

So geht Radverkehr | 01

Attraktiver Mischverkehr & sichere Trennung von Radverkehr

Planungsprinzipien, Anwendungsbeispiele

Michael Szeiler
Michael Gretzl
Johann Schneider
con.sens mobilitätsdesign
cvp.at

Robert Stögner
Klimabündnis Oberösterreich
oberoesterreich.klimabuendnis.atradlobby.at

Olivia Kantner
Sebastian Reinberg
komobile
komobile.at

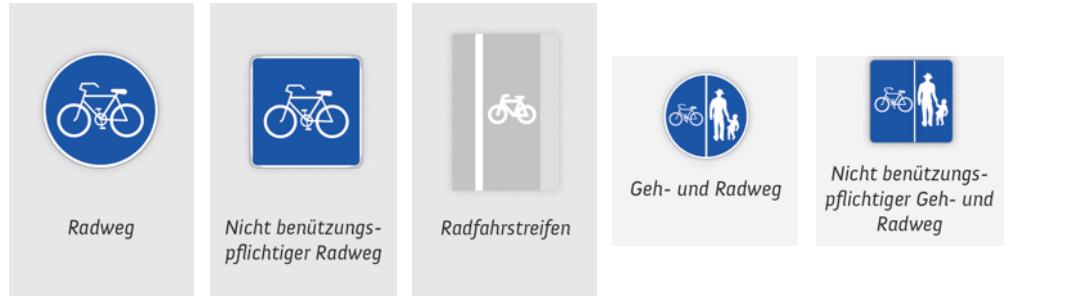
Roland Romano
Radlobby Österreich



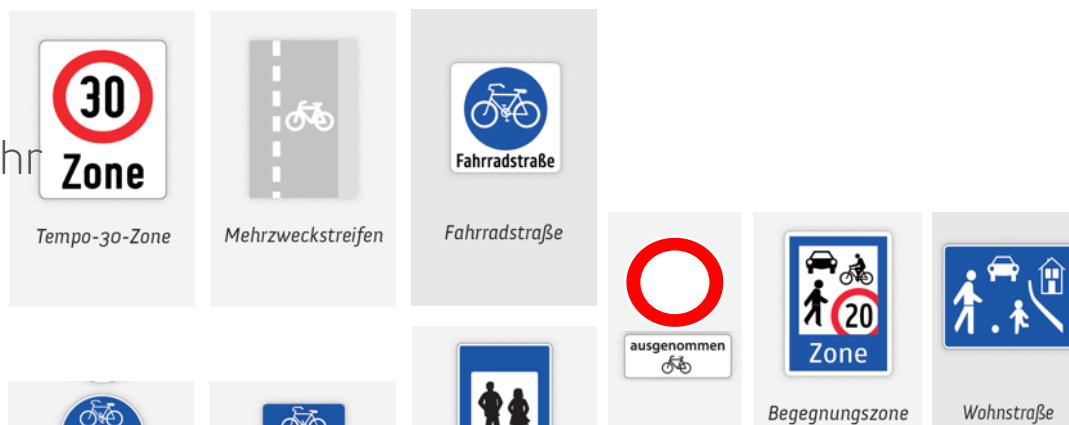
con•sens
mobilitätsdesign
komobile

Mischen und Trennen, was ist das eigentlich?

