

**Empfehlung Nr. 17**

**Empfehlung zur Förderung des Radverkehrs**

Beschluß: 14. Sitzung am 03. 07. 1984

Ausführliche Informationen:

Fahrradfreundliche Verkehrspolitik in Stadt und Land - Grundsätze, Maßnahmen, Instrumente; ÖROK-Schriftenreihe Nr. 38, Wien 1984



## 1. Zur Stellung des Radverkehrs in der Verkehrspolitik

Das Fahrrad hat im Zeitalter der Massenmotorisierung seine frühere Bedeutung als Verkehrsmittel in unterschiedlichem Ausmaß eingebüßt. Bei der Ausgestaltung der Verkehrswege, insbesondere im innerstädtischen Raum, blieben die Radfahrer weitgehend unberücksichtigt. Vier- und sechsspürige Straßen wurden in Ortsgebieten ohne Radwege gebaut. Dabei ist für den Radfahrer die Situation in städtischen Gebieten weit ungünstiger als im ländlichen Raum. In vielen Städten ist heute das Radfahren mit erheblichem Unfallrisiko verbunden.

Demgegenüber ist die Situation der Radfahrer bei durchschnittlich weit geringeren Verkehrsdichten im ländlichen Raum wesentlich günstiger. Der Anteil der Radfahrer am Nahverkehr blieb vor allem in Ortsgebieten immer eine zu berücksichtigende Größe. Allerdings stellen die großen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrern und Autofahrern im Freilandverkehr ein schwerwiegendes Problem dar, das sich in zahlreichen sehr schweren Unfällen äußert.

Durch die wachsenden Verkehrsprobleme in den Städten und das steigende Umweltbewußtsein gewinnt jedoch der Radfahrverkehr in den letzten Jahren wieder an Bedeutung. Das Fahrrad hat eine Reihe positiver Eigenschaften; es ist leise, abgasfrei und flächensparend. Ferner ist es preisgünstig (in Anschaffung und Betrieb), unter günstigen Voraussetzungen gesundheitsfördernd und auch für den kombinierten Personenverkehr (zur Erreichung von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel) gut geeignet.

Diesen Vorteilen stehen jedoch bedeutende Nachteile gegenüber: Die Radfahrer sind durch den motorisierten Verkehr, vor allem im innerstädtischen Bereich, sehr gefährdet, und die starke Witterungs- und Geländeabhängigkeit schränkt die Benutzungsmöglichkeiten ein. Außerdem wirkt sich im Einkaufs- und Freizeitverkehr die geringe Gepäcksbeförderungskapazität ungünstig aus. Die Vorteile des Radverkehrs rechtfertigen es jedoch, eine "fahrradfreundliche Verkehrspolitik" zu betreiben. Diese sollte folgende Grundsätze verfolgen:

- \* Stärkere Einbeziehung des Fahrradverkehrs in die Verkehrspolitik. Dabei geht es darum, die bisher benachteiligten Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt zu behandeln und die Anpassungsfähigkeit des Fahrrades an die Siedlungsstrukturen zu nützen.
- \* Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer, insbesondere in größeren Städten und Ballungsgebieten.
- \* Propagierung des Radfahrens für viele Verkehrszwecke (keine Einschränkung auf den Freizeitverkehr), auch in Ergänzung zum öffentlichen Verkehr.
- \* Schaffung eines "fahrradfreundlichen Klimas" durch Öffentlichkeitsarbeit und umfassende Bürgerbeteiligung, wobei insbesondere auf die sich unzureichend artikulierenden Bevölkerungsgruppen (Kinder, ältere Menschen) besonders Bedacht zu nehmen ist sowie Ausschöpfung der noch vorhandenen "Fahrradtradition", insbesondere in ländlichen Gebieten.

