

INFORMATION

zum Pressefrühstück

mit

Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl

und

Vizebürgermeister Mag. Bernhard Baier

am

8. April 2015

im Café Traxlmayr, Linz, 9:00 Uhr

zum Thema

**„Verbesserungen im Radverkehrsnetz der Landeshauptstadt
Linz als Beitrag zur Modernisierung der touristischen
Infrastruktur“**



www.facebook.com/wegbereiter.ooe

Impressum

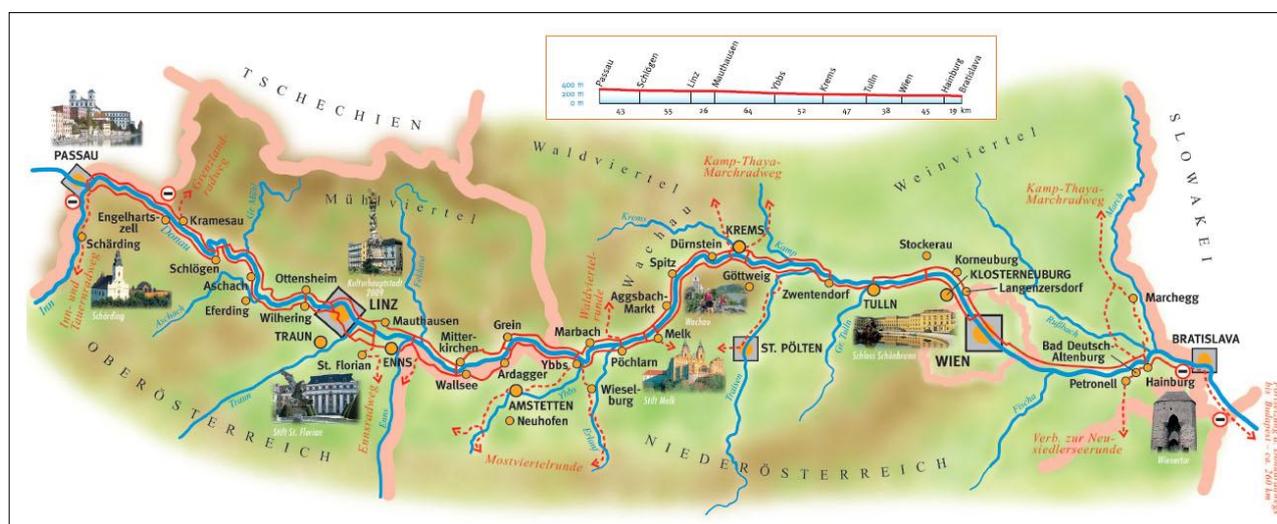
Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Verbesserungen im Radverkehrsnetz der Landeshauptstadt Linz als Beitrag zur Modernisierung der touristischen Infrastruktur

Linz gilt als einer der Knotenpunkte im überregionalen, touristischen Radwegenetz mit seiner Lage am **R1** Donauradweg und dessen Zubringern zum **R4** Traunradweg, **R14** Anton-Bruckner-Radweg und **R7** Ennsradweg. Dazu kommt die Lage der Stadt Linz an auch touristisch frequentierten Bahnstrecken ab **Hauptbahnhof** und **Mühlkreisbahnhof** sowie die Lage der Landeshauptstadt am **Donaustrom** mit Ausflugs- und Kreuzfahrtverkehr.



Grafik: Gruber

Angesichts der anhaltend großen Bedeutung des Fahrrades für innerstädtische Mobilität und für touristisches Freizeitvergnügen muss es daher erklärtes Ziel von Stadt Linz und Land OÖ sein, das (über)regionale Radwegenetz komfortabel und sicher an das Linzer Stadtzentrum, an die Linzer Bahnhöfe sowie an die An- und Ablegestellen der Linzer Donauländen anzubinden.

Tourismusreferent Vizebürgermeister Bernhard Baier und Landes-Bau-referent LHStv. Franz Hiesl geben daher einen Überblick über anstehende Radverkehrsprojekte und darüber hinausgehende Notwendigkeiten.

