



Linzer Gemeinderatswahl 2021



## Wahlbarometer RADFAHREN IN LINZ

Im Jahre 2012 beschloss der Gemeinderat einstimmig, den Radverkehr zu fördern und den Radverkehrsanteil bis 2020 auf 15 % zu erhöhen. Geschafft wurde bisher nicht viel: Zu wenig Personal, zu wenig Geld und keine durchgreifenden Konzepte.

Am 26. September 2021 wählt Linz einen neuen Gemeinderat. Die Radlobby Linz hat daher gemeinsam mit Linzer Radbotschafterinnen und Radbotschaftern 10 äußerst konkrete Forderungen für die wahlwerbenden Parteien aufgestellt. Diese muss die Stadt Linz umsetzen, wenn es mit der Radverkehrsförderung ernstgemeint ist.

**Welche Partei ist im Verkehrsbereich progressiv und verantwortungsvoll? Wer kann die Herausforderungen der aktuellen Klima- und Verkehrspolitik erkennen? Wer will geeignete Maßnahmen setzen, damit Radfahren deutlich attraktiver wird?**

Wir wollen den 140.000 Linzer WählerInnen eine unabhängige Entscheidungshilfe zur Linzer Gemeinderatswahl bieten. Wir überreichten den Parteien die 10 konkreten Forderungen und baten um Rückmeldung, welche sie nach der Wahl unterstützen werden.

## Zusammenfassung der Rückmeldungen

### Umfassende Unterstützung

	1. Radfreundliche Kreuzungen	2. Gratis Lastenradverleih	3. 30 km Radhaupt-routen	4. Linzer Mobilitäts-agentur	5. Radwege mit Sicherheits-abstand	6. Freie Fahrt auf Radwegen	7. Innenstadt ohne Rumpel-pflaster	8. Sicherer Schulweg mit Rad	9. 5 Fahrrad-straßen für Linz	10. Tempo-30-Schutz-zonen, wo Radweg fehlt
<b>Grüne</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>KPÖ</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Linz Plus</b>	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Volt</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
<b>Wandel</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓

### Überwiegende Unterstützung

<b>NEOS</b>	✓	✓	✓			✓		✓	✓	✓
<b>ÖVP</b>		✓	✓	✓		✓	✓		✓	

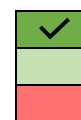
### Teilweise Unterstützung

<b>SPÖ</b>										
------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### Keine Unterstützung

(\* keine Rückmeldung trotz mehrmaligen Anfragen / \*\* Entscheidung nur durch Volksbefragungen)

<b>FPÖ*</b>										
<b>MFG*</b>										
<b>Referendum**</b>										



(( 1 ))

## Linzer Kreuzungen radfreundlich gestalten

### Radweg-Ende-Situationen beseitigen

An vielen Kreuzungen in Linz werden Radfahrende durch das unerwartete Ende des Radweges gebremst. Oft ist nicht ersichtlich, wie mit dem Fahrrad weitergefahren werden kann.

Wir fordern: Alle derartigen Problemstellen müssen behoben werden. Radwege werden sicher und komfortabel über Kreuzungen geführt und zwar durchgängig in allen notwendigen Fahrtrichtungen.



<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	„Bereits vor sechs Jahren haben wir 100 Problemstellen im Stadtgebiet erhoben und an den zuständigen Vizebürgermeister geschickt. Bei der Liste waren auch viele Kreuzungen dabei, deren Überquerung für den Radverkehr nur mit großen Wartezeiten möglich ist. Im Frühjahr sind wir die Problemstellen noch einmal abgefahren und mussten feststellen, dass sich wenig verbessert hat. Das betrifft auch viele Kreuzungsbereiche. Hier braucht es endlich einen Wandel in der Mobilitätspolitik, damit Radfahrer*innen im Stadtgebiet schnell und sicher Kreuzungen überqueren können. Zudem sollen in Zukunft bei untergeordneten Straßen alle Fuß- und Radwege aufgepflastert werden.“

## Rückmeldungen zu „1. Radfreundliche Kreuzungen“

<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Wir haben auf diese Thematik immer wieder hingewiesen und entsprechende Verbesserungen verlangt. Zuletzt hat Gemeinderätin Gerlinde Grün eine Anfrage zur Unionkreuzung gestellt. <a href="https://ooe.kpoe.at/article.php/20210406114659459">https://ooe.kpoe.at/article.php/20210406114659459</a> Der zuständige Vizebürgermeister hat in seiner Anfragebeantwortung mit Verweis auf „zu wenig Platz“ eine radfahrfreundlichere Gestaltung abgelehnt.“</p>			
<b>Linz Plus</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Die Radwege in Linz sind peinliches Stückwerk. An den Kreuzungen ist das besonders stark zu erkennen. Unsere Vorbilder sind Holland und Dänemark - copenhagenize! In Linz sind wir mit der Entwicklung der Radinfrastruktur Jahrzehnte hinten. Hier braucht es nicht nur ein komplett anderes Mindset, sondern Investitionen in Millionenhöhe. Neben Geld braucht es auch restriktive Maßnahmen gegenüber dem MIV, um Raum für die - insbesondere in der Stadt - platzsparende und effiziente Radmobilität zu schaffen.“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Linz verfügt leider tatsächlich nur über ein sehr lückenhaftes Fahrradnetz. Oft sind Radfahrer mit plötzlich endenden Radwegen konfrontiert. Oft ist dabei überhaupt nicht klar, wie Radfahrer weiterfahren sollen, bzw wo ein Radweg weitergeht. Diese Lücken zu schließen, würde das Radfahren in Linz erheblich erleichtern und damit attraktiveren.“</p>			

<b>ÖVP</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Die Durchgängigkeit von Radwegen auch auf Kreuzungen muss überall dort erfolgen, wo es rechtlich und baulich möglich, sicher und auch sinnvoll ist.“</p>			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Als Linzer SPÖ ist uns das Miteinander das größte Anliegen. Verkehrsflächen sollten daher so gestaltet sein, dass sie allen VerkehrsteilnehmerInnen eine Nutzung erlauben, wobei die Sicherheit im Vordergrund steht - hier zuerst für die FußgängerInnen als die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen, dann natürlich für RadfahrerInnen, insbesondere in der Unterstützung der Orientierung, wo ein sicheres Weiterfahren möglich ist.“</p>			
<b>Volt</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Unübersichtliche Kreuzungen stellen ein Sicherheitsrisiko für Radfahrer*innen dar. Um dieses zu entschärfen, muss die Sensibilität an Kreuzungen erhöht werden. Radwege müssen über die Kreuzung führen und farblich markiert werden. Dabei möchten wir das Konzept ‚protected intersection‘ aus den Niederlanden anwenden. Durch diese werden Radfahrende besser geschützt und Konflikte entschärft.“</p>			
<b>Wandel</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Es ist dringend notwendig die Kreuzungen in Linz so zu gestalten, dass Radfahrer:innen wissen wo sie fahren können und dort auch geschützt sind. Durch Kreisverkehre und bessere Straßengestaltung werden Radfahrer:innen nicht mehr an den Rand gedrängt. Auch Bettelampeln darf es nicht mehr geben.“</p>			

(( 2 ))

## Gratis Lastenrad-Verleih in jedem Linzer Stadtteil

Unabhängigkeit vom Auto einfach fördern



Lastenräder sind das umweltfreundliche Verkehrsmittel zum Transport von Kindern bzw. Lasten bis ca. 100 kg wie Getränkekisten, Umzugskartons, Fernseher, Waschmaschine und vielem mehr. Der Lastenradverleih der Stadt Linz mit derzeit drei Rädern wird sehr gut angenommen. Damit kann die Abhängigkeit vom Auto einfach und effektiv verringert werden.

