

Radfahren in beengten Straßenräumen

Utl.: Wie verhalten sich Radfahrer und Kfz-Lenker auf Straßen mit Mehrzweckstreifen? Eine vom KfV betreute Diplomarbeit untersucht unter anderem den Umgang mit dieser Einrichtung. =

Wien (OTS) - Das Zusammenleben von Radfahrern und Kfz-Lenkern ist oft eine Geschichte von Missverständnissen. "So glaubten bei der im Rahmen der Diplomarbeit durchgeführten Befragung unter Wiener Pedalrittern rund 64 Prozent, dass ein Mehrzweckstreifen nur von ihnen benutzt werden darf", berichtet Dr. Othmar Thann, Direktor des KfV. "Und auch 55 Prozent der befragten Kfz-Lenker waren der Meinung, dass Radfahrer ein Exklusivrecht auf diesen Teil des Radwegenetzes haben. Einige glaubten sogar, dass der Mehrzweckstreifen für Motorräder und Mopeds gedacht ist." Beide Gruppen lagen damit falsch. Mehrzweckstreifen sollen in engen Straßenabschnitten den Kfz- und Radverkehr zwar entflechten, einen Alleinanspruch haben Radfahrer aber nicht darauf. Wie die Befragung weiter zeigte, beeinflussen Mehrzweckstreifen zwar das Verhalten der Kfz-Lenker positiv, Radfahrer stehen dem Nutzen aber skeptisch gegenüber und orten einige Verbesserungsmöglichkeiten.

Wie enttarnt man einen Mehrzweckstreifen?

Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen sind häufig Opfer von Verwechslungen. Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) unterscheiden sich die beiden durch die Art der Bodenmarkierung, durch die Breite der direkt daneben liegenden Kernfahrbahn - also den für Kfz vorgesehenen Teil der Straße - und die Benutzungsvorschriften für einzelne Verkehrsteilnehmer. Während ein Radfahrstreifen mit einer durchgängigen Sperrlinie von der Kernfahrbahn abgegrenzt ist, wird der Mehrzweckstreifen durch unterbrochene Warnlinien gekennzeichnet. Wichtigstes Kriterium: Im Gegensatz zu einem Radfahrstreifen darf der Mehrzweckstreifen von ein- und zweispurigen Kfz befahren werden, wenn der Platz auf der daneben liegenden Fahrbahn im Falle einer Begegnung mit anderen Fahrzeugen nicht ausreicht - dadurch ist der Mehrzweckstreifen vor allem für engere Straßenabschnitte geeignet. Allerdings dürfen sie nur in jener Fahrtrichtung befahren werden, die auch für die direkt an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrbahn gilt. Halten und Parken ist am Mehrzweckstreifen aber verboten, auch für Ladetätigkeiten darf auf diesem Teil der Straße nicht angehalten

werden und auf keinen Fall handelt es sich dabei um eine Spur für schnelleres Vorankommen von Mopeds und Motorrädern!

Radfahrer müssen den Mehrzweckstreifen verwenden, wenn einer vorhanden ist. Verlässt der Radfahrer den Mehrzweckstreifen, hat er Nachrang gegenüber dem Kfz-Verkehr. Gemeinsam ist dem Rad- und Mehrzweckstreifen die Kennzeichnung mit Fahrradsymbolen und dem Schriftzug "Ende" am Schluss.

Was wissen die Wiener Fahrzeuglenker über den Mehrzweckstreifen?

Richtigerweise war mehr als 83 Prozent der befragten Wiener Kfz-Lenker bewusst, dass Parken und Halten auf dem Mehrzweckstreifen nicht erlaubt ist. Schwerer taten sich die Interviewten mit der Frage, ob Ladetätigkeiten auf diesen Straßenabschnitten erlaubt sind: Jeder zehnte konnte darauf keine Antwort geben, mehr als ein Viertel war der - falschen - Ansicht, dass es erlaubt sei. Im Vergleich zu einer Umfrage im Jahr 1996 zeigte sich, dass sich Mehrzweckstreifen mittlerweile klar auf das Fahrverhalten auswirken. Beinahe drei Viertel der Kfz-Lenker - gegenüber 1996 eine Verdopplung - gaben an, dass sie bei einer Begegnung mit Radlern auf einer Fahrbahn mit Mehrzweckstreifen die Geschwindigkeit reduzieren, aufmerksamer und langsamer fahren. Auch Geschwindigkeitsmessungen bestätigten, dass 85 Prozent der Kfz auf solchen Abschnitten die höchst zugelassenen Tempolimits nicht erreichten. Über 60 Prozent der Kfz-Lenker empfanden den Mehrzweckstreifen als eine sinnvolle Einrichtung, 22 Prozent plädierten hingegen für andere Radfahranlagen.

