

Das Fahrrad ist ein Fahrzeug und gehört auf die Fahrbahn

Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen, zwei moderne Lösungskonzepte der Verkehrswissenschaft für beengte Platzverhältnisse in der Stadt

TEXT & FOTOS: RICHARD STAWA

„Das Fahrrad ist ein Fahrzeug und gehört auf die Fahrbahn“, mit dieser Aussage erinnerte Verkehrswissenschaftler Michael Meschik im Zuge des Stadterneuerungsprozesses wiederholt die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises Mobilität & Verkehr, dass die Führung des Radverkehrs auf baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen oder auf gemischten Geh- und Radwegen problematisch ist.

Bis in die 1990er Jahre hinein wurde allgemein das Prinzip vertreten, den Radverkehr möglichst auf baulich getrennten Radwegen zu führen. Es entstanden viele straßenbegleitende Radwege, oder oft auch nur durch das Aufstellen entsprechender Schilder mehr oder weniger breite gemischte Geh- und Radwege. Doch der Teufel steckt im Detail, während sich die RadfahrerInnen auf diesen Wegen relativ sicher fühlen, schafft dies vermehrt Konflikte mit den FußgängerInnen und Probleme an den Kreuzungen. Für AutofahrerInnen sind RadfahrerInnen, die sich den Kreuzungen annähern, oftmals nur schwer erkennbar. Vielfach wird durch Bauwerke, Bepflanzungen, oder abgestellte Fahrzeuge ein Sichtkontakt zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen verhindert. Dazu kommt noch, dass die Gesetzeslage vorschreibt, dass sich RadfahrerInnen mit höchstens 10 km/h einer Radfahrüberfahrt, also einer Überquerung einer Seitenstraße, nähern dürfen, und diese nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen LenkerIn überraschend befahren dürfen. In der Praxis bedeutet das, dass RadfahrerInnen auf Radwegen einem erheblichen Sicherheitsrisiko ausgesetzt werden und dabei keineswegs zügig vorankommen. [1]



Korneuburger Straße in Langenzersdorf: Die RadfahrerInnen werden hinter Buschreihen versteckt und sind schwer von den AutofahrerInnen zu erkennen.



Leobendorfer Straße in Korneuburg: Ein ausreichender Sichtkontakt zu den aus der Querstraße kommenden AutofahrerInnen ist nicht gegeben.

In Straßen mit sehr hohem Kfz-Anteil oder mit einem hohen Geschwindigkeitsniveau wird weiterhin empfohlen, baulich getrennte Radwege vorzusehen. Den potentiellen Konfliktpunkten ist hierbei besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Beispielsweise werden Radwege bereits vor dem Kreuzungsbereich an die Fahrbahn heran verschwenkt, damit die RadfahrerInnen rechtzeitig für die anderen VerkehrsteilnehmerInnen erkennbar sind. In Tempo 30 - Zonen sind eigene Anlagen für den Radverkehr entbehrlich.

Bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 50km/h sollte das gemeinsame Führen des Radverkehrs mit dem motorisierten Verkehr möglich sein. Es gibt unterschiedliche Varianten, für die nötige Sicherheit der RadfahrerInnen zu sorgen:

Der Radfahrstreifen

Ein Radfahrstreifen ist ein für den Radverkehr vom motorisierten Individualverkehr durch Bodenmarkierung abgetrennter Teil der Fahrbahn. Im Unterschied zum baulich getrennten Radweg ist der Radfahrstreifen Teil der Hauptfahrbahn. Die geometrische Abgrenzung des Radfahrstreifens vom angrenzenden Fahrstreifen erfolgt durch eine Bodenmarkierung, meist in Form einer nicht unterbrochenen Sperrlinie. Radfahrstreifen werden bei einer ausreichend breiten Fahrbahn vorgesehen. [2],[3]



Alserbachstraße in Wien 9: der Mehrzweckstreifen darf von breiten Kfz mitbenutzt werden, die Pkws fahren am linken Fahrbahnrand, wodurch den RadfahrerInnen mehr Platz gegeben wird.

Der Mehrzweckstreifen

Ein Mehrzweckstreifen ist ein Radfahrstreifen, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die RadfahrerInnen auch von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist. Da Kfz den Mehrzweckstreifen mitbenützen dürfen, wird dieser mit einer unterbrochenen Warnlinie anstatt einer Sperrlinie markiert. Eine Mittelleitlinie kann dabei entfallen, eine farbige Oberflächenfärbung an gefährlichen Stellen ist günstig.



Jögerstraße in Wien 17: deutliche Bodenmarkierungen machen auf die Radfahrenden aufmerksam.