DAS FAHRRAD IN URLAUB UND FREIZEIT

Laut Erhebung des Wirtschaftsministeriums nutzen pro Jahr 437.000 Radfahrer den österreichischen Verlauf des Donauradweges. Davon entfallen 33 % auf Radurlauber, 33 % auf Tagesausflügler und 34 % auf Freizeitsportler. Für die Zählstrecken oberhalb von Linz

(Eferding-Ottensheim) und unterhalb von Linz (Wallsee-Grein) ergeben sich folgende Jahres-Frequenzen:

- Eferding-Ottensheim 96.666 stromabwärts
51.797 stromaufwärts
148.463 insgesamt

- Wallsee-Grein 74.179 stromabwärts
25.586 stromaufwärts
99.765 insgesamt

Zahlen, aus denen das hohe touristische und gastronomische Potenzial dieser Rad-Hauptverkehrsachse für Linz erkennbar wird. Umso dringlicher sind Initiativen, die die öö. Landeshauptstadt als Knotenpunkt optimal anbinden und touristisch offensiv positionieren. Auf touristischer Seite ist es so, dass 15 % der Urlaubsgäste in Oberösterreich dezidiert als Radtouristen zu bezeichnen sind und insgesamt 26 % während ihres Aufenthaltes Rad fahren.

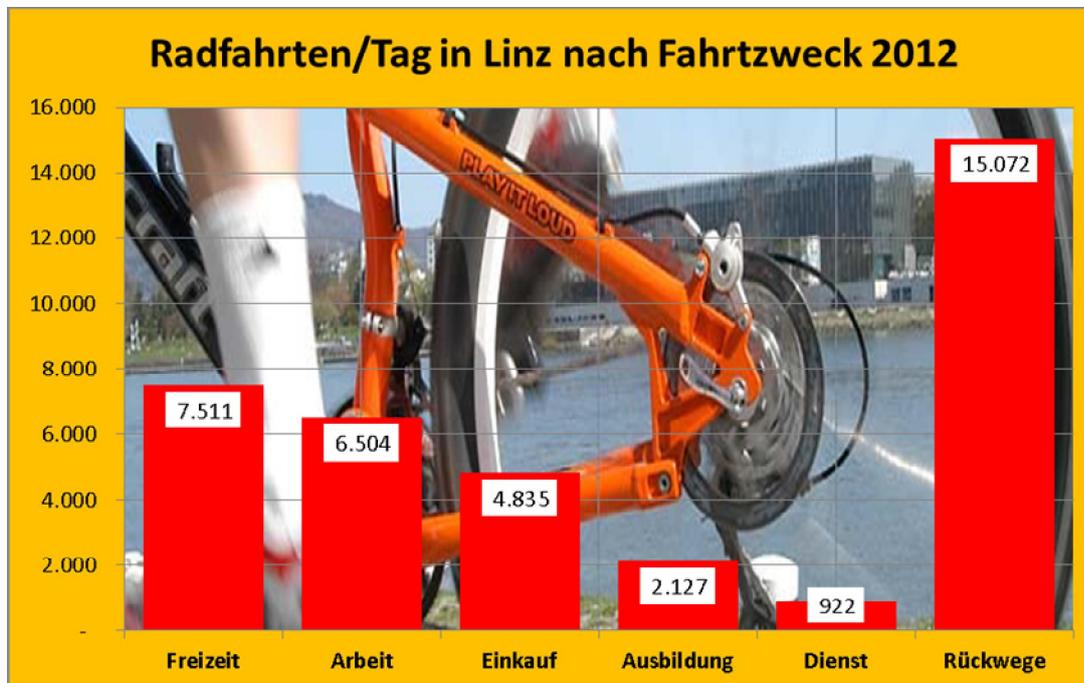
Ausschlaggebend für eine Destination als attraktive Anlaufstelle für Radtouristen sind laut Tourismus Monitor Austria „Schöne Naturlandschaft“ (89 %) sowie „Angebot an Radwegen“ (68 %).

Detaillierter abgefragt wurden die infrastrukturellen Ansprüche deutscher Radtouristen an eine Destination in einer Erhebung des „Zukunftsinstituts“ (2014). **93 %** nennen darin „Verkehrsarme Streckenführung“, **91 %** „Zustand der Straßen und Radwege“, **90 %** „Übersichtliche Beschilderung“, **75 %** „Gesicherte Abstellmöglichkeiten“, **58 %** „Breite des Radweges“ und **54 %** „Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr“.

Das österreichische Wirtschaftsministerium definiert insgesamt 17 Qualitätskriterien für Radrouten, in denen sich auch die geschilderten Gästewünsche widerspiegeln: lückenlose Befahrbarkeit, Verkehrssicherheit, geeigneter Fahrbahnbelag, Radwege mit erforderlicher Breite, übersichtliche Beschilderung, klare Streckenführung, sichere Abstellmöglichkeiten.

Diesen Qualitätsansprüchen und Qualitätskriterien muss auch in Linz Rechnung getragen werden, wenn Linz als Ausgangs-, Durchgangs- und Zielpunkt von touristischen Radtouren im Wettbewerb mithalten möchte.