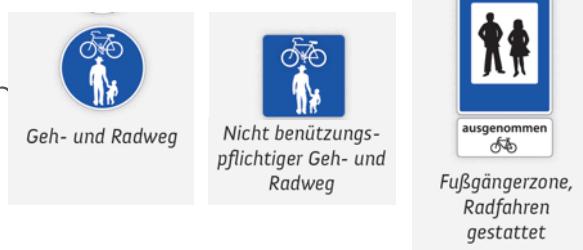
Trennprinzip



Mischprinzip Rad- und Kfz-Verkehr



Mischprinzip Rad- und Fußverkehr

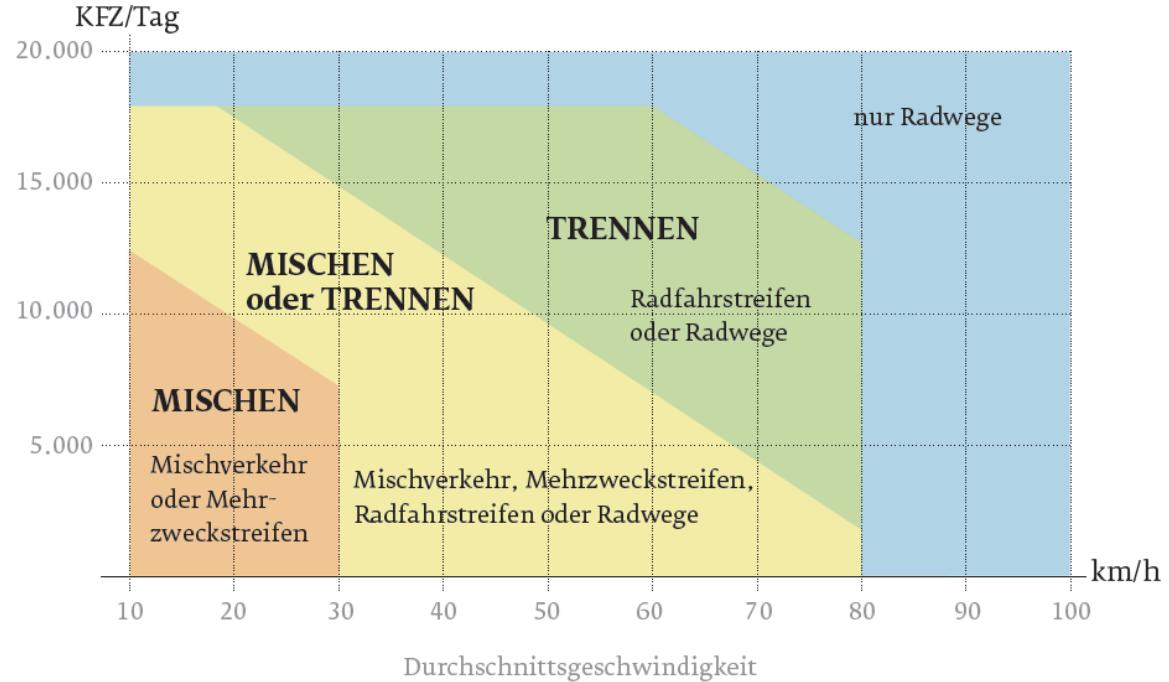


Trennen oder Mischen?

Kfz-Kriterium:
Fahrgeschwindigkeit und
Kfz-Verkehrsstärke

ab 50 Lkw und Busse pro
Stunde und Richtung
→ Trennprinzip!

Hinweis neue RVS:
Hierarchie der Radroute



FSV, 2014: RVS 03.02.13 Radverkehr

RVS gibt Rahmen vor – aber was brauchen Radfahrende wirklich?

Anschlüsse, Knoten & Querungen → wichtig, jedoch heute nicht thematisiert

Radweg Favoritenstraße, Wien



Fahrradstraße Goldschlagstraße, Wien



Verkehrsfilter Goldschlagstraße



Geh- und Radweg Hauptstraße, Wiener Neudorf

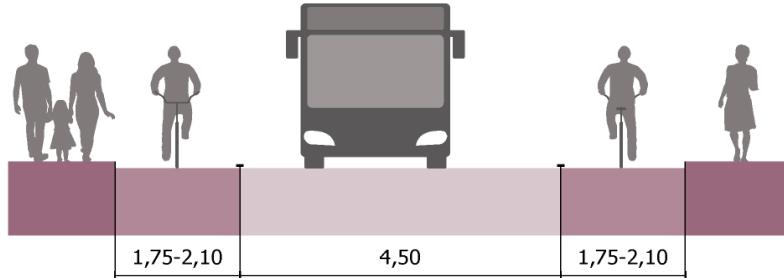


Mehrzweckstreifen Neutorstraße, Salzburg

Radfahren im Mischverkehr auf Straßen mit höheren Kfz-Verkehrsstärken

→ Wie kann die Sicherheit und der Komfort für Radfahrende erhöht werden?

