

Stadt Graz
Büro des Bürgermeisters

Rathaus, 8010 Graz

Mag. Christian Köberl

Tel.: +43 316 872-2112

christian.koeberl@stadt.graz.at

graz.at

PRESSEKONFERENZ

Graz, 19. August 2021

Hermann Schützenhöfer, Landeshauptmann

Anton Lang, Landeshauptmann-Stellvertreter, Verkehrsreferent

Mag. Siegfried Nagl, Bürgermeister

Elke Kahr, Verkehrsstadträtin

DI Stefan Bendiks, Masterplaner Radverkehrsoffensive Graz 2030

DI Andreas Tropper, Landesbaudirektor

DI Bertram Werle, Stadtbaudirektor

Graz spielt in der „Oberliga“ der Radhauptstädte

Mit der Radoffensive Graz 2030 will die Landeshauptstadt dort anschließen, wo sie sich bereits Anfang der 1980er-Jahre einen Namen gemacht hat: Als Vorreiter in Sachen sanfte Mobilität. Graz soll wieder eine Radhauptstadt werden. Mit der Beschlussfassung für das 100-Millionen-Euro-Budget ist das – zumindest finanziell – bereits gelungen.

Hier die jährlichen pro-Kopf-Ausgaben für Radverkehrs-Infrastruktur im internationalen Vergleich:

München	EUR 2,30
Amsterdam	EUR 11,00
Groningen	EUR 12,60
Wien	EUR 16,50
London	EUR 20,00
Graz (Radoffensive 2030)	EUR 33,00
Kopenhagen	EUR 35,60
Ø österr. Landeshauptstädte	EUR 5,26

Masterplaner: „Radmobilität nicht zum Selbstzweck“

Mit dem Brüsseler Städteplaner und Architekten DI Stefan Bendiks haben Stadt Graz und Land Steiermark gemeinsam einen international gefragten Radverkehrs-Experten als „Masterplaner“ engagiert. Sein Büro hat die Gesamtkoordination der sechs lokalen Sektorenplaner übernommen und ist verantwortlich für die übergeordnete Netz- und Systemplanung. In Summe waren und sind mehr als 50 Expertinnen und Experten mit der Erarbeitung des Masterplans befasst.

Stefan Bendiks plädiert dafür, Radverkehr nicht nur als reinen Selbstzweck isoliert zu betrachten: „Die Verlagerung von einem Teils des motorisierten Individualverkehrs auf das Fahrrad hat im Zuge eines nachhaltigen Mobilitätswandels einen Menge positive Auswirkungen auf die Entwicklung urbaner Räume. Es entstehen neue Begegnungs- und Verweilzonen sowie zusätzlicher Grünraum. Zugleich sinken der Lärmpegel und die Abgasbelastung – in Summe kann eine Stadt wie Graz durch eine solche Offensive noch attraktiver werden und an Lebensqualität gewinnen.“

Nach 2030 geht es weiter

Bislang sind 22 Teilstücke auf diversen Haupt- und Nebenrouten so weit durchgeplant, dass nach Einreichung und Genehmigung durch das Straßenamt mit der baulichen Umsetzung begonnen werden kann. Die Realisierung dieser Teilstücke erfordert fast das gesamte bis 2030 veranschlagte Budget von 100 Millionen Euro. Bisherige Gespräche der Verkehrsplanung des Landes Steiermark mit der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) lassen eine deutliche Erhöhung des Budgets der Radoffensive Graz 2020 erwarten.

Die Planer nehmen sich daher bereits jener Lückenschlüsse an, die – spätestens – nach 2030 zur Vervollständigung des Gesamtnetzes benötigt werden.

