

Sicher Radfahren im Kreisverkehr

In Wels sind Kreisverkehre seit dem tödlichen Verkehrsunfall der 12-jährigen Radfahrerin Magdalena S. am 14. Jänner 2003 wieder sehr in Diskussion. Der genaue Unfallhergang ist nicht bekannt und wird vielleicht auch nicht mehr eruiert werden können. Eine Bezugnahme auf den Unfallhergang ist also nicht möglich.

Nachträgliche Schuldzuweisungen bringen nichts, sehr sinnvoll ist es jedoch, die Kreisverkehre auf ihre Gefahrenstellen zu überprüfen und Maßnahmen für mehr Sicherheit zu erarbeiten.

Grundsätzlich vertrete ich die Auffassung, dass Kreisverkehre – allein in Wels gibt es 15 - auch aus der Sicht der Radfahrer eine gute Lösung darstellen.

- Kreisverkehre bewirken eine Verringerung der Geschwindigkeit (wenn sie richtig gebaut wurden)
- sie fördern die Flüssigkeit des Verkehrs und
- sie schaffen eindeutige Vorrangverhältnisse (der im Kreisverkehr Fahrende hat Vorrang)

Derzeitige Ausführung:

Beim Unfallkreisverkehr und auch bei den meisten anderen

wurde durchaus in guter Absicht im Kreisverkehr ein rot markierter Radfahrstreifen sowie eine Blockmarkierung für Radfahrer angebracht (siehe Bild). Gibt es Radwege (meist kombinierte Geh- und Radwege) so werden diese direkt in den Kreisverkehr eingeleitet. In der Mitte ist meist eine



"Grüninsel" und rund um diese ein gepflasterter Streifen angelegt.

Vorschläge Kreisverkehre sicherer zu gestalten:

1. Der Durchmesser der inneren "Grüninsel" und
2. die Pflasterung rund um die Grüninsel soll bedeutend vergrößert und so grob ausgeführt werden (ev. um 10 cm höher als Fahrbahn), dass sich jeder Pkw-Fahrer hüten wird, diese Pflasterung zu befahren. Die Kraftfahrer würden so ge-

zwungen, im Kreisverkehr am rechten Fahrbahnrand zu fahren. Dadurch kommt es zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit und es erhöht sich die Kapazität der durchfahrenden Fahrzeuge. Radfahrer, die sich im Kreisverkehr befinden, könnten nicht mehr überholt und von Kraftfahrzeugen, die den Kreisverkehr verlassen **geschnitten** werden. Lkws (vor allem mit Anhänger) müssten ihre Ge-

Fortsetzung auf Seite 2



Die Treffen des EAMDC-ARGUS OÖ finden im Cafe Glockenspiel (Extrastüberl), Hauptplatz 18, Linz statt.

MI 2.4.2003 19:00 Uhr

MI 7.5.2003 19:00 Uhr

MI 4.6.2003 19:00 Uhr
(Generalversammlung)

MI 2.7.2003 19:00 Uhr

Kommen Sie vorbei, bringen Sie Ihre Wünsche und Ideen ein!

schwindigkeit so verringern, um problemlos über den gepflasterten Mittelkreis fahren zu können.

3. Markierte Radfahrstreifen im Kreisverkehr sollen beseitigt werden, denn sie zwingen den Radfahrer an den äußersten Fahrbahnrand und verleiten Autofahrer zum Überholen.
4. Bezüglich Radwegführung im und vor dem Kreisverkehr erscheinen 2 Varianten möglich:

a) Im Normalfall sollte der Radverkehr rechtzeitig vor dem Kreisverkehr auf die allgemeine Fahrbahn geführt werden. Die Radfahrer fahren so mit dem allgemeinen Verkehr mit und werden leichter gesehen. Diese Regelung erscheint übrigens auch für Kreuzungen mit Rechtsabbiegeverkehr sinnvoll, da auch hier schon einige schwere Radfahrunfälle passiert sind.



Dieser **Unfall-Kreisverkehr** ist zu **schnell** gebaut: zu kleine **Grüninsel**, zu solide Pflasterung, zu breite Fahrbahn. Der nicht weg gefahrene Streusplitt zeigt, dass der Pkw-Verkehr nicht am rechten Rand fährt. Die Markierung für den Radverkehr gehört weg.

b) Kombinierte Geh- und Radwege werden bis zum Kreisverkehr belassen und die Radfahrer außerhalb des Kreisverkehrs mit Blockmarkierung und "Rotfärbung"

neben dem Zebrastreifen über die Fahrbahn geführt. Der Radfahrer kommt hier überhaupt nicht in den Kreisverkehr.

Diese Variante bietet sich bei Zweirichtungsradwegen an und könnte vielleicht dort sinnvoll sein, wo wegen Schulnähe sehr viel "Schüler-Radverkehr" ist bzw. generell bei hohen Verkehrsstärken.

Vorteile: die Sicht auf den Radfahrer ist für den Kfz-Lenker, der den Kreisverkehr verlässt, besser; das Kfz kann vor der Radfahrüberfahrt aber schon außerhalb des Kreisverkehrs anhalten. Nachteile: Kfz-Lenker haben beim Verlassen des Kreisverkehrs schon das Gefühl "freie Fahrt" und Radfahrer werden zu einem Umweg gezwungen.

Viele Probleme - nicht nur im Kreisverkehr - entstehen durch kombinierte Geh- und Radwege", sodass Neuanlagen sehr genau überlegt werden und schon vorhande-

ne "Gehsteig-Radanlagen" stufenweise rückgebaut werden sollten. Verschärft werden die Probleme noch durch die **Zwei-richtungs-Gehsteig-Radwege**.