Wir fordern ein flächendeckend verfügbares Angebot an Lastenrädern. In jedem der 16 Linzer Stadtteile werden zwei Lastenräder zum kostenlosen Verleih bereitstehen, um alle LinzerInnen und Linzer zu erreichen.

<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	„Dank dem Einsatz von Eva Schobesberger und der Kooperation mit den Stadtbibliotheken stehen drei Lastenfahrräder, darunter ein E-Lastenfahrrad, zum Ausleihen zur Verfügung. Diese können kostenlos und unkompliziert bei den Stadtbibliotheken online reserviert und zurückgegeben werden. Deshalb würden wir es begrüßen, wenn es künftig in jedem Stadtteil möglich wäre, ein Lastenrad auszuleihen. Schließlich zeigt ein Blick durch die Stadt, dass immer mehr Linzer*innen Lastenräder als alternative und effektive Transportmittel entdecken.“

## Rückmeldungen zu „2. Gratis Lastenrad-Verleih“



<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Wir selbst fahren viel mit dem Lastenrad und stellen unsere Lastenräder immer wieder gerne auch anderen Personen und Initiativen zur Verfügung. Ein flächendeckendes Angebot in allen Stadtteilen begrüßen wir sehr!“</p>			
<b>Linz Plus</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„In Kopenhagen sind zehntausende Lastenräder unterwegs. Sie sind dort ein echter Changemaker und sorgen für echte Veränderung in der städtischen Mobilität. Davon ist Linz noch weit entfernt. Die mangelnde Infrastruktur (breite Radwege) ist hier das wahre Problem. Ein Befahren mit Lastenrädern ist oft gar nicht möglich. Ein Verleih ist unseres Erachtens ein guter Anfang, um den Umstieg oder Einstieg und so auch die Anschaffung eines Lastenrades zu erleichtern. Übrigens: Alleine das achtköpfige Kernteam von Linzplus fährt drei Lastenräder.“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Neos Linz fordern nachhaltige Mobilitätskonzepte: Verschiedene Tätigkeiten erfordern verschiedene Mobilitätsformen. Lastenräder sind ein wichtiger Teil dieses Mobilitätsmixes. Lastenräder, die bis zu 100kg transportieren können, werden aber nicht täglich benötigt und es ist daher sinnvoll, dass sich nicht jede Person ein solches privat zulegt. Das vorgeschlagene Leihsystem ist daher ein sinnvoller Vorschlag (im Sinn der Sharing-Economy).“</p>			

<b>ÖVP</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Auf Initiative des Umweltressorts und des Kulturressorts (StR Lang-Mayerhofer) gibt es in der Stadtbibliothek im Neuen Rathaus, im Wissensturm und in Auwiesen bereits Lastenräder zum Ausborgen. <a href="https://www.linz.at/medienservice/2020/202007_107056.php">https://www.linz.at/medienservice/2020/202007_107056.php</a> Weiters schlägt die Linzer Volkspartei vor, verschiedene Standorte des Fahrradleihsystems um das Angebot von Lastenrädern zu erweitern.“</p>			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Linz zeichnet sich als Stadt der kurzen Wege aus, da es uns in der Vergangenheit immer wieder gelungen ist, wohnortnahe die benötigte Infrastruktur anzusiedeln, die meist auch fußläufig erreichbar ist. Für größere Lasten ist ein Lastenrad sicher eine Transportalternative. Wir unterstützen die Idee des Gratis Lastenrad-Verleihs und können uns grundsätzlich einen Ausbau des Angebots vorstellen: Ob die Einrichtung eines größeren Verleihs, mit entsprechender Ausstattung in jedem Stadtteil, sinnvoll ist, wollen wir in der nächsten Arbeitsperiode des Gemeinderats gerne prüfen, beginnend mit einer qualitativen, objektiven Evaluierung des bestehenden Lastenrad- und Fahrrad-Anhänger-Verleihs.“</p>			
<b>Volt</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Die Hürde, sich auch bei Transporten an nicht motorisierte Alternativen wenden zu können, sollte so niedrig wie möglich sein.“</p>			
<b>Wandel</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Wir setzen uns insgesamt für einen massiven Ausbau von Sharing-Angeboten ein, speziell für Lastenräder. Um tatsächlich flächendeckend und komfortabel alle Linzer:innen bedienen zu können, werden wesentlich mehr als insgesamt 16 Lastenräder gebraucht werden. Wie bei allen Sharing-Angeboten entsteht der Vorteil erst, wenn das Angebot wirklich komfortabel und benutzerfreundlich ist. Räumliche Nähe zum Angebot ist dafür grundlegend und deshalb wollen wir den Lastenradverleih an möglichst vielen Orten im Linzer Stadtgebiet ermöglichen.“</p>			



(( 3 ))

### 30 Kilometer Radhaupttrouten in Linz

Sicher, komfortabel & schnell radeln



In der Realität ist das Linzer Radverkehrsnetz lückenhaft und oft nur schlecht geeignet für ein effizientes und sicheres Fortbewegen über längere Strecken. Wir fordern deshalb die Schaffung von 30 Kilometern Radhaupttrouten auf Linzer Stadtgebiet!

Radhaupttrouten sollen 4 Meter breit und durchgehend beschildert sein. Sie sind beleuchtet, werden bevorrangt über Kreuzungen geführt und weisen keine unnötigen Verschwenkungen auf. Natürlich müssen sie an die Radhaupttrouten im Linzer Umfeld angebunden sein.

Die Radhaupttrouten werden vor allem für PendlerInnen attraktiv sein. Vom guten Ausbaustandard profitieren aber alle, die in der Stadt mit dem Rad unterwegs sind, vom Kind bis zu Seniorin.

