

Radfahren bewegt

Filmabend und Rundfahrt in
Leonding

BERICHT: Gerhard Prieler

So lautete das Motto auf der Beachflag der Radlobby Leonding bei der Filmvorführung „Bikes versus Cars“ im Rathauskeller Leonding. Bewegend auch die anschließende Diskussion über die Chancen Radfahren in Leonding attraktiver zu machen. Vize-Bürgermeister Franz Bäck (VP), Planungs- und Verkehrsstadtrat Klaus Gschwendtner (SP), Umweltstadtrat Sven Schwerer (Grüne) die Leondinger Verkehrsbeauftragte Anna Höglhammer, Gerhard Prieler sowie Rüdiger Neunteufel von der Radlobby Leonding und die interessierten BesucherInnen schlugen dazu diverse Maßnahmen vor. Angesprochen wurde u. a. der geplante Radweg entlang der LILO sowohl in Rufing als auch in Untergaumberg. Wobei die Radwegführung dort von der Entscheidung der ÖBB über den viergleisigen Ausbau der Westbahn abhängt.



Davor gab es eine gemeinsame Radrundfahrt durch Leonding, an der trotz zeitweiligem Nieselregen gut ein Dutzend wetterfeste RadlerInnen teilnahmen. Radfördermaßnahmen für 2017 wurden beim 2. Leondinger Radforum am Nachmittag davor zwischen Gemeinde Leonding und der Radlobby Leonding besprochen. Unter anderem wird sich Leonding wieder an der Aktion „Radelt zur Arbeit“ beteiligen. Geplant ist auch die Erstellung eines Radroutenplans.

Endlich die großen Probleme angehen!

Forderungen zur Radinfrastruktur in Linz

KOMMENTAR: Paul Weber



Devise zur Radpolitik in Linz: Bloß nicht zu viel!

Ungefähr ein Jahr ist es her, seit Linz einen neuen Verkehrsstadtrat hat. Zeit, um uns anzusehen was seither passiert ist. Das Erfreuliche zuerst: Im Vergleich zum Bausommer davor hat sich an der Infrastruktur zumindest irgendetwas Positives getan. Allerdings haben unter der politischen Vorgängerin 2015 eben fast keine baulichen Veränderungen stattgefunden, außer der schlecht umgesetzten Neugestaltung der Lastenstraße und dem umstrittenen Geh- und Radweg in der Friedhofstraße.

Nun wurde die Altstadt an die untere Donaulände angebunden und der Radweg beim Hummelhofwald verbreitert. Außerdem wurden einige Einbahnen geöffnet und Linz hat jetzt auch die ersten „Sharrows“ in der Wiener Straße. Solche Verbesserungen sind zu begrüßen – wenn es allerdings in diesem Tempo weitergeht, wird sich der Radverkehrsanteil nicht so entwickeln, wie die Stadt das geplant hat.

Angegangen werden müssen endlich die größeren Problemstellen im Linzer Stadtbereich: Die Nibelungenbrücke ist abschreckend für unerfahrene RadfahrerInnen, um den Bahnhof herum fehlt es

an Radverkehrslösungen in Wienerstraße, Waldeggstraße und Unionstraße, und in vielen wichtigen Radwegverbindungen klaffen noch immer große Lücken, auf die wir regelmäßig hinweisen müssen. Durch die fehlende Eisenbahnbrücke ist eine sehr wichtige Verbindung (weil relativ direkt und trotzdem vom motorisierten Verkehr getrennt) weggefallen, und die alternative Verbindung über die Autobahnbrücke ist unbeleuchtet und wurde durch die Auffassung der Radwegüberfahrt zur Petzoldstraße verschlechtert. Auch das Rumpelpflaster auf der Landstraße wird uns weiterhin begleiten, im Zuge der Komplettsanierung wurde absichtlich keine glattes, zeitgemäßes Pflaster verlegt. Es gibt also noch einiges zu verbessern!

Damit der Radverkehr seine Rolle als umweltfreundliche, schnelle und flexible Alternative zum motorisierten Verkehr für alle ausüben kann, sind hier endlich intensivere Anstrengungen seitens der Stadt notwendig. Ein Tipp fürs nächste Linzer Radverkehrsbudget: Ohne wesentlich mehr Geld sind keine größeren Verbesserungen möglich.

