

Radfahrgerechter Ausbau der Nibelungenbrücke - kommt eine Sparlösung?

Während sich die Politik beim Westring einmauert und eine Abweichung von diesem sündteuren Projekt nicht in Frage kommt, ist das beim Projekt, die Nibelungenbrücke radfahrfreundlicher zu gestalten, ganz anders.

Dort ist die schon im Raum gestandene Verbreiterung um 2-3 m der Politik zu teuer, weswegen nach billigeren Lösungen gesucht wurde.

Schaut man sich die spezifischen Kosten der beiden Projekte Westring und großzügiger Nibelungenbrückenausbau an, d.h. die Investitionskosten pro täglichem Weg, dann liegen diese beim Westring bei 20.000,- und bei der ursprünglich geplanten 12 Millionen EURO-Lösung auf der Nibelungenbrücke bei 4.000,-, also bei einem Fünftel. Während

aber bei der möglichen Nichtfinanzierung des Westrings von Kriegserklärung gesprochen wird, sind die 12 Millionen für die Radlösung auf der Nibelungenbrücke der Bevölkerung nicht erklärbar. Einmal mehr bestätigt sich, dass der Politik die Förderung der Radverkehrs nur ein Bruchteil so viel wert ist wie die Förderung des Autoverkehrs mit all den damit verbundenen negativen Auswirkungen.

Billigere Lösung gesucht!

So war es nun die Vorgabe seitens der Politik, zu prüfen, wie weit das bestehende Tragwerk seitlich verbreitert werden kann, ohne einen eigenen neuen Träger über die gesamte Donau spannen zu müssen. Die genauere Untersu-

chung brachte ganze 80 cm, die auf jeder Seite noch zur bestehenden Fußgänger- und Radfahrfläche dazu gewonnen werden könnte. Die Kosten sollen bei 1,5 Mio EURO liegen. Dabei würde die Fußgängerfläche minimal und der Radweg um ca. 60 cm breiter werden. Der Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn bleibt weiterhin schmal. Überlegt wurde auch ein Geländer zu Fahrbahn, was aber den Nettogewinn an zusätzlicher Breite wieder stark schmälern würde. Außerdem würde die Optik der Brücke leiden.

Wenn schon nicht die ausreichende Breite für einen beidseitigen Gegenverkehrsradschwergewicht zur Verfügung gestellt werden kann, dann sollte der zukünftige Radweg zumindest so breit sein, dass er für gelegentliches Überholen und Begegnen gemäß den gültigen Richtlinien

Fortsetzung auf Seite 2



Bei der derzeit beabsichtigten Sparlösung soll der bestehende Radweg um ca. 60 cm verbreitert werden.

Termine

Radsaisonöffnung am 1.1.11, siehe Seite 4!

Monatliche Treffen der Initiative FahrRad OÖ

Di 11.1. 2011, 19:00 Uhr

Mi 9.2.2011, 19:00 Uhr

Mi 9.3.2011, 19:00 Uhr

jeweils Waltherstr. 15, EG

siehe auch www.ifahrrad.at!

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

Fortsetzung von Seite 1

geeignet ist, wofür noch ca. 50 cm zusätzliche Breite erforderlich wären. Diese Breite könnte man sowohl bei der noch immer mit Reserven ausgelegten dreispurigen Fahrbahn als auch bei den Straßenbahnschienen gewinnen, die um ca. 50 cm weiter auseinander liegen als im Bereich der Schmidtorstraße. Wenn man beobachtet, wie schnell der Kfz-Verkehr in der verkehrssarmen Zeit über die 3 Fahrspuren abgewickelt wird, dann sollte der in 1-2 h am Tag stattfindende Stop and Go Verkehr auch bei 30 – 50 cm geringerer Gesamtfahrbahnbreite auf 3 Fahrspuren möglich sein.

Nachdem hier wieder über Jahrzehnte der gleiche Status gegeben sein wird, sollte man alles unternehmen, um eine möglichst optimale Lösung zu erreichen.

Einmal mehr müssen wir aber in diesem Zusammenhang auch betonen, dass die **Auf- und Abfahrten** von der Brücke genau so wichtig sind und parallel mitüberlegt und realisiert werden müssen.

Begegnungszone Äußere Landstraße

Radfahren sollte in der äußeren Landstraße zwischen Bismarckstraße und dem neuen Musiktheater angenehmer werden, geht es nach den Plänen von Verkehrstadtrat Luger. Er kündigte einen niveaugleichen Umbau der Landstraße ohne Gehsteige an. In dieser so genannten Begegnungszone sollen Fußgänger und Radfahrer Vorrang haben. Autofahren soll nur mit max.

20 km/h und nur in Richtung Norden erlaubt sein.

Autofreier Tag auch in China

Wie in 113(!) anderen chinesischen Städten wurde in der 10-Millionen-Stadt Chengdu der Autofreie Tag gefeiert. Die gesamte Innenstadt wurde gesperrt und diese Sperre von den Behörden durchgesetzt.

