

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

Juni 2018

06

181 – 216

Beitrag

Plausibilitätsprüfung der Höhe des angemessenen Nutzungsentgelts für Kfz *Gerwich Riautschnig* ➔ 184

Rechtsprechung

Trauerschmerzensgeld (weiterhin) nur bei grober Fahrlässigkeit
Karl-Heinz Danzl; Christian Huber ➔ 189

**Kein Trauer- oder Schockschadenschmerzensgeld nach Tod
des Bruders durch Behandlungsfehler** *Christian Huber* ➔ 193

Zulässigkeit einer Nachtankklausel in einem Kfz-Mietvertrag
Georg Kathrein ➔ 197

Judikaturübersicht Verwaltung

**Verdacht der Alkoholisierung, Amtshandlung muss
nicht iZm Straßenverkehr stehen** ➔ 200

**Schülerbegrenzung bei Unterricht am Übungsplatz,
derartige Rechtsnormen existieren nicht** ➔ 201

Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2018/1
Christian Huber ➔ 204

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Fahrradstraßen und deren unterschätztes Potenzial in Österreich *Stefan Eder, Florian Schneider und Erwin Wannemacher* ➔ 210



Fahrradstraßen und deren unterschätztes Potenzial in Österreich

Radverkehrsförderung mit einem neuen rechtlichen Instrument

ZVR 2018/116
§ 67 StVO
Verkehrsplanung;
Fahrrad;
Radfahrer;
Radinfrastruktur;
Fahrradstraße

Nach dem Vorbild anderer europäischer Staaten wurde die Fahrradstraße im Jahr 2013 als eine eigene Form der Verkehrsorganisation mit einigen spezifischen Verkehrsregeln in die StVO¹⁾ aufgenommen. Bisher haben jedoch erst wenige Gemeinden von der Möglichkeit zur Einrichtung von Fahrradstraßen Gebrauch gemacht. Welche Potenziale sich durch das rechtliche Instrument der Fahrradstraße im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs ergeben, wird in diesem Artikel aufgezeigt.

Von Stefan Eder, Florian Schneider und Erwin Wannemacher

Inhaltsübersicht:

- A. Rechtliche Grundlagen
- B. Fahrradstraßen in der Praxis
 - 1. Anforderungen an Fahrradstraßen
 - 2. Bisherige Umsetzung in Österreich
- C. Potenziale für Fahrradstraßen
 - 1. Mögliche Einsatzbereiche
 - a) Nutzung von bestehenden Nebenstraßen
 - b) Ersatz für Radfahranlagen
 - c) Umwandlung von Wohnstraßen oder anderen verkehrsberuhigten Straßen
 - d) Neubauten in Erweiterungsgebieten
 - 2. Hemmnisse einer verstärkten Einrichtung von Fahrradstraßen
- D. Resümee

Nachdem Fahrradstraßen vor allem in Deutschland und den Niederlanden bereits seit längerer Zeit etabliert waren, gab es von verschiedenen Akteuren Bestrebungen, dieses Instrument auch in Österreich vorzusehen. Nach einem ersten gescheiterten Anlauf im Jahr 2011 wurde diesem Wunsch vom Gesetzgeber mit der im Jahr 2013 in Kraft getretenen 25. StVO-Novelle²⁾ schließlich nachgekommen. Fünf Jahre nach der Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen stellen Fahrradstraßen jedoch ein seltenes Phänomen im österreichischen Straßennetz dar. In der diesem Artikel zugrunde liegenden Arbeit³⁾ wurde der Frage nachgegangen, inwiefern sich Fahrradstraßen zum Ausbau kommunaler Radverkehrsnetze eignen und einen Beitrag zur vielerorts angestrebten Förderung des Radverkehrs leisten können. Im Zuge der Untersuchung wurden neben einer Literaturanalyse und Experteninterviews auch eine Umfrage zur Bekanntheit von Fahrradstraßen sowie Erhebungen in ausgewählten Fahrradstraßen durchgeführt.

A. Rechtliche Grundlagen

Die wesentlichen gesetzlichen Bestimmungen für Fahrradstraßen finden sich in § 67 StVO, der im Zuge

der 25. StVO-Novelle im Jahr 2013 für die rechtliche Verankerung von Fahrradstraßen geschaffen wurde. Demnach kann die Behörde, „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“. Die Zuständigkeit für die Verordnung von Fahrradstraßen liegt gem § 94 d StVO bei den Gemeinden.

