

Neue  
Auflage!  
inkl. Umsetzungen  
in Österreich

# Neue Wege

zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden

Die Umsetzung von Fahrradstraßen,  
Begegnungszonen und  
Radwegen ohne Benützungspflicht



### **Zitiervorschlag**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT (2015): *Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht*; Wien

### **Idee und Konzeption**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/INFRA4 – Gesamtverkehr  
DI Florian Matiassek, Florian.Matiassek@bmvit.gv.at

### **Herausgeber und Kontakt**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
infra4@bmvit.gv.at  
www.bmvit.gv.at

### **Inhaltliche Erarbeitung**

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM  
DI Günther Illek, Dipl.-Geogr. Julia Zientek  
www.fgm.at

### **Gestaltung**

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM  
www.fgm.at

### **Druck**

Ueberreuter Print GmbH  
Gedruckt auf PEFC-zertifiziertem Papier

2. Auflage, August 2015

### **Danksagung**

Die AutorInnen bedanken sich bei allen Personen und Institutionen, die an der Neuauflage dieser Publikation mitgewirkt haben. Besonderer Dank gilt den VertreterInnen der 171 befragten Gemeinden sowie den InterviewpartnerInnen:

Amt der oö. Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr, Christian Hummer / Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Straßenbau (VIIb), Peter Moosbrugger / Atelier für Architektur (AAPS), DI Thomas Pilz, DI Christoph Schwarz / Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, Leiter Abteilung Straßenbau und Verkehr, DI Alexander Sadila / Magistrat Linz, Abteilung für Verkehrsplanung, DI Gerhard Karl / Österreichischer Städtebund, DIin Stephanie Schwer / Rosinak & Partner ZT GmbH, DI Felix Beyer / Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18), Ing. Thomas Berger / Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, DI Helmut Spinka / WalkSpace – Verein für FußgängerInnen, Obmann DI Dieter Schwab

Für die Erstellung der Erstauflage möchten wir uns bei folgenden Personen bedanken:

Stadt Zwole, Willem Bosch / Verkehrs- und Straßamt St. Pölten, Petra Filzwieser / BVWI Hamburg, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Detlev Gündel / Marktgemeinde Hard, DI Bernhard Kathrein / Bezirksvorsteher-Stellvertreterin Wien-Wieden, Barbara Neuroth / Mobilitätsagentur Wien, DI Martin Blum, Susanne Reichard / Stadt Wien, Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (MA 46), Ing. Kurt Rudorfer / Landeshauptstadt München, Abteilung Verkehrsmanagement, Robert Zach

# Neue Wege

---

---

## zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden

Die Umsetzung von Fahrradstraßen,  
Begegnungszonen und  
Radwegen ohne Benützungspflicht



*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*

Wien, im August 2015

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie arbeitet intensiv daran, die Straßenverkehrsordnung an die Lebenswelt der Menschen anzupassen. Dabei rückte auch der Radverkehr mehr und mehr ins Zentrum. Auf der Suche nach Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Österreich wurden in den vergangenen Jahren vor allem die internationalen Modelle der Fahrradstraße, der Begegnungszone und der Radwege ohne Benützungspflicht in einem Gremium von Expertinnen und Experten eingehend diskutiert. Im Rahmen der 25. Novelle der Straßenverkehrsordnung, die mit 31. März 2013 in Kraft trat, wurde die rechtliche Basis zur Anwendung dieser Innovationen in Österreich geschaffen.

Das vorliegende Handbuch ist eine Ergänzung zum bereits vorliegenden „Leitfaden zur Umsetzung kosteneffizienter Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden“. Es gibt einen Überblick, wie sich die neuen Maßnahmen des Fahrradpakets 2013 in der Praxis in Österreich bewährt haben und welche Ziele damit erreicht werden konnten. Die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen basieren auf internationalen und nationalen Erfahrungen und zeigen sowohl kosteneffiziente als auch großzügig angelegte Implementierungsvorschläge.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen und hoffen, Ihr Interesse an der Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht zu wecken.



**Alois Stöger**

*Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie*

## *Inhalt*

### **6** Fahrradpaket 2013

#### **11** Fahrradstraße

- 13 Gründe für die Einführung
- 14 Einsatzkriterien
- 15 Einführung einer Fahrradstraße in 5 Schritten
- 18 Erfahrungen aus nationalen Umsetzungen
- 28 Internationale Erfahrungen

#### **32** Begegnungszone

- 34 Gründe für die Einführung
- 35 Einsatzkriterien
- 37 Einführung einer Begegnungszone in 5 Schritten
- 41 Erfahrungen aus nationalen Umsetzungen
- 51 Internationale Erfahrungen

#### **54** Radweg ohne Benützungspflicht

- 56 Gründe für die Einführung
- 57 Einsatzkriterien
- 59 Einführung eines Radweges ohne Benützungspflicht in 5 Schritten
- 61 Erfahrungen aus nationalen Umsetzungen
- 65 Internationale Erfahrungen

# Fahrradpaket 2013

Nachhaltige Verkehrsmittel wie das Fahrrad sind ein wesentlicher Bestandteil einer modernen Verkehrsplanung. Gerade der Radverkehr bietet österreichweit noch ein großes Potenzial zur Optimierung des Verkehrsgeschehens. Um dem gerecht zu werden, stehen mit Inkrafttreten der 25. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO)<sup>1</sup> Gemeinden in Österreich seit dem 31. März 2013 neue, attraktive Gestaltungsmöglichkeiten zur Verfügung. Diese sollen die Verkehrssicherheit weiter erhöhen und einen wichtigen Beitrag zur Förderung einer sanften Mobilität<sup>2</sup> leisten.

In Bezug auf die kosteneffiziente Förderung des Fuß- und Radverkehrs konnten im Rahmen der Gesetzesnovelle die Instrumente der **Fahrradstraße**, **Begegnungszonen** und **Radwege ohne Benützungspflicht** eingeführt werden. Diese drei Bausteine bilden das sogenannte „Fahrradpaket“. Was sich konkret hinter den neuen Instrumenten verbirgt, wie diese optimal eingesetzt werden und welche ersten Erfahrungen mit diesen Instrumenten in Österreich gesammelt wurden, ist Thema dieser Publikation.

## Die neuen Instrumente in der Übersicht



### Fahrradstraße

In vielen Ländern Europas, insbesondere in Deutschland und den Niederlanden, sind Fahrradstraßen bereits seit längerer Zeit eine etablierte Maßnahme zum Ausbau und zur Optimierung des Radverkehrsnetzes. Fahrradstraßen sind Straßen, auf denen nur Fahrradverkehr erlaubt ist. Nur das Zu- und Abfahren mit Kraftfahrzeugen ist gestattet, ebenso wie das Queren der Fahrradstraße. RadfahrerInnen dürfen nebeneinander fahren und dürfen nicht behindert werden. Das Tempolimit beträgt 30 km/h.

Die Einführung einer Fahrradstraße ist dort sinnvoll, wo RadfahrerInnen auf Hauptverbindungen schnell und komfortabel ans Ziel kommen sollen. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss wird dann erreicht, wenn die Fahrradstraße bevorrangt wird.



### Begegnungszone

Nach schweizerischem Vorbild gibt es seit März 2013 nun auch in Österreich Begegnungszonen. Eine Begegnungszone ist ein verkehrsberuhigter Bereich, der auf dem Leitbild der Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen und der gegenseitigen Rücksichtnahme basiert. Die Verkehrsfläche in einer Begegnungszone dient der gemeinsamen Nutzung. FußgängerInnen dürfen die gesamte Fahrbahn benützen, Kfz-LenkerInnen dürfen den Fuß- und Radverkehr weder behindern noch gefährden. RadfahrerInnen dürfen nebeneinander fahren. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 bzw. in Ausnahmefällen 30 km/h. Das Parken in Begegnungszonen ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt. Damit schließen Begegnungszonen die Lücke zwischen Wohnstraßen (Schrittgeschwindigkeit) und Tempo-30-Zonen.

<sup>1</sup> REPUBLIK ÖSTERREICH – PARLAMENT (2013): 25. StVO-Novelle. Wien. [http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I\\_02109/index.shtml](http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/I/I_02109/index.shtml) (Zugriff: 19.8.2015).

<sup>2</sup> „Sanfte Mobilität“ bezeichnet ein Konzept, das nachhaltige, umweltschonende, sozial verträgliche und sichere Fortbewegungsarten wie Zufußgehen, Radfahren und die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel fördern möchte.

Die Einführung von Begegnungszonen ist dort sinnvoll, wo eine Vernetzung der VerkehrsteilnehmerInnen vorhanden ist oder angestrebt wird. Ein schmaler Querschnitt und häufige Querungen der Fahrbahn durch VerkehrsteilnehmerInnen sind Indikatoren dafür. Belebte Geschäftsstraßen, kleinere Straßen in Wohnquartieren, Plätze oder andere Bereiche, in denen die Verkehrssicherheit erhöht werden soll, eignen sich besonders gut.

Die Begegnungszone sollte nicht mit dem Shared-Space-Konzept verwechselt werden. Eine Gegenüberstellung der zwei Konzepte wird auf Seite 40 dargestellt.

## Radweg ohne Benützungspflicht

Mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung wurde auch eine neue Art bzw. Kategorie von Radweg eingeführt: der Radweg ohne Benützungspflicht. Dies sind Radwege (oder Geh- und Radwege), die von RadfahrerInnen benützt werden dürfen, aber nicht müssen.

Die Verordnung von Radwegen ohne Benützungspflicht ist dort ratsam, wo aus örtlichen Gegebenheiten die Radinfrastruktur zu eng dimensioniert ist oder aus anderen Gründen der Verkehrssicherheit nicht für die Nutzung aller RadfahrerInnen geeignet ist. Diese Maßnahme dient vor allem den schnellen RadfahrerInnen, die zügig vorankommen möchten und sich auch auf der Fahrbahn sicher fühlen.



## Studie zu den Umsetzungserfahrungen aus Österreich

Um einen Überblick über nationale Umsetzungen zu bekommen, hat das BMVIT 2014 eine Studie zur Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht in Auftrag gegeben. Die Studie verfolgt das Ziel, den Status quo der Umsetzungen zu erheben und herauszufinden, welche Erfahrungen Gemeinden während des Umsetzungsprozesses gemacht haben.

Im Rahmen der Studie wurde ein umfassender Online-Fragebogen<sup>3</sup> entwickelt und im Februar 2015 an alle österreichischen Gemeinden ausgesandt. 171 Gemeinden nahmen an dieser Befragung teil. Ergänzend dazu brachte eine Literatur- und Onlinerecherche Aufschluss über weitere Umsetzungen.

Um Details zum Umsetzungsprozess abzubilden, wurden zudem fünf leitfadengestützte Interviews mit MobilitätsexpertInnen und VertreterInnen von Gebietskörperschaften (Stadt und Land) durchgeführt.

Es zeigt sich, dass bereits kurze Zeit nach der gesetzlichen Einführung der neuen Instrumente schon eine Vielzahl an Umsetzungen stattgefunden hat, die sich auch im internationalen Vergleich durchaus sehen lassen kann.

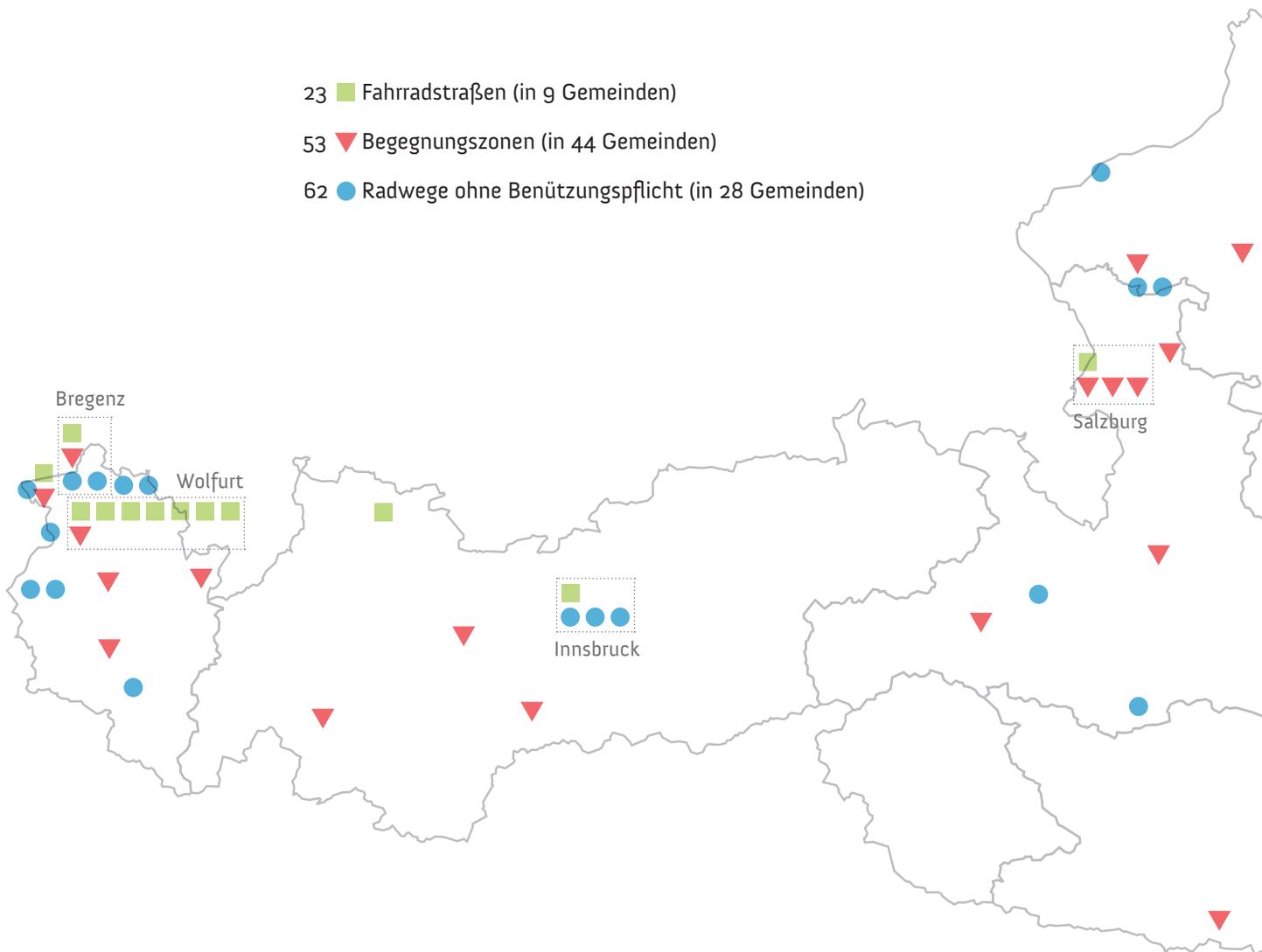
<sup>3</sup> FGM (2015): Befragung zur Umsetzung des Fahrradpakets in Österreich. <http://s.fgm.at/q2/fahrradpaket> (Zugriff: 18.8.2015).

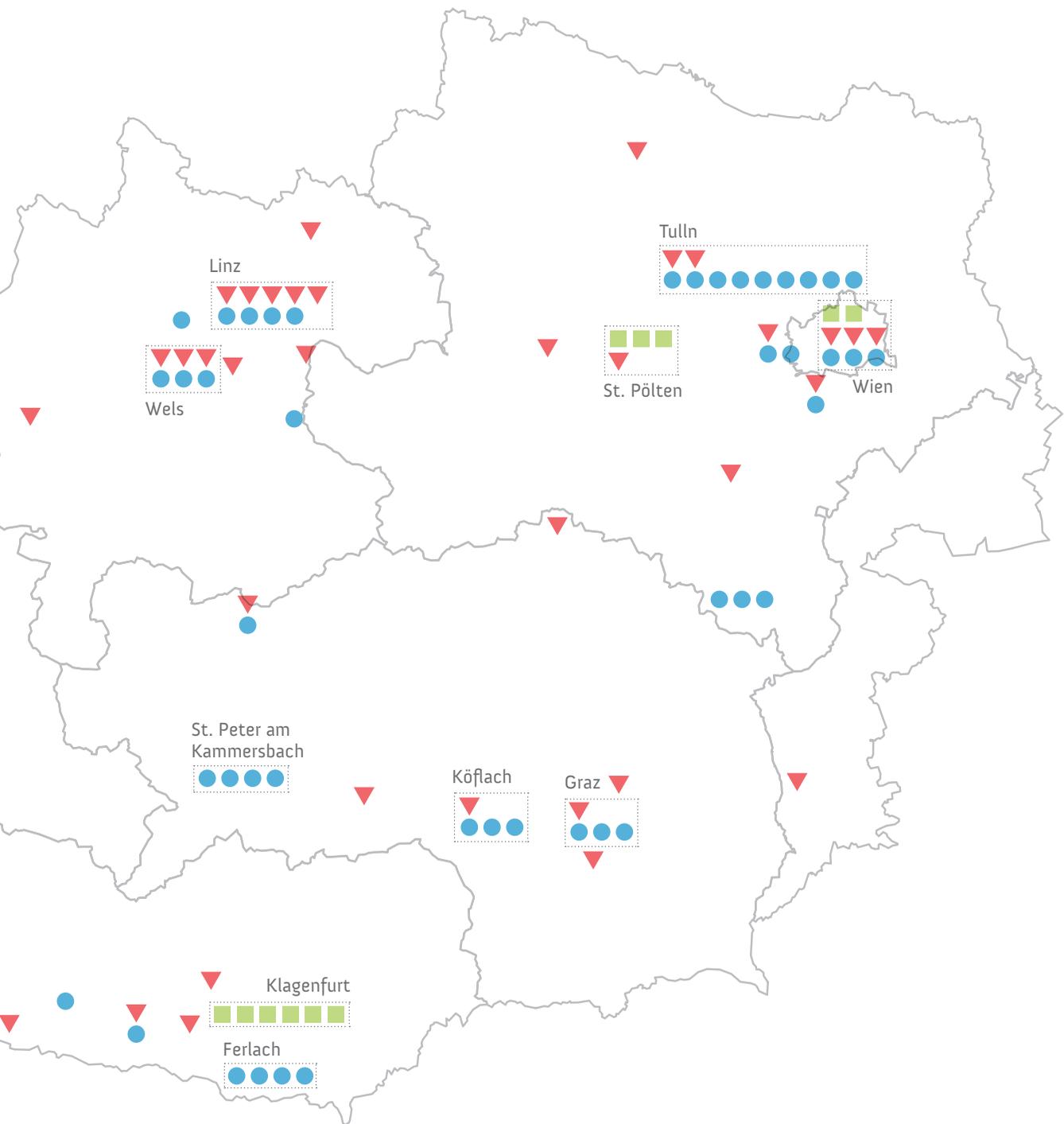
## Nationale Verbreitung der neuen Instrumente

Nach derzeitigem Informationsstand (Juli 2015) gibt es in Österreich 138 Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwege ohne Benützungspflicht. In der Karte sind Gemeinden, die eine oder mehrere Umsetzungen durchgeführt haben, abgebildet. Begegnungszonen und Radwege ohne Benützungspflicht sind am weitesten verbreitet.

Darüber hinaus sind derzeit mindestens vier Fahrradstraßen, 19 Begegnungszonen und zehn Radwege ohne Benützungspflicht in Planung.

- 23 ■ Fahrradstraßen (in 9 Gemeinden)
- 53 ▼ Begegnungszonen (in 44 Gemeinden)
- 62 ● Radwege ohne Benützungspflicht (in 28 Gemeinden)





## Verbreitung der neuen Instrumente im internationalen Vergleich

	Fahrradstraße	Begegnungszone	Radweg ohne Benützungspflicht
Österreich	✓	✓	✓
Deutschland	✓	✗	✓
Schweiz	✗	✓	✗
Niederlande	✓	✗	✓
Belgien	✓	✓	✗

Österreich seit 2013	23 Fahrradstraßen in 9 Gemeinden	53 Begegnungszonen in 44 Gemeinden	62 Radwege ohne Benützungspflicht in 28 Gemeinden
Deutschland seit 1997	ca. 250 Fahrradstraßen in 40 Gemeinden <sup>4</sup>	keine	in Berlin sind 85 % des Radwegenetzes nicht benützungspflichtig – auf nationaler Ebene gibt es keine Daten. <sup>5</sup>
Schweiz seit 2002	keine	213 Begegnungszonen in 134 Gemeinden <sup>6</sup>	keine

## Ziele des Leitfadens

- 1 Die weitere Bekanntmachung der Instrumente *Fahrradstraße*, *Begegnungszone* und *Radweg ohne Benützungspflicht*
- 2 Die Veröffentlichung von Tipps, Hinweisen und Informationen zur optimalen Umsetzung der neuen StVO-Instrumente
- 3 Die Vorstellung nationaler Umsetzungserfahrungen aus den ersten Jahren nach der StVO-Novelle

Damit richtet sich der Leitfaden primär an MitarbeiterInnen von Städten und Gemeinden, die für die Gestaltung der Verkehrswege zuständig sind. Ihnen sollen häufig gestellte Fragen wie: „Wo können die neuen Instrumente optimal eingesetzt werden?“, „Nach welchen Kriterien sollten Straßen ausgewählt werden?“ oder „Wie wurden Maßnahmen bislang im In- und Ausland umgesetzt?“ beantwortet werden. Der Leitfaden stellt die Einsatzbereiche der neuen Instrumente vor und erläutert die rechtlichen Rahmenbedingungen.

4 FAHRRAD WIKI (2015): Liste der Fahrradstraßen in Deutschland. [http://de.fahrrad.wikia.com/wiki/Liste\\_der\\_Fahrradstra%C3%9Fen\\_in\\_Deutschland](http://de.fahrrad.wikia.com/wiki/Liste_der_Fahrradstra%C3%9Fen_in_Deutschland) (Zugriff: 12.8.2015).

5 DER TAGESSPIEGEL (2014): Die Straße, der unbekannte Weg. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/radverkehr-in-berlin-die-strasse-der-unbekannte-radweg/10643632.html> (Zugriff: 12.8.2015).

6 FUSSVERKEHR SCHWEIZ (2015): Begegnungszonen in der Schweiz: Übersicht. [http://www.begegnungszonen.ch/home/zone\\_liste.aspx](http://www.begegnungszonen.ch/home/zone_liste.aspx) (Zugriff: 10.8.2015).

