Radfahren durchs Ried (RdR)

Korridoruntersuchung

Hofsteig – Rheindelta – Lustenau – Dornbirn

© Ro & Pa

© REVITAL

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

EIN PLANUNGSPROZESS IN EINEM SENSIBLEN LEBENSRAUM

- Petition der Gemeinden als Auslöser
- Zielvorgaben auf Landesebene („Kettenreaktion“) mit entsprechender Unterstützung
- Einbindung aller Interessen

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

DIE ZIELSETZUNGEN

- Steigerung des Radverkehrsanteils in Vorarlberg
- Bereits gutes Radwegenetz, jedoch Lückenschlüsse erforderlich: Strategie sieht Schlüsselprojekte und Handlungsräume vor
- Alltagstaugliches Radnetz im ganzen Land inkl. Radschnellverbindungen
- Schnell, einfach und bequem wichtige Ziele erreichen!

„Radfahren hat etwas Magisches: es hat nur Vorteile!"

(Lot van Hooijdonk, Vizebürgermeisterin von Utrecht)

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

DIE HERAUSFORDERUNGEN

- „Planungsraum mit Vorgeschichte“
- Unterschiedliche Nutzungsansprüche und Interessenslagen
- Naturräumlich sehr sensibles Gebiet (unterschiedliche, sich z. T. überlagernde Schutzgebietskategorien)

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

LÖSUNGSANSÄTZE

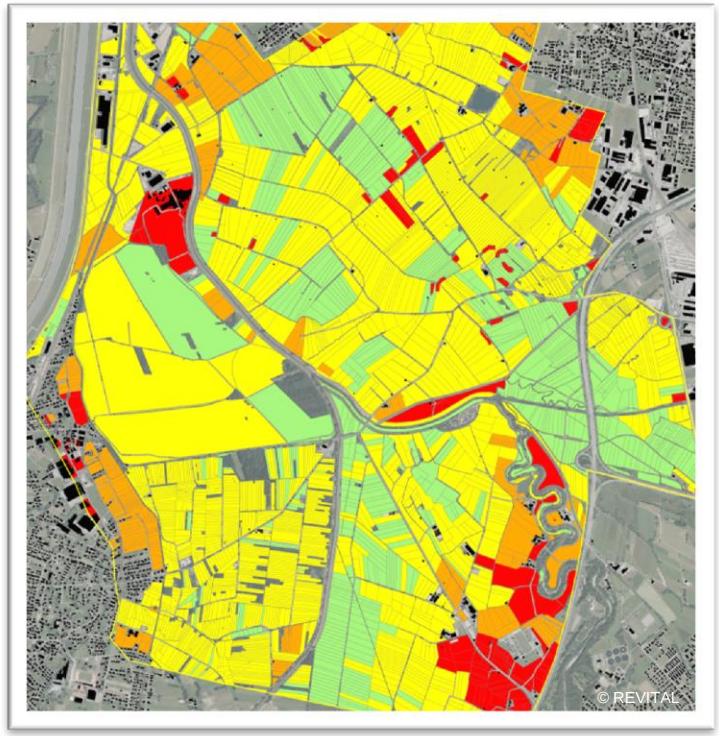
- Start eines gemeinsamen Planungsprozesses (Kernteam inkl. Planungsteam, Forum)
- Einbindung unterschiedlicher Akteure und Interessensvertreter
- Anlehnung an den Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Straßen- und Wegekonzepte

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

INHALTLICHE HERANGEHENSWEISE

Ist-Zustand/Sensibilität

- Themenbereiche:
  - Raumplanung und Siedlungsstruktur
  - Mensch und Gesundheit
  - Landschaft und Erholung
  - Ressourcen und deren Nutzungen (z.B. Landwirtschaft, Boden, Wasser)
  - Naturraum und Ökologie
- Erhebung, Aufbereitung und Analyse bestehender Daten
- Zusammenfassung zu einer Gesamtsensibilität



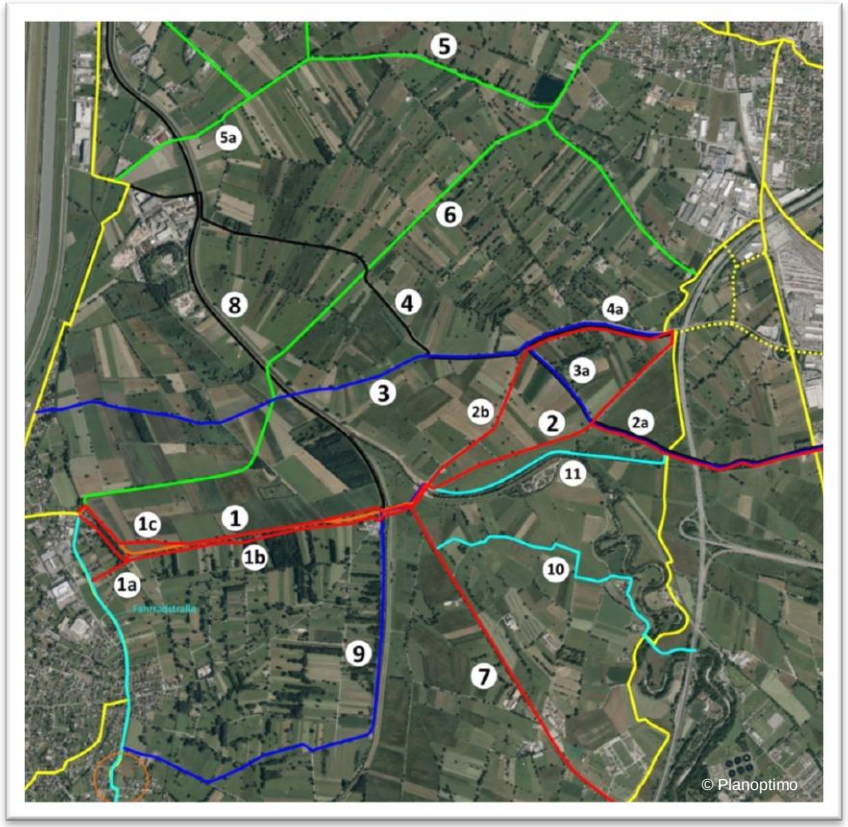
AUSGANGSLAGE UND ANALYSE → VORSCHLAG FÜR VARIANTEN → WIRKUNGSANALYSE PHASE 1 (GROBPRÜFUNG) → EINIGUNG AUF KONKRETE WEITER ZU VERFOLGENDE VARIANTEN → KONKRETISIERUNG DER STRECKEN-FÜHRUNG / KONZEPT FÜR SENDERKNOTEN → WIRKUNGSANALYSE PHASE 2 (VERTIEFTE WIRKUNGSANALYSE) → EMPFEHLUNG

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

INHALTLICHE HERANGEHENSWEISE

Variantenentwicklung

- Nach Möglichkeit Nutzung bestehender Wegverbindungen
- Berücksichtigung sinnvoller Anknüpfungspunkte
- Entwicklung von insgesamt 11 Varianten



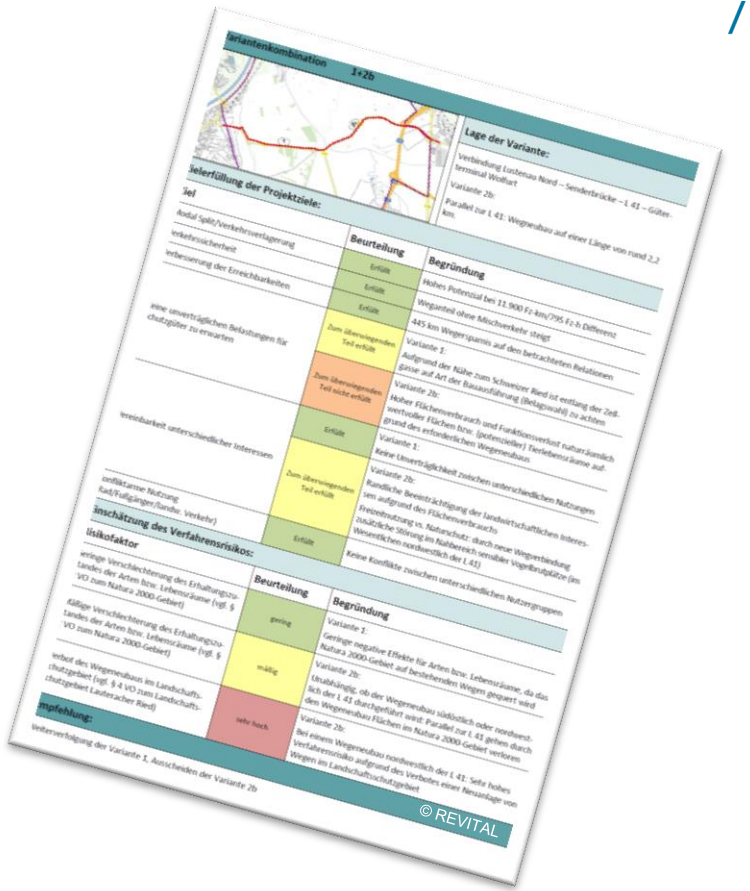
AUSGANGSLAGE UND ANALYSE → **VORSCHLAG FÜR VARIANTEN** → WIRKUNGSANALYSE PHASE 1 (GROBPRÜFUNG) → EINIGUNG AUF KONKRETE WEITER ZU VERFOLGENDE VARIANTEN → KONKRETISIERUNG DER STRECKEN-FÜHRUNG / KONZEPT FÜR SENDERKNOTEN → WIRKUNGSANALYSE PHASE 2 (VERTIEFTE WIRKUNGSANALYSE) → EMPFEHLUNG

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

INHALTLICHE HERANGEHENSWEISE

Wirkungsanalyse Phase 1:

- Prüfkriterien Wirkungsanalyse Phase 1:
  - Verkehrliche Wirkungen
  - Raum-Umwelt-Wirkungen
  - Einschätzung des Verfahrensrisikos
- Empfehlung zur Weiterverfolgung (→ Wirkungsanalyse Phase 2) oder Ausscheiden einer Variante



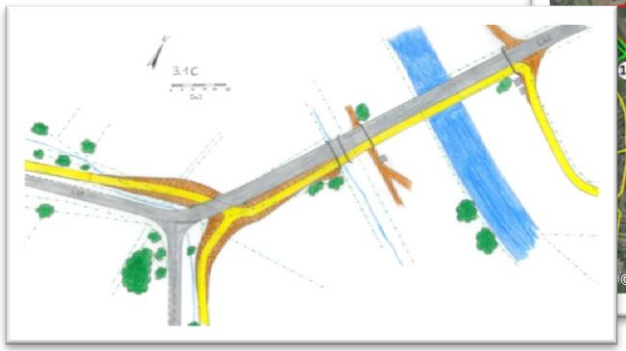
AUSGANGSLAGE UND ANALYSE → VORSCHLAG FÜR VARIANTEN → **WIRKUNGSANALYSE PHASE 1 (GROBPRÜFUNG)** → EINIGUNG AUF KONKRETE WEITER ZU VERFOLGENDE VARIANTEN → KONKRETISIERUNG DER STRECKEN-FÜHRUNG / KONZEPT FÜR SENDERKNOTEN → WIRKUNGSANALYSE PHASE 2 (VERTIEFTE WIRKUNGSANALYSE) → EMPFEHLUNG

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

INHALTLICHE HERANGEHENSWEISE

Variantenvorauswahl und -konkretisierung

- Einigung auf 5 weiterzuverfolgende Varianten
- Konkretisierung der Streckenführung
- Konzept für den Knotenbereich „Senderbrücke“



AUSGANGSLAGE UND ANALYSE → VORSCHLAG FÜR VARIANTEN → WIRKUNGSANALYSE PHASE 1 (GROBPRÜFUNG) → **EINIGUNG AUF KONKRETE WEITER ZU VERFOLGENDE VARIANTEN** → **KONKRETISIERUNG DER STRECKEN-FÜHRUNG / KONZEPT FÜR SENDERKNOTEN** → WIRKUNGSANALYSE PHASE 2 (VERTIEFTE WIRKUNGSANALYSE) → EMPFEHLUNG

