

Geheimnisvolles Verkehrsnetz

Warum der Radverkehr in Wien trotz 1346 Kilometer langem Radwegenetz bei sieben Prozent stagniert. Eine Analyse.

Von Matthias G. Bernold

Wien. Wenn es in Aussendungen der Stadt Wien um den Radverkehr geht, wird gerne eine Zahl von imposanter Größe genannt: 1346 Kilometer – so die Rathaus-Korrespondenz – messe das Netz inzwischen (Stand: Dezember 2016). Das entspricht der Entfernung von Wien bis nach Marseille. Aber wie aussagekräftig ist diese Zahl? Und warum stagniert der Radverkehr in Wien trotz dieser so eindrucksvollen Ausgangslage bei 7 Prozent?

Wer Antworten auf diese Fragen sucht, kann sich das Radwegenetz genauer ansehen. Dann zeigt sich bald, wie trügerisch Zahlen sein können. Vor allem, ohne entsprechende Erklärung dazu. Im Fall des „Radverkehrsnetzes“ sprechen wir von einem Sammelsurium höchst unterschiedlicher Einrichtungen: Da gibt es baulich getrennte Radwege und Mehrzweck- bzw. Fahrradstreifen am Straßenrand. Es gibt verkehrsberuhigte Zonen – Wohnstraßen, Fußgängerzonen, Treppelwege. Auch Radfahren gegen die Einbahn wird zum Radverkehrsnetz gerechnet.

Ein Drittel verkehrsberuhigt

Für die Statistik werden alle diese Verkehrsflächen addiert, sodass am Ende eine ebenso repräsentative, wie wenig aussagekräftige Zahl herauskommt. Immerhin schlüsselt die für Verkehrsorganisation zuständige MA46 seit einigen Jahren exakt auf, aus welchen Anlagearten das Wiener Radverkehrsnetz besteht: Den größten Teil, nämlich fast ein Drittel nehmen dabei die „verkehrsberuhigten Bereiche“ ein. Dazu zählen etwa die Prater Hauptallee, die Donauinsel oder der Wienradweg – Strecken also, die vielfach zwar für Genuss- und Freizeitradler ideal sind, aber nur eingeschränkt für Pendler auf dem Weg ins Büro.

20 Prozent sind Straßen, wo

Radfahrer gegen die Einbahn fahren dürfen, weitere 20 Prozent sind sogenannte Radrouten: ausgedehnte Strecken im Mischverkehr mit Kfz, die über alle möglichen Anlagen – munter sogar über Schienenstraßen – führen. „Die Art und Weise wie das Radverkehrsnetz in Wien gemessen wird, ist nicht wirklich schlüssig“, erläutert dazu TU-Verkehrswissenschaftler Ulrich Leth: „Durch, dass man die Donauinsel oder die vielen Wege durch die Lobau einbezieht, wird die Statistik ziemlich verfälscht.“ Nachsatz: Auch in anderen Städten seien allerdings die Kriterien für die Quantifizierung von Rad-Infrastruktur unterschiedlich oder schwerer nachzuvollziehen.

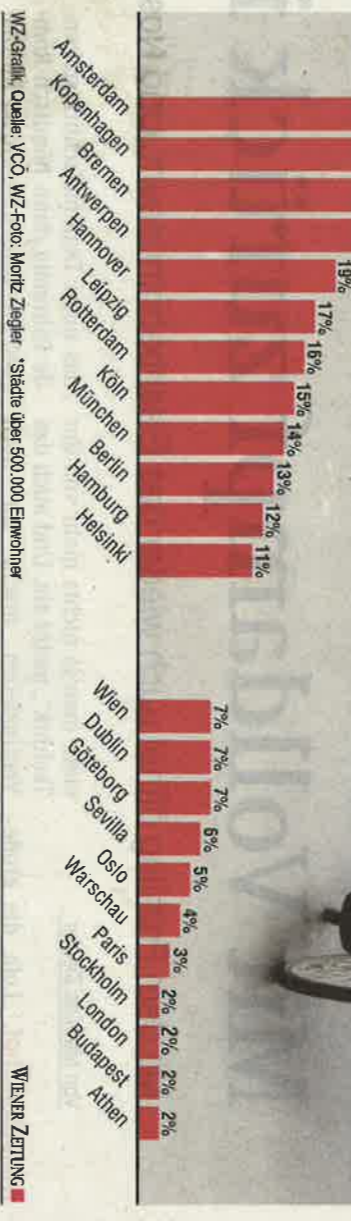
Nur 10 Prozent baulich getrennt

Die unterschiedlichen Anlagearten zu unterscheiden ist deshalb wichtig, weil sie nicht gleichwertig sind, was Sicherheit und Fahrkomfort betrifft. Jeder, der schon einmal in Wien unterwegs war, kennt den Unterschied zwischen einer Fahrt in der radfreundlichen Hasnerstraße und einer Fahrt auf einem schmalen Radstreifen wie in der Nussdorfer Straße, wo man zwischen parkenden und knapp überholenden Autos darun betet, dass die Autoritäten geschlossen bleiben mögen.

