

Velotal Rheintal

LEITFADEN



Version für das Vorarlberger Rheintal

Führung von
Landesradrouten
auf innerörtlichen
Nebenstraßen



Führung von Landesradrouten auf innerörtlichen Nebenstraßen

Das Fahrrad ist umweltfreundlich, fördert die Gesundheit und entlastet die vielerorts an ihre Kapazitätsgrenze stoßende Straßeninfrastruktur. Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrads im Alltag sind attraktive Verbindungen, die Radfahrerinnen und Radfahrer schnell und direkt ans Ziel führen und auf denen sie sich sicher fühlen.

In der Praxis sind direkte, attraktive und sichere Wegverbindung in Form von eigenständigen Radverkehrsanlagen aber nicht immer umsetzbar. Sei dies auf Grund von beschränkten Platzverhältnisse im Siedlungsraum oder eines sehr starken Verkehrsaufkommens entlang von Hauptachsen.

In solchen Fällen kann es zielführend sein, eine Radroute auf innerörtlichen Nebenstraßen im Mischverkehr zu führen. Sofern definierte Qualitätsanforderung erfüllt sind, kann auch so eine attraktive Radwegverbindung ermöglicht werden.

Der vorliegende Leitfaden dient als Orientierungshilfe für Gemeinden, die bereits über Fahrradrouten auf Nebenstraßen verfügen oder solche realisieren möchten. Ziel ist es, praxisnahe Hinweise über Eignungskriterien und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung zu geben. Der vorliegende Leitfaden kann jedoch keine fundierte Planung durch ein kompetentes Planungsbüro ersetzen. Er soll vielmehr dazu befähigen, nach erfolgter Orientierung und Meinungsbildung ein erfahrenes Planungsbüro mit der konkreten Maßnahmenplanung zu beauftragen.

Inhaltsverzeichnis

1. Begriffsbestimmungen	4
A. Nebenstraßen	4
B. Landesradradrouten	6
C. Regionale Radroutenkonzepte	7
2. Eignungskriterien für eine Routenführung auf Nebenstraßen	8
A. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h	9
B. Geringe Verkehrsbelastung (PKW- und LKW-Aufkommen)	10
C. Direkte Routenführung	12
D. Unterbrechungsarme, flüssige Routenführung	12
E. Gute Orientierung und Auffindbarkeit	13
3. Instrumente: Rechtliche, bauliche und gestalterische Maßnahmen zur Umsetzung von Radrouten auf Nebenstraßen	14
A. Verordnung einer Fahrradstraße	15
B. Verordnung von Tempo 30 bzw. einer T30 Zone	16
C. Bevorrangung gegenüber kreuzenden Nebenstraßen	17
D. Einhaltung der Sichtfenster an Kreuzungspunkten	18
E. Netzunterbruch für den motorisierten Verkehr	19
F. Radverträgliche Organisation der Parkierung von KFZ	20
G. Umgang mit überbreiten Nebenstraßen	21
H. Verkehrsberuhigende Gestaltung	22
I. Weitere hilfreiche Maßnahmen zur Verkehrsführung	28
4. Anhang	30
Rechtliche Grundlagen für die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die zuständige Behörde (Gemeinde, Bezirkshauptmannschaft, ...)	30
A. Tempo 30	31
B. Tempo 30 Zone	32
C. Fahrradstraße	33
5. Quellenverzeichnis	34

1.

Begriffsbestimmungen

A. Nebenstraßen

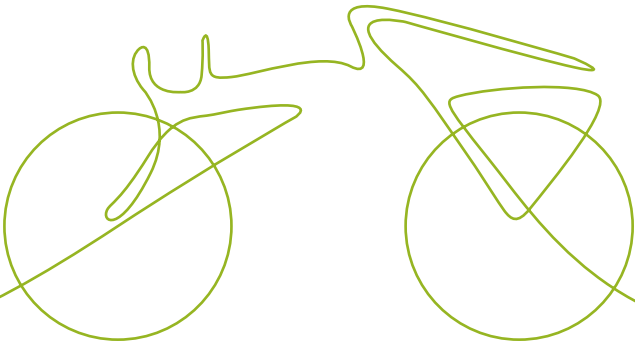
Unter Nebenstraßen werden hier Straßen verstanden, die vorwiegend der lokalen Erschließung des umliegenden Siedlungsgebiets dienen. Der motorisierte Verkehr ist hauptsächlich dem Ziel- und Quellverkehr zuzurechnen. Motorisierter Durchgangsverkehr ist nicht oder nur in geringem Ausmaß vorhanden.

Straßen, die eine wichtige Durchleitungsfunktion für den KFZ-Verkehr haben – z.B. Landesstraßen, Schnellstraßen oder ggf. auch zentrale Gemeindestraßen – sind keine Nebenstraßen im oben genannten Sinne.

In der folgenden Abbildung wird anhand von Fahrbahnbreite, Begegnungsfällen und der Führung des Fußverkehrs der Versuch einer Einteilung von Nebenstraßen in sogenannte Sammelstraßen und Erschließungsstraßen vorgenommen. Diese Aufgliederung erhebt keinen Anspruch auf wissenschaftliche Exaktheit, sondern soll lediglich als Orientierungshilfe dienen.