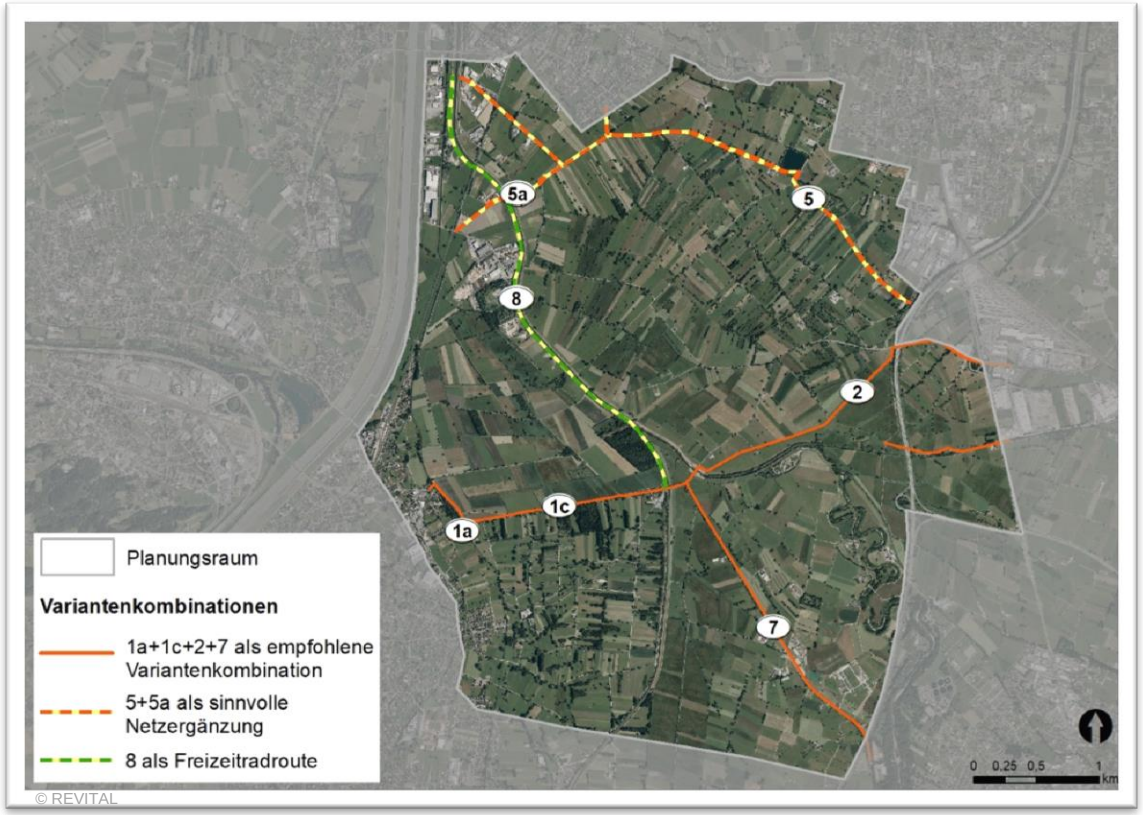
RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

INHALTLICHE HERANGEHENSWEISE

Wirkungsanalyse Phase 2:

- Vertiefte Analyse für 6 Variantenkombinationen:
  - Prüfung der rechtlichen Vorgaben
  - Verkehrliche Wirkungen
  - Raum-Umwelt-Wirkungen
- Direkter Variantenvergleich

→ Empfehlung aus fachlicher Sicht



AUSGANGSLAGE UND ANALYSE → VORSCHLAG FÜR VARIANTEN → WIRKUNGSANALYSE PHASE 1 (GROBPRÜFUNG) → EINIGUNG AUF KONKRETE WEITER ZU VERFOLGENDE VARIANTEN → KONKRETISIERUNG DER STRECKEN-FÜHRUNG / KONZEPT FÜR SENDERKNOTEN → WIRKUNGSANALYSE PHASE 2 (VERTIEFTE WIRKUNGSANALYSE) → EMPFEHLUNG

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

PLANUNGSPROZESS

„Gemeinsam auf den Weg machen“

Fachexkursionen

Kernteam-sitzungen

Fachliche Empfehlungen

„Gemeinsam Radzukunft gestalten“

Ideen sammeln und bewerten

Gemeinsames (Er-)Arbeiten

Forumssitzungen

Vielzahl an Fachgesprächen

Lokalaugenschein

RADFAHREN DURCHS RIED (RDR)

DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

- Beschlussfassung in den Gemeinden
- Gekoppelte Aufträge Land/Gemeinden für ein Einreichprojekt
- Detailplanung
- Behördenverfahren (Naturverträglichkeitsprüfung)

komobile

RADKOMPETENZ ÖSTERREICH

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen

Internationale Best-Practise Studie

26. Sept. 2018 | Radgipfel Salzburg

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen Einleitung

- Auftraggeber Ministerium für Nachhaltigkeit und Infrastruktur Luxembourg (MDDI)
- Analyse von unterschiedlichen Themenbereiche
  - Rechtliche Rahmenbedingungen (Radfahren am Gehweg, Rechtsabbiegen bei Rot, Seitlicher Mindestabstand zw. RF und Kfz, Benutzungspflicht von Radfahranlagen, Entwurfsregelungen zur Verringerung von Hindernissen für RV/FV etc.)
  - Infrastruktur und Planung (Fahrradstraße, Radfahren gegen die Einbahn, Angebots-(Mehrzweck)streifen, Bevorrangung im Kreuzungsbereich etc.)
- Untersuchte Länder
  - Österreich, Dänemark, Spanien (komobile, Citec, MOE Tetraplan)
  - Niederlande, Belgien, Deutschland, Frankreich (Mobycon)
  - Schweiz (MDDI)

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen Einleitung

Gegenüberstellung folgender Themen

- Seitlicher Mindestabstand zwischen RF und Kfz
- Radfahren nebeneinander
- Radfahren von Kindern am Gehweg
- Radfahren am Gehweg
- Rechtsabbiegen bei Rot

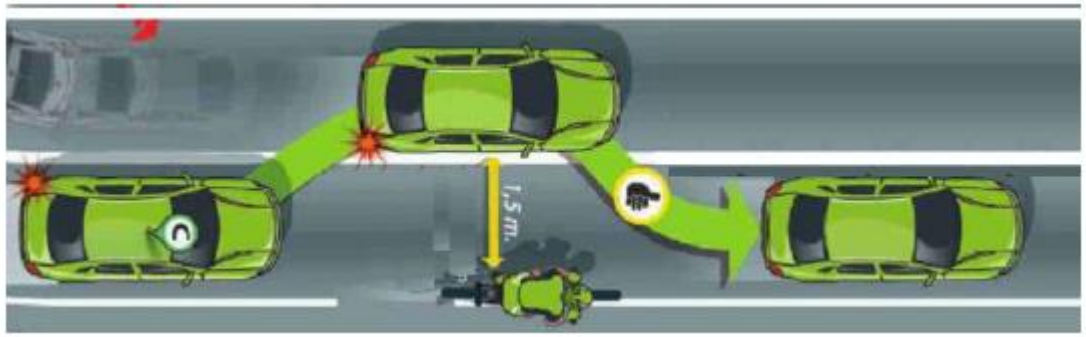
Gesetzliche Änderungen in Luxembourg

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Seitenabstand zwischen Rad und Kfz

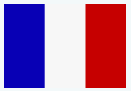
Seitenabstand bei Überholvorgängen zwischen RF und Kfz

Problemstellung

- Radfahrer werden häufig mit zu geringem Seitenabstand überholt
- Gefährdung der Radfahrer
- Keine rechtlichen Rahmenbedingungen
- Schwierig zu kontrollieren



Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Seitenabstand zwischen Rad und Kfz

	Gesetzliche Regelung	Beobachtung/Effekte in der Praxis
	kein Mindestabstand definiert	-
	Gewährleistung von „ausreichend“ Abstand	gemäß gültiger Rechtsprechung: 1,50m bzw. 2,00m bei über 90 km/h
	kein Mindestabstand definiert	gemäß gültiger Rechtsprechung: 0,90m bei 30-40km/h bzw. 1,50m bei 50 km/h
	1,00m innerorts 1,50m außerorts	bei ausreichender Sicht darf dafür die Sperrlinie überfahren werden
	1,00m	keine Ausnahme bei durchgezogener Mittellinie
	1,50m	bei ausreichender Sicht darf dafür die Sperrlinie überfahren werden
	kein Mindestabstand definiert	-
	kein Mindestabstand definiert	Allg. Empfehlung von mind. 1,00m bei Tempo 50

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Seitenabstand zwischen Rad und Kfz

Fazit

- Im Großteil der Länder ist eine Mindestdistanz entweder per Gesetz oder lt. Rechtssprechung geregelt
- am häufigsten ist 1,50 m

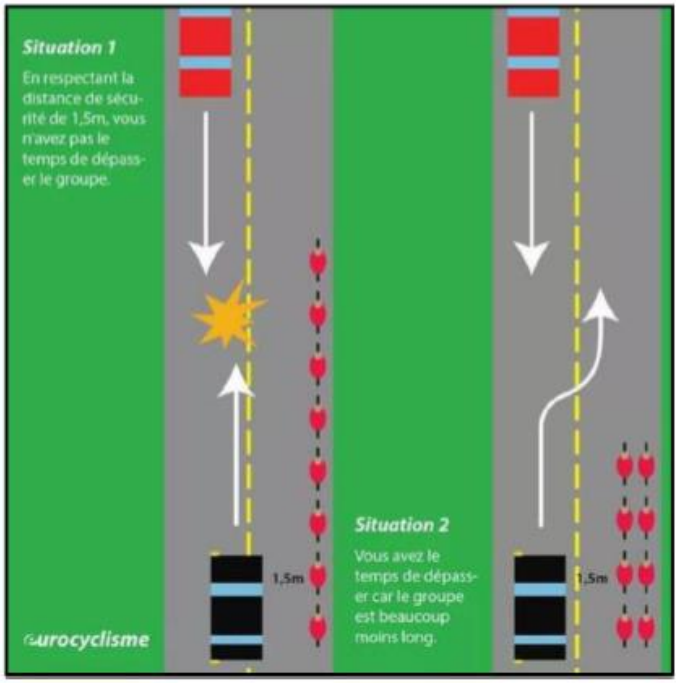
Beschilderungen

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Radfahren nebeneinander

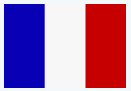
Radfahren nebeneinander

Problemstellung

- Radfahren in der Gruppe (hintereinander) ergeben lange Überholvorgang zwischen Radfahren und Kfz
- geringe Seitenabstände
- Gefährdung der RF



Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen Radfahren nebeneinander

	Gesetzliche Regelung	
	erlaubt auf Radwegen, Wohnstraßen, Fahrradstraßen, Begegnungszonen; auf Straßen nur für Rennradfahrer	
	möglich, wenn der Verkehr nicht behindert wird; erlaubt für Gruppen von mehr als 15 Fahrrädern	
	solange Verkehr nicht behindert wird: erlaubt auf signalisierten Routen und Radwegen, auf Nebenstraßen, wenn mehr als 10 Fahrräder	
	erlaubt bis zum Sonnenuntergang, ausg. bei Überholvorgängen	
	innerorts erlaubt; außerorts nur bei Gruppen von mehr als 15 Fahrrädern	
	immer erlaubt: 2 Radfahrer werden wie ein Fahrzeug behandelt	
	erlaubt, wenn nicht gefährlich und keine Verkehrsbehinderung; ausg. bei Überholvorgängen	
	erlaubt	