Diese subjektive Erfahrung spiegelt sich in einer repräsentativen Umfrage der Radiolobby wider, in der Alltagsradler klare Präferenzen für vom Kfz-Verkehr baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Zonen zeigen. Radstraßen und baulich getrennte Radwegeanlagen, die für Familien, ältere Menschen und Fahrradfahrer besonders gut geeignet sind, machen laut MA46 allerdings gerade einmal zehn Prozent des gesamten Radwegenetzes aus. Das ist schon deutlich weniger als die gern präferierten 1346 Rad-Kilometer.

Der Umfang des Wiener Radverkehrsnetzes allein sagt also

Städte mit dem größten Radverkehrsanteil in Europa*



WZ-Grafik, Quelle: VCI, WZ-Foto: Moritz Ziegler *Städte über 500.000 Einwohner

WIENER ZEITUNG

wenig über dessen Qualität aus. Ein Gradmesser dafür sind die sogenannten „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) der österreichischen Fortsetzungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Für die Errichtung von Fahrrad-Infrastruktur in Österreich hat ein Expertengremium mit Vertretern von Gebietskörperschaften, Wissenschaften, Verkehrsplanern und Interessensgruppen wie ÖAMTC und Radlobby Mindeststandards für den künftigen Bau von Rad-Infrastruktur entwickelt.

Nichts Verbindliches

Diese RVS sind nicht verbindlich wie ein Gesetz, sie geben aber den anerkannten Stand der Technik wieder. Wird von den RVS ab-

gewichen, kann dadurch im Fall von Folgeschäden für die Verantwortlichen Planer eine Haftung entstehen. Die RVS listen genau die riskanten typischen Unfallsituationen auf, sie nennen die typischen Konfliktpunkte zwischen Radfahrern und anderen nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern. Sie enthalten detaillierte Angaben zu Mindestbreiten von verschiedenen Infrastrukturarten. Sie geben auch an, auf welchen Arten von Straßen getrennte Infrastrukturen einzurichten ist oder wo Mischverkehr bestehen kann.

Welche Radverkehrsanlage errichtet werden soll, ist in erster Linie von den Kfz-Geschwindigkeiten, den Kfz-Verkehrsstärken und der verfügbaren Breite abhängig“, heißt es in den RVS.

Als Faustregel gilt: In Nebenstraßen mit Tempo 30 ist dem Mischverkehr von Kfz und Fahrrädern der Vorrang zu geben. Bei höheren Geschwindigkeiten im höherrangigen Straßennetz empfehlen sich baulich getrennte Radwege.

Die Wien lange gepflogene Ur-sitte, schmale Radfahr- oder Mehrzweckstreifen an den Fahrbahnrand zu malen, ist laut RVS nur unter bestimmten Bedingungen zulässig. Bei Unterschreitung der Mindestbreiten könne so eine Radverkehrsanlage nämlich sogar den gegenteiligen Effekt haben: Radfahrer würden zu nahe an den Dooring-Bereich herangeführt und Autofahrer verleitet, die Mindestüberholabstände nicht einzuhalten. ■

WIENQUIZ VON JOHANN WERFRING

Zwei betuchte Wiener Ritter als Wohltäter

Das von den ritterlichen Brüdern finanzierte Haus war einst ein Hort der Hoffnung für bedürftige Wienerinnen.

Wir zeigen wöchentlich an dieser Stelle ein Foto aus Wien und stellen drei Fragen dazu. Wer auch nur eine dieser drei Fragen richtig beantwortet kann, ist teilnahmeberechtigt.

Die Fragen (zum Bild links):

1. Wo befindet sich dieses Haus? Welche Funktion erfüllte es ursprünglich?
2. Wie lautet der Name der ritterlichen Brüder, die es finanzierten?
3. Nach den Plänen von welchem Architekten wurde dieses Haus errichtet?

Die Preise:

Unter den korrekten Einsendungen, die bis kommenden Donnerstag bei uns einlangen, werden drei Exemplare des soeben im Schleibrügel Verlag erschienenen Buchs „Divan. Bulgarische Sofafahrten“ des Wiener Künstlers Josef Trattner (www.sofafahrten.eu) verlost. Für eine Teilnahme an der Verlosung ist mindestens eine Frage richtig zu beantworten und eine Post-Zustelladresse anzugeben. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Gewinner der Ausgabe Nr. 53: Mag. Karl Weichselbaum, 2153 Stronsdorf.

E-Mail: wienquiz@wienerzeitung.at

Fax: 01 206 99 592



Auflösung des letzten Quiz:

1. Dieses Denkmal befindet sich in der Minoritenkirche in der Wiener Innenstadt.

2. Es zeigt den Hofrichter Pietro Metastasio (1698-1782).

3. Der von ihm für sich selbst verfasste Grabanspruch befindet sich in der Michaelerkirche beim Abgang zur Michaelergasse. Er lautet in Übersetzung aus dem Italienischen: „Ein Traum ist der Lauf meines Lebens. Du aber, o Herr, wenn du bestimmst, mich abzuberufen, mach, dass ich finde. Pöbe im

