WELS

Wels – Kernstadt
der Radmodellregion Wels Umland

RADMODELLREGION Wels Umland radelt voran!

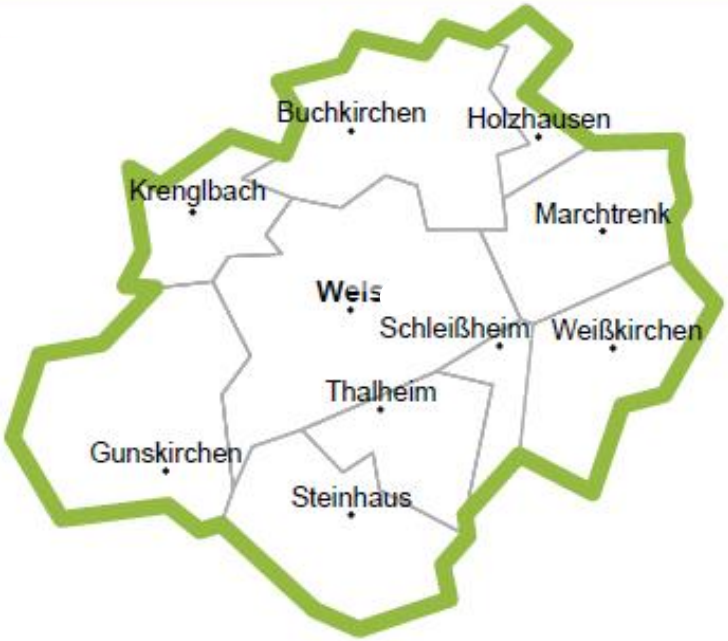
Wels – Kernstadt der Radmodellregion Wels Umland

Beitrag im Rahmen des

RAD

VERNETZUNGS

TREFFEN 2022



am 18. Mai 2022
OÖ Kuturquartier in Linz

Stadtrat Stefan Ganzert
Referent für Mobilität der Stadt Wels

RADMODELLREGION Wels Umland radelt voran!

Radeln in Wels – eine Kurzcharakteristik

Fläche 4591 ha, rd. 65.000 Einwohner
+/- eben (Niederterrasse, Welser Heide)

Radwege ohne Mehrzweckstreifen: 60,69 km

- **Geh- und Radwege: 44,38 km**
- **Einrichtungsradwege: 16,31 km**

Mehrzweckstreifen: 4,97 km

Radfahren gegen die Einbahn: 8,25 km

Abb.: © Dieter Sterrer

Wels - Stadt mit ebenen, kurzen Wegen

- Stadtplatz – Bahnhof: 5 min
- Bahnhof – Klinikum: 4 min
- Schulzentrum Neustadt – Bahnhof: 3 min
- Zentrum Vogelweide – Kaiser-Josef-Platz: 6 min
- Zentrum Pernau – Bildungshaus Schloss Puchberg: 16 min
- Zentrum Neustadt – Bildungshaus Schloss Pchberg: 10 min
- Bahnhof Wels – Zoo Schmiding: 28 min
- Wels – Umland: Luftlinie 10km

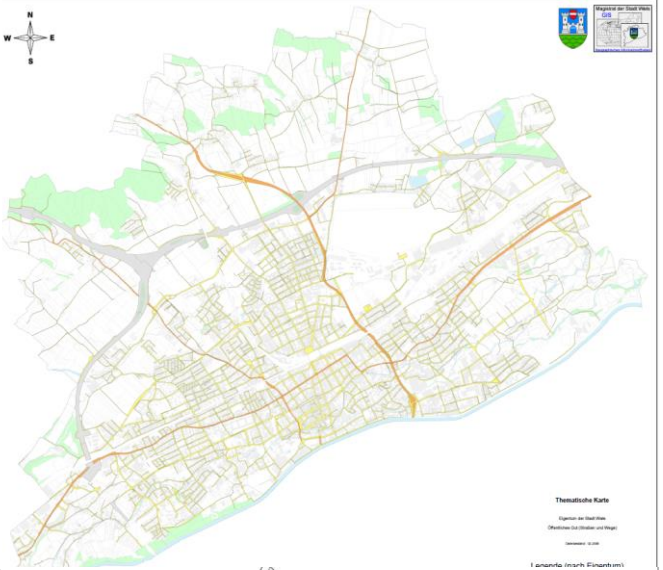
⇒ **viele Wege innerhalb von 20 min**
⇒ **die meisten innerhalb von 10 min**

