



Leitlinien für den Radverkehr der Stadt Wels



01. Der Radverkehr ist gleichwertig mit anderen Verkehrsarten und wird bei Planungen von Anfang an berücksichtigt.
02. Die gesamte Radinfrastruktur soll für alle Alters- und Nutzergruppen sowie für alle Mobilitätszwecke intuitiv nutzbar und attraktiv sein.
03. 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 beziehungsweise 30 km/h-Zonen gibt.
 - a. Hauptrouten sind in Wels:
 1. Landesradwege (Bestand: R4 Traunweg, R6 Römerradweg, R11 Almtalweg, R19 Panoramaweg, R109 Eferdinger Landweg)
 2. Radrouten der Stadt Wels von innen nach außen (z.B. Radrouten Traun-Laahen).
 - b. Verbindungs-, Sammel- und Stichrouten verbinden die Hauptrouten untereinander beziehungsweise bedeutende Quell- und Zielpunkte mit den Hauptrouten.
04. 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 sinnvoll – insbesondere im gewachsenen, historischen Umfeld – und soll daher nur gezielt eingesetzt und gestaltet werden.

Angestrebt wird eine Verbesserung bestehender gemischter Geh- und Radwege nach Grundlage der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS).

05. Gute Radverkehrsanlagen benötigen keine Benützungspflicht – sie werden gerne benutzt. Eine Aufhebung der Benützungspflicht wird angestrebt, sofern dies möglich und sinnvoll ist. Die Möglichkeit der Aufhebung der Benützungspflicht von Radwegen soll verstärkt geprüft werden – insbesondere wenn eine Aufhebung die Verkehrssicherheit fördert.
06. Die Kapazitäten für den Radverkehr müssen zukunftsfähig geplant und gebaut werden: Das heißt, sie müssen 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**“

07. Radstreifenlösungen sind zielführend, wenn sie Flüssigkeit, Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr zulassen.
08. 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).
09. Eine gute und gebrauchsfähige Wegweisung für den Radverkehr ist durchgängig, einheitlich, informativ und gut sichtbar.
10. Multimodale Wegeketten brauchen geeignete Schnittstellenangebote für Rad und öffentlichen Verkehr (ÖV) an Knotenpunkten und entsprechende Radnetzplanung (zum Beispiel Bike & Ride-Fahrradabstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)).
11. Eine Webseite (**wels.at/radfahren**) mit Informationen zu nachhaltiger Mobilität (Rad-ÖV-Karten, Distanzen zu beziehungsweise zwischen wichtigen Punkten sowie wichtige Telefonnummern, E-Mail- und Webadressen) fördert den Radverkehr.
12. Radabstellanlagen sollen in ausreichendem Ausmaß, witterungsgeschützt und absperrenbar sowohl im öffentlichen Raum als auch 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) beziehungsweise OÖ Bautechnik-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 zielgruppenspezifische 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, mit dem öffentlichen Personennahverkehr und mit dem 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.