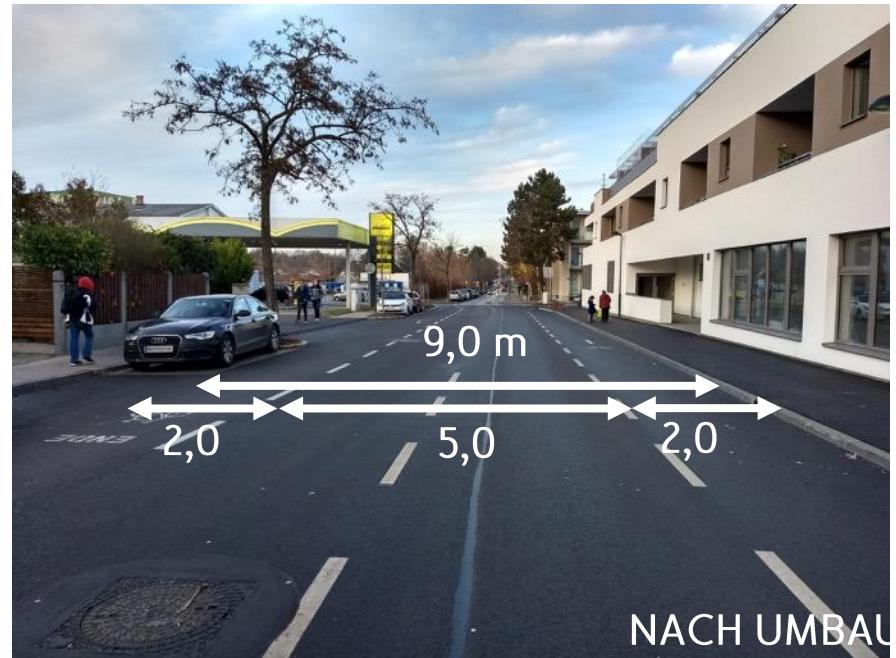
Querschnitt neu



→ Der breitere Mehrzweckstreifen gibt spürbar mehr Sicherheit!



Beispiel für das „Breitendilemma“



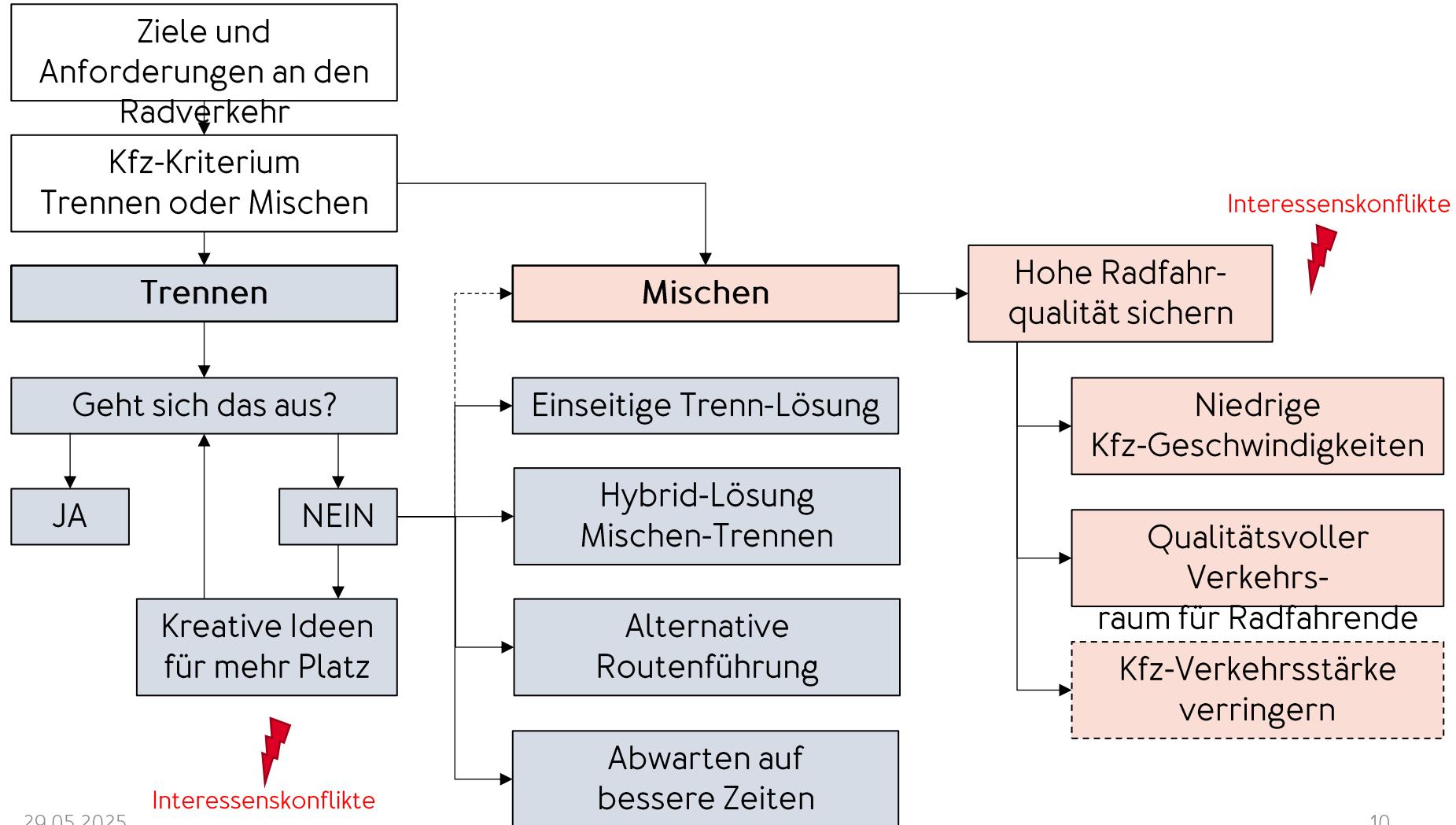
Kfz: DTVw ca. 5.000 Kfz/24h
v85 ca. 35 km/h

