

Lebenswertes Graz

Lebenswertes Graz – Die Vision einer lebenswerten Zukunft für die Stadt

DI Thomas Gruber Contributors

21. April 2022

MIT License

Copyright (c) 2022 DI Thomas Gruber

Permission is hereby granted, free of charge, to any person obtaining a copy of this software and associated documentation files (the "Software"), to deal in the Software without restriction, including without limitation the rights to use, copy, modify, merge, publish, distribute, sublicense, and/or sell copies of the Software, and to permit persons to whom the Software is furnished to do so, subject to the following conditions:

The above copyright notice and this permission notice shall be included in all copies or substantial portions of the Software.

THE SOFTWARE IS PROVIDED "AS IS", WITHOUT WARRANTY OF ANY KIND, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING BUT NOT LIMITED TO THE WARRANTIES OF MERCHANTABILITY, FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE AND NONINFRINGEMENT. IN NO EVENT SHALL THE AUTHORS OR COPYRIGHT HOLDERS BE LIABLE FOR ANY CLAIM, DAMAGES OR OTHER LIABILITY, WHETHER IN AN ACTION OF CONTRACT, TORT OR OTHERWISE, ARISING FROM, OUT OF OR IN CONNECTION WITH THE SOFTWARE OR THE USE OR OTHER DEALINGS IN THE SOFTWARE.

OPENSTREETMAP Die Kartenausschnitte wurden großteils aus dem Openstreetmap-Projekt übernommen.

Eine Stadt so schön wie keine andere.

Inhaltsverzeichnis

I. Fahrradinfrastruktur	1
1. Einleitung	3
2. Allgemeine Überlegungen	5
2.1. Ausweichroute Plabutschunnel	5
3. Fahrradtunnel	7
3.1. Route 1: Fahrradtunnel Universitäten	7
3.1.1. Zufahrt Schulzentrum St. Peter	8
3.1.2. Zufahrt Neue Technik	10
3.1.3. Zufahrt Alte Technik	11
3.1.4. Zufahrt Lichtenfelsgasse	13
3.1.5. Mögliche Verlängerung nach Süden	14
3.1.6. Mögliche Verlängerung nach Norden	15
3.2. Route 2: Fahrradtunnel Innenstadt – LKH	15

Vision

Vision.

Soll enthalten:

Warum Graz so eine schöne Stadt ist.

Warum man Graz noch verbessern kann und muss.

Was wir mit den Vorschlägen in diesem Dokument erreichen wollen.

Teil I.

Fahrradinfrastruktur

1. Einleitung

Städte wurden in den letzten Jahrzehnten oft mit dem Fokus geplant, den Autoverkehr so flüssig wie möglich zu machen und Fahrzeiten mit dem Auto zu minimieren. Das ging oft auf Kosten der sanften Mobilität, und der öffentliche Raum in Städten ist oft überwiegend Auto-Infrastruktur: Straßen und Parkplätze.

Die Stadt Graz hat im Jahr 2021 den *Masterplan für die Radhauptstadt*¹ vorgestellt, der zahlreiche Projekte für das Ausbauen und Erweitern der Radinfrastruktur enthält.

Dieser Plan wird von uns als Basis genommen, auf die wir weitere Ideen und Projekte aufsetzen.

¹Masterplan für die Radhauptstadt

2. Allgemeine Überlegungen

In diesem Kapitel sammeln wir generelle Überlegungen und Konzepte zur Radinfrastruktur in Graz. Dabei geht es darum, wo welche Infrastruktur bevorzugt werden sollte, wie das passieren kann und warum.

2.1. Ausweichroute Plabutschunnel

Der ist eine essentielle Verkehrsader für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Güterverkehr. Er ist Teil der *A9 Phyrn-Autobahn* und damit eine wichtige Umfahrung des Grazer Stadtgebietes in Nord-Süd-Richtung.

Erfahrungsgemäß ist der Tunnel jedoch immer wieder gesperrt. Das führt oft zu einem Verkehrschaos im Grazer Stadtgebiet, da der gesamte Verkehr nun durch Graz muss.

