

Radfahren durchs Ried (RdR)

Korridoruntersuchung

Hofsteig – Rheindelta – Lustenau – Dornbirn



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 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



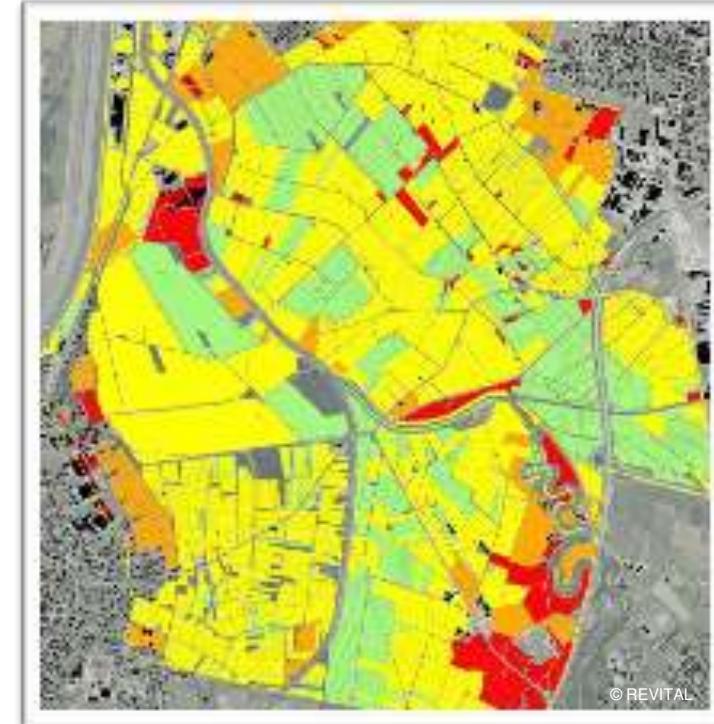
RADFAHREN DURCHS RIED (RdR)

INHALTLICHE HERANGEHENSWEISE

/ ROSINAK & PARTNER /

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

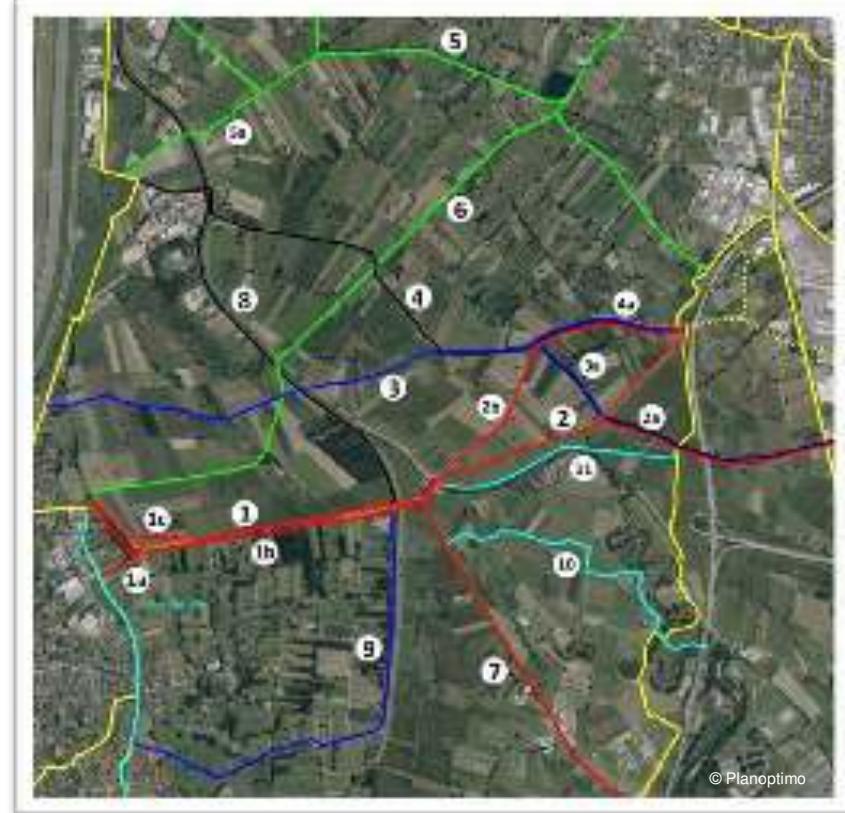


RADFAHREN DURCHS RIED (RdR)

INHALTLICHE HERANGEHENSWEISE

Variantenentwicklung

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



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



RADFAHREN DURCHS RIED (RdR)

INHALTLICHE HERANGEHENSWEISE

Variantenvorauswahl und -konkretisierung

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



RADFAHREN DURCHS RIED (RdR)

