

# Radverkehrsanlagen sollen breiter werden

4. APRIL 2022

**Die bisherige bundesweite Richtlinie für den Radverkehr wurde im Zeitraum von 2016 bis 2021 von 45 Fachleuten überarbeitet und dient Ländern, Gemeinden, Gutachtern und weiteren Interessensgruppen als Grundlage für die sichere Gestaltung der Radinfrastruktur.**

Allein im Jahr 2020 ereigneten sich gemäß der Verkehrsunfallstatistik 9.187 Radunfälle mit 9.308 Verletzten und 40 tödlich verunglückten Radfahrenden. Im Jahr 2021 stieg die Zahl der tödlich verunglückten Radfahrenden auf 48 Getötete an – etwa jede zweite Person war zum Unfallzeitpunkt mit dem E-Bike unterwegs. Die Wahrscheinlichkeit, in Österreich als radfahrende Person tödlich zu verunfallen ist doppelt so hoch wie etwa in Norwegen, Dänemark, Deutschland und Schweden.



Klaus Robatsch, Leiter des Bereichs Verkehrssicherheit im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV): „Der Radverkehr ist in Bewegung: Zum einen hat der Trend zur individuellen, aber zugleich nachhaltigen Fortbewegung zu einer höheren Auslastung des Radnetzes geführt. Und zum anderen sind mit der E-Mobilität und der zunehmenden Nutzung von Lastenrädern neue Mobilitätsformen hinzugekommen, die wesentliche Auswirkungen auf die Radinfrastruktur haben. Denn mit erhöhten Geschwindigkeiten gehen beispielsweise auch verlängerte Bremswege und größere Kurvenradien einher.“ Mit der neuen Richtlinie für den Radverkehr wird diesen veränderten Anforderungen an die Radinfrastruktur begegnet und so eine wichtige Voraussetzung für mehr Sicherheit im Radverkehr geschaffen.

Die neuen Richtlinien sollen nun Ländern und Gemeinden Hinweise geben, was zu tun ist.

## Die wesentlichen Neuerungen der RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) im Überblick

- Radverkehrsanlagen sollen breiter und damit sicherer gestaltet werden (z.B. Radfahr- und Mehrzweckstreifen neben Parkern: 2m statt 1,5m). Damit wird auch die Problematik „Dooring“ sowie das steigende Aufkommen von Elektro-Fahrrädern und Lastenrädern in der RVS berücksichtigt.
- Bei höheren Kfz-Geschwindigkeiten muss eine klare Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr erfolgen. Das heißt: In Bereichen mit höheren Kfz-Geschwindigkeiten und großem Verkehrsaufkommen sind eigene Radfahranlagen zu errichten. Bei geringeren Geschwindigkeiten kann ein Mischverkehr geführt werden.
- Es muss sichergestellt werden, dass Radfahrende ausreichend von anderen Verkehrsteilnehmenden gesehen werden.
- Radschnellverbindungen werden in die Hierarchie der Radverkehrsnetze sowie in die Ausstattungskriterien für deren Ausgestaltung aufgenommen.

