

Im Folgenden bitten wir Sie um Unterstützung der konkreten Forderungen und gegebenenfalls (kurz gehaltene) Anmerkungen.

- Vollinhaltliche Unterstützungen werden von uns in der Darstellung grün hinterlegt und mit einem Häkchen dargestellt. Ihre Unterstützung können Sie gerne mit Anmerkungen begründen – etwa wieso Ihnen dieser Punkt ein besonderes Anliegen ist.
- Unterstützungen unter (kleinem) Vorbehalt werden von uns in der Übersicht hellgrün (ohne Häkchen) dargestellt. Bitte um Anmerkung.
- Nicht unterstützte Forderungen und auch fehlende Rückmeldungen bleiben in unserer Übersicht leer.
- Gegebenenfalls werden wir objektiv beurteilen, ob Ihre Anmerkung / Einschränkung noch eine Unterstützung der konkreten Forderung darstellt oder schon als „nicht unterstützt“ gewertet wird. Wir kontaktieren Sie in diesem Fall nochmals.
- Ihre Anmerkungen sind zur Veröffentlichung gedacht.
- Beispiel unserer Darstellung (die tatsächliche Darstellung kann später abweichen):

<i>Zusammenfassung;</i>	<i>Thema 1</i>	<i>Thema 2</i>	<i>Thema 3</i>	<i>Thema 4</i>	<i>Thema 5</i>
<i>Partei 1</i>			✓		
<i>Partei 2</i>	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Partei 3</i>					

*Detail-Anmerkungen Partei 1:*

*Thema 2: Text*

*Thema 5: Text*

*Detail-Anmerkungen Partei 3:*

:

## 1 Klimaschutzinvestitionen/Radverkehr als Klimaschutzmaßnahme: Ressourcen Budget, Personal

Für die Einhaltung der EU-Klimaziele wird auch der Alltagsradverkehr in OÖ massiv steigen müssen. Ziel muss ein Radverkehrsanteil von mindestens 15 % in den nächsten 10 bis 15 Jahren sein, was ja das Land OÖ schon vor 30 Jahren als Ziel ausgegeben hat.

Erfahrungen aus den Niederlanden haben klar gezeigt, dass für eine ernsthafte Förderung des Alltags-Radverkehrs ein Budget von 30€/EW/Jahr (Bund, Land und Gemeinde zusammen) notwendig ist. Bei einer Drittelung wären das 10€/EW oder 15 Mio/EUR für das Land OÖ. Seit Jahren unverändert beträgt das OÖ Radverkehrsbudget für Alltagsradverkehr etwa 1,5 Mio EUR/Jahr oder 1,05 €/EW. Durch Bedarfszuweisungs-Mittel aus dem Gemeinderessort steigert sich der Wert auf etwa 2 €/EW

### 1 a: Finanzielle und personelle Ressourcen für Radverkehr massiv zu erhöhen

#### Unterstützung:

JA [ X]    JA mit Vorbehalt [ ]    NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

Wie hoch soll das OÖ Radverkehrsbudget ihrer Meinung nach sein? Wir schließen uns den Forderungen der Radlobby an und sind auch der Meinung, dass nur mit einem massiven Ausbau der Radbudgets der Umstieg und eine merkliche Erhöhung des Radanteils gelingen kann.

### 1 c: Radverkehrskonzepte mit einem Zeit- und Finanzierungsplan zu hinterlegen

#### Unterstützung:

JA [ X]    JA mit Vorbehalt [ ]    NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

:

### 1 b: Erarbeitung von regionalen, gemeindeübergreifenden Zielradwegenetzen und Umsetzungsplänen

#### Unterstützung:

JA [ X]    JA mit Vorbehalt [ ]    NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

## 2 Sicherheitsinitiative und Schutzmaßnahmen: Temposchutz bei fehlender Radinfrastruktur, Sicherheitslückenerhebung und Konzepterstellung für Entschärfung

Im OÖ Radwegenetz gibt es viele Sicherheitslücken, selbst zahlreiche Abschnitte von beschilderten Landesradrouten führen auf stark vom KFZ frequentierten Landesstraßen im Mischverkehr mit dem motorisierten KFZ Verkehr.