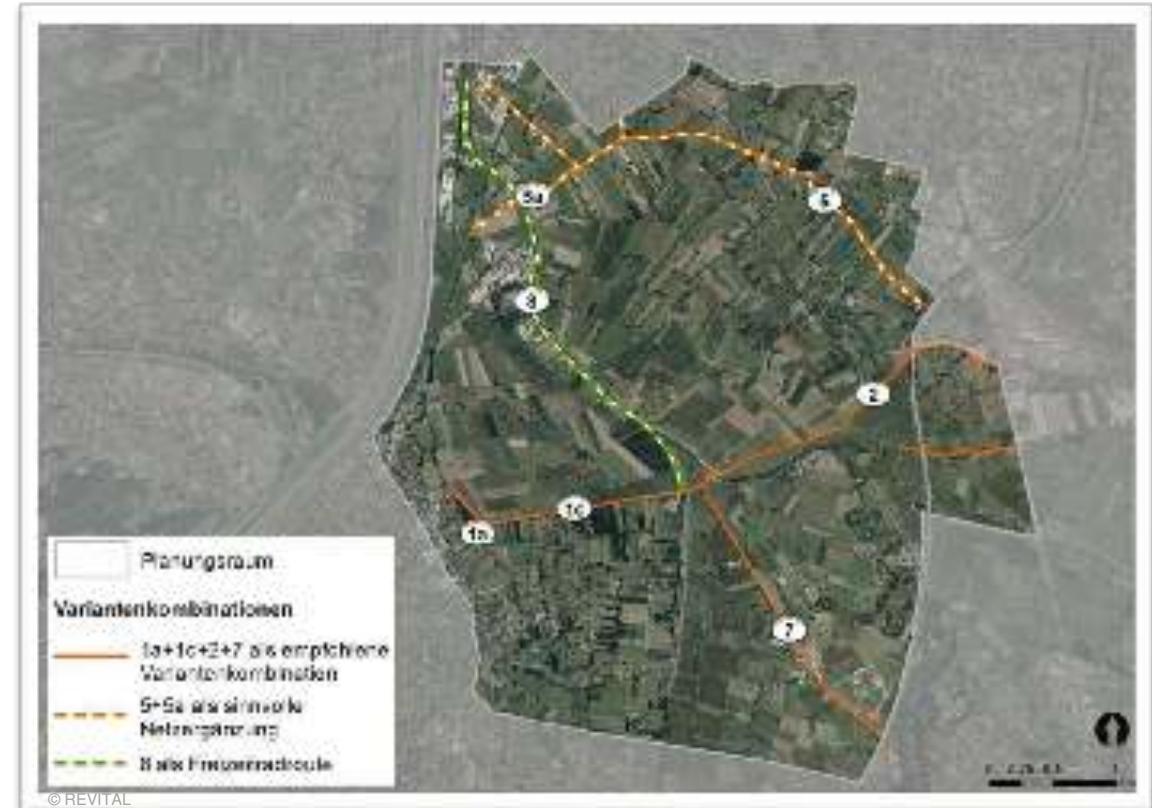
INHALTLCHE HERANGEHENSWEISE

/ BOSNIAK & PARTNER /

Wirkungsanalyse Phase 2:

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

→ Empfehlung aus fachlicher Sicht



RADFAHREN DURCHS RIED (RdR)

PLANUNGSPROZESS

Fachexkursionen



„Gemeinsam auf den Weg machen“



Kernteam- sitzungen

Gemeinsam planen und bewerten

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

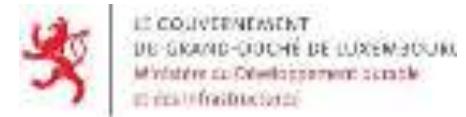
RADFAHREN DURCHS RIED (RdR)

DIE NÄCHSTEN SCHritte

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



komobile



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

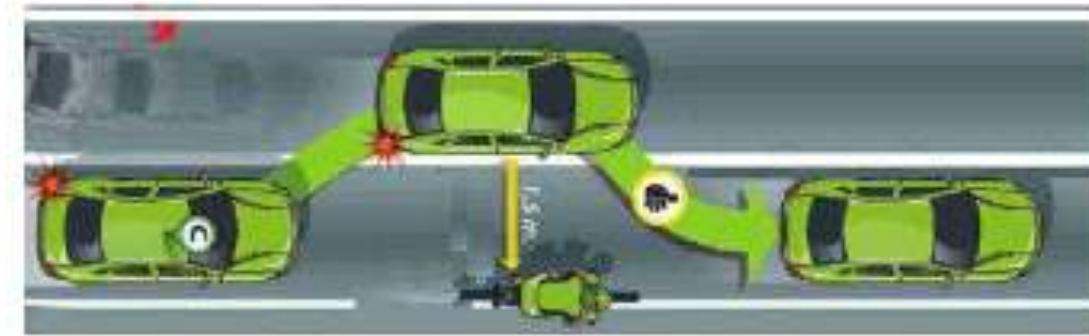
Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen

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



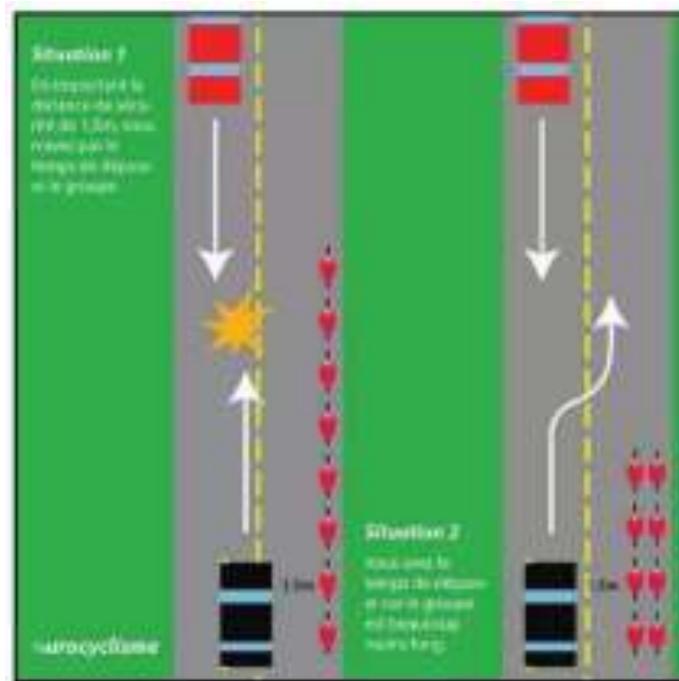
Internat. Rad-/Fußgeherfreundliche Gesetze und Regelungen

Radfahren nebeneinander

Radfahren nebeneinander

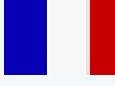
Problemstellung

- Radfahren in der Gruppe (hintereinander) ergeben lange Überholtvorgang zwischen Radfahrenden 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

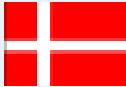
Radfahren von Kindern am Gehweg

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 toleriert
- 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 Schrittgeschwindigkeit 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 Benutzungspflicht
 - Fahrradstraße

komobile

**Büro Gmunden**

Kirchengasse 3
A-4810 Gmunden

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

www.komobile.lu

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

Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer

Internationale Erfahrungen und Möglichkeiten
der Übertragbarkeit auf Österreich

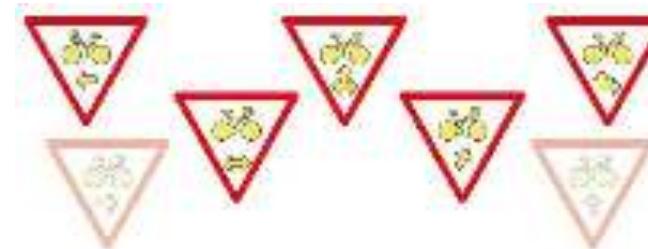
DI Tadej Brezina, DI Ulrich Leth



Wie funktioniert das? (1)



