

FAHR RAD!

• DIE RÜCKEROBERUNG
DER STADT • • RECLAIM THE CITY •

RIDE A BIKE!

SCHNITTSTELLE GRAZ

 DEUTSCHES
ARCHITEKTURMUSEUM

HDA
HAUS DER ARCHITEKTUR

 TU
Graz

145 Institut für Städtebau

GRAZ
STADTBAUDIREKTION



1890-1930

LEGENDE

Bestand

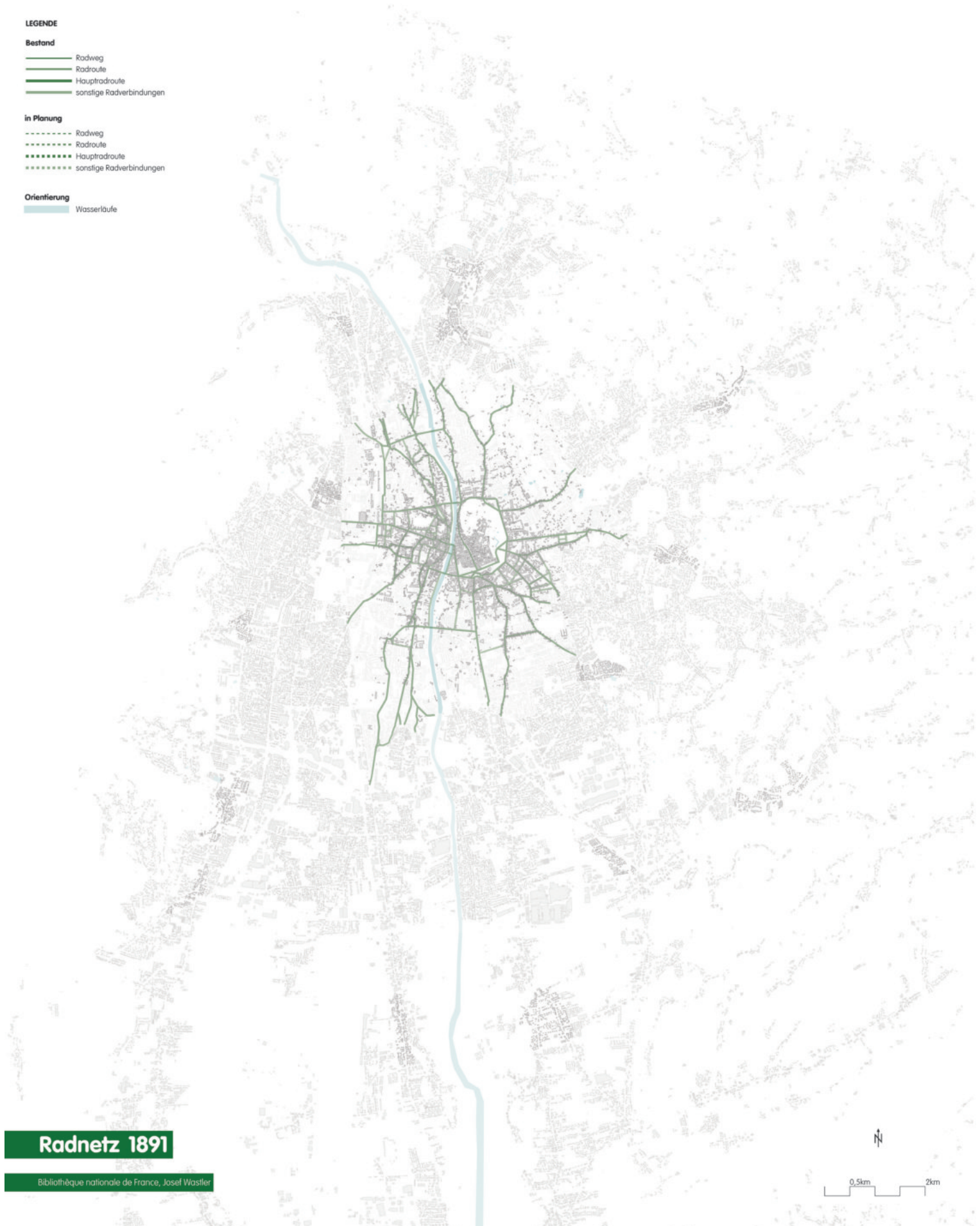
- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

In Planung

- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

Orientierung

- Wasserläufe



Radnetz 1891

Bibliothèque nationale de France, Josef Wastler



BÜRGERLICHE RADVEREINE ALS ERSTE INITIATIVEN DER FAHRRADKULTUR IN GRAZ



01

Die Erfolgsgeschichte des Fahrrades beginnt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

1886 gab es bereits 120 Radvereine in der österreichischen Monarchie. Das erste offizielle Radrennen des Steirischen Radfahrer-Gauverbands (STRGV) wurde 1887 ausgetragen.

Die ersten Radvereine in Graz waren:

- Der „Grazer Bicycle Club“ (GBC) (1882), ein Verein für die bürgerliche Mittelschicht mit einem Vereinslokal in der Steinfelder Bierhalle,
- Der „Grazer Radfahrer Club“ (GRC) (1886), ein Verein für Beamte mit einem Vereinslokal in der Puntigamer Bierhalle,
- Der „Akademisch technische Radfahr Verein“ (ATRV) (1887), ein Verein für Akademiker mit einem Vereinslokal in der Steinfelder Bierhalle, und
- Der „Grazer Damen Bicycle Club“ (GDDBC) (1893) mit dem Vereinslokal in der Fahrschule Steininger.

Ab 1890 wurde das Fahrrad immer mehr für den Berufsverkehr eingesetzt und 1896 wurden schließlich die ersten Arbeiter Fahrrad Clubs wie der „Steiermärkische Arbeiter-Radfahrerbund“ (StmkARB) gegründet.

Die erste Radfahrordnung trat bereits 1887 in Kraft und legte fest, dass auf allen Straßen, in denen zwei Fuhrwerke nebeneinander fahren konnten, das Radfahren erlaubt war. Ausgenommen waren Mur- und Sporgasse.

Fast alle Straßen der Stadt gehörten somit zum „Radwegenetz“. Radfahren wurde immer beliebter und auch die Fahrradproduktion nahm in Graz schnell Fahrt auf. Bekannte Grazer Fahrradproduzenten wie Albl, Puch und Cless&Plessing produzierten 1890 rund 180 Fahrräder und im Jahr 1896 bereits zwischen 6000 und 9000 Stück. Gasthäuser wie „Bierjackl“, „Goldener Steinbock“, „Österreichischer Hof“, die „Puntigamer Bierhalle“ und das „Café Post“ wurden mit dem Wirtshauschild des STRGV ausgezeichnet, und waren damit schon äußerlich als „Radfahrergaststätte“ gekennzeichnet.