Hermann Schützenhöfer, Landeshauptmann

„Kernaussage ...“

„Die Mobilität der Zukunft muss nicht nur klimafreundlich, sondern auch vernetzt und leistbar sein. Mit der Radverkehrsoffensive setzen das Land Steiermark und die Stadt Graz ein starkes Zeichen für den Ausbau der sanften Mobilität im urbanen Raum. In Graz wurden bereits Anfang der 1980er-Jahre die ersten Radwege Österreichs markiert. Als einer der am stärksten wachsenden Ballungsräume Österreichs steht Graz im Bereich der Mobilität vor zukunftsweisenden Entscheidungen. Mit der jetzigen Radverkehrsoffensive übernimmt unsere Landeshauptstadt erneut eine Vorreiterrolle. Radverkehr ist die „Mobilitäts-Wunderwaffe“ für den Klimaschutz und gegen den Stau. Gemeinsam investieren Land und Stadt daher in den kommenden Jahren über 100 Millionen in den Ausbau der Radinfrastruktur.“

Anton Lang, Landeshauptmann-Stv., Verkehrsreferent

„Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis“

„In den Städten und deren Umgebungsgemeinden wächst die Bevölkerung besonders stark und das Verkehrsaufkommen nimmt dementsprechend zu. Der Platz auf den Straßen wird aber nicht mehr und daher ist es ein Gebot der Stunde, auf kurzen Strecken den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und auf das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Alle Menschen wollen und müssen mobil sein – als Anreiz für den Umstieg auf sanfte Mobilität braucht es eine leistungsfähige und attraktive Infrastruktur. Fünf Jahre nach dem Start unserer Radverkehrsstrategie sind steiermarkweit 21 Vorhaben um mehr als 200 Millionen Euro in Umsetzung und Vorbereitung. Das zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Graz und Umgebung sind ein Modellfall, der auch international zum Vorbild werden kann.“

Mag. Siegfried Nagl, Bürgermeister

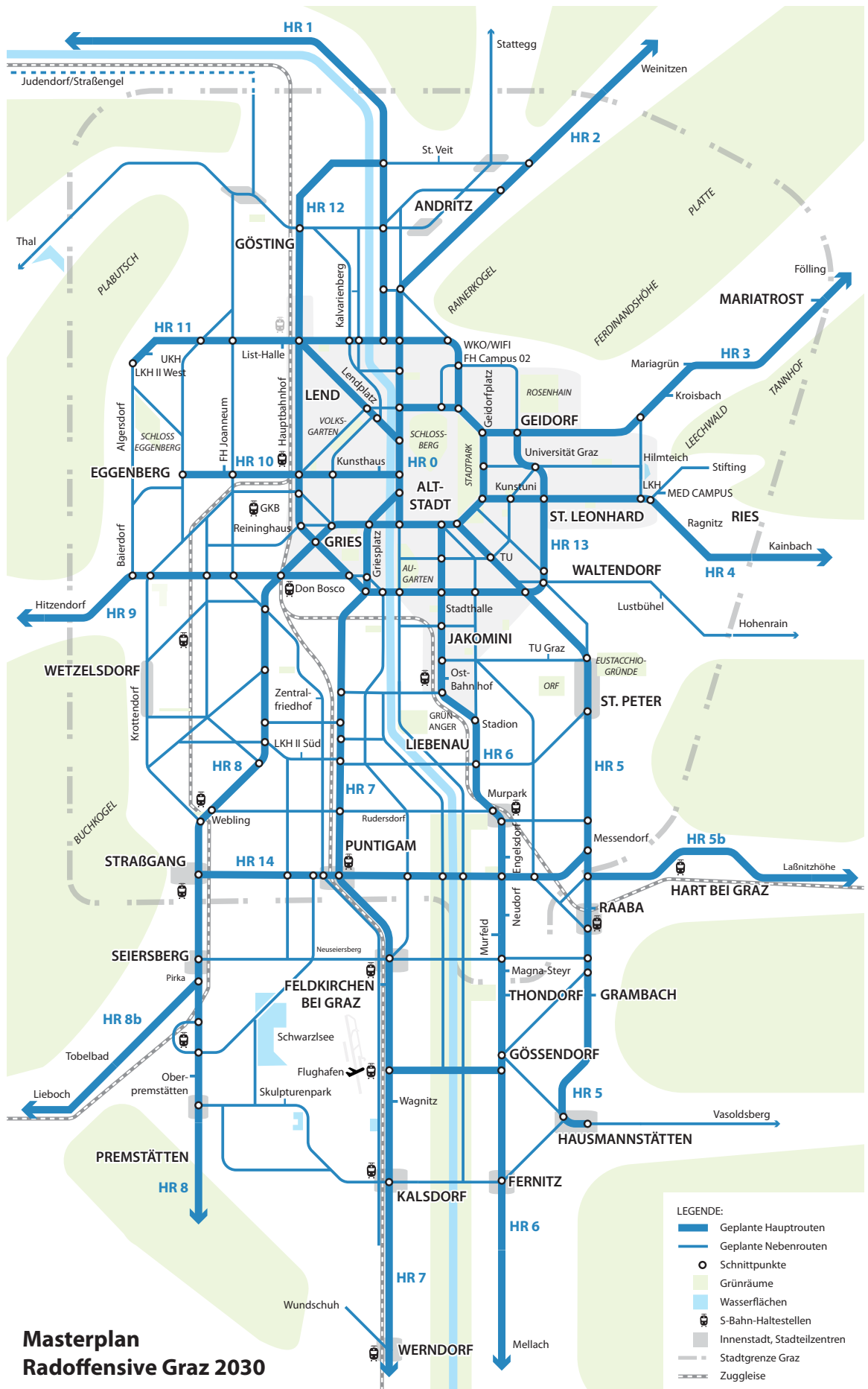
„Radhauptstadt mit Europa-Format braucht auch Mut“