- 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



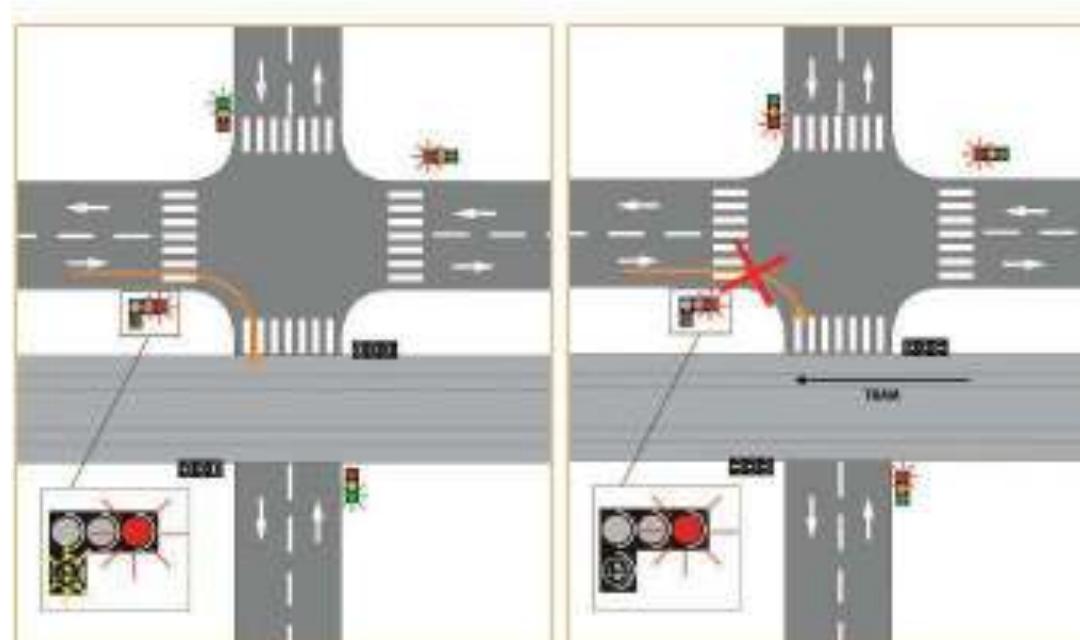
Q: Certu Fiche Vélo n° 05 (2012) Cédez-le-passage cycliste au feu rouge



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»



- 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!)
- Attrahiert Radfahren

Grundsatz: Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer muss gewährleistet sein

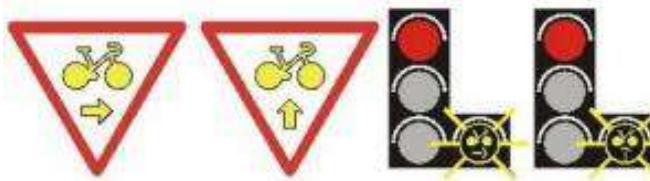


- Eigenschaften des Radverkehrs
 - Erhöhte Sitzposition (im Gegensatz zu Pkw)
 - Keine Karosserie
 - Geringe Masse
 - Geringere Annäherungsgeschwindigkeit
 - Geringes Gefährdungspotenzial
- RF kann weiter in die Kreuzung einfahren
- RF hat bessere visuelle und auditive Wahrnehmung
- RF ist flexibler und wendiger
- Einordnen nach der Kreuzung ist leicht möglich
- RF gefährdet sich im Zweifelsfall selbst

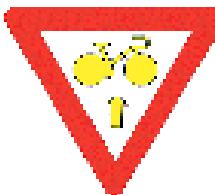
Internationale Vorreiter



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



- 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



- Das Vorhandensein eines Radfahrstreifens auf dem wegführenden Ast ist kein zwingendes Kriterium für die Signalisierung des „Freien Rechtsabbiegen“.
- 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 angefügt:

„(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 anzuordnen.“

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)

