

## Radhaupttroutenausbau im Schneckentempo

Radlobby OÖ fordert konkrete Umsetzungsstrategie

Im Jubel über die Einigung zu großen Öffiprojekten scheint der dringend nötige Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr in OÖ leider völlig unterzugehen und in Vergessenheit zu geraten. Beim 2014 angekündigten Ausbau der Radhaupttrouten im Großraum Linz wurde zu Beginn noch der Turbo gezündet, nur 8 Monate nach Ankündigung bereits der erste 3,5 km Radhaupttroutenabschnitt Untergaumberg-Traun unter dem damaligen Infrastrukturreferenten Hiesl errichtet und eröffnet. In den letzten fast sechs Jahren wurden unter LR Steinkellner jedoch nur ganze 3 km gemäß Haupttradroutenstandard und zusätzlich etwa 1,5 km Radwegprovisorien errichtet. Mit diesem Tempo ist allein für die Umsetzung der angekündigten 70-80 km im Großraum Linz von über 100 Jahren auszugehen.

Von der Politik wurde für das Radhaupttroutennetz von einem Potenzial von 30.000 bis 50.000 täglichen Fahrten



gesprochen. Das ist in etwa die Größenordnung des jetzt fixierten Stadtbahnsystems und veranschaulicht das enorme Potenzial.

Trotzdem hat das Land OÖ aus dem 1,2 Milliarden schweren OÖ-Plan mit zusätzlichen 449 Mio. Euro für Infrastrukturmaßnahmen bisher keinen einzigen Euro davon für den Radverkehr vorgesehen! Es gibt weiter keinerlei Zeit- und

Finanzierungspläne oder Detailplanungen für eine Umsetzung der RHR in alle Himmelsrichtungen, wobei zuerst einmal die Priorität I im unmittelbaren Stadtumfeld (bis ca. 5 km) liegen sollte.

Das erst kürzlich präsentierte Mobilitätskonzept der Stadt Linz manifestiert den Stillstand beim Radhaupttroutenausbau. Im dabei erstellten Radwegenetzplan sind kaum neue Radhaupttroutenverbindungen in sicherer, baulich getrennter Ausführung in die Umlandgemeinden vorgesehen und viele nur noch als

„Radrouten im Mischverkehr“ dargestellt. Die bereits errichteten Radhaupttrouten sind jedoch Erfolgsgeschichten, mit explosionsartigem Anstieg an den Radzählstellen. Die Radlobby fordert daher endlich diesen dringend nötigen Ausbau der Radhaupttrouten in die Linzer Umlandgemeinden umfassend anzugehen.

## Radlobby fordert beste Lösung für Radverkehr

Erste Erfolge in den Bemühungen um eine Fußgänger- und Radgerechte Lösung im Zuge der Errichtung der A7-HAS-Auhof zur JKU.

Nach 3 Jahren Bemühungen der Radlobby sind Land OÖ, Stadt Linz und ASFINAG nach einem

Lokalausweis (zu dem leider weder Anrainer noch Radlobby Vertreter eingeladen wurden) zur Einsicht gelangt eine Planungsfirma damit zu beauftragen, wie man das extrem steile 15 % Gelände entschärfen kann, auf welches man Fußgänger- und Radverkehr auf Umwegen und gegen jegliche Empfehlung der Richtlinien und Vorschriften des Straßenwesens verbannen will. Für Anrainer, den Radverkehr und im Besonderen für Rollstuhlfahrer ist eine Lösung ohne eigene Geh- und Radwegröhre jedoch völlig unbefriedigend und für das Ziel einer Verkehrswende völlig kontraproduktiv. Auch eine einstimmige Resolution der Stadt

Linz für Verbesserungen an das Land OÖ und ASFINAG wurde erreicht, keiner der 3 Projektbetreiber will jedoch aus der Deckung und Verantwortung übernehmen.

Gemeinsam mit den betroffenen Anrainern ist die Radlobby dabei den Druck zu erhöhen. Planungen für öffentlichkeitswirksame Aktionen sind weit fortgeschritten. Es soll dabei klar die Verantwortung von Stadt Linz und Land OÖ aufgezeigt und österreichweit darauf aufmerksam gemacht werden, dass durch ASFINAG-Projekte keinerlei Verschlechterungen für sanfte Mobilität mehr akzeptiert werden dürfen und es entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen braucht.