### 2 a: Sicherheitslückenerhebung samt Konzepterstellung für kurz-mittel- und längerfristige Beseitigung

**Unterstützung:**

JA [X]    JA mit Vorbehalt [ ]    NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

Für **verbindliche** kurz-, mittel- und längerfristige Beseitigung.

### 2 c: Sicherheitskampagne des Landes OÖ zum Thema Radverkehrssicherheit (z.B. Überholabstandskampagne)

**Unterstützung:**

JA [X]    JA mit Vorbehalt [ ]    NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen: Besonders fatal: mit zu knappem Abstand bei erhöhtem Tempo des Kfz-Lenkers/der Lenkerin

### 2 b: Temposchutz Radrouten auf Landesstraßen ohne rasch umsetzbare Radwegalternative

**Unterstützung:**

JA [X]    JA mit Vorbehalt [ ]    NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

### 3 Abbau rechtliche Barrieren

Verkehrsplanung und Entscheidungen von Amtssachverständigen werden in OÖ noch weitgehend nach dem Leitsatz „die Leichtigkeit und Flüssigkeit des KFZ Verkehrs darf nicht beeinträchtigt werden!“ gestaltet. Artikel 15 der OÖ Landesverfassung definiert die Verpflichtung zu einer ökologischen Verkehrsplanung.

#### 3 a: Sicherheit von Fußgänger- und Radverkehr muss mindestens mit der gleichen Priorität behandelt werden wie KFZ Verkehrsanliegen

**Unterstützung:**

JA  JA mit Vorbehalt  NEIN

Anmerkungen/Begründungen:

#### 3 b: Schon jetzt vorhandene rechtliche Spielräume sollen Fuß- und Radverkehrsfreundlich ausgelegt werden

**Unterstützung:**

JA  JA mit Vorbehalt  NEIN

Anmerkungen/Begründungen:

#### 3 c: Einführung eines verpflichtenden OÖ Radverkehrs-Check mit verpflichtenden Qualitätskriterien (Einhaltung der RVS Vorschriften)

**Unterstützung:**

JA  JA mit Vorbehalt  NEIN

Anmerkungen/Begründungen:

Wir haben beispielsweise im Linzer Gemeinderat bzgl. Radverkehrscheck „Neue Donaubrücke Linz“ (alias „Neue Eisenbahnbrücke“) eine Anfrage an den zuständigen Verkehrsreferenten, Vbgm. Hein, gestellt. Leider ist die derzeitige Haltung der verantwortlichen Politik sehr ablehnend einer

gegenüber solchen Maßnahme eingestellt. Der Vizebürgermeister meinte in seiner Anfragebeantwortung, es sei eh "alles paletti" hinsichtlich Radwege im Bereich der "Neuen Donaubrücke Linz". Er verstehe ohnehin nicht warum man jetzt mit diesem Anliegen komme. Die Anfrage komme 5 Jahre zu spät. Die Planungen seien schon abgeschlossen. Es werde gebaut und Änderungen seien nicht mehr möglich. (so als ginge es nur um die Brücke und nicht um den gesamten Bereich mit Zu- und Abfahrten, Integration ins Radwegenetz, etc.) Die Verkehrsplanung habe jedenfalls wie immer gut gearbeitet.

Bei den Detailfragen zur Fahrradverträglichkeitsprüfung, die wir von der Radlobby übernommen haben, wurde er dann doch zumindest einmal sehr deutlich: Nicht überall konnte ein Lückenschluss für weiterführende Radwege hergestellt werden, da einfach der Platz fehle. Aber es wurde ja eh eine Bahntrasse (von der Tabakfabrik in den Hafen) zu einem Radweg umgewandelt.

