

Österreichweite Praxisbeispiele

Michael Szeiler, con.sens verkehrsplanung zt gmbh

Planung von Radverkehrsinfrastruktur nach der neuen RVS 03.02.13

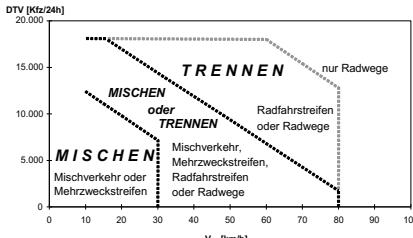
9. November 2022
Salzburg

Übersicht zur Vorgangsweise bei der Radverkehrsplanung

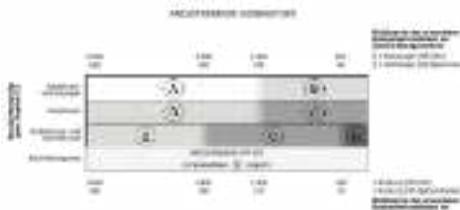
1.



2.



3.



Pkt. 5.2: Netzplanung

Radschnellverbindungen
Hauptrouten
Verbindungs- und Sammelrouten
Flächenerschließung

→ Ergebnis: Zielnetz

Pkt. 6: Wahl der Anlageart

Kfz-Kriterium
Flächenkriterium, Breitenbedarf
Knotenpunktikriterium
Sonstige Kriterien

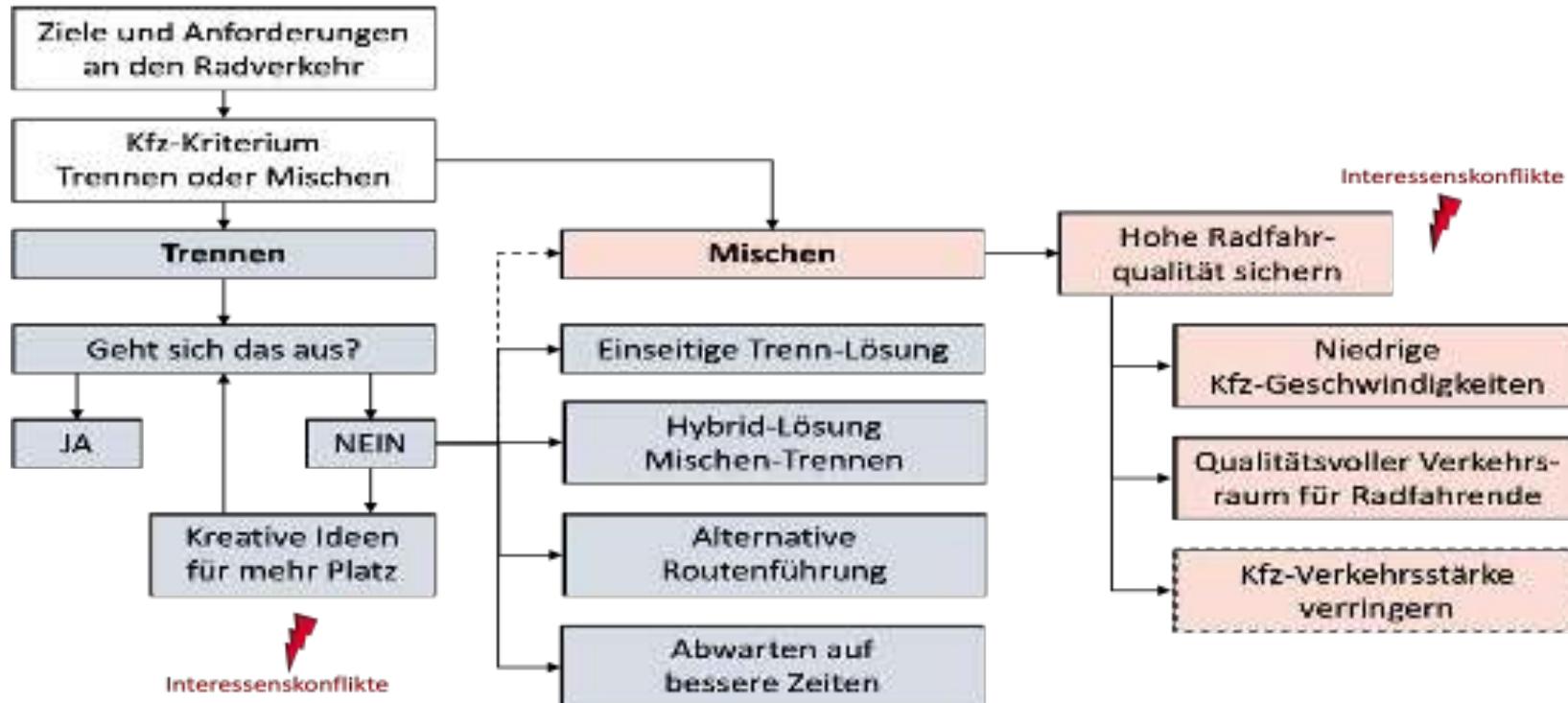
→ Ergebnis: Erfordernis und Art einer Radfahranlage

