

# Radfahren auf der Fahrbahn

## Warum und Wie?

M. Anton Ertl  
TU Wien

# Über mich

- Informatiker
- Seit 1991 Beschäftigung mit dem Thema
- Seit 1988 Arbeitsweg mit dem Fahrrad  
v.a. auf der Fahrbahn
- Reisen mit dem Fahrrad  
in 21 Ländern auf 4 Kontinenten:  
A AUS BG BIH CDN CH CZ D F GR H HR I  
MK MNE RKS RO SK SLO TR USA  
v.a. auf der Fahrbahn ausserörtlich  
gelegentlich auf Radwegen

## Warum Fahrbahn und nicht Radweg?

- Es gibt nicht überall Radwege
- Auf der Fahrbahn ist man schneller
- Die Fahrbahn ist sicherer

## Radfahren und Sicherheit

- Radfahren wird gerne gefährlich geredet
- Radfahren ist nicht besonders gefährlich  
Lebenszeitgewinn durch Gesundheitseffekte  
übersteigt Lebenszeitverlust durch Unfälle um das 20-fache  
2013 Gestorbene:

Gesamt	79.526	100.0%
Herz-Kreislauf-Krankheiten	34.101	42.9%
Verkehrstote	455	0.6%
davon Radfahrer	52	0.07%

Wie sieht ein schneller und sicherer Verkehrsweg aus?

# Wie sieht ein schneller und sicherer Verkehrsweg aus?



- Warum schnell?  
Kreuzungsfrei, getrennte Richtungsfahrbahnen,  
weite Kurvenradien, sanfte Steigungen, erlaubt Überholen
- Warum sicher?  
Kreuzungsfrei, getrennte Richtungsfahrbahnen, keine Hindernisse



# Wieviel schneller?

- 5, Matzleinsdorfer Platz – 22, Lieblgasse
  - 50min mit ÖPNV
  - 45-50min mit Radwegen (1989)
  - 33min ohne Radwege
  - 28min Motorrad durch die Stadt
  - 20min Motorrad über A23
- Matzleinsdorfer Platz – Lainzer Tor
  - 40min mit Radwegen
  - 28min auf der Fahrbahn
- Quellenstraße/Triester Straße – Argentinierstraße 8
  - 12-13min mit Radwegen
  - 8-9min Fahrbahn über Gürtel
- Fahrbahn Faktor 1.4-1.5 schneller
- Radweg vergrößert den Zeitunterschied zum MIV stark

# Warum ist die Autobahn schneller?

- Für höhere Geschwindigkeit entworfen
  - breiter
  - weniger Schikanen
  - mehr Abstand zu Gefahren
- Längere Grünphasen an Ampeln
- kein grundsätzlicher Nachrang
- Autobahn wird ernst genommen
  - geräumt
  - keine Mistkübel
  - keine Wahlplakate
  - keine Fußgänger
  - ...

