



Forderungspaket “Durchgängige und sichere Radinfrastruktur”

Hintergrund

Radfahren ist einfach, günstig, schnell und sicher, wenn die Bedingungen stimmen. Dafür muss die Fahrradinfrastruktur nicht nur ausreichend dimensioniert, sondern auch für eine möglichst große Anzahl von Menschen nutzbar sein. Das bedeutet, dass sich dort auch Kinder, ältere Personen und körperlich eingeschränkte Menschen sicher fühlen sollen. Die Bedürfnisse von Radfahrer*innen sind längst bekannt: objektiv und subjektiv sicheres und angenehmes Radfahren ist für die überwiegende Mehrheit der Menschen nur getrennt von schnellem und starkem Autoverkehr denkbar. Fahren im Mischverkehr wird nur bei geringen Kfz-Verkehrsmengen und -geschwindigkeiten akzeptiert [1]. Sichere Radinfrastruktur ermöglicht Teilhabe am Verkehrsgeschehen für Radfahrer*innen jeden Alters und Könnens.

Momentan werden diese Anforderungen nicht erfüllt: Das Netz ist lückenhaft, auf vielen Hauptstraßen existieren nur Mehrzweckstreifen, die Radfahrer*innen in akute Doorning-Gefahr bringen und Kfz-Lenker*innen zum Überholen ohne ausreichenden Sicherheitsabstand verleiten [2]. Oft existiert gar keine Radinfrastruktur, und auch viele Radwege entsprechen nicht den aktuellen baulichen Standards. Aber gerade dieses lückenlose Netz an Radverkehrsanlagen wäre notwendig, um Menschen für das Radfahren zu begeistern. Dieses Netz muss aus überregionalen Verbindungen, Hauptrouten, Sammelrouten und lokaler Erschließung bestehen und durchgängig und intuitiv auffindbar und ohne Angst befahrbar sein. Vor allem bei wichtigen Zielen, aber auch flächig im Stadtgebiet verteilt, braucht es gute und sichere Radabstellanlagen - diese tragen zum Diebstahlschutz und zur Ordnung im Straßenbild bei.

Aktuelle Situation in Wien

- Ca. 140 Kilometer des 560 Kilometer langen Wiener Hauptstraßennetzes verfügen über sichere Radfahranlagen (baulich getrennte Radwege).
- Es gibt acht Fahrradstraßen und eine fahrradfreundliche Straße, größtenteils am Stadtrand.
- Von den 813 km Einbahnen in Wien sind 46% (353 km) für den Radverkehr geöffnet.
- Von den geplanten ca. 140 km Rad-Langstrecken entsprechen ca. 30 km dem gewünschten Qualitätsstandard.
- Aktuell gibt es 50.750 Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum in Wien.



Geforderte Maßnahmen

- 9) 300 km sichere Radwege auf Hauptstraßen errichten (bis 2030)
- 10) 50 km Fahrradstraßen errichten (bis 2025)
- 11) 375 km Einbahnen für den Radverkehr öffnen (bis 2025)
- 12) 110 km Radschnellverbindungen errichten (bis 2030)
- 13) 72.000 Fahrradstellplätze errichten (bis 2030)

Herleitung der Maßnahmen

Die Radinfrastruktur soll künftig ein hierarchisches Netz bilden, auf deren einzelnen Elemente sich die geforderten Maßnahmen beziehen. Die sicheren Radwege (Radwege oder geschützte Radstreifen) auf Hauptstraßen stellen das Rückgrat dieses Netzes dar, das durch Radschnellverbindungen für überregionale Fahrten und durch Fahrradstraßen im untergeordneten Straßennetz ergänzt wird. Zwischen parallel verlaufenden Radschnellverbindungen, Hauptstraßen mit sicheren Radwegen und Fahrradstraßen sollen maximal 300 Meter liegen. Für kurze Wege im Grätzl sollen praktisch alle Einbahnen geöffnet sein.

