

Radfahren gegen die Einbahn

Der EAMDC ist seit Jahren bestrebt, die Bedingungen für die Verwendung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel zu verbessern. Ziel ist es, Radfahren so attraktiv zu gestalten, dass mehr Linzerinnen und Linzer für ihre Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen sowie für ihre Freizeitaktivitäten vermehrt vom Auto auf das Fahrrad umsteigen.

Dies ist auch die Zielsetzung des Linzer Verkehrsleitbilds sowie des Radverkehrskonzepts.

Aus verschiedenen Untersuchungen weiß man, dass Radfahren dann attraktiv ist, wenn in einer Stadt folgende Bedingungen erfüllt sind:

nämlich wenn RadfahrerInnen ihre Ziele

- schnell
- direkt
- sicher und
- bequem

mit dem Drahtesel erreichen können.

Neben der Einrichtung von Radwegen, Radstreifen und Mehrzweckstreifen sowie der Schaffung verkehrsberuhigter Zonen ist die **Öffnung geeigneter Einbahnen** ein wesentliches Element zur Attraktivierung des Radverkehrs.

1. Warum Einbahnen öffnen ?

„Um Radfahrern unnötige Umwege und Zeitverluste zu ersparen und die Förderung des Radverkehrs voranzutreiben, ist es zweckmäßig, Radfahrer in Einbahnstraßen von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung per Verordnung auszunehmen.“ (Land OÖ: Radfahranlagen in Oberösterreich, S. 14)

Einbahnen sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen, die den motorisierten Verkehr aus Platz- sowie anderen Gründen gezielt umleiten bzw. zur Verkehrsberuhigung bestimmter Straßen oder Ortsteile beitragen sollen. Neben der Bewältigung einer größeren Verkehrsdichte und der Schaffung von teils zweispurigen Achsen, wo durch Parkverbote der Verkehrsfluß nicht durch Parkvorgänge gestört wird, dient die Einrichtung des Einbahnnetzes vor allem zur Schaffung von mehr Parkraum auf der Straße.

Ohne entsprechende Maßnahmen wird durch ein dichtes Einbahnnetz allerdings auch der Radverkehr umgeleitet bzw. „beruhigt“, d. h. zurückgedrängt aus einem wichtigen Lebensraum, dem großen Netz der ruhigen Nebenstraßen.

RadfahrerInnen scheuen nichts mehr als Umwege. Was für Autofahrer kein Problem ist, nämlich ein paar hundert Meter länger zu fahren, um ein Ziel zu erreichen, ist für Radfahrer äußerst unangenehm und nur schwer zu akzeptieren.

2. Rechtliche Situation

Seit 1983 besteht die gesetzliche Möglichkeit, Einbahnen für Radfahrer in beiden Richtungen freizugeben. Mit 1.3.1989 lautet der entsprechende Absatz der Straßenverkehrsordnung (StVO):§ 7 Abs. 5 Allgemeine Fahrordnung:

Einbahnstraßen dürfen nur in der durch das Hinweiszeichen nach § 53 Abs.1 Z 10 angezeigten Fahrtrichtung befahren werden, sofern nicht bestimmte Gruppen vor Straßenbenützern hievon durch Verordnung ausgenommen werden.

3. Kriterien für die Öffnung von Einbahnen

Kritiker werfen dem EAMDC und anderen Rad-Engagierten, die die Öffnung von Einbahnen fordern, häufig Verantwortungslosigkeit vor. Dabei wird RadfahrerInnen unterstellt, generell gegen alle Einbahnen fahren zu wollen, ohne Abwägung von Sicherheitskriterien.

Dazu stellen wir dezidiert fest:

1. Natürlich fordert der EAMDC keineswegs, Einbahnen wie z. B. die Dametz- oder Dinghoferstraße für den Radverkehr zu öffnen.
2. Selbstverständlich müssen alle Einbahnen daraufhin geprüft werden, ob eine Öffnung aus Gründen der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer möglich und zu verantworten ist. Entscheidende Stellen bei dieser Prüfung sind die Einfahrts- bzw. Ausfahrtsbereiche der Einbahnen, weil dort im Gegensatz zur geraden Strecke am ehesten ungewohnte Verkehrsabläufe entstehen könnten.