Rad: Verbindungs-/Sammelroute (2. Hierarchieebene)

Fuß: wichtige Zugangsroute zum Bahnhof

→ Dilemma: Breiter Mehrzweckstreifen bietet Qualität für Radfahrende, führt zu wenig attraktivem Straßenraum, erhöht die Barrierewirkung für FG und eventuell die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten

Der Entscheidungsweg der RadverkehrsplanerInnen



Planungsprinzipien international

Immer Mischen

Immer Trennen

Australien



Auckland, © NSW Farmers

Japan



Tokio, © Christoph Szubski

Planungsprinzipien international

Schweiz



Zürich, © ProVelo

Schweden



Stockholm, © Streetfilms

< Österreich >



Utrecht, © Radlobby Österreich

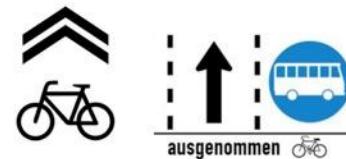
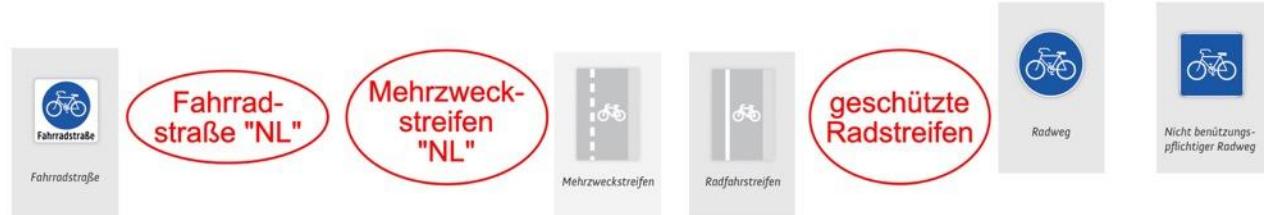
< Niederlande >