# Die Fahrradstraße

*Die Einführung von Fahrradstraßen ist eine kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs*



## Vorteile für den Radverkehr im Überblick

- + Attraktive Verbindungen für RadfahrerInnen – im Alltag und in der Freizeit
- + Verkehrssicherheit (keine Interaktionen mit dem Fußverkehr; gute Sichtbarkeit der RadfahrerInnen)
- + Verkehrsberuhigung
- + Kostengünstige Realisierung durch wenige bauliche Maßnahmen

## Aus Sicht der VerkehrsteilnehmerInnen

**RadfahrerInnen** dürfen in Fahrradstraßen nebeneinander fahren. Sie bestimmen das Tempo, welches jedoch 30 km/h nicht überschreiten darf. Kfz-LenkerInnen müssen auf RadfahrerInnen besondere Rücksicht nehmen.

**FußgängerInnen:** Wie bei einer üblichen Straße müssen FußgängerInnen den Gehsteig in Längsrichtung benützen. Sollte es keinen Gehsteig geben, müssen FußgängerInnen den Straßenrand bzw. das Straßenbankett benützen.

**Kfz-LenkerInnen:** Im Allgemeinen gilt, dass Kraftfahrzeugen das Zu- und Abfahren sowie das Queren erlaubt sind. Durchfahren ist im Regelfall verboten, Ausnahmen sind durch Zusatztafeln gekennzeichnet. Fahrzeuge des Straßendienstes und der Müllabfuhr, der Feuerwehr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes sowie Krankenwagen (siehe § 76a Abs. 5 StVO) sind von dieser Regel ausgenommen und dürfen Fahrradstraßen immer durchfahren.

**Halten und Parken:** Wie bei einer üblichen Straße sind das Halten und Parken am Fahrbahnrand möglich.

**Vorrangregeln:** In einer Fahrradstraße bestehen auch weiterhin die üblichen Vorrangregeln. D. h. an einer unregelmäßig gekreuzten Kreuzung gilt weiterhin die Rechtsregel.

Königsweg, Reutte



Straßenverkehrsordnung  
Österreich<sup>7</sup>

## § 67 Fahrradstraße

(1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, oder der Entflechtung des Verkehrs dient oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes im öffentlichen Interesse gelegen ist, durch Verordnung Straßen oder Straßenabschnitte dauernd oder zeitweilig zu Fahrradstraßen erklären. In einer solchen Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens.

(2) Die Behörde kann in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen als den in Abs. 1 genannten Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf; das Queren von Fahrradstraßen ist jedenfalls erlaubt.

(3) Die Lenker von Fahrzeugen dürfen in Fahrradstraßen nicht schneller als 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden.

(4) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Fahrradstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 26 und 29) anzubringen sind.

Foto: Helmuth Sonnweber,  
Marktgemeinde Reutte

<sup>7</sup> Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 15.6.2015. <http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336> (Zugriff: 15.6.2015).



## Gründe für die Einführung<sup>8</sup>

### Fahrradstraßen steigern die Attraktivität des Radverkehrs

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen wird die Attraktivität von Radverkehrsverbindungen erhöht – RadfahrerInnen können schneller, komfortabler und sicherer ans Ziel gelangen. Besonderer Komfort entsteht, wenn der Radverkehr gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen bevorrangt und ein ebener Fahrbahnbelag verwendet wird. Dies ermöglicht ein schnelles und konfliktarmes Vorankommen.



### Fahrradstraßen erhöhen die Verkehrssicherheit

Beispiele aus anderen Ländern zeigen, dass die Zahl der Unfälle nach der Umwandlung einer „normalen“ Straße zu einer Fahrradstraße zurückgegangen ist. Entscheidend für die höhere Sicherheit sind die geringe Belastung mit Kfz-Verkehr und die große Fahrbahnbreite.

- + In Fahrradstraßen fahren nur wenige Autos, die Geschwindigkeit ist auf max. 30 km/h begrenzt. RadfahrerInnen auf der Fahrbahn werden von Kfz-LenkerInnen frühzeitig und gut gesehen, wodurch sich insbesondere an Kreuzungen ihre Sicherheit erhöht.
- + Durch eine breitere Fahrbahn können RadfahrerInnen sich gegenseitig sicherer überholen und einen größeren Abstand zu parkenden Autos halten. Außerdem werden Konflikte mit FußgängerInnen minimiert.



Damit sind Fahrradstraßen auch für die Schulwegsicherung eine geeignete Maßnahme.

### Fahrradstraßen bündeln den Radverkehr

Fahrradstraßen machen Hauptverbindungen sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Dadurch, dass Fahrradstraßen sicher, bequem und schnell sind, werden sie in der Regel besser angenommen als bestehende Radverkehrsanlagen. Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen lässt sich der Radverkehr daher gezielt lenken.



### Fahrradstraßen sind einfach und kostengünstig umzusetzen

Fahrradstraßen lassen sich vergleichsweise einfach und kostengünstig einrichten. Die Behörde kann eine Straße oder einen Straßenabschnitt durch Verordnung zu einer Fahrradstraße erklären. Dazu müssen die Rahmenbedingungen der StVO (es muss der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dienen) erfüllt werden. Am Anfang und Ende einer Fahrradstraße müssen die entsprechenden Hinweistafeln angebracht werden, eine bauliche Umgestaltung der Straße ist nicht zwingend erforderlich.

<sup>8</sup> FACHAUSSCHUSS RADVERKEHR VON ADFC UND SRL (2011): ADFC Position Fahrradstraßen. Bremen. [http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/111/pos\\_fahrradstrassen\\_201112.pdf](http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/111/pos_fahrradstrassen_201112.pdf) (Zugriff: 25.6.2015).

BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND INNOVATION HAMBURG (2013): Fahrradstraßen Hamburg. Sicher und komfortabel Rad fahren. <http://www.hamburg.de/contentblob/3901488/data/fahrradstrassen-faltblatt.pdf> (Zugriff: 25.6.2015).

### Fahrradstraßen erhöhen die Leistungsfähigkeit des Radwegenetzes



Gerade auf wichtigen und viel genutzten Radverkehrsverbindungen können bestehende Anlagen das Verkehrsaufkommen vielfach nicht ausreichend auffangen. Zu viele RadfahrerInnen auf zu schmalen Radwegen sind die Folge. Fahrradstraßen sind hier eine Lösung, denn sie erhöhen die Kapazität und Leistungsfähigkeit des Netzes. Dies gilt auch für die Verbesserung des Netzes zu „Spitzenzeiten“. Durch die Einführung von Fahrradstraßen kann zudem eine Radschnellverbindung geschaffen werden. Durch die große Fahrbahnbreite können RadfahrerInnen auch mit höheren Geschwindigkeiten sicher unterwegs sein. Schnelle RadfahrerInnen können langsamere gefahrlos überholen.

### Fahrradstraßen bringen Wertschätzung für den Radverkehr



Die Einrichtung einer Fahrradstraße vermittelt der Öffentlichkeit das Bild, dass eine Gemeinde aktiv den Radverkehr unterstützt und um eine faire Aufteilung der Verkehrsfläche bemüht ist. Durch die Errichtung von Fahrradstraßen können Gemeinden ihre Bemühungen und ihre ernsthafte Bereitschaft zur Förderung des Radverkehrs kundtun.



### Fahrradstraßen erleichtern die Orientierung

Nationale und internationale Beispiele zeigen, dass Fahrradstraßen durch Piktogramme und farbige Bodenmarkierungen meist gut beschildert und markiert sind. Dies führt dazu, dass der Verlauf von Radrouten leichter erkennbar ist.



### Fahrradstraßen fördern die Freude am Radfahren

Auf Fahrradstraßen ist es gestattet, zu zweit oder in einer Gruppe nebeneinander zu fahren. Die Möglichkeit, sich auch während der Fahrt zu unterhalten, erhöht den Spaß und die Freude am Radfahren.

## Einsatzkriterien

Als Fahrradstraßen kommen vor allem jene Straßen(züge) in Betracht, auf denen der Radverkehr bereits einen hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ausmacht. Laut den Richtlinien der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, RVS Radverkehr 03.02.13,<sup>9</sup> sind Fahrradstraßen aufgrund ihrer hohen Qualität vor allem für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet. Um einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit zu garantieren, sollen sie nach Möglichkeit bevorrangt werden. An den Einmündungen und Kreuzungen wird die Anbringung eines Fahrradpiktogramms auf der Fahrbahn oder eine bauliche Einengung empfohlen. Weitere Maßnahmen zur Reduzierung der MIV<sup>10</sup>-Geschwindigkeit sollten überprüft werden.

Knotenpunkte im bebauten Gebiet sollten so angelegt werden, dass der Vorrang der Fahrradstraße (der, falls nicht vorhanden, ebenfalls verordnet werden sollte) klar erkennbar ist. Dies kann beispielsweise durch eine Anhebung der Querfahrbahn oder durch Haifischzähne erfolgen.

<sup>9</sup> ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE – SCHIENE – VERKEHR (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr. 03.02.13, Wien.

<sup>10</sup> Motorisierter Individualverkehr



## Einführung einer Fahrradstraße in 5 Schritten

### *Initiative ergreifen und Fahrradstraßen vorschlagen*

Die Ausweisung einer Fahrradstraße ist immer eine Einzelfallentscheidung. Derzeit gibt es keine standardisierten Prozesse, in denen die Errichtung von Fahrradstraßen selbstverständlich mitdiskutiert wird. Aus diesem Grund ist ihre Einrichtung abhängig vom Engagement der Gemeinde und der BürgerInnen. Die Initiative kann von unterschiedlichsten AkteurInnen wie beispielsweise dem Bürgermeisteramt, dem Verkehrsreferat, dem Stadtplanungsamt, der Fahrradlobby oder Bürgerinitiativen ausgehen.

- + Zu Beginn sollten solche Straßen(abschnitte) ausgewählt werden, die sich besonders gut als Fahrradstraße eignen.
- + Die Erhebung von Daten zum (Rad-)Verkehrsaufkommen ist eine gute Basis für die Argumentations- und Überzeugungsarbeit.
- + Die Planung einer oder mehrerer Fahrradstraßen sollte in der längerfristigen Strategie für das Radverkehrsnetz berücksichtigt werden.

### Tipps

### *Erstellung einer Verordnung entsprechend der StVO*

Um eine Fahrradstraße rechtskräftig einzuführen, bedarf es einer Verordnung nach § 67 StVO. Die Verordnung sollte dabei folgende Aspekte berücksichtigen:

#### + **Definition des umzuwidmenden Bereiches**

Fahrradstraßen können unterschiedlich verortet sein: entweder innerorts für ein schnelles und sicheres Vorankommen in der Stadt oder außerorts auf schwach belasteten Straßen, die z. B. von FreizeitradlerInnen und RadtouristInnen genutzt werden. Auch die Länge einer Fahrradstraße kann stark variieren. Die kleinste Fahrradstraße in Österreich ist relativ kurz (135 m).<sup>11</sup> Die längste Fahrradstraße in Österreich ist 600 m lang (Stadt Klagenfurt a. W.).

#### + **Bestimmung, ob die Fahrradstraße auch mit anderen Fahrzeugen befahren werden darf**

Gemeinden haben die Möglichkeit, gemäß § 67 Abs. 2 StVO, nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten, zu bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen Fahrzeugen befahren werden darf (siehe Seite 22).

#### + **Angabe, wie die Kundmachung der Verordnung erfüllt wird**

Die Gemeinde muss am Anfang und am Ende der Fahrradstraße die entsprechenden Verkehrsschilder anbringen. Neben den Straßenverkehrszeichen besteht auch die Möglichkeit, bauliche Maßnahmen auszuführen oder Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn anzubringen. Solche ergänzenden Maßnahmen sind nicht zwingend Gegenstand der Verordnung.

# 1

# 2

<sup>11</sup> Diese Aussage nimmt Bezug auf die Fahrradstraße in Innsbruck (Gabelsbergerstraße).

## Tipps

- + Fahrradstraßen sollten auf Hauptradrouten eingesetzt werden. Es empfiehlt sich daher, sie über einen längeren Straßenzug zu verordnen.
- + Fahrradstraßen sollten auch für ortsfremde Personen leicht erkennbar sein. Das Anbringen von großen Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn ist empfehlenswert.
- + Damit RadfahrerInnen gleichmäßig vorankommen, sollte die Fahrradstraße gegenüber querenden Straßen Vorrang haben. Dieser Vorrang sollte durch Fahrbahnanhebungen, bauliche Einengungen oder Haifischzähne kenntlich gemacht werden.
- + Je weniger querende Straßen es gibt, desto einfacher ist die Verordnung von Fahrradstraßen.

# 3

## Infrastrukturelle Umsetzung vor Ort

Laut StVO müssen Hinweiszeichen am Anfang und am Ende der Fahrradstraße angebracht werden. Bauliche Maßnahmen wie beispielweise Aufpflasterungen oder Fahrbahnverengungen sind zusätzlich möglich. Insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen können bauliche Maßnahmen die Verkehrssicherheit weiter erhöhen, etwa durch Einengungen der Fahrbahn. Auch der Rückbau von Radwegen auf dem Gehsteig oder der Rückbau von Parkplätzen kann – je nach örtlichen Gegebenheiten – erforderlich sein.

## Tipps

- + Einmündungen für den ein- und ausfahrenden Kfz-Verkehr sollten möglichst schmal bemessen sein.
- + Eine Fahrradstraße wird umso attraktiver, je weniger Kfz-Parkflächen vorhanden sind und, dadurch bedingt, je seltener Ein- und Ausparkvorgänge stattfinden.

Salzburg, Bozner  
Straße, Glanspitz in  
Lehen



Die Fahrradstraßen in Salzburg und St. Pölten wurden ausschließlich beschildert. In St. Pölten wurde die Zusatztafel „ausgenommen Zufahrt Hans-Schickelgruber-Straße“ angebracht.

St. Pölten, Johann-  
Gasser-Straße



## Öffentlichkeitsarbeit

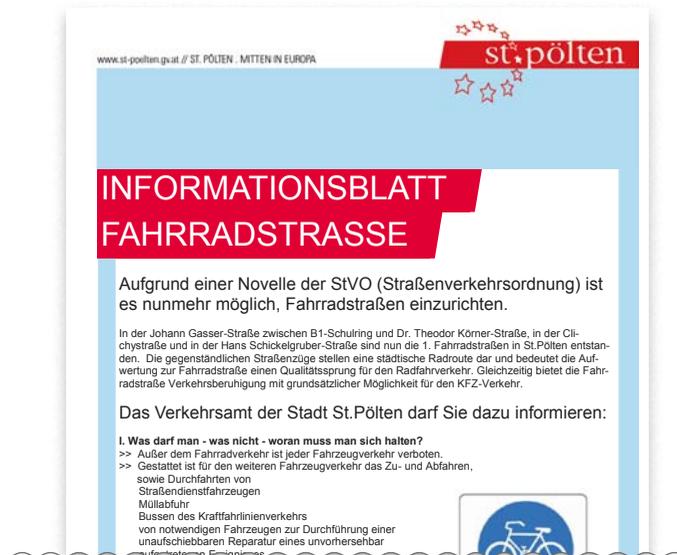
Das Instrument der Fahrradstraße ist relativ neu – begleitende, bewusstseinsbildende Maßnahmen spielen daher eine große Rolle. AnrainerInnen und BürgerInnen sollten ausreichend informiert sein und die Presse sollte einbezogen werden. Die Präsenz in sozialen Medien und Online-Plattformen (Gemeindeportal, Website, Social-Media-Gruppen) ist genauso wichtig wie die Verteilung von Faltblättern, Infobriefen oder Hauswurfsendungen.

- + Die Umsetzung einer Informationskampagne erhöht die Kenntnis der VerkehrsteilnehmerInnen.
- + Die Veranstaltung einer Pressekonferenz trägt zu einer besseren Bewusstseinsbildung bei.
- + VerkehrsteilnehmerInnen sollte eine „Schonfrist“ eingeräumt werden, in der ein Fehlverhalten nicht rechtlich geahndet, sondern nur verwahrt wird.

# 4

### Tipps

Informationsblatt Fahrradstraße, St. Pölten<sup>12</sup>



## Monitoring und Evaluierung

Ein kontinuierliches Monitoring und eine Evaluierung sind wichtig, um den Erfolg der Maßnahme eruieren zu können, um rechtzeitig auf besondere Gegebenheiten zu reagieren und um wichtige Argumente für zukünftige verkehrliche Maßnahmen zu erhalten. Dies umfasst beispielsweise eine Vorher-nachher-Untersuchung.

- + Verkehrskontrollen nach der Einführung sind wichtig, um sicherzustellen, dass die neuen Verkehrsregeln eingehalten werden.

Vorher-nachher-Erhebungen (z. B. Kfz/h, RF/h, Unfallzahlen oder V<sub>85</sub>) geben Aufschluss über den Erfolg der neuen Maßnahme.

# 5

### Tipps

<sup>12</sup> STADT ST. PÖLTEN (2014): Informationsblatt Fahrradstraße. <http://www.st-poelten.gv.at/Content.Node/buergerservice/Fahrradstrasse-Infoblatt.pdf> (Zugriff: 18.8.2015).

## Erfahrungen aus nationalen Umsetzungen

### Übersicht über bestehende Fahrradstraßen in Österreich

Gemeinde	Bundesland	EinwohnerInnen	Anzahl Fahrradstraßen	Straßenname
Bregenz	Vorarlberg	28.000	1	Klostergasse
Hard	Vorarlberg	12.000	1	Wallstraße/Sportplatzgasse
Innsbruck	Tirol	128.000	1	Gabelbergerstraße
Klagenfurt	Kärnten	97.000	6	Schilfweg, Schleusenweg, Gabelweg, Friedelstrand, Wilsonstraße, Lorettoweg
Salzburg	Salzburg	145.000	1	Bozner Straße/Glanspitz in Lehen
St. Pölten	Niederösterreich	52.000	3	Johann-Gasser-Straße, Hans-Schickelgruber-Straße, Clichystraße
Reutte	Tirol	6.000	1	Königsweg
Wien	Wien	1.800.000	2	Kuchelauer Hafestraße, Hofjagdstraße
Wolfurt	Vorarlberg	8.000	7	Fattstraße, Schmerzensbildstraße, Riedweg, Neudorfstraße, Kirchstraße, Hofsteigstraße, Bregenzerstraße

Derzeit (Stand Juli 2015) gibt es in Österreich 23 Fahrradstraßen in neun Gemeinden. Viele Fahrradstraßen befinden sich in Tirol und Vorarlberg. Hinsichtlich der geografischen Lage fällt auf, dass viele Fahrradstraßen entlang von Gewässern oder in Naherholungsgebieten geführt werden.

Fünf der neun Gemeinden haben jeweils eine Fahrradstraße verordnet. Wolfurt (sieben Fahrradstraßen), Klagenfurt (sechs Fahrradstraßen), St. Pölten (drei Fahrradstraßen) und Wien (zwei Fahrradstraßen) besitzen mehrere Fahrradstraßen.

Vier weitere Fahrradstraßen sind derzeit in Planung, u. a. in den Gemeinden Feldkirch und Tulln.

## Die Gestaltung von Fahrradstraßen

### Ausgangslage

Fünf der sieben befragten Gemeinden<sup>13</sup> beschrieben die Ausgangslage vor der Einführung der Fahrradstraße. Zwei Straßen waren vorher eine Tempo-30-Zone und eine Straße war eine Nebenfahrbahn. In zwei Fällen durfte die Straße vorab gar nicht mit motorisierten Fahrzeugen befahren werden, da sie ein Radweg bzw. eine Straße mit Fahrverbot war.

### Lage und Funktion der Fahrradstraßen

Fahrradstraßen in Österreich verlaufen fast immer auf einzelnen Straßen oder Straßenabschnitten. Nur Wolfurt hat ein zusammenhängendes Netz aus sieben Fahrradstraßen verordnet. Einen Ring an Fahrradstraßen wie z. B. in der deutschen Stadt Braunschweig gibt es in Österreich (noch) nicht. Viele Fahrradstraßen liegen in dünn besiedelten Gebieten:

- + in den Außenbezirken (z. B. Hofjagdstraße in Wien, Nähe Auhof im 13. Bezirk),
- + entlang von Gewässern (z. B. Schleusenweg in Klagenfurt entlang des Lendkanals oder Bozner Straße in Salzburg entlang der Salzach) oder
- + in ländlichen Regionen (z. B. Königsweg in Reutte, 6.000 EinwohnerInnen).



Der „Wolfurter Weg“, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Marktgemeinde Wolfurt (Fahrradstraßen in Grün dargestellt)

Vier Gemeinden verordneten Fahrradstraßen in einem sehr zentralen, innerstädtischen Bereich. Diese Straßen dienen primär dem Alltagsverkehr. St. Pölten, Bregenz, Hard und Innsbruck sind Beispiele für Gemeinden mit einer im Zentrum verordneten Fahrradstraße.

Grafik: Besch und Partner / Marktgemeinde Wolfurt

<sup>13</sup> Die Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) führte im Zeitraum Februar bis April 2015 eine Online-Befragung durch. An der Befragung nahmen insgesamt 171 Gemeinden teil, darunter sieben Gemeinden mit einer Fahrradstraße. Durch eine Internetrecherche wurden weitere Umsetzungen ergänzt, sodass insgesamt zehn Gemeinden mit Fahrradstraße definiert werden konnten. Die Ergebnisse der Befragung werden nachfolgend dargestellt und beziehen sich auf die sieben untersuchten Gemeinden mit Fahrradstraße.

Fahrradstraßen sollten insbesondere auf Hauptverbindungen des Radverkehrs oder bei erwartbar hohem Radverkehrsaufkommen eingesetzt, und wenn möglich bevorzugt werden. In sechs der sieben befragten Gemeinden ist die Fahrradstraße Teil einer Hauptradroute. Eine Bevorrangung der Fahrradstraße ist bislang eher die Ausnahme. Auf fast allen untersuchten Fahrradstraßen gilt an Kreuzungen die allgemeine Rechtsregel.

### *Ausmaße und Dimensionen*

Die seit 2013 verordneten Fahrradstraßen sind vergleichsweise schmale und kurze Straßen(abschnitte). Im Durchschnitt ist eine Fahrradstraße in Österreich 350 m lang und 5 m breit. Die kleinste Umsetzung wurde in Innsbruck vorgenommen (135 × 5 m), die längste Fahrradstraße verordnete die Stadt Klagenfurt (ca. 600 × 3 m). Die maximale Breite betrug in den untersuchten Gemeinden 6 m.

