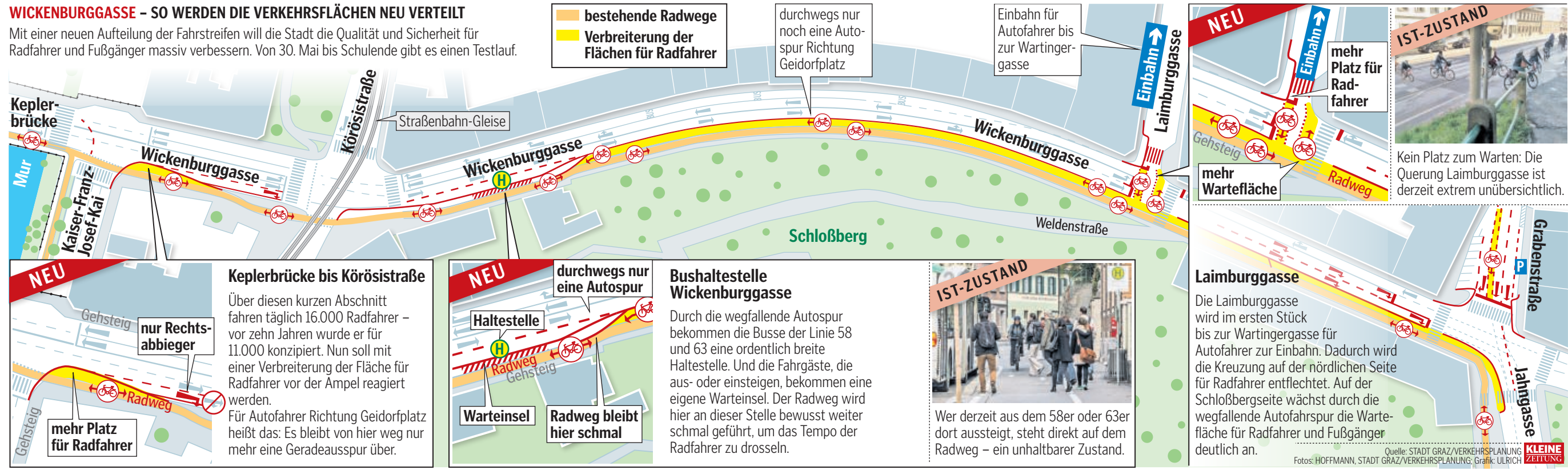


WICKENBURGGASSE – SO WERDEN DIE VERKEHRSFLÄCHEN NEU VERTEILT

Mit einer neuen Aufteilung der Fahrstreifen will die Stadt die Qualität und Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger massiv verbessern. Von 30. Mai bis Schulende gibt es einen Testlauf.



Pilotprojekt: Mehr Platz für Radfahrer

Die Verkehrsfläche in der Wickenburggasse wird neu verteilt. Eine Autospur wird den Radfahrern zugeschlagen, die Bushaltestelle neu gestaltet. Alle Details zum spektakulären Testlauf, der morgen, Montag, startet.

GERALD WINTER-PÖLSLER

Rund 27.000 Leute fahren täglich durch die Wickenburggasse entlang des Schloßberges – 9000 davon mit dem Auto, 9000 mit den beiden Buslinien 58 und 63 und 9000 mit dem Fahrrad. Den Verantwortlichen ist bewusst, dass die Raumverteilung in der Straße nicht mehr stimmt, dass der Radweg in beide Richtungen viel zu schmal ist und die Fußgänger förmlich an den Schloßberg gedrückt werden.

„Die bestehende Aufteilung der Verkehrsflächen entspricht schon lange nicht mehr den Anforderungen hinsichtlich Sicherheit und Qualität, vor allem für den Fuß- und Radverkehr“, heißt es in einem Papier der städtischen Verkehrsplanung.

Verkehrsratsmitglied Mario Eustacchio (FPÖ) startet daher mit morgen, Montag, einen Pilotversuch, der völlig neue Wege geht. Dem Autoverkehr wird eine Spur genommen, von der Keplerbrücke weg Richtung Geidorfplatz gibt es nur mehr eine Spur geradeaus. Der Platz wird den Radfahrern und Fußgängern zugeschlagen (Details siehe Grafik).

Und trotzdem ist Eustacchio überzeugt: „Wir verbessern dort die Situation massiv für den Radverkehr und für die Fußgänger, ohne den Verkehrsfluss für den Autoverkehr zu verschlechtern.“

Im Auftrag der Stadt hat die TU Graz den Verkehrsfluss mittels Simulationen berechnet. Die Ergebnisse waren für Eustacchio sowie seinen obersten Verkehrsplaner Martin Kroißbrunner und Bernd Cagran, Herr über die Grazer Ampeln, überzeugend. „Die Simulationen haben gezeigt, dass sich die Reisezeiten für Autofahrer wie auch ÖV-Fahrer nicht verändern“, sagen sie.

Eine Spur weniger . . .

Aber wie kann das sein? Da streicht man den Autofahrern eine Spur – und die sollen trotzdem gleich schnell wie vorher sein? Die Antwort ist vor allem bei der Ampel nach der Keplerbrücke zu finden. „Dadurch, dass wir den Zebrastreifen deutlich verkürzen können, schaffen wir längere Grünphasen für die Autofahrer“, erklärt Cagran. Der Effekt: Der Weg für die Fußgänger wird kürzer und pro verlängerter Grünphase kommen mehr Autos

über die Kreuzung. Das hält den Autoverkehrsfluss aufrecht.

. . . trotzdem gleich schnell

Mit Protesten rechnen dennoch alle Beteiligten. „Das ist ähnlich wie bei der Radetzkykreuzung im Vorjahr“, sagt Eustacchio. Auch dort wurde den Autofahrern eine Geradeausspur gestrichen – und trotzdem kommen dank neuer Ampelschaltung und längerer Grünphase gleich viele Pkw Richtung Radetzkybrücke wie vorher. „Heute regt sich niemand mehr auf, weil klar ist: Es funktioniert.“

So läuft der Pilotversuch in der Wickenburggasse konkret ab: Nach der Frühspitze morgen, Montag, wird entlang der Wickenburggasse (beginnend nach der Keplerbrücke) die rechte Fahrspur mit Plastikpfeilern abgetrennt, die neuen Verkehrswege werden orange markiert. Sechs Wochen lang soll der Test laufen – und wenn alles wie simuliert klappt, wird er im Sommer als permanente Lösung umgesetzt. „Am Anfang braucht es Geduld“, sagt Eustacchio vor allem in Richtung Autofahrer, „aber das wird sich rasch einspielen.“

PLÜDDEMANNGASSE



Verzögerung. Neue Busspur, mehr Platz für Radfahrer, weniger Parkplätze (tagsüber) und ein Linkseinbiegeverbot: Die neue Plüddemangasse wird – leicht verspätet – im Juni fertig. WIN

EGGENBERGER GÜRTEL



Sommer. Entlang des Eggenberger Gürtels – von der Friedhofsbis zur Custozzagasse – entsteht im Sommer ein neuer Radweg. Für den Autoverkehr bleibt alles beim Alten. HOFFMANN



KOMMENTAR

GERALD WINTER-PÖLSLER

Kein Selbstzweck

Es klingt wie die Quadratur des Kreises: Man nimmt dem Autoverkehr eine Fahrspur weg, um die Qualität und Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen – und trotzdem leidet der Pkw-Verkehrsfluss nicht darunter.

Was in einer Megastadt wie New York funktioniert, wird nun auch in Graz entlang der Wickenburggasse getestet. Simulationen der TU Graz machen die Verantwortlichen zuversichtlich, dass diese Quadratur tatsächlich funktioniert und aus dem Test eine Dauerlösung wird.

Beim Thema Mobilität kommt man nicht mit Ideologie, sondern mit kreativen Lösungen weiter. Die Stadt Graz hat sich ja der Förderung des Radverkehrs und der Fußgänger verschrieben – nicht als Selbstzweck, sondern weil es etwas bringt. Mehr Menschen am Rad oder zu Fuß bedeuten: eine höhere Lebensqualität in der Stadt, positive Effekte auf die Gesundheit und ein verbesserter Verkehrsfluss insgesamt.

Wenn die Maßnahmen gut geplant sind und Reflexen von Lobbygruppen, die aufschreien, standgehalten wird.

Sie erreichen den Autor unter gerald.winter-poelsler@kleinezeitung.at

ANZEIGE

RAUCH
 Alles für den Haushalt
 Renshaw
 Rollfondant
 in 16 schönen Farben
 und noch vieles mehr für
 die perfekte Torte
 Grazbachgasse 5 (Dietrichsteinplatz)
 Tel.: 0316/83 75 37 www.rauch-online.at