Mehrzweckstreifen eignen sich also auch für besonders enge Platzverhältnisse. Die Nutzung des Straßenraumes wird lediglich dahingehend verändert, dass Pkw mehr zur Fahrbahnmitte gelenkt werden. Wesentlich dabei ist, dass die Kfz-

LenkerInnen verstärkt auf das Vorhandensein der RadfahrerInnen hingewiesen werden und den RadfahrerInnen dadurch die notwendige Aufmerksamkeit gewährt wird. Da die Querschnittsabmessungen eine starke Wirkung auf die gefahrene Geschwindigkeit haben, bewirkt die Markierung einer schmalen Kernfahrbahn auch eine Beruhigung des Gesamtverkehrs. Das Weglassen einer Mittelleitlinie wirkt nochmals verkehrsberuhigend. [4],[5],[6],[12]



Links: Heigerleinstraße in Wien 16, rechts: Gaswerkstraße in Graz. Die fehlende Mittelleitlinie bewirkt, dass AutofahrerInnen beim Überholen tendenziell mehr Platz zu den RadfahrerInnen lassen.

Bodenmarkierungen entlang der Wiener und Stockerauer Straße in Korneuburg

In Korneuburg wurden vor nicht ganz zehn Jahren entlang der Hauptstraße innerhalb des Ringes Bodenmarkierungen angebracht, die vom Gemeinderat als „Fahrradstreifen“ titulierte wurden [11]. Die Dimensionierung dieses Fahrradstreifens ist mancherorts derart schmal, dass die Benützung des Streifens vielfach nicht nur als unsicher empfunden wird, sondern dies auch eindeutig ist. In der Praxis kann beobachtet werden, dass eine Vielzahl der RadfahrerInnen auf der linken Seite der Markierung fährt, um nicht zu nahe an die geparkten Autos heran fahren zu müssen (siehe Foto). Damit liefert dieser Streifen keinen positiven Beitrag für RadfahrerInnen. Besonders ärgerlich in diesem Zusammenhang: Umfangreiche Bauarbeiten im Sommer 2011 machten eine weitgehende Neumarkierung notwendig – die Neumarkierung erfolgte jedoch wieder in der gleicher Weise. „Wenn ich so etwas machen würde, könnte ich nicht gut schlafen“, urteilt der Verkehrswissenschaftler Michael Meschik über den auf der B3 in Korneuburg markierten Fahrradstreifen. „Mit 1,20 oder 1,10 m Breite ist das gefährlich“. Laut RVS, den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen in Österreich, beträgt die Mindestbreite für Radfahrstreifen 1,25 m, neben parkenden Autos wären zusätzlich 0,50 bis 0,75 m vorzusehen. Dabei hat der Verkehrswissenschaftler noch vorsichtig geschätzt, tatsächlich weist der Streifen über längere



Wiener Straße in Korneuburg: der markierte Streifen ist zu schmal und kann daher seinen Zweck, den Radfahrenden einen sicheren Fahrstreifen zur Verfügung zu stellen, nicht erfüllen. Aus Angst, von einer aufgehenden Autotür getroffen zu werden, fahren viele RadfahrerInnen außerhalb des Streifens.

Abschnitte lediglich eine Breite von 80 cm auf, an einzelnen Stellen sogar noch weniger. Und selbst diese Breite wird durch unzulässig abgestellte Fahrzeuge nochmals reduziert. [7]



Links: Wiener Straße in Korneuburg: diese Markierungen wurden im August 2011 nach Bauarbeiten neuerlich in der alten Form markiert. Unzulässig abgestellte Fahrzeuge engen den schmalen Streifen noch zusätzlich ein. Rechts: Stockerauer Straße in Korneuburg.

Es hätte keinen Cent mehr gekostet, hätte man einen ausreichend breiten Mehrzweckstreifen markiert. Wie der Verkehrswissenschaftler Michael Meschik argumentiert, hätte man durch einen breiteren Mehrzweckstreifen den AutofahrerInnen auch nichts weggenommen, sondern sie lediglich etwas weiter links fahren lassen. Mit einer 4,50 bis 5,50 m verbleibenden Kernfahrbahn wäre ausreichend Platz für Begegnungen zweier Pkws. Für die Begegnung breiterer Fahrzeuge, wie etwa Lkws oder Busse, steht sowieso auch der Mehrzweckstreifen mit der gebotenen Vorsicht zur Verfügung, dafür ist er auch gedacht. [7]

„Das hätte den Autofahrern nicht weh getan, es wird nicht mehr und nicht weniger Platz“, (Verkehrswissenschaftler Michael Meschik über die vergebene Chance, einen ausreichend breiten Mehrzweckstreifen auf der B3 in Korneuburg zu markieren) [7]