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen Radfahren nebeneinander

Fazit

- Praktiken können stark variieren
- für Gruppen mit mehreren Radfahrern meist erlaubt (in Österreich nur für Rennradfahrer)
- in den Niederlanden, Belgien und Spanien ist es immer (innerorts) erlaubt (ausgenommen in Belgien außerorts)

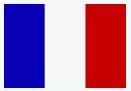
Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Radfahren von Kindern am Gehweg

Radfahren von Kindern am Gehweg

Problemstellung

- Radfahren auf der Fahrbahn für Kinder oft gefährlich
- Fehlende rechtliche Rahmenbedingungen
- Verhalten der Begleitperson

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Radfahren von Kindern am Gehweg

	Gesetzliche Regelung	
	nicht erlaubt, aber allg. toleriert für Kinder bis 12 Jahre	
	bis 8 Jahre muss, bis 10 darf der Gehsteig benutzt werden; ebenso die Begleitpersonen	
	nicht erlaubt, außer für Kinderfahrräder (Vorschulalter)	
	erlaubt bis 8 Jahre	
	erlaubt bis 9 Jahre	
	Unterschiedlich geregelt; z.B. San Sebastian: erlaubt bis 7 Jahre sowie Begleitpersonen in Schrittgeschwindigkeit	
	nicht erlaubt, aber allg. toleriert bei Kindern	
	nicht erlaubt, aber allg. toleriert für Kinder unter 9 Jahren und wenn keine Fußgänger gefährdet werden	

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Radfahren von Kindern am Gehweg

Fazit

- Die genauen Regelungen (und Alterslimits) variieren, aber im allgemeinen werden Kinder am Gehsteig zumindest tolerier
- In Deutschland ist die Benutzung bis 8 Jahre verpflichtend
- In Deutschland und Spanien gibt es die Möglichkeit, dass Eltern ihre Kinder am Gehsteig begleiten

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Radfahren am Gehweg

Radfahren am Gehweg

Problemstellung

- Radfahren im Mischverkehr oder auf Radfahranlagen auf der Fahrbahn für ungeübte Radfahrer oft gefährlich und unangenehm

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Radfahren am Gehweg

	Gesetzliche Regelung	Beschilderung
	nicht erlaubt, außer bei definierter Radfahranlage (Geh-/Radweg)	
	erlaubt mit Beschilderung; Schrittgeschwindigkeit und Vorrang für Fußgeher	
	erlaubt mit Beschilderung; Schrittgeschwindigkeit und Vorrang für Fußgeher	
	nicht erlaubt, außer bei definierter Radfahranlage (Geh-/Radweg)	
	erlaubt außerorts, wenn keine Behinderung von Fußgängern	
	erlaubt, wenn Gehweg über 3,00m breit	
	nicht erlaubt, außer bei definierter Radfahranlage	
	erlaubt mit Beschilderung; Schrittgeschwindigkeit und Vorrang für Fußgeher	

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Radfahren am Gehweg

Fazit

In 3 der analysierten Länder kann das Radfahren am Gehsteig erlaubt werden

> sehr ähnliche Beschilderung: Gehweg mit Zusatzschild "Radfahren erlaubt“
> ebenfalls sehr ähnliche Bedeutung: Fußgänger bleiben gegenüber dem Fahrrad bevorrangt. Wenn notwendig, muss der Radfahrer Schritt-geschwindigkeit fahren oder absteigen

Beschilderung

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Rechtsabbiegen für Radfahrer bei Rot

Rechtsabbiegen für Radfahrer bei Rot

Problemstellung

- Lange Wartezeiten für den Radverkehr auch bei wenig Verkehr
- Bei anschließender Radfahranlage keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer (situationsabhängig)
- Gleichzeitiges Losfahren/gehen aller Verkehrsteilnehmer, was zur erhöhten Unfallgefahr führen kann

Internat. Rad-/ Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Rechtsabbiegen bei Rot

	Gesetzliche Regelung	Kennzeichnung	
	nicht möglich, aber häufig baulicher By-pass	-	
	möglich; selten angewendet	Zusatztafel bei Lichtsignal	
	Pilotprojekt in Basel	Beschilderung	
	möglich; häufig angewendet	Beschilderung und Lichtsignal	
	möglich; häufig angewendet	Beschilderung	
	nicht möglich	-	
	möglich, aber baulicher By-pass bevorzugt angewendet	Beschilderung	
	möglich, aber baulicher By-pass bevorzugt angewendet	Beschilderung und Lichtsignal	

Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen
Gesetzliche Änderungen in Luxembourg

- Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer
- Verpflichtender seitlicher Überholabstand von 1,50m
- Nebeneinander Fahren erlaubt
- Radfahren am Gehsteig für Kinder und Begleitperson erlaubt

- Sackgassenschild mit Rad-Weiterfahrt
- Radfahranlagen ohne Benützungspflicht
- Fahrradstraße

komobile

RADKOMPETENZ ÖSTERREICH

Büro Gmunden
Kirchengasse 3
A-4810 Gmunden

t: +43 (0)7612 70911
gmunden@komobile.at

Büro Wien
Schottenfeldgasse 51/17
A-1070 Wien

t: +43.1.89 00 681
wien@komobile.at

Büro Luxembourg
43, rue de Strasbourg,
L-2561 Luxembourg

t: +352.22 70 74
luxembourg@komobile.lu

www.komobile.lu

FORSCHUNGSBEREICH FÜR
VERKEHRSPLANUNG UND
VERKEHRSTECHNIK

2018 EUROPEAN CYCLING SUMMIT
Salzburg // 24-26/08/2018
> cycling culture moves

Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer

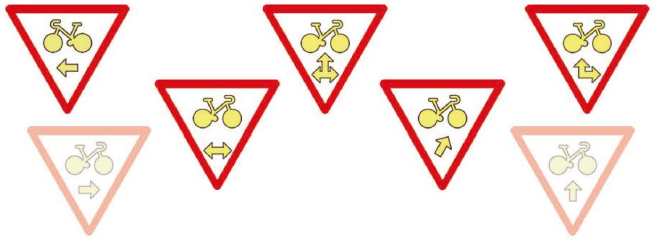
Internationale Erfahrungen und Möglichkeiten der Übertragbarkeit auf Österreich

DI Tadej Brezina, DI Ulrich Leth

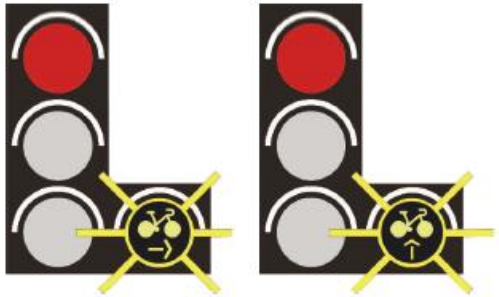
Wie funktioniert das? (1)

Q: Certu Fiche Vélo n° 05 (2012) Cédez-le-passage cycliste au feu rouge

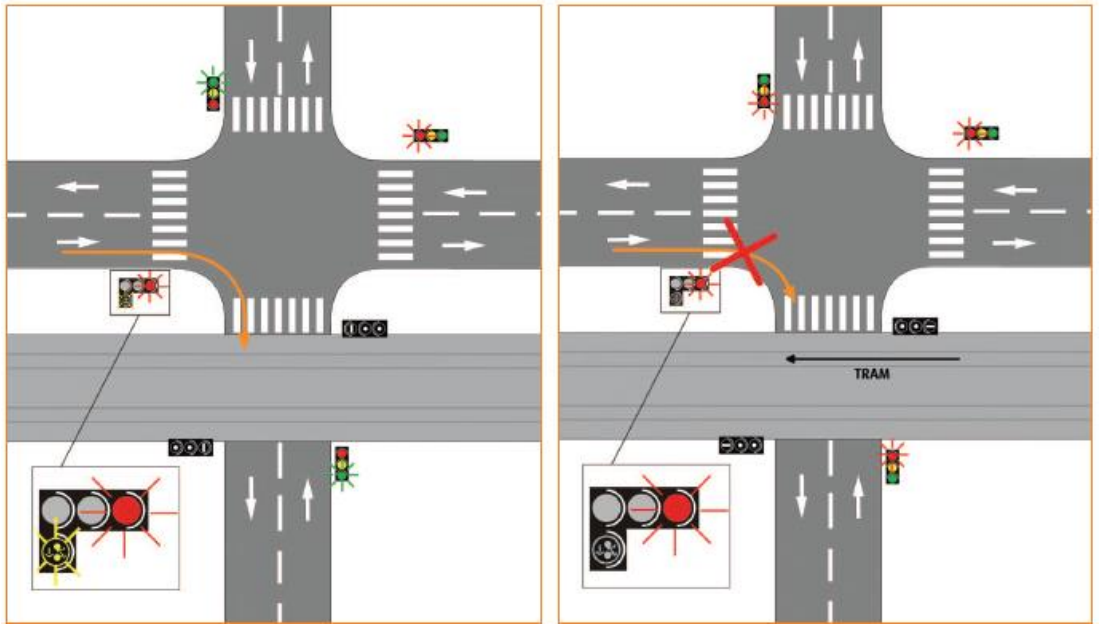
- Zusatzschild ist einer Ampel zugeordnet
- Es gilt nur für Radfahrer
- Es erlaubt RF, die Haltelinie zu überfahren und sich in die durch den Pfeil angegebene Richtung fortzubewegen
- Nachrang gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern



Wie funktioniert das? (2)



- Blinkendes, gelbes Symbol
- Falls nicht alle Ampelphasen freigegeben werden sollen



Q: Cerema Fiche n° 13 (2016) Extension du domaine d'emploi du «cédez-le-passage cycliste au feu rouge»

Wieso Rechtsabbiegen bei Rot für RF?

- Einfache, kostengünstige und sichere Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs
  - Steigert die Leichtigkeit und Flüssigkeit des (Rad-)Verkehrs
  - Reduziert Wartezeiten an Ampeln für RF
  - RF spart Energie
  - Fördert Eigenverantwortung
  - Minimiert Zeit im toten Winkel für RF (Sicherheitsgewinn!)
  - ➢Attraktiviert Radfahren

Grundsatz: Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer muss gewährleistet sein

Wieso funktioniert es?

- Eigenschaften des Radverkehrs
  - Erhöhte Sitzposition (im Gegensatz zu Pkw)
  - Keine Karosserie
  - Geringe Masse
  - Geringere Annäherungsgeschwindigkeit
  - Geringes Gefährdungspotenzial

➢RF kann weiter in die Kreuzung einfahren

➢RF hat bessere visuelle und auditive Wahrnehmung

➢RF ist flexibler und wendiger

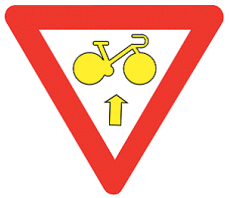
➢Einordnen nach der Kreuzung ist leicht möglich

➢RF gefährdet sich im Zweifelsfall selbst

Internationale Vorreiter

Niederlande: seit 1991 gesetzlich geregelt

Frankreich: seit 2012 legal
(nach 2-jährigem Pilotversuch)



Belgien: erfolgreicher Pilotversuch ab 2012 in Brüssel

Dänemark: erfolgreicher Pilotversuch (2013-2015) in mehreren Städten, 2016 entfristet

Schweiz: erfolgreicher Pilotversuch 2013-2016 in Basel

Pilotversuch Basel

Q: eig. Aufnahmen, Basel 2014

Pilotversuch Basel

Q: eig. Aufnahme, Basel 2014

Pilotversuch Basel – Ergebnisse

- Keine Unfälle in Zusammenhang mit dem Pilotversuch.
- Keine Erhöhung der Anzahl Konfliktsituationen.
- Rege Nutzung der Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot.
- Deutlicher Eingewöhnungseffekt: Anteil der freien Rechtsabbieger nimmt zu, Anzahl der Konflikte nimmt ab.
- Hohe Akzeptanz bei Fußgängern.
- Keine Erhöhung der Missbrauchsquote nach der Einführung des freien Rechtsabbiegens durch Geradeausfahrer und Linksabbieger. Im Gegenteil, der Anteil ist zurückgegangen.

