



LAND  
TIROL

## Fachliche Empfehlungen Raumordnung Verkehrerschließung

Kriterien für die positive  
raumordnungsfachliche Beurteilung



# Abkürzungen

TROG	Tiroler Raumordnungsgesetz
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
StVO	Straßenverkehrsordnung 1960
Lit.	Litera (Buchstabe)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
GV	Güterverkehr
Etc.	Et cetera (und die übrigen Dinge)
m	Meter
%	Prozent (Anteil von Hundert)
u.U	unter Umständen
Lt.	Laut, gemäß
Zl.	Zahl
z.B.	Zum Beispiel
TIRIS	Tiroler Rauminformationssystem
v.A.	Vor Allem, bevorzugt
km/h	Kilometer in der Stunde (Geschwindigkeit)
PKW	Personenkraftwagen

# Fotos

Titelfoto, S. 4., S. 9	Klimabündnis Tirol/ Florian Lechner
S. 5	Tiroler Strasse-Schiene-Umschlaggesellschaft mb
S. 6, 7, 10, 11	Land Tirol /Martin Schönherr
S. 8	Stefan Ringle
S. 12	Energie Tirol
S. 14	Land Tirol

# Quellen

Prinz Dieter: städtebauliches Entwerfen, Kohlhammer Verlag, 1991

RVS 03.01.12 Rahmenrichtlinie für Verkehrserschließung (Jänner 1984)

RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr (Oktober 2015)

RVS 03.02.13 Radverkehr (April 2022)

Tiroler Raumordnungsgesetz, 2016

# Inhaltsverzeichnis

Abkürzungen, Fotos und Quellen.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Vorwort .....	4
Richtlinien und Grundsätze.....	5
Grundsätze Fußverkehr .....	6
Grundsätze Radverkehr.....	8
Grundsätze öffentlicher Verkehr.....	10
Grundsätze motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr .....	12
Grundsätze Güterverkehr.....	14
Impressum .....	15



## Vorwort

Verkehrs- und Raumordnung beeinflussen einander gegenseitig und müssen daher gemeinsam betrachtet und gedacht werden. Eine nachhaltige Raumplanung ist ausschlaggebend für eine klimafreundliche Mobilität.

Die Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie definiert, dass durch ganzheitliche Planungsansätze sowie die Förderung integrierter Gesamtprojekte, welche insbesondere die Verkehrs- und Raumplanung gemeinsam betrachten, Verkehr vermieden und der Zugang zu energie- und flächeneffizienten Verkehrsmitteln erleichtert wird. Die Weiterentwicklung der Siedlungs- und Gewerbegebieten von heute hat einen großen Einfluss auf die Verkehrsnachfrage und das Verkehrsverhalten der Bevölkerung von morgen. Der Raumordnungsplan „LebensRaum Tirol – Agenda 2030“ adressiert eine strategisch orientierte, vorausschauende und abgestimmte räumliche Entwicklung des Landes für den Zeithorizont bis 2030. Die umweltfreundliche Mobilität und die damit abgestimmte Raumordnungspolitik der kurzen Wege sollen angestrebt werden sowie eine bedarfsgerechte Versorgung sichergestellt werden.

Zudem hat das Land Tirol insbesondere das Thema aktive Mobilität auf verschiedenen Ebenen strategisch aufgenommen.

So sind im September 2021 beschlossenen Leit Antrag „Land und Klima schützen“ Fuß- und Radverkehre im Kurzstreckenbereich als die wichtigsten Verkehrsmodi definiert. Die Tiroler Landesregierung bekennt sich somit zur Förderung des Radverkehrs als sicheres, raumeffizientes, sozial inklusives, geräuscharmes und ökologisches Verkehrsmittel und räumt dem Radverkehr einen hohen Stellenwert ein.