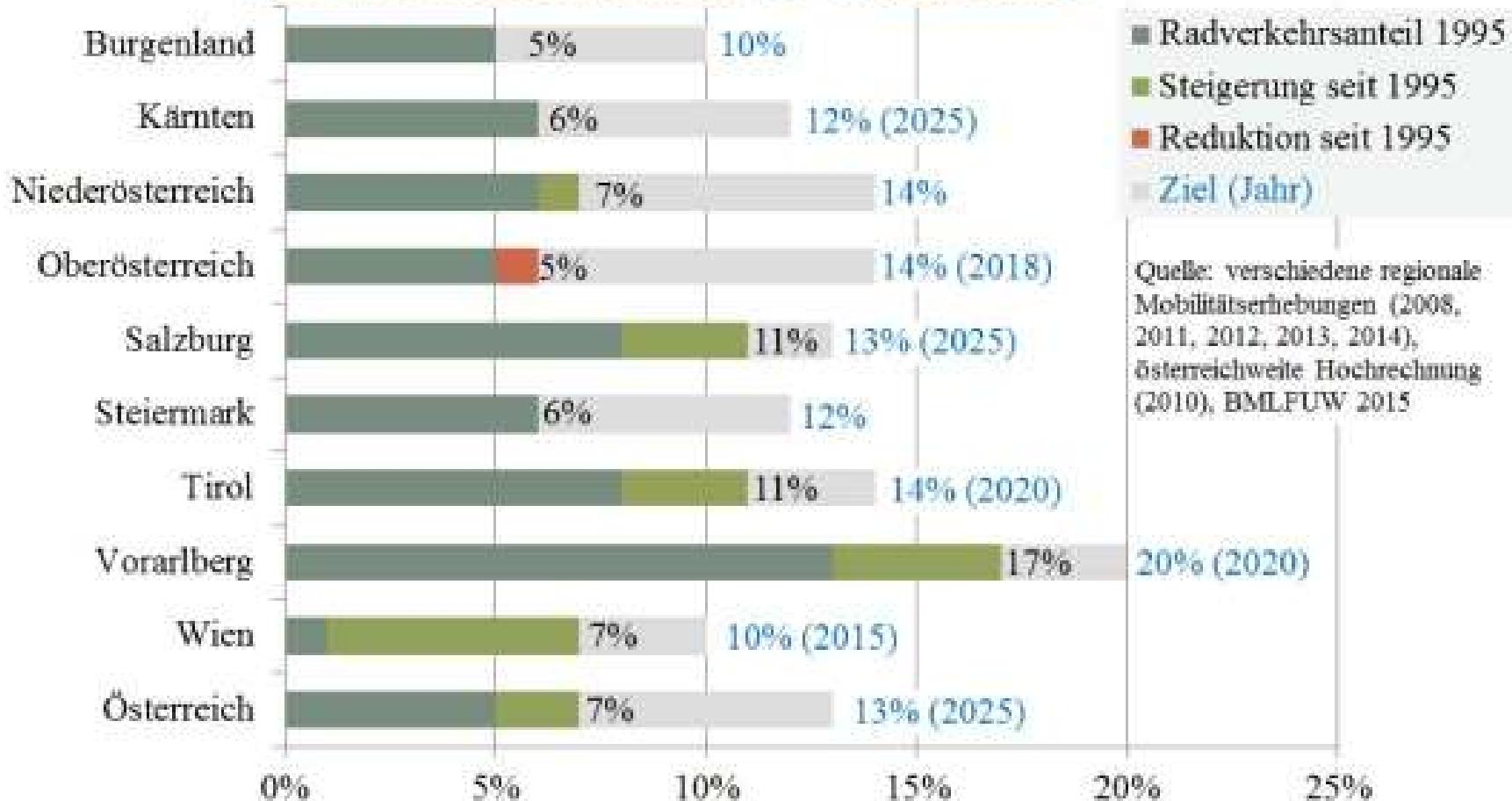


Ausschlusskriterien für den Pilotversuch „Rechtsabbiegen bei Rot für Kfz < 7,5t“

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

Radverkehrsanteile in Österreich



Quelle: verschiedene regionale
Mobilitätserhebungen (2008,
2011, 2012, 2013, 2014),
österreichweite Hochrechnung
(2010), BMLFUW 2015

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



- 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

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

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



Abteilung 9 – Straßen und Brücken

Highlight's in Kärnten:

R1 Drauradweg 5 Sterne Bewertung durch ADFC

einheitliche Radwegbeschilderung

automatische Radwegzählstellen

Radwegebewertung

.....



Das Kärntner Straßengesetz

1. Teil Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Anwendungsbereich

- (1) Straßen, Brücken, Wege und Wegeabschnitte sowie verwandte Verkehrsflächen
- (2) Alle nicht öffentlichen Wege, insbesondere Gewerbe- und Anwesenweg, welche aus der Bedeutung und der Verbindung nach einer Gemeinde, einer Kulturlandschaft oder einer Ortschaft, einer Ortschaftsteile oder einer Ortschaft, in der die Straße ansetzt oder verläuft, resultieren.

§ 2

Einteilung der öffentlichen Straßen (Straßenklassen und deren Bezeichnung)

- (1) Offizielle Straßen im Sinne von § 2 Abs. 1 bzw. 2 sind Straßen, Straßengruppen oder Straßenzuggruppen, die auf
- 1. Landesstraße, die auf
- a) Straßen, die wegen ihrer Bedeutung in den Verkehr sowie die Wirtschaft des Landes, des gesamten Bezirks und Gemeinden oder Bezirksteilen erheblich einfließen (Landesstraßen LSt)
- b) Straßen, die wegen ihrer über die Verkehrsverbindungen der Landesstraßen gehenden Bedeutung für den Verkehr eines Verkehrsgebietes oder einer Gemeinde, Bezirksteile oder einer Gemeinde innerhalb eines Verkehrsgebietes von Bedeutung erheblich sind (Gemeindestraßen GSt)
- 2. überregionale, im Verkehrsnetz von einer gebündelten Straße, die einen überregionalen Kulturlandschaft und die an den Enden der Verkehrsverbindungen und die Orte sowie die Verbindungen der Landesstraße zu überregionalen Radverkehrsinfrastruktur einkreisen bzw. die Erweiterung des Verkehrsnetzes in einem Landesteil zu reihen, bzw. durch die Trennungserhebung zwischen einer Kulturlandschaft und einer anderen Kulturlandschaft

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

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

Das Kärntner Straßengesetz

288
Non-Contracting Rule

- (1) Die Staatsaufsichtsbehörde, die in die Verpflichtung zur Herstellung und Erhaltung elektronischer Systeme mithilft:

 - 1. bei Anwendungsbereich I und II
 - 2. bei Abrechnungsschlüsselkennzeichen, erläutern die Abrechnung des Anwendungsbereichs II, die Abrechnung ausserhalb des Anwendungsbereichs II und die Abrechnung ausserhalb des Anwendungsbereichs I
 - 3. bei Anwendungsbereich III
 - 4. bei Dienstleistungsunternehmen, die im § 20 Abs. 1 genannten Bedingungen (Last, Dienstleistungsunternehmen);
 - 5. bei Commodity-Büros, die Commodity;
 - 6. bei Vertriebskanälen, die im § 20 Abs. 1 genannte Kommoditäten.

(2) Das Land ist der Herstellung eines elektronischen Rückmeldeantrags, dessen Abfrage unmittelbar durch den Verkäufer durch den Betrieb der Preissysteme bedient werden kann, nicht zu unterliegen. Eine Normung von elektronischen Rückmeldeanträgen ist zu erläutern.

- (1) Die Kosten der Bevölkerung und Bildung der Landesräte regt – unbeschadet der Rechtsnormen des § 25, 26, 28, 30 und 45 – das Land Freiburg im Breisgau zu einer Entlastung der Bevölkerung an und beweist, dass sie mit dem Recht der Städte nicht auf die Kosten der Landesräte verzichten kann, um die Kosten der Landesräte zu den Hochschulen zu stellen, die Kosten der Hochschulen im Hochschulrecht ebenfalls auf die Kosten der Bevölkerung zu legen.

§ 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-103
Zeitungsschriften
I. Abschluß
Einführung
§ 20

11) Das Ergebnis der Diagnose ist, die akute oder chronische Erkrankung. Die akute Erkrankung oder akute Entzündung und entzündliche Reaktion auf einen anderen Weg der Infektion (z.B. Staphylokokken, Viren, Bakterien, Pilze, Parasiten).

Consequently, the following two definitions are sufficient to define \mathcal{C}_∞ (Fig. 22).

Die zur Erstellung und Erhaltung der öffentlichen Straßen eingesetzten Abfallvergütungsbetriebe sind verpflichtet, die bestehenden Wegen und Straßen zu erhalten.

Curriculum of the first three education and development branches including Mathematics, English and Science.

45

13. Den Erzeugern gelte die als durch die Errichtung vertraglich vertragliche Rechte nach dem Artikel 13 des Gesetzes über die Errichtung der Republikanischen und der sozialen Werte und Wahrheiten unter Bezeichnung der Medien, die die sozialen und kulturellen Rechte durch die sozialstaatlichen Mittel bewahren werden. Erzeuger hat die Verantwortung der Werte und Wahrheiten, die sozialstaatlichen Mittel und die sozialen und kulturellen Rechte zu schützen und zu erhalten, um auf diese Weise die Errichtung der Republikanischen und der sozialen Werte und Wahrheiten zu unterstützen.