Kfz dürfen Fahrradstraßen im Regelfall nur zum zweckorientierten Zu- und Abfahren (analog zu Wohnstraßen) oder zum Queren benutzen. Die Behörde kann jedoch gem § 67 Abs 2 StVO in Abhängigkeit der Erfordernisse und der örtlichen Gegebenheiten durch Zusatztafeln die Durchfahrt für bestimmte Fahrzeuge gestatten. Ob diese Regelung auch eine generelle Freigabe der Durchfahrt durch die Fahrradstraße für alle Fahrzeuge ermöglicht, ist unter Fachleuten umstritten. Im Bundesland Vorarlberg wurden jedenfalls bereits einige Fahrradstraßen ausgewiesen, in denen die Durchfahrt durch eine Zusatztafel mit der Aufschrift „Durchfahrt erlaubt“ für alle Fahrzeuge gestattet wurde. Unabhängig davon dürfen die in § 76 a Abs 5 StVO genannten Fahrzeuge (Fahrzeuge des Straßendienstes, Müllabfuhr, Autobusse im Linienverkehr etc) eine Fahrradstraße immer durchfahren.

In Fahrradstraßen gilt für alle Fahrzeuge eine generelle Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, wobei Radfahrer weder gefährdet noch behindert werden dürfen. Weiters dürfen Radfahrer gem § 68 Abs 2 StVO in Fahrradstraßen nebeneinander fahren. Ansonsten gelten die generellen Vorgaben der StVO wie zB das Rechtsfahrgebot oder die allgemeinen Vorrangregeln.

1) BGBl 1960/159 idF BGBl I 2017/6.

2) BGBl I 2013/39.

3) Eder, Radverkehrsförderung mit dem Instrument der Fahrradstraße in Österreich, KfV-Diplomarbeitsreihe (2017).

Im Gegensatz zu Wohnstraßen und Fußgängerzonen besteht für Fahrzeuge beim Ausfahren aus Fahrradstraßen keine generelle Wartepflicht. Fahrradstraßen stellen keine Radfahranlagen iS der StVO dar, wodurch die damit verbundenen Sonderregeln – insb die Wartepflicht bei Verlassen der Radfahranlage nach § 19 Abs 6a StVO – für Radfahrer in Fahrradstraßen nicht zur Anwendung gelangen.



Abbildung 1: Hinweiszeichen zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen

B. Fahrradstraßen in der Praxis

Im Folgenden soll ein Überblick über die wesentlichen Anforderungen an Fahrradstraßen sowie die bisherige Umsetzung von Fahrradstraßen in Österreich gegeben werden.

1. Anforderungen an Fahrradstraßen

Bei einer im Zuge der diesem Artikel zugrunde liegenden Arbeit durchgeführten Umfrage unter 202 Passanten in Wien gaben lediglich neun Prozent der Befragten an, das Verkehrszeichen zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen zu kennen. Der Anteil jener befragten Personen, die sich bereits Wissen zu den Verkehrsregeln in Fahrradstraßen angeeignet hatten, war noch deutlich geringer. Der Wissensstand der zu Vergleichszwecken in Wiener Fahrradstraßen befragten Passanten war dabei nur unwesentlich höher ausgeprägt als jener der Befragten im restlichen Wiener Stadtgebiet.

Aus diesen Ergebnissen lässt sich die Notwendigkeit einer **selbsterklärenden Gestaltung des Straßenraums** ableiten. Demnach sollte für die Verkehrsteilnehmer aufgrund der Gestaltung der Straße und der herrschenden Verkehrsverhältnisse auch ohne Verkehrszeichen und genaue Kenntnis der Regeln erkennbar sein, wie sie sich in der Fahrradstraße zu verhalten haben. Bei Fahrradstraßen soll es sich darüber hinaus um **Straßen mit einer besonders hohen Qualität für den Radverkehr** handeln, auf denen Radfahrer schnell, komfortabel und sicher vorankommen können. Um diesen Ansprüchen auch tatsächlich gerecht zu werden, müssen Fahrradstraßen eine Reihe von Anforderungen erfüllen.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist nur dann sinnvoll, wenn **wenig Kfz-Verkehr** und eine verhältnismäßig **hohe Inanspruchnahme durch den Radverkehr** zu erwarten sind. Demnach sollte es sich um bedeutende Routen für den Radverkehr handeln, während Hauptstraßen für die Ausweisung einer Fahrradstraße nicht infrage kommen. Im Konkreten sollte das Verkehrsaufkommen nach der Umsetzung bei maximal 2.500 Kfz pro Tag liegen und ein Radfahreranteil

am gesamten Fahrzeugverkehr von 50 Prozent zumindest im Sommer zur Hauptverkehrszeit in absehbarer Zeit erreicht werden können.

