

Radfahren in Österreich

Klaus Robatsch

1. Allgemeines

Radfahren ist in Österreich eine variantenreiche Art alternativer Mobilität. Von den Citybikes in den großen Städten wie Wien oder Salzburg bis hin zum Mountainbiken auf einem Singletrail in den Bergen: Kaum eine andere Fortbewegungsart gestaltet sich so vielfältig wie das Radfahren.

Sowohl zur Erledigung von Alltagswegen als auch als Freizeitbeschäftigung eignet sich das Transportmittel Fahrrad sehr gut, daher werden in Österreich bereits zahlreiche Wege damit zurückgelegt. Der Umstand, dass Radfahren mittlerweile sehr beliebt ist, erfordert allerdings auch einen speziellen Umgang mit dieser populären Mobilitätsart am Puls der Zeit. Die Errichtung neuer Radfahranlagen ist daher ebenso gefragt wie eine radfahrgerechte Adaptierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Problematisch zeigt sich außerdem die Häufigkeit von Konflikten zwischen RadfahrerInnen und anderen Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen, vor allem dem Kfz- und FußgängerInnenverkehr.

Das Thema Sicherheit ist beim Radfahren von immenser Bedeutung, da FahrradfahrerInnen bei Kollisionen mit allen anderen Verkehrsarten verletzt oder sogar getötet werden können. Diese traurige Tatsache erfordert eine detaillierte Analyse und Adaptierung bestehender Radverkehrsanlagen und eine optimale Planung und Umsetzung neuer Projekte.

2. Modal Split

Die Nutzung des Transportmittels Fahrrad ist in Österreich derzeit regional sehr unterschiedlich ausgeprägt. Während der Anteil der per Fahrrad zurückgelegten Alltagswege an allen zurückgelegten Alltagswegen in Städten wie Innsbruck, Bregenz oder Salzburg bereits jetzt 20% oder mehr beträgt, ist er in anderen österreichischen Städten bislang noch deutlich geringer.

Anteil der Alltagswege, die mit dem Fahrrad gefahren werden, nach Landeshauptstädten, 2011 Quelle: VCÖ, 2013, 2015 ... in "Radverkehr in Zahlen", BMVIT, 2013

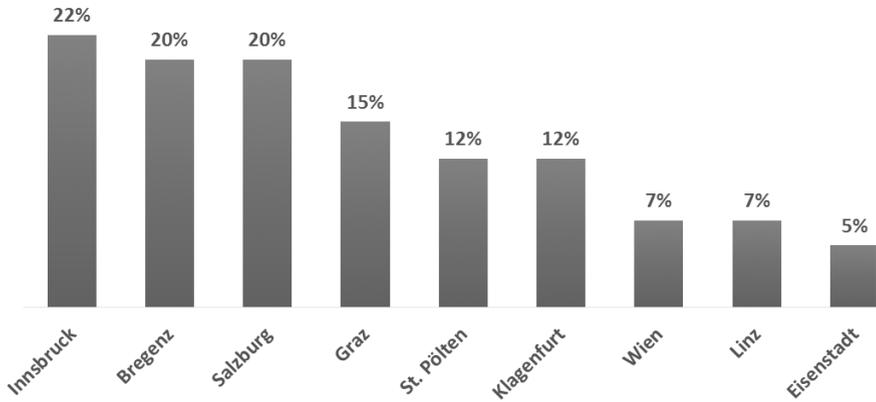


Abb 1: Anteil der Alltagswege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, nach Landeshauptstädten, 2011 (Quelle: BMVIT, 2013)

Bei Betrachtung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer pro EinwohnerIn zeigt sich ein starkes West-Ost-Gefälle. Während in Vorarlberg pro EinwohnerIn 514 Kilometer pro Jahr per Fahrrad zurückgelegt werden, sind es im Burgenland mit 249 Fahrradkilometern pro EinwohnerIn nur etwas weniger als die Hälfte. Dies ist unter anderem auf den unterschiedlichen Ausbaustand der Radinfrastruktur zurückzuführen, die in Vorarlberg bereits sehr gut entwickelt ist, während das Radwegenetz in anderen Teilen Österreichs größtenteils noch nicht der potenziellen Nachfrage entsprechend angeboten wird.

Öffentliche Verkehrsmittel und Fahrräder werden oft in Kombination benutzt. Dies liegt vor allem daran, dass per Fahrrad auch weitere Strecken zwischen Wohnort und Haltestelle bewältigt werden können. Zu Fuß können in einem Zeitraum von zehn Minuten ca 700 Meter zurückgelegt werden. Mit dem Fahrrad erhöht sich die in zehn Minuten erreichbare Distanz auf 2,5 Kilometer. Mit einem Elektrofahrrad sind es sogar 3,6 Kilometer, die in zehn Minuten zurückgelegt werden können. Durch diesen Vorteil vergrößert sich auch das zehn Minuten Anreiseweg umfassende Einzugsgebiet der Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel von 1,5 km² für FußgängerInnen auf 20 km² für RadfahrerInnen bzw 40 km² für Elektrofahrrad-BenutzerInnen.