Kennen sich die Wiener Radfahrer besser aus?

Große Deutungs-Unsicherheiten bei Bodenmarkierungen herrschen bei den Radfahrern. Zwei Drittel interpretierten den Mehrzweckstreifen als Radfahrstreifen oder Radweg. Nur jeder Zehnte wusste genau, auf welcher Art von Straßenanlage er sich befand und dass er somit keine Exklusivrechte für die Benutzung hat. Die Auswirkungen auf die eigene Sicherheit und das eigene Verhalten sahen die befragten Radfahrer weit kritischer als die Kfz-Lenker. Am öftesten wurde angegeben, dass man viel intensiver auf den Verkehr und vor allem auf sich öffnende Wagentüren achten müsse. Trotzdem haben 60 Prozent der Befragten ihr Verhalten und Risikobewusstsein nicht geändert, wodurch sich die Unfallgefahr auf Mehrzweckstreifen natürlich nicht verringern lässt. Besonders nachdenklich sollte es stimmen, dass sich mehr als 56 Prozent der Radfahrer auf Mehrzweckstreifen nicht sicher fühlen. Das liegt vor allem an zu schmalen Dimensionierungen und weil das

Mitfahren mit dem fließenden Verkehr als unangenehm empfunden wird. Zwar seien Mehrzweckstreifen besser als gar keine Lösung, gewünscht werden aber hauptsächlich richtige Radwege.

Empfehlungen für mehr Sicherheit

In Wien wird der Mehrzweckstreifen vor allem eingesetzt, um einfache, schnelle und direkte Radverbindungen - auf bisher autogerecht geplanten Straßen - zu schaffen. Heute machen Mehrzweckstreifen etwa zwei Prozent des rund 1.000 Kilometer langen Radwegenetzes aus. "Mehrzweckstreifen sind sicher geeignet, um den Radverkehrsanteil in Wien zu steigern. Sie sind aber kein Allheilmittel und sollten so wie alle anderen Verkehrsanlagen nach klar definierten Gesichtspunkten eingesetzt werden", betont Thann. "Denn die Gestaltung wirkt sich massiv auf das Sicherheitsempfinden und damit auf die Akzeptanz dieser Radfahranlagen aus." Verbesserungsbedarf bestehe vor allem in der Dimensionierung - also besser breite als schmale Mehrzweckstreifen, aber nur wenn es die restliche Fahrbahnbreite auch erlaubt. Sonst überholen Kfz-Lenker die Radfahrer mit einem zu geringen Sicherheitsabstand.

Auch Mittellinien werden als psychologische Barriere empfunden und verleiten zu geringem Abstand. Die Akzeptanz durch Radfahrer leidet vor allem, wenn Schräg- und Längsparkplätze falsch angelegt sind, Autos in den Mehrzweckstreifen hinein ragen oder sich unvermittelt Türen öffnen und wilde Bremsmanöver hingelegt werden müssen. Gerade auf Straßen mit vielen parkenden Fahrzeugen - wie zum Beispiel Einkaufsmeilen - sollten Mehrzweckstreifen erst nach einer eingehenden Situationsanalyse errichtet werden, da Parkplatzsucher den Radfahrern das Leben schwer machen und Motorradfahrer auf solchen Straßen die Streifen oft benutzen, um schneller voran zu kommen.

Rückfragehinweis:

Kuratorium für Verkehrssicherheit
Mag. Dolores Omann
Marketing & Kommunikation
Tel.: 0577077-1904
E-Mail: dolores.omann@kfv.at

*** OTS-ORIGINALTEXT PRESSEAUSSENDUNG UNTER AUSSCHLIESSLICHER
INHALTLICHER VERANTWORTUNG DES AUSSENDERS - WWW.OTS.AT ***

OTS0057 2006-07-27/10:00

271000 Jul 06

Link zur Aussendung:

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20060727_OTS0057