## 2. Berücksichtigung des Fahrradverkehrs in der Raumordnung

Das Fahrrad paßt sich aufgrund seines geringen Flächenbedarfes und seiner Umweltfreundlichkeit problemlos gewachsenen Siedlungsstrukturen an. Die überörtliche und örtliche Raumplanung kann daher die Benützung des Fahrrades als Nahverkehrsmittel fördern, in dem sie

- \* in regionalen Entwicklungs- bzw. Verkehrskonzepten/-programmen die Entwicklungsmöglichkeiten des Radverkehrs aufzeigt und Förderungsmaßnahmen bezeichnet;
- \* im Rahmen der regionalen bzw. landesweiten Entwicklungsprogramme auf die Ausbildung geschlossener Radwandernetze hinwirkt, wobei Verkehrswege mit hohen Verkehrsdichten und hohem Verkehrstempo vermieden werden;
- \* bei der Erstellung von Stadtentwicklungskonzepten bzw. -plänen jene räumliche Struktur fördert, die die Erreichung zahlreicher zentraler Einrichtungen mit dem Fahrrad ermöglicht;
- \* im Zuge der Bebauungsplanung vom motorisierten Verkehr getrennte Rad- und Fußwegenetze vorgesehen werden.

### **3. Empfohlene Maßnahmen**

#### **3.1. Raumordnung**

##### **1. Instrumente der Raumordnung**

(Gebietskörperschaften)

- (1.1.) Stärkere Berücksichtigung der Entwicklungschancen des Radverkehrs in regionalen, sektoralen und örtlichen Entwicklungskonzepten.
- (1.2.) In den örtlichen Entwicklungskonzepten ist eine solche räumliche Struktur anzustreben, die bei möglichst vielen Verkehrszwecken die Benützung des Fahrrads erleichtert. Besondere Bedeutung kommt dabei den Aussagen in Bezirks- und Stadtteilplanungen sowie in Gestaltungskonzepten zu.
- (1.3.) Im Zuge von strukturellen Stadterneuerungsmaßnahmen ist auf die Förderung des Radverkehrs Bedacht zu nehmen, in größeren Städten ist die kleinräumige Mobilität auf Stadtteilebene zu fördern.
- (1.4.) Bei Veränderung der Straßenraumgestaltung, vor allem in Hinblick auf Verkehrsberuhigung, soll das Radfahren attraktiver gemacht werden.
- (1.5.) In der Flächenwidmungsplanung soll bei der Ausweisung von Verkehrsflächen der Platzbedarf von Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden.
- (1.6.) Bei der Bebauungsplanung sollen Flächen für womöglich vom motorisierten Verkehr getrennte Rad- und Fußwege sowie für das Abstellen von Fahrrädern vorgesehen werden.
- (1.7.) Bauordnungen der Länder sollen dahingehend abändert werden, daß bei Gebäuden, insbesondere bei Wohnhäusern, geeignete Abstellräume bzw. Flächen zum Abstellen von Fahrrädern vorgesehen werden.

#### **3.2. Verkehrsplanung und Verkehrstechnik**

##### **2. Verkehrszählungen und Verkehrsuntersuchungen**

(Gebietskörperschaften)

- (2.1.) Verbesserte und vermehrte Erfassung des Radverkehrs bei Verkehrszählungen und -untersuchungen (verhaltens- und umweltorientierte Verkehrsuntersuchungen, Unfallanalysen und dgl.) sowie die Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen hierzu.

##### **3. Allgemeine Grundsätze der Planung für den Fahrradverkehr**

(Gebietskörperschaften, sonstige Interessen)

- (3.1.) Planungen für den Fahrradverkehr sollen Angebotsplanungen sein, um einen höheren Anteil dieses Verkehrsmittels am gesamten Straßenverkehr zu erzielen.
- (3.2.) Planungen für den Fahrradverkehr sollen zunächst der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen.
- (3.3.) Die vielerorts noch bestehende Radfahrtradition soll durch geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radfahrens weiterentwickelt werden.
- (3.4.) Beteiligung der Bürger unter besonderer Bedachtnahme auf schlecht artikulationsfähige Gruppen am Planungsprozeß (z. B. durch die Errichtung von Fahrradbüros).

