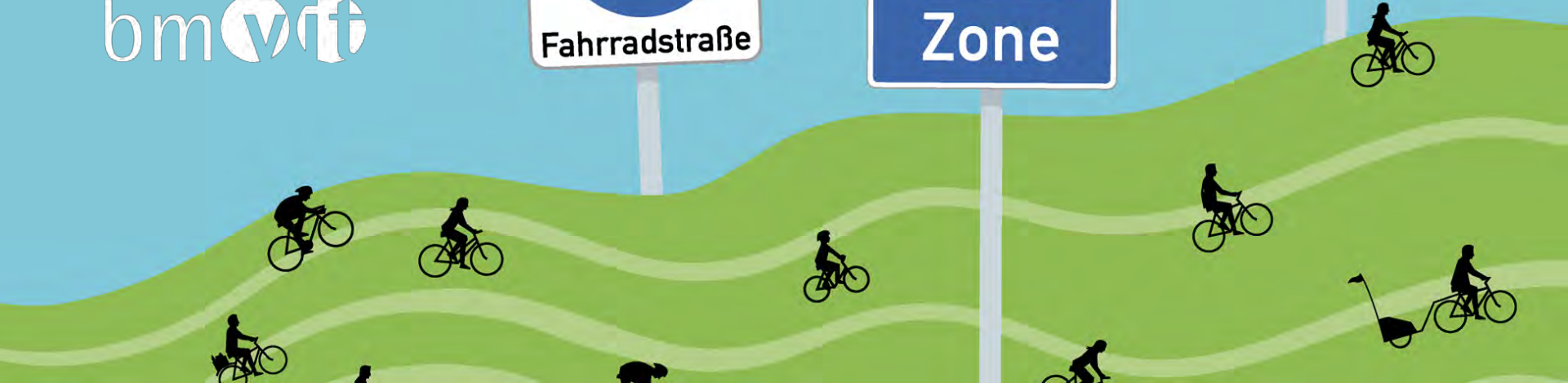


Umsetzung „Fahrradpaket 2013“: Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwege ohne Benützungspflicht

Julia Zientek, Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM
Österreichischer Radgipfel, 28. Mai 2015, Klagenfurt

FGM
forschungsgesellschaft
mobilität

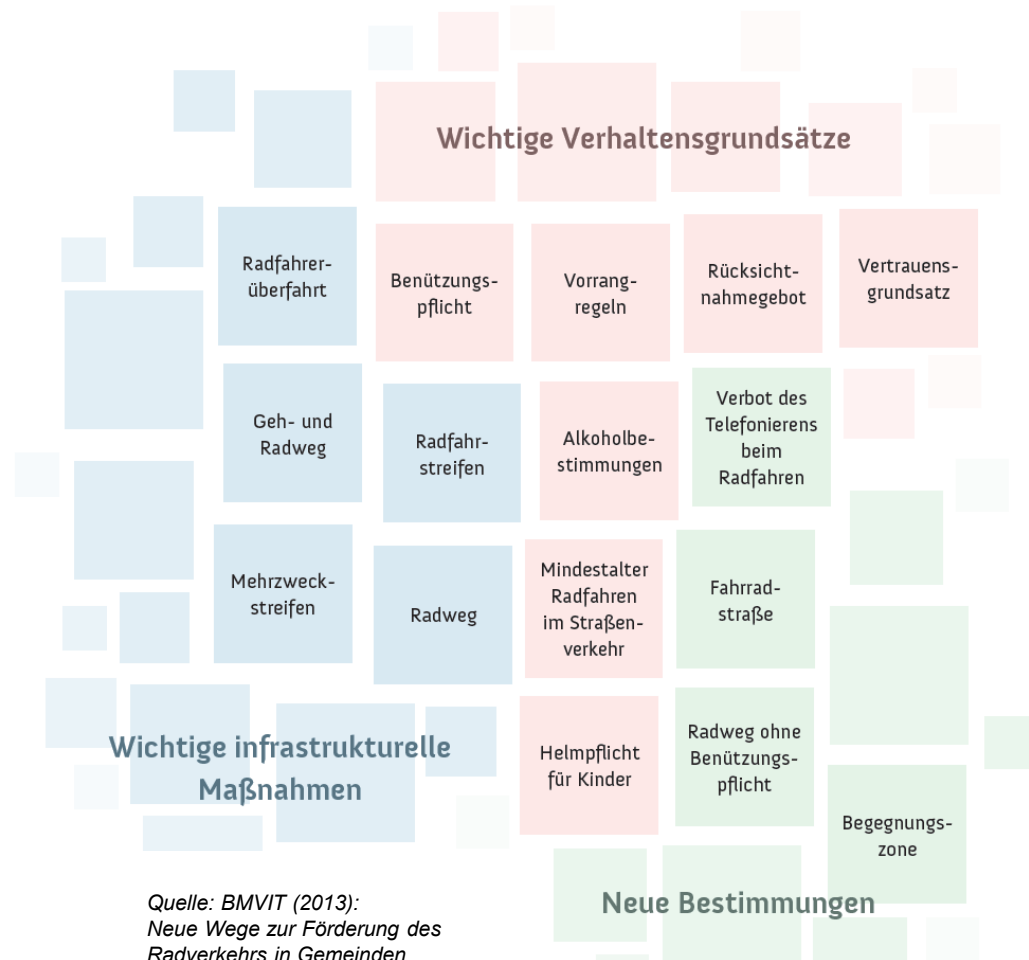
bm 



1. Hintergrund – Was ist das Fahrradpaket 2013?

Der Radverkehr in der StVO

- Fahrradpaket
= Teil der 25. StVO-Novelle
- Novelle trat im März 2013
in Kraft
- Bündelt neue Bestimmungen
zur Radverkehrsförderung