Um die Zeit der Jahrhundertwende, dem Höhepunkt des bürgerlichen Radvereinswesens, gab es bereits 35 Radfahrvereinigungen in Graz. Die Stadt selbst hatte zu dieser Zeit knapp mehr als 130.000 Einwohner. Mit dem beginnenden Siegeszug des Automobils geriet das Fahrrad nach und nach ins Hintertreffen und wurde schließlich mehr und mehr als „Auto des armen Mannes“ betrachtet.

Die Verbreitung des KFZ entwickelte sich schrittweise ab Beginn des 20. Jahrhunderts. Die ersten Autos gab es in Graz ab 1899 und 1900 wurde bereits der erste Automobil Klub (StmkAK) gegründet. Dennoch wurden im Jahr 1903 in Graz lediglich 28 Motorfahrzeuge (17 Automobile und 11 Motorräder) gezählt. Die erste Verkehrsordnung trat 1902 in Kraft.

1890

1930

Gruppe des Grazer Damen-Bicycle-Club. (Text siehe Seite 445.)



Frau Rita Schölkopf, Vorsitzende d. G. D. B. C. Frau Elise Wenzel Frau Luise Berg, Fahrenleiterin d. G. D. B. C. Frau Anna ... Frau Louise ...

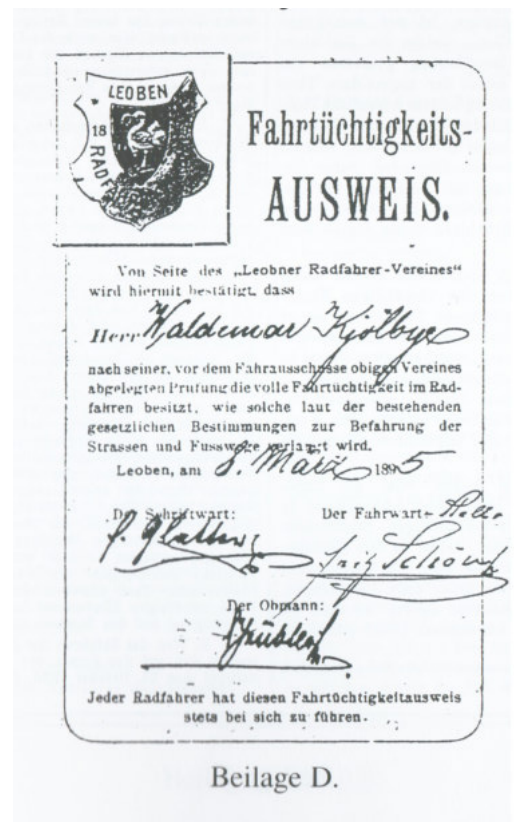
02



03



04



05



06

01 Cless & Plessing Firmenleitung mit Belegschaft, 1899
 Quelle: <http://graz.radln.net>, [Mai 2019], © Sammlung Max Reder

02 Postkarte, Zum Bierjackl 1
 Quelle: <https://gams.uni-graz.at>, [Mai 2019], © CC BY-SA 3.0 AT

03 Arbeiterradlerinnen, Maiaufmarsch durch die Annenstraße, 1930er Jahre
 Quelle: <http://graz.radln.net>, [Mai 2019], © Slg. Kubinzky

04 Radrennbahn
 Quelle: Harrer, Hilde: Grazer Radfahrvereine 1882-1900, hg von Historische Landeskommission für Steiermark, Bd.41, Graz 1998

05 Fahrtüchtigkeitsnachweis
 Quelle: Harrer, Hilde: Grazer Radfahrvereine 1882-1900, hg von Historische Landeskommission für Steiermark, Bd.41, Graz 1998

06 Grazer Damen Bicycle Club
 Quelle: https://austria-forum.org/af/Wissenssammlungen/Damals_in_der_Steiermark/Widerständige_Frauen, [Mai 2019], © STEIRISCHE LANDESBIBLIOTHEK

Rechercharbeit von Christian Hallwachs und Kevin Guttman im Rahmen der Lehrveranstaltung "AK Städtebau 2" des Instituts für Städtebau der TU Graz im Sommersemester 2019, mit freundlicher Unterstützung von Assoc. Prof. Dr.phil. Bernhard Wieser und Mag. Dr. Wolfgang Wehapp.

