STADTGEMEINDE RIED IM INNKREIS

MOBILITÄTSKONZEPT

Teil Fußverkehrskonzept

Gmunden, Juli 2023

komobile

komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Standort Gmunden

Kirchengasse 3
A-4810 Gmunden
T: +43 7612 70 911

E: gmunden@komobile.at
W: www.komobile.at

Mobilitätskonzept

Stadtgemeinde Ried im Innkreis

Erstellt im Auftrag der

Stadtgemeinde Ried im Innkreis
Hauptplatz 12
4910 Ried im Innkreis

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Helmut Koch

Dipl.-Ing.in Doris Teufelsbrucker

Dipl.-Ing. Julian Kammerlander

Dipl.-Ing. David Hacker

MSc Rainer Schrögenauer

Barbara Palacz

komobile

komobile GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Standort Gmunden

Kirchengasse 3
A-4810 Gmunden
T: +43 7612 70 911

E: gmunden@komobile.at
W: www.komobile.at

Inhaltsverzeichnis

1 Fußverkehrskonzept Ried im Innkreis 3

1.1 Zielsetzungen zum Fußverkehr 3

1.2 IST-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes 4

1.3 SOLL-Fußwegenetz inklusive Maßnahmenbeschreibungen 5

1.4 Schwerpunkte zum Fußverkehr und Schlüsselmaßnahmen 7

1.4.1 Gehen entlang von Bächen 7

1.4.2 Verkehrssicheres Schulumfeld |Sicheres Gehen 9

1.4.3 Fußläufige Anbindung großer Arbeitgeber an den ÖV 10

1.4.4 Achse Riedberg - Zentrum 10

1.4.5 Barrierefreie Verbindung Krankenhaus – Zentrum 12

1.4.6 (Rad)achse Bahnhofstraße 14

1.4.7 Unterführung Bahnhof und Eberschwanger Straße 16

1.4.8 Unterführung Schärdinger Straße 17

1.5 Weitere Maßnahmen 17

1.6 Bewusstseinsbildende Maßnahmen 20

1.7 Fußverkehrsfreundliche Raum- und Siedlungsentwicklung 21

1.7.1 Die 15-min-Stadt Ried | Grundsätze der Stadtentwicklung 21

1.7.2 Maßnahmen 22

1.8 Maßnahmenliste Aktive Mobilität 23

2 Quellenverzeichnis 24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: IST-Fußwegenetz 4
Abbildung 1-2: Soll-Fußwegenetz 5
Abbildung 1-3: Soll-Wegenetz + Maßnahmen 6
Abbildung 1-4: Schlüsselmaßnahme „Gehen entlang von Bächen" – Beispiel Renaturierungsprojekte I 7
Abbildung 1-5: Schlüsselmaßnahme „Gehen entlang von Bächen" – Beispiel Renaturierungsprojekte II 8
Abbildung 1-6: neue Wegverbindung entlang des Ottenbachs westlich des Stadions (A14) 8
Abbildung 1-7: Neues Verkehrszeichen Schulstraßen 9
Abbildung 1-8: Sicherung und Ausbau Wegverbindung entlang der Bahn südlich des Lagerhauses (A9) 10
Abbildung 1-9: Achse Riedberg – Zentrum (A1) 10
Abbildung 1-10: Achse Riedberg – Zentrum: Varianten Querschnitte (A1) 11
Abbildung 1-11: Achse Riedberg – Zentrum: Beispielfotos 11
Abbildung 1-12: Achse Riedberg – Zentrum: Querung Brucknerstraße (A1) 12
Abbildung 1-13: Barrierefreie Verbindung Krankenhaus – Zentrum (A3+A4) 13
Abbildung 1-14: Barrierefreie Verbindung Krankenhaus – Zentrum: Beispielfotos 13
Abbildung 1-15: Barrierefreie Verbindung Krankenhaus – Zentrum: Querung B143 (A3) 14
Abbildung 1-16: (Rad)achse Bahnhofstraße (A5) 15
Abbildung 1-17: Unterführung Bahnhof: Beispielfotos Bahnhof Lienz 16
Abbildung 1-18: Unterführung Schärdinger Straße (A7) 17
Abbildung 1-19: Geh- und Radverbindung Kalteneck – NMS Brucknerstraße (A12) 18
Abbildung 1-20: Neue Verbindung zwischen Weg Baumbach und Unterführung Langstraßing (A11) 18
Abbildung 1-21: Fußgänger- und Radfahrersteg über die Oberach – Verlängerung Raimundstraße (A15) 19
Abbildung 1-22: Best Practise zur Fußverkehrsförderung aus anderen Städten 19

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1: Maßnahmenliste Aktive Mobilität 23

Aus Gründen der leichteren Verständlichkeit und besseren Lesbarkeit der Arbeit wird auf geschlechterspezifische Formulierungen weitestgehend verzichtet, so dass immer das weibliche als auch das männliche Geschlecht angesprochen ist, wenn beispielsweise von „Verkehrsteilnehmern" geschrieben wird.

1 Fußverkehrskonzept Ried im Innkreis

Gehen ist die urbanste Form der Fortbewegung und Teil (fast) jeden Weges, zum Beispiel vom Parkplatz zum eigentlichen Ziel. Es wurden daher mit diesem Teilkonzept die Bedeutung des Gehens unterstrichen und zielgerichtet Maßnahmen entwickelt. Wichtige Inhalte sind die Festlegung von Hauptverbindungen, von Qualitätsanforderungen an den öffentlichen Raum und ein konkreter Maßnahmenkatalog.

Dieses Fußverkehrskonzept ist Voraussetzung für eine Bundesförderung von Umsetzungsmaßnahmen durch das Klimaschutzministerium (BMK).

Inhalte des Fußverkehrskonzeptes (gem. Handbuch BMK):

- Zielsetzungen für den Fußverkehr
- Ist-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes
- Hauptwegenetz (SOLL-Wegenetz)
- Maßnahmenliste (zumindest für die nächsten drei Jahre)

1.1 Zielsetzungen zum Fußverkehr

Die Stadtgemeinde Ried im Innkreis setzt sich zum Ziel, den Fußverkehr als Form der aktiven Mobilität zu fördern und eine Zunahme des Anteils zu Fuß zurückgelegter Wege zu erreichen. Das Stadtzentrum soll durch gute Zuwegung aus den einzelnen Stadtteilen sowie durch Verkehrsberuhigung (Reduktion Kfz-Verkehr) und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Eine Erhöhung der Fußgängerfrequenz v.a. in der Innenstadt wird angestrebt.

Weiters soll der Anteil barrierefreier Wege erhöht und das subjektive Sicherheitsgefühl der zu Fuß gehenden Personen gesteigert werden. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Umfeld von Schulen und Kindergärten sowie den Schulwegen.

Der **Planungshorizont** des Gesamtkonzepts bezieht sich auf das Jahr 2035, die vorgeschlagenen Maßnahmen des Fußverkehrskonzeptes sind auf Investitionen in den nächsten 12 Jahren ausgelegt. Die **Planungseinheit** entspricht dem Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Ried im Innkreis.