# Mobilitätskonzept Linz

Gute Ansätze für den Radverkehr, aber keinerlei Verbindlichkeit

BERICHT: Lukas Beurle

**A**ngekündigt war das Mobilitätskonzept der Stadt Linz als jenes Papier, das jetzt konkret die nächsten Schritte festlegt, die in Linz in Sachen Verkehr – und daher auch im Bereich Radverkehr – in den nächsten

teilweise auch aufgenommen wurden. Wesentlich wäre es aber, dass diese Linien auf dem Papier so bald wie möglich nutzbare, attraktive und sichere Radverbindungen werden.

Für eine entschlossene Umsetzung braucht es vor allem eine radikale Aufstockung des Personals, das sich in Linz mit der Planung und Umsetzung von Radverkehrsprojekten beschäftigt, einen Investitionsrahmen, der sich nicht an den Minibudgets der letzten 20 Jahre, sondern eher an den Budgets der im Bau befindlichen bzw. geplanten Großprojekte für den Autoverkehr und den Öffentlichen Verkehr orientieren müsste und einen absolut verbindlichen Zeitplan dafür.

Und weil das alles so vage ist, ist das gesetzte Ziel, von derzeit vielleicht 8–9 % Radverkehrsanteil bis 2030 auf 10,5 % bzw. 2040 auf 12,5 % zu steigern, vollkommen ambitionslos. Auf diesem Niveau sind vergleichbare Städte wie Graz, Salzburg und Innsbruck schon seit 20 Jahren. Einhaltung der Klimaziele? In Linz noch nicht angekommen!

Der Radverkehr muss in der überfälligen Transformation zu einem klimatauglichen Verkehr eine wesentlich größere Rolle spielen und gemeinsam mit dem ÖV so attraktiv werden, dass im Großraum Linz täglich Hunderttausende Wege nicht mehr mit dem Auto zurückgelegt



Beispielhafte Platzverteilung: 16 Autos brauchen soviel Platz wie 62 Radfahrende

Jahren passieren sollen. Es finden sich in dem jetzt veröffentlichten 122 Seiten langen Papier auch Begriffe, die in Bezug auf die bisherige Radinfrastruktur als wirklicher Aufbruch zu sehen wären: Radschnellverbindungen, Fahrradstraßen und ähnliches.

Doch bei genauerer Betrachtung gibt es keinen Hinweis darauf, wie und wann genau diese vielen Maßnahmen realisiert werden sollen.

Die Radlobby OÖ hat zu dem im Konzept enthaltenen Radverkehrsnetz zahlreiche Vorschläge eingebracht, die

## Der 1001ste Anlauf zur Nibelungenbrücke

Die Nibelungenbrücke und ihr Umfeld sind seit Jahrzehnten eine der wichtigsten Tätigkeitsfelder der Radlobby OÖ. Wesentliche Veränderungen haben hier die Errichtung von schmalen Radwegen am Gehsteig im Jahr 1986 und der ersatzlose



Ausscheren in den Mischverkehr

Rückbau des Radweges in Urfaß in Fahrtrichtung Nord im Jahr 1994 gebracht. Mit einer Serie an Presseaussendungen will die Radlobby auf die zahlreichen un-

gelösten Teilprobleme auf dieser so wichtigen Verbindung für den Linzer Radverkehr hinweisen. Bisher wurden zwei Presseaussendungen erstellt: Zum einen zum nach wie vor vorhandenen unmotivierten Knick im Randstein der Busbucht (bedingt durch einen in den 90er Jahren hier errichteten, aber bald wieder abgerissenen Kiosk; „Geisterkiosk“), wodurch oft ein gefährliches Radeln im Mischverkehr notwendig wird. Und über das grüne „Schildermonster“, das just am so heiklen Radwegende die Autofahrer von dieser Gefahrensituation ablenkt. Echte Radverkehrsförderung heißt hier einerseits dem Radverkehr auf Augenhöhe zu begegnen und für die Politik und Verwaltung endlich einmal über ihren eigenen Schatten zu springen und die jahrzehntelange Linie des Blockierens und Wegdiskutierens von Problemen zu beenden.