<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	„Radhaupttrouten sind ganz wesentlich, um schnell in der Stadt von A nach B zu kommen. Daher gehören solche schnellen, qualitativen und möglichst kreuzungsarmen Verbindungen rasch ausgebaut. Klimaschutzministerin Leonore Gewessler hat für Schnellradwege einen zusätzlichen Fördertopf zur Verfügung gestellt. Wir haben daher im Gemeinderat vorgeschlagen, dass die Stadt Linz einen Schnellradweg zwischen Urfahr und dem Linzer Süden prüfen soll, der dann für das Förderprogramm eingereicht werden soll. SPÖ und FPÖ haben aber eine Mehrheit dafür verhindert. Darüber hinaus treten wir für Radschnellwege zwischen allen Stadtteilzentren ein, damit ein Netz an bequemen und sicheren Radwegen in Linz und darüber hinaus entsteht.“

## Rückmeldungen zu „3. 30 km Radhaupttrouten“



<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Linz hat einen sehr großen Nachholbedarf bzgl. durchgängige, sichere und fahrradfreundliche Radhaupttrouten, die auch internationalen Standards entsprechen.“</p>			
<b>Linz Plus</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Linz braucht dringend schnelle, Nord-Süd und Ost-West, am besten sternförmig aus dem Umland hereinkommende Radschnellwege. Wir nehmen die Radmobilität und das Alltagsradeln absolut ernst - sie sind kein ‚nice-to-have‘, sondern ein absolutes ‚must-have‘. Dabei genügt es schon, wenn 1/3 der Wege unter 10 km mit dem Rad zurückgelegt werden. Das genügt, um den Standort schädigenden Stau zu vermeiden. Als Gemeinderat hat Lorenz Potocnik bereits mehrere Vorstöße in diese Richtung gemacht: Florianer Radweg, Radweg Linz-Ost, Schnellradverbindung Ebelsberg-Innenstadt und viel Überzeugungsarbeit beim Verkehrsreferenten der Stadt Linz geleistet. Linz und das Umland eignet sich grundsätzlich gut zum Radpendeln. Weil es weitgehend flach ist. Mit dem E-Bike wachsen zusätzlich die Reichweite und der Komfort schlagartig. Gemeinderatsantrag: 2017 Südradweg auf der Trasse der Florianer Bahn - Resolution <a href="http://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=2462">www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=2462</a>“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Neos setzt sich für eine massive Steigerung des Radverkehrs in Linz ein. Ein wichtiger Aspekt davon, ist die Radinfrastruktur massiv zu verbessern und auszubauen.“</p>			

<b>ÖVP</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Die Linzer Volkspartei hat mehrfach im Gemeinderat eine massive Erhöhung des viel zu niedrigen Radwegbudgets thematisiert. Vorbilder für Linz müssen Salzburg mit einem 10-fachen Radwegbudget pro Kopf sein bzw. die Stadtregion Graz mit einer 100 Millionen Euro Radwegoffensive sein.“</p>			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Die von Ihnen in der Präsentation skizzierte Ausführung der Radhaupttrouten würde das Fahrradfahren in Linz vermutlich sicherer und attraktiver machen. Nichtsdestotrotz wollen wir Sie nicht anlügen: es wäre ein leichtes, die 30 Kilometer zu versprechen, wenn wir sie irgendwo im mittlerweile 119 Kilometer langen Radwegenetz der Landeshauptstadt errichten. Sie zielen jedoch vermutlich auf besonders mobilitätsfördernde Streckenverläufe ab - und da brauchtes eine eingehende Prüfung und voraussichtlich mehr Zeit als eine Arbeitsperiode, um voraussichtlich notwendige bauliche Maßnahmen umzusetzen. Aber Start in der nächsten Gemeinderatsperiode? Definitiv ja.“</p>			
<b>Volt</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Auf Radhaupttrouten und Radschnellwegen können größere Radverkehrsmengen sicher abgewickelt werden. Durch direkte Streckenführungen lassen sich die Reisezeit und der Energieverbrauch verringern. Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr in die Stadt können so vermieden und die Anzahl an KFZ gesenkt werden. Insbesondere der Pendler*innenverkehr kann durch attraktive Radhaupttrouten aufs Rad verlagert werden.“</p>			
<b>Wandel</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Allein unsere geplante Nord-Süd-Radachse ist 10km lang. Dazu kommen noch zahlreiche Querverbindungen, die wir als Teil unseres Gesamtkonzepts <a href="https://ooe.derwandel.at/radnetz/">https://ooe.derwandel.at/radnetz/</a> ebenfalls nach den Standards für Radhaupttrouten ausbauen wollen.“</p>			

(( 4 ))

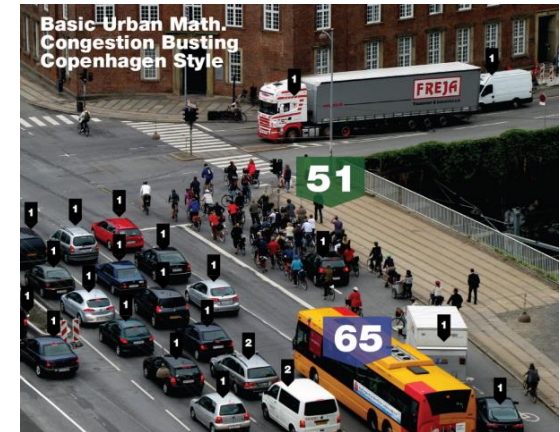
## Mobilitätsagentur für Fuß- und Radverkehr

Orientieren wir uns an Fahrradstädten-Vorreitern

Die Linzer Verkehrsplanung ist leider größtenteils auto-zentriert, Fuß- und Radverkehr kommen regelmäßig zu kurz. Linz braucht daher eine städtische Agentur mit ExpertInnen für Rad- und Fußverkehr und einem Budget, das sich an den besten europäischen Fahrradstädten orientiert.

Wir fordern eine städtische Mobilitätsagentur, die zum einen Bewusstseinsbildung fürs Radfahren und Zufußgehen im Alltag etwa mit Kampagnen, Serviceangeboten und innovativen Projekten betreibt.

Sie hat auch das entsprechende Know-How und die Ressourcen zur Planung und Förderung von Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr. Die Stadt Linz beauftragt diese Agentur mit der Umsetzung eines zukunftsfähigen städtischen Verkehrssystems.