Im Regelfall sollte die Durchfahrt durch die Fahrradstraße für Kfz entsprechend der Intention des Gesetzes nicht gestattet werden, um Beeinträchtigungen durch den Durchzugsverkehr zu vermeiden und ein hohes Sicherheits- und Komfortniveau für Radfahrer zu gewährleisten. Nachdem eine permanente Kontrolle des **Durchfahrtsverbots** praktisch nicht möglich ist, sollte das Durchfahren einer Fahrradstraße mit Kfz durch andere Mittel unattraktiv gemacht bzw gänzlich unterbunden werden. Zu nennen wären hier bspw verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie die Einrichtung gegenläufiger Einbahnen oder bauliche Durchfahrtsperren.

Um Radfahrern ein schnelles und möglichst durchgängiges Befahren der Fahrradstraße ohne energieaufwändiges Anhalten zu ermöglichen, sollten Fahrradstraßen gemäß RVS 03.02.13 Radverkehr⁴⁾ gegenüber dem querenden und einmündenden Verkehr möglichst **bevorragt** werden. Eine Unterbrechung des Vorrangs sollte allenfalls an Kreuzungen mit Hauptstraßen mit einer Verkehrsstärke von mehr als 6.000 Kfz pro Tag angedacht werden. IS einer eindeutigen und einheitlichen Vorrangregelung an Kreuzungen und Einmündungen sollte auf Knotenpunkte mit Rechtsvorrang in Fahrradstraßen gänzlich verzichtet werden.

Ob eine Fahrradstraße von den Nutzern als Radverkehrsinfrastruktur besonders hoher Qualität wahrgenommen wird, hängt in hohem Maß von deren baulicher Gestaltung ab. So müssen Fahrradstraßen etwa über eine **ausreichend breite Fahrbahn** verfügen, um allen Verkehrsteilnehmern einen ausreichenden Bewegungsspielraum zu bieten. Bei Fahrradstraßen mit einer Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr ist eine Fahrbahnbreite von mindestens vier Metern anzustreben, um eine Begegnung von je zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern zu ermöglichen. Fahrradstraßen mit Kfz-Verkehr in beiden Richtungen müssen mindestens 4,5 Meter breit sein. Bei Linienbusverkehr oder unmittelbar an die Fahrfläche angrenzenden Parkplätzen sind Breitenzuschläge zu den angegebenen Mindestmaßen vorzusehen.

Die Fahrbahnoberfläche sollte sich in einem guten Zustand befinden und über einen **ebenen Belag** verfügen, um den Radfahrern ein komfortables Befahren der Fahrradstraße zu ermöglichen. In der Regel ist für die Fahrfläche einer Fahrradstraße daher Asphalt zu verwenden. Für Teilbereiche an den Rändern und in der Mitte der Fahrbahn sowie in Abschnitten mit besonderen städtebaulichen Ansprüchen können auch Pflasterbeläge verwendet werden, wenn sie einen hohen Fahrkomfort und entsprechende Sicherheit für den Fahrradverkehr ermöglichen.

Neben den verpflichtenden Verkehrszeichen sollten die Verkehrsteilnehmer jedenfalls auch durch **Bodenmarkierungen** auf die Fahrradstraße aufmerksam ge-

4) Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV), RVS Merkblatt 03.02.13 Straßenplanung – Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr – Nicht motorisierter Verkehr – Radverkehr (2014).

macht werden. Dies sollte durch auf der Fahrbahn markierte Fahrradpiktogramme an den Knotenpunkten und in regelmäßigen Abständen im Streckenbereich geschehen. Am Beginn einer Fahrradstraße kann optional auch eine Einfärbung der Fahrbahn vorgenommen werden, um dadurch zusätzlich auf den Radverkehr und die Fahrradstraße aufmerksam zu machen.