# Ampelphasen



Gußhausstraße Ecke Argentinierstraße

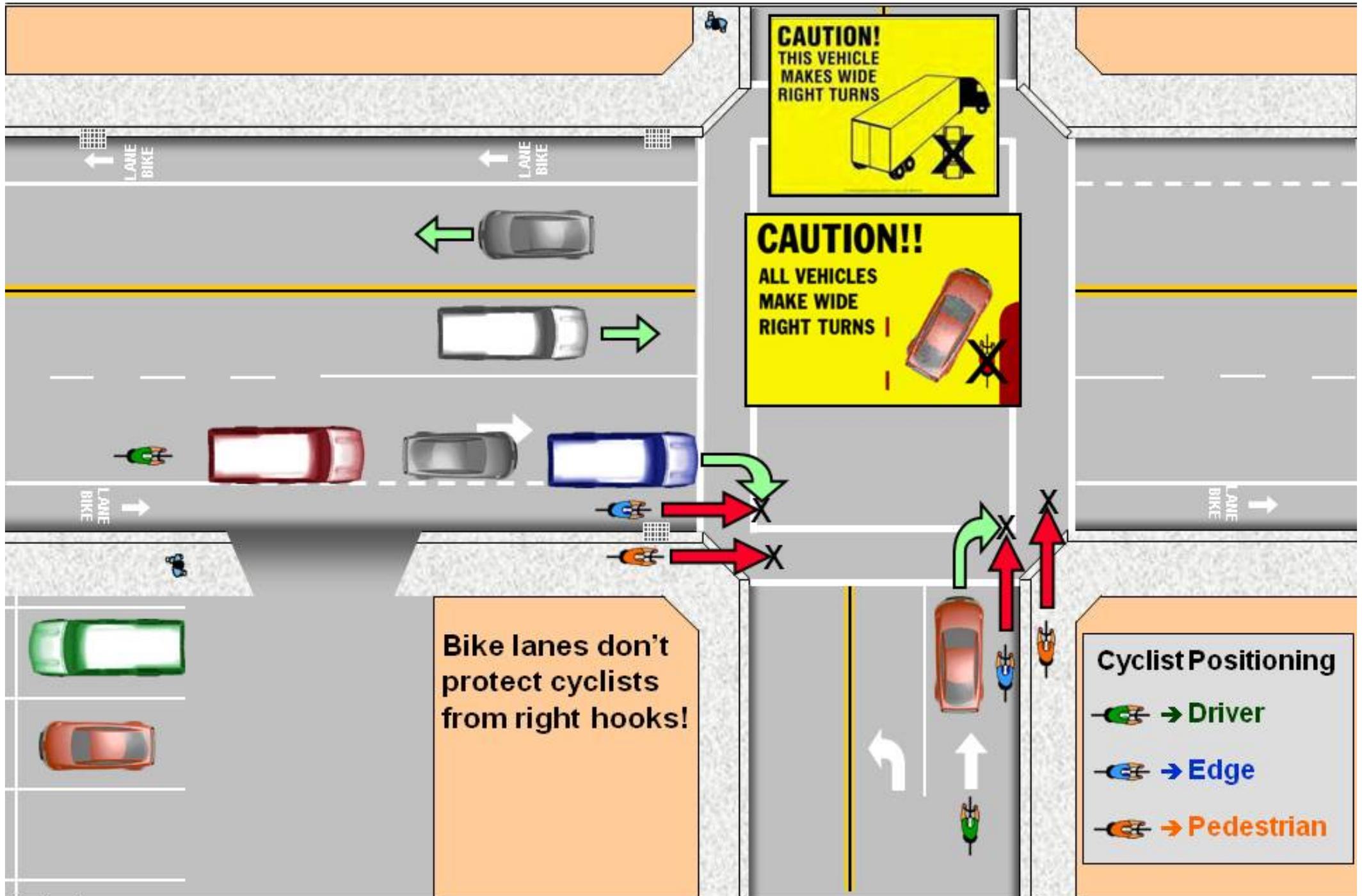
Fahrbahn: 28s rot, 2s rot-gelb, 