		
Sammelstraße	Erschließungsstraße	Untergeordnete Erschließungsstraße
Beidseitiger Gehsteig	Einseitiger Gehsteig	Kein Gehsteig
Begegnung LKW-LKW möglich	Begegnung PKW-LKW möglich	Begegnung maximal PKW-PKW
Fahrbahnbreite > 6 m	Fahrbahnbreite 5 m bis 6 m	Fahrbahnbreite < 5 m

Abb 1, 2 & 3 Beispielhafte Einteilung von Nebenstraßen



B. Landesradrouten

Um als Landesradroute zu gelten, muss eine Wegverbindung Teil des Landesradroutennetzes sein, in einem beschlossenen «Regionalen Radroutenkonzept» aufscheinen und als eine der folgenden Radroutentypen ausgewiesen werden:

- Radschnellverbindung
- Landesradroute Alltag
- Landesradroute Freizeit
- Örtliche Hauptradroute

Bau und Instandsetzung der oben genannten Radrouten werden vom Land Vorarlberg gefördert. Die «Richtlinie zur Förderung von Radrouten» der Abteilung Straßenbau sieht eine Förderquote von bis zu 70% für die Errichtung von Landesradrouten der Kategorie «Alltag» vor. Auch Konzepte und Planungen zur Umsetzung von regionalen Radrouten werden in dieser Höhe gefördert. Die Förderhöhe von Landesradrouten der Kategorie «Freizeit» und «Örtliche Hauptradroute» beträgt bis zu 50%. Um in den Genuss der Förderung zu gelangen, sind verschiedene Voraussetzungen einzuhalten, die in den aktuellen Richtlinien des Landes festgelegt sind¹.

C. Regionale Radroutenkonzepte

Das Vorarlberger Radroutennetz wurde von 2010 bis 2015 in zahlreichen regionalen Planungsprozessen in Form von «Regionalen Radroutenkonzepten» erarbeitet und mit dem Land Vorarlberg (Abt. VII b) abgestimmt. Die Konzepte wurden in weiterer Folge durch die Landesregierung und die Gremien der Standortgemeinden beschlossen. Die Planungen werden seither fortlaufend ergänzt, weiterentwickelt und über die GIS Plattform des Landes (VOGIS) veröffentlicht².

Die ausgewiesenen Radrouten dienen sowohl als Verbindungen zwischen den Gemeinden als auch der Anbindung von wichtigen Zielpunkten in den Gemeinden. In Absprache mit Land und ggf. betroffenen Nachbargemeinden kann mit entsprechender Begründung eine Routenführung im Anlassfall geändert oder ergänzt werden.

Wegverbindungen, die als Teil einer Landesradroute ausgewiesen sind, kommen in den Genuss der oben genannten Landesförderungen – sowohl beim Neubau als auch bei Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen, durch welche Verbesserungen für den Radverkehr erzielt werden können.



Eignungskriterien für eine Routenführung auf Nebenstraßen

Idealerweise werden Landesradrouten auf eigenständigen, dem Radverkehr vorbehaltenen Weganlagen (Radwege, Radstreifen) geführt. In der Praxis ist dies aber gerade Innerorts auf Grund beschränkter Platzverhältnisse oft nicht oder nur sehr schwer möglich.

In solchen Fällen kann eine Routenführung, die im Mischverkehr auf Nebenstraßen verläuft, eine brauchbare und vergleichsweise kostengünstige Alternative sein. Allerdings sollten dazu folgende Kriterien eingehalten werden, um die erforderliche Qualität für ein attraktives, sicheres und zügiges Vorankommen von Radfahrenden im Alltag und in der Freizeit zu gewährleisten.

A. Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h

Wird eine Radroute im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen geführt, sollte die gefahrene Geschwindigkeit (Vzul) der motorisierten Fahrzeuge bei maximal 30 km/h liegen. Bei dieser Geschwindigkeit sind die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fahrrad und KFZ gering genug, damit bei geringer Verkehrsbelastung (bis maximal 3.000 Kfz/24h) eine Führung von Radrouten im Mischverkehr als vertretbar eingestuft werden kann.

Gemäß der RVS Radverkehr (Richtlinien für Verkehr und Straßen 03.02.13) ist in Ausnahmefällen auch eine Führung im Mischverkehr bei 40 km/h und auch 50 km/h vertretbar, dies ist aber im Anlassfall zu prüfen und kann bis maximal 1.000 KFZ/24h in Betracht gezogen werden (siehe Abb. 4). Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h auf Gemeindestraßen z.B. in Form einer T30 Zone oder einer Fahrradstraße liegt unter begründeten Voraussetzungen (§ 43 STVO) im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde (§ 94 d STVO)³.

→ Eine detaillierte Beschreibung der gesetzlichen Grundlagen und erforderlichen Vorgangsweisen zur Reduktion der verordneten Höchstgeschwindigkeiten auf Gemeindestraßen findet sich im Anhang des Leitfadens.