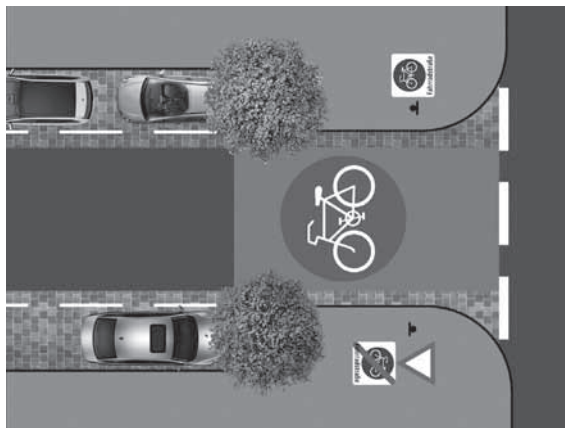


Abbildung 2: Gestaltungsvorschlag für den Beginn einer Fahrradstraße mit eingefärbter Fahrbahn

Neben der Einhaltung der bereits genannten Anforderungen und Kriterien können auch einige begleitende Maßnahmen dazu beitragen, eine hohe Qualität der jeweiligen Fahrradstraße sicherzustellen. Eine zentrale Stellung nimmt hierbei die Durchführung von **Öffentlichkeitsarbeit** im Zuge der Einführung einer Fahrradstraße ein, um Anrainer und alle betroffenen Bürger über die geplanten Änderungen und die Verkehrsregeln einer Fahrradstraße rechtzeitig zu informieren. Eine von den Betroffenen weitgehend unbemerkte Verordnung und Beschilderung der Fahrradstraße ist jedenfalls zu vermeiden.

2. Bisherige Umsetzung in Österreich

Nach der Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen im Jahr 2013 wurden Fahrradstraßen in Österreich nur zögerlich realisiert: So gab es im Juli 2015 österreichweit erst 23 Fahrradstraßen, die sich alle in nur neun der insgesamt 2.100 Gemeinden Österreichs befanden.⁵⁾ Auch wenn laufend neue Fahrradstraßen hinzukommen, ist die Verbreitung der Fahrradstraße in Österreich und damit auch die Erfahrung mit diesem neuen rechtlichen Instrument nach wie vor gering. Inwiefern bereits umgesetzte Fahrradstraßen den definierten Anforderungen gerecht werden, wurde im Zuge der diesem Artikel zugrunde liegenden Arbeit anhand von sechs ausgewählten Fahrradstraßen in Wien, Niederösterreich und Vorarlberg untersucht.

Alle sechs näher untersuchten Fahrradstraßen stellen wichtige Verbindungen im lokalen bzw regionalen Radverkehrsnetz dar, womit die grundlegende Voraussetzung zur Einrichtung einer Fahrradstraße durchgehend erfüllt wurde. Besonders positiv hervorzuheben ist, dass das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in allen untersuchten Fahrradstraßen deutlich unter dem als vertraglich definier-

ten Schwellenwert von maximal 2.500 Kfz pro Tag liegt. Dies ist insofern hervorzuheben, als eine Kontrolle des Durchfahrverbots sehr schwer umsetzbar ist und es dadurch möglich ist, dass Kfz-Lenker die Regelung bewusst oder unbewusst missachten. Die Ausweisung von Fahrradstraßen in Österreich scheint demnach im Allgemeinen an gut dafür geeigneten Abschnitten des Straßennetzes zu erfolgen.

Beschilderung und Bodenmarkierungen zur Kennzeichnung der Fahrradstraße sind in den meisten Fällen grundsätzlich in Ordnung, auch wenn es hier im Detail häufig noch Verbesserungsmöglichkeiten gibt. Einige Fahrradstraßen wurden etwa wie eine Zone beschildert, dh, bei jeder Zufahrt wurden die Verkehrszeichen zur Kennzeichnung des Beginns bzw des Endes einer Fahrradstraße angebracht. Nachdem Fahrzeuglenker beim Abbiegen davon ausgehen müssen, die Fahrradstraße zu verlassen, muss nicht bei jeder Abzweigung von der Fahrradstraße das Hinweiszeichen zur Kennzeichnung des Endes einer Fahrradstraße angebracht werden. IS der Vermeidung eines „Schilderwalds“ und zusätzlicher Kosten sollte daher auf diese grundsätzlich nicht benötigten Verkehrszeichen verzichtet werden.

