

Auf der Wörthersee Südufer Straße verläuft eine der wichtigsten Radrouten in Kärnten für den Tourismus- und Freizeitverkehr. Der größte Teil des Wörthersee Südufers ist bereits mit baulich getrennten Radwegen ausgebaut. Baulich getrennte Radwege sind aus Sicht der Verkehrssicherheit zu bevorzugen. Aufgrund unterschiedlicher Gründe (z.B. kein Platz) ist eine Umsetzung dieser nicht immer 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 schmaler Kernfahrbahn auf der Teststrecke Wörthersee Südufer Straße
(©Salzburg Research / Thomas Hude)

Das Projektteam ([Salzburg Research](#), [con.sens mobilitätsdesign](#) und [KFV](#) Kuratorium für Verkehrssicherheit) untersucht im Rahmen des Projekts MZS Freiland auf einem Abschnitt der L96 Wörthersee Südufer Straße, wie sich „Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn“ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Der Abschnitt der L96 Wörthersee Südufer Straße ist eine von drei Teststrecken in Österreich.

Teststrecke L96 Wörthersee Südufer Straße

Gemeinsam mit dem Amt der Kärntner Landesregierung wurde ein Streckenabschnitt entlang der L96 Wörthersee Südufer Straße für die Untersuchung ausgewählt. Der Streckenabschnitt in der Nähe von Oberdellach beginnt ca. bei km 14,84 auf Höhe der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70km/h und endet ca. bei km 15,80 kurz vor der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h.



Abb.: Lage der Teststrecke (© Salzburg Research, Orthofoto: <https://basemap.at/>)

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

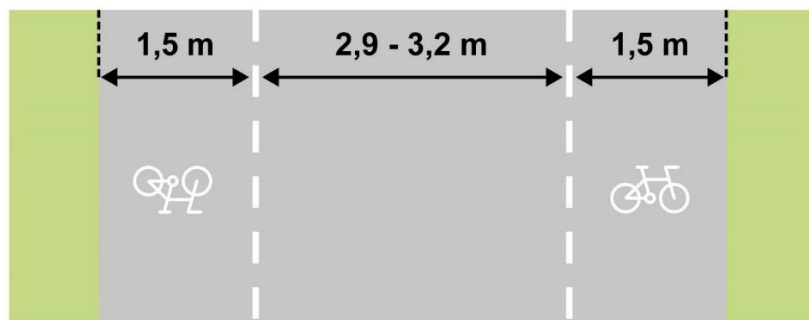


Abb.: Beidseitige Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn (© Salzburg Research, Shutterstock, Flat vectors)

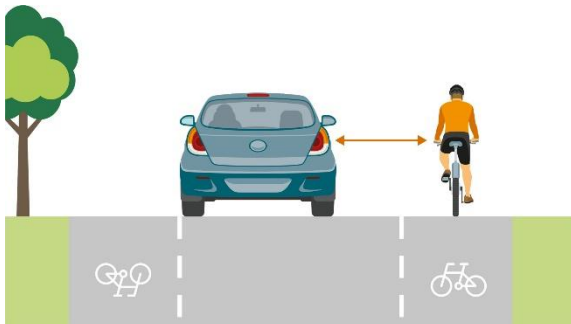
Zusätzlich sind jeweils am Beginn der Teststrecke Tafeln aufgestellt, welche die Verkehrsteilnehmenden auf die veränderten Fahrbahnverhältnisse hinweisen und anzeigen, dass es sich um eine Teststrecke handelt. Im Bereich des Strandcafés werden Radfahrende mittels Verkehrszeichen vor öffnenden Pkw-Türen gewarnt. Zu Beginn und am Ende der Teststrecke sowie im Bereich des Strandcafé sind die Mehrzweckstreifen rot eingefärbt, um Fahrzeuglenkende darauf aufmerksam zu machen.

Verhaltensempfehlungen von MZS Freiland für die Teststrecke

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



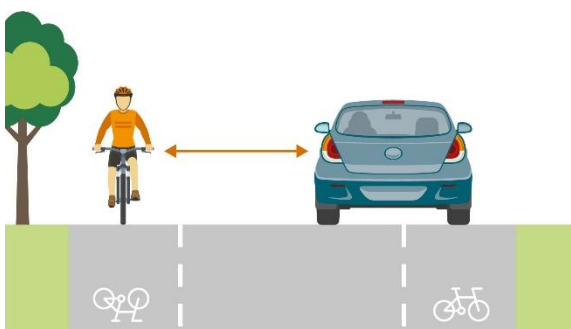
Grundsätzlich sollen Kfz in der Mitte (Kernfahrbahn) fahren.