28s grün, 2s gelb

Radweg: 38s rot, 22s grün

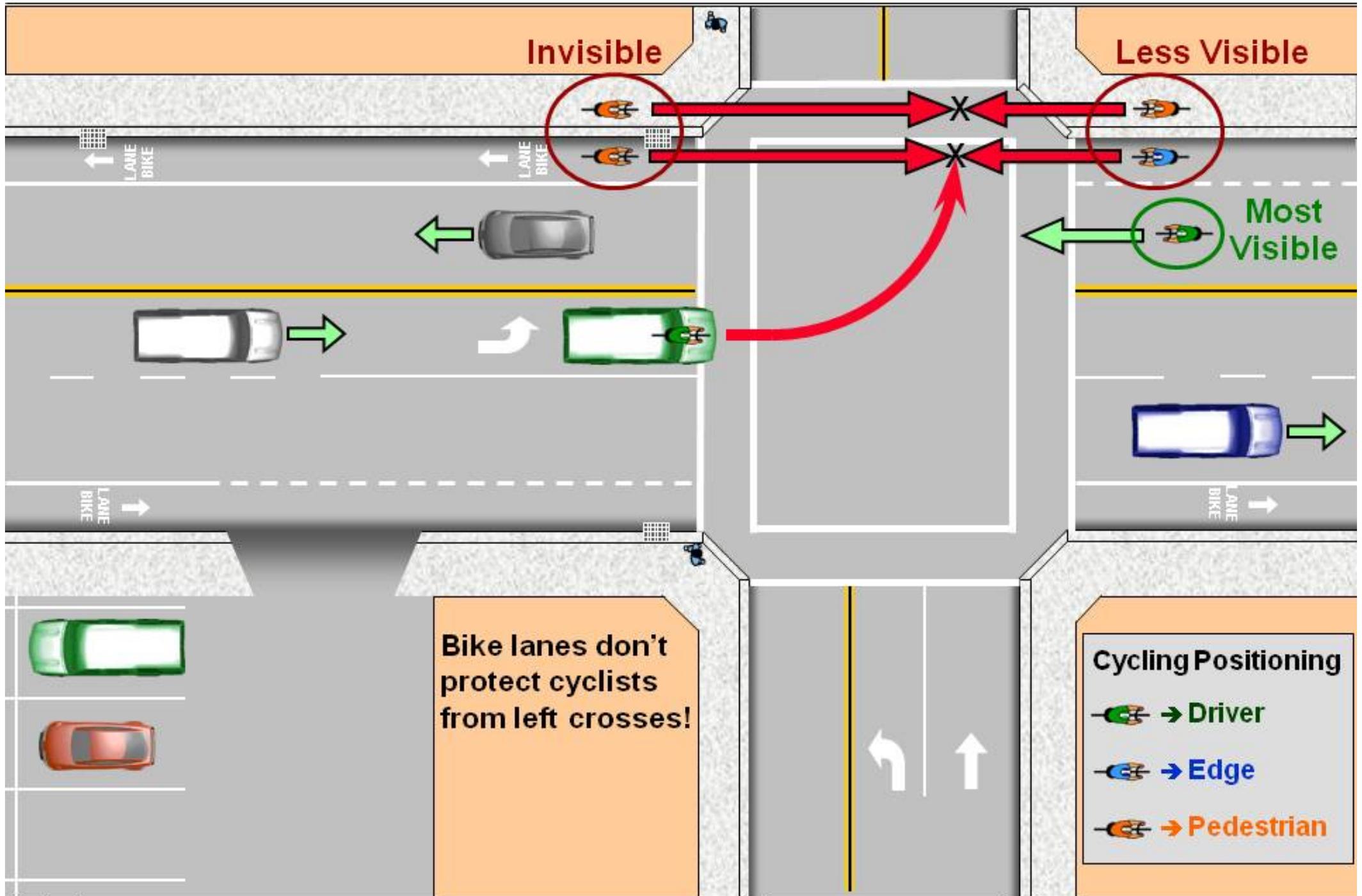
# Warum ist die Fahrbahn sicherer?