1. Hintergrund – Ziele der Untersuchung, Methodik

- **Inhalt:** Studie zur Umsetzung des Fahrradpakets im Auftrag des BMVIT
- **Ziel:** Bestandsaufnahme der Umsetzung der neuen Instrumente sowie Untersuchung des Umsetzungsprozesses
- **Zentrale Forschungsfragen:**
 - Welche Umsetzungen gibt es bereits in Österreich?
 - Was hat Gemeinden zur Umsetzung von FS, BZ und RoB bewegt?
 - Welche Hürden und Barrieren traten bei der Planung und Umsetzung auf?
 - Wie konnten diese Probleme gelöst werden?
 - Müssen die Rahmenbedingungen verändert werden, damit mehr Gemeinden die neuen Elemente in ihre Stadt- /Verkehrsplanung integrieren?
 - Gibt es weiteren Informations- oder Klärungsbedarf?

1. Hintergrund – Untersuchungsdesign & Methodik

- **Bestandsaufnahme:** Quantitative Erhebung – Befragung von Städten und Gemeinden in Österreich mittels Online-Fragebogen (n=171; Zeitraum: Februar-April 2015)
- **Prozessuntersuchung:** Qualitative Erhebung – leitfadengestützte Interviews mit Verkehrsexperten und Gemeindevertretern; Teilnahme an Workshops; Literatur- und Medienrecherche

Waren Ihnen folgende Neuerungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) schon vor dieser Umfrage bekannt?





Fahrradstraße Zone

☐ Ja ☐ Nein
 ☐ Ja ☐ Nein
 ☐ Ja ☐ Nein

Fahrradstraße
 Begegnungszone
 Radweg ohne Benützungspflicht

2. Einleitung – Die drei Instrumente im Überblick

- Fahrradstraßen
- Begegnungszonen
- Radweg ohne Benützungspflicht

	 Fahrradstraße	 Begegnungszone	 Nicht benützungspflichtiger Radweg
Typische bauliche Gestaltungselemente	Kreuzungsplateaus, Poller	Kreuzungsplateaus, Fahrbahn-anhebung, Poller	Bauliche Trennung von Fahrbahn, Aufpflasterung im Kreuzungsbereich
Typischer Anwendungsbereich*	Wohngebiete, Hauptradrouten	Plätze, Ortszentren, Seitengassen, Einkaufsstraßen	Begleitwege und sonstige Wege (innerorts)
Ganze Gebiete bzw. Straßenzüge können verordnet werden	✓	✓	✗
Tempolimit in km/h	30	20 (30)	wie Hauptfahrbahn
Nebeneinander Rad fahren erlaubt	✓	✓	✓
Benützungspflichtig für Radfahrende	✗	✗	✗
Radfahranlage gem. StVO	✗	✗	✓
Nachrang bei Verlassen der Anlage bzw. Verkehrsfläche	✗	✗	✓
Explizites Behinderungsverbot gegenüber Radverkehr	✓	✓	—
Explizites Behinderungs- oder Gefährdungsverbot gegenüber FußgängerInnen	✗	✓	✗

Quelle: BMVIT (2013):
Neue Wege zur Förderung des
Radverkehrs in Gemeinden.

3. Bestandsaufnahme – Verbreitung in Österreich



18 Fahrradstraßen in
10 Gemeinden

7 Gemeinden mit je 1 FS,
Wien 2, St. Pölten 3,
Klagenfurt 6

4 Fahrradstraßen in
Planung (Feldkirch, Graz,
Lustenau, Mattersburg)

46 Begegnungszonen in
40 Gemeinden

36 Gemeinden mit je 1 BZ,
Linz 2, Tulln 2, Wels 3,
Wien 3

19 Begegnungszonen
in Planung

60 Radwege ohne
Benutzungspflicht in
28 Gemeinden




Im Ø 2,1 Radwege o.B.
pro Gemeinde

10 Radwege ohne
Benutzungspflicht
in Planung

→ **BZ und RoB weit verbreitet; FS eher Ausnahme**

→ **8 von 9 Landeshauptstädten mit mind. 1 der 3 neuen Instrumente**

3. Bestandsaufnahme – Bedeutung und Bekanntheit

			
Bekanntheitsgrad (Waren Ihnen die StVO-Neuerungen vor dieser Umfrage bekannt?)	47%	78%	50%
Persönlicher Kenntnisstand	28% sehr oder eher gut	53% sehr oder eher gut	29% sehr oder eher gut
Wichtigkeit	43% sehr oder eher wichtig	59% sehr oder eher wichtig	42% sehr oder eher wichtig

n=171

→ **Begegnungszonen aus Sicht der Gemeinden wichtig und bekannt**



Quelle: <http://cdn.salzburg.com/nachrichten/uploads/pics/2014-10/original/erste-fahrradstrasse-in-der-stadt-salzburg-41-54992990.jpg>

4. Fahrradstraße – Vorteile, rechtlicher Hintergrund, Umsetzungen, Effekte & Wirkungen, Hürden, Fragen und Diskussionspunkte

Vorteile

- ✓ Verkehrssicherheit ↑
- ✓ Attraktive Verbindungen für RV
- ✓ RV bündeln
- ✓ Leistungsfähigkeit erhöhen
- ✓ RV kostengünstig fördern