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 und mit Testpersonen (Radfahrende und Pkw-Lenkende) 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.



Abb.: Forschungsfahrrad HoloScene Bike © Konrad Fersterer

Eine Teilnahme an der Online-Befragung ist voraussichtlich im September 2025 unter folgenden [Link](#) möglich. Nähere Informationen dazu wird es dann über die Webseite der Gemeinde geben.

Zeitlicher Ablauf

Die „Mehrzweckstreifen mit schmaler Kernfahrbahn“ werden in der ersten September-Hälfte 2025 markiert. Nach einer ca. 1-monatigen Eingewöhnungszeit werden die Testfahrten zur Ermittlung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Die Untersuchungen werden anschließend ausgewertet und mit internationalen Expert:innen reflektiert. Die Ergebnisse werden nach Projektende veröffentlicht.

Downloads

Plakat:



Projektteam

Das Projekt MZS Freiland wird durch ein multidisziplinäres Konsortium bearbeitet:

- Salzburg Research Forschungsgesellschaft mbH: Projektkoordination, langjährige Erfahrung zur Erhebung von empirischen Datengrundlagen im Radverkehr
- con.sens verkehrsplanung zt gmbh: langjährige Erfahrung in der österreichischen und deutschen Radverkehrsplanung sowie Richtlinienarbeit
- KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit): langjährige nationale und internationale Erfahrung zu Radverkehrssicherheit sowie Richtlinienarbeit



In Zusammenarbeit mit

LAND  KÄRNTEN

Auftraggeber

Das Projekt MZSFreiland 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 zwischen 1. März 2025 bis 31. August 2026 erstellt.

Kontaktadresse MZSFreiland Konsortium

Salzburg Research Forschungsgesellschaft mbH (Projektleitung)

Mag. Sven Leitinger

sven.leitinger@salzburgresearch.at

+43.664.8142016

FAQ zum Projekt

MZS Freiland – Mehrzweckstreifen auf Österreichs Freilandstraßen

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 „MZS Freiland“ 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 Grundablöse, 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.

5. Was ist das Ziel des Projekts?

Ziel ist es Mehrzweckstreifen im Freiland auf 3 Pilotstrecken in Österreich zu testen und zu evaluieren. Eine der Teststrecken befindet sich auf der L96 Wörthersee Südufer Straße. Der

¹ [§ 2 StVO 1960 \(Straßenverkehrsordnung 1960\) - JUSLINE Österreich](#)

Streckenabschnitt in der Nähe von Oberdellach beginnt ca. bei km 15 auf Höhe der Geschwindigkeitsbegrenzung von 70km/h und endet ca. bei km 16 kurz vor der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h.

6. Wie lange dauert das Projekt?

Das Projekt wird zwischen 1. März 2025 bis 31. August 2026 durchgeführt.

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: <http://r.kfv.at/befragung-rad-mehrzweckstreifen>



8. Warum wurde auf der L96 Wörthersee Südufer Straße ein Mehrzweckstreifen aufgebracht?

Auf dem ausgewählten Streckenabschnitt der Wörthersee Straße sind viele Radfahrende unterwegs. Ein baulich getrennter Radweg ist aus Platzgründen nicht möglich. Deshalb soll hier eine Alternative in Form des Mehrzweckstreifen getestet 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 L96 Wörthersee Straße im Abschnitt km 14,835 bis km 15,80 als Teststrecke für die Pilotanwendung in MZS Freiland ausgewählt.

11. Wer ist der Projektverantwortliche?

Das Projektteam besteht aus:

- Salzburg Research Forschungsgesellschaft mbH: Projektkoordination, langjährige Erfahrung zur Erhebung von empirischen Datengrundlagen im Radverkehr
- con.sens verkehrsplanung zt gmbh: langjährige Erfahrung in der österreichischen und deutschen Radverkehrsplanung sowie Richtlinienarbeit
- KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit): langjährige nationale und internationale Erfahrung mit Radverkehrssicherheit sowie Richtlinienarbeit



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 September 2026 vorliegen.

15. Wer finanziert das Pilotprojekt?

Das Projekt MZSFreiland 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

16. Was kostet das die Gemeinde?

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

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.