Folgende Kriterien sind für eine diesbezügliche Entscheidung heranzuziehen:

1. **Breite** der Gesamtfahrbahn bzw. die **Restfahrbahnbreite**
2. **Dichte** sowie **Geschwindigkeit** des motorisierten Verkehrs
3. Häufigkeit von Schwer- und Busverkehr
4. Parkplatzsituation

Kein entscheidendes Kriterium ist hingegen die Überlegung, ob die jeweilige Einbahn für das Radroutennetz von großer Bedeutung ist. Jede geöffnete Einbahn verkürzt für RadfahrerInnen, deren Wege im Durchschnitt zwischen 2 und 3 Kilometern betragen, die Fahrtstrecke und erhöht somit die Attraktivität des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsmitteln.

Über die erforderliche **Mindestbreite der Fahrbahn** gibt es unterschiedliche Empfehlungen.

- a) Das Kuratorium für Verkehrssicherheit Salzburg schreibt von „*Fahrbahngassen von in der Regel 3,50 m, mindestens aber 3,00 m mit Ausweichmöglichkeit*“ (siehe Beilage).
- b) Die ARGUS geht von Restfahrbahnbreiten von **4,00 m**, in Tempo-30-Zonen und in sehr ruhigen Straßen von mindestens **3,00 m** aus.
- c) In den vom Land OÖ in Zusammenarbeit mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit, dem EAMDC sowie den Welser Radlern gemeinsam ausgearbeiteten Richtlinien „Radfahranlagen in Oberösterreich“ wird „*eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,70 m als Voraussetzung für die Öffnung einer Einbahnstraße*“ genannt. „*Auf Nebenstraßen, wo nur selten mit Begegnungsfällen zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern zu rechnen ist bzw. wenn Ausweichstellen vorhanden sind, kann das Radfahren gegen die Einbahn auch bei schmälere Fahrbahnbreiten realisiert werden.*“

Von den 66 untersuchten Einbahnabschnitten in der Linzer Innenstadt, die noch nicht für den Radverkehr geöffnet sind, haben bei der jetzigen Parkplatzsituation

- 44** Abschnitte eine Restfahrbahnbreite von mehr als **3,50 m**,
- 38** Abschnitte mehr als **3,70 m** und
- 24** Abschnitte eine verbleibende Breite von mehr als **4,00 m**.

Man sieht, dass ein Großteil der Einbahnen heute schon die oben angegebenen Breitenkriterien zur Öffnung für den Radverkehr erfüllen.

Klarer Weise müssen aber bei jeder einzelnen Einbahn auch alle anderen Kriterien vor der Öffnung kritisch beurteilt werden.

4. Verkehrssicherheit

Gegen die Öffnung von Einbahnen wird immer wieder die Befürchtung geäußert, dass damit die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet sei und dass dies zu einem sprunghaften Anstieg der Unfallhäufigkeit führen würde.

Dazu kann festgestellt werden: Die Erfahrung in **a l l e n** Städten, in denen Einbahnen in größerem Umfang geöffnet wurden, wie in Salzburg, Graz, Wels, einigen Wiener Bezirken sowie in vielen ausländischen Städten zeigen, dass die Unfallhäufigkeit dadurch **n i c h t** angestiegen ist. „*Untersuchungen zeigen, dass sich Unfälle im Gegenverkehr mit Kfz im Streckenverlauf selten ereignen. Begegnungen verlaufen aufgrund des **g u t e n Sichtkontaktes** trotz zum Teil geringer Seitenabstände unproblematischer als Überholvorgänge.*“ (Rettenbacher, KfV Salzburg, S. 30).

Ein Vergleichswert soll dies verdeutlichen. Bei einem normalen Kfz ist das linke äußere Ende des Autos (Rückspiegel) nur rd. 60 cm vom Kopf des Fahrers entfernt, beim Radfahrer ist dieses Maß mit rd. 20 cm nur um 40 cm geringer. Eine Abschätzung über die Breiterefordernisse des jeweiligen Fahrzeuges ist also bei Pkw- und Radfahrer vergleichbar und daher der Begegnungsfall auch übersichtlich. Während beim Radfahrer die rechte Seite auch gleich weit entfernt ist, ist der rechte Außenspiegel des Pkw vom Fahrer doppelt so weit entfernt wie der linke. Aus diesem Grund ist es naheliegend, dass die Einschätzung des notwendigen Abstandes beim **Überholen von Radfahrern** in teils engen Einbahnen weit schwieriger ist und dadurch oft kritische Situationen entstehen.

