

MEHRZWECKSICHER – BEGLEITUNTERSUCHUNG VON MEHRZWECKSTREIFEN IM FREILAND BEI VERRINGERTER KERNFAHRBAHN

Die L106 stellt die direkte Verbindung zwischen Feistritz im Rosental und Niederdörfel dar. Ein baulich getrennter Radweg ist nicht realisierbar.

In anderen europäischen Ländern (z.B. Deutschland, Niederlande, Dänemark und Frankreich) werden als Alternative auf Freilandstraßen sogenannte „Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn“ erfolgreich angewendet. Nun soll getestet werden, ob diese Gestaltung auch auf Freilandstraßen in Österreich anwendbar ist.



Abb.: Mehrzweckstreifen mit Kernfahrbahn in Deutschland (© Gemeinde Königsbrunn)

Die AIT Austrian Institute of Technology GmbH untersucht im Rahmen des Projekts „MehrzweckSicher“ auf einem Abschnitt der L106 Draustraße, wie sich „Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn“ auf die Verkehrssicherheit auswirken.

Teststrecke L106 Draustraße

Gemeinsam mit dem Amt der Kärntner Landesregierung wurde ein Streckenabschnitt entlang der L106 Draustraße für die Untersuchung ausgewählt. Der Streckenabschnitt beginnt bei km 0,846 auf Höhe der Ortstafel und der Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 70 und endet bei km 1,4 auf Höhe der Draubücke in Rosental.

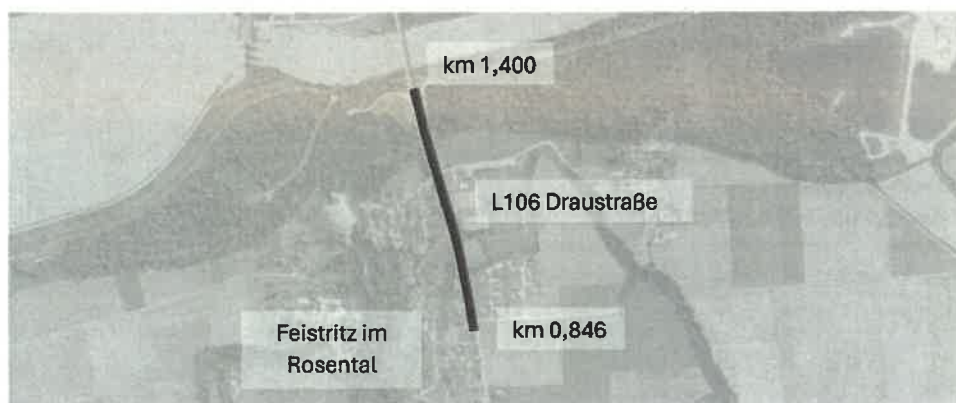


Abb.: Lage der Teststrecke (© AIT, Orthofoto: <https://gis.ktn.gv.at/>)

Hier wurde als temporäre Lösung ein beidseitiger Mehrzweckstreifen mit einer Breite von jeweils 1,50 m und eine schmale Fahrbahn mit Breiten von ca. 3 m umgesetzt. Die Mehrzweckstreifen sind mit einer unterbrochenen Linie markiert.

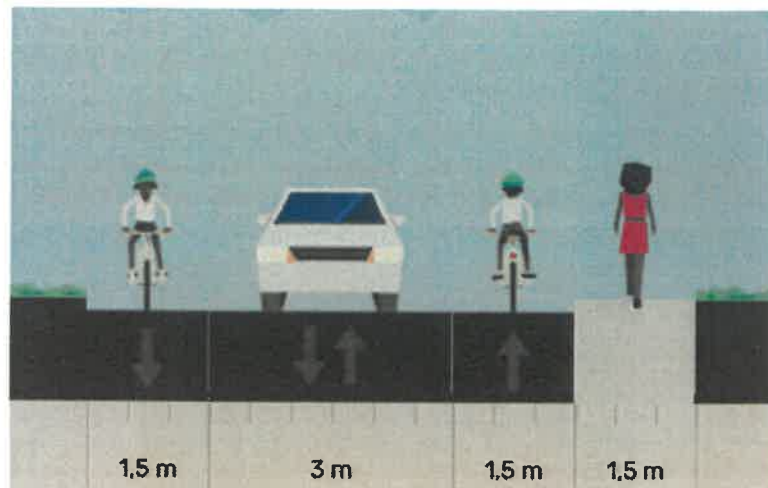


Abb.: Beidseitige Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn ((© AIT, Streetmix :<https://streetmix.net/>)

Zusätzlich sind jeweils am Beginn der Teststrecke Tafeln aufgestellt, welche die Verkehrsteilnehmenden auf die veränderten Fahrbahnverhältnisse hinweisen und anzeigen, dass es sich um eine Teststrecke handelt.