- Als Hauptstraßen in Wien definieren wir höherrangige Straßen in der Zuständigkeit der Stadt Wien. Im OGD-Datensatz [3] entspricht das jenen Straßen mit einer FRC-Kategorie 1, 2 oder 4 (funktionelle Bewertung der Straße also "niedriger" als "006_lokale Straße") und mit Straßentyp "B" + "L" (nicht "G"). Die Länge der so ermittelten Hauptstraßen beträgt ca. 560 km. Auf ca 140 km (25%) davon gibt es einen baulich getrennten Radweg (Radweg, gemischter oder getrennter Geh- und Radweg) auf einer Länge von mind. 90% des Straßenstücks. D.h. es fehlen aktuell ca. 420 km Radwege auf Hauptstraßen. Davon sind ca. 75 km in Radschnellverbindungen enthalten, d.h. es fehlen noch 345 km. Die Forderung von 300 km Radwegen auf Hauptstraßen zielt darauf ab, 90% der fehlenden Straßenkilometer bis 2030 mit einer sicheren Radinfrastruktur auszustatten.
- Fahrradstraßen ergänzen das Netz dort, wo keine Radschnellverbindungen oder Hauptstraßen in der Nähe sind. Dafür sind in einem ersten Schritt bis 2025 fünf Kilometer Fahrradstraßen jährlich zu errichten, um jene umzusetzen, die im Masterplan Fahrradstraßen der Stadt Wien als Optionen vorgesehen sind [4].
- Rund 90% der Einbahnen in Wien eignen sich dafür, dass sie für das Befahren durch Radfahrende in die Gegenrichtung geöffnet werden. Von den ca. 770 Kilometer Einbahnen in Wien sind 353 Kilometer geöffnet. Um eine quasiflächendeckende Öffnung zu erreichen, müssen also jährlich 75 Kilometer Einbahnen für das Befahren durch Radfahrende in die Gegenrichtung freigegeben werden. Auch das Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien [5] und der Grundsatzbeschluss Radfahren in Wien des Gemeinderates [6] sieht die Öffnung von Einbahnen vor.
- Die Radschnellverbindungen orientieren sich an den Korridoren aus dem Rad-Langstrecken-Konzept der Stadt Wien [7]. Diese beinhaltet für drei der 13 Rad-Langstrecken (die Bezeichnung der Stadt Wien für Radschnellverbindungen)



konkrete Überlegungen zum Streckenverlauf, und zwar für den Korridor Süd Richtung Leopoldsdorf [8], den Korridor Nord Richtung Gerasdorf [9] und den Korridor West II Richtung Purkersdorf [10].

Die Route Süd sollte bis 2018 "als erste in der angestrebten Qualität nutzbar sein". Zum Jahresanfang 2020 gibt es dort aber noch bedeutende Abschnitte mit einer Qualität, die nicht annähernd der einer Radschnellverbindung entspricht (z. B. zwischen Karlsplatz und Hauptbahnhof). Die Routen Nord und West sollen laut Fachkonzept Mobilität bis 2025 umgesetzt werden.

Da die Streckenführung bei zehn der 13 Korridore nicht bekannt ist, kann die finale Streckenlänge nur grob geschätzt werden. Nach dieser Schätzung sollen rund 140 Kilometer Rad-Langstrecken entstehen, wovon rund 110 Kilometer noch nicht den entsprechenden Qualitätsstandard [11] haben (Annahme: Korridor entlang der Donau entspricht weitgehend dem Qualitätsstandard). Dementsprechend sind jährlich 11 Kilometer zu errichten, um bis 2030 das angestrebte Netz zu erreichen.

- Aktuell gibt es in Wien ca. 50.750 Fahrradparkplätze (Trendfortschreibung ab 12/2019). Bereits für den aktuellen Modal-Split des Radverkehrs wären lt. Studie der TU Wien [12] zusätzlich 17.400 Radabstellplätze notwendig. Soll das Ziel der Bundesregierung, den Radverkehr bis 2030 zu verdoppeln, erreicht werden, braucht Wien in Summe 122.000 Fahrradparkplätze, d.h. es müssen jedes Jahr 7.200 Radabstellplätze zusätzlich errichtet werden.

Definitionen und Qualitätskriterien

Radschnellverbindungen: Radschnellverbindungen ermöglichen, auch längere Strecken rasch und komfortabel mit dem Fahrrad zurückzulegen, etwa zum Pendeln aus Außenbezirken und Umlandgemeinden in die Innenstadt. Um ein schnelles und sicheres Vorankommen zu garantieren, müssen die Radschnellverbindungen Qualitätskriterien entsprechen, die u. a. ausreichende Breite, Bevorrangung an Kreuzungen oder qualitätsvollen Bodenbelag umfassen. Radschnellverbindungen sind als baulich getrennte Ein-Richtungs-Radwege (Breite mind. 2 m), Zwei-Richtungs-Radwege (Breite mind. 4 m), Fahrradstraßen oder geschützte Radstreifen (Breite mind. 2 m) auszuführen (ausgezeichnete Qualität gemäß Stadt Wien [11]).

Radwege entlang von Hauptstraßen: Diese dienen dazu, die für ein angenehmes und sicheres Radfahren notwendige Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr zu erreichen. Die Umsetzung erfolgt als baulich getrennter Radweg oder als geschützter Radstreifen (mind. Regelbreite lt. RVS 03.02.13 Radverkehr: Einrichtungsradswege mind. 2 m, Zweirichtungsradswege mind. 3 m, zuzüglich Schutzstreifen).

Geschützter Radstreifen: Radstreifen auf Fahrbahnniveau, der durch bauliche Maßnahmen (Poller, Schwellen, etc.) von der Fahrbahn getrennt ist. Für geschützte Radstreifen gelten dieselben Breitenanforderungen wie für Radwege.