B. Geringe Verkehrsbelastung (PKW und LKW-Aufkommen)

Die Zahl der Kraftfahrzeuge und speziell die Anzahl der LKWs sollten gering sein, um ein angenehmes und sicheres Radfahren zu ermöglichen. Die RVS Radverkehr (RVS 03.02.13) stellt als Orientierungshilfe ein Diagramm zur Verfügung, das in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Belastung durch motorisierte Kraftfahrzeuge einen Bereich definiert, in dem eine Mischverkehrslösungen für KFZ, Radverkehr und Fußverkehr möglich ist (siehe Abbildung 4)⁴.

In Anlehnung an diese Grafik kann ein Verkehrsaufkommen gerade noch als verträglich eingestuft werden, wenn bei gefahrenen Geschwindigkeiten (Vzul) von 30 km/h eine maßgebliche stündliche Verkehrsstärke (MSV) von rund 300 Kraftfahrzeugen nicht überschritten wird. Das entspricht einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 3.000 KFZ⁵. Zusätzlich sollten in der Spitzenstunde maximal 50 Busse bzw. Lastwagen auf der Straße unterwegs sein⁴.

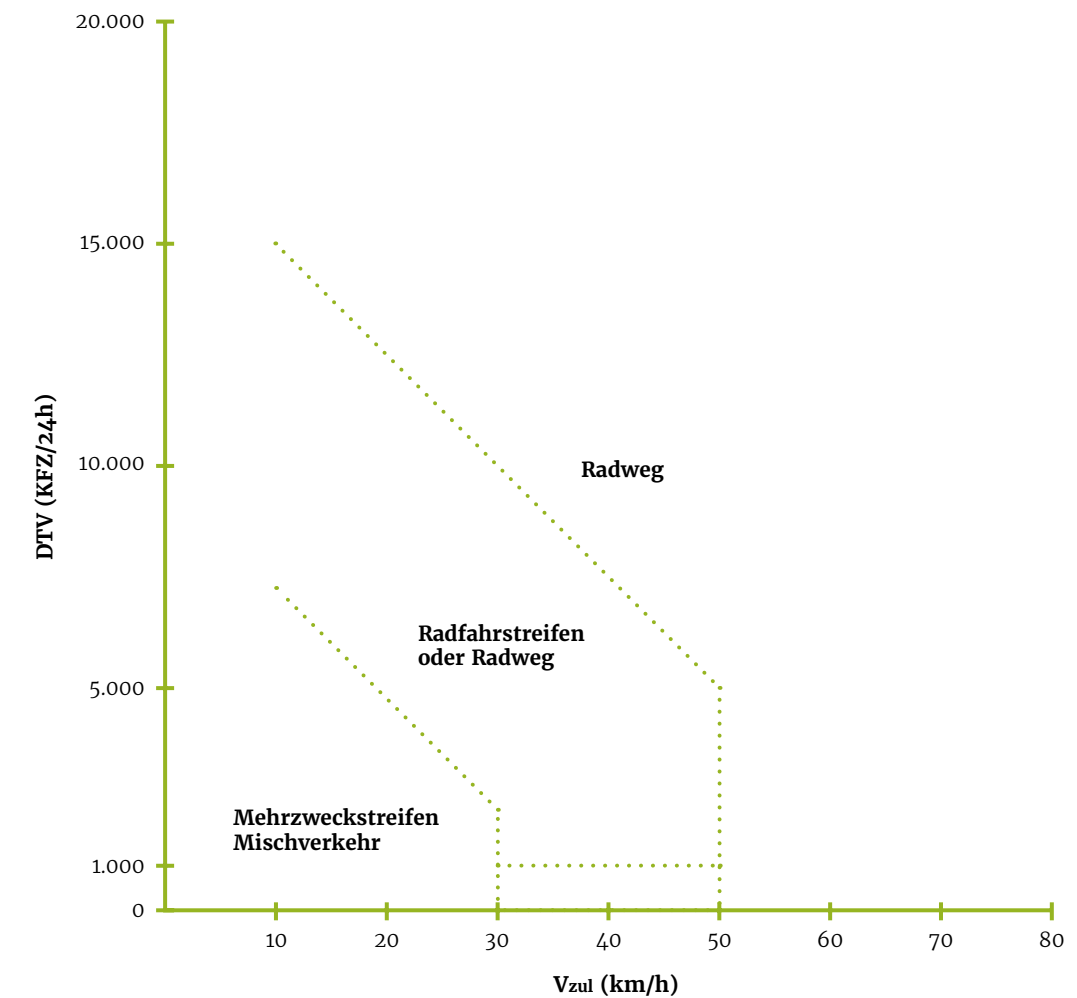
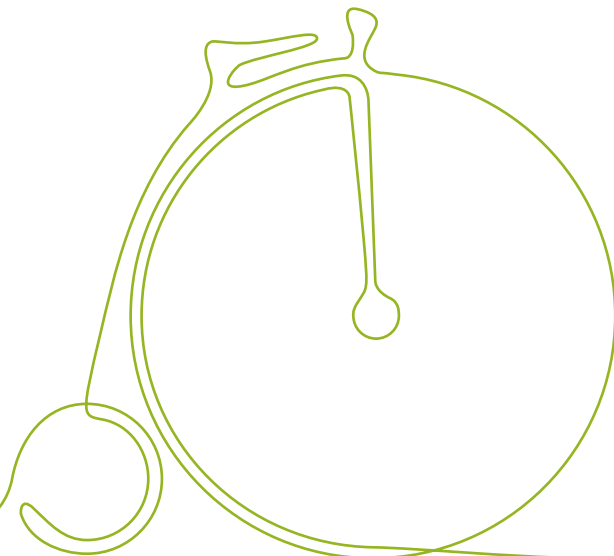