Daneben wurde eine separate Radverkehrsstrategie „Tiroler Radstrategie 2030“ im Juli 2022 von der Landesregierung beschlossen, mit welcher die drei übergeordneten Ziele „Tirol fährt mehr Rad“, „Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende“ sowie „Entwicklung zu einem führenden Radsportland in den Alpen“ mit einem vielfältigen Maßnahmenbündel bis 2030 erreicht werden sollen. Die Berücksichtigung des Radverkehrs im Bereich der Raumordnung ist im zweiten Handlungsfeld „Planung und Raumordnung“ festgehalten.

Die vorliegenden „fachlichen Empfehlungen Raumordnung Verkehrserschließung“ sind als eigene Maßnahme in der Radstrategie (Maßnahme 2.2.1 Prüfkatalog) sowie im Maßnahmenprogramm der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie angeführt. Sie bieten Kriterien, die auf den drei Ebenen Raumordnungskonzepte, Flächenwidmungspläne sowie Bebauungspläne in weiterer Folge angewendet werden.

# Richtlinien und Grundsätze

Im Tiroler Raumordnungsgesetz (TROG) sind verkehrsplanerische Ansprüche sowohl in der Zielformulierung von überörtlicher (§§1 j und lit. k und 24 c) als auch von örtlicher Raumplanung (§27 lit. a, f und m) verankert.

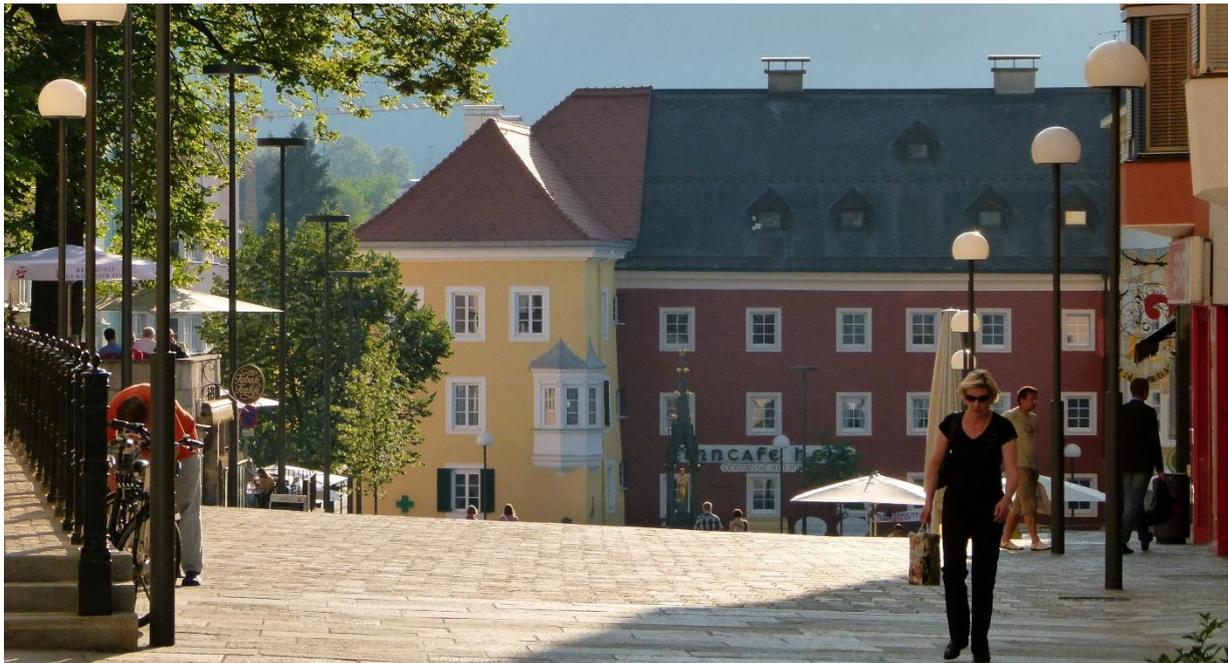
Darüber hinaus ist das Raumordnungsinstrumentarium in den §§ 31 lit. g und j, 35 Abs. 3 und 4, §§ 53, 54, 56, 58 und 59 festgehalten.