Jahreskilometer pro Fahrrad in den Bundesländern, 2010

Quelle: VCÖ, 2013; Statistik Austria, 2011, 2013; FGM, 2013 in "Radverkehr in Zahlen, BMVIT, 2013

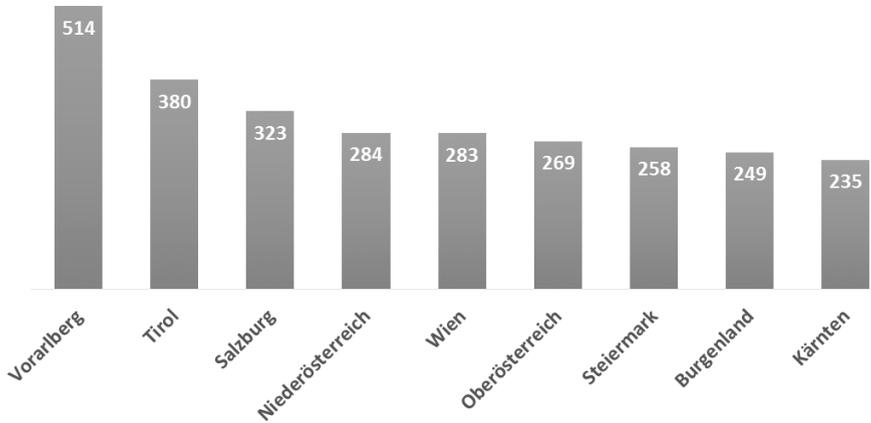


Abb 2: Jahreskilometer pro Fahrrad in den Bundesländern, 2010 (Quelle: BMVIT, 2013)

Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegedauer von 10 Minuten

Quelle: FGM, 2009

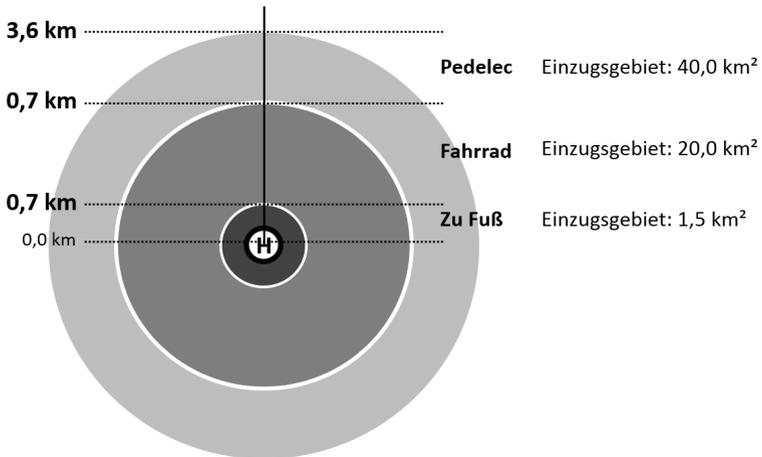


Abb 3: Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegedauer von zehn Minuten (Quelle: BMVIT, 2013)

3. Konflikte

Zwischen RadfahrerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen kommt es häufig zu Konflikten, die aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht höchst problematisch sind. Eine Befragung von 2.700 VerkehrsteilnehmernInnen im Auftrag des Kuratoriums für Verkehrssicherheit hat gezeigt, dass rund drei Viertel der befragten Personen, egal welcher Gruppe zugehörig, bereits Konflikte und Spannungen im Verkehrsablauf beobachtet hatten.

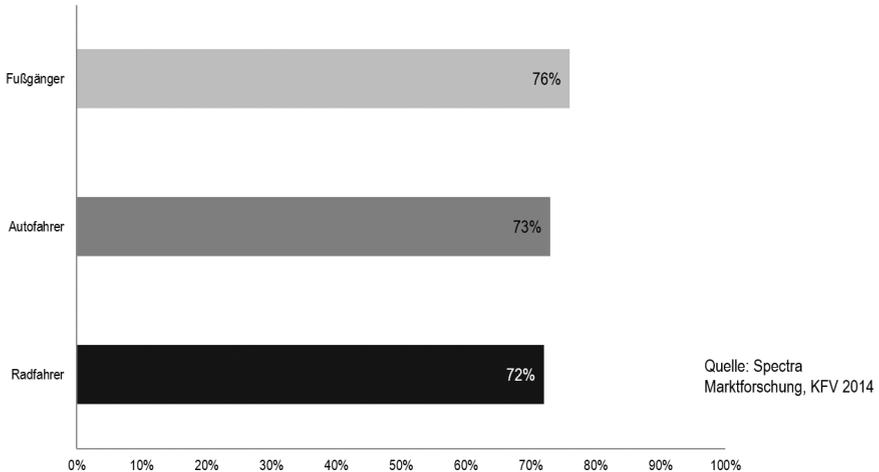


Abb 4: Anteil von FußgängerInnen, RadfahrerInnen bzw AutofahrerInnen, die Spannungen und Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen sehen, in %, 2014 (Quelle: KfV, 2014)

Die größten Spannungen hatten die befragten Personen zwischen RadfahrerInnen und AutofahrerInnen erlebt (45%). Konfliktsituationen zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen hatten jeweils knapp 20% der FußgängerInnen sowie der RadfahrerInnen beobachtet.