Foto: © Wigand von Sassen, Stadt München

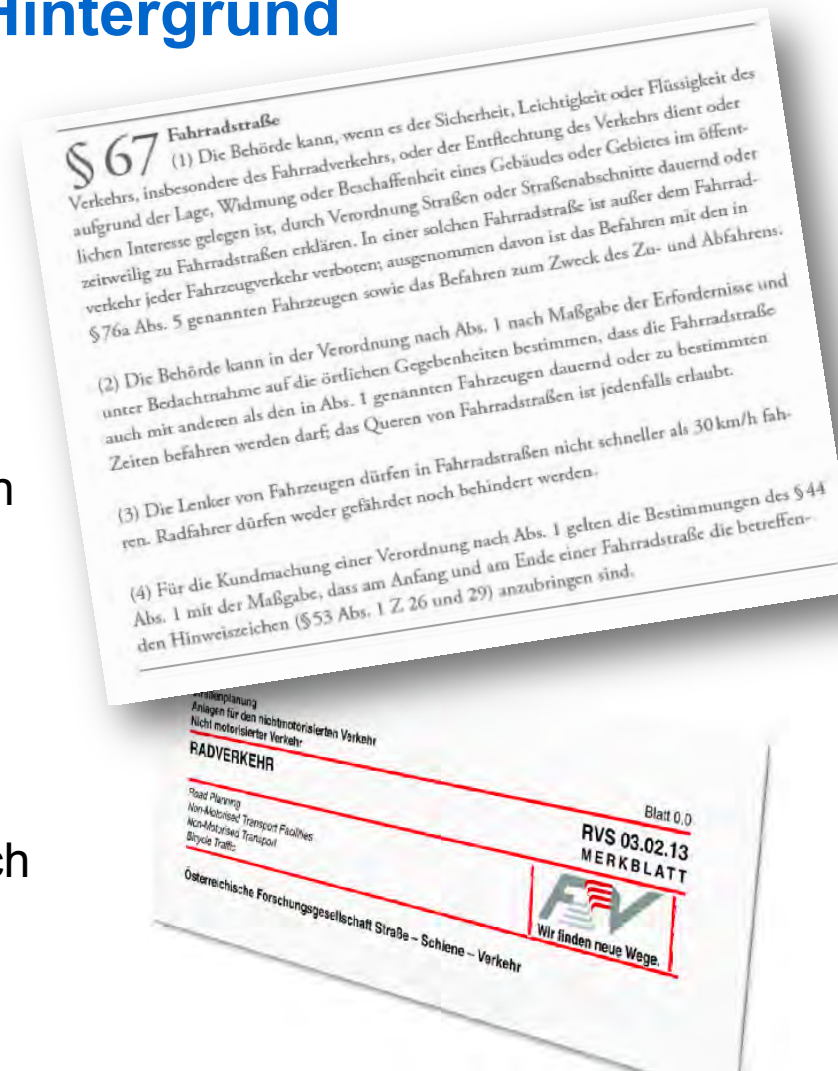
4. Fahrradstraße – Rechtlicher Hintergrund

§ 67 StVO

- Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des (Fahrrad-)verkehrs
- Jeder Fahrzeugverkehr ist verboten
- Ausnahme: Zu- und Abfahren, Queren
- Behörde kann Durchfahrtsverbot aufheben (örtliche Gegebenheiten)
- Anfang + Ende: Hinweiszeichen

RVS Radverkehr

- Geeignet für Hauptverbindungen des RV
- Hohe Reisezeitgeschwindigkeit RV möglich
- Ideal: Fahrradstraße bevorrangt und Fahrradpiktogramme an Kreuzungen



4. Fahrradstraße – Umsetzungen im Detail

Nr.	Gemeinde	Anzahl FS	Name der Straße
1	Bregenz	1	Klostergasse
2	Hard	1	Wallstraße-Sportplatzstraße
3	Innsbruck	1	Gabelsbergerstraße
4	Klagenfurt	6	Schilfweg, Schleusenweg, Gabelweg, Friedelstrand, Wilsonstraße, Lorettoweg [Teile]
5	Salzburg	1	Bozner Straße-Glanspitz in Lehen
6	St. Pölten	3	Johann Gasser-Straße, Hans Schickelgruber-Straße, Clichystraße
7	Reutte	1	Königsweg
8	Tulln	1	Donaulände
9	Wien	2	Kuchelauer Hafenstraße, <u>Hofjagdstraße</u>
10	Wolfurt	1	Kirchstraße [Teile]
SUMME		18	

- Schwerpunkt in Vorarlberg und Tirol
- Klagenfurt hat als einzige Gemeinde 6 Fahrradstraßen
- Viele Fahrradstraßen führen entlang von Flüssen

→ **ZG / Wegezweck weiter untersuchen**

4. Fahrradstraße – Aussagen zur Gestaltung

- FS mehrheitlich Teil von Hauptradrouten
- Umsetzungen in weniger verdichteten Gebieten
- Umsetzung dauert im Schnitt 4 Monate
- FS mehrheitlich beschildert, nicht baulich gestaltet
- Umsetzungskosten vgl. gering (250 bis 50.000 EUR)
- Unterschiedliche Handhabung bei Ausnahmeregelungen
(*Durchfahrtserlaubnis für KFZ durch Zusatztafel*)