„Die Lösungsvorschläge der Experten liegen auf dem Tisch. Wir wissen nun, dass wir mehr als 100 Millionen Euro brauchen werden, um den gesamten Masterplan umzusetzen. Und wir wissen auch, dass ein nachhaltiger Mobilitätswandel nicht nur viel Geld kostet, sondern auch Mut zur Umsetzung erfordert. Jede Veränderung verlangt Opfer und Kompromisse. Stadt, Land und die Verkehrsexperten werden ab Herbst im Zuge einer Roadshow alle Pläne präsentieren und mit Bevölkerung, Anrainern und Wirtschaftstreibenden in einen Dialog treten.“

Elke Kahr, Verkehrsstadträtin

„Neben der Radoffensive weiterhin die Hausaufgaben machen“

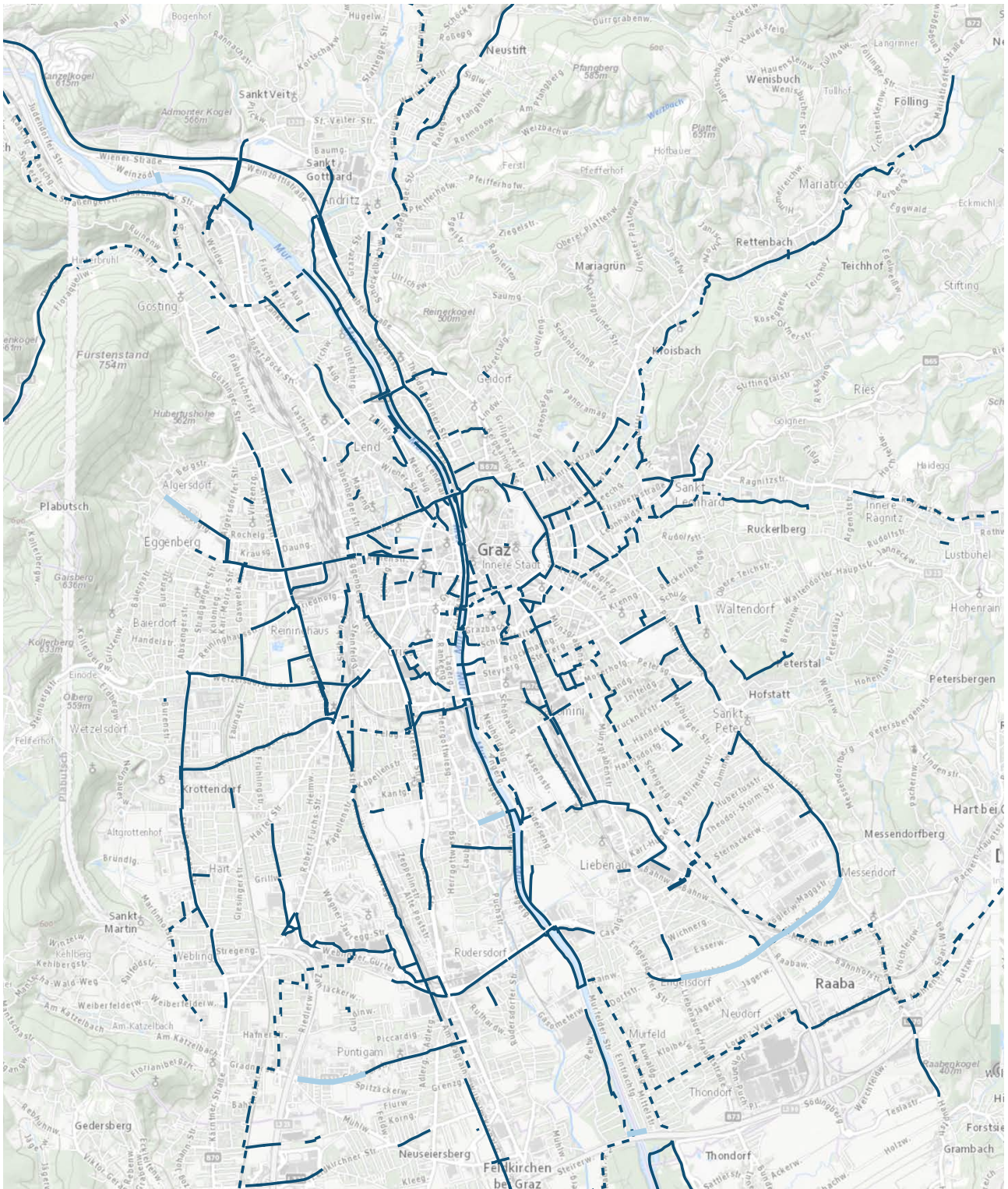
„Mit der Radoffensive wird für die nächsten Jahre ein großer Ausbau der Radinfrastruktur erfolgen. Die Vorbereitungen – Masterplan, Sektorenplanungen – sind weit gediehen; danke den zahlreichen Beteiligten. Jetzt gilt es, die Projekte auf den Boden zu bringen. Das braucht seine Zeit, auch wenn wir schon ungeduldig erste Baustellen sehen wollen. Und es ist ja nicht so, dass neben der Radoffensive nicht auch weiter an den Hausaufgaben gearbeitet wird: So startet In den kommenden Tagen der Ausbau im nächsten Radweg-Abchnitt Keplerstraße, an der Gradnerstraße wird vom Land weiter Richtung Straßgang gebaut und in der Georgigasse erfolgt noch heuer der wichtige Lückenschluss zwischen Schlossgasse und Baiernstraße.“