Wichtig ist, dass im Begegnungsfall der Geschwindigkeitsunterschied nicht zu groß ist und daher die Autofahrer angehalten sind, eine dieser Situation angepasste niedrigere Geschwindigkeit zu wählen, was aber allgemein zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Linzer Innenstadt beiträgt und in der Innenstadt mit flächendeckender Tempo-30-Zone größtenteils gegeben ist.

Daß Autofahrer bei niedrigen Geschwindigkeiten cm-genau fahren können, zeigt die Tatsache, dass der überwiegende Teil der Autofahrer in eine enge Garage findet.

Je mehr Einbahnen geöffnet werden, desto vertrauter ist dieses Bild für die AutofahrerInnen und desto sicher ist es auch für die RadfahrerInnen.

Der EAMDC fordert in diesem Zusammenhang von allen Beteiligten eine Diskussion auf der Basis dieser überprüfbaren Tatsachen und ein Ende der verunsichernden Stimmungsmache gegen das Rad fahren in Einbahnstraßen.

Inzwischen gibt es viele Erfahrungen mit geöffneten Einbahnen in Österreich. So wurden in den letzten Jahren in Salzburg rund 2/3 aller Einbahnstraßen (64 Einbahnen mit einer Gesamtlänge von 12 km – Stand 2000) geöffnet, in Wels knapp 30 in Graz ebenfalls mehrere Dutzend und in den beiden Wiener Bezirken Floridsdorf und Donaustadt 64 bzw. 45 in Einbahnen. Alle genannten Städte berichten – so weit uns bekannt ist – von positiven Erfahrungen mit dieser radverkehrs-fördernden Maßnahme.

5. Organisation des Radverkehrs in Einbahnstraßen

a) Einbahn ausgenommen Radfahrer

Das Verkehrszeichen Einfahrt verboten und der Einbahnpfeil wird jeweils mit dem Zusatz: ausgenommen Radfahrer versehen. Zur Trennung der Radfahrer, die entgegen der Einbahnrichtung fahren, sollte bei ausreichender Breite ein Fahrstreifen markiert werden.

Wenn es der Platz erlaubt, kann in Einbahnen trotz Fahrradgegenverkehr an beiden Fahrbahnrändern geparkt werden.

b) Die unechte Einbahn

In einer unechten Einbahn genügt es, Radfahrer vom Verbot der Einfahrt auszunehmen. Einbahnschilder sind nicht vorhanden. Weitere Maßnahmen der Trennung der entgegen der Einbahnrichtung fahrenden Radfahrer vom übrigen Verkehr, können entfallen.

Ein weiterer möglicher Anwendungsfall unechter Einbahnen ist gegeben, wenn eine Fahrbahn zu eng für das Abmarkieren einer Fahrradspur entgegen der Einbahnrichtung ist.

c) Radwege gegen die Einbahn

Baulich getrennte Radwege gegen die Einbahn sind nur sinnvoll bei hohem Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeitsniveau sowie wenigen Kreuzungen. Die Gefahren für Radfahrer ergeben sich durch geöffnete Autotüren sowie Fußgänger, die den Radweg benutzen oder überraschend überqueren sowie im Kreuzungsbereich.

d) Die Radfahrerzone

In sehr engen Anliegerstraßen, die aber Hauptverbindungen für den Radverkehr sind, hat sich in der BRD bereits mehrfach die Beschilderung als „Radweg - Kfz mit 10 km/h zugelassen“ bewährt. Eine solche Straße wurde in Anlehnung an die Fußgängerzone als „Radfahrerzone“ bezeichnet.

In Österreich wäre die genannte Art der Beschilderung in unechten Einbahnen denkbar (natürlich auch bei Begegnungsverkehr). Kfz-Verkehr auf Radwegen kann auch in Österreich zugelassen werden.

e) Zusätzliche Maßnahmen

Wichtig ist es in jedem Fall, die Autofahrer deutlich darauf aufmerksam zu machen, dass sie mit Radfahrern gegen die Einbahn zu rechnen haben und ihr Fahrverhalten darauf hin einstellen. Dies geschieht neben Markierungen und Hinweisschildern am besten durch so genannte Fahrradportent, d. s. Fahrbahnteiler mit einer getrennten Ausfahrt für den Radverkehr.