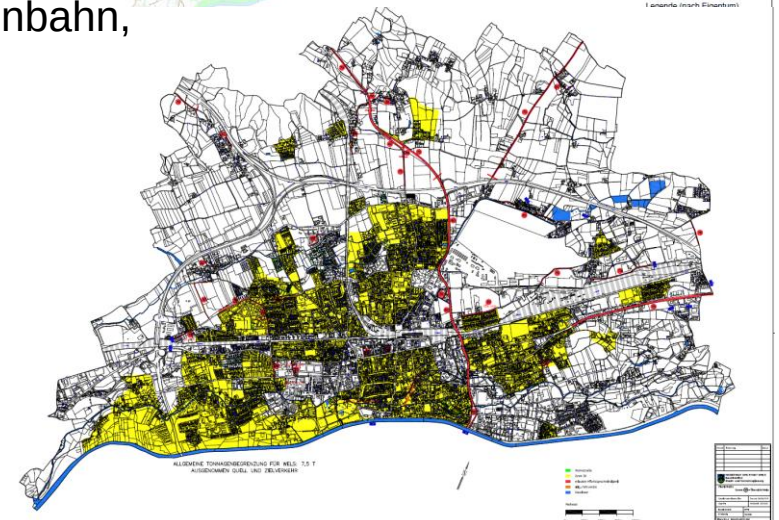
Konzepte

- „fit für die Motorisierung“ Ausrichtung 1950/60er
- Radwegebau (Markierung) seit den 1980er
- Autobahnring (A8 + A25)

Paradigmenwechsel:

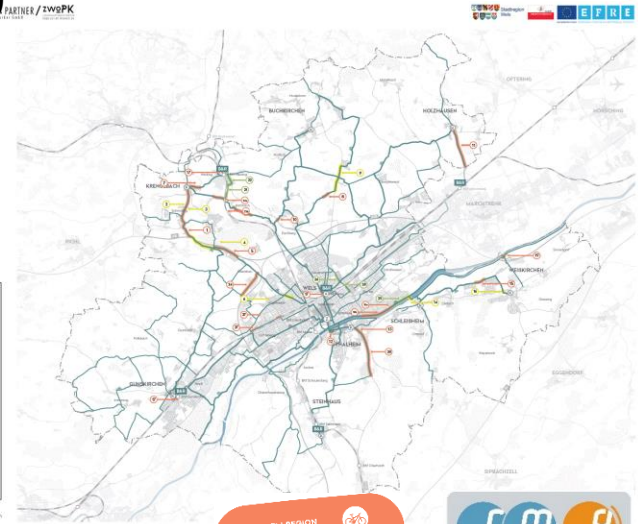
- Verkehrsberuhigung seit den 1990er
  (30er Zonen, Wohnstraßen, Radfahren gegen die Einbahn, Begegnungszonen, Verbesserung Radnetz)
- Auflösung Einbahnring Innenstadt
- Rückgabe bzw. Neuorganisation zugunsten des Umweltverbundes (Abendbus, ISR, Fußverkehr)
- Gesamtverkehrskonzept Wels-Umland (aktuell)
- Derzeit in Ausarbeitung:
  Ganzheitliches Mobilitätskonzept („SUMP“)