**Masterplan
Radoffensive Graz 2030**

Radwege-Infrastruktur – Bestand

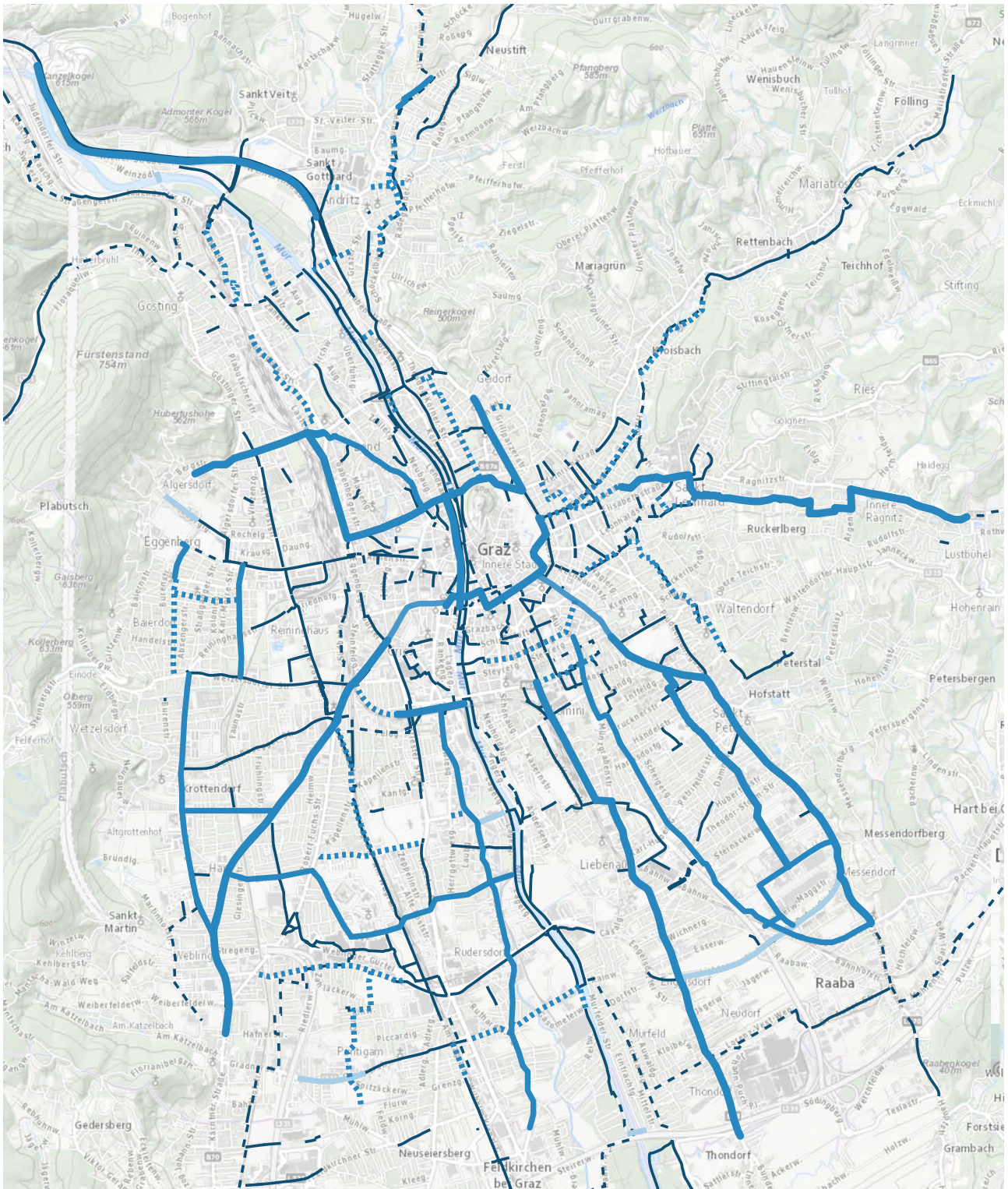
bestehende Radwege-Infrastruktur (neben verkehrsberuhigten Nebenstraßen)



- Bestehende bauliche Radwege
- - weitere beschriebene Radrouten
- ... Bereits laufende Planungsvorhaben