Der (potenzielle) Freizeitnutzen des Fahrrades zeigt sich in Linz aber nicht nur beim Blick auf den touristischen Radverkehr, sondern auch beim Blick auf die „Alltags-Radler“. Bei all den noch bestehenden Schwierigkeiten ist der Freizeitweck nämlich Hauptauslöser für regionalen Radverkehr in Linz:



Grafik: Gruber

Laut Verkehrserhebung 2012 erfolgen an einem durchschnittlichen Werktag 36.971 Radfahrten in Linz. Dominant sind dabei die Freizeitfahrten, auffallend weit hinten liegen Radfahrten auf dem Weg zu Ausbildungsstätten. Dass Linz im Fahrrad-Alltag Aufholbedarf hat, zeigen auch Daten des VCÖ: dem-nach liegt der Anteil des Fahrrades bei den alltäglichen Besorgungen in der Oö. Landeshauptstadt bei lediglich 7 %, und damit deutlich unter den Werten für Innsbruck (22 %), Salzburg (20 %) oder auch Graz (14 %).

DER POLITISCHE RAHMEN

Sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene laufen die **Tourismusstrategien** hin zu einer weiteren Forcierung des Radtourismus. Das Wirtschaftsministerium legt dabei den Fokus auf den Donauraum und auf die Förderung der Infrastruktur für Radtouristen (zB. Fahrradgaragen, Abstellplätze, Servicestationen, Bike-Sharing). Auf oö. Landesebene läuft seit dem Vorjahr begleitend dazu eine „Qualitätsoffensive im Radtourismus“ – mit speziellem Fokus auf das Netzwerk an fahrradfreundlichen Nächtigungsbetrieben.

Verkehrspolitisch gibt es entsprechende Festlegungen im „**Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz**“ und in der Beschlussfassung des Linzer Gemeinderates bezüglich Umsetzung der „**Velo-City-Charta von Brüssel**“.

Ausgangsbasis sind Studienergebnisse, wonach im gesamten Großraum Linz nur 5 % der Alltagswege mit dem Fahrrad erledigt werden. Der Anteil des Umweltverbundes insgesamt (Fuß, Rad, Öffi) liegt bei 36 %. Ziel ist es nun, bis 2025 den Anteil des Umweltverbundes entgegen dem Trend (32 %) auf 40 % auszuweiten – 13 % Fuß, 7 % Rad, 20 % Öffi.

Für den innerstädtischen Radverkehr hat der Linzer Gemeinderat im April 2014 ebenfalls eine klare Zielsetzung beschlossen: entsprechend der „Velo-City-Charta von Brüssel“ soll der Radverkehrsanteil in Linz bis 2020 auf 15 Prozent verdoppelt werden. Die Charta sieht dabei nicht nur Investitionen in Netz und Verkehrssicherheit der Radwege vor, sondern insbesondere auch Investitionen in die begleitende Infrastruktur (Abstellanlagen, Servicestationen, Bike-And-Ride-Knotenpunkte im Netz der Linz-Linien etc.).

Ebenfalls noch ungelöst ist bislang die Frage der **Rad-Mitnahmemöglichkeiten** in den Verkehrsmitteln der Linz-Linien. Mehrere Initiativen fordern diese Vorkehrungen für die Pöstlingbergbahn sowie für die Busse hinauf auf exponierte Stadtlagen wie Froschberg, Römerberg und Freinberg.

LEITPROJEKT RADWEG WILHERING-LINZ

Zentral für die touristische Erreichbarkeit von Linz und für die Verkehrssicherheit ist die beabsichtigte Errichtung des Donauradweges Wilhering-Linz in einer Kooperation aus Land OÖ und mit den Kommunen Linz, Leonding und Wilhering. Die Kosten für den 8,3 Kilometer langen Radweg werden zu 60 % vom Land OÖ (Bauressort) übernommen und zu 40 % auf die drei Kommunen aufgeteilt. Der Radweg ist für Planer eine besondere Herausforderung. Aufgrund der engen Platzverhältnisse müssen auf zirka einem Drittel der Streckenlänge technisch aufwändige Aufbauten errichtet werden.

Diese Radwegverbindung ist auch Bestandteil eines Konzepts an Radhaupttrouten mit Zielpunkt Linz:

- St. Georgen-Luftenberg-Steyregg-Linz
- St. Georgen-Luftenberg-Pulgarn
- Steyregg-Steyreggerbrücke-Linz
- Puchenau-Linz
- Hitzing-Leonding-Linz (entlang Bahntrasse)
- Traun-Linz (über L 1390a und B 139)

Im Sinne einer verkehrstechnischen Vernetzung ist es nun Aufgabe der Stadt Linz, diese Hauptadtrouten in entsprechender Qualität durch das Stadtgebiet weiterzuführen und andernorts wieder mit den überregional verlaufenden Radwegen zu verknüpfen.