Wir erkennen die „Ausweichroute“¹ für den Plabutschunnel durch Graz als solche an und sind uns bewusst, dass eine Behinderung des Autoverkehrs auf dieser Route unbedingt vermieden werden muss. Im Falle einer Sperrung des Tunnels muss sichergestellt werden, dass der Ausweichverkehr nach wie vor möglichst flüssig durch Graz fließen kann, um ein Verkehrschaos zu verhindern.

Insbesondere sollen auf dieser Route keine Fahrspuren verschwinden und der Autoverkehr soll hier die höchste Priorität haben.

¹Wiener Straße, Bahnhofgürtel, Kärntner Straße, Weblinger Kreisverkehr

3. Fahrradtunnel

Gerade im dicht verbauten Grazer Stadtgebiet rund um das Zentrum ist oft nicht ausreichend Platz für große Fahrradinfrastruktur vorhanden. Oft ist es möglich, auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer die Radinfrastruktur auszubauen, doch das stößt an seine Grenzen.

Eine der Lösungen dafür sind unterirdische Tunnel ausschließlich für den Fahrrad-Verkehr.

Die Vorteile liegen auf der Hand:

- Schnelle Direktverbindung
- Fahrräder werden nicht durch andere Verkehrsteilnehmer ausgebremst
- Andere Verkehrsteilnehmer werden nicht durch Fahrräder ausgebremst
- Tunnel sind eine wetterfeste Option

Die Nachteile sind jedoch auf der anderen Seite ebenfalls offensichtlich:

- Sehr teuer
- Unflexibel – Zu- und Ausfahrt sind nur an bestimmten Stellen möglich
- Jede Zufahrt braucht eine flache, raumintensive Rampe

Tunnel sind deswegen nur an ausgewählten Stellen möglich und sinnvoll, wo einerseits auf der Oberfläche wirklich nicht ausreichend Platz ist, und auf der anderen Seite ein hohes Potential gegeben ist.

Überlegenswert ist auch, ob man die Tunnel – je nach Ort, noch breiter ausbaut, um sie auch für Fußgänger als attraktive Alternative zu öffnen.

3.1. Route 1: Fahrradtunnel Universitäten

Folgende Route schlagen wir als Hauptverbindung im Grazer Osten in Tunnelform vor:

- Schulzentrum St. Peter
- Neue Technik
- Alte Technik
- Lichtenfelsgasse

3. Fahrradtunnel

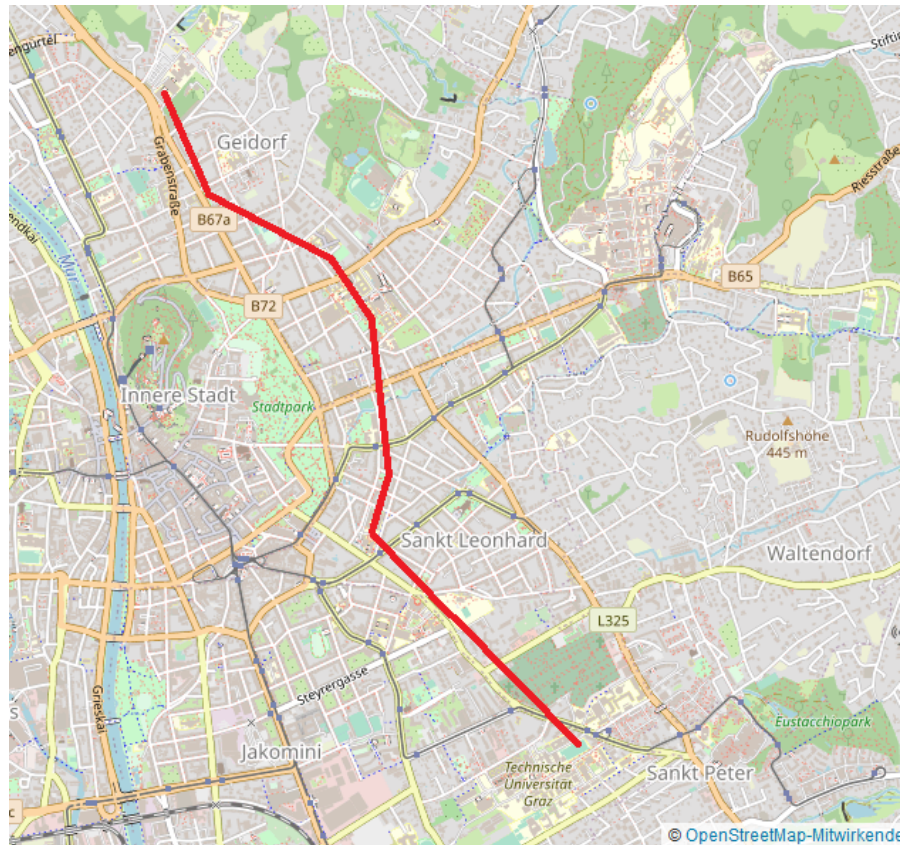


Abbildung 3.1.: Verlauf der Linie 1 zwischen den Zufahrten

- KFU Hauptgebäude (Kreuzung mit Route 2)
- Kreuzschwestern-Park
- Wirtschaftskammer/Campus02

Zwischen den einzelnen Universitäten findet oft besonders reger Radverkehr statt, und auf dieser Achse ist aufgrund der Bauweise der Stadt oft besonders wenig Platz für Radinfrastruktur.

Dieser Tunnel stellt eine Achse Nord-Süd dar und ist mit einer Kreuzung sowohl mit dem Stadtzentrum als auch dem Landeskrankenhaus verbunden.

3.1.1. Zufahrt Schulzentrum St. Peter

Die Zufahrt soll (vorläufig) der südlichste Punkt der Linie 1 sein und damit sowohl selbst ein großes Einzugsgebiet als auch eine gute Anbindung an den weiteren Verkehr haben. Beides ist gegeben; nicht umsonst ist die Haltestelle Schulzentrum St. Peter schon aktuell ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr.

3.1. Route 1: Fahrradtunnel Universitäten

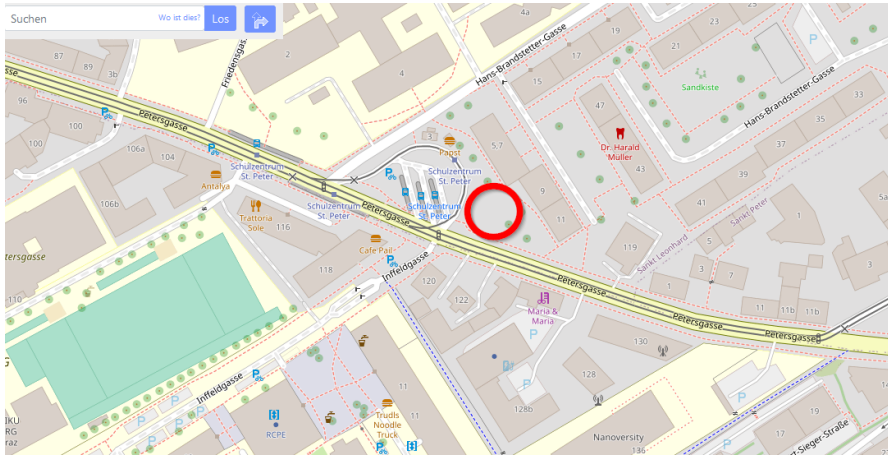


Abbildung 3.2.: Vorgeschlagener Ort der Zufahrt in den Tunnel der Linie 1

Die Zufahrt soll direkt an der Straßenbahnhaltestelle Schulzentrum St. Peter liegen.

Die Zufahrt selbst wird einen Teil des Grünbereichs neben der Haltestelle auffressen.

Durch diese Zufahrt wird das gesamte Schulzentrum erschlossen, zu dem unter anderem die , der der Technischen Universität Graz, das und das gehören.