### *Bauliche Gestaltung*

Die Mehrheit der existierenden Fahrradstraßen wurde beschildert, nicht aber baulich (um)gestaltet. Nur in der Gemeinde Hard wurden große Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn angebracht und Warnlichter für den Querverkehr installiert.

*Hard, Wallstraße/  
Sportplatzgasse*



*Klagenfurt, Schilfweg*



*St. Pölten,  
Johann-Gasser-Straße*



Fotos: Marktgemeinde Hard,  
Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee,  
Landeshauptstadt St. Pölten



## Kosten und Aufwand

Die Kosten für die Umgestaltung einer regulären Straße zu einer Fahrradstraße hängen von der Art der Gestaltung (baulich oder durch Beschilderung), der Länge der Straße sowie der Anzahl der Kreuzungen und Einmündungen ab. Die Verordnung von Fahrradstraßen hat in Österreich im Durchschnitt 20.000 EUR pro Gemeinde gekostet. Die günstigste Umsetzung hat in Innsbruck stattgefunden (250 EUR), am teuersten war die Fahrradstraße in Hard (50.000 EUR). Die Kosten für das Anbringen von Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen belaufen sich in der Regel auf 5.000 bis 10.000 EUR.

Damit ist die Verordnung einer Fahrradstraße – im Vergleich zu anderen Straßenumgestaltungen wie beispielsweise dem Radwegebau – sehr günstig.

1 km <b>Radweg</b>	<b>90.000–700.000</b> EUR (je nach Grundstückskosten)
1 km <b>Radfahrstreifen/Mehrzweckstreifen</b>	<b>7.000</b> EUR
1 km <b>Fahrradstraße</b>	ab <b>2.000</b> EUR

Umsetzungskosten für  
Radverkehrsinfrastruktur  
im Vergleich<sup>14</sup>

Der zeitliche Aufwand für die Umsetzung einer Fahrradstraße betrug im Durchschnitt 3,8 Monate. Die schnellste Umsetzung erfolgte in nur einem Monat, die längste Umsetzung dauerte sieben Monate. Durch solche raschen Umsetzungen hält sich in der Folge auch der personelle Aufwand in Grenzen.

## Effekte und Wirkungen

Zu den Auswirkungen von Fahrradstraßen auf das (Rad-)Verkehrsaufkommen, die Geschwindigkeit oder das Unfallgeschehen gibt es bislang nur wenige Informationen. Als Ergebnis der Online-Befragung stellt sich heraus, dass sich vor allem die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs verändert hat und in zwei Fällen auch das Radverkehrsaufkommen zugenommen hat. In drei Gemeinden konnte (noch) keine Veränderung festgestellt werden.

<sup>14</sup> BMVIT (2013): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Wien.

## FAQ – Fragen und Antworten zur Fahrradstraße



Im Rahmen der Studie wurden Gemeinden nach ihren Hürden und Hindernissen bei der Planung oder Umsetzung einer Fahrradstraße befragt. Auch Gemeinden, die noch keine Fahrradstraße umgesetzt haben, kamen zu Wort. *Was bewegt viele Gemeinden? Welche Barrieren oder Hindernisse wurden genannt?* Nachfolgend werden Antworten auf häufig gestellte Fragen gegeben. Auf diese Weise sollen anhaltende Hürden abgebaut werden.

### Wo sollte eine Fahrradstraße errichtet werden?

*„Die Umsetzung von Fahrradstraßen wertet das Radverkehrsnetz erheblich auf und ist gleichzeitig ein ideales Marketing für den Radverkehr. Daher möchte die Stadt Wien eine innerstädtische Umsetzung forcieren.“*  
Ing. Thomas Berger, Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Fahrradstraßen bieten die Möglichkeit, das bestehende Radverkehrsnetz auf eine höhere Qualitätsstufe zu heben. RadfahrerInnen dürfen nebeneinander fahren, an Kreuzungen und Einmündungen kann der Fahrradstraße Vorrang gegeben werden. Daher eignen sich Fahrradstraßen besonders dort, wo viele RadfahrerInnen unterwegs sind oder ein hohes Radverkehrsaufkommen erwartet wird. Haupttrouten für den Radverkehr mit wichtiger Verbindungsfunktion eignen sich gut als Fahrradstraße. Einen Radweg zu einer Fahrradstraße umzuwandeln oder Zufahrten für den Kfz-Verkehr zu legalisieren, ist nicht die Intention einer Fahrradstraße!

### Gibt es eine ideale Breite für Fahrradstraßen?

Rechtlich gesehen gibt es keine Vorgaben zu einer Mindestfahrbahnbreite. Die Stadt Bremen (Deutschland) hat eine Leitlinie für die Gestaltung von Fahrradstraßen<sup>15</sup> entwickelt, die sich auch auf österreichische Städte und Gemeinden übertragen lässt. Die darin definierten Mindestbreiten liegen, abhängig von der Kfz-Führung und dem DTV,<sup>16</sup> zwischen 4,5 m und 6,5 m. In der Praxis zeigt sich, dass aber auch in bestimmten Fällen Fahrradstraßen mit geringeren Breiten sinnvoll sein können.

### Wie sollten Einmündungen und Kreuzungen gestaltet sein?

Laut den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)<sup>17</sup> sollten Fahrradstraßen an Kreuzungen und Einmündungen bevorrangt werden. Diese Vorrangregeln sollten durch Markierungen oder bauliche Gestaltungen kenntlich gemacht werden. Empfohlen werden die Anhebung der Querfahrbahn und/oder das Anbringen von Haifischzähnen. Außerdem sollten große Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn angebracht werden.

### Darf das Durchfahrtsverbot in einer Fahrradstraße für alle Fahrzeuge aufgehoben werden?

Die in der StVO festgeschriebenen Ausnahmeregelungen<sup>18</sup> werden in der Praxis unterschiedlich gehandhabt. In Hard und Bregenz wurde die Zusatztafel „Durchfahrt gestattet“ bzw. „Durchfahrt erlaubt“ angebracht. Demnach ist die Durchfahrt in der Fahrradstraße allen Fahrzeugen gestattet. In anderen Gemeinden (z. B. Wien, St. Pölten) wurde keine Ausnahmeregelung eingeführt, d. h. Kraftfahrzeuge dürfen hier nur zu- oder abfahren, nicht aber durchfahren.

15 DEPUTATION FÜR UMWELT, BAU, VERKEHR, STADTENTWICKLUNG UND ENERGIE (2015): Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen. Bremen. [http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/18\\_521\\_S\\_Fahrradstraßen+Endf.pdf](http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/18_521_S_Fahrradstraßen+Endf.pdf) (Zugriff: 18.8.2015).

16 DTV steht für durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke.

17 ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRAßE – SCHIENE – VERKEHR (2014): RVS 03.02.13, Radverkehr. Wien.

18 StVO § 67 Abs. 2: Die Behörde kann in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen als den in Abs. 1 genannten Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf; das Queren von Fahrradstraßen ist jedenfalls erlaubt.



Prinzipiell soll die Fahrradstraße primär dem Radverkehr dienen, weshalb jeglicher Kfz-Verkehr eigentlich auch die Ausnahme darstellen soll. Eine selektive Aufhebung des Durchfahrtsverbots sollte daher mit Bedarf vorgenommen werden. Sollte dennoch eine weitergehende Ausnahme angestrebt werden, kann dies etwa durch die Anbringung einer Zusatztafel „Durchfahrt für Kfz bis 3,5 t gestattet“ erfolgen.

### *Kann eine Fahrradstraße eine Einbahnstraße sein?*

Auch Einbahnstraßen können zu einer Fahrradstraße verordnet werden. Zusätzlich zu den bestehenden Einbahnstraßen-Schildern sind noch Fahrradstraßen-Schilder am Anfang und am Ende der Einbahn anzubringen.

### *Wie können GemeindevertreterInnen überzeugt werden?*

Wichtige Argumente oder Vorteile einer Fahrradstraße sind die erhöhte Verkehrssicherheit, die kostengünstige Umsetzung sowie die Möglichkeit der Bündelung des Radverkehrs. Durch Fahrradstraßen kann die Leistungsfähigkeit des Radverkehrsnetzes erhöht werden, RadfahrerInnen sind komfortabler und schneller unterwegs.

Die befragten GemeindevertreterInnen empfehlen Mut zur Umsetzung, einen Austausch mit Gemeinden, die bereits Fahrradstraßen umgesetzt haben, sowie Studienreisen oder Exkursionen in Städte mit Fahrradstraßen. Ihrem Urteil nach sagt ein Bild mehr als tausend Worte.

### *Können Fahrradstraßen auch mit wenig Geld errichtet werden?*

16% aller befragten Gemeinden gaben an, kein Budget für die Verordnung einer Fahrradstraße zu haben. Dieser Aussage ist anzumerken, dass die Errichtung von Fahrradstraßen eine sehr kostengünstige Maßnahme ist. Im Durchschnitt hat eine Fahrradstraße in Österreich 20.000 EUR gekostet, zwei Gemeinden sind mit 1.000 EUR oder weniger ausgekommen.

### *Wie können Bedenken zur Verkehrssicherheit gemindert werden?*

Die Gewährleistung und weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit sind zentrale Anliegen des Verkehrsministeriums. Das BMVIT hat zu diesem Zweck das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020<sup>19</sup> erstellt. Die Errichtung von Fahrradstraßen wird in diesem Programm dezidiert als eine Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit genannt.

Durch die Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie durch die bessere Sichtbarkeit der RadfahrerInnen steigt in einer Fahrradstraße die Verkehrssicherheit. Die Sicherheit kann weiter erhöht werden, indem Senkrecht- oder Schrägparkplätze in einer Fahrradstraße vermieden werden. Sechs der sieben befragten Gemeinden gaben zudem an, noch keinen Unfall in der Fahrradstraße aufgezeichnet zu haben.

19 BMVIT (2011): Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020. Wien. <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/vsp2020.html> (Zugriff: 18.8.2015).

## Umsetzungsbeispiele

### Marktgemeinde Hard, Vorarlberg

Als erste Gemeinde in Vorarlberg hat Hard im April 2013 eine Fahrradstraße eröffnet. Auf der Wallstraße und der Sportplatzstraße gilt seitdem Vorrang für RadfahrerInnen. Auf einer Gesamtlänge von 550 m wurde die ehemalige Tempo-40-Straße in eine Fahrradstraße umgewandelt.

Schon 2008 gab es erste Überlegungen für die Errichtung einer Fahrradstraße in Hard. Im Radverkehrskonzept Hard 2008–2010 wurden Möglichkeiten zur Einführung einer Fahrradstraße eruiert. Mit der Novellierung der StVO wurden 2013 rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen, um das Konzept umzusetzen.<sup>20</sup>

#### Ausgangslage

- + Priorisierung: Straßen sind im Vorrang geführt
- + Geschwindigkeitsbegrenzung: 40 km/h
- + Radverkehrsinfrastruktur: nicht vorhanden



#### Resultat

- + Priorisierung: Vorrang auch für RadfahrerInnen
- + Geschwindigkeitsbegrenzung: 30 km/h
- + Radverkehrsinfrastruktur: Fahrradstraße
- + RadfahrerInnen dürfen nebeneinander fahren
- + RadfahrerInnen dürfen weder gefährdet noch behindert werden

Foto: Marktgemeinde Hard

<sup>20</sup> MARKTGEMEINDE HARD (2013): Fahrradstraße Sportplatzstraße und Wallstraße. Verkehrstechnisches Gutachten, Feldkirch.



## Argumentation für die Verordnung der Fahrradstraße

### Flächenwidmung

**§ 67** (1) Die Behörde kann, wenn es (...) **aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes im öffentlichen Interesse** gelegen ist, durch Verordnung Straßen (...) zu Fahrradstraßen erklären.

- + Das Gebiet entlang der betroffenen Straße ist im Flächenwidmungsplan als Wohngebiet und im Siedlungsentwicklungskonzept als Fläche mit Wohnnutzung vorgesehen.
- + Es befindet sich ein Kindergarten in der Straße.

Damit sind gute Voraussetzungen für die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Wohngebiet (weniger Abgase, weniger Lärm) und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (Kindergartenkinder) geschaffen.

### Verkehrsdaten

**§ 67** (1) Die Behörde kann, wenn es der **Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs** dient, (...) durch Verordnung Straßen (...) zu Fahrradstraßen erklären.

- + Eine Verkehrszählung ergibt:  
DTV:<sup>21</sup> 166 Kfz/Tag (Sportplatzstraße) bzw. 554 Kfz/Tag (Wallstraße)  
Mittlere Geschwindigkeit ( $V_{85}$ ):<sup>22</sup> 37 km/h
- + Durchgangsverkehr (MIV)<sup>23</sup> vorhanden
- + RadfahrerInnen haben an Kreuzungen Vorrang

Damit sind gute Voraussetzungen für eine Verkehrsberuhigung und eine Zunahme der Verkehrssicherheit durch die Reduktion der Geschwindigkeit des MIV gegeben.

*Straßenverkehrsordnung  
Österreich*

*Straßenverkehrsordnung  
Österreich*

Foto: Marktgemeinde Hard

<sup>21</sup> Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV).

<sup>22</sup>  $V_{85}$  beschreibt die Geschwindigkeit, die von 85 % der unbehindert fahrenden Pkw auf nasser Fahrbahn nicht überschritten wird.

<sup>23</sup> Motorisierter Individualverkehr (MIV).

**Umsetzungsmaßnahmen<sup>24</sup>**

- + Diskussion in der Gemeinde, März 2013
- + Erstellung eines verkehrstechnischen Gutachtens, März 2013
- + Information der AnrainerInnen, März 2013
- + Verordnung, Gemeindevorstandsbeschluss, April 2013
- + Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen:
  - + Anbringen der Hinweistafeln am Anfang und Ende der Straße
  - + Anbringen der Zusatztafel „Durchfahrt gestattet“
  - + Bodenmarkierung (3,5 m breite Fahrradpiktogramme)
- + Pressekonferenz und Eröffnung mit AnrainerInnen, Schul- und Kindergartenkindern, April 2013
- + Bauliche Umgestaltung aufgrund von Sanierungsmaßnahmen, Sommer 2014:
  - + Rückbau der Gehsteigkante (der Niveauunterschied zwischen Gehsteig und Fahrbahn wird aufgehoben)
  - + Auflassung eines Zebrastreifens
  - + Gestaltung neuer Verkehrsinseln (inkl. Begrünung)

**Erfahrungen aus der Praxis**

- + Rechtliche Prüfung, ob Bodenmarkierungen verordnungspflichtig sind, war notwendig.
- + Die Erstellung des Verordnungstextes war mangels Referenzen und vorhergehender Erfahrungen aufwendig.
- + Verkehrserhebungen ergeben, dass die Geschwindigkeit leicht zurückgegangen ist (Sportplatzgasse: vorher  $V_{85}$  43 km/h und nachher  $V_{85}$  36 km/h), Wallstraße unverändert  $V_{85}$  37 km/h.
- + Bewusstseinsbildung bei AnrainerInnen und BürgerInnen ist von großer Bedeutung.



Niedrige Kosten in der Umsetzung, da in der Straße keine zusätzlichen baulichen Maßnahmen erfolgen mussten.

<sup>24</sup> KATHREIN, B. (2013): Die erste Fahrradstraße Vorarlbergs stellt sich vor. Vortrag auf der 17. Informationsplattform Mobilitätsmanagement in der Gemeinde am 29.5.2013.

## Stadt Wien

Bereits 2011 gab es Bestrebungen, Fahrradstraßen in Wien einzurichten. Da die dafür notwendigen Gesetzesänderungen zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht beschlossen waren, wurde im Jahr 2012 die Hasnerstraße als „fahrradfreundliche Straße“ eingerichtet. Mit der 25. StVO-Novelle 2013 wurde die Kuchelauer Hafensstraße als erste offizielle Fahrradstraße in Wien eröffnet. Sie befindet sich im 19. Wiener Gemeindebezirk und ist Teil des Donauradweges Eurovelo 6 und somit eine wichtige Verbindung für PendlerInnen und FreizeitradlerInnen aus dem benachbarten Niederösterreich.<sup>25</sup> 2014 wurde die zweite Fahrradstraße in Wien, die Hofjagdstraße im 13. Bezirk nahe des Auhofs, errichtet.<sup>26</sup>



Kuchelauer Hafensstraße,  
Wien

### Umsetzungsmaßnahmen

Es wurden ausschließlich Markierungsarbeiten (Beschilderung der Fahrradstraße) durchgeführt.

### Erfahrungen aus der Praxis

- + Die Fahrradstraße wird gut angenommen, da sie von RadfahrerInnen bereits vorher stark genutzt wurde und die Bevorrangung als sehr positiv erlebt wird.
- + Die Vorrangregeln auf dieser Straße müssen klar kundgemacht werden (Vorrangverletzungen an Kreuzungen kommen vor).
- + Je mehr Kreuzungen es pro Straße gibt, desto komplizierter ist die Umsetzung einer Fahrradstraße.



Niedrige Kosten in der Umsetzung, da in der Straße keine baulichen Maßnahmen erfolgen mussten.

Foto: Sebastian Philipp

<sup>25</sup> Auskunft von Ing. Kurt Rudorfer, Magistrat der Stadt Wien (MA 46) am 29.7.2013.

STADT WIEN (2013): Wien hat erste Fahrradstraße Österreichs. <http://www.wien.gv.at/rk/mmsg/2013/04/03007.html> (Zugriff: 25.6.2015).

Auskunft von Susanne Reichard, Mobilitätsagentur Wien am 3.4.2013.

<sup>26</sup> ORF (2015): Zweite Fahrradstraße Wiens in Hietzing eröffnet. <http://wien.orf.at/news/stories/2700423/> (Zugriff: 18.8.2015).

## Internationale Erfahrungen

Fahrradstraßen werden bereits seit vielen Jahren in Deutschland, den Niederlanden, Großbritannien und anderen Ländern realisiert. Die Erfahrungen, die in diesen Ländern gesammelt wurden, können auch für österreichische Umsetzungen hilfreich sein.

## Deutschland

1988 werden in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) erstmals „Fahrbahnen, die den Radfahrern vorbehalten werden“, erwähnt. Eine klare Richtlinie zur Einführung von Fahrradstraßen wurde knapp zehn Jahre später mit der 24. StVO-Novelle im September 1997 geschaffen.<sup>27</sup>

Insgesamt gibt es mindestens 250 Fahrradstraßen in mehr als 40 Städten Deutschlands.<sup>28</sup> Wichtige Großstädte (z. B. Hamburg, München oder Berlin) und „Fahrradstädte“ (z. B. Münster, Bremen oder Bonn) weisen bereits seit mehreren Jahren Fahrradstraßen auf.

## Definition

Straßenverkehrs-Ordnung  
Deutschland<sup>29</sup>

**§ 41** **Vorschriftenzeichen**  
Anlage 2, Zeichen 244.1: (1) Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.

(2) Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.

(3) Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

(4) Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

<sup>27</sup> ADFC (2013): StVO-Novelle 1997 – mehr Rechte für Radler. <http://www.adfc.de/verkehr--recht/gut-zu-wissen/unterwegs-mit-dem-rad/stvo-novelle-1997---mehr-rechte-fuer-radler> (Zugriff: 25.6.2015).

<sup>28</sup> FAHRRAD WIKI (2013): Liste der Fahrradstraßen in Deutschland. [http://de.fahrrad.wikia.com/wiki/Liste\\_der\\_Fahrradstra%C3%9Fen\\_in\\_Deutschland](http://de.fahrrad.wikia.com/wiki/Liste_der_Fahrradstra%C3%9Fen_in_Deutschland) (Zugriff: 25.6.2015).

<sup>29</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367). [http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stvo\\_2013/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stvo_2013/gesamt.pdf) (Zugriff: 25.6.2015).

<sup>30</sup> zu §41, Zeichen 244.1 und 244.2, VwV-StVO:  
„II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“ [http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwv-bund\\_26012001\\_53236420014.htm](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwv-bund_26012001_53236420014.htm) (Zugriff: 6.7.2015).

In Deutschland ist weder das Durchfahren noch das Zu- und Abfahren in Fahrradstraßen gestattet. Das bedeutet, es gibt einige Fahrradstraßen, die gänzlich autofrei sind. Vielfach werden Fahrradstraßen jedoch für AnrainerInnen oder sogar für alle Kraftfahrzeuge per Zusatztafel freigegeben. Diese haben gegenüber den RadfahrerInnen Nachrang und müssen sich an der Geschwindigkeit der RadfahrerInnen orientieren. An Kreuzungen und Einmündungen gelten die allgemeinen Vorrangregeln. Eine Vorrangregelung für RadfahrerInnen auf Fahrradstraßen ist möglich, bisher aber nicht der Regelfall.

## Auswahlkriterien

Die rechtliche Grundlage zur Einrichtung von Fahrradstraßen ist die Verwaltungsvorschrift zur StVO. Diese besagt: „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“<sup>30</sup>

Folgende Rahmenbedingungen sollten außerdem erfüllt sein:

- + Hohes, möglichst konstantes Radverkehrsaufkommen
- + Geringes Kfz-Verkehrsaufkommen
- + Straße im Erschließungsstraßennetz
- + Möglichst keine Führung einer Buslinie

Außerorts können auch andere Straßen infrage kommen, z. B. landwirtschaftliche Wege oder touristische Routen, die nur schwach mit Kraftfahrzeugen befahren werden.<sup>31</sup>

## Erfahrungen

Mit einer Novellierung der StVO im Jahr 2009 wurden die Vorschriften für Fahrradstraßen leicht abgeändert. Die ehemals vorgesehene Bündelungsfunktion des Radverkehrs sowie die Konzentration auf Hauptverbindungen entfallen. Außerdem sind bauliche Maßnahmen (z. B. die baulichen Gestaltungen an Ein- und Ausfahrtbereichen) keine Voraussetzung mehr. Durch den Wegfall dieser baulichen und verkehrsfunktionalen Anforderungen wird die Einrichtung von Fahrradstraßen deutlich erleichtert. 2013 wurde in Fahrradstraßen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für alle Fahrzeuge festgelegt.<sup>32</sup>

## Beispiele

### München



von Fahrradstraßen für den gegenläufigen Radverkehr, die Einrichtung von Radfahr- und Schutzstreifen sowie die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht sind zentrale Maßnahmen.<sup>32</sup>

Aktuell gibt es in München 55 Fahrradstraßen. Bis Ende 2015 soll die Zahl auf insgesamt 57 Straßen ansteigen. Als Vorteile werden insbesondere die einfache Umsetzbarkeit dieser Maßnahme und der Gewinn an Sicherheit und Komfort für die RadfahrerInnen angesehen.<sup>33</sup>

Münchens Radverkehrsnetz ist derzeit gut 1.200 km lang. Um dem Bevölkerungswachstum in München und den damit entstehenden Verkehrsproblemen gerecht zu werden, wird das Radverkehrsnetz kontinuierlich weiter ausgebaut und verbessert. Die Ausweisung von Fahrradstraßen, die Öffnung

Foto: Wigand von Sassen / <http://www.radlhauptstadt.de>

31 FACHAUSSCHUSS RADVERKEHR ADFC (2011): ADFC Position Fahrradstraßen. Bremen. [http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/111/pos\\_fahrradstraesen\\_201112.pdf](http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/111/pos_fahrradstraesen_201112.pdf) (Zugriff: 25.6.2015).