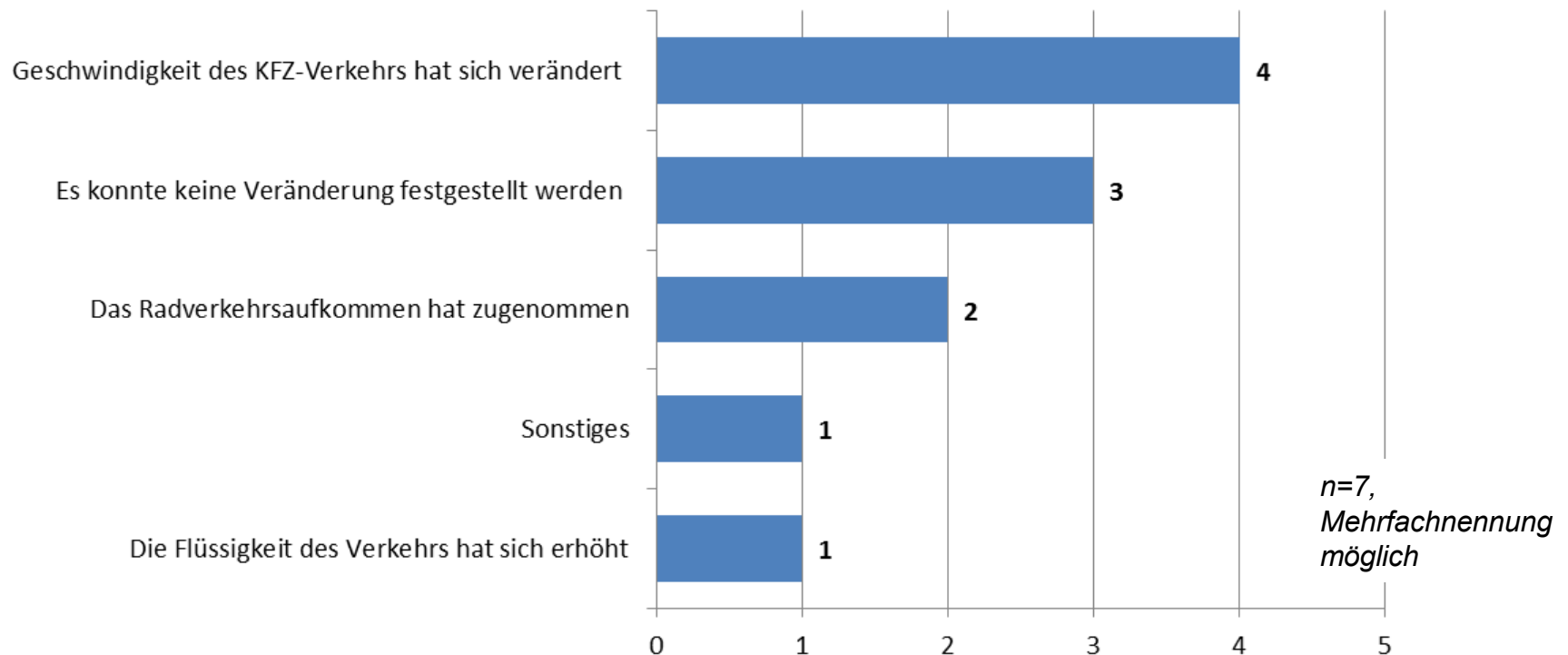


Quelle: <http://www.vol.at/hard/hard-fahrradstrasse-wird-sanier/3902429>



Quelle:
http://www.kleinezeitung.at/k/kaernten/klagenfurt/4092539/Klagenfurt_Eigene-Strasse-fur-Radler

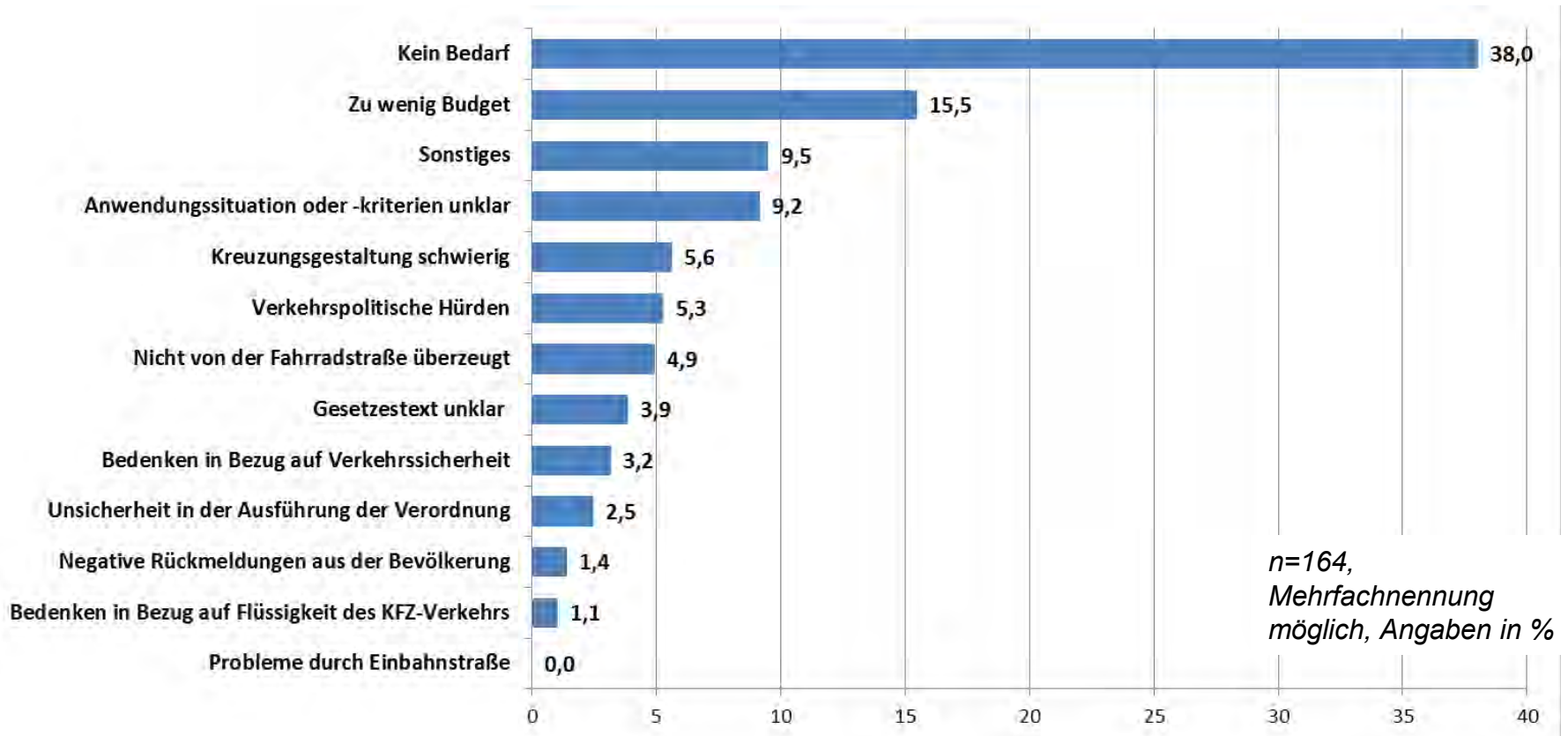
4. Fahrradstraße – Effekte und Wirkungen