1930-1980

LEGENDE

Bestand

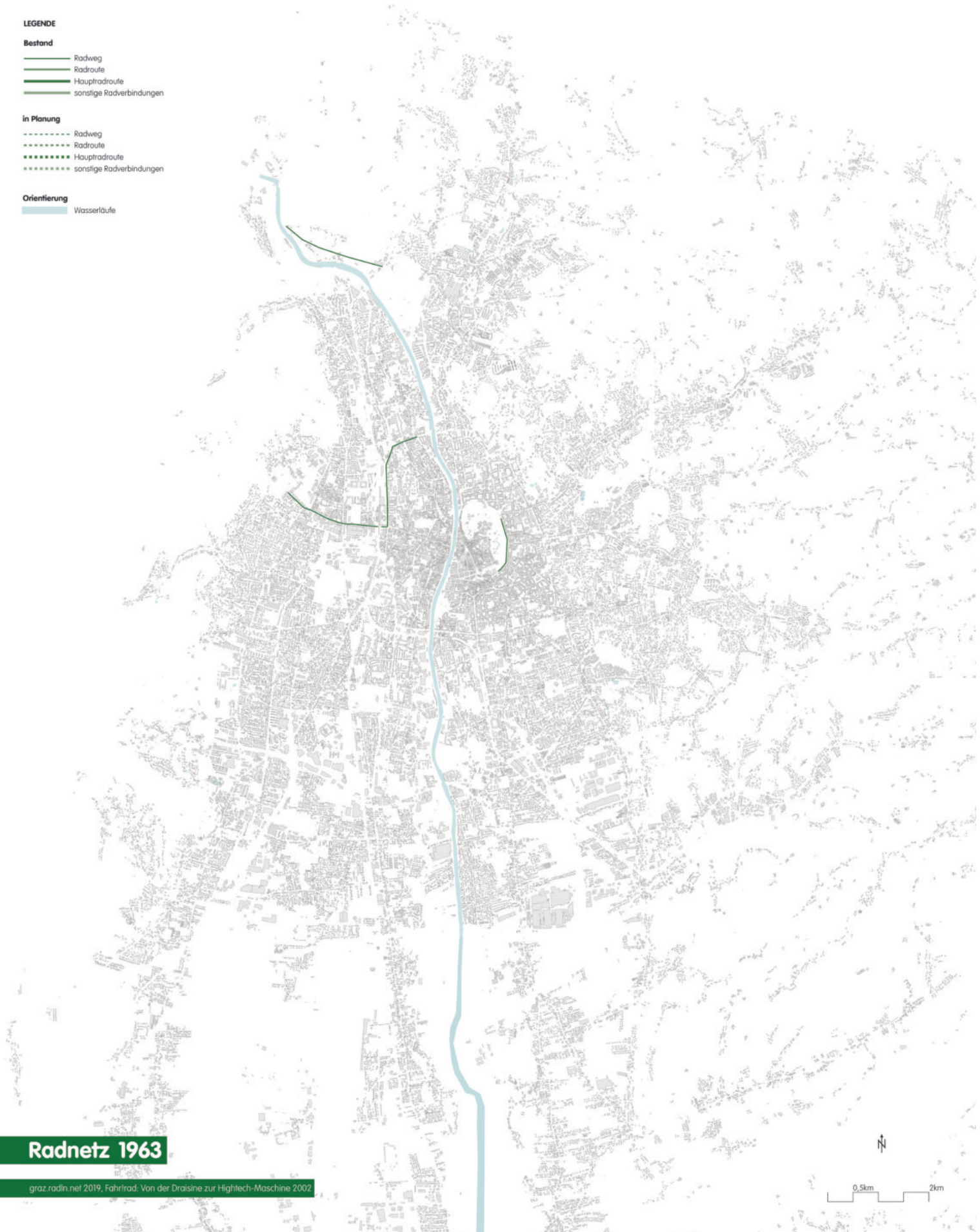
- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

in Planung

- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

Orientierung

- Wasserläufe



Radnetz 1963



GESELLSCHAFTLICHE UND WIRTSCHAFTLICHE VERÄNDERUNG DER ZWISCHEN- UND NACHKRIEGSZEIT



07

Um 1930 wurden zum ersten Mal Forderungen nach eigenen Verkehrsflächen für den Radverkehr laut. Grund dafür waren einerseits die Gefahren für RadfahrerInnen, die sich die Straßen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) teilen mussten. Gleichzeitig spielte aber auch die Sorge um die Gewährleistung von flüssigem und sicherem (MIV-)Verkehr eine zentrale Rolle. Fahrräder wurden dementsprechend als Störfaktor für den MIV verstanden. Mit dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich kam es zu einer Angleichung der Gesetzeslage zugunsten des MIV. Damit einher gingen eine Radwegsbenutzungspflicht und das Verbot des Nebeneinfahrens für Fahrräder sowie die Abschaffung von Tempolimits und die Vorfahrt für Kraftfahrzeuge gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

Gleichzeitig wurde 1938 auch der erste als solcher ausgezeichnete Radweg in Graz gebaut. Dieser verlief im Norden der Stadt auf einer Strecke von 1,8 km von St. Gotthard bis zum Fuß der Kanzel bei Andritz Weinzödl entlang der Ostseite der B67 bei Andritz. Er war in beide Richtungen befahrbar und durch einen Straßengraben baulich von der KFZ-Fahrbahn getrennt.

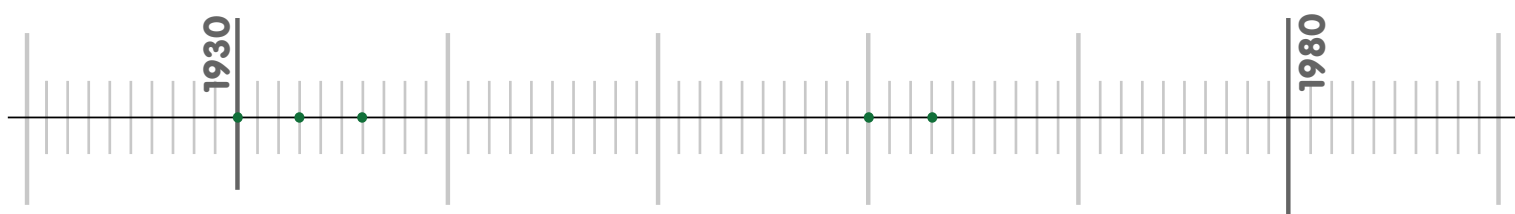
Der massive Rad-Pendlerverkehr aus den nördlich gelegenen Ortschaften über die Reichsstraße nach Graz machte schließlich einen zweiten, 2m breiten und 10km langen makadamisierten Zweirichtungs-Radweg nach Norden Richtung Frohnleiten notwendig.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Pläne für innerstädtische Radverkehrsanlagen in Graz erneut aufgegriffen. So wurden Radwege entlang von (Kfz-) Haupt-Verkehrsachsen wie dem Bahnhof- und dem Kalvariengürtel, der Eggenbergerstraße und dem Glacis angelegt. Es handelte sich durchwegs um baulich von den Gehsteigen abgesetzte, richtungsgebundene Radfahranlagen.

Der Ausbau stagnierte aber bald und Stadtplanung und Politik forderten im Sinne einer autogerechten Stadt immer mehr Platz für den anwachsenden KFZ-Verkehr. Schließlich wurden parallel zur Auffassung von Straßenbahnstrecken auch Radwege wieder schrittweise rückgebaut.

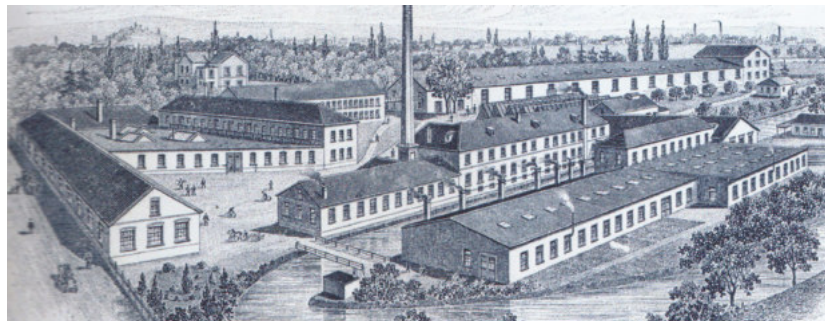
Dieser Trend hielt bis in die 1970er Jahre an und gipfelte 1973 im historisch niedrigsten Radverkehrsanteil der Stadt Graz von gerade einmal 7 Prozent.