Mindestmaß umgesetzt, Lösung angekündigt

Radweg auf Steyregger Brücke

Fast 40% weniger Querschnitt sollen nach der Sanierung der Steyregger Brücke für Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Der oberwasserseitig nur auf 2,5m gebaute Geh- und Radweg entspricht laut mehreren Verkehrsplanungsexperten nicht einmal der empfohlenen Mindestbreite in den RVS (Richtlinien des Ministeriums)! Die Radlobby fordert daher auch unterwasserseitig 2017 einen radfahrtauglichen Ausbau und hat dazu eine mittlerweile 30 Punkte umfassende Liste mit Argumenten dafür erarbeitet und an den zuständigen Landesrat Steinkellner und die oberösterreichische Verkehrsplanung weitergeleitet (Details auf radlobby.at/steyregg).

Neben Steyregg im Juli haben in der Zwischenzeit mit Linz, St. Georgen an der Gusen und Luftenberg alle vier an der Hauptroute beteiligten und mitzahlenden Gemeinden eine entsprechende Resolution beschlossen – fast alle einstimmig, nur die FPÖ-Linz hat gegen diese Forderung eines zukunftsorientierten Radwegausbaus gestimmt! Ohne den Ausbau auf der Unterwasserseite müssten



viele ArbeitspendlerInnen in die voestalpine und Chemiapark, die die Werkseinfahrten direkt unter der Brücke auf Linzer Seite benutzen können, täglich 600m Umweg in Kauf nehmen. Weiters wäre mit einem beidseitigen Ausbau auch eine bessere Aufteilung der Verkehrsströme bei anwachsendem Radverkehr möglich.

Laut Experten der TU Wien fühlen sich vor allem ungeübte RadlerInnen auf diesem engen Querschnitt bei Begegnungsverkehr unsicher und verzichten dann auf das Rad – das wäre aber die wichtigste Zielgruppe, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen!

Auf Drängen der Radlobby Steyregg konnte mit Hilfe von Landtagsabgeordneten aller Fraktionen ein Lokalausweis mit dem zuständigen Planer der oberösterreichischen Verkehrsplanung erwirkt werden. In einer lebhaften Diskussion wurden Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Knackpunkt für mehr Platz könnte im Gegensatz zur Oberwasserseite eine platzsparende, stirnseitige Geländermontage sein, welche alleine schon 50cm mehr Breite bringen würde. Da-

durch würden sich auch die notwendige Mehrbreite des Betonssockels und die dafür laut Meinung der Radlobby weit überzogen angegebenen Mehrkosten für einen vollwertigen 2-Richtungsradweg um 50% reduzieren. Die Radlobby Steyregg fordert daher eine Offenlegung der Kosten für den ersten Bauabschnitt und eine detaillierte Aufstellung der kolportierten Mehrkosten. Dies wurde bisher leider strikt abgelehnt. Immerhin konnte man sich aber bereits beim Lokalausweis darauf einigen, dass die vorgeschlagene Geländermontage geprüft und eventuelle Mehrkosten ermittelt werden.

Radverkehrspotential in OÖ wird nach wie vor unterschätzt

Ein Jahr Radpolitik ...

Vor zwei Jahren herrschte in der oberösterreichischen Radpolitik noch Aufbruchsstimmung: Der damalige Referent und Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl kündigte 2014 stolz ein Hauptroutenkonzept im Großraum Linz an. Im April 2015 präsentierte er mit der Landtagsabgeordneten Ulrike Schwarz dann ein „OÖ Landesradverkehrskonzept 2015–2025“ und der oberösterreichische Landtag beschloss einstimmig die Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 10% bis 2021. Hoffnung kam auf, dass der Alltagsradverkehr in Oberösterreich endlich aus dem Dornröschenschlaf geweckt wird.

Seit einem Jahr ist nun mit Günther Steinkellner eine neue politische Zuständigkeit gegeben: Was den Radverkehr betrifft, herrscht seither Stillstand. Die vom Vorgänger angedachte oberösterreichische Radoffensive wurde auf ein Minimum zurückgefahren und das bereits fertige Radverkehrskonzept wurde ersatz-

los in die Schublade verbannt. Für die geplanten „Haupttradrouten“ nach Linz gibt es weder Zeitpläne noch Budget. Ganz allgemein werden bei Bauvorhaben von Radinfrastruktur allgemein gültige Minimalstandards plötzlich in Frage gestellt und unterschritten.

