

## Radfahren gegen den Strom

Ein attraktives Radwegenetz muss vor allem kurze Wege anbieten. Das Öffnen der Einbahnen für RadfahrerInnen stellt eine schnell zu realisierende Maßnahme dar.

TEXT & FOTOS: RICHARD STAWA



„Da gibt’s welche, die fahren: Probst Bernhard Straße – Salzstraße – Kirchengasse. Die fahren dreifach falsch, sie fahren in der Probst Bernhard Straße gegen die Einbahn, sie fahren in der Salzstraße gegen die Einbahn und fahren in der Kirchengasse auf einem Fußweg, und dort gibt es dann den ersten Konflikt. Über die anderen beiden Fälle hört man eigentlich nichts“, berichtet Baustadtrat Erik Mikura auf das Thema Radfahren gegen die Einbahn angesprochen. Nach eigenen Angaben fährt er relativ oft mit dem Auto vom Hauptplatz kommend durch die Probst Bernhard Straße und rechnet dort schon fix mit entgegenkommenden RadfahrerInnen. [1]



Korneuburg: links: Probst Bernhard Straße, rechts: Eisenbahngasse. Jeder kennt das Phänomen, Beschwerden erreichen den zuständigen Stadtrat keine. Das kann als Zeichen dafür gewertet werden, dass das Radfahren gegen die Einbahn in der Praxis funktioniert. Es wäre an der Zeit, die Einbahnen hinsichtlich einer Öffnung zu überprüfen, eventuell vorhandene Gefahrenstellen zu entschärfen und für die RadfahrerInnen zu öffnen, sodass kurze und attraktive Wege abseits der Hauptstraßen durch das Zentrum entstehen. In der Stadt kursiert die Vorstellung, RadfahrerInnen verstärkt überwachen zu lassen, ob sie gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung radeln und somit gegen die Straßenverkehrsverordnung verstoßen. Dies ist eine Vorgehensweise, wie man den Radverkehr mit Sicherheit nicht attraktiver macht.

Man braucht sich nur wenig Zeit zu nehmen, um in einer der im Zentrum Korneuburgs zahlreichen Einbahnen RadlerInnen zu sehen, die gegen die vorgeschriebene Richtung fahren. Das ist natürlich eindeutig verboten, aber es stellt sich die Frage, warum dies trotzdem praktiziert wird, und wie die Stadt damit umgehen könnte. Für RadfahrerInnen, die, anders als die AutofahrerInnen, mit ihrer eigenen Muskelkraft für die Fortbewegung aufkommen müssen, wird der zurückgelegte Weg rasch

unattraktiv, wenn er über Umwege führt. RadfahrerInnen wollen, genauso wie FußgängerInnen, einen möglichst direkten Weg vorfinden.

Das Anordnen von Einbahnen in engen Gassen ist eine wirkungsvolle Maßnahme, den motorisierten Verkehr zu leiten und zu reduzieren. Doch für RadfahrerInnen bedeuten Einbahnen oft erhebliche Umwege. Werden Einbahnen geschaffen, so vergessen regelmäßig die verantwortlichen PolitikerInnen auf die RadfahrerInnen. Auf der anderen Seite werden Einbahnen von RadfahrerInnen wiederum häufig ignoriert, weil die Einsicht fehlt, warum man mit dem äußerst wendigen Fahrzeug Fahrrad nicht gegen die vorgeschriebene Richtung fahren sollte. Man kann doch leicht, sollte es nötig sein, die Flucht in eine Parklücke ergreifen, oder gar absteigen und auf dem Gehsteig das Rad weiterschieben. Dass dies in der Praxis sehr gut funktioniert, zeigt alleine schon die Aussage des Baustadtrats, dass man davon eigentlich nichts höre. Denn, gäbe es dabei erhebliche Konflikte, Unfälle, oder gar Verletzte, dann wäre davon mit Sicherheit zu hören, und der zuständige Baustadtrat wäre davon rasch in Kenntnis gesetzt.



Zwei in Korneuburg für RadfahrerInnen in Gegenrichtung geöffnete Einbahnen: links die Jochingergasse und rechts der Ring. Auch wenn punktuell auf dem Ring an einzelnen Gefahrenstellen nachgebessert werden könnte, stellt dieser Abschnitt eine sehr gelungene und gut angenommene Radroute gegen die Einbahn dar.

Heißt das nun, dass einfach alle Einbahnen für RadfahrerInnen in beide Richtungen geöffnet werden können? Ganz so einfach ist es natürlich nicht, es müssten die bestehenden Einbahnen einzeln beurteilt werden, aber in den meisten Fällen wäre das Radfahren gegen die Einbahn realisierbar, eventuell mit begleitenden Maßnahmen. Da die kritischen Punkte am Beginn und am Ende der Einbahnen liegen, wäre zu überlegen, ob zum Beispiel kleine Schutzinseln für die Radfahrenden an diesen Stellen errichtet werden müssten, wie eine solche in der Lebzeltergasse bereits seit ihrem Umbau vor wenigen Jahren existiert.

