

Fahrradstrategie Linz

Linz

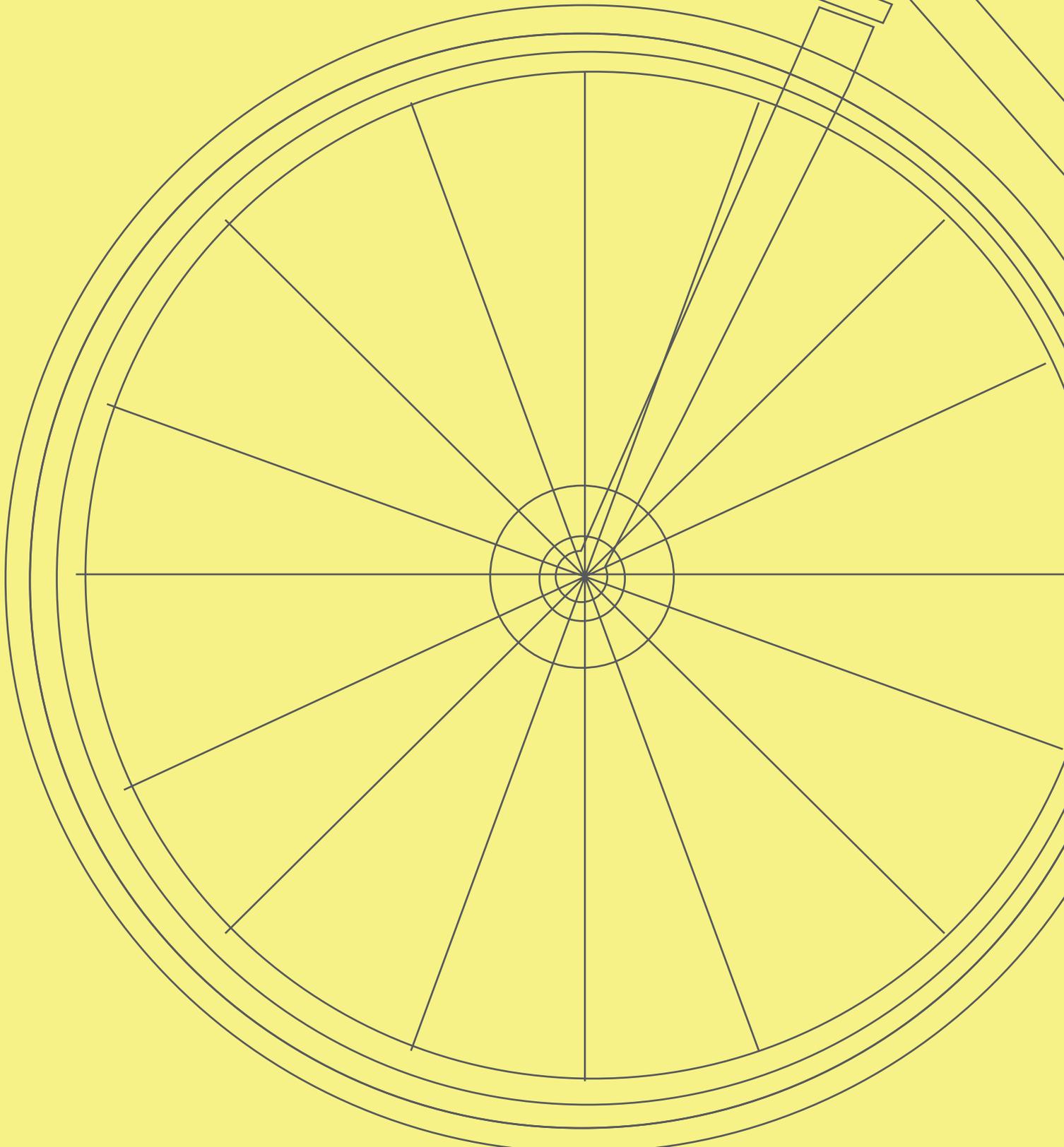
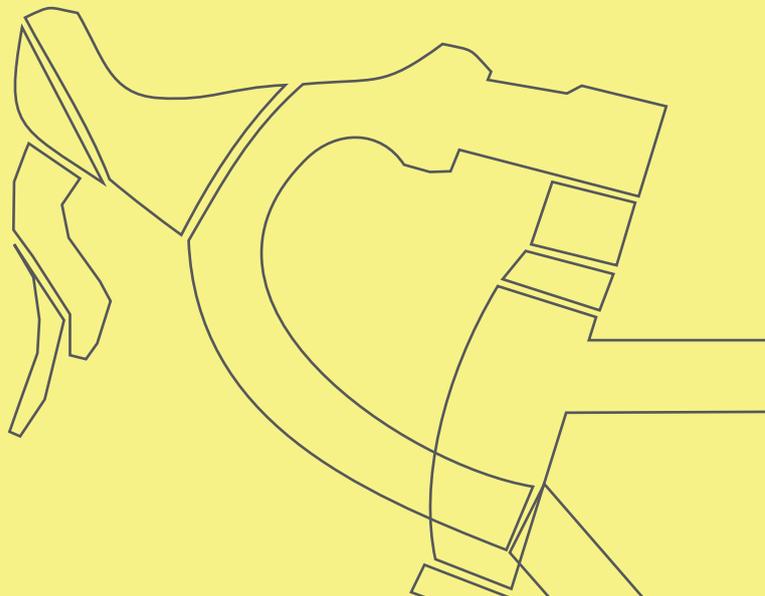
Fahr_Rad

Schritt für Schritt zur Fahrradstadt



Grundsatzbeschluss
des Linzer Gemeinderats
vom 23. Mai 2024

L_nz



Auftragnehmer: ÖIR GmbH, con.sens mobilitätsdesign
Stephanie Kirchmayr-Novak, ÖIR GmbH
Erich Dallhammer, ÖIR GmbH
Isabella Messinger, ÖIR GmbH
Micheal Szeiler, con.sens mobilitätsdesign
Johann Schneider, con.sens mobilitätsdesign

Projektteam: Roman Minke, Stadt Linz
Anja Weilguni, Stadt Linz
Mathias Dormayer, Stadt Linz
Rainer Doppelmair, Stadt Linz

Andreas Gäbler, Stadt Linz
Armin Pohn, Stadt Linz

Christian Hummer, Land Oberösterreich, Direktion Straßenbau und Verkehr
Herbert Wöginger, Land Oberösterreich, Direktion Straßenbau und Verkehr

Thomas Staub, Regionalmanager Regionales Mobilitätsmanagement

Heinz Felbermayer, Stadtpolizeikommando Linz
Oliver Putschlöggl, Stadtpolizeikommando Linz

ÖIR GmbH (100 %-Tochter des Vereins Österreichisches Institut für Raumplanung)
A-1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 27 | Telefon +43 1 533 87 47-0, Fax -66 | www.oir.at

Wien, November 2023 | ANr. 801626

INHALT

1.	Motivationen auf dem Weg zur „Fahrradstadt Linz“	5
2.	Auf einen Blick	7
3.	Der Radverkehr in Linz – Zahlen und Fakten	9
3.1	Entwicklung des Radverkehrs in Linz	9
3.2	Der Modal Split – die Verkehrsmittelwahl 2012 und 2022	11
3.3	Qualität der vorhandenen Radinfrastruktur in Linz	12
3.3.1	Gutes Basisnetz mit Verbesserungsbedarf bei der Qualität	12
3.3.2	Wichtige Lückenschlüsse fehlen	13
3.3.3	Gute Wegweisung zukünftig intuitiver gestalten	13
3.3.4	Fahrradparken	14
3.3.5	Fahrrad-Verleihsysteme	15
3.3.6	Förderung von E-Bikes	17
3.3.7	Radservice-Stationen	17
3.3.8	Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer:innen	17
3.4	Konflikte unter Verkehrsteilnehmer:innen	18
4.	Vision „Fahrradstadt Linz“ und deren Ziele	19
4.1	Ziele in der Modal Split-Veränderung	19
4.2	Die Vision der „Fahrradstadt Linz“	22
4.3	Strategische Ziele	23
4.4	Grundsätze	24
5.	Handlungsfelder	26
6.	Das Radwegenetz der Zukunft	28
6.1	Ausgangslage und Rahmenbedingungen	28
6.2	Kostengünstige Maßnahmen für ein schnell wachsendes Radwegenetz	28
6.3	Prinzipien des Hauptradnetzes	30
6.4	Das Hauptradnetz	30
7.	Weitere Handlungsfelder der Fahrradstrategie Linz	33
7.1	Fahrradparken an wichtigen Zielen	33
7.2	Optimierung von Mobilitätsknotenpunkten	39
7.3	Wegweisung	40
7.4	Bewusstsein schaffen und Vorteile des Radfahrens aktiv kommunizieren	43
7.5	Betriebliches Mobilitätsmanagement	46
7.6	Maßnahmen zum Lösen von Konflikten unter Verkehrsteilnehmer:innen	47
7.6.1	Aufklärung und Information	47
7.6.2	Schilder und Bodenmarkierungen	49
7.6.3	Regelmäßige Schwerpunktkontrollen durch die Polizei	50
7.7	Monitoring und Erfolgskontrolle	51
7.8	Budget und Personalressourcen	51

8.	Liste der prioritären Maßnahmen	53
8.1	Kurzfristige Maßnahmen mit Umsetzungshorizont bis inkl. 2025	55
8.1.1	Donauquerung Nibelungenbrücke	55
8.1.2	Lederergasse	57
8.1.3	Cityroute West	59
8.1.4	Schubertstraße (Cityroute Ost)	61
8.1.5	Harrachstraße – Weißenwolfstraße – Derfflingerstraße	63
8.1.6	Goethestraße – Prinz-Eugen-Straße und Liebigstraße	65
8.1.7	Turmstraße	67
8.1.8	Wiener Straße und Lenaustraße	69
8.1.9	Bulgariplatz	71
8.1.10	Wiener Straße und Knoten Neue Welt	72
8.1.11	Weitere Projekte, Umsetzung 2023, 2024 und 2025	73
8.2	Mittelfristige Maßnahmen zur Umsetzung bis zum Jahr 2033	74
8.2.1	Leitprojekte mit sehr hoher Priorität +++, Umsetzung ab 2026	74
8.2.2	Leitprojekte mit hoher Priorität ++, Umsetzung ab 2026	75
8.2.3	Leitprojekte mit mittlerer Priorität +, Umsetzung ab 2026	77
9.	Der gemeinsame Prozess	78
	Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	79

1. Motivationen auf dem Weg zur „Fahrradstadt Linz“

Die Stadt Linz ist mit 210.000 Einwohner:innen und rund 209.000 Beschäftigten das Zentrum des oberösterreichischen Zentralraums. Dieser dynamische Wirtschaftsraum erstreckt sich bis nach Wels und Steyr. Die hohe Bedeutung als Arbeits- und Wirtschaftsstandort in Oberösterreich geht aber auch mit einer hohen Pkw-Belastung der Linzer Stadtbevölkerung einher.

Daher ist es der Stadt Linz ein wichtiges Anliegen, die Voraussetzungen zu schaffen, um Fahrten in der Stadt Linz auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Dies entlastet die Bevölkerung der Stadt Linz und leistet einen wichtigen Beitrag gegen den Klimawandel. Damit unterstützt die Fahrradstrategie Linz auch das übergeordnete Ziel der vom Stadtsenat beschlossenen 1. Linzer Klimastrategie: die Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen.

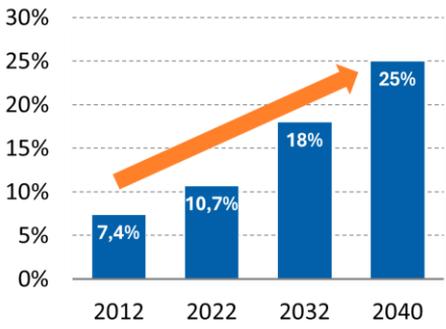
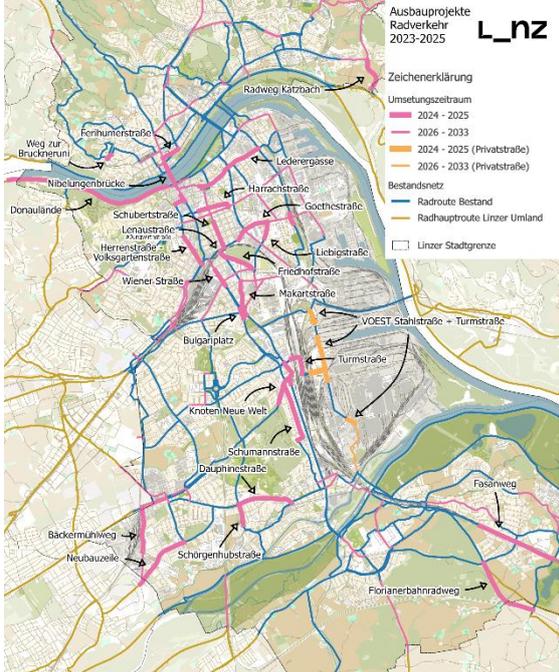
Dabei kommt dem Fahrrad eine besondere Bedeutung zu. Es ist ein effizientes Verkehrsmittel im städtischen Verkehr. Mit ihm können Alltagswege schnell, gesundheitsfördernd, wirtschaftlich und umweltfreundlich erledigt werden. Auch benötigen Fahrräder im Vergleich zu Pkws weniger Platz – auf der Straße und bei den Stellflächen.

So kann der Umstieg auf das Fahrrad zur Entlastung des Verkehrs und der Reduzierung von Staus beitragen, wenn der Pkw nur mehr für unvermeidbare Fahrten genutzt wird. Die Umverteilung der Flächen im Straßenraum erhöht zudem die Aufenthaltsqualität in den Wohn- und Geschäftsgebieten. Das macht die Stadt lebendiger und lebenswerter.

Für die Stadt Linz hat das Radfahren einen hohen Stellenwert in der städtischen Mobilität. Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist hierbei ein entscheidender Faktor. Ziel ist es, die Radverkehrsanlagen in Linz so auszuweiten und zu gestalten, dass sie eine sichere, direkte und komfortable Fahrt gewährleisten. Moderne Fahrradabstellanlagen in der Nähe der Wohnorte und bei wichtigen Zielen im täglichen Verkehr sind ebenso wichtig, wie gute Service-Angebote (Radservice-Stationen, Leihfahrräder bis hin zur Unterstützung von betrieblichem Mobilitätsmanagement).

In den vergangenen Jahrzehnten wurde in der Verkehrsplanung der Stadt dem motorisierten Verkehr oft der Vorzug gegeben. Heute und in Zukunft muss der Schwerpunkt auf nachhaltige Mobilität verschoben werden – Öffentlicher Verkehr, zu Fuß gehen und Radfahren. Die Radverkehrsstrategie „L_NZ FAHR_RAD – Schritt für Schritt zur Fahrradstadt“ wurde erarbeitet, um jene Maßnahmen zu definieren, die den Radverkehr fördern. Damit wird auch zukünftig die Position der Stadt Linz als attraktiver Wirtschafts-, Wohn- und Bildungsstandort gestärkt.

2. Auf einen Blick

<p>Ambitionierte Ziele bringen Linz vorwärts</p> <p>Deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils der Linzerinnen und Linzer</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Radverkehrsanteil (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>7,4%</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>10,7%</td> </tr> <tr> <td>2032</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>2040</td> <td>25%</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Radverkehrsanteil (%)	2012	7,4%	2022	10,7%	2032	18%	2040	25%	<p>Grundsätze der Radweggestaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewährleistung der Sicherheit aller Radfahrenden ▪ Gute Qualität der Wegeführung auf Radhaupt-routen festlegen ▪ Rad-Anbindung an das Linzer Umland sichern ▪ Synergien von Rad und ÖV nutzen ▪ Kommunikation, Bewusstseinsbildung und Konfliktvermeidung ergänzen das Service der Stadt ▪ Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement erleichtert den Umstieg auf das Fahrrad am Wirtschaftsstandort Linz
Jahr	Radverkehrsanteil (%)										
2012	7,4%										
2022	10,7%										
2032	18%										
2040	25%										
<p>Kostengünstige Maßnahmen für ein schnell wachsendes Radwegenetz umsetzen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgängiges, sicher befahrbares Grundnetz errichten ▪ Fokus auf Lückenschlüsse für effizienten Ressourceneinsatz ▪ Geschützte Radfahrstreifen als bewährte, kostengünstige Maßnahme ▪ Radfahren in Busfahrstreifen erlauben und Busspuren dafür ganztäglich verordnen 	<p>Radwegenetz der Zukunft: prioritäre Maßnahmen zügig umsetzen</p>  <p>Ausbauprojekte Radverkehr 2023-2025 L_NZ</p> <p>Zeichenerklärung</p> <ul style="list-style-type: none"> Umsetzungszeitraum 2024 - 2025 (pink) 2026 - 2033 (orange) 2026 - 2033 (Privatstraße) (yellow) Bestandsnetz Radroute Bestand (blue) Radhauptroute Linzer Umland (yellow) Linzer Stadtgrenze (dashed line) 										
<p>Fahrradparken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radabstellplätze an wichtigen Quellen und Zielen des täglichen Lebens ▪ Sichere und absperrbare Radabstellplätze in Wohngebieten mit geringer Anzahl an Fahrradabstellräumen (z.B. Innenstadt) ▪ Optimierung d. Mobilitätsknotenpunkte 											
<p>Monitoring und Erfolgskontrolle</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtische Zählstellen ausbauen und zusammen mit Öö. Radverkehrszahlen öffentlich zugänglich machen (Dashboard). 											

3. Der Radverkehr in Linz – Zahlen und Fakten

Das Bevölkerungswachstum, aber auch externe Faktoren wie die Corona-Pandemie haben die Mobilität in den Städten verändert.

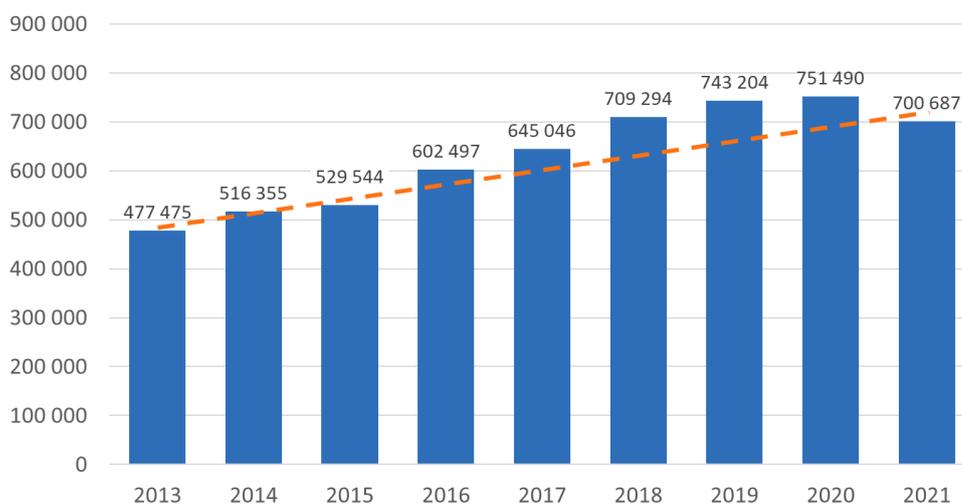
Linz hat mehr als 210.000 Einwohner:innen¹ und weist mit rund 209.000 Beschäftigten² fast genauso viele Arbeitsplätze auf. Die große Bedeutung der Stadt als Arbeitsstandort zeigt sich daran, dass die Stadt viele Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen aus anderen Gemeinden anzieht: rund 109.000³ Personen pendeln zu ihrem Arbeitsplatz nach Linz. Dazu kommen Verwaltungs-, Arzt-, Einkaufs- und Freizeitwege in die Landeshauptstadt Linz.

Ein Blick auf die Zahlen zeigt, wo Linz in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Radverkehr heute steht.

3.1 Entwicklung des Radverkehrs in Linz

Die Anzahl der Radfahrenden hat in den vergangenen 10 Jahren deutlich zugenommen, das zeigt die Auswertung der Zählstellendaten an der Nibelungenbrücke. Querten im Jahr 2013 jährlich 477.475 Radfahrende die Nibelungenbrücke, waren es 2020 mehr als 750.000 Radfahrer:innen.

Abbildung 1: Entwicklung des Radverkehrs auf der Nibelungenbrücke



Quelle: Stadt Linz, Zählraten Radverkehr Nibelungenbrücke (2021: Öffnung neue Eisenbahnbrücke; 2022: technischer Ausfall); Sperre Eisenbahnbrücke von Ende Februar 2016 bis Ende August 2021.

Im Jahr 2021 wurden die beiderseitigen Radwege auf der neuen Eisenbahnbrücke eröffnet, die im Jahr 2022 bereits fast 475.000 Radfahrten zählte. Einige Fahrten wurden von der Nibelungenbrücke zur Eisenbahnbrücke verlagert, dennoch wurden auf der Nibelungenbrücke im Jahr 2021 noch mehr als 700.000 Radfahrer:innen gezählt.

¹ Statistik Austria, 2023: Bevölkerung am 1.1.2023.

² Stadt Linz, 2023: 209.000 Arbeitsplätze sorgen aktuell in Linz für Rekord-Beschäftigung. https://www.linz.at/medienservice/2022/202211_117785.php (zuletzt aufgerufen am 04.08.2023)

³ Statistik Austria, 2023. Abgestimmte Erwerbsstatistik per 31.10.2021

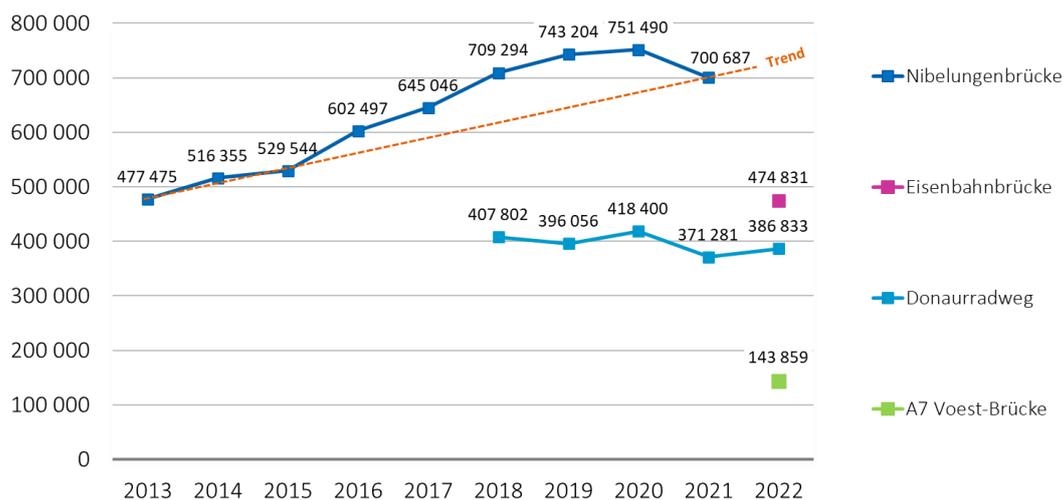
Für das Jahr 2022 liegen für die Nibelungenbrücke aufgrund eines technischen Ausfalls der Zählstelle keine Zählungen vor. Diese Erhebungslücke wird jedoch bald geschlossen: Die Stadt Linz bereitet eine neue multimodale Zählstelle für die Nibelungenbrücke vor, die zukünftig nicht nur Radfahrer:innen, sondern auch Fußgänger:innen, Pkw-Fahrten und Straßenbahnfahrten zählen kann und dann regelmäßig alle Wege über die Nibelungenbrücke darstellen wird. Das System soll nach und nach auch auf den anderen Donauquerungen eingesetzt werden.

Auch der Donauradweg ist eine wichtige Radverbindung, die ca. 400.000 Radfahrer:innen pro Jahr nutzen.

Seit 2022 sind auf der Eisenbahnbrücke und der VOEST-Brücke Zählstellen eingerichtet – die Eisenbahnbrücke ist mit mehr als 470.000 Radfahrten eine wichtige Donauquerung und auch die VOEST-Brücke nutzen 143.000 Radfahrer:innen pro Jahr.

Abbildung 2: Entwicklung des Radverkehrs in Linz

Entwicklung des Radverkehrs in Linz Zählstellendaten



Quelle: Stadt Linz, Zählstellen Radverkehr Nibelungenbrücke (2021: Rückgang infolge Eröffnung der neuen Eisenbahnbrücke; 2022: technischer Ausfall der Zählstelle); Sperre Eisenbahnbrücke von Ende Februar 2016 bis Ende August 2021.