Verhaltensempfehlungen für die Teststrecke

Die Verhaltensempfehlungen zu unterschiedlichen Verkehrssituationen sind in den folgenden Abbildungen dargestellt und erläutert.



Grundsätzlich sollen Kfz in der Mitte (Kernfahrbahn) fahren.



Beim Überholen von Radfahrenden ist ein ausreichender Sicherheitsabstand einzuhalten, sodass Radfahrende nicht gefährdet werden.



Bei Kfz-Gegenverkehr dürfen die Mehrzweckstreifen unter besonderer Rücksichtnahme auf Radfahrenden befahren werden.



Bei entgegenkommenden Radfahrenden dürfen die Mehrzweckstreifen befahren werden. Ein ausreichender Sicherheitsabstand ist einzuhalten, sodass Radfahrende nicht gefährdet werden.

Erhebung der Verkehrssicherheit

Zur Erhebung der Verkehrssicherheit werden Testfahrten mit einem Messfahrrad durchgeführt. Zusätzlich wird eine Online-Befragung in den umliegenden Orten durchgeführt, bei der die Erfahrungen mit den Mehrzweckstreifen erhoben werden. Des Weiteren werden Rückmeldungen zur Markierung in den Gemeinden gesammelt.

Eine Teilnahme an der Online-Befragung ist unter folgenden [Link](#) möglich. Nähere Informationen dazu wird es dann über die Webseite der Gemeinde geben.

Zeitlicher Ablauf

Die „Mehrzweckstreifen im Freiland bei verringerter Kernfahrbahn“ werden im Mai 2026 markiert. Nach einer ca. 1-monatigen Eingewöhnungszeit werden die Testfahrten zur Ermittlung der Verkehrssicherheit dann im Juni 2026 durchgeführt. Die Untersuchungen werden anschließend ausgewertet. Die Ergebnisse werden nach Projektende veröffentlicht.

In Zusammenarbeit mit

LAND  KÄRNTEN

Auftraggeber

Das Projekt „MehrzweckSicher“ wird vom Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) im Rahmen des Klima- und Energiefonds, Ausschreibung „Zero Emission Mobility plus 2024“ finanziert.



 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Die Studie wird im Zeitraum 1. April 2025 bis 30. September 2026 erstellt.

Projektleiter



AIT Austrian Institute of Technology GmbH
Center for Transport Technologies
Dipl.-Ing. Michael Aleksa
michael.aleksa@ait.ac.at
+43(0) 664 8251004

FAQ ZUM PROJEKT

MEHRZWECKSICHER – BEGLEITUNTERSUCHUNG VON MEHRZWECKSTREIFEN IM FREILAND BEI VERRINGERTER KERNFAHRBAHN

1. Was ist ein Mehrzweckstreifen?

Ein „Mehrzweckstreifen“ ist ein speziell markierter Teil der Fahrbahn, der primär dem Radverkehr dient, aber unter bestimmten Bedingungen (z.B. beim Überholen oder bei Gegenverkehr) auch von anderen Fahrzeugen mitbenutzt werden darf.

Laut §2 der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO)¹ ist ein Mehrzweckstreifen „ein Radfahrstreifen oder Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist oder wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt angeordnet ist.“

2. Wie sollten sich Radfahrende auf der Teststrecke mit Mehrzweckstreifen verhalten?

Radfahrende sollten grundsätzlich mittig im Bereich des Mehrzweckstreifens fahren.

3. Wie sollten sich Pkw-Lenkende Teststrecke mit Mehrzweckstreifen verhalten?

- Grundsätzlich sollen Kraftfahrzeuglenkende in der Mitte der Kernfahrbahn fahren.
- Bei Kfz-Gegenverkehr dürfen die Mehrzweckstreifen unter besonderer Rücksichtnahme auf Radfahrenden befahren werden.
- Beim Überholen von Radfahrenden ist ein ausreichender Sicherheitsabstand einzuhalten, sodass Radfahrende nicht gefährdet werden.
- Bei entgegenkommenden Radfahrenden dürfen die Mehrzweckstreifen befahren werden. Ein ausreichender seitlicher Sicherheitsabstand ist einzuhalten, sodass Radfahrende nicht gefährdet werden.
- Beim Überholen oder Begegnen von Radfahrenden ist die Geschwindigkeit so zu reduzieren, dass ausreichend Abstand eingehalten wird und niemand behindert oder gefährdet wird.