Einen Wendepunkt scheint schließlich die Kappung des Radweges entlang der Glacisstraße zugunsten einer KFZ-Abbiegespur an der Kreuzung Elisabethstraße - Wilhelm-Fischer-Allee zu markieren, die in der radfahrenden Bevölkerung für Widerstand sorgte. Ebenfalls verstärkten die Ölkrise, der Kampf gegen das Atomkraftwerk Zwentendorf und die aufkeimende Ökobilbewegung den Wunsch nach Veränderung: 1979 kam es in Graz, Wien und Linz zu großen Radlerdemos, in denen eine Umorientierung der Raumordnungs- und Verkehrspolitik gefordert wurde.





08



09



10

Die Geschichte der Fahrradproduktion in Graz

1894 Die Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft (ÖWG) beginnt Engpässe militärischer Produkte mit der Fahrradproduktion auszugleichen. Der Markenname Waffenrad wird kreiert.

1899 Graz, das „österreichische Coventry“, ist Standort der Fahrrad-Werke Meteor, Styria, Puch-Rad, Werner-Spezial, Graziosa und Noricum.

1914 Der Erste Weltkrieg bricht in Europa aus. Puch und die Styria-Fahrradwerke produzieren nun Militärräder. Die ÖWG produziert das Waffenrad für den militärischen Gebrauch.

1918 Das Ende des Ersten Weltkrieges führt zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Die ÖWG konzentriert sich erstmals auf die Fertigung von Automobilen.

1925 Aus der ÖWG wird die Steyr-Werke AG.

1928 Die Puch-Werke AG fusioniert mit der Österreichischen Automobil-Fabrik AG.

1934 Die Puch-Werke AG und die Österreichische Automobil-Fabrik AG werden zur "Steyr-Daimler-Puch-AG". Diese wird eine der größten Fahrradfabriken Europas. Die Fahrräder der Marken Styria, Puch, Ipag, Dürkopp, Austro_Daimler und das Waffenrad laufen nun vom gleichen Band.

1938 Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich. Gemäß dem „Schell-Plan“ werden nun an Stelle von Fahrrädern wieder hauptsächlich Waffen produziert.

Nach 1945 steigt vor allem der Bedarf nach Nutzfahrzeugen und Traktoren und erzwingt einen neuerlichen Wandel der Produktion in Graz.

Ab den 1970er Jahren verbreitet sich schließlich die „Fitnesswelle“ in den westlichen Ländern und der Bedarf an Rennrädern steigt kontinuierlich an, wodurch auch die Fahrradproduktion in Graz wieder angekurbelt wird.

1987 wird die Fahrradsparte Puch schließlich verkauft.



11



12



13

07 Annenstraße Graz vor dem Zweiten Weltkrieg

Quelle: <http://graz.radln.net/>, [Mai 2019], © Slg. Karl Kubinzky

08 Fahrradfertigung im Puchwerk

Quelle: Ehn, Friedrich F.: Das neue PUCH-Buch. Die Zweiräder von 1890–1987, hg von Weishaupt Verlag Gnas 2018

09 Stammwerk Puchstraße 1910

Quelle: Ehn, Friedrich F.: Das neue PUCH-Buch. Die Zweiräder von 1890–1987, hg von Weishaupt Verlag Gnas 2018

10 Radrennbahn

Quelle: Harrer, Hilde: Grazer Radfahrvereine 1882-1900, hg von Historische Landeskommission für Steiermark, Bd.41, Graz 1998

11 Hauptbahnhof Graz 1960

Quelle: <http://graz.radln.net/>, [Mai 2019], © KK

12 Parade, Wien ca. 1936

Quelle: <http://graz.radln.net/>, [Mai 2019], © KK

13 Herrengasse Graz 1933

Quelle: <http://graz.radln.net/>, [Mai 2019], © Hauber/ Slg. Kubinzky

Rechercharbeit von Gerald Lux und Robert Michael Papon im Rahmen der Lehrveranstaltung „AK Städtebau 2“ des Instituts für Städtebau der TU Graz im Sommersemester 2019, mit freundlicher Unterstützung von Assoc.Prof. Dr.phil. Bernhard Wieser und Mag. Dr. Wolfgang Wehapp

1980-1990

LEGENDE

Bestand

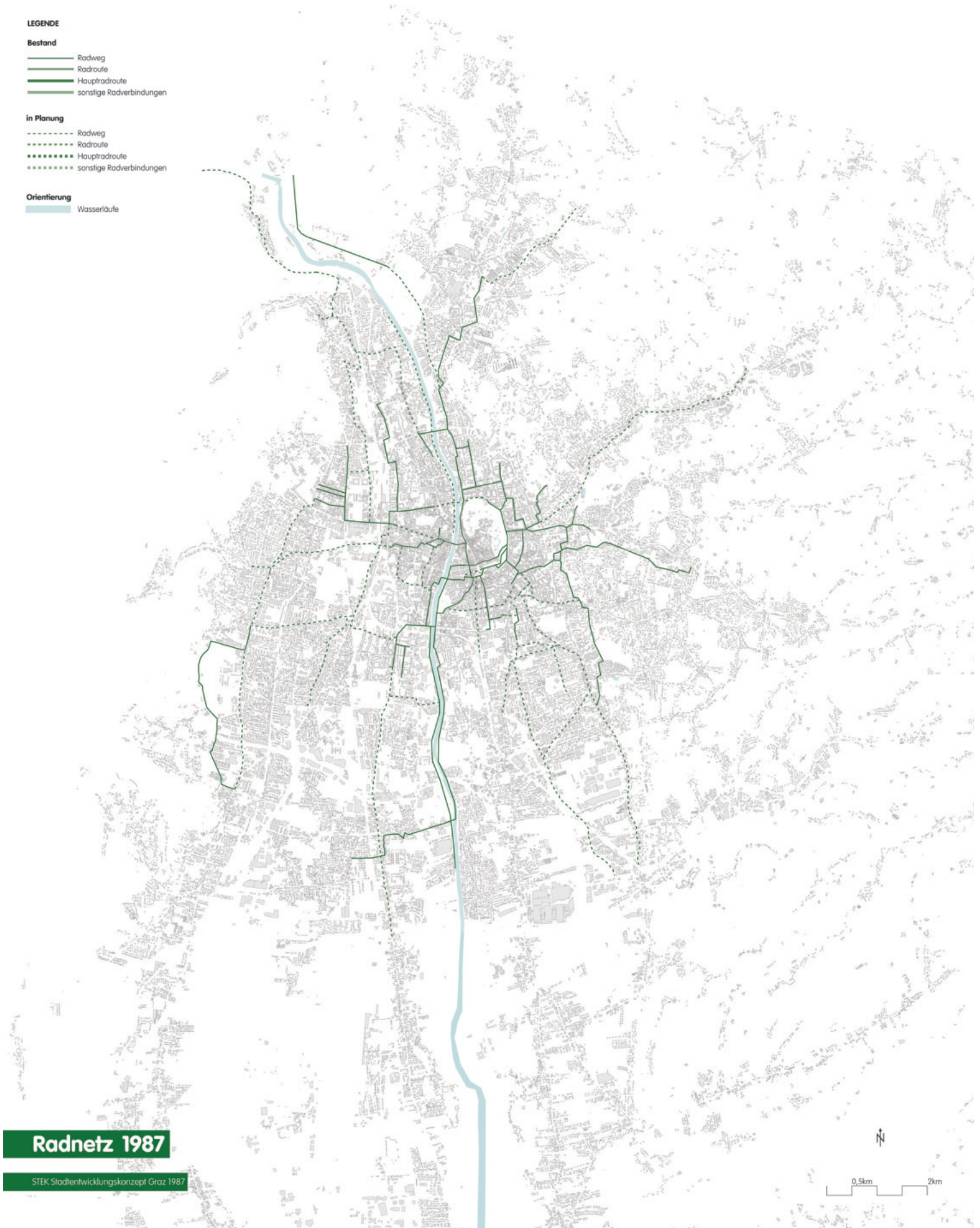
- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