- Sie wird ernst genommen  
von Verkehrsplanern  
von Verkehrsteilnehmern  
von anderen Straßennutzern
- dort wird Verkehr erwartet
- bessere Sichtbeziehungen
- bessere Wahrnehmung
- Und Überholunfälle?  
Viel seltener als Kreuzungsunfälle  
USA: 15.5% längs vs 82.8% quer  
D: 7% der toten Radfahrer bei Längsverkehrsunfällen  
Auch dagegen kann man etwas tun

# ④ Right Hook Risk vs Positioning

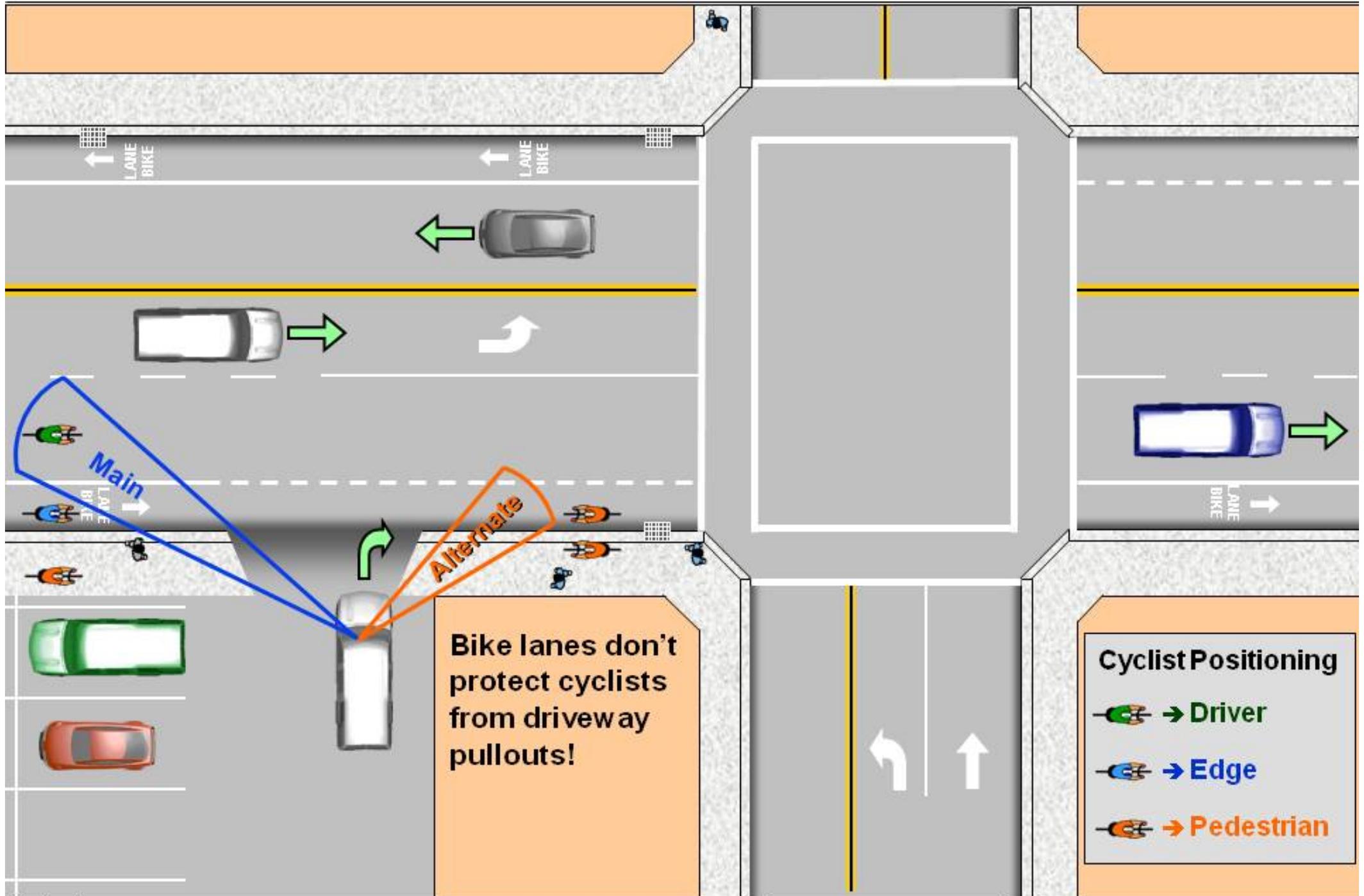


# ④ Left Cross/Hook Risk vs Pos.



4

# Pullout Risk vs Positioning



# Wie auf der Fahrbahn fahren?

- Wie ein Motorrad (vehicular cycling)
- Abstand zum Rand halten  
meist Mitte des Fahrstreifens  
Sichtbeziehung zu Einbiegern/Kreuzenden/Fußgängern  
Abstand zu Autotüren und Hindernissen  
Abstand zum Rand ist Abstand des Überholers (1. Näherung)  
geringer Abstand zum Rand löst Überholreflex aus  
Bei mehreren: hinterster mindestens so weit links wie die davor
- Schienen  
Vermeiden  
Im Zweifelsfall dazwischen fahren

## Wie auf der Fahrbahn fahren?

- Frühzeitig einordnen zum Linksabbiegen
- Vorsicht beim Durschschlängeln  
besonders bei LKWs  
nicht neben Fahrzeugen aufstellen!
- Fahrbahn-Training: `anton@mips.complang.tuwien.ac.at`

# Rechtlich: Wann darf man auf der Fahrbahn fahren?

- Normalfall

- Ausnahme:    

- Ausnahme von   
Rennrad zu Trainingszwecken (Rennlenker)  
Fahrrad mit Anhänger

# “Subjektive Sicherheit”

- Warum fühlt man sich auf der Fahrbahn gefährdet?
- Von Kindheit an eingebleut: “Fahrbahn=Todesgefahr”  
gilt für querenden Verkehr  
gilt nicht für Verkehr in Fahrtrichtung
- Enge Überholer  
trotzdem kleiner Anteil an Unfällen  
Abstand halten zum Rand hilft  
Werktags besser
- Huper  
Wer hupt, hat einen gesehen

## Warum fordern so viele Radwege?

- Wunschdenken 1: Man will etwas für Radfahrer tun  
Hintergrund: Angst vor der Fahrbahn
- Wunschdenken 2: Man will von Radfahrern ungestört Autofahren

Zeigen wir [zur kommenden Olympiade 1936] dem stauenden Ausländer einen neuen Beweis für ein aufstrebendes Deutschland, in dem der Kraftfahrer nicht nur auf den Autobahnen, sondern auf allen Strassen durch den Radfahrer freie, sichere Bahn findet.