3.2 Der Modal Split – die Verkehrsmittelwahl 2012 und 2022

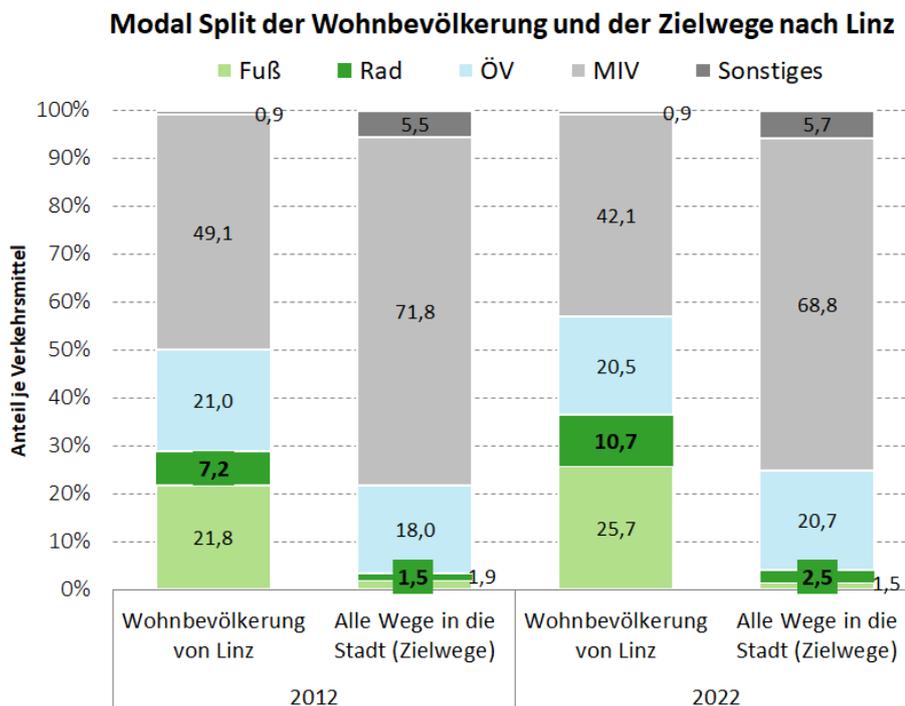
Das Land Oberösterreich führt alle 10 Jahre eine flächendeckende Verkehrserhebung durch, zuletzt im Jahr 2022. Die Erhebung liefert wertvolle Daten über die Verkehrsmittelwahl in Linz. Im Jahr 2022 nutzten die Linzer und Linzerinnen das Rad für 10,7 % aller Wege.⁴ Damit ist der Radverkehrsanteil seit dem Jahr 2012 mit 7,2 % um fast 50 % gestiegen.

Das Ziel des Linzer Mobilitätskonzepts „Auf die Plätze, fertig, Linz“ – ein Radverkehrsanteil von 10,5 % im Jahr 2030 – hat die Stadt Linz dadurch bereits im Jahr 2022 erreicht!

Das weitere Ziel des Mobilitätskonzeptes „Auf die Plätze, fertig, Linz“ im Jahr 2040 einen Radverkehrsanteil von 12,5 % zu erreichen,⁵ erscheint angesichts der Herausforderungen zu wenig ambitioniert.

Wichtig ist aber auch, die Personen, die alltäglich zum Arbeiten, Einkaufen, für Freizeit und Kultur oder Verwaltungswege in die Stadt kommen, für das Fahren mit dem Rad zu begeistern. Denn bei Fahrten aus anderen Gemeinden nach Linz ist die Fahrradnutzung deutlich weniger stark ausgeprägt: In Summe aller Wege nach Linz wird das Fahrrad im Jahr 2022 für 2,5 % der Wege genutzt, im Jahr 2012 waren es noch 1,5 %. Der Anteil der Radnutzung ist bei Fahrten über die Stadtgrenze noch sehr gering, obwohl die Wege aus vielen Umlandgemeinden durchaus in Radentfernung liegen.

Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung Linz und aller Wege nach Linz (Zielwege) – Weganteile der Einwohnerinnen und Einwohner nach Verkehrsmittel und Werktag



Quelle: Land Oberösterreich.

⁴ Stelzer & Steinkellner, 2023: Erste Ergebnisse der Mobilitätshebung 2022. Information zur Pressekonferenz vom 24.07.2023.

⁵ Stadt Linz, 2021: Mobilitätskonzept für die Stadt Linz: „Auf die Plätze, fertig, Linz“, S. 51

3.3 Qualität der vorhandenen Radinfrastruktur in Linz

3.3.1 Gutes Basisnetz mit Verbesserungsbedarf bei der Qualität

In der Stadt ist in weiten Teilen Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, oft auch baulich getrennt vom Kfz-Verkehr. Die Fußgängerzonen in Linz sind für den Radverkehr geöffnet, in einigen Straßen wurde das Fahren gegen die Einbahn freigegeben. Ein Großteil der Radinfrastruktur entspricht jedoch nicht mehr den heutigen Anforderungen, etwa auf der Nibelungenbrücke, insbesondere deren Rampen und Abfahrten (Abbildung 4). Geringe Radwegbreiten, komplizierte Wegführungen an Kreuzungen, Kfz-optimierte Ampelschaltungen und geringer Fahrkomfort an Hauptstraßen vermitteln nicht jene Qualität, die Linz für den Radverkehr anstrebt. Wo Radwege an Hauptstraßen vorhanden sind, geht dies oftmals zulasten des Komforts für den Fußverkehr, während die Fahrbahnbreiten im Kfz-Verkehr und die Parkplatzflächen kaum verändert wurden (Abbildung 5).

Abbildung 4: Radweg Nibelungenbrücke; Ende in Urfahr



Abbildung 5: Radweg Makartstraße



© Johann Schneider

3.3.2 Wichtige Lückenschlüsse fehlen

Auf wichtigen Radverbindungen bestehen zahlreiche Lücken, die das Radfahren unattraktiv machen. Es fehlt die Durchgängigkeit für ein attraktives und sicheres Vorankommen mit dem Rad auf Linzer Straßen. Ein Beispiel dafür ist die Ortsdurchfahrt in Ebelsberg, wo aufgrund des beschränkten Straßenquerschnittes mit zwei Fahrspuren, Parkstreifen und Straßenbahngleisen kein Platz für einen Radweg verbleibt (Abbildung 6). Aus Sicherheitsgründen ebenfalls problematisch sind Abschnitte, wo der Radweg abrupt endet (z.B. Turmstraße, Unterführung Richtung VOEST-Gelände), oder Busspuren nur temporär offen sind und der Weg unerwartet von parkenden Autos versperrt wird (siehe Handlungsfeld 6 Das Radwegenetz der Zukunft und Kapitel 8 Liste der prioritären Maßnahmen).

Abbildung 6: Ebelsberg: Schmale Ortsdurchfahrt



© Johann Schneider

Abbildung 7: Turmstraße Bahnunterführung ohne Radweg



© Stephanie Kirchmayr-Novak

3.3.3 Gute Wegweisung zukünftig intuitiver gestalten

Wegweisung ist ein essenzieller Baustein für den Fahrradalltag und hilft Radfahrenden, die besten und schnellsten Wege von A nach B zu finden. Dabei machen sie gleichzeitig Werbung für das Fahrrad, indem sie präsent in der Öffentlichkeit sind und Routen oftmals kürzer aussehen lassen.

Die Wegweisung für den Radverkehr in Linz besteht aus Hinweistafeln mit einer jeweiligen Zielbeschreibung, die an den wichtigsten Radwegen an vielen Kreuzungen angebracht sind. Sie entsprechen nationalen und internationalen Standards und erleichtern die Orientierung.

Diese Form der Wegweisung sollte hinsichtlich besserer Lesbarkeit adaptiert und weiter ausgebaut werden. Ergänzend sollen intuitiv lesbare Formen von Bodenmarkierungen den Radfahrer:innen zukünftig helfen, sich einfach und schnell zurecht zu finden (siehe Handlungsfeld 7.3 Wegweisung).

Abbildung 8: Wegweisung am Bulgariplatz



© Johann Schneider

3.3.4 Fahrradparken

Für das Fahrradparken weist die Stadt Linz eine gute Basisausstattung auf. Die vorhandenen Abstellanlagen weisen eine gute Qualität auf. Die Stadt verfügt derzeit über rund 14.000 Radabstellplätze. Jährlich kommen bis zu 130 zusätzliche Fahrradständer und damit ein Vielfaches an Stellplätzen dazu, da z.B. ein Radabstellbügel für zwei Räder genutzt werden kann (siehe Tabelle 1).

In Hinblick auf zukünftig wachsende Radverkehre besteht Erweiterungs- und Optimierungspotenzial. Dies gilt insbesondere im Umfeld wichtiger Quellen und Ziele, aber auch in dicht bebauten Stadtteilen, umso mehr, wenn Wohnhausanlagen aufgrund ihres Baualters nicht über moderne Fahrradabstellplätze verfügen. Dort muss das Rad meist aufwändig über Stufen in den Keller oder die Wohnung gebracht werden. Attraktive Stellplätze in unmittelbarer Nähe des Wohnorts sind auch deshalb wichtig, weil noch immer der überwiegende Teil aller Wege in Großstädten am Wohnort beginnt oder zum Wohnort zurückführt.⁶

Am Hauptbahnhof ist eine Fahrradgarage vorhanden, allerdings ist sie wenig attraktiv und hat Verbesserungspotenzial. Am Bahnhofsvorplatz gibt es einen stark frequentierten Abstellplatz. Eine

⁶ Schlemmer, T., 2020: Analyse von Wegeketten in der Mobilitätshebung „Österreich Unterwegs 2013/2014“.

überdachte Bike&Ride-Anlage am Vorplatz des Hauptbahnhofes würde die Situation verbessern, die Details werden derzeit mit den ÖBB ausverhandelt⁷

Abbildung 9: Radabstellplatz am Vorplatz des Hauptbahnhofes Linz mit Fahrrad-Verleihsystem im Vordergrund



© Stephanie Kirchmayr-Novak

Um die Situation weiter zu verbessern, können die Linzer:innen derzeit schon auf wichtige neue Standorte für Fahrradabstellanlagen aufmerksam machen.

Tabelle 1: Errichtete Radständer seit 2016

Jahr	Radständer	Stellplätze
2016	133	532
2017	46	184
2018	37	148
2019	64	256

Jahr	Radständer	Stellplätze
2020	85	340
2021	71	284
2022	60	240

Quelle: Stadt Linz

3.3.5 Fahrrad-Verleihsysteme

Linzer City Bike

Das city bike Linz-Radverleihsystem verfügt gegenwärtig über 42 Verleihstationen, vor allem in der Innenstadt.⁸ Insgesamt sind mehr als 400 Fahrräder in Umlauf. Die Top-4-Standorte sind am Bahnhofsvorplatz, in der Schubertstraße, am Hessenplatz und in der Lederergasse. Das city bike Linz-System wird gut angenommen und hat das Potenzial, künftig als stadtweites Radverleihsystem

⁷ https://www.linz.at/medienservice/2022/202210_117257.php (zuletzt aufgerufen am 4.8.2023)

⁸ <https://www.citybikelinz.at/> (zuletzt aufgerufen am 4.8.2023)

ausgebaut zu werden. Konkret ist die Ausweitung schon für den Linzer Osten mit neuen Standorten – u.a. im Kaplanhof- und Hafenviertel – geplant.

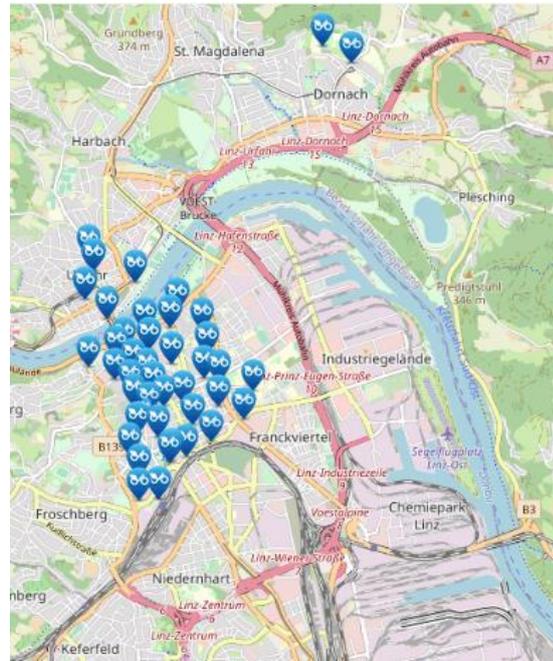
Sinnvoll ist, vor dem Aufsetzen eines neuen Vertrages eine Evaluierung des city bike Linz-Verleihsystems vorzunehmen.

Abbildung 10: Fahrrad-Verleihsystem Linz



Quelle: Stadt Linz

Abbildung 11: city bike Linz-Standorte per Oktober 2023



Quelle: citybikelinz.at

Lastenradverleih

An fünf Standorten der städtischen Bibliothek, konkret der Stadtbibliothek im Neuen Rathaus, im Wissensturm, in Dornach/Auhof, in Pichling oder in Auwiesen, steht derzeit je ein Lastenrad zum Verleih zur Verfügung. Einzige Voraussetzung dafür ist eine Mitgliedschaft bei der Linzer Stadtbibliothek.⁹ Die Lastenräder werden sehr gut angenommen.

Abbildung 12: Linzer Lastenrad



Quelle: Stadt Linz

⁹ <https://www.linz.at/umwelt/linzrad.php> (zuletzt aufgerufen am 29.08.2022)

Anhänger-Verleih im Neuen Rathaus

Die Stadt Linz verleiht neben dem Lastenrad auch Fahrrad- und Kinderanhänger. Diese können gegen Vorlage eines Lichtbildausweises und mit einem Leihvertrag eine Woche lang ausgeborgt werden. Die Verleihstelle befindet sich im Neuen Rathaus. Da dieses Verleihservice bereits länger besteht, ist geplant, das Service neu zu organisieren.

3.3.6 Förderung von E-Bikes

Die Stadt Linz unterstützt den Kauf oder das Leasing von E-Fahrzeugen für

- ▶ Betriebe/Unternehmen und
- ▶ Organisationen mit öffentlichem Interesse (z. B. Hauskrankenpflege)

Die angekauften E-Fahrzeuge müssen am Standort Linz behördlich zugelassen sein.¹⁰

3.3.7 Radservice-Stationen

Für kleinere Reparaturen betreibt die Stadt Linz kostenlose Radservice-Stationen. Dort findet man Kleinwerkzeug (Zangen, Inbus- und Gabelschlüssel) sowie eine Luftpumpe und eine Halterung für die Fahrräder. Zwei der Stationen verfügen auch über einen elektrischen Kompressor zum Einpumpen der Luft. Diese sind jedoch aufgrund (unsachgemäßer) Benutzung und verzögerter Servicierung in teilweise schlechtem Zustand und auch von Diebstählen betroffen. Die Stadt Linz plant deshalb, dieses Service auszuweiten und neu zu organisieren, um die Qualität der Radservice-Stationen auch bei Vandalismus rasch wiederherzustellen.

3.3.8 Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer:innen

Die 33. StVO-Novelle erlaubt es, Radfahrer:innen an Kreuzungen das Rechtsabbiegen bzw. das Geradeausfahren an T-Kreuzungen auch bei Rot zu ermöglichen. Dazu werden an den Kreuzungen Verkehrszeichen mit grünem Pfeil angebracht. Linz hat als eine der ersten Städte in Österreich das Rechtsabbiegen an Kreuzungen eingeführt und schrittweise ausgeweitet. Mit Stand Ende Oktober 2023 sind 23 Kreuzungen entsprechend beschildert. Die Maßnahme reduziert nicht nur die Wartezeit an der Kreuzung, sondern auch die Zeit, die Radfahrer:innen im toten Winkel anderer Verkehrsteilnehmer:innen verbringen. Das Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer:innen sollte weiter forciert werden. Ziel ist, 10 weitere Kreuzungen pro Jahr bis 2027 entsprechend umzustellen.

¹⁰ https://www.linzag.at/portal/de/privatkunden/unterwegs/e_mobilitaet_1/foerderungen_3# (zuletzt aufgerufen am 04.08.2023)

Abbildung 13: Verkehrsschild „Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer:innen“ und Schilder in Linz



Quelle: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV); © Radlobby Linz

3.4 Konflikte unter Verkehrsteilnehmer:innen

Grundsätzlich sind alle Verkehrsteilnehmer:innen zu defensivem Fahren, insbesondere zu ständiger Vorsicht und gegenseitiger Rücksichtnahme verpflichtet. Dies gilt für das Fahren von Lkw, Pkw, Fahrrädern und das Zufußgehen gleichermaßen.

Insbesondere gemischte Verkehrswege bergen einiges an Konfliktpotenzial. Oberstes Ziel ist es, diese Verkehrswege durch Infrastrukturmaßnahmen für die einzelnen Fortbewegungsarten zu trennen.

Da es einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen wird, bis alle gemischten Geh- und Radwege in Linz infrastrukturell entflochten sind und überall baulich getrennte Radwege zur Verfügung stehen, ist es notwendig, alle Verkehrsteilnehmer:innen für mehr Rücksichtnahme zu sensibilisieren und auf die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer:innen aufmerksam zu machen.

Denn mit dem Anstieg des Radverkehrs auf gemischten Verkehrswegen nehmen auch die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen zu. So häufen sich Beschwerden von Fußgänger:innen über überhöhte Geschwindigkeiten von Radfahrer:innen in Fußgängerzonen wie der Herrenstraße. Andererseits überholen Pkw auch Radfahrer:innen ohne den erforderlichen 1,5m-Sicherheitsabstand einzuhalten.

Auf gemeinsamen Verkehrsflächen, wie z.B. gemischten Rad- und Fußwegen oder in Fußgängerzonen ist die Fahrgeschwindigkeit von Kfz, Fahrrädern, etc. auf die Fußgänger:innen anzupassen. Dies bedeutet, dass auch in für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerzonen, Radfahren nur in Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist (STVO § 76a (6)). Von Radfahrer:innen wird daher auf gemeinsamen Wegen eine erhöhte Sorgfaltspflicht gegenüber den Fußgängern gefordert.

Generell gilt: Für Kinder und Minderjährige gilt der Vertrauensgrundsatz nur eingeschränkt, daher sollte beim Vorbeifahren an gehenden oder Rad fahrenden Kindern und Minderjährigen die Geschwindigkeit auf Schritttempo reduziert und bremsbereit gefahren werden.

Halten sich alle an die Bestimmungen, gibt es weniger Konfliktpotenzial.

Um die Verkehrsteilnehmer:innen über die Regeln im Straßenverkehr aufzuklären und die gegenseitige Rücksichtnahme zu erhöhen, gibt es mehrere Möglichkeiten, siehe Handlungsfeld „Maßnahmen zum Lösen von Konflikten unter Verkehrsteilnehmer:innen“.

4. Vision „Fahrradstadt Linz“ und deren Ziele

4.1 Ziele in der Modal Split-Veränderung

In ihrem Mobilitätskonzept „Auf die Plätze, fertig, Linz“ hat sich die Stadt Linz das Ziel gesetzt, den Modal Split des Umweltverbundes der Linzer:innen zu erhöhen. Dabei soll die Zahl der Pkw-Wege der Linzer:innen auf dem Niveau des Jahres 2012 gehalten und die Zahl der Wege zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖV erhöht werden.

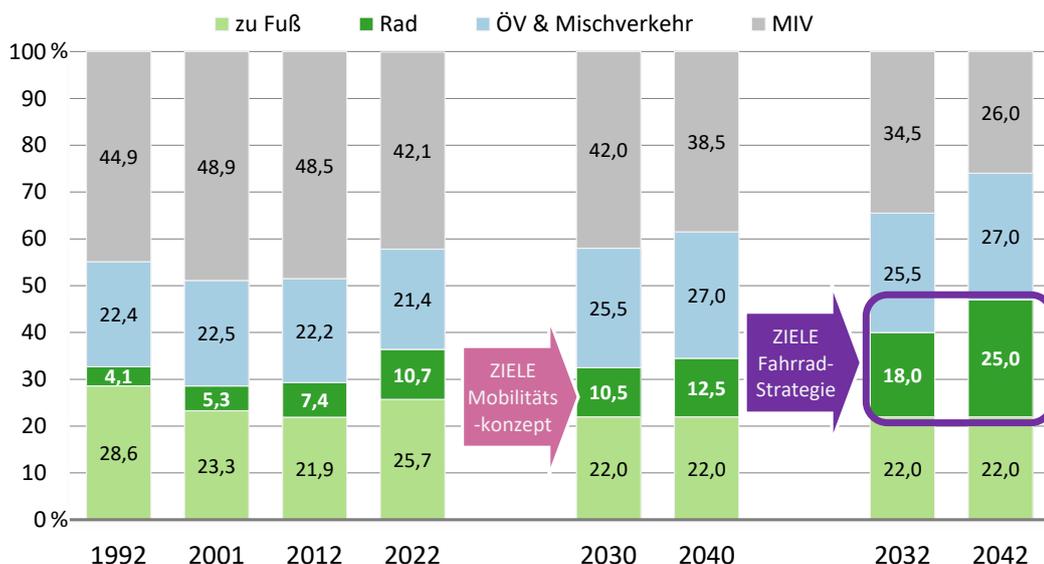
Dabei hat die dynamische Entwicklung des Radverkehrs in Linz die gesteckten Ziele für das Jahr 2030 bereits erreicht. Lag der Modal Split-Anteil des Radverkehrs 2012 noch bei 7,4 %, sind es im Jahr 2022 bereits 10,7 % der Wege, die die Bevölkerung von Linz mit dem Rad zurücklegt. Damit scheint auch das Ziel des Mobilitätskonzeptes „Auf die Plätze, fertig, Linz“ von 12,5 % für das Jahr 2040 gut erreichbar. Im Sinne einer weiteren Stärkung des Radverkehrs ist es aber zu wenig ambitioniert.

Die im Rahmen der Fahrradstrategie definierten Maßnahmen sollen die Situation für den Radverkehr deutlich verbessern und streben höhere Modal Split-Werte an:

- ▶ Bis zum Jahr 2032 soll der Modal Split auf 18 % anwachsen. Dies ist eine Steigerung um +68 % gegenüber dem Jahr 2022 und bedeutet ein weitgehendes Annähern an die Städte Bregenz und Graz.
- ▶ Bis zum Jahr 2042 soll der Anteil der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, auf 25 % wachsen.

Damit das gelingt, muss die Radverkehrsinfrastruktur ausgebaut und für die Linzerinnen und Linzer attraktiver werden.

Abbildung 14: Wirkungsziele für die Verkehrsmittelwahl der Linzerinnen und Linzer
Weganteile der Einwohnerinnen und Einwohner nach Verkehrsmittel und Werktag



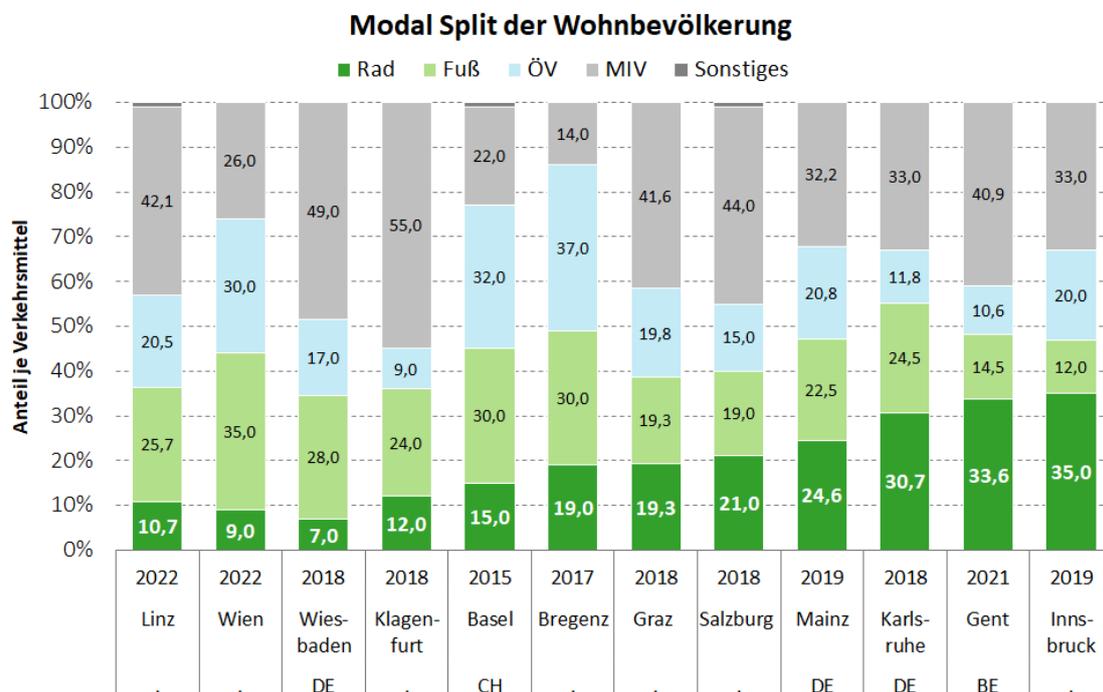
Quelle: Land Oberösterreich, 2012: Oberösterreichische Verkehrserhebung 2012, Stadt Linz 2021: Mobilitätskonzept für die Stadt Linz

Städte-Benchmarking – Modal Split im Vergleich mit anderen Städten

Ein Blick auf andere Städte im deutschsprachigen Raum ermöglicht es, die Ausgangslage und die Zielsetzung der Stadt Linz besser einschätzen zu können. Gegenübergestellt wird jeweils die Verkehrsmittelwahl der städtischen Bewohner:innen.

