

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

<b>I. Fahrradinfrastruktur</b>	<b>1</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>2. Allgemeine Überlegungen</b>	<b>5</b>
2.1. Ausweichroute Plabutschunnel . . . . .	5
<b>3. Fahrradtunnel</b>	<b>7</b>
3.1. Route 1: Fahrradtunnel Universitäten . . . . .	7
3.1.1. Zufahrt Inffeldgasse . . . . .	8
3.1.2. Mögliche Verlängerung nach Süden . . . . .	8
3.1.3. Mögliche Verlängerung nach Norden . . . . .	9
3.2. Route 2: Fahrradtunnel Innenstadt – LKH . . . . .	9



# 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*<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup>Masterplan 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“<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup>Wiener 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:

- Inffeldgasse
- Neue Technik
- Alte Technik
- Lichtenfelsgasse

### 3. Fahrradtunnel

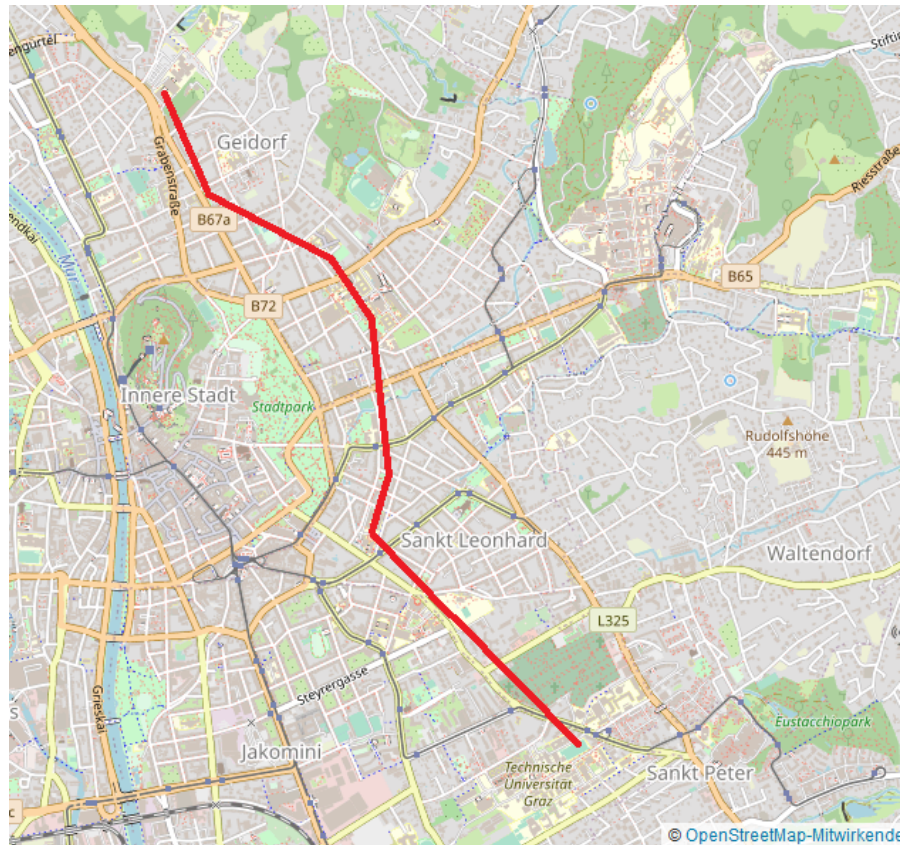


Abbildung 3.1.: Verlauf der Linie 1 zwischen den Zufahrten

- 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 Inffeldgasse

#### 3.1.2. Mögliche Verlängerung nach Süden

Von der Zufahrt Inffeldgasse aus ist eine Verlängerung nach Süden denkbar mit folgenden weiteren Zufahrten:



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

### 3.1.3. 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: Fahrradtunnel 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
--------------------------------	---



# Index

Plabutschunnel, 5