32 BMVBS (2013): Straßenverkehrs-Ordnung. Neuerlass. <http://www.bmvbs.de/Shared-Docs/DE/Artikel/LA/strassenverkehrs-ordnung.html> (Zugriff: 25.6.2015).

GWIASDA, P. / HAASE, M. (2010): Neue Wege für den Radverkehr. StVO-Seminare der Fahrradakademie 2009/10. <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=KBGN45WD> (Zugriff: 28.8.2013).

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2010): Radverkehr in München, München. [http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/PDF/RadL\\_Brosch\\_2010.pdf](http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/PDF/RadL_Brosch_2010.pdf) (Zugriff: 28.8.2013).

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2015): Radlnetz München. <http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/radlnetz/> (Zugriff: 25.6.2015).

33 LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2013): Fahrradstraßen in München, München. [http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/130409\\_M%C3%BCnchenRad\\_Flyer\\_Fahrradstra%C3%9Fe\\_web.pdf](http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/130409_M%C3%BCnchenRad_Flyer_Fahrradstra%C3%9Fe_web.pdf) (Zugriff: 25.6.2015).

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (2015): Radlnetz München. <http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/radlnetz/> (Zugriff: 25.6.2015).

## Hamburg

*Uferstraße – Von-Essen-Straße – Lortzingstraße:  
Fahrradstraßen als Teil der  
Veloroute 6 in Hamburg*

„In der Uferstraße konnte eine Zunahme des Radverkehrsanteils von 153 % festgestellt werden.“



In den letzten Jahren hat die Stadt Hamburg die Anzahl ihrer Fahrradstraßen deutlich erhöht. Zurzeit gibt es acht Fahrradstraßen, die Hälfte davon wurde 2012 eröffnet. In Hamburg konnten wichtige Auswirkungen von Fahrradstraßen nachgewiesen werden: eine

deutliche Verlagerung des Radverkehrs von zuvor genutzten Gehwegen auf die Fahrbahn, was zur Verminderung von Konflikten mit FußgängerInnen und somit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Zunahme des Radverkehrs führte.<sup>34</sup>

## Niederlande und Belgien

In den 1980er-Jahren entstanden in den Niederlanden verschiedene Straßen zur Bevorrangung von RadfahrerInnen, z. B. Radschnellwege oder Fahrradstraßen. Die erste „Fietsstraat“ wurde 2003 in der Stadt Oss eröffnet.

In den Niederlanden gibt es über 1.000 Fahrradstraßen. Vorreiterinnen sind die Städte Groningen, Zwolle, Houten und Oss. Die meisten Fahrradstraßen befinden sich in Wohngebieten.<sup>35</sup>

### Definition

In den Niederlanden sind Fahrradstraßen durch Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen gekennzeichnet. Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr geeignete Straße, auf der<sup>36</sup>

- + RadfahrerInnen bevorrangt werden,
- + der motorisierte Kfz-Verkehr in den meisten Fällen erlaubt ist und
- + die Höchstgeschwindigkeit für den Fahrverkehr 30 km/h beträgt.

### Auswahlkriterien

Der *Fietzersbond*, die Interessenvertretung aller RadfahrerInnen in Belgien, definiert drei zentrale Kriterien, die erfüllt sein sollten:<sup>37</sup>

- + Möglichst wenige Kraftfahrzeuge und möglichst viele RadfahrerInnen  
Idealerweise sollte die Anzahl der RadfahrerInnen größer sein als die Anzahl der Kraftfahrzeuge. In der Spitzenzeit sollten es mindestens 200 RadfahrerInnen pro Stunde sein.

Foto: Olaf Böhm, BWVI Hamburg

34 FREIE UND HANSESTADT HAMBURG (2013): Radverkehrsstrategie Hamburg, Fortschrittsbericht 2013, Hamburg. <http://www.hamburg.de/contentblob/3933058/data/fortschrittsbericht-2013.pdf> (Zugriff: 25.6.2015).

FAHRRAD WIKI (2013): Liste der Fahrradstraßen in Deutschland. [http://de.fahrrad.wikia.com/wiki/Liste\\_der\\_Fahrradstra%C3%9Fen\\_in\\_Deutschland](http://de.fahrrad.wikia.com/wiki/Liste_der_Fahrradstra%C3%9Fen_in_Deutschland) (Zugriff: 25.6.2015).

35 Persönliche Auskunft von Willem Bosch, Stadt Zwolle, Niederlande am 19.7.2013.

36 CROW (2006): Design Manual for Bicycle Traffic, Ede, NL.

37 FIETSEBOND (2013): Fietsstraat: een belangrijke schakel. <http://www.fietzersbond.be/infrastructuur/fietsstraat#nut> (Zugriff: 16.7.2013).



+ Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Der Zugang zur Fahrradstraße sollte durch bauliche Maßnahmen verdeutlichen, dass hier Tempo 30 gilt, z. B. durch Einengungen der Straße oder Aufpflasterungen.

+ Optimierung der Wirkung der Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße sollte Teil eines Radwegenetzes sein, damit so viele RadfahrerInnen wie möglich sie nutzen. Die Fahrradstraße sollte eine Vorrangstraße sein, damit der Querverkehr die RadfahrerInnen so wenig wie möglich behindert.

## Erfahrungen

Um zu hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs zu verhindern, nicht aber den Radverkehr zu behindern, werden in den Niederlanden vielfach Aufpflasterungen installiert.

## Beispiel Gemeinde Oss



Die Fahrradstraße in der Gemeinde Oss ist die längste Fahrradstraße in den Niederlanden. Sie wurde im September 2003 eröffnet, ist 3,5 km lang und führt vom Stadtzentrum Oss in die benachbarte Gemeinde Heesch.<sup>38</sup>

„Nach Einführung der Fahrradstraße ist der Radverkehrsanteil um 11% angestiegen, der Anteil der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen ist im selben Zeitraum um 30% gesunken.“

Die Fahrradstraße wurde in zwei unterschiedlichen Varianten gestaltet. Im Stadt- und Ballungsgebiet besteht die Straße aus zwei Fahrspuren, außerhalb des Stadtgebietes ist die Fahrspur für RadfahrerInnen mittig gestaltet. Zusätzlich wurde ein abgeschlossener Radweg auf einem Teilabschnitt der Straße eingerichtet.

Eine seitens der Stadt Oss im Jahr 2005 durchgeführte Evaluierung der Fahrradstraße spiegelt den Erfolg deutlich wider: Die Fahrradstraße wird in Zentrumsnähe sehr gut angenommen, pro Tag fahren hier im Durchschnitt 4.800 RadfahrerInnen und 320 Kfz.

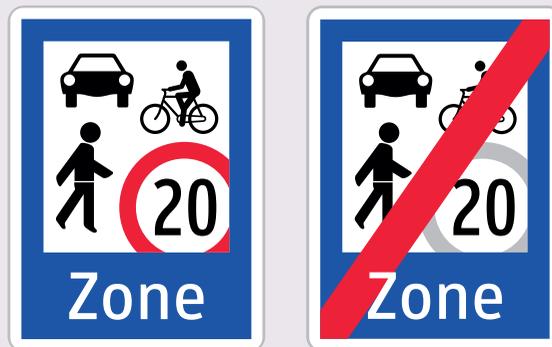


Fotos: CROW-Fietsberaad

<sup>38</sup> GEMEENTE OSS (Hrsg.) (2005). Evaluatie fietsstraat Oss. Megaborn Traffic Development. B.V.GOs0201.

# Die Begegnungszone

*Begegnungszonen sind eine effektive Maßnahme zur Verkehrsberuhigung, zur Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme und Gleichberechtigung im Straßenverkehr sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.*



## Vorteile für den Radverkehr im Überblick

- + Verkehrsberuhigung
- + Verkehrssicherheit (durch geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen motorisiertem Verkehr und Radverkehr)
- + Stärkung der Rücksichtnahme gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen
- + Höhere Aufenthaltsqualität für RadfahrerInnen
- + RadfahrerInnen dürfen nebeneinander fahren

## Aus Sicht der VerkehrsteilnehmerInnen

**RadfahrerInnen** dürfen die gesamte Fahrbahn benützen. Das Nebeneinanderfahren von RadfahrerInnen ist gestattet. Für RadfahrerInnen gilt ebenfalls das Tempolimit 20 km/h.

**FußgängerInnen** dürfen die gesamte Fahrbahn benützen. Dabei ist zu beachten, dass FußgängerInnen den Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern dürfen.

**Kfz-LenkerInnen** ist das Durchfahren durch Begegnungszonen gestattet. Dabei gilt die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, in Ausnahmefällen 30 km/h. Die jeweilige Geschwindigkeitsbegrenzung ist am Verkehrszeichen (am Anfang und Ende der Begegnungszone) vermerkt. Kfz-LenkerInnen dürfen den Fuß- und Radverkehr weder behindern noch gefährden.



**Halten und Parken:** Parken ist in Begegnungszonen nur an gekennzeichneten Stellen gestattet. Dies dient der Verkehrssicherheit, denn es gewährleistet, dass wichtige Sichtbeziehungen zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen bestehen bleiben. Das Halten ist gemäß den Bestimmungen für den ruhenden Verkehr erlaubt.

**Vorrangregeln:** In Begegnungszonen gelten die allgemeinen Vorrangregeln, der Vertrauensgrundsatz sowie das Rücksichtnahmegebot. Anders als in Wohnstraßen oder Fußgängerzonen gilt beim Ausfahren aus der Begegnungszone kein genereller Nachrang.

**Andere VerkehrsteilnehmerInnen:** Das Spielen und das Fahren mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug (Kickboards, Dreiräder u. Ä.) sind auf der Fahrbahn in Begegnungszonen nicht gestattet. Rollschuhfahren ist aber erlaubt.



Mariahilfer Straße,  
Wien

## § 76c Begegnungszonen

(1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.

(2) In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsfest angebrachten Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.

(3) In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.

(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird.

Straßenverkehrsordnung  
Österreich

Foto: Christian Fürthner / PID

(5) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Begegnungszone die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9e bzw. 9f) anzubringen sind.

(6) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen.

## Gründe für die Einführung<sup>39</sup>

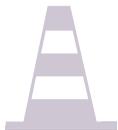
### Begegnungszonen führen zur Verkehrsberuhigung



Aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h (bzw. in Ausnahmen 30 km/h), unterstützt von einer ansprechenden baulichen Gestaltung, sind Begegnungszonen ein effektives Instrument zur Verkehrsberuhigung, wie es bislang nur Fußgängerzonen und Wohnstraßen geboten haben.

### Begegnungszonen erhöhen die Verkehrssicherheit

Evaluierungen haben gezeigt, dass die Zahl der Unfälle, der Verletzten und der Sachschäden durch die Einführung einer Begegnungszone abnimmt.<sup>40</sup> Die Gründe für die höhere Sicherheit sind:



- + Reduzierung der Geschwindigkeit auf 20 bzw. 30 km/h
- + Höhere Rücksichtnahme der VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere gegenüber dem nichtmotorisierten Verkehr
- + Geringerer Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr (normal trainierte RadfahrerInnen fahren im Durchschnitt 15–18 km/h<sup>41</sup>)

### Begegnungszonen steigern die Rücksichtnahme im Straßenverkehr

Begegnungszonen können von Fahrzeugen und FußgängerInnen gleichberechtigt im Mischverkehr genutzt werden. FußgängerInnen und RadfahrerInnen dürfen die gesamte Fahrbahn benützen. Dies führt zu einem gemeinsamen und rücksichtsvollen Miteinander, von dem auch der Radverkehr profitiert.

### Begegnungszonen erhöhen die Lebens- und Aufenthaltsqualität

Erste Erfahrungen zeigen, dass die Einführung von Begegnungszonen vielfach mit baulichen Maßnahmen wie Begrünung, Straßenmöblierung, neuer Oberflächengestaltung und Ähnlichem einhergeht. Neben der gestalterischen Aufwertung tragen niedrigere Geschwindigkeiten, weniger Lärm, mehr Rücksichtnahme und die Nutzung der gesamten Fahrbahn zu einer höheren Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Die Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raums ist für viele Gemeinden ein wichtiger Einführungsgrund.

<sup>39</sup> VCÖ (2013): Begegnungszonen setzen sich langsam in Österreich durch. Artikel vom 25.7.2013. <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/vcoe-begegnungszonen-setzen-sich-langsam-in-oesterreich-durch-25072013> (Zugriff: 28.8.2013).

THANN, O. (2013): Begegnungszonen in Österreich. Straßen und Plätze sind die Nervenzellen der Gemeinden. [http://www.kommunalverlag.at/files/begegnungszonen\\_40.pdf](http://www.kommunalverlag.at/files/begegnungszonen_40.pdf) (Zugriff: 28.8.2013).

<sup>40</sup> SCHWEIZER, T. / FASCIATI, J. (2008): Unfallgeschehen in Begegnungszonen. Vergleich der Situation vorher und nachher in Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln. Strasse und Verkehr, Nr. 9. [http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel\\_0809\\_begegnungszonen.pdf](http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_0809_begegnungszonen.pdf) (Zugriff: 25.6.2015).

<sup>41</sup> ADFC (2013): Symbole. <http://www.brandenburg.adfc.de/kreisverbaende/frankfurt-oder/radtouren/symbole/symbole> (Zugriff: 25.6.2015).

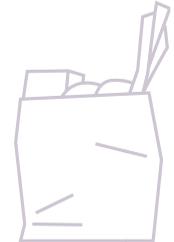


## Begegnungszonen reduzieren die Lärm- und Schadstoffemissionen

Bedingt durch die niedrigeren Geschwindigkeiten sind in Begegnungszonen Lärm- und Schadstoffemissionen geringer als in Tempo-30-Zonen oder Hauptverkehrsstraßen. Pilotversuche in der Schweiz haben gezeigt, dass der Energieverbrauch im Vergleich zum vorherigen Verkehrsbetrieb um 16,4% abnahm.<sup>42</sup>

## Begegnungszonen stärken die Nahversorgung

Der Handel macht dort, wo viele Menschen zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, ein gutes Geschäft. Begegnungszonen sind insbesondere für Geschäftsstraßen, in denen aus verschiedensten Gründen nicht komplett auf den Autoverkehr verzichtet werden kann, eine gute Alternative zu Fußgängerzonen oder Tempo-30-Zonen.



## Einsatzkriterien

Die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) veröffentlichte 2014 ein Arbeitspapier zu Begegnungszonen. Das RVS Arbeitspapier Nr. 27 stellt die Einsatzkriterien für Begegnungszonen detailliert dar.<sup>43</sup>

Hierin wird zwischen zwei Haupttypen von Begegnungszonen unterschieden:

- + Begegnungszonen bei flächigem Querungsbedarf (Straßen und Plätze) und
- + Begegnungszonen bei schmalen Straßenquerschnitten.

Ferner definiert das Arbeitspapier zwei wesentliche Grundsätze der Umsetzung von Begegnungszonen: (1) eine selbsterklärende Gestaltung und (2) die Partizipation aller Beteiligten bei der Planung.

Innerhalb der Einsatzkriterien für Begegnungszonen liegt der Fokus auf dem vorherrschenden Fuß- und Radverkehrsaufkommen sowie dem bestehenden flächigen Querungsbedarf:

Zahl der Fußgänger- und Radfahrerquerungen pro Stunde und 100 m Länge	Eignung als Begegnungszone
0–50	Begegnungszone nicht sinnvoll.
50–500	Begegnungszone möglich bis max. 1.000 Kfz/h, Bei höheren Kfz-Verkehrsstärken gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich.
> 500	Gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich.

*Richtwerte für den Einsatz von Begegnungszonen*

42 ENERGIE SCHWEIZ (o. J.): Mobilitätsmanagement. Tempo 30 und Begegnungszonen, o. O. Werte beziehen sich auf Pilotversuche in der „Flanierzone“ in Burgdorf, Schweiz. [http://www.begegnungszonen.ch/files/BGZ\\_Broschuere\\_bfe\\_d.pdf](http://www.begegnungszonen.ch/files/BGZ_Broschuere_bfe_d.pdf) (Zugriff: 18.8.2015).

43 ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESSELLSCHAFT STRASSE – SCHIENE – VERKEHR (2014): Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen, Wien.

Weitere Einsatzkriterien für Begegnungszonen<sup>44</sup> umfassen:

*Geschäfte, Gastronomie sowie Sitzmöglichkeiten und Verweilflächen unterstützen die Akzeptanz einer Begegnungszone*

Kriterium	Indikator
Lage im Siedlungsgebiet	Begegnungszonen sind besonders geeignet für innerörtliche Straßenzüge mit dichter Siedlungs- und Bebauungsstruktur bzw. hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte.
Funktion der Straße	Straßen mit Erschließungs- und Sammelfunktion sind besser geeignet als solche mit Durchleitfunktion.
Leistungsfähigkeit	Wichtig ist das Verhältnis von Fuß- und Radverkehr zu Kfz-Verkehr. Sollte die Kfz-Leistungsfähigkeit durch eine Begegnungszone vermindert werden, sind die zu erwartenden Verlagerungseffekte zu prüfen.
Verlagerungseffekte	Eine Begegnungszone soll generell keine Verlagerungseffekte hervorrufen.
Anwesenheitsquote	Die Anwesenheitsquote des nichtmotorisierten Verkehrs muss mind. 20% des Kfz-Verkehrsaufkommens ausmachen. Als Indikator für die Eignung einer Begegnungszone kann zusätzlich der Richtwert mind. 3 FußgängerInnen/100 m <sup>2</sup> angewendet werden.
Halten & Parken	Zu viele Stellplätze erschweren das flächige Queren und beeinträchtigen die Verkehrssicherheit durch eingeschränkte Sichtbeziehungen.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Es ist zu prüfen, ob die Kombination Begegnungszone – ÖV möglich ist. Auswirkungen auf die Fahrzeit des ÖV sind möglich. ÖV-Linien mit hoher Bedeutung sprechen eher gegen die Einführung einer Begegnungszone.
Radverkehr	Der Radverkehr profitiert durch die Angleichung der Geschwindigkeitsniveaus. Auf Routen mit bevorzugter Bedeutung des Radverkehrs sind Begegnungszonen weniger geeignet.
Länge der Begegnungszone	Je länger die Zone, desto stärker sinkt die Akzeptanz der Kfz-LenkerInnen, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten. Ideal sind daher Abschnitte zwischen 100 und 500 m.

<sup>44</sup> ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRAßE – SCHIENE – VERKEHR (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr. 03.02.13, Wien.

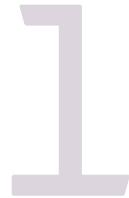


# Einführung einer Begegnungszone in 5 Schritten<sup>45</sup>

## Planung

Ein guter Planungsprozess ist wichtig, um mit der Begegnungszone die Nutzungsbedürfnisse aller VerkehrsteilnehmerInnen zu erfüllen. Daher sollte ein möglichst interdisziplinäres Projektteam vor der Einführung zusammengestellt werden. Im Planungsprozess sollten VertreterInnen der Raumplanung, Politik, Anwohnerschaft, Gewerbe, Interessenverbände sowie der Verkehrstechnik einbezogen werden.

- + Ein partizipativer Prozess, bei dem die BürgerInnen frühzeitig eingebunden werden, steigert die Akzeptanz und reduziert Unsicherheiten in der späteren Nutzung der Zone (Befragungen von AnrainerInnen oder Gewerbetreibenden, Workshops, Begehungen o. Ä.).
- + Schon in der Planungsphase sollte mit Öffentlichkeitsarbeit begonnen werden.



## Tipps



„Dialog als Prinzip“ – der Bürgerbeteiligungsprozess zur Umgestaltung der Mariahilfer Straße<sup>46</sup>

## Erstellung einer Verordnung entsprechend der StVO

**§ 76c** [1] StVO Die Behörde kann, wenn es der **Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs**, dient, oder aufgrund der **Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes** angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.

Für die Erlassung von Verordnungen zur Begegnungszone ist entweder die Gemeinde oder die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig:<sup>47</sup>

- + die Gemeinde, wenn die Verordnung nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam ist und sich nur auf Straßen bezieht, die weder als Bundesstraßen noch als Landesstraßen gelten (§ 94d StVO),
- + die Bezirksverwaltungsbehörde (BH/Magistrat) in allen anderen Fällen (§ 94b StVO).

Straßenverkehrsordnung Österreich



45 BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (2013): Fachbroschüre Begegnungszonen, Bem. [http://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu\\_2.096.01\\_Begegnungszonen.pdf](http://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.096.01_Begegnungszonen.pdf) (Zugriff: 6.7.2015).

VCS (2004): Expertenbefragung zur Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen. [http://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user\\_upload/Deutsch/Tempo\\_30/VCS-Arbeitshilfen/Tempobeschaerung\\_Experten\\_01.pdf](http://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/Deutsch/Tempo_30/VCS-Arbeitshilfen/Tempobeschaerung_Experten_01.pdf) (Zugriff: 6.7.2015).

46 STADTENTWICKLUNG WIEN (2014): Beteiligungprozess Mariahilfer Straße. Wien. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008401.pdf> (Zugriff: 17.8.2015).

47 THANN, O. (2013): Begegnungszonen in Österreich. Straßen und Plätze sind die Nervenzellen der Gemeinden. [http://www.kommunalverlag.at/files/begegnungszonen\\_40.pdf](http://www.kommunalverlag.at/files/begegnungszonen_40.pdf) (Zugriff: 28.8.2013).

