

Initiative FahrRad OÖ fordert beidseitigen Ausbau der Nibelungenbrücke

Die gemeinsam von Stadt Linz und Land OÖ durchgeführte Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Nibelungenbrücke für den Radverkehr, die im März dieses Jahres fertig gestellt wurde, sieht nur den westseitigen Ausbau vor. Gegen den Ausbau auch auf der Ostseite würden die fehlenden Anschlüsse sprechen.

Nach intensiver Beschäftigung mit den unterschiedlichen Varianten kommen wir aber zum Ergebnis, dass nur ein **beidseitiger Ausbau der Nibelungenbrücke** eine wirklich dauerhafte und sichere Lösung darstellt. Zudem stellt sich in letzter Zeit heraus, dass ein Ausbau der Nibelungenbrücke intensiv mit der zukünftigen Verkehrsführung im Bereich Hauptstraße und Hinsenkampplatz koordiniert werden muss, wo unter anderem eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle, neue Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und generell die teilweise oder gänzliche Auflassung der Fußgängerunterführung am Hinsenkampplatz überlegt werden.

Bei derart gravierenden Änderungen ist es selbstverständlich, dass die durchgehende und sichere Führung des Radverkehrs in der Hauptstraße in beiden Rich-

tungen einer optimalen Lösung zugeführt werden muss.

Egal, was für eine Verkehrslösung in Zukunft im Bereich des Hinsenkampplatzes realisiert werden wird, die Verbesserung der Radfahrverhältnisse wird im Bereich der Brücke **in beiden Richtungen notwendig** sein.

Eine einseitige Führung des Radverkehrs würde einerseits die Querung die-



ser Hauptachse des Autoverkehrs erfordern und für viele Radfahrer mit Sicherheit große Umwege erfordern.

Nachdem die Rückwidmung der jeweiligen rechten Fahrspur für die Politik keine Option darstellt, ist die Verbreiterung der derzeit viel zu schmalen, viel zu nah am Kfz-Verkehr verlaufenden und damit sehr gefährlichen Radwege die einzige Möglichkeit.

Gemäß den Richtlinien für die Errichtung von Radwegen müssten Radwege für den Einrichtungsverkehr ca. doppelt so breit

sein wie die bisherigen Radwege, bei Zulassen von Gegenverkehr, der Realität ist und derzeit schon bis zu 20 % des Gesamtradverkehrs über die Brücke ausmacht, noch einmal einen Meter breiter, also in Summe mind. 3,0 m.

Die geschätzten Kosten von ca. 10 Mio EURO für einen beidseitigen Ausbau (ohne Wendelrampen) stellen mit Sicherheit den effizientesten Mitteleinsatz für die notwendige Attraktivierung der Donauquerung für den Radverkehr dar.

Hauptgrund für die Nichterrichtung des geplanten Donausteiges über die Donau war seinerzeit die Wichtigkeit der eingereichten Projekte.

Mit dem beidseitigen Ausbau der Nibelungenbrücke würde man zwei Fliegen auf einen Schlag treffen: Keine (bzw. nur minimale) Veränderung der Optik des Donaaraumes und zudem wesentlich geringere Kosten als beim Donaustieg.

Termine

Die Treffen der Initiative FahrRad OÖ finden im Cafe Glockenspiel (Extrastüberl), Hauptplatz 18, Linz statt.

Mi 14.1. 2009, 19:00 Uhr

Mi 11.2. 2009, 19:00 Uhr

Mi 4.3. 2009, 19:00 Uhr

Kommen Sie vorbei, bringen Sie Ihre Wünsche und Ideen ein!

Was bei Pöstlingbergbahn geht, müsste auch bei LILO - Trasse möglich sein!