Erforderliche Begleitmaßnahmen

1. Unbedingt erforderlich ist eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, um die Autofahrer entsprechend darauf vorzubereiten, dass sie in bestimmten Linzer Einbahnen mit Radfah-

ren in Gegenrichtung rechnen müssen und ihr Fahrverhalten darauf abstimmen. Um eine entsprechende Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit bzw. bei Autofahrern zu erzielen, ist es zweckmäßig, eine größere Anzahl von Einbahnen gleichzeitig zu öffnen, wie dies auch in den erwähnten anderen Städten erfolgte.

2. Um eine gezielte Auswertung der Erfahrungen zu ermöglichen, sollte von vornherein eine Evaluation geplant und über mehrere Jahre durchgeführt werden.

6. Einbahnen in Linz

Allein in der Innenstadt von Linz gibt es **54 Einbahnen**. Davon sind **derzeit 10 für Radfahrer geöffnet** (in der beiliegenden Tabelle blau unterlegt) . Davon sind in 7 Einbahnen baulich getrennte Radwege eingerichtet, in 3 Abschnitten ist eine Markierung für die Führung des Radverkehrs vorgesehen und nur in einem Fall (Steingasse-Ost) ist die Fahrmöglichkeit ohne Markierung gegeben.

Gerade diese letzte Möglichkeit sollte in Linz viel stärker genutzt werden (z. B dort, wo beidseitig geparkt wird).

So weit uns bekannt ist, traten in den für RadfahrerInnen geöffneten Einbahnen bisher keinerlei Probleme oder vermehrte Unfälle auf.

Der EAMDC hat eine **Bewertung aller Innenstadt-Einbahnen** (Innenstadt mit Westumfahrung – Donau - Gruberstraße und Bahn als Umrandung definiert) durchgeführt, bei der eine (grobe) Breitenmessung sowie die Einschätzung nach mehreren Kriterien vorgenommen wurde (siehe Tabelle im Anhang). Ziel dieser Untersuchung war eine Vorabklärung, wie viele und welche dieser Einbahnen für Radfahrer geöffnet werden können.

Die 54 Einbahnen wurden in 77 Abschnitte unterteilt, da teilweise Einbahnen mit dem selben Straßennamen in gegensätzliche Richtungen verlaufen bzw. teilweise nur Teilabschnitte von Einbahnen geöffnet werden sollten.

Folgende **Bewertungskriterien** wurden dabei herangezogen:

- Fahrbahnbreite, verbleibende Breite
- eventuelle Engstellen
- Parkplatzsituation
- Dichte des motorisierten Individualverkehrs
- Verkehrsgeschwindigkeit

Von den rd. 1500 Feldern der Tabelle sind nicht alle ausgefüllt, u.a. auch deswegen, weil diese Werte für die Erhebung keine entscheidenden Informationen liefern. Teilweise wurde bewusst keine Aussage getroffen, weil sich erst nach Setzung des ersten Schritte die weitere Vorgangsweise ergeben sollte. Die Zahlen zur Länge der Parkspur sollen nur einen groben Überblick über die Parksituation in der jeweiligen Einbahn geben und sind größtenteils nur angenähert ermittelt.

Auf Grund dieser Bewertung ergibt sich folgendes Bild:

42 Einbahnen bzw. Einbahnabschnitte sind grundsätzlich für eine Öffnung geeignet. Bei einem Teil dieser Straßen sind allerdings entweder verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z. B. Umwandlung von Schräg- in Längsparkplätze) bzw. Umbaumaßnahmen (z. B. zur Entschärfung kurzer Engstellen erforderlich).

Noch ein paar Fakten:

Die Linzer Innenstadt wurde in 4 Viertel geteilt, wobei die Trennung O-W durch die Landstraße und N-S durch die Mozartstr./Rudigierstr./Stifterstr. erfolgt. Dabei zeigt sich dass im Viertel NW nur 7 Einbahnen, im Viertel NO aber 21 Einbahnen vorhanden sind.

Bei der groben Eingrenzung des Verlaufes der Einbahnen nach Himmelsrichtungen zeigt sich ein relativ ausgewogenes Bild: Am meisten Einbahnen verlaufen von Nord nach Süd (21), am wenigsten von Süd nach Nord (16).

In 13 der 77 Einbahnabschnitte ist das Parken beiderseits nicht erlaubt.