Pkt. 8.1: Dimensionierung der Breite der Radfahranlage:

Anzustrebende Ausbaustufe
Grundbreite + Schutzstreifen = Gesamtbreite

→ Ergebnis: anzustrebende Gesamtbreite der Radfahranlage

Zu Pkt. 6: Wahl der Anlageart



Radschnellverbindung

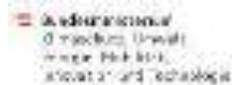
Bregenz-Lochau „Pipeline“



Radschnellverbindung

Bregenz-Lochau „Pipeline“

- Freizeit- und auch Alltagsradverkehr (~6.000 Radfahrer:innen/24h)
- 5,0m breit (breiter als die damalige Richtlinie)
- Trennung Fuß- und Radverkehr
 - Wichtig, um für beide eine gute Qualität zu garantieren
 - Fußweg aus Budget des Radverkehrs finanziert
 - Aufteilung Kosten: 70% Land / 30% Gemeinde



Radschnellverbindung

Bregenz-Lochau „Pipeline“



2-Richtungsradweg innerorts

Wien, Franz-Grill-Straße



■ Akademisches
Oberstufenzentrum
innovative Technik,
Innovation und Technologie

klimaaktiv
FÖV

LAND
SALZBURG

KFV

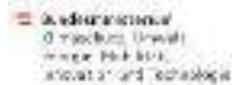
ÖSTERREICHISCHE
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR
FVV
Wir bauen neue Wege.

Geschützter Radfahrstreifen (Protected Bikelane), Am Tabor, Wien



Geschützter Radfahrstreifen (Protected Bikelane), Am Tabor, Wien

- 2 Tramlinien, DTVKFZ 5.000 bis 6.250 Kfz/24h → Prognose ca. 10.000 Kfz/24h (Nord-Bhf)
- Länge 460 m, Breite Radfahrstreifen ca. 2,00 m je Richtung, Umsetzung 2021, Baukosten ca. 250.000 €
- Herausforderung: Umgang mit Einmündungen, Sichtverhältnisse, Pkw-Stellplatz Reduktion (-90) → Errichtung neuer Quartiersgarage, Ladezonenverlegung, Straßenbahnhaltstellen
- Probleme: Schutzelement werden von Kfz (SUV, Transporter) überfahren, wenig Platz für Grünraum