Um zu prüfen, ob die oben genannten Voraussetzungen erfüllt sind, muss die Behörde ein Ermittlungsverfahren durchführen. In der Regel ist außerdem ein verkehrstechnisches Gutachten notwendig. Diese Gutachten sollten auf folgende Punkte eingehen:

- + Ziele, die mit der Einführung der Begegnungszone verfolgt werden
- + Umgebungsplan mit Angabe der Straßenhierarchien
- + Erläuterung, wie mögliche Sicherheitsdefizite behoben werden können
- + Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau
- + Zu erwartende Auswirkungen auf das Umgebungsstraßennetz
- + Maßnahmenplan für die Umsetzung

### Tipps

- + Die Begegnungszone zählt als Verkehrsfläche für den fließenden Verkehr und ist daher nicht gegenüber anderen Verkehrsflächen benachrangt. Beim Übergang zu anderen Verkehrsflächen gelten die allgemeinen Vorrangregeln.
- + Die Errichtung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und anderen horizontalen baulichen Elementen ist grundsätzlich zulässig, aber nicht immer sinnvoll.
- + Viele Verordnungen anderer Gemeinden sind öffentlich einsehbar (z. B. als Download) und können gut als Orientierung dienen.
- + Eine Begegnungszone kann sowohl in einzelnen Straßen(abschnitten), als auch gebietsweise verordnet werden.

# 3

## Infrastrukturelle Umsetzung vor Ort

Für die Umsetzung einer Begegnungszone ist in vielen Fällen eher ein Rückbau als ein Ausbau der Fahrbahn notwendig. Laut Straßenverkehrsordnung reicht es aus, am Anfang und am Ende der Begegnungszone ein Verkehrsschild aufzustellen. Überflüssige Beschilderungen und Markierungen sollten entfernt werden.<sup>48</sup>

Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass gestalterische Maßnahmen die Qualität der Begegnungszone und die Verkehrssicherheit weiter erhöhen. Empfehlenswert sind:

- + Beseitigung von Gehsteigkanten, Pollern, Fußgängerübergängen und Parkflächen
- + Entfernung von unnötigen Längsmarkierungen (z. B. Mittellinien, Randlinien)
- + Verwendung von unterschiedlichen Bodenbelägen, idealerweise farbig gestaltet
- + Optische und taktile Gestaltung der Übergänge zwischen Fahrbahn und Gehflächen im Sinne der barrierefreien Gestaltung
- + Beseitigung von Sichthindernissen (Parkplätze, Hecken etc.)
- + Aufwertung der Aufenthaltsqualität durch Straßenmöblierung (z. B. Sitzbänke, Brunnen, Begrünung), ohne dabei wichtige Sichtbeziehungen zu beeinträchtigen

<sup>48</sup> BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (2013): Fachbroschüre Begegnungszonen, Bern. [http://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu\\_2.096.01\\_Begegnungszonen.pdf](http://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.096.01_Begegnungszonen.pdf) (Zugriff: 6.7.2015).



- + Begegnungszonen sollten sich optisch klar vom angrenzenden Straßenraum unterscheiden, damit sie für alle VerkehrsteilnehmerInnen erkennbar und einprägsam sind (kontrastreiche Bodengestaltung oder Torsituation).
- + Um den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen Rechnung zu tragen, ist es wichtig, alle Übergänge auch taktil erkennbar zu machen.
- + Damit ein/e FahrzeuglenkerIn rechtzeitig anhalten kann, sollte eine Sichtweite von mind. 15 m sichergestellt werden (bei der Wahl von Parkplätzen und Bushaltestellen berücksichtigen).

## Öffentlichkeitsarbeit<sup>49</sup>

Um die BürgerInnen zum korrekten Verkehrsverhalten in einer Begegnungszone zu informieren, ist eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich. Nur so kann das neue Regime der Rücksichtnahme und Koexistenz richtig verstanden und gelebt werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit sollte bereits vor der Einführung beginnen und den Umsetzungsprozess fortlaufend begleiten. Eine gute Interaktion mit den BürgerInnen steigert zudem die Akzeptanz der Begegnungszone.

- + Eine kontinuierliche Kommunikation ist wichtig, da die Verkehrskultur des langsame Miteinanders und der gegenseitigen Rücksichtnahme für viele neu ist.
- + Die Umsetzung einer breit angelegten Informationskampagne hilft, die neue Maßnahme bei allen BürgerInnen bekannt zu machen.
- + VerkehrsteilnehmerInnen sollte eine „Schonfrist“ eingeräumt werden, in der ein Fehlverhalten nicht rechtlich geahndet, sondern nur verwarnt wird.

## Monitoring und Evaluierung

Rund ein bis drei Jahre nach der Einführung der Begegnungszone sollte eine Erfolgskontrolle durchgeführt werden, um zu prüfen, ob die im Planungs- und Umsetzungsprozess definierten Ziele erreicht worden sind. Dazu sollten Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrszählungen durchgeführt werden. Auch ein Vorher-nachher-Vergleich der Unfallzahlen ist empfehlenswert.

Da es in Begegnungszonen um ein Miteinander im Straßenverkehr geht, sollte eine Wirkungsanalyse neben den verkehrstechnischen Aspekten auch soziale und ökonomische Faktoren berücksichtigen (z. B. Verstärkung der sozialen Interaktion, Erhöhung der Umgebungsqualität).

- + Die Durchführung einer umfangreichen Wirkungsanalyse ist sinnvoll.
- + Die Untersuchungen sollten neben der Begegnungszone auch das weitere Verkehrsumfeld mit berücksichtigen (um Verkehrsverlagerungen zu erfassen).

## Tipps

# 4

## Tipps

# 5

<sup>49</sup> VCS (2004): Expertenbefragung zur Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen. [http://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user\\_upload/Deutsch/Tempo\\_30/VCS-Arbeitshilfen/Tempobeschaerung\\_Experten\\_01.pdf](http://www.verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/Deutsch/Tempo_30/VCS-Arbeitshilfen/Tempobeschaerung_Experten_01.pdf) (Zugriff: 6.7.2015).

## Vergleich Begegnungszone – Shared Space

Shared Space ist ein Konzept zur umfassenden Gestaltung des öffentlichen Raums. Straßen, Wege und Plätze werden von allen VerkehrsteilnehmerInnen gemeinsam genutzt, ohne einem bestimmten Verkehrsmittel Vorrang einzuräumen. Der öffentliche Raum wird vorwiegend ohne Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA), Verkehrsschilder und andere Barrieren geregelt. Eine klare räumliche Gestaltung, welche die Kommunikation zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen ermöglicht und den Respekt untereinander fördert, ersetzt Verkehrszeichen u. Ä.<sup>50</sup>

Durch partizipative Planungsprozesse werden eine sozial motivierte Belebung des öffentlichen Raums und in der Folge ein rücksichtsvolleres Verhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen bewirkt. Shared Space zielt, ebenso wie die Begegnungszone, darauf ab, die Lebensqualität und Verkehrssicherheit vor Ort zu heben.

Die wichtigsten Merkmale und Unterschiede von Begegnungszone und Shared Space werden in der Tabelle beschrieben.<sup>51</sup>

Kriterium	Begegnungszone	Shared Space
Rechtlicher Status	Rechtlich verankertes Instrument; Einführung durch Verordnung	Planungstechnisches Instrument; keine Verordnung, es gelten die allgemeingültigen Verkehrsregeln
Geltende Geschwindigkeitsbestimmungen	20 km/h (in Ausnahmen 30 km/h)	Bisher geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen behalten ihre Gültigkeit
Neugestaltung des Straßenraums	Meist sinnvoll	Quasi notwendig
Partizipativer Prozess	Sinnvoll	Grundlage/Voraussetzung für die räumliche Gestaltung
Reduktion der Geschwindigkeit (erzielbar)	Ja (durch Verordnung und/oder Gestaltung des Raums)	Ja (durch die Rücksichtnahme und die Gestaltung des Raums)
VLSA	Nicht üblich	Nicht üblich
Verkehrszeichen	Ja	Nicht üblich
Parken	Nur an ausgewiesenen Flächen erlaubt	keine Vorgaben
Vorteile für den nichtmotorisierten Verkehr (NMV)	Rücksichtnahme auf den NMV gesetzlich verankert, kann durch die Gestaltung des Straßenraums verstärkt werden	Nicht gesetzlich verankert, sondern durch die Gestaltung des Straßenraums beeinflusst

50 BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2013): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien.

51 AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG (2011): Verkehrsberuhigung 2011. Bewährtes und Neues, St. Pölten.



## Erfahrungen aus nationalen Umsetzungen

### Übersicht über bestehende Begegnungszonen in Österreich

Burgenland	Stegersbach
Kärnten	Feldkirchen, Hermagor, Velden, Villach
Niederösterreich	Horn, Melk, Mödling, Purkersdorf, St. Pölten, Tulln (zwei Begegnungszonen)
Oberösterreich	Enns, Frankenburg am Hausruck, Freistadt, Gallneukirchen, Linz (fünf Begegnungszonen), Lochen am See, Ottensheim, Pernitz, Pucking, Wels (drei Begegnungszonen)
Salzburg	Bergheim, Bischofshofen, Grödig, Niedernsill, Salzburg, Thalgau
Steiermark	Feldkirchen bei Graz, Graz, Judenburg, Köflach, Kumberg, Liezen, Mariazell
Tirol	Neustift im Stubaital, Serfaus, Silz
Vorarlberg	Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Hard, Wolfurt, Mittelberg im Kleinwalsertal
Wien	drei Begegnungszonen

Derzeit (Stand Juli 2015) gibt es in Österreich 53 Begegnungszonen in 44 Gemeinden. Darunter befinden sich sowohl kleinere Gemeinden (z. B. Silz oder Lochen am See mit weniger als 3.000 EinwohnerInnen) als auch Oberzentren und (Landes-)Hauptstädte wie beispielsweise Wien, Graz, Linz, Salzburg oder St. Pölten.

Begegnungszonen sind über das gesamte Landesgebiet verteilt, jedes Bundesland hat mindestens eine Umsetzung. Die meisten Begegnungszonen befinden sich in Oberösterreich (30 %) und Niederösterreich (13 %). Der „Vorsprung“ des Landes Oberösterreich ist u. a. darin begründet, dass Linz und Wels insgesamt acht Begegnungszonen umgesetzt haben. Die meisten anderen Gemeinden setzten jeweils nur eine Begegnungszone um.

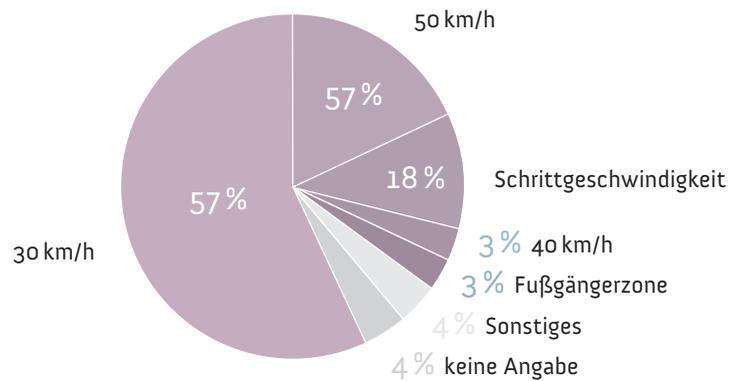
## Die Gestaltung von Begegnungszonen

### Ausgangslage

Bei den befragten Gemeinden mit Begegnungszone<sup>52</sup> war diese vor der Umgestaltung mehrheitlich (57 %) eine Tempo-30-Zone. In 21 % der untersuchten Fälle galt vorher eine Beschränkung auf 40 oder 50 km/h. Begegnungszonen haben demnach in österreichischen Städten und Gemeinden zu einer deutlichen Geschwindigkeitsreduktion und damit einhergehend einer Verkehrsberuhigung beigetragen. Nur in wenigen Fällen wurde eine Fußgängerzone oder Wohnstraße zu einer Begegnungszone umgewandelt.

<sup>52</sup> Der Recherche nach gibt es bislang in Österreich 44 Gemeinden mit Begegnungszone. 28 Gemeinden, die eine Begegnungszone verordnet haben, nahmen an der im Zeitraum Februar bis April 2015 durchgeführten Online-Befragung teil. Die Ergebnisse der Befragung werden im Folgenden dargestellt und beziehen sich auf die 28 untersuchten Gemeinden.

Welche Höchstgeschwindigkeit galt vor der Einführung der Begegnungszone?



### Lage und Funktion der Begegnungszonen

Die Mehrheit der Begegnungszonen (57%) befindet sich in (Alt-)Stadtzentren, z. B. am Hauptplatz oder Marktplatz. Auf Platz zwei liegen Geschäftsstraßen mit 43%. Weitere beliebte Standorte für Begegnungszonen sind Schulzentren (14%), ÖV-Knotenpunkte (14%) sowie Krankenhäuser und Universitäten (jeweils 3%). Damit befindet sich die Mehrheit der Begegnungszonen im innerstädtischen, dicht bebauten Gebiet. Viele Gemeinden errichteten eine Begegnungszone, die mehrere, zusammenhängende Straßen(abschnitte) umfasst. Die Gemeinde Serfaus in Tirol hat die größte Begegnungszone verordnet – diese erstreckt sich flächendeckend über das gesamte Ortsgebiet (der Ort zählt 1.100 EinwohnerInnen und ist rund 1–2 km<sup>2</sup> groß).

Begegnungszonen sollen gemäß den Einsatzkriterien der RVS vor allem dort errichtet werden, wo eine dichte Bebauungsstruktur vorherrscht und viele Fußgänger- und Radfahrerquerungen stattfinden. Dies ist in Stadt(teil)zentren normalerweise der Fall.

### Ausmaße und Dimensionen

Begegnungszonen befinden sich mehrheitlich auf kurzen Straßen(-abschnitten). Im Durchschnitt sind die verordneten Begegnungszonen ca. 220 m lang und 10 m breit. Die kürzeste Begegnungszone wurde in Grödig verordnet (50 x 12 m), die längste in Wien (Mariahilfer Straße, ca. 740 m). Enns (600 m) und Pernitz (500 m) haben die zweitlängsten Begegnungszonen.

### Geschwindigkeit und bauliche Gestaltung

Fast alle Begegnungszonen in Österreich (89%) wurden mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 20 km/h verordnet. Hinsichtlich der Gestaltung existieren sowohl Begegnungszonen, die baulich neu gestaltet wurden, als auch Straßen, die ausschließlich als Begegnungszone beschildert wurden. Die Mehrheit der Begegnungszonen entfällt in die erste Kategorie, rund zwei Drittel der befragten Gemeinden nahmen eine bauliche Neugestaltung vor.



Die häufigsten gestalterischen Maßnahmen, die im Sinne der Verkehrsberuhigung und Qualitätssteigerung des öffentlichen Raums vorgenommen wurden, waren:

- + Verwendung eines neuen Fahrbahnbelags (89 %),
- + Auflassung von Kfz-Parkflächen (56 %) sowie
- + Verengung der Straßeneinmündungen (56 %).



*Gestalterische Maßnahmen zur Errichtung der Begegnungszone in Hard umfassten: Verschmälerung der Fahrbahn, Rückbau des Zebrastreifens, Errichtung neuer Sitzgelegenheiten, Installation von Grüninseln, Aufbau eines Trinkbrunnens sowie Auflassung der Busbucht.*



*In Kumberg wurde der Fahrbahnbelag erneuert und es wurden Sitzgelegenheiten und farbliche Markierungen angebracht.*



*In Graz wurde der Sonnenfelsplatz durch den Rückbau der Grüninsel zur Mitte hin geöffnet. Die Oberfläche wurde neu gepflastert.*

## Kosten und Aufwände

Im Durchschnitt investierte eine Gemeinde pro Begegnungszone 412.000 EUR.<sup>53</sup> Die günstigste Begegnungszone kostete 200 EUR; diese Umsetzung wurde von der Gemeinde Frankenburg a. H. vorgenommen und beinhaltete ausschließlich die Anschaffung der neuen Verkehrszeichen. Die teuersten Begegnungszonen waren die Umsetzungen Velden (2,1 Mio. EUR) und Wien (25 Mio. EUR). In beiden Fällen wurden umfassende bauliche Neugestaltungen vorgenommen, die teilweise aufgrund von anstehenden Sanierungsarbeiten ohnehin hätten getätigt werden müssen. Die Mariahilfer Straße in Wien umfasste eine umfangreiche verkehrliche Neuorganisation sowie Umgestaltung. Die Begegnungszonen sind Randelemente einer Fußgängerzone (siehe Seite 48). Damit stellt dieses Beispiel eine Ausnahme dar.

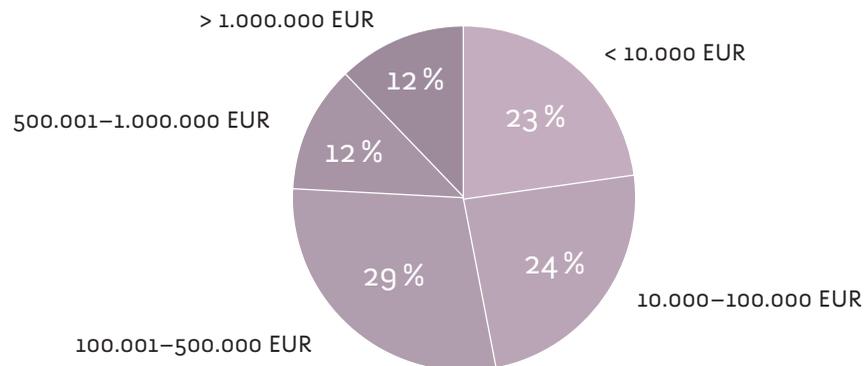
Etwa ein Drittel aller untersuchten Begegnungszonen wurde mit einem Budget von 100.000 bis 500.000 EUR errichtet.

Fotos: Marktgemeinde Hard, Marktgemeinde Kumberg, FGM

<sup>53</sup> ohne Berücksichtigung der Kosten der Mariahilfer Straße, Wien.

Der zeitliche Aufwand für die Umsetzung der Begegnungszonen betrug im Durchschnitt 14 Monate, wobei 39 % aller befragten Gemeinden die Begegnungszone in weniger als sechs Monaten errichteten (ausschließlich durch Beschilderung) und weitere 30 % mehr als 24 Monate benötigten.

Budgets bereits umgesetzter Begegnungszonen



### Partizipation der Bevölkerung

Begegnungszonen werden oft in Straßenräumen mit vielfältigen Nutzungsansprüchen eingerichtet. Neben der verkehrlichen Funktion kann eine Begegnungszone z. B. als Ort der Kommunikation oder des Verweilens dienen. Aufgrund dieser vielfältigen Ansprüche ist die Partizipation aller Beteiligten und Betroffenen sehr wichtig. Die österreichischen Gemeinden haben diese Anforderung gut erfüllt. Drei von vier Gemeinden gaben an, dass sie die Bevölkerung nicht nur über die neuen Regeln informiert, sondern auch aktiv in den Planungsprozess einbezogen haben. Häufige Maßnahmen zur Bürgerbeteiligung waren die Befragung von AnrainerInnen (64 %) oder Gewerbetreibenden (54 %) sowie die Durchführung von Workshops für BürgerInnen (39 %).

Das Bürgerbeteiligungsverfahren zur Umgestaltung der Mariahilfer Straße beinhaltet u. a. die Befragung von ca. 33.000 AnwohnerInnen



### Effekte und Wirkungen

Bislang ist wenig über die konkreten Auswirkungen von Begegnungszonen auf die Verkehrssituation bekannt. In Graz fand eine Dokumentation der Unfallzahlen statt: Vor der Umgestaltung des Sonnenfelsplatzes gab es fünf Unfälle pro Jahr (2009/2010), nach der Umgestaltung (2012/2013) waren es nur vier Unfälle. Längerfristige Studien liegen den Autoren nicht vor. Die befragten Gemeinden bewerten die Veränderung der Verkehrssituation positiv (69 %) bzw. neutral (23 %). Sie beobachteten eine Abnahme der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

Fotos: Christian Fürthner/PID



## FAQ – Fragen und Antworten zur Begegnungszone

Gemeinden, die eine Begegnungszone umsetzen möchten, stehen oftmals vor ähnlichen Herausforderungen. Die Erfahrungen der 28 befragten Gemeinden, die bereits eine Begegnungszone umgesetzt haben, sollen anderen Gemeinden dabei helfen, häufige Probleme zu überwinden.



### *Was ist der Unterschied zu Shared Space?*

Die Zielsetzungen des Shared-Space-Konzeptes (gemeinsame, gleichberechtigte Nutzung des Raums) und der Begegnungszone sind sehr ähnlich, heben sich im Detail aber voneinander ab. Beide Gestaltungen zielen auf eine Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums ab. Ein wesentlicher Unterschied zwischen Begegnungszonen und Shared Space ist der rechtliche Status. Begegnungszonen sind in der StVO verankert, damit geht eine stärkere Reglementierung einher. In einem Shared Space gelten die allgemein gültigen Verkehrsregeln (siehe S. 40).

*„Die elementare Wirkung von Gestaltung auf das Verhalten im öffentlichen Raum wird oft nicht adäquat gesehen, hier liegen erhebliche Potenziale für die Zukunft.“  
Thomas Pilz, Architekt, AAPS*

### *Wie müssen Parkplätze gekennzeichnet werden?*

Kraftfahrzeuge dürfen nur an gekennzeichneten Stellen parken. Das ist besonders wichtig, da aufgrund der Bestimmungen der Begegnungszone kein Parkverbotsschild aufgestellt werden muss. Die befragten GemeindevertreterInnen empfehlen, Parkflächen ganz konkret zu kennzeichnen und AnrainerInnen und Geschäfte über die neuen Regeln vorab zu informieren. Des Weiteren wird von VerkehrsexpertInnen empfohlen, Parkplätze nur vereinzelt auszuweisen, um in der Begegnungszone eine gute Sichtbeziehung zu gewährleisten. Durchgängige Parkstreifen sollten vermieden werden.

### *Wie kann der Radverkehr optimal mitberücksichtigt werden?*

Generell profitiert der Radverkehr in einer Begegnungszone durch die Angleichung der unterschiedlichen Geschwindigkeiten (Kfz-Verkehr – Radverkehr). Darüber hinaus sollten bei der Neugestaltung des öffentlichen Raums Abstellanlagen für den Radverkehr mitbedacht werden. Falls die Begegnungszone als Einbahn geführt wird, sollten RadfahrerInnen davon ausgenommen werden.

### *Wie können BürgerInnen von den Vorteilen einer Begegnungszone überzeugt werden?*

Die Begegnungszone ist ein Raum für alle – kein/e Verkehrsteilnehmer/in ist hier ausgeschlossen. Die Akzeptanz der Bevölkerung kann dadurch erhöht werden, indem sie von Beginn an in den Planungs- und Umsetzungsprozess eingebunden wird. So können die Bedürfnisse aller gehört und Ängste genommen werden. Die befragten GemeindevertreterInnen empfehlen z. B. die Veranstaltung von Arbeitskreisen mit der Bevölkerung.