Während für die Verlängerung der Pöstlingbergbahn und die damit verbundene Beanspruchung von ÖBB-Grund (inkl. Wegfall zahlreicher Parkplätze) in kürzester Zeit die Voraussetzungen geschaffen wurden, warten die Radfahrer seit Jahren auf Lösungen bei der Nutzung der ehemaligen LILO-Trasse beim Linzer Hauptbahnhof für die äußerst wichtige Verbindung von Südwesten (Leonding, Oed, Bindermichl) ins Zentrum von Linz. Mit der Nutzung des ehemaligen LILO-Gleises wäre eine höchst attraktive, weil direkte, ebene und noch dazu abseits des Autoverkehrs liegende Verbindung von Leonding ins Linzer Zentrum möglich. Dafür ist aber eine Zustimmung der ÖBB notwendig,

die diese bisher verweigert. Es zeigt sich einmal mehr, dass das Vorwärtskommen in Sachen Radverkehr in Linz oft nicht an technischen bzw. finanziellen Problemen scheitert, sondern daran, wie sehr sich die Politik für ein Anliegen stark macht. Denn neben dem jeweiligen Verkehrsreferenten haut sich selten ein hochrangiger Politiker für die Radfahrer (im wahrsten Sinne des Wortes) auf die Schienen. Das Beispiel Pöstlingbergbahn zeigt jedoch eindrucksvoll, dass, wenn die zuständigen Politiker etwas mit entsprechendem Nachdruck verfolgen, dies auch möglich ist. Einen ebenso großen Nachdruck bei der Förderung des Radverkehrs in Linz wünschen wir uns von den Linzer Politikern.

Unternehmensgruppe Linz fährt Rad - Verzicht auf den Privat-PKW am Arbeitsweg

Bei der heuer durchgeführten Aktion haben aus dem **Magistratsbereich** 28 Teams (89 Personen) teilgenommen. In Summe wurden durch die MitarbeiterInnen des Magistrates 51.213 Kilometer am Arbeitsweg geradelt, was ca. 8,7 Tonnen CO₂ entspricht. Aus dem **AKH** nahmen 30 Teams (91 Personen) teil. In Summe wurden durch die TeilnehmerInnen 48.862 km am Arbeitsweg geradelt, was rund 8,3 Tonnen CO₂ entspricht. Aus der **Linz AG** haben 13 Teams teilgenommen, in Summe wurden 24.526 km

am Arbeitsweg mit dem Rad gefahren, was ca. 4,2 Tonnen CO₂ entspricht.

In drei Bereichen wurden insgesamt 21,2 Tonnen CO₂ auf 124.601 Gesamtkilometern am Arbeitsweg eingespart. Bei einem angenommenen durchschnittlichen Verbrauch von 9 l im innerstädtischen Bereich und einem durchschnittlichen Literpreis Sprit von 1,35 Euro ergibt dies eine Einsparung an Spritkosten von über 15.000,- Euro und somit eine wesentliche Entlastung von Umwelt und Geldbörsl.....

Kommentar

Holprig



Von W. A. Mozart ist überliefert, dass er sich des öfteren beschwerte, weil die mittelalterlichen Kopfsteinpflasterstraßen so holprig waren, dass das Fahren in der Kutsche bisweilen eine regelrechte Tortur war. Würde Mozart heute als Pedalritter durch die Linzer Innenstadt kutschieren, ginge es ihm in manchen Altstadtstraßen genauso.

Bei der Neupflasterung von Straßen in der Altstadt herrschen in Linz nach wie vor - oder wieder - mittelalterliche Zustände; will heißen, das Kriterium der Altstadterhaltung bestimmt weitgehend die Auswahl der Pflastersteine. So empfinden es jedenfalls die Radfahrer. Nach dem lauten Aufschrei der Ritter der Initiative FahrRad über die absolut radfeindlichen Pflastersteine in der Domgasse (Hauptplatz – Alter Dom – Graben) gelobten sowohl Stadtrat als auch zuständiger Beamter Besserung und beteuerten glaubhaft, nicht an den Allerwertesten der Radler gedacht zu haben. Umso größer die Empörung bei vielen Radlern, dass jetzt in der Klosterstraße genau die selben holprigen Steine zu Verwendung kamen.

Einen Mozart müsste man haben, vielleicht würden die Stadtväter auf seine Klage mehr hören
meint Ihr

Gerhard Prieler

Alltagsradfahren in Linz – Studie der Linzer Uni

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass Linz nach wie vor großen Verbesserungsbedarf beim Radverkehr aufweist, und bestätigen im wesentlichen die Forderungen und Schwerpunktaktionen der ifahrrad. Ein durchgehendes und dichteres Radwegnetz, zügiges und attraktives Vorankommen abseits des Autoverkehrs und Radverkehrsförderung durch öffentliche Kampagnen sind u.a. gewünscht.