1.2 IST-Analyse des bestehenden Fußwegenetzes

Abbildung 1-1: IST-Fußwegenetz

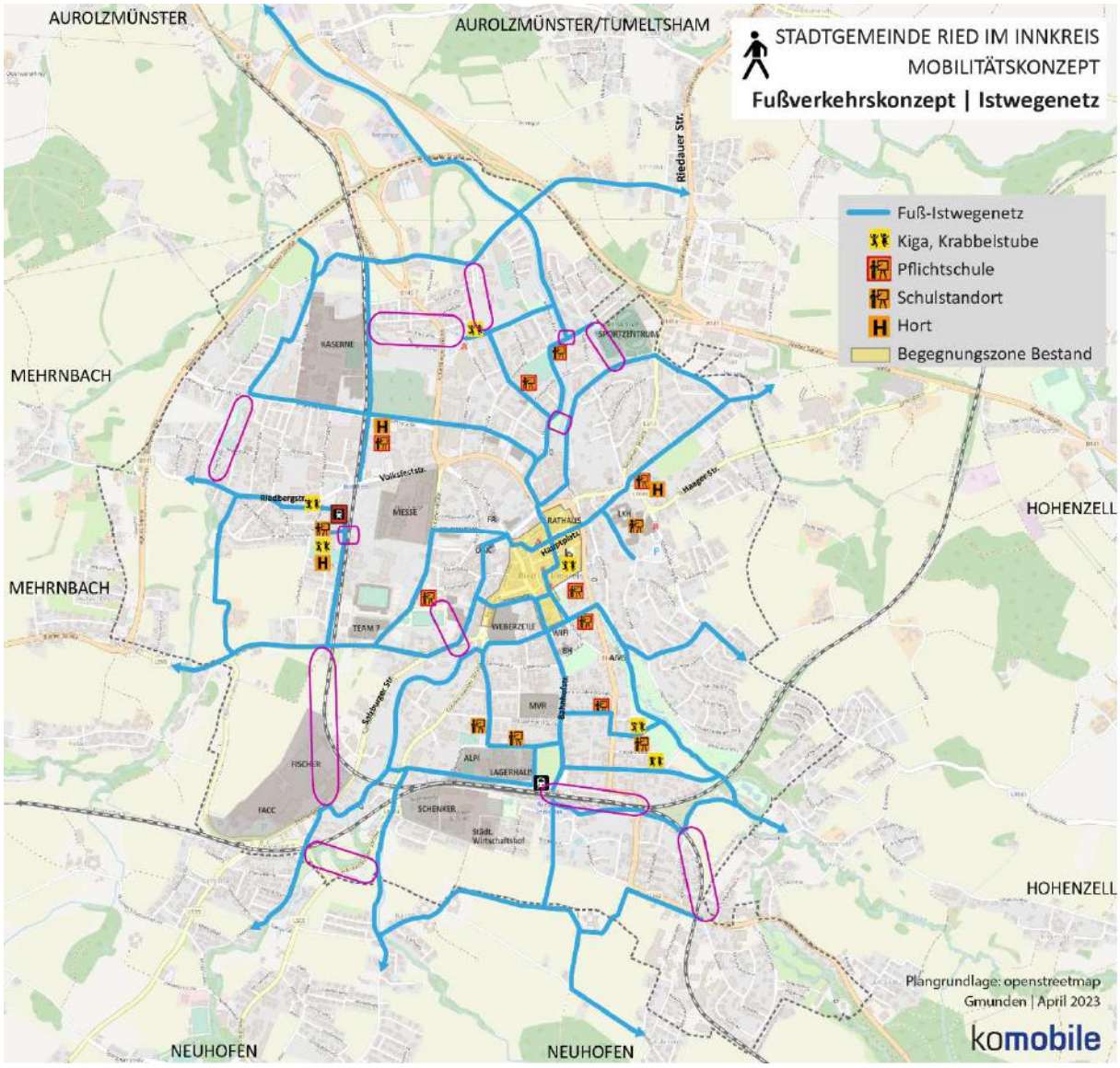
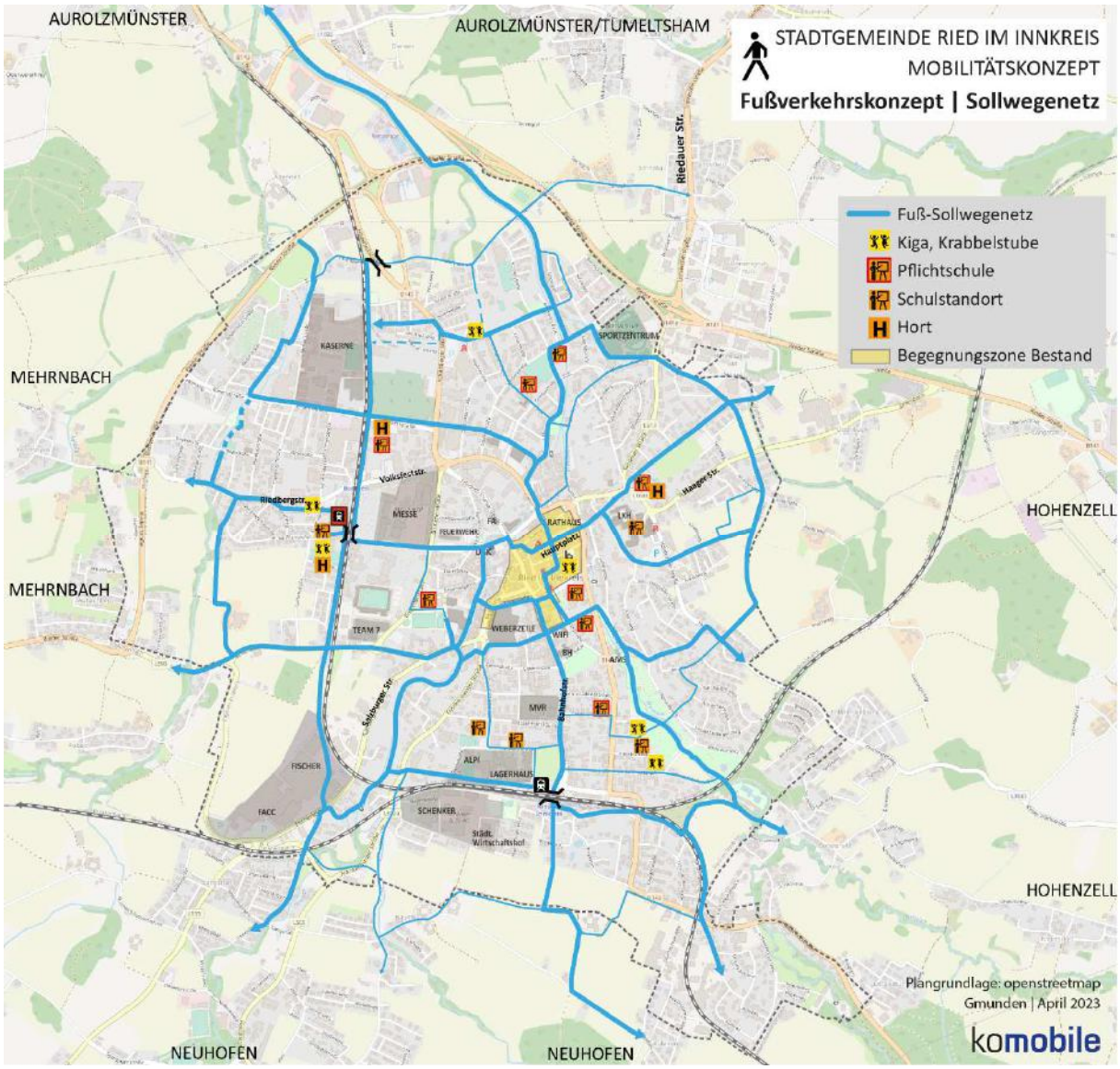


Abbildung 1-1 zeigt das bestehende Hauptwegenetz für Fußgänger sowie bestehende Lücken im Wegenetz zwischen Stadtteilen, Schulen, Freizeitzentren, Arbeitgebern und sonstigen Zielen.