Mehr Infos unter [radlobby.at/linz](http://radlobby.at/linz)



werden. Diese Aufbruchsstimmung, die realistischerweise – nach Jahren des Dahinwurschtelns – einem Neustart gleichkommen muss, was die Stadt mit dem Konzepttitel „Auf die Plätze fertig Linz“ ja selbst so bezeichnet, ist in diesem Papier nicht ansatzweise erkennbar.

## Radlobby Dressen Nachbestellaktion



Die 2015 im Rahmen der Donaukraftwerksbrückeninitiative von der Radlobby Steyregg initiierten Raddressen haben sich seither bei diversen Aktionen und vor allem mit dem OÖ SternRADLn (heuer wieder am 18.9.2021) zu einer wahren Erfolgsgeschichte entwickelt. Es gibt immer wieder Anfragen, ob man diese Radlobby Radbekleidungsartikel kaufen könne, und daher wird es erstmalig eine Nachbestellaktion geben. Interessierte können sich bis spätestens 15. Juli 2021 per E-Mail an [gerhard.fischer@radlobby.at](mailto:gerhard.fischer@radlobby.at) wenden.

# Verkehrsinfrastruktur im Praxistest



Linz, Nibelungenbrücke

## Öffnung AEC-Rampe

Dank intensiver Anstrengungen der Radlobby wurde das Radfahren auf der Rampe beim Ars Electronica Center nun wieder legalisiert. Die Fahrt von der Brücke zum Donauradweg ist nun in angepasster Geschwindigkeit gestattet, was eine attraktive Alternative zum Einordnen in den dichten Autoverkehr nach der Brücke darstellt. Völlig unverständlich bleibt, warum es dafür 23 Monate Radfahrverbot brauchte. Was noch immer fehlt, sind die ergänzenden Maßnahmen: Verbesserung und klarere Beschilderung und Markierung der Route, die, leider etwas versteckt, um das neue Rathaus zum Hauptplatz führt. Bei der Verkehrsplanung in Arbeit ist eine verbesserte, getrennte Führung des Radverkehrs unter der Nibelungenbrücke.



Leonding

## Provisorium für Radroute

Idyllisch zwischen Weinreben verläuft der kürzlich fertiggestellte provisorische Radweg vom Linzer Stadtrand Richtung Leondinger Bahnhof und Zentrum. Nachdem der viergleisige Ausbau der Westbahn in diesem Bereich noch einige Jahre dauern wird, ließ der oö Verkehrslandesrat Steinkellner in Absprache mit der Radlobby Leonding kurzfristig einen provisorischen Radweg errichten. Dieser ermöglicht es, der viel befahrenen und schmalen Paschingerstraße auszuweichen. Im Zuge des Westbahnausbaus ist dann eine direkte Radwegverbindung von Leonding bis zum Hbf. Linz geplant. Der Radweg ist mit feinem gepresstem Schotter ausgeführt; eine kurze, aber heftige Steigung zum Mostheurigen Mayr am Imberg ließ sich bei der Routenführung nicht vermeiden.



Hausruckviertel, Gaspoltshofen

## Radweg Haager Lies

Im Hausruckviertel entsteht gerade ein durch sechs Anrainergemeinden führender 22 km langer neuer Geh- und Radweg. Dieser wird in einer Breite von 3 m errichtet und führt von Neukirchen bei Lambach bis nach Haag am Hausruck auf der im Jahr 2009 stillgelegten Bahntrasse der Haager Lies. Soeben wurde der erste Bauabschnitt von 9,5 km in Gaspoltshofen eröffnet, bis Herbst 2021 soll die gesamte Strecke fertig gestellt sein. Der Radweg hat für die Region enorme touristische Bedeutung, was für den Alltagsradverkehr ein Glücksfall ist. Ein Wehrmutstropfen bleibt aber eine etwa 1 km lange Radweglücke von Haag in Richtung Bahnhofstestelle Pram, wo weiterhin auf einer gefährlichen Landesstraße geradelt werden muss.

## OÖ Radverkehrs-Check lässt auf sich warten

2015 wurde vom Land OÖ ein verpflichtender Radverkehrs-Check für alle OÖ Straßenbauvorhaben angekündigt. Mit der 2016/17 erfolgten nicht radgerechten Sanierung der Steyreggerbrücke wurde offenkundig, welche fatale Langzeitfolgen der fehlende Check hat. Erst kürzlich hat Landesrat Steinkellner stolz verkündet, bei der Planung der neuen Mauthausener Donaubrücke wäre erstmalig ein OÖ Radverkehrs-Check zur Anwendung gekommen. Bei einer für den Tourismus so wichtigen Brücke wäre das ohnehin gemacht worden, Probleme gibt es meist nur abseits von touristischer Nutzung.