→ **Evaluierung der FS unserer Wissens nur in St. Pölten → geringer Kenntnisstand zu Umsetzungen in AT**

→ **Referenzwert DE: FS führten in Hamburg zu +153 % RV-Aufkommen**

4. Fahrradstraße – Hürden und Hindernisse



→ **Informationsbedarf vorhanden**

4. Fahrradstraße – Fragen und Diskussionspunkte

Weiterer Untersuchungsbedarf

- Was hindert Gemeinden daran, (mehr) Fahrradstraßen umzusetzen?
- Braucht es mehr Zeit damit sich das Instrument etablieren kann oder fehlt wirklich der Bedarf?

Konkrete Fragen / Unklarheiten bei der Umsetzung

- Kundmachung und Vorrangregelung an einmündenden Straßen und Kreuzungen – Welche Vorgehensweise ist korrekt?
- Darf eine Gemeinde das Durchfahrtsverbot in Fahrradstraßen aufheben? – Uneinheitliche Interpretation seitens der Gemeinden



Quelle: http://www.fmt-pictures.at/bericht.php?bericht_id=4146

5. Begegnungszone – Vorteile, rechtlicher Hintergrund, Umsetzungen, Effekte & Wirkungen, Hürden, Fragen und Diskussionspunkte



Vorteile / Motivation

- ✓ Verkehrsberuhigung
- ✓ Verkehrssicherheit ↑
- ✓ Rücksichtnahme
- ✓ Aufenthaltsqualität öffentlicher Raum ↑
- ✓ Flächiges Queren mögl.
- ✓ Belebung öffentlicher Raum

Quelle: <http://www.kleinezeitung.at/s/steiermark/graznord/4073546/Aus-Hauptplatz-wird-jetzt-Begegnungszone>

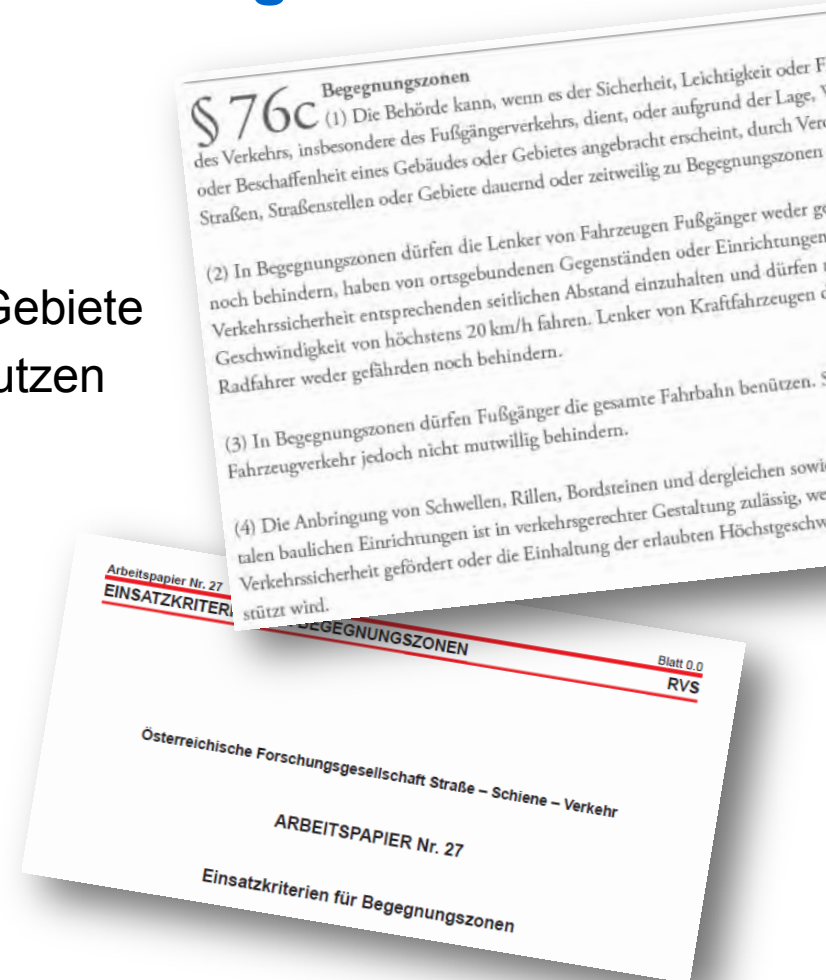
5. Begegnungszone – Rechtlicher Hintergrund