Die Verkehrswege und Straßen müssen den Erfordernissen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsträger (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Verkehr (ÖV), Güterverkehr (GV), motorisierter Individualverkehr (MIV)) entsprechen. Auf diese Kriterien wird sowohl in der Straßenverkehrsordnung (StVO) als auch in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) hingewiesen. Sie müssen mit den Zielen der überörtlichen und der örtlichen Raumordnung im Einklang stehen.

Die nun beschriebenen Kriterien sind nicht rechtsverbindlich. Vielmehr zeigen sie den Stand der Technik, der zur raumplanungsfachlichen Prüfung herangezogen wird. Sie bieten den Gemeinden und deren Raumplanerinnen und Raumplanern eine Orientierung, wie die Raumplanungsinstrumente bestmöglich für eine wirkungsvolle und sparsame Erschließungsplanung genutzt werden können.



Tiroler Strasse-Schiene-Umschlaggesellschaft, Hall in Tirol



Fußgängerzone, Kufstein

## Grundsätze Fußverkehr

### Maßnahmen für den Fußverkehr darstellen

(Zusätzliche) Fußwegverbindungen und Maßnahmen zur Berücksichtigung des Fußverkehrs sind darzustellen (Fußwegenetz). Entsprechende Verkehrsflächen sind hierfür freizuhalten.

### Auf angemessene Distanzen achten

Fußgängerinnen und Fußgängern wird eine Wegdistanz auf Alltagswegen von maximal 500 Metern sowie eine Höhendifferenz von 30 Höhenmetern zugemutet. Details sind im Dokument „Fachliche Empfehlung Raumordnung: Erreichbarkeit“ zu finden. Diese Dimensionen orientieren sich am räumlichen Aktionsradius für zu Fuß Gehende (Prinz Dieter: städtebauliches Entwerfen, Kohlhammer Verlag, 1991).

### Erreichbarkeit von Zentren, Versorgungs- und Erholungseinrichtungen gewährleisten

Betriebe und Einrichtungen (wie z.B. Bahnhöfe, Schulen, Nahversorgung, Pflegeeinrichtungen, Ämter, Kultur-, Tourismus-, Sport- und Freizeiteinrichtungen etc.) sind direkt, sicher und attraktiv erreichbar.

### Große Anzahl direkter Verbindungen schaffen

Eine möglichst große Anzahl an direkten, sicheren und attraktiven Fußwegeverbindungen ist vorzusehen.

### Umwege für den Fußverkehr vermeiden

Stichwege über mehrere Bauplätze müssen am Ende Durchgänge für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende und eine Anbindung an das bestehende Fußwegenetz ermöglichen.

### Querung von Hindernissen und Verkehrsknoten ermöglichen

Fußgängerinnen und Fußgänger sind insbesondere an Hindernissen (z.B. Bahnstrecken, Flüsse, hochrangigen Straßen...) sowie bei Verkehrsknoten zu berücksichtigen. Direkte Unterführungen, Überführungen und Querungsstellen sind vorzusehen.

## Moderate Wegsteigungen bei der Trassierung einhalten

Grundsätzlich sind Wege nicht mit Steigungen von über 6 % zu planen (RVS 03.01.12 Rahmenrichtlinie für Verkehrserschließung), um die Barrierefreiheit im Siedlungsgebiet zu gewährleisten.

## Angemessene Wegbreiten sicherstellen

Dazu wird auf die RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr verwiesen. Darin sind folgende Breiten angeführt:

Anwendung	Wegbreiten für Fußwege [m]
Regelbreite für den Fußgängerverkehr	2,00
Mindestbreite für die Begegnung zweier Fußgänger	1,50
Unvermeidbare Engstelle (maximale Länge 1,0 Meter lt. ÖNORM B1600)	1,20
Punktuelle Einschränkung	0,90

## Orientierung erleichtern

Wege sollen nicht allein nach technischen, sondern auch nach gestalterischen Gesichtspunkten geplant werden. Wo „schaut“ der Weg hin (markantes Bauwerk, topographische Eigenheit, intuitive Wegführung etc.).