Die Gesamtlänge der Einbahnen in der Linzer Innenstadt beträgt rund 17 km, das ist in etwa die Hälfte der ca. 35 km Straßenlänge in diesem Bereich.

Als **ersten Schritt** schlägt der EAMDC die Öffnung von 16 Einbahnen bzw. Einbahnabschnitten vor. Dies könnte kurzfristig und ohne größere Schwierigkeiten erfolgen.

Folgende Einbahnen sind nach unserer Meinung dafür geeignet (in der Tabelle lila unterlegt): (alphabetisch gereiht)

Bethlehemstraße bis Fadingerstraße
Bürgerstraße bis Schubertstraße
Coulinstraße bis Gärtnerstraße
Coulinstraße ab Gärtnerstraße
Figulystraße bis Coulinstraße
Gärtnerstraße ab Coulinstraße
Handel Mazetti Straße
Langgasse ab Gesellenhausstraße
Pochestraße
Pfarrplatz-Nord
Rainerstraße
Rathausgasse
Scharitzerstraße
Schillerplatz
Tegetthofftstraße zw. K. Wiserstraße und Kroatengasse
Tegetthofftstraße zw. Kroatengasse und Stockhofstraße

Aufgrund der vorhandenen Breiten bzw. Verkehrsverhältnisse sollte in diesen Einbahnen das Radfahren gegen die Einbahnrichtung ermöglicht werden.

In diesem Zusammenhang verweisen wir darauf, dass es in der Innenstadt mehrere Strassen mit Kfz-Gegenverkehr gibt, die deutlich geringere Breiten zwischen den parkenden Autos aufweisen als die o. a. Einbahnen, z.B. die Prunerstraße 2,90 m bis 3,20 m oder die Theatergasse in der Nacht.

In einem zweiten Schritt sollte bei teilweise geringfügiger Veränderung der Parkverhältnisse eine mindestens gleich große Zahl von Einbahnen geöffnet werden.

Ein Beispiel von größerer Veränderung wäre die Einrichtung eines baulich getrennten Radweges Richtung Norden in der **Rechten Donaustraße**. Bei einer überbreiten Fahrbahn mit Gesamtbreite von 9,0 m für zwei Fahrsteifen könnte ein Radweg nach Norden errichtet werden und dadurch eine wichtige Verbindung zur Donau (LENTOS) geschaffen werden, wo derzeit auf einer Breite von 700 m zwischen Hofgasse und Kaserngasse keine radgerechte Fahrmöglichkeit gegeben ist.

Zusätzlich zu den untersuchten Einbahnen in der Linzer Innenstadt sollten natürlich alle Einbahnen im Stadtgebiet von Linz dahingehend untersucht werden, ob nach den oben angegebenen Kriterien eine Öffnung für den Radverkehr möglich ist.

Zusammenfassung

Der größte Vorteil des Fahrrads liegt darin, dass man mit diesem Verkehrsmittel schnell und direkt ans Ziel gelangt. Einbahnregelungen verursachen dabei unnötige Umwege und Zeitverluste. Um den Radverkehr in Linz weiter zu attraktivieren, sollten im Lauf der nächsten Jahre jene Einbahnen geöffnet werden, die auf Grund der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite sowie anderer Kriterien hierfür geeignet sind. Nach den Bewertungskriterien des EAMDC kommen von den 54 Einbahnen in der Innenstadt rd. 40 Einbahnen für eine Öffnung in Frage. Als erster Schritt sollten kurzfristig 16 Einbahnstraßen geöffnet werden. Dies sind jene Einbahnen, wo nach entsprechender Prüfung diese Maßnahme ohne größeren Aufwand durchgeführt werden kann. Nach den Erfahrungen in anderen Städten kommt es durch die Öffnung von Einbahnen zu keiner Erhöhung der Unfallhäufigkeit, da durch den guten Sichtkontakt Auto- und Radfahrer sich jederzeit gut auf die Verkehrssituation einstellen können.

Für den EAMDC:

Mag. Gerhard Prieler
Vorsitzender

Dipl. Ing. Lukas Beurle
Stv. Vorsitzender

Anhang:

- Plan der Linzer Innenstadt mit Hervorhebung der Einbahnen
- Auszug aus dem Tagungsband zum Fahrrad-Kongress am 11.10. 00 in Salzburg
- Bericht über das Radfahren gegen die Einbahn in Floridsdorf und Donaustadt