##### **4. Planung von Radverkehrsnetzen**

(Gebietskörperschaften, sonstige Interessenten)

- (4.1.) Radverkehrsanlagen sollen zu geschlossenen Netzen verbunden werden. Die Auswahl der Netzelemente hat sich an den örtlichen Gegebenheiten zu orientieren. Um die Kosten für die Herstellung der Radwege in vernünftigen Grenzen zu halten, können, wenn damit kein spürbarer Sicherheitsverlust verbunden ist, auch schwach befahrene und/oder verkehrsberuhigte Bereiche in Radverkehrsnetze eingebunden werden.
- (4.2.) Radfahrern sollen möglichst wenig Umwege zugemutet werden.

- (4.3.) In Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sowie bei Grundstücksausfahrten müssen die erforderlichen Sichtbereiche freigehalten werden. Die Vorrangverhältnisse und die Führung des Fahrradverkehrs müssen an kritischen Stellen (v. a. Kreuzungen) klar erkennbar sein. Straßenbegleitende Radwege und -streifen sollen nicht kurz vor Kreuzungen enden, sondern über diese weitergeführt werden. Radwegenden sind so auszubilden, daß es möglichst zu keinen Konflikten zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern kommt.
- (4.4.) Einfache Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und auch der Leichtigkeit des Radfahrens sollen so rasch wie möglich ergriffen werden (z. B. Instandhaltung der Fahrbahnränder, Bodenmarkierungen).
- (4.5.) Radverkehrsnetze sollen mit einer einheitlichen und leicht verständlichen Wegweisung ausgestattet werden.

## 5. Entwurfsgrundlagen und Netzelemente

(Gebietskörperschaften, sonstige Interessenten)

- (5.1.) Ehebaldige Erlassung einer verbindlichen Richtlinie<sup>1)</sup> für die Planung und den Entwurf von Radwegen, wobei hinsichtlich der einzelnen Netzelemente insbesondere folgende Anforderungen zu beachten wären:
- (5.2.) Unabhängig geführte Radwege: Vom motorisierten Verkehr unabhängig geführte Radwege sollen in Bebauungsplänen ausgewiesen werden. Diese Wege sollen wichtige Fahrtziele miteinander verbinden. In bestehenden Ortsgebieten soll geprüft werden, wo die Anlage selbständig geführter Radwege möglich und zweckmäßig ist.
- (5.3.) Straßenbegleitende Radwege sollen dort angelegt werden, wo dies auf Grund der Verkehrsdichte und der gefahrenen Geschwindigkeiten erforderlich und dies räumlich möglich ist. Der Gestaltung der Kreuzungsbereiche soll besondere Bedeutung beigemessen werden.
- (5.4.) Radfahrstreifen sollen dort angelegt werden, wo dadurch die Verkehrssicherheit der Radfahrer erhöht werden kann. Radfahrstreifen sollen nur in Ausnahmefällen zu Lasten von Gehwegen markiert werden (bei geringer Fußgängerfrequenz und einer verbleibenden Restbreite von 1,60 m).
- (5.5.) Verkehrsberuhigte Straßen sollen bedeutende Bestandteile von Radverkehrsnetzen sein. Sie haben den Vorteil, daß für den Fahrradverkehr keine zusätzlichen Verkehrsflächen benötigt werden. Wohnstraßen sollen nur als Netzergänzungen zu den Haupttrouten des Fahrradverkehrs verwendet werden.
- (5.6.) Adaptierung von land- und forstwirtschaftlichen Wegen und von Treppelwegen für den Fahrradverkehr: Um den Fahrradverkehr getrennt von stark befahrenen Straßen führen zu können, ist die Möglichkeit der Benützung von land- und forstwirtschaftlichen Wegen sowie von Treppelwegen zu prüfen. Wo dies zweckmäßig ist, soll insbesondere auf die Staubfreimachung und die Wegweisung Bedacht genommen werden.