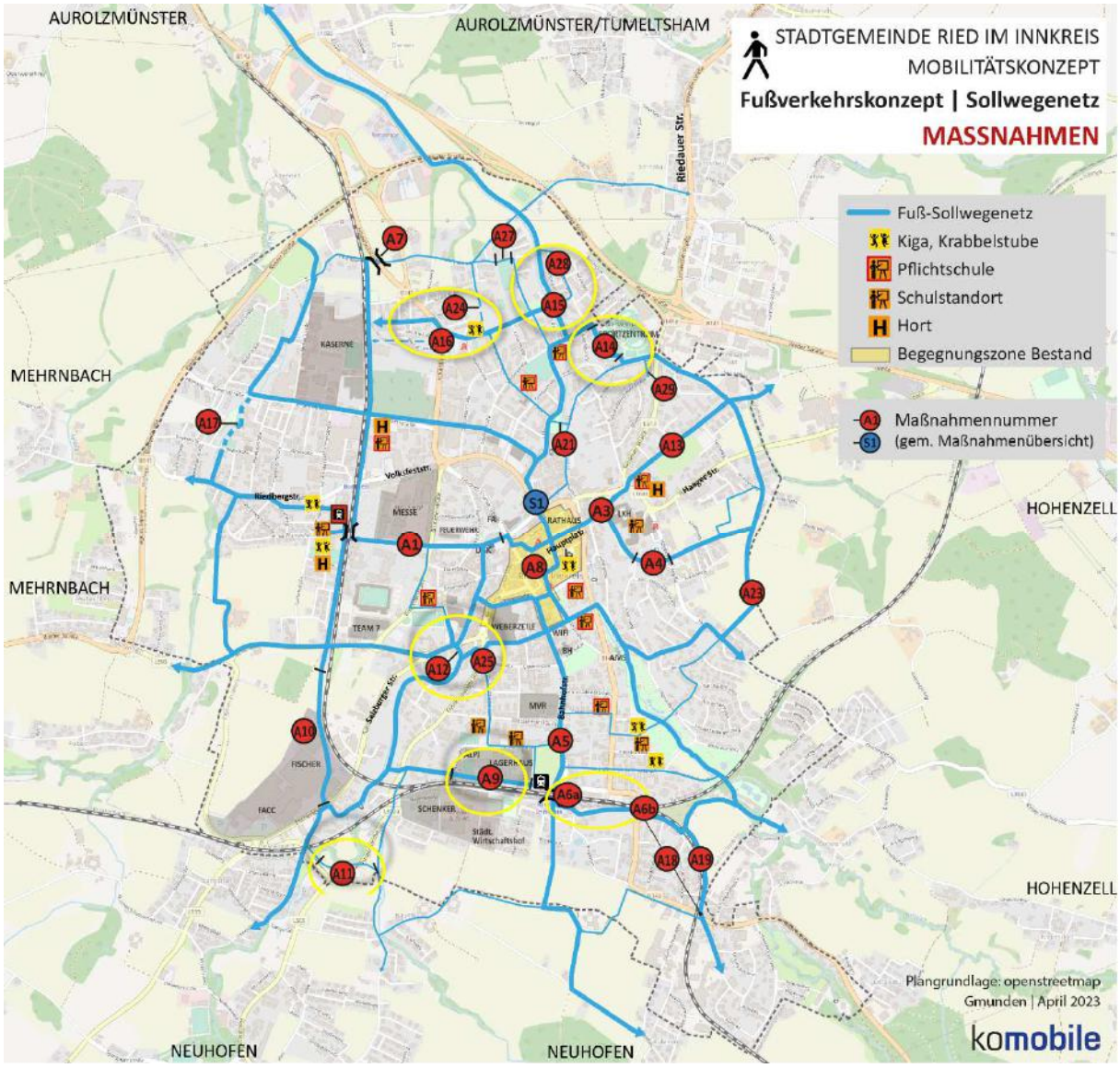
1.3 SOLL-Fußwegenetz inklusive Maßnahmenbeschreibungen

Abbildung 1-2: Soll-Fußwegenetz



Auf Basis des IST-Fußwegenetzes wurde ein SOLL-Fußwegenetz erarbeitet, das sowohl Lückenschlüsse als auch neue Wegverbindungen im Bereich von Stadtenwicklungsgebieten berücksichtigt. Abbildung 1-3 zeigt die Ergänzungen im Wegenetz sowie die Maßnahmennummern der vorgeschlagenen Maßnahmen. Anzumerken ist, dass zum Teil Synergien sowohl mit dem Radwegenetz als auch bei den Maßnahmen bestehen. In Abbildung 1-3 sind nur jene Maßnahmen dargestellt, die entweder nur den Fußverkehr oder den Fuß- und Radverkehr betreffen.

Abbildung 1-3: Soll-Wegenetz + Maßnahmen



Im Folgenden werden die Schwerpunktthemen bzw. die Schlüsselmaßnahmen für den Fußverkehr näher erläutert, wobei auch die Schlüsselmaßnahmen zum Radverkehr großteils den Fußverkehr betreffen (A1, A3-A7). Anzumerken ist, dass zur Fußverkehrsförderung aktuell nur reine Fußverkehrsmaßnahmen eingereicht werden können – siehe Förderleitfaden (BMK 2023)!

In den Abbildungen wurden nur verortbare (bauliche) Maßnahmen dargestellt, ergänzend werden Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Maßnahmen zur fußverkehrsfreundlichen Raum- und Siedlungsentwicklung vorgeschlagen (siehe Kap. 1.6 bzw. Kap. 1.7).

1.4 Schwerpunkte zum Fußverkehr und Schlüsselmaßnahmen

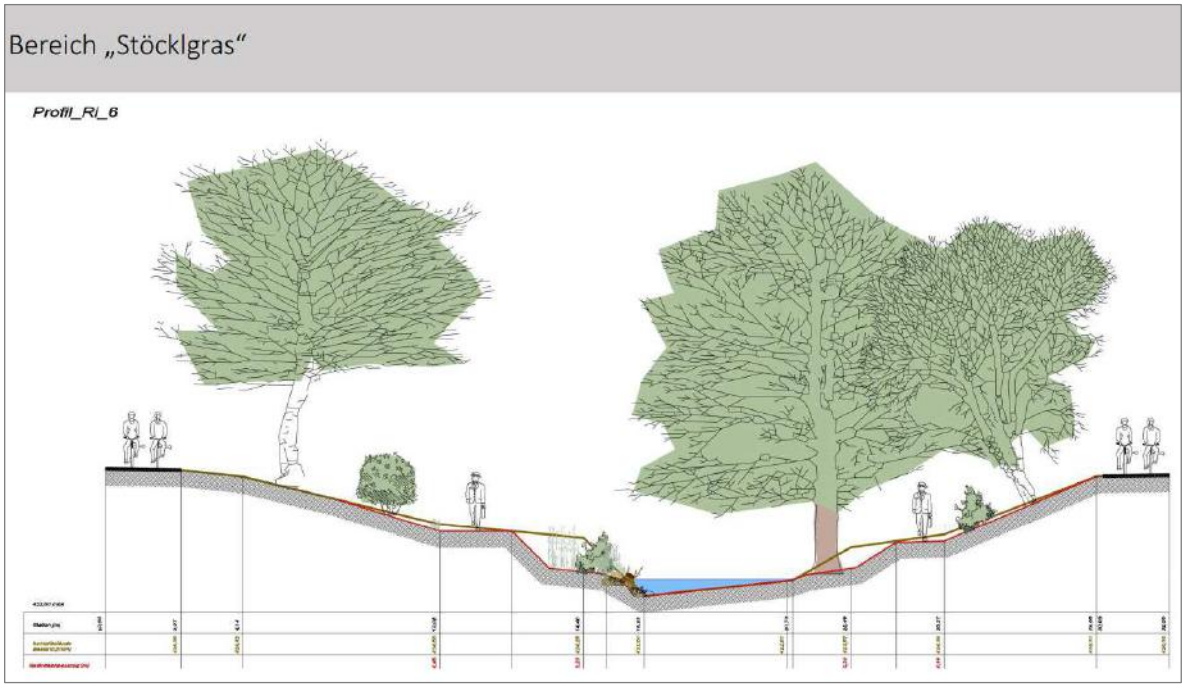
- Verkehrsberuhigung | **Attraktivierung** | Erreichbarkeit **Innenstadt***)*
- **Querungsstellen** an stark befahrenen Straßen *(z.B. Brucknerstraße, Hartwagnerstraße, Schärdinger Tor)*
- **Schwerpunkt Schulen: Konzepte für Schulumfeld |Sicheres Gehen**
- **Gehen an Bachverbindungen in der Stadt**
- Fußläufige **Anbindung großer Arbeitgeber** an den öffentlichen Verkehr

  Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz bei **Neuaufschließungen**

1.4.1 Gehen entlang von Bächen

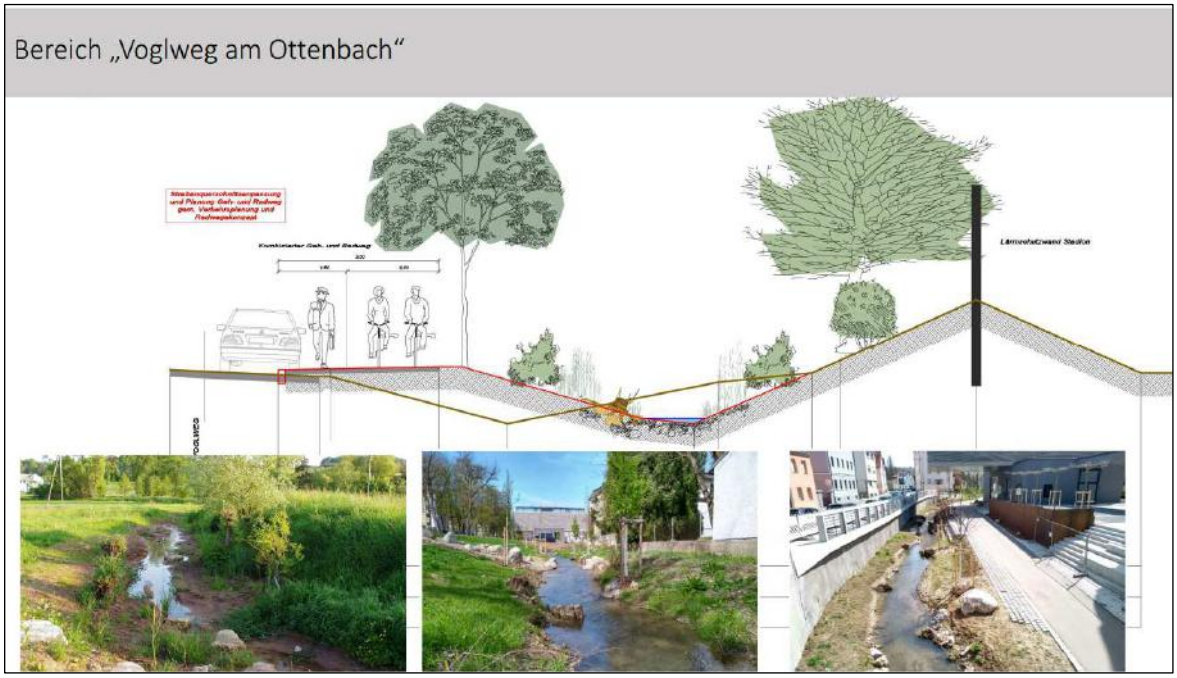
Das Stadtgebiet von Ried wird von mehreren Bächen durchzogen (Rieder Bach, Oberach, Ottenbach, Breitsach, Aubach). Zum Teil kann entlang dieser Bäche gegangen bzw. Rad gefahren werden, zum Teil sind die Bachläufe jedoch nicht zugänglich. Ziel sollte sein, durchgehende Wegverbindungen entlang der Bäche zu schaffen, da diese Bachläufe besonders attraktive Geh- und Radwege sowie Freiräume mit hohem Erholungswert darstellen – Beispiel Stadtpark, der von der Breitsach durchzogen wird oder der Landesradweg „R23 Antiesenweg", der im Norden entlang des Rieder Bachs verläuft. Aktuell sind einige Renaturierungsprojekte im Gange, bei denen Wegverbindungen in der Planung berücksichtigt wurden.

Abbildung 1-4: Schlüsselmaßnahme „Gehen entlang von Bächen" – Beispiel Renaturierungsprojekte I



Quelle: ILA 2022

Abbildung 1-5: Schlüsselmaßnahme „Gehen entlang von Bächen" – Beispiel Renaturierungsprojekte II



Quelle: ILA 2022

Empfohlen wird, die Zugänglichkeit der Bäche weiter zu verbessern und damit qualitätsvolle Geh- und Radverbindungen zu schaffen. Das Thema „Gehen entlang von Bächen" soll in das ÖEK übernommen werden. Konkret wird entlang des Ottenbachs westlich des Stadions eine neue Wegverbindung zwischen Voglweg und Schillerstraße vorgeschlagen (siehe Abbildung 1-6)

Abbildung 1-6: neue Wegverbindung entlang des Ottenbachs westlich des Stadions (A14)

1.4.2 Verkehrssicheres Schulumfeld |Sicheres Gehen

Ein möglichst autofreies Schulumfeld und sichere Zugänge für Schulkinder sollten ein Schwerpunkt in der Förderung des Fußverkehrs sein. Es wird vorgeschlagen, gezielt Konzepte auszuarbeiten, in denen das Umfeld und die Zuwegung einer Schule genau analysiert werden und Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden. Generell sollte der Sicherheit beim zu Fuß gehen ein hoher Stellenwert eingeräumt werden!

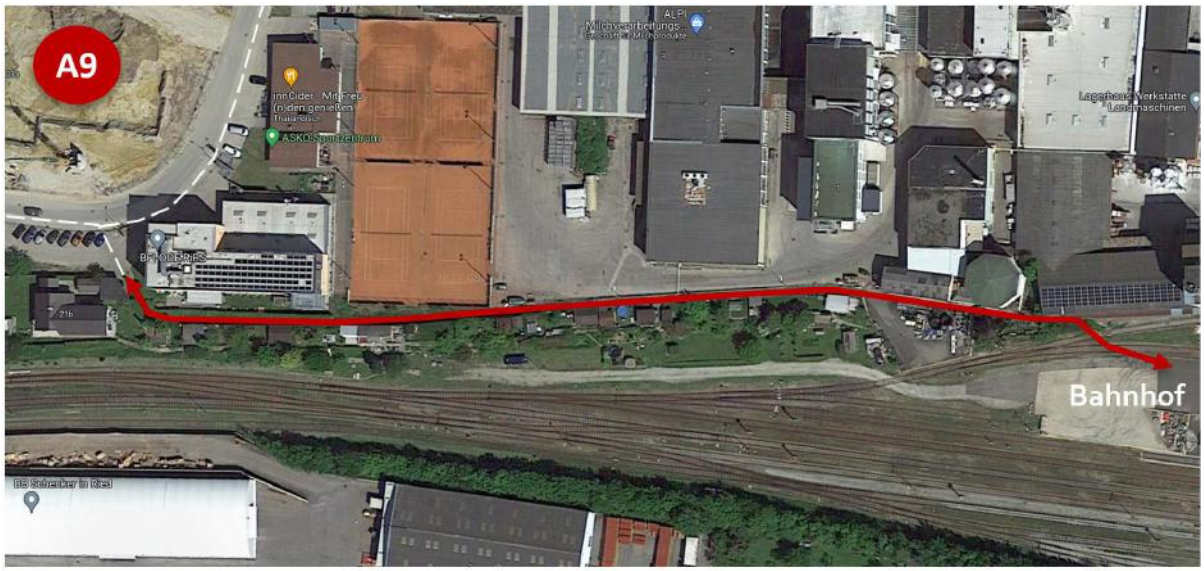
Wichtige zu berücksichtigende Themen beim Schulumfeld sind