Q: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (2015): Pilotversuch velofreundliche Lichtsignalanlagen. Ergebnisse aus Basel

Pilotversuch Basel – Erkenntnisse

- Das Vorhandensein eines Radfahrstreifens auf dem wegführenden Ast ist kein zwingendes Kriterium für die Signalisierung des „Freien Rechtsabbiegens“.
- Freies Rechtsabbiegen bei Rot ist nicht empfehlenswert, wenn es weder einen zuführenden Radstreifen noch eine ausreichend breite MIV-Spur gibt. Grund dafür ist, dass die Radfahrer die wartenden Autos nicht ungehindert passieren können.
- Das Vorhandensein eines Zebrastreifens sowohl auf dem zuführenden wie auch auf dem wegführenden Ast ist kein relevantes Kriterium für das Freie Rechtsabbiegen bei Rot.
- Freies Rechtsabbiegen wird grundsätzlich als unproblematisch eingeschätzt, wenn die Sichtverhältnisse auf die querenden Fußgänger gut sind.

Q: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (2015): Pilotversuch velofreundliche Lichtsignalanlagen. Ergebnisse aus Basel

Übertragbarkeit auf Österreich

7. In § 38 werden nach Abs. 5 folgende Abs. 5a und 5b eingefügt:

„(5a) Zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung Kreuzungen bestimmen, an denen abweichend von Abs. 5 die Lenker von Fahrzeugen – mit Ausnahme der Lenker von Lastkraftfahrzeugen oder Bussen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 7,5 t – trotz rotem Licht rechts abbiegen dürfen, wenn

1. sie zuvor angehalten haben,
2. eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Fahrtrichtung, ausgeschlossen ist und
3. neben dem roten Lichtzeichen eine Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 5 lit. n angebracht ist.

(5b) Eine Verordnung nach Abs. 5a darf nur erlassen werden, wenn hinsichtlich der dadurch bestimmten Kreuzungen aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen und eine solche Untersuchung im Interesse des Straßenverkehrs gelegen ist. In der Verordnung ist die Fahrtroute anzugeben, für die die Erlaubnis, bei rotem Licht rechts abzubiegen, gilt. An den in der Verordnung genannten Kreuzungen ist neben dem roten Lichtzeichen eine Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 5 lit. n anzubringen."

8. In § 54 Abs. 5 wird nach lit. m folgende lit. n angefügt:

„n)

Eine solche Zusatztafel neben einem roten Lichtzeichen zeigt an, dass i.S. von § 38 Abs. 5a die Lenker von Fahrzeugen – mit Ausnahme der Lenker von Lastkraftfahrzeugen oder Bussen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 7,5 t- trotz rotem Licht rechts abbiegen dürfen."

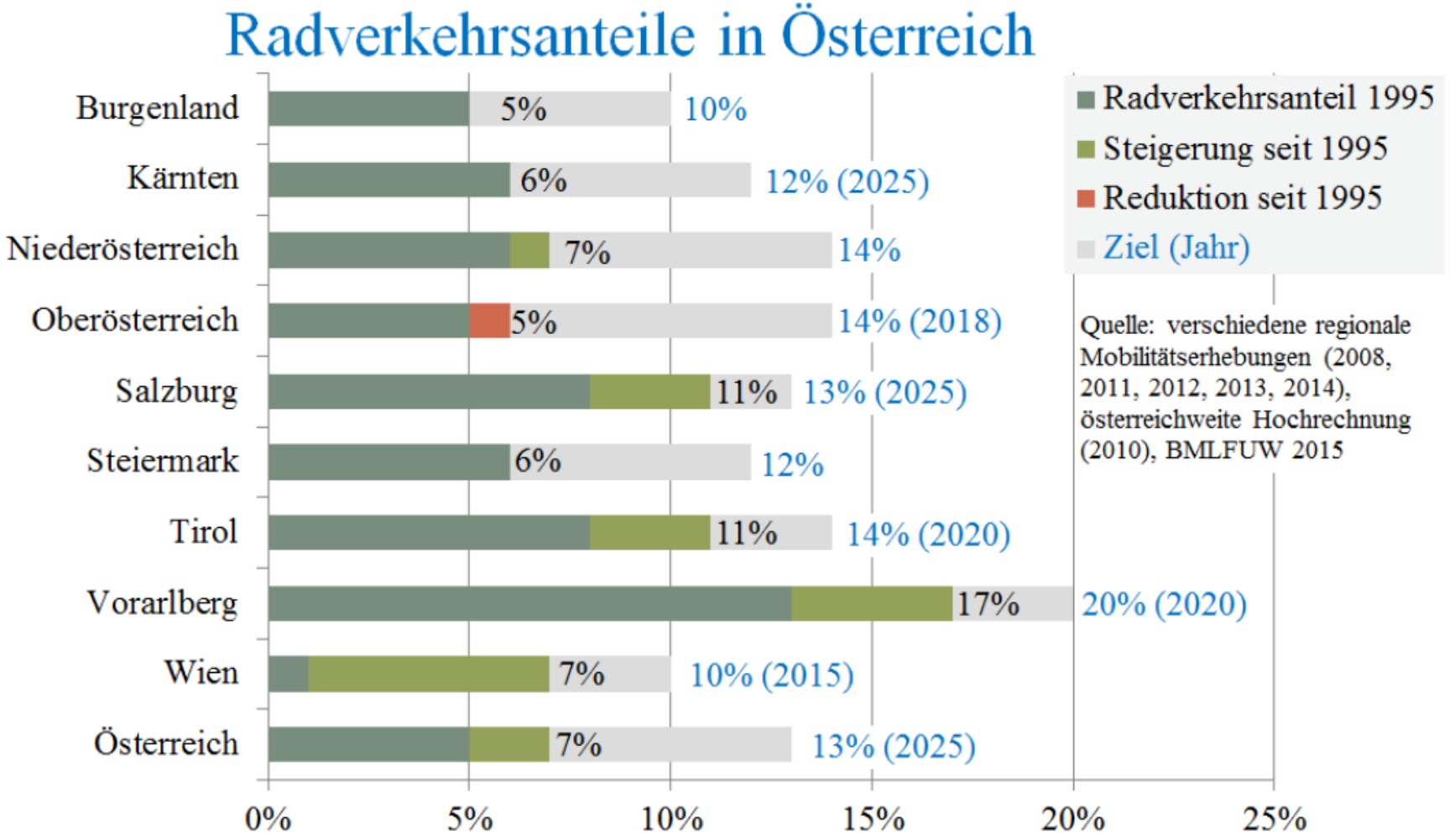
Q: Ministerialentwurf betreffend Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (30. StVO-Novelle)

Rechtliche Rahmenbedingungen

Ausschlusskriterien für den Pilotversuch „Rechtsabbiegen bei Rot für Kfz < 7,5t“

1. Wenn von der Haltelinie der Rechtsabbieger keine ausreichende Einsehbarkeit der freigegebenen Verkehrsrichtungen gegeben ist
2. Wenn einem Linksabbieger im Gegenverkehr durch ein 3-Kammer-Signal bzw. durch einen grünen Pfeil ein konfliktfreies Abbiegen nach links signalisiert wird
3. Wenn Pfeile in den für den Rechtsabbieger gültigen Lichtzeichen die Fahrtrichtung vorschreiben
4. Wenn für das Rechtsabbiegen mehrere markierte Fahrstreifen zur Verfügung stehen
5. Wenn beim Rechtsabbiegen Gleise von Schienenfahrzeugen gekreuzt oder befahren werden müssen
6. Wenn der freigegebene Fahrradverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist oder der Fahrradverkehr trotz Verbotes in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann
7. Bei abgesetzten Radfahrerüberfahrten
8. Wenn beim Rechtsabbiegen bei Rot eine vorgezogene Haltelinie (Bikebox) für geradeaus fahrende bzw. links abbiegende Radfahrer überfahren werden muss
9. Wenn die Verkehrslichtsignalanlage überwiegend der Schulwegsicherung dient
10. Wenn Kreuzungen oder Einmündungen häufig von Blinden oder Sehbehinderten überquert werden und nicht mit akustischen oder anderen geeigneten Zusatzeinrichtungen ausgestattet sind
11. Wenn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit größer als 50 km/h ist

Ziel



Q: Masterplan Radfahren 2015-2025, Ministerium für ein lebenswertes Österreich

Quellen und Links

- Certu Fiche Vélo n° 05 (2012) Cédez-le-passage cycliste au feu rouge
- Certu Fiche Vélo n° 13 (2016) Extension du domaine d'emploi du «cédez-le-passage cycliste au feu rouge»
- Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (2015): Pilotversuch velofreundliche Lichtsignalanlagen. Ergebnisse aus Basel http://www.mobilitaet.bs.ch/velo/pilotversuch/velofreundliche-lsa.html
- Q: Ministerialentwurf betreffend Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (30. StVO-Novelle) https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME_00069/index.shtml

➢ Infoseite von klimaaktiv (inkl. Video): https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/fr-abbiegen-rot.html

➢ Video « Cédez le passage cycliste au feu » (französisch) https://www.youtube.com/watch?v=X_v-RROEHME

FORSCHUNGSBEREICH FÜR VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSTECHNIK

2018 EUROPEAN CYCLING SUMMIT Salzburg // 24-26/08/2018 > cycling culture moves

Kontakt

DI Ulrich Leth

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Technische Universität Wien
Gußhausstraße 30, 1040 Wien

www.fvv.tuwien.ac.at

ulrich.leth@tuwien.ac.at

+43 1 58801 23120

facebook.com/FVV.TUW

2018 EUROPÄISCHER RADGIPFEL Salzburg // 24. - 26.09.2018 > radkultur bewegt

LAND KÄRNTEN

Erfahrungen mit den Radwegen im Kärntner Straßengesetz

Inhalt:

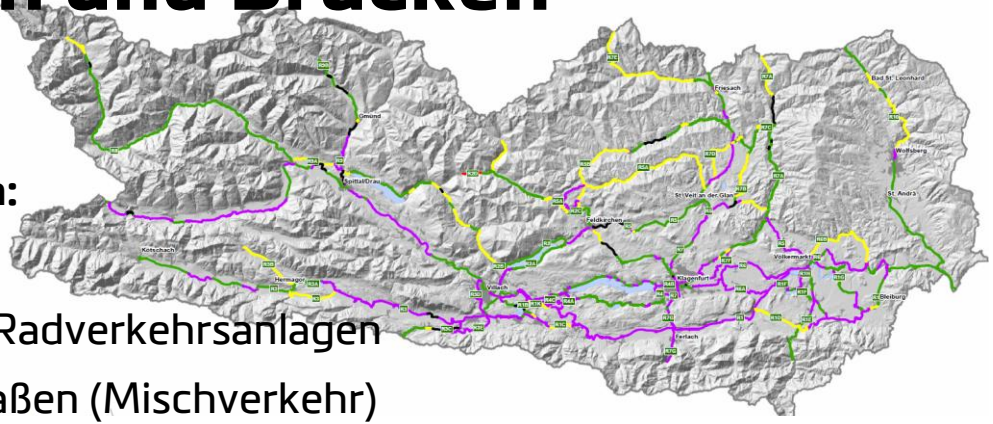
1. Vorstellung der Abteilung 9 Straßen und Brücken
2. Überregionales Radwegenetz in Kärnten
3. Erfahrungen mit den Radwegen im Kärntner Straßengesetz
4. Masterplan Radwege Klagenfurt, Vision Fahrradmobilität Kärnten 2035

Abteilung 9 – Straßen und Brücken

Für Neubau, Erhaltung und Verwaltung von ca. 2700 km Landesstraße in Kärnten zuständig!
Zusätzlich für Planung und Bau von überregionalen Radwegen, Verkehrslichtsignalanlagen, etc.