in Planung

- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

Orientierung

- Wasserläufe



Radnetz 1987

STEK Stadtentwicklungskonzept Graz 1987



VELORUTION! DEMONSTRATIONEN, INITIATIVEN UND HOCH GESTECKTE ZIELE:



14

Durch die Radlerdemos des Jahres 1979 und den österreichweiten Ruf nach einem politischen Umdenken zugunsten von Klima und Umwelt wurde das Fahrrad mehr und mehr zur Metapher für eine neue Energie- und Verkehrspolitik.

Der Grazer Raum- und Verkehrsplaner Günther Tischler und der für Stadt- und Verkehrsplanung zuständige Stadtrat Erich Edegger nahmen 1979 an der Velo City-Konferenz in Bremen teil. Wieder zurück in Graz erarbeiteten Edegger und der Verkehrsplaner Gerd Sammer ein erstes Radwegekonzept für Graz. Die Umsetzung ließ allerdings auf sich warten und ein tatsächlich greifbarer Erfolg war auch ein Jahr später noch nicht abzusehen.

1980 schließlich markierten Aktivisten der „Initiative Alternative Verkehrspolitik Graz“ (AVG), zu denen auch Günther Tischler gehörte, in Eigenregie den ersten Radfahrstreifen am Opernring mit einer selbst gebauten Schablone aus einem Waschmaschinenkarton und weißer Farbe. Die Aktivisten wurden bei der Polizei angezeigt, doch der spätere Bürgermeister Erich Edegger griff ihre Ideen auf und installierte eine Arbeitsgruppe, die mit einem Nachbau eben dieser Schablone mit der Markierung des Grazer Radwegenetzes begann. Die von den RadfahraktivistInnen entworfene Radwegs-Markierung ist bis heute in Graz zu finden.

Ebenfalls 1980 wurde im Rahmen des Stadtentwick-

lungskonzeptes (STEK) der Stadt Graz das „Sachprogramm Verkehr“ entwickelt, das insgesamt 170km an Radwegen und -routen vorsah und Ausnahmen von Fahrverboten gegen Einbahnen sowie Qualitätsstandards an Radinfrastruktur forderte. Als erster Schritt wurde dafür eine bedeutende neue Radachse am linken Murofer nach Andritz umgesetzt.

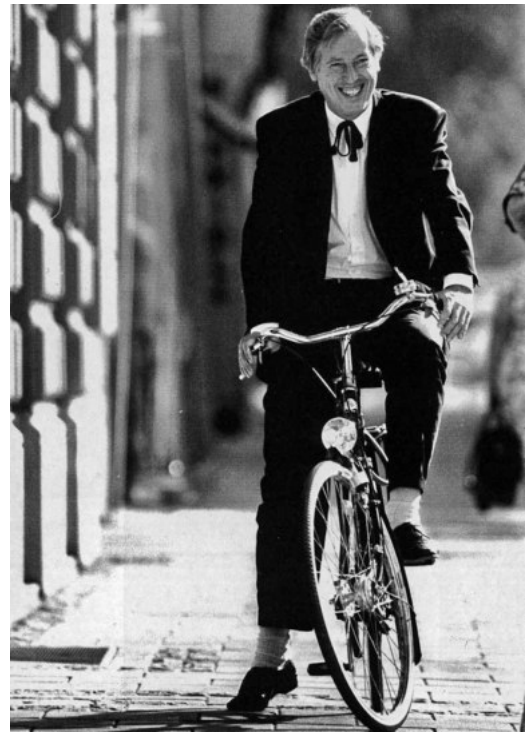
Am 3.7.1981 fasste der Gemeinderat unter Zustimmung aller Parteien einen Grundsatzbeschluss zur Verbesserung und Erweiterung des Radverkehrsnetzes sowie organisatorischer Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit. Finanziert wurden diese Maßnahmen zum Teil aus dem Mitteln der 1979 eingeführten Parkraumbewirtschaftung.

In weiterer Folge wurden der Ring und der Kai Radweg etabliert sowie die Augartenbrücke und die Achse Hans-Sachs-Gasse – Stubenbergasse für den Radverkehr geöffnet und das Fahren gegen die Einbahn in der Zinzendorfsgasse für Radfahrer ermöglicht. Diese Maßnahme war damals in Österreich einzigartig und entsprach nicht der geltenden Straßenverkehrsordnung. 1984 wurde die Fahrbahn der Keplerstraße, einer Hauptverkehrsachse, verschmälert und auf dem gewonnenen Platz ein Zweirichtungsradweg angelegt.

