

## 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 Bedarfswahlungs-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 [ X ] NEIN [ ]

Anmerkungen/Begründungen:

Wir unterstützen die Forderung nach Ausbau des Radverkehrs. Der Ausbau von Wegstrecken ist jedoch eine Querschnittsmaterie und auch die Fördergeber sind unterschiedliche, eine konkrete Zahl zu nennen wäre nicht seriös.

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

#### **Unterstützung:**

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

Anmerkungen/Begründungen:

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

#### **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 [ ]

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

**Unterstützung:**

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

Anmerkungen/Begründungen:

Hochrangige Landesstraßen sind für den motorisierten Verkehr und rasches Fortkommen gedacht. In solchen Fällen müssen alternative Radrouten gewählt werden. Man muss auch das Gewachsene in der bestehenden Infrastruktur mitbedenken und mitansehen. Heute wird dort, wo eine Radinfrastruktur notwendig ist, zweifellos ein gutes und friktionsfreies Nebeneinander von Fahrrad und Auto im Mittelpunkt einer Planung stehen. Die Verkehrssicherheit auch für die Radfahrer ist jedenfalls sicher zu stellen, da gebe ich Ihnen Recht.

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

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

Anmerkungen/Begründungen: Wir fordern einen verpflichtenden Radverkehrs-Check für alle neu errichteten Straßenbauprojekte.

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

**Unterstützung:**

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

Anmerkungen/Begründungen: Die von Ihnen genannten Beispiele muss man im Einzelfall betrachten. Eine pauschale Festlegung wird es, denke ich, nicht geben. Um den Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren deutlich anzuheben wird es notwendig sein, und da gebe ich Ihnen Recht, bestimmte Verkehrssituationen mit anderen Augen anzuschauen und fahrradfreundlicher zu gestalten.

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

**Unterstützung:**

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

Anmerkungen/Begründungen:

## 4. Radparken

Hochwertige Fahrradstellplätze 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 [ ] JA mit Vorbehalt [ ] NEIN [X]

Anmerkungen/Begründungen:

Regelung ist seit 2008 im §16 Bautechnikverordnung bestehend. Ich bin mir nicht sicher, ob mit Gesetzen und Verordnungen das gelingt, was ich aus Ihren Zeilen herauslese. Wenn es aber möglich wird in den Köpfen etwas zu ändern, dann wird der Kunde entscheiden, welches Verkehrsmittel besser gestellt werden muss. Das ist aber ein Punkt, der vermutlich nie abschließend behandelt werden kann. Es wird immer wieder neue Entwicklungen geben.

### 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:

Wir fordern maßgebliche Verbesserungen für Pendler, die die „first mile - last mile“ mit dem Fahrrad absolvieren. Dazu gehören „mobility hubs“ an größeren Bahnhöfen und der weitere Ausbau von „bike and ride“ Anlagen, die das Land Oberösterreich in den letzten Jahren massiv forciert hat.

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

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:

Winterdienst für Radwege ist bereits im Oö. Straßengesetz geregelt.

- Auf Landesstraßen und darauf befindliche Radfahrstreifen wird vom Land der Winterdienst betrieben
- Auf allen anderen Rad- und Gehwegen wird der Winterdienst von der Gemeinde erledigt. Auch auf Radfahrstreifen, die entlang von Landesstraßen verlaufen (aber kein Teil der Fahrbahn sind).
- Der Winterdienst kann auf Radwegen, die nur der Erschließung von Erholungsflächen dienen, entfallen. Das ist auch gut so, im Winter braucht man keinen Radweg zum Öffentlichen Badeteich zB.
- Länder und Gemeinden sind in dem Bereich sehr frei, was Vereinbarungen zwischen Land-Gemeinde oder zwischen den Gemeinden anbelangt. Es können Gemeindeverbände für den Winterdienst gegründet werden. Die Gemeinde kann gegen Kostenersatz auch für das Land den Winterdienst betreiben.
- Radwege, die zur Verbindung zwischen Gemeinden, Arbeitsstätten, etc müssen ohnehin geräumt werden. Gemeindegeldverwaltung! Das ist auch besser so, wenn es dezentral organisiert ist. Gemeinden vor Ort wissen besser, welche Radwege nur zu Erholungsflächen führen, und welche für den Alltagsradverkehr verwendet werden.

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

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

Radservicestationen sind praktische Helfer vor allem auch für den Alltagsradverkehr. Wie bei Frage 6c geschildert, wollen wir in ganz Oberösterreich Mobilitätsstationen errichten. Hier sollen natürlich auch Servicestationen mitgedacht werden, sodass ein breitflächiges Angebot für kleine Reparaturen hergestellt werden kann. Ein verpflichtendes Mindestraster sehen wir ein wenig kritisch. Vielmehr sollen mit der Bevölkerung vor Ort Punkte bestimmt werden, wo solche am besten platziert werden könnten.

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

Anmerkungen/Begründungen: Die nach StVO geltenden Beschilderungen sind auch für Radfahrer gültig. Verbesserungen v.a. im innerstädtischen Bereich (Stichwort Schilderwald) sind jedoch diskussionswürdig (Ausbau Bodenmarkierungen)

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

**Unterstützung:**

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

Anmerkungen/Begründungen: Siehe Frage 6a

### Zusatzfrage 6 c: Finden Sie ein Pilotprojekt für eine mögliche Fahrradmitnahme in öffentlichen Bussen auf ausgewählten Strecken unterstützenswürdig?

Es sollen künftig in ganz Oberösterreich Mobilitätsstationen angedacht werden, an denen Bus, Bahn, Fahrrad und Auto miteinander verbunden bzw. die Wege verknüpft werden können. Durch Angebote wie E-Roller, Leihfarräder oder Paketabholstationen werden diese Knotenpunkte vor allem in den ländlichen Regionen, aber auch in den urbanen Gegenden aufgewertet. Ein Pilotprojekt, bei dem der Gedanke zur Mitnahme von Fahrrädern in Linienbussen aufgegriffen wird, ist es vermutlich wert weiter verfolgt zu werden.

## 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?

Der Landtagsklub der OÖVP bekennt sich klar zum Ausbau des Alltagsradverkehrs, v.a. für „Last-Mile“-Pendler, die erst den ÖV nutzen, um dann die letzten Meter mit dem Rad zu absolvieren. Dazu braucht es vor allem Verbesserungen in und um den öffentlichen Verkehr, in den wir bis 2030 768 Mio. Euro investieren.

1. Ausbau von „Park and Ride“-Anlagen bleibt aufrecht	Damit wollen wir den Pendlerinnen und Pendlern den Umstieg auf die Öffis weiter erleichtern, vor allem auf ihren Wegen in den Ballungsraum.
2. Radschnellwege ausbauen	Fast die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als 5 Kilometer und könnte daher mit dem Fahrrad oder E-Bike bewältigt werden. Unser Ziel ist daher: In den nächsten Jahren soll der Anteil des Radverkehrs verdoppelt werden. Bis 2030 soll es 200 Kilometer neue Radschnellwege geben.
3. 100 Mobilitätsstationen für den ländlichen Raum	In ganz OÖ soll es mindestens 100 Mobilitätsstationen geben. An diesen Stationen verbinden wir Bahn, Bus und Auto und ergänzen sie durch Angebote wie Leihfahrräder, E-Roller, Paketabholstationen, Schließfächer und E-Ladestellen. Davon soll vor allem der ländliche Raum profitieren.