*Aus einer Presserklaerung des Reichsverkehrsministeriums zur Einführung der allgemeinen Radwegebenutzungspflicht in der RStVO vom 1. Okt. 1934*

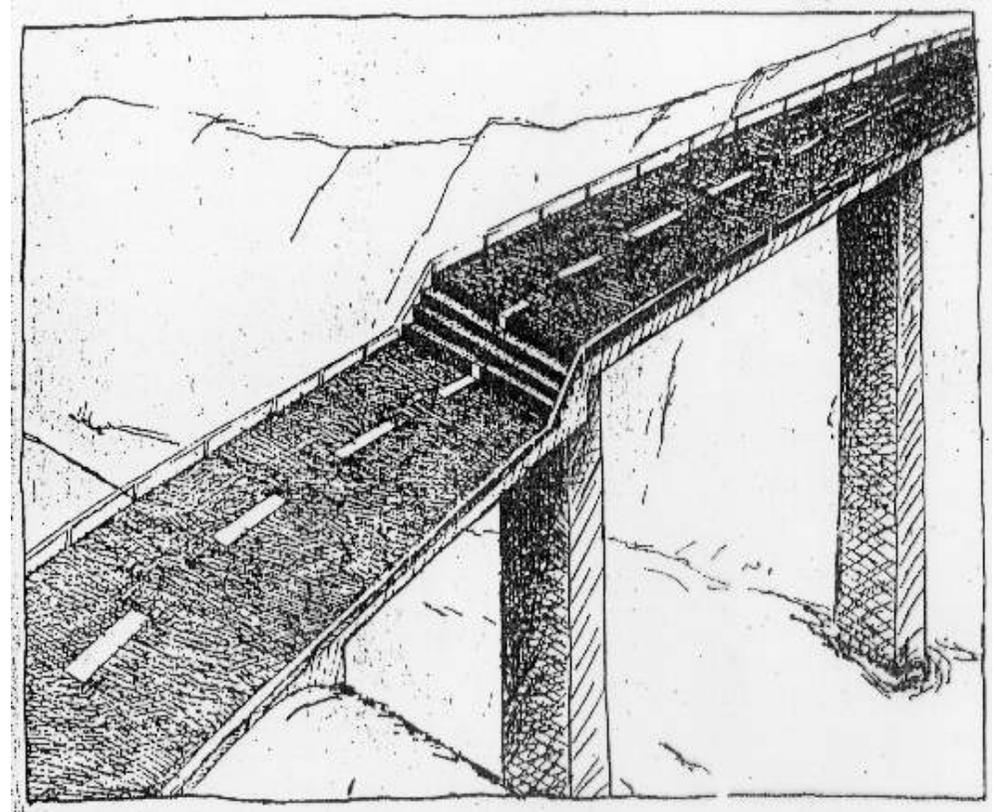
# Und was wird aus den Forderungen?

- Realität: Es gibt Wichtigeres als den Radverkehr  
Autoverkehr, LKW-Verkehr, Schaltkästen, Straßenmöblierung
- Realität: Prinzip Radweg:  
Auf dem Radweg ist kein (ernstgenommener) Verkehr  
Fußgänger, Müllabfuhr, Anlieferung, geisterfahrende Radfahrer,  
Abstellplatz für Havarien, mangelnder Winterdienst, ...
- Realität: Benutzungspflicht
- Ergebnis: Man tut etwas gegen Radfahrer
- Auch nicht hilfreich für Autofahrer  
Mehr Aufmerksamkeit an Kreuzungen nötig  
Mehr Unfälle  
Abbieger müssen länger warten

# Das Prinzip Radweg

von Bernd Sluka

**Radwege sind "Verkehrswege 2. Wahl"** und sie werden als solche behandelt. Fast alles, was mit Radwegen geschieht und wie mit ihnen umgegangen wird, ist auf einer Fahrbahn undenkbar oder zumindest würde es heftigen Protest hervorrufen. Dieses Prinzip steckt in den Köpfen der Menschen und es ist dort auch nicht herauszubekommen, indem man einen „*guten Radweg*“ erfindet.





28/07/2008

# Wie sieht ein Radweg aus?

- Nicht kreuzungsfrei, mehr Kreuzungen durch Ein/Ausfahrten
- oft mehr und steilere Steigungen und Kurven als die Fahrbahn daneben
- oft schlechterer Belag
- erlaubt kein Überholen
- oft Zweirichtungsradweg mit Minimalbreite
- diverse Hindernisse und Gefahren  
Poller, Blumentröge, Schildermasten, Strassenmöblierung
- wird von niemandem ernstgenommen