## 6. Verknüpfung von Netzelementen

(Gebietskörperschaften, sonstige Interessenten)

- (6.1.) Fahrradrouen: In größeren Gemeinden sollen wichtige Quellen und Ziele des Fahrradverkehrs durch konsequent markierte Fahrradrouen verbunden werden. Sie sollen für möglichst viele Fahrtzwecke, also nicht nur für den Freizeitverkehr, geeignet sein.
- (6.2.) Radwanderwege: Zum Radwandern sollen auch über Gemeindegrenzen hinwegführende, landschaftliche und kulturelle Sehenswürdigkeiten einbeziehende Radwanderwege angelegt werden. Innerhalb der Ortsgebiete sollen diese Routen in das bestehende Radverkehrsnetz einbezogen werden. Außerhalb der Ortsgebiete können hierfür schwach befahrene Straßen sowie adaptierte land- und forstwirtschaftliche Wege oder Treppelwege herangezogen werden.

## 7. Fahrrad- und öffentlicher Verkehr

(Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen)

- (7.1.) An geeigneten Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel sollen Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern vorgesehen werden. Bei der Planung des örtlichen Radverkehrsnetzes ist die gute Erreichbarkeit aller ÖPNV-Haltestellen mit Bike and Ride-Anlagen zu beachten.

1) Planungs- und Entwurfsgrundlagen für den Radverkehr des Arbeitsausschusses Radwege der Arbeitsgruppe Stadtstraßen in der Österreichischen Gesellschaft für das Straßenwesen im Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein.

- (7.2.) Das Angebot von Mieträdern an zentralen Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel soll erweitert werden.
- (7.3.) Die Transportmöglichkeiten für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln sollen untersucht und nach Möglichkeit verbessert werden.

### 3.3 Rechtsgrundlagen und Finanzierung

#### 8. Straßenverkehrsordnung (StVO) (Bund)

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Erleichterung der Fahrradbenützung im Alltag sollten folgende Änderungen der StVO geprüft werden:

- (8.1.) Aufnahme von Radfahrschutzwegen, um die Erkennbarkeit von Wegen der Radfahrer im Kreuzungsbereich und damit die Sicherheitsverhältnisse zu verbessern. (§ 2 Z. 12a und neuer Abs. 6 im § 68).
- (8.2.) Einführung einer generellen Erlaubnis indirekten Abbiegens bei geregelten Kreuzungen (Änderung des § 12 Abs. 1).
- (8.3.) Beseitigung des grundsätzlichen Verbots mit Fahrrädern an vor Kreuzungen, Straßenecken, Bahnschranken und dergleichen angehaltenen Fahrzeugen vorbeizufahren, sofern ausreichend Freiraum vorhanden ist.
- (8.4.) Änderung des § 19 Abs. 6: Straßenbegleitende Radwege und Radfahrstreifen sollten stets als Teil der Straße betrachtet werden und den dort geltenden Vorrangregelungen unterliegen.
- (8.5.) Aufnahme spezieller Wegweiser für Radfahrer sowie der Kennzeichnung von Radwegen mit erhöhter Eigenverantwortung der Radfahrer (siehe 2.2.) (Ergänzung des § 53 "Hinweiszeichen").
- (8.6.) Erweiterung der Vorschriften über "Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrrads" gemäß § 66 durch:
  - Ausstattung mit Lichtanlagen, die auch bei Stillstand oder sehr langsamer Fahrt sichtbares Licht gewährleisten und
  - Ausstattung von Fahrrädern, auf denen Kindersitze montiert werden, mit einem entsprechenden Speichenschutz.
  - Außerdem sollen im § 66 wichtige Qualitätskriterien für den Fahrradbau festgelegt werden. (Festigkeit des Rahmens, Vermeidung von gefährlichen Kanten und Spitzen, Konstruktion der Sattelhalterung, vgl. ÖNORM 5500).
- (8.7.) Erweiterung der Benützungsvorschriften für Radwege, um auf hierfür geeigneten Radwegen das Befahren mit Fahrrädern mit Anhängern und mehrspurigen Fahrrädern zu ermöglichen (Änderung § 68 Abs. 1).