Im Vergleich mit anderen Städten lag die Stadt Linz 2022 mit einem Radverkehrsanteil von 10,7 % über den Werten von Wien und Wiesbaden in Deutschland, aber unter den Werten von Klagenfurt mit zuletzt 12 % Radverkehrsanteil.

Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl der Linzer Bevölkerung im Vergleich mit anderen Städten (Werte gerundet) Weganteile der Einwohnerinnen und Einwohner nach Verkehrsmittel und Werktag



Quelle: Angaben der Städte (Es wurden die letztverfügbaren Zahlen herangezogen, Ergebnisse aus den Jahren 2020 und 2021 aber aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen während COVID-19-Pandemie nicht berücksichtigt.)

In den Städten Bregenz, Graz und Salzburg lag der Radverkehrsanteil bereits vor der COVID-19-Pandemie bei 19 % bzw. 21 % und damit deutlich höher als in Linz. Diese Städte haben in den vergangenen Jahren viele Maßnahmen für den Radverkehr gesetzt.

Interessant ist auch das Beispiel der deutschen Stadt Wiesbaden, die mit rund 283.000 Einwohner:innen eine starke Orientierung auf den Kfz-Verkehr aufweist. Um dem geringen Radverkehrsanteil zu begegnen, wurde ein städtisches Radbüro gegründet und das jährliche Radbudget verzehnfacht. Viele Projekte zur Radverkehrsförderung wurden umgesetzt, was eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr bewirkte. Wiesbaden hat sich damit beim jährlichen deutschen ADFC-Fahrradklimatest vom letzten Platz auf den 8. Platz (von 26 Städten) verbessert.¹¹

¹¹ https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2022/Rankingliste_FKT_2022.pdf (zuletzt aufgerufen am 04.08.2023)

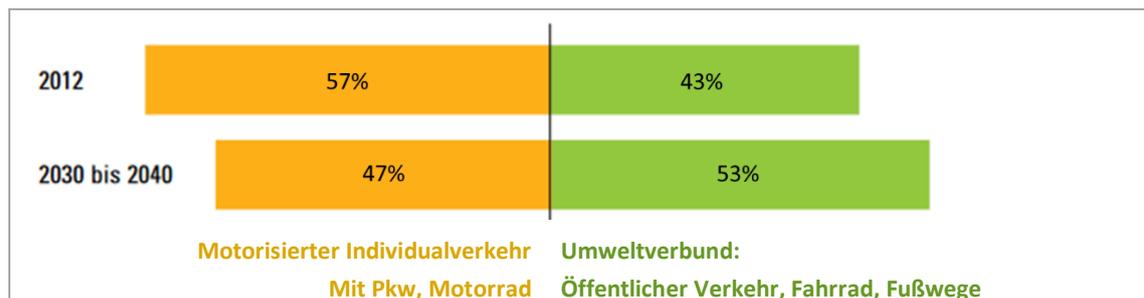
Die Schweizer Stadt Basel mit rund 205.000 Einwohner:innen hält einen Radverkehrsanteil von 15 %. Sie schafft es auch für Fußgänger:innen und im öffentlichen Verkehr so attraktiv zu sein, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs nur bei 22 % liegt.

Mobilitätsleitbild für die Region Linz

Wie in der 1. Linzer Klimastrategie festgeschrieben, verfolgt der Stadtsenat die Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen¹². Um dieses Ziel zu erreichen, wurde von der Stadt Linz – zusammen mit dem Land Oberösterreich – ein Ziel für die Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in der Region Linz vereinbart. Dieses wurde im Mobilitätsleitbild für die Region Linz „Kumm steig um“¹³ festgelegt. Das Ziel ist es, im Zeitraum 2030 bis 2040 den Anteil der Pkw-Wege von 57 % auf 47 % zu senken. Dafür muss die Zahl der Wege, die mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Rad, zu Fuß oder Park&Ride, Bike&Ride zurückgelegt werden, deutlich ansteigen.

Die Umsetzung der Maßnahmen der Fahrradstrategie Linz kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten, da durch die Weiterführung des Hauptradroutennetzes von der Umlandregion in die Stadt das Radfahren für die Umlandbevölkerung ebenfalls attraktiver wird.

Abbildung 16: Langfristige Ziele zur Mobilitätsentwicklung in Linz und Linz Umland* 2030 bis 2040 – Entwicklung Modal Split: Wegeanteile der Bevölkerung in der Region Linz nach Verkehrsmitteln und pro Werktag



* Linz Umland umfasst die Gemeinden: Asten, Ansfelden, Enns, Leonding, St. Florian, Pasching, Traun, Wilhering, Engerwitzdorf, Gramatstetten, Hellmonsödt, Kirchschlag, Lichtenberg, Puchenau, Steyregg

Quelle: Amt der Oö. Landesregierung, 2019: „Kumm steig um“, Mobilitätsleitbild für die Region Linz.

Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs in Österreich

Der hohe Wert des Radfahrens als Teil des Gesamtverkehrssystems wird im Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs in Österreich¹⁴ betont. Der Radverkehrsanteil soll daher österreichweit von derzeit 7 % auf 15 % bis zum Jahr 2025 erhöht werden. Dieses Ziel haben alle neun Bundesländer sowie der Österreichische Städtebund und der Österreichische Gemeindebund unterzeichnet.

Die Städte werden für die erfolgreiche Erreichung dieses Ziels eine besondere Rolle spielen, da hier zum einen viele Fahrten stattfinden und der Hebel dadurch groß ist, zum anderen die Wegstrecken kürzer und damit – sichere Radwege vorausgesetzt – besser für das Radfahren geeignet sind.

¹² Stadt Linz, 2019: Klimastrategie Linz (<https://www.linz.at/umwelt/104199.php>, zuletzt aufgerufen am 04.08.2023)

¹³ Amt der Oö. Landesregierung (2019) Mobilitätsleitbild für die Region Linz. Mobilität gemeinsam gestalten – neue Wege in der Region Linz

¹⁴ BMK, klimaaktiv, Land Burgenland, Land Kärnten, Land Niederösterreich, Land Oberösterreich, Land Salzburg, Land Steiermark, Land Tirol, Land Vorarlberg, Stadt Wien, Österreichischer Gemeindebund, Österreichischer Städtebund (2022)

4.2 Die Vision der „Fahrradstadt Linz“

Linz ist eine wachsende Stadt – die Zahl der Einwohner:innen steigt stetig an. Linz hat auch eine hohe Bedeutung als Wirtschafts- und Bildungsstandort. Die Stadt bietet viele Arbeitsplätze auch für Menschen aus dem Umland. Die Hälfte der Arbeitskräfte pendelt aus dem Umland nach Linz.

Mit steigender Wirtschaftskraft und Bevölkerungszahl nimmt die Zahl der Wege innerhalb der Stadt und vom Umland in die Stadt zu. Der motorisierte Individualverkehr prägt viele Stadtgebiete stark. In den Spitzenzeiten gelangen die Straßen an den stark genutzten Abschnitten ebenso an die Kapazitätsgrenze wie der öffentliche Verkehr. Alternative Verkehrsmittel – wie das Fahrrad – werden nicht nur vor dem Hintergrund steigender Energiekosten attraktiver. Immer mehr wird erkannt, dass das Rad ein effizientes Verkehrsmittel im Stadtverkehr ist.

Um den angestrebten Fahrradanteil am Modal Split zu erreichen, arbeitet die Stadt mit großem Engagement daran, die Radverkehrsstrecken attraktiver zu gestalten. Um die Attraktivität des Fahrradfahrens zu erhöhen und neue Gruppen anzuziehen, orientiert sich die Fahrradstrategie an folgenden Grundprinzipien:

- 🚲 In der „Fahrradstadt Linz“ ist das Radfahren selbstverständlich geworden. Das Rad gehört als Verkehrsmittel zum Stadtbild, denn: Das Fahrrad ist ein gern genutztes Alltagsverkehrsmittel.
- 🚲 Multimodalität wird gelebt: Linzerinnen und Linzer, aber auch Personen, die aus anderen Gemeinden nach Linz kommen, nutzen unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre täglichen und nicht alltäglichen Wege in Linz.
- 🚲 Gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr ist selbstverständlich und erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen.
- 🚲 Wichtige Mobilitätsknoten, wie beispielsweise der Hauptbahnhof, der Bereich Hauptplatz, die Johannes-Kepler-Universität und die Tabakfabrik werden als Umsteigepunkte zwischen den Verkehrsmitteln genutzt und stärken den Umweltverbund.
- 🚲 Auf sicheren, attraktiven und durchgängigen Hauptrouten können Radfahrerinnen und Radfahrer gefahrlos, intuitiv und direkt an ihr Ziel kommen.
- 🚲 Auf die Verkehrssicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer wird besonderes Augenmerk gelegt: Die Radwege sind so gestaltet, dass auch Kinder mit dem Rad ungefährdet in die Schule fahren können.
- 🚲 Sichere und überdachte Abstellanlagen bieten attraktive Möglichkeiten zum Parken des Fahrrades an Quelle und Ziel.
- 🚲 Das Radwegenetz in Linz ist an überregionale Radwege angebunden. Dies unterstützt den Pendelverkehr von und nach Linz.

4.3 Strategische Ziele

Die strategischen Ziele übersetzen die Vision der „Fahrradstadt Linz“ in konkrete Ziele für die Radinfrastruktur und den Radverkehr in Linz.

- ▶▶ **In Linz wird ein attraktives Hauptradwegenetz errichtet.**
 - ▶ Ein Netz an Hauptrouten wird durch Verbindungsrouten ergänzt.
 - ▶ Hauptrouten werden in der Regel bis zur Stadtgrenze geführt, wo sie in das Oberösterreichische Radhauptrouthenetz münden.
- ▶▶ **Das Radverkehrsnetz ist für alle Radfahrer:innen sicher nutzbar.**
 - ▶ Das Radverkehrsnetz soll so verbessert werden, dass es allen Radfahrer:innen, insbesondere Kindern, älteren Personen und weniger geübten Radfahrer:innen „von 8 bis 80 Jahren“ ausreichend Komfort und Sicherheit bietet.
 - ▶ Angestrebt wird, vorrangig einzelne Routen durchgängig auf einen guten Qualitätsstandard zu bringen. Sichere, durchgängig komfortabel befahrbare Hauptrouten erzeugen einen größeren Mehrwert als viele einzelne unzusammenhängende Teilstücke.
 - ▶ Wo erforderlich, wird der öffentliche Straßenraum zugunsten des Radverkehrs neu aufgeteilt, um neue Radverkehrsanlagen zu schaffen und vorhandene Gefahrenstellen und Barrieren zu entschärfen.
- ▶▶ **Der Umweltverbund wird gemeinsam gedacht.**
 - ▶ Im Zuge des Ausbaus des Radwegenetzes wird auf eine allgemeine Stärkung des Umweltverbundes geachtet. Der öffentliche Verkehr wird mitgedacht und die Situation von Fußgänger:innen berücksichtigt.
- ▶▶ **Kommunikation ist wichtig.**
 - ▶ Das Radfahren in Linz wird proaktiv und positiv als umfassendes städtisches Service verstanden und kommuniziert.
 - ▶ Die Wirkung der umgesetzten Maßnahmen wird laufend evaluiert werden, u. a. mit Hilfe neuer Radverkehrszählstellen. Die Zählstellendaten werden öffentlich gemacht.
- ▶▶ **Dem Radverkehrsbaus stehen ausreichend Ressourcen zur Verfügung.**
 - ▶ Die Verbesserung des Radverkehrs wird durch ein erhöhtes Budget für den Radinfrastrukturausbau unterstützt. Die Erfahrung zahlreicher Städte zeigt, dass eine deutliche Steigerung des Radverkehrsbudgets den Radverkehr spürbar verbessert.
 - ▶ Essenziell sind zudem ausreichende Personalressourcen in der Verwaltung, um von Seiten der Stadt die Maßnahmenumsetzung planen, begleiten und baulich umsetzen zu können.
 - ▶ Maßnahmen für den Radverkehr werden bei allen städtischen Straßenbauplanungen mitberücksichtigt.

Die Stadt Linz bekennt sich zu diesen ambitionierten Zielen. Sie ist sich bewusst, dass diese ehrgeizigen Ziele ein hohes Maß an Anstrengungen erfordern, um die angestrebten Qualitäten in der Radinfrastruktur zu erreichen.

4.4 Grundsätze

Bei der Umsetzung der Ziele der Fahrradstrategie Linz werden folgende Grundsätze berücksichtigt:

▶ Sicherheit für alle Radfahrer:innen

- ▶ Die neu gebaute Radverkehrsinfrastruktur bietet eine hohe Verkehrssicherheit und wird von den Radfahrenden auch als sicher wahrgenommen. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen werden durch die bauliche Gestaltung der Infrastruktur ebenso wie durch die Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln minimiert.
- ▶ Bei der Verbesserung bestehender Radinfrastruktur wird darauf geachtet, dass die Sicherheit der Radfahrer:innen aller Altersgruppen weiter gehoben wird.
- ▶ Radverkehr und Kfz-Verkehr werden bei hohen Geschwindigkeiten (mehr als 30 km/h) und hohem Kfz-Verkehrsaufkommen baulich getrennt.
- ▶ Die Radwege verfügen über sichere Kreuzungen, generell wird eine möglichst kreuzungsfreie Wegführung angestrebt.
- ▶ Die Routen können nachts sicher befahren werden und sind beleuchtet.
- ▶ Kooperation mit beteiligten Stakeholdern, insbesondere umliegende Gemeinden, Betriebe, Vertreter:innen von Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Tourismus

▶ Qualität der Wegführung auf Radhaupttrouten

- ▶ Haupttrouten sind so geplant und gestaltet, dass sie für Radfahrende zu jeder Tages- und Nachtzeit wetterunabhängig attraktiv benutzbar sind.
- ▶ Haupttrouten besitzen eine durchgehend gute Qualität auf ihrer gesamten Länge. Geteilte Flächen mit dem Fußverkehr werden vermieden, insbesondere bei höherem Rad- und Fußverkehrsaufkommen.
- ▶ Haupttrouten sind durch einheitliche Standards und Designs klar und eindeutig in ihrem Verlauf erkennbar und weisen eine intuitive Wegweisung auf.
- ▶ Haupttrouten weisen keine Gefahrenstellen auf.
- ▶ Haupttrouten werden gewartet und sind ganzjährig gut benutzbar (Entwässerung, Straßenkehrung, Winterdienst, Grünschnitt).
- ▶ Haupttrouten, die aus dem Umland nach Linz führen, werden auch in der Stadt attraktiv bis zur nächsten Haupttroute in Linz weitergeführt und entsprechend beschildert.
- ▶ Haupttrouten sind mit gut gelegenen Fahrradabstellanlagen ergänzt.
- ▶ Im Falle von Baustellen werden Haupttrouten immer mitgedacht und befahrbare Umleitungsstrecken eingerichtet.

▶▶ Gute Rad-Anbindung an das Linzer Umland

- ▶ Die Linzer Haupttrouten führen bis an die Stadtgrenze bzw. bis zu definierten Übergabepunkten, bis sie nach der Stadtgrenze in das Oberösterreichische Radhaupttroutennetz münden. In enger Abstimmung mit den Umlandgemeinden und dem Land Oberösterreich werden Radrouten über die Stadtgrenzen hinaus – insbesondere mit den Oberösterreichischen Radhaupttrouten – geschaffen bzw. verknüpft. Damit steht den Einpendler:innen aus der Region und den Linzer Auspendler:innen künftig ein attraktives Radwegenetz zur Verfügung.

▶▶ Nutzung der Synergien von Rad und ÖV

- ▶ Radverkehr und öffentlicher Verkehr haben ein hohes Synergiepotenzial und können damit den Umweltverbund insgesamt stärken. Ziel ist es, durch Kooperation und konkrete Maßnahmen dieses Potenzial bestmöglich zu nutzen.
- ▶ Von großer Bedeutung ist Bike & Ride an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit guten Abstellmöglichkeiten. Weitere wichtige Aspekte sind aber auch die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln und die Mitbenutzung von Busfahrstreifen für den Radverkehr.
- ▶ Bike-Sharing leistet einen wichtigen Beitrag im Gesamtverkehrssystem. Für jene, die auf ein eigenes Auto verzichten und oft den öffentlichen Verkehr benutzen, sind herkömmliches Bike-Sharing und Lastenrad-Sharing wertvolle Ergänzungen für ein qualitätsvolles Mobilitätsangebot.

▶▶ Kommunikation, Bewusstseinsbildung und Konfliktvermeidung

- ▶ Kontinuierliche Aktivitäten im Bereich der Kommunikation und Bewusstseinsbildung steigern in Kombination mit der Bereitstellung von Radinfrastruktur die Fahrradnutzung erheblich. Sie werden daher Teil der Aktivitäten der Stadt Linz.
- ▶ Kommunikation braucht es auch, um die durch ansteigenden Radverkehr auch ansteigenden Konflikte zwischen Radfahrer:innen, Fußgänger:innen und Autofahrer:innen zu reduzieren. Punktweise werden verstärkte exekutive Maßnahmen zu Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln bei dichterem Radverkehr erforderlich sein.
- ▶ In Stadtrandbereichen kann das erlaubte Fahren von E-Bikes und Rennrädern auf der Fahrbahn Konflikte mit langsameren Verkehrsteilnehmer:innen auf gemischten Geh- und Radwegen vermeiden.

▶▶ Betriebliches Mobilitätsmanagement

- ▶ Nicht zuletzt aufgrund der großen Zahl an Arbeitsplätzen in Linz ist es wichtig, auch bei den Unternehmen in Linz anzusetzen und konkrete Maßnahmen für mehr Radverkehr zu fördern. Dadurch können nicht nur hohe Parkplatzkosten gesenkt werden, auch die CO₂-Emissionen werden reduziert und Mitarbeiter:innen verringern ihre Fahrtkosten.
- ▶ Die Stadt Linz fördert weiterhin Betriebe und Organisationen beim Ankauf von Dienstfahrzeugen inkl. E-Bikes.

5. Handlungsfelder

Die Handlungsfelder beschreiben, welche konkreten Maßnahmen in welchen Bereichen gesetzt werden, um die Ziele der Fahrradstrategie Linz zu erreichen.

Handlungsfeld		Beschreibung
Hauptradwegnetz inkl. regionaler Anbindung		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehrere Routen durch das Stadtzentrum ▪ Anbindung des Linzer Südens mit hoher Bevölkerungsdichte ▪ Gute Anbindung an das oberösterreichische Hauptradroutennetz im Linzer Umland ▪ Fokus auf Errichtung neuer Infrastruktur und Lückenschlüssen ▪ Umsetzung kostengünstiger Maßnahmen für ein schnell wachsendes Radverkehrsnetz
Fahrradparken		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erweiterung mit Anlehnbügel und Vorderradhalter ▪ Ausbau und Verbesserung des Angebots am Hauptbahnhof Linz ▪ Handlungsleitfaden für das Fahrradparken auf Privatgrund für Planer:innen und Bauträger ▪ Kontinuierliche Entfernung von „Fahrradleichen“
Schnittstellen Rad und ÖV		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktive Radabstellanlagen mit ausreichenden Kapazitäten an wichtigen ÖV-Knoten (RSB-Bahnhöfe, TIM-Standorte, Umsteigeknoten der Straßenbahn) ▪ city bike Linz als wichtige Ergänzung zum öffentlichen Verkehr kontinuierlich erweitern (z.B. in den Süden von Linz)
Wegweisung		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung eines Konzepts für die Wegweisung des Hauptradnetzes in der Stadt aufbauend auf neuen oberösterreichischen Leitlinien ▪ Erneuerung der Wegweisung
Bewusstseinsbildung		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Newsletter der Stadt Linz informiert über neue Projekte ▪ Weiterführung der Aktion „Linz fährt Rad“ ▪ Bewerben der Angebote der Fahrradberatung OÖ ▪ Proaktive Kommunikation über Straßenbaumaßnahmen und eventuell erforderliche Umleitungen oder Radwegsperrungen ▪ „Mobilitätsstarterpaket/Infoblatt“ für neue Bürger:innen bzw. bei Umzug in neuen Stadtteil ▪ Kampagnen zur „Belohnung“ von Radfahrer:innen ▪ Gelebte Radkultur: Politik und Stadtverwaltung verstehen sich als Radverkehrsbotschafter:innen
Betriebliches Mobilitätsmanagement		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderungen der Stadt Linz für Dienstfahrräder ▪ Anlaufstelle für interessierte Unternehmen bzgl. weiterer Fördermöglichkeiten der Stadt und des Bundes

Handlungsfeld		Beschreibung
Konflikte unter Verkehrsteilnehmer:innen lösen		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufklärung und Information ▪ Schilder und Bodenpiktogramme ▪ Regelmäßige Schwerpunktkontrollen durch die Polizei
Monitoring und Erfolgskontrolle		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Errichtung eines neuen Systems an Dauerzählstellen ▪ Veröffentlichung der Zählstellendaten im Dashboard der Stadt
Budget und Personalressourcen		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budget für die Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sicherstellen. ▪ Ausreichende Personalressourcen für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen sicherstellen.

6. Das Radwegenetz der Zukunft



6.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Aufgrund der Linzer Stadtstruktur ist es besonders wichtig, für den Radverkehr qualitativ hochwertige Nord-Süd-Achsen bereitzustellen. Diese führen durch das gesamte Stadtgebiet, beispielsweise von Ebelsberg über die Innenstadt bis Urfaahr und zur Johannes-Kepler-Universität.

Eine hohe Bedeutung haben außerdem durchgängige, qualitativ hochwertige Ost-West-Achsen, z. B. Linz Oed – Bindermichl – VOEST-Gelände, die bisher weniger im Fokus standen.

Kreuzungspunkte zwischen den Nord-Süd und Ost-West-Achsen sind wichtige Knotenpunkte im Radwegenetz, die durch gute Wegweisung die Weiterfahrt intuitiv anleiten und Informationen zu Entfernungen bieten. Hier soll – auch im Sinne der leichteren Kommunizierbarkeit – an die neuen oberösterreichischen Leitlinien angeknüpft werden, die derzeit erarbeitet werden.

Ein hohes Potenzial für den Radverkehr haben Gebiete mit großen Arbeitsstätten, insbesondere Hafen, Betriebe an der Industriezeile, Chemiepark und VOEST.

Das Hauptradnetz ist dort engmaschiger, wo die Stadtstruktur eine höhere Bebauungs- und Nutzungsdichte aufweist. Um die Erreichbarkeit für Radfahrende zu verbessern, ist Radfahren auch in Fußgängerzonen möglich oder es werden stark verkehrsberuhigte Bereiche als Begegnungszonen verordnet.

Ein starker Fokus bei der Umsetzung liegt auf den Hauptrouten mit hohem Radfahrpotenzial. Diese sollen möglichst zeitnah durchgängig attraktiv befahrbar sein. Ein attraktives Hauptradnetz ist der maßgebliche Faktor zur Steigerung des Radverkehrs in Linz.

Wichtig sind zudem die Anbindungen an die regionalen Radverbindungen in das Linzer Umland mit besonderem Fokus auf die mit Linz zusammenwachsenden Städte Leonding und Traun.

