

So geht Radverkehr 2023

Radfreundliche Ortszentren + Fahrradstraßen

Olivia Kantner

komobile Verkehrsplanung, Wien / Gmunden
www.komobile.at



komobile

Jürgen Sorger

verkehrplus, Graz
www.verkehrplus.at



>> verkehrplus
SO BEWEGT MOBILITÄT

Alexander Fritz

Verkehrsingenieure Besch und Partner, Feldkirch
www.verkehrsingenieure.com



verkehrs**ingenieure**

Was wir erzählen werden ...

- Radfreundliche Ortszentren auf Konzeptebene
- Von Hauskante zu Hauskante – gesamthafte Betrachtung der Straße
- Beispiele
- Fahrradzone
- ... Fragen und Meinungen

Die erste Überlegung ist oft:

„In der Straße XY ist es unattraktiv mit dem Rad zu fahren. Hier brauchen wir einen neuen Radweg!“



Radinfrastruktur im Freiland noch (relativ) einfach...



...aber schwierig in den Zentren



Konzeptebene

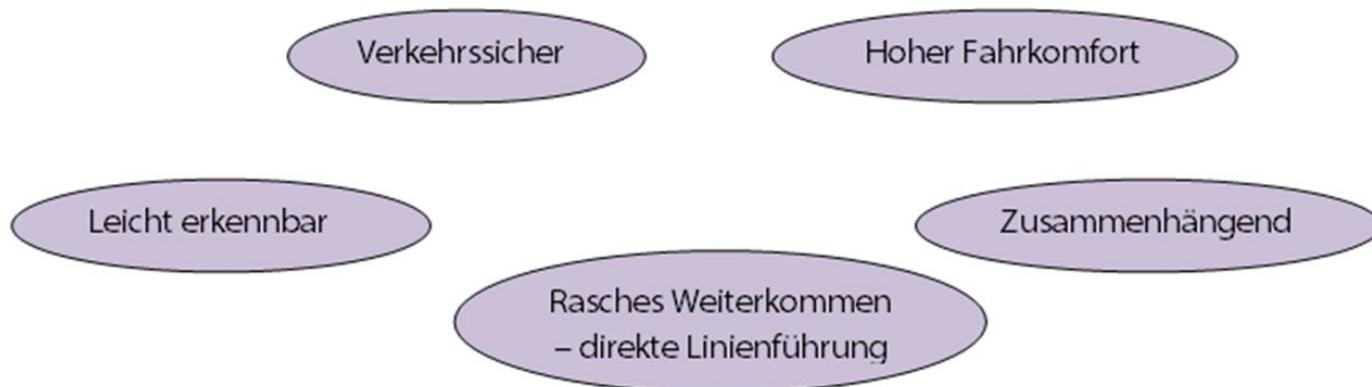
... oder warum gute Radverkehrsplanung auch gute MIV-Planung benötigt

Qualitätskriterien fürs Radfahren

Für ein positives Rad-Fahrraderlebnis braucht es die **richtigen Voraussetzungen**

Entscheidend sind:

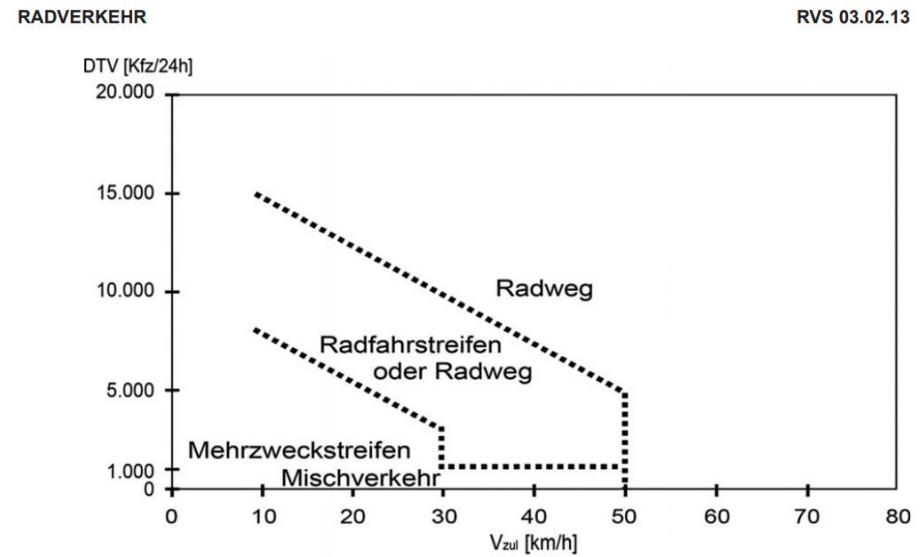
- **die Sicherheit und der Komfort**
- **durchgängige, zusammenhängende und leicht auffindbare Radverbindungen**



Radfreundliche Ortszentren

Gewählte Infrastruktur abhängig von

- den räumlichen Bedingungen z.B. Topographie, vorhandene Bebauung
- dem vorhandenen Platz z.B. Breitenbedarf, aktivierbare Fläche
- den Umsetzungsmöglichkeiten z.B. Flächenverfügbarkeit
- Einsatzkriterien fürs Radfahren
 - Verkehrsstärke Kfz
 - Geschwindigkeit
 - Frequenz vom Radverkehr und Fußverkehr



Verkehrsmanagement zur Verkehrsberuhigung

- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Reduktion der Verkehrsstärke
 - Unterbindung des Durchzugsverkehrs
 - Unterbrechungen von durchgehenden Straßenzügen
 - Sackgassen
 - Einbahnregelungen
 - Öffnen von Einbahnen für das Radfahren
 - Vorrangregelungen
- Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Einsatz von unterschiedlichen Straßenkategorien (Begegnungszone, etc.)
- Parkraummanagement
- Straßenraumgestaltung



Zusatzplus bei Straßenraumgestaltung:
Steigerung der Qualität im Straßenraum für alle