<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	„Wir verfolgen das verkehrspolitische Ziel, den Anteil an Fuß- und Radverkehr und die Summe der damit zurückgelegten Strecken in Linz zu erhöhen. Als Vermittlerin zwischen Politik, Verwaltung und Bevölkerung und zur Bewusstseinsbildung wäre solch eine Agentur auf jeden Fall förderlich.“

<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Wien hat eine Mobilitätsagentur. Linz würde so etwas auch gut zu Gesicht stehen. (Vorausgesetzt natürlich, die Agentur erleidet nicht das Schicksal des Radfahrbeauftragten, der ohne eigenes Zutun an der Wahrnehmungsgrenze ‚dahingrundelt‘.)“</p>			
<b>LinZ Plus</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Nette Idee, doch was es braucht, ist ein Wechsel beim Politpersonal. So eine Agentur ist zahnlos und rausgeschmissenes Geld, solange die Mehrheiten in der Stadtregierung die Radmobilität nicht ernst nehmen bzw. als Konkurrenz zum ÖV sehen.“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Mobilitätsformen wie Gehen, Radfahren, Elektroscooter, Leihräder, Carsharing oder deren Kombination muss in Linz mehr Platz eingeräumt werden. Es geht darum, sämtlichen Mobilitätsformen Platz einzuräumen und zu verhindern, dass alle Verkehrskonzepte dem privaten PKW untergeordnet werden. Eine Mobilitätsagentur sollte daher unbedingt auch Experten für Rad- und Fußverkehr beinhalten. Eine Mobilitätsagentur sollte jedoch auch andere Verkehrskonzepte wie die oben genannten mitberücksichtigen, daher ‚mit Vorbehalt‘.“</p>			

<b>ÖVP</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Auch hier zeigt Salzburg es vor, dass nur mit einem entsprechenden Personal für Radwegeplanungen eine Radwegoffensive möglich ist. Genau das fehlt in Linz.“</p>			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Nein</b>		
<p>„Nein, denn es gibt in Linz unserer Meinung nach die entsprechenden Angebote mit einem Radfahrbeauftragten und einer umfassenden Mobilitätsberatung bereits.“</p>			
<b>Volt</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Um den Modal Split in Richtung Fahrrad zu verschieben, muss das Fahrradfahren insgesamt attraktiver werden. Dafür muss neben dem Bau von neuen Radwegen auch eine aktive Bewusstseinsbildung stattfinden. Eine Mobilitätsagentur kann dies durch Kampagnen, Veranstaltungen, Information und Beratung, Services sowie kreative Projekte fördern. Die Mobilitätsagentur kann als Schnittstelle zwischen der Bevölkerung und der Verwaltung bzw. Politik gesehen werden und sollte das Ziel verfolgen, das Radfahren (und zu-Fuß-Gehen) in Linz attraktiver und sicherer zu machen. Besonders die Forderung nach der Orientierung an europäischen Best Practice Beispielen unterstützen wir.“</p>			
<b>Wandel</b>	<b>Ja</b>	✓	

(( 5 ))

## Linzer Radwege mit Sicherheitsabstand

### Keine Gefährdung durch geöffnete Autotüren mehr

Viele Radwege und Mehrzweckstreifen in Linz zwingen Radfahrende sehr nahe neben parkenden Autos zu fahren. Doch der Öffnungsbereich von Autotüren beträgt je nach Fahrzeugtyp zwischen 80 cm und 1,5 m. Für Radfahrende besteht dort ständig die Gefahr von Dooring, d.h. von plötzlich aufgehenden Autotüren erfasst zu werden.

Wir fordern die Beseitigung aller Gefahrenstellen, an denen Radfahrende in Linz zu nahe an parkenden Autos vorbeigeführt werden. 1,2 m Sicherheitsabstand vom Lenker zu parkenden Autos!



<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Viele Radwege haben leider eines gemeinsam: Es mangelt an der nötigen Sicherheit. Ein Problem dabei ist der mangelnde Abstand zu parkenden Autos. Hier muss der Abstand dringend erhöht werden, damit Radfahrer*innen durch Dooring nicht in Gefahr oder gar zu Sturz kommen.“</p>			

## Rückmeldungen zu „5. Radwege mit Sicherheitsabstand“

<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Wir sind für den sofortigen Umbau aller Parkstreifen (ggf. auch Auflassung, wenn kein Umbau möglich ist), die parallel zu den Radwegen verlaufen, um ‚Dooring‘ zu verhindern. Auch zwischen der KFZ-Fahrspur und dem Radweg muss ein entsprechender Schutzraum zur Sicherheit der Radfahrenden vorgesehen werden.“</p>			
<b>Linz Plus</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Viele unserer ‚Radwege‘ sind keine echten Radwege, sondern werden von unseren 60jährigen (in den 70iger Jahren auf der TU sozialisierten) Magistratsmitarbeitern ‚geplant‘. Diese Pseudo-Radwege sind v.a. so angelegt, dass die Autos ohne Einschränkungen munter weiterfahren können. Bestes Beispiel dafür ist der Radweg Fadinger-/ Schubertstraße. Anstatt einfach die ganze Straße vom fahrenden und ruhenden Verkehr zu befreien und zu einem ordentlichen (Nord-Süd-) Radschnellweg zu machen, wird gepfuscht und der ‚Radweg‘ auf den Fußweg verschoben. Konflikte mit Fußgänger:innen sind vorprogrammiert. Schlechte Einsicht bei den Kreuzungen und eine Rumpelpiste (weil der ‚Radweg‘ in Wirklichkeit am Gehsteig verläuft) sind dann das schlechte Ergebnis. Radwege gehören komplett anders gedacht. Innerstädtisch machen sie oft auf der Fahrbahn mehr Sinn. Eine generelle Geschwindigkeitsreduktion inklusive.“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Die Forderung ist an sich sehr unterstützenswert. Dooring ist tatsächlich eine nicht zu unterschätzende Gefahr beim Radfahren. Es bleiben aber 2 Vorbehalte: 1) Es wird wohl nicht im gesamten Stadtgebiet möglich sein, den Radverkehrs vom ruhenden Individualverkehr 1,2 Meter zu entfernen. 2) Eine Verwirklichung dieser Forderung würde wohl entweder die Entfernung sehr vieler Parkplätze auf einmal oder sehr hohe Umbaukosten von Radwegen bedeuten. Eine Realisierung ist daher wenig wahrscheinlich. Es ist unserer Ansicht nach besser, das Radbudget in den Ausbau und den Lückenschluss in der Radinfrastruktur zu investieren, anstatt bestehende Radwege so umzubauen, dass ein 1,5 Meter Abstand vom ruhenden Individualverkehr besteht. Kurz: Die Forderung ist gut, andere Forderungen haben aber höhere Priorität.“</p>			