6.2 Kostengünstige Maßnahmen für ein schnell wachsendes Radwegenetz

Durchgängiges, sicher befahrbares Grundnetz errichten

Für eine rasche Steigerung der Radverkehrszahlen ist es wichtig, in kurzer Zeit ein durchgängiges und sicher befahrbares Grundnetz zu errichten. Zur optimalen Nutzung der finanziellen Ressourcen ist eine kostengünstige Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen oftmals zielführender als der Umbau ganzer Straßenzüge.

Fokus auf Lückenschlüsse für effizienten Ressourceneinsatz

Für einen effizienten Ressourceneinsatz liegt der Fokus kurzfristig in den Ausbaumaßnahmen auf Lückenschlüssen und gänzlich neuen Radverbindungen (z.B. Anbindung der Industriezeile).

Bestandsverbesserungen sind dort sinnvoll, wo wichtige Routen eine sehr geringe Qualität aufweisen (z.B. Makartstraße, Gürtelstraße) oder wo Straßensanierungen ohnehin notwendig sind.

Geschützte Radfahrstreifen als bewährte, kostengünstige Maßnahme

Sogenannte geschützte Radfahrstreifen, die auf der Fahrbahn errichtet werden und beispielsweise durch Schwellen, Randsteine, Blumentröge, Poller, etc. vom Kfz-Verkehr getrennt werden, sind eine bewährte Methode zur kostengünstigen Realisierung von Radverkehrsprojekten. In Linz können auf diese Weise Fahrstreifen oder Parkstreifen kostengünstig in Radwege umgewandelt werden.

Radfahrstreifen werden dort sinnvoll eingesetzt, wo aufgrund von Interessenskonflikten keine baulich getrennte Radinfrastruktur errichtet werden kann, beispielsweise bei angrenzenden Parkstreifen. Hier ist besonders auf eine ausreichende Breite und Sicherheitsabstände zum Parkstreifen zu achten.

In Straßen mit Busverkehr kann auch das Radfahren in Busfahrstreifen eine angemessene Möglichkeit sein, kurzfristig Verbindungen für den Radverkehr zu schaffen. Hier ist auf eine ganz tägige Nutzbarkeit zu achten, Busfahrstreifen sollten – sofern sie sich auch für den Radverkehr von Bedeutung sind – nicht zeitlich begrenzt sein.

Radfahren in Busfahrstreifen erlauben und Busspuren ganz täglich verordnen

Radfahrstreifen und Radfahren im Busfahrstreifen können bei beengten Platzverhältnissen mit geringem Aufwand umgesetzt werden. Sie werden oftmals jedoch als nicht attraktiv wahrgenommen und sind daher nicht für alle Zielgruppen geeignet. Vor der Wahl dieser Radverkehrsanlagen sind jedenfalls Alternativen zu prüfen, die das Radfahren für alle Menschen möglich machen. Auch sollten Busspuren, die zum Radfahren freigegeben sind, ganz täglich befahrbar sein, damit sich Radfahrende nicht unvermittelt vor parkenden Pkws wiederfinden. Zumindest langfristig sollte die Radverkehrsinfrastruktur zur Nutzung durch alle Menschen „von 8 bis 80“ möglich sein, beispielsweise durch baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Radinfrastruktur oder durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

Weitere Maßnahmen

Auch mit kleinen Details in der Gestaltung der Infrastruktur möchte die Stadt Linz das Radfahren angenehmer gestalten. Dazu gehören beispielsweise Haltegriffe an Kreuzungen, aber auch die Sicherheit verbessernde erweiterte Aufstellflächen an Kreuzungen oder auch Aufplasterungen (Fahrbahnteiler) bei Gefahrenstellen.

Bei getrennten Geh- und Radwegen sollen abgeschrägte Leitsteine als Standardlösung forciert werden. Auch soll auf sanfte Übergänge der Radinfrastruktur geachtet werden (z.B. Wechsel der Fahrbahnniveaus an Kreuzungen).

Abbildung 17: Haltegriffe am Bulgariplatz



© Stephanie Kirchmayr-Novak

6.3 Prinzipien des Hauptradnetzes

Das Hauptradnetz wird in folgende drei Routenkategorien unterteilt:

- ▶ Hauptrouten,
- ▶ Verbindungsrouten und
- ▶ Verbindungsrouten auf Privatgrund

Hauptrouten verbinden die Linzer Stadtteile und die Stadt mit dem Umland. Dabei werden sie an der Stadtgrenze mit den oberösterreichischen Radhauptwegen verknüpft (Abbildung 18).

Im Unterschied zu den oberösterreichischen Radhauptwegen, wo gemischte Geh- und Radwege die übliche Anlageart darstellen, wird bei den städtischen Hauptwegen in Linz aufgrund der höheren Zahl an Fußgänger:innen darauf geachtet, Rad- und Fußverkehr voneinander getrennt zu führen.

Betreffend Anlagenbreite und Anlageart für die unterschiedlichen Routenkategorien wurden Qualitätsziele definiert. Bei Errichtung neuer Radwege stellen diese die anzustrebende Qualität für Radwege dar. Als Grundlage für Planungen gelten die Planungsprinzipien der RVS Radverkehr. Die in Tabelle 2 und Tabelle 3 dargestellten Regelbreiten und Standards sollen zur Anwendung kommen.

Im Bestand muss mit dem bestehenden verfügbaren Platzangebot „vorerst“ gearbeitet werden. Bei Sanierungen von Straßen sind jedenfalls Verbesserungen anzudenken. Gefahrenstellen sollen jedenfalls entschärft werden.

Tabelle 2: Regelbreiten für Hauptwegen und Verbindungsrouten in Linz

Routentyp	Zweirichtungsweg	Einrichtungsweg, Radfahrstreifen	Gemischter Geh- und Radweg
Hauptweg	3,3 m	2,3 m	3,5 m
Verbindungsweg	2,6 m	1,3 m*	3,5 m

Alle Werte exkl. Schutzstreifen zu Fahrbahn und festen Hindernissen

*nach Möglichkeit abschnittsweise breiter, um ein Überholen zu gewährleisten

Tabelle 3: Angestrebte Regelqualität für Hauptwegen und Verbindungsrouten in Linz

Routentyp	Mischverkehr mit Kfz	Geh- und Radweg, Fußgängerzone
Hauptweg	Fahrradstraße oder Tempo 30 mit sehr geringen Kfz-Verkehrsstärken	In Ausnahmefällen bei sehr geringen Fußverkehrsstärken
Verbindungsweg	Tempo 30 mit geringen Kfz-Verkehrsstärken	Geeignet nach Kriterien der RVS

6.4 Das Hauptradnetz

Aus den Anforderungen des Hauptradnetzes ergeben sich prioritäre Maßnahmen, die in zwei Zeithorizonten, nämlich kurzfristig bis inkl. 2025 und mittelfristig (ab dem Jahr 2026) umgesetzt werden sollen. Diese werden im Detail im Kapitel 8 „Liste der prioritären Maßnahmen“, beschrieben und sind in Abbildung 18 und Abbildung 19 ersichtlich.

Abbildung 18: Hauptradnetz der Zukunft

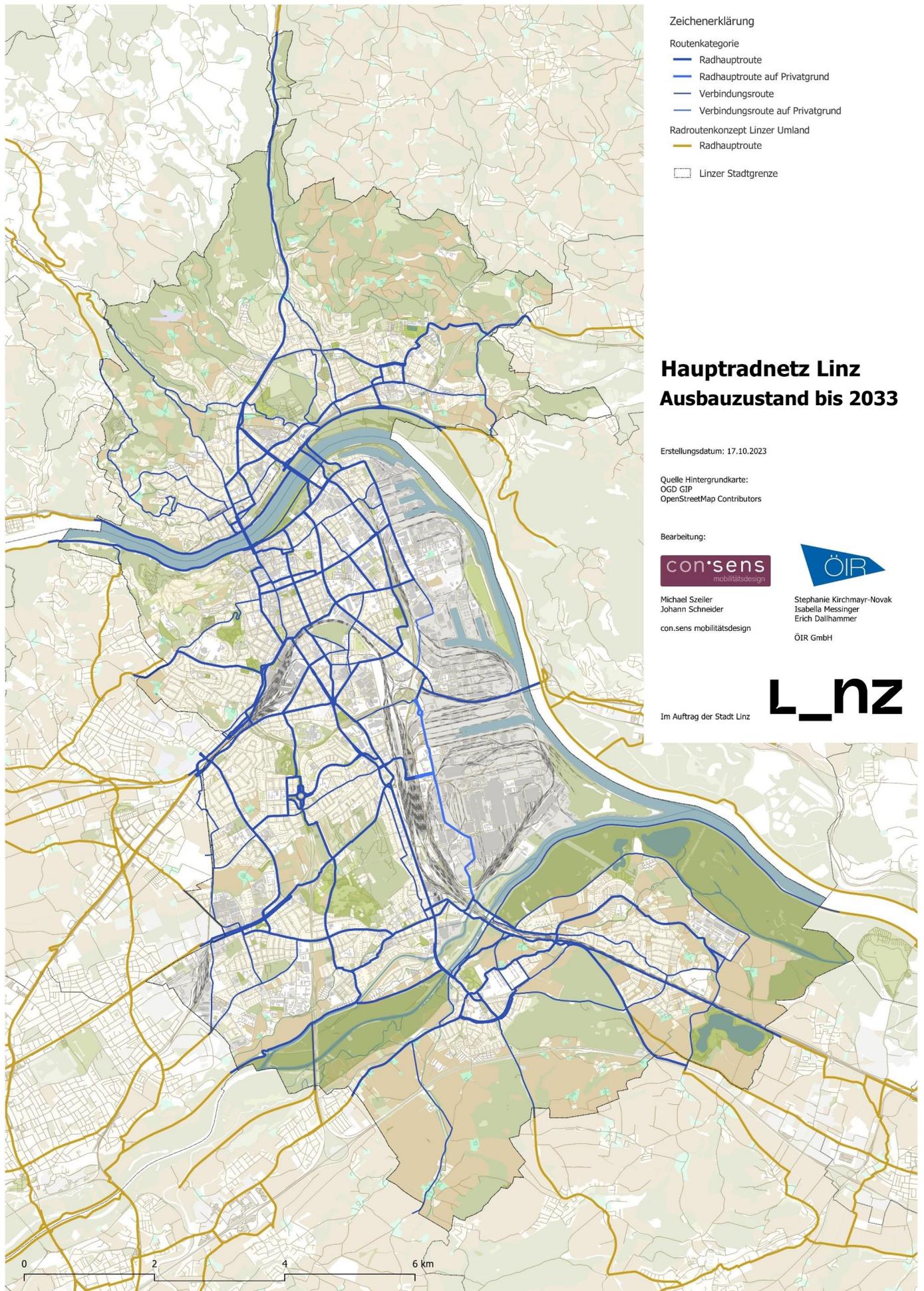
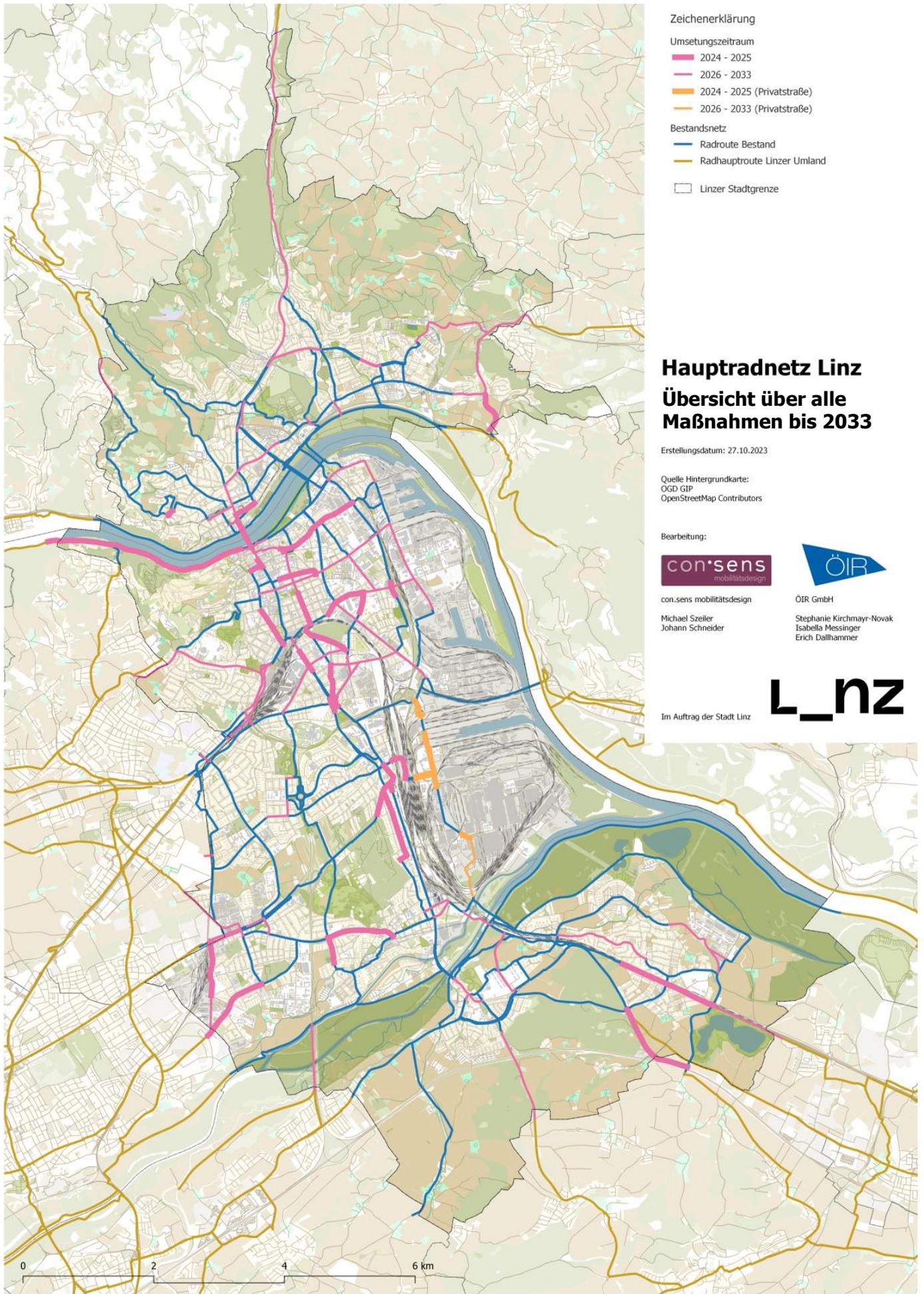


Abbildung 19: Hauptradnetz, Übersicht über alle Maßnahmen bis 2033



7. Weitere Handlungsfelder der Fahrradstrategie Linz



7.1 Fahrradparken an wichtigen Zielen

Die in Linz derzeit verwendeten Fahrradständer haben eine gute Qualität. Derzeit kommen in Linz sowohl Anlehnbügel als auch Vorderradhalter zur Anwendung. Beide Radständermodelle sind gut für den Einsatz im öffentlichen Raum geeignet und sollen weiter bedarfsgerecht eingesetzt werden (Abbildung 20). Auch private Errichter, v.a. im öffentlichen Raum, müssen bei der Auswahl der Radabstellanlagen auf die Qualität achten, auch um den Bestimmungen der OÖ Bautechnik-Verordnung gem. §18 zu entsprechen. Als Auswahlhilfe kann z.B. der Radabstelltest der Radlobby herangezogen werden.¹⁵

Tabelle 4: Vor- und Nachteile von Vorderradhalter und Anlehnbügel

Radständermodell	Vorteile	Nachteile
Vorderradhalter mit zusätzlicher Fixierung am Rahmen oder an der Gabel	<ul style="list-style-type: none"> – Geordnetes Abstellen – Platzsparend – Einstellen von beiden Seiten bei manchen Modellen möglich – temporäres Auf- und Abbauen leicht möglich 	<ul style="list-style-type: none"> – Nicht geeignet für Lastenräder – weniger gut in Stadtgestalt integrierbar
Anlehnbügel	<ul style="list-style-type: none"> – Flexibel im Straßenraum – von beiden Seiten zugänglich – flexibler für verschiedene Fahrradmodelle geeignet – gut in Stadtgestalt integrierbar 	<ul style="list-style-type: none"> – Muss fix in Straße verankert werden (geschraubt oder betoniert) – Rahmen absperren bei Lastenrädern nicht möglich

Abbildung 20: Vorderradhalter: ein Teil der Radabstellanlagen in Linz, Neues Rathaus



© Stephanie Kirchmayr-Novak

¹⁵ <https://www.radlobby.at/radparken> (zuletzt aufgerufen am 04.08.2023)

Fahrradparken am Hauptbahnhof Linz

Die Radabstellsituation am Hauptbahnhof soll mittels Attraktivierung der bestehenden Fahrradgarage und Errichtung weiterer Abstellanlagen (ev. Doppelstockparker) am Bahnhofplatz verbessert werden. Dazu werden Gespräche mit der ÖBB Infrastruktur geführt.

Abbildung 21: Radstation am Salzburger Hauptbahnhof



© VelopA Easylift

Abbildung 22: Radabstellanlagen am Bahnhof Lauterach



© Johann Schneider

Abbildung 23: Überdachte, doppelstöckige Fahrradgarage in Linz Oed



© Stephanie Kirchmayr-Novak

Entfernung von „Fahrradleichen“

Eine kontinuierliche Entfernung von „Fahrradleichen“ auf öffentlichen Radstellplätzen erhöht die Kapazitäten, insbesondere bei stark frequentierten Abstellanlagen wie dem Hauptbahnhof. Dazu gehört die Überprüfung auf Spuren von Vandalismus. Kontrollen erfolgen durch die Stadt Linz, für die zukünftige Servicierung sollen die stadtinternen Zuständigkeiten geklärt werden.

Fahrradparken im öffentlichen Raum

Eine Erweiterung der Fahrradabstellanlagen ist prioritär an wichtigen Quellen und Zielen vorzunehmen (z.B. Schulen, öffentliche Einrichtungen, Einrichtungen des täglichen Bedarfs), wo offensichtlicher Bedarf besteht oder Bürger:innen einen Bedarf melden.

Grundsätzlich sollten sich im öffentlichen Raum Fahrradabstellanlagen in regelmäßigen Abständen befinden – in der Innenstadt je nach Nutzungsintensität im Abstand von 50 bis 200 Metern. Gut eignen sich oft Standorte an Kreuzungen, da die niedrigen Fahrräder die Einsicht in die Kreuzung nicht stören.

Insbesondere in Stadtgebieten ohne moderne Fahrradräume sind zusätzliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum erforderlich. Im innerstädtischen Bereich müssen Fahrräder oft über Stiegen in den Keller oder die Wohnung getragen werden.

Wo Gehwegbreiten nicht ausreichen, können Fahrradabstellanlagen auf Parkplätzen errichtet werden. Ein Parkplatz kann mit fünf Radabstellbügeln Platz für zehn Fahrräder schaffen (Abbildung 24).

Die Stadt testet Radabstellplätze für Lastenräder in der Innenstadt mit Anlehnbügeln. Dabei kann auf Erfahrungen aus anderen Städten (z.B. Wien, Salzburg) zurückgegriffen werden.

Abbildung 24: Fünf Radabstellbügel mit zehn Fahrradstellplätzen und Bepflanzung



© Stephanie Kirchmayr-Novak

Fahrradparken im Wohngebiet

Die Oberösterreichische Bautechnikverordnung legt einen guten Grundstein für das Fahrradparken in Wohn- und Geschäftsgebäuden – durch die Vorgabe von Menge und Qualität von Fahrradabstellplätzen in Neubauten. In bestehenden Wohngebieten, die nicht über gut zugängliche Fahrradräume verfügen, ist eine Nachrüstung erforderlich (Abbildung 25).

Abbildung 25: Überdachte Fahrradabstellanlage; Leonding Haag



© Stephanie Kirchmayr-Novak

Überdachte Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zum Wohnhauseingang sind leicht zugänglich und schützen die Fahrräder vor witterungsbedingtem Verschleiß. Insbesondere für die Nutzung mit E-Bikes sollten absperrbare Anlagen eingerichtet werden, um Schutz vor Vandalismus und Diebstahl zu bieten.

Versperrbare Fahrradboxen eignen sich auch für den Straßenraum in dicht verbauten Wohngebieten, die nicht über eigene Fahrradräume verfügen, um Fahrräder sicher, witterungsgeschützt und leicht zugänglich abstellen zu können (Abbildung 26, Abbildung 27, Abbildung 28).

Abbildung 26: Best practice Paris: überdachte, versperrbare Radbox für sechs Fahrräder



© Joséphine Brueder/Ville de Paris, altinnova

Abbildung 27: Begrünte Radboxen im öffentlichen Straßenraum



© MG Pröttes

Die Erfahrung aus Kempten zeigt, dass Radboxen oft von Dauerparkenden oder Kurzzeitbewohner:innen genutzt werden. Ursprünglich war dort mittels Pfandsystem geplant, die Radboxen für mehrere Nutzer:innen täglich zugänglich zu machen.

Abbildung 28: Modulare Radstation „Bike Box“ in Kempten



© F64architekten

Handlungsleitfaden für das Fahrradparken auf Privatgrund

Zur weiteren Sensibilisierung und Steigerung der Qualität des Fahrradparkens auf Privatgrund ist die Erstellung eines Handlungsleitfadens für das Fahrradparken auf Privatgrund für Planer:innen und Bauträger geplant. Dieser soll auf die Bedeutung der qualitätsvollen Ausgestaltung von Radabstellanlagen hinweisen, um z.B. die Ausstattung mit Vorderradklemmen „Felgenkiller“ zu vermeiden. Auch sollte auf öffentlich zugängliche Radstellplätze für Besucher:innen nicht vergessen werden.

Abbildung 29: Fahrradraum (Glastür links) im Eingangsbereich des Wohnbaus; Vorderradklemmen für Besucher:innen (rechts) in Leonding Haag



© Stephanie Kirchmayr-Novak

Abbildung 30: Best practice – Besucherparkplätze im Wohnbau – Linz Europastraße



© Stephanie Kirchmayr-Novak

7.2 Optimierung von Mobilitätsknotenpunkten



Attraktive Radabstellanlagen mit ausreichenden Kapazitäten sollen an wichtigen ÖV-Knoten (Bahnhöfe, insbesondere neue Bahnhöfe der RSB, TIM-Standorte) errichtet werden. Überdachte Abstellanlagen und Fahrradboxen soll es an wichtigen Bahnhöfen und Umsteigeknoten der Straßenbahn geben.

city bike Linz soll als wichtige Ergänzung zum öffentlichen Verkehr kontinuierlich erweitert werden, auch außerhalb der Innenstadt. Es bietet vor allem dort eine gute Ergänzung zum öffentlichen Verkehr, wo dieser nicht so gut ausgebaut ist oder zu manchen Tageszeiten nicht oft verkehrt.

Abbildung 31: Best practice – Überdachte Fahrradabstellanlage mit Fahrradbox; Leonding



© Stephanie Kirchmayr-Novak

Abbildung 32: Innsbruck Busstation mit Radabstellplatz



© iStock.com/Jack Sooksan



7.3 Wegweisung

Die Wegweisung soll überarbeitet werden. Derzeit besteht die Wegweisung in Linz aus quadratischen weißen Schildern mit grünem Rand (Abbildung 8, Seite 14).

Das Land Oberösterreich arbeitet derzeit einen Leitfaden für die Wegweisung der Radhaupttrouten und touristischen Radrouten aus. Die Veröffentlichung ist noch für das Jahr 2023 geplant. Die Stadt Linz wird diesen Leitfaden aufgreifen und auf Basis dessen ein Konzept für die Wegweisung des Hauptradnetzes in der Stadt ausarbeiten.