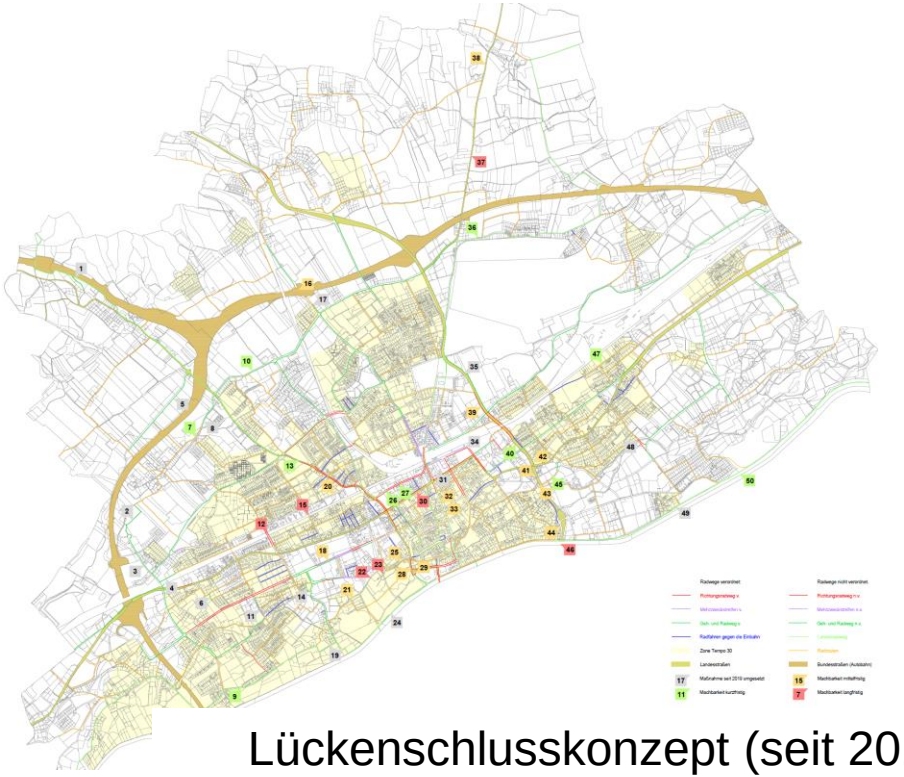


Rad- und Fußverkehr

- Fußgängerzonen (ab 1977, Erneuerung 2014-18)
- Begegnungszonen in der Innenstadt
- Ausbau Radwegenetz seit den 1990er (Radlerkarte)
- Musterradroute Ost-West, Radverkehrsbeauftragte(r)
- OÖ. Fahrradberatung 2010
- 1. OÖ. Radvernetzungstreffen im Welios 2011
- Regionales Hauptroutenkonzept ab 2018 (Stadtregionale Strategie, RMOÖ Wels_Eferding)
- Hauptrouten- und Lückenschlusskonzept (seit 2018)
- Radmodellregion Wels Umland (seit 2018)
- Radleitlinien 2019