## Verweilzonen und Plätze im Straßenraum schaffen

Der durch Fahrweineengungen oder sonstige Maßnahmen geschaffene Raumgewinn sorgt für eine erhöhte Aufenthaltsqualität, wie z.B. durch Bänke, Brunnen, Bäume etc.



Fußgängerbrücke Landeck



## Grundsätze Radverkehr

### Maßnahmen für den Radverkehr darstellen

(Zusätzliche) Radwegverbindungen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind darzustellen. Entsprechende Verkehrsflächen sind hierfür freizuhalten.

### Auf angemessene Distanzen achten

Es wird empfohlen, Wegdistanzen von maximal 3.000 Metern sowie Höhendifferenzen von 120 Höhenmetern zu wesentlichen Zielen nicht zu überschreiten. Weitere Details sind im Dokument „Fachliche Empfehlung Raumordnung: Erreichbarkeit“ zu finden. Diese Dimensionen orientieren sich am räumlichen Aktionsradius für zu Fuß Gehende (Dieter Prinz, städtebauliches Entwerfen, Kohlhammer Verlag 1991), der sich für Radfahrende bei gleichem Zeitaufwand in etwa versechsfacht.

### Erreichbarkeit von Zentren, Versorgungs- und Erholungseinrichtungen gewährleisten

Betriebe und Einrichtungen (wie z.B. Bahnhöfe, Schulen, Nahversorgung, Pflegeeinrichtungen,

Ämter, Kultur-, Tourismus-, Sport- und Freizeiteinrichtungen etc.) müssen direkt, sicher und attraktiv mit dem Rad erreichbar sein und entsprechende Fahrradabstellplätze anbieten.

### Direkte Verbindungen für Radfahrende schaffen

Eine zweckmäßige und bodensparende verkehrsmäßige Erschließung der Gebiete ist vorzusehen. Die Schaffung einer möglichst großen Anzahl an direkten, sicheren und attraktiven Radwegeverbindungen ist zu gewährleisten.

### Querung von Hindernissen und Verkehrsknoten ermöglichen

Radfahrende sind insbesondere bei Hindernissen (z.B. Bahnstrecken, Flüsse, hochrangigen Straßen...) sowie bei Verkehrsknoten zu berücksichtigen. Direkte Unterführungen, Überführungen und Querungsstellen sind vorzusehen.

### **Radwegeachsen berücksichtigen**

Es ist zu überprüfen, ob ein örtliches oder (über)regionales Radverkehrskonzept vorliegt und in den Plänen berücksichtigt wurde.

### **Moderate Wegsteigungen bei der Trassierung einhalten**

Grundsätzlich sind Radwege gemäß RVS 03.01.12 Rahmenrichtlinie für Verkehrserschließung nicht über eine Steigung von 3 % zu planen (in Ausnahmefällen 6 %). Kurze Steigungslängen können dabei größere Steigungen aufweisen (Siehe dazu RVS 03.02.13 Radverkehr).

### **Angemessene Wegbreiten sicherstellen**

Grundsätzlich sind im Einrichtungsradsverkehr Wegbreiten von 2 m (Einengungen auf 1 m möglich), im Zweirichtungsradsverkehr 3 m (Einengungen auf 2 m möglich) vorzusehen. Siehe RVS 03.02.13 Radverkehr.

### **Orientierung erleichtern**

Wege sollen nicht allein nach technischen, sondern auch gestalterischen Gesichtspunkten geplant werden. Wo „schaut“ der Weg hin (markantes Bauwerk, topographische Eigenheit, intuitive Wegführung etc.).