Entsprechend dem derzeitigen Planungsstand besteht diese gestalterische Aufgabe in Linz insbesondere für die Anbindung der beidseitigen Donauradwege an Stadtzentrum und Nibelungenbrücke, in der Fortführung des städtischen Radwegenetzes ab der Steyreggerbrücke, in der Abwicklung des Radverkehrs ab der Stadteinfahrt Urfahr sowie in der qualitativ gleichwertigen Anbindung der Haupttrouten aus Leonding und Traun an das innerstädtische Linzer Radwegenetz.

In touristischer Hinsicht stellen sich dabei insbesondere an der Oberen Donaulände große Herausforderungen:

- ⊗ dort wird der Radweg aus Wilhering auf Linzer Stadtgebiet ankommen
- ⊗ dort legen viele Kreuzfahrtschiffe an
- ⊗ dort liegt der Zugang zu Altstadt, Stadtzentrum und Linzer Schloss
- ⊗ dort braucht es sicherer Abzweigungen in Richtung Bahnhöfe
- ⊗ dort braucht es eine komfortable Auffahrt zur Nibelungenbrücke für eine Weiterfahrt zum Donauradweg auf Urfahrner Seite Richtung Wien

Derzeit ist der stadtgesterische Zustand an der Oberen Donaulände aus touristischer Sicht alles andere als zufriedenstellend. Zudem sollte im Sinne einer „Integrierten Stadt(teil)planung“ das Geviert in einer Gesamtsicht beurteilt und entwickelt werden – mit den zentralen Elementen:

- ✓ Anbindung Donauradweg(e) an die Nibelungenbrücke
- ✓ Komfortabler Verlauf der Radwege über die Nibelungenbrücke
- ✓ Attraktivierung der Schiffs-Anlegestellen Obere Donaulände
- ✓ Attraktives „Eingangstor“ zu Stadt, Altstadt und Schloss
- ✓ Platz- und Fassadengestaltung an der Oberen Donaulände
- ✓ Prüfung Sportboot-Anleger auf Höhe Stadtzentrum

Dahingehend haben sich der Linzer Tourismusreferent Vbgm. Bernhard Baier und Landes-Baureferent LHStv. Franz Hiesl nunmehr darauf verständigt, eine Machbarkeitsstudie für das gesamte Areal mit der Oberen Donaulände, Nibelungenbrücke und Kreuzfahrtanlegern in Auftrag zu geben. Ziele sind **1)** eine abgestimmte Vorgangsweise, **2)** ein gemeinsamer Impuls für den (Radverkehr auf der Nibelungenbrücke sowie **3)** eine deutliche Verbesserung des Stadtbildes im Bereich der Oberen Donaulände.



Foto: Gruber



Foto: Gruber



Foto: Gruber



Foto: Gruber

MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DIE HAFENCITY



Grafik: Linz AG

Aus touristischer Sicht ebenfalls notwendig ist die rechtzeitige Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für die Erschließung der geplanten Linzer Hafen-City. Im Kern geht es

dabei mit Blick auf den Radverkehr um Verbindungen zwischen Donaulände, Tabakfabrik, Donaustrand, Winterhafen und Hafen.

Seit April 2014 gibt es dazu einen einstimmigen Grundsatzbeschluss des Linzer Gemeinderates: das gesamte Stadtgebiet im Dreieck Tabakfabrik-Winterhafen-Handelshafen soll in Form einer „Integrierten Stadtplanung“ neu entwickelt werden – inklusive Verkehrskonzept. Übertragen wurde die Aufgabe durch den Gemeinderat an den Planungsausschuss.

Das Konzept für die öffentliche und touristische Belebung des Handelshafens wurde im Juli 2014 der Bevölkerung präsentiert. Vorgesehen ist darin, in den nächsten Jahren sukzessive Hafengebiete für Freizeit- und Kulturzwecke zu entwickeln, mit entsprechenden Zugängen zu den Wasserflächen. Kernziel: „Der Hafen ist Treffpunkt von Kultur, Öffentlichkeit, Gewerbe und Industrie. Diese unterschiedlichen Charaktere des Ortes werden in einen qualitätsvolle Balance gebracht.“ Selbstverständlich wird es dafür ein Mobilitätskonzept brauchen – inklusive Verknüpfung mit den Kulturstätten Posthof und Hof.