<b>ÖVP</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Auch hier braucht es Verbesserungen. Jedoch nur dort wo es rechtlich und baulich möglich, sicher und auch sinnvoll ist.“</p>			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Wie schon bei anderen Fragen ausgeführt, geht es uns um das Miteinander, und das gilt auch für die Nutzung von Verkehrsflächen. Sicherheit steht dabei immer im Vordergrund, zugleich soll unser dichtes Radwegenetz auch die Erreichbarkeit möglichst aller Ziele in der Stadt mit dem Fahrrad gewährleisten. Wo es baulich möglich ist, mit entsprechend breiten Fahrradstreifen. An manchen Stellen wäre das vermutlich jedoch nur möglich, wenn wir den Straßenraum zuungunsten von FußgängerInnen bzw. Grünflächen verbreitern müssten. Da gilt es dann abzuwägen. Gegenseitiger Respekt und Achtsamkeit mit entsprechender vorausschauender Fahrweise bzw. im angesprochenen Fall der spontan geöffneten Autotüren mit mehr Rücksicht durch AutofahrerInnen sind im Verkehr durch keine bauliche Maßnahme zu ersetzen. Wir unterstützen grundsätzlich, die Entschärfung angesprochener Gefahrenstellen für RadfahrerInnen anzugehen - mit einer Erhebung der Gefahrenstellen, Evaluierung und anschließender Priorisierung.“</p>			
<b>Volt</b>	<b>Ja</b>	✓	
<b>Wandel</b>	<b>Ja</b>	✓	

(( 6 ))

## Freie Fahrt auf Radwegen Sicher & schnell statt Hindernisparcours

Wer auf dem Rad unterwegs ist, bemerkt nur zu oft, dass Radwege einem Hindernisparcours gleichen. Fast keine Fahrt vergeht, ohne dass man irgendwo durch am Radweg parkende Autos oder abgestellte Mistkübeln behindert wird. Auch rutschiges Laub im Herbst, Schneedepots vom Räumen der Fahrbahn im Winter und dann wochenlang Splitt im Frühling gefährden das Vorankommen.

Die Radlobby Linz fordert daher eine umfassende Initiative, die Linzer Radwege freizuhalten. Radinfrastruktur ist nur dann gut, wenn sie ganzjährig sicher und zügig befahrbar ist. Dazu soll etwa die Parkraumüberwachung wie in Graz ermächtigt werden, das Halte- und Parkverbot auf Radwegen zu kontrollieren und der Linzer Ordnungsdienst sollte proaktiv die Befahrbarkeit kontrollieren.



<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Dass Radwege in unserer Stadt oftmals an einen Hindernisparcours erinnern, können wir nur bestätigen. Neben Behinderungen durch abgestellte Autos etc. sind auch Radwege, die im Nichts enden, ein Problem. Wir haben bereits im Jahr 2018 solche Gefahrenstellen mit einem Video sichtbar gemacht und uns zugleich für eine signifikante Erhöhung des Radbudgets eingesetzt, damit solche gefährlichen Stellen rasch der Vergangenheit angehören. Die städtischen Rad-Hindernisparcours zeigen einmal mehr, dass die Bedürfnisse des Radverkehrs viel mehr in den Mittelpunkt der Mobilitätspolitik gestellt werden müssen, um sicheres Radfahren in der ganzen Stadt möglich zu machen.“</p>			

## Rückmeldungen zu „6. Freie Fahrt auf Radwegen“

<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Radweg ist nicht gleich Radweg. Nicht allein die Länge an Kilometern ist entscheidend, sondern vor allem müssen Radwege Sicherheit geben und genügend Breite und Abstand zur KFZ-Fahrbahn haben. Nur so macht Radfahren in der Stadt Spaß und animiert zum Umsteigen. Eindeutig zu schmale Radwege (z.B. Kaisergasse) sind auszuweiten und kollisionsgefährdete Stellen (z.B. Öffi-Haltestellen) sind zu entschärfen bzw. umzubauen. Auch die Situation an Kreuzungen, z.B. am Linzer Bulgariplatz, muss verbessert werden. Mit ‚Grüne Welle‘ und Optimierung der Ampelschaltungen für den Radverkehr sind auch hier Verbesserungen im Sinne einer ‚Freien Fahrt‘ möglich.“</p>			
<b>LinZ Plus</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Der Druck wird nimmt hier glücklicherweise durch den steigenden Anteil an Radfahrer:innen zu. Auch im Winter fahren immer mehr mit dem Rad. Schön wäre es nebenbei auch, wenn ohne Streusalz gearbeitet werden würde.“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Die beste Radinfrastruktur nutzt nichts, wenn sie von parkenden Autos oder sonstigen Hindernissen verstellt ist. Hier ist in Linz oft zu beobachten, dass Radwege von anderen Verkehrsteilnehmern nicht respektiert werden. Die Forderung nach einer Ermächtigung der Parkraumüberwachung und des Ordnungsdienstes das Parke- und Halteverbot auf Radwegen zu kontrollieren ist daher voll zu unterstützen.“</p>			

<b>ÖVP</b>	<b>Ja</b>	✓	
„Das Verstellen von Radwegen darf kein Kavaliersdelikt sein. Der Ordnungsdienst soll dies auch kontrollieren dürfen.“			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Nein</b>		
„Wir verweisen auf die Antwort in Frage 5: Achtsamkeit und vorausschauende Fahrweise sowie gegenseitige Rücksichtnahme sind im Verkehr durch keine bauliche Maßnahme zu ersetzen. Die gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums macht es nun einmal unabdingbar, dass alle an neuralgischen Stellen des Zusammentreffens mehr Vorsicht walten lassen müssen - und manchmal auch bremsen oder ausweichen.“			
<b>Volt</b>	<b>Ja</b>	✓	
<b>Wandel</b>	<b>Ja</b>	✓	
„Falschparker, wuchernde Hecken und Sträucher, Schnee im Winter, sowie Baustellen ohne Umleitungen sind auch für unsere Parteimitglieder ein tägliches Ärgernis im Radverkehr. Mit dem Vorschlag einer Community Guard anstelle der Stadtwache wollen wir genau dieses Problem angehen.“			

(( 7 ))

## Radfreundliche Innenstadt statt Rumpelpflaster

Komfortabel radeln auf der Landstraße & in der Altstadt

Kopfsteinpflaster ist für Radfahrende quälend und straßenbaulich ein Relikt der vergangenen Jahrhunderte. In Linz führen wichtige Radrouten durch die Altstadt über Rumpelpflaster und unsicher zu befahren. Unangenehme Abschnitte sind beispielsweise der Pfarrplatz und die Landstraße.

Wir fordern, dass entlang der Radrouten sichere Radstreifen geschaffen werden: Viele Menschen fahren gern in der Innenstadt mit dem Fahrrad. Durch Glatfräsen, Steinplatten oder durch feinen Straßenbelag sollen hier komfortable und gemütliche City-Radrouten entstehen.