Geschützter Radfahrstreifen (Protected Bikelane), Am Tabor, Wien



Ortsdurchfahrt

Hennersdorf/NÖ



Ortsdurchfahrt

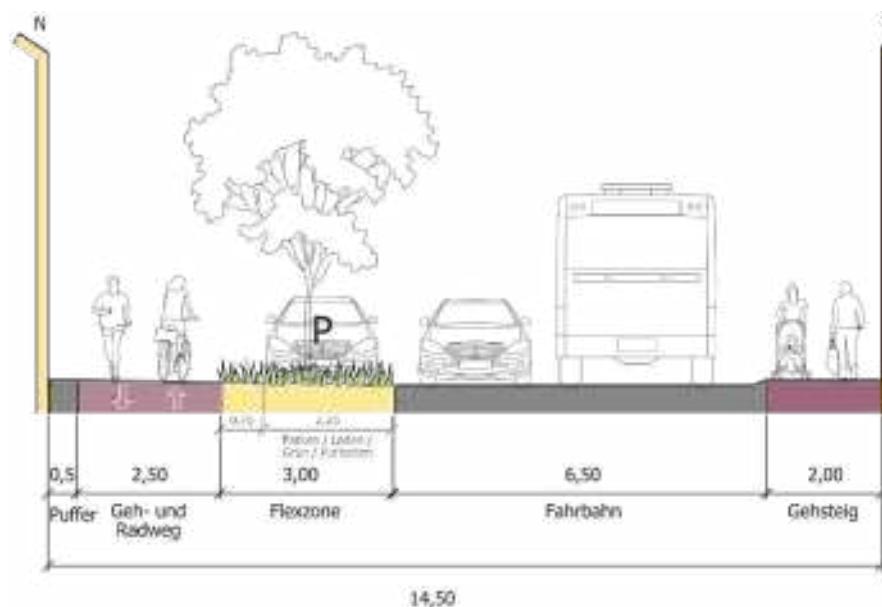
Hennersdorf/NÖ

- Landesstraße L, DTVw ca. 6.500 Kfz/24h, 50 km/h
 - Derzeit wenig Fuß- und Radverkehr
 - Prioritäten und Kompromisse
 - Der öffentliche Raum muss viele Funktionen erfüllten (Verkehr, Grünraum, Aufenthaltsqualität, etc.)
- Radinfrastruktur oft entscheidender Parameter in der Querschnittsgestaltung
- Planung oft in Varianten