Projekte der Radoffensive bis 2030

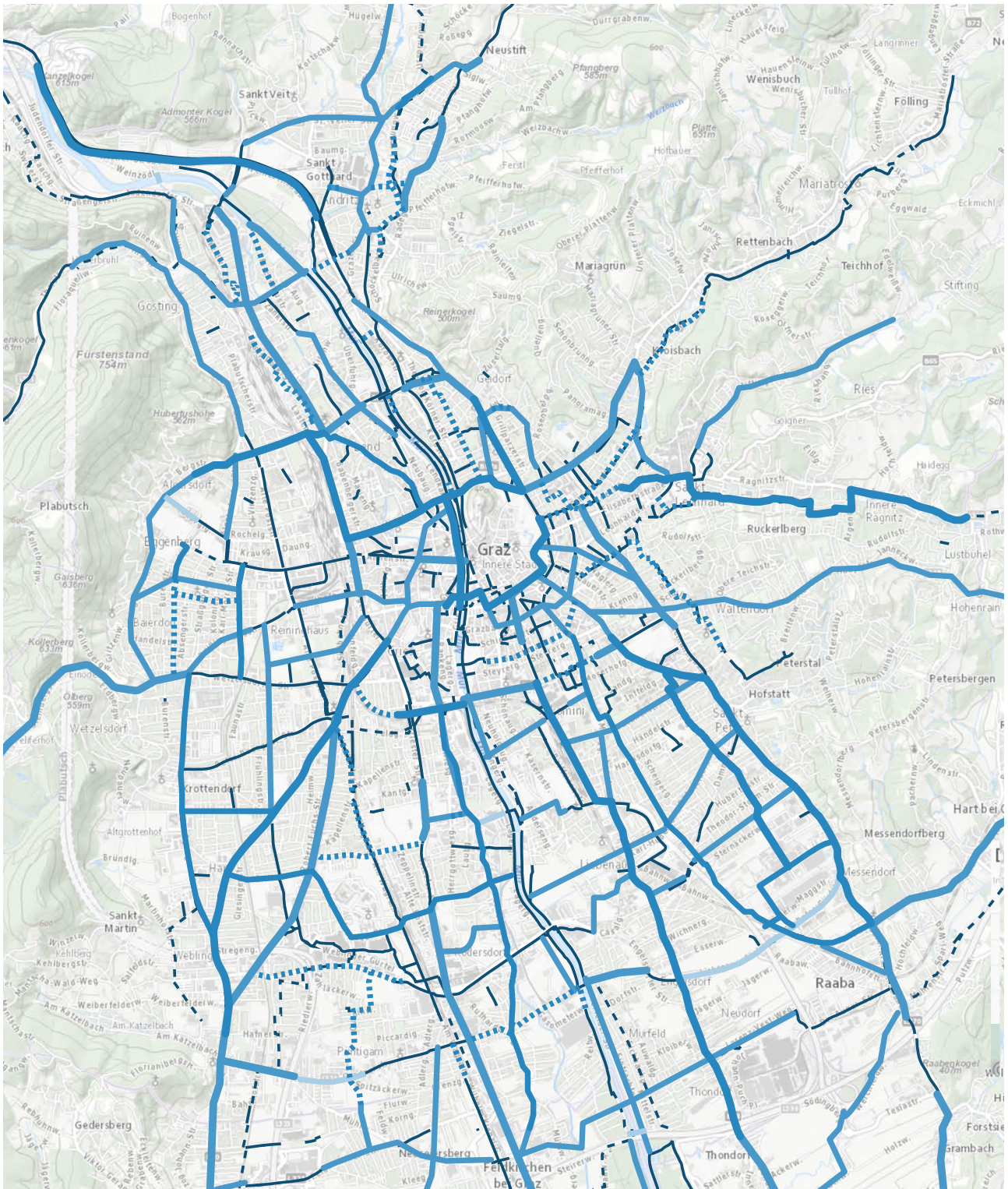
Konkrete Planungen, umsetzbar bis 2030



- Bestehende bauliche Radwege
- - weitere beschriebene Radrouten
- Bereits laufende Planungsvorhaben
- Geplante Hauptrouten bis 2030
- Geplante Nebenrouten bis 2030
- Mögliche Fahrradstraßen bis 2030

Vervollständigung des Gesamtnetzes nach 2030

Weiterführende Routenplanungen zur Ausschöpfung des vollen Potenzials



- Bestehende bauliche Radwege
- weitere beschilderte Radrouten
- Bereits laufende Planungsvorhaben
- Geplante Hauptrouten bis 2030
- Geplante Nebenrouten bis 2030
- Mögliche Fahrradstraßen bis 2030
- Weiterführende Planungen 2030+

Routen und Teilstücke – Vorplanungen abgeschlossen

Diese Übersicht zeigt jene Teilstücke, deren Vorplanungen von den für den jeweiligen Sektor beauftragten Planungsbüros bereits abgeschlossen sind. Die Vorplanungen berücksichtigen bereits örtliche und räumliche Gegebenheiten, aktuelle Auslastungen sowie positive Auswirkungen auf andere nachhaltige Mobilitätsformen wie ÖV und Fußverkehr sowie die Aufenthaltsqualität im Öffentlichen Raum.