<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	„Damit der Radverkehr schnell und bequem durch die Innenstadt kommt, muss natürlich die Fahrbahn entsprechend gestaltet sein. Entlang der Landstraße muss aus unserer Sicht aber auch darauf Rücksicht genommen werden, dass es nicht zu Nutzungskonflikten mit den FußgängerInnen kommt.“

## Rückmeldungen zu „7. Innenstadt ohne Rumpelpflaster“



<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Schwieriges Pflaster“, da man auch auf den Alternativrouten letztlich dem Pflaster und auf der Landstraße bzw. im Schmidtor der Straßenbahn nicht auskommt, wenn man z.B. nach Urfahr fahren möchte. Sinnvoll wäre eine Überfahrt für Radfahrende z.B. bei der Schutzengelapotheke sowie die legale Durchfahrt (mit Schrittgeschwindigkeit) durchs Landhaus. Auch die komplizierte Einfahrt in die Begegnungszone Herrenstraße aus südlicher Richtung – mit zu schmalen Abbiegestreifen und umständlicher Wegführung – sollte vereinfacht werden. Und dann natürlich noch der auto'freie' Hauptplatz anstatt Verbannung auf einen kümmerlichen Radfahrstreifen mit zusammengequetschter Ausfahrt Richtung Nibelungenbrücke (die nächste - sehr große - Problemstelle ...).“</p>			
<b>Linz Plus</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Das ist leider Absicht. X-Versuche hier Linderung zu schaffen sind gescheitert. Unsere derzeitige Stadtpolitik glaubt so die Geschwindigkeit in der Landstraße zu reduzieren, bremsen so aber die Radmobilität. Unser Spitzenkandidat Lorenz Potocnik ist hier seit Jahren dran, ist aber am reaktionären Widerstand des Bürgermeisters und seiner Vizes gescheitert. Gemeinderatsantrag: 2018 Mini-Radbahnen in der Innenstadt <a href="http://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=2854">www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=2854</a>“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Die Radinfrastruktur muss auch in der Innenstadt verbessert werden. Hier ist jedoch darauf zu achten, dass das historische Erscheinungsbild nicht zu sehr gestört wird. Es sind auch alternative Radrouten in der Innenstadt zu prüfen. Zum Beispiel könnte ein Radweg über die Domgasse anstatt über das Schmidtor führen.“</p>			

<b>ÖVP</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Genau das hat die Linzer Volkspartei bei der letzten Pflastersanierung in der Landstraße im Gemeinderat im Dezember 2015 beantragt und wurde vom Verkehrsreferent nicht umgesetzt, obwohl die dafür notwendigen finanziellen Mittel vorhanden waren.“  <a href="https://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=1353">https://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=1353</a>“</p>			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Verbesserungen für RadfahrerInnen auf der Wegführung durch die Innenstadt sollten geprüft werden und unterstützen wir mit Vorbehalt: Die Straßengestaltung unterliegt an manchen Stellen der Stadt etwa den Geboten des Denkmalschutzes bzw. des Erhalts eines historischen Stadtbildes. Das kostet der Stadt sogar mehr Geld als eine rad- und fußgängerfreundlichere Durchasphaltierung. Andererseits gehört das wohl zu einer Stadt mit einer langen Geschichte und zum Flair der Innenstadt.“</p>			
<b>Volt</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Das historische Stadtbild soll gewahrt werden.“</p>			
<b>Wandel</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Durch die von uns gewählte Route der Nord-Süd-Radachse parallel zur Landstraße wollen wir erreichen, dass Radfahrer:innen die Landstraße nur noch befahren müssen wenn sie wirklich in die Landstraße müssen. Radfahrer:innen die nur durchfahren können das bequem parallel zur Landstraße machen. Da die Landstraße erst kürzlich saniert wurde, muss man schauen ob ein Ersatz des Kopfsteinpflasters dann noch Sinn macht, oder das Geld an anderer Stelle besser für das Radnetz eingesetzt werden kann.“</p>			

(( 8 ))

## Sicherer Schulweg auch mit dem Rad

Selbständig Radfahren statt Elterntaxi

In Linz bringen leider viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto direkt vor die Schule. Sie blockieren dabei Zufahrten und oft auch Rad- und Gehwege rund um die Schulen. Die sogenannten Elterntaxis sind damit selbst wiederum Verursacher von Gefährdungen.

Wir fordern: Neben der Einführung von zumindest temporären autofreien Zonen rund um Schulen soll das selbständige Radeln zur Schule gefördert werden.

Linzer Schulen sollen dabei helfen, Radfahrgemeinschaften zu organisieren. Ein Vorzeigeprojekt aus Österreich ist etwa BIKELine, wo das Gruppenradeln auf ausgewählten Routen stattfindet. An extra eingerichteten Rad-Haltestellen treffen sich die SchülerInnen zu festgelegten Zeiten und radeln gemeinsam zur Schule.



<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	<p>„Bewusstseinsbildung, Umweltschutz, Autonomie und Gesundheit: Wenn Kinder und Jugendliche schon in jungen Jahren ihren Alltagsweg zu Schule mit dem Rad zurücklegen, hat das viele positive Aspekte - und die Chance ist groß, dass sie auch später oftmals ohne Auto in der Stadt unterwegs sein werden. Dafür muss die Infrastruktur entsprechend ausgelegt sein. Zudem sind wir für eine Schutzzone um alle Schulen zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr, damit der Schulbringverkehr unterbunden wird. Dadurch erst kann ein sicherer Schulweg für die Kinder geschaffen werden.“</p>



## Rückmeldungen zu „8. Sicherer Schulweg mit Rad“



<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Auch hierzu haben wir bereits im Linzer Gemeinderat eine Anfrage - Stichwort ‚KFZ-Elterntaxis‘ - gestellt: <a href="https://ooe.kpoe.at/article.php/20180409093405938">https://ooe.kpoe.at/article.php/20180409093405938</a> Wir sind der Meinung, dass autofreie Zonen und Fahrverbote für KFZ vor Schulen notwendig sind, um die Sicherheit aller zu erhöhen. Sie sind auch als ein verkehrserzieherischer Beitrag zu verstehen. Jedenfalls sollten Schulwege, die in erster Linie mit dem Rad oder zu Fuß erreichbar sind, vorrangiges Ziel sein.“</p>			
<b>Linz Plus</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Da beißt sich die Katze in den eigenen Schwanz: Eltern fürchten um ihre Kinder und bringen ihre ‚Riesenbabies‘ mit dem SUV bis ins Klassenzimmer. Eine simple Lösung wäre, zumindest die letzten 500m bzw. das Umfeld der Schulen in der Früh für Autos zu sperren. Darüber hinaus sind Kinder und Radfahrer:innen feine Gradmesser für die Sicherheit beim Radeln in der Stadt. Können diese ihre Wege sicher meistern, ist das ein Indiz für gute Radinfrastruktur. Viele Linzplus Kandidatinnen/ Unterstützer haben schulpflichtige Kinder und erleben diese Mängel täglich. Auch das ist für sie ein Grund sich lokalpolitisch zu engagieren. Gemeinderatsantrag: 2020 Pilotprojekt Kiss &amp; Walk beim Petrinum <a href="http://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=3898">www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=3898</a>“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Wie gut die Radinfrastruktur einer Stadt ist kann daran gemessen werden, wie viele Kinder diese selbständig benutzen können. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen sind eine gute Möglichkeit, das Radfahren auch für Kinder sicherer und zugänglicher zu machen.“</p>			