## *Kann meine Gemeinde trotz geringer finanzieller Mittel eine Begegnungszone verordnen?*

Auch mit einem kleinen Budget kann eine Begegnungszone dann verordnet werden, wenn die räumliche Gestaltung vor Ort bereits im Bestand den Kriterien einer Begegnungszone entspricht. So kostete etwa die Errichtung der Begegnungszone in Wels nur 5.000 EUR.

## *Wie können Bedenken in Bezug auf die Verkehrssicherheit abgeschwächt werden?*

Die Erfahrungen aus bestehenden Begegnungszonen können helfen, Bedenken in Bezug auf die Verkehrssicherheit zu beseitigen. In Graz (Sonnenfelsplatz) zieht das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) z. B. eine positive Bilanz: „Vor fünf Jahren war in jeden Unfall ein Fußgänger oder Radler verwickelt. Nun aber sind die schwächeren Teilnehmer stärker geschützt.“<sup>54</sup> Darüber hinaus empfehlen die befragten Gemeinden die Durchführung von Exkursionen in die Schweiz, um sich vor Ort von der Sicherheit überzeugen zu lassen. Auch Schulungen für Kinder werden empfohlen, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen.

## *Wie funktioniert der Winterdienst in Begegnungszonen?*

Wenn in der Begegnungszone ein Gehsteig vorhanden ist (Abtrennung durch Bodenmarkierung, Randsteine, Rinnen o. Ä.), gilt die normale Räumspflicht. Diese ist in § 93 StVO festgelegt und besagt, dass HausbesitzerInnen den Gehsteig oder, wenn dieser nicht vorhanden ist, einen ein Meter breiten Streifen am Straßenrand schneefrei halten müssen.

## Umsetzungsbeispiele

### *St. Pölten, Niederösterreich*

Im Mai 2013 wurde in St. Pölten die erste Begegnungszone Niederösterreichs eröffnet. Seitdem teilen sich in der Schulgasse, der südlichen Zufahrtsroute zur Innenstadt, FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen die Fahrbahn. Die Begegnungszone wurde auf dem etwa 70 m langen Straßenabschnitt zwischen Schneckgasse und Fuhrmannsgasse errichtet. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes wird die Errichtung weiterer Begegnungszonen geprüft.<sup>55</sup>

54 KLEINE ZEITUNG (2015): Sonnenfelsplatz: Positive Bilanz. Graz. [http://www.kleine-zeitung.at/s/steiermark/graz/4675628/BE-GEGNUNGSZONE\\_Sonnenfelsplatz\\_Positive-Bilanz](http://www.kleine-zeitung.at/s/steiermark/graz/4675628/BE-GEGNUNGSZONE_Sonnenfelsplatz_Positive-Bilanz) (Zugriff: 20.8.2015).

55 STADT ST. PÖLTEN (2013): Begegnungszone. Unveröffentlichte Dokumentation, St. Pölten.



## Ausgangslage

In der Schulgasse hat es bereits vor der offiziellen Einführung der Begegnungszone eine bauliche Neugestaltung des Straßenraums gegeben. Die Straße wurde rot-grau gepflastert, Niveauunterschiede zwischen Fahrbahn und Gehsteig wurden entfernt. Dadurch hebt sich die Straße auch optisch vom „normalen“ Straßenraum ab, was als Vorteil für die Bewusstseinsbildung angesehen wird.

- + Gehsteige sind rot gepflastert, die Fahrbahn ist grau
- + Fahrbahn und Gehsteig sind niveaugleich
- + Viele FußgängerInnen passieren die Straße (vor allem SchülerInnen)
- + FußgängerInnen benützen vielfach die Fahrbahn als Gehweg

## Resultat

Mit der Einführung der Begegnungszone hat sich die Geschwindigkeit geändert. Diese wurde von Tempo 30 auf Tempo 20 reduziert. Die Tatsache, dass FußgängerInnen nun die gesamte Fahrbahn benützen dürfen, wird als Qualitätsgewinn angesehen.

## Umsetzungsmaßnahmen

- + Erhebung zum Geschwindigkeitsniveau und zur Anzahl der Kfz-Fahrzeuge
- + Behördliches Ermittlungsverfahren, März 2013
- + Pressekonferenz und Medienaussendungen, April 2013
- + Erlassung der straßenpolizeilichen Verordnung, Mai 2013
- + Aufbringung der Bodenmarkierungen und der Verkehrszeichen, Juni 2013

## Erfahrungen aus der Praxis

- + Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist als sehr hoch einzuschätzen, da die Lebensqualität für die BürgerInnen steigt und die Auswirkung auf das Unfallgeschehen positiv ist.
- + BürgerInnen, das ortsansässige Gewerbe und Interessenverbände müssen früh eingebunden werden.
- + Der Straßenraum muss selbsterklärend sein.



Die Begegnungszone in St. Pölten wurde beim Walk-Space-Award mit dem zweiten Platz prämiert<sup>56</sup>



Die Kosten für Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen und Infoständer (inkl. Montage) betragen **1.900 EUR**.

Foto: Christian Höller/VCÖ

<sup>56</sup> BEZIRKSBLÄTTER NIEDERÖSTERREICH (2014): Award für St. Pöltner Begegnungszone. <http://www.meinbezirk.at/herzogentrainsmauer/magazin/award-fuer-st-poeltner-begegnungszone-d853837.html> (Zugriff: 20.8.2015).

## Wien, Mariahilfer Straße

Mit der Neugestaltung der Mariahilfer Straße wurde im August 2013 die erste Begegnungszone in Wien eröffnet. Auf einer Länge von etwa 1,6 km wurde die hoch frequentierte Einkaufsstraße zu einer Fußgänger- und Begegnungszone umgewandelt. Die Umgestaltung und Neuorganisation der Mariahilfer Straße wurde ausführlich dokumentiert und auch medial umfassend begleitet.<sup>57</sup>



### Ausgangslage<sup>58</sup>

Das Ziel war es, die Aufenthaltsqualität der durch den Autoverkehr geteilten Einkaufsstraße zu erhöhen und sie wieder zu einem Treffpunkt zum Verweilen und Flanieren zu machen. Um den Autoverkehr nicht generell auszuschließen, wurde die Mariahilfer Straße in zwei Straßenabschnitten zu einer Begegnungszone und in einem Abschnitt zu einer Fußgängerzone umgestaltet.

- + Dem Kfz-Verkehr war das Durchfahren gestattet
- + Hoher Anteil an ruhendem Verkehr
- + Geschwindigkeitsbegrenzung: 30 km/h
- + Hoch frequentierte Straße (werktags etwa 12.000 Kfz/Tag und 2.000 RadfahrerInnen/Tag)
- + Die Straße wurde vom Fußgängerverkehr dominiert (25.000 bis 70.000 FußgängerInnen pro Tag)<sup>59</sup>

### Resultat

In der Mariahilfer Straße hat durch die Auflassung der Durchzugsstraße eine umfassende Neuorganisation des Verkehrs stattgefunden. Der zentrale Abschnitt (ca. 430 m) wurde zu einer Fußgängerzone. Radfahren ist hier in angepasster Geschwindigkeit erlaubt, der Lieferverkehr ist zwischen 6 und 13 Uhr möglich und wird als Einbahn geführt.

Die beiden Abschnitte am Anfang und Ende wurden als Begegnungszonen verordnet (740 und 460 m). Der Radverkehr ist in beide Richtungen erlaubt, der Autoverkehr wird teils als Einbahn geführt, teils ist er in beide Richtungen möglich. In einem Teilbereich der Begegnungszone verkehrt außerdem eine Buslinie.

Durch die Umwandlung einer Durchzugsstraße zu einer Fußgänger- und Begegnungszone bildet die Mariahilfer Straße eine spezielle Anwendungsform ab. Die verkehrliche Funktion der Begegnungszonen wird durch die Fußgängerzone beeinflusst. Dennoch kann aufgrund der Vielfalt der Gestaltungsmaßnahmen das Beispiel Mariahilfer Straße auch für andere Gemeinden in Österreich von Interesse sein.

Foto: Kronsteiner/PID

57 STADT WIEN (2013): Neugestaltung der Mariahilfer Straße. <http://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/mariahilfer-neu.html> (Zugriff: 27.8.2013).

STRASSEN WIEN, MA 28 (2015): 6. und 7., FußgängerInnenzone Mariahilfer Straße – aktuelles Großbauprojekt der MA 28. <http://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/grossprojekte/mariahilferstrasse.html> (Zugriff: 20.8.2015).

58 STADT WIEN, GESCHÄFTSGRUPPE STADTENTWICKLUNG, VERKEHR, KLIMASCHUTZ, ENERGIEPLANUNG UND BÜRGERINNENBETEILIGUNG (2013): Mehr Mariahilfer Straße. <http://www.dialog-mariahilferstrasse.at/> (Zugriff: 27.8.2013).

KAINACHER, F. (2013): Präsentation eines aktuellen Beispiels aus Wien „Mariahilfer Straße NEU“. Vortrag beim Verkehrsausschuss des Österreichischen Städtebundes am 10. Juni 2013.

59 STADT WIEN (2015): MAHÜ – Magazine zur Umgestaltung und Neuorganisation der Wiener Mariahilfer Straße. Wien.



- + Das Radfahren ist in der gesamten Mariahilfer Straße in beide Richtungen möglich, Nebeneinanderfahren ist erlaubt.
- + Die Zahl der Parkplätze wurde reduziert, nur für AnrainerInnen sind je 27 Parkplätze im 6. und 7. Bezirk vorgesehen. Im 6. Bezirk befinden sich zudem Taxizonen, Ladezonen und Behinderten-Parkplätze.

### Umsetzungsmaßnahmen<sup>60</sup>

Die bauliche Umgestaltung und verkehrliche Neuorganisation wurden durch eine Vielzahl an Maßnahmen durchgeführt. Wichtige Meilensteine im Gestaltungsprozess waren:

- + Politischer Entschluss, November 2010
- + Dialogveranstaltungen, Herbst 2011: über 1.200 Personen bringen ihre Anregungen online ein
- + Round Table, Frühjahr 2012: Diskussion der Ergebnisse mit ExpertInnen
- + Anrainerbefragung und Dialogbox, Februar 2013: Abstimmung über zukünftige Verkehrsabwicklungen
- + Gestaltungswerkstatt, April–Mai 2013: Ideen zur Gestaltung können vor Ort eingebracht werden
- + Probephase, August 2013: Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes, Entwurf des Gestaltungskonzeptes
- + Bürgerbefragung, Februar–März 2014: ca. 33.000 Personen wurden befragt, 53 % sprechen sich für die Verkehrsberuhigung aus
- + Ausstellung Gestaltung und Design, Februar–April 2014: Pläne und Modelle sind für die Öffentlichkeit einsehbar
- + Spatenstich, Mai 2014: am 19.5.2014 wird der Startschuss für die Umgestaltung gegeben; im Sommer 2015 wurde die Straße fertiggestellt

### Erfahrungen aus der Praxis<sup>61</sup>

Die Umgestaltung der Mariahilfer Straße wurde intensiv und kontrovers diskutiert. Nach den ersten Projektvorstellungen war die öffentliche Meinung gespalten und teilweise skeptisch; die Zustimmung zum Vorhaben wurde nicht einhellig gegeben. Im Zuge einer Befragung der betroffenen BezirksbewohnerInnen wurde schlussendlich die Entscheidung für die Umgestaltung der Mariahilfer Straße getroffen (53,2 % Zustimmung).<sup>62</sup>

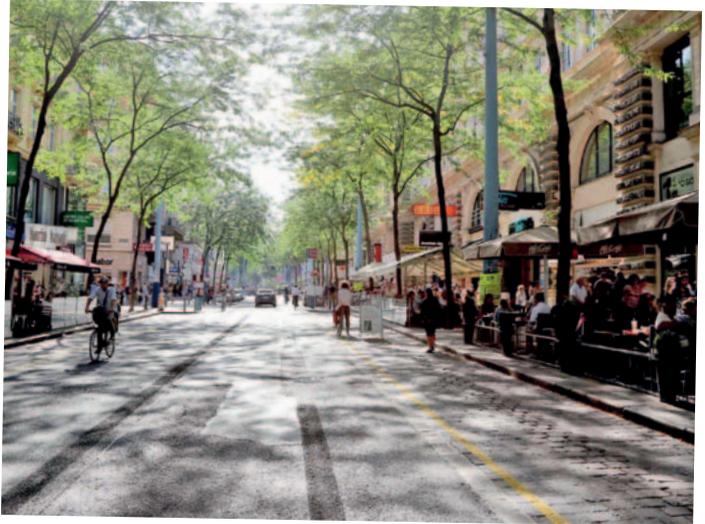


Foto: Christian Fürthner/PID

60 STADT WIEN (2015): MAHÜ – Magazine zur Umgestaltung und Neuorganisation der Wiener Mariahilfer Straße. Wien.

61 ORF WIEN (2013): Bodenmarkierungen als Verwirrspiel. Artikel vom 17.8.2013. <http://wien.orf.at/news/stories/2598586/8> (Zugriff: 28.8.2013).

DER STANDARD (2013): Mariahilfer Straße: 13A wird nicht mehr durch die Fußgängerzone fahren. Artikel vom 20.8.2013. <http://derstandard.at/1376534050469/Mariahilfer-Strasse-Neue-13A-Routeohne-Fuzo-Befahrung-geplant> (Zugriff: 22.8.2013).

62 DER STANDARD (2015): Bau der neuen Mariahilfer Straße abgeschlossen. Wien. <http://derstandard.at/2000020068330/Bau-der-neuen-Mariahilfer-Strasse-abgeschlossen> (Zugriff: 20.8.2015).



Rückblickend geben die ProponentInnen des Projekts an, dass es sinnvoller gewesen wäre, einen kleinen Abschnitt der Einkaufsmeile gleich neu zu gestalten, um ein konkretes Anschauungsobjekt als Entscheidungsgrundlage zu haben. Weitere aussagekräftige Studien zu den Effekten der Mariahilfer Straße liegen noch nicht vor.

Konkrete Erkenntnisse aus der ersten Nutzungsphase sind:

- + Es bedarf einer Eingewöhnungszeit, in der sich die VerkehrsteilnehmerInnen mit den neuen Regelungen vertraut machen. Auch RadfahrerInnen müssen durch Informationsarbeit weiter auf die Einhaltung der neuen Regeln hingewiesen werden.
- + In der Probephase wurde das mit der Begegnungszone implizit verbundene Parkverbot, welches damals zusätzlich durch eine gelbe Linie am Boden angezeigt wurde, vielfach missverstanden. In den Begegnungszonen wurden in der Probephase deshalb mobile Halteverbotstafeln aufgestellt sowie Halte- und Parkverbotsplakette am Boden angebracht, um auf das neue Parkverbot hinzuweisen.<sup>63</sup>

Weitere Informationen können unter [www.dialog-mariahilferstrasse.at](http://www.dialog-mariahilferstrasse.at) abgerufen werden. Auch ein Video, das die Begegnungszone erklärt, sowie eine App wurden von der Stadt Wien veröffentlicht.



€ Die Gesamtkosten für den Umbau der Mariahilfer Straße (Begegnungszonen und Fußgängerzone) betragen 25 Mio. EUR (brutto).

Fotos: Christian Fürthner/PID, stadtländ, MA 18/Fürthner

63 DER STANDARD (20149: Mariahilfer Straße: Strafe für Falschparken rechtswidrig. <http://derstandard.at/2000002764512/Mariahilfer-Strasse-Strafe-fuer-Falschparken-rechtswidrig> (Zugriff: 25.8.2015).



## Internationale Erfahrungen

Die Schweiz nimmt die Vorreiterrolle in Sachen Begegnungszonen ein. Bereits 2002 hat sie, als erstes Land in Europa, die Begegnungszone rechtlich verankert. Zudem ist das Konzept weit verbreitet – seit der Einführung wurden landesweit rund 200 Begegnungszonen realisiert.<sup>64</sup> Ähnliche Straßenraumgestaltungen gibt es in den Ländern Belgien und Frankreich (Zone de rencontre).<sup>65</sup>

## Schweiz

In den 1990er Jahren wurden in zwei Schweizer Gemeinden (Burgdorf und St. Blaise) im Rahmen eines Pilotversuches Flanierzonen eingeführt. Das Ziel war es, eine Alternative zu Fußgängerzonen und Wohnstraßen zu schaffen. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit diesem Modell wurden die Flanierzonen 2002 unter dem Namen Begegnungszone offiziell in das Schweizer Straßenverkehrsrecht aufgenommen. Ab 2002 löste die Begegnungszone außerdem die Wohnstraße ab.<sup>66</sup>

## Definition

### Art. 22b **Begegnungszone**

(1) Das Signal „Begegnungszone“ (2.59.5) kennzeichnet Straßen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

(2) Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

(3) Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Begegnungszonen werden in der Schweiz nur auf Nebenstraßen realisiert. Dabei gibt es zwei Typen von Straßen, die infrage kommen: einerseits verkehrsarme Quartierstraßen (Begegnungszone in Wohnquartieren) und andererseits verkehrsintensive zentrale Lagen (Begegnungszone in Geschäftsstraßen).

Signalisationsverordnung  
Schweiz<sup>67</sup>

64 SCHWEIZER, T. / FASCIATI, J. (2008): Unfallgeschehen in Begegnungszonen. Vergleich der Situation vorher und nachher in Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln. Strasse und Verkehr, Nr. 9. [http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel\\_0809\\_begegnungszonen.pdf](http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_0809_begegnungszonen.pdf) (Zugriff: 25.6.2015).

FUSSVERKEHR SCHWEIZ (2015): Internetplattform zu Begegnungszonen. <http://www.begegnungszonen.ch> (Zugriff: 25.6.2015).

65 WIKIPEDIA (2013): Begegnungszone. <http://de.wikipedia.org/wiki/Begegnungszone> (Zugriff: 25.6.2015).

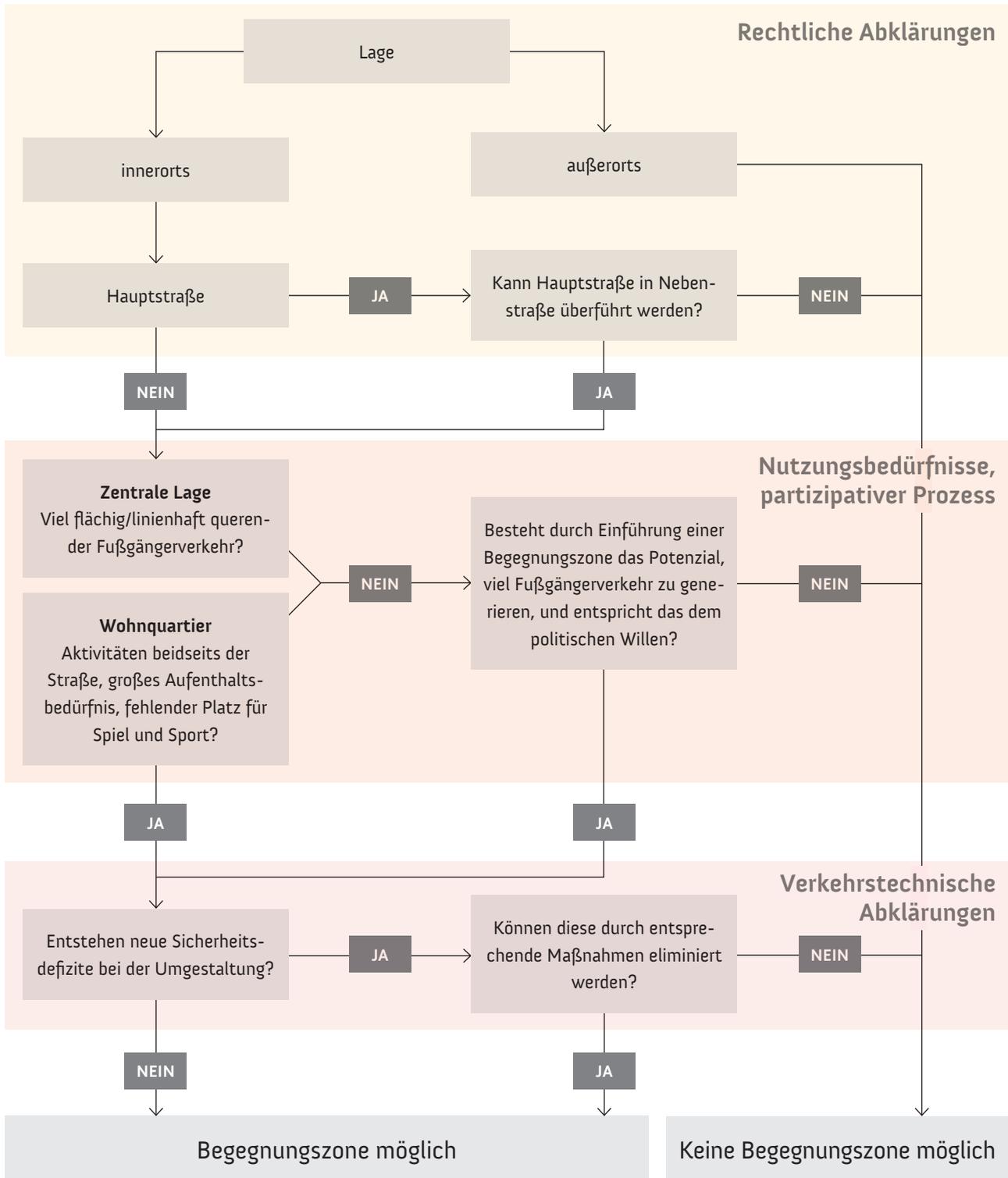
66 ENERGIE SCHWEIZ (o. J.): Mobilitätsmanagement. Tempo 30 und Begegnungszonen, o. O. [http://www.begegnungszonen.ch/files/BGZ\\_Broschuere\\_bfe\\_d.pdf](http://www.begegnungszonen.ch/files/BGZ_Broschuere_bfe_d.pdf) (Zugriff: 20.8.2015).

67 Signalisierungsverordnung (SSV) vom 5. September 1979. <http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19790235/201207010000/741.21.pdf> (Zugriff: 25.6.2013).

### Auswahlkriterien

68 BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜ-  
TUNG (2013): Fachbroschüre Begegnungs-  
zonen, Bern. [http://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu\\_2.096.01\\_Begegnungszonen.pdf](http://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.096.01_Begegnungszonen.pdf) (Zugriff: 6.7.2015).

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung gibt in ihrer Fachbroschüre „Begegnungszonen“<sup>68</sup> folgenden Entscheidungsprozess vor, mit dem die Eignung eines Straßenabschnittes für eine Begegnungszone in der Schweiz geprüft werden soll:





## Erfahrungen

Die Auflagen zur Umsetzung einer Begegnungszone sollten nicht zu restriktiv sein. Strenge Auflagen, wie etwa die verpflichtende Umsetzung von baulichen Maßnahmen, haben dazu geführt, dass das Konzept der Wohnstraße nicht gut angenommen wurde – die Umsetzungen waren zu zeit- und kostenintensiv. Die Schweiz hat deshalb 2002 anstelle der mit strengen Auflagen versehenen Wohnstraße die leichter umzusetzende Begegnungszone eingeführt.<sup>69</sup>

## Beispiel Biel

Die Stadt Biel hat 2002 den Zentralplatz, den Verkehrsknotenpunkt und Identifikationsort im Zentrum von Biel, in eine Begegnungszone umgewandelt. Der 55×70 m große Platz wird täglich von 10.000 bis 12.000 Fahrzeugen befahren, zusätzlich passieren 5.000 bis 6.000 RadfahrerInnen sowie ca. 1.200 Busse den Platz, der auch als Markt- und Festplatz genutzt wird. Um den öffentlichen Raum aufzuwerten und das Erscheinungsbild des Platzes zu verbessern, wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:<sup>70</sup>

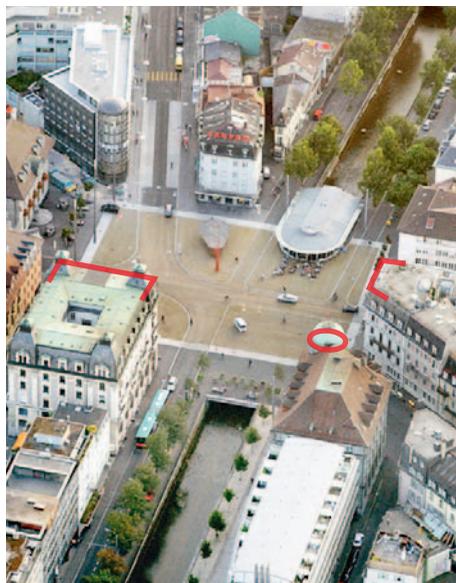
- + Aufbringung eines neuen Asphaltbelages
- + Begrenzung durch ein Betonband
- + Neue Stadtmöblierung und Begrünung
- + Versetzen eines historischen Brunnens und Maßnahmen zur Denkmalpflege
- + Installation von Bodenleuchten zur Erhellung des Platzes
- + Übergänge werden zwischen der als Begegnungszone angelegten Fahrbahn und den eigens für den Fuß- und Radverkehr vorbehaltenen Flächen geschaffen

Die Gesamtkosten für die Umbaumaßnahmen beliefen sich auf ca. **3,5 Mio. EUR.**

„Evaluierungsergebnisse zeigen, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit (V<sub>85</sub>) bei 24 km/h liegt. 74 % aller Fahrzeuge fuhren langsamer als 20 km/h.“



vorher



nachher

Fotos: Stadt Biel

69 FUSSVERKEHR SCHWEIZ (2013): Geschichte der Begegnungszone. <http://www.begegnungszonen.ch/home/geschichte.aspx> (Zugriff: 25.6.2015).

70 SCHWEIZER, T. / FASCIATI, J. (2008): Unfallgeschehen in Begegnungszonen. Vergleich der Situation vorher und nachher in Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln. Strasse und Verkehr, Nr. 9. [http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel\\_0809\\_begegnungszonen.pdf](http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_0809_begegnungszonen.pdf) (Zugriff: 25.6.2015).

BAUDIREKTION DER STADT BIEL (2004): Zentralplatz Biel. Dokumentation, Biel.

VCS ST. GALLEN (2004): Zentralplatz Biel. Übersicht Strassenraumgestaltung. [http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ\\_Biel.html](http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ_Biel.html) (Zugriff: 29.7.2013).

# Radweg ohne Benützungspflicht

*Ein Radweg ohne Benützungspflicht ist ein Radweg, der von RadfahrerInnen benützt werden darf, aber nicht muss.*

Die Informationen in diesem Kapitel beziehen sich sowohl auf Radwege ohne Benützungspflicht als auch auf Geh- und Radwege ohne Benützungspflicht



## Vorteile für den Radverkehr im Überblick

- + Mehr Flexibilität und Wahlfreiheit für RadfahrerInnen
- + Entlastung überlasteter Radwege
- + Schnelleres Vorankommen für geübtere RadfahrerInnen
- + Vermeidung von Konflikten mit FußgängerInnen (auf gemeinsam geführten Geh- und Radwegen)

## Aus Sicht der VerkehrsteilnehmerInnen

**FußgängerInnen:** Die teilweise Aufhebung der Benützungspflicht gilt nur für Radfahranlagen, nicht aber für Gehwege. D. h., getrennt oder gemeinsam geführte Geh- und Radwege müssen von FußgängerInnen weiterhin genutzt werden.

**Kfz-LenkerInnen** müssen damit rechnen, dass auf Straßen, auf denen ein nicht benützungspflichtiger Radweg existiert, RadfahrerInnen vermehrt die Fahrbahn benützen.

**RadfahrerInnen:** Dort, wo es einen Radweg ohne Benützungspflicht gibt, dürfen RadfahrerInnen wählen, ob sie auf dem Radweg oder auf der Fahrbahn fahren möchten. Es wird weiterhin Radwege mit Benützungspflicht geben, d. h., deren Benützung ist verpflichtend.

**Vorrangregeln:** Beim Verlassen einer Radfahranlage gilt immer Nachrang. Das gilt auch für Radwege ohne Benützungspflicht.



Radweg ohne Benützungspflicht, Annenstraße Graz

### Benützungspflicht von Radfahranlagen in Abhängigkeit des Fahrradtyps<sup>71</sup>

	Radweg MIT Benützungspflicht	Radweg OHNE Benützungspflicht	Fahrbahn (für den übrigen Verkehr)
Einspuriges Rad ohne Anhänger	MUSS benützt werden	DARF benützt werden	Darf nur dort benützt werden, wo es keine Radfahranlage oder eine Radfahranlage ohne Benützungspflicht gibt
Einspuriges Rad mit Lastenanhänger < 80 cm Breite oder mit Personenanhänger bzw. mehrspuriges Rad < 80 cm Breite.	DARF benützt werden	DARF benützt werden	DARF benützt werden
Einspuriges Rad mit sonstigem Anhänger oder mehrspuriges Rad > 80 cm Breite	DARF NICHT benützt werden	DARF NICHT benützt werden	MUSS benützt werden
Rennrad bei Trainingsfahrt	DARF benützt werden	DARF benützt werden	DARF benützt werden

## § 68 Verhalten der Radfahrer

(1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benützen, wenn das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 80 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benützt werden; mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit breiteren mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.

### Straßenverkehrsordnung Österreich

Foto: FGM

<sup>71</sup> Vgl. Straßenverkehrsordnung 1960, Fassung vom 28.8.2013. <http://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336> (Zugriff: 18.8.2015).

Vgl. Fahrradverordnung 2001, Fassung vom 25.8.2015. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20001272> (Zugriff: 25.8.2015).

(1a) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs dient und aus Gründen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs sowie der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde bestimmen, dass abweichend von Abs. 1 von Radfahrern mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger ein Radweg oder ein Geh- und Radweg benützt werden darf, aber nicht muss. Derartige Radwege oder Geh- und Radwege sind mit den Zeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29 anzuzeigen.

## Gründe für die Einführung<sup>72</sup>

### Mehr Flexibilität und Wahlfreiheit für RadfahrerInnen



Nicht benützungspflichtige Radwege bieten die Chance, die Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen zu berücksichtigen. Geübte und schnellere RadfahrerInnen können auf die Fahrbahn ausweichen, ungeübte oder langsamere RadfahrerInnen (z. B. Eltern mit Kindern oder SeniorInnen) haben mehr Platz auf dem Radweg. Diese Wahlfreiheit geht mit einer Entflechtung von sportlichen und gemütlichen RadfahrerInnen einher.

### Mehr Sicherheit für RadfahrerInnen



Wissenschaftliche Studien belegen, dass die Sicherheit für RadfahrerInnen, je nach örtlichen Gegebenheiten, auf der Fahrbahn höher sein kann als auf einem Radweg.<sup>73</sup> Sie werden auf der Fahrbahn von Kfz-LenkerInnen besser wahrgenommen und nicht von parkenden Autos verdeckt. Die Möglichkeit, auf der Fahrbahn zu fahren, reduziert also das Unfallrisiko – insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen von Radweg und Fahrbahn. Zudem können Konflikte zwischen langsameren und schnelleren RadfahrerInnen vermieden werden.

Speziell bei Zweirichtungsrädwegen kann die Aufhebung der Benützungspflicht dazu führen, gefährliches Queren der Fahrbahn zu verhindern.

### Mehr Sicherheit für FußgängerInnen

RadfahrerInnen sind in etwa fünf- bis sechsmal schneller als FußgängerInnen.<sup>74</sup> Das unterschiedliche Geschwindigkeitsniveau birgt vor allem auf gemeinsam geführten Geh- und Radwegen ein Unfallrisiko. Wenn RadfahrerInnen auf diesen Wegen auf die Fahrbahn ausweichen können, steigert dies auch für FußgängerInnen die Sicherheit und den Komfort.

### Entlastung überfüllter Radwege

Eine Ausweichmöglichkeit auf die Fahrbahn ist vor allem auf Radwegen, die (in Stoßzeiten) überlastet oder stellenweise sehr schmal sind, von großem Vorteil. Platzmangel auf Radwegen erhöht das Risiko von Unfällen bei Überholvorgängen. Auch entgegenkommende RadfahrerInnen stellen auf zu schmalen Zweirichtungsrädwegen eine potenzielle Gefahr dar.

72 MOBILITÄTSAGENTUR WIEN (2013): Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Vorteile für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. <http://www.fahrrad-wien.at/wp-content/uploads/2013/05/Aufhebung-der-Radwegebenutzungspflicht.pdf> (Zugriff: 6.7.2015).

73 ALRUTZ, D. et al. (2009): Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern. Hrsg. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.

KRAG, T. (2005): Cycling, safety and health. In: European Transport Safety Council (Hrsg.): ETSC Yearbook 2005. Safety and Sustainability. Brüssel.

74 MOBILITÄTSAGENTUR WIEN (2013): Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Vorteile für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. <http://www.fahrrad-wien.at/wp-content/uploads/2013/05/Aufhebung-der-Radwegebenutzungspflicht.pdf> (Zugriff: 6.7.2015).



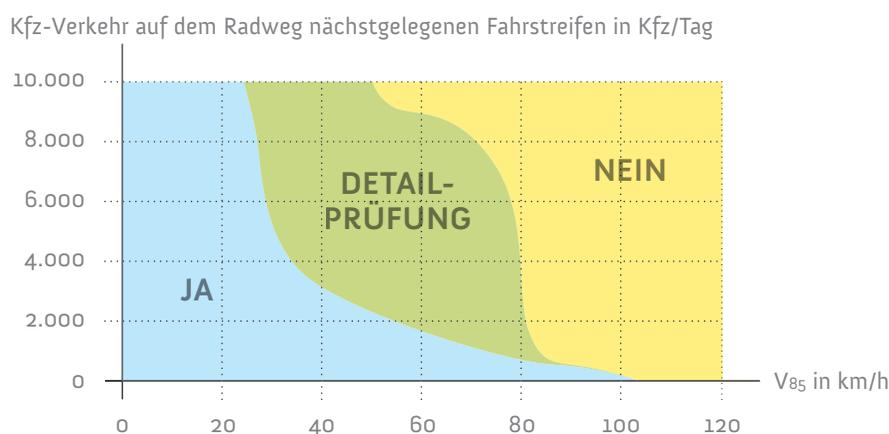
## Entschleunigung des Verkehrs

RadfahrerInnen auf der Fahrbahn tragen zu mehr Aufmerksamkeit im Verkehr und zu einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs bei. Dies führt wiederum zu weniger Lärm, niedrigeren Schadstoffemissionen, einer höheren Verkehrssicherheit und folglich ebenso zu einer höheren Lebensqualität.



## Einsatzkriterien

Der Arbeitsausschuss Radverkehr der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) veröffentlichte in der RVS 03.02.13. Radverkehr<sup>75</sup> folgende Kriterien und Referenzwerte für die Beurteilung, ob ein Radweg ohne Benützungspflicht verordnet werden soll:



Bewertungsdiagramm zur Aufhebung der Radwegebenützungspflicht<sup>75</sup>

Entsprechend der RVS gibt es damit zwei zentrale Entscheidungskriterien: die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ( $V_{85}$ ) sowie das Kfz-Verkehrsaufkommen. Bei niedriger Geschwindigkeit und/oder einem niedrigen Kfz-Verkehrsaufkommen sollte ein Radweg ohne Benützungspflicht verordnet werden. Entsprechend ist bei höheren Geschwindigkeiten und/oder einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen eine Benützungspflicht zu verordnen. Im mittleren Bereich (z. B. bei 5.000 Kfz/Tag und einer  $V_{85}$  von 50 km/h) geben die Richtlinien eine Detailprüfung vor. Bei einer solchen Detailprüfung sollte auf die in der Tabelle (siehe Seite 58) dargestellten Kriterien Bedacht genommen werden.

<sup>75</sup> ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE – SCHIENE – VERKEHR (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr. 03.02.13, Wien.

Kriterien der Detailprüfung zur Aufhebung der Benützungspflicht<sup>76</sup>

spricht <b>für</b> eine Aufhebung	Leichtigkeit und Flüssigkeit des Radverkehrs
	Querschnittsabmessungen der (Geh-/)Radwege unter den Regelbreiten
	mögliche Geschwindigkeit auf dem (Geh-/)Radweg im Streckenabschnitt < 20 km/h
	einseitiger (Geh-/)Radweg mit mehr als 2 Seitenwechselln pro km
	Kreuzungsdichte ohne VLSA-Regelung > 5 Kreuzungen/km
	Leistungsfähigkeit des Radverkehrs an Strecken und Knoten nach Personen
	Verkehrssicherheit
	hohe Konfliktdichte von RadfahrerInnen und FußgängerInnen auf dem (Geh-/)Radweg
	schlechte Sichtbeziehungen zwischen RadfahrerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen auf dem (Geh-/)Radweg
	hohe Unfallbelastung im Zuge der Radfahranlage (Strecken und Knoten)
spricht <b>gegen</b> eine Aufhebung	Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs
	Fahrfreiflächen- und Fahrbahnbreiten innerhalb des kritischen Bereichs gem. Punkt 8.2.4
	Leistungsfähigkeit an Strecken und Knoten (ÖV, MIV, FußgängerInnen) nach Personen würde durch Radverkehr unzumutbar eingeschränkt
	Verkehrssicherheit
	hohe Unfallbelastung auf der Fahrbahn
	Schwerverkehr > 50 Lkw-ähnliche Fahrzeuge pro Stunde und Richtung
Sichtbeziehungen zwischen RadfahrerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen auf der Fahrbahn schlechter als auf dem (Geh-/)Radweg	

<sup>76</sup> ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRAßE – SCHIENE – VERKEHR (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr. 03.02.13, Wien.



## Einführung eines Radweges ohne Benützungspflicht in 5 Schritten

### *Geeignete Radwege auswählen*

Für die Auswahl von Radwegen, die für die Aufhebung der Benützungspflicht geeignet sind, empfiehlt sich die Sichtung der RVS 03.02.13. Folgende Möglichkeiten bestehen:

- + Die Gemeinde hebt die Benützungspflicht für einen bestehenden Radweg auf und führt stattdessen einen Radweg ohne Benützungspflicht ein (Umwidmung).
- + Beim Bau neuer Radwege wählt die Gemeinde zwischen einem Radweg mit und einem Radweg ohne Benützungspflicht aus.

- + Zu Beginn sollten Radwege mit einem hohen Handlungsbedarf ausgewählt werden.
- + Es empfiehlt sich, alle bestehenden Radwege kategorisch auf die Möglichkeit zur Aufhebung der Benützungspflicht zu prüfen, z. B. im Rahmen einer Befahrung.
- + Bei der Errichtung von Radwegen ohne Benützungspflicht sollte nach möglichen Synergien mit anderen Bauvorhaben oder Straßenerhaltungsmaßnahmen Ausschau gehalten werden.

### *Erstellung einer Verordnung entsprechend der StVO*

Um einen Radweg ohne Benützungspflicht einzuführen, bedarf es einer Verordnung nach § 68 StVO. Die Verordnung sollte dabei auf folgende Aspekte eingehen:

- + Definition des Streckenverlaufs, auf dem der Radweg ohne Benützungspflicht verlaufen soll. Hierbei ist zu beachten, dass der Umwidmungsprozess sowohl für die gesamte Straßenlänge als auch abschnittsweise möglich ist.
- + Begründung der Verordnung: Ein Radweg ohne Benützungspflicht darf laut § 68 Abs. 1a StVO nur dann eingeführt werden, wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs dient und aus Gründen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs sowie der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen.
- + Angabe, wie die Kundmachung erfüllt wird: Die Gemeinde muss auf dem Radweg die Verkehrszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29 anbringen. Diese sollten an allen Einmündungen wiederholt werden. Ferner besteht die Möglichkeit, auf der Fahrbahn des übrigen Verkehrs ein Fahrradpiktogramm auf dem Boden anzubringen, um so die neuen Regeln für alle VerkehrsteilnehmerInnen leicht verständlich darzustellen.

- + Es empfiehlt sich, die Aufhebung in einem durchgehenden Stück zu verordnen und auf diese Weise häufige Wechsel von benützungspflichtigen und nicht benützungspflichtigen Radwegen zu vermeiden.
- + Radwege ohne Benützungspflicht sind keine Radwege zweiter Klasse! Auch hier sollen die Sicherheits- und Qualitätsstandards der RVS<sup>77</sup> eingehalten werden.

# 1

### Tipps

# 2

<sup>77</sup> ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE – SCHIENE – VERKEHR (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr. 03.02.13, Wien.

## 3

*Infrastrukturelle Umsetzung vor Ort*

Laut StVO müssen Radwege oder Geh- und Radwege ohne Benützungspflicht mit den Zeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29 beschildert werden. Bauliche Maßnahmen sind nicht verpflichtend. Es sollte darauf geachtet werden, dass die Aufhebung der Benützungspflicht für alle VerkehrsteilnehmerInnen eindeutig erkennbar ist.

## Tipps

- + Verkehrsschilder sollten hinter Einmündungen wiederholt werden.
- + Ergänzende Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn sind empfehlenswert.
- + Die Schaltung der Lichtsignalanlagen sollte auf Optimierungspotenzial für den Radverkehr überprüft werden.

## 4

*Öffentlichkeitsarbeit*

Die Ergebnisse der Gemeindeumfrage haben gezeigt, dass nicht benützungspflichtige Radwege unter Gemeindebediensteten noch nicht sehr bekannt sind. Zudem wurde auch die Bevölkerung nur in wenigen Fällen über die Neuerung informiert. Um Missverständnisse und Konflikte zwischen VerkehrsteilnehmerInnen zu vermeiden, ist es wichtig, das neue Instrument in der Öffentlichkeit gut zu kommunizieren.

## Tipps

- + RadfahrerInnen und AnrainerInnen sollten auf direktem Wege informiert werden, z. B. durch Broschüren oder Hauswurfsendungen.
- + Die Einbindung der BürgerInnen erhöht die Kenntnis und Akzeptanz des neuen Instrumentes.

## 5

*Monitoring und Evaluierung*

Die Aufhebung der Radwegebenützungspflicht soll dazu beitragen, dass Radfahren sicherer, komfortabler und für bestimmte NutzerInnen schneller wird. Um zu erfahren, ob diese Ziele erreicht wurden, ist eine Evaluierung unumgänglich. Untersuchungen sollten die Unfallzahlen sowie die Anzahl der RadfahrerInnen auf dem Radweg und auf der Fahrbahn berücksichtigen.

## Tipps

- + Bereits vor der Aufhebung der Benützungspflicht sollten Verkehrszählungen oder -erhebungen durchgeführt werden.
- + Vorher-nachher-Erhebungen (z. B. Unfallzahlen, RF/h, V<sub>85</sub>) liefern Aufschluss über den Erfolg der Maßnahme.



## Erfahrungen aus nationalen Umsetzungen

### Bestehende Radwege ohne Benützungspflicht in Österreich

Burgenland	keine Radwege ohne Benützungspflicht bekannt
Kärnten	Ferlach (4), Paternion, Villach
Niederösterreich	Kirchberg am Wechsel (3), Mödling, Purkersdorf (2), Tulln (9)
Oberösterreich	Braunau, Eferding, Linz (3), Lochen am See (2), Steyr, Steyregg, Wels (3)
Salzburg	Bad Gastein (2), Zell am See
Steiermark	Graz (3), Köflach (3), Liezen, St. Peter am Kammerberg (4)
Tirol	Innsbruck (3)
Vorarlberg	Alberschwende (2), Bregenz (2), Höchst, Lustenau, Rankweil (2), Schruns
Wien	3 Radwege ohne Benützungspflicht

Den Ergebnissen der Gemeindeumfrage<sup>78</sup> zufolge, welche im Frühjahr 2015 durchgeführt wurde, gibt es in Österreich 62 Radwege bzw. Geh- und Radwege ohne Benützungspflicht in 28 Gemeinden. Viele dieser Gemeinden haben mehrere Radwege ohne Benützungspflicht verordnet, so z. B. Köflach (drei Umsetzungen), Ferlach (vier Umsetzungen) und Tulln (neun Umsetzungen). Im Durchschnitt wurden 2,1 Radwege ohne Benützungspflicht pro Gemeinde verordnet.

Auch auf der Bundesebene sind Radwege ohne Benützungspflicht weit verbreitet. In acht von neun Bundesländern gibt es mindestens eine Gemeinde mit Radweg ohne Benützungspflicht. Umsetzungen kommen zudem sowohl in kleinen Gemeinden wie z. B. Eferding (ca. 3.700 EinwohnerInnen) als auch in Groß- und Hauptstädten vor (z. B. Innsbruck, Graz und Wien).