<http://tinyurl.com/3xyxgtx>. Seit Jahren schlägt die Initiative FahrRad auch in Linz eine Sperre der Innenstadt an diesem Tag vor. Doch bisher fragten sich so manche Linzer verwundert, wo man denn in Linz merke, dass jeweils am 22. September autofreier Tag ist.

Länger grün für Radfahrer

Beschlossen hat der Linzer Gemeinderat auf Antrag der Grünen Verbesserungen für RadfahrerInnen bei Ampelschaltungen. Derzeit sind bei Radwegüberfahrten gemeinsame bzw. gleich geschaltete Ampeln für Fußgänger und Radler üblich. Da Fußgänger jedoch eine wesentlich längere „Räumzeit“ als Radfahrer benötigen, bekommen diese eine unnötig kurze Grünphase. Die Radlerampel schaltet längst vor der Kfz-Ampel auf rot, obwohl Radfahrer noch lange gefahrlos die Kreuzung queren könnten. Beschlossen wurde, längere, an den Kfz-Verkehr angepasste Grünphasen zu prüfen. Damit wurde ein schon mehrfach an die Stadt herangetragen Wunsch der Initiative FahrRad aufgegriffen.

Kommentar

Rad- routen- Lücken



„Mit dem Lückenabschluss im Radwegenetz wird das Radfahren für die LinzerInnen Schritt für Schritt attraktiver und soll so mehr Menschen zum Umstieg auf das umweltfreundliche Fortbewegungsmittel motivieren“, sagte der Linzer Verkehrstadtrat Luger bei seiner letzten Pressekonferenz zum Radverkehr. Und er berichtete, dass seit 2005 7 km Radwege-Lücken geschlossen wurden und für weitere 7 km die Planung läuft. Wir sind sehr erfreut, dass sich die Stadt damit ein zentrales Anliegen der Initiative FahrRad zu eigen gemacht hat. Schließlich ging diese Initiative 2005 von Ifahrrad aus: 17 AktivistInnen erhoben über mehrere Monate alle Lücken im Linzer Radverkehrsnetz und übergaben der Stadt eine detaillierte Erhebung mit 80 dokumentierten Lücken. Schade, dass davon beim Verkehrstadtrat keine Rede ist. In der Presseunterlage findet sich eine Aufstellung der bisher geschlossenen Lücken – herauskopiert aus dieser Erhebung. Zu erwähnen, wer die gesamte Vorarbeit – (fast) unentgeltlich – geleistet hat, wäre wohl fair gewesen,

meint Ihr
Gerhard Prieler

PS: Noch etwas fehlt uns bei Lugers Aussagen: es geht bei vielen Lücken nicht um baulich getrennte Radwege sondern um Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen und um Einbahnöffnungen. Baulich getrennte Radwege sind im Stadtgebiet vielfach weder möglich noch sinnvoll, da weniger sicher als Radfahren auf der Fahrbahn.

Lückenbefahrung mit Verkehrsstadtrat Luger

Im September erfüllte Verkehrsstadtrat Luger sein Versprechen, die Lücken im Linzer Radwegnetz per Fahrrad gemeinsam mit der Initiative FahrRad OÖ zu besichtigen. In gut 3 Stunden Radfahrt und Diskussion konnten zusammen einige erfreuliche Fortschritte erreicht werden.

Hessenplatz: Bei den Einbahnen rund um den Hessenplatz versprach Luger, die Öffnung für RadfahrerInnen prüfen zu

noch heuer eine Lösung für das Problem.

Waldeggstraße: Die verbesserte Radverkehrsführung an der Kreuzung Waldeggstraße-Kärntnerstraße („Bahnhofspinne“) sollte laut Luger demnächst umgesetzt werden. Die Waldeggstraße selbst stellt für den Radverkehr zwischen Linz und Leonding aufgrund der hohen Autoverkehrsbelastung und der mangelnden Alternativrou-

Innen dennoch die Möglichkeit haben, die Fahrbahn zu benutzen. Dazu fehlt in Österreich eine entsprechende Verordnungsmöglichkeit - in Deutschland wird in solchen Fällen ein Schild „Gehweg - Radfahren frei“ aufgestellt, wodurch die Benutzung des Gehwegs optional ist. Dennoch bestünde dadurch die Gefahr, dass RadfahrerInnen von AutofahrerInnen auf der Fahrbahn noch weniger geduldet und von ungeduldgigen AutofahrerInnen bedrängt werden. Eine ähnliche Situation besteht in der **Unionstraße** zwischen Hanuschstraße und Wienerstraße: Trotz sehr breiter Fahrbahn gibt es keinen Platz für RadfahrerInnen.