Abb 4 Hinweis für den Einsatz von Radfahranlagen auf Hauptradrouten, Verbindungs- und Sammelrouten des Radverkehrs in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit (punktierte Linien: Übergangsbereich)

C. Direkte Routenführung

Die Führung des Radverkehrs abseits von Hauptstraßen ist für Fahrradfahrende nur dann attraktiv, wenn die Verbindung ähnlich direkt wie bei einer Führung an der Hauptstraße verläuft. Als «ähnlich direkt» werden Routen auf Nebenstraßen angesehen, wenn der Umweg nicht mehr als 25% der direkten Distanz beträgt^{6,7}.

D. Unterbrechungsarme, flüssige Routenführung

Ein wesentliches Qualitätsmerkmal von Radrouten ist die Sicherung eines möglichst stetigen, unterbrechungsfreien Vorankommens für die Radfahrer*innen.

Werden Radfahrer*innen auf Routen durch eine Benachrangung oder Stoppsignale an Kreuzungen oft zum Anhalten gezwungen, so verliert die Route deutlich an Attraktivität. Auch Hindernisse wie Pflasterbereiche, Schwellen oder Rampen sollten vermieden werden.

Hecken und Einfriedungen dürfen im Kreuzungsbereichen nicht zu Einschränkungen der in den RVS empfohlenen «Sichtfenster» führen. Bei der Führung von Landesradrouten auf Nebenstraßen sollten die Standortgemeinden auf eine strikte Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und Normen achten, um von vornherein gefährliche Situationen und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren.



E. Gute Orientierung und Auffindbarkeit

Auch eine Routenführung auf Nebenstraßen sollte eine gute Orientierung für die Radfahrenden ermöglichen. Führungen über «Eck», schlechte Sichtweiten in Kreuzungssituationen oder starke Abweichungen von der Hauptrichtung sind in der Regel nicht geeignet, um die erforderliche Qualität einer Radroute zu gewährleisten.

Zusätzlich sollte über eine lückenlose Radwegweisung und ggf. den Einsatz von ergänzenden Bodenmarkierungen für eine gute Auffindbarkeit der Radroute gesorgt werden.

Als Standard hat das Land Vorarlberg ein einheitliches System der Radwegweisung auf Landesradrouten entwickelt, das flächendeckend zur Anwendung kommt. Mit der Novelle der STVO im Jahr 2022 und den Vorgaben in den RVS Radverkehr wurde die Fahrradwegweisung auch in der Straßenverkehrsordnung und den einschlägigen Normen verankert.

Bei Änderungs-/Ergänzungswünschen zur bestehenden Radwegweisung des Landes wird Gemeinden und Regionen empfohlen, sich frühzeitig mit der zuständigen Abteilung Straßenbau des Landes in Verbindung zu setzen.



Abb 5 Beispiel für die Standard Radwegweisung in Vorarlberg

3. Instrumente: Rechtliche, bauliche und gestalterische Maßnahmen zur Umsetzung von Radrouten auf Nebenstraßen

Um zu gewährleisten, dass eine Nebenstraße die oben genannten Qualitätskriterien erfüllt, steht einer Gemeinde ein breites Set an Maßnahmen zur Verfügung.



Abb 6 Führung einer Landesradroute auf einer Fahrradstraße

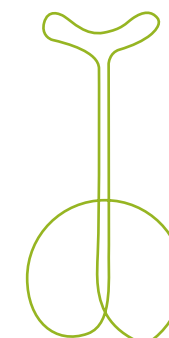
A. Verordnung einer Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße kann von der Behörde verordnet werden, «...wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, ...» (§ 67 STVO) dienlich ist. Im Normalfall ist auf einer solchen Straße die Durchfahrt für Kfz verboten und nur das Zu-/Abfahren erlaubt. Das Durchfahren kann aber den örtlichen Gegebenheiten entsprechend auch erlaubt werden. Bei Verordnung einer Fahrradstraße gilt für alle Verkehrsteilnehmenden ein Tempolimit von 30km/h. Zur erhöhten Sicherheit trägt neben dem Temporegime außerdem bei, dass Radfahrende nach § 67 STVO Absatz 3 «...weder gefährdet noch behindert werden» dürfen. Die RVS Radverkehr empfiehlt, Fahrradstraßen nur dort zu verordnen, wo das Verkehrsaufkommen 2.500 Kfz pro Tag nicht überschreitet.