Weitere Punkte:

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht wo für den Radverkehr sinnvoll und Fahren auf der Fahrbahn mit geringerem Risiko für den Radfahrenden verbunden ist

Einrichtung von Fahrradstraßen (v.a. Linz hinkt da eindeutig hinterher. Ein Beispiel dazu wäre die Radroute Schubertstraße – Fadingerstraße in eine Fahrradstraße umzubauen. Vorbild dazu könnte das Profil der Starhembergstraße sein)

Umsetzung des „Shared Space“-Prinzips in Städten und Gemeinden, um ein kooperatives Verkehrsverhalten von gleichwertigen VerkehrsteilnehmerInnen zu schaffen. Also zum Beispiel Wohnstraßen bzw. Begegnungszonen errichten, die auch baulich so gestaltet sind, dass sie als Bereich wahrgenommen werden, der von allen VerkehrsteilnehmerInnen gleichwertig benützt werden kann. Ausklammerung der Vorgabe, der Kfz-Verkehr dürfe nicht "mutwillig" behindert werden.

## 4 Radparken

Hochwertige Fahrradabstellplätze müssen klaren Kriterien bezüglich Sicherheit (Anlehnbügel), Überdachung und Lage entsprechen. Die OÖ Bauordnung schreibt seit 2009 bei Neubauten qualitative und quantitative Kriterien vor, die jedoch oftmals nicht eingehalten werden, und nicht für vor 2009 errichtete Gebäude gilt. Die Kombination Öffis- und Rad bedingt das Vorhandensein guter Radabstellmöglichkeiten

**4 a: Maßnahmen für Umsetzung der OÖ Bauordnung in Bezug Vorgaben Radabstellanlagen (z.B. Infokampagne an Gemeinden, Qualitätssicherungsmaßnahmen)**

**Unterstützung:**

JA [X]    JA mit Vorbehalt [ ]    NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

**4 b: Nachbesserung der OÖ Bauordnung, um bei allen Bauten mit bestimmter Frequenz und KFZ Stellplätzen verpflichtende Nachrüstung von Radabstellanlagen vorzuschreiben?**

**Unterstützung:**

JA [X]    JA mit Vorbehalt [ ]    NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

**4 c: Radabstellanlageninitiative, für qualitativ hochwertige Radabstellanlagen an allen potentiellen Zielen für den Radverkehr (inkl. ÖV-Haltestellen)?**

**Unterstützung:**

JA [X]    JA mit Vorbehalt [ ]    NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

## Erklärung Rückmeldung

---

Neben den baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur sehen wir in der Abschaffung der Stellplatzverordnung einen wichtigen Schlüssel zur Mobilitätswende. Solange mit viel Kostenaufwand Autoabstellplätze geschaffen werden, kann es keine Gleichwertigkeit der unterschiedlichen Mobilitätsformen geben und das Auto wird meistens die erste Wahl bleiben.

## 5 Anreize zum Umstieg auf das Rad im Alltag schaffen (Bewusstseinsaktionen, Winterbasisradwegenetz, Radservicestationen)

Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung braucht es neben guter und vor allem sicherer Radweginfrastruktur auch rundherum ein fahrradfreundliches Umfeld und offensive Bewusstseinsbildung.

### 5 a: OÖ weite Bewusstseinsaktionen für Alltagsradverkehr verstärken und Anreize für Gemeinden, Schulen, Vereine etc. diese zu unterstützen?

**Unterstützung:**

JA [ X ]    JA mit Vorbehalt [   ]    NEIN [   ]

Anmerkungen/Begründungen:

### 5 c: Installation von Radservicestationen in einem bestimmten Mindestraster auf Radhaupttrouten?

**Unterstützung:**

JA [ X ]    JA mit Vorbehalt [   ]    NEIN [   ]

Anmerkungen/Begründungen:

:

### 5 b: Definition eines Winterbasisradwegenetzes für Alltagsradverkehr und Unterstützung der Gemeinden bei Winterdienstbetreuung ?

**Unterstützung:**

JA [ X ]    JA mit Vorbehalt [   ]    NEIN [   ]

Anmerkungen/Begründungen:



## 6 Radrouten und Beschilderung

Gute Beschilderung und klare Erkennbarkeit von Radrouten kann das Radfahren deutlich attraktivieren, gelungene Beispiele dafür gibt es in Vorarlberg, Deutschland, der Schweiz oder den Niederlanden. Gemeinden sollten also offensiv Radrouten identifizieren und neben der Verkehrsorganisation auch eine adäquate Beschilderung und Markierung einführen.

