Robatsch.

Und: Um den Anteil der Radfahrer im Straßenverkehr zu erhöhen, müsse man dem Alltagsradler ebenso wie dem Freizeiträdler etwas anbieten. Erstere wollen zügig vorankommen und dafür meist die Straße benutzen. Freizeiträdler, zu denen viele Familien gehören, bevorzugen hingegen von der Fahrbahn getrennte Radwege. „Wien hat nie eine Radfahrtradition gehabt. Das Problem des Radverkehrs ist das Autoambiente und der geistige Nachholbedarf bei den Politikern“, sagt Verkehrsexperte Hermann Knoflacher, der ebenfalls an den RVS zum Radverkehr beteiligt gewesen ist.

Vorreiter Sevilla

Wie wirksam und effizient der Bau von Radwegen auch funktionieren kann, zeigte die spanische Großstadt Sevilla in den vergangenen sechs Jahren vor. Dort gelang es der Stadtregierung, den Anteil des Radverkehrs innerhalb dieses Zeitraums von 0,2 auf 6,6 Prozent zu steigern. Hintergrund war ein vergleichsweise kleines, aber konsequent umgesetztes Bauprogramm, an dessen Ende ein 80 Kilometer kurzes, dafür in sich geschlossenes und somit absolut lückenloses Radwegnetz stand. Die Kosten dafür betragen 32 Millionen Euro – weniger als in Wien, wo in sechs Jahren 36 Millionen Euro ausgegeben.

Auch bundesweit besteht noch Potenzial nach oben. Laut einer am Montag veröffentlichten Untersuchung des Verkehrsclubs Österreich (VCO) erledigen die Niederländer 26 Prozent ihrer Alltagswege mit dem Rad. In Dänemark sind es 19 Prozent, in Schweden elf, in Deutschland zehn, in der Schweiz und in Finnland jeweils neun Prozent. Und in Österreich? Da sind sieben von Hundert täglich mit dem Rad unterwegs.