4. Warum wird das Projekt „MehrzweckSicher“ durchgeführt?

Der Ausbau und die Verbesserung des Radverkehrsnetzes entlang von Freilandstraßen in Österreich tragen zur Erreichung der Europäischen Klima- und Energieziele im Verkehr sowie zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei. Bevorzugt sollen im Freilandbereich baulich getrennte Radwege als Standardlösung umgesetzt werden. Aufgrund unterschiedlicher Gründe (z.B. Topografie, Unverhältnismäßigkeit der Grundablässe, schmaler verfügbarer Seitenraum, zeitnah nicht umsetzbar etc.) ist eine Umsetzung der Standardlösung nicht immer realisierbar. In anderen europäischen Ländern (z.B. Deutschland, Niederlande, Dänemark und Frankreich) werden als Lösungsansatz für derartige Streckenabschnitte auf Freilandstraßen Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn erfolgreich angewendet.

¹ <https://www.justline.at/gesetz/stvo/paragraf/2>

5. Was ist das Ziel des Projekts?

Ziel ist es Mehrzweckstreifen im Freiland auf Pilotstrecken in Österreich zu testen und zu evaluieren. Eine der Teststrecken befindet sich auf der L106 Draustraße. Der Streckenabschnitt beginnt bei km 0,846 auf Höhe der Ortstafel von Feistritz im Rosental und der Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 70 und endet bei km 1,4 vor der Draubrücke in Rosental.

6. Wie lange dauert das Projekt?

Das Projekt wird zwischen 1. April 2025 und 30. September 2026 durchgeführt. Auf der Strecke in Feistritz ist eine Vorher-Erhebung im April 2026 und Nachher-Erhebung im Juni 2026 geplant.

7. Wo kann ich meine Meinung zum Mehrzweckstreifen kundtun?

Es werden alle Rückmeldungen gesammelt und ausgewertet. Feedback kann direkt über folgenden QR-Code gegeben werden. Der dazugehörige Link lautet: <https://tinyurl.com/3s4bj3ys>



8. Warum werden auf der L106 Draustraße Mehrzweckstreifen aufgebracht?

Auf dem ausgewählten Streckenabschnitt der Draustraße sind regelmäßig Radfahrende unterwegs. Ein baulich getrennter Radweg ist aus Platzgründen nicht möglich. Deshalb soll hier eine Alternative in Form des Mehrzweckstreifen getestet und wissenschaftlich aufbereitet werden.

9. Wieso wurden genau diese Standorte für die Markierung ausgewählt?

Der Standort wurde gemeinsam mit dem Amt der Kärntner Landesregierung für die Untersuchung ausgewählt.

10. Ist der Mehrzweckstreifen bewilligt worden?

In Rücksprache mit dem Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7 - Wirtschaft, Tourismus und Mobilität, A07 Verkehrsplanung und öffentlicher Verkehr und Abteilung 9 - Straßenbauamt Klagenfurt, Straßen und Brücken wurde der Streckenabschnitt der L106 Draustraße im Abschnitt km 0,846 bis km 1,4 als Teststrecke für die Pilotanwendung im Projekt „MehrzweckSicher“ ausgewählt.

11. Wer ist der Projektverantwortliche?



AIT Austrian Institute of Technology, Center for Transport Technologies

12. Was soll das bringen?

Das Projekt untersucht, ob Mehrzweckstreifen auf Freilandstraßen in Österreich anwendbar sind und zum sicheren Miteinander von Radfahrenden und Kfz-Verkehr beitragen.

13. Was wird beobachtet bzw. gemessen?

Es soll die Sicherheit der Radfahrenden sowie die allgemeine Akzeptanz gemessen werden. Zusätzlich wird erhoben, ob Konflikte (z.B. aufgrund von Verständnisproblemen) entlang der Teststrecke auftreten.

14. Wann ist mit Ergebnissen zu rechnen?

Die Ergebnisse werden nach Projektende vermutlich im Oktober 2026 vorliegen.

15. Wer finanziert das Pilotprojekt?

Das Projekt „MehrzweckSicher“ wird vom Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) im Rahmen des Klima- und Energiefonds, Ausschreibung „Zero Emission Mobility plus 2024“ finanziert.



16. Welche Kosten entstehen der Gemeinde?

Das Land Kärnten trägt die Kosten für die Markierung des Mehrzweckstreifens.

17. Wie lange bleibt der Mehrzweckstreifen?

Es handelt sich um eine temporäre Lösung. Nach dem Test wird entschieden, ob der Mehrzweckstreifen beibehalten oder wieder entfernt wird.