Um Orientierung an der Eigenschaft des Gegenstandes des Erwähnungs- und Angabe-Zweckes, müssen diejenigen, welche die Rechte an einem speziellen Objekt in einem bestimmten Umfang in Verbindung mit einer spezifischen und einzelfeststellbaren Rechtsgeschäftsform besitzen und die Rechte schützen, welche dieses Recht für sich allein Gegenstand der Erwähnung ist.

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

§ 37(1) ...Entschädigung ...vermögensrechtlicher Nachteile...

Das Kärntner Straßengesetz

§ 38 Von Enteignung

(1) Das Kärntner Straßengesetz ist vom 26. September 2018 (Ausgabe-, Testlizenz- und Ersatzabonnement sowie für übergeordnete Rechtsnormen) bei der Landesregierung, für Gemeindebeamte und Verwaltungsbeamte bei den Gemeindebeamten und bei den Bezirksvorstehern, für die Ausstellung der aufgezählten Verordnungen (Blau- und weißes Blatt) an den Landesrat als Unterlagen für die Erteilung und Wahrnehmung von entsprechenden Personen den Amtsschreinern und den Notaren und Notariaten vor dem entsprechenden Personen den Amtsschreinern und den Notariaten zu übergeben.

(2) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Weisung der Enteignung entscheidet bei Landes-, Bezirks- und Gemeindebeamten sowie bei übergeordneten Rechtsnormen der Landesrat sowie bei Gemeindebeamten und Notariaten sowie bei den Amtsschreinern der Gemeindebeamten und Notariaten der Landesrat als Unterlagen für die Erteilung und Wahrnehmung von entsprechenden Personen den Amtsschreinern und den Notariaten der Landesregierung, der Eisenbahn-Enteignungsgesetzgesetz, BGBl. Nr. 72/2014,

(3) Über die Notwendigkeit, die vom Rechtsnormenrat als "Weisung der Enteignung" zu erlassende Weisung und die Weisung der Enteignung durch einen einzelnen Gemeindebeamten und Notar sowie der Landesregierung als Unterlagen für die Erteilung und Wahrnehmung von entsprechenden Personen den Amtsschreinern und den Notariaten der Landesregierung, der Eisenbahn-Enteignungsgesetzgesetz, BGBl. Nr. 72/2014, angefordertem Unterlagen zu entscheiden.

(4) Das Enteignungs- und der vom auswählenden Rechtsnormenrat erlassene, die Enteignung zu enthaltende Enteignungsbescheid, die Abfassung von Antragsunterlagen, die durch die rechtlich vertraglich festgelegte Antragstellung, die Vertragsgeschäftsverhandlungen sowie 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

Vereinbarung der überregionalen Radverbindungen	
Routenplaner	Routenplaner III
Routen 1	Routenbeschreibung
Routen 2	Routenbeschreibung
Routen 3	Routenbeschreibung
Routen 4	Routenbeschreibung
Routen 5	Routenbeschreibung
Routen 6	Routenbeschreibung
Routen 7	Routenbeschreibung
Routen 8	Routenbeschreibung
Routen 9	Routenbeschreibung
Routen 10	Routenbeschreibung
Routen 11	Routenbeschreibung
Routen 12	Routenbeschreibung
Routen 13	Routenbeschreibung
Routen 14	Routenbeschreibung
Routen 15	Routenbeschreibung
Routen 16	Routenbeschreibung
Routen 17	Routenbeschreibung
Routen 18	Routenbeschreibung
Routen 19	Routenbeschreibung
Routen 20	Routenbeschreibung
Routen 21	Routenbeschreibung
Routen 22	Routenbeschreibung
Routen 23	Routenbeschreibung
Routen 24	Routenbeschreibung
Routen 25	Routenbeschreibung
Routen 26	Routenbeschreibung
Routen 27	Routenbeschreibung
Routen 28	Routenbeschreibung
Routen 29	Routenbeschreibung
Routen 30	Routenbeschreibung
Routen 31	Routenbeschreibung
Routen 32	Routenbeschreibung
Routen 33	Routenbeschreibung
Routen 34	Routenbeschreibung
Routen 35	Routenbeschreibung
Routen 36	Routenbeschreibung
Routen 37	Routenbeschreibung
Routen 38	Routenbeschreibung
Routen 39	Routenbeschreibung
Routen 40	Routenbeschreibung
Routen 41	Routenbeschreibung
Routen 42	Routenbeschreibung
Routen 43	Routenbeschreibung
Routen 44	Routenbeschreibung
Routen 45	Routenbeschreibung
Routen 46	Routenbeschreibung
Routen 47	Routenbeschreibung
Routen 48	Routenbeschreibung

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-Enteignungsentschädigungsge

Masterplan Radfahren Klagenfurt

Auftraggeber:

Magistrat der Stadt Klagenfurt, Abteilung Straßenbau und Verkehr



MASTERPLAN RADAFFAHREN 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 Wrollich, 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



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

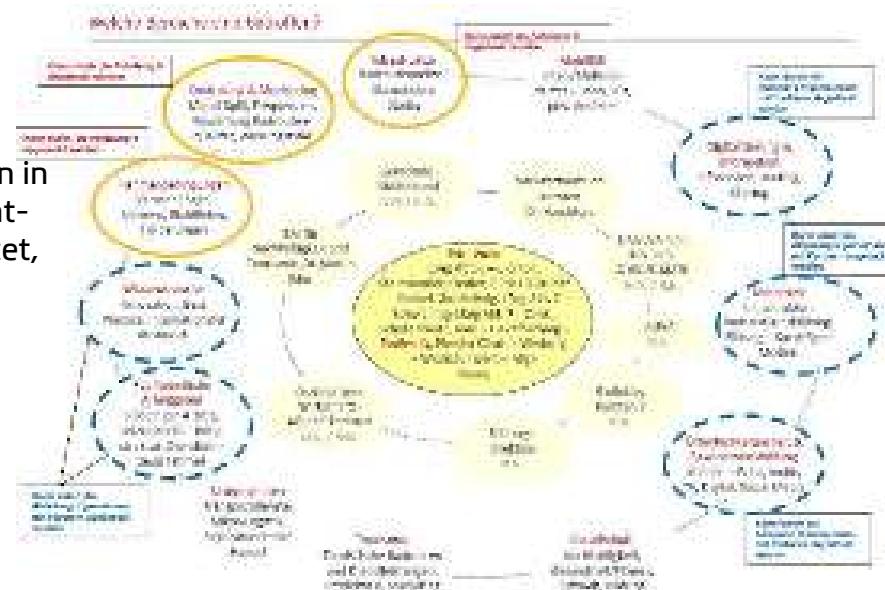
Masterplan des Landes Kärnten zur Förderung von Radverkehr 2019