Neben der erhöhten Sicherheit bietet die Fahrradstraße weitere wesentliche Vorteile für den Radverkehr:

- Alle Radfahrenden dürfen nebeneinander fahren.
- In Einbahnstraßen ist das Befahren mit Fahrrädern in beide Richtungen erlaubt.
- Fahrradstraßen sind im Regelfall gegenüber anderen Querstraßen bevorzugt.

Für die Verordnung einer Fahrradstraße muss in einem fachlich fundierten Ermittlungsverfahren die Sinnhaftigkeit und Eignung nachgewiesen werden. Nach erfolgter Verordnung muss die Fahrradstraße am Beginn und am Ende mit den dafür vorgesehenen Verkehrsschildern gekennzeichnet werden. Weiters sollten gut sichtbare, selbsterklärende Markierungen auf der Fahrbahn entlang des verordneten Abschnitts angebracht werden (z.B. große Fahrradsymbole oder Schriftzüge), um die Erkennbarkeit als Fahrradstraße für alle Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen.



B. Verordnung von Tempo 30 bzw. einer T30 Zone



Abb 7 Tempo-30-Zone

Alternativ zur Fahrradstraße kann eine Tempo-30-Zone oder ein Tempolimit mit 30 km/h verordnet werden. Auch hier ist ein entsprechendes Ermittlungsverfahren bzw. eine Ableitung dieser Maßnahme aus einem Straßen und Wegekonzept der Gemeinde erforderlich. In einer Tempo-30-Zone ist das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ebenfalls zulässig. Voraussetzung dafür ist, dass es das Verkehrsaufkommen zulässt, niemand am Überholen gehindert wird, niemand gefährdet wird und es sich bei der Straße nicht um Schienenstraßen oder Vorrangstraßen handelt.

Im Gegensatz zur Fahrradstraße dürfen KFZ aber nicht nur zu- und abfahren, sondern auch durch eine T30-Zone oder Straße mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durchfahren. Vertiefende Informationen zu den rechtlichen Grundlagen für die Verordnung von Tempo 30 finden sich im Anhang des Leitfadens.

C. Bevorrangung gegenüber kreuzenden Nebenstraßen

Auf Gemeindestraßen kann eine Bevorrangung einzelner Straßen gegenüber kreuzenden Nebenstraßen mittels Verordnung eingerichtet werden. Bei der Umsetzung der Bevorrangung muss auf ausreichend gute Sichtbeziehungen geachtet werden, um höchstmögliche Sicherheit bei gleichbleibender Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen. Die Bevorrangung wird mittels einer Verordnung zu «Vorrang geben» in allen Seitenstraßen verfügt und muss über ein entsprechendes Vorschriftenzeichen im Kreuzungsbereich ersichtlich gemacht werden. Im Knoten sollte der Vorrang mit entsprechenden Bodenmarkierungen verdeutlicht werden.



Abb 8 Kreuzungspunkt mit bevorrangter Radroute

D. Einhaltung der Sichtfenster an Kreuzungspunkten

Im Vorarlberger Straßengesetz (LGBL Nr. 79/2012 - §44 und §45) ist festgelegt, dass die Behörde bei der Beeinträchtigung der Benützung der Straße (durch Einfriedungen und Bäume/Sträucher) aktiv werden kann. Eine entsprechende Verpflichtung des Straßenerhalters zur Beseitigung gefährlicher Zustände ist im §7 Absatz (4) festgehalten.

Die entsprechenden „Richtlinien für Verkehr und Straße“ (RVS) dienen hier als Handlungsvorschriften mit bindendem Charakter. Sie definieren konkrete „Sichtachsen“, die in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (Stichwort: Bremsweg) auf den betreffenden Straßen zur Anwendung gebracht werden müssen.

Die in den untenstehenden Abbildungen dargestellten grünen Bereiche sind von einer Bebauung über 1,2 Meter frei zu halten.