*„Im Wesentlichen ja, man müsste an den Anfängen und Enden schauen, ob man entsprechende Sicherheitsmaßnahmen braucht, aber im Großen und Ganzen wäre das möglich.“  
(Verkehrsexperte Michael Meschik auf die Frage, ob er empfehlen könnte, die Korneuburger Einbahnen für RadfahrerInnen zu öffnen) [2]*

In vielen Gemeinden werden zunehmend die Einbahnen für RadfahrerInnen in beide Richtungen geöffnet, mit im Allgemeinen sehr positiven Erfahrungen. Von vielen AutofahrerInnen wird es als gefährlich eingeschätzt, RadfahrerInnen quasi als GeisterfahrerInnen zuzulassen. Doch gerade dann, wenn die beiden VerkehrsteilnehmerInnen auf einander zukommen, können sie sich sehen, entsprechend fahren und wenn es nötig ist ausweichen. Als Faustregel gilt, dass zumindest überall dort, wo in Einbahnen Kfz beim Überholen von RadfahrerInnen beobachtet werden können, auch gegen die Einbahn geradelt werden könnte. Wobei Begegnungen nicht im gesamten Verlauf einer Straße möglich sein müssen.

Bei guten Sichtbeziehungen können sich die Beteiligten rechtzeitig auf die Begegnung einstellen und breitere Stellen ausnutzen. So können selbst schmale, häufig 3m breite Fahrbahnen von RadfahrerInnen in Gegenrichtung befahren werden. Erfahrungen aus der Stadt Salzburg zeigen, dass selbst noch schmalere Engstellen bei geringem Verkehrsaufkommen für den Radverkehr problemlos gegenläufig geöffnet werden können. In der internationalen Fachwelt herrscht Einigkeit darüber, dass das Öffnen von Einbahnen eine besonders erfolgversprechende und auch sichere Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs darstellt. [4]



Links: Bahnhofstraße in Tulln: das Radfahren ist gegen die Einbahn erlaubt: entgegenkommende VerkehrsteilnehmerInnen werden besser gesehen, das Fahrverhalten kann aufeinander abgestimmt werden. Rechts: Leo Slezak Gasse in Wien 18: eine auffällige Bodenmarkierung schützt die RadfahrerInnen vor „schneidenden“ AutofahrerInnen.

In Korneuburg sind kaum Einbahnen für den Radverkehr geöffnet, innerhalb des Rings nicht eine einzige. Entgegen dem allgemeinen Trend ist vor wenigen Jahren sogar Gegenteiliges passiert. Der Neubau, eine für RadfahrerInnen sehr gut zu befahrende Straße, wurde damals zu einer Einbahn gemacht. Auf die RadfahrerInnen wurde scheinbar glatt vergessen, sie wurden ab dann zu einem Umweg gezwungen. Es wurde argumentiert, dass der Neubau Engstellen aufweise, die ein sicheres Begegnen von RadfahrerInnen und motorisierten Fahrzeugen nicht zulassen würden.

Der Verkehrswissenschaftler Michael Meschik merkt dazu an, dass am Neubau lange Zeit der gesamte Verkehr in beiden Richtungen abgewickelt wurde, und nun soll ein Fahrrad nicht einem Auto oder Lkw begegnen können? Es entspricht wohl der Wahrheit, dass der Neubau stellenweise derart schmal ist, dass die Begegnung eines Lkws mit einem Fahrrad an genau diesen Stellen nicht möglich wäre. Doch sind die VerkehrsteilnehmerInnen so unbeholfen, dass sie eine solche Begegnung nicht meistern können? Ist den RadfahrerInnen ein deutlicher Umweg eher zuzumuten,



als dass sie im Begegnungsfall, und dieser ist am Neubau eher selten, ein entgegenkommendes Fahrzeug eventuell abwarten und passieren lassen.

*„Sie sehen ja eh, wenn Sie bei der Sitzung dabei sind, dass ich jedes Mal lästig bin und sage: „was ist mit dem Neubau?“ Dort sind sie hundert Jahre in beide Richtungen gefahren, mit allem, der komplette Verkehr, LKW, Müllabfuhr, und Autos in zwei Richtungen.“ (Verkehrswissenschaftler Michael Meschik zur fehlenden Öffnung der Einbahn für RadfahrerInnen in beide Richtungen) [2]*

In den Sitzungen des Arbeitskreises Mobilität und Verkehr der Stadterneuerung wurde das Problem Neubau konsequent zur Sprache gebracht. Nun scheint Bewegung in die Sache gekommen zu sein, die Öffnung der Einbahn für die RadfahrerInnen soll laut Baustadtrat Erik Mikura jetzt „rechtlich ermöglicht“ worden sein. Auf die Frage, woran es nun liegt, dass dies noch nicht umgesetzt wurde, antwortete dieser: „Vielleicht sind jetzt schon die Tafeln?“ [1]