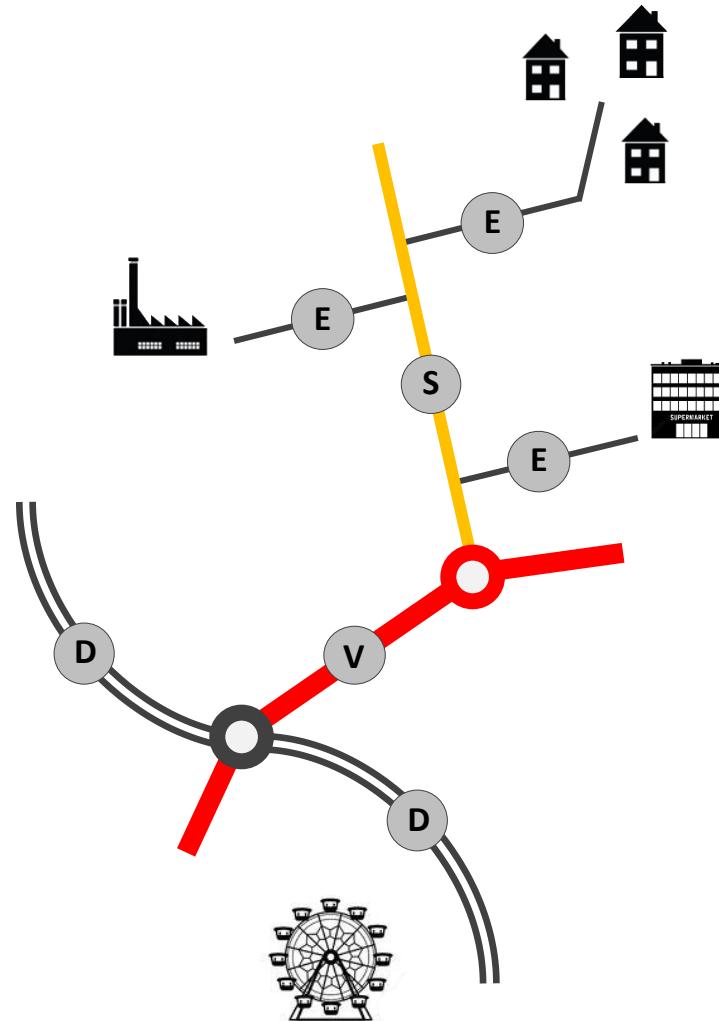
Straßennetzgliederung

▪ Funktionen von Straßen

- Erschließen
- Sammeln
- Verbinden
- Durchleiten

▪ Prinzipien zum Netzentwurf

- Bündelung
- Kanalisierung
- Hierarchie
- Qualität (*Strecken, Knoten, Übergänge*)



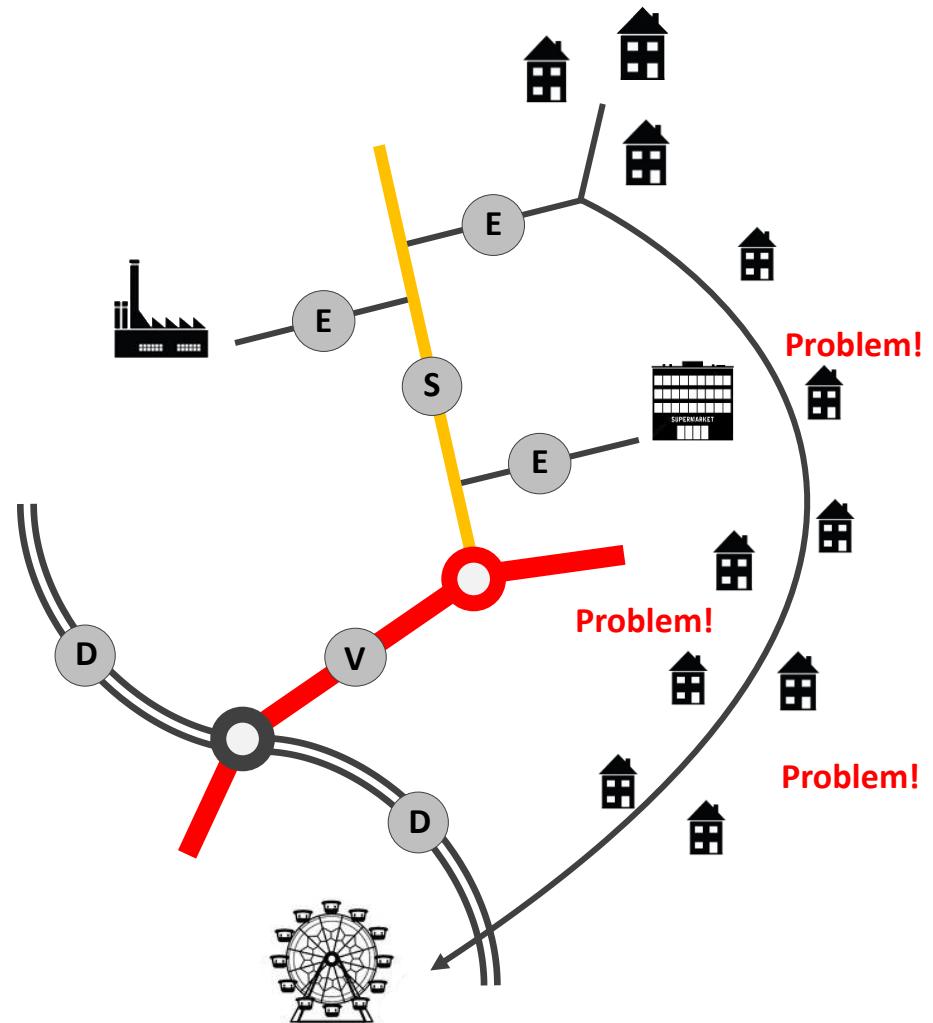
Straßennetzgliederung

▪ Funktionen von Straßen

- Erschließen
- Sammeln
- Verbinden
- Durchleiten

▪ Prinzipien zum Netzentwurf

- Bündelung
- Kanalisierung
- Hierarchie
- Qualität (Strecken, Knoten, Übergänge)