1980

1990

15



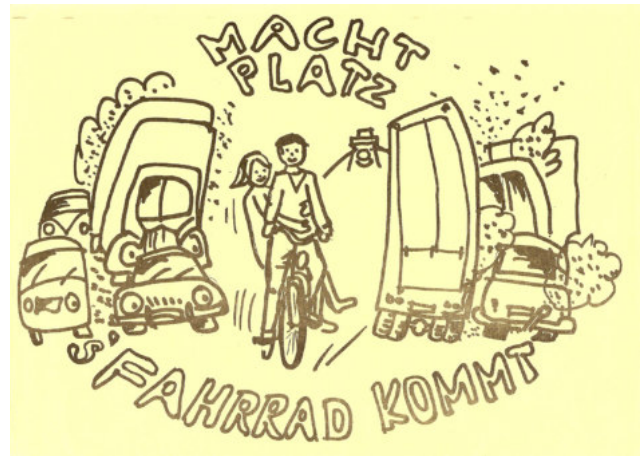
16



17



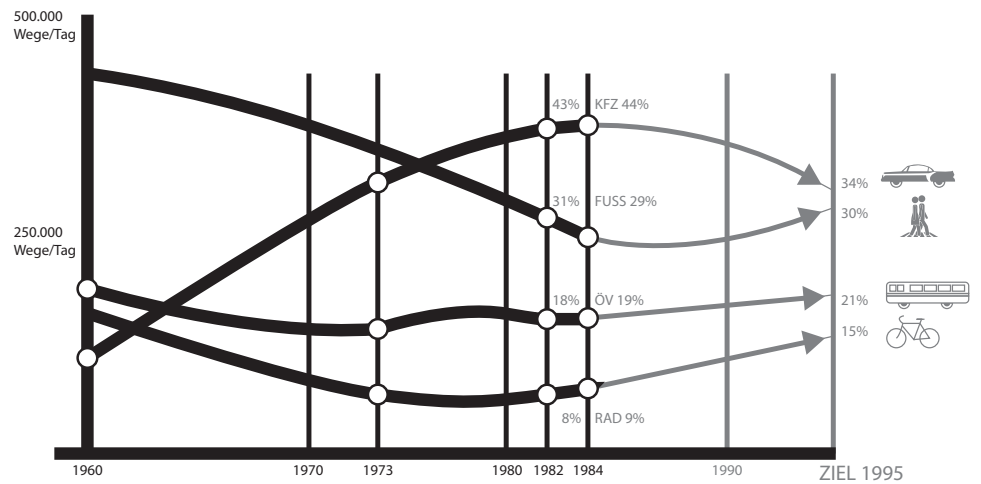
18



19



20



14 Ankündigungsplakat AVG, Fahrraddemonstration
 Quelle: <http://www.radland.steiermark.at>, [Mai 2019], © Slg Kolbe

15 Erich Edegger „Vorradler mit Mascher“
 Quelle: <http://www.radland.steiermark.at>, [Mai 2019], © Stefan amsüss

16 Grazer Radl-Karte der Steiermärkischen Sparkasse
 1986

17 Günther Tischler, Franz Holzer, Norbert Kotzurek und Peter Hagenauer 1990 vor einem selbst markierten Radweg
 Quelle: <http://www.radland.steiermark.at>, [Mai 2019], © Helge O. Sommer

18 Ankündigung Demo 1979
 Quelle: <http://www.radland.steiermark.at>, [Mai 2019], © Slg Tischler

19 Sticker Radfahr-Werbung
 Quelle: <http://www.radland.steiermark.at>, [Mai 2019], Entwurf Walter Titz, © Slg Kolbe

20 Modellsplit 1960-1984 inklusive Prognose
 Quelle: Cover-Grafik, STEK Graz 1987

Recherchearbeit von Saša Katalina, Elisabeth Mitterfellner und Milica Milovanovic im Rahmen der Lehrveranstaltung „AK Städtebau 2“ des Instituts für Städtebau der TU Graz im Sommersemester 2019, mit freundlicher Unterstützung von Assoc.Prof. Dr.phil. Bernhard Wieser und Mag. Dr. Wolfgang Wehapp

1990-2000

LEGENDE

Bestand

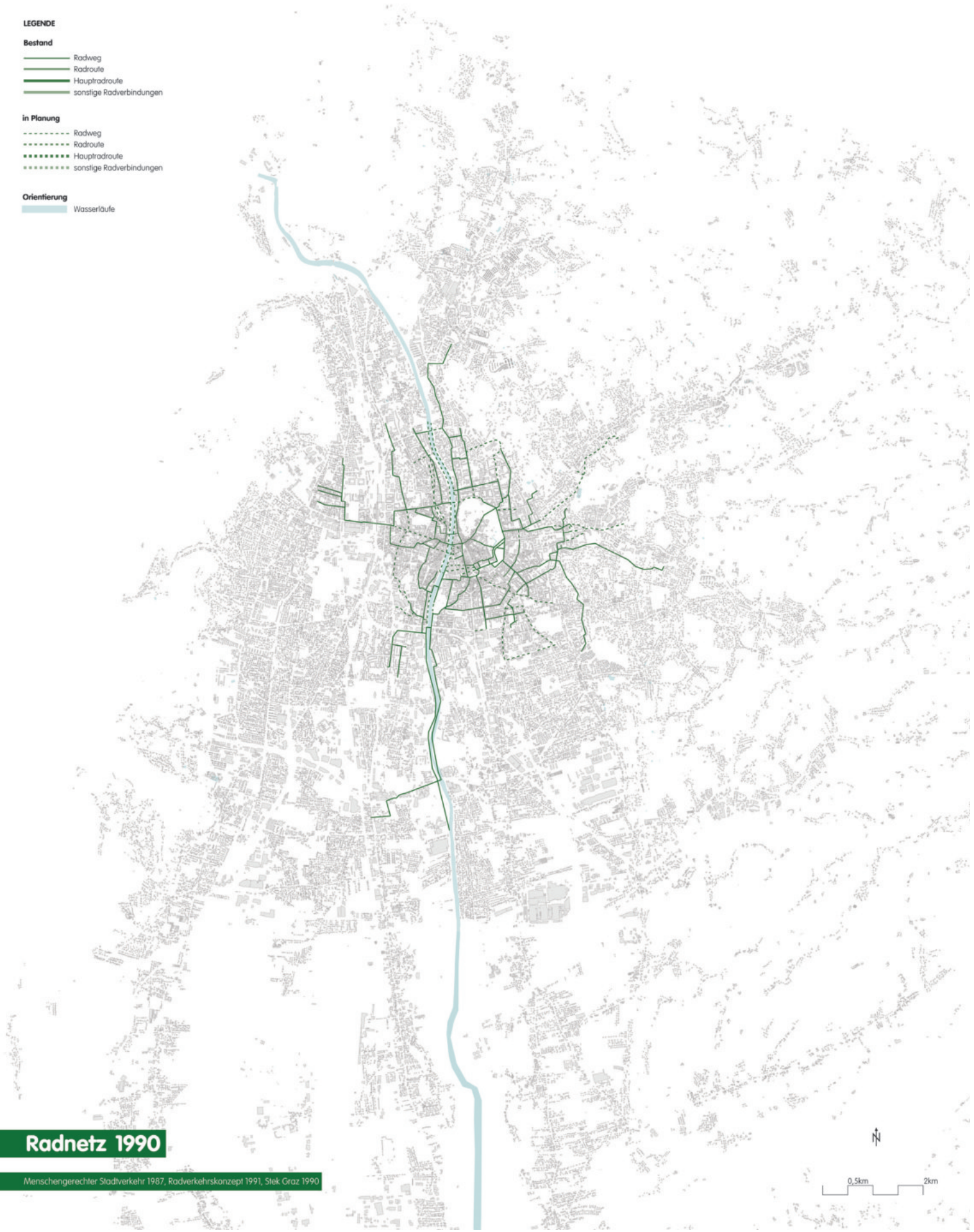
- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