- Prüfung der Verordnung von Schulstraßen (z.B. in der Beethovenstraße oder Waldmüllerstraße).
  - räumliche und zeitliche Abgrenzung
  - Alternativverbindungen für Kfz
  - Information und Überwachung
- Möglich auch: Wohnstraße, Fußgängerzone, Begegnungszone, 30er inkl. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Elternhaltestellen:
  - Entfernung von der Schule bis zu 300m
  - Gesichertes Ein-/Aussteigen ermöglichen: Längsparker, Wendehammer,…
- Vermeidung von Konflikten zwischen Kfz und zu Fuß gehenden Schulkindern – Entflechtung!
- Sichere Querungsstellen

Abbildung 1-7: Neues Verkehrszeichen Schulstraßen

1.4.3 Fußläufige Anbindung großer Arbeitgeber an den ÖV

Abbildung 1-8: Sicherung und Ausbau Wegverbindung entlang der Bahn südlich des Lagerhauses (A9)

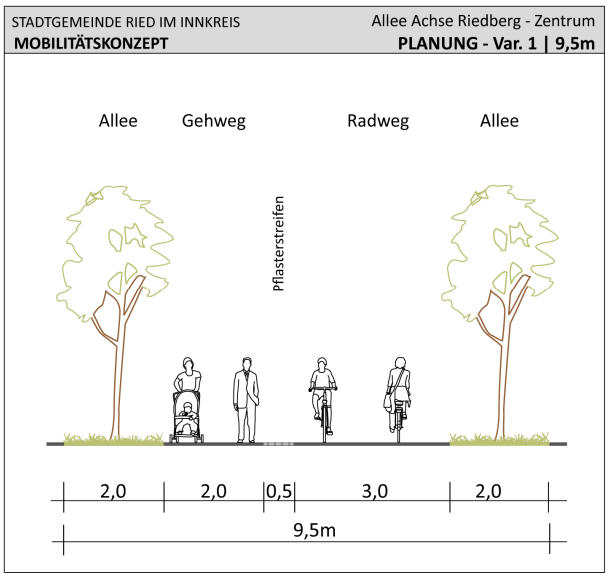


Die bestehende schmale Wegverbindung sollte verbreitert und sichtbar ausgebaut werden (Beschilderung, Beleuchtung,..). Sie stellt die Direktverbindung zwischen Bahnhof und den Firmen Fischer und FACC her und fördert so die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs als Anreiseverkehrsmittel für Mitarbeiter.

1.4.4 Achse Riedberg - Zentrum

Abbildung 1-9: Achse Riedberg – Zentrum (A1)

Abbildung 1-10: Achse Riedberg – Zentrum: Varianten Querschnitte (A1)



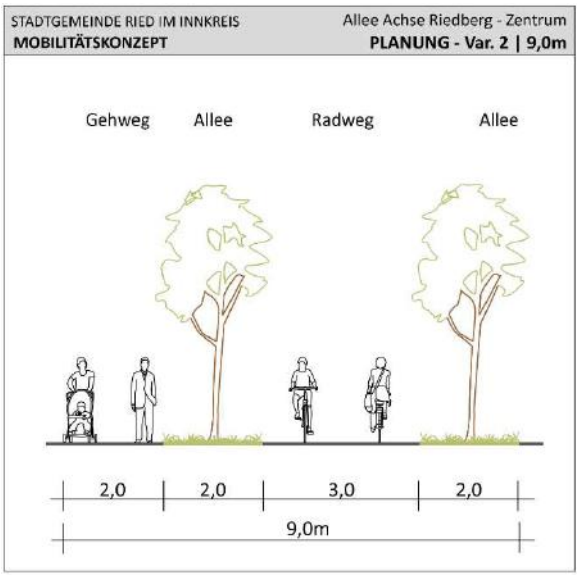
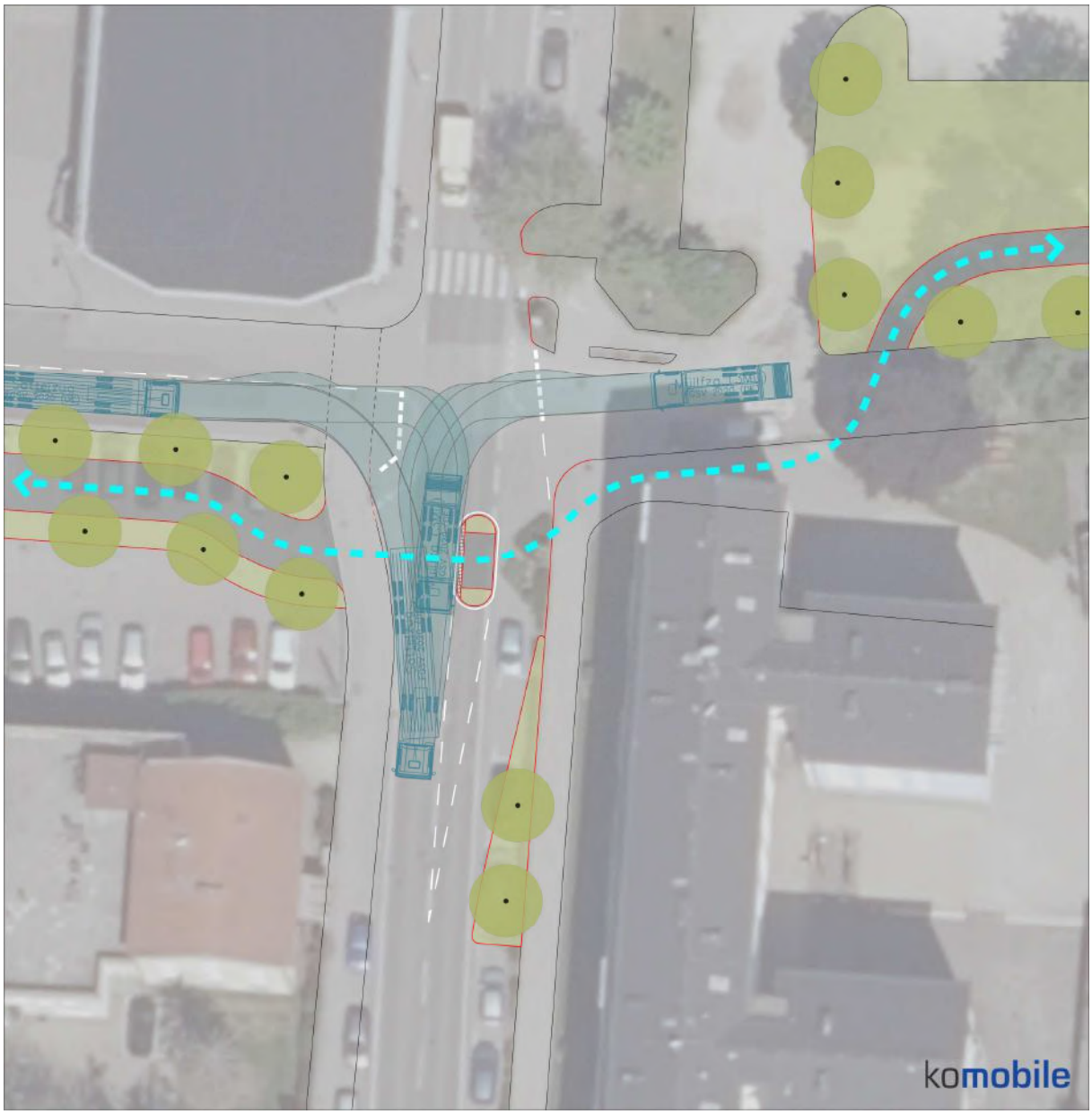