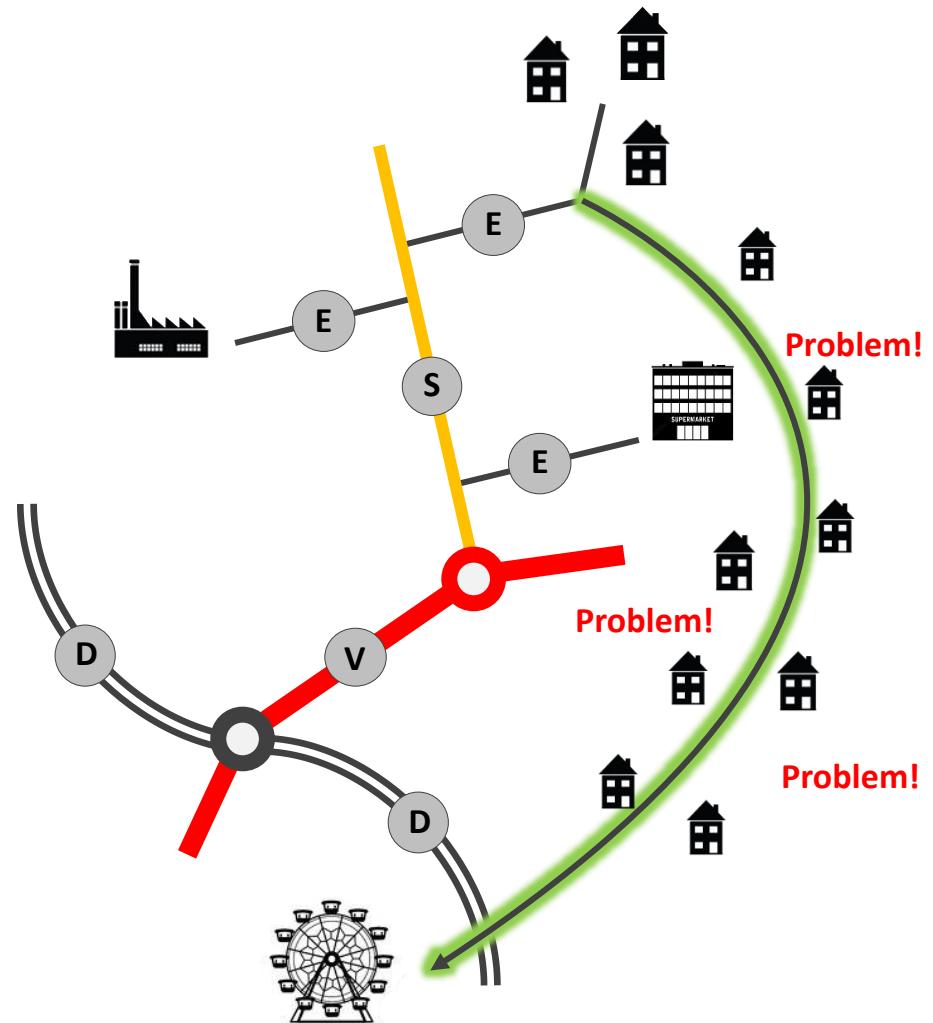
Straßennetzgliederung

▪ Funktionen von Straßen

- Erschließen
- Sammeln
- Verbinden
- Durchleiten

▪ Prinzipien zum Netzentwurf

- Bündelung
- Kanalisierung
- Hierarchie
- Qualität (Strecken, Knoten, Übergänge)



