

Datum

Linz, 23.06.2026

**Beantwortung der Anfrage von Gemeinderat Clemens
Brandstetter zur „Fahrradstrategie – was ist erledigt und
wie geht es weiter?“**

Sehr geehrter Herr Gemeinderat Brandstetter!

In Beantwortung der Gemeinderats-Anfrage zur „Fahrradstrategie – was ist erledigt und wie geht es weiter?“ vom 14.4.2026 darf ich die von PTU, Abt. Mobilitätsplanung ausgearbeitete Stellungnahme übermitteln. Die zu den Fragestellungen angeführten zum Teil umfangreichen Auszüge und grafischen Darstellungen aus der Fahrradstrategie sind in der beiliegenden Anfrage im Original ersichtlich:

Grundsätzlich sei festgehalten, dass die Erstellung von Verkehrskonzepten einen empfehlenden Charakter darstellt und der groben Sondierung etwaiger Maßnahmenwünsche zwischen Politik, Verwaltung und Bevölkerung dient. In Konzepten vorgeschlagene Maßnahmen können mit der Zeit aufgrund von Neuentwicklungen selbst nach erfolgtem Grundsatzbeschluss im Gemeinderat von der Realität überholt werden. Erst die richtlinienkonforme Planung nach Abstimmung von PTU, GMT, BBV u.a. wird mit Beschluss von Budget, Verordnungen und etwaigen Grundstücks- und ggf. Bebauungsplananpassungen rechtsgültig.

1. *Wurde diese Maßnahme umgesetzt?*

2. *Wenn nein, warum nicht?*

Nein, das wurde bisher noch nicht umgesetzt, da dies mit dem Verlust von 20 Parkplätzen verbunden wäre.

3. *Wurde die Prüfung der Machbarkeit für einen Zweirichtungsradweg durchgeführt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, was war das Ergebnis der Prüfung?*

Die Machbarkeit der Maßnahmen wurde geprüft, jedoch zeigte sich schnell, dass eine Umsetzung nicht realisierbar ist. Zum einen lassen die Platzverhältnisse in der Ferihumerstraße die Errichtung eines Zweirichtungsradweges nicht zu, zum anderen fehlt im Bereich Hinsenkampplatz eine Anbindung an das bestehende Radwegenetz.

4. *Was ist der aktuelle Stand dieser Maßnahme? Gibt es dazu konkrete Planungen?*

Eine Verbesserung des Belages ist aufgrund der hohen Kosten lt. GMT aktuell nicht realisierbar.

5. *Was ist der aktuelle Stand dieser Maßnahme?*

Im Abschnitt 1 liegt eine Fußgängerzone vor, in der das Radfahren bereits erlaubt ist. Zusätzliche Maßnahmen sind daher nicht notwendig. Eine Umwandlung der Fußgängerzone in eine Begegnungszone würde zudem einen Rückschritt darstellen, da dies die klare Priorität für Fußgänger*innen aufheben und den Charakter des Bereichs verändern würde.

6. *Was ist der aktuelle Stand dieser Maßnahme?*

Aktuell ist eine Geschwindigkeitsreduktion auf 20km/h in Planung, welche die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Rad- und Fußverkehr maßgeblich verbessern soll.

7. *Wann ist mit der Umsetzung der Maßnahmen jeweils zu rechnen? Was ist der aktuelle Status dieser Maßnahmen?*

Eine etwaige Umsetzung wird bei Machbarkeit für 2028 angestrebt.

8. *Warum wurden diese Maßnahmen bisher noch nicht umgesetzt?*

Eine Realisierung der Einbahnöffnung ist prinzipiell nur unter folgenden Bedingungen umsetzbar, um die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

- Entfernung von 21 bis 25 Stellplätzen.
- Markierung eines Mehrzweckstreifens, um die Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen.
- Anpassungen im Kreuzungsbereich Harrachstraße – Dametzstraße: Errichtung einer VLSA sowie Ergänzung von erforderlichen Bodenmarkierungen. Diese Maßnahmen sind erforderlich, um eine sichere Querung zu ermöglichen und den Radverkehr vor einbiegenden Fahrzeugen zu schützen.

Eine „rasche“ Umsetzung ist somit aufgrund der angeführten Gesichtspunkte nicht realisierbar. Um die Sicherheit des Radverkehrs gewährleisten zu können sind die angeführten Voraussetzungen zwingend zu erfüllen.