SCATA  
Karl-Lagerfeld  
DER STURM  
SCATA

Goldschmidt

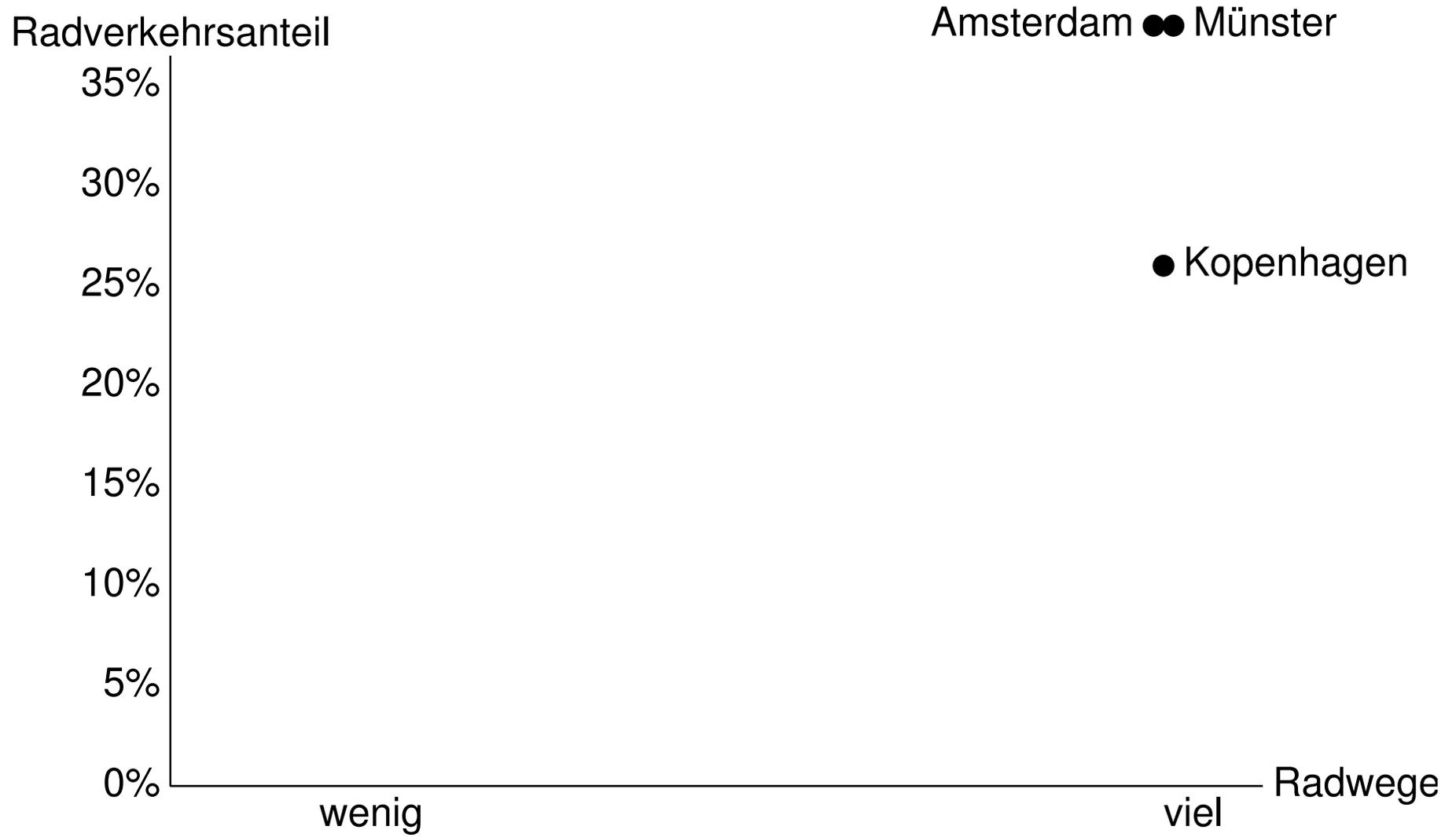
RONALD REAGAN SAHNE & EIS PRALINE

Laurengasse  
DBA..