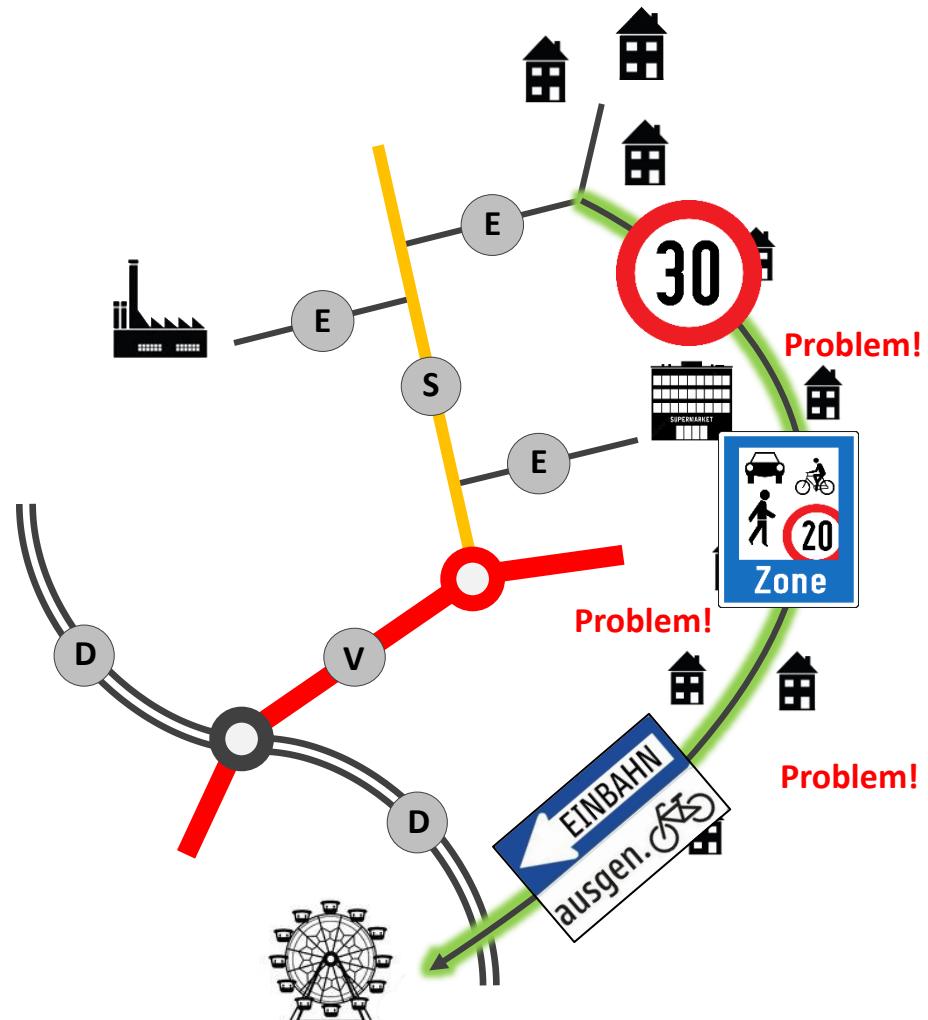
Straßennetzgliederung

▪ Funktionen von Straßen

- Erschließen
- Sammeln
- Verbinden
- Durchleiten

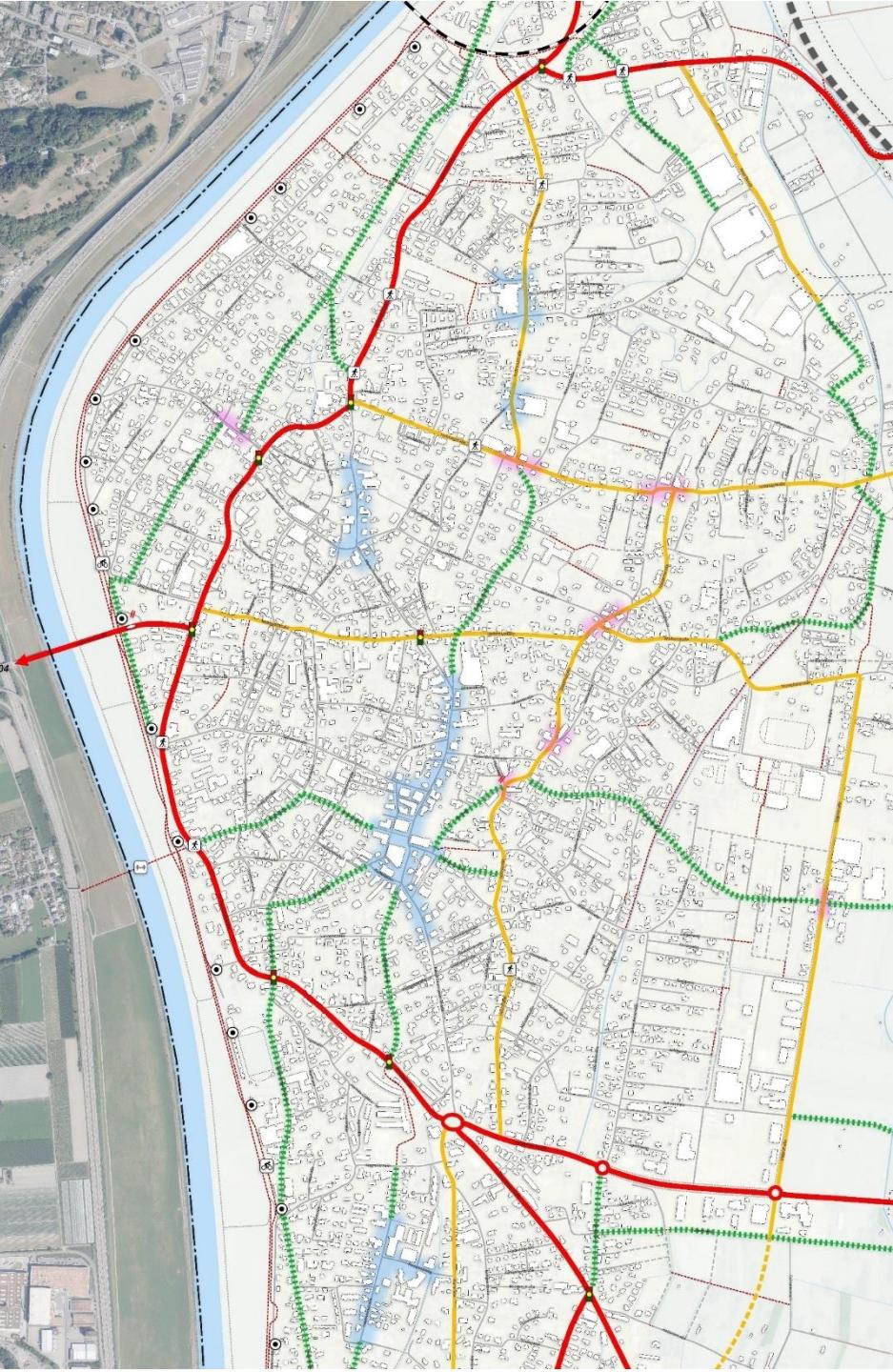
▪ Prinzipien zum Netzentwurf

- Bündelung
- Kanalisierung
- Hierarchie
- Qualität (Strecken, Knoten, Übergänge)



Straßen- und Wegekonzept Lustenau

- Einheitliches Temporegime
 - Hauptverkehrsstraßen 50 km/h
 - Sammelstraßen 40 km/h
 - Erschließungsstraßen 30 km/h
- Verkehrsberuhigung der Zentrumsachse
 - Mehrere Begegnungszonen 20 km/h
 - Zentrumsentwicklung
- Begegnungszonen vor Schulen
- Netz an Fahrradstraßen
- Gestaltung von Knoten und Plätzen
- Bevölkerungsbeteiligung