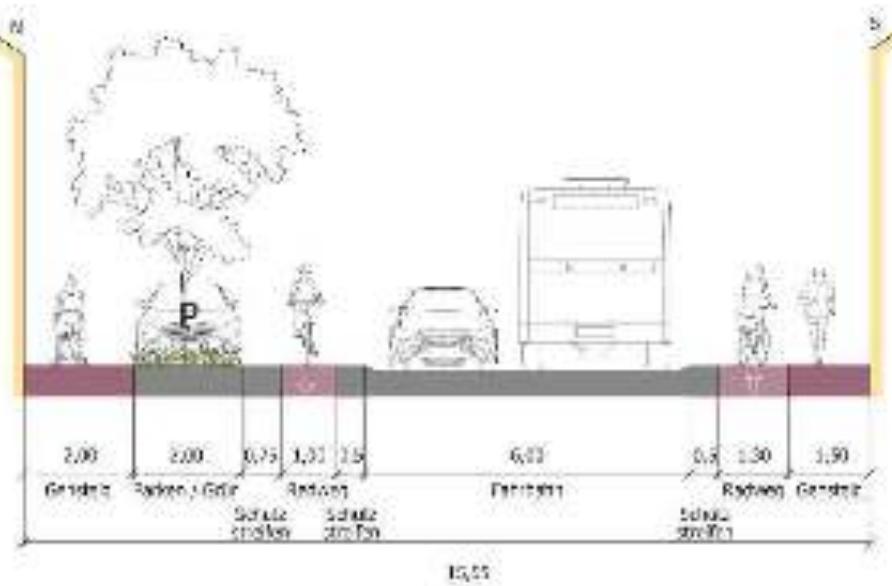
Ortsdurchfahrt Hennersdorf/NÖ

Variantenstudie zur Radverkehrsführung mit mehreren Varianten

VAR 1 – gemischter Geh-/Radweg



VAR 2 – beidseitige 1-Richtungsradswege



Gemischter Geh- und Radweg

Hauptstraße, Wiener Neudorf



Gemischter Geh- und Radweg

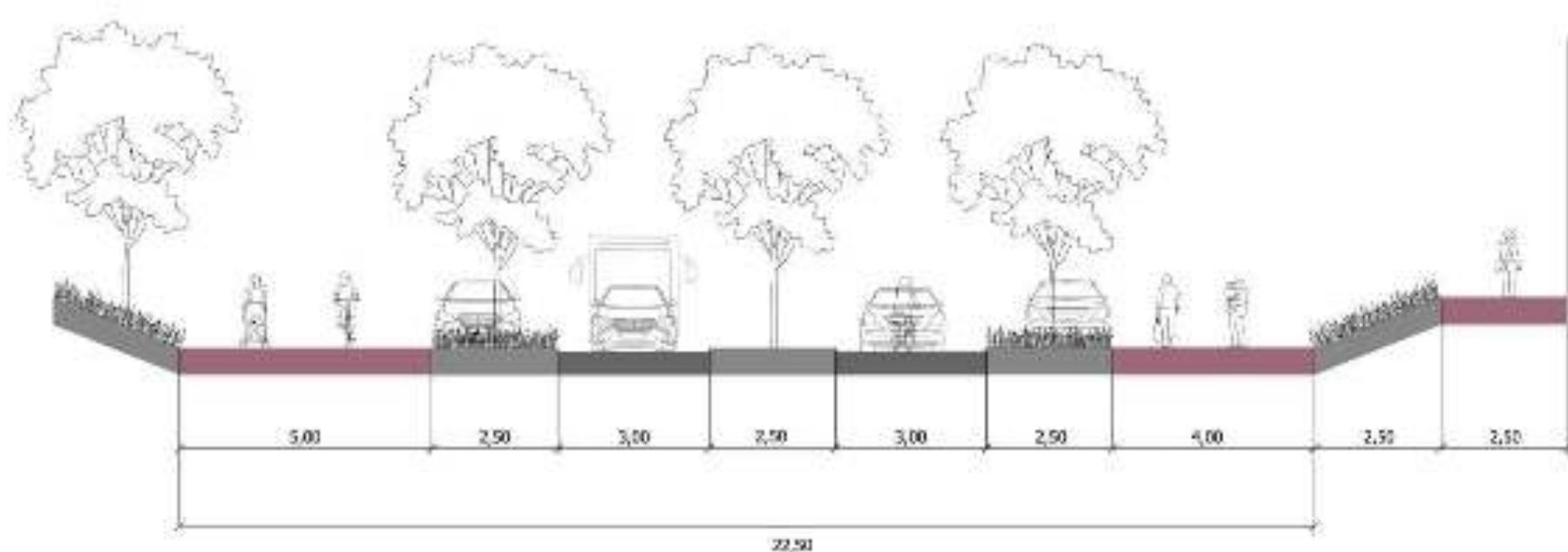
Badner Straße, Bad Vöslau

- Ziel: Verkehrsberuhigung und Attraktivierung des Stadtzentrums
- Hohe Kfz-Dominanz, DTVw 15.000 Kfz
- Durchgängiges, hochwertiges, sicheres Angebot für alle Radfahrenden