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

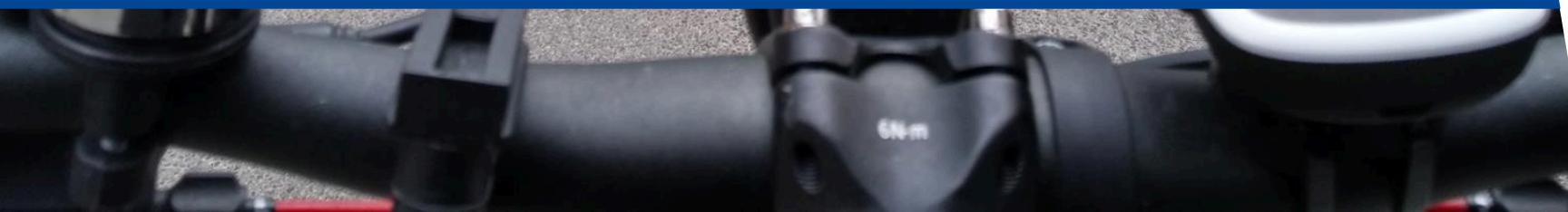
Abteilung 9 Straßen und Brücken
Unterabteilung 9P – Projektierung und Projektentwicklung
Flatschacher Straße 70
9020 Klagenfurt
050 536 - 19072



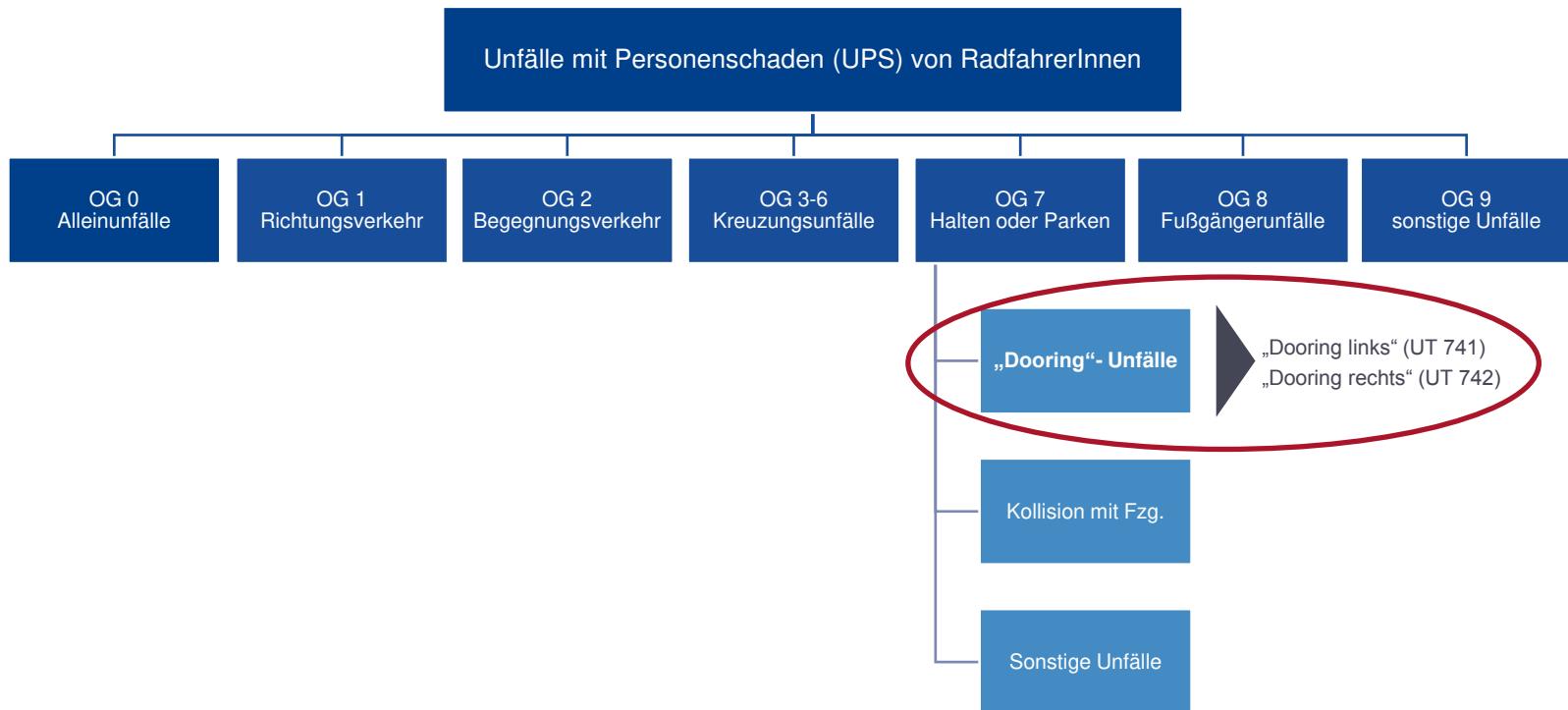
Dooring-Unfälle

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 $\frac{3}{4}$ 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 **RadfahrerInnen**
- **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** (Σ 300 Stunden): Erhebung der objektiven Verkehrssicherheit
- **Befragungen** (Σ 1.100 Interviews): Erhebung der subjektiven Verkehrssicherheit
 - RadfahrerInnen (n=585)
 - Pkw-LenkerInnen (n=435)
 - Lkw-LenkerInnen (n=44)