Korneuburg: Engstellen am Neubau (linkes Bild, diese Einbahn wird bald für den Radverkehr geöffnet sein [1]) und in der Rudolf Alexander Gasse (rechtes Bild, mit allen Fahrzeugen in beiden Fahrtrichtungen befahrbar), eines von zwei sich begegnenden Fahrzeugen müsste im Begegnungsfall das andere Fahrzeug abwarten und passieren lassen, eine Praxis, die auf unzähligen Nebenstraßen alltäglich ist und bei vorausschauender Fahrweise kein Problem sein sollte.

Geht, oder radelt man mit offenen Augen durch Korneuburg, so findet man einige Gassen, die keineswegs breiter als der Neubau sind und trotzdem in beiden Richtungen befahren werden. In der Rudolf Alexander Gasse zum Beispiel, rollt der komplette Verkehr in beide Richtungen, Schwierigkeiten bleiben genauso aus, wie sie auch am Neubau ausbleiben würden. In der Rudolf Alexander Gasse, die zum provisorischen Kindergarten 1 führt, kann täglich beobachtet werden, wie sich die VerkehrsteilnehmerInnen im Falle einer Begegnung helfen, ohne sich dabei in Gefahr zu bringen. Die Geschwindigkeiten der Autos bleiben durch die engen Verhältnisse eher gering, was im Sinne der Verkehrssicherheit im Siedlungsgebiet nur wünschenswert ist.

Eine zweite Einbahn, deren Öffnung für die RadfahrerInnen von großer Bedeutung wäre, ist die Lebzeltergasse. Sie stellt die kürzeste Verbindung des Hauptplatzes mit dem nördlichen Siedlungsgebiet dar, und sie ist eine Alternative zur stark befahrenen Stockerauer Straße. Im Zuge der Neugestaltung der Lebzeltergasse vor wenigen Jahren wurde bereits eine kleine Schutzinsel für

die RadfahrerInnen erstellt, doch weitere Maßnahmen folgten einstweilen nicht. Baustadtrat Erik Mikura hat jedoch nun angekündigt, dass auch die Öffnung der Lebzeltergasse für RadfahrerInnen bereits „rechtlich ermöglicht“ sei, es solle nur mehr das Ende der Bauarbeiten an der Ecke zur Laaer Straße abgewartet werden. [1]

*„Das ist ein Thema, und wird auch an zwei Stellen jetzt rechtlich ermöglicht. In der Lebzeltergasse ist es noch verhindert, solange die Baustelle den Gehsteig mitbenützt. Und die zweite Einbahn ist am Neubau, wo es zumindest als Provisorium geht.“ (Baustadtrat Erik Mikura auf die Frage, ob das Öffnen der Einbahnen für RadfahrerInnen in Korneuburg ein Thema ist.) [1]*



Korneuburg: Lebzeltergasse: Im Zuge einer Neugestaltung vor wenigen Jahren ist am hauptplatzseitigen Ende der Lebzeltergasse eine Insel entstanden, die die Einmündung eines Radweges bilden sollte. Weitere Maßnahmen sind noch nicht umgesetzt worden, sollen aber nach Beendigung der Bauarbeiten an der Ecke zur Laaer Straße folgen. [1]

Durch das Öffnen der Einbahnen sollen den Radfahrenden kurze und sichere Wege durch die Stadt geboten werden. Oft sind diese neu entstehenden Wege wesentlich attraktiver, weil sie durch vom Autoverkehr eher schwach befahrene Straßenzüge verlaufen. Mit der Öffnung der Lebzeltergasse wird ein wichtiger erster Schritt hin zu einem die Innenstadt von Korneuburg durchziehenden Radwegenetz geschaffen. Es bleibt nun zu hoffen, dass diesem ersten positiven Schritt weitere Einbahnen folgen.

*„Es ist klar, was wir brauchen. Wir brauchen eine direkte Verbindung zwischen ein paar wichtigen Punkten, so viele sind es eh nicht. In dieser Beziehung geht seit Jahren nichts weiter.“ (Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum) [3]*

- 
- [1] Interview mit Baustadtrat Ing. Dr. Erik Mikura vom 12.10.2011  
[2] Interview mit Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Michael Meschik vom 23.09.2011  
[3] Interview mit Bundes- und Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum vom 23.10.2011  
[4] Radfahren gegen die Einbahn; Beitrag von Michael Meschik anlässlich eines Radverkehrssymposiums des Österreichischen Städtebundes in Linz, 2003  
(<http://www.staedtebund.gv.at/oegz/oegz-beitraege/jahresarchiv/details/artikel/radfahren-gegen-die-einbahn.html>)