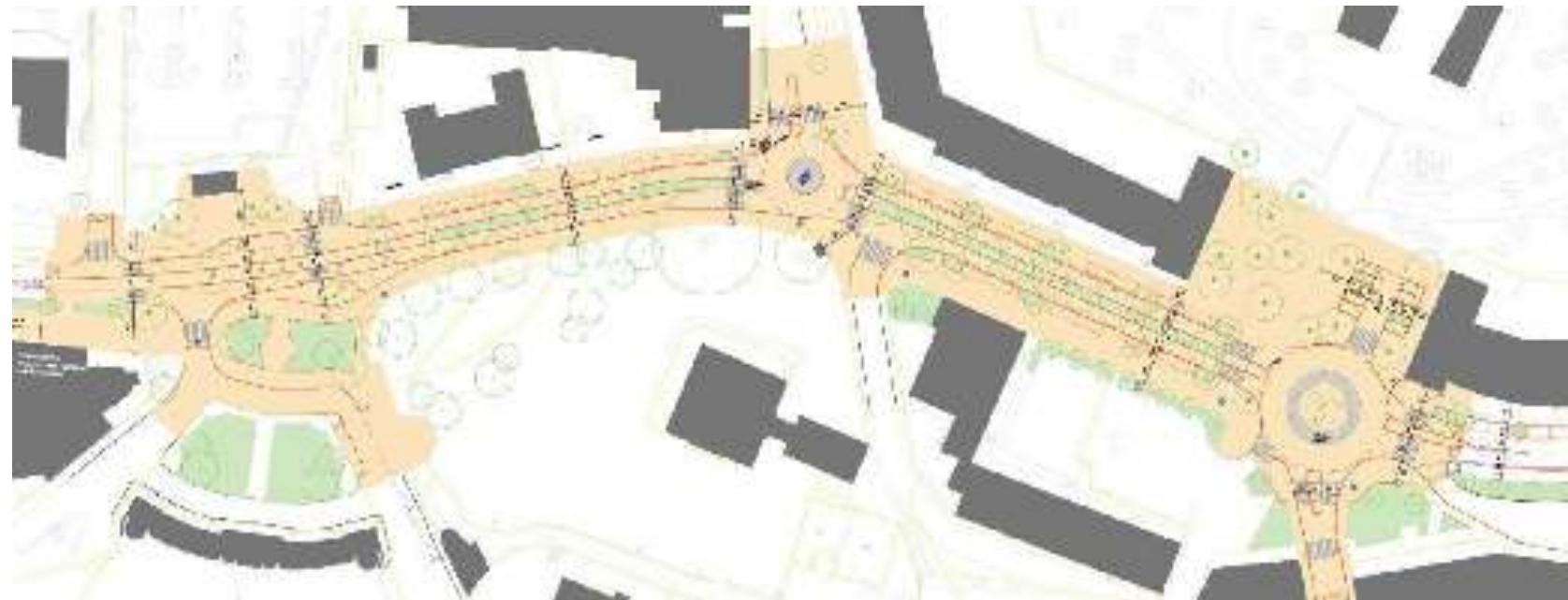
Gemischter Geh- und Radweg

Badner Straße, Bad Vöslau



Gemischter Geh- und Radweg

Badner Straße, Bad Vöslau



■ Klimaaktiv
Österreich-Umwelt
innovative Politik für
Klima und Technologie

klimaaktiv
www.klimaaktiv.at

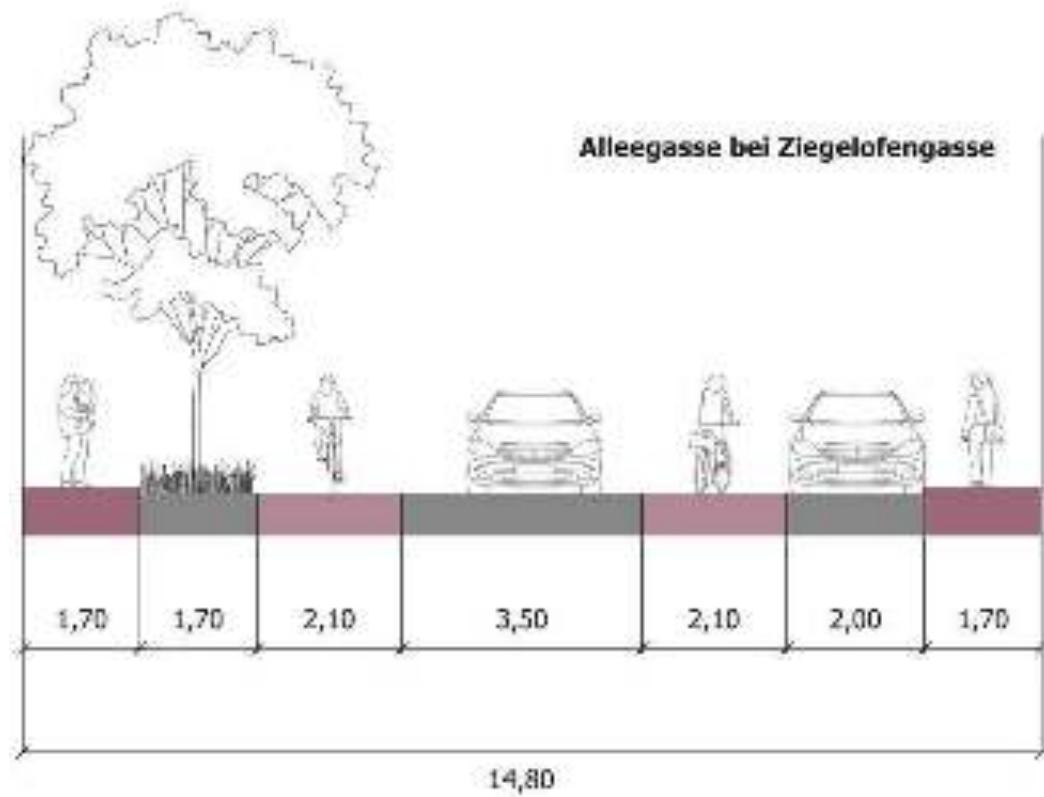
LAND
SALZBURG

KFV

ÖSTERREICHISCHE
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR
FVV
Wir bauen neue Wege.