Im Rahmen eines Forschungspraktikums aus Stadtsoziologie führten StudentInnen unter der Leitung von Prof. Josef Lins Interviews mit RadfahrerInnen durch, um die Motive für das Alltagsradfahren in Linz zu erforschen. Die am häufigsten genannten Motive sind die geringen Kosten des Fahrrads gegenüber Auto und öffentlichem Verkehr (ÖV), die Kombination von Fortbewegung und körperlicher Bewegung („zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen“) und die Tür zu Tür Fahrtmöglichkeit ohne Parkplatzsuche und Staus. Teilweise können mit dem Rad Abkürzungen genommen werden, viele sind dem Rad schneller als mit dem Auto. Im Vergleich zum ÖV werden höhere Flexibilität, Unabhängigkeit und Zeitgewinn hervorgehoben. Die emotionalen Motive zum Alltagsradfahren sind Ausgleich und Entspannung, vor allem am Weg zur und von der Arbeit. Aufgrund seiner Flexibilität wird

das Fahrrad im Alltag am meisten für Einkäufe und kleine Besorgungen verwendet, am zweithäufigsten für den täglichen Weg zur Arbeit oder Ausbildungsstätte, und schließlich auch für Freizeitaktivitäten wie Fortgehen, Leute treffen oder Baden verwendet. Viele behaupteten pragmatisch, dass sie das Rad einfach „für alles“ verwenden.



Als Hauptgründe, warum das Fahrrad nicht immer benützt wird, werden Witterungseinflüsse und die mangelnden Transportmöglichkeiten genannt. Offenbar besitzen viele AlltagsradlerInnen keine geeignete Ausrüstung gegen Regen und Kälte oder für den Gepäcktransport (Gepäcksträger, Fahrradkörbe, wasserdichte Packtaschen, Fahrradanhänger, ...), obwohl es für all das mittlerweile ein gutes Angebot gibt. FreizeitradfahrerInnen sind meist begeisterte RadfahrerInnen, die aber trotzdem das Fahrrad im Alltag kaum verwenden.

Oft spielen dabei Bequemlichkeit und Gewohnheit eine Rolle: wer einmal ein Auto benützt, benützt es immer, auch für kleine Wege: großteils wären die alltäglichen Wege durchaus mit dem Fahrrad zu bewältigen, wie die Studie zeigt.

Die Befragten bemängeln, dass Radwege oft genau dort enden oder fehlen, wo sie am wichtigsten wären; an vielen verkehrsreichen Straßen aber auch in der Innenstadt fehlen Radwege oder attraktive Alternativrouten. Manche RadfahrerInnen weichen auf solchen stark befahrenen Straßen aus Angst vor dem Autoverkehr auf den Gehsteig aus.

Die Befragten erkennen seitens der Stadt Linz im Vergleich zu anderen Städten deutlich weniger Bemühungen, den Radverkehrsanteil zu erhöhen. AlltagsradlerInnen fühlen sich von den PolitikerInnen kaum vertreten, und erwarten sich von ihnen mehr Einsatz und finanzielle Mittel für den Radverkehr. Ein Umdenken in der Verkehrsplanung ist gewünscht, statt dem Ausbau der Straßen soll eine Abnahme des Autoverkehrs im innerstädtischen Bereich forciert werden. Radverkehrskampagnen zur Attraktivierung des Radverkehrs würden auch mehr FreizeitradlerInnen zum Umstieg aufs Fahrrad im Alltag bewegen. Die Medien sollen Alltagsradfahren vermehrt und positiv thematisieren, zu oft wird Radfahren nur als Freizeitspaß dargestellt.

Mirko Javurek

Ausführlichere Ergebnisse der Studie unter *Aktuelles* auf www.ifahrrad.at

Minus

Das jahrelang umstrittene Musiktheater wird sich jetzt genau auf eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen in Linz setzen.