GRIMME



# Fördern Radwege den Radverkehr?



# Fördern Radwege den Radverkehr?



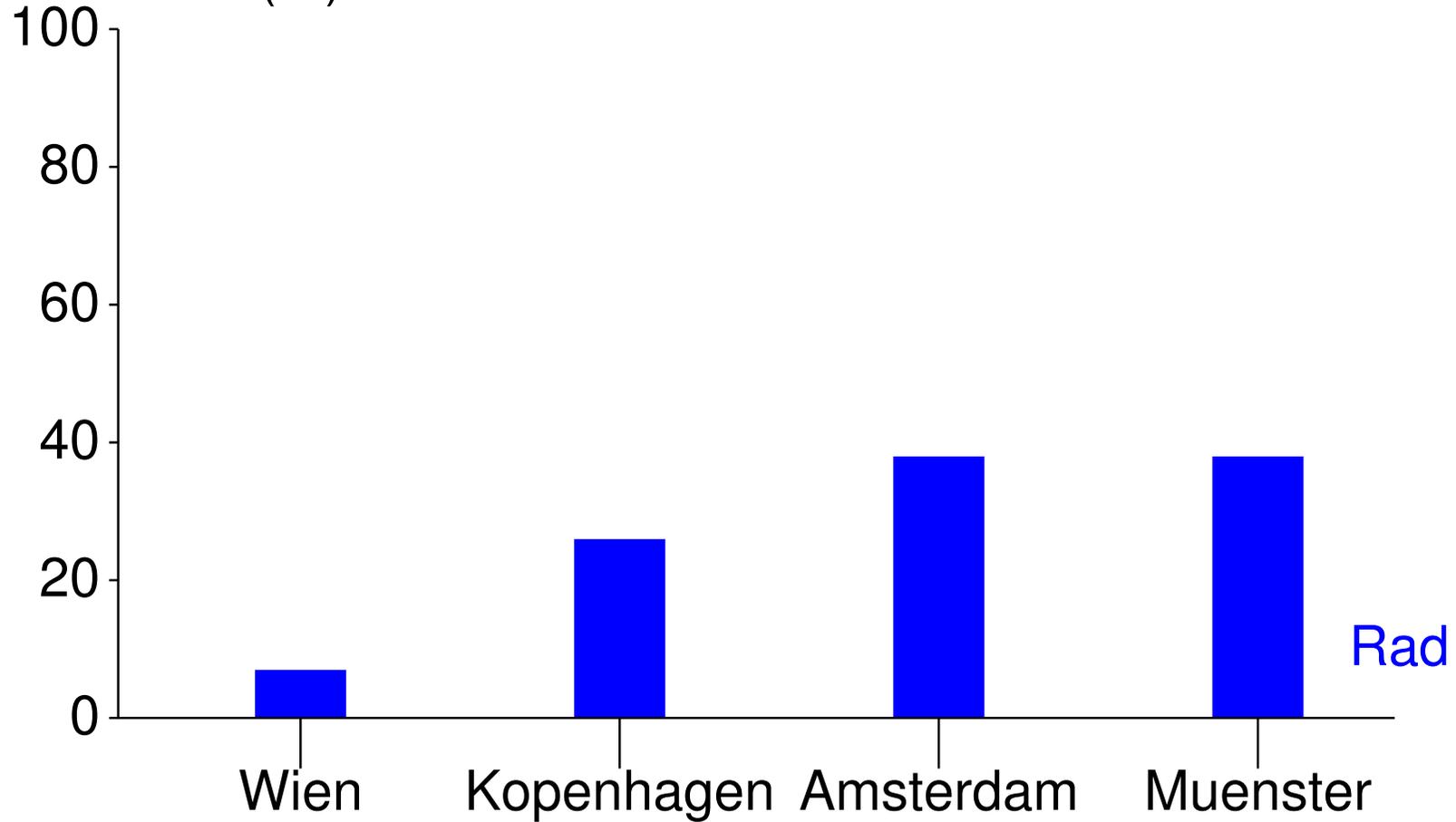
# Fördern Radwege den Radverkehr?

- Gibt es eine Korrelation?  
Vorher-Nachher: Dublin: negative Korrelation
- Korrelation beweist nicht Kausalität
- In Münster gibt es viele Radwege, weil es viele Radfahrer gab, und man sie den Autofahrern aus dem Weg räumen wollte  
autogerechte Stadt
- Langenlois, Detmold: Imagekampagnen sehr effektiv
- Ich kenne Leute, die wegen Radwegen mit dem Alltagsradfahren aufgehört haben
- Mir wurde keiner genannt, der deswegen angefangen hat