Im Alltag des Straßenverkehrs gibt es zahlreiche potenzielle Risikobereiche. Neben Kreuzungen (zB Radfahrerüberfahrten) sind vor allem jene Örtlichkeiten, an denen mehrere Verkehrsarten im Mischverkehr geführt werden, sehr konfliktgefährdet. Gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 03.02.13 Radverkehr [2014]) ist in Straßenbereichen mit hohen Kfz-Geschwindigkeiten unbedingt auf eine Trennung von RadfahrerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu achten.

In Straßenräumen mit geringen Kfz-Geschwindigkeiten (zB in Tempo-30-Zonen) ist der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr zu führen.

Doch nicht nur im Bereich des Alltagsverkehrs sind auf Radverkehrsflächen (Radwege, Straßen usw) Konflikte zu verzeichnen, sondern auch im

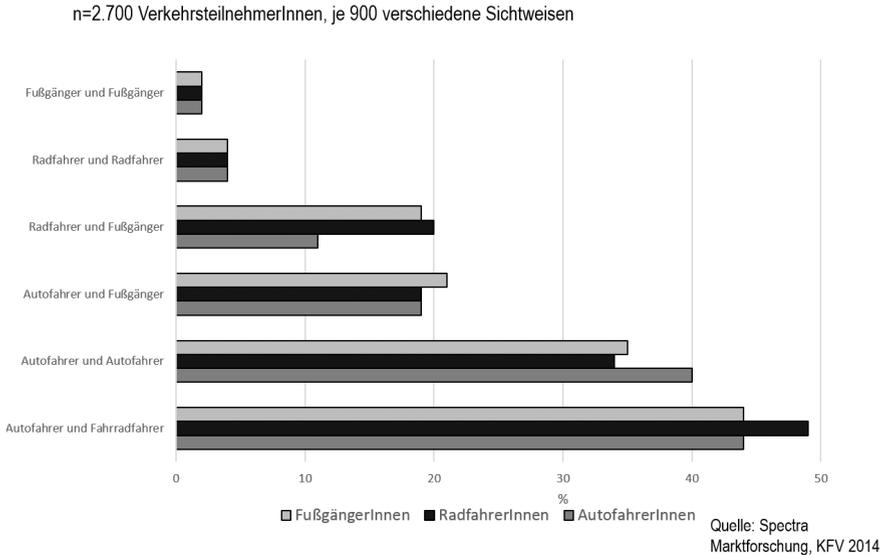


Abb 5: Anteil von FußgängerInnen, RadfahrerInnen bzw AutofahrerInnen, die Spannungen und Konflikte mit anderen ausgewählten VerkehrsteilnehmerInnen sehen, in %, 2014 (Quelle: KfV, 2014)

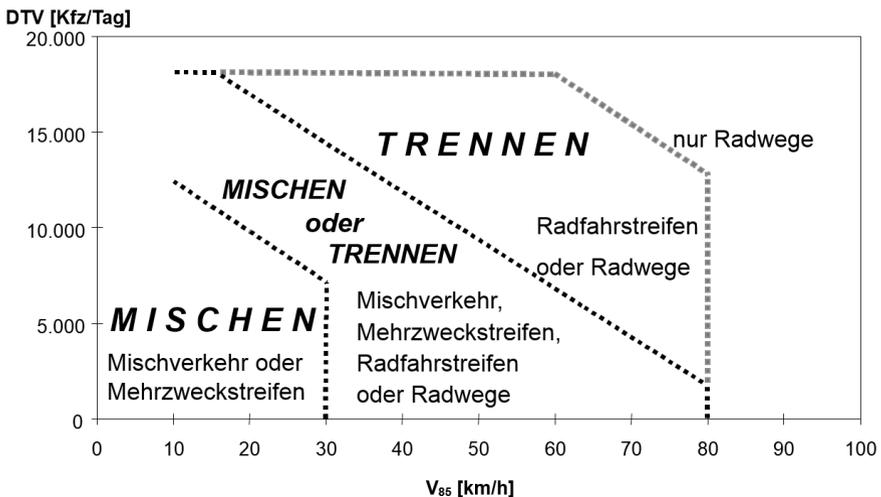


Abb 6: Mischen bzw Trennen von Radverkehr (Quelle: RVS 03.02.13 Radverkehr [2014])

Freizeitverkehr, so etwa beim Mountainbiken. Auch in diesem Mobilitätsfeld kommt es ua zu Konflikten zwischen FußgängerInnen und dem Radverkehr. Aus der Diskrepanz, dass zahlreiche österreichische Forststraßen für