Kreuzungsgestaltung: auf Hauptstraßen sind Radwege und geschützte Radstreifen im Kreuzungsbereich als “sichere Kreuzung” auszuführen. Somit wird die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Kreuzungsbereich sichergestellt und ausreichend dimensionierte Aufstellflächen werden geschaffen. Bei Einmündungen von Nebenstraßen sind Radwege und Gehsteige durchzuziehen.

Fahrradstraßen: Verordnung als Fahrradstraßen, die ein nebeneinander Fahren von Radfahrenden erlaubt und für den motorisierten Verkehr nur das Zufahren erlaubt. Kreuzungsbereiche sollen gute Sichtbeziehungen bieten und bezüglich der baulichen Umsetzung die Vorrangsituation unterstreichen. Kein Quer- oder Schrägparken in Fahrradstraßen.

Radfahren gegen die Einbahn: durchgehende Zweirichtungs-Befahrbarkeit von Einbahnen im untergeordneten Straßennetz zur lokalen Rad-Erschließung. Lt. RVS 03.02.13 können Einbahnen ab 3 m Fahrbahnbreite mit Ausweichstellen für Begegnungsfälle geöffnet werden.

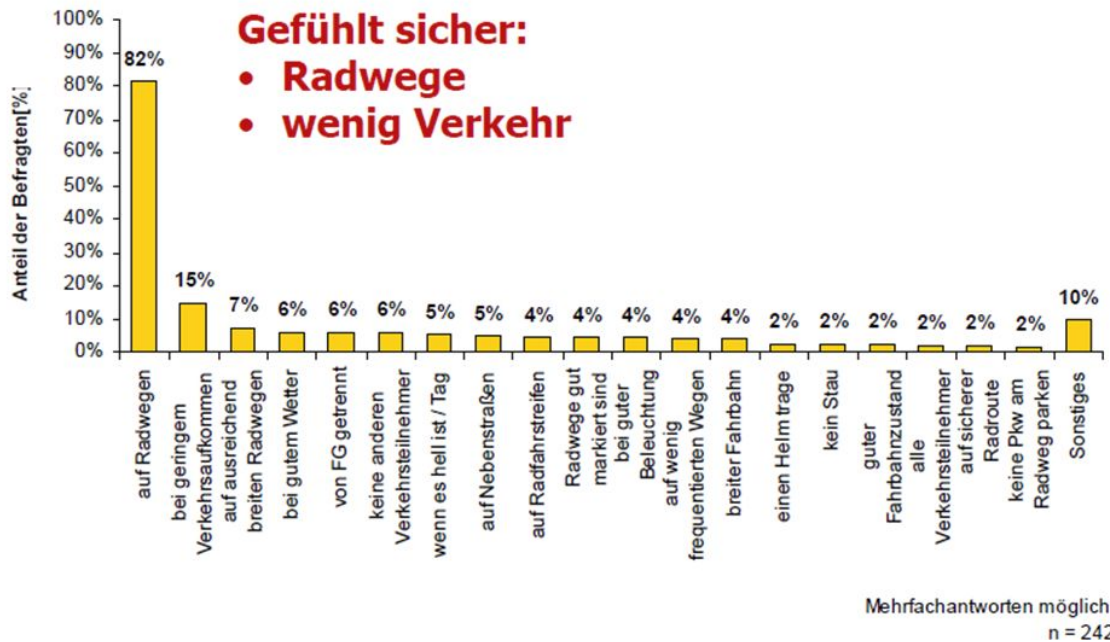
Radabstellplätze: Die Radabstellplätze sind mit am Boden fest verankerten Bügeln auf Ebene der Fahrbahn (nicht am Gehsteig) zu errichten. Die Breite der Plätze soll auch ein Abstellen von Lastenrädern ermöglichen.