Abbildung 1-11: Achse Riedberg – Zentrum: Beispielfotos

Quelle: komobile

Die attraktive Fußgänger- und Radfahrerachse soll den Stadtteil Riedberg sowie das Bundesschulzentrum und Messegelände an die Innenstadt anbinden. Im Zuge der Neuplanung der Bahnhaltestelle Bad Ried ist eine Trassenquerung und eine Anbindung zum bestehenden Geh- und Radweg entlang der Bahn zur Herstellung eines attraktiven Netzschlusses zu berücksichtigen. An der Brucknerstraße wäre ein Parkhaus inkl. Mobility Point vorgesehen. Teile des bestehenden Parkplatzes Brucknerstraße sollen dafür als attraktiver Geh- und Radweg ausgebaut werden und über den bestehenden Geh- und Radweg über den Marktplatz in die Innenstadt führen. Der Parkplatz Brucknerstraße soll über die Brucknerstraße angebunden werden und damit zur Verkehrsberuhigung beitragen (weniger Parksuchverkehr). In der Thurner-Straße wurde ein Radweg inkl. Radfahrerüberfahrt geplant, der dann in die Begegnungszone überführt. So kann eine durchgängige attraktive Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden.

Abbildung 1-12: Achse Riedberg – Zentrum: Querung Brucknerstraße (A1)



1.4.5 Barrierefreie Verbindung Krankenhaus – Zentrum

Die Hauptradachse von West nach Ost führt durch die Innenstadt über den Hauptplatz. Für eine barrierefreie Anbindung des Krankenhauses bzw. den Stadtteil Kleinried wird, ergänzend zur bestehenden Treppe, eine Aufstiegshilfe zwischen Kellerbräuberg und Hochfeld vorgeschlagen. Die Möglichkeit eines Aufzugs oder eines Fahrsteiges wären zu prüfen. Durch diese barrierefreie Route kann der derzeit vielfrequentierte und für Radfahrer unsicher zu befahrende Lughofer Kreisverkehr vermieden werden. Im Zuge der Umsetzung sollte der Straßenzug Am Kellerbräuberg-Hochfeld als Einbahn für Kfz geführt werden. Über die Kellergasse wird die Verbindung zum Landesradweg hergestellt (siehe Abbildung 1-15).

Abbildung 1-13: Barrierefreie Verbindung Krankenhaus – Zentrum (A3+A4)

Abbildung 1-14: Barrierefreie Verbindung Krankenhaus – Zentrum: Beispielfotos

Abbildung 1-15: Barrierefreie Verbindung Krankenhaus – Zentrum: Querung B143 (A3)

1.4.6 (Rad)achse Bahnhofstraße

Abbildung 1-16: (Rad)achse Bahnhofstraße (A5)

Die Bahnhofstraße stellt die direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt her bzw. bindet die Stadtteile Wegleiten und Auleiten ans Radwegenetz an. Eine Schlüsselrolle kommt dabei auch der geplanten Bahnhofsunterführung zu (siehe Kap. 1.4.7).

In der Bahnhofstraße soll ein komfortabel nutzbarer Geh- und Radweg zwischen Bahnhof und Kreisverkehr Parkstraße errichtet werden. Zwischen Bahnhofskreisverkehr und der verlängerten Molkereistraße soll dieser 4m und weiter nördlich 3m breit ausgeführt werden. Die Fahrbahn ist mit 5,5m zu dimensionieren, wenn wie geplant der Busverkehr von der Bahnhofstraße in die Roseggerstraße verlegt wird (ansonsten 6,5m). Die Weiterführung in die Innenstadt erfolgt über die Begegnungszone.

1.4.7 Unterführung Bahnhof und Eberschwanger Straße

Die geplante Bahnhofsunterführung (A6a) ist ein Schlüsselprojekt für die (Wieder)anbindung der Stadtteile Wegleiten und Auleiten, ebenso der Ausbau der Unterführung Eberschwanger Straße (A6b), wo anstatt des schmalen Gehsteigs ein Geh- und Radweg geplant ist. Bei der Bahnhofsunterführung soll jedenfalls auf eine komfortable Ausführung geachtet werden. Die Unterführung soll für Radfahrer bequem zu befahren sein und möglichst konfliktfrei mit Fußgängern geplant werden. Sowohl bei der Bahnhofsunterführung als auch beim Ausbau der Unterführung Eberschwanger Straße sind zumindest die Breiten der RVS gem. Kategorie C anzuwenden, da hier die Hauptrouten für den Radverkehr verlaufen.

Abbildung 1-17: Unterführung Bahnhof: Beispielfotos Bahnhof Lienz

Quelle: Meschik

1.4.8 Unterführung Schärdinger Straße

Abbildung 1-18: Unterführung Schärdinger Straße (A7)

Eine attraktive nördliche West-Ost-Verbindung wird mit einer Unterführung der Schärdinger Straße vorgeschlagen. Sie verbindet die Siedlungen im Osten (Försterstraße, Keplerstraße) mit dem in Nord-Südrichtung verlaufenden Bahnweg (Geh- und Radweg Zentrum, Schulen).

1.5 Weitere Maßnahmen

Im Bereich des bestehenden Weges entlang der Oberach in Kalteneck wird eine neue Verbindung zur Braunauer Straße vorgeschlagen, die im weiteren Verlauf bis zur neuen Mittelschule Brucknerstraße führt. Als Maßnahmen werden ein Fußgänger- und Radfahrersteg über die Oberach, ein Fahrbahnteiler in der Braunauer Straße sowie eine neue Wegverbindung zur Mittelschule vorgeschlagen. Über den Kreisverkehr Salzburger Straße|Braunauer Straße erfolgt ein Netzschluß zum Geh- und Radweg in der Braunauer Straße (siehe Abbildung 1-19).