10.000 KFZ / Tag







© Lustenau / Marcel Hagen

Bevölkerungsbeteiligung

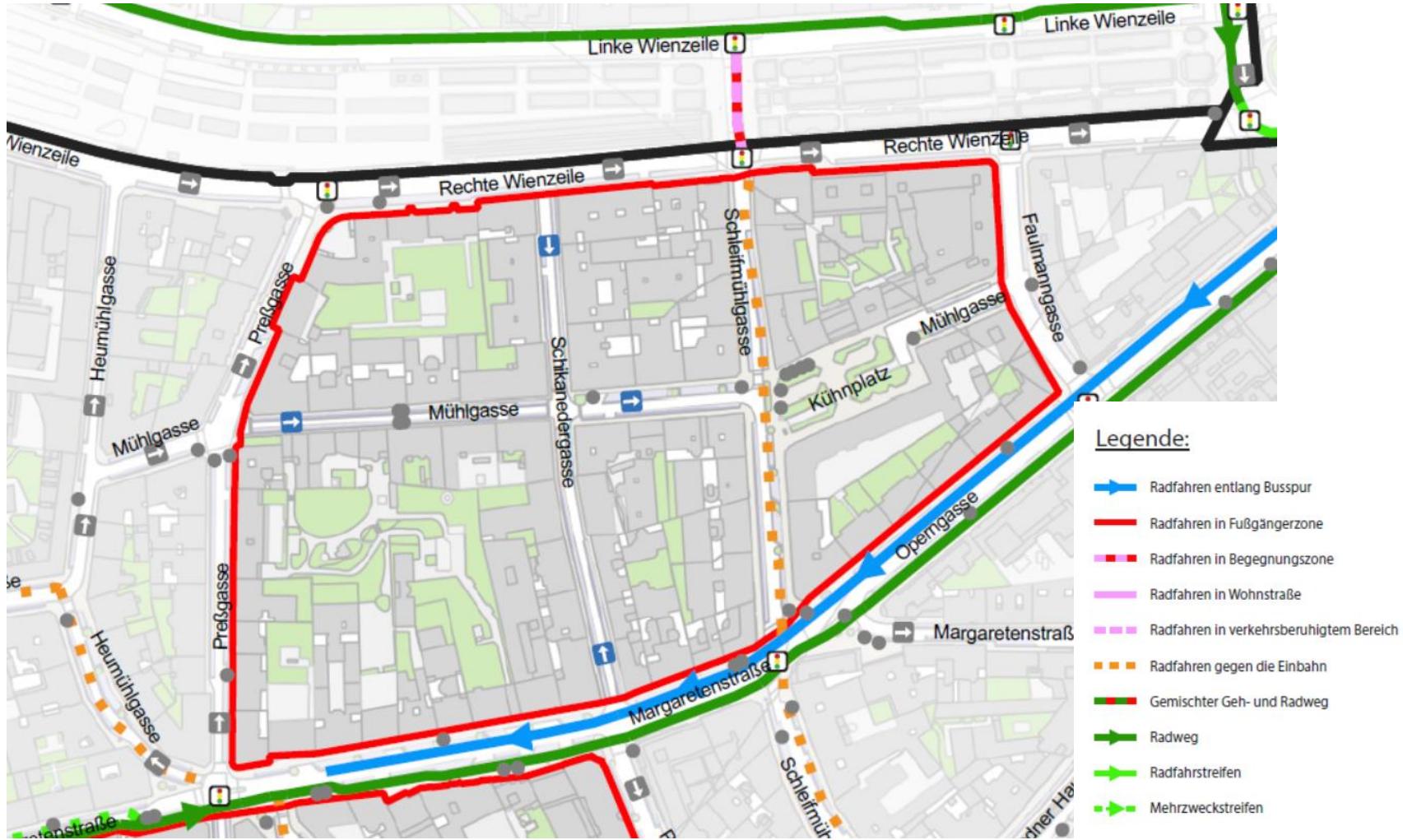


Quelle: MG Götzis



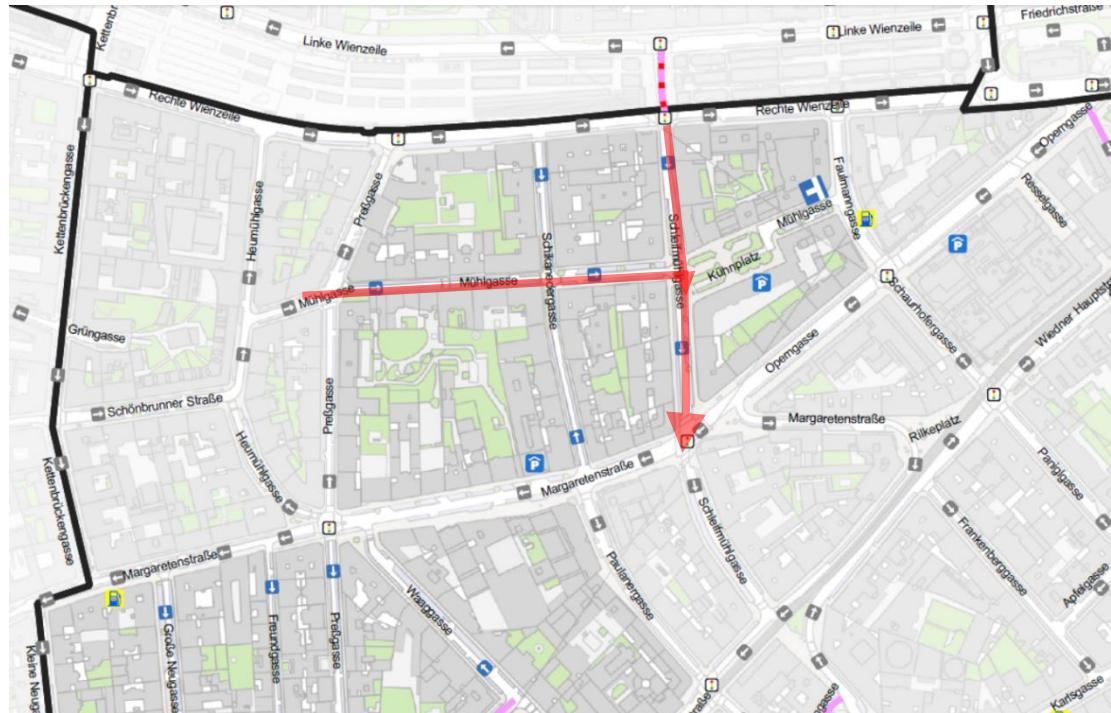
Quelle: MG Götzis

Beispiel Grätzlberuhigung Radverkehr Bestand



Projektgebiet

- Hoher Anteil an Durchgangsverkehr (bis zu 6.000 DTV)
- Schmale Straßenquerschnitte
- Schmale Gehsteige
- Unterschiedliche Nutzungen, bereichsweise belebte Erdgeschoßzonen, tw. ruhige Wohngegend
- Geringer Grünraumanteil
- Straßenfreiraum mit Potential



Ziele

Bestand Radverkehr:

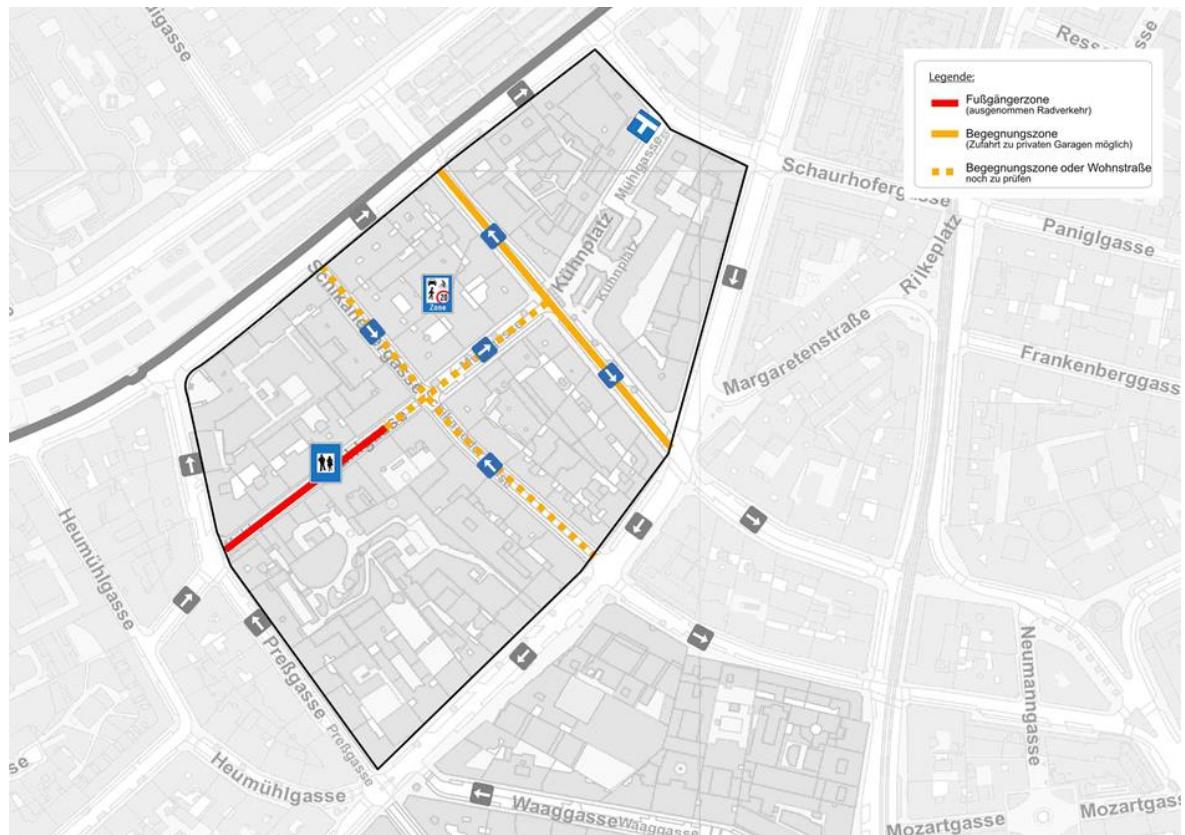
- Kein flächendeckendes Radfahren gegen die Einbahn möglich
- Keine separate Fahrradinfrastruktur

