

Stadtspitze simuliert Lösungskompetenz – die regelmäßig auftauchende, uralte Idee einer Brückenverbreiterung ist nur ein Ablenken vom eigentlichen Versagen

Der wieder ins Spiel gebrachte teure Anbau an die Nibelungenbrücke ist keine Lösung, sondern nur ein Ablenkungsmanöver. Die 20 Jahre alte 'Idee' soll offenbar als Nebelgranate dienen, um vom eigenen Scheitern abzulenken: das völlige Versagen der Stadtspitze bei der längst anstehenden fairen, sicheren und effizienten Platzverteilung auf der Nibelungenbrücke. Denn der Platz ist vorhanden, es braucht nur den Mut, das endlich durchzuziehen - auch wenn tausende Pendler sehr laut schreien. Die neue Donautalbrücke wurde als Entlastung für die Innenstadt und der Nibelungenbrücke versprochen. Das ist jetzt endlich konsequent umzusetzen.

Wieder drei Jahre Lebensgefahr

Abgesehen davon, dass das wirkliche Problem die Anschlüsse (Brückenköpfe, Hlmsenkaupplatz, Ampeln) und Engstellen (Rudolfstraße, Donaulände...) sind, ist die Verbreiterung frühestens 2028, im Zuge der Sanierung möglich. Das Ergebnis: weitere 3 Jahre Unsicherheit und Lebensgefahr für zehntausende Alltagsradler:innen, die die Brücke 1.000.000 Mal queren: [Radfahren | Stadt Linz](#)

Endlich das tun, was zu tun ist

"Statt teure Pseudo-Lösungen in Aussicht zu stellen und damit die Bevölkerung abzulenken, müssen die Stadtspitze und Verantwortlichen auf Landesebene endlich das tun, was zu tun ist: Ursachen bearbeiten, aufklären, Platz effizient und fair verteilen und Leadership beweisen. Unsere Landes- und Stadtspitze muss endlich zusammenarbeiten und dieses wichtige Projekt außer Streit stellen." so Lorenz Potocnik zum Radweg auf der Nibelungenbrücke.

Was es jetzt wirklich braucht:

Linz und der Ballungsraum können nur auf leistungsfähigen, platzsparenden öffentlichen Verkehr setzen. Kombiniert mit gut erreichbaren Park&Ride-Plätzen an den Stadträndern können Auto-Pendler umsteigen. Zusätzlich ist eine sichere, durchgängige Radinfrastruktur – inklusive Radschnellwegen in alle Himmelsrichtungen kein Nice-to-have, sondern ein entscheidender Baustein, um den Modal Split zu ändern. So wie in der Linzer Radfahrstrategie beschlossen.

Ps: Auch nach dem Rückbau des Radweges staut es täglich. Auch eine vierte Autospur würde nichts an der Misere ändern. Denn die Brücke ist nur eine Staupufferzone für Fahrzeuge mit einem Besetzungsgrad von 1,14 Personen.

Kontakt: LinzPLUS - Lorenz Potocnik | 0650 567 369 7

Jährlich lesen 20.000 Menschen unseren Blog. Tun Sie es auch: www.linzplus.at