Schmale Kernfahrbahn

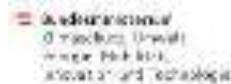
Wolkersdorf/NÖ



Schmale Kernfahrbahn

Wolkersdorf/NÖ

- Landesstraße L, DTVw ca. 2.000 Kfz/24h, 50 km/h, Ortsgebiet
- Randbereiche nicht veränderbar (Bäume, Privatgrund)
- Fahrbahnbreite 6,50 – 7,80 m (punktuelle Engstelle 6,00 m)
→ Kein Mehrzweckstreifen gem. RVS möglich
- Lösungsmöglichkeit schmale Kernfahrbahn < 4,5 m möglich:
mind. 3,0 m, nur bei geringen Verkehrsstärken oder an
punktuellen Engstellen, max. Tempo 30 (RVS Pkt. 8.1.2)



Schmale Kernfahrbahn

Bornholm/DEN



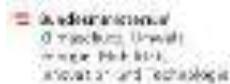
Asymmetrische Lösung

Mittelberg/Vbg.



Asymmetrische Lösung

- Mehrzweckstreifen nur bergauf, bergab Radfahren im Mischverkehr
- Vorteil: langsame Radfahrende bergauf haben geschützte Radverkehrsanlage, schnelle Radfahrende bergab fahren in ähnlichem Tempo wie Kfz
- Nachteil: Verständlichkeit (Einrichtungsverkehr auf Radfahrstreifen! Mitbenutzung Mehrzweckstreifen durch Kfz im Begegnungsfall)



Knoten

Hard/Vbg. - Wallstraße

- Radroute
- als Fahrradstraße organisiert
- Bevorrangung der Radroute mittels Signalisierung am Knoten



Knoten

Hard/Vbg - Wallstraße



Radfahrerüberfahrt

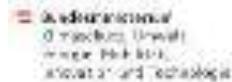
Baden/NÖ



Radfahrerüberfahrt

Baden/NÖ

- Bahnbegleitender Geh- und Radweg
- unzureichende Sichtverhältnisse für Kfz-Lenkende
- Bevorrangung der Radroute dennoch gewünscht
 - Verordnung Verkehrszeichen „Halt“



Unterführung Bahnhof Achau/NÖ



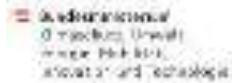
Unterführung Bahnhof Achau/NÖ



Unterführung Bahnhof Lienz/Osttirol



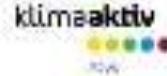
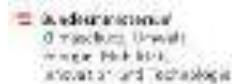
© con.sens verkehrsplanung zt gmbh



Unterführung

Bahnhof Lienz/Osttirol

- Querung Bahnhof einer hochrangigen Radroute (inkl. Erschließung des Bahnhofes im Radverkehr)
- Errichtung in Radschnellwegqualität
- Klare Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr (Trennung von Fahrgastströmen)
- Komfortable Planungsparameter (Steigung, Breiten, Radien)



Beispiel Bergheim

Radverkehrsführung zur Volksschule



■ Akademisches
Gesamtkonzept
innovative Mobilität,
Innovation und Technologie

klimaaktiv
FÖRDERUNG

LAND
SALZBURG

KFV

ÖSTERREICHISCHE
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR
FVV
Wir Rollen neue Wege.

Beispiel Bergheim

Radverkehrsführung zur Volksschule



Beispiel Bergheim

Radverkehrsführung zur Volksschule



Beispiel Bergheim

Radverkehrsführung zur Volksschule



Beispiel Bergheim

Radverkehrsführung zur Volksschule