Steinkellner initiierte zur Lösung des Verkehrschaos eine „Expertenrunde Verkehr“ – allerdings kommt der Radverkehr dort nicht einmal mehr vor. Die Automobilclubs sind in der Expertenrunde natürlich aktiv eingebunden. Bewusstseinsbildende Maßnahmen sind völlig verschwunden und im Jahresbericht von Steinkellner kommt der Radverkehr gar nicht vor.

Leider scheint die Devise bisher zu sein „Alles Geld dem Straßenbau, so wenig wie nur möglich dem Alltagsradverkehr!“, wenn man das vergangene Jahr betrachtet: Inklusiv Ausgaben über die ASFINAG werden in Oberösterreich fast 500 Mio. EUR für den Straßenbau aufge-

wendet. Das jährliche Radverkehrsbudget beträgt jedoch nur 1,5 Mio. EUR!

Das Potenzial des Alltagsradverkehrs wird in Oberösterreich leider weiter von vielen Seiten ignoriert. In der Staudiskussion ist der Radverkehr nicht existent, obwohl bekannt ist, dass es beim Autoverkehr nach wie vor einen großen Anteil an kurzen bis sehr kurzen Wegen gibt: Bei entsprechender Attraktivität und Sicherheit der Radinfrastruktur würden hier viele Menschen das Auto stehen lassen und öfter mal das Rad nehmen.

Es sind alle politischen Kräfte dazu aufgerufen, in einem gemeinsamen Schulterschluss nach Lösungen zu suchen und die beschlossene Steigerung des Radverkehrsanteils in Oberösterreich auf 10% bis 2021 auch umzusetzen. Die spürbare Ausgrenzung des Radverkehrs muss endlich beendet werden. Das Radverkehrspotential ist als Teil der Lösung des herrschenden Verkehrschaos miteinzubeziehen!

Versetzung von Werbetafeln löst langjährige Problemzone

Werbering unterstützt Radverkehrssicherheit und entschärft gefährliche Einmündung in die Aigengutstraße.

Mehr als drei Jahre hat sich die Radlobby Steyregg vergeblich bei der Linzer Verkehrsplanung um eine Beseitigung der Gefahrenstelle am Beginn des Radweges zur Steyregger Brücke bemüht. Eine Plakatwerbetafel hat dort die Einsicht in die Kreuzung Aigengutstraße völlig verdeckt. „Radler sollen doch einfach stehen bleiben, dann kann dort eh nichts passieren!“ war die Stellungnahme der Verkehrsplaner dazu.

Die Radverkehrsbeauftragten der Stadt Linz und vom Land OÖ haben dann auf Anregung der Radlobby einen Lokalausweis organisiert. Mit der Firma Werbering, in deren Besitz die Werbetafel steht, ist dadurch innerhalb kürzester eine Einigung erzielt worden: Die Tafel wurde etwa 200m Richtung Chemiekreisverkehr versetzt, die Kosten übernahm die Firma Werbering!



Wenige Wochen vor der Lösung kam noch ein negatives Gutachten von der Linzer Verkehrsplanung an die Radlobby – diese Vorgangsweise zieht sich leider wie ein roter Faden durch die Linzer Radverkehrspolitik, sicherlich mit ein Grund warum die letzten Jahre Stillstand herrschte.

Obwohl die Stelle am Beginn der geplanten Radhaupttroute ist, hieß es dazu auf eine Anfrage bei den Verkehrsplanern vom Land OÖ nur, dass man nicht

zuständig sei – es gab es auch keinerlei aktive Unterstützung. Radfahrverbote bei Baustellen werden mit „Sicherheit für Fußgänger- und Radverkehr“ von den verantwortlichen Beamten begründet, abseits von Baustellen scheinen andere Maßstäbe zu gelten – „Sicherheit wird leider allzuoft nur zum Nachteil, selten zum Vorteil des Fußgänger- und Radverkehrs eingefordert!“ sagt Gerhard Fischer, Sprecher der Radlobby Steyregg.

