

# 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 [  ] JA mit Vorbehalt [  ] NEIN [  ]

Anmerkungen/Begründungen:

Um den KFZ-Verkehr in OÖ und in Linz zu reduzieren, müssen Anreize geschaffen werden, damit die Bürgerinnen und Bürger freiwillig auf das Fahrrad umsteigen. Solange es keine ausreichende Fahrradinfrastruktur gibt, ist diese Transformation kaum möglich. Eine Erhöhung des Budgets, um Fahrradwege/Highways zu bauen und die Anschaffung von Fahrrädern und E-Bikes zu fördern, ist unerlässlich, um einerseits die Klimaziele zu erreichen, die Lebensqualität in Linz und in Gesamtösterreich zu erhöhen und das täglich Stauchaos zu beenden.

Wie hoch soll das OÖ Radverkehrsbudget ihrer Meinung nach sein?

Wie hoch dieses Budget jährlich sein soll, ist schwer zu beziffern. Aufgrund der Versäumnisse der letzten Jahrzehnte wird jedoch ein Umdenken geschehen und ein budgetärer Aufholprozess stattfinden müssen. € 30/EW/Jahr sollte insbesondere im urbanen Bereich die Untergrenze sein.

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

### **Unterstützung:**

JA [  ] JA mit Vorbehalt [  ] NEIN [  ]

Anmerkungen/Begründungen:

OÖ braucht ein Verkehrsgesamtkonzept, bei dem ein wichtiger Teil das Radverkehrskonzept sein muss. Eine isolierte Betrachtung einer einzigen Fortbewegungsform ist unseres Erachtens nicht zielführend. Darüber hinaus fordern wir NEOS eine aufkommensneutrale CO<sub>2</sub>-Steuer ein, die endlich Kostenwahrheit bei der Nutzung von fossilen Brennstoffen herstellt. Der dadurch entstandene Lenkungseffekte würde den Radverkehr erheblich begünstigen.

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

### **Unterstützung:**

JA [  ] JA mit Vorbehalt [  ] NEIN [  ]

Anmerkungen/Begründungen:

Wir müssen weg vom Kirchturmdenken der Bürgermeister und hin zu überregionalen, gemeindeübergreifenden Projekten. Wir NEOS fordern daher einen oberösterreichischen Masterplan zur Steigerung des Fahrradverkehrs. Nur so kommen wir ans Ziel.

## 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 [  ] JA mit Vorbehalt [  ] NEIN [  ]

Anmerkungen/Begründungen:

Erst wenn wir wissen, was genau fehlt - wo der Schuh drückt - können wir evidenzbasiert entscheiden, was zu tun ist. Eine gründliche Sicherheitslückenerhebung ist hier der erste Schritt.

### 2 b: Werden Sie sich dafür einsetzen, dass wenn sonst gar keine rasch umsetzbaren Alternativen bestehen die max. Geschwindigkeit begrenzt wird (auch im Besonderen auf hochrangigen Landesstraßen die wichtige Radrouten darstellen)?

#### **Unterstützung:**

JA [  ] JA mit Vorbehalt [  ] NEIN [  ]

Anmerkungen/Begründungen:

Wir NEOS sind der Meinung, dass ein grundsätzlicher Paradigmenwechsel bei Verkehrs- und Raumplanung notwendig ist. Denn Internationale Studien zeigen: Durch den Ausbau der Fahrrad- und Gehinfrastruktur, vor allem wenn diese direkt und baulich getrennt ist, werden Autofahrten, Umweltverschmutzung und Lärm reduziert, Gesundheit gefördert und aktiver Klimaschutz betrieben. Das Vorhandensein sicherer Radwege macht das Fahrradfahren wesentlich attraktiver als auf einer engen Landstraße von LKWs überholt zu werden. Grundsätzlich stehen wir also für baulich getrennte Fahrrad- und Gehinfrastruktur. Insofern dies nicht umsetzbar ist, kann eine Geschwindigkeitsbegrenzung durchaus geprüft werden.

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

#### **Unterstützung:**

JA [  ] JA mit Vorbehalt [  ] NEIN [  ]

Anmerkungen/Begründungen:

Ausführliche und weitreichende Informationskampagnen für ein sicheres und respektvolles Nebeneinander von Rad und motorisiertem Verkehr ist absolut notwendig.

## 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:

Der Radverkehr darf nicht mehr stiefmütterlich behandelt werden. Um unsere Klimaziele zu erreichen, das tägliche Stauchaos endlich zu beenden und die Verkehrswende zu ermöglichen, müssen die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die einen Fokus auf alle Verkehrsteilnehmer\_innen richten, egal ob Radfahrer\_innen, Fußgänger\_innen oder KFZ-Fahrer\_innen.

### 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:

Derzeit befindet sich der OÖ Radverkehrs-Check in einer Testphase. Es bleiben die Ergebnisse abzuwarten und anschließend auf deren Basis zu entscheiden. Generell ist es jedoch erstrebenswert, so früh wie möglich den Radverkehr in sämtlichen Bauprojekten und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zu berücksichtigen. Ist eine Brücke, eine Straße, oder ein Gehsteig erst gebaut, ist eine radfreundliche Adaptierung unnötig teuer.