### 6 a: Definition Beschilderungskonzept Radrouten für Alltagsradverkehrs und Umsetzung durch Land OÖ auf Radhaupttrouten?

#### Unterstützung:

JA  JA mit Vorbehalt  NEIN

Anmerkungen/Begründungen:

:

### **7 Offener Antwortbereich: Wie ist die generelle Position und Sichtweise Ihrer Fraktion zum Ausbau des Alltagsradverkehrs? Was braucht es um den Radverkehrsanteil signifikant zu steigern? Welche Punkte finden sich dazu in Ihrem aktuellen Wahlprogramm?**

Anmerkungen:

### 6 b: Unterstützung der Gemeinden bei Ausarbeitung und Umsetzung regionaler, gemeindeübergreifender Beschilderungskonzepte durch das Land OÖ?

#### Unterstützung:

JA  JA mit Vorbehalt  NEIN

Anmerkungen/Begründungen:

Die KPÖ tritt für einen radikalen Kurswechsel in der Verkehrs- und Mobilitätspolitik ein. Grundsätzlich sollte der Kurswechsel zwei Ziele verfolgen: Vermeidung von unnötigem, "verkehrtem" Verkehr; Verlagerung des motorisierten Straßenverkehrs von Gütern und Personen auf nachhaltige, sozial gerechtere und ökologisch verträglichere Mobilitätsformen. Dem Verkehrsmittel Fahrrad gehört daher neben dem öffentlichen Verkehr, der Schiene und Gehen die Zukunft!

Maßnahmen wie dies umgesetzt werden kann: 1. Die Kostenwahrheit im Verkehr ist zu erhöhen, d.h. externe Kosten, welche jetzt die Allgemeinheit trägt, müssen "internalisiert" werden (z.B. Lärm- und Luftverschmutzung,

## Erklärung Rückmeldung

---

Flächenverbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Unfälle, ...). 2. Eine andere Raumordnung und -planung auf Basis kürzere Wege und höherer Siedlungsdichten ist umzusetzen. Dies schließt die Reform der gesetzlichen Bau- und Raumordnung so wie eine Streichung der Stellplatzverordnung und die Einführung einer Verkehrserregerabgabe mit ein. 3. Die Pendelförderung muss in der bestehenden Form abgeschafft werden. Die Investitionen in nachhaltige Mobilität, z.B. in den öffentlichen Verkehr und in die Radinfrastruktur, müssen angehoben werden. Nötig ist ein Ausbau des Radverkehrsnetzes und am Land die Vernetzung dieser zwischen den Gemeinden.

Eine fortschrittliche Verkehrs- und Mobilitätspolitik geht vom Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen aus, um eine Änderung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden zu erreichen. Mit der Verbesserung der Radinfrastruktur (z.B. durch massive Erhöhung der Budgetmittel) müssen Verbesserungen der Benutzung des Fahrrades im Alltag (Straßenverkehrsordnung, Benutzung der Verkehrswege, Rechtsabiegen, Fahrradmitnahme in den Zügen, Radparken, etc.) einhergehen. In Summe, mit entsprechenden Push-Maßnahmen, wie z.B. angemessene Kosten für das Autofahren, niedrigere Fahrgeschwindigkeiten, autofreie öffentliche Räume, usw. kann der Umstieg bzw. Kurswechsel gelingen!

In unserem Wahlprogramm gibt es dazu die Punkte „Rad, Bus und Bahn statt Autowahn“ und „Leerstand nützen, Grünland schützen“.

<https://ooe.kpoe.at/article.php/20210712190334509>



OÖ Landtagswahl 2021 – Koalition mit dem Rad

## Wahlbarometer RADFAHREN IN OBERÖSTERREICH



Partei: **KPÖ** (Kommunistische Partei Österreichs und unabhängige Linke)

Rückmeldung durch: **Michael Schmida**

Datum: **26.8.2021**

Unterschrift Spitzenkandidat/in:

Die Radlobby Oberösterreich bedankt sich für Ihre Rückmeldung.