Utrecht, © Radlobby Österreich

Anlagearten Radverkehr

getrennt



gemischt



getrennt

Fahrradstraße mit Mittelstreifen



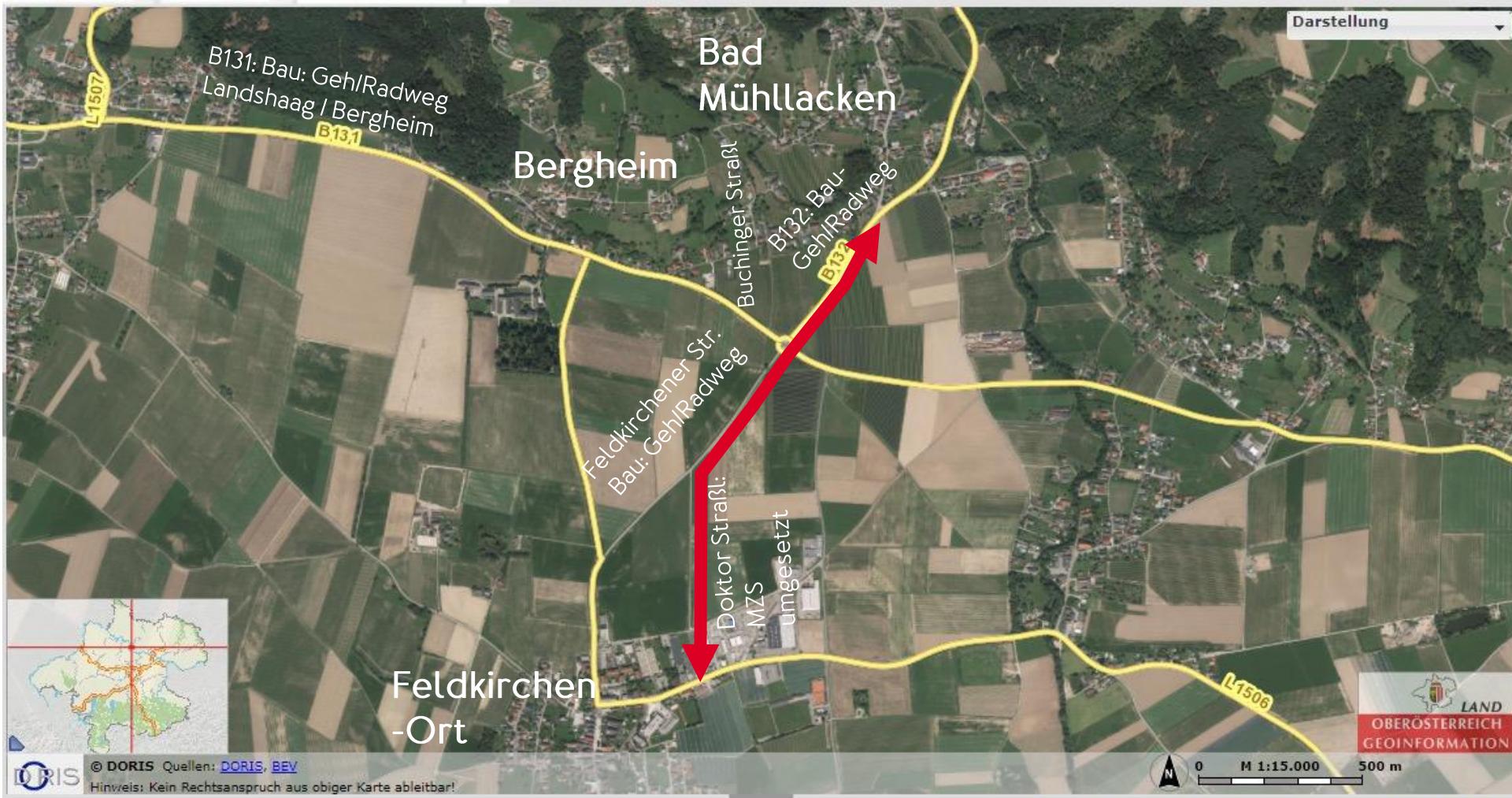
Mehrzweckstreifen, schmale Kernfahrbahn



Geschützte Radstreifen



Verbindung Bad Mülllacken nach Feldkirchen an der Donau



Radfreundlicher Kreisverkehr



Bereits umgesetzt

- B131: DTV 9.500 Kfz, hoher Schwerverkehrsanteil,
- Westseitiger Geh- und Radweg Nord-Süd Verbindung entlang Kreisverkehr

B131 Richtung Kreisverkehr



Bereits umgesetzt

- Sichere Querung des Radverkehrs durch Fahrbahnteiler

Anbindung Bad Mühlacken



Mehrzweckstreifen im Doktorstraßl



Planung

Lückenschluss Geh- und Radweg entlang B132 Kreisverkehr nach Bad Mühlacken

Bereits umgesetzt

- Erschließungsstraße, Breite 7,0 m
- Asphaltierung, Mehrzweckstreifen
- Tempobegrenzung kommt

Am Tabor, Wien

Rahmenbedingungen:

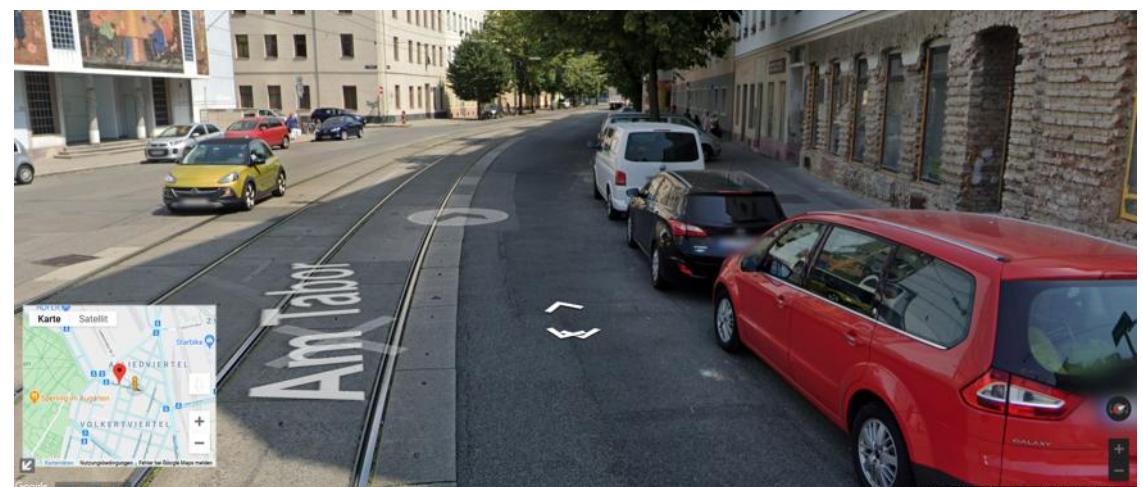
- Hauptstraße und Hauptradroute
- Straßenbreite: 19 - 24 m
- DTVw: 6.700 Kfz (+50%)
- Länge: 450 m