Ca. 650 Mitarbeiter in
17 Straßenmeistereien und 13 Dienststellen

Abteilung 9 –Straßen und Brücken



Überregionales Radwegenetz in Kärnten:

Länge ca. 1380 km

ca. 500 km Radweg auf eigenständigen Radverkehrsanlagen

ca. 500 km Radweg auf öffentlichen Straßen (Mischverkehr)

ca. 400 km Radwege noch zu errichten (Lückenschlüsse)

Jährliche Budget für Radwege: ca. € 3,0 Mio.

Errichtung von Radverkehrsanlagen (gem. mit Partner), auch im Rahmen von Förderprojekten

MIT UNTERSTÜTZUNG VON

klima:aktiv mobil

klima+ energie fonds

lebensministerium.at

Abteilung 9 –Straßen und Brücken

Highlight's in Kärnten:

R1 Drauradweg 5 Sterne Bewertung durch ADFC

einheitliche Radwegbeschilderung

automatische Radwegzählstellen

Radwegebewertung

.....

Das Kärntner Straßengesetz

I. Teil
Allgemeine Bestimmungen

§ 1
Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen.

(2) Auf nicht öffentliche Straßen findet dieses Gesetz keine Anwendung, jedoch sind der Neubau und die Umlegung einer nicht öffentlichen Straße, die in eine öffentliche Straße einmünden soll, dem Bürgermeister jener Gemeinde, in der die Straße gebaut oder umgelegt wird, anzuzeigen.

§ 3
Einteilung der öffentlichen Straßen
(Straßengruppen und deren Reihung)

(1) Öffentliche Straßen im Sinne des § 2 Abs. 1 lit. a sind folgende Straßengruppen in der nachstehenden Reihung:

1. Landesstraßen, das sind
   a) Straßen, die wegen ihrer Bedeutung für den Verkehr oder die Wirtschaft des Landes oder größere Teile des Landes mit Landesgesetz zu Landesstraßen erklärt werden (Landesstraßen L);
   b) Straßen, die wegen ihrer über die Voraussetzungen der lit. a hinaus gehenden Bedeutung für den überregionalen Verkehr, insbesondere der Verbindung mit anderen Bundesländern oder mit dem Ausland, mit Landesgesetz zu Landesstraßen erklärt werden (Landesstraßen B);
2. Überregionale Radverkehrswege, das sind selbständige Straßen, die dem überregionalen Radverkehr dienen und die im Interesse der Verkehrssicherheit und des Tourismus durch Verordnung der Landesregierung zu überregionalen Radverkehrswegen erklärt werden; bei Erlassung der Verordnung ist darauf Bedacht zu nehmen, dass durch die Trassenfestlegung möglichst wenig Wirtschaftserschwernisse, insbesondere für die Land- und Forstwirtschaft, eintreten;

§ 1(1).....alle öffentlichen Straßen...

§ 3(2)...überregionale Radwege sind selbstständige öffentliche Straßen...

Das Kärntner Straßengesetz

§ 8
Straßenerhaltungspflicht

(1) Die Straßenerhaltungspflicht, das ist die Verpflichtung zur Herstellung und Erhaltung öffentlicher Straßen, trifft:

1. bei Landesstraßen das Land;
2. bei überregionalen Radverkehrswegen hinsichtlich der Herstellung das Land und hinsichtlich der Erhaltung jene Gemeinden, in denen der überregionale Radverkehrsweg liegt;
3. bei Bezirksstraßen die Gesamtheit der beteiligten Gemeinden;
4. bei Eisenbahnzufahrtsstraßen die im § 20 Abs. 1 genannten Beteiligten (Land, Eisenbahnunternehmen);
5. bei Gemeindestraßen die Gemeinde;
6. bei Verbindungsstraßen die im § 25 Abs. 1 genannten Kostenträger.

(2) Das Land hat die Herstellung eines überregionalen Radverkehrsweges davon abhängig zu machen, dass Gemeinden, durch deren Gebiet der überregionale Radverkehrsweg führen soll, oder andere Träger einen Beitrag von höchstens einem Drittel zu den Errichtungskosten leisten.

§ 16
Kostentragung – Landesstraßen und überregionale Radverkehrswege

(1) Die Kosten der Herstellung und Erhaltung der Landesstraßen trägt – unbeschadet der Bestimmungen der §§ 27, 28, 32 und 33 – das Land. Die Landesregierung kann mit Bescheid Gemeinden und sonstige Interessenten ausnahmsweise, wenn sie aus dem Bestand der Straße dauernd und in hervorragender Weise besonderen Nutzen ziehen, zur einmaligen angemessenen Beitragsleistung zu den Herstellungskosten verhalten, die insgesamt 30 vH der Gesamtkosten der Herstellung nicht übersteigen darf. Die Entwurfskosten werden auch in diesem Fall vom Land getragen.

(2) Die Kosten der Herstellung der überregionalen Radverkehrswege (§ 8 Abs. 1 Z 2) trägt – soweit sich nicht die Gemeinden, durch deren Gebiet ein überregionaler Radverkehrsweg führt, oder andere Träger zur Leistung eines Kostenbeitrages verpflichten – das Land. Als Kosten der Herstellung von überregionalen Radverkehrswegen gelten auch die Wiederinstandsetzung nach Elementarereignissen sowie die Generalsanierung, wenn die technische Lebensdauer nicht mehr gegeben ist.

(3) Von den Kosten der Erhaltung der überregionalen Radverkehrswege (§ 8 Abs. 1 Z 2) tragen die Gemeinden jeweils die Kosten für das in ihrem Gemeindegebiet liegende Teilstück.

§ 8(1)…Herstellung…überregionaler Radwege durch das Land…Erhaltung durch die jeweilige Gemeinde(n)….

§ 16(2)…Kosten der Herstellung 2/3 durch Land…1/3 durch jeweilige Gemeinde(n)…

Das Kärntner Straßengesetz

III. Teil
Zwangsrechte

1. Abschnitt
Enteignung

§ 36
Gegenstand und Umfang

(1) Das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung oder Aufhebung dinglicher und obligatorischer Rechte an solchen, kann im Weg der Enteignung von der Straßenverwaltung in Anspruch genommen werden für

a) die Herstellung und Erhaltung der öffentlichen Straßen (§ 5),

b) die zur Herstellung und Erhaltung der öffentlichen Straßen erforderliche Gewinnung von Steinen, Schotter, Sand, Schüttungsmaterial und dergleichen,

c) die zur Herstellung und Erhaltung der öffentlichen Straßen erforderlichen Ablagerungsplätze, Straßenwärterhäuser, Bauhöfe und andere Baulichkeiten sowie Zufahrten zur Straße,

d) die aus Gründen der Verkehrssicherheit auf öffentlichen Straßen notwendige Entfernung von Baulichkeiten und sonstigen Anlagen,

§ 37
Entschädigung

(1) Dem Enteigneten gebührt für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile Schadloshaltung (§ 1323 ABGB). Bei der Bemessung der Entschädigung hat der Wert der besonderen Vorliebe und Werterhöhung außer Betracht zu bleiben, die die abzutretende Liegenschaft durch die straßenbaulichen Maßnahmen erfährt. Hingegen ist auf die Verminderung des Wertes etwa verbleibender Grundstücksreste Rücksicht zu nehmen; ist ein solcher Grundstücksrest nicht mehr zweckmäßig benutzbar, ist auf Verlangen des Eigentümers das ganze Grundstück abzulösen.

(2) Enteigneter ist der Eigentümer des Gegenstandes der Enteignung, andere dinglich Berechtigte, sofern das dingliche Recht mit einem nicht der Enteignung unterworfenen Gegenstand verbunden ist, sowie der dinglich und obligatorisch Berechtigte (insbesondere der Nutzungs- und Bestandsberechtigte), sofern dieses Recht für sich allein Gegenstand der Enteignung ist.

§ 36(1)...Eigentum an Liegenschaften ...kann im Wege der Enteignung... in Anspruch genommen werden.

§ 37(1) ...Entschädigung ...vermögens-rechtlicher Nachteile...

Das Kärntner Straßengesetz

§ 38
Verfahren

(1) Die Enteignung ist von der Straßenverwaltung für Landes-, Bezirks- und Eisenbahnzufahrtsstraßen sowie für überregionale Radverkehrswege bei der Landesregierung, für Gemeindestraßen und Verbindungsstraßen bei der Bezirksverwaltungsbehörde zu beantragen. Dem Antrag sind die zur Beurteilung der Angelegenheit erforderlichen Pläne und sonstigen Behelfe, insbesondere ein Verzeichnis der Grundstücke mit den Namen und Wohnorten der zu enteignenden Personen, den Ausmaßen der in Anspruch genommenen Grundflächen, schließlich die Grundbuchsauszüge anzuschließen.

(2) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet bei Landes-, Bezirks- und Eisenbahnzufahrtsstraßen sowie bei überregionalen Radverkehrswegen die Landesregierung, bei Gemeindestraßen und Verbindungsstraßen die Bezirksverwaltungsbehörde unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954.

(3) Das Enteignungserkenntnis hat eine Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Schätzung beeideter, unparteiischer Sachverständiger unter Beachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, BGBl. Nr. 71/1954, aufgezählten Grundsätze zu ermitteln.

(4) Den Enteigneten und den zu enteignenden Personen gebührt, wenn sie anwaltlich vertreten oder sachverständig beraten wurden, zur Abgeltung von Aufwendungen, die ihnen durch rechtsfreundliche Vertretung oder sachverständige Beratung im Verwaltungsverfahren entstanden sind, eine

§ 38(2)...Notwendigkeit, Gegenstand und Umfang...entscheidet Landesregierung...

Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz

AVG: Rechtsmittel möglich, nicht gegen Höhe der Entschädigung, jedoch gegen Bescheid...

Das Kärntner Straßengesetz

Anlage III

Verzeichnis der überregionalen Radverkehrswege

Nr.	Bezeichnung	Verlauf
R 1	Drauradweg	Von der Landesgrenze Kärnten – Osttirol südlich der B 100 Drautal Straße über Oberdrauburg – Greifenburg –Möllbrücke – Spittal nach Villach und von dort über St. Ulrich nach Rosegg, Maria Elend, Feistritz/Rosental zur Annabrücke und weiter am rechten Drauufer entlang zur Draubrücke nördlich von Stein im Jauntal, über diese nach Dullach zum linken Drauufer und weiter Drau abwärts über Neudenstein, Völkermarkt/Süd nach Ruden und südlich von Eis über die ÖBB-Draubrücke (Jauntalbrücke) nach Aich und entlang der B 81 Bleiburger Straße über Lavamünd zur Staatsgrenze
R 1 A	Amlacher Radweg	Vom R 1 Drauradweg in Dellach im Drautal abzweigend auf die südliche Drauseite über Amlach nach Lind in den R 1 Drauradweg
R 1 B	Faaker See Radweg	Vom R 3 Gailtal Radweg in Villach entlang der B 84 Faakersee Straße über Mittewald zum Faaker See nach Drobollach, von dort nach Ledenitzen in den R 1 C Rosental Radweg
R 1 C	Rosental Radweg	Vom R 3 D Warmbader Radweg in Müllnern nördlich der B 85 Rosental Straße über Ledenitzen nach St. Jakob und nordöstlich von dort in den R 1 Drauradweg
R 1 D	Jauntal Radweg	Vom R 1 Drauradweg westlich von Goritschach über Müllnern nach Sittersdorf, von dort über St. Stefan, Bleiburg und bei Aich in den R 1 Drauradweg
R 1 E	Seeberg Radweg	Vom R 1 Drauradweg östlich von Völkermarkt über Kühnsdorf, Ebemdorf, Sittersdorf nach Eisenkappel
R 1 F	Klopeiner See Radweg	Vom R 1 Drauradweg in Seidendorf über St. Kanzian zum Klopeiner See nach Ebemdorf, von dort über Köcking nach Jaunstein in den R 1 D Jauntal Radweg
R 1 G	Edlinger Radweg	Vom R 1 Drauradweg nach Ratschitschach über Mittlern nach St. Michael in den R 1 D Jauntal Radweg
R 1 H	Wasserhofner Radweg	Vom R 1 E Seeberg Radweg beim Südwiderlager der Draubrücke der B 82 Seeberg Straße über St. Lorenzen nach Wasserhofen, von dort in den R 1 F Klopeiner See Radweg (bei der Einmündung der L 122 Klopeinersee-Süduferstraße in die L 119 Klopeinersee Straße)
R 1 K	St. Martiner Radweg	Vom R 1 Drauradweg in St. Ulrich über die Autobahnbrücke der A 11 Karawanken Autobahn nach St. Niklas und von dort über St. Martin zum Kraftwerk Rosegg in den R 1 Drauradweg

Anlage III:
Auflistung aller 48 überregionalen Radwege

Konzipiert in den Jahren 1985 – 1988, Festlegung gemeinsam mit Gemeinden, Tourismusverbänden, Gemeinde-abteilung und Landesstraßenverwaltung

Angabe der „Routenführung“

Das Kärntner Straßengesetz

Auswirkungen:

Umsetzung von Vorhaben nicht mehr nur von Zustimmung des Grundeigentümers abhängig!