Ziele:

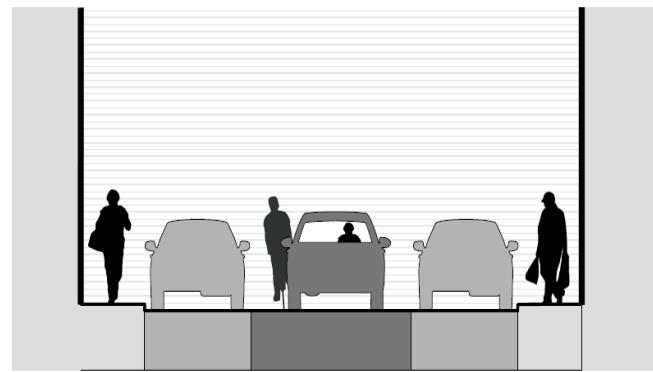
- Verkehrsberuhigung, insbesonders Unterbindung Durchzugsverkehr
- Anhebung der Verkehrssicherheit
- Anhebung der Straßenraumqualität
- Begrünungen
- Primäres Ziel: Umgestaltung des Straßenraums für die aktive Mobilität, Zusatznutzen: Anhebung der Qualität für den Radverkehr

Planung

- Verkehrsberuhigter Kern mit Fußgängerzone, Radfahren erlaubt
- Umdrehung von Einbahnen -> kein Durchfahren möglich
- Ausgestaltung Straßen als Begegnungszone (noch in Diskussion)
- Parkraummanagement



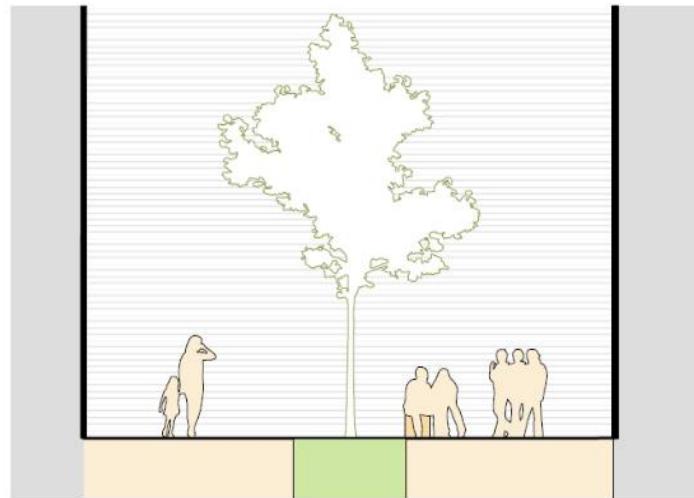
Bestand und Planung



Gehsteig Längs-
parker Fahrbahn Längs-
parker Gehsteig

1,20 2,00 3,00 2,00 1,20

9,40



Fußgängerzone Begrünung Fußgängerzone

3,50 - 4,00 2,00 3,5 - 4,00

9,40

Von Hauskante zu Hauskante

Anforderungen an Straßenräume

- Durchleiten
- Verbinden
- Erschließen inkl. Parken und Anliefern

**Verkehrliche
Anforderungen**



- Soziale Brauchbarkeit
 - Aufenthalt
 - Begegnung
- Ansprüche der Wirtschaft
- Orientierung
- Identität und Identifikation
- Schutz vor Lärm und Schadstoffen
- Gestaltung und Schönheit