Wir bedanken uns an dieser Stelle noch einmal recht herzlich bei der Firma Werbering für diese RADLfreundliche Unterstützung. Wir hoffen, dass sich so manch andere ein Beispiel daran nehmen! So könnte man mit einem Rückschnitt des wuchernden Grünschnittes und einer Abflachung der Geländekuppe das Ergebnis noch erheblich verbessern!

PLUS/MINUS

Verkehrs-Infrastruktur im Praxistest



Frankenburg, Würfelspielstraße

Besonderes Schmankerl

Inspiziert von der Fahrradberatung wurde in der Würfelspielstraße ein Mehrzweckstreifen der besonderen Art angelegt: Gemischt für Fußgänger und Radfahrer, innere Breite: 115cm.

Die Empfehlung der Fahrradberatung lautete damals, statt einem Geh- und Radweg (wofür die Straße zu eng ist), einfach nur einen Streifen rot einzufärben. Zu eng ist es vor allem auch deshalb, weil in weiterer Folge eine große Spedition liegt und praktisch nur über diese Straße zu- und abfahren kann.

Das Ergebnis ist diese Mischkulanz und der Beweis kompletter Unkenntnis von RVS, StVO und Verordnungen zu Bodenmarkierungen.



Linz, Raimundstraße

Offene Einbahn

Nach langer Zeit wurde wieder eine Einbahn für RadfahrerInnen geöffnet! Der östliche Teil der Raimundstraße ist nun endlich legal in beide Richtungen für Radfahrer befahrbar. Verkehrsstadtrat und Verkehrsplanung, nur weiter so! Die Radlobby setzt sich seit langem vehement für die Fortsetzung der erfolgreichen Einbahnöffnung für RadlerInnen in Linz ein. Die anfangs von Planung und Polizei befürchtete Unfallhäufung bei geöffneten Einbahnen ist übrigens gänzlich ausgeblieben.

KURZMELDUNGEN

Radpolitik im Kleinen



Die kleine Partei KPÖ mit der rührigen Gemeinderätin Gerlinde Grönn macht in ihrem Einflussbereich Radpolitik: So wurde vor der Parteizentrale ein Radständer aufgestellt, der sogar eine Autoparkplatz kosten durfte. Und das bei vergleichsweise bescheidenen Platzverhältnissen. Allen anderen Parteien zur dringenden Nachahmung empfohlen, wir berichten gerne darüber!

Radparade



Beim Oberösterreichischen SternRADL mit anschließender Linzer Rad-Parade am 17.9.2016 nahmen trotz widrigster Wetterumstände Hunderte RadlerInnen teil! Ein umfangreicher Bericht und Fotos sind auf oe.radlobby.at zu finden.



Rad-Aktiv in Krenglbach

Seit 2013 hat der Radverkehr in Krenglbach neuen Wind bekommen!

Krenglbach ist eine hügelige Stadtrandgemeinde zu Wels (ca. 10 km) mit ca. 3000 Einwohnern. Es gibt Öffi-Anbindung in den Zentralraum mit Bus und Zug, trotzdem hat der Individualverkehr (Auto) eine zentrale Bedeutung und dient als Statussymbol. In Krenglbach gibt es auch sehr viele Alltagsradler, die zum Arbeiten und Einkaufen beispielsweise bis nach Wels fahren.

Im Dezember 2013 gründete sich die Gemeindegruppe Krenglbach. Erklärtes Ziel der Gemeindegruppe ist, dass mehr Menschen als bisher das Rad im Alltag be-

nutzen und die vielen Vorteile, die dieses Verkehrsmittel mit sich bringt, entdecken. Ein besonderes Anliegen ist es der Krenglbacher Radlobby, Kinder und Jugendliche für das Radfahren zu begeistern. Sprecherin der Radlobby Krenglbach sind Susanne Unterholzer und Jutta Mühlberger.

Die Gemeindegruppe organisiert gemeinsame Ausfahrten und Rad-Workshops, stellt den Radverkehrsbeauftragte für die Gemeinde und führt viele Gespräche sowohl mit den GemeindegängerInnen, umliegenden Gemeinden als auch der Stadt Wels. Vorrangige Anliegen hierbei sind sichere Radverkehrswege beispielsweise nach Wels. Die Forderungen nach der Verbesserung bestehender Verbindungen gestaltet sich als langwierig, wobei insbesondere die Zusammenarbeit mit der Stadt Wels (Radverkehrsbeauftragte, Verkehrsstadtrat etc.) meist erfreulich ist.