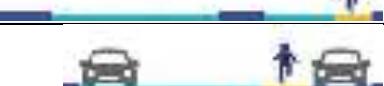


ERHEBUNGSSTELLEN

- **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



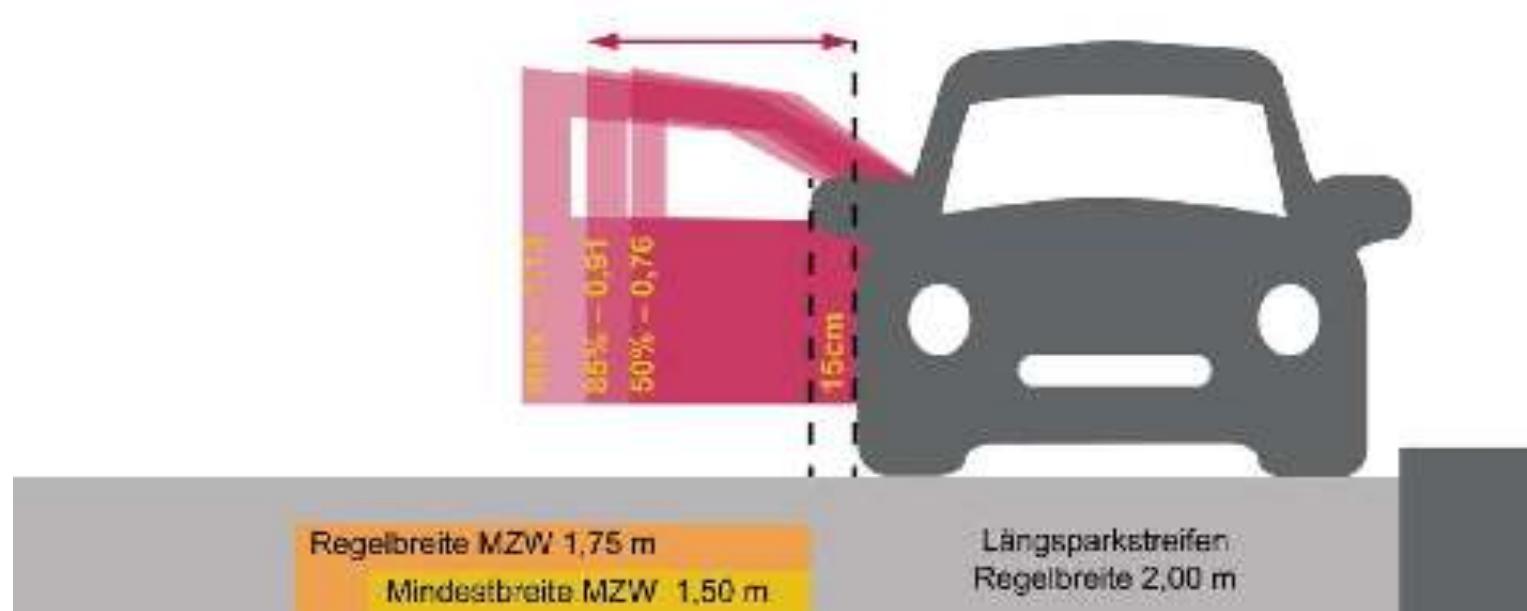
ERHEBUNGSSTELLEN

Nr	Bundesland	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, Hauptverkehrsstraße, 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	Landstraße Hauptstraße, Höhe Weyrgasse	Sammelstraße	4.000	9%	Mehrzweckstreifen	500	
07	W	9. Bezirk	Nußdorfer Straße, Höhe Dreihackengasse	Hauptverkehrsstraße	4.000	4%	Keine Radverkehrsanlage	250	
08	W	9. Bezirk	Währinger Straße, Höhe Thurngasse	Hauptverkehrsstraße	9.000	1%	Mehrzweckstreifen	600	
09a	W	15. Bezirk	Äußere Mariahilfer Str., Höhe Anschützg. (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	Hauptverkehrsstraße, Einbahn	11.000	4%	Radfahrstreifen	800	

* DTVw gelten für die untersuchte Fahrtrichtung (Richtungsverkehrsstärken)

TÜRÖFFNUNGSBREITE (DOORING-ZONE)

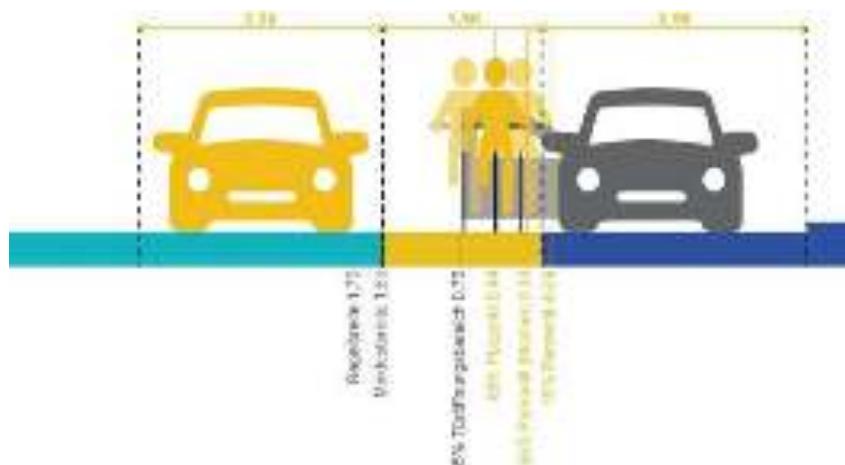
- Reale Türöffnungsbreite (≠ fahrzeugtechnisch maximal mögliche)
- **Die Breite der Dooring-Zone beträgt ca. 75 cm**



BEZOGENHEIT UND BEFRAGUNG

Seitenabstände

- Durchschnittlich fuhren **¾ aller RadfahrerInnen** innerhalb der Dooring-Zone
 - Bei **80 %** der Überholtvorgänge 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