Nachweis des „Öffentlichen Interesses“ durch Aufnahme von überregionalen Radwegen ins Straßengesetz!

Anwendung Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz

Masterplan Radfahren Klagenfurt

Auftraggeber:
Magistrat der Stadt Klagenfurt, Abteilung Straßenbau und Verkehr

KLAGENFURT AM WÖRTHERSEE
LAND KÄRNTEN AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG Abteilung 9 - Straßen und Brücken

MASTERPLAN RADFAHREN KLAGENFURT

Projektleitung und Kernteam:
DI Volker Bidmon, Land Kärnten, Abteilung 9 – Straßen und Brücken,
DI Alexander Sadila, Abteilung Straßenbau und Verkehr,
PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH,

Prozessbeteiligte:
Michael Brandstätter, Volker Bidmon, Christopher Enzi, Kurt Fallast, Marie-Therese Fallast, Günther Friesacher, Mario Glantschnig, Wolfgang Hafner, Christian Hassler, Holger Heinfellner, Thomas Klocker, Matthias Kranabether, Reinhold Luschin, Ronald Messics, Helmuth Micheler, Helmut Moser, Wolfgang Müller, Robert Piechl, Jörg Putzl, Alexander Sadila, Hans Schuschnig, Ludwig Siedler, Ludwig-Gustav Steinwender, Nina Struger, Christof Trötzmüller,
Paco Wrolich, Peter Zenkl, Johann Zwetti;

Masterplan Radfahren Klagenfurt

Auswirkungen:

Verstärkte Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung von Radverkehr, Klagenfurt und Anrainergemeinden

Beispiele:

Mehrzweckstreifen
Markierung von Übergängen
Radboxen
Ampelanlagen
Radverkehrszählstellen
...

Vision Fahrradmobilität Kärnten 2035

Masterplan des Landes Kärnten zur Förderung von Radverkehr

LAND KÄRNTEN
Abt. 9 - Kompetenzzentrum Straßen und Brücken

Auftraggeber:

Amt der Kärntner Landesregierung Abteilung 9, Straßen und Brücken

Kernteam:

DI Volker Bidmon, Ing. Ludwig Siedler, DI Ludwig Gustav Steinwender
Land Kärnten Abt. 9;
SCHUSCHNIG Hans, ZENKL Peter, SCHALLER-SIUTZ Evelin, STEINER Winfried,
Land Kärnten Abt. 7;
KORNEK-GORITSCHNIG Thomas, ZECHNER Christian, PLESSIN Adrian,
BAUMGARTNER Michaela, PODLESNIK Gerald, Vertreter politische Referate;
Paco Wrolich, Kärnten Werbung;
Ernst Miglbauer, invent GmbH;

Vision Fahrradmobilität Kärnten 2035

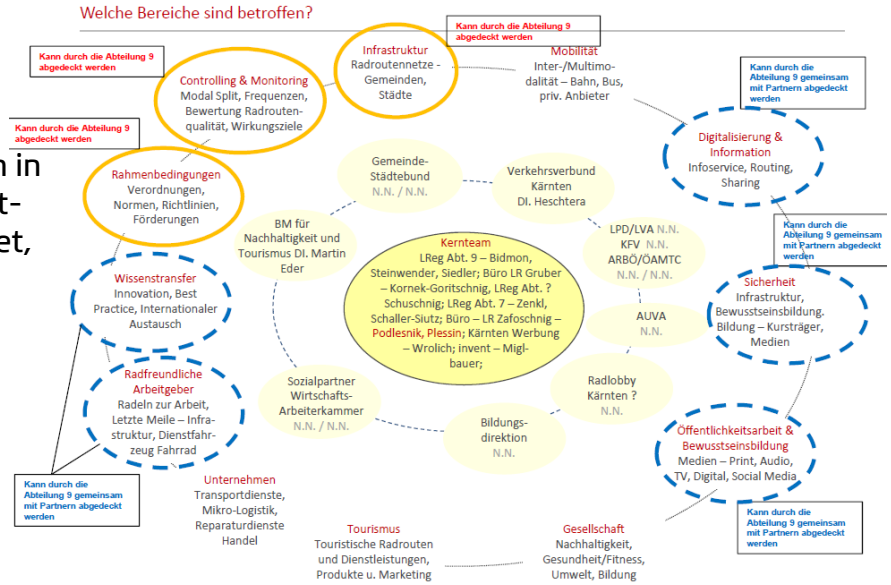
Masterplan des Landes Kärnten zur Förderung von Radverkehr 2019

Projektinhalt:

Aufbauend auf verschiedenen Themenfeldern werden in Abstimmung mit Stakeholdern und politischen Verantwortlichen Maßnahmen und Projekte herausgearbeitet, welche das Radfahren attraktivieren sollen.

Fertigstellung 2019

Danach Beginn Umsetzung Maßnahmenpaket bis 2035



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

DI Ludwig Gustav Steinwender
Amt der Kärntner Landesregierung

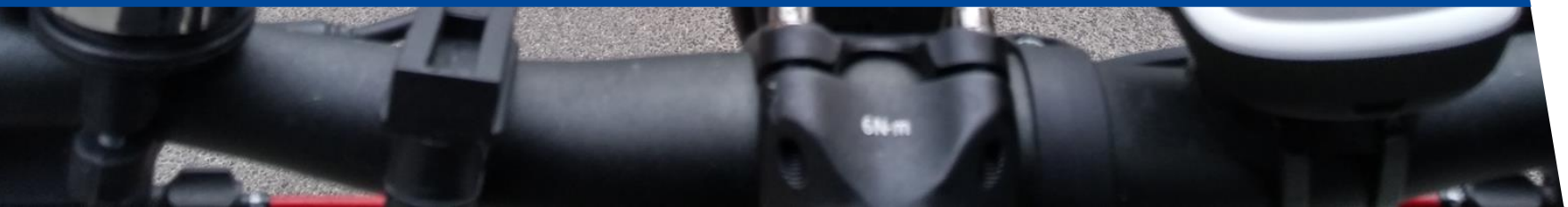
Abteilung 9 Straßen und Brücken
Unterabteilung 9P – Projektierung und Projektentwicklung
Flatschacher Straße 70
9020 Klagenfurt
050 536 - 19072

Dooring-Unfälle

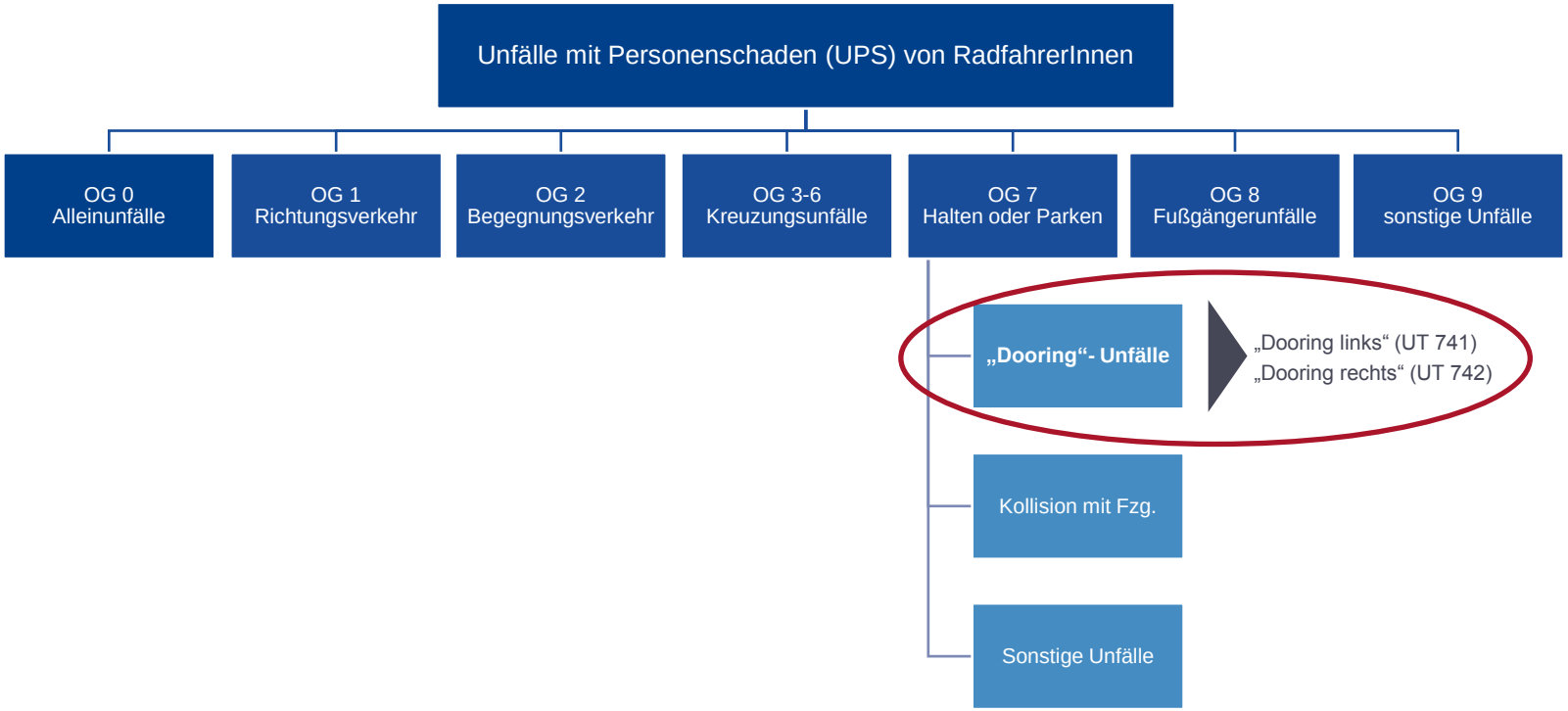
Verkehrssicherheit von RadfahrerInnen neben haltenden und parkenden Kfz

Europäischer Radgipfel 2018

DI Sheila Burger, KFV, 26.09.2018



DOORING-UNFÄLLE LT. UNFALLSTATISTIK



DOORING-UNFÄLLE

- **Rund 5% aller Radunfälle mit Personenschaden (UPS) sind Unfälle mit haltenden und parkenden Kfz**
  - **Mehr als ¾** davon sind **Dooring-Unfälle**
  - **Besonderer Schwerpunkt: Dooring-Unfälle**
  - Kollisionen mit einer offenen Wagentüre - vorbeifahren links und rechts (RVS 02.02.21)

DOORING-STUDIE

- Studie des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) und Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH
- Projektzeitraum 2016/2017