Bei den sechs näher untersuchten Fahrradstraßen wurden die definierten Anforderungen in weiten Teilen eingehalten, auch wenn meistens Schwächen in einzelnen Teilbereichen auszumachen waren. Im Allgemeinen scheinen bereits realisierte Fahrradstraßen in Österreich dem Anspruch einer schnell und komfortabel zu befahrenden Infrastruktur für Radfahrer jedoch gerecht zu werden, womit im Rahmen der durchgeführten Untersuchung ein weitgehend positives Fazit zur praktischen Umsetzung von Fahrradstraßen in Österreich gezogen werden konnte.

C. Potenziale für Fahrradstraßen

Die rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen sowie die Anforderungen zur Sicherstellung eines hohen Qualitätsstandards für Fahrradstraßen schränken die für die Ausweisung einer Fahrradstraße infrage kommenden Teilstücke des Straßennetzes stark ein. Im Folgenden wird beschrieben, in welchen Bereichen unter Einhaltung der definierten Anforderungen Potenziale für die zukünftige Einrichtung von Fahrradstraßen zum Ausbau von Radverkehrsnetzen bestehen. Neben den Potenzialen werden jedoch auch die Hürden und Hemmnisse aufgezeigt, die einem verstärkten Einsatz von Fahrradstraßen in Österreich im Weg stehen.

1. Mögliche Einsatzbereiche

a) Nutzung von bestehenden Nebenstraßen

Aufgrund der für Fahrradstraßen erforderlichen geringen Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs sind Hauptstraßen des MIV für die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht geeignet. Das in Fahrradstraßen gem § 67 Abs 1

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

StVO vorgesehene Durchfahrtsverbot für Kfz schränkt den Kreis infrage kommender Bereiche des Straßennetzes auf jene Nebenstraßen ein, die bereits im Bestand ausschließlich Erschließungszwecken dienen bzw bei denen eine Reduktion auf die Erschließungsfunktion im Zuge der Ausweisung der Fahrradstraße möglich ist. Innerhalb des Radverkehrsnetzes sollten sich Fahrradstraßen hingegen auf Haupttrouten mit hohem Radverkehrsaufkommen befinden. Eine Fahrradstraße, die auch dem Radverkehr nur zu Erschließungszwecken dient, erscheint nur in Ausnahmefällen sinnvoll und zweckmäßig, etwa zur Anbindung wichtiger Ziele wie Bahnhöfe oder Einkaufszentren.

Gute Bedingungen für Fahrradstraßen finden sich häufig in rasterförmigen Straßennetzen, da hier oftmals auch Nebenstraßen über längere Strecken durchgehend und ohne Richtungsänderungen verlaufen und dadurch auch für Haupttrouten des Radverkehrs geeignet sind. Rasterförmige Straßennetze finden sich in entsprechend angelegten Stadtgebieten im urbanen Raum, aber bspw auch in Einfamilienhaussiedlungen in suburbanen Räumen. In diesen Gebieten ist Kfz-Durchfahrtsverkehr häufig unerwünscht, womit sich die Einrichtung einer Fahrradstraße entlang einer Achse anbietet, auf welcher der Radverkehr gebündelt werden kann. Eine solche Achse könnte zB eine Einfamilienhaussiedlung an einen Bahnhof anbinden. Der Einsatz von Fahrradstraßen ist auch auf schwach befahrenen Nebenstraßen außerhalb des Ortsgebiets denkbar, wobei hier bei der Gestaltung besonderes Augenmerk auf Maßnahmen zur Einhaltung der in Fahrradstraßen geltenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelegt werden sollte.



Abbildung 3: Beispiel für eine Fahrradstraße in einer bestehenden Nebenstraße (Goldschlagstraße in Wien)

b) Ersatz für Radfahranlagen

Fahrradstraßen können in Einzelfällen auch als Maßnahme zur Kapazitätserweiterung auf stark befahrenen Routen des Radverkehrs dienen, indem zu gering dimensionierte Radfahranlagen (zB schmale Radwege) oder aus sonstigen Gründen unzureichende Elemente der Radinfrastruktur (zB gemischter Geh- und Radweg mit hohem Fußgängeraufkommen) durch eine Fahrradstraße ersetzt werden. Die im Vergleich zu Radwegen breite Fahrbahn einer Fahrradstraße bietet in der Regel auch zu Spitzenzeiten eine ausreichende Leistungsfähigkeit.