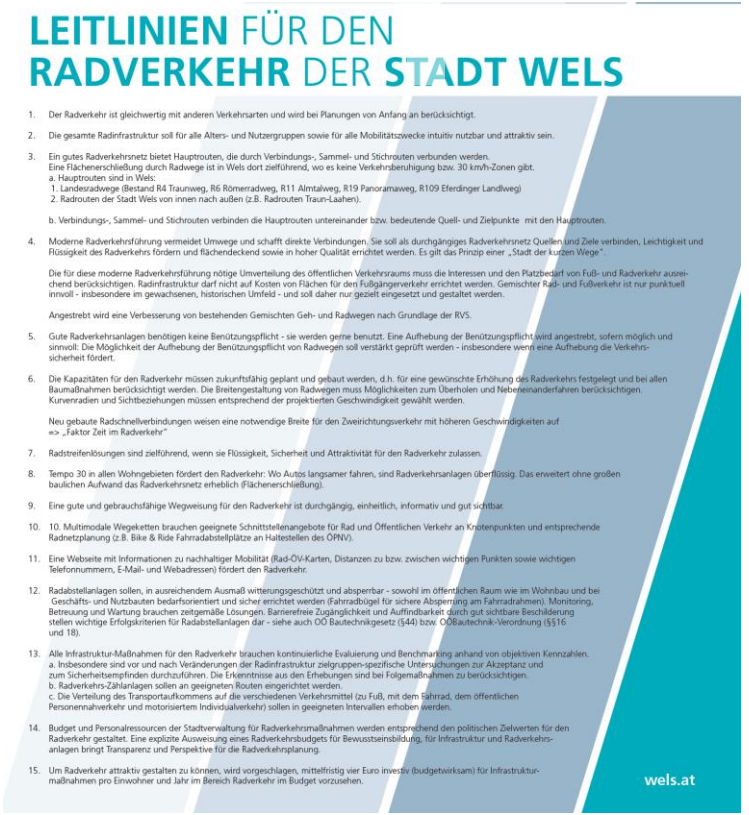


Rad- und Fußverkehr



Lückenschlusskonzept (seit 2018)

Radleitlinien 2019



LEITLINIEN FÜR DEN RADVERKEHR DER STADT WELS

1. Der Radverkehr ist gleichwertig mit anderen Verkehrsarten und wird bei Planungen von Anfang an berücksichtigt.
2. Die gesamte Radinfrastruktur soll für alle Alters- und Nutzergruppen sowie für alle Mobilitätszwecke intuitiv nutzbar und attraktiv sein.
3. Ein gutes Radverkehrsnetz bietet Hauptrouten, die durch Verbindungs-, Sammel- und Stichrouten verbunden werden.
   Eine Flächenerschließung durch Radwege ist in Wels dort zielführend, wo es keine Verkehrsberuhigung bzw. 30 km/h-Zonen gibt.
   a. Hauptrouten sind in Wels:
   1. Landesradwege (Bestand R4 Traunweg, R6 Römerradweg, R11 Almtalweg, R19 Panoramaweg, R109 Eferdinger Landlweg)
   2. Radrouten der Stadt Wels von innen nach außen (z.B. Radrouten Traun-Laahen).

   b. Verbindungs-, Sammel- und Stichrouten verbinden die Hauptrouten untereinander bzw. bedeutende Quell- und Zielpunkte mit den Hauptrouten.
4. Moderne Radverkehrsführung vermeidet Umwege und schafft direkte Verbindungen. Sie soll als durchgängiges Radverkehrsnetz Quellen und Ziele verbinden, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Radverkehrs fördern und flächendeckend sowie in hoher Qualität errichtet werden. Es gilt das Prinzip einer „Stadt der kurzen Wege".

   Die für diese moderne Radverkehrsführung nötige Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraums muss die Interessen und den Platzbedarf von Fuß- und Radverkehr ausreichend berücksichtigen. Radinfrastruktur darf nicht auf Kosten von Flächen für den Fußgängerverkehr errichtet werden. Gemischter Rad- und Fußverkehr ist nur punktuell innvoll - insbesondere im gewachsenen, historischen Umfeld - und soll daher nur gezielt eingesetzt und gestaltet werden.

   Angestrebt wird eine Verbesserung von bestehenden Gemischten Geh- und Radwegen nach Grundlage der RVS.
5. Gute Radverkehrsanlagen benötigen keine Benützungspflicht - sie werden gerne benutzt. Eine Aufhebung der Benützungspflicht wird angestrebt, sofern möglich und sinnvoll: Die Möglichkeit der Aufhebung der Benützungspflicht von Radwegen soll verstärkt geprüft werden - insbesondere wenn eine Aufhebung die Verkehrssicherheit fördert.
6. Die Kapazitäten für den Radverkehr müssen zukunftsfähig geplant und gebaut werden, d.h. für eine gewünschte Erhöhung des Radverkehrs festgelegt und bei allen Baumaßnahmen berücksichtigt werden. Die Breitengestaltung von Radwegen muss Möglichkeiten zum Überholen und Nebeneinanderfahren berücksichtigen. Kurvenradien und Sichtbeziehungen müssen entsprechend der projektierten Geschwindigkeit gewählt werden.