Blumau: Durch die Umgestaltung der Kreuzung an der Blumau für das Musiktheater hat sich die Situation in der Unterführung Wienerstraße vor allem Richtung Norden verschlechtert: Die früher vorhandene Bus- und Radspur wurde für den Autoverkehr umgewidmet und damit den RadfahrerInnen schlichtweg Platz und Sicherheit weggenommen. Die Errichtung einer Rampe auf der Südseite der Unterführung, sodass RadfahrerInnen die breite FußgängerInnenunterführung mitbenutzen können, soll überprüft werden. Die Beschilderung für die Radverkehrsführung durch den Volksgarten während der Musiktheaterbaustelle ist derzeit mangelhaft und soll verbessert werden.

Gruberstraße: Zwischen Lederergasse und Donaulände gibt es in der Gruberstraße derzeit keinen Radweg auf der rechten Fahrbahnseite - die Benutzung der Nebenbahn auf der linken Fahrbahnseite erfordert ei-



lassen - die Straßen sind dort breit genug und das Verkehrsaufkommen ist niedrig: Die komplexe Radwegführung an der Ampelkreuzung mit der Dametzstraße ließe sich aus diesem Grund mit einer Shared Space Lösung deutlich vereinfachen.

Herrenstraße: Die Öffnung der Einbahn in der niveaugleich umgebauten Herrenstraße scheiterte bisher daran, dass die Verkehrsplaner bei der Einfahrt an der Kreuzung Rudigierstraße (Domplatz) keine für sie zufriedenstellende Umgestaltung finden konnten. Luger versprach

ten ein gefährliches Nadelöhr dar: Leider kann sich Luger die Umwandlung einer Fahrspur je Richtung in einer kombinierten Bus- und Radspur nicht vorstellen, da für die Stadt Linz auf dieser Route der Autoverkehr Priorität hat. Stattdessen sieht er die Möglichkeit, das Radfahren auf den Gehsteigen zu erlauben, da dort nur eine geringe FußgängerInnenfrequenz gegeben ist. Aus Sicht der Initiative FahrRad ist dies zwar für ungeübtere RadfahrerInnen durchaus eine Chance, jedoch sollten geübtere und schnellere Radfahrer-

Fortsetzung von Seite 3

nen Wechsel der Fahrbahnseite mit Ampelwartezeit. Hier soll in Zukunft auf der rechten Seite ein Radweg bzw. eine kombinierte Bus- und Radspur errichtet werden.

Parkbad: Die Ampel bei der Tiefgaragenausfahrt beim Parkbad ist andauerndes Ärgernis für viele RadfahrerInnen: Oft steht sie auf rot, selten fahren Autos in die Tiefgarage ein- oder aus. Die Initiative FahrRad wird demnächst einen Lösungsvorschlag einbringen.

Rechte Donaustraße: Am Ende der Rundfahrt konnte noch die Lücke zwischen Pfarrplatz und Donaulände besichtigt werden. Die Ermöglichung von 'Radfahren gegen die Einbahn' in der

Rechten Donaustraße sowie die Einrichtung eines Mehrweckstreifens in Einbahnrichtung erscheint aufgrund der großen Fahrbahnbreite nicht unmöglich, aber die Bushaltestelle könnte in Einbahnrichtung Probleme bereiten.

Insgesamt zeigte sich Luger sehr bemüht, zufriedenstellende Lösungen für die Radverkehrslücken zu finden. Bei Lücken entlang von 'Hauptverkehrsstraßen' war die Diskussion teils schwierig, weil dort der Autoverkehr klar priorisiert wird, sodass für den Radverkehr kein Platz bleibt oder nur sehr aufwändige Lösungen denkbar sind, für die dann wiederum kein Geld da ist. Für weitere Befahrungen sind jedenfalls noch genug Lücken übrig geblieben...

Radsaisonöffnung am 1.1.11

Rechtzeitig zu Beginn des neuen Jahres werden wir die Radsaison eröffnen! Mit dieser Aktion wollen wir darauf hinweisen, dass das Fahrrad das ganze Jahr über ein alltagstaugliches Verkehrsmittel ist.

Wir fahren im Konvoi vom Linzer Hauptplatz bis zum Hauptbahnhof, dann wieder nach Norden zur Nibelungenbrücke und über den Mühlkreisbahnhof wieder zum Hauptplatz.

Treffpunkt: Samstag 1.1. 2011, 14:30

Linzer Hauptplatz, vor dem Alten Rathaus
Abfahrt: 15:00

Plus

Jahrelang waren die Gitter im Zuge der Radwege bei der Aus- und Einfahrt am Linzer Hauptplatz verbogen bzw. waren wackelig, sodass sich teilweise geringe Stufen zwischen den einzelnen Segmenten ergaben. Vor kurzem wurden die alten Gitterroste durch ebene und stärkere Roste ersetzt, was ein deutlich ange-

nehmeres Fahrgefühl ergibt. Gerade für die Ausfahrt zur Brücke ist das Vorbeifahren an den Autos immer ein Hit.



Mitgliedschaft

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

Jahresmitgliedschaft um

€36,- für Vollmitglieder
€24,- für StudentInnen, Jugendliche, Anschlussmitglieder und als Sozialtarif

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, email: welser.radler@aon.at

Initiative FahrRad Ried, email: ried@ifahrrad.at