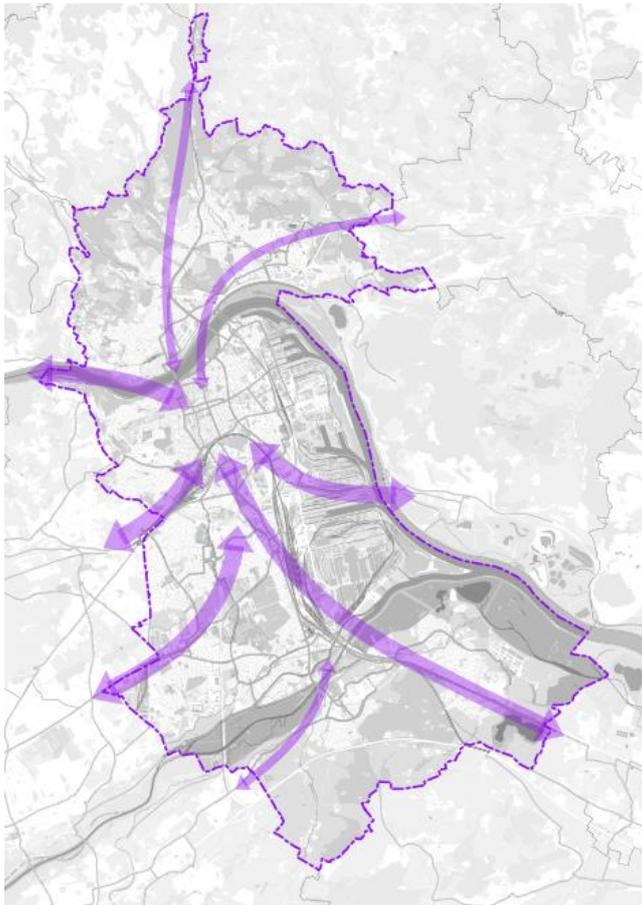
Grundsätzlich orientiert sich die Wegweisung an der Struktur des Haupttroutennetzes in Linz. Oberösterreichische Radhaupttrouten, die an der Stadtgrenze in das städtische Haupttroutennetz übergehen, sollen durch Wegweisung bis zur Linzer Innenstadt weitergeführt werden (Abbildung 33).

Die Korridore, Nummerierung und Namensgebung der Routen sollen im Wegweisungskonzept festgelegt werden. Die bestehende Wegweisung ist an die neuen Haupttrouten entsprechend anzupassen und zu ergänzen. Wegweiser werden jedenfalls an Kreuzungspunkten mehrerer Radrouten errichtet.

Bodenmarkierungen

Bodenmarkierungen zur intuitiven Sichtbarmachung der Radrouten sind eine sinnvolle Ergänzung zu den Radroutenschildern, insbesondere zur Orientierung an komplexen Kreuzungen und bei vom Straßenverlauf abzweigenden Radrouten. Der Einsatz von Bodenmarkierungen soll auch im Wegweisungskonzept festgelegt werden.

Abbildung 33: Verknüpfung der Haupttrouten in Linz mit den Oberösterreichischen Radhaupttrouten



← → Schematische Darstellung der Weiterführung oberösterreich. Radhaupttrouten in die Innenstadt

Die bestehende Wegweisung ist an die neuen Haupttrouten entsprechend anzupassen und zu ergänzen, Wegweiser werden jedenfalls an Kreuzungspunkten mehrerer Radtrouten errichtet.

Abbildung 34: Beispiele für Bodenmarkierungen ohne Aufrumpfung mit Geschwindigkeitsbegrenzung Graz



© Michael Skoric

Abbildung 35: Bodenmarkierungen in Frankreich, Grenoble



© ADTC Grenoble, Frankreich

Wegweisung: Best practice Beispiel Hamburg

Abbildung 36: Bodenmarkierung als Wegweiser



© Norddeutscher Rundfunk

Hamburg testet seit Herbst 2023 ein neues Wegweisungskonzept an der Veloroute entlang der Alster – vergleichbar mit den Radhaupttrouten in Linz. Dabei setzt die Stadt auf ein einprägsames Design und arbeitet mit Wegweisern im Streckenbereich und an Kreuzungen, Bodenmarkierungen und Übersichtsplänen in regelmäßigen Abständen.

Weitere Details: <https://test-radroute.de/>

Abbildung 37: Wegweiser an einer Kreuzung



© wikimedia/Uwe Rohwedder

Abbildung 38: Übersichtsgrafik Radroute



© Roland Magunia/FUNKE Foto Services

7.4 Bewusstsein schaffen und Vorteile des Radfahrens aktiv kommunizieren



Die positiven Aspekte des Radfahrens reichen von gesundheitlichen Aspekten über mehr Flexibilität bis zum Zeitvorteil bei kurzen Strecken im Stadtverkehr. Oftmals ist der Grund auf das Rad umzusteigen auch einfach der Spaß an der Bewegung im Freien. Manche Radfahrer:innen möchten aber auch einen Beitrag zum Umweltschutz leisten.

Ziel der Stadt Linz ist es, in der Kommunikation mit den Bürger:innen, aber auch Einpendler:innen:

- ▶ Radfahren als Alltagsverkehrsmittel bei der Bevölkerung bekannt machen,
- ▶ über die Vorteile des Radfahrens zu informieren,
- ▶ ein radfahrfreundliches Umfeld zu schaffen, das an die Wertschätzung zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen appelliert,
- ▶ über neu gestaltete Radinfrastruktur und andere Maßnahmen zu informieren und
- ▶ neue Radfahrer-/Zielgruppen zu erschließen.

Folgende Maßnahmen kann bzw. soll die Stadt Linz im Rahmen der Radverkehrsstrategie umsetzen:

- ▶ Information über neue Radverkehrsinfrastruktur und andere Fahrrad-bezogene Maßnahmen über den Newsletter der Stadt Linz.
- ▶ Weiterführung der Aktion „Linz fährt Rad“.
- ▶ Bewerben der vielfältigen Angebote, der Fahrradberatung Oberösterreich (z. B. Radfahren als Hausaufgabe).
- ▶ Ausweitung der bestehenden Services mit derzeitigem Fokus auf die zentrumsnahen Bereiche auf die gesamte Stadt.
- ▶ Proaktive Kommunikation über Straßenbaumaßnahmen und eventuell erforderliche Umleitungen oder Radwegsperrungen.
- ▶ „Mobilitätsstarterpaket/Infoblatt“ für neue Bürger:innen bzw. bei Umzug in einen neuen Stadtteil.
- ▶ Kampagnen zur „Belohnung“ von Radfahrer:innen, z.B. punktuell Austeilen von Goodie-Bags, Jausenpaketen, etc. an stark frequentierten Radachsen.
- ▶ „Gelebte Radkultur in Politik und Verwaltung“: Vorbildrolle von Politik und Verwaltung aktiv wahrnehmen bzw. unterstützen.
- ▶ Veröffentlichung von Zählraten, Lage von Servicestationen etc. über das Open Data Portal der Stadt Linz.

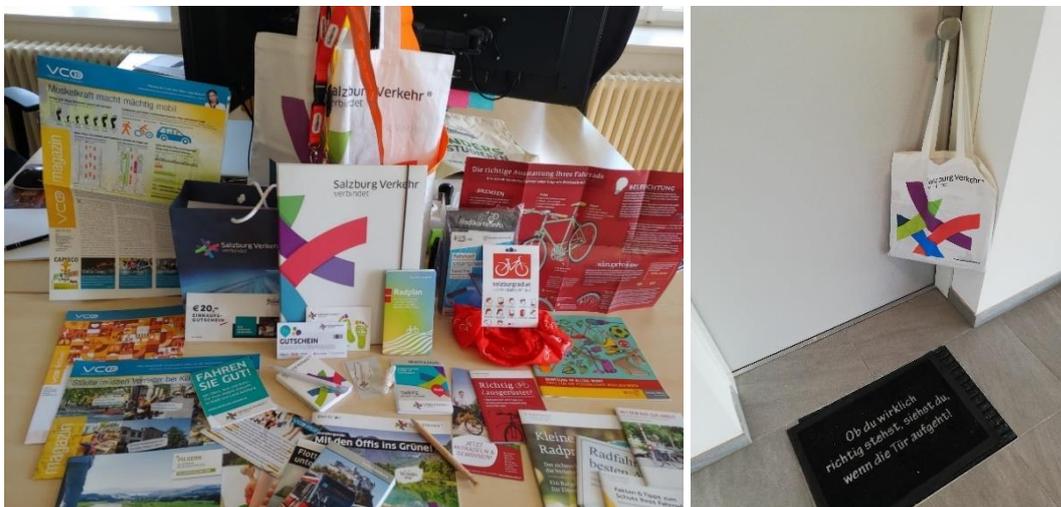


© iStock.com/Yuliva Soklakosdfva

Mobilitätsstarterpaket

Neue Einwohner:innen oder Personen, die ihren Standort innerhalb der Stadt wechseln, können durch ein Mobilitätsstarterpaket (Infoblatt, Beratung) über das Radfahren und die städtischen Services in der Umgebung informiert werden. Gleiches gilt für neue Angestellte in der städtischen Verwaltung. Dieses Mobilitätsstarterpaket sollte radfahrbezogene Informationen enthalten – z.B. Fahrradkarten, Informationen über Radservicestellen, Informationsblätter zur richtigen Ausstattung des Fahrrades, Informationen zu den Regeln des Radfahrens und konfliktfreien Miteinanders im Straßenraum. Darüber hinaus können neben einem „Goodie-Bag“ mit Reflektorbändern, Bleistiften oder Süßigkeiten auch Informationen zum Öffentlichen Verkehr (Linienplan, Tarifplan, Freiticket für den öffentlichen Verkehr, etc.) enthalten sein. Das Mobilitätsstarterpaket könnte im Magistrat bei der An- bzw. Ummeldung des Wohnsitzes übergeben werden, oder bei größeren Bauvorhaben an die Tür gehängt werden (Abbildung 39).

Abbildung 39: Beispiel Mobilitätsstarterpaket Salzburg „Kendlerpark“



Quelle: ÖIR, 2021. EU-Projekt SaMBA: Sustainable Mobility Behaviours in the Alpine Region

Open data

Mit der Erstellung eines City-Dashboards, das als interaktive Karte gestaltet werden soll, können zukünftig Informationen zu Verkehrsströmen insbesondere in der Innenstadt transparent dargestellt werden.

Die Zurverfügungstellung von open data im Zusammenhang mit dem Radverkehr soll ebenso einen Mehrwert schaffen und Informationen für interessierte Bürger:innen oder für Forschungszwecke einfach zugänglich machen.

Gelebte Radkultur in Politik und Verwaltung

Gegenwärtig wird die Nutzung des Fahrrades von Magistratsmitarbeiter:innen unterstützt, indem u.a. E-Bikes für schnelle und umweltfreundliche Dienstwege über ein E-Bike Sharing System ausborgt werden können. Seit dem Jahr 2019 gibt es im Neuen Rathaus fünf E-Bikes für Magistratsmitarbeiter:innen und den Ordnungsdienst, seit 2020 fünf weitere E-Bikes im Alten Rathaus.

Weitere Maßnahmen:

- ▶ Stadtinterne Exkursionen mit E-Bikes, um die Mitarbeiter:innen über die Radverkehrsinfrastruktur in Linz zu informieren.
- ▶ Die Sichtbarkeit des/der Fahrradbeauftragten erhöhen und verstärkt die magistratsübergreifende Zusammenarbeit fördern, z.B. zwischen Fahrradbeauftragten und der Klimastabstelle.
- ▶ Bewerbung der Duschmöglichkeiten im Alten Rathaus und in der Gruberstraße, die den Mitarbeiter:innen zur Verfügung stehen.

Abbildung 40: E-Bike Sharing-Station im Neuen Rathaus



© Stadt Linz

Offene Kommunikation über Engpässe

Die Radinfrastruktur kann nicht von heute auf morgen vervollständigt werden. In diesem Bewusstsein ist es wichtig, durchgängig gut befahrbare Hauptrouten gut zu kommunizieren. Auf noch vorhandene Lücken im Radwegenetz ist proaktiv aufmerksam zu machen und über die geplanten Verbesserungen und gegenwärtigen Ausweichrouten zu informieren.



7.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Verankerung von betrieblichen Mobilitätsmanagementmaßnahmen ermöglicht den Unternehmen in Linz, einen ökologischen Beitrag zur Luftreinhaltung und Lärmreduktion zu leisten, kann aber auch die Reise- und Logistikkosten der Unternehmen senken oder hohe Parkplatzkosten verringern. Ausschlaggebend ist jedoch oft die erhöhte Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen, wenn das Unfallrisiko oder das Stresslevel durch die Benutzung anderer Verkehrsmittel gesenkt und die Gesundheit gefördert werden kann.

Die Stadt Linz informiert interessierte Unternehmen über die Fördermöglichkeiten der Stadt und des Bundes wie z.B. die Förderung von (E-)Dienstfahrrädern, Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter:innen oder der Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges.

Abbildung 41: Radfahren als Alltagsverkehrsmittel auf dem Weg in die Arbeit vorbei am Stau



© iStock.com/Canetti



7.6 Maßnahmen zum Lösen von Konflikten unter Verkehrsteilnehmer:innen

Die Radinfrastruktur wird so gestaltet, dass alle Radfahrer:innen sicher ans Ziel kommen und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen minimiert werden. Daher hat im Rahmen der Radverkehrsstrategie der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur oberste Priorität.

Da die Umsetzung baulicher Maßnahmen nicht immer zeitnah möglich ist, sollen folgende Maßnahmen zur Lösung von Konflikten weitergeführt bzw. umgesetzt werden.

7.6.1 Aufklärung und Information

Oftmals beruht das falsche Verkehrsverhalten auf unzureichender Information. Dem kann durch Informationskampagnen begegnet werden. Die Erfahrung zeigt, dass Kampagnen besser angenommen werden, wenn sie nicht nur eine Verkehrsteilnehmergruppe ansprechen, sondern darauf hinweisen, dass alle Verkehrsteilnehmer:innen aufeinander Rücksicht nehmen müssen (Abbildung 42). Mögliche Maßnahmen sind:

- ▶ Gemeinsame Informationsveranstaltungen von Radverkehrsplanung und Polizei zum Aufklären über richtiges Verhalten in Fußgängerzonen und auf gemischten Geh- und Radwegen (Best practice Beispiel Bremen¹⁶),
- ▶ Verteilen von Flyern mit Regeln zur Radwegbenutzung auf gemischten Geh-Radwegen,
- ▶ Plakate zu den Themen Handzeichen, richtige Fahrradausstattung, „toter Winkel“, Empfehlung zum Helmtragen, Abstandhalten von Pkw zu Radfahrer:innen (Abbildung 43 und Abbildung 48),
- ▶ Plakatwände, Banner, Aufkleber, zur Information von Pkw- und Lkw-Fahrern über die Abstandsregelungen zu Radfahrenden im Straßenverkehr,
- ▶ Jeweilige Inserate in Zeitungen und Zeitschriften,
- ▶ Gestaltung und Verteilung von Büchern an Kinder und Jugendliche, die Eltern und ihre Kinder über das richtige Verhalten im Verkehr aufklären (Abbildung 44).

Abbildung 42: Kampagne in Frankreich für gegenseitige Rücksichtnahme – „Achtung am Fahrrad, Achtung auf Fahrräder“¹⁷



Quelle: France, Ministère de l'Intérieur, Sécurité routièrè

¹⁶ ADFC Bremen: <https://bremen.adfc.de/artikel/ruecksicht-auf-geteilten-wegen-1> (zuletzt aufgerufen am 04.08.2023).

¹⁷ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/attention-velo-attention-aux-velos> (zuletzt aufgerufen am 04.08.2023).

Abbildung 43: Plakatkampagne bei Busstation zur Sensibilisierung für den „toten Winkel“ von Bus-Fahrer:innen



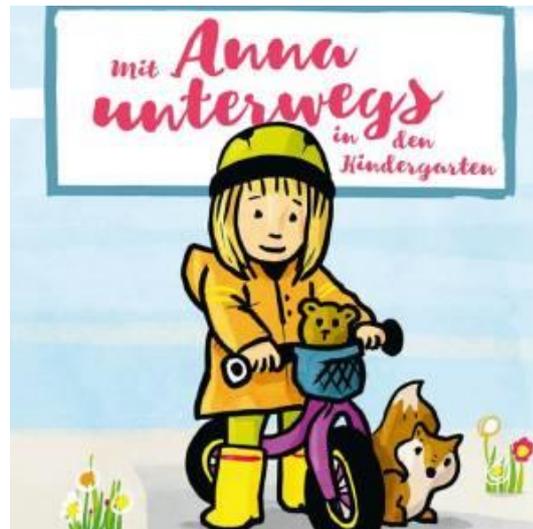
Quelle: ADTC Grenoble

Abbildung 44: Kinderbuch: „Du, ich, wir... die Straße für alle“ für die Stadt Nantes



Quelle: Stadt Nantes, <https://partagaroute.velo.qc.ca/> (zuletzt aufgerufen am 18.10.2023)

Abbildung 45: „Pixibuch“ der Mobilitätsagentur der Stadt Wien



Quelle: <https://www.wienzufuss.at/mit-anna-unterwegs-in-den-kindergarten/> (zuletzt aufgerufen am 18.10.2023)

7.6.2 Schilder und Bodenmarkierungen

Auf Wegen, die besonderes Konfliktpotenzial bergen und die kurz- und mittelfristig infrastrukturell nicht zu verbessern sind, können Bodenmarkierungen auf die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer:innen aufmerksam machen.

Abbildung 46: Bodenmarkierung für mehr Rücksichtnahme in Fußgängerzonen



Beispiel für eine Bodenmarkierung zur Sensibilisierung von Radfahrer:innen in Fußgängerzonen

Quelle: ADFC, Felix Wells

Abbildung 47: Bodenmarkierung „Fairness-Zone“ in Alt-Urfahr



In Alt-Urfahr gibt es seit dem Sommer 2023 eine „Fairness Zone“ zwischen der Oberen Donaustraße und der Kreuzung mit der Flussgasse. Die Fahrgeschwindigkeit ist auf 20 km/h beschränkt. Die Aktion wird von einer Werbekampagne begleitet.

Quelle: Magistrat Linz, Juni 2023

Abbildung 48: Kampagne „Abstand macht sicher“



Im Mischverkehr mit Pkw und Lkw werden Radfahrer:innen als schwächere Straßenbenutzer:innen durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) geschützt, wonach beim Überholen im Ortsgebiet ein Mindestabstand von 1,5 m zum Fahrrad einzuhalten ist. Die Radlobby hat eine Kampagne durchgeführt, um das Bewusstsein bei Lenker:innen von Pkw und Lkw zu erhöhen.

Quelle: Fahrradberatung Oberösterreich

Abbildung 49: Durchmarkierte Radüberfahrt (Beispiel Linz)



© Stephanie Kirchmayr-Novak

Auch durchmarkierte Radüberfahrten machen auf den Radweg aufmerksam und erhöhen die Achtsamkeit abbiegender und querender Verkehrsteilnehmer:innen.

Das deutliche Ende des markierten Radwegs vor dem Schutzstreifen soll verdeutlichen:

Hier haben querende Fußgänger:innen Vorrang.

7.6.3 Regelmäßige Schwerpunktkontrollen durch die Polizei

Wenn sanfte Maßnahmen nicht ausreichen, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen zu gewährleisten, werden in Österreichs Städten zumeist Schwerpunktkontrollen durch die Polizei durchgeführt.

Abbildung 50: Schwerpunkttaktion durch die Polizei in Wien



© Radlobby

Die Polizei kann im Fall von Übertretungen auch Strafen ausstellen und klärt über das korrekte Verhalten auf. Insbesondere dort, wo sich Beschwerden von Anrainerinnen und Anrainern häufen, werden Schwerpunktkontrollen verstärkt durchgeführt.

Sinnvoll ist, diese Maßnahmen öffentlich breit anzukündigen, um eine Verhaltensänderung anzustoßen, dann aber auch bei Fehlverhalten klare Konsequenzen zu ziehen.



7.7 Monitoring und Erfolgskontrolle

Die Wirkung der gesetzten Maßnahmen soll in einem Abstand von 2 bis 3 Jahren kontinuierlich überprüft werden. Dazu errichtet die Stadt Linz neue Radverkehrszählstellen in der Innenstadt, aber auch an den Haupttrouten. Die Informationen über die Entwicklung des Radverkehrs sollen über das Dashboard der Stadt veröffentlicht werden (siehe Kapitel 7.4 „Bewusstsein schaffen und Vorteile des Radfahrens aktiv kommunizieren“).

Für die Stadt Linz, als Ziel vieler Einpendler:innen, ist es zudem wichtig, die Radverkehrsentwicklung an den Stadtgrenzen regelmäßig zu überprüfen. Das Land Oberösterreich plant die Errichtung von Dauerzählstellen für alle Radhaupttrouten, deren Ergebnisse an die Stadt Linz weitergeleitet werden können. Auch diese Zählzeiten können in das Dashboard aufgenommen werden.



7.8 Budget und Personalressourcen

Wie aus den Gesprächen mit Radverkehrsbeauftragten aus anderen Städten klar hervorgegangen ist, war ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt für die Verbesserung der Radverkehrssituation die Erhöhung der Personalressourcen der Planungsabteilungen sowie der Planungs- und Umsetzungsbudgets.

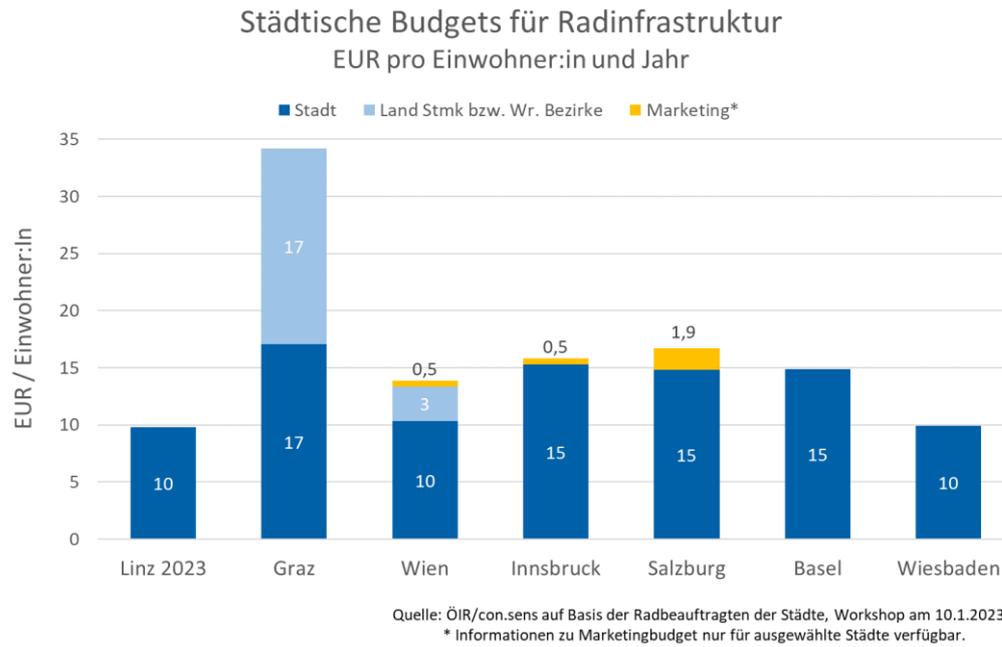
Die Personalressourcen sind sowohl in den Planungs- als auch den Bauabteilungen ein wichtiger Umsetzungsfaktor. Erst durch personelle Aufstockung war es möglich, die neuen Maßnahmen zu planen und deren Umsetzung zu koordinieren. Erst dadurch konnten die erhöhten Budgets für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur genutzt werden.

Im Durchschnitt liegt das Budget für Radverkehrsinfrastruktur zwischen 10 EUR und 15 EUR pro Einwohner:in und Jahr (Abbildung 51). In der Steiermark wird das städtische Radverkehrsbudget zudem stark durch das Land gestützt. In Wien, Innsbruck und Salzburg gibt es zudem ein eigenes Budget für Marketing bzw. bewussteinbildende Maßnahmen.

Das Linzer Budget für Radverkehrsplanungen war mit 2 bis 3 EUR pro Einwohner:in im Vergleich zu anderen Städten in der Vergangenheit sehr gering. Erst im Jahr 2023 gelang es, das Budget auf 10 EUR pro Einwohner:in anzuheben und damit besser an die Budgets vergleichbarer Städte anzugleichen.

Für die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen ist es notwendig, dass das Budget für Verbesserungen der Radinfrastruktur und für Personalressourcen dauerhaft auf das Niveau anderer Städte angehoben wird.

Abbildung 51: Städtische Budgets für Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen (EUR/Einwohner:in und Jahr)



8. Liste der prioritären Maßnahmen

Auf Basis der Analyse und den Erfahrungen anderer Städte wird das möglichst rasche Schließen wichtiger Lücken im Radwegenetz als sehr wirksam und damit prioritär angesehen.

Eine kurz- bis mittelfristige, spürbare Steigerung des Radverkehrsanteils gelingt, wenn in den nächsten Jahren möglichst viele Hauptrouten durchgängig gut befahrbar und mit intuitiver Wegweisung ausgestattet sind.

