

Große Sprünge für den Radverkehr werden in Linz nur möglich sein, wenn sich wirklich etwas tut!

Vor über 4 Jahren (!) haben wir der Stadt Linz eine umfassende Liste über die wichtigsten Lücken im Linzer Radverkehrsnetz übergeben. Aus Personalgründen wurde sie bisher nicht bearbeitet, geschweige denn konkrete Überlegungen für



Ein Bild, das es irgendwann auch einmal in Linz geben wird? Radverkehrsalltag in Kopenhagen

einen Zeitplan der Abarbeitung der wichtigsten Lücken angestellt.

Um beim Radverkehr wirklich entscheidend weiterzukommen, müssen auch für den Radverkehr Auslagerungen auf externe Bearbeitun-

Meldung zwischendurch:

Die Initiative FahrRad OÖ protestiert gegen die geplante Wintersperre des **Treppelweges** an der Donau. Dies würde nicht nur den Radtourismus sondern auch viele Alltagsradfahrer empfindlich treffen.“

gen stattfinden. Was bei den Großprojekten des Autoverkehrs und Öffentlichem Verkehr selbstverständlich ist, muss auch beim Radverkehr möglich sein.

Die Stadt Linz verkündet stolz eine Steigerung des

Radverkehrsbudgets um 7 % auf 320.000,-

(wie kommt man da auf plus 7%, wenn im Jahr 2009 1 Mio EURO veranschlagt war?). Das ändert aber nichts daran, dass das aktuelle Radverkehrsbudget

am Tiefststand seit 20 Jahren liegt. Klar ist, dass mit diesem Minibudget nicht viel erreicht werden kann.

Eine Verdoppelung des Radverkehrs in Linz bei überwiegender Verlagerung der kurzen Autowege zum Fahrrad - würde jedenfalls eine ähnliche Anzahl an Wegen betreffen wie sich Stadt und Land Verlagerungen beim Autoverkehrs-Projekt Westring versprechen.

Die Vergleichbarkeit dieser beiden Maßnahmen zeigen wir seit Jahren auf, leider ohne irgendeine Re-

aktion der Politik. Während der Westring inzwischen schon auf 800-1.000 Millionen EURO geschätzt wird, gründelt das Linzer Radverkehrsbudget bei rd. 0,3 Millionen EURO dahin. Selbst beim Zusammenfassen der Budgets mehrerer Jahre kommt da nicht viel zusammen.

Seit Jahrzehnten wird vom Ausbau des Radwegenetzes gesprochen bzw. damit geworben. Entscheidend ist aber, wo ausgebaut wird und nicht die Summe der Radwege. Und da sind in der Vergangenheit oft Wege errichtet worden, die mehr der Netzbilanz und weniger der Beseitigung der Problemstellen dienen. Die wirklichen Knackpunkte wurden kaum angegangen.

Fortsetzung auf Seite 2

Termine

Achtung geänderte Lokale!

Unsere Lokaltestphase ist noch nicht abgeschlossen, im April werden wir uns wieder im Cafe Schillerpark treffen!

Mi 7.4.2010, 19:00 Uhr
Cafe Schillerpark

Mi 12.5.2010, 19:00 Uhr

Mi 9.6.2010, 19:00 Uhr
(Generalversammlung)

siehe auch www.ifahrrad.at!

Kommen Sie vorbei, bringen Sie Ihre Wünsche und Ideen ein!

Mehrere Studien zeigen, dass jeder Radfahrer, der regelmäßig das Fahrrad für seine Alltagsradwege verwendet, der Stadt rd. 1.200,- bis 1.500,- pro Jahr erspart, weil einfach der Aufwand für die Radinfrastruktur viel geringer ist als für den MIV und ÖV.

Einfach lässt sich das u.a. beim Flächenvergleich von Kfz und Fahrrädern erkennen (siehe Bild aus Salzburg).

Würde man die oben genannten Werte auf mögliche tausende zusätzliche Radfahrten in Linz hochrechnen, könnten locker zweistellige Millionenbeträge für den Radverkehr freigemacht werden.

Leider fehlen hierzulande die Visionen, beim Radverkehr wirklich Großes anzugehen.

Es ist zwar in den letzten Jahren einiges weitergegangen in Sachen Radverkehr. Es stellt sich aber die Frage, ob man sich damit zufrieden geben soll.

Als Ziel für die nächsten Jahre sollte der zweistellige Radverkehrsanteil der vergleichbaren österreichischen Städte angepeilt werden, auch wenn Linz vielleicht dafür mehr machen muss als

die anderen Städte.

In den letzten Jahren ist auch der Handlungsbedarf beim Verkehr in Sachen Klimaschutz deutlich gestiegen. Keine Maßnahme kann so kurzfristig und mit vergleichsweise wenig finanziellen Mitteln einen größeren Effekt – nämlich die Veränderung des Verkehrssystems in Richtung Nachhaltigkeit auf geringerem Energieniveau - erreichen wie die intensive Förderung des Radverkehrs, wenn man nur will. Die oben angesprochene Verdoppelung des Radverkehrs in Linz würde den Energieverbrauch des Binnenverkehrs um mehr als

10 % senken.

Wir können daher einmal mehr appellieren, mit einem **Schwerpunktprogramm**, das sowohl den Infrastrukturausbau als ein Öffentlichkeitsarbeitsprogramm pro Rad - also eine intensive Werbung für's Radfahren im Alltag - umfasst, den großen Schritt für einen markanten Radverkehrszuwachs in Linz zu machen.

Für dieses Schwerpunktprogramm spricht vor allem auch, dass das Ausgangsniveau beim Radverkehr in Linz im Österreichvergleich sehr niedrig und damit das Steigerungspotenzial sehr hoch ist.



Flächenvergleichstest der Initiative fairkehr in Salzburg

Während 60 Autos (davon die ersten 4 Reihen als Gehzeuge) die gesamte Staatsbrücke beanspruchen, brauchen 60 Radfahrer gerade einmal nur ein Viertel der Brücke!

Mitgliedschaft

Mitglieder sind nicht nur als RadfahrerIn Haftpflicht-, Unfall- und Rechtsschutzversichert, sondern auch, wenn sie zu Fuß oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs sind.

Online Anmeldung: www.ifahrrad.at

Jahresmitgliedschaft um

- | | |
|-------|---|
| €32,- | für Vollmitglieder |
| €20,- | für StudentInnen, Jugendliche, Anschlußmitglieder und als Sozialtarif |
| €50,- | für Fördermitglieder |

Drahteselabo mit OÖ-Beilage und Versicherungsschutz (Haftpflicht-, Rechtsschutz- und Unfallversicherung).

Ihre Unterstützung stärkt unsere gemeinsame Position!

Impressum

Anschrift: Initiative FahrRad OÖ, Waltherstraße 15, 4020 LINZ

Homepage: <http://www.ifahrrad.at> email: info@ifahrrad.at

Redaktion: Gerhard Prieler ☎ 0732/67 89 89 (Privat), Lukas Beurle ☎ 0732/77 82 39 (Büro)

Bankverbindungen: Allg. Sparkasse OÖ, BLZ 20320, Konto Nr.: 0000-106840, Mitgliedsbeiträge Initiative FahrRad OÖ auf PSK (BLZ 60.000), Konto Nr. 7582.600

Kontakte: ARGUS Fahrradbüro, Frankenberggasse 11, 1040 Wien, ☎ 01/505 09 07

WELSER RADLER, Obfrau Brigitte Wimmer, EMAIL: welser.radler@aon.at