Eine erst kurz nach dem tödlichen Unfall ins Gespräch gebrachte Maßnahme lehnen die **Welser Radler** entschieden ab: dem Radfahrer vor Kreisverkehr oder Kreuzung den Vorrang zu nehmen (durch **Stopp-** oder **Vorrang-Tafel** oder durch **Radweg-Ende**. Dadurch würde man unter dem Mantel "mehr Sicherheit für den Radfahrer als schwächsten Verkehrsteilnehmer" Radfahrerschikanen schaffen und die Schuldfrage bei Unfällen auf den Radfahrer abwälzen.

Abschließend **meine persönlichen Tipps fürs Radfahren im Kreisverkehr:**

- Selbstbewusst zum und im Kreisverkehr fahren. Jeder andere Verkehrsteilnehmer soll klar erkennen was ich will.
- Immer so fahren, dass ich anhalten kann, wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer meinen Vorrang missachtet.
- Den Blickkontakt mit den anderen Verkehrsteilnehmern suchen.
- Zwar rechts fahren, sich aber nicht an den Fahrbahnrand drängen lassen. Es aushalten, wenn hinter mir jemand hupt.
- Beim Ausfahren aus dem KV mit der rechten Hand ein deutliches Handzeichen geben.

Hans Ablinger,
Obmann der Welser Radler



Dipl.Ing.Andreas Drack - Klimaretter mit Vorbildwirkung

Es gibt Menschen, die bei morgendlichen Radiomeldungen über Stau auf der A 7 nicht nervös werden müssen, obwohl sie im Linzer Umland wohnen und in Linz arbeiten. Einer von ihnen ist Dipl. Ing. Andreas Drack, der Klimaschutzbeauftragte des Landes OÖ. Der 1962 in Grünau geborene Physiker wohnt seit mehr als 10 Jahren in Spattendorf bei Alberndorf im Mühlviertel und pendelt seit mehr als zwei Jahren mit dem Fahrrad nach Linz. Als Mitarbeiter der Akademie für Umwelt und Natur koordiniert Andreas Drack die Klimaschutzpolitik in OÖ. bzw. jene der Bundesländer. Über die verschiedenen Ressorts, Gebietskörperschaften und Fachbereiche hinweg sollen Maßnahmen zur Erreichung des "Kyoto-Zieles" Reduzierung von Treibhausgasemissionen entwickelt und für das Thema Klimaschutz Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden. Eine der jüngsten Initiativen dazu ist die Aktion "Klimarettung", die besonders zu freiwilligen Selbstverpflichtungen für Maßnahmen zum Klimaschutz anregen will. Auf der Homepage www.klimarettung.at kann zum Beispiel jeder Mensch seine persönliche Haushalts-Klimabilanz ermitteln und daraus Anregungen für einen "klimafreundlichen" Lebensstil gewinnen. Gewinnen kann man auch 10.000 Euro sowie Sachpreise im Wert von mehr als 30.000 Euro. Die wichtigste Maßnahme zum

Klimaschutz ist die Reduktion der CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe. CO₂ hat einen Anteil von mehr als 80% an den in Österreich freigesetzten Treibhausgasen. Ein großer und rasant steigender Teil davon wird vom Verkehr verursacht. Insgesamt sollten die Emissionen der Treibhausgase in Österreich nach dem Kyoto-Protokoll um 13% verringert werden.



Dagegen haben sich die Emissionen aus dem Verkehr in den vergangenen 10 Jahren um mehr als 40% erhöht. Die Änderung des persönlichen Verkehrsverhaltens ist daher ein wichtiger Beitrag für eine gute Klimabilanz jedes Menschen. "Ich kann nicht Wasser predigen und Wein trinken" sagt Hr. Drack. So bewältigt er seinen Arbeitsweg seit etwa 2 1/2 Jahren überwiegend mit dem Fahrrad. In der finsternen und kalten Jahreszeit von etwa Dezember bis Februar benützt er als Alternative den Postbus. Spattendorf - Linz und retour, das macht täglich rund 45 km und im Jahr 2002 insgesamt rund 8000 Fahrradkilometer.

Damit hat er, verglichen mit 8000 Autokilometern, seine persönliche Klimabilanz um rund eine Tonne CO₂ entlastet. Bei den Radfahrten in die Arbeit spart Andreas Drack aber nicht nur fossile Energie ein, er gewinnt auf der anderen Seite Lebensenergie dazu. Sein Hauptmotiv fürs Radfahren ist neben dem Umweltschutzgedanken die äußerst positive Wirkung auf Herz und Kreislauf und den Gesundheitszustand insgesamt. Nach einer morgendlichen Radfahrt ins Büro kann er viel frischer und mit positiver Energie an die Arbeit gehen als nach einer Autofahrt. Weitere positive Effekte aus der Fahrradbenutzung sind im Vergleich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln eine größere Flexibilität und eine Einsparung von Zeit und Geld. Zeitlich wäre für seinen Arbeitsweg lediglich das Motorrad günstiger als das Fahrrad. Früher ist Hr. Drack deshalb regelmäßig mit dem Motorrad in die Arbeit gefahren. Bis es eines Morgens Probleme beim Starten des Motors gab und spontan der Entschluss da war, es an diesem Tag einfach einmal mit dem Fahrrad zu probieren. Vorher hätte er es gar nicht für möglich gehalten, dass bei seinem Arbeitsweg das Fahrrad eine praktikable Alternative sein könnte. Aber nach ein paar Versuchen konnte er es sich aus seinem Alltag gar nicht mehr wegdenken. Inzwischen ist der