<b>ÖVP</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
„Hier muss eine Bewusstseinsbildung und eine Einbindung der Elternvereine erfolgen.“			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
„Angesichts der aktuell drastisch gestiegenen Zahlen an Schulabmeldungen aufgrund Corona sind wir froh, wenn Eltern ihre Kinder überhaupt zum Präsenzunterricht schicken. Die Förderung alternativer Transporte der Kinder zur Schule ist uns ein Anliegen und kann sicher durch einen Mix verschiedener Maßnahmen erreicht werden.“			
<b>Volt</b>	<b>Ja</b>	✓	
„Dazu gehören auch zusätzliche Radkurse für Volksschüler*innen sowie Tempo-30-Limits, wo möglich autofreie Schulbereiche bzw. Gehsteigverbreiterungen bei den Eingängen und ausreichende Fahrrad- und Scooterstände.“			
<b>Wandel</b>	<b>Ja</b>	✓	
„Wir setzen uns nicht nur für temporär autofreie Zonen vor Schulen ein, sondern für permanente Gärten VOR allen Schulen und Kindergärten. Diese sollten gemeinsam mit der Stadtgärtnerei, den Pädagog:innen und den Kindern angelegt werden. Neben dem pädagogischen Mehrwert fördert dies auch, dass Kinder zu Fuß oder mit dem Rad in die Schule kommen.“			

(( 9 ))

## 5 Fahrradstraßen für Linz

### Sicherheit für RadfahrerInnen & Schutz vor Durchzugsverkehr

Fahrradstraßen sind eigens für den Radverkehr vorgesehene Straßen, auf denen Autos nur das Zu-, Abfahren und Queren mit Temposchutz von maximal 30 km/h erlaubt ist. Mit großen Radpiktogrammen als Bodenmarkierung werden mehr Menschen zum Radfahren motiviert.

Wir fordern 5 Fahrradstraßen in Linz. Dadurch werden auch die AnwohnerInnen vor Durchzugsverkehr geschützt. Die Straße wird ruhiger und lebenswerter. Fahrradstraßen werden sicher und attraktiv, wenn der Radverkehr überwiegt und der motorisierte Verkehr auf das notwendige Minimum beschränkt ist.



<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	„Es gibt in Linz einige Straßen, die prädestiniert für die Gestaltung als Fahrradstraße sind. Die Schubertstraße wäre ein Beispiel dafür. Als Bestandteil einer Nord-Süd-Achse für den Radverkehr würde solche eine Fahrradstraße gemeinsam mit der Befreiung des Wohnviertels vom Durchzugsverkehr (Stichwort Superblocks), Reduzierung des Tempos und der Umgestaltung des Straßenraums zu mehr Lebensqualität und Sicherheit beitragen.“

## Rückmeldungen zu „9. 5 Fahrradstraßen für Linz“



<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Unbedingt! Wir haben gerade einen solchen Vorschlag beim ‚Verkehrskonzept Neustadtviertel‘ eingebracht. Wir verlangen da die Umwandlung der Schubertstraße – Fadingerstraße in eine Fahrradstraße (Vorbild dazu könnte das Profil der Starhembergstraße sein). Bereits 2013 und kurz nach Einführung der rechtlichen Voraussetzungen wurde in Vorarlberg die erste Fahrradstraße eröffnet, Linz (und OÖ) sind bis heute säumig. (<a href="https://www.vol.at/erste-fahrradstrasse-in-vorarlberg-eroeffnet/3538035">https://www.vol.at/erste-fahrradstrasse-in-vorarlberg-eroeffnet/3538035</a>)“</p>			
<b>Linz Plus</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Warum nur 5? Da fallen uns mehr ein, die wir schnell und leicht umzusetzen könnten. Die Corona Zeit wäre genau der richtige Zeitpunkt gewesen genau das zu realisieren bzw. damit anzufangen. Auch bei den vielen Linzer Durchzugsstraßen wäre es möglich, unnötige oder unnötig breite Fahrspuren frei zu bekommen. Wir haben das mehrmals versucht. Gemeinderatsanträge: 2016 Road Diet Dinghoferstraße (Gemeinsamer Antrag der FPÖ- und Neos-GR-Fraktion) <a href="http://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=1505">www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=1505</a> 2016 Road Diet Dametzstraße <a href="http://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=1560">www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=1560</a> 2019 Road Diet Dinghoferstraße / Elisabethstraße <a href="http://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=3375">www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=3375</a> 2021 Road Diet Wiener Straße: <a href="https://youtu.be/W_fzveVfdHI">youtu.be/W_fzveVfdHI</a>“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Dies ist nicht nur eine wirkungsvolle Maßnahme, das Radfahren zu attraktiveren, sondern trägt auch zur unterstützenswerten Verkehrsberuhigung bei.“</p>			

<b>ÖVP</b>	<b>Ja</b>	✓	
„Natürlich muss auch hier eine Einbindung der Bevölkerung vor Ort erfolgen“			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
„Der Umwidmung von bestehenden Straßen in Begegnungszonen (oder auch Fahrradstraßen) zu den angeführten Zwecken stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. Auch hier gilt es zuerst, eine eingehende Prüfung durchzuführen, inwieweit ein weiterer Straßentypus in Linz notwendig ist. Es gibt ja bereits die oftmals genutzte Möglichkeit von Wohnstraßen, die einen ähnlichen Zweck wie das von Ihnen angesprochene Modell verfolgen.“			
<b>Volt</b>	<b>Ja</b>	✓	
„Fahrradstraßen sind ein einfaches Mittel, um unkompliziert und kostengünstig sichere Wege für Radfahrer*innen zu schaffen. Dadurch erhöht sich nebenbei die Aufenthaltsqualität in den Wohnstraßen.“			
<b>Wandel</b>	<b>Ja</b>	✓	
„Die Idee von Fahrradstraßen unterstützen wir voll und ganz. Beschilderung und Piktogramme sind aber nicht ausreichend. Es braucht auch bauliche Maßnahmen. Diese können dann gleich genutzt werden um auch für mehr Begrünung und ein angenehmes Ambiente zu sorgen.“			

(( 10 ))

## Wo Radweg fehlt: Tempo-30-Schutzzone Mehr Lebensqualität & mehr Verkehrssicherheit

Menschen sind gerne mit dem Fahrrad, dem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel unterwegs. Sie brauchen dafür die beste und sicherste Umgebung im Stadtverkehr. Über 160 europäische Städte sind schon Vorreiter für Tempo-30-Schutzzonen und zeigen, wie man damit gleichzeitig Sicherheit und Lebensqualität schaffen kann. Es muss weniger gebremst und beschleunigt werden, was Lärm und Emissionen reduziert. Die geringere Geschwindigkeit macht den gesamten Verkehr nachweislich sogar flüssiger.