   Neu gebaute Radschnellverbindungen weisen eine notwendige Breite für den Zweirichtungsverkehr mit höheren Geschwindigkeiten auf
   => „Faktor Zeit im Radverkehr"
7. Radstreifenlösungen sind zielführend, wenn sie Flüssigkeit, Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr zulassen.
8. Tempo 30 in allen Wohngebieten fördert den Radverkehr: Wo Autos langsamer fahren, sind Radverkehrsanlagen überflüssig. Das erweitert ohne großen baulichen Aufwand das Radverkehrsnetz erheblich (Flächenerschließung).
9. Eine gute und gebrauchsfähige Wegweisung für den Radverkehr ist durchgängig, einheitlich, informativ und gut sichtbar.
10. 10. Multimodale Wegeketten brauchen geeignete Schnittstellenangebote für Rad und Öffentlichen Verkehr an Knotenpunkten und entsprechende Radnetzplanung (z.B. Bike & Ride Fahrradabstellplätze an Haltestellen des ÖPNV).
11. Eine Webseite mit Informationen zu nachhaltiger Mobilität (Rad-ÖV-Karten, Distanzen zu bzw. zwischen wichtigen Punkten sowie wichtigen Telefonnummern, E-Mail- und Webadressen) fördert den Radverkehr.
12. Radabstellanlagen sollen, in ausreichendem Ausmaß witterungsgeschützt und absperrbar - sowohl im öffentlichen Raum wie im Wohnbau und bei Geschäfts- und Nutzbauten bedarfsorientiert und sicher errichtet werden (Fahrradbügel für sichere Absperrung am Fahrradrahmen). Monitoring, Betreuung und Wartung brauchen zeitgemäße Lösungen. Barrierefreie Zugänglichkeit und Auffindbarkeit durch gut sichtbare Beschilderung stellen wichtige Erfolgskriterien für Radabstellanlagen dar - siehe auch OÖ Bautechnikgesetz (§44) bzw. OÖBautechnik-Verordnung (§§16 und 18).
13. Alle Infrastruktur-Maßnahmen für den Radverkehr brauchen kontinuierliche Evaluierung und Benchmarking anhand von objektiven Kennzahlen.
    a. Insbesondere sind vor und nach Veränderungen der Radinfrastruktur zielgruppen-spezifische Untersuchungen zur Akzeptanz und zum Sicherheitsempfinden durchzuführen. Die Erkenntnisse aus den Erhebungen sind bei Folgemaßnahmen zu berücksichtigen.
    b. Radverkehrs-Zählanlagen sollen an geeigneten Routen eingerichtet werden.
    c. Die Verteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel (zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr) sollen in geeigneten Intervallen erhoben werden.
14. Budget und Personalressourcen der Stadtverwaltung für Radverkehrsmaßnahmen werden entsprechend den politischen Zielwerten für den Radverkehr gestaltet. Eine explizite Ausweisung eines Radverkehrsbudgets für Bewusstseinsbildung, für Infrastruktur und Radverkehrsanlagen bringt Transparenz und Perspektive für die Radverkehrsplanung.
15. Um Radverkehr attraktiv gestalten zu können, wird vorgeschlagen, mittelfristig vier Euro investiv (budgetwirksam) für Infrastrukturmaßnahmen pro Einwohner und Jahr im Bereich Radverkehr im Budget vorzusehen.

wels.at

Infrastruktur für den Radverkehr

- Laufende Verbesserung der Radabstellanlagen
- Ausbau von Radfahranlagen im Zuge von Förderprogrammen (Intermodale Schnittstellen Radverkehr), IWB-EFRE 2018, klimaaktiv mobil 2020)
- Bike- & Ride-Stationen (8 Bushaltestellen)
- ÖBB-Parkdeck mit Radabstellanlage im EG
- 3 Radservice-Stationen (Hbf., Innenstadt, Traun)
- 1. Fahrradstraße in Oberösterreich (seit April 22)
- Doppelstockparker im Bahnhofbereich Süd (von 140 auf ca. 220 Stk.) Umsetzung 2022