Damit die Zufahrt besser an den Verkehr angebunden ist, sind hier weitere Maßnahmen nötig:

Fahrradgarage St. Peter Schulzentrum Direkt im Bereich der Zufahrt sollte eine Parkgarage für Fahrräder unterirdisch errichtet werden. Diese Garage kann sowohl dazu dienen, das Fahrrad dort abzustellen, während man eine der Ausbildungsstätten besucht, als auch als Park-and-Ride-Lösung für Personen, die von hier aus mit dem Bus oder der Straßenbahn weiterfahren wollen.

Anschluss Berufsschule Es soll eine Möglichkeit geschaffen werden, von der Zufahrt direkt auf das Gelände der Berufsschule St. Peter zu gelangen. Dafür ist die Errichtung eines weiteren (kurzen) Radweges nötig, der auch eine sichere Querung der erlaubt.

Straßenquerung Petersgasse Ein signifikanter Teil der Benutzer der Zufahrt werden aus der kommen bzw. in die Inffeldgasse weiterfahren wollen, um einerseits den Campus Inffeldgasse der Technischen Universität Graz zu erreichen, als auch den Anschluss an die Radroute , die am westlichen Ende der Inffeldgasse ihren Anfang nimmt. Dafür ist eine sichere Querung der nötig. Da die Petersgasse eine wichtige Route für den motorisierten Individualverkehr ist, gibt es hier inhärentes Konfliktpotential.

Alternative: Zwei Ausfahrten Um das Konfliktpotential in der Petersgasse zu umgehen, wäre es auch denkbar, eine Unterführung unter der Straße anzubieten und eine

3. Fahrradunnel

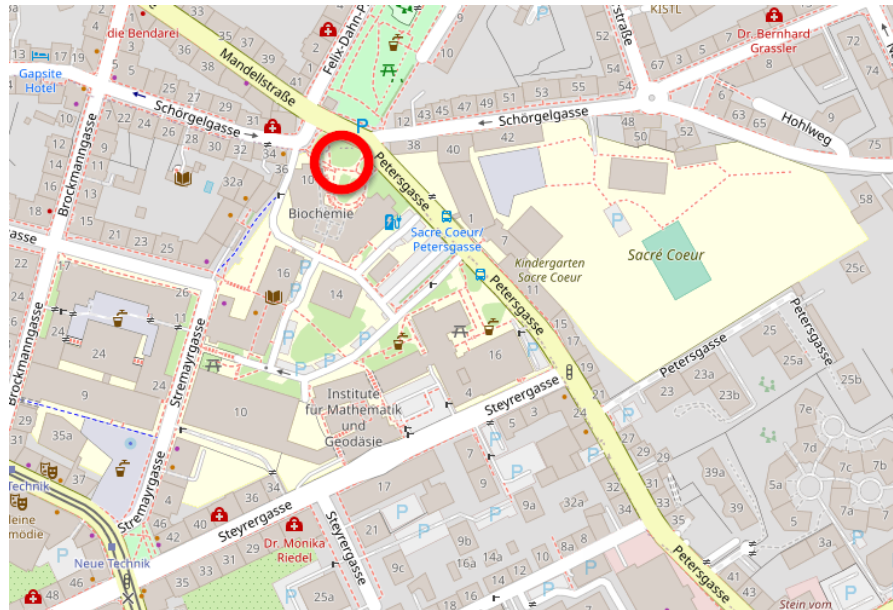


Abbildung 3.3.: Ort der Zufahrt Neue Technik auf dem Vorplatz der Biochemie

zweite Ausfahrt am Anfang der Inffeldgasse zu bauen, sodass die Zufahrt St. Peter Schulzentrum letztlich aus zwei unterschiedlichen Zufahrten besteht. Das hat natürlich den Nachteil höherer Kosten, löst aber den Konflikt in der Petersgasse komplett auf.