Das Schließen von Lücken im Hauptradnetz hat daher prinzipiell Priorität vor der Qualitätsverbesserung bestehender Radwege.

Bei besonders wichtigen Routen und im Zuge von ohnehin anstehenden Straßenumbauten oder -sanierungen sind Verbesserungen bestehender Radinfrastruktur dennoch sinnvoll und sollen auch umgesetzt werden.

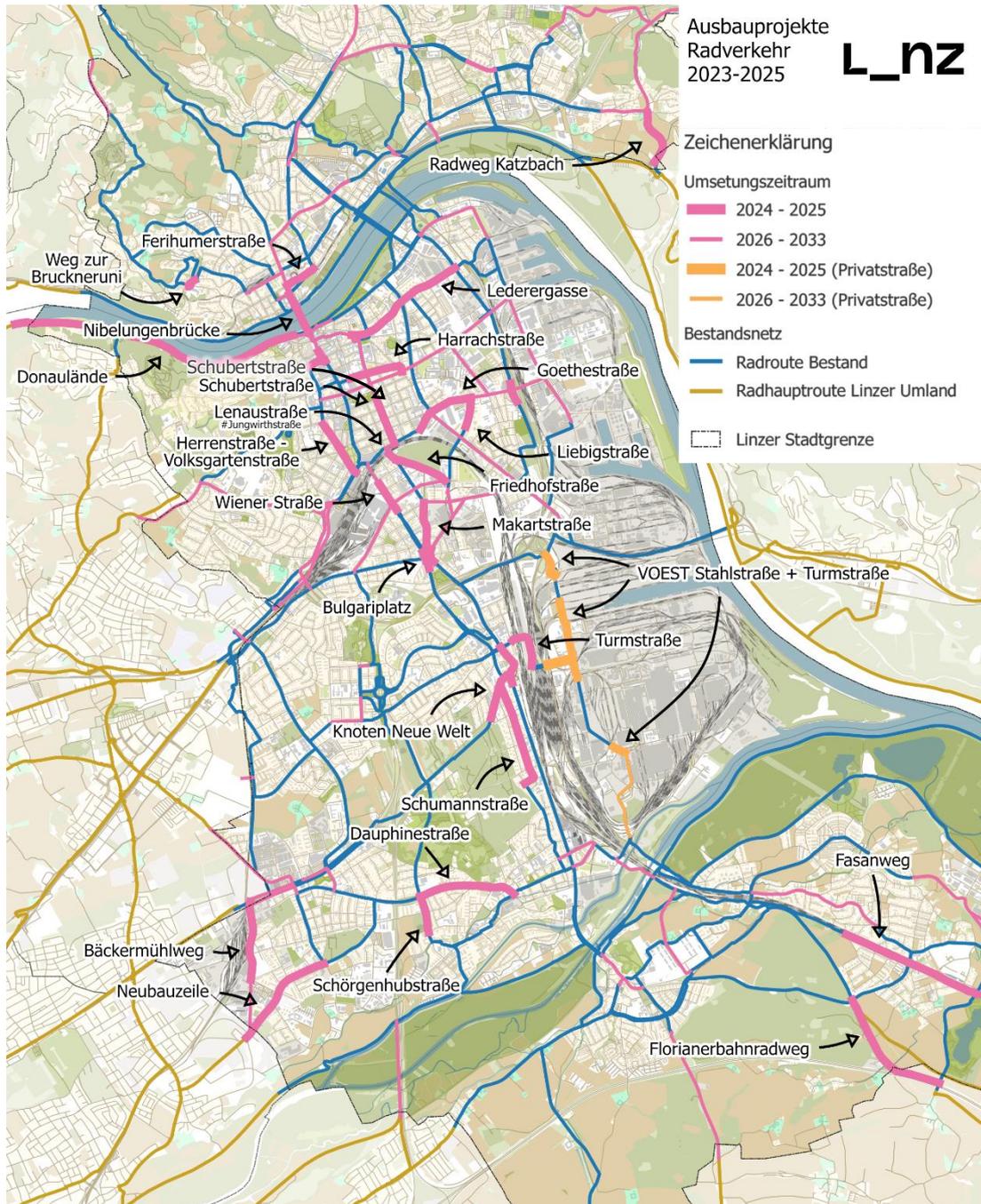
In Hinblick auf diese Prioritäten wurde – in Abstimmung mit den Expert:innen der Stadt, des Landes Oberösterreich, dem Regionalmanagement und unter Berücksichtigung von Rückmeldungen der Radlobby Linz und Oberösterreich – eine Liste an Maßnahmen für die kurz- und langfristige Verbesserung des Hauptradnetzes in Linz erstellt.

Diese Maßnahmen werden in zwei zeitlichen Paketen zusammengefasst:

- ▶ Kurzfristige Maßnahmen, die bis inkl. 2025 umgesetzt werden sollen (Abbildung 52) und
- ▶ mittelfristige Maßnahmen zur Umsetzung bis zum Jahr 2033 (siehe dünnere orange und rosa Linien in Abbildung 52).

Die mittelfristigen Maßnahmen wurden in drei Prioritätenkategorien eingeteilt und werden durch die Stadt ab 2026 umgesetzt, wobei die Reihenfolge der Umsetzung festgelegt werden muss.

Abbildung 52: Ausbauprojekte Radverkehr Linz 2023-2025



8.1 Kurzfristige Maßnahmen mit Umsetzungshorizont bis inkl. 2025

8.1.1 Donauquerung Nibelungenbrücke

Die Nibelungenbrücke ist zentrales Element für den Radverkehr in Linz und aktuell aufgrund der schmalen Einrichtungsradwege auf den Gehsteigen ein Nadelöhr für den Radverkehr. Ziel ist es, im Zuge der Eröffnung der neuen Westringbrücke die Kfz-Fahrstreifen zu reduzieren und eigene Radwege abseits der Gehsteige zu errichten. Nördlich davon soll es einen Anschluss an das Radverkehrsnetz in Urfahr, südlich Bestandsverbesserungen in die Innenstadt geben.

Länge

1.100 m

Routenkategorie

Radhauptroute

Maßnahmen Abschnitt 1

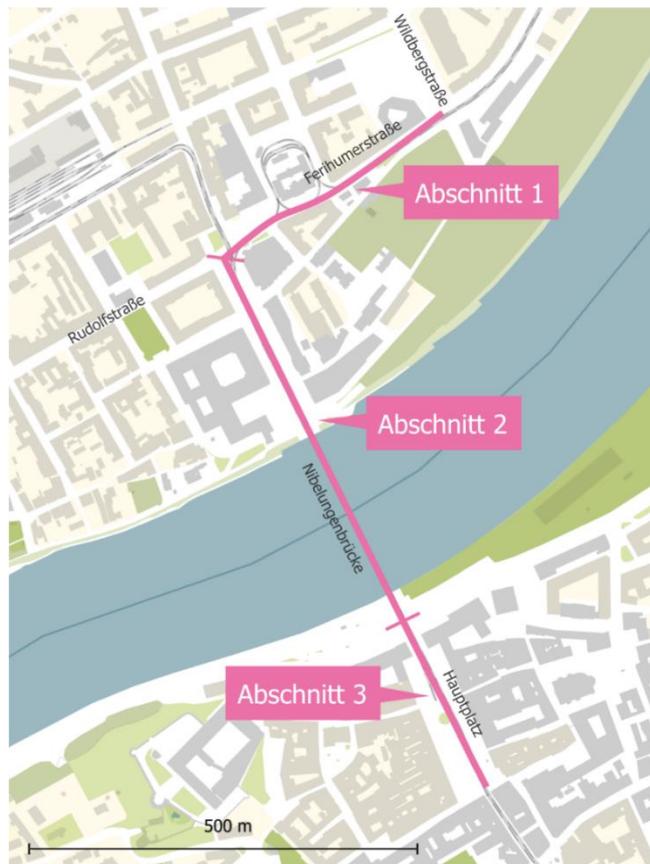
- ▶ *Kurzfristig*: Busfahrstreifen in Ferihumerstraße ganztäglich befahrbar anstatt nur in der Abendspitze
Fahrtrichtung Nord weiter im Bestand durch die Friedrichstraße (Mehrzweckstreifen)
- ▶ Prüfung der Machbarkeit für einen Zweirichtungsradweg in der Ferihumerstraße

Maßnahmen Abschnitt 2

- ▶ Kurzfristig bei Eröffnung neuen Westringbrücke 2024: Temporäre Protected Bikelane
- ▶ Optimierung der Anbindung an die Donaupromenade (Ausbau Rampe Ars Electronica)
- ▶ *Mittelfristig*: Zweirichtungsradwege auf beiden Seiten

Maßnahmen Abschnitt 3

- ▶ Bestandsverbesserungen am Hauptplatz (Wegweisung, Fahrbahnbeläge)
- ▶ Hauptplatz ohne Kfz-Durchzugsverkehr



Priorität

Sehr hohe Priorität

+++

Detailplanung

In Ausarbeitung

Umsetzung

2024 (abschnittsweise)
bis 2027

Beispiele für Protected Bikelanes

Abbildung 53: Beispiel Pop-up-Radweg in Wien (Hörlgasse)



© Johann Schneider

Temporäre Maßnahme zur Verbesserung der Radinfrastruktur in Wien; Umsetzung mit Baustelleninfrastruktur.

Errichtet 2020.

Abbildung 54: Geschützter Radstreifen in Mainz (Deutschland)



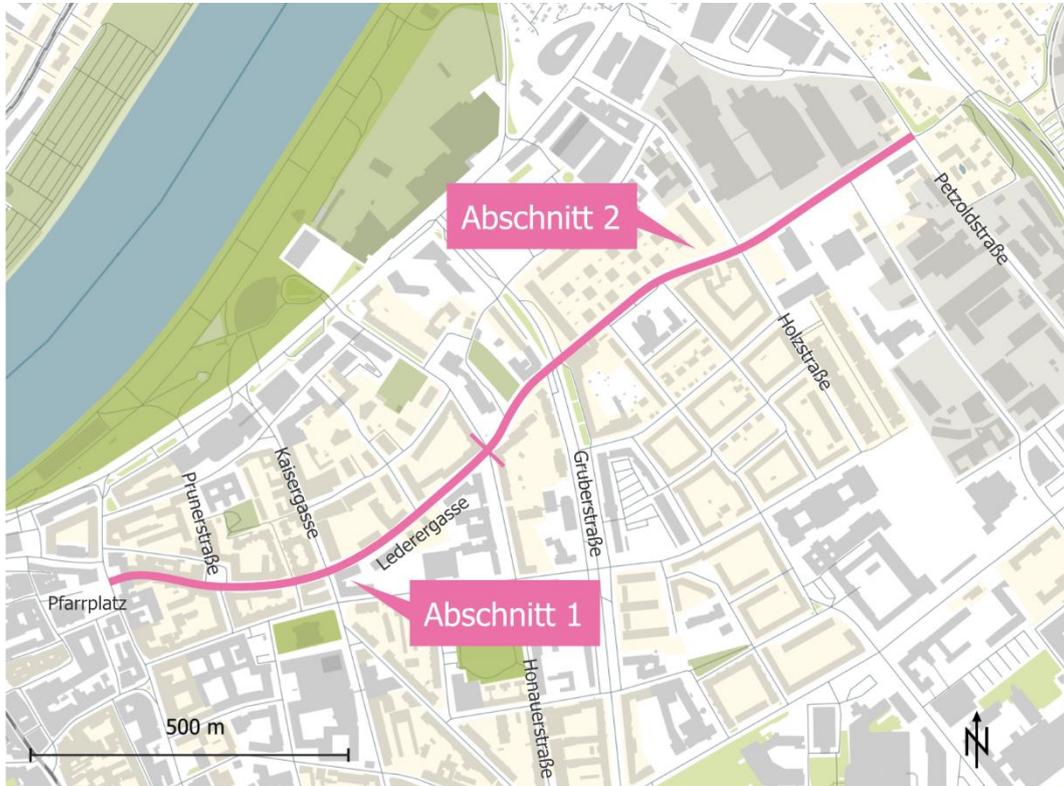
© Johann Schneider

Schnelle Maßnahme zum Schutz von Radfahrenden auf einem Radfahrstreifen, schnelle und günstige Umsetzung durch auf die Fahrbahn geklebte Randsteine.

Errichtet 2021

8.1.2 Lederergasse

Die Lederergasse ergänzt die Radhaupttrouten zwischen Innenstadt und Industriezeile und wird zur attraktiven Route ausgebaut. Bis zum Ausbau der Hafenerstraße und der Derfflingerstraße ist sie die wichtigste Ost-West-Route in der Innenstadt.



Länge
1.500 m

Routenkategorie
Verbindungsroute

Maßnahmen Abschnitt 1

- ▶ Begegnungszone zwischen Pfarrplatz und Prunerstraße
- ▶ Fahrradstraße zwischen Prunerstraße und Kaiserergasse
- ▶ 3 bis 3,5 m breiter Zweirichtungsweg zwischen Kaiserergasse und Honauerstraße

Maßnahmen Abschnitt 2

- ▶ 3 bis 3,5 m breiter Zweirichtungsweg zwischen Honauerstraße und Petzoldstraße

Priorität

In Umsetzung

Detailplanung

Abschnitt 1: abgeschlossen
Abschnitt 2: in Planung

Umsetzung

Abschnitt 1 bereits umgesetzt
2024-2025: Abschnitt 2

Abbildung 55: Abschnitt 1 der Lederergasse mit neu markiertem Radweg



© Anja Weilguni

8.1.3 Cityroute West

Die Cityroute West ist die wichtigste Route zwischen Hauptplatz/Urfahr zum Hauptbahnhof und dementsprechend zentrales Element des Linzer Radverkehrsnetzes. Sie umfährt die Landstraße, die als wichtige Einkaufsstraße mit Fußgängerzone und dichtem Straßenbahnverkehr keine ausreichende Attraktivität für eine Radhauptroute aufweist. Im beengten Straßenraum in der Begegnungszone Herrengasse soll auf ein respektvolles Verkehrsgeschehen aufmerksam gemacht werden.

Länge
1.550 m

Routenkategorie
Radhauptroute

Maßnahmen Abschnitt 1

- ▶ Verbesserung des Fahrbahnbelags zwischen und neben den Gleisen

Maßnahmen Begegnungszone

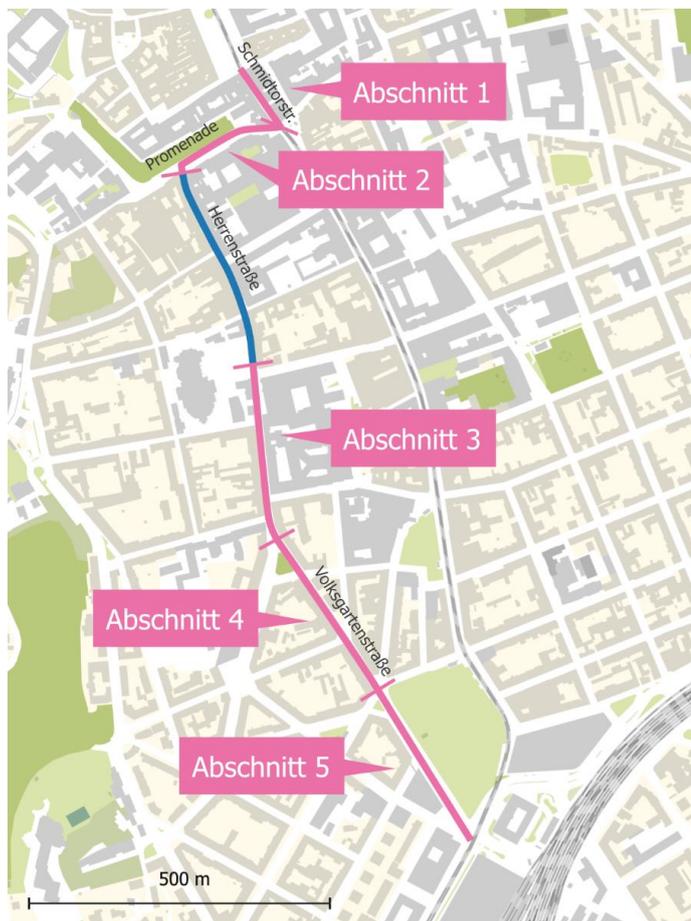
- ▶ Schilder oder Bodenmarkierungen für mehr Rücksichtnahme; Schwerpunktkontrollen

Maßnahmen Abschnitt 2

- ▶ Mehrzweckstreifen (bei ausreichender Fahrbahnbreite) oder Sharrows auf der Fahrbahn
- ▶ Querungshilfe bei Herrengasse und Schmidtorstraße zum Linksabbiegen
- ▶ [Alternativ: Prüfung der Durchfahrt Landhaus und Klosterstraße]

Maßnahmen Abschnitt 3

- ▶ Bereits 2023 umgesetzt: Mehrzweckstreifen
- ▶ Punktuelle Verbesserungen im Streckenbereich
- ▶ Verbesserung der Quersituationen zum Linksabbiegen bei der Rüdigerstraße und der Volksgartenstraße



Maßnahmen Abschnitt 4

- ▶ Mittelfristig: Fahrradstraße

Priorität

Sehr hohe Priorität

+++

Maßnahmen Abschnitt 5

- ▶ Radfahrstreifen und Radfahren gegen die Einbahn
- ▶ *Kurzfristig:* Geh- und Radweg entlang Volksgarten

Detailplanung

In Ausarbeitung bzw. ab 2024

Umsetzung

Ab 2025

Abbildung 56: Neuer Mehrzweckstreifen in der Herrenstraße



© Anja Weilguni

Abbildung 57: Querungssituation Herrenstraße – Rüdigerstraße soll verbessert werden



© Stephanie Kirchmayr-Novak

8.1.4 Schubertstraße (Cityroute Ost)

Die Cityroute Ost ist die wichtigste Route zwischen Hauptplatz/Urfahr in den Linzer Süden und stellt mit der Cityroute West das Rückgrat des Linzer Radverkehrsnetzes dar. Der bestehende Radweg ist gut zu befahren, für die Bedürfnisse der Fahrradstadt Linz allerdings zu schmal.

Länge
1.800 m

Routenkategorie
Radhauptroute

Maßnahmen Abschnitt 1

- ▶ In der Rathausgasse und der Lederergasse wurden Begegnungszonen verordnet, punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Befahrbarkeit

Maßnahmen Abschnitt 2

- ▶ Fahrradstraße in Prunerstraße

Maßnahmen Abschnitt 3

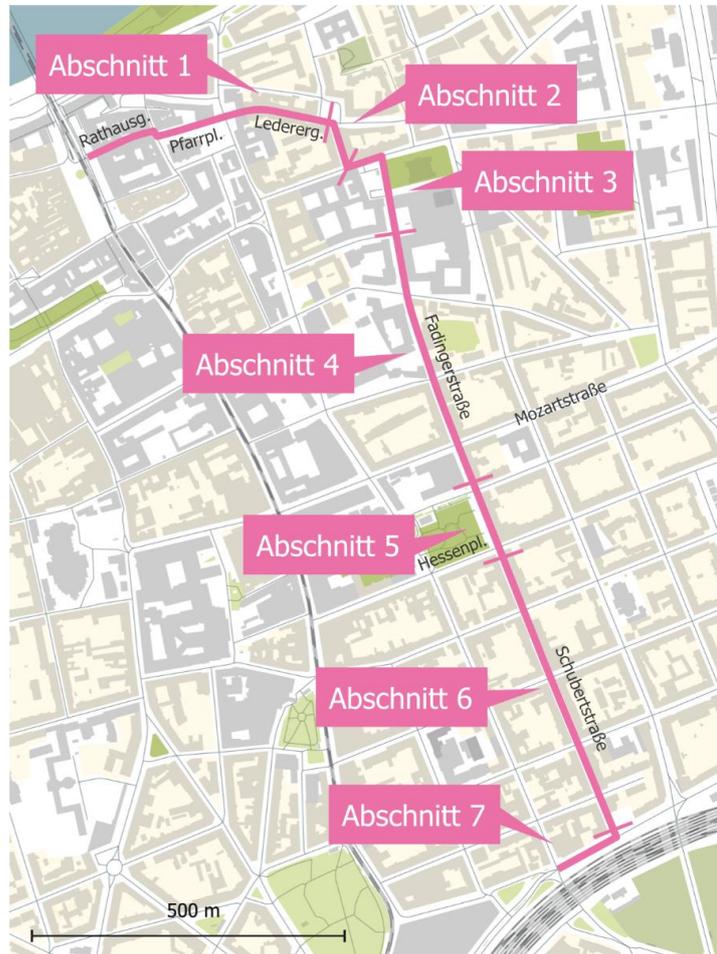
- ▶ Verbreiterung des bestehenden Zweirichtungsradwegs zwischen Prunerstraße und Pochestraße

Maßnahmen Abschnitt 4

- ▶ Verbreiterung des bestehenden Zweirichtungsradwegs oder Umbau zur Fahrradstraße zwischen Pochestraße und Hessenplatz

Maßnahmen Abschnitt 5

- ▶ Verbesserung der Kreuzungssituationen am Hessenplatz



Maßnahmen Abschnitt 6

- ▶ Verbreiterung des bestehenden Zweirichtungsradwegs auf 3,8 m
- ▶ Verbesserung der Kreuzungssituationen

Maßnahmen Abschnitt 7

- ▶ Verbreiterung des bestehenden Zweirichtungsradwegs

Priorität

Sehr hohe Priorität
+++

Detailplanung

Abschnitt 6 in Ausarbeitung
ab 2024: Abschnitte 2 bis 5
und Abschnitt 7

Umsetzung

2024: Abschnitt 6
Ab 2025: Abschnitte 2 bis 5
und Abschnitt 7

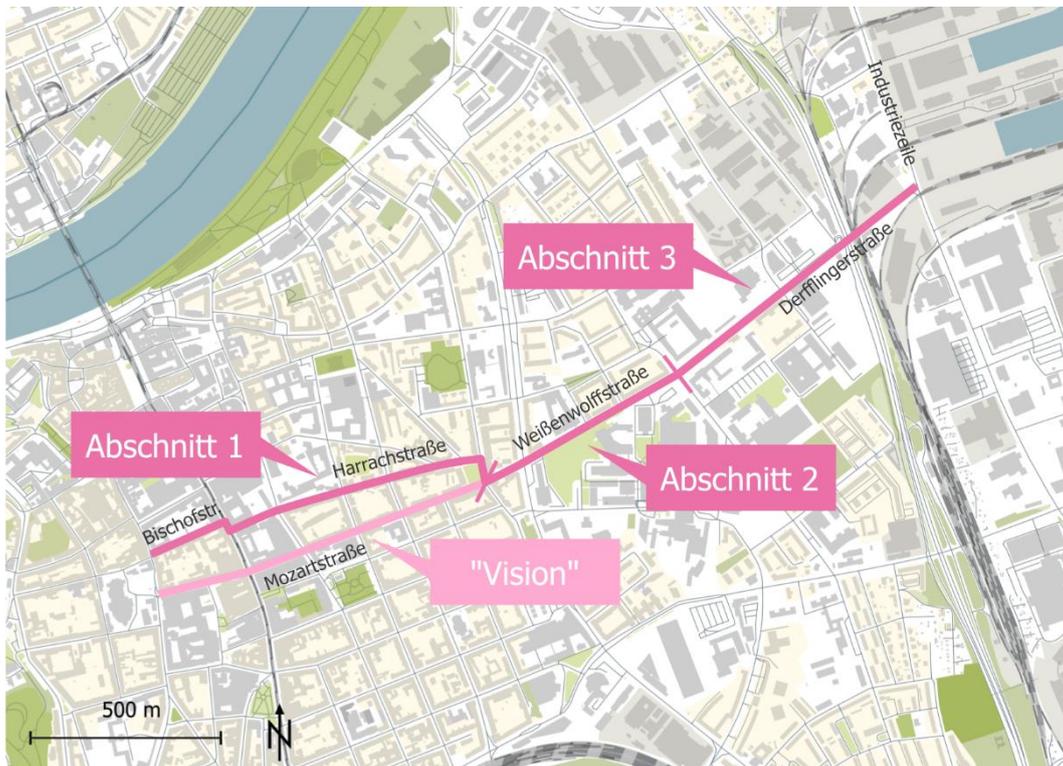
Abbildung 58: Radweg Schubertstraße



© Johannes Schneider

8.1.5 Harrachstraße – Weißenwolfstraße – Derfflingerstraße

Wichtige Ost-West-Route als Verbindung von der Innenstadt zur FH OÖ sowie Industriezeile. Kurzfristig ist eine Führung im Innenstadtbereich durch die Harrachstraße schnell umsetzbar. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärken mit O-Busverkehr ist in der Mozartstraße eine sichere Radverkehrsinfrastruktur derzeit nicht realisierbar. Langfristig ist eine Kfz-Verkehrsberuhigung in der Mozartstraße anzudenken.