#### 9. Haftung der Wegerhalter bei Benützung von Privatwegen durch Radfahrer (Gebietskörperschaften)

- (9.1.) Übernahme der Verkehrssicherungspflicht für Privatwege gemäß § 1319a, ABGB durch Gebietskörperschaften.
- (9.2.) Schaffung von Radwegen mit weitgehender Befreiung des Wegerhalters von der Verkehrssicherungspflicht analog § 176 des Forstgesetzes 1975 bei gleichzeitiger besonderer Kennzeichnung dieser Hinweise auf Eigenverantwortung der Radfahrer.

#### 10. Haftpflichtversicherung für Radfahrer

(Bund, Radfahrerclubs, Versicherungen, Fahrradhandel)

- (10.1.) Verbesserung der Versicherungsmöglichkeiten für Radfahrer (Haushaltsversicherung, Mitgliedschaft als Radfahrer bei ARBÖ und ÖAMTC), allenfalls Einführung einer Haftpflichtversicherung für Fahrräder (bzw. für Radfahrer), sofern das Haftpflichtrisiko nicht durch eine andere Versicherung abgedeckt ist.

## **11. Beiträge zur Finanzierung von Radwegen**

(Gebietskörperschaften, sonstige Interessenten)

- (11.1.) Änderung der Straßengesetze, insbesondere jener der Länder hinsichtlich der Bestimmungen über die Finanzierung der Radwege in Ortsgebieten.
- (11.2.) Wenn lokale Baumaßnahmen für den Radverkehr auch überörtlichen Interessen dienen, sollten Gebietskörperschaften Zuschüsse gewähren.
- (11.3.) Verstärkte Anlage von straßenbegleitenden Radwegen bei stark belasteten Straßen, vor allem durch Adaptierung geeigneter Parallelrouten:
  - a) im Zuge von Baumaßnahmen des Straßenerhalters;
  - b) zur Hebung der Verkehrssicherheit der Radfahrer.

## **3.4. Sonstige Maßnahmen**

### **12. Verkehrssicherheit**

(Gebietskörperschaften, Fahrradhandel)

Neben den oben behandelten baulichen und organisatorischen Anregungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten auch

- (12.1.) Möglichkeiten zur Kontrolle der Fahrräder vor deren Zulassung für den Verkauf und
- (12.2.) Möglichkeiten einer regelmäßigen Kontrolle der Verkehrstauglichkeit der Fahrräder geprüft werden.
- (12.3.) Das Verhalten der Radfahrer im Verkehr sowie der übrigen Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrern soll besser überwacht werden (z. B. Schwerpunktprogramme).

### **13. Verkehrserziehung und Radfahrprüfungen**

(Gebietskörperschaften)

- (13.1.) Schüler sollen im Verkehrsunterricht auf die Verkehrsteilnahme als Radfahrer vorbereitet werden. Freiwillige Radfahrprüfungen sollen vor dem Erreichen des 12. Lebensjahres abgehalten werden.
- (13.2.) In höheren Schulstufen sollen das im Verkehrsunterricht vermittelte Wissen und praktische Erfahrungen in Form eines Projektunterrichts verwertet werden. Dabei sollen die Schüler lernen, Mißverständnisse im Straßenverkehr zu erkennen und Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten. Auch außerhalb des Pflichtschulbereichs und der Schulstufen zur Erreichung der Reifeprüfung sind Verkehrserziehungsmaßnahmen im Hinblick auf den Schutz der Radfahrer vorzusehen.
- (13.3.) Die Verkehrserziehung soll durch Informationskampagnen in den Medien unterstützt werden.

### **14. Werbung für die Fahrradbenützung**

(Gebietskörperschaften, Interessenvertretungen)

- (14.1.) Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen sollen in ihren Einflußbereichen mit Medienunterstützung verstärkt über die Möglichkeiten zur Benützung des Fahrrads informieren.
- (14.2.) In der Werbung für öffentliche Verkehrsmittel sollen die Vorzüge von Bike and Ride besonders hervorgehoben werden.