Ziele und Inhalte

- **Verbesserung der Verkehrssicherheit** von RadfahrerInnen **im Längsverkehr**
- **Untersuchung unterschiedlicher Führungsformen** im Längsverkehr
- Einschätzung der **objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit der RadfaherInnen**
- **Analyse des Fahrverhaltens** in Straßenabschnitten mit angrenzendem **Längsparkstreifen**

ERHEBUNGSMETHODE

- **10 Erhebungsstandorte** österreichweit
  - In vier Bundesländern (5 Standorte in Wien, 3 Standorte in Niederösterreich, 1 Standorte in Salzburg, 1 Standort in Tirol)
  - Radfahren im Mischverkehr mit Kfz, neben Parkstreifen
- **Videobeobachtung** (∑ 300 Stunden): Erhebung der objektiven Verkehrssicherheit
- **Befragungen** (∑ 1.100 Interviews): Erhebung der subjektiven Verkehrssicherheit
  - RadfahrerInnen (n=585)
  - Pkw-LenkerInnen (n=435)
  - Lkw-LenkerInnen (n=44)

ERHEBUNGSSTELLEN

- **10 Erhebungsstandorte mit Radfahren neben Längsparkstreifen**
- **unterschiedliche Typologien** der Radverkehrsführung (Mehrzweckstreifen, Radfahrstreifen, Sharrows und keine Radfahranlage)
- An 4 der 10 untersuchten Standorten wurden in den letzten Jahren Dooring-Unfälle verzeichnet

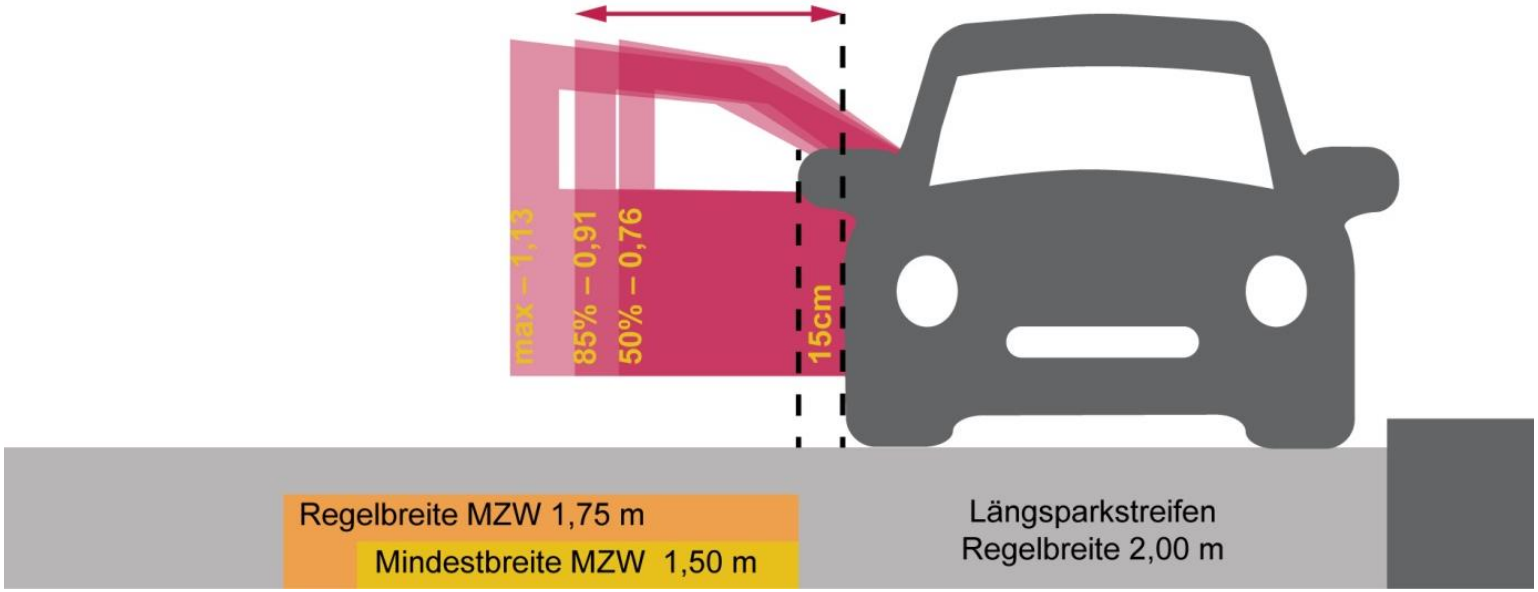
ERHEBUNGSSTELLEN

Nr	Bundes-land	Ort	Straßenname	Straßenhierarchie Kfz	DTVw* Kfz	Schwer-verkehrs-anteil	Typologie Radverkehrsanlage	DTVw* Rad	Schemaquerschnitt
01	NÖ	Baden	Erzherzog-Wilhelm-Ring, Höhe Wörthstraße	Sammelstraße	2.500	2%	Mehrzweckstreifen	150	
02	NÖ	Mödling	Hauptstraße, Höhe Josef-Deutsch-Platz	Landesstraße B, Hauptverkehrs-straße, Einbahn	6.000	11%	Mehrzweckstreifen	500	
03	NÖ	Tulln	Wiener Straße, Hausnummer 11	Sammelstraße, Einbahn	2.500	7%	Sharrows	650	
04	S	Salzburg	Mirabellplatz, Hausnummer 7	Sammelstraße	3.500	9%	Mehrzweckstreifen neben markiertem Schutzstreifen	350	
05	T	Innsbruck	Andreas-Hofer-Straße, Höhe Schöpfstraße	Sammelstraße	3.000	1%	Keine Radverkehrsanlage	600	
06	W	3. Bezirk	Landstraßer Hauptstraße, Höhe Weyrgasse	Sammelstraße	4.000	9%	Mehrzweckstreifen	500	
07	W	9. Bezirk	Nußdorfer Straße, Höhe Dreihackengasse	Hauptverkehrs-straße	4.000	4%	Keine Radverkehrsanlage	250	
08	W	9. Bezirk	Währinger Straße, Höhe Thurngasse	Hauptverkehrs-straße	9.000	1%	Mehrzweckstreifen	600	
09a	W	15. Bezirk	Äußere Mariahilfer Str., Höhe Anschütz. (ohne Längsparkstreifen)	Sammelstraße	6.500	1%	Mehrzweckstreifen	750	
09b	W	15. Bezirk	Äußere Mariahilfer Str., Höhe Anschützgasse (mit Längsparkstreifen)	Sammelstraße	6.500	1%	Mehrzweckstreifen	750	
10	W	17. Bezirk	Hernalser Hauptstraße, Höhe Veronikagasse	Hauptverkehrs-straße, Einbahn	11.000	4%	Radfahrstreifen	800	

* DTVw gelten für die untersuchte Fahrtrichtung (Richtungsverkehrsstärken)

TÜRÖFFNUNGSBREITE (DOORING-ZONE)

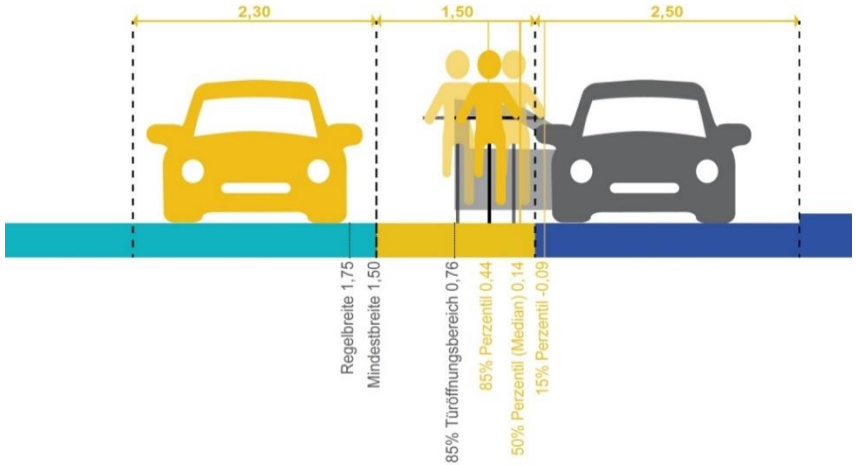
- Reale Türöffnungsbreite (≠ fahrzeugtechnisch maximal mögliche)
- **Die Breite der Dooring-Zone beträgt ca. 75 cm**



BEOBACHTUNG UND BEFRAGUNG

Seitenabstände

- Durchschnittlich fuhren ¾ **aller RadfahrerInnen** innerhalb der Dooring-Zone
- Bei **80 %** der Überholvorgänge wurde der erforderliche **Sicherheitsabstand** (ca. 1,30 bis 1,50 m) **nicht eingehalten**
- **Im Falle des Überholtwerdens** gab die Hälfte der RadfahrerInnen an, **weiter rechts** zu **fahren**



BEOBACHTUNG UND BEFRAGUNG

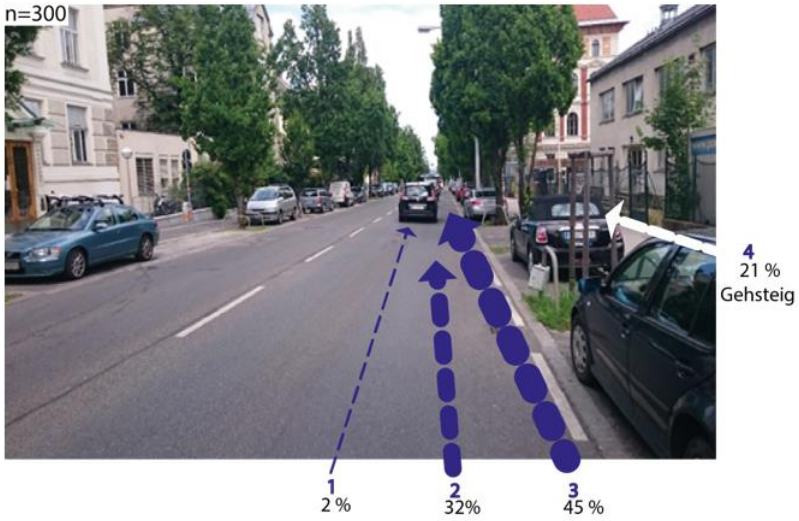
Sicherheitsgefühl

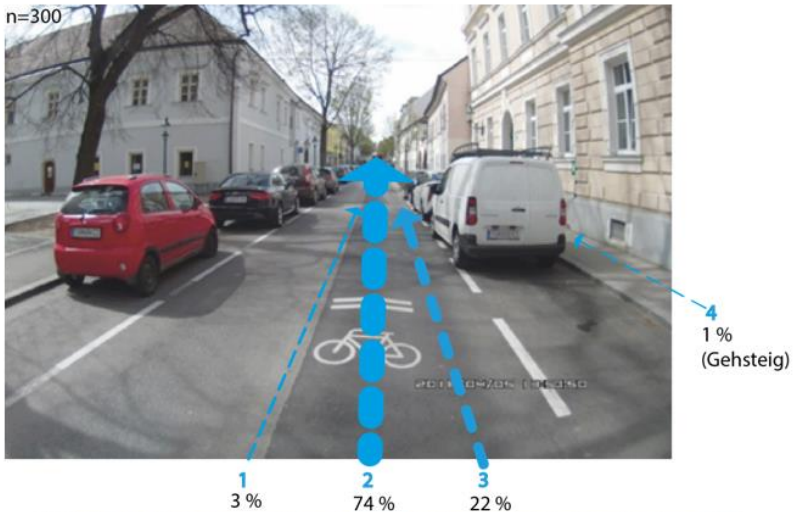
- RadfahrerInnen befürworten das **Vorhandensein von Bodenmarkierungen** - Gleichzeitig fühlen sich RadfahrerInnen ebenso wie Kfz-LenkerInnen aber nur mäßig sicher
- **3/4 Viertel der Befragten** gaben an, schon einmal in einen **Unfall oder eine kritische Situation** mit einer **aufgehenden Wagentüre oder einem ausparkenden Fahrzeug verwickelt gewesen zu sein**