Bahnhofspatz Wörgl

## Grundsätze öffentlicher Verkehr

### **ÖV Haltestellen und Bahnhöfe darstellen**

ÖV Haltestellen und Bahnhöfe sind darzustellen. Erforderliche Verkehrsflächen für den ÖV sind zu schaffen (z.B. ÖV-Spuren).

### **Erreichbarkeit von ÖV Haltestellen und Bahnhöfe gewährleisten**

Haltestellen und Bahnhöfe müssen direkt und sicher erreichbar sein. Angemessene und attraktive Geh- und Radwege sind zu schaffen.

### **Allseitige Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen gewährleisten**

Zugänge zu einer Haltestelle oder einem Bahnhof sind von allen Seiten gleichwertig zu ermöglichen. Wichtig ist es, multimodale Knoten und somit attraktive Umstiegspunkte zwischen Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr zu schaffen.

### **Erreichbarkeit von Zentren, Versorgungs- und Erholungs-einrichtungen ermöglichen**

Betriebe und Einrichtungen (wie z.B. Schulen, Tourismus-, Sport-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Pflegeeinrichtungen, Nahversorgung, Ämter, etc.) müssen direkt und sicher mit dem ÖV erreichbar sein. Einrichtungen sind an ÖV Haltestellen zu bündeln.

### **Siedlungsentwicklung an ÖV-Haltestellen konzentrieren**

Im Nahbereich von Haltestellen sollen höhere Bebauungsdichten festgelegt werden. Das Gebäude kann zugleich den Schallschutz zum Verkehrsträger bilden.

### **Ausbautrassen für den ÖV freihalten**

Erforderliche Flächen für den ÖV (z.B. für Haltestellen sowie Trassen) sind für künftige Erschließungen freizuhalten.

### **Abstellplätze / Bike and Ride / Park and Ride Anlagen schaffen**

Abstellplätze für Fahrräder sind an Haltestellen zur Verfügung zu stellen. Bike and Ride und Park and Ride Anlagen an Bahnhöfen sind gemäß dem Landeskonzzept zu berücksichtigen.





Verkehrsberuhigung Angerberg, Tirol

## Grundsätze motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr

### Maßnahmen im MIV darstellen

Maßnahmen im MIV sind sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr darzustellen.

### Ziel der Verkehrsvermeidung berücksichtigen

Die umweltgerechte Deckung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft muss gegeben sein. Dazu zählt die Vermeidung von nicht notwendigen Verkehren und die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (§1 TROG).

### Verkehrsberuhigung mitplanen

Die hohe Lebensqualität im Siedlungsgebiet ist durch verkehrsberuhigende und sicherheits erhöhende Maßnahmen sicherzustellen. Durchgangsverkehre sollen vermieden werden. Auf lokalen Netzen ist die Geschwindigkeit gering zu halten.

### Hierarchisierung im Verkehrswegenetz berücksichtigen

Der Durchgangsverkehr ist auf überörtliche und ortsverbindende Verkehrswege zu verlagern. Verkehrsberuhigte Bereiche und Zonen sind zu generieren. Mit Durchfahrtsbeschränkungen, Fahrradstraßen und weiteren Maßnahmen wird der motorisierte Durchgangsverkehr reguliert. Das Erschließungssystem bleibt damit für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrende durchlässig.

### Mindestanforderungen an Stichstraßen einhalten

Neue Stichstraßen über mehr als zwei Bauplatztiefen (ungefähr 50 m – also zur Erschließung von insgesamt drei Bauplatztiefen) sind unzulässig, wenn sie keine Wendemöglichkeit am Ende der Straße haben.

### **MIV-Zufahrten nicht durch Siedlungsgebiete führen**

Zufahrten sollen nicht durch Wohngebiete führen. Der ruhende Verkehr (MIV) ist möglichst am Rand von Siedlungsgebieten abzufangen (Sammelgaragen etc.).