Angesichts des hohen Parkplatzdrucks in diesem Gebiet würde der Wegfall von über 20 Stellplätzen jedoch einen erheblichen Verlust darstellen. Derzeit besteht für den Radverkehr die Möglichkeit, stadteinwärts über die parallel verlaufende Bethlehemstraße zu fahren. Diese Route verursacht keine nennenswerten Umwege und beeinträchtigt nicht die geplante zukünftige Radwegachse Weißenwolfstraße – Derfflingerstraße.

9. *Momentan umfasst die Busspur nur die Hälfte des in der Fahrradstrategie genannten Abschnitts und der geschützte Radstreifen wurde noch nicht errichtet. Gibt es für die Umsetzung dieser Maßnahmen einen Zeitplan?*

Die Umsetzung des Abschnitts 2 hängt maßgeblich von zwei großen Bauvorhaben ab: Zum einen vom Ausbau des bestehenden Krankenhauses, das eine Verdichtung im nördlichen Bereich vorsieht, und zum anderen vom Ausbau der RSB sowie der Linie 48. Im Rahmen dieser Entwicklungen ist geplant, zwischen der Gruberstraße und der Garnisonstraße auf der Südseite einen Zweirichtungsradweg zu errichten. Anschließend soll zwischen der Garnisonstraße und der Paul-Hahn-Straße eine Anbindung an den bestehenden kombinierten Geh- und Radweg auf der Nordseite geschaffen werden.

10. *Was ist der aktuelle Plan zu diesen Bestandsverbesserungen insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Raiffeisenzentrale?*

Im Rahmen dieses Bauvorhabens wurde die Radwegverbindung bereits in die Planung der Straßenraumgestaltung integriert, wodurch eine deutliche Verbesserung des Radwegenetzes in diesem Bereich erzielt wird. Entlang der Blumauerstraße, zwischen Gruberstraße und der neuen Goethestraße, entsteht ein 3,30 Meter breiter Zweirichtungsradweg. Zwischen der Blumauerstraße und der Starhembergstraße wird entlang der neuen Goethestraße ein 2,50 Meter breiter kombinierter Geh- und Radweg realisiert.

11. *Was ist der aktuelle Zeitplan für die Umsetzung dieser Maßnahmen? Wie ist der aktuelle Planungsstand?*

Derzeit gibt es für den Abschnitt zwischen Europaplatz und Liebigstraße keine konkreten Planungen zur Umsetzung einer Radwegachse, da die vorhandenen Platzverhältnisse einen Ausbau aktuell nicht zulassen. Eine Reduktion der Fahrspuren kommt aufgrund der zentralen Bedeutung dieser Verbindungsstraße und der hohen Verkehrslast nicht infrage. Zudem würde eine solche Maßnahme die Leistungsfähigkeit der Straße erheblich beeinträchtigen und möglicherweise zu einer Verlagerung des Verkehrs in umliegende Wohngebiete führen, was zusätzliche Belastungen für Anwohner*innen mit sich bringen könnte.

12. Wie ist der aktuelle Zeitplan zur Umsetzung der Maßnahmen in der Liebigstraße, insbesondere im Hinblick auf die Errichtung der Linie 48?

Im Zuge der geplanten Linien 48 wird der Radverkehr in diesem Bereich mitberücksichtigt und Planungen zur Erweiterung des bestehenden kombinierten Geh- und Radweges forciert.

13. Wurden an dieser Stelle Maßnahmen gemäß der Fahrradstrategie umgesetzt und wenn nein, warum nicht?

Die Verordnung einer 30km/h Beschränkung in diesem Bereich kann ausschließlich mit baulichen Maßnahmen realisiert werden, um die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleisten zu können. Die Umgestaltung war in der Planung von der Wiener Straße – Salzburger Straße enthalten, welche vom Land OÖ abgelehnt wurde.

14. Planungen wurden im Mobilitätsausschuss vorgestellt. Wie ist hier der aktuelle Umsetzungszeitplan?

2025 wurde Phase 1 der Planung umgesetzt (Markierung von Mehrzweckstreifen stadteinwärts und -auswärts, Erweiterung der 30km/h Beschränkung und Markierung eines Richtungsradweges stadtauswärts). Im Sommer 2026 soll anschließend der Zweirichtungsradweg realisiert werden.

15. Sind die Planungen für diese Maßnahme bereits abgeschlossen? Was ist der Umsetzungshorizont?

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist vom neu geplanten Großprojekt „Tanzende Türme“ abhängig, da im Zuge dessen eine Verlegung der Haltestelle geplant ist.