BEOBACHTUNG UND BEFRAGUNG

Wahl der Fahrlinie

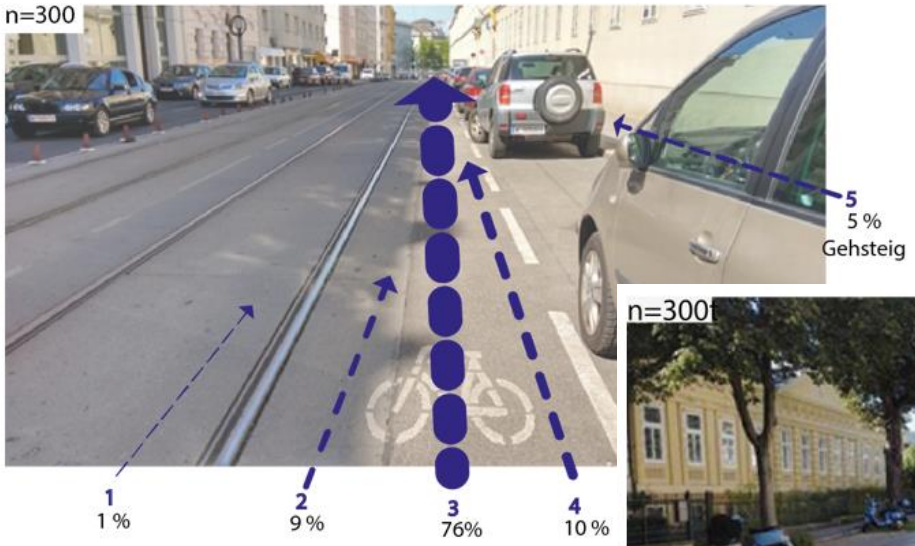
- RadfahrerInnen orientieren sich anhand von Längsmarkierungen und Piktogrammen
- Fahrrad-Piktogramme samt Pfeilmarkierung (z.B. Sharrows) haben einen Einfluss auf die Wahl der Fahrlinie





BEOBACHTUNG UND BEFRAGUNG

Piktogramm mittig ohne Pfeil



Piktogramm linksbündig mit Pfeil

BEOBACHTUNG UND BEFRAGUNG

Bodenmarkierungen

- **Längsmarkierungen bewirken eine Zonierung der Fahrbahn**, mit folgenden Effekten: RadfahrerInnen fahren in der Mitte „ihres Fahrstreifens“
  - ➢ Gefährdung für RadfahrerInnen durch Dooring und
  - ➢ Kfz-LenkerInnen wird ausreichend Platz für ein scheinbar sicheres Überholen signalisiert
- Bei der Mindestbreite von Mehrzweckstreifen gem. RVS (1,50 m) bewegt sich der Radfahrer unweigerlich in der Dooring Zone → **Dooring-Gefahr**
- Die **Regelbreite von Mehrzweckstreifen gem. RVS (1,75 m)** ermöglicht RadfahrerInnen knapp noch das **Fahren außerhalb der Dooring Zone**

FAZIT

- **Gesamtpaket an Maßnahmenschwerpunkten notwendig**
- **Verstärkt Bewusstseinsbildung und Verkehrsaufklärung** bei Kfz-LenkerInnen und RadfahrerInnen
  →z.B. Öffnen der Fahrzeugtüre mit der rechten Hand („**Dutch Way**“)
- **Bewusstseinsbildung rund um Dooring-Zone und Sicherheitsabstand beim Überholen**
- **Diskussion der Mindestbreite von Mehrzweckstreifen in RVS Ausschuss**
- **Bodenmarkierungen und Längsmarkierungen haben Einfluss auf Fahrlinie**
- **Sharrows brauchen klare Einsatzkriterien**
- **Freihalten der Sichtfelder im Längsverkehr**
- **Förderung der Anwendung von Abstandszonen, wenn zweckmäßig**

VIELEN DANK!

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18 | A-1100 Wien

DI Sheila Burger

E-Mail: sheila.burger@kfv.at | www.kfv.at

© Sämtliche Angaben erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung ist ausgeschlossen.
Alle Rechte vorbehalten. Jede Verwertung darf nur mit Zustimmung des KFV / der KFV Sicherheit-Service GmbH erfolgen.

Alles neu und online: Luxemburgs neue Radrichtlinie

Europäischer Radgipfel

Salzburg, 26.9.2018

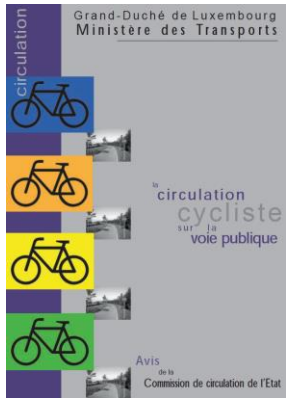
David Tron

Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen

Ausgangslage und Zielsetzung

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

- Eine « alte » und **wenig praxistaugliche Broschüre** für Radinfrastrukturen
  - Seit 2001 nicht überarbeitet
  - Von den Planern in der Praxis eher selten benutzt
  - Wenn überhaupt, dann um zu begründen wieso keine Radinfrastruktur gemacht werden kann



Eine Richtlinie zum Abwimmeln von Radverkehrs-motivierten

- 2 Ziele

Eine moderne Planungsempfehlung

  - Auf die Luxemburger Straßenräume zugeschnitten
  - Verständlich auch für nicht-”Experten”

Eine **intuitive Webseite** wo alle relevanten Informationen für die Radverkehrsplanung zu finden sind.

  - Herzstück der Seite: Eine online-Entscheidungshilfe für eine erste Bewertung der möglichen Lösungen

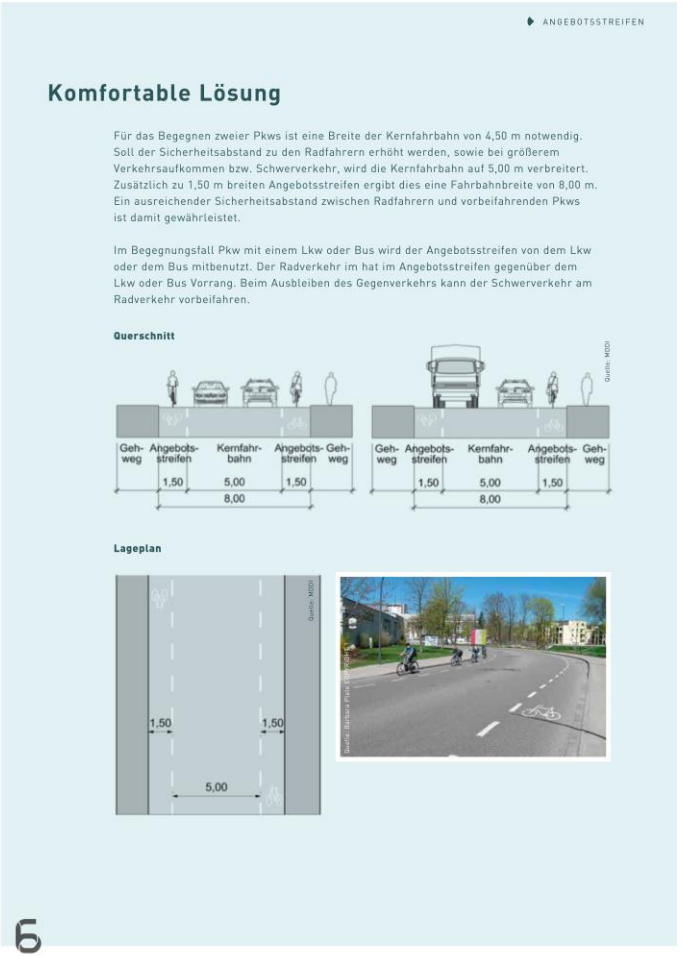
Eine Richtlinie zur Unterstützung von Radverkehrs-motivierten

Leitfaden

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

- Ausgehend von den Fact Sheets einer **internationalen Best Practice Studie**, ausarbeiten einer für Luxembourg entsprechenden Empfehlung
  - Berücksichtigung der StVo
  - Andere zu beachtende Richtlinien
  - Etc.

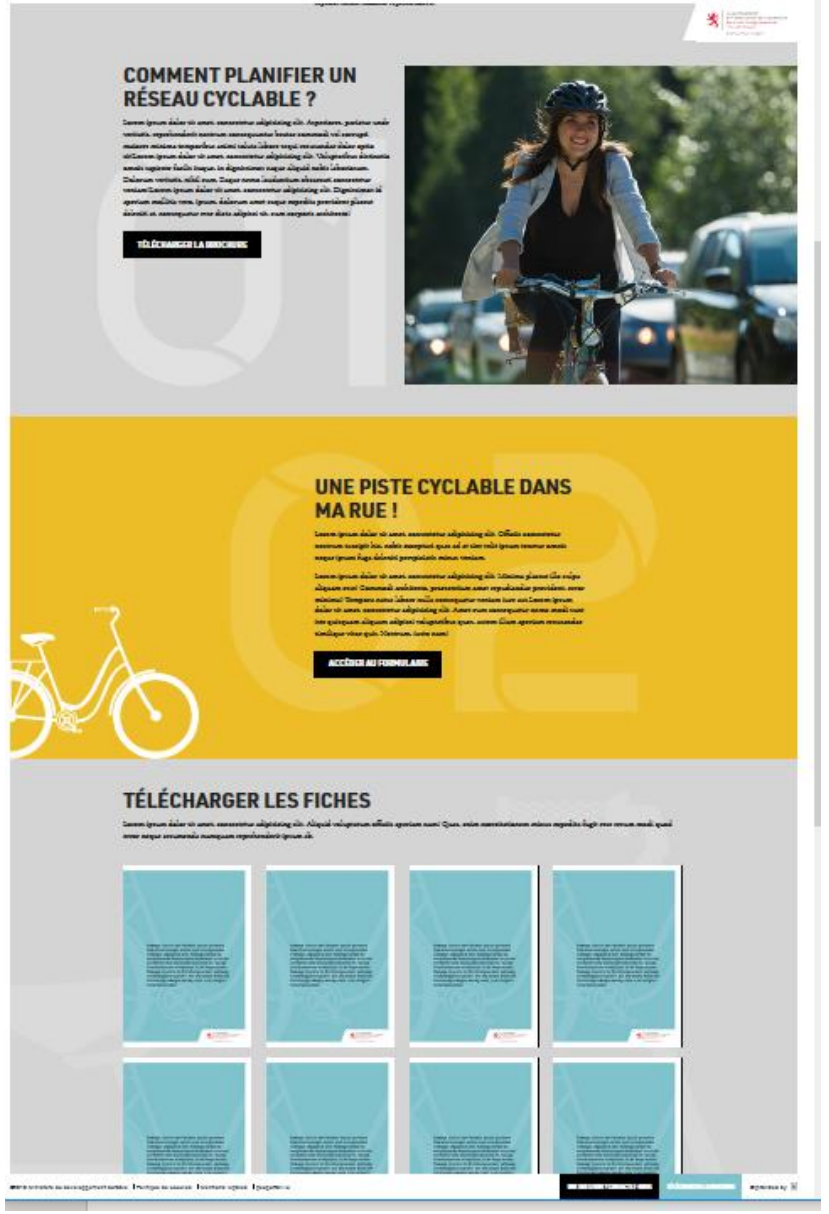
- **30 Fact Sheets** (Strecken, Knoten und Spezialfälle) jeweils mit:
  - Einsatzkriterien
  - Gestaltung
  - **Komfortable Lösung**
  - **Minimale Lösung**
  - Lösungen für **Engpässe**
  - Alternative Lösung/Gestaltungsmöglichkeiten



Webseite

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

- www.velo-plangen.lu
  - Erste 12 Fact Sheets am 03. Oktober Online
  - Wird in den folgenden Monaten nach und nach vervollständigt.



Entscheidungshilfe

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG