

Was braucht es in Österreich für eine funktionierende Radmobilität?

Die Rolle der Radlobby

Roland Romano, Radlobby Österreich

Bund-Länder-Gemeinden: Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs





Begutachtung: StVO-Novelle für aktive Mobilität

Straßenplanung
 Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr
 Nicht motorisierter Verkehr

Blatt 0.0

RADVERKEHR

RVS 03.02.13

Road planning
 Non-Motorised Transport Facilities
 Non-Motorised Transport
 Bicycle Traffic

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

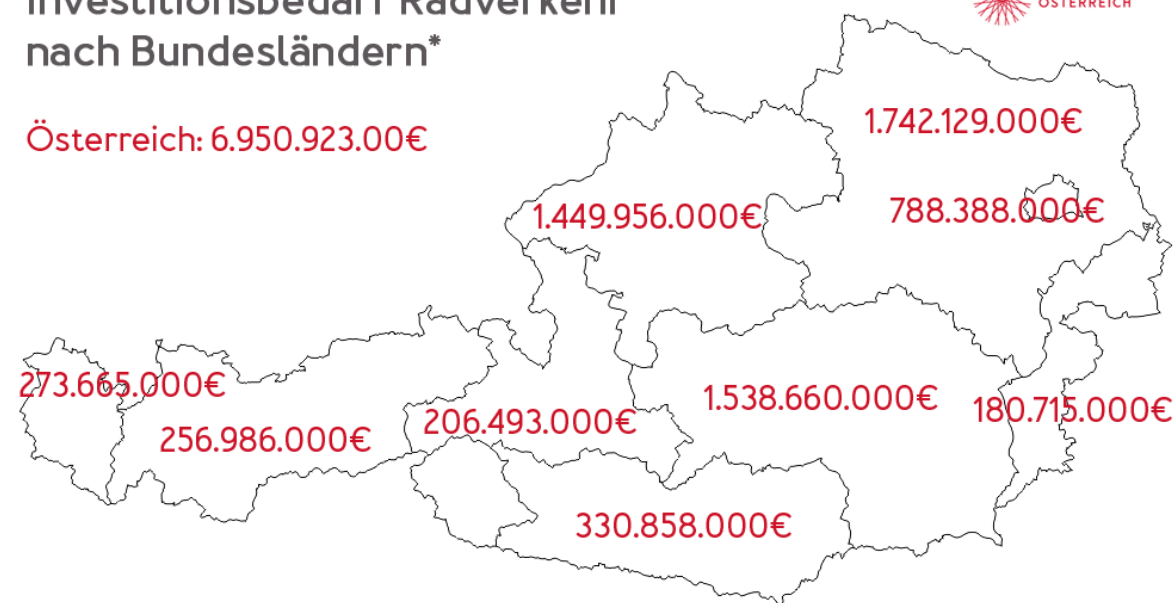
Die kostenfreie Bereitstellung dieser RVS wird durch klimaaktiv mobil, der Klimaschutzinitiative des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unterstützt.

Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie

klimaaktiv
 mobil

Investitionsbedarf Radverkehr nach Bundesländern*

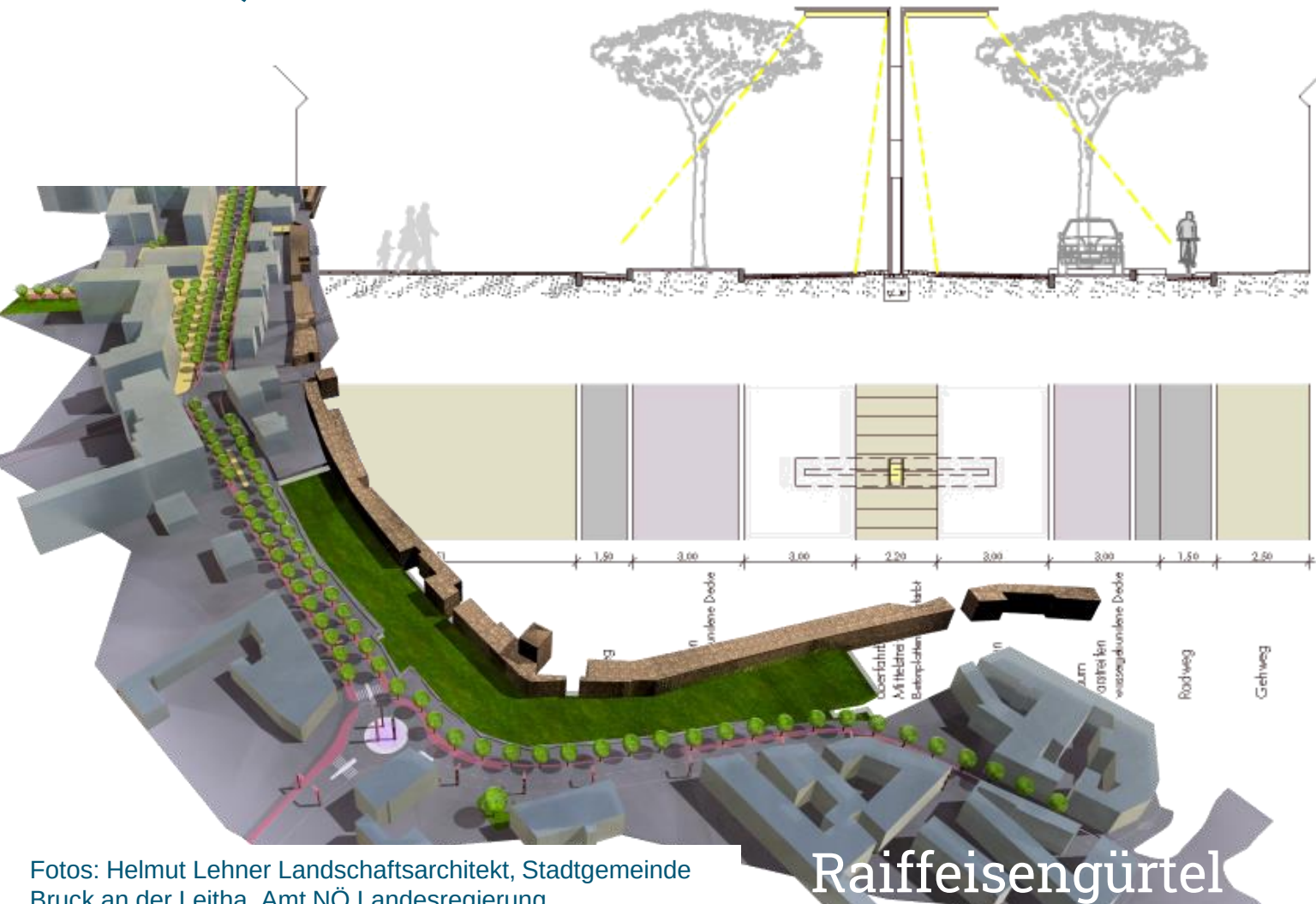
Österreich: 6.950.923.00€



Quelle: Grundlagenstudie Investitionsbedarf Radverkehr, AEA 2022

*Szenario 1, beste Qualität

2460, Bruck an der Leitha



Raiffeisengürtel





Geschützte Radstreifen

Am Tabor, 1020 Wien



Fahrradstraßen

Traunuferstraße, 4600 Wels

Foto: Radmodellregion Wels Umland



Begegnungszonen

Maria-Theresien-Straße, 6890 Lustenau

Foto: Stadtgemeinde Lustenau, Marcel Hagen

[illegible]

Die Rolle der Radlobby

Wie Kreuzungen nutzerfreundlich und sicher werden

Das Modell der „schützenden Kreuzung“, wie es in den Niederlanden praktiziert wird, ermöglicht klare, effiziente und sichere Abläufe. Es würde sich lohnen, diese Kreuzung auch in Österreich einzusetzen.

ANALYSE: Andrej Feleznik und Stefan Romanič | INFOGRAPHIC: Danarita Bernoldi

Wer kennt sie nicht? Kreuzungen, an denen Radfahrende ewig auf Grünlicht warten müssen. Kreuzungen, vor denen die Radinfrastruktur plötzlich im Nichts endet. Rechtsablenkende Kraftfahrzeuge, die vor Kreuzungen Radverkehrsfächen schräg queren und dabei Radfahrende übersehen. Kreuzungen, die keine Aufstellfläche für Radfahrende oder Fußgänger bieten. Kreuzungen, die zum Parkieren ein mehrmaliges lautes Warten auf Grün erfordern. Die persönliche Wahrnehmung vieler deckt sich mit den Erkenntnissen aus der Verkehrsforschung: Kreuzungen sind die Hotspots im Verkehrsgeschehen, sie sind jene Orte, wo sich die meisten Unfälle ereignen. Kreuzungen stellen besondere Herausforderungen an das Design von Verkehrswegen, insbesondere auf Hauptstraßen mit Hauptdurchgang. Dichter Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr, schnelle Vorgänge und komplexe Situationen erfordern sorgfältige Verkehrsplanung und den Einsatz neuer Organisationsformen.

Eine Lösung, die uns besonders attraktiv und zweckmäßig erscheint, ist die sogenannte „schützende Kreuzung“, wie sie unter anderem in den Niederlanden weit verbreitet ist. Das Besondere daran: Sie bringt den baulichen Schutz von Radwegen hinein in den Kreuzungsbereich.

Eine Anordnung von Design-Elementen macht das Linksablenken einfach, das Rechtsablenken schnell und reduziert den Konflikt mit Rechtsablenkenden Kfz.

Die meisten Merkmale der schützenden Kreuzung sind in Österreich schon länger bekannt und an vielen

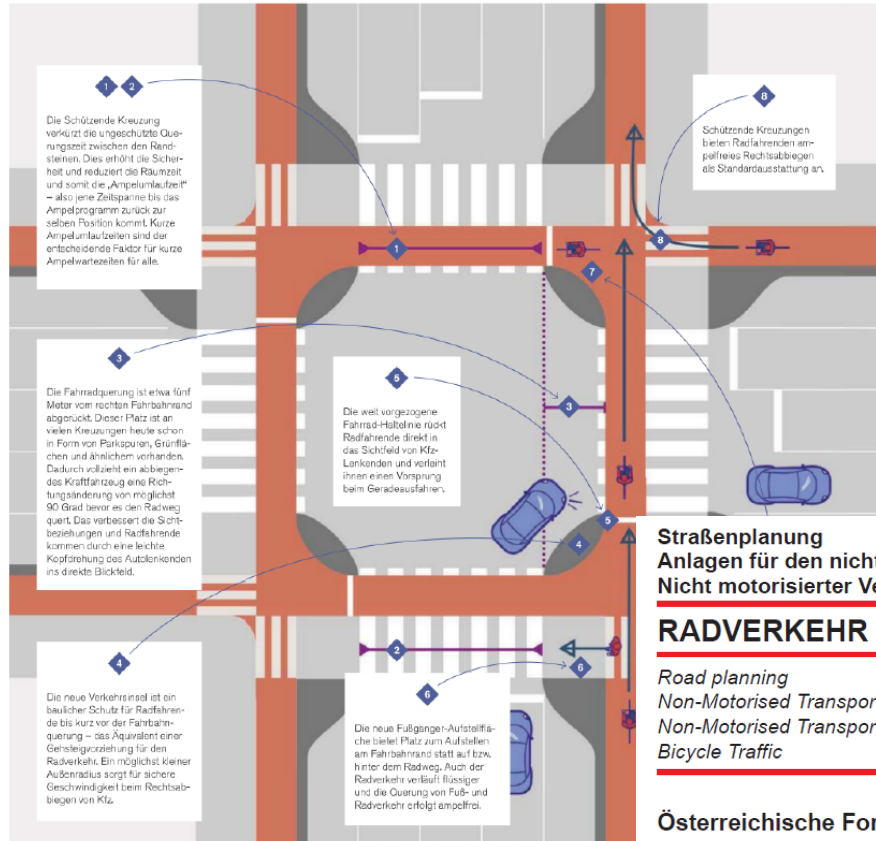
Kreuzungen bereits vorhanden, oft jedoch inkonsequent und ohne Gesamtanpassung der einzelnen Funktionen. Hier ist mit wenig Aufwand und Ressourcen eine erhebliche Qualitätssteigerung im Fuß- und Radverkehr möglich.

Die richtigen Ampelphasen erleichtern das Vorankommen. Besonders sicher sind getrennte Ampelphasen von Kfz-Abbiegeströmen über den Radweg wie es sich zum Beispiel an der Kreuzung Getreidemarkt mit Linker Wienzeile in Wien findet. Eine Abwandlung dessen ist etwa das – in Kopenhagen gebräuchliche – „Rundum-Grün“, hierbei kann man die Zebrastreifen plus Radquerungen in einer einzigen Phase benutzen. Jedenfalls anzustreben ist ein „Vorgrün“ für den Fuß- und Radverkehr sowie ein Ablauf der Grünphasen gegen den Uhrzeigersinn, um das Linksablenken zu beschleunigen.

Übrigens: Auf freier Strecke braucht dieses Design gleich viel Platz wie eine herkömmliche Straße mit Radwegen. Im unmittelbaren Eckbereich der Kreuzung ist etwas mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr erforderlich; diesen gilt es durch eine neue Platzverteilung bereitzustellen. Abschließend ist zu sagen, dass jede Kreuzung für sich genau betrachtet gehört. Nicht überall stellt die schützende Kreuzung die beste Variante dar.

Eine ausführliche Beschreibung dieses Kreuzungsdesigns und ein Video sowie konkrete Beispiele aus Wien und aus den Bundesländern sind hier zu finden: radlobby.at/radwegkreuzungen

protectedintersections.com



**Straßenplanung
Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr
Nicht motorisierter Verkehr**

RADVERKEHR

*Road planning
Non-Motorised Transport Facilities
Non-Motorised Transport
Bicycle Traffic*

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

Die kostenfreie Bereitstellung dieser RVS wird durch Klimaaktiv mobil, der Klimaschutzinitiative des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unterstützt.

Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

klimaaktiv
mobil



Regeln fürs Radeln
Online: radlobby.at/recht

StVO-Update 2019

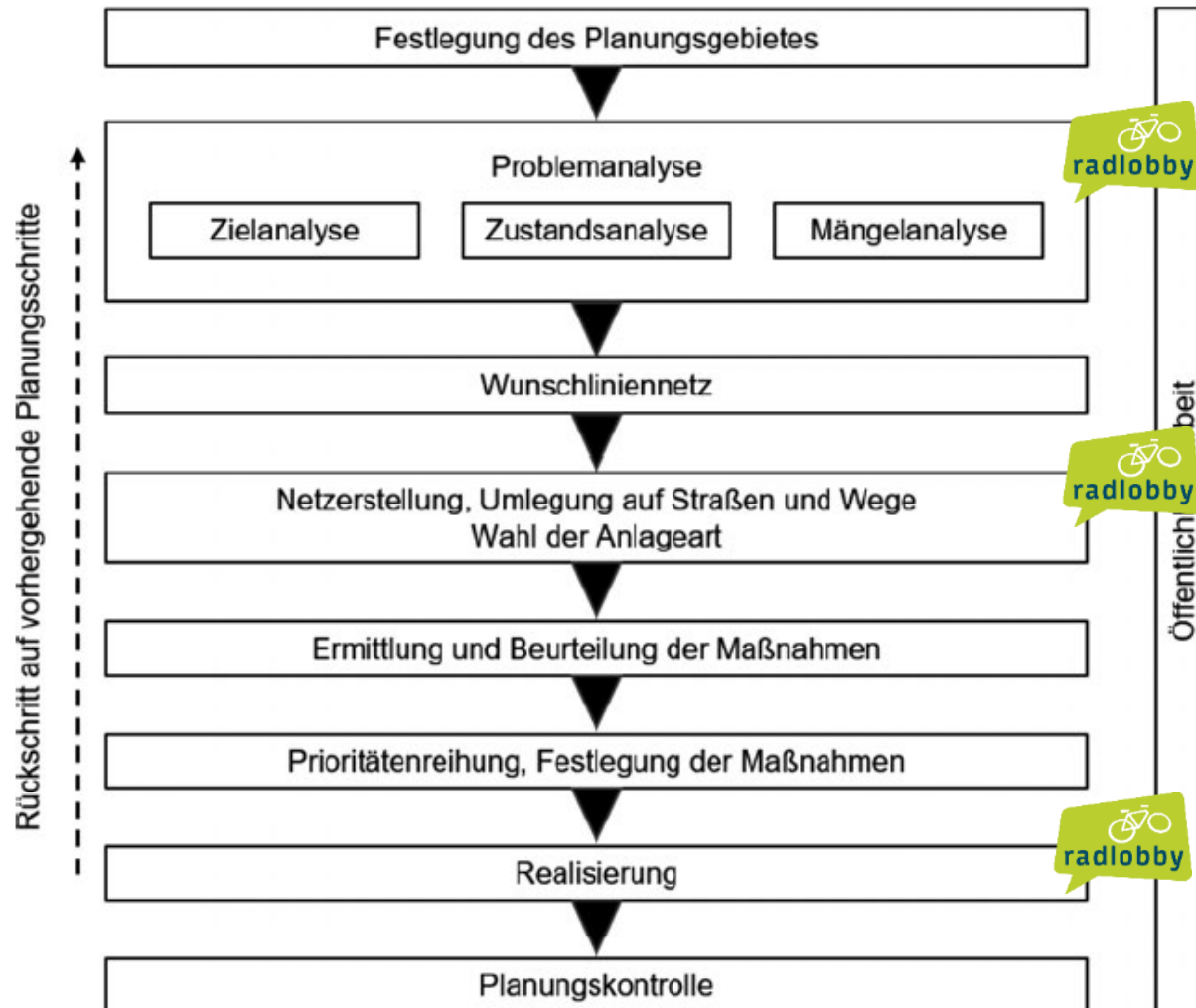
er-
aus-
fle der
ung

Die Ergänzung zum
Radlobby Rechtstratgeber
„Regeln fürs Radeln“
(Stand: April 2018)

Blatt 0.0

RVS 03.02.13

Der Weg zur Infrastruktur



Wissensbasis: Einholung von lokaler Expertise

Abstimmung: Präferenzen und Definition von Qualitätsanforderungen

Qualitätssicherung: Planungsaudit und Planfeedback

Abbildung 1: Planungsablauf für die Erstellung eines Radverkehrsnetzes

Danke



Kontakt

Roland Romano
roland.romano@radlobby.at

Radlobby Österreich
info@radlobby.at