



Waltherstraße 15, 4020 Linz

Linz, am 16.7.2018

An

Herrn Landesrat Mag. Günter Steinkellner
Altstadt 30
4021 Linz

Herrn Verkehrsstadtrat
DI Markus Hein
Neues Rathaus
4041 Linz

Herrn Bgm. Walter Brunner
Stadtplatz 1
4060 Leonding

Umbau Linz Hauptbahnhof Westseite
Ehemalige LILO-Trasse und Unterführung Untergaumberg
Großer Bedarf für den Radverkehr

Sehr geehrte Herren!

Radweg auf der ehemaligen LILO-Trasse zwischen Westbrücke und Bahnhofsknoten

Seit über 20 Jahren versuchen wir, für die Wege mit dem Rad von Südwesten ins Linzer Zentrum Verbesserungen zu erreichen.

Nachdem es ja absehbar war, dass die LILO-Trasse durch die Einbindung der LILO in den Hauptbahnhof frei wird, haben wir uns 2003 an die Politik gewandt, damit die notwendigen Schritte gesetzt werden, damit diese frei werdende Trasse in der Zukunft für den Radverkehr als hochwertige Verbindung genützt werden kann (Brief anbei).

In der Zwischenzeit hat es zahlreiche Anläufe und Gespräche gegeben, den wirklich entscheidenden Durchbruch gibt es aber bis heute nicht.

Jahrelang wurde uns mitgeteilt, dass erst eine Entbehrlichkeitsprüfung seitens der ÖBB hier eine Klärung bringen kann. In den letzten Jahren wurde uns immer wieder mitgeteilt, dass diese Prüfung läuft und ein Ergebnis unmittelbar vorliegen wird. Jetzt haben wir erfahren, dass es anscheinend so eine Prüfung noch einmal braucht bzw. das Land OÖ im Zusammenhang mit der Errichtung der Hauptradouten diesen Antrag bei der ÖBB erst einbringen wird. Das soll laut Information der zuständigen Beamten des Landes OÖ allerdings erst nach Abschluss der Planungen für die Hauptradroute bis Hitzing sein.

Wir wollen hier klar festhalten, dass die Notwendigkeit einer sicheren und flachen Führung des Radweges in diesem Bereich auch ohne unmittelbare Erweiterungen in Richtung Westen dringend notwendig ist. Einen unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang zwischen diesem wichtigen Teil und den außenliegenden Bereichen der HRR herzustellen, ist fachlich nicht gerechtfertigt. Der überwiegende Teil der späteren Nutzer dieses Radwegabschnittes, sicher mehr als 90 %, wird aus viel näheren Einzugsgebieten wie Gaumberg, Keferfeld, Oed, Bindermichl, Harter Plateau oder Leonding kommen.

Auch darf ein (weiterer?) Antrag bei den ÖBB nicht von der Klärung der Frage der Führung des Radweges im Bereich WIBAU abhängen.

Es gibt seit Jahren eine dringende Notwendigkeit für diesen rd. 1 km langen HRR-Abschnitt, unabhängig von weiterer Planung und Erweiterung.

Die ganze Angelegenheit ist umso dringender, weil in den uns vorliegenden Plänen zum viergleisigen Ausbau der Westbahn ein Verlauf des Radweges zwischen Hauptbahnhof und Westbrücke bisher nicht eingezeichnet ist. Es sollen aber heuer schon Vorarbeiten dafür erfolgen wie zum Beispiel Kabelverlegungen und die Errichtung von Kabelschächten. Solange der spätere Radwegverlauf dort nicht eingezeichnet ist, ist die Möglichkeit, dass dieser durch Schächte verbaut wird, in hohem Maße gegeben!

Es ist daher Feuer am Dach. Zwar wird von mehreren Seiten betont, dass diese Radroute so geplant ist. Die ist aber bisher in keinen Verträgen oder sonstigen Vereinbarungen bzw. Detailplänen zwischen Land OÖ und ÖBB verankert.