Zwischen der Unterführung Langstraß und der Frankenburger Straße bzw. dem Weg Baumbach besteht eine Lücke im Wegenetz (Bereich Tischlerei Maier, an der Gemeindegrenze zu Neuhofen, siehe Abbildung 1-20) zwischen den beiden Stadtteilen Wegleiten und Fischer|FACC. Die vorgeschlagene Verbindung würde an der Nordseite der Frankenburgerstraße verlaufen und im weiteren Verlauf an der Ostseite der Spange 2 bis zur Unterführung Langstraßing. Eine Querungshilfe wird empfohlen. Zu berücksichtigen ist diese Wegverbindung auch im Fall der Errichtung der Spange 3 (geplanter Kreisverkehr)

Abbildung 1-19: Geh- und Radverbindung Kalteneck – NMS Brucknerstraße (A12)

Abbildung 1-20: Neue Verbindung zwischen Weg Baumbach und Unterführung Langstraßing (A11)

Abbildung 1-21: Fußgänger- und Radfahrersteg über die Oberach – Verlängerung Raimundstraße (A15)

Zur besseren Erschließung und Anbindung des wachsenden Stadtteils Stöcklgras an wichtige Infrastruktureinrichtungen (Kindergarten, Nahversorger) wird ein Steg über die Oberach vorgeschlagen (siehe Abbildung 1-21). In dessen Verlängerung besteht bereits ein Geh- und Radweg in der Raimundstraße, der in die Schärdingerstraße mündet.

Abbildung 1-22: Best Practise zur Fußverkehrsförderung aus anderen Städten

Stadtzentrum Trofaiach

Zählstelle in Weiz

Schulstraßen in Bozen

Lendplatz in Graz

1.6 Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Die Stadt Ried möchte das Zentrum zum „Wohnzimmer Innenstadt" machen. Die Fußgängerfrequenz soll gesteigert und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Dafür sind begleitend zur Attraktivierung der Infrastruktur folgende bewusstseinsbildende Maßnahmen zur positiven Beeinflussung des Verkehrsverhaltens vorgesehen:

Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche

Die Stadtgemeinde Ried im Innkreis beteiligt sich bereits regelmäßig an der jährlich stattfindenden Europäischen Mobilitätswoche. Mit Veranstaltungen und Aktionsprogrammen wird der Fokus auf klimafreundliche Fortbewegungsmittel und dabei insbesondere auf das Zufußgehen gelegt. Beispielsweise wurde mit GEHschenken das Zufußgehen belohnt oder konnte der Citybus an einem Tag gratis genutzt werden. Die Beteiligung an der Mobilitätswoche wird weiterhin wahrgenommen.

Beiträge in der Stadtzeitung

Die regelmäßig erscheinende Stadtzeitung bietet eine gute Möglichkeit, dem Thema Zufußgehen eine Bühne zu bieten. Vorgeschlagen wird eine fixe Rubrik, in der beispielsweise mit dem „Fußgänger des Monats" Bürger und ihre liebsten Fußwege, Trampelpfade usw. vorgestellt oder Besucher der Innenstadt interviewt werden.

Errichtung eines Fußwege-Leitsystems

Ein Leitsystem hilft bei der Orientierung und macht bewusst, wie kurz und einfach zu Fuß zu bewältigend viele Wege sind und hat dabei sowohl für Stadtbewohner als auch für ortsfremde Personen einen Nutzen. Es wird empfohlen, das Leitsystem mit Zeitangaben zwischen den einzelnen Zielen auszustatten.

Errichtung von Fußgängerzählstellen

In gut frequentierten Bereichen der Innenstadt (z.B. Stelzhamerplatz, Marktplatz,..) sollten Fußgängerzählstellen eingerichtet werden. Damit wird die bereits hohe Fußgängerfrequenz bewusst gemacht und kann auch über die Jahre evaluiert werden.

1.7 Fußverkehrsfreundliche Raum- und Siedlungsentwicklung

1.7.1 Die 15-min-Stadt Ried | Grundsätze der Stadtentwicklung

Das Prinzip der **15-min-Stadt** bedeutet, dass für alle Bewohner die wichtigsten Infrastruktureinrichtungen in maximal 15min zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind. Zu den relevanten Einrichtungen zählen Nahversorger, Schulen, Kindergarten, aber auch Naherholungsmöglichkeiten.

Die Umsetzung des Leitbildes bedingt eine konsequente **Raumplanung** und **Stadtentwicklung** mit den folgenden Grundsätzen:

- Innenentwicklung statt Zersiedelung,
  idealerweise in Kooperation mit den Umlandgemeinden
- Stärkung der Nahversorgung, insbesondere die wirtschaftliche Stärkung des Stadtzentrums
- Orientierung neu erschlossenen Baulandes am Einzugsbereich öffentlicher Verkehrsmittel
- Bei Neuerschließungen die optimale Erreichbarkeit mit ALLEN Verkehrsmitteln sicherstellen
- Sicherung bestehender Fußwege und Schaffung eines dichten Wegenetzes für aktive Mobilität

Die Frage des **Parkens** ist für die **Qualität öffentlicher Räume** und auch motivatorisch von größter Bedeutung. Für Neuerschließungen werden daher folgende Grundsätze den ruhenden Verkehr betreffend empfohlen:

- Möglichst konzentrierte Unterbringung der Pkw-Stellplätze in Form von Sammelgaragen bzw. Sammel-Parkplätzen
- Vermeidung von Parkraum-Überkapazitäten durch Synergien (z.B. Nutzung tagsüber durch Pendler und Kunden, in der Nacht durch Bewohner)
- Direkte Zufahrt vom (hochrangigen) Straßennetz
- Oberflächen-Stellplätze beschränken auf Minutenparkplätze, Behindertenparkplätze und Ladezonen
- Öffentliche Räume weitgehend autofrei gestalten und begrünen

1.7.2 Maßnahmen

Langfristige Absicherung bestehender und geplanter Fußwegverbindungen

Die Stadtgemeinde Ried im Innkreis bekennt sich dazu, die Nutzbarkeit bestehender Wegverbindungen langfristig abzusichern und die neu geplanten Verbindungen auch im Zusammenhang mit den Instrumenten der örtlichen Raumplanung (ÖEK, Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan) zu sichern bzw. auszubauen. Das priorisierte Fußwegenetz wird in den Flächenwidmungsplan übernommen und bestehende Bebauungspläne dahingehend angepasst.

Berücksichtigung der Durchwegung bei Bauvorhaben | Anbindung ans Fußwegenetz

Bei Bauvorhaben wird darauf geachtet, eine attraktive Durchwegung für den Fußverkehr sicherzustellen und direkte Anbindungen ans bestehende Wegenetz herzustellen (z.B. Vermeidung von Zäunen zwischen Grundstücken). In Bebauungsplänen werden wichtige Wegverbindungen bzw. entsprechende Straßenräume sowie bauliche Maßnahmen (z.B. neue Gehsteige, fußgängerfreundliche Kreuzungsbereiche) durch entsprechende Festlegungen von Straßenfluchtlinien und Baufluchtlinien abgesichert und von einer etwaigen Bebauung freigehalten. Dabei gilt es, die jeweiligen Breiten für qualitative Fußwege im Straßenraum zu sichern.

Nachverdichtung in prioritären Siedlungsschwerpunkten

Die Stadtgemeinde bekennt sich zum Ziel, die Potenziale für eine Nachverdichtung insbesondere im Stadtzentrum zu nutzen und neue Siedlungen bodensparend und verdichtet zu entwickeln. Dies soll auch durch Dichtevorgaben im Flächenwidmungsplan sowie Bebauungsplan abgesichert werden.