Wir fordern daher überall dort Temposchutz, wo Mischverkehr von Radverkehr mit Autos herrscht. Bauliche Umgestaltungen sichern die Einhaltung von 30 km/h. Das bringt mehr Verkehrssicherheit für alle und mehr Lebensqualität für AnwohnerInnen.



<b>FPÖ</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Grüne</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Unser Ziel ist es, bis auf wenige Ausnahmen möglichst flächendeckend Tempo 30 in der Stadt einzuführen. Das gilt natürlich auch besonders für Zonen mit Mischverkehr. Was Paris schafft, sollte Linz auch schaffen. Dabei denken wir vor allem auch an Rückbau bzw. Verengung der Straßen mit Baumpflanzungen, damit geht fast automatisch eine Verringerung der Geschwindigkeit einher.“</p>			

## Rückmeldungen zu „10. Tempo-30-Schutzzonen, wo Radweg fehlt“

<b>KPÖ</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Die weitestgehende Umsetzung von ‚Shared Space‘ ist unser Ziel! Der städtische Raum ist begrenzt. Wir wollen ein kooperatives Verkehrsverhalten von gleichwertigen VerkehrsteilnehmerInnen schaffen. Dazu muss der KFZ-Verkehr entschleunigt und die Verkehrsflächen müssen baulich so gestaltet werden, dass sie als Bereich wahrgenommen werden, der von allen VerkehrsteilnehmerInnen gleichwertig benützt werden kann.“</p>			
<b>Linz Plus</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Auf der abgebildeten Nibelungenbrücke würden wir vorschlagen, die rechte Fahrspur als Radspur frei zu geben und diese ‚baulich‘ von der Fahrbahn zu trennen. Der große Vorteil von Tempo 30 ist ein guter Mischverkehr. Noch wichtiger als der polizeilich verordnete 30er ist eine wirkliche Reduktion der überbreiten Fahrspuren. Paris und Barcelona beispielsweise machen es vor. Schmale Fahrspuren reduzieren die Geschwindigkeit ‚automatisch‘. Im Umkehrschluss: Würde man auf der Humboldtstraße einfach 30km/h verordnen, würde das wenig nützen, da die Straße viel zu breit angelegt ist und zum Schnellfahren regelrecht einlädt. Eine solche Road Diet würde natürlich auch wieder mehr Platz für die Radmobilität schaffen. Gemeinderatsantrag: 2020 Ostseitigen Radweg auf Nibelungenbrücke prüfen  <a href="http://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=3512">www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=3512</a> 2020 Ostseitigen Radweg auf Nibelungenbrücke prüfen  <a href="http://www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=3512">www.linz.at/Politik/GRSitzungen/GPSearch/ResultDetail?TopId=3512</a>“</p>			
<b>MfG</b>	<b>Nein</b>		Keine Rückmeldung, trotz mehrmaligen Anschreiben
-			
<b>Neos</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Das Unsicherheitsgefühl beim Radfahren ist ein großes Hindernis für Menschen auf das Rad umzusteigen. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf Straßen, die sich Radfahrer mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen ist daher eine sinnvolle Forderung.“</p>			

<b>ÖVP</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Die Forderung müsste präzisiert werden, da überall, wo Mischverkehr erlaubt ist, Tempo 30 gelten würde. Auch wenn es in der Parallelstraße einen Radweg gibt. Die prinzipielle Unterstützung ist durch die Ausweitung von Tempo 30 Zonen gegeben. Sinnvoll wäre auch eine Bewusstseinskampagne: Grundsätzliches Temporeduzieren beim Vorbeifahren an Radfahrern.“</p>			
<b>Referendum</b>	<b>Nein</b>		Entscheidung nur durch Volksbefragungen
-			
<b>SPÖ</b>	<b>Ja mit Vorbehalt</b>		
<p>„Die Idee klingt einfach, wird jedoch ebenfalls nicht flächendeckend umsetzbar sein, etwa, da die Stadt Linz nicht auf allen Straßen im städtischen Straßennetz über die alleinige Verordnungskompetenz verfügt.“</p>			
<b>Volt</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Neben der Gefährdung der Sicherheit von Verkehrsteilnehmer*innen ist auch die die Lärm-und Schadstoffbelastung in Tempo-50-Zonen erhöht. Durch ein Tempolimit von 30km/h kann die Unfallwahrscheinlichkeit und die Unfallschwere gesenkt werden. Bei fehlenden Radwegen wird das Radfahren im Mischverkehr sicherer, Querungen werden vereinfacht.“</p>			
<b>Wandel</b>	<b>Ja</b>	✓	
<p>„Tempo-30-Schutzzonen sind ein erster, kleiner Schritt und insofern jedenfalls unterstützenswert. Wir setzen uns aber, nach dem Vorbild von Helsinki, für eine generelle Tempo 30 Beschränkung in der Stadt ein. Darüber hinaus braucht es aber vor allem eine bauliche Umgestaltung der Stadt entlang dem in Barcelona erprobten Konzept der Superdrilles, um eine lebenswerte Stadt zu schaffen und Sicherheit für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen zu gewährleisten.“</p>			



Den aktuellen Stand des Wahlbarometers inklusive Detailantworten der Parteien zu den Forderungen finden Sie auf [www.radlobby.at/linz](http://www.radlobby.at/linz)

Version: 9. September 2021

**Irrtum vorbehalten.**

Bildnachweise:

- (1) (5) (6) (7) (10) Radlobby Linz
- (2) klimaaktiv.mobil
- (3) Arnhem Nijmegen City Region
- (4) Copenhagenize.eu
- (8) Bikeline
- (9) Christian Fürthner/Mobilitätsagentur

Impressum:

Radlobby Linz - Verein Radlobby Oberösterreich

Waltherstrasse 15, 4020 Linz

[linz@radlobby.at](mailto:linz@radlobby.at) [www.radlobby.at/linz](http://www.radlobby.at/linz)

ZVR-Zahl: 692717280

Radlobby OÖ & Linz - seit über 40 Jahren für das Rad im Einsatz

Als gemeinnütziger, überparteilicher Verein arbeiten wir seit dem Jahre 1979 ehrenamtlich für die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad im Alltag. Wir sind für unsere Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit schon mehrfach ausgezeichnet worden, zuletzt z.B. mit dem Umweltpreis IRIS der Stadt Linz 2019.