### **Angemessene Entwurfsgeschwindigkeiten wählen**

Angemessene Entwurfsgeschwindigkeiten geben allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit, sich sicher und bequem im Straßenraum fortzubewegen. Dies bedeutet die Bewegungsgeschwindigkeit zu begrenzen (z.B. 20-30 km/h), wenn für die räumliche Trennung von Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrenden vom MIV zu wenig Platz vorhanden ist (siehe dazu mobile 01/17 Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten).

### **Oberirdische Abstellflächen in Zentren vermeiden und reduzieren**

Die flächenintensive Errichtung von oberirdischen PKW-Abstellflächen im Zentrumsbereich ist zu vermeiden. Oberflächenparkplätze machen den Straßenraum v.a. für Kinder unübersichtlich und vereiteln die wirksame Nutzung vorhandener Garagen.

### **Tiefgaragen zusammenfassen**

Mehrere Tiefgaragen sollen über Grundstücksgrenzen zusammengefasst werden. So kann Fläche für Zufahrten gespart werden und der MIV im Zielgebiet wird reduziert.

### **Angemessene Wegbreiten sicherstellen**

Dazu wird auf die RVS (z.B. RVS 03.01.12 Rahmenrichtlinie für Verkehrserschließung) verwiesen. Darin sind die Wegbreiten für verschiedene Bereiche, z.B. in Wohngebieten, Industriegebieten etc. angeführt.

### **Orientierung erleichtern**

Wege sollen nicht allein nach technischen, sondern auch nach gestalterischen Gesichtspunkte geplant werden. Wo „schaut“ der Weg hin (markantes Bauwerk, topographische Eigenheit, intuitive Wegführung).

### **Straßenräume so gestalten, dass ihre Nutzung unterstrichen wird**

Über die Straßenraumgestaltung soll das Geschwindigkeitsregime kommuniziert werden. Verschwenkungen, Engstellen, Verkehrsinseln, näher an die Straßen gerückte Fassaden bewirken ein allgemein geringeres Geschwindigkeitsniveau.

### **Erschließung über Gemeindestraßen sicherstellen**

Zufahrten sind möglichst von den bestehenden Gemeindestraßen aus zu errichten. Sollten neue Siedlungs- bzw. Gewerbegebiete erschlossen werden, so ist seitens der Gemeinde eine Sammelzufahrt zu errichten.

### **Mindestabstände zu Landesstraßen einhalten**

Die Mindestabstände von baulichen Anlagen, wie Gebäuden, Nebenanlagen etc. zu Landesstraßen, sind gemäß dem Tiroler Straßengesetz einzuhalten.



Binderholz, Jenbach

## Grundsätze Güterverkehr

### **Maßnahmen im Güterverkehr darstellen**

Die für die Versorgung sowie für das Gewerbe erforderlichen Verkehrsflächen sind zu schaffen.

### **Nachteilige Auswirkungen vermeiden**

Nachteilige Auswirkungen des Verkehrs auf die Bevölkerung und die Umwelt sind weitest möglich zu vermeiden. Die Erschließung von Gewerbegebieten durch Wohngebiete ist zu vermeiden.

### **Bahnanbindung von Gewerbegebieten mitplanen**

Die Möglichkeit einer Anbindung von Gewerbegebieten an den Bahnverkehr ist mitzudenken.

### **Impressum**

Amt der Tiroler Landesregierung  
Abteilung Raumordnung und Statistik  
Heiliggeiststraße 7-9  
6020 Innsbruck

+43 512 508 3632  
Raumordnung.statistik@tirol.gv.at  
[www.tirol.gv.at/raumordnung-statistik](http://www.tirol.gv.at/raumordnung-statistik)

Diese fachlichen Empfehlungen Raumordnung  
Verkehrerschließung wurden zusammen mit der  
Abteilung Mobilitätsplanung erstellt.

Herausgegeben: Juli 2022

