

Verkehr II. Neue Straßenbaurichtlinien sehen breitere Radwege entlang parkender Autos vor, tote Winkel sollen vermieden werden.

Weniger Unfälle dank Abstand?

Wien. Fahrradfahren wird beliebter – ob dank der Pandemie oder aufgrund eines nachhaltigen Trends ist noch nicht gänzlich geklärt. Doch nicht nur die Menschen, die auf gewöhnlichen Rädern, E-Bikes oder Lastenrädern unterwegs sind, prägen zunehmend das Verkehrsbild.

Fahrradunfälle häufen sich – im Zeitraum von 2012 bis 2020 ist die Zahl um 42 Prozent gestiegen. 48 Radfahrer starben 2021 im Verkehr, im Jahr davor waren es 38. Um Radfahren künftig sicherer zu machen, haben mehr als 40 Fachleute die bundesweiten Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) im Hinblick auf den Radverkehr überarbeitet, hieß es am Montag bei einer Pressekonferenz des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV). Diese Richtlinien sind die Grundlage für Straßenprojekte und werden in der Regel von den Ländern und den meisten Kommunen angewendet. Rechtlich bindend sind sie jedoch nicht.

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

wies auf eine aktuelle Statistik, wonach hierzulande das Risiko, mit dem Rad zu verunglücken, 50 Mal höher sei als mit dem Auto. Die Wahrscheinlichkeit, in Österreich beim Radfahren getötet zu werden, sei doppelt so hoch wie in Deutschland oder der Schweiz. Auch Martin Fellendorf vom FSV appellierte an Verkehrsplaner, sich an die Vorgaben zu halten, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, „auch wenn der eine oder andere Parkplatz dadurch einmal wegfällt“.

Weil fast die Hälfte aller getöteten Radfahrer in Österreich mit dem E-Bike unterwegs war, sei bei der Überarbeitung der neuen Richtlinien besonderes Augenmerk auf E-Bikes, E-Scooter und Lastenräder gelegt worden.

Es wird breiter

„Im Vergleich zu den klassischen Radfahrern haben sie andere, teils längere Bremswege, größere Kurvenradien und benötigen damit auch breitere Anlagen“, so Robatsch. Deshalb wurde auch die empfohlene Mindestbreite von Radfahrstreifen neben längsparkenden Autos von 1,50 auf zwei Meter erhöht. So soll die bei Radlern gefürchtete „Dooring“-Gefahr, also Unfälle aufgrund aufgehender Autotüren, vermindert werden, sagte Robatsch.

Außerdem wurden Rad-schnellverbindungen in die Richtlinien aufgenommen. Auch diese müssen künftig breiter sein als gewöhnliche Radwege.

Neu ist auch die klare Trennung zwischen Rad- und Autoverkehr bei höheren Geschwindigkeiten. Wird auf der Straße 50 km/h oder mehr gefahren und ist mit starkem Verkehr zu rechnen, sind eigene Radwege oder Radfahrstreifen vorgeschrieben. Dort, wo der Verkehr langsamer fließt, etwa in 30er-Zonen, sollen Radfahrer und Autofahrer sogar gemeinsam geführt werden: „Weil da die Geschwindigkeiten zusammenpassen, was zwischen Radfahrern und Fußgängern nicht der Fall ist“, so Robatsch.

Toten Winkel verhindern

Die Empfehlungen sehen vor, die Sichtweiten für Autofahrer bei Radfahrerüberfahrten zu vergrößern, um Tote-Winkel-Unfälle zu verhindern. Zudem sollen flächendeckend „Bike-Boxen“ bei Kreuzungen angebracht werden, also jene Haltebereiche, bei denen Radfahrer vor den Autos zum Stehen kommen. Haltelinien von Mehrzweckstreifen sollen vorgezogen werden, damit Lkw-Lenker die Radfahrer besser sehen.

Eine weitere, jedoch noch nicht in den Richtlinien enthaltene Maßnahme, die Unfälle reduzieren würde, könnte laut Experten die verstärkte Phasentrennung an Kreuzungen sein: „Zuerst eine Grünphase für rechts abbiegende Autofahrer und dann für Radfahrer und Fußgänger.“ Das bedeute vielleicht mehr Wartezeit, aber eben auch ein großes Plus an Sicherheit. (twi/APA)