Erfolg hat die Gemeindegruppe insbesondere in der Kooperation mit umliegenden Gemeinden. Im Rahmen der Leader Region wurde ein Workshop zur Gestaltung einer durchgängigen Radwegeverbindung von Wels – Krenglbach – Bad Schallerbach – Wallern, welche auch touristisch genutzt werden soll, organisiert. An diesem Workshop haben 30 Personen – angefangen von Radfahrinteressierten hin zu Bürgermeister und Stellvertreter – teilgenommen. Im Jänner soll es ein Folgetreffen geben – nähere Information unter regionwelsland.at



Sprecherinnen der Radlobby Krenglbach: Susanne Unterholzer und Jutta Mühlberger

Termine im Winter

So, 1. Jänner 2017
Radsaisonöffnung 2017

Hoffentlich finden wieder in vielen Städten und Gemeinden gemeinsame Eröffnungsfahrten statt. Wir werden im Dezember auf ooe.radlobby.at darüber informieren und freuen uns über Hinweise auf Fahrten an ooe@radlobby.at

Fr, 10. Februar 2017
Winter Bike to Work Day

Weltweit wird an diesem Tag das Pendeln in die Arbeit mit Rad auch in der kalten Jahreszeit hervorgehoben. winterbiketoworkday.org

Kraftwerksbrückenöffnung teilweise in Kraft

Mit großer Freude haben RADLERInnen bereits die seit September durchgängig geöffneten Kraftwerkstore in Ottensheim/Wilhering registriert, welche auch den ganzen Winter über offen bleiben. Aufgrund von Verzögerungen der Vereinbarung mit der viadonau und weiteren Abstimmungen ist die Lösung in Abwinden/Asten leider noch nicht endgültig unter Dach und Fach. Es sind noch zumindest einige Wochen Geduld gefragt. Die Radlobby Steyregg vermittelt in dieser Angelegenheit seit zwei Jahren intensiv und mit sachlicher Argumentation und bedankt sich bei allen Beteiligten recht herzlich für die lösungsorientierte Unterstützung!

Monatliche Treffen Radlobby OÖ

Waltherstraße 15, Linz (Erdgeschoss)

Mi, 14. Dezember 2016, 18:00 Uhr
Do, 19. Jänner 2017, 18:00 Uhr
Mo, 13. Februar 2017, 18:00 Uhr
Do, 23. März 2017, 18:00 Uhr
Mi, 26. April 2017, 18:00 Uhr

Die Radlobby Ried trifft sich jeden 2. Montag im Monat um 19:30 im Gasthaus Träger

Mitgliedschaft

Mitglieder sind nicht nur als RadfahrerInnen haftpflicht-, unfall- und rechtsschutzversichert, sondern auch wenn sie zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

Online-Anmeldung unter ooe.radlobby.at

Jahresmitgliedschaft für 2016:

€ 40,- (Vollmitglieder)
€ 26,- (Jugendliche, StudentInnen, An-schlußmitglieder und Sozialtarif)
€ 50,- (Fördermitglieder)

Kontakte – Österreich

ARGUS – Die Radlobby, ☎ 01/505 09 07,
Frankenberggasse 11, 1040 Wien
RADLOBBY Österreich, ☎ 01/919 50 19,
Lichtenauergasse 4/1/1, 1020 Wien

Kontakte – OÖ

WELSER RADLER (wels@radlobby.at)
Enns (enns@radlobby.at)
Krenglbach (krenglbach@radlobby.at)
Leonding (leonding@radlobby.at)
Ried (ried@radlobby.at)
Steyr (steyr@radlobby.at)
Steyregg (steyregg@radlobby.at)

Impressum

RADLOBBY Oberösterreich
Waltherstraße 15, 4020 Linz
ooe.radlobby.at | ooe@radlobby.at

Redaktion

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

Konto (Allg. Sparkasse OÖ)

IBAN AT78 2032 0000 0010 6840

Mitgliedsbeiträge Radlobby OÖ

IBAN AT40 6000 0000 0758 2600
(ARGUS – Die Radlobby)