3.1.2. Zufahrt Neue Technik

Die nächste Zufahrt soll im Bereich der liegen. Einerseits ist der Radpendelverkehr zwischen Inffeldgasse und Neuer Technik traditionell immer sehr hoch, andererseits gibt es dafür oberirdisch keine vernünftige Möglichkeit, weswegen es zu zahlreichen Konflikten zwischen Autofahrern und Radfahrern auf der kommt.

Anschluss Von hier aus ist ein guter Anschluss an das weitere Radwegenetz gegeben. Über die gelangt man direkt zum und über den anschließenden Radweg in die . Auf der anderen Straßenseite befindet sich mit dem eine weitere größere Schule.

Fahrradgarage An dieser Zufahrt bietet sich eine unterirdische Fahrradgarage sehr an, da hier die Stellplätze an der Oberfläche begrenzt sind. Sowohl das Gelände der Neuen Technik als auch des Sacré Coeur bieten Stellmöglichkeiten an, die sind jeweils aber sehr begrenzt.

Umgestaltung der Kreuzung Schörgelgasse/Petersgasse/Mandellstraße Die Mandellstraße geht bei der ersten Einmündung der Schörgelgasse in die Petersgasse über.



Abbildung 3.4.: Die Petersgasse mit den Einmündungen der Schörgelgasse ist aktuell bereits ein unübersichtlicher Bereich.

Diese Kreuzung ist bisher schon recht unübersichtlich, da hier zahlreiche unterschiedliche Verkehrsteilnehmer in unterschiedliche Richtungen abbiegen. Es gibt einen Zebrastreifen, mehrere Fahrradspuren und die zwei sehr nah beieinanderliegenden Kreuzungen Felix-Dahn-Platz/Mandellstraße/Petersgasse/Schörgelgasse und Petersgasse/Schörgelgasse.

Option: Unterirdische Querung der Petersgasse Als Option wäre eine unterirdische Querung der Petersgasse denkbar, evtl. ein direkter Zugang zum Sacré Coeur von der Fahrradgarage aus, sodass hier die Querung der Petersgasse nicht mehr nötig ist, wenn man von der Zufahrt zum Sacré Coeur möchte.

3.1.3. Zufahrt Alte Technik

Ein weiterer häufig benutzter Weg, der an der Oberfläche über kaum Fahrradinfrastruktur verfügt, ist die Verbindung zwischen der Neuen Technik und der .

Ort der Zufahrt Für die Zufahrt gibt es hier mehrere Möglichkeiten, die alle ihr Für und Wider haben. Für eine Zufahrt direkt an der spricht die etwas zentralere Lage und dass hier keine Grünflächen weichen müssten. Möglich, wenn auch fragwürdig in der Nützlichkeit, wäre ein zusätzlicher Ausgang direkt im Innenhof des Universitätsgebäudes. Eine Zufahrt im Park der Universität würde zwar Grünflächen zerstören, hätte aber das beste Platzangebot und wäre auch näher an der Straßenbahnlinie 6. Zu favorisieren wäre hier wahrscheinlich eine Zufahrt an der Kreuzung und Rechbauerstraße.

Verbesserung Radwegenetz Unabhängig davon, dass hier eine Zufahrt zum Tunnel besteht, braucht der Bereich rund um die Neue Technik eine Verbesserung des Radwegenetzes. Die Rechbauerstraße sowie alle seine Seitengassen sind ein typischer Konfliktbereich für Fahrräder und Autos. Hier sollte überlegt werden, Parkstreifen für Autos