Anschlüsse:

- West: Mischverkehr bzw. Fahrradstraße
- Ost: Radwege

Ausgangslage:

- Tempo 50 km/h
- Mischverkehr
- Straßenbahn



Am Tabor, Wien

Ziele:

- gerechtere Nutzung der Verkehrsflächen
- Mehr Verkehrssicherheit
- Lückenschluss im Radnetz

Realisierte
Radverkehrsanlagen:

- Trennverkehr, Tempo 50
- 2 Geschützte Radsteifen als Radwege
- Lichte Breite: 2,5 m
Verkehrsraum: 2 m
- Trennelement:
Fahrbahnteiler



Wien, © Radlobby Wien



Wien, © Radlobby Wien

Linzer Straße in Schärding

Ausgangssituation:

- Landesstraße, ca. 18.000 DTVw
- Wichtige innerörtliche Verbindung und strategische Verbindung
- Straßencharakter variabel, städtisch nahe Ortsmitte, Betriebsansiedelungen am Stadtrand
- Tempo 50 km/h
- Keine Radinfrastruktur im Bestand vorhanden

Ziel:



Analyse und Lösungsvorschlag

Analyse:

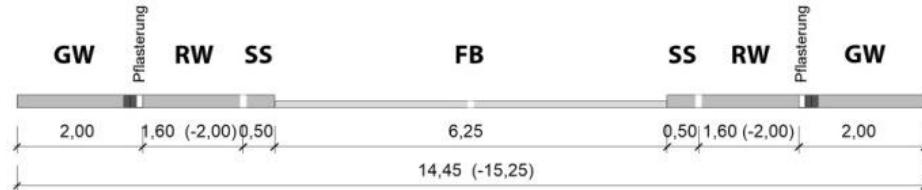
- Für ein Radfahren im Kfz-Mischverkehr ist die Verkehrsbelastung zu hoch, getrennte Radwege erforderlich
- Hauptradroute: Getrennte Führung des Fuß- und Radverkehrs anzustreben

Lösungsvorschlag:

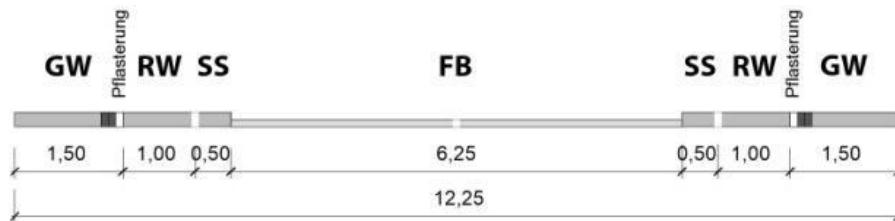
- Umsetzung einer durchgehenden Radverbindung, Anpassung an die jeweilige örtliche Situation
- Beidseitig getrennte Geh- und Radwege im Einrichtungsverkehr
- An Engstelle:
 - Umwandlung in einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit punktueller Unterschreitung der Mindestabmessung zwischen Häuserkanten
 - Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Ortskern (Verringerung des Breitenbedarfs)
- Bei einmündenden Seitenstraßen gleichberechtigte Führung des Radverkehrs (analog Kfz-Verkehr) mit Radfahrerüberfahrten
- Durchgehende Routenführung über den nördlich und südlich anschließenden Kreisverkehr

Maßnahmenplanung

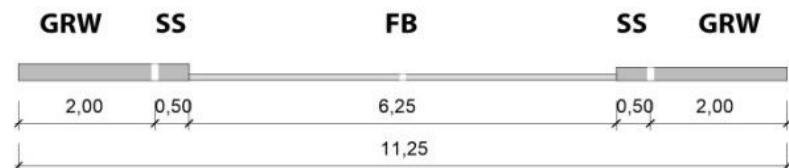
Querschnitt mit Regelabmessungen



Querschnitt mit Mindestabmessungen



Engstellenlösung



Alleegasse, Wolkersdorf

Rahmenbedingungen:

- Straßenbreite 11,0 – 16,0 m
- Fahrbahnbreite 6,0 – 8,0 m
- DTVw: 2.000 Kfz

Ausgangslage:

- Tempo 50 km/h
- Keine Radverkehrsanlage
- Landesstraße, erschließt periphere Siedlung/Nachbarort

Anschlüsse:

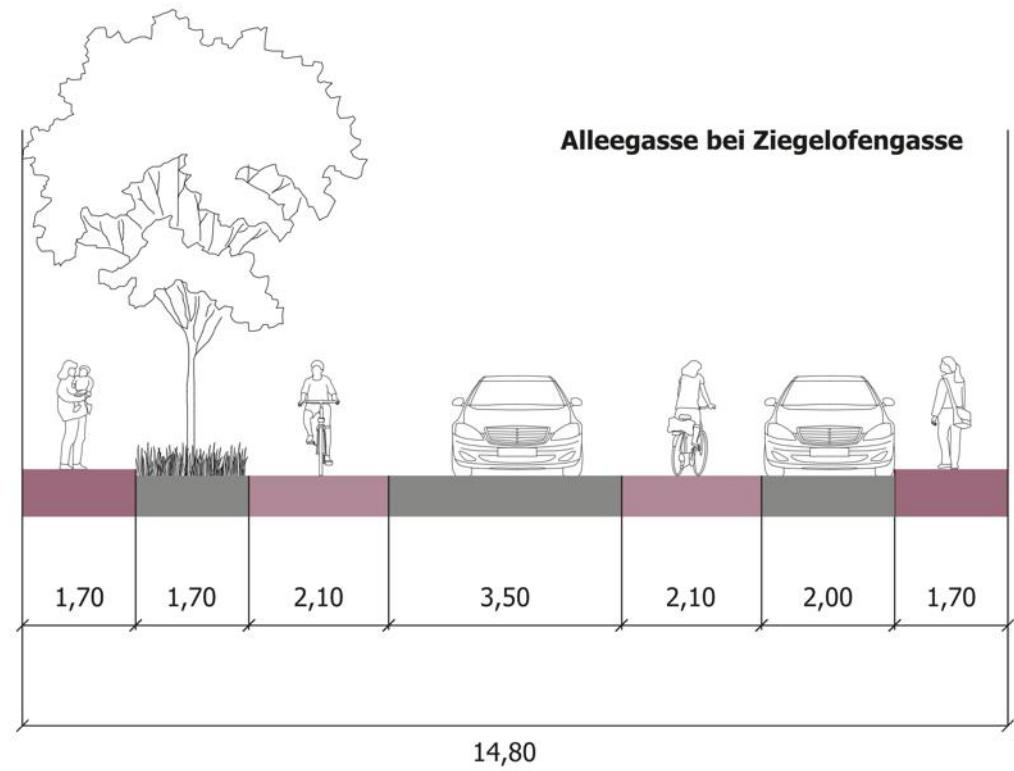
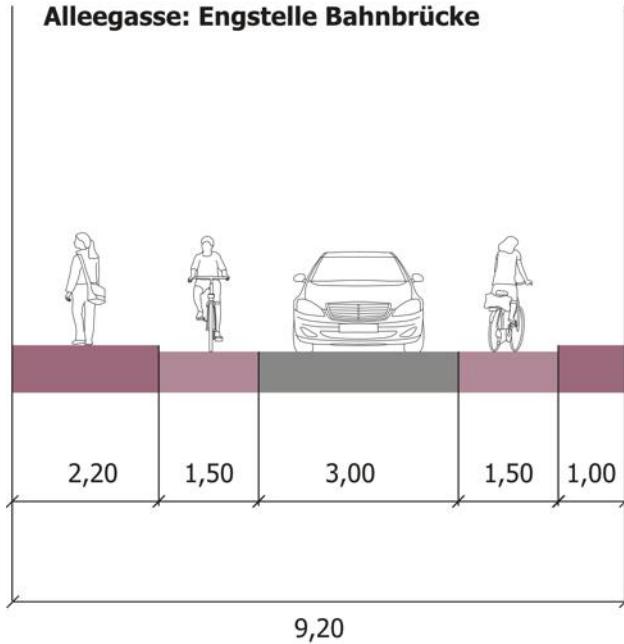
- Nordseitig Geh- und Radweg
- Südseitig Mehrzweckstreifen



Pilotprojekt Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn

Lösungsvorschlag:

- Mehrzweckstreifen mit Kernfahrbahn 3,0 – 3,5 m
- Tempo 30, Mehrzweckstreifen rot eingefärbt



Besonders wichtig ist uns:

Was sind die Ziele für den Radverkehr?