Referenzen

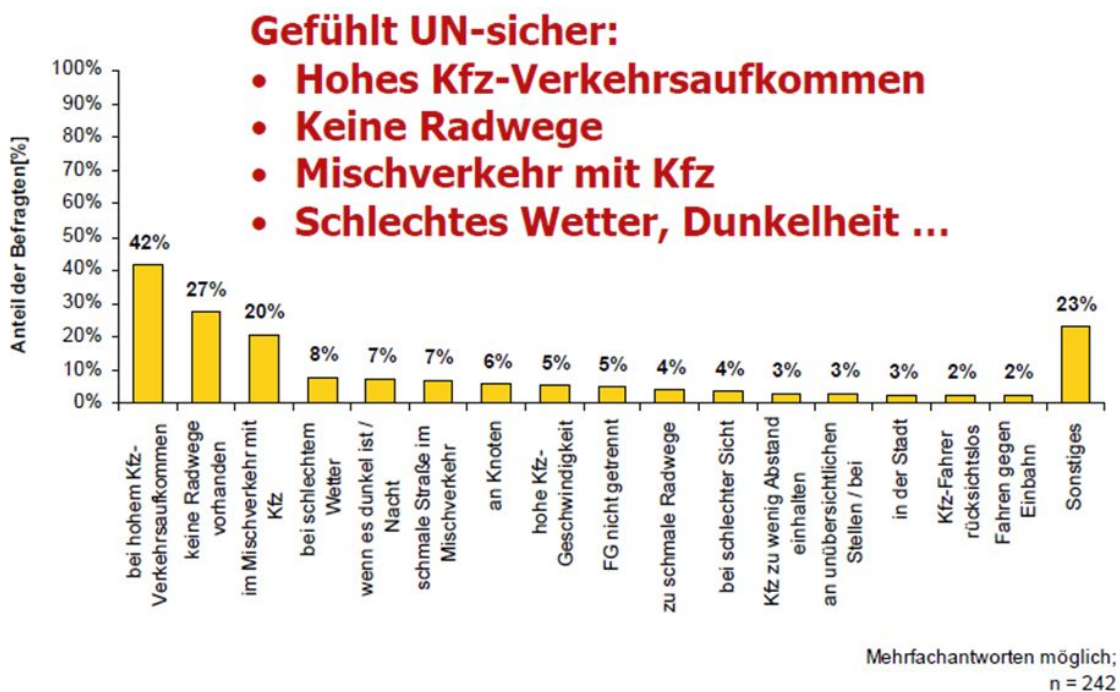
- [1] [Planungsgrundlagen des Radverkehrs](#)
- [2] [Abstand macht sicher!](#)
- [3] [Straßengraph Wien - Datensätze](#)
- [4] [Masterplan Fahrradstraßen - Konzept zur Förderung des Radverkehrs](#)
- [5] [Fachkonzept Mobilität - STEP 2025](#)
- [6] [Grundsatzbeschluss Radfahren in Wien](#)
- [7] [Rad-Langstrecken in Wien](#)
- [8] [Rad-Langstreckenverbindungen Korridor Süd Übersichtsplan](#)
- [9] [Rad-Langstreckenverbindungen Korridor Route Nord Übersichtsplan](#)
- [10] [Rad-Langstreckenverbindungen Korridor Route West II Übersichtsplan](#)
- [11] [Qualitätskriterien für Rad-Langstrecken](#)
- [12] [TU Wien - ARNIKA: Anforderungen eines steigenden Radverkehrsanteils an die Qualität und Quantität von Fahrradabstellanlagen – Nachfrage, Infrastrukturkosten und Akzeptanz](#)



Abbildungen



Statistik: Wo sich Radfahrer*innen sicher fühlen (Quelle: [1])



Statistik: Wo sich Radfahrer*innen unsicher fühlen (Quelle: [1])



Negativbeispiel eines gemischten Geh- und Radweges. Dieser führt zu Konflikten zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, Stromstraße (20.) (Quelle: Johannes Roither)



Negativbeispiel eines schmalen Mehrzweckstreifens parallel zu drei Richtungsfahrstreifen für den Kfz-Verkehr. Diese Konstellation ist für Kinder, ältere Menschen und unsichere Radfahrende unzumutbar: Alserbachstraße (9.) (Quelle: Johannes Roither via Ulrich Leth)



Negativbeispiel unzureichender Radinfrastruktur: Matzleinsdorfer Platz (5.), gerade im Nadelöhr ohne Alternative wird der Radverkehr nicht geschützt (Quelle: Barbara Laa)



Negativbeispiel von fehlenden Radwegen im Hauptradverkehrsnetz Wien, obwohl hier 6 Fahrstreifen dem Kfz-Verkehr zugestanden werden: Adalbert-Stifter-Straße (20.) (Quelle: Johannes Roither)



Negativbeispiel eines monofunktionalen Straßenquerschnitts im Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien, Radfahren wird auf solchen Straßen zur reinen Mutprobe: Dresdner Straße (20.)
(Quelle: Johannes Roither)



Positivbeispiel eines baulich getrennten, im Kreuzungsbereich durchgezogenen Radweges mit ebenfalls durchgezogenem Gehsteig und guten Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen (Quelle: [Cycling Embassy of Great Britain](https://www.cyclingembassy.org/))



Positivbeispiel einer gut frequentierten Fahrradstraße mit modalen Filtern, die den Kfz-Durchzugsverkehr unterbinden. (Quelle: [Radlobby Österreich](#))



Negativbeispiel für fehlende Radbügel vor einer Apotheke. Dies führt zu verparkten Baumscheiben, aber auch zu Behinderungen für den Fußverkehr: Brigittagasse (20.) (Quelle: Johannes Roither)