in Planung

- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

Orientierung

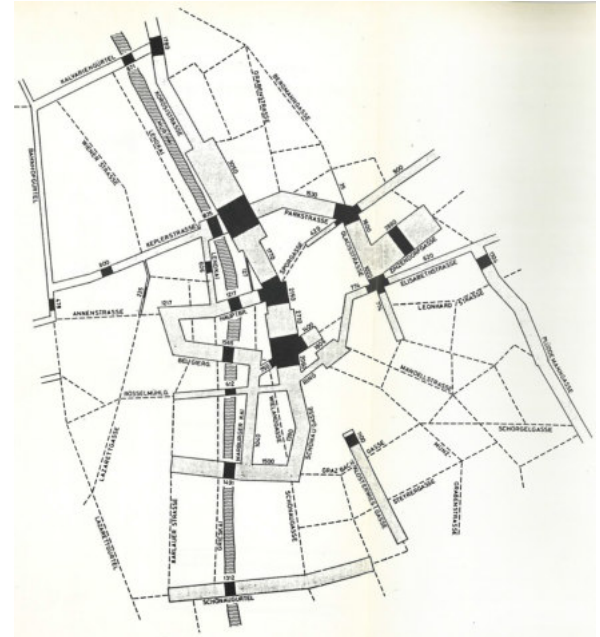
- Wasserläufe



Radnetz 1990

Menschengerechter Stadtverkehr 1987, Radverkehrskonzept 1991, Stk Graz 1990

MENSCHENGERECHTER STADTVERKEHR UND RADFAHREN ALS FREIZEITVERGNÜGEN



21

1987 erschien das Buch „Menschengerechter Stadtverkehr“ als Ergebnis der gleichnamigen Lehrveranstaltung an der TU Graz, die vom Referat für „Sanfte, Angepasste, Friedliche Technik (SAFT)“ der HochschülerInnenschaft der TU Graz initiiert worden war.

Darin wurden ein möglicher Stadtverkehr ohne privaten PKW thematisiert und Orte ausgewiesen, die für NutzerInnen des öffentlichen und des Radverkehrs gefährlich und unattraktiv waren. Es wurden mögliche Routen für Radwegeverbindungen zwischen den Grazer Universitätsstandorten, StudentInnenheimen und der Mensa aufgezeigt sowie Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz und planerische Lösungen für problematische Situationen im Straßenraum vorgeschlagen. Es wurden unter anderem überdachte Fahrradabstellplätze an den Universitäten, Tempo 30 Zonen zum Beispiel in der Kopernikus- und der Stremayrgasse sowie in einigen Straßen um die Alte Technik (Mandellstraße und Technikerstraße) gefordert, aber auch ein Vorschlag für einen Fahrradverleih in der Lichtenfelsgasse gemacht.

1992 trat schließlich eine flächendeckende „Tempo 30“-Regelung - Vorrangstraßen ausgenommen - in Kraft, wodurch zwei Drittel des Grazer Straßennetzes entschleunigt wurden. Weiters wurden einige Grazer Fußgängerzonen ausgeweitet. Viele anderen Forderungen aus „Menschengerechter Stadtverkehr“ blieben allerdings bis heute unerfüllt.

Das Thema Radverkehr wurde in den 1990er Jahren in verschiedenen Planungsinstrumenten wie dem Radver-

kehrskonzept der Steiermärkischen Landesregierung aus dem Jahr 1991 häufig auf die Aspekte Erholung, Freizeit und Urlaub reduziert.

Dementsprechend wurden in dieser Zeit auch vermehrt Radrouten ins Umland realisiert. Von Graz aus konnte man in vier Richtungen nach Bruck an der Mur, Deutschlandsberg, Spielfeld-Sträß und Fürstenfeld fahren. Eine weitere Radroute von Graz Richtung Weiz befand sich in Planung. Der Kreuzungspunkt all dieser Radrouten war der Grazer Hauptplatz.

Ebenfalls in Planung befand sich der Ausbau des Murradwegs, der das Radfahren in Richtung Norden (Gratkorn) und Süden (Puntigam) auf beiden Seiten der Mur ermöglichen sollte.

Auch innerhalb des städtischen Netzwerkes sollten Lücken geschlossen und vor allem die Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Bahnhof verbessert werden, um dem wachsenden Rad-Pendlerstrom zwischen Bahnhof und den Grazer Universitäten gerecht zu werden. Dazu wurden beispielsweise im Stadtentwicklungskonzept des Jahres 1990 konkrete gestalterische Vorschläge für die Lösung einzelner problematischer Situationen festgehalten.

Bis heute ist es nicht möglich durchgehend an beiden Seiten der Mur zu fahren. Die Techniker- und die Mandellstraße, nahe der Alten Technik, sind bis heute für den Radverkehr nicht sicher befahrbar und die Grazer StudentInnenheime und Universitäten sind bis heute nicht durch Radwege miteinander verbunden.