Ausbau im Zuge von Förder-Programmen

13 + 2 Radprojekte
Förderung
klimaaktiv mobil 2020

Bike & Ride + Radabstellanlagen

WELS IST „AUSGEZEICHNET INNOVATIV KLIMAFREUNDLICH MOBIL“

Bildhinweis: klimaaktiv APA-Fotoservice Ludwig Schedl

Infrastruktur Bike & Ride

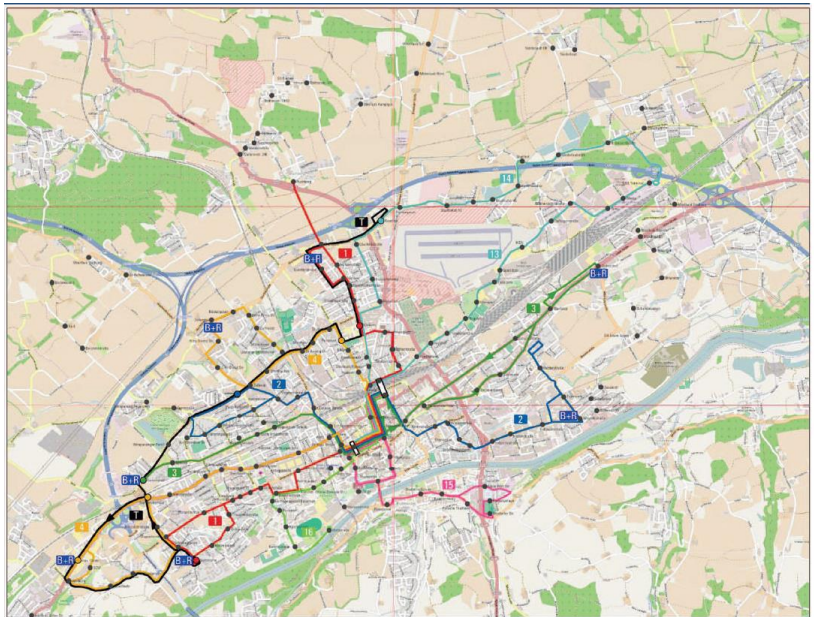


Abb.: © NahverkehrsBeratung Südwest

8 Bike & Ride Haltestellen (Busverkehr)

Infrastruktur am Bahnhof Wels

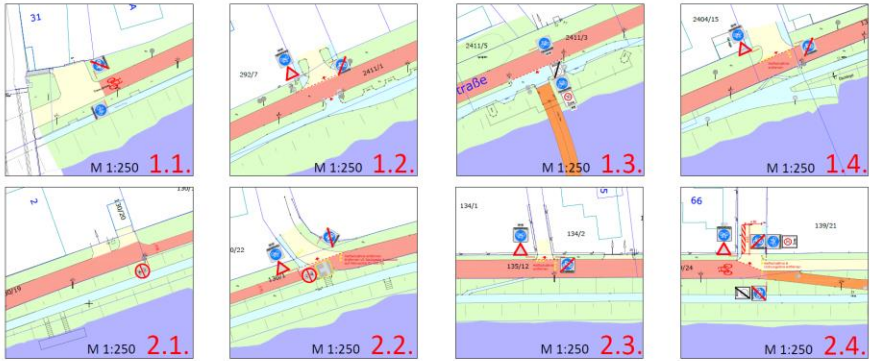
Gesamt 694 überdachte Radabstellplätze

233 Radabstellplätze im Süden

16 mietbare Fahrradboxen

461 Radabstellplätze im Parkdeck

1. Fahrradstraße OÖ´s



Verkehrszeichen/ Bodenmarkierung	Anzahl
	9 x
	7 x
	5 x
	2 x
	2 x
	2 x
	1 x
	5 x
	1 x
	2 x
	7 x
	7 x
	1 x

Bewusstseinsbildung

- Radverkehrsbeauftragte – DI Eva Berghofer
- Zusammenarbeit „Welser Radler“ (Radlobby)
- Teilnahme am Europäischen Mobilitätstag
- Radlerkarte seit 2000 (kostenlos)
- Radbroschüre (kostenlos)

- Viele Aktionen im Rahmen der Radmodellregion Wels Umland

RADMODELLREGION Wels Umland radelt voran!