Temporäre Fahrverbote (Schulstraßen) vor den Schulen

Siehe dazu (Kap. 1.4.2) „Verkehrssicheres Schulumfeld“ als Schwerpunktthema zum Fußverkehr

1.8 Maßnahmenliste Aktive Mobilität

Tabelle 1-1 zeigt die Maßnahmen für die Aktive Mobilität. Es wird jedoch auch auf die gesamte Maßnahmenübersicht verwiesen (siehe Mobilitätskonzept Ried im Innkreis 07|2023), da z.B. die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eigens kategorisiert wurden. Insbesondere die Maßnahme S1 – Verkehrsberuhigung und Attraktivierung der Innenstadt - ist ein wichtiger Aspekt zur Förderung der aktiven Mobilität. Weiters bedeutend für den Fußverkehr sind die Maßnahmen

- V1-V5
- S1-S3
- S6-S8

Tabelle 1-1: Maßnahmenliste Aktive Mobilität

Aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr)			
A1	Achse Riedberg (Messe) - Zentrum inkl. Unterführung Bahnhaltestelle Bad Ried und Geh- und Radweg		●
A2	Radfahren gegen die Einbahn in der Begegnungszone		
A3	Barrierefreie Verbindung Krankenhaus - Zentrum	●	
A4	öffentlich nutzbare Verbindung Krankenhaus - Kleinried	●	
A5	Geh- und Radweg Bahnhofstraße	●	
A6a	Unterführung Bahnhof - Anbindung Wegleiten|Auleiten		●
A6b	Ausbau Unterführung Eberschwanger Straße: Geh- und Radweg		●
A7	Unterführung Schärdinger Straße		●
A8	Attraktivierung|Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger in der Innenstadt		
A9	*Fußläufige Anbindung gr.Arbeitgeber an den ÖV:* Sicherung und Ausbau Wegverbindung entlang der Bahn südlich des Lagerhauses		●
A10	*Fußläufige Anbindung gr.Arbeitgeber an den ÖV:* Begleitweg (Geh- und Radweg) entlang der Bahn südlich der Braunauerstraße zu Fischer und FACC	●	●
A11	Neue Verbindung zwischen Weg Baumbach und Unterführung Langstraßing (zu berücksichtigen auch bei Spange3 - geplanter KV)		●
A12	Geh- und Radverbindung zwischen Kalteneck (Weg entlang der Oberach) und der NMS Brucknerstraße (inkl. Steg über die Oberach)	●	
A13	Geh- und Radweg Rabenbergerweg (+Prüfung Fahrradstraße)	●	
A14	*Gehen entlang von Bächen:* neue Wegverbindung entlang des Ottenbachs westlich des Stadions zwischen Voglweg und Schillerstraße	●	
A15	Fußgänger- und Radfahrersteg über die Oberach - nach Stöcklgras (Verlängerung Raimundstraße)	●	
A16	Querung Schärdingerstraße und Netzschluss zu Bahnweg (unter Berücksichtigung des Neuplanungsgebiets)	o	●
A17	*Gehen entlang von Bächen:* Neue Wegverbindung südlich des Eltern-Kind-Zentrums (Kasernstraße) bis Rieplstraße entlang des Aubachs	●	
A18	Querungshilfen über die B143	o	●
A19	Ausbau Weg Gonetsreith entlang der Bahn zu Geh- und Radweg	●	
A20	Geh- und Radweg Kapuzinerberg inkl. Querungshilfe	●	●
A21	Fußgänger- und Radfahrersteg Brauhausspitz	●	
A22	Radfahrerüberfahrt und Adaptierung Kreuzung B143|Hochfeld|Linzergasse		●
A23	durchgehender Geh- und Radweg am künftig verlängerten Berta Brader Weg		
A24	Verbindung Heilpädagogischer Kindergarten - Försterstraße	●	
A25	Geh- und Radweg Frankenburger Straße inkl. Ermöglichung Querung von Kalteneck (z.B. Stiege|Rampe)	●	●
A26	Neue Wegverbindung zwischen Soukup Weg und Finkenweg	●	
A27	Geh- und Radweg zwischen Rennerstraße und Försterstraße	●	
A28	Anschluß Riederbach-Stöcklgras	●	
A29	Durchstich zum Voglweg (Kreuzberg)	●	
A30	Lückenschluß Geh- und Radweg Braunauerstraße FACC	●	●
A31	Durchstich Molkereistraße (Geh- und Radweg)	●	
A32	Geh- und Radweg Schärdinger Straße zwischen KV Schärdinger Straße und Maximarkt	●	●
A33	*Konzepte für Schulumfeld erstellen:* verkehrsberuhigter Bereich vor den Schulen, Prüfung von Schulstraßen und Elternhaltestellen, Anbindung ans Radwegenetz, Sicheres Gehen (im Schulumfeld und generell im Stadtgebiet)		
A34	*Neuaufschließungen ans Fuß- und Radwegenetz anbinden*		
A35	Beschilderung Hauptwegenetz Fuß|Rad (Leitystem) und Ersichtlichmachung (Markierungen)		
A36	Radabstellanlagen bei zentralen Einrichtungen in hoher Qualität und eingangsnah		
A37	Bewusstseinsbildung pro Aktiver Mobilität		
A38	Errichtung von Fußgänger- und Radzählstationen		
A39	Position Radfahrbeauftragter stärken|Einbindung in Prozesse der Verkehrsplanung		
A40	Bevorrangung des Radverkehrs auf Hauptrouten bei Querung untergeordneter Straßen		
A41	Sicherung wichtiger Wegverbindungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (Einarbeitung Hauptwegenetz Fuß|Rad)		

2 Quellenverzeichnis

- AAPS – Atelier für Architektur Thomas Pilz Christoph Schwarz (AAPS 2017), Begegnungszone Ried im Innkreis, Wirkungskontrolle und Potentiale für Verbesserungen, Dokumentation Vorabzug 31.3.2017, Graz 2017.
- Amt der OÖ-Landesregierung (Land OÖ, 2012), Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, Verkehrserhebung 2012, Ergebnisse der Gemeinde Ried im Innkreis, www.landooe.gv.at, zugegriffen am 20.1.2022.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Herausgeber) (BMK, 2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Wien, 2021.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Herausgeber) (BMK, 2023): Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes und lokalen Masterplans Gehen. Wien, März 2023.
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Herausgeber) (BMK, 2023): Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement, Jahresprogramm 2023, Wien, März 2023.
- ILA – Ingenieurbüro für Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur (ILA 2022), Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, Martin Brückner B.Eng., Gewässerrenaturierung Stadt Ried im Innkreis, Präsentation Vorentwurf am 28.4.2022, Braunau 2022.
- Meschik, Michael (Meschik 2022), Beispielfotos Bahnhof Lienz, Wien 2022.
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene - Verkehr (FSV), RVS Arbeitspapier Nr.27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen, Wien Juli 2016.
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene - Verkehr (FSV), RVS 02.02.36 (Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum), Wien September 2010.
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene - Verkehr (FSV), RVS 03.02.12 (Fußgängerverkehr), Wien Oktober 2015.
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene - Verkehr (FSV), RVS 03.02.13 (Radverkehr), Wien Juli 2022.
- Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene - Verkehr (FSV), RVS 03.04.12 (Planung und Entwurf von Innerortsstraßen), Wien März 2020.
- Stadtgemeinde Ried im Innkreis, Örtliches Entwicklungskonzept Nr. 4|2005 (ÖEK 2005), Flächenwidmungsplan, Funktionsplan und Maßnahmenkatalog.
- Stadtgemeinde Ried im Innkreis, Zukunft Ried, Ergebnisse des Bürgerrats am 16.-17.9.2022, Ried im Innkreis 2022.
- Stadtregion Ried (2018), Stadt Ried im Innkreis, Gemeinden Aurolzmünster, Hohenzell, Mehrnbach, Neuhofen im Innkreis und Tumeltsham, Stadtregionale Strategie Stadtregion Ried, Endbericht 11-2018, Dipl. Ing. Richard Resch, Regionalentwicklung.at in Kooperation mit CIMA und Planum, Graz 2018.