1990

2000

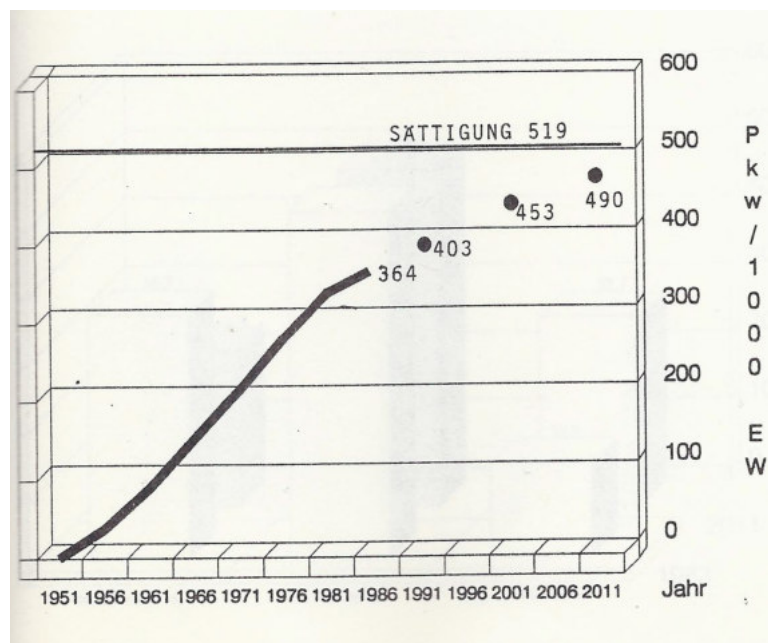
22



23



24



25/26



27



28



21 Innerstädtisches Verkehrskonzept 1990
Quelle: STEK Graz 1991, Problemanalyse Fahrrad

22 Cover Stadtentwicklungskonzept STEK GRAZ 1990

23 Cover Menschengerechter Stadtverkehr, 1987

24 Trendprognose Motorisierungsgrad Graz
Quelle: STEK Graz 1990, Seite 48

25 Statistik der Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen
Quelle: Radverkehrskonzept 3, Das steirische Gesamtverkehrsprogramm 1991, Seite 26

26 Hauptradwegenetz der Steiermark
Quelle: Radverkehrskonzept 3, Das steirische Gesamtverkehrsprogramm, 1991, Seite 16/17

27/28 Ausbau des Radwegenetzes
Quelle: Radverkehrskonzept 3, Das steirische Gesamtverkehrsprogramm, 1991, Seite 25

Recherchearbeit von Alena Viola Köstl und Christina Rohrmoser im Rahmen der Lehrveranstaltung „AK Städtebau 2“ des Instituts für Städtebau der TU Graz im Sommersemester 2019, mit freundlicher Unterstützung von Assoc. Prof. Dr.phil. Bernhard Wieser und Mag. Dr. Wolfgang Wehapp

2000-2010

LEGENDE

Bestand

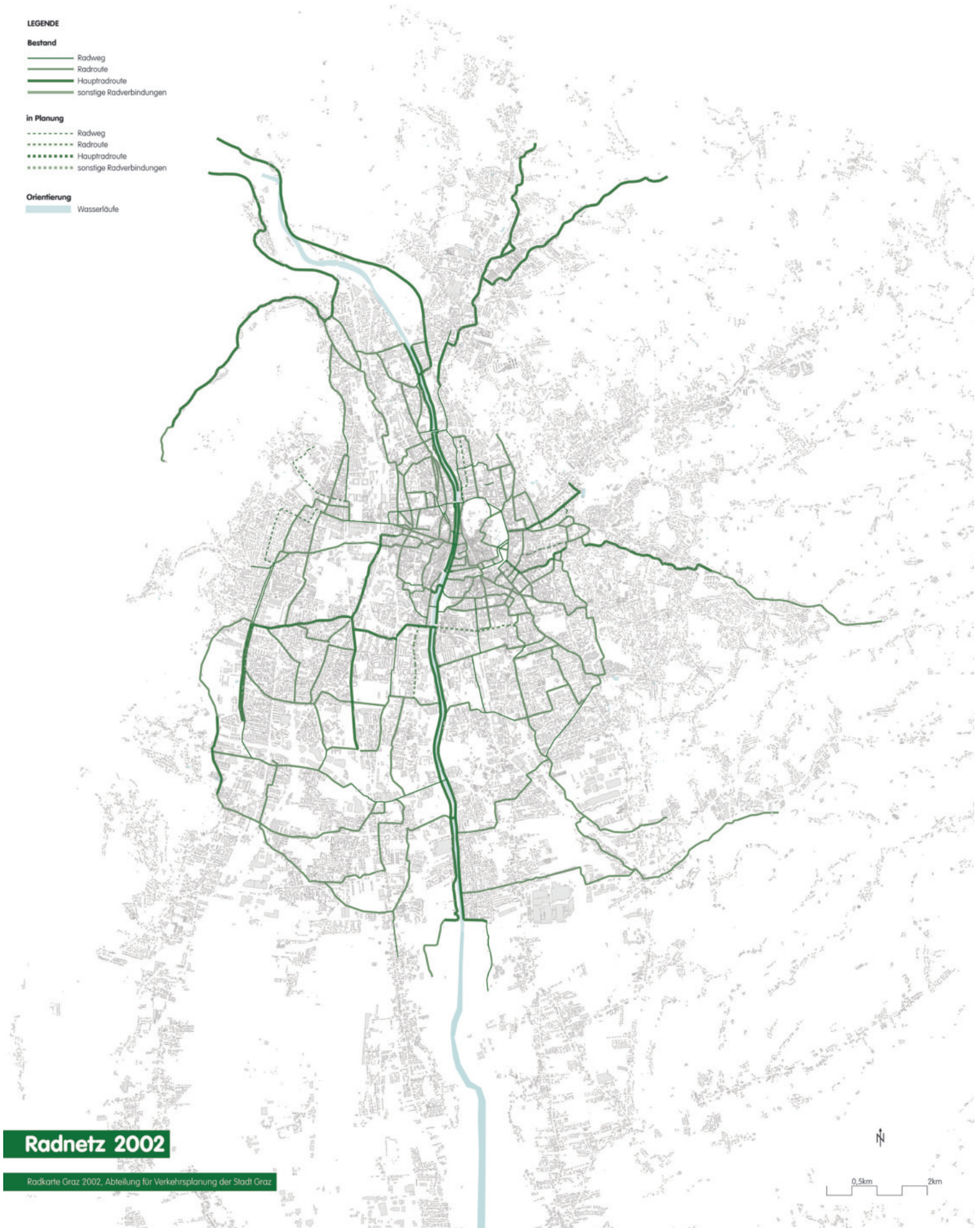
- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

in Planung

- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

Orientierung

- Wasserläufe