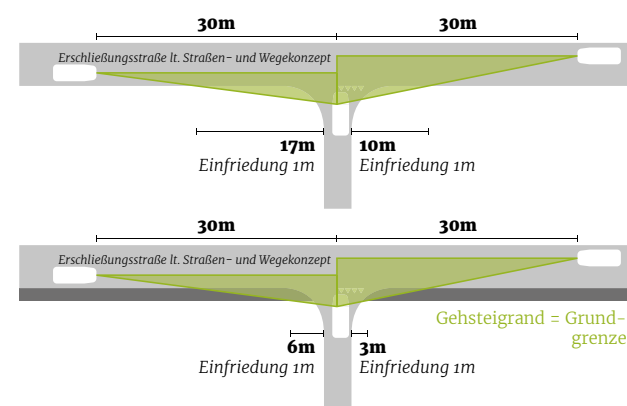


Abb 9 Sichtfenster bei Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h

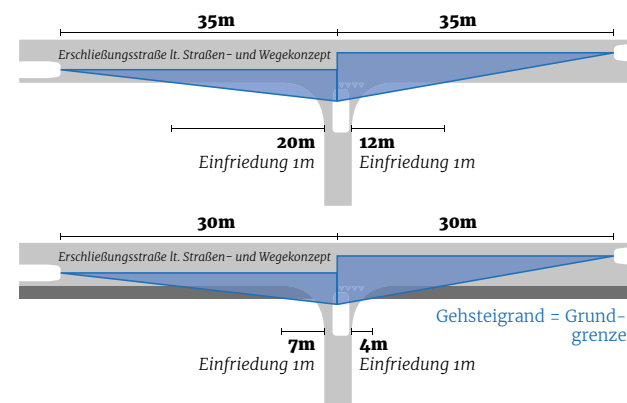


Abb 10 Sichtfenster bei Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h

E. Netzunterbruch für den motorisierten Verkehr

Durch die Bevorrangung einer im Mischverkehr geführten Radroute gegenüber einmündenden Nebenstraßen kann auch die gefahrene Geschwindigkeit von KFZ zunehmen. Möglicherweise wird auch gebietsfremder Durchgangsverkehr auf diese Straße «gelockt», wenn sie sich als «Schleichverkehrsrouten» anbietet.

In diesem Fall sollte die Umsetzung eines Netzunterbruchs für den KFZ-Verkehr in Betracht gezogen werden. Dies kann durch bauliche oder verkehrsrechtliche Maßnahmen (Verordnung von Fahrverboten für Kraftfahrzeuge, Einrichtung von Einbahnen, ...) erfolgen.



Abb 11 Beispiel eines Netzunterbruchs mit Schrankenanlage (Achtung: RVS empfiehlt Durchfahrtsbreite zwischen Einbauten von mindestens 1,3 m)

Bauliche Maßnahme wie Poller oder Schrankenanlagen bieten sich insbesondere dann an, wenn der Druck des Ausweichverkehrs hoch ist und nur mit hohem Kontrollaufwand unterbunden werden kann.

Bei baulichen Lösungen ist auf eine sorgfältige Planung zu achten, da derartige Einbauten bei unsachgemäßer Aufstellung zu einer Gefahrenquelle für Radfahrende werden können.

F. Radverträgliche Organisation der Parkierung von KFZ

Auf einer Radroute sollte aus Sicherheitsgründen keine Senkrechtparkierung stattfinden. Längsparkierung sollte nur im Falle von ausreichenden Fahrbahnbreiten und Abstandsflächen erlaubt werden. Ein Anhaltspunkt liefert hier die Stadt Wien, die eine Mindest-Fahrbahnbreite von 4,5 Metern bei angrenzender Parkierung empfiehlt⁸. Nur dann kann sichergestellt werden, dass Radfahrende parkende Fahrzeuge mit genügend Abstand passieren können und sogenannte «Dooring-Unfälle» vermieden werden.

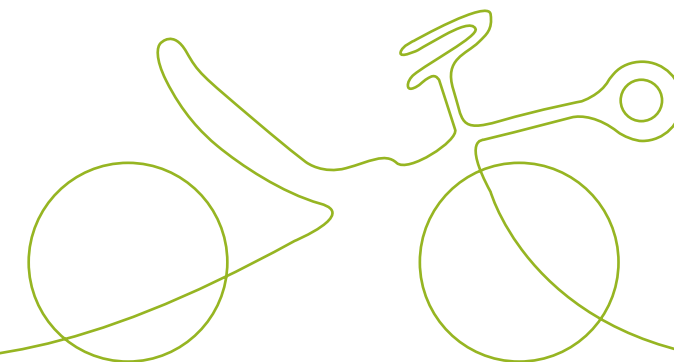


Abb 12 Verträgliche Organisation von Längsparkierung an Landesradrouten

G. Umgang mit überbreiten Nebenstraßen

In Nebenstraßen darf am Straßenrand parkiert werden, wenn auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr mindestens zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr frei bleiben (STVO § 24 Abs. 3d). Nach gängiger Rechtsprechung ist ein Fahrstreifen mit 2,6 Metern definiert. Damit ist das Parkieren auf Nebenstraßen mit Gegenverkehr ab einer Mindestbreite von 5,2 Metern möglich.

Parkieren kann in solchen Straßen aber auch aus Verkehrssicherheitsüberlegungen mit der Verordnung eines Parkverbots unterbunden werden. Allerdings könnte eine flächendeckende Anordnung von Parkverboten gerade in kleineren Gemeinden auf Grund fehlender Möglichkeiten zur Überwachung nicht zielführend sein. In solchen Fällen sind vor allem bauliche Maßnahmen zur Vermeidung von Parkvorgängen zielführend. Aber auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie die explizite Ausweisung von Stellflächen in geeigneten Bereichen inklusive der Integration dieser Stellflächen ins kommunale Parkraummanagement (wenn vorhanden) können geprüft werden.