3. Fahrradtunnel

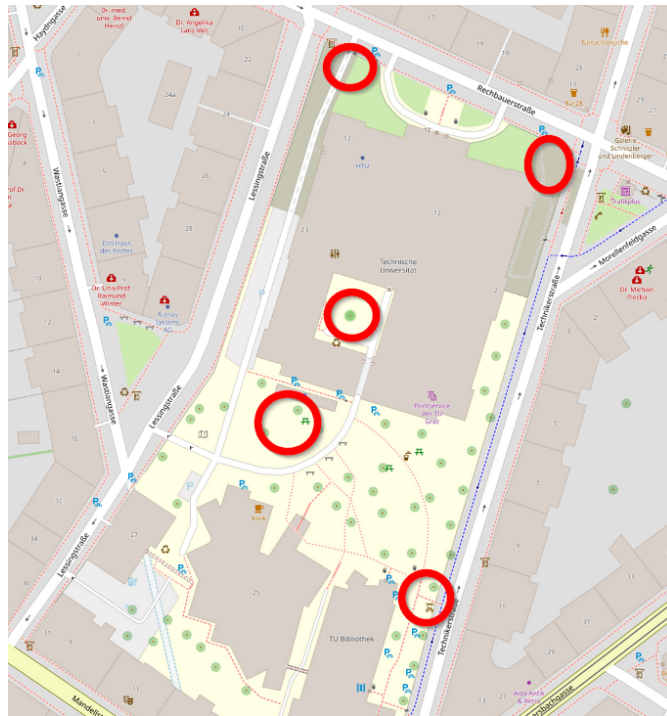


Abbildung 3.5.: Es gibt hier mehrere Möglichkeiten für die Zufahrt zum Tunnel. Der Genaue Ort müsste mit der Universität abgeklärt werden.

3.1. Route 1: Fahrradtunnel Universitäten



Abbildung 3.6.: Vorschlag eines Verkehrsberuhigten Bereichs um die Alte Technik, der die Zufahrt Alte Technik noch wichtiger machen würde.

aufzulösen und daraus Radwege zu machen, insbesondere in der Rechbauerstraße, der , der , der , der , der und der .

Fahrradgarage Eine unterirdische Fahrradgarage bietet sich in diesem Bereich besonders an, da das Gebiet besonders dicht verbaut ist und auf der Oberfläche sehr wenig Platz dafür ist. Dadurch kann an der Oberfläche Platz, der aktuell als Fahrradabstellplatz genutzt wird, wieder anderweitig verwendet werden.

Alternative: Verkehrsberuhigter Bereich Sollte der Alternativvorschlag umgesetzt werden, das Viertel um die Alte Technik zu einem Verkehrsberuhigten Bereich umzugestalten, dann würde diese Zufahrt zum Fahrradtunnel sogar noch mehr an Bedeutung gewinnen und könnte etwas zentraler verortet sein (zum Beispiel im Dreieck Morellenfeldgasse, Technikerstraße und Rechbauerstraße).

3.1.4. Zufahrt Lichtenfeldgasse

Die nächste Zufahrt befindet sich im Uni-Park ist ein wichtiger Anschluss zum und den gesamten westlichen Bereich zwischen Leonhardstraße und Elisabethstraße.

Ort der Zufahrt Die Zufahrt soll sich im Uni-Park hinter der Universität für Musik und Darstellende Kunst verbinden, da hier der einzige Platz in dieser Gegend dafür ist.