Die "Verkehrs"-Lösung im Bereich Blumau/Wienerstraße: in Ost-West-Richtung zieren die bis zu 8-spurige Fahrbahn links und rechts je ein Band für FussgängerInnen und RadfahrerInnen. In Nord-Süd-Richtung gibt es derzeit de facto keine Verbindung und keine konkrete Planung. Außer einer riesigen Freifläche also nichts.

Die RadfahrerInnen sind gezwungen, den vorhandenen Fußweg zu nehmen oder großräumig auszuweichen.

Fazit: eine Bus/Fahrrad-Spur

(unter der Westbahn) ersatzlos gestrichen, die Durchfahrt in N-S-Richtung gestrichen. Auf der hoch frequentierten Strecke wieder einmal FussgängerInnen und RadfahrerInnen gemeinsam auf engstem Raum. Dafür eine bis zu 8-spurige neue Strasse. ifahrrad hofft, dass hier das letzte Wort noch nicht gesprochen ist!



Sehr beengte Verhältnisse bei der Milchküche!

Plus

Auf vielen Kreuzungsübergängen hat die Stadt den Radfahrern - teilweise auf Vorschlag der Initiative FahrRad OÖ - in letzter Zeit einen „roten Teppich“ ausgelegt. Ein positiver Beitrag zu mehr Sicherheit für Radfahrer!

SUPER RAD!!! das Fahrrad Quartett - ein ideales Weihnachtsgeschenk!

Ein Kartenspiel in 8 Kategorien.

32 exemplarische Fahrräder - von österreichischen Klassikern bis hin zu internationalen Gustostückerln - zeigen die Vielfalt und Schönheit der unmotorisierten Fortbewegung auf 2 Rädern

Initiiert und produziert von unseren Kollegen der IG Fahrrad in Wien.

Verkaufspreis €7,90,

für Mitglieder

nur €4,90!

Zu bestellen bei uns

unter info@ifahrrad.at!

1 Mio EURO für Linzer Radwege

Eine Erhöhung des Radwege-Bauprogramms auf 1 Mio Euro für 2009 kündigte Mobilitätsstadtrat Jürgen Himmelbauer in der letzten Radforum-Sitzung an. Dies würde immerhin eine Verdreifachung des Budgets der vergangenen Jahre darstellen. An

sinnvollen Projekten zur effizienten Förderung des Radfahrens mangelt es ja nicht. So hat die Initiative FahrRad OÖ der Stadt Linz vor Monaten ein Paket mit 15 größeren und kleineren Vorschlägen für das Bauprogramm 09 unterbreitet.

Achtung: Erhöhung der Mitgliedsbeiträge!

Nachdem wir seit **6 Jahren** nicht mehr erhöht haben, war es wieder an der Zeit, die Beiträge (nach oben, siehe unten) anzupassen. Wir bitten um Ihr /Euer Verständnis!

Mitgliedschaft

Mitglieder sind nicht nur als RadfahrerIn Haftpflicht-, Unfall- und Rechtsschutzversichert, sondern auch, wenn sie zu Fuß oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel unterwegs sind.

Jahresmitgliedschaft um

€32,-	für Vollmitglieder
€20,-	für StudentInnen, Jugendliche, Anschlußmitglieder und als Sozialtarif
€50,-	für Fördermitglieder

Drahteselabo mit OÖ-Beilage und Versicherungsschutz (Haftpflicht-, Rechtsschutz- und Unfallversicherung).

Ihre Unterstützung stärkt unsere gemeinsame Position!

Impressum

Anschrift: Initiative FahrRad OÖ, Waltherstraße 15, 4020 LINZ

Homepage: <http://www.ifahrrad.at> email: info@ifahrrad.at

Redaktion: Gerhard Prieler ☎ 0732/67 89 89 (Privat), Lukas Beurle ☎ 0732/77 82 39 (Büro)

Bankverbindungen: Allg. Sparkasse OÖ, BLZ 20320, Konto Nr.: 0000-106840, Mitgliedsbeiträge Initiative FahrRad OÖ auf PSK (BLZ 60.000), Konto Nr. 7582.600

Kontakte: ARGUS Fahrradbüro, Frankenberggasse 11, 1040 Wien, ☎ 01/505 09 07

WELSER RADLER, Obfrau Brigitte Wimmer, EMAIL: welser.radler@aon.at