Im nächsten Schritt erfolgt die **Detailplanung** als Grundlage für die verkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren und in Folge die bauliche Umsetzung. In dieser Phase arbeiten die Verkehrsplaner von Stadt und Land eng mit dem Straßenamt zusammen, das sich seit Projektstart aktiv in die Radoffensive einbringt. Bevölkerung, Anrainer und Wirtschaftstreibende werden im Zuge einer Roadshow über die Details informiert und können eigene Ergänzungs- und Verbesserungsvorschläge einbringen.

Sektor	Route	Teilstück	Länge Teilstück (km)	geschätzte Ø Kosten/ Kilometer (Mio. Euro)	geschätzte Kosten/ Teilstück (Mio. Euro)	Bau (möglich) ab
NO	HR13	Geidorfplatz – WKO	1,200	0,58	0,70	2021
NO	HR1	Andritz - Gratkorn	4,000	0,43	1,70	2021
SO	HR5/1	St. Peter – Raaba/Grambach	4,400	0,57	2,50	2021
SO	HR6	Liebenau – Gössendorf	5,400	2,98	16,10	2021
NW	NR	Straßganger Straße	2,800	0,36	1,00	2021
Kern	HR0/1	Hauptbahnhof -Geidorfplatz	2,100	1,05	2,20	2021/22
Kern	HR0/2	Sonnenfelsplatz -Griesplatz	2,250	1,11	2,50	2022
Kern	HR0/2	Radetzkybrücke – Keplerbrücke West	1,200	0,42	0,50	2022
NO	HR4	Ries – Ragnitz	4,750	2,11	10,00	2022
SW	HR8	Straßgang – Seiersberg	5,800	1,21	7,00	2022
NW	HR11	Gösting	3,300	2,12	7,00	2022
Kern	NR	Kalvariengürtel – Lendplatz	1,500	0,33	0,50	2022
SW	NR	Rudersdorfer Str. – Puchstr. – Herrgottwiesg.	4,800	2,08	10,00	2022
NW	NR	Gaswerkstraße	1,200	0,25	0,30	2022
NW	NR	Grottenhofstraße	1,000	1,10	1,10	2022
NW	NR	Herbersteinstraße	0,900	1,00	0,90	2022
SW	NR	Webling – Murkraftwerk	3,750	0,27	1,00	2022
SW	HR13	Wetzelsdorf – St.Peter	0,700	17,14	12,00	2023
SO	HR5/2	St. Peter – Raaba/Grambach	4,300	2,33	10,00	2023
NW	HR13	Bahnhofgürtel	1,190	1,01	1,20	2023
NO	NR	Weintzenstraße	0,415	3,61	1,50	2023
SO	NR	Neufeldweg	4,900	1,24	6,10	2023
			61,855	1,97	95,80	