Für die Straße insgesamt?

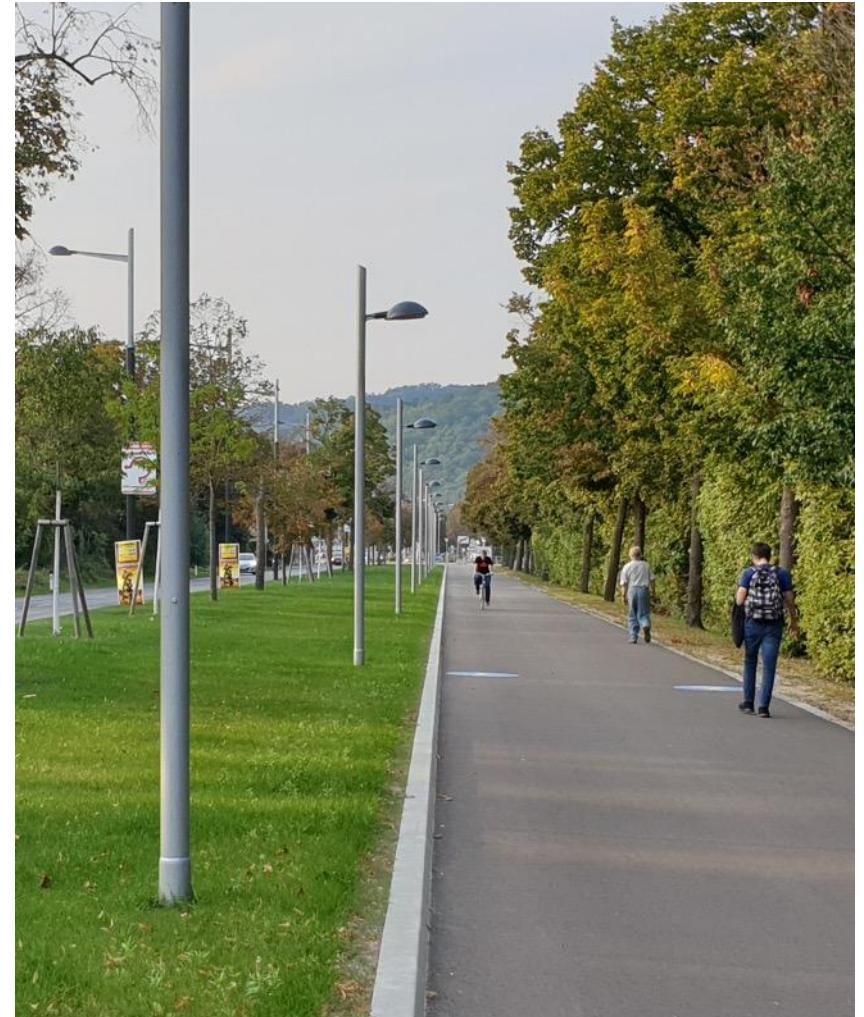
→ Ganzheitlich planen

Wie hebe ich das Radfahrpotenzial bestmöglich? Wie erreiche ich die große Gruppe der „interested but concerned“?

→ Ein durchgängiges Radverkehrsnetz mit sicheren und qualitätsvollen Radverkehrs-anlagen anbieten

Wie gut erfüllt der Planungsvorschlag die Ziele?

→ Kompromisse ja, aber keine "halbherzige" Radverkehrslösung um jeden Preis



Michael Szeiler
Michael Gretzl
Johann Schneider
con.sens mobilitätsdesign
cvp.at

Robert Stögner
Klimabündnis Oberösterreich
oberoesterreich.klimabuendnis.atradlobby.at

Olivia Kantner
Sebastian Reinberg
komobile
komobile.at

Roland Romano
Radlobby Österreich
radlobby.at

Plattform Radkompetenz Österreich
büro@radkompetenz.at
radkompetenz.at

Die Mitgliedsunternehmen und Institutionen von Radkompetenz Österreich stellen eine Auswahl der führenden Expert*innen aus dem Radverkehrsbereich in Österreich dar.

Die Plattform verfolgt die Ziele, zur Verbesserung der Radverkehrssituation in Österreich beizutragen, internationale Vernetzungsaktivitäten zu setzen und Wissenstransfer in Österreich und ganz Europa zu betreiben.