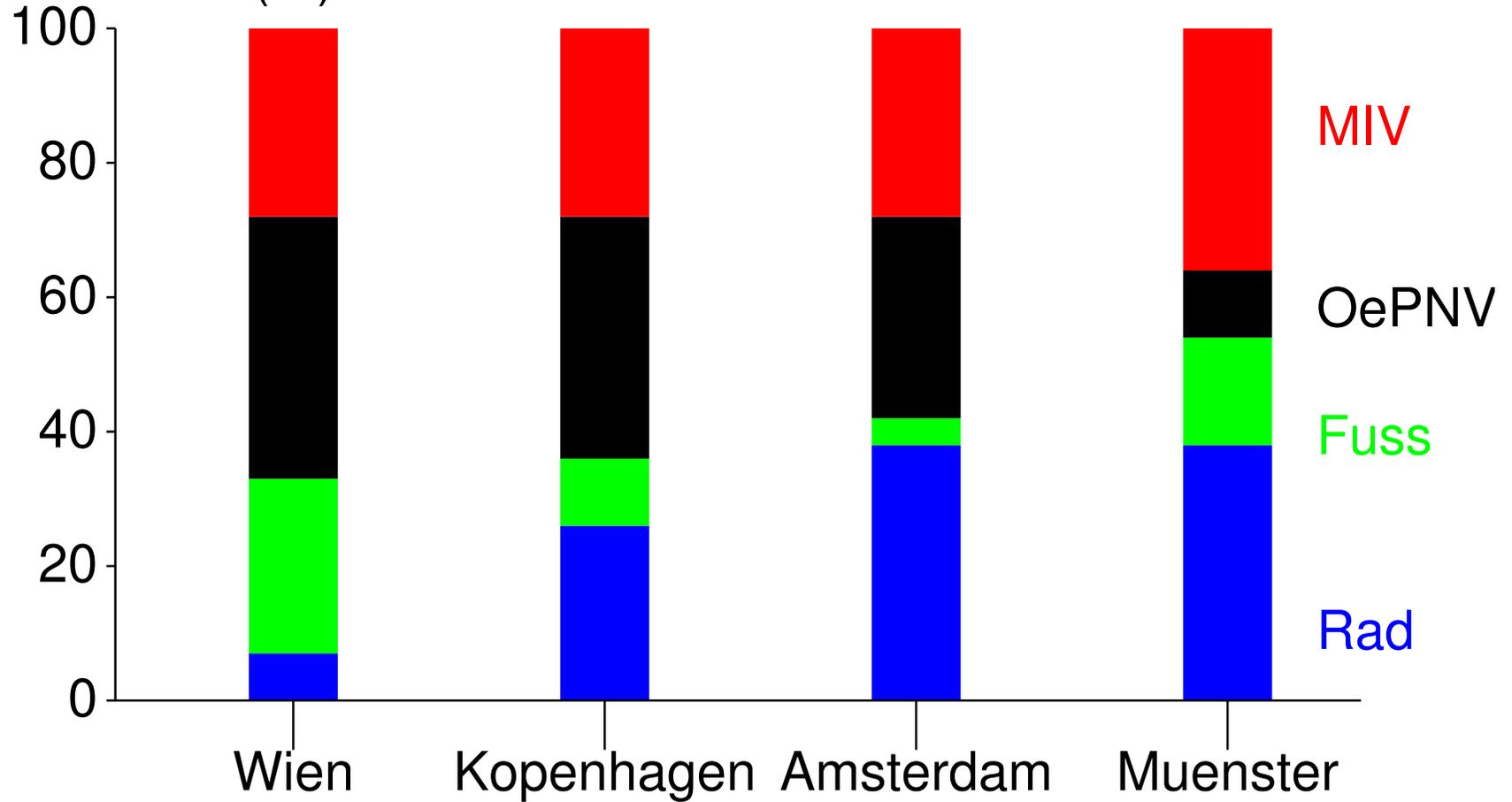
## Was nützt ein hoher Radverkehrsanteil?

Verkehrsanteil (%)



## Was nützt ein hoher Radverkehrsanteil?

Verkehrsanteil (%)



# Radstreifen/Mehrzweckstreifen statt Radwege?

- Pest oder Cholera?
- Prinzip Radweg gilt auch für Streifen
- Werden dort markiert,  
wo Autofahrer *aus gutem Grund* nicht fahren
- Mehrzweckstreifen beschränken ausschließlich den Radverkehr
- Streifen gewöhnen Verkehrsteilnehmer an  
geringe seitliche Sicherheitsabstände
- Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrstreifen?



## Organisationen?

- Verkehrsclubs: ARBÖ, Argus, ÖAMTC, Radlobby, VCÖ
- Parteien: BZÖ, FPÖ, Grüne, Neos, ÖVP, SPÖ, Team Stronach
- Gesellschaftlicher Konsens: Rad weg!
- Marsch durch die Institutionen?  
Übernahme der Argus durch Radweg-Fans

# Zusammenfassung

- Radfahren ist gesund und nicht besonders gefährlich
- Radfahren auf der Fahrbahn ist schneller und sicherer  
Fahrbahn ist dafür ausgelegt und wird ernstgenommen  
Radwege sind Verkehrswege 2. Wahl  
und werden nicht ernstgenommen  
Auf der Fahrbahn ist das Fahrrad konkurrenzfähig zum MIV
- Wie ein Motorrad fahren  
Abstand halten, zwischen Schienen fahren,  
nicht neben Fahrzeugen aufstellen
- Mit Rennrad oder Anhänger
- Radverkehrsförderung durch Radwege zweifelhaft  
MIV-Reduzierung erst recht
- Prinzip Radweg gilt auch für Streifen