Eine als Ersatz für einen bestehenden Radweg vorgesehene Fahrradstraße muss die Einsatzkriterien für Fahrradstraßen erfüllen und sollte in allen Belangen eine besonders hohe Qualität aufweisen, um den

Rückbau eines bereits bestehenden Radwegs rechtfertigen zu können. Da bauliche Radwege in vielen Fällen in stark befahrenen Hauptstraßen verlaufen, die für die Einrichtung einer Fahrradstraße aufgrund der Verkehrsstärke des MIV nicht infrage kommen, ist der Ersatz unzureichender Radfahranlagen durch Fahrradstraßen nur in Einzelfällen sinnvoll und möglich.

c) Umwandlung von Wohnstraßen oder anderen verkehrsberuhigten Straßen

Für die Einrichtung einer Fahrradstraße können in bestimmten Fällen auch bereits verkehrsberuhigte Straßen wie zB Wohnstraßen infrage kommen. Wohnstraßen dürfen gem § 76b StVO ebenso wie Fahrradstraßen von Kfz nur zum Zweck des Zu- und Abfahrens befahren werden. Da in Wohnstraßen alle Fahrzeuglenker nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen und außerdem das Betreten der Fahrbahn sowie das Spielen gestattet sind, ist dieses Instrument für Haupttrouten des Radverkehrs nicht geeignet. In der Praxis werden die Verkehrsregeln einer Wohnstraße wie die geltende Schrittgeschwindigkeit häufig missachtet. Viele Wohnstraßen unterscheiden sich auch optisch kaum von anderen Nebenstraßen, weshalb die Fahrbahn in diesen Fällen nicht von Fußgängern und zum Spielen benutzt wird.

Hier könnte die erst im Jahr 2013 eingeführte Fahrradstraße den Verhältnissen vor Ort möglicherweise besser gerecht werden. Vor der tatsächlichen Umwandlung einer Wohnstraße in eine Fahrradstraße sollten jedoch genaue Untersuchungen über die tatsächliche Nutzung durchgeführt und die Anrainer des betreffenden Straßenabschnitts in die Entscheidung miteinbezogen werden. Eine Umwandlung in eine Fahrradstraße kommt keinesfalls infrage, wenn die Wohnstraße tatsächlich intensiv zum Spielen verwendet wird.

d) Neubauten in Erweiterungsgebieten

In völlig neu errichteten Stadt- oder Ortsteilen bietet sich die Chance, die Einrichtung einer oder mehrerer Fahrradstraßen vorzusehen und bereits bei der Konzeption des Straßennetzes zu berücksichtigen. Bei der Neuerrichtung einer Straße ergeben sich sehr gute Voraussetzungen zur Errichtung einer Fahrradstraße besonders hoher Qualität, die allen gestellten Anforderungen gerecht wird. Dadurch kann den Bewohnern des betreffenden neuen Stadt- oder Ortsteils von Beginn an eine attraktive Infrastruktur für das Radfahren bereitgestellt werden.

2. Hemmnisse einer verstärkten Einrichtung von Fahrradstraßen

Die bisher eher geringe Verbreitung von Fahrradstraßen in Österreich lässt sich durch unterschiedliche Faktoren erklären, die gleichzeitig auch als Hemmnisse einer zukünftigen verstärkten Ausweisung von Fahrradstraßen anzusehen sind.

→ Die umfangreichen Anforderungen an Fahrradstraßen führen zu einer erheblichen Einschränkung der

für die Ausweisung einer Fahrradstraße infrage kommenden Teilstücke des Straßennetzes. Die Herausforderung liegt hierbei vor allem darin, dass eine Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr nur die Rolle einer Erschließungsstraße für die unmittelbare Umgebung einnehmen kann, während sie gleichzeitig entlang einer Hauptroute des Radverkehrs liegen sollte. Im Idealfall sollte eine Fahrradstraße über eine längere Strecke durchgehend bevorzugen verlaufen, aber gleichzeitig möglichst unattraktiv für die Durchfahrt mit Kfz sein. Diese **widerstrebenden Anforderungen** erschweren naturgemäß die Einrichtung von Fahrradstraßen.