Planungsgrundsätze für die Radhauptstadt Graz

- 1. Mehr Lebensqualität für den öffentlichen Raum.** Radverkehr wird zu einem integralen Bestandteil der Stadtentwicklung mit dem Ziel, die Lebensqualität im öffentlichen Raum nachhaltig zu verbessern. Daher geht die Planung von Radverkehrsanlagen – wo immer das möglich ist – mit der Schaffung von zusätzlichen Verweilzonen und Grünraum einher.
- 2. Verbesserungen für den Radverkehr ohne Nachteile für Fuß- und öffentlichen Verkehr.** Bei planerischen und baulichen Eingriffen in öffentliche Verkehrsflächen ist sicherzustellen, dass sich die Gesamtsituation für den Radverkehr verbessert. Verbesserungen für den Radverkehr dürfen im Gesamtsystem zu keiner Verschlechterung für Fußgänger*innen und Öffentlichen Verkehr führen. Mischnutzungen von Rad- und Fußverkehr sind generell zu vermeiden. Ausgenommen in Bereichen, wo dies der Aufenthaltsqualität zugeht.
- 3. Attraktivierung mittels Durchgängigkeit und maximale Sicherheit.** Der Radverkehr erhält eine ebenso durchgängige Infrastruktur wie die andere Verkehrsarten. Hauptrouten werden in Hinblick auf direkte Verbindungen, Attraktivität und Sicherheit mit der gleichen Konsequenz geplant wie Korridore für den Öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr. Wo umwegfreie und sichere Routenführungen nicht anders zu realisieren sind, bekommt Radverkehr den Vorzug gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Bei Entfall von Parkplätzen zugunsten des Radverkehrs werden für Anrainer und Besuch alternative Angebote geschaffen.
- 4. Konfliktvermeidung an Kreuzungen.** Zugunsten der Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs erfolgen Ampelschaltungen soweit wie möglich konfliktfrei. An Kreuzungen hat die Durchgängigkeit des Radverkehrs Priorität gegenüber Parkplätzen, Ladezonen sowie Abbiegestreifen für den motorisierten Individualverkehr.
- 5. Effizientere Nutzung verfügbarer Abstellflächen.** An allen wichtigen Zielorten werden komfortable Fahrradabstellanlagen errichtet. Wo es trotz Bedarf keine oder zu wenige Fahrradabstellplätze gibt, werden – in Sinne einer effizienteren Flächennutzung – Parkplätze in Stellplätze für Einspurige umgewidmet.
- 6. Sichere Öffnung des Einbahnsystems für den Radverkehr.** Nach Möglichkeit werden sämtliche Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen geöffnet und mit angemessen breiten Fahrradstreifen oder als Fahrradstraßen aus- und umgebaut.
- 7. Priorität für aktive Mobilität im Stadtkern.** In der Innenstadt und den Stadtteil- und Bezirkszentren bekommen Fuß- und Radverkehr oberste Priorität, gefolgt von Öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr.

Involvierte Behörden, Abteilungen und Unternehmen

Der Masterplan zur Radoffensive Graz 2030 ist das Ergebnis der 18-monatigen Arbeit von mehr als 50 Expertinnen und Experten in Magistrat und Holding Graz, im Amt der Steiermärkischen Landesregierung, sowie in in den Büros der sechs Sektorenplaner. Hier alle involvierten Organisationen im Überblick.

Stadt Graz

- Stadtbaudirektion
Referat für EU-Programme
und internationale Kooperationen
- Straßenamt
- Abteilung für Verkehrsplanung
Verkehrsreferat und dauerhafte Nutzungen
Referat Verkehrssteuerung
und Straßenbeleuchtung
- Abteilung für Grünraum und Gewässer
- Stadtvermessungsamt
- Stadtplanungsamt
Gestaltung öffentlicher Raum
Stadtentwicklung und
Flächenwidmungsplanung
Gutachten
- Holding Graz Kommunale
Dienstleistungen GmbH/Stadtraum

Land Steiermark, A 16

- Landesbaudirektion
- Referat Gesamtverkehrsplanung
und Straßeninfrastruktur – Neubau
- Referat Öffentlicher Verkehr
- Referat Straßeninfrastruktur – Bestand
- Bereich Radwege, Lärmschutz,
Unfallhäufungsstellen
- Bereich Brückenbau
- Referat Liegenschaften und technische Dienste
- Referat Verkehrsbehörde
- Fachteam Baukultur
- Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst
- Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum
- Verkehrsverbund Steiermark GmbH

Planungsunternehmen

- Artgineering Office for Urbanism
and Architecture
- IKK Engineering GmbH
- dhk CONSTRUCTIV Ziviltechniker GmbH
- BHM-Ingenieure,
Engineering & Consulting GmbH
- PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH
- Sammer & Partner ZT GmbH
- Verkehrplus – Prognose, Planung
und Strategieberatung GmbH
- integral Ziviltechniker GmbH
- Trafility GmbH
- Staatlich befugter und beeideter Ziviltechniker
Dipl.-Ing. Rudolf Fruhmann
- Ingenieurkonsulent für Bauingenieurwesen
Prime Mobility & Consulting GmbH

Consulting und Datenermittlung

- Bike Citizens Mobile Solutions GmbH
- Mobility Lab Graz grenzenlos
- Technische Universität Graz
Institut für Straßen- und Verkehrswesen
Institut für Städtebau
- StadtLABOR Innovationen
für urbane Lebensqualität GmbH
- UNZWAR Corporate Culture Consulting