## 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 [  ] JA mit Vorbehalt [  ] NEIN [  ]

Anmerkungen/Begründungen:

Wenn es baurechtliche Vorgaben gibt, sind diese einzuhalten. Sollten Bauherren entgegen den Vorschriften die Errichtung derartiger Radabstellanlagen unterlassen, sind diese bescheidmäßig von der Behörde vorzuschreiben und deren Errichtung zu überprüfen und gegebenenfalls durchzusetzen.

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

**Unterstützung:**

JA [ ] JA mit Vorbehalt [ ] NEIN [ x ]

Anmerkungen/Begründungen:

Anstatt den Eigentümer\_innen derartiger Gebäude ein Nachrüsten vorzuschreiben, wollen wir den Eigentümer\_innen Anreize für eine freiwillige Vornahme dieser Maßnahmen geben: Sei es in Form eines Zuschusses, einer Gratis-Beratung oder einer besonderen steuerlichen Absetzmöglichkeit derartiger Instandsetzungsmaßnahmen.

**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:

Aufgrund des stetig steigenden Anteils von teuren Fahrrädern - vor allem e-Bikes - ist es essentiell, qualitativ hochwertige Abstell- und Absperrmöglichkeiten den Radfahrer\_innen zur Verfügung zu stellen, um ein sicheres Abstellen zu gewährleisten.

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

**Unterstützung:**

JA [ x ] JA mit Vorbehalt [ ] NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

Der Umstieg auf das Fahrrad soll nicht nur in den warmen Monaten eine Alternative sein. In den Wintermonaten muss es den Bürgerinnen und Bürgern möglich sein, ihre alltäglichen Wege mit dem Fahrrad zu bewältigen. Eine ganzjährige Betreuung der Radwege ist somit essentiell, um die Attraktivität des Fahrrads zu erhöhen.

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

**Unterstützung:**

JA [ x ] JA mit Vorbehalt [ ] NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

## 6 Radrouten und Beschilderung

Gute Beschilderung und klare Erkennbarkeit von Radrouten kann das Radfahren deutlich attraktiver machen, 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:

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

**Unterstützung:**

JA  JA mit Vorbehalt  NEIN

Anmerkungen/Begründungen:

Gemeinden fehlt es viel zu oft an tatkräftiger Unterstützung vom Land und Bund. Gerade auch bei gemeindeübergreifender Beschilderungskonzepte ist es dringend notwendig, dass das Land nicht nur bei der Planung unterstützt, sondern auch ausreichend Mittel zur Verfügung stellt, um die erarbeiteten Konzepte auch umzusetzen.

## 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:

Die Politik ist in der Pflicht alles zu tun, um eine Mobilitätswende herbeizuführen. Damit der freiwillige Umstieg vom motorisierten Verkehr auf das Fahrrad passiert, müssen die Rahmenbedingungen für Bürgerinnen und Bürger verbessert werden. Das heißt in erster Linie: Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Oberösterreich.

Daher führen wir NEOS sowohl in unserem Landes- als auch in unserem Linz Wahlprogramm folgende Forderung an: **Zwei Räder, großes Potenzial:** Fahrradwege müssen zum integralen Teil der Verkehrsplanung werden. Es braucht eine Steigerung des Fahrradverkehrs, sowie Ausbau, Verdichtung und Lückenschließung der städtischen Fahrradinfrastruktur. Konkret heißt für uns Tempo 30 in der Stadt durchzusetzen (mit Ausnahme von Autobahnen und ausgewählten Straßen), um das Radfahren zu attraktivieren und nebenbei Abgase und Lärm in der Stadt zu reduzieren. In Linz fordern wir unter anderem eine zusätzliche Fußgänger\_innen- und Fahrradbrücke auf Höhe des

Brucknerhauses. Allein in Linz zeigt sich, dass das Fahrradfahren beispielsweise auf der Humboldt- und Dinghoferstraße sehr gefährlich ist, auch die Radwege über die Nibelungenbrücke sind viel zu eng. Zusätzlich fordern wir auf Landesebene die Verbesserung des Mobilitätsangebots bezüglich der "Last mile". Denn der ländliche Bereich steht vor allem was öffentliche Verkehrsmittel betrifft vor ganz anderen Problemen als der städtische. Um überhaupt in ein öffentliches Verkehrsmittel zu steigen, müssen viel weitere Distanzen zurückgelegt werden als das zum Beispiel in Großstädten der Fall ist. Wir wollen daher Anreize schaffen, um zu vermeiden, dass Bürger\_innen automatisch das Auto wählen. Im Umkreis jeder S-Bahn-Haltestelle sollen attraktive Möglichkeiten im Sinne eines Mobilitäts-Hubs, wie überdachte Unterbringungsmöglichkeiten für Fahrräder oder E-Bike-Ladestationen, verfügbar werden. Gemeinsam wollen wir nicht nur den ersten Pedaltritt setzen, sondern auch den zweiten und dritten.

Mit unserem Spitzenkandidaten, Felix Eypeltauer, der selbst begeisterter Klappradfahrer ist, wird die Fahrrad-Community in Oberösterreich ab Herbst einen großen Fürsprecher im Landhaus haben.

**Thomas Wagner, BA**

Presse

**NEOS – Das Neue Österreich**