- Erschließungsstraßen des MIV verlaufen häufig nicht über längere Distanzen ohne Richtungsänderungen und ohne Unterbrechungen, sondern münden bereits nach kurzen Strecken wieder in eine stärker befahrene Hauptstraße oder enden in einer Sackgasse, in der auch für Radfahrer keine Möglichkeit zur Weiterfahrt besteht. Außerdem bedeutet der Verlauf einer Radroute in den oftmals nicht geradlinig verlaufenden Nebenstraßen häufig einen Umweg im Vergleich zu parallel führenden Hauptstraßen, was für den umwegempfindlichen Radverkehr ein Problem darstellt. Demnach kann die **Siedlungsstruktur** einer Gemeinde die Einrichtung von Fahrradstraßen erschweren, wenn das sich daraus ergebende Straßennetz aufgrund seines Aufbaus keine guten Voraussetzungen für die Ausweisung von Fahrradstraßen bietet.
- In weiten Teilen Österreichs hat das Verkehrsmittel Fahrrad eine verhältnismäßig geringe Bedeutung: Gemäß einer in den Jahren 2013–2014 durchgeführten Mobilitätserhebung liegt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in Österreich bei rund sieben Prozent.⁶⁾ Bei einem **Radverkehrsaufkommen auf niedrigem Niveau** gestaltet es sich vielerorts schwierig, einen für eine Fahrradstraße angemessenen Anteil des Radverkehrs am gesamten Fahrzeugverkehr von mindestens 50 Prozent in absehbarer Zeit zu erreichen.
- Wenn nur wenige Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sind, ist mit **weniger Druck aus der Bevölkerung** auf die politisch Verantwortlichen in der Gemeinde zur Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer zu rechnen. Umgekehrt ist es auch für die Politik wenig erstrebenswert, auf Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu setzen, wenn die Schaffung guter Bedingungen für den Radverkehr nur einer Minderheit ein Anliegen ist und die Umsetzung entsprechender Maßnahmen in Teilen der Bevölkerung unpopulär ist.
- Im Gegensatz zu anderen Formen der Verkehrsorganisation in verkehrsberuhigten Bereichen wie Wohnstraßen oder Begegnungszonen werden Radfahrer in Fahrradstraßen gegenüber anderen Gruppen von Verkehrsteilnehmern klar bevorzugt. Für Fußgänger, Autofahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ergeben sich durch die Einrichtung von Fahrradstraßen **keine Vorteile**, weshalb die Umsetzung von Fahrradstraßen als deutliches Zeichen einer Gemeinde für den Radverkehr anzusehen ist.

→ Die mit Fahrradstraßen verknüpfte Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf das Zu- und Abfahren stellt naturgemäß eine **Einschränkung des MIV** dar, wobei das Ausmaß der tatsächlichen Auswirkungen des Durchfahrtsverbots stark von der konkreten Situation vor Ort abhängig ist.

→ Auch wenn es sich bei der Umsetzung von Fahrradstraßen um eine vergleichsweise kostengünstige Maßnahme handelt, kann die Einrichtung einer Fahrradstraße auch aufgrund **fehlender finanzieller Mittel** der Gemeinde unterbleiben. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn zur Erfüllung der Anforderungen die Umsetzung baulicher Maßnahmen erforderlich ist.

In Vorarlberg, dem Bundesland mit dem höchsten Radverkehrsanteil in Österreich, wurde bisher im Verhältnis zur Einwohnerzahl des Bundeslandes die Möglichkeit zur Ausweisung von Fahrradstraßen österreichweit am stärksten genutzt. Dies kann als Hinweis auf einen Zusammenhang zwischen der Verankerung des Radverkehrs in der Bevölkerung und der Bereitschaft der politischen Akteure zur Einrichtung von Fahrradstraßen gesehen werden. Wie bereits beschrieben, wurden in Vorarlberg Fahrradstraßen eingerichtet, in denen die Durchfahrt für alle Fahrzeuge freigegeben wurde. Die stärkere Verbreitung von Fahrradstraßen in Vorarlberg kann daher auch als Indiz für eine hemmende Wirkung des gesetzlichen Durchfahrtsverbots hinsichtlich einer verstärkten Ausweisung von Fahrradstraßen aufgefasst werden.