Baustadtrat Erik Mikura auf den für die RadfahrerInnen zu schmalen und somit unzweckmäßigen Streifen angesprochen weist darauf hin, dass dafür die Bezirkshauptmannschaft zuständig sei, und dass er darüber von den BürgerInnen keinerlei Beschwerde vernommen hätte. Er erläutert weiters, dass die Fahrbahn (für die Kfz; Anm.) eine bestimmte Breite aufzuweisen hätte, der verbleibende Platz würde danach den Streifen für die RadlerInnen ergeben. Genau das soll ein Mehrzweckstreifen jedoch keinesfalls sein. Da der motorisierte Verkehr bei Bedarf den Mehrzweckstreifen sowieso mitbenutzen darf, ist vorrangig eine ausreichende Breite des Mehrzweckstreifens sicherzustellen, und der danach verbleibende Rest bleibt exklusiv den motorisierten Fahrzeugen zur Verfügung. [8]

„Die Fahrbahn hat eine Mindestbreite, das was über bleibt, ist der Streifen.“ (Baustadtrat Erik Mikura auf den zu schmalen Mehrzweckstreifen angesprochen) [8]

Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum hat schon vor einigen Jahren ein Radverkehrskonzept für Korneuburg mit BürgerInnenbeteiligung initiiert. Hierbei nimmt die Schaffung von sicheren Radrouten durch das Stadtzentrum eine zentrale Stellung ein. Den auf der B3 markierten Streifen empfindet sie als kontraproduktiv, sie würde außerdem die Führung des Radverkehrs über

Nebenstraßen bevorzugen, etwa durch Öffnen der zahlreichen Einbahnen in beide Fahrtrichtungen für RadfahrerInnen im Stadtzentrum. [9], [10]

„So wie wir den Mehrzweckstreifen haben, wo die Autos darauf parken und wenn du nicht aufpasst, hast du die Autotür im Gesicht, das ist kontraproduktiv.“ (Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum über den Korneuburger Mehrzweckstreifen auf der B3) [10]

Doch auch wenn die Korneuburger Variante des Mehrzweckstreifens heftig kritisiert wird, ist sich die Fachwelt darüber einig, dass die richtige(!) Anwendung von Mehrzweckstreifen nicht nur eine sehr kostengünstige, sondern oftmals auch die sicherste Form der Radverkehrsführung bei beengten Verhältnissen, wie etwa in Städten, darstellt.

In Kombination mit anderen Maßnahmen, besonders ist hier die Öffnung der Einbahnen für RadfahrerInnen in beide Fahrtrichtungen zu erwähnen, könnten in Korneuburg Radrouten geschaffen werden, die sämtliche Stadtgebiete mit den wichtigsten Punkten in der Stadt erstmals lückenlos(!) verbinden. Es stehen somit kostengünstige Maßnahmen zur Verfügung, die einen großen Beitrag für eine fahrradfreundlichere Stadt leisten können. Dies ist ein nicht unwesentlicher Aspekt, hat doch kürzlich der Gemeinderat einstimmig beschlossen, den Radverkehrsanteil in unserer Stadt bis zum Jahr 2020 zu verdoppeln.



Wiener Straße in Korneuburg: vielfach ist es gar nicht möglich, mit dem Fahrrad auf dem markierten Streifen zu fahren.

-
- [1] §68 Abs31 StVO
 - [2] Anlageart Radfahrstreifen auf wien.at
(<http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/radfahrstreifen.html>)
 - [3] Fahrrad-Wiki: Radfahrstreifen (Österreich)
([http://fahrrad.wikia.com/wiki/Radfahrstreifen_\(%C3%96sterreich\)\)](http://fahrrad.wikia.com/wiki/Radfahrstreifen_(%C3%96sterreich))))
 - [4] Anlageart Mehrzweckstreifen auf wien.at
(<http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/mehrzweckstreifen.html>)
 - [5] Arbeitsbehelf Kernfahrbahn; Tiefbauamt des Kantons Bern
(http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/signalisation/markierung/signalisation/markierungen.ass_etref/content/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_SR_Kernfahrbahn_Arbeitshilfe.pdf)
 - [6] Kernfahrbahn.ch: (<http://www.kernfahrbahn.ch/>)
 - [7] Interview mit Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Michael Meschik vom 23.09.2011
 - [8] Interview mit Baustadtrat Ing. Dr. Erik Mikura vom 12.10.2011
 - [9] Korneuburg als Fahrradstadt; Radverkehrskonzept der GRÜNEN, 2008:
(<http://elisabethkerschbaum.files.wordpress.com/2009/02/ko-vadis-rad-vorschlaege.pdf>)
 - [10] Interview mit Bundes- und Umweltstadträtin Elisabeth Kerschbaum vom 23.10.2011
 - [11] Gemeinderatsprotokoll des Sitzung vom 08.10.2003
(<http://www.korneuburg.gv.at/gemeindeamt/html/08102003.htm>)
 - [12] Planungshandbuch Radverkehr; Michael Meschik, 2008, Kapitel 8.2.3