3. Fahrradunnel

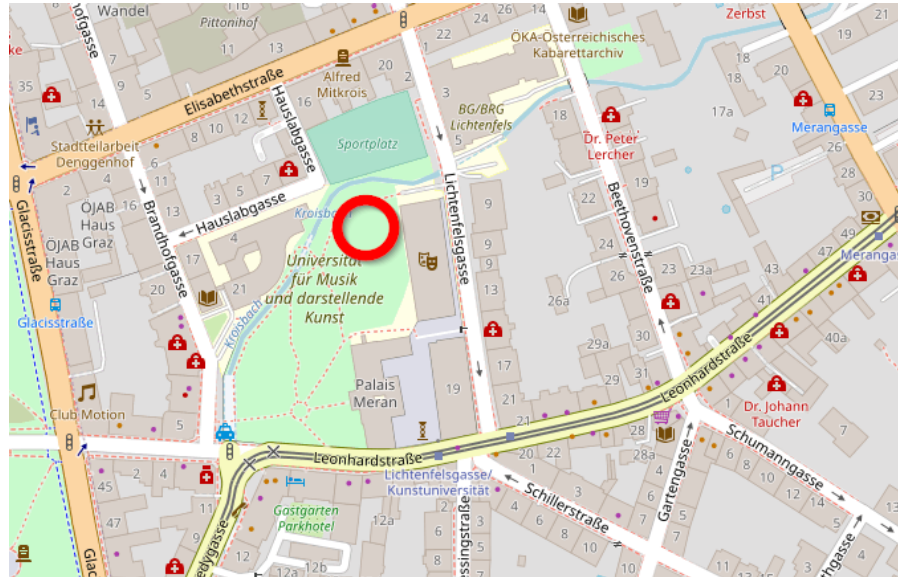


Abbildung 3.7.: Zufahrt zur Lichtenfelsgasse im Uni-Park hinter der Universität für Musik und Darstellende Kunst

Anschluss Wichtiges Einzugsgebiet dafür sind das BG/BRG Lichtenfels, die Universität für Musik und Bildende Kunst sowie das Theater im Palais. Um einen sicheren Zugang zum Lichtenfels-Gymnasium zu ermöglichen, sollte hier überprüft werden, ob ein Übergang über die Lichtenfelsgasse angepasst werden muss. Außerdem sollte durch den Uni-Park ein Radweg mit Anschluss zur Lichtenfelsgasse und im Süden in die geplant werden.

Fahrradgarage An dieser Position sollte eine Fahrradgarage mittlerer Größe angedacht werden. Das spart einerseits Platz auf der Oberfläche, bietet aber auch genügend Abstellplätze für all jene, die zur Uni oder der Schule fahren wollen.

Option: Umgestaltung der Lichtenfelsgasse Die Hauptzufahrt zur

3.1.5. Mögliche Verlängerung nach Süden

Von der Zufahrt Schulzentrum St. Peter aus ist eine Verlängerung nach Süden denkbar mit folgenden weiteren Zufahrten:

- ORF-Park
- Wohnpark St. Peter
- Messendorf
- Raaba

3.1.6. Mögliche Verlängerung nach Norden

Von der Zufahrt Wirtschaftskammer aus ist eine weitere Verlängerung in Richtung Norden denkbar mit folgenden weiteren Zufahrten:

- Ortweinschule

Von dort aus ist das Radwegenetz auch oberirdisch gut möglich und teilweise bereits ausgebaut.

3.2. Route 2: Fahrradunnel Innenstadt – LKH

Eine weitere mögliche Route mit potentiell hohem Fahrradverkehrsaufkommen und wenig Platz auf der Oberfläche ist eine Verbindung vom LKH in die Innenstadt, von wo eine Direktverbindung zum Murradweg möglich sein kann und soll.

Folgende Zufahrten sind hier geplant:

- LKH
- Universität Hauptgebäude (Kreuzung mit Route 1)
- Stadtpark Murpromenade

Abbildungsverzeichnis

3.1. Verlauf Linie 1	8
3.2. Zufahrt St. Peter Schulzentrum	9
3.3. Zufahrt Neue Technik	10
3.4. Petersgasse/Mandellstraße mit Kreuzung Schörgelgasse	11
3.5. Zufahrten Alte Technik	12
3.6. Verkehrsberuhigter Bereich Alte Technik	13
3.7. Zufahrt Lichtenfelsgasse	14

Index

Alberstraße, 13
Alten Technik, 11

Berufsschule St. Peter, 9
BG/BRG Lichtenfelsgasse, 13
Brandhofgasse, 14
BRG Petersgasse, 9

Campus Inffeldgasse, 9

Dietrichsteinplatz, 10

Gartengasse, 13

Hans-Brandstetter-Gasse, 9
Haydngasse, 13

Inffeldgasse, 9

Koperinikusgasse, 10

Lessingstraße, 11, 13

Morellenfeldgasse, 13

Neuen Technik, 10
Neufeldweg, 9

Petersgasse, 9, 10
Plabutschtunnel, 5

Rechbauerstraße, 11

Sacré Coeur, 10
Schulzentrum St. Peter, 8
Schörgelgasse, 10
Straßenbahnlinie
 6, 11

Wastiangasse, 13
WIKU BRG Graz, 9