Immer öfter ereilen uns Hilferufe aus Gemeinden zu Landesstraßenprojekten, wo Bedürfnisse für den Alltagsradverkehr einfach weiterhin ignoriert werden.

Erst 2020 konnten wir eine radweglose Sanierung der Traunbrücke in Gmunden im letzten Moment verhindern. Soeben konnte mit intensiven Bemühungen in letzter Sekunde ein radwegloser Umbau der Landesstraße im Ortszentrum von Waizenkirchen entschärft werden. Bei einem bereits im Bau befindlichen Projekt konnten zumindest ein 2 m breiter Begleitweg sowie eine Umplanung der neu zu errichtenden Brücke über die Aschach mit einem Geh- und Radweg erreicht werden.

Es wird daher höchste Zeit für die Einführung eines ernsthaften OÖ Radverkehrs-Checks, der diesen Namen auch verdient hat und bei welchem Argumente von RadverkehrsexpertInnen auch in der Umsetzung Berücksichtigung finden.

## OÖ Radelt

Radlobby tritt gemeinsam in die Pedale

Die Aktion OÖ Radelt geht bereits in das dritte Jahr und soll durch Eintragen der persönlich geradelten Kilometer den Erfolg sichtbar machen. Man spornt sich dabei auch gegenseitig an, und ganz besonders Spaß macht es gemeinsam als Team Kilometer zu sammeln und sich mit anderen Teams zu Matchen. Egal ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder im Alltag. Daher rufen wir alle dazu auf, sich bei der Plattform „OÖ Radelt“ anzumelden, und die RADLkilometer für den Verein Radlobby OÖ zu registrieren. Hier geht's zur Anmeldung und allen Infos: [oberoesterreich.radelt.at](https://oberoesterreich.radelt.at)

## Das Mühlviertel setzt voll auf Alltagsradfahren

2020 startete mit dem regionsübergreifenden LEADER Projekt „Lernen von den Besten“ ein Prozess mit Fokus auf Alltagsradfahren im Mühlviertler Kernland.

Der Radinfrastrukturexperte Sjors van Duren aus den Niederlanden hat sich die allgemeine Situation rund um die B125, sowie die Anbindung von Hagenberg angesehen. Im Anschluss daran fanden Workshops und Expertenvorträge statt. Ein Ergebnis

dieses Austausches war, dass es einen Ansprechpartner in der Region für engagierte Bürger\*innen und Entscheidungsträger\*innen braucht.

Nun startet das Folgeprojekt „Alltagsradfahren im Mühlviertler Kernland“, unter der Projektleitung von Lukas Tröls vom Energiebezirk Freistadt, im Förderprogramm der LEADER Region Mühlviertler Kernland. Zielsetzung sind Verbesserungsvorschläge und generelle Bewusstseinsbildung für Alltagsradfahren in der Region. Gerade auf der B125 gibt es Potential, um Radfahren angenehm und sicher zu gestalten und dadurch den Alltagsradverkehr zu steigern. Gleichzeitig sollen Veranstaltungen wie Fahrrademos und Workshops an Schulen das Radfahren ins Bewusstsein von Klein und Groß bringen. In der zweijährigen Projektphase steht Lukas Tröls darüber hinaus als Ansprechpartner für alles rund ums Fahrrad zur Verfügung, von Abstellanlagen über Servicestationen bis hin zum Ankauf von Jobrädern. Unterstüt-



zend steht ihm eine bunt besetzte Gruppe aus etwa 20 Radfahrenthusiast\*innen mit ihren Ideen, Erfahrungen und Know-How zur Seite. Auch die Radlobby freut sich bei dem Projekt mit an Bord sein zu dürfen. Der Vorsitzende Gerhard Fischer ist beeindruckt von der Begeisterung und Qualität an Inputs, welche bei der Startveranstaltung an den Tag gelegt wurden.