Aktionen der Radmodellregion Wels Umland

Rücksicht durch Abstand – Messaktion in Wels

Die Radmodellregion Wels Umland führte gemeinsam mit Stadtpolizei und Magistrat Wels am 22. September in der Maria-Theresia-Straße die Aktion "Rücksicht durch Abstand" durch.

Über 70 % der Kfz Lenkenden überholten den Radverkehr zu knapp!

Insgesamt wurden bei 48 Kraftfahrzeugen die Überholabstände gemessen. Nur 14 Kfz Lenkende überholten den Radverkehr mit mindestens 1,5 m Abstand, alle anderen nicht und verursachten damit ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko für den Radverkehr. Die KFZ-LenkerInnen wurden auf den sicheren Mindestüberholabstand aufmerksam gemacht. Alle Kfz LenkerInnen reagierten einsichtig und nahmen den Hinweis auf den ausreichenden und sicheren Überholabstand sehr positiv auf. Schließlich nehmen viele nicht nur als AutofahrerInnen im Straßenverkehr teil, sondern sind auch RadfahrerInnen.

- Die Messung wurde auf einem ca. 250 m langen Abschnitt auf der Maria-Theresia-Straße am 22. September 2020 von 16:00 bis 17:15 Uhr durchgeführt.
- Von 48 haben 34 KFZ-LenkerInnen – das sind über 70 % – den empfohlenen Mindestabstand von 1,5 m nicht eingehalten.
- Der knappste Überholabstand betrug nur 70 cm.
- Die VerkehrsteilnehmerInnen werden über den sicheren Überholabstand zusätzlich mit Bannern und Plakaten im Stadtgebiet informiert.

Das Klinikum Wels Grieskirchen machte den Anfang mit 25 Dienstfahrrädern

Der Start der Jobrad Aktion in der Radmodellregion Wels Umland erfolgte mit dem Klinikum Wels Grieskirchen. Die Anschaffung der hochwertigen Jobräder, viele davon E-Bikes, löste bei den Beschäftigten augenscheinlich Begeisterung aus. Die Geschäftsführung will mit der Jobrad Aktion die Radkultur im Betrieb stärken, die Gesundheit der Mitarbeiterinnen fördern und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Beim Jobrad-Modell stellen Unternehmen interessierten MitarbeiterInnen zu attraktiven Bedingungen ein alltagstaugliches Dienstfahrrad zur Verfügung, das sowohl dienstlich als auch privat genutzt werden kann. Im Gegenzug verpflichten sich die MitarbeiterInnen, das Fahrrad nach Möglichkeit regelmäßig auch für den Weg zur Arbeit und für dienstliche Wege einzusetzen. Die MitarbeiterInnen zahlen dann eine monatliche "Nutzungsgebühr" für die Privatnutzung des Dienstfahrrads.

jeder RZA-Teilnehmer durchschn. 11 km am Tag gefahren .. Ziel erreicht .. vor allem jene Mitarbeiter für die Initiative zu gewinnen … die einen Arbeitsweg von ca. 5 km zurücklegen …..

© Radmodellregion Wels Umland

„Meet + bike“ (Schulprojekt)

Rennradregion Bike-Festival

Innenstadtradkriterium

Herausforderungen…

- Nebeneinander von Radfahranlagen aus unterschiedlichen Zeiten...
- Straßenquerschnitte in alten Straßen (Alleen)
- steigende Breiten ruhender Verkehr
- Qualitätsanforderungen Fußverkehr
- Übergeordnetes Straßennetz aus den 1960er Jahren (Knoten - regionale Radhauptrouten)
- Unterschiedliche Lösungen entlang von Radhauptrouten
- Steigende Geschwindigkeiten auf Radfahranlagen