D. Resümee

Damit Fahrradstraßen als eigenständiges rechtliches Instrument einen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs in Österreich leisten können, müssen sie in der Praxis von Radfahrern schnell, komfortabel und sicher zu befahren sein und somit einen besonders hohen Qualitätsstandard bieten. Daher sollte von einer Lockerung der Kriterien und Anforderungen für Fahrradstraßen zum Zweck einer schnelleren Verbreitung von Fahrradstraßen jedenfalls abgesehen werden.

Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen stellt die Einrichtung einer Fahrradstraße eine der einfachsten Möglichkeiten zur Schaffung von Radverbindungen mit hoher Qualität für Radfahrer dar, da sie im Unterschied zu zahlreichen anderen Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur einerseits verhältnismäßig kostengünstig umsetzbar ist und andererseits mit verhältnismäßig wenigen Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer verbunden ist. Diese einfache Umsetzbarkeit ist besonders in einem Land wie Österreich, in dem der Radverkehr in weiten Teilen nur einen geringen Stellenwert hat, unter Berücksichtigung der realpolitischen Gegebenheiten von hoher Bedeutung.

6) *BMVIT*, Österreich unterwegs 2013/2014 – Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ (2016).

Grundsätzlich handelt es sich daher bei der Fahrradstraße um ein sinnvolles und berechtigtes Instrument der Verkehrsorganisation in Österreich. Auch wenn die zahlreichen Anforderungen zur Sicherstellung einer hohen Qualität der Fahrradstraßen zu einer erheblichen Einschränkung des Potenzials für Fahrradstraßen führen, gibt es dennoch genügend geeignete Straßenabschnitte für die weitere Realisierung von Fahrradstraßen in den kommenden Jahren.

Aus gegenwärtiger Sicht ist die im Jahr 2013 erfolgte Einführung der Fahrradstraße in Österreich aus den angeführten Gründen positiv zu bewerten. Für eine abschließende Beurteilung, ob sich das Instrument der Fahrradstraße in Österreich bewährt hat, ist es jedoch noch zu früh, da die flächendeckende Verbreitung neuer Formen der Verkehrsorganisation erfahrungsgemäß längere Zeiträume in Anspruch nimmt.

→ In Kürze

Die Fahrradstraße wurde im Jahr 2013 als eine neue Form der Verkehrsorganisation mit einigen spezifischen Verkehrsregeln in die StVO aufgenommen. Damit Fahrradstraßen einen Beitrag zur vielerorts gewünschten Förderung des Radverkehrs leisten können, müssen sie von Radfahrern in der Praxis schnell, komfortabel und sicher zu befahren sein. Bei der Umsetzung von Fahrradstraßen sind daher zahlreiche Anforderungen zur Sicherstellung eines hohen Qualitätsstandards zu berücksichtigen, wodurch es zu einer erheblichen Einschränkung der infrage kommenden Teilstücke des Straßennetzes kommt. Dennoch verbleibt ein ausreichend hohes Potenzial für die weitere Einrichtung von Fahrradstraßen in den kommenden Jahren.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Dipl.-Ing. Stefan Eder ist Raumplaner und freier Dienstnehmer im Forschungsbereich Verkehrssicherheit am KFV.

Dipl.-Ing. Florian Schneider ist Teamleiter im Forschungsbereich Verkehrssicherheit am KFV.

E-Mail: florian.schneider@kfv.at

Ing. Erwin Wannenmacher ist Projektmitarbeiter im Forschungsbereich Verkehrssicherheit am KFV.

E-Mail: erwin.wannenmacher@kfv.at

Kontaktadresse: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Von denselben Autoren erschienen (Auswahl):

Knowles/Pommer/Winkelbauer/Schneider, Motorradunfallgeschehen im urbanen Bereich, ZVR 2017/63; *Handler/Knowles/Schneider*, Verkehrsplanung und Verkehrs(raum)gestaltung für Kinder, ZVR 2017/140; *Knowles/Schneider/Robatsch*, Schulwegpläne zur Erhöhung der Schulwegsicherheit, ZVR 2016/404; *Knowles/Schneider/Salamon/Erler*, Die Ausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand, ZVR 2016/138; *Steinbauer/Schneider*, Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen, ZVR 2015/228; *Schneider/Knowles*, Moderne Fahrausbildung am Beispiel Motorrad-Spätstarter, ZVR 2015/138; *Agbontaen/Riccabona/Wannenmacher*, 200 Jahre Fahrrad, ZVR 2017/119.