§ 76c StVO

- Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des (Fuß-)verkehrs
- Verordnung: Straßen, Straßenstelle oder Gebiete
- Fußgänger dürfen gesamte Fahrbahn benutzen
- Andere Verkehrsteilnehmer dürfen nicht mutwillig behindert werden

RVS – Arbeitspapier Nr. 27

- Definition, Wirkungen, Typen
- Eignung als BZ, Anwendungskriterien
- RV: als Auswahlkriterium nicht relevant; profitiert aber von BZ, da sich die Geschwindigkeiten angleichen



5. Begegnungszone – Umsetzungen im Detail

1	Bergheim	1
2	Bischofshofen	1
3	Bludenz	1
4	Bregenz	1
5	Eisenstadt	1
6	Enns	1
7	Feldkirchen bei Graz	1
8	Feldkirchen in Kärnten	1
9	Frankenburg a.H.	1
10	Freistadt	1
11	Gallneukirchen	1
12	Golling	1
13	Graz	1
14	Grödig	1
15	Hard	1
16	Hermagor	1
17	Horn	1
18	Judenburg	1
19	Köflach	1
20	Kumberg	1
21	Liezen	1
22	Linz	2
23	Lochen am See	1
24	Mariazell	1
25	Melk	1
26	Mödling	1
27	Niedersill	1
28	Ottensheim	1
29	Pernitz	1
30	Purkersdorf	1
31	Salzburg Stadt	1
32	St. Pölten	1
33	Stadt Wels	3
34	Stegersbach	1
35	Thalgau	1
36	Tulln	2
37	Velden/WS	1
38	Villach	1
39	Wien	3
40	Wolfsfurt	1
SUMME		46

- Laut Befragung: 46 Begegnungszonen in 40 Gemeinden
- Umsetzungen in kleinen Gemeinden (z.B. Lochen am See, 2.500 EW) sowie großen Gemeinden (Oberzentren, Landeshauptstädte, z.B. St. Pölten, Graz)
- 46% der befragten Gemeinden planen in Zukunft weitere Umsetzungen

→ **BZ werden sehr gut angenommen**

→ **Ggf. förderlich, dass keine Verkehrsteilnehmer-Gruppe ausgeschlossen wird**

5. Begegnungszone – Aussagen zur Gestaltung

- Schwerpunkt in Zentren und Geschäftsstraßen
- Umsetzung dauert im Schnitt 14 Monate
- 90% aller Gemeinden: BZ mit Tempo 20 verordnet
- 78% aller Gemeinden: VOR Verordnung der BZ
Tempo 30, 40 oder 50 → Geschwindigkeitsreduktion
- 75% der Gemeinden hat Bevölkerung eingebunden
→ Information und Partizipation
- Existieren sowohl sehr gute, also auch weniger
gelungene Beispiele für den Radverkehr