Die hohe Anzahl der Umsetzungen sowohl insgesamt als auch pro Gemeinde lässt darauf schließen, dass es sich bei den Radwegen ohne Benützungspflicht um ein sehr gutes, leicht umzusetzendes Instrument handelt.



Fotos: Radlobby Tulln, Fahrschule Fürböck

<sup>78</sup> Die Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) führte im Zeitraum Februar bis April 2015 eine Online-Befragung durch. An der Befragung nahmen insgesamt 171 Gemeinden teil, darunter 26 Gemeinden mit einem Radweg ohne Benützungspflicht. Durch eine Internetrecherche wurden weitere Umsetzungen ergänzt. Die Ergebnisse der Befragung werden im Folgenden dargestellt und beziehen sich auf die 26 untersuchten Gemeinden.

## Die Gestaltung von Radwegen ohne Benützungspflicht

### Lage der Radwege ohne Benützungspflicht

Die Mehrheit der untersuchten Radwege (65 %) befindet sich innerhalb der Ortschaft. Die Lage im Stadtgebiet ist dabei sehr unterschiedlich. Einige Radwege führen entlang von Landesstraßen, andere befinden sich in Bahnhofsnähe oder im Stadtzentrum.

15 % der Radwege ohne Benützungspflicht verlaufen entlang einer Strecke mit vielen Konflikten zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Weitere 12 % verlaufen entlang einer Route, auf der die Führung des Radwegs oftmals die Seite wechselt, 8 % an einer kreuzungsreichen Straße. Diese Rahmenbedingungen sprechen laut RVS<sup>79</sup> für eine Aufhebung der Benützungspflicht. Zudem zeigt sich, dass in jedem zweiten Fall der nicht benützungspflichtige Radweg entlang einer Straße mit Schwerlastverkehr verordnet wurde. Eine starke Befahrung mit Schwerlastverkehr spricht laut FSV gegen die Aufhebung der Benützungspflicht.

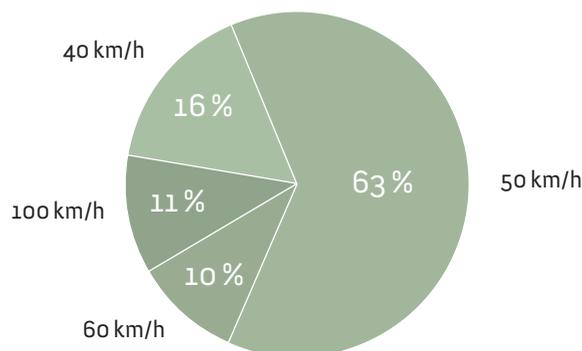
### Ausmaße und Dimensionen

Die in Österreich verordneten Radwege ohne Benützungspflicht sind vielfach mehrere Kilometer lang. Im Durchschnitt sind nicht-benützungspflichtige Radwege 1,3 km lang. Die längste bekannte Umsetzung fand in der Gemeinde Bad Gastein statt. Auf einer Strecke von 5 km (Hauptschulpromenade, Weitmoserpromenade) wurde ein Radweg ohne Benützungspflicht verordnet. Auch in Purkersdorf und St. Peter am Kammerberg finden sich Radwege ohne Benützungspflicht, die sich über 3 bis 4 km erstrecken. Die kürzeste erfasste Umsetzung betrifft die Völkendorfer Straße in Villedach. Der Radweg ohne Benützungspflicht misst hier 50 m.

### Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Fahrbahn

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Fahrbahn beträgt in den meisten Fällen 50 km/h. Doch auch auf Straßen mit 60 oder 100 km/h wurde die Benützungspflicht aufgehoben. Wichtig ist, dass – insbesondere auf Strecken mit einer hohen Geschwindigkeit – eine Detailprüfung hinsichtlich der Verkehrssicherheit durchgeführt werden sollte. Es wird empfohlen, die Benützungspflicht auf solchen Straßen nur bei sehr geringem Kfz-Verkehrsaufkommen aufzuheben.

Zulässige Geschwindigkeit auf der Fahrbahn, entlang dieser der Radweg ohne Benützungspflicht führt



<sup>79</sup> ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE – SCHIENE – VERKEHR (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr. 03.02.13, Wien.



## Kosten und Aufwände

Die Kosten für die Errichtung eines Radweges ohne Benützungspflicht variieren sehr stark. Dies liegt daran, dass es zwei Formen der Verordnung gibt:

1. Bau eines neuen Radweges, der von Beginn an nicht benützungspflichtig ist, oder
2. Umwidmung eines benützungspflichtigen Radweges zu einem Radweg ohne Benützungspflicht.

Die günstigsten Umsetzungen kosteten rund 250 bis 1.000 EUR pro Verordnung. Die teuerste bauliche Umsetzung lag bei 1 Mio. EUR für einen 1,4 km langen Radweg entlang einer Landesstraße.

Der zeitliche Aufwand für die Verordnung des Radweges ist – bei Umwidmungen – relativ kurz. Etwa die Hälfte der Radwege konnte in weniger als sechs Monaten verordnet werden. Die Errichtung der Radwege mit mehreren Kilometern Länge zog sich meist über 24 bis 36 Monate hin.

## Einbindung der Öffentlichkeit

Insbesondere im Vergleich zu den zeitgleich in der StVO eingeführten Fahrradstraßen und Begegnungszonen ist die Errichtung von Radwegen ohne Benützungspflicht eine eher „leise“ Maßnahme. In nur zwei Gemeinden (Albersschwende und Zell am See) wurde die Bevölkerung aktiv in den Planungsprozess eingebunden. Hier fand ein Workshop bzw. eine Informationsveranstaltung statt. Eine Bewerbung oder Aufklärung der Bevölkerung durch die Gemeinde fand mehrheitlich nicht statt. Nur jede vierte Gemeinde klärte die Bevölkerung über die neuen Verkehrsregeln auf.

Auch die Medien berichteten kaum über die Aufhebung der Benützungspflicht von Radwegen. Zwar gab es auf fachlicher oder nationaler Ebene einige Meldungen, Berichterstattungen zu lokalen Umsetzungen kamen jedoch nur selten vor.

## Effekte und Wirkungen

Als positive Wirkungen wurden die Erhöhung der Flüssigkeit des Radverkehrs (sieben Nennungen), die Verbesserung für den Fußverkehr (fünf Nennungen), die Zunahme des Radverkehrsaufkommens (drei Nennungen) sowie die Reduktion der Unfälle auf der Fahrbahn (zwei Nennungen) angegeben. Eine Gemeinde gab darüber hinaus an, dass durch die Verordnung das tatsächliche Verhalten der RadfahrerInnen legalisiert werden konnte. Rund die Hälfte der Gemeinden gab an, dass sich die Verkehrssituation durch den Radweg ohne Benützungspflicht nicht merklich verändert hat.

Rechtliche Unklarheiten oder Hindernisse in Bezug auf die Umsetzung eines Radweges ohne Benützungspflicht wurden von den befragten Gemeinden nicht genannt.<sup>80</sup>

<sup>80</sup> Da die befragten Gemeinden angaben, dass es bei der Umsetzung von Radwegen ohne Benützungspflicht keine Fragen, Unklarheiten oder Hürden gab, werden in diesem Kapitel keine FAQs angeführt.

## Umsetzungsbeispiel

### Wien, Operngasse – Margaretenstraße

Im Mai 2013 wurde in Wien zum ersten Mal ein Radweg ohne Benützungspflicht eingeführt. In der Operngasse zwischen Karlsplatz und Preßgasse gilt seitdem, dass RadfahrerInnen den Radweg benützen dürfen, aber nicht müssen. Als Alternative steht ihnen die Busspur auf der Fahrbahn frei. Damit verfolgt die Stadt das Ziel, die Verkehrssicherheit auf dem hoch frequentierten Radweg zu erhöhen.<sup>81</sup>

#### Ausgangslage

- + Hoch frequentierter Zweirichtungsradweg in Operngasse und Margaretenstraße
- + Radweg gehört zu den unfallträchtigsten Radwegen der Stadt (viele Konflikte mit links abbiegenden Kfz-LenkerInnen aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse)
- + Radweg ist benützungspflichtig

#### Resultat

- + Teilweise Aufhebung der Benützungspflicht für den Radweg (stadtauswärts, auf dem Abschnitt Karlsplatz bis Preßgasse)
- + Geübte und schnelle RadfahrerInnen können auf die Fahrbahn (Bus- und Taxispur) ausweichen

#### Umsetzungsmaßnahmen

Zur Umsetzung wurden 15 Verkehrszeichen ausgewechselt: Die runden Gebots-schilder wurden durch die neuen eckigen Hinweistafeln ersetzt. Ein Vorschlag zur Anbringung von Fahrradpiktogrammen auf der Busspur fand keine Mehrheit.<sup>82</sup>

#### Erfahrungen

Erste Beobachtungen zeigen, dass RadfahrerInnen die Busspur nur vereinzelt benützen. Es wird vermutet, dass nur wenigen Kfz-LenkerInnen und RadfahrerInnen die neue Möglichkeit bewusst ist. Einige AkteurInnen wünschen sich daher mehr Hinweistafeln und eine Bodenmarkierung mit Radpiktogrammen auf der Busspur. Der Erfahrung beteiligter Personen nach gibt es auf der Busspur keine Konflikte zwischen RadfahrerInnen und dem ÖV.

€ Die Gesamtkosten für die neue Beschilderung beliefen sich auf etwa **6.000 EUR** brutto inklusive Personalkosten.



Foto: Mobilitätsagentur Wien

81 DER STANDARD (2013): Operngasse: Auf erstem Wiener Radweg fällt die Benützungspflicht. <http://derstandard.at/1363711343220/Operngasse-Auf-erstem-Wiener-Radweg-faellt-die-Benuet-zungspflicht> (Zugriff: 25.6.2015).

82 STADT WIEN (2013): Stadt Wien hebt Benützungspflicht „Radweg Operngasse“ auf. Artikel vom 17.5.2013. <http://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/05/17011.html> (Zugriff: 25.6.2015).

Auskunft von Barbara Neuroth, Bezirksvorsteher-Stellvertreterin Wien-Wieden am 25.8.2013.



## Internationale Erfahrungen

In Deutschland gibt es bereits seit einigen Jahren eine Unterscheidung zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radfahranlagen. In den Niederlanden und in Belgien gilt in fast allen Fällen eine Benutzungspflicht für Radwege. In Frankreich wird die Benutzungspflicht, ähnlich wie in Österreich, durch die Art der Beschilderung angezeigt: Runde Schilder zeigen einen Radweg mit Benutzungspflicht an, eckige Schilder einen Radweg ohne Benutzungspflicht.<sup>83</sup>

## Deutschland

In Deutschland existiert keine flächendeckende Radwegebenutzungspflicht. Radwege dürfen nur dann als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist und wenn die Mindestanforderungen eingehalten werden.<sup>84</sup>

Die Radwegebenutzungspflicht in Deutschland hat ihren Ursprung in der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung, die 1934 eingeführt wurde. Seitdem ist die Benutzungspflicht immer weiter eingeschränkt worden: Seit 1971 sind nur noch Radwege rechts der Fahrbahn benutzungspflichtig, seit 1997 ist die Benutzungspflicht an verkehrstechnische und bauliche Kriterien geknüpft, und seit 2009 dürfen Radwege mit Benutzungspflicht nur noch dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit erfordert.<sup>85</sup> 2010 urteilte das Bundesverwaltungsgericht, dass Radwege nur dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden dürfen, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung für die VerkehrsteilnehmerInnen besteht.<sup>86</sup>

## Definition<sup>87</sup>

### § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(4) (...) Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden. Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist. (...).

#### Verwaltungsvorschrift (VwV), zu Absatz 4 Satz 2

2. Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.

Dies bedeutet: Benutzungspflichtige Radwege sind durch ein blaues Schild (Zeichen 237, 240, 241) gekennzeichnet. Nicht ausgeschilderte Radwege müssen nicht, aber dürfen benutzt werden.

### Straßenverkehrs-Ordnung Deutschland

<sup>83</sup> WIKIPEDIA (2013): Radverkehrsanlage. <http://de.wikipedia.org/wiki/Radverkehrsanlage> (Zugriff: 6.7.2015).

<sup>84</sup> ADFC (2013): Rennrad und Radwegebenutzungspflicht. <http://www.adfc.de/verkehr--recht/recht/regeln-fuer-radfahrer/rennrad-und-radweg/rennrad-und-radwegebenutzungspflicht> (Zugriff: 6.7.2015).

<sup>85</sup> Wie Quelle 63

<sup>86</sup> ADFC (2010): <http://www.adfc.de/news/archiv-news-2010/adfc-erreicht-bahnbrechendes-urteil-zur-radwegebenutzungspflicht> (Zugriff: 6.7.2015).

<sup>87</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367). [http://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/index.html](http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html) (Zugriff: 6.7.2015).

## Voraussetzungen für die Benützungspflicht

Die Straßenverkehrsbehörde darf eine Radwegebenützungspflicht nur dann anordnen, wenn bestimmte Voraussetzungen<sup>89</sup> erfüllt sind. Die lichte Breite<sup>90</sup> ist die ausschlaggebende Kenngröße.

- + Der Radweg muss ausreichend breit, befestigt und frei von Hindernissen sein (lichte Breite für Radweg mind. 1,50 m, für Fuß- und Radweg mind. 2,50 m).
- + Die Linienführung muss eindeutig und stetig (also nicht unterbrochen) sein.
- + Die Führung an Kreuzungen muss sicher sein, insbesondere muss die Sichtbeziehung zwischen Kfz-LenkerInnen und den RadfahrerInnen gut sein.
- + Der Weg muss baulich nach dem Stand der Technik gestaltet und unterhalten sein.

## Erfahrungen

*In Berlin können RadfahrerInnen größtenteils zwischen Radweg und Fahrbahn wählen. 2013 waren insgesamt ca. 150 km von 620 km Radwegen benützungspflichtig<sup>88</sup>*

Ursprünglich wurde die Auffassung vertreten, den Radverkehr aus Sicherheitsgründen prinzipiell getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen. Ergebnisse aus langjährigen Unfalluntersuchungen haben jedoch zu einem Umdenken geführt. Sie belegen, dass in Abhängigkeit von den Kfz-Geschwindigkeiten und den Kfz-Verkehrsstärken das Misch- oder das Trennprinzip verfolgt werden sollte.<sup>91</sup>

Je nach Verkehrssituation ist das Fahren auf der Fahrbahn sicherer als auf dem Radweg. Diese Erkenntnisse haben die Gesetzgebung beeinflusst – laut § 45 StVO darf eine Benützungspflicht nur noch dort angeordnet werden, wo für RadfahrerInnen eine besondere Gefahrenlage besteht, die das sonst übliche Maß erheblich übersteigt.

In Deutschland wurden die Bestimmungen zur Benützungspflicht also weitgehend liberalisiert. Einige Stimmen kritisieren weiterhin, dass:

- + häufig Radwege als benützungspflichtig ausgewiesen werden, obwohl die Verkehrslage nicht als gefährlich einzustufen ist, und
- + auch Radwege als benützungspflichtig angeordnet werden, die den geltenden Qualitätsstandards nicht entsprechen.

88 POLIZEI BERLIN (2013): Wissenswertes zum Straßenverkehr. Radwegbenützungspflicht. <http://www.berlin.de/polizei/verkehr/liste/archiv/28671/> (Zugriff: 26.8.2013).

89 [http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvvwbund\\_26012001\\_53236420014.htm](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvvwbund_26012001_53236420014.htm) (Zugriff: 27.8.2013).

90 Lichte Breite: befestigter Verkehrsraum plus Sicherheitsraum.

91 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESSELLSCHAFT STRAÑE – SCHIENE – VERKEHR (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – 03.02.13 Radverkehr, Wien.

92 <http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen213.c.22053.de> (Zugriff: 24.8.2015).



*Die Kampagne der Stadt Bremen „Zusammen unterwegs“ informiert VerkehrsteilnehmerInnen über die Nutzung von Radwegen. Der Slogan der Kampagne lautet „Radfahren auf der Straße ist meistens erlaubt!“<sup>92</sup>*



## Weiterführende Literatur

### *Allgemeine Literatur zum Radverkehr*

BUNDESMINISTERIUM FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, UMWELT UND WASSERWIRTSCHAFT (2015): Masterplan Radfahren 2015–2025, Wien.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln, Berlin.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2013): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2013): Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen, Wien.

MESCHIK, M. (2008): Planungshandbuch Radverkehr, Wien.

ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE – SCHIENE – VERKEHR (2014): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) – Radverkehr. 03.02.13, Wien.

### *Weiterführende Literatur zu Fahrradstraßen*

ARBEITSGEMEINSCHAFT FAHRRADFREUNDLICHER STÄDTE, GEMEINDEN UND KREISE IN NORDRHEIN-WESTFALEN (1999): Fahrradstraßen: Radfahrer sind hier tonangebend, Krefeld.

FACHAUSSCHUSS RADVERKEHR ADFC UND SRL (2011): ADFC Position Fahrradstraßen, Bremen.

MESCHIK, M. (2008): Planungshandbuch Radverkehr. Kapitel 8.2.8 Fahrradstraßen, S. 88–90, Wien.

### *Weiterführende Literatur zu Begegnungszonen*

FUSSVERKEHR SCHWEIZ (2006): Zonen mit Tempobeschränkung. Praxis-Beispiele, Bern.

FUSSVERKEHR SCHWEIZ (2013): Internetplattform zu Begegnungszonen – <http://www.begegnungszonen.ch>

LAND SALZBURG, ABTEILUNG 6: LANDESBAUDIREKTION, REF. 6/21: Straßenbau und Verkehrsplanung (2014): Leitfaden Begegnungszonen, Salzburg.

### *Weiterführende Literatur zur Radwegebenutzungspflicht*

ALRUTZ, D. (2013): Praxisfragen des Entwurfs im Zusammenhang mit der Regelung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen. Vortrag auf dem Symposium „Verkehrssicherheit von Straßen“ am 25./26. Februar 2013 in Weimar und am 18./19. März 2013 in Wuppertal.

KLÖPFER, J./MAYER-ZAWAR, B. (2011): Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz, Mainz.

Die vorliegende Tabelle gibt einen Überblick über bewährte und neue Elemente der StVO sowie deren Eigenschaften und Anwendungsbereiche. Durch die verkürzte Darstellung werden Verallgemeinerungen getroffen, die nicht auf jeden einzelnen Fall anwendbar sein müssen. Die Tabelle ist daher als Überblick und Unterstützung zur Einschätzung zu verstehen.

	 Tempo-30-Zone	 Radweg	 Geh- und Radweg	 Radfahrstreifen	 Mehrweckstreifen
<b>Typische bauliche Gestaltungselemente</b>	Fahrbahnverengungen, Schwellen	Bauliche Trennung von Fahrbahn, Aufpflasterung im Kreuzungsbereich	Bauliche Trennung von Fahrbahn, Aufpflasterung im Kreuzungsbereich	Bodenmarkierungen	Bodenmarkierungen
<b>Typischer Anwendungsbereich*</b>	Wohngebiete, Schulzonen, Nebenstraßen, Ortszentren	Begleitwege und sonstige Wege an Hauptstraßen	Begleitwege und sonstige Wege an Hauptstraßen	Fahrbahn auf Straßen	Fahrbahn auf Straßen
Ländliches Ortszentrum	***	*	*	**	**
Städtischer Hauptplatz	***	*	*	**	**
Einkaufsstraßen	***	***	***	**	**
Nebenstraßen	***	**	**	**	**
Hauptstraßen innerorts (auch mehrstreifig)	*	***	***	***	**
Wohngebiete innerstädtisch, stark verdichtet	***	**	**	**	**
Wohngebiete suburban, wenig verdichtet	***	*	*	*	*
Feld- und Begleitwege außerorts	***	***	***	**	*
<b>Ganze Gebiete bzw. Straßenzüge können verordnet werden</b>	✓	✗	✗	✗	✗
<b>Tempolimit in km/h</b>	30	wie Hauptfahrbahn	wie Hauptfahrbahn	wie Hauptfahrbahn	wie Hauptfahrbahn
<b>Nebeneinander Rad fahren erlaubt</b>	✗	✓	✓	✗	✗
<b>Benutzungspflichtig für RadfahrerInnen</b>	✗	✓	✓	✓	✓
<b>Radfahranlage gem. StVO</b>	✗	✓	✓	✓	✓
<b>Nachrang bei Verlassen der Anlage bzw. Verkehrsfläche</b>	✗	✓	✓	✓	✓
<b>Explizites Behinderungsverbot gegenüber Radverkehr</b>	✗	—	—	✓	✓
<b>Explizites Behinderungs- oder Gefährdungsverbot gegenüber FußgängerInnen</b>	✗	✗	✓	✗	✗

\*Es wurde eine Abschätzung des typischen Einsatzgebietes durchgeführt, die tatsächliche Eignung hängt stets von den vor Ort gegebenen Rahmenbedingungen und Verhältnissen ab.

# und Eigenschaften einer Auswahl radverkehrsrelevanter Infrastrukturelemente

 Nicht benützungspflichtiger Radweg	 Nicht benützungspflichtiger Geh- und Radweg	 Fahrradstraße	 Begegnungszone	 Wohnstraße	 Fußgängerzone, Radfahren gestattet
Bauliche Trennung von Fahrbahn	Bauliche Trennung von Fahrbahn, Aufpflasterung im Kreuzungsbereich	Bodenmarkierung, Kreuzungsplateaus	Neuer Fahrbahnbelag, Niveaugleichung, Kreuzungsplateaus	Fahrbahnverengungen, Schwellen	Fahrbahnanhebungen
Begleitwege und sonstige Wege	Begleitwege und sonstige Wege	Hauptverbindungen des Radverkehrs	Plätze, Ortszentren, Einkaufsstrassen	Wohngebiete, Sackgassen	Plätze, Seitengassen, Einkaufsstrassen
**	**	**	***	*	***
***	***	**	***	*	***
***	***	*	***	*	***
**	**	***	**	**	**
*	*	*	*	*	*
**	**	***	***	***	**
*	*	***	**	***	*
**	**	***	*	*	*
✗	✗	✓	✓	✗	✓
wie Hauptfahrbahn	wie Hauptfahrbahn	30	20 (30)	Schrittgeschwindigkeit	Schrittgeschwindigkeit
✓	✓	✓	✓	✓	✓
✗	✗	✗	✗	✗	✗
✓	✓	✗	✗	✗	✗
✓	✓	✗	✗	✓	✓
—	—	✓	✓	✓	✗
✗	✓	✗	✓	✓	✓