Und weil es offensichtlich ist, dass die ehemalige LILLO-Trasse noch jahrelang für den Radverkehr nicht zur Verfügung stehen wird, muss es im Bereich der **Waldeggstraße** rasch eine temporäre und praxistaugliche Lösung für den Radverkehr geben.

Bahnunterführung Untergaumberg

Die Verschlechterung des Zuganges/der Zufahrt zur Unterführung Untergaumberg im Zuge der Errichtung der Straßenbahn aufs Harter Plateau war bereits ein Fehler.

Der nun geplante Neubau der Unterführung, ohne dabei den Radverkehr zu berücksichtigen, wäre ein sehr großer Fehler, eigentlich ein unzulässiger.

Es ist unvorstellbar, dass die öffentliche Hand für den Ausbau der Westbahnstrecke so viel Geld in die Hand nimmt und dabei ein zukunftsträchtiges Verkehrsmittel wie das Fahrrad komplett ignoriert.

Durch die für den Radverkehr geplante deutliche Verschlechterung der Querungsmöglichkeit in der Unterführung Untergaumberg wird der Effekt, dass die Westbahn eine starke Barriere im Stadtgefüge Linz-Leonding darstellt, noch verstärkt. Diese Hürde sollte durch einen Ausbau der Bahn nicht verstärkt sondern abgebaut werden.

Die nächste radfahrerfreundliche Querungsmöglichkeit im Westen ist die Unterführung im Bereich der Paschingerstraße (gemeinsam mit Straßenbahn) mit 700 m Abstand.

In Richtung Osten sind es gar 1800 m bis zur Wienerstraße, nachdem auch hier die Westbrücke für den Radverkehr nicht zur Verfügung steht bzw. selbst nach Neubau nicht zur Verfügung stehen wird. Dort muss die ASFINAG allenfalls eine eigene Querung errichten.

Bei Nichtberücksichtigung dieser Unterführung für den Radverkehr steht im Linzer Stadtgebiet auf einer Breite von 2.500 m keine attraktive Querungsmöglichkeit der Westbahnstrecke für den Radverkehr zur Verfügung. Für den Alltagsradverkehr ist diese Distanz enorm!

Mit derartigen Radverkehrsbehinderungen wird das ambitionierte Ziel, den Radverkehr in Linz und OÖ in den nächsten Jahren deutlich zu steigern, nicht erreichbar sein.

Es ist also notwendig, in Zukunft auch den Radverkehr in der Unterführung zuzulassen.

Durch den Neubau hat die Unterführung sowohl von der Breite als auch in der Höhe die erforderlichen Abmessungen für einen kombinierten Rad/Fußgängerverkehr.

Daher sollte beim Neubau der Unterführung folgendes berücksichtigt werden:

- Der Lift auf der Nordseite ist auf die Aufnahme von 3 Fahrrädern samt Fahrradanhängern zu dimensionieren.
- Auf einer Seite des Stiegenaufganges auf der Nordseite soll eine Schieberampe eingerichtet werden. Evtl. kann für den Schieberampenbereich die Steigung der Stiege flacher gewählt werden.
- Eine wirkliche Radverbindung wäre es aber erst, wenn eine eigene Rampe auf der Nordseite parallel zur Westbahn in Richtung NO errichtet wird.

Der jetzige Planungsstand ist nur deswegen möglich, weil man den Radverkehr und unsere Einwendung im UVP-Verfahren weitgehend ignoriert hat. Seitens der ÖBB ist hier nichts zu erwarten.

Wir bitten Sie also aus den angeführten Gründen bei der Unterführung Untergaumberg gemeinsam diese drohende wesentliche Verschlechterung abzuwenden und eine gute Lösung zu entwickeln und bei der LILO-Trasse alle Schritte zu unternehmen, dass hier nicht eine einmalige Chance vertan wird sondern möglichst bald diese ideale Radverbindung Realität werden kann.

Dipl.-Ing. Lukas Beurle

Ing. Gerhard Fischer

Stv. Vorsitzender

Vorsitzender

Paul Weber BSc

Mag. Gerhard Prieler

Schriftführer

Sprecher Radlobby Leonding