## Radelnde Amtsträger mit Vorbildfunktion

### Kooperation Hellmonsödt-Zwettl



v.l.n.r. Wiederstein, Weidinger, Maureder

Neben dem Bau von Radweginfrastruktur stellt öffentlichkeitswirksame Bewusstseinsbildung eine ebenso wichtige Säule erfolgreicher Verkehrspolitik dar. Besonders kostengünstig, aber sehr werbewirksam ist es, wenn sich EntscheidungsträgerInnen und lokale Prominenz des öffentlichen Lebens im Alltag mit dem Fahrrad zeigen.

Mit besonderem Interesse haben wir daher die Verwaltungskooperation der beiden Mühlviertler Gemeinden Zwettl an der Rodl und Hellmonsödt mit einem Dienstfahrrad als Antrittsgeschenk für den gemeinsamen Amtsleiter Stefan Weidinger verfolgt. Wir haben umgehend mit ihm und den beiden Bürgermeistern Jürgen Wiederstein (Hellmonsödt) und Roland Maureder (Zwettl) Kontakt aufgenommen. Initiiert wurde das Antrittsgeschenk von BGM Wiederstein, der selbst begeisterter Radfahrer und auch Radpendler in seinem Teilzeitjob nach Linz ist. Ein besonderes Anliegen ist ihm daher auch eine sichere Radhaupttroute nach Linz als Alternative zur B126, wozu das Land OÖ von allen KEM-Gemeinden um eine Machbarkeitsstudie gebeten wurde. AL Weidinger steht wie auch allen Gemeindebediensteten neben dem Dienstfahrrad am Gemeindeamt Hellmonsödt auch eines in Zwettl a.d. Rodl zur Verfügung, und er erledigt mittlerweile alle kurzen Wege im Ort und manchmal auch längere nur noch mit dem Fahrrad. Ein Vorzeigebispiel, wie man es sich öfter wünschen würde.

## Termine im Sommer

Sa, 18. September 2021  
OÖ SternRADLn zum Linzer Mobilitäts- und Nachhaltigkeitsfest  
Details unter [radlobby.at/sternradln](https://radlobby.at/sternradln)

## Monatliche Treffen Radlobby OÖ

Waltherstraße 15, Linz (Erdgeschoß)

Do. 8. Juli 2021, 18:00

(Planung Generalversammlung)

Mi. 25. August 2021, 18:00 Uhr

Mi. 15. September 2021, 18:00 Uhr

Angaben mit Vorbehalt der aktuellen Corona-Bestimmungen. Aktuelle Infos immer auf [oe.radlobby.at](https://oe.radlobby.at)

### Radlobby Ried

Inncider, Molkereistraße 9

Jeden 2. Montag im Monat, 19:30

## Mitgliedschaft

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

Online-Anmeldung unter [oe.radlobby.at](https://oe.radlobby.at)

### Jahresmitgliedschaft für 2021:

€ 46,- (Vollmitglieder)

€ 30,- (Jugendliche, StudentInnen, Anschlußmitglieder und Sozialtarif)

ab € 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

Welsler Radler ([wels@radlobby.at](mailto:wels@radlobby.at))

Aist ([gerhard.lehrner@a1.net](mailto:gerhard.lehrner@a1.net))

Enns ([enns@radlobby.at](mailto:enns@radlobby.at))

Krenglbach ([krenglbach@radlobby.at](mailto:krenglbach@radlobby.at))

Leonding ([leonding@radlobby.at](mailto:leonding@radlobby.at))

Ried ([ried@radlobby.at](mailto:ried@radlobby.at))

Steyr ([steyr@radlobby.at](mailto:steyr@radlobby.at))

Steyregg ([steyregg@radlobby.at](mailto:steyregg@radlobby.at))

## Impressum

RADLOBBY Oberösterreich

Waltherstraße 15, 4020 Linz

[oe.radlobby.at](https://oe.radlobby.at) | [oe@radlobby.at](mailto:oe@radlobby.at)

### Redaktion

Gerhard Fischer

☎ 0677/631 839 45 (Priv.)

Lukas Beurle

☎ 0732/77 82 39 (Büro)

### Konto (Allg. Sparkasse OÖ)

IBAN AT78 2032 0000 0010 6840

### Mitgliedsbeiträge Radlobby OÖ

IBAN AT82 2011 1841 6099 1000

(ARGUS – Die Radlobby)