H. Verkehrsberuhigende Gestaltung

Ergänzend zu einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kommt der verkehrsberuhigten Gestaltung des Straßenraumes eine wichtige Rolle zu, wenn es um die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs und die Attraktivierung für den Radverkehr geht.

Die Gestaltung kann sowohl durch bauliche Elemente als auch durch bloße Markierungsmaßnahmen erfolgen. Auf Abbildung 13 sind einige Beispiele von Gestaltungselementen zusammengefasst, die im Folgenden beschrieben werden.

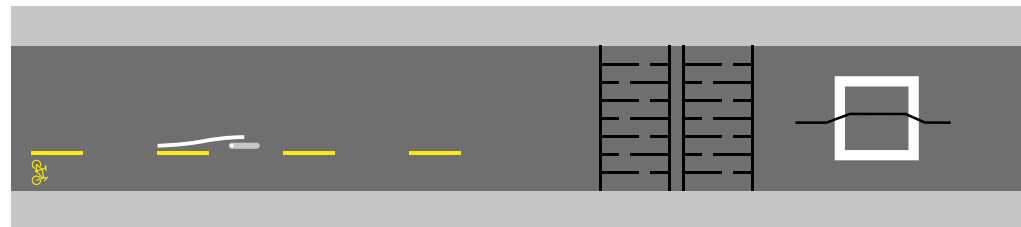
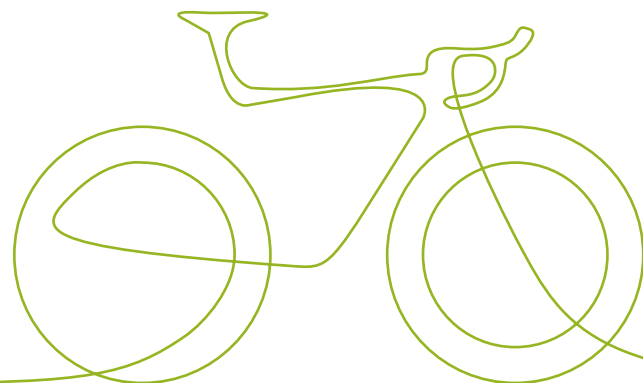


Abb 13 Diverse Verkehrsberuhigungselemente für innerörtliche Nebenstraßen

Bei der Planung dieser Elemente müssen die Vorgaben der RVS, die Abmessungen von Fahrradanhängern und Transporträdern sowie die Gewährleistung des Winterdienstes berücksichtigt werden.



H1. Torwirkungen am Anfang und Ende der Nebenstraße



Abb 14 Beispiel einer Torwirkung am Anfang und Ende der Nebenstraße



Abb 15 Beispiel einer gepflasterten Torwirkung mit Erhebung

H2. Einengung / Insel



Abb 16 Beispiel einer Kreuzung mit Einengungen



Abb 18 Beispiel einer Einengung mit Fahrradfurt im Kreuzungsbereich



Abb 17 Beispiel einer Einengung mit Fahrradfurt (Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrende)



Abb 19 Beispiel einer Verkehrsinsel mit Schutzweg als Einengung

H3. Netunterbruch (mit Schrankenanlage / Poller)



Abb 20 Beispiel eines Netunterbruchs mit Poller

H5. Markierungen (Mosaik, Punktwolke, ...)



Abb 22 Beispiel einer «Punktwolke» als Markierungskonzept im Kreuzungsbereich

H4. Bodenwelle (Vertikalversatz)



Abb 21 Beispiel einer Bodenwelle vor dem Kreuzungsbereich und Markierung der Kreuzung



Abb 23 Beispiel eines Mosaiks als Markierung im Kreuzungsbereich

I. Weitere hilfreich Maßnahmen zur Verkehrsführung

I1. Mittelmarkierung in Kurvensituationen



Abb 24 Beispiel einer Mittelmarkierung in einer Kurvensituation und einer gepflasterten Einengung



Abb 25 Beispiel einer Mittelmarkierung in einer Kurvensituation mit Radverkehrsführung

I2. Bodenmarkierungen als Orientierungshilfen



Abb 26 «Sharrows» als Orientierungshilfe für Radverkehrsführung

I3. Optisch unterstützende Markierungen



Abb 27 Beispiel eines «roten Teppichs» als Abbiegehilfe für Radfahrer*innen in eine Nebenstraße

Anhang

Rechtliche Grundlagen für die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die zuständige Behörde (Gemeinde, Bezirkshauptmannschaft, ...) ⁹

A. Tempo 30

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist die Höchstgeschwindigkeit in Ortsgebieten mit 50 km/h festgelegt. Die Fahrzeuglenker*innen sind verpflichtet, die Geschwindigkeit an die jeweiligen Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse anzupassen.

In begründeten Fällen kann auf einzelnen Straßenzügen bzw. -strecken, oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes (Zone) gemäß § 43 StVO eine vom Gesetz abweichende Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden. Eine Herabsetzung des gesetzlich erlaubten Tempolimits ist nur zulässig, wenn und insoweit vom Gesetzgeber anerkannte Gründe vorliegen, die eine solche Maßnahme notwendig machen. Solche Gründe sind in erster Linie die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs; aber auch die Vermeidung von Umweltbelastungen.