Quelle: eigenes Foto

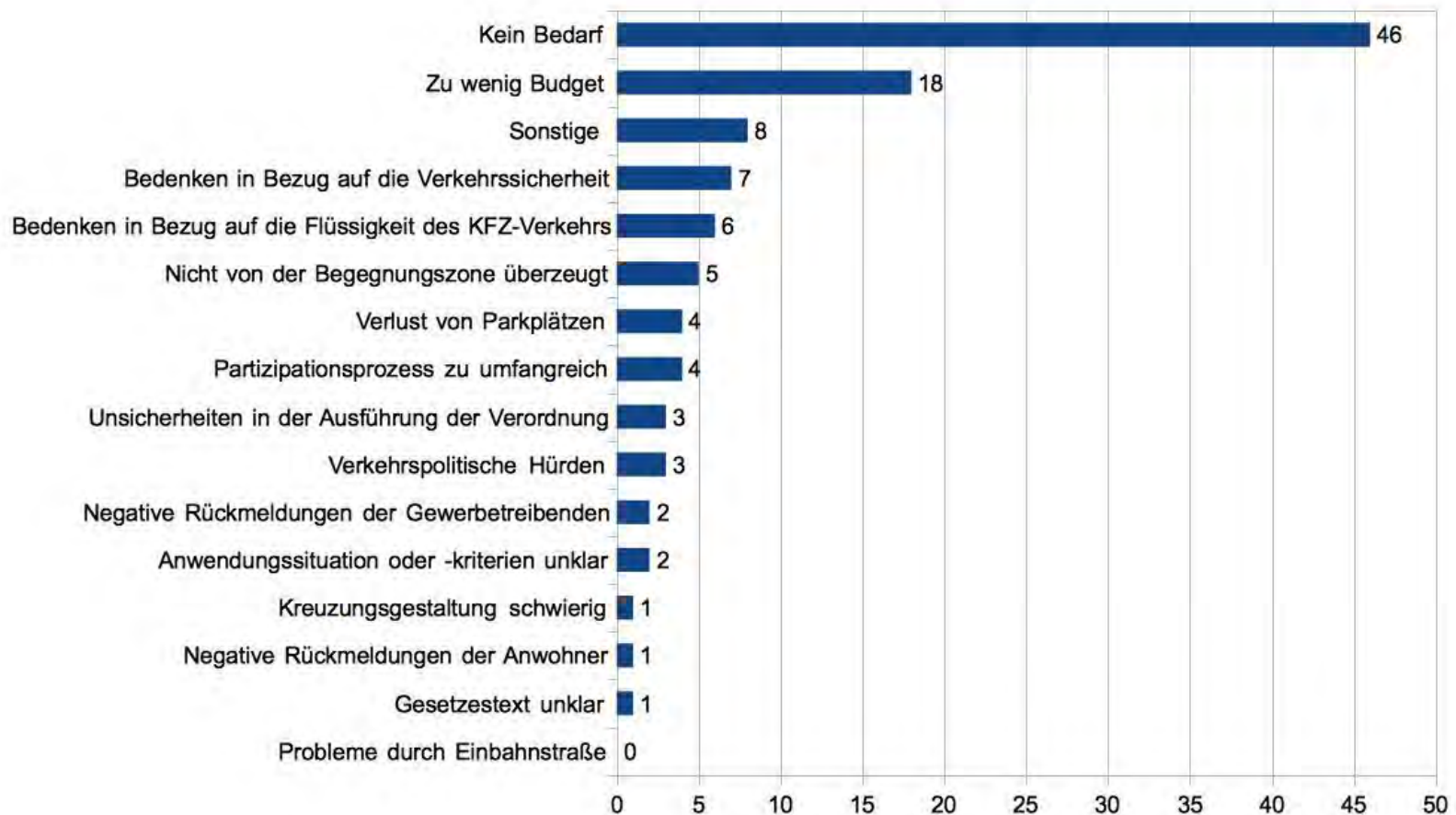


Quelle: www.wolfurt.at

5. Begegnungszone – Effekte und Wirkungen

- Attraktiveren des Stadtbilds durch neue Gestaltungen
 - 64% der Gemeinden hat baulich neu gestaltet
 - Beispiele: Neuer Fahrbahnbelag, Reduktion KFZ-Parkflächen und Verengung der Fahrbahn
- Wirtschaftliche Effekte (BZ kosten im Ø 410.000 EUR; Spanne reicht von 200 bis 2,1 Mio. EUR)
- BZ hat mehrheitlich zu Reduktion der KFZ-Geschwindigkeit geführt (14 Nennungen)
- Fuß- und Radverkehrsaufkommen zugenommen (15 Nennungen)
- Keine Veränderung feststellbar! (11 Nennungen)

5. Begegnungszone – Hürden und Hindernisse



→ **Potenziale bewusst machen**

5. Begegnungszone – Fragen und Diskussionspunkte

Weiterer Untersuchungsbedarf

- Wie kann sichergestellt werden, dass die Wirkung über eine reine Geschwindigkeitsreduktion (20 km/h) hinausgeht?
- Wie können deutliche Veränderungen erzielt werden?
- Wie kann sichergestellt werden, dass die Umgestaltung auch für den Radverkehr profitabel ist? (z.B. Stellplätze, Einbahn-Lösungen)

Konkrete Fragen / Unklarheiten bei der Umsetzung

- Grad der Bindung des Arbeitspapiers der RVS → Wie strikt sollen diese Richtlinien eingehalten werden?



Quelle: <https://gipfelrast.at/2013/09/grenzlandweg-07-moerbisch-kobersdorf/>

6. Radweg ohne Benützungspflicht – Vorteile, rechtlicher Hintergrund, Umsetzungen, Effekte & Wirkungen, Hürden, Fragen und Diskussionspunkte

Vorteile / Motivation

- ✓ Flexibilität und Wahlfreiheit Radfahrer ↑
- ✓ Entlastung stark frequentierter Radwege
- ✓ Flüssiges Vorankommen für schnelle, geübte RF
- ✓ Konflikte mit Fußgängern ↓



Quelle: <http://www.argus.or.at/aktuell/journal/donaustadt-zwei-geh-und-radwege-ohne-benuezungspflicht>

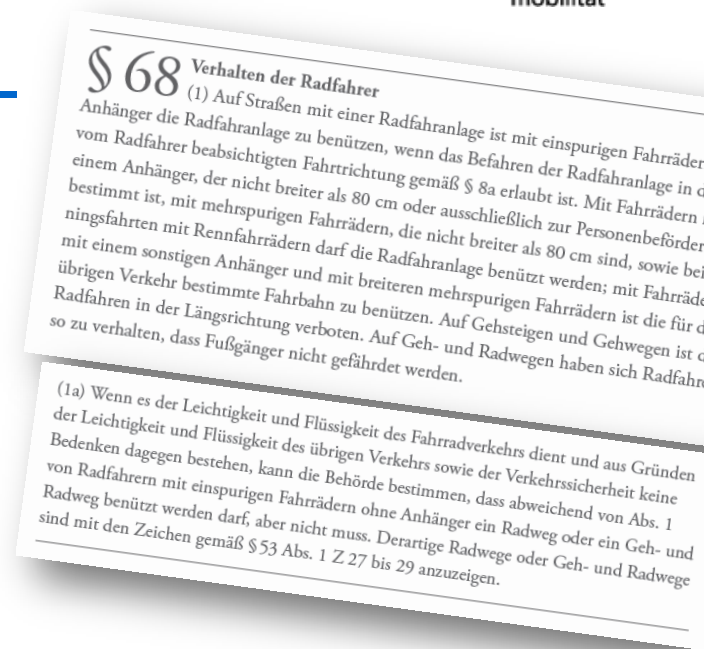
6. Radweg ohne Benützungspflicht – Rechtlicher Hintergrund