Ende 2023 wurden bereits Maßnahmen zur Verbesserung für den Radverkehr vorgenommen. Mittels Bodenmarkierungen wurde die Sicherheit deutlich erhöht. Derzeit dient ein Mehrzweckstreifen im Haltestellenbereich als Verbindung zwischen den bestehenden Radverkehrsanlagen, um vermehrt die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr zu lenken. Ergänzend wurden zwei Radüberfahrten markiert, was die Situation spürbar verbessert hat.

16. Wurden hier bereits Verbesserungen durchgeführt? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?

Die Optimierung der Radwegweisung in der Stadt Linz stellt ein umfangreiches Projekt dar, das aufgrund seines Umfangs an externe Fachstellen vergeben werden muss. Eine kleinteilige oder unzureichend durchdachte Umsetzung würde den Anforderungen nicht gerecht werden. Aus budgetären Gründen konnte der entsprechende Auftrag bisher jedoch noch nicht vergeben werden. Eine zukünftige Realisierung erfordert nicht nur ausreichende finanzielle Mittel, sondern auch eine sorgfältige Planung, um eine einheitliche, benutzerfreundliche und nachhaltige Radwegweisung sicherzustellen, die den Bedürfnissen der Radfahrer*innen gerecht wird.

17. Wurden diese Maßnahmen bereits geprüft? Wenn ja, was war das Ergebnis der Prüfung? Wenn nein, warum nicht?

Eine Anpassung der VLSA sowie eine Veränderung des Verkehrsflusses an dieser komplexen Kreuzung erfordert eine sorgfältige und präzise Planung, die entsprechend Zeit in Anspruch nimmt. Eine kurzfristige Lösung ist in diesem Fall nicht realisierbar. Es bedarf einer umfassenden Prüfung und detaillierten Planung, um eine durchdachte und nachhaltige Lösung zu entwickeln, die den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer*innen gerecht wird. Dabei müssen sowohl verkehrstechnische als auch sicherheitsrelevante Aspekte berücksichtigt werden, um eine optimale und langfristig funktionierende Verkehrsführung sicherzustellen.

18. Was ist der aktuelle Stand bei dieser Maßnahme? Wurde eine Umsetzung bereits geprüft? Gibt es einen Zeithorizont für die Umsetzung?

Die Aufstandsfläche wurde zum Großteil im Zuge des High Five Towers adaptiert und verbessert.

19. Warum wurden diese Maßnahmen noch nicht umgesetzt? Was ist der aktuelle Zeitplan für die Umsetzung?

Die Umsetzung der fertig abgestimmten Planung wurde vom Land OÖ abgelehnt und neue Planungen, von Seiten des Landes intern, beauftragt. Zuständigkeit liegt nun beim Land OÖ.

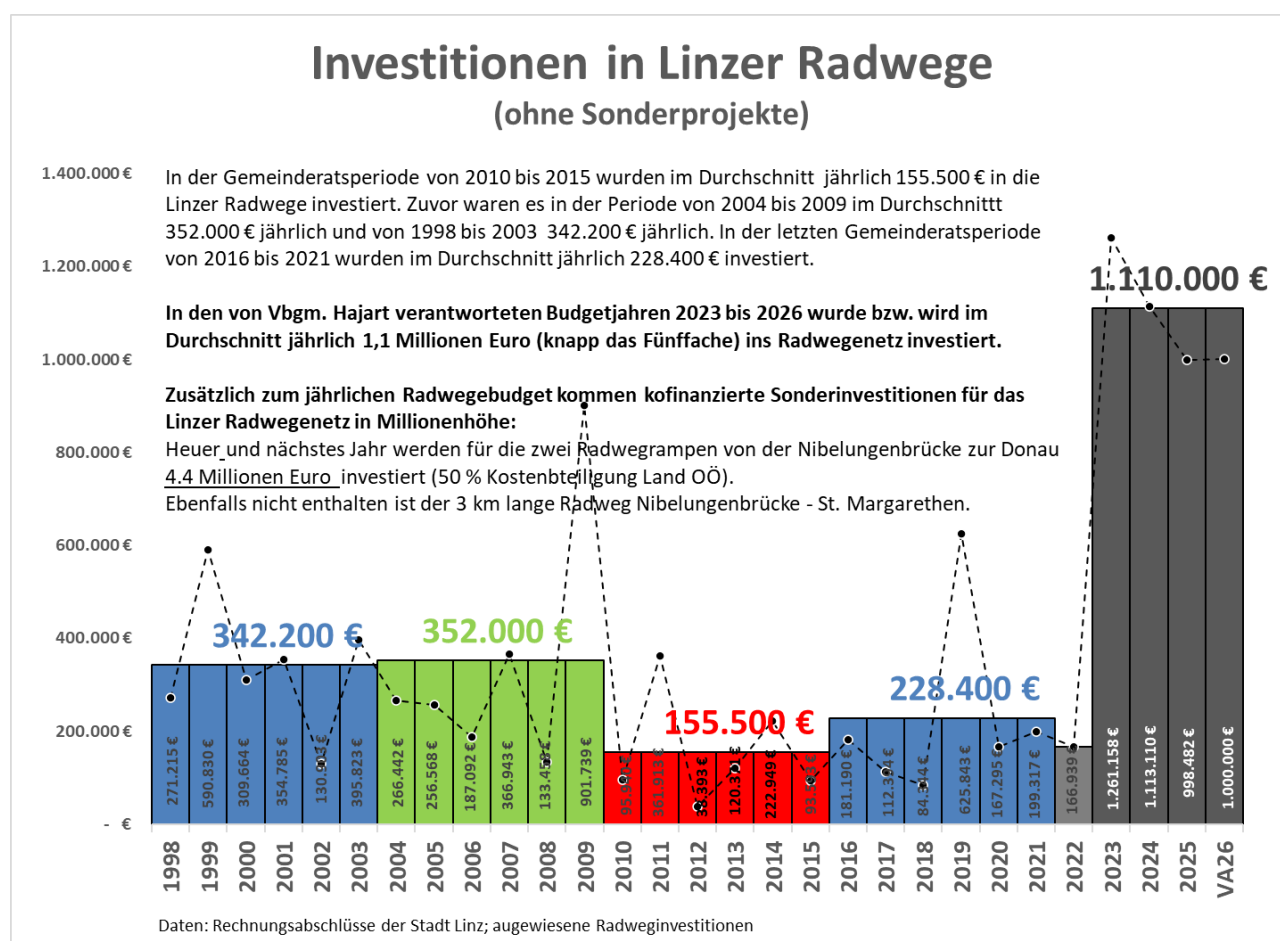
20. Wie viele Kreuzungen sind aktuell mit den grünen Rechtsabbiegepfeilen ausgestattet, bzw. wie viele sind seit Oktober 2023 mit einer entsprechenden Beschilderung dazu gekommen?

Es sind seit 2023 fünf neue Standorte dazu gekommen. Die Errichtung dieser Beschilderung wird aktuell nur auf Anfrage geprüft und ausgeführt, da die Kapazitäten für eine Stadtweite Standorterhebung nicht gegeben sind.

Planungen im städtischen Raum sind durch die bestehenden Strukturen und begrenzten Platzverhältnisse oft stark eingeschränkt. Häufig werden sie von äußeren Faktoren beeinflusst oder hängen von diesen ab. Grundstücksverhältnisse, laufende Straßenbauprojekte, Sanierungsmaßnahmen, unterirdische Straßeneinbauten wie Abwasserleitungen oder Kältetunnel sowie Wohnbauvorhaben können neue Radwegprojekte entweder ermöglichen oder verhindern. Auch wenn einige der als „kurzfristig“ definierten Maßnahmen der Fahrradstrategie bislang noch nicht umgesetzt wurden, konnten dennoch andere Radverkehrsprojekte realisiert werden, die nicht explizit in dieser Liste aufgeführt sind. Diese Projekte tragen dennoch zur Verbesserung der Radinfrastruktur bei und zeigen, dass trotz der komplexen Rahmenbedingungen Fortschritte erzielt werden. Es bleibt jedoch eine

Herausforderung, die unterschiedlichen Interessen und Anforderungen im städtischen Raum in Einklang zu bringen, um langfristig ein durchgängiges und attraktives Radwegenetz zu schaffen.

Ergänzend zu diesen Ausführungen möchte ich auf die Entwicklung der in den letzten Jahren getätigten und geplanten Investitionen für das Radwegenetz hinweisen. Seit meiner Übernahme des Verkehrsressorts ist es gemeinsam gelungen, die jährlichen Investitionen für die Verbesserung der Linzer Radwegeinfrastruktur um ein Mehrfaches zu steigern. Die Planung und Abwicklung dieser Projekte ist auch für die betroffenen Abteilungen eine große Herausforderung, die trotz fehlender Personalressourcen (offene Stellen) mit großem Einsatz der Mitarbeiter*innen umgesetzt wird.



Freundliche Grüße

Mag. Martin Hajart
Vizebürgermeister