Im Ermittlungsverfahren hat eine sachverhältnismäßige Klärung der konkreten Gefahren oder Belästigungen zu erfolgen, vor denen die Geschwindigkeitsbeschränkung schützen soll. Dabei sind die für die Temporeduktion relevanten Umstände (wie z.B. Verkehrsbelastung, Beschaffenheit der Straße, Unfallhäufigkeiten usw.) mit jenen Umständen zu vergleichen, die für eine hohe Anzahl anderer Straßen zutreffen. Nur wenn sich die Situation für den betreffenden Straßenabschnitt deutlich von der allgemeinen, für den Straßenverkehr typischen Situation unterscheidet, ist die Geschwindigkeitsbeschränkung notwendig und damit zulässig.

Die Kundmachung durch Verkehrszeichen erfolgt an der Straßenstelle, ab welcher das Tempolimit gilt. Ebenso ist das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung mit dem eigens hierfür vorgesehenen Verkehrszeichen (durchgestrichene Fahrgeschwindigkeit) kundzumachen. Mit einer Zusatztafel ist die Länge des vom Tempolimit betroffenen Straßenabschnitts anzugeben, falls diese mehr als 1.000 m beträgt. Zusätzlich sind an den Kreuzungen Wiederholungszeichen aufzustellen.

B. Tempo-30-Zone

Betrifft die Herabsetzung der Geschwindigkeit alle Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes, spricht man von einer Zonenbeschränkung. Die Erlassung einer solche Verordnung ist an dieselben strengen Voraussetzungen gebunden wie die Geschwindigkeitsbeschränkung für einen bestimmten Straßenabschnitt (d.h. es muss auch für jede Straßenstrecke untersucht werden, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für diese Verkehrsbeschränkung vorliegen). Die Kundmachung einer solchen Verordnung ist aber wesentlich einfacher. Sie erfolgt durch Anbringung der Vorschriftszeichen „Zonenbeschränkung“ bzw. „Ende der Zonenbeschränkung“ an allen Ein- und Ausfahrten, was einem Schilderwald vorbeugt.

Die Zuständigkeit zur Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung bzw. Zonenbeschränkung liegt grundsätzlich bei der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich (Gemeindevorstand). Auf Landesstraßen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Soll eine Zonenbeschränkung erlassen werden, in welcher sich auch eine Landesstraße befindet, sind gesonderte Verordnungen der jeweils zuständigen Behörde zu erlassen.



C. Fahrradstraße

Gemäß §67 der Straßenverkehrsordnung kann eine Straße auf Grund ihrer Bedeutung für den regionalen oder lokalen Radverkehr als Fahrradstraße verordnet werden:

„**(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.“

Die Zuständigkeit zur Verordnung einer Fahrradstraße liegt grundsätzlich bei der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich (Gemeindevorstand); für Landesstraßen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

Grundlage für die Verordnung ist auch hier ein entsprechendes Ermittlungsverfahren, in dem Anlass und Zielsetzung der Verordnung beschrieben sowie die Eignung der Straße für eine Verordnung als Fahrradstraße dargestellt wird.

Quellenverzeichnis

¹ Amt der Vorarlberger Landesregierung: Richtlinien zur Förderung von Radrouten.

URL: <https://vorarlberg.at/fahrrad>

² Amt der Vorarlberger Landesregierung: VOGIS – Geoportal des Landes.

URL: <https://atlas.vorarlberg.at/>

³ Straßenverkehrsordnung (1960)

⁴ RVS 03.02.13 (2022):

Radverkehr. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr.

⁵ Annäherungsfaktor DTV auf MSV auf Gemeindestraßen nach Erfahrungswerten von Besch & Partner

⁶ Schweizer Bundesamt für Strassen (ASTRA): Handbuch für Fahrradrouten, 2008

⁷ Thiemo Graf: Radverkehr in der Kommune, 2016. Hrsg.: i.n.s. – Institut für innovative Städte

⁸ Stadt Wien: Fahrradstraße.

URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/fahrradstrasse.html>.

⁹ Amt der Vorarlberger Landesregierung:

Leitfaden verträgliche Verkehrsabwicklung auf Landesstraßen in Ortszentren, Fassung 2023

Bildrechte

S. 5, 22: Velotal Rheintal - Merkblatt Veloführung auf Nebenstraßen

S. 11: RVS 03.02.13, 2022

S. 13: Land Vorarlberg/studio22

S. 17: Marktgemeinde Wolfurt

S. 18: Besch & Partner

Alle übrigen Bildrechte liegen beim Energieinstitut Vorarlberg.

Velotal-Rheintal c/o

Verein Agglomeration Rheintal

ri.nova Impulszentrum, alte Landstrasse 106, 9445 Rebstein

Tel. +41 (0)71 722 95 52

info@rheintal.com

velotal-rheintal.com

Stand Dezember 2023