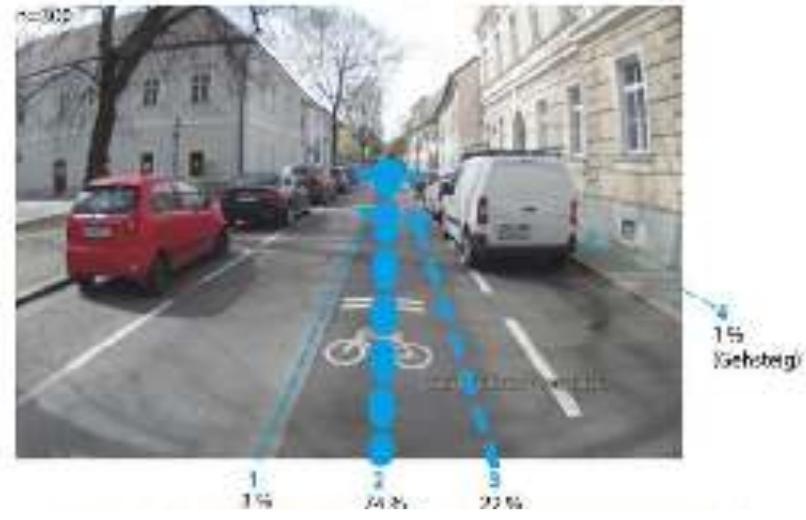
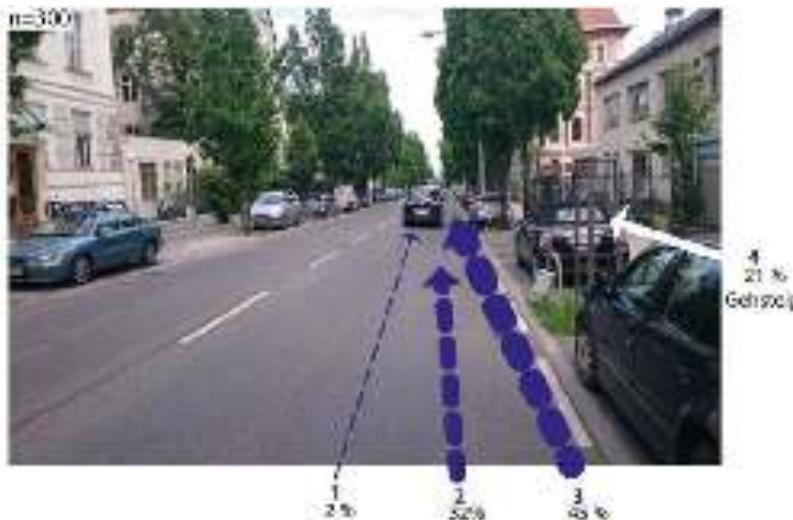
Sicherheitsgefühl

- 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

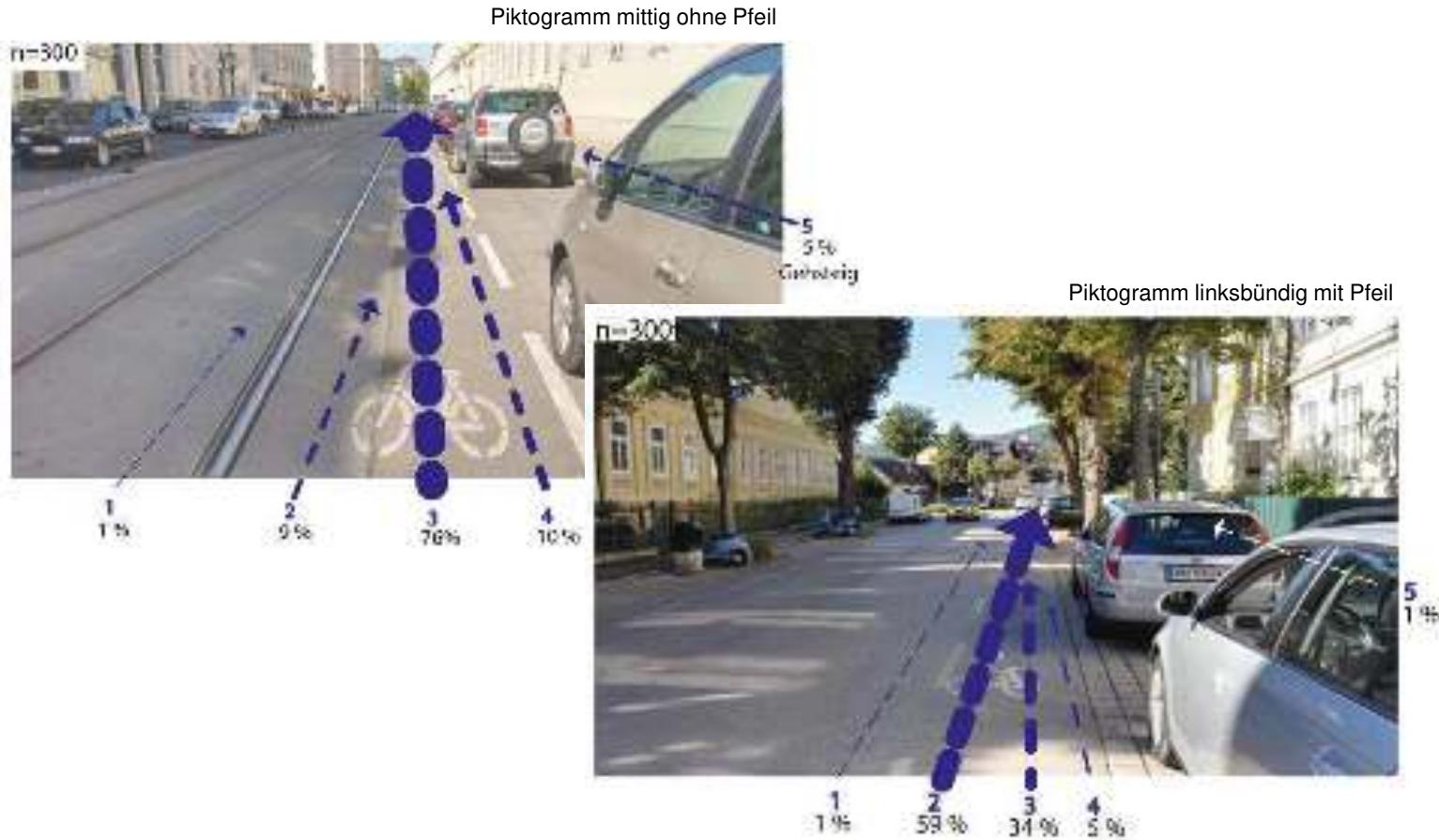
BEOBACHTUNG UND BEFRAGUNG

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



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 Fahrzeugtür 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



- 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



- 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





➤ 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





➤ www.velo-plangen.lu

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





[RETOUR À L'ACCUEIL](#)



QUELLE PLACE POUR LE VÉLO DANS MA RUE ?

Le simulateur ci-dessous permet d'identifier comment la circulation cycliste pourrait être intégrée dans un espace-rue spécifique. A noter que le simulateur ne propose que les solutions avec le même type d'aménagement cyclable dans les deux sens de la circulation. Par ailleurs, l'espace réservé à la circulation motorisée est toujours considéré avec des dimensions minimales et uniquement une voie de circulation par sens. En fonction de la situation précise, une largeur de chaussée ou un nombre de voies supérieurs peut être nécessaire.

[DÉMARRER LE SIMULATEUR](#)

Seuls des hommes et des femmes de l'art peuvent :

- confirmer la faisabilité sur le terrain;
- élaborer une planification détaillée aussi bien de la section courante que des intersections;
- proposer le cas échéant des solutions asymétriques telle que, par exemple, une voie cyclable uniquement dans le sens de la montée.