§ 68 StVO

- Behörde kann bestimmen, dass Radweg benützt werden darf, aber nicht muss
- Voraussetzung: Der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Radverkehrs dienlich
- Flüssigkeit des übrigen Verkehrs gegeben
- Keine Bedenken in Bezug auf Verkehrssicherheit

RVS Radverkehr

- Ablaufdiagramm zur Entscheidung Aufhebung Ja ≠ Nein
- Kriterien: V85 [km/h] und Verkehrsaufkommen [KFZ/Tag]
- Beispiel: bei 30 km/h und 3.000 KFZ/Tag: JA, bei 50 km/h und 6.000 KFZ/Tag → Detailprüfung
- Kriterien für Detailprüfung enthalten (z.B. Schwerverkehr, Kreuzungsdichte, Radweg mit Seitenwechsel etc.)



6. Radweg ohne Benützungspflicht – Umsetzung

Nr.	Stadt	Anzahl der Radwege ohne B.
1	Kirchberg am Wechsel	3
2	St. Peter am Kammerberg	4
3	ferlach	4
4	Marktgemeinde Rankweil	2
5	Steyregg	1
6	Purkersdorf	2
7	Graz	3
8	Stadt Wels	3
9	Wien	1
10	Landeshauptstadt Bregenz	2
11	Zell am See	1
12	Marktgemeinde Schruns	1
13	Liezen	1
14	Bad Gastein	2
15	Eferding	1
16	Höchst	1
17	Lochen am See	2
18	Villach	1
19	Steyr	1
20	Mödling	1
21	Alberschwende	2
22	Stadtgemeinde Köflach	3
23	Innsbruck	3
24	Paternion	1
25	Lustenau	1
26	Tulln	9
27	Braunau	1
28	Linz	3
SUMME		60

- 60 Radwege ohne Benützungspflicht in 28 Gemeinden
- Meist mehrere Umsetzungen pro Gemeinde
- Sowohl kleine Gemeinden (z.B. Eferding, 4.000 EW) als auch große Gemeinden (z.B. Wien)
- 25% der befragten Gemeinden planen in Zukunft weitere Umsetzungen

→ *RoB werden sehr gut angenommen*

→ *Meist „stille“ Umsetzungen ohne große Medienwirksamkeit, Einbindung der Bevölkerung oder ähnliches*

6. Radweg ohne Benützungspflicht – Aussagen zur Gestaltung

- 65%: Umsetzung geschieht innerorts
- 54%: Straße mit Schwerlastverkehr
- Umsetzung dauert im Schnitt 12 Monate
- 46%: Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Viele „leise“ Umsetzungen → 8% haben Bevölkerung in Planungsprozess eingebunden
- Kosten variieren sehr stark (100 bis 1 Mio. EUR)
- Bevölkerungsinformation zu neuen Verkehrsregeln: 27%



Quelle:
<http://derstandard.at/1363711343220/Operngasse-Auf-erstem-Wiener-Radweg-faellt-die-Benueztungspflicht>

6. Radweg ohne Benützungspflicht – Effekte und Wirkungen

- Die Veränderung der Verkehrssituation wird mehrheitlich als positiv empfunden.
- Keine Aussagen zu negativen Entwicklungen
- Nur wenige Gemeinden nennen Hürden oder Barrieren
 - Verkehrspolitische Hürden
 - Bedenken in Bezug auf Verkehrssicherheit
 - Streit um Eigentum / Grund für Bau des Radweges

→ *Veränderungen werden positiv bewertet*

→ *Bislang fehlt Wissen zu Kenntnis / Akzeptanz der BürgerInnen (Evaluierungen)*

6. Radweg ohne Benützungspflicht – Fragen und Diskussionspunkte

Weiterer Untersuchungsbedarf

- Welche Effekte haben Radwege ohne Benützungspflicht genau?
- Wie wird die Maßnahme von BürgerInnen bewertet?
- Können BürgerInnen zwischen benutzungspflichtigen und nicht-benutzungspflichtigen Radwegen unterscheiden?

Konkrete Fragen / Unklarheiten bei der Umsetzung

Bislang auf keine Unklarheiten gestoßen ...

7. Fazit und Schlussfolgerung

- Befragung von 171 Gemeinden in Österreich (8% aller Gemeinden)
- 60% aller Gemeinden > 20.000 EW befragt

→ ***Rückschlüsse auf Status-Quo in Österreich möglich***

- Fahrradstraßen werden nur von wenigen Gemeinden umgesetzt; Anwendungssituation und -kriterien nicht allen Gemeinden klar
- Begegnungszonen sind (physisch und medial) weit verbreitet und wird am besten angenommen
- Radwege ohne Benützungspflicht sind weit verbreitet, aber nicht sehr bekannt. „Stille“ Umsetzungen.

→ ***Hürden der Fahrradstraße müssen näher untersucht werden***

→ ***Mehr Evaluierungen gewünscht, um Effekte (Unfallzahlen, RV-Aufkommen, Geschwindigkeit RF) benennen zu können!***



http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/neuewege.html

**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**

Dipl.-Geogr. Julia Zientek
Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM

zientek@fgm.at
www.fgm.at