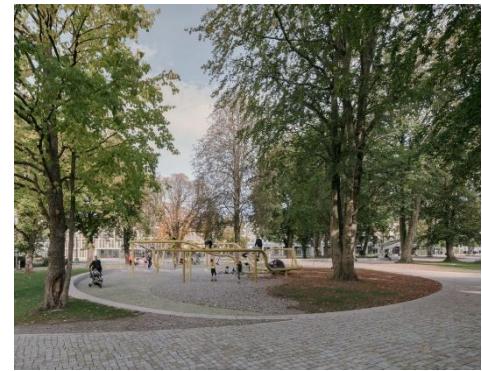
**Städtebauliche
Anforderungen**



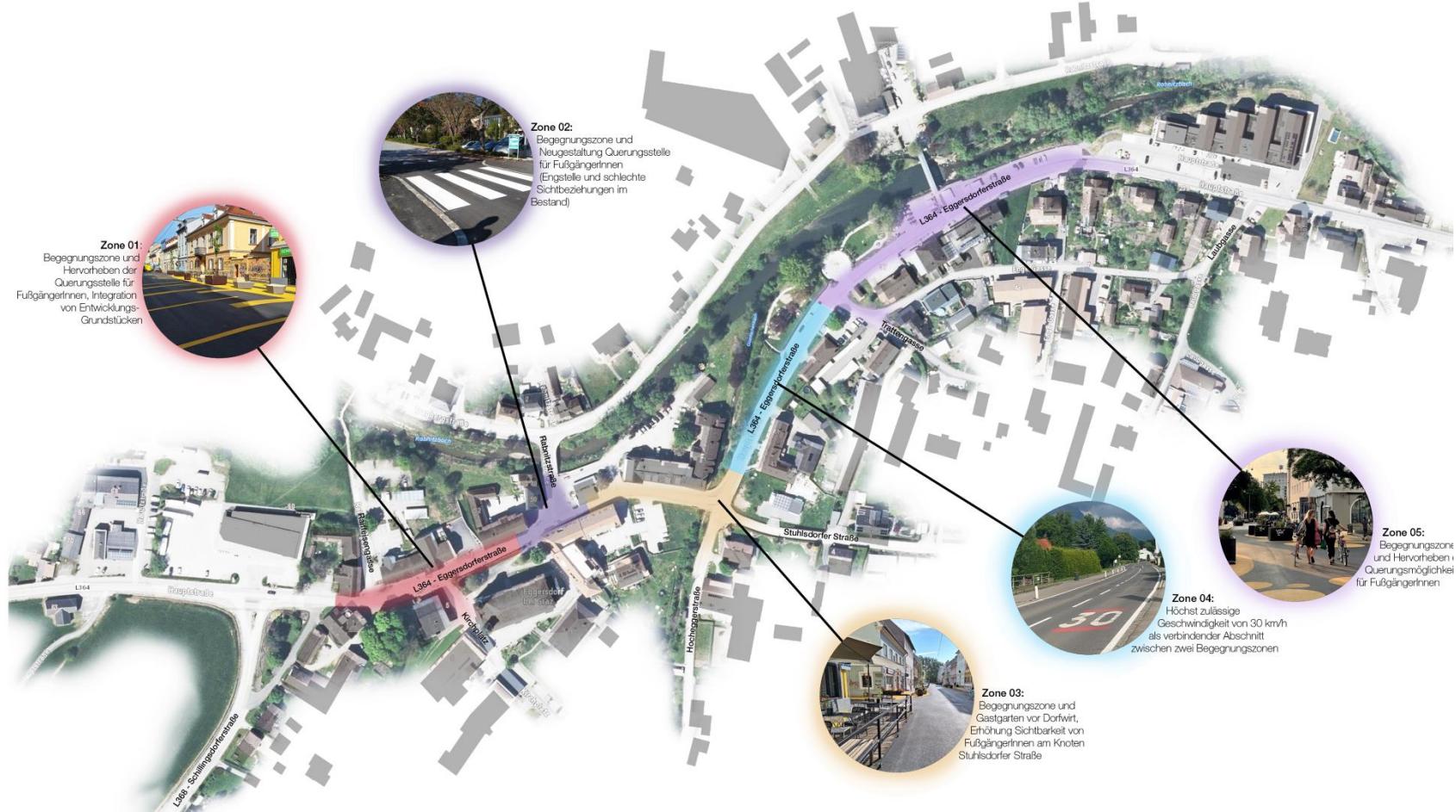
Design for all?



Design for all...e Nutzergruppen / Lebensräume



Beispiel: Zonierungsplan



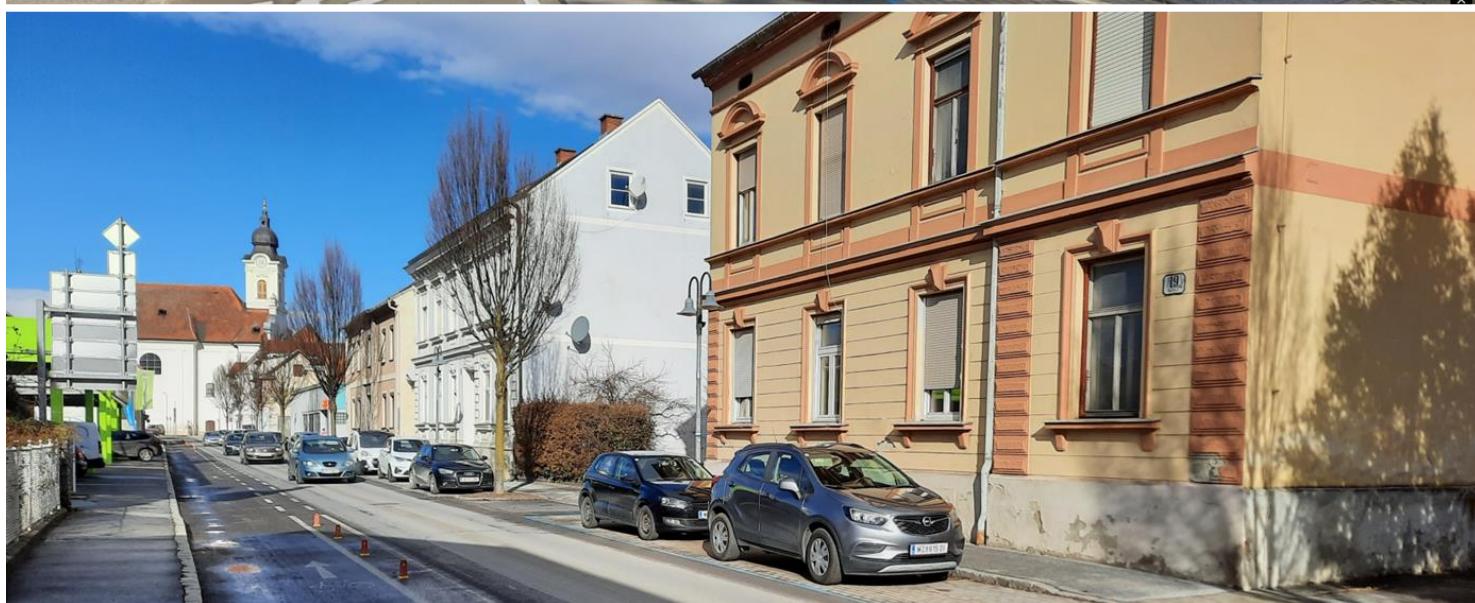
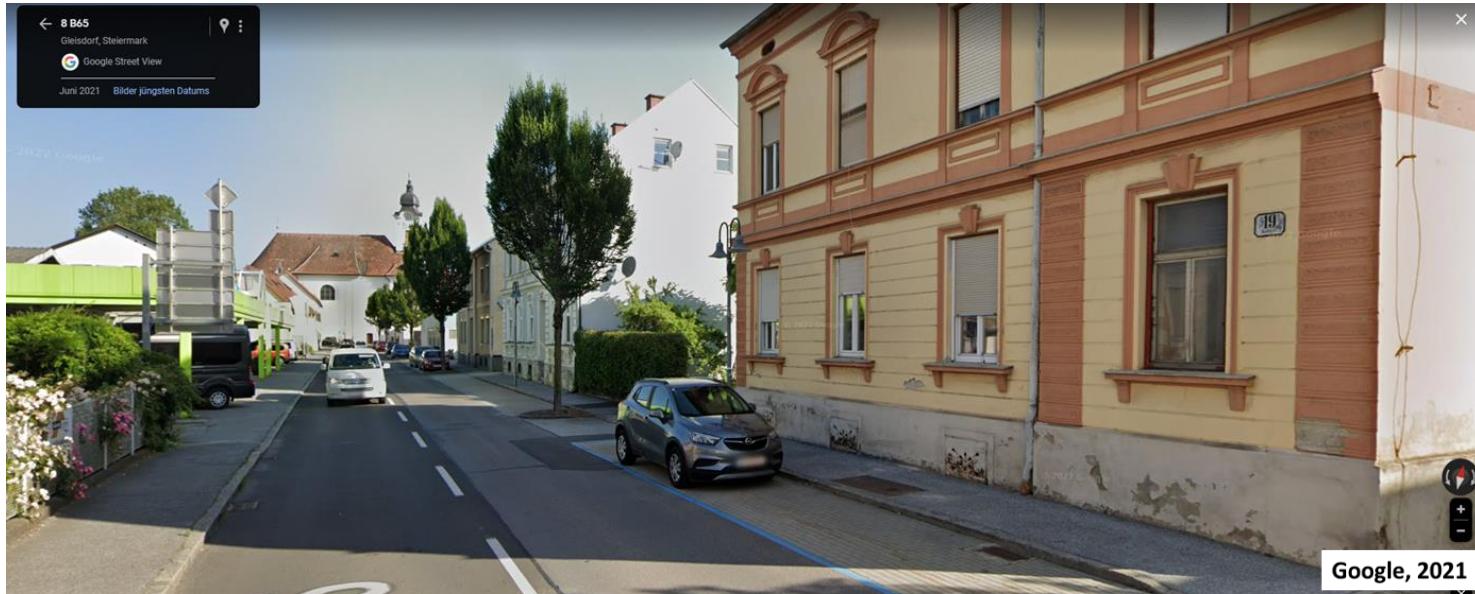
Design for all...e Nutzergruppen / Lebensräume



Design for all...e Nutzergruppen / Lebensräume



Beispiele





Pop-Up und Ausprobieren



Begegnungszone



Kfz-Verkehrsberuhigung im Wohnumfeld

Ausprobieren - Zwischenlösungen



Ausprobieren - Zwischenlösungen



Ausprobieren - Zwischenlösungen



Quick Wins



Fahrradstraße / Fahrradzone

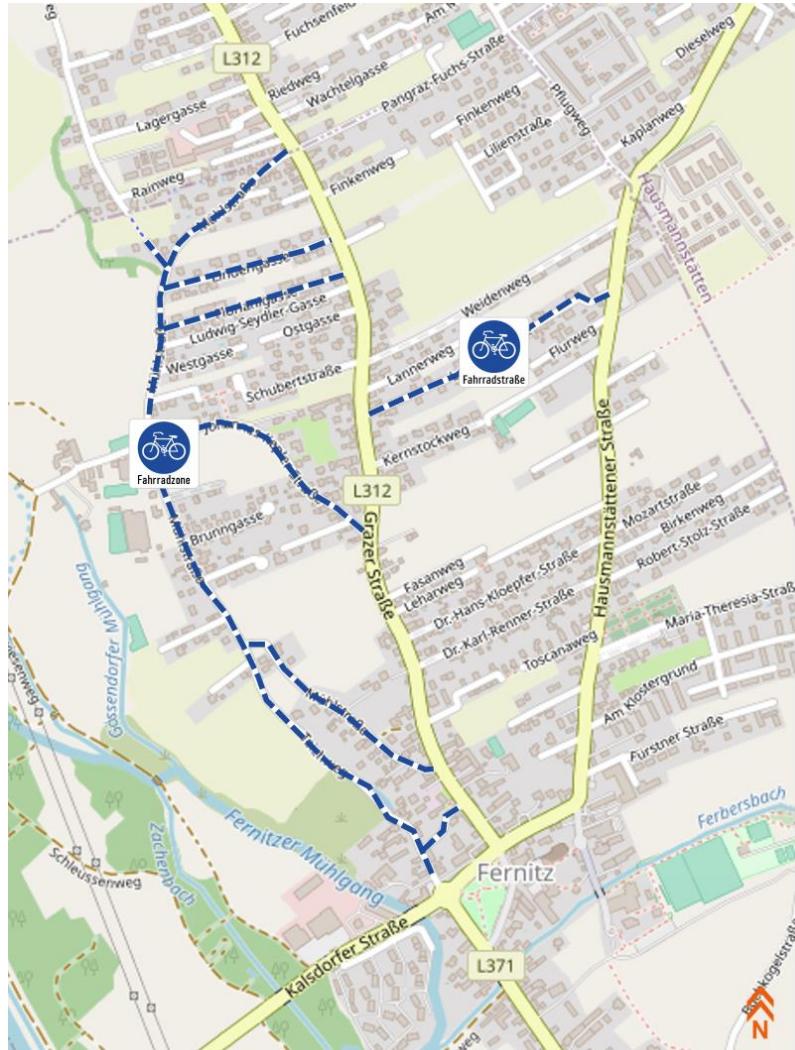
Fahrradstraße



Fahrradzone



Fahrradzone



Fazit

Die Conclusio ist:

"Die Straße kann alles für alle!

In der Straße gilt Koexistenz.

Function follows Design follows Function."

FRAGEN & MEINUNGEN

Olivia Kantner
komobile Verkehrsplanung, Gmunden / Wien
www.komobile.at



komobile

Jürgen Sorger
verkehrplus, Graz
www.verkehrplus.at



Alexander Fritz
Verkehrsingenieure Besch und Partner, Feldkirch
www.verkehrsingenieure.com



verkehrs**ingenieure**

Impressum

Plattform Radkompetenz Österreich

buero@radkompetenz.at

radkompetenz.at

Die Mitgliedsunternehmen und Institutionen von Radkompetenz Österreich stellen eine Auswahl der führenden Expert*innen aus dem Radverkehrs-bereich 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.