Länge
2.400 m

Routenkategorie
Radhauptroute

Maßnahmen Abschnitt 1

- ▶ Radfahren gegen die Einbahn in der Harrachstraße zw. Faidingerstraße und Bethlehemstraße
- ▶ Kfz-Verkehrsreduktion durch gegenläufige Einbahnen
- ▶ *Mittelfristig:* Fahrradstraße

Maßnahmen Abschnitt 2

- ▶ Geschützte Radfahrstreifen (Fahrtri. stadtauswärts) und Radfahren im Busfahrstreifen (Fahrtri. stadteinwärts)
- ▶ Entfall des südseitigen Parkstreifens

Maßnahmen Abschnitt 3

- ▶ Prüfung einer kurzfristigen Lösung, um die Industriezeile besser anzubinden (z.B. temporär kombinierter Geh- und Radweg)

„Vision“ Mozartstraße

- ▶ Verlegung der Route in die Mozartstraße durch Kfz-Verkehrsreduktion

Priorität

Sehr hohe Priorität
+++

Detailplanung

2024: Abschnitt 1
2025: Abschnitte 2 und 3

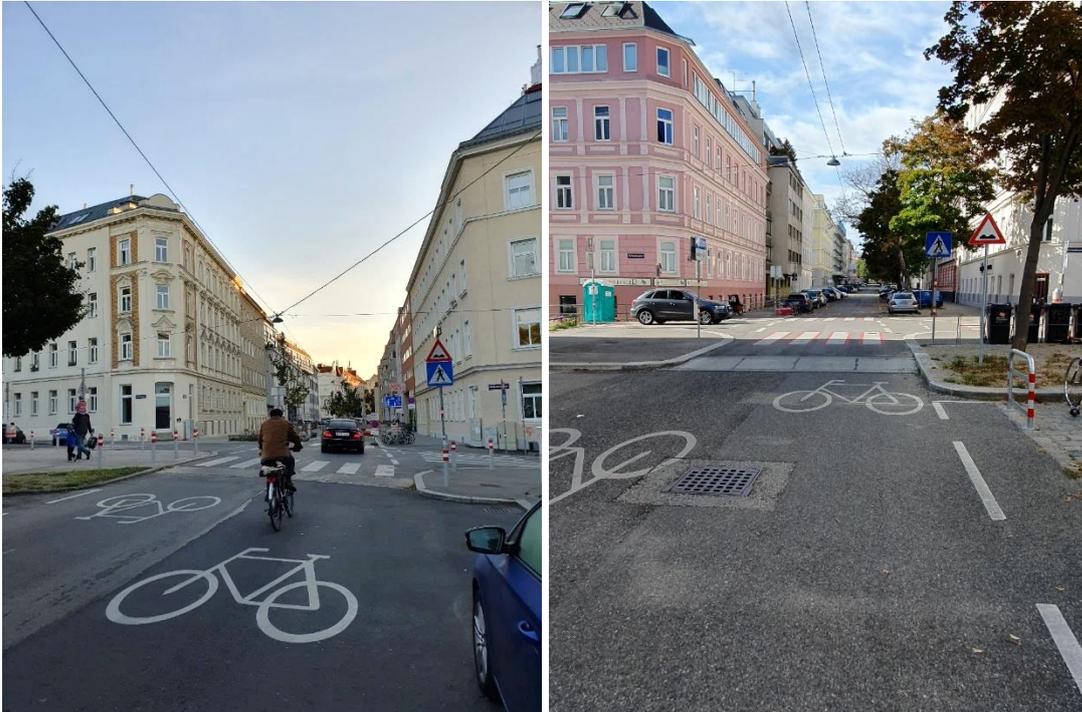
Umsetzung

2025: Abschnitt 1
ab 2026: Abschnitte 2 und 3

Maßnahmen Abschnitt 3 [Fortsetzung]

- ▶ Ziel: Geschützter Radfahrstreifen oder Einrichtungradwege
- ▶ Radfahren auf Busspur künftiger O-Busse

Abbildung 59: Wien, Goldschlagstraße: Beispiel für Fahrradstraße mit Bodenmarkierung und Anrampung. Schutzwege für Fußgänger und Fußgängerinnen sind rechts deutlich hervorgehoben



© Stephanie Kirchmayr-Novak

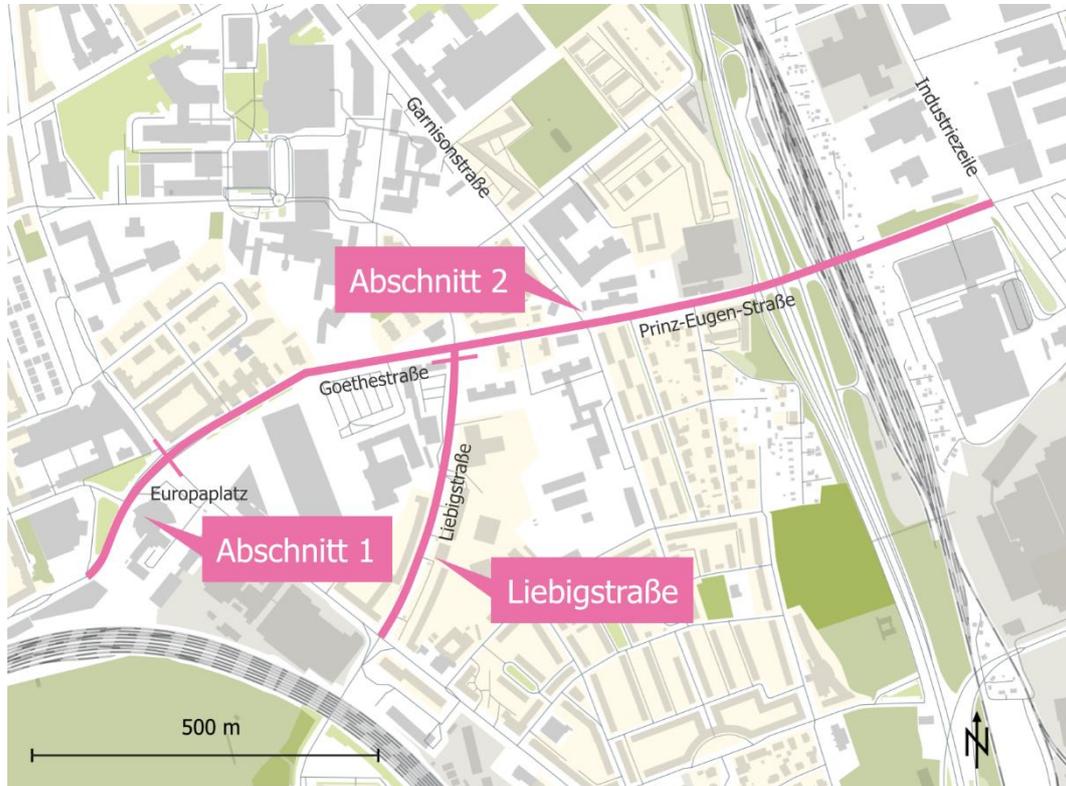
Abbildung 60: Geschützter Radfahrstreifen in Frankfurt am Main



© ADFC Frankfurt

8.1.6 Goethestraße – Prinz-Eugen-Straße und Liebigstraße

Wichtige Ost-West-Route als Verbindung vom Hauptbahnhof sowie Linzer Süden zur FH OÖ sowie zur Industriezeile.



Länge
1.950 m

Routenkategorie
Radhauptroute

- Maßnahmen Abschnitt 1**
- ▶ Bestandsverbesserung durch Neuerrichtung des Zweirichtungswegs

- Maßnahmen Abschnitt 2**
- ▶ Zweirichtungsweg
 - ▶ Neuordnung des Straßenraums erforderlich

- Maßnahmen Liebigstraße**
- ▶ Maßnahmen durch Errichtung einer O-Buslinie erforderlich
 - ▶ Mehrzweckstreifen (Fahrtri. Norden) und geschützter Radfahrstreifen (Entfall des Parkstreifens ostseitig)
 - ▶ Abstandsstreifen zu Parkstreifen

Priorität
Sehr hohe Priorität
+++

Detailplanung
2024

Umsetzung
2025: Europaplatz
ab 2026: Liebigstraße
ab 2026: Garnisonstraße bis Industriezeile

Abbildung 61: Geschützter Radweg in Berlin



© iStock.com/Mickis-Fotowelt

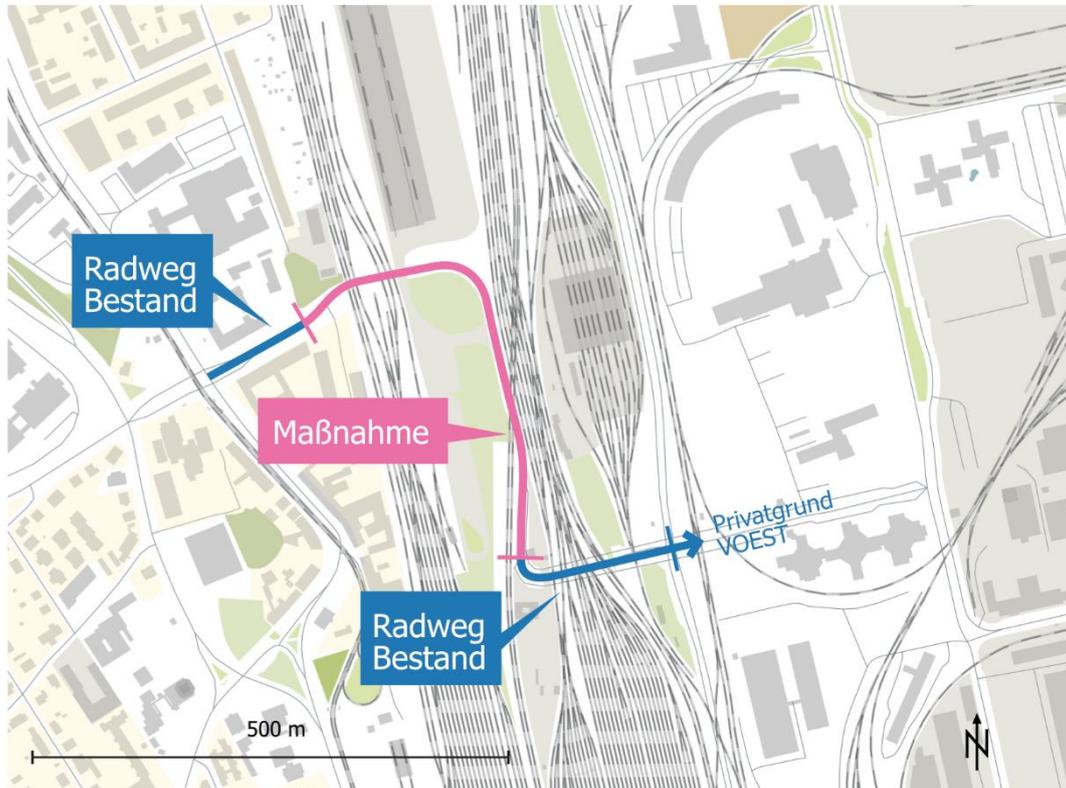
Abbildung 62: Best practice Brüssel: Mehrzweckstreifen mit Abstandstreifen und durchgängig markierten Schutzstreifen



© ÖIR, Ursula Mollay

8.1.7 Turmstraße

Wichtige Verbindung zur Anbindung des VOEST-Geländes, einzige Querung der Westbahn auf 2,2 km Länge. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse durch die Gleisanlagen gibt es wenig Spielraum für eine Radwegführung.



Länge
450 m

Routenkategorie
Radhauptroute

Maßnahmen

- ▶ Frühere Heranführung des Radwegs aus Richtung Wiener Straße an die Fahrbahn, Verengung der Fahrbahn deutlich vor der Unterführung
- ▶ Tempo 30 und Sharrows in Unterführung und dort, wo kein Radweg besteht sowie Verbesserung der Beleuchtung in der Unterführung

Langfristige Maßnahme

- ▶ Errichtung einer Radverkehrsanlage bei der Rail Cargo Austria (Güterbahnhof), Prüfung der Entfernung des äußersten Gleises im Frachtenbahnhof
- ▶ Einrichtungsradwege oder Mehrzweckstreifen mit Tempo 30

Priorität

Sehr hohe Priorität
+++

Detailplanung

2024

Umsetzung

2025

Abbildung 63: Heutige Situation in der Turmstraße
Richtung VOEST-Gelände



© Johann Schneider

Im Bereich der Unterführung ist auf der Fahrspur Richtung Osten kein Platz für einen Radweg oder Mehrzweckstreifen.

Änderungsvorschlag:

Eine frühere Heranführung des von Westen kommenden Radweges an die Unterführung in der Turmstraße, um Radfahrende für den Kfz-Verkehr besser sichtbar zu machen.

Bodenmarkierungen auf der Fahrbahn, ähnlich Beispiel Tallin (Abbildung 64) mit Rad- und Pkw-Signatur sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung sollen die Sicherheit für Radfahrende zukünftig erhöhen.

Abbildung 64: Bodenmarkierung Radfahrende und Pkw



© Euronews Green/Lottie Limb

8.1.8 Wiener Straße und Lenaustraße

Die Wiener Straße ist eine sehr wichtige Nord-Süd-Route. Im Innenstadt-nahen Abschnitt bündeln sich die Radverbindungen aus dem Süden von Linz mit den Radwegen aus West und Ost Richtung Bahnhof. Hier fehlen zwei wichtige Lückenschlüsse zur durchgängigen Befahrbarkeit.

Länge

Wiener Straße: 250 m

Lenaustraße: 50 m

Routenkategorie

Radhauptroute

Maßnahmen Wiener Straße

Abschnitt 1

- ▶ Verlängerung südseitiger Zweirichtungsradweg bis Hamerlingstraße (Planung bereits vorhanden)

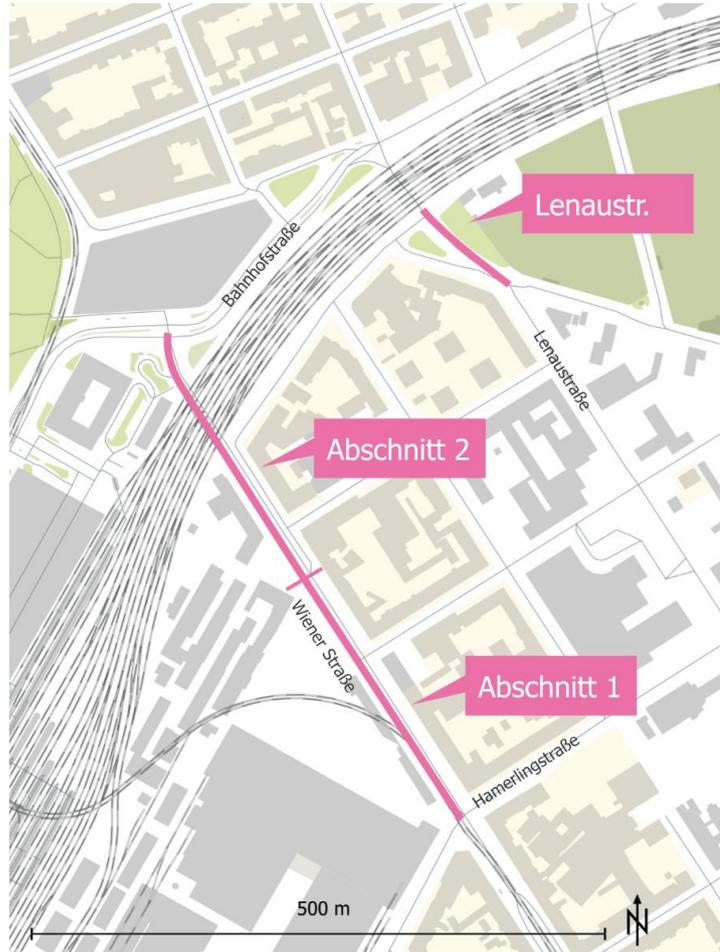
Maßnahmen Abschnitt 2

(mittelfristig)

- ▶ Prüfung eines zusätzlichen Einrichtungsrads Radweg Richtung Norden von Hamerlingstraße bis Bahnhofstraße auf rechtem Fahrstreifen

Maßnahmen Lenaustraße

- ▶ Entfernung der Haltestellenbucht, neue Kapthaltestelle, Bus hält am rechten Fahrstreifen
- ▶ Radweg-Lückenschluss, Radweg wird hinter Bus-haltestelle vorbeigeführt



Priorität

Sehr hohe Priorität

+++

Detailplanung

Wiener Straße:

Planung abgeschlossen

2024: Lenaustraße

Umsetzung

2024: Wiener Straße

2025: Lenaustraße

Abbildung 65: Befahrbares Haltestellenkap in Wien



© con.sens mobilitätsdesign

Abbildung 66: Bushaltestelle in Wien, Radweg wird hinter der Wartefläche vorbeigeführt



© con.sens mobilitätsdesign

8.1.9 Bulgariplatz

Der Bulgariplatz ist eine wichtige Verkehrsdrehscheibe im Linzer Süden – für den Radverkehr wie für den Kfz-Verkehr – und dementsprechend stark befahren. Punktuelle Maßnahmen sollen zur Verbesserung des zügigen Befahrens für den Radverkehr beitragen und gleichzeitig die Querungssituation für Fußgänger:innen verbessern.

Routenkategorie

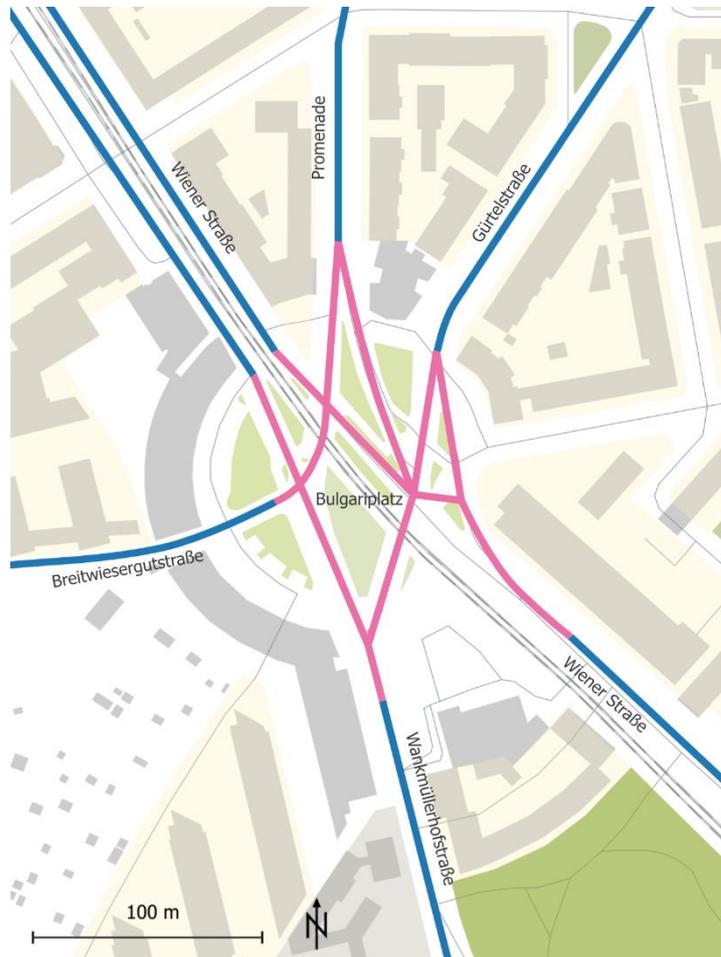
Radhaupttrouten

Kurzfristig mögliche Maßnahmen

- ▶ Verbesserung der Wegweisung (Schilder und Bodenmarkierungen)
- ▶ Änderung der Ampelphasen für eine grüne Welle für Radfahrende in den Hauptrelationen bzw. Verkürzung der Wartezeiten
- ▶ Entfernen einzelner VLSA, die nur der Signalisierung von Schutzwegen und Radfahrüberfahrten bei einstreifiger Fahrbahn dienen, zum Beispiel jener Ast von der Wiener Straße in die Gürtelstraße
- ▶ Verbesserung der Aufstellflächen

Langfristig mögliche Maßnahmen

- ▶ Neugestaltung des Platzes mit Neuorganisation der Verkehrsströme und Vereinfachung der Kreuzungsgeometrie



- ▶ Entfall einzelner Bypässe bzw. Fahrtrelationen für Kfz
- ▶ Reduktion der Fahrbahnbreiten

Priorität

Sehr hohe Priorität

+++

Detailplanung

Ab 2024

Umsetzung

ab 2025: kurzfristige Maßnahmen

8.1.10 Wiener Straße und Knoten Neue Welt

In der Wiener Straße besteht in Fahrtrichtung Süden eine 330 m lange Lücke im Radverkehrsnetz zwischen Turmstraße und Neue Welt, die nun durch einen Umbau des bestehenden Einrichtungsradwegs zu einem Zweirichtungsradweg geschlossen werden soll. Gleichzeitig wird die Linienführung für den Radverkehr am Knoten Neue Welt verbessert.

Länge
400 m

Routenkategorie

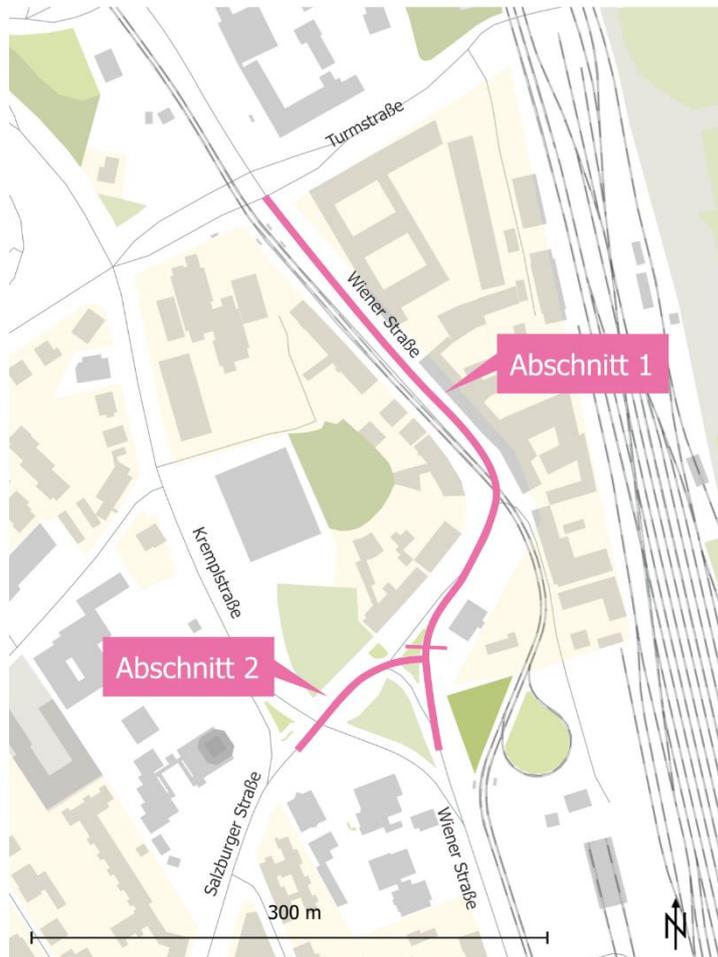
Radhauptroute

Maßnahmen Abschnitt 1

- ▶ Verbreiterung des bestehenden Einrichtungsradwegs zu einem Zweirichtungsradweg

Maßnahmen Abschnitt 2

- ▶ Ausbau der Radwege am Knoten Neue Welt durch Verbesserung der Linienführung und Aufstellflächen.



Priorität

Sehr hohe Priorität

+++

Detailplanung

abgeschlossen

Umsetzung

2024

8.1.11 Weitere Projekte, Umsetzung 2023, 2024 und 2025

NORD (URFAHR)

Weg zur Bruckneruni zwischen Brennerstraße und Hagenstraße

- ▶ Routentyp: Verbindungsroute
- ▶ Errichtung eines Geh- und Radwegs
- ▶ Anbindung der Bruckneruni an das Radverkehrsnetz

Leonfelder Straße zwischen Linke Brückenstraße und Ferdinand-Marki-Straße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Verbreiterung des Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Norden
- ▶ 2023 in Umsetzung

Radweg Katzbach – Pleschinger See

- ▶ Routentyp: Verbindungsroute
- ▶ Befestigung

Ferihumerstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Keine zeitliche Einschränkung der Befahrbarkeit des Busfahrstreifens

Obere Donaulände – St. Margarethen

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Geh- und Radweg

SÜD-WEST

Dauphinestraße zwischen Schörgenhubstraße und Auwiesenstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Bestandsverbesserung, Radfahrstreifen

Neubauzeile

- ▶ Routentyp: Verbindungsroute
- ▶ Markierung von Mehrzweckstreifen

Bäckermühlweg

- ▶ Routentyp: Verbindungsroute
- ▶ Errichtung eines Geh- und Radwegs

Wegscheider Straße

- ▶ Routentyp: Verbindungsroute
- ▶ Radweg bzw. Radfahrstreifen
- ▶ Umsetzung mit Land OÖ, Stadt Leonding

SÜD und SÜD-OST

Makartstraße zwischen Bulgariplatz und Raimundstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Bestehende Radwege sehr schmal
- ▶ Bestandsverbesserung durch Verbreiterung der Radwege

Friedhofstraße

- ▶ Routentyp: Verbindungsroute
- ▶ Bestandsverbesserungen im Zuge der Errichtung Hochhausprojekt „Tanzende Türme“

Ramsauerstraße

- ▶ Routentyp: Verbindungsroute
- ▶ Verbreiterung des bestehenden Zweirichtungsrads auf 3,25 mit getr. Gehweg
- ▶ Bestandsverbesserung durch direkte Schulanbindung und Baumpflanzungen

Raimundstraße und Fuchselstraße zwischen Gürtelstraße und Franckstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Fehlende Radinfrastruktur, wichtiger Lückenschluss
- ▶ Errichtung einer Radfahranlage – Anlageart ist zu prüfen

Raimundstraße zwischen Lenaustraße und Gürtelstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Verordnung einer Fahrradstraße

Schumannstraße

- ▶ Routentyp: Verbindungsroute
- ▶ Fahrradstraße als Alternativroute zur Wiener Straße

Fasanweg

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Fahrradstraße bereits verordnet, Umsetzung demnächst

Florianerbahntrasse

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Errichtung Abschnitt 2 bis zur Stadtgrenz

8.2 Mittelfristige Maßnahmen zur Umsetzung bis zum Jahr 2033

8.2.1 Leitprojekte mit **sehr hoher Priorität +++**, Umsetzung ab 2026

Ehemalige LILO-Trasse durch das Postverteilzentrum

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Geh- und Radweg, insbesondere relevant durch den Bau der A26 in der Waldeggstraße

Waldeggstraße

- ▶ Zwischen Kärntner Straße und Unionsstraße
- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Zweirichtungsradweg im Zuge Errichtung A26 durch die ASFINAG

Stahlstraße und Turmstraße (VOEST)

- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten auf Privatgrund
- ▶ Routen liegen auf VOEST Privatgrund, eine Umsetzung kann nur durch die VOEST in Abstimmung mit der Stadt Linz erfolgen
- ▶ Bestandsverbesserungen und Lückenschlüsse zur Anbindung des VOEST-Geländes an das Radverkehrsnetz
- ▶ Das Gelände ist derzeit für die Öffentlichkeit gesperrt (ausgen. Ziel- und Quellverkehr), langfristig strebt die Stadt Linz eine Öffnung an, um eine zusätzliche Nord-Süd-Route zu schaffen
- ▶ Fuß- und Radwegunterführung unter A7-Knoten Hafenstraße mit Anbindung der Petzoldstraße

Industriezeile zwischen bestehendem Geh- und Radweg/Burger King und Schachermayerstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Zweirichtungsradweg
- ▶ Umsetzung abschnittsweise nach Flächenverfügbarkeit

Industriezeile, Hafenstraße und Querung Petzoldstraße zwischen Voestalpine Steel & Service Center und Petzoldstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Zweirichtungsradweg nordseitig

Westseitige Nord-Süd-Route entlang der A7

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Abschnittsweise Verbreiterung
- ▶ Verbesserung der Kreuzungssituationen (VLSA-Schaltungen, Aufstellflächen)
- ▶ Beleuchtung

Garnisonstraße

- ▶ Zwischen Goethestraße und Derfflingerstraße
- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Errichtung einer Radfahranlage im Zuge einer Straßenumgestaltung
- ▶ Anbindung FH OÖ, UKH und Technikum

Schörghubstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Zweirichtungsradweg

Siemensstraße/Salzbürger Straße

- ▶ Errichtung einer Querungsmöglichkeit von der Salzburger Str. in die Siemensstr.

8.2.2 Leitprojekte mit hoher Priorität ++, Umsetzung ab 2026

NORD (URFAHR)

Leonfelder Straße zwischen Ferdinand-Markl-Straße und Stadtgrenze

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Verbreiterung der bestehenden Radfahrstreifen

Ferdinand-Markl-Straße und Dornacherstraße

- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten
- ▶ Errichtung eines Radwegs

Freistädter Straße zwischen Wildbergstraße und VOEST-Brücke

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Fehlende Radinfrastruktur, wichtiger Lückenschluss
- ▶ Einrichtungsradweg, geschützte Radfahrstreifen

Hauptstraße (Urfahr) und Freistädter Straße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Radfahren im Mischverkehr durch Kfz-Verkehrsberuhigung

Kaarstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Errichtung einer Radfahranlage – Anlageart ist zu prüfen

Altenberger Straße und Koglerweg

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Erschließung TU-Campus und Verbindung Richtung Mittertreffling

LINZ ZENTRUM – OST

Cityroute Ost: Schubertstraße – Fadingerstraße – Museumstraße – Prunerstraße – Lederergasse

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Eine der wichtigsten Innenstadtrouten, bestehender Zweirichtungsradweg zu schmal
- ▶ Verbreiterung bestehender Zweirichtungsradweg oder abschnittsweise Entfernung des Radwegs und Verordnung einer Fahrradstraße

Hamerlingstraße zwischen Lenaustraße und Lastenstraße

- ▶ Errichtung von Einrichtungsradwegen bzw. Radfahrstreifen

Gürtelstraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Verbreiterung der bestehenden Einrichtungsradwege

Lastenstraße zwischen Gürtelstraße und Hamerlingstraße

- ▶ zwischen Gürtelstraße und Hamerlingstraße
- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten
- ▶ Errichtung einer Radfahranlage – Anlageart ist zu prüfen

WEST – SÜDWEST

Unterführung Gaumbergstraße

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Die Errichtung einer Radverkehrsanlage ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse in der Unterführung nicht möglich
- ▶ Maßnahme: Tempo 30 und Sharrows auf der Fahrbahn

Laskahofstraße

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Errichtung von Einrichtungsradwegen

Salzburger Straße

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Radverkehr fährt ungeschützt in stark befahrenen Nebenfahrbahnen
- ▶ Attraktivierung der Nebenfahrbahnen für den Radverkehr

Am Bindermichl und Stadlerstraße zwischen Werndlstraße und Ramsauerstraße

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Errichtung einer Radfahranlage – Anlageart ist zu prüfen

Hatschekstraße zwischen Waldmüllergasse und Am Bindermichl

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Einrichtungsradweg als Lückenschluss in Fahrtrichtung Westen

LINZ SÜD

Lunzer Straße zwischen Wiener Straße und Blümelhuberstraße

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Zweirichtungsradweg

Verbesserte Traunquerung an ÖBB Westbahnstrecke

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Prüfung der Errichtung eines Auslegers für den Radverkehr und Fußgänger:innen im Bereich Lunzerstraße
- ▶ Zeithorizont noch unklar

Ortsdurchfahrt Ebelsberg

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Errichtung eines Zweirichtungsradwegs
- ▶ Details in Mobilitätskonzept Ebelsberg

Heliosallee und Bremenstraße zwischen Au-hirschgasse und Im Südpark

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Errichtung eines Zweirichtungsradwegs
- ▶ Zusätzlich Radweg entlang neuer Straßenbahntrasse geplant

Raffelstettner Straße

- ▶ Routentyp: Radhaupttroute
- ▶ Verordnung einer Fahrradstraße mit Verbesserungen am Pichlinger See (hohes Kfz-Verkehrsaufkommen Badeverkehr)

8.2.3 Leitprojekte mit **mittlerer Priorität +**, Umsetzung ab 2026

NORD (URFAHR)

Hohe Straße zwischen Samhaberstraße und Stadtgrenze

- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten
- ▶ In Abstimmung mit OÖ Radhauptroute und Gem. Gramastetten

Freistädter Straße zwischen Mauthausener Straße und Stadtgrenze nach Mittertreffling

- ▶ Routentyp: Radhauptroute, Verbindungsrouten
- ▶ Errichtung eines Geh- und Radwegs

Freistädter Straße zwischen Eibenweg und Mauthausener Straße

- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten
- ▶ Errichtung einer Radverkehrsanlage
- ▶ Alternativ Führung des Radverkehrs über Eibenweg – Ahornweg – Katzbachweg als Fahrradstraße

Höllmühlbach zwischen Freistädter Straße und Donau

- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten
- ▶ Ausbau des Gehwegs zu einem Geh- und Radweg

Linzer Straße, Querung der Freistädter Straße

- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten
- ▶ Verbesserung der Querungsstelle

WEST

Ziegeleistraße

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Radfahrstreifen Richtung stadteinwärts
- ▶ Fahrtrichtung stadtauswärts im bestehenden Busfahrstreifen

Leondinger Straße zwischen Ziegeleistraße und Stadtgrenze nach Leonding

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Anlageart zu prüfen, in Abstimmung mit OÖ Radhauptroute/Leonding Am Bindermühl und Stadlerstraße

OST

Franckstraße zwischen Grünauerstraße und Buchnerplatz/Kreisverkehr

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Abschnittsweise Bestandsverbesserung
- ▶ Neugestaltung Straßenraum
- ▶ Berücksichtigung der Projekte „Trinity“ und „Franck-Kontor“

SÜD

Radwegverbindung Traunbrücke und Ennsfeldstraße über das Gelände der ehem. Hiller-Kaserne

- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten
- ▶ Zweirichtungsradweg
- ▶ Trasse in Entwicklungsprojekt Hiller-Kaserne zu definieren

Neuer Radweg entlang der A7 zwischen Jaukerbach und Stadtgrenze bei Freindorf

- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten
- ▶ Errichtung eines Geh- und Radwegs in Absprache mit Land OÖ

Florianer Straße zwischen Brechtweg und Stadtgrenze mit Anbindung Brechtweg

- ▶ Routentyp: Radhauptroute
- ▶ Errichtung eines Geh- und Radwegs
- ▶ Details siehe Mobilitätskonzept Ebelsberg

Traundorfer Straße, Oidener Straße und Falterweg zwischen Heliosallee und Biberweg

- ▶ Routentyp: Verbindungsrouten
- ▶ Verbesserung der Wegweisung durch Bodenmarkierungen und Schilder
- ▶ Radverkehrsanlage aufgrund der geringen Straßenbreite nicht möglich
- ▶ Ev. Prüfung einer Kfz-Verkehrsberuhigung

9. Der gemeinsame Prozess

Die Fahrradstrategie Linz hat viele Autoren und Autorinnen. Sie wurde zusammen mit Vertretern und Vertreterinnen aus Verwaltung, Politik, der Rad-Community und den Radverkehrsplanern des Landes Oberösterreich sowie des Regionalmanagements Linz Umgebung in verschiedenen Beteiligungsformaten erstellt. Dadurch entstand eine gemeinsame Vision für den Radverkehr in Linz. Für das Hauptradnetz wurden gemeinsam Maßnahmen festgelegt, die Linz dieser Vision näherbringen.

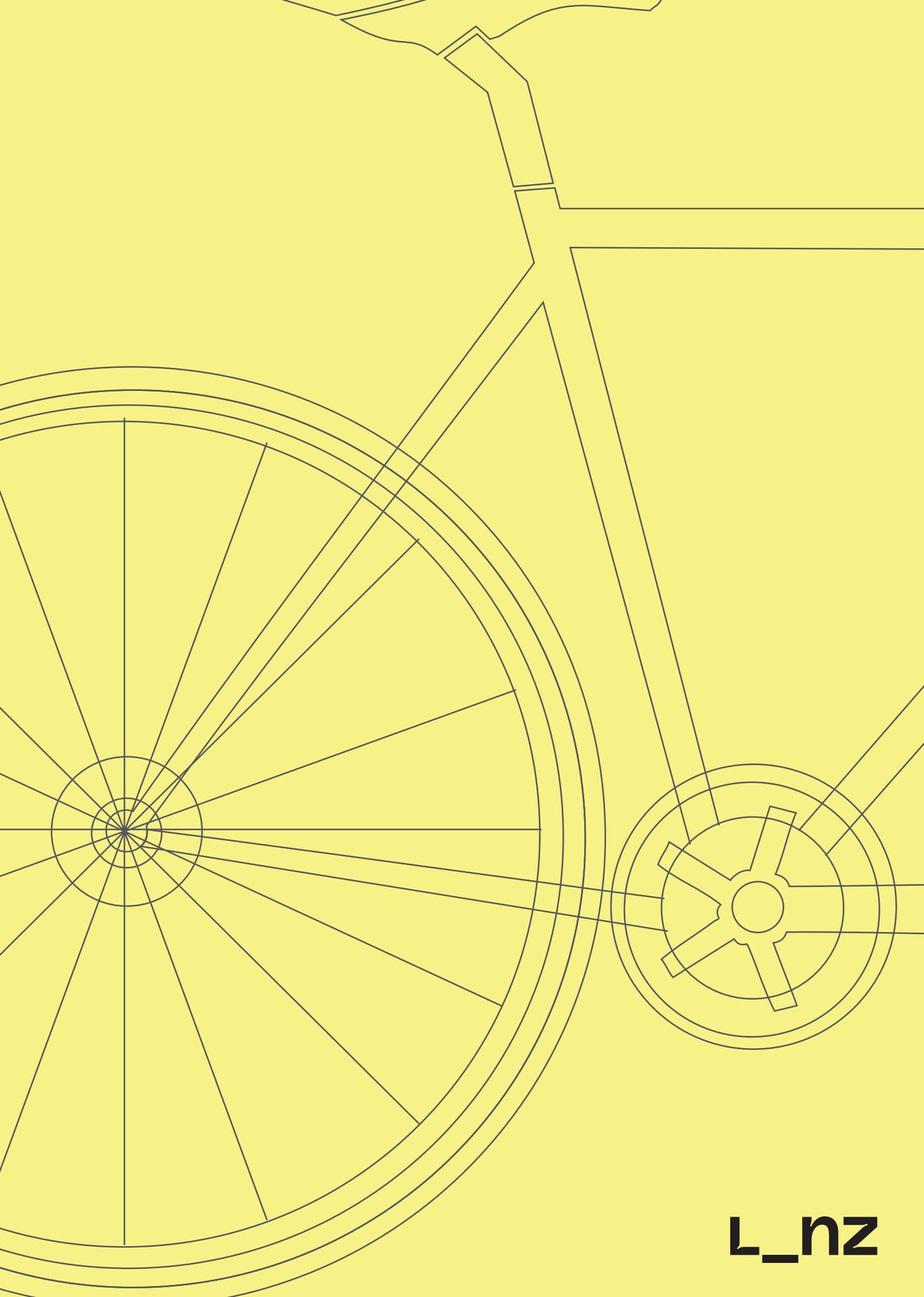
Folgende Gruppen haben sich beteiligt:

- ▶ Die fachliche Diskussion und Analyse der Maßnahmen erfolgten gemeinsam mit Experten und Expertinnen aus der Verwaltung in fachübergreifender Besetzung. Einbezogen wurden die Abteilungen Mobilitätsplanung, Stadtplanung, Straßen-, Brücken- und Wasserbau, die Klimastabstelle, das Stadtpolizeikommando, Vertreter aus dem Regionalmanagement Linz Land sowie die Radverkehrsexperten der Landesverkehrsplanung Oberösterreich.
- ▶ Die Vertreter:innen aller im Linzer Gemeinderat vertretenen politischen Fraktionen wurden im Rahmen von Interviews am Beginn des Bearbeitungsprozesses zu ihren Anliegen in Hinblick auf den Radverkehr in Linz befragt. Ihre Anregungen und Kritik wurden aufgenommen und inhaltlich berücksichtigt.
- ▶ Im Radforum+ wurde insbesondere der Blick der Nutzer und Nutzerinnen und viel Erfahrung im Radverkehr durch die Experten und Expertinnen der Radlobby, des ÖAMTC und des ARBÖ in mehreren Workshoprunden eingebracht.
- ▶ Wichtig für die Entwicklung der Fahrradstrategie war auch ein Diskussionsprozess mit Radverkehrsplanern und Radverkehrsplanerinnen aus anderen Städten in Österreich, Deutschland und der Schweiz (Städtedialog). Mittels Interviews und eines Workshops wurden Erfahrungen und aktuelle Planungsstandards ausgetauscht, besonders wirksame Maßnahmen diskutiert und Probleme und Lösungen besprochen. An der Diskussion nahmen Vertreter:innen der Städte Graz, Innsbruck, Salzburg, Wien, Basel und Wiesbaden teil.

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Errichtete Radständer seit 2016	15
Tabelle 2:	Regelbreiten für Haupttrouten und Verbindungsrouten in Linz	30
Tabelle 3:	Angestrebte Regelqualität für Haupttrouten und Verbindungsrouten in Linz	30
Tabelle 4:	Vor- und Nachteile von Vorderradhalter und Anlehnbügel	33
Abbildung 1:	Entwicklung des Radverkehrs auf der Nibelungenbrücke	9
Abbildung 2:	Entwicklung des Radverkehrs in Linz	10
Abbildung 3:	Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung Linz und aller Wege nach Linz (Zielwege) Weganteile der Einwohnerinnen und Einwohner nach Verkehrsmittel und Werktag	11
Abbildung 4:	Radweg Nibelungenbrücke; Ende in Urfahr	12
Abbildung 5:	Radweg Makartstraße	12
Abbildung 6:	Ebelsberg: Schmale Ortsdurchfahrt	13
Abbildung 7:	Turmstraße Bahnunterführung ohne Radweg	13
Abbildung 8:	Wegweisung am Bulgariplatz	14
Abbildung 9:	Radabstellplatz am Vorplatz des Hauptbahnhofes Linz mit Fahrrad-Verleihsystem im Vordergrund	15
Abbildung 10:	Fahrrad-Verleihsystem Linz	16
Abbildung 11:	city bike Linz-Standorte per Oktober 2023	16
Abbildung 12:	Linzer Lastenrad	16
Abbildung 13:	Verkehrsschild „Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer:innen“ und Schilder in Linz	18
Abbildung 14:	Wirkungsziele für die Verkehrsmittelwahl der Linzerinnen und Linzer Weganteile der Einwohnerinnen und Einwohner nach Verkehrsmittel und Werktag	19
Abbildung 15:	Verkehrsmittelwahl der Linzer Bevölkerung im Vergleich mit anderen Städten (Werte gerundet) Weganteile der Einwohnerinnen und Einwohner nach Verkehrsmittel und Werktag	20
Abbildung 16:	Langfristige Ziele zur Mobilitätsentwicklung in Linz und Linz Umland* 2030 bis 2040 – Entwicklung Modal Split: Wegeanteile der Bevölkerung in der Region Linz nach Verkehrsmitteln und pro Werktag	21
Abbildung 17:	Haltegriffe am Bulgariplatz	29
Abbildung 18:	Hauptradnetz der Zukunft	31
Abbildung 19:	Hauptradnetz, Übersicht über alle Maßnahmen bis 2033	32
Abbildung 20:	Vorderradhalter: ein Teil der Radabstellanlagen in Linz, Neues Rathaus	33
Abbildung 21:	Radstation am Salzburger Hauptbahnhof	34
Abbildung 22:	Radabstellanlagen am Bahnhof Lauterach	34
Abbildung 23:	Überdachte, doppelstöckige Fahrradgarage in Linz Oed	35
Abbildung 24:	Fünf Radabstellbügel mit zehn Fahrradstellplätzen und Bepflanzung	36
Abbildung 25:	Überdachte Fahrradabstellanlage; Leonding Haag	36
Abbildung 26:	Best practice Paris: überdachte, versperrbare Radbox für sechs Fahrräder	37
Abbildung 27:	Begrünte Radboxen im öffentlichen Straßenraum	37
Abbildung 28:	Modulare Radstation „Bike Box“ in Kempten	38
Abbildung 29:	Fahrradraum (Glastür links) im Eingangsbereich des Wohnbaus; Vorderradklemmen für Besucher:innen (rechts) in Leonding Haag	38

Abbildung 30:	Best practice – Besucherparkplätze im Wohnbau – Linz Europastraße	39
Abbildung 31:	Best practice – Überdachte Fahrradabstellanlage mit Fahrradbox; Leonding	39
Abbildung 32:	Innsbruck Busstation mit Radabstellplatz	40
Abbildung 33:	Verknüpfung der Hauptrouten in Linz mit den Oberösterreichischen Radhaupttrouten	41
Abbildung 34:	Beispiele für Bodenmarkierungen ohne Auframpung mit Geschwindigkeitsbegrenzung Graz	41
Abbildung 35:	Bodenmarkierungen in Frankreich, Grenoble	41
Abbildung 36:	Bodenmarkierung als Wegweiser	42
Abbildung 37:	Wegweiser an einer Kreuzung	42
Abbildung 38:	Übersichtsgrafik Radroute	42
Abbildung 39:	Beispiel Mobilitätsstarterpaket Salzburg „Kendlerpark“	44
Abbildung 40:	E-Bike Sharing-Station im Neuen Rathaus	45
Abbildung 41:	Radfahren als Alltagsverkehrsmittel auf dem Weg in die Arbeit vorbei am Stau	46
Abbildung 42:	Kampagne in Frankreich für gegenseitige Rücksichtnahme – „Achtung am Fahrrad, Achtung auf Fahrräder“	47
Abbildung 43:	Plakatkampagne bei Busstation zur Sensibilisierung für den „toten Winkel“ von Bus-Fahrer:innen	48
Abbildung 44:	Kinderbuch: „Du, ich, wir... die Straße für alle“ für die Stadt Nantes	48
Abbildung 45:	„Pixibuch“ der Mobilitätsagentur der Stadt Wien	48
Abbildung 46:	Bodenmarkierung für mehr Rücksichtnahme in Fußgängerzonen	49
Abbildung 47:	Bodenmarkierung „Fairness-Zone“ in Alt-Urfahr	49
Abbildung 48:	Kampagne „Abstand macht sicher“	49
Abbildung 49:	Durchmarkierte Radüberfahrt (Beispiel Linz)	50
Abbildung 50:	Schwerpunktaktion durch die Polizei in Wien	50
Abbildung 51:	Städtische Budgets für Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen (EUR/Einwohner:in und Jahr)	52
Abbildung 52:	Ausbauprojekte Radverkehr Linz 2023-2025	54
Abbildung 53:	Beispiel Pop-up-Radweg in Wien (Hörlgasse)	56
Abbildung 54:	Geschützter Radstreifen in Mainz (Deutschland)	56
Abbildung 55:	Abschnitt 1 der Lederergasse mit neu markiertem Radweg	58
Abbildung 56:	Neuer Mehrzweckstreifen in der Herrenstraße	60
Abbildung 57:	Querungssituation Herrenstraße – Rüdigerstraße soll verbessert werden	60
Abbildung 58:	Radweg Schubertstraße	62
Abbildung 59:	Wien, Goldschlagstraße: Beispiel für Fahrradstraße mit Bodenmarkierung und Anrampung. Schutzwege für Fußgänger und Fußgängerinnen sind rechts deutlich hervorgehoben	64
Abbildung 60:	Geschützter Radfahrstreifen in Frankfurt am Main	64
Abbildung 61:	Geschützter Radweg in Berlin	66
Abbildung 62:	Best practice Brüssel: Mehrzweckstreifen mit Abstandstreifen und durchgängig markierten Schutzstreifen	66
Abbildung 63:	Heutige Situation in der Turmstraße Richtung VOEST-Gelände	68
Abbildung 64:	Bodenmarkierung Radfahrende und Pkw	68
Abbildung 65:	Befahrbares Haltestellenkap in Wien	70
Abbildung 66:	Bushaltestelle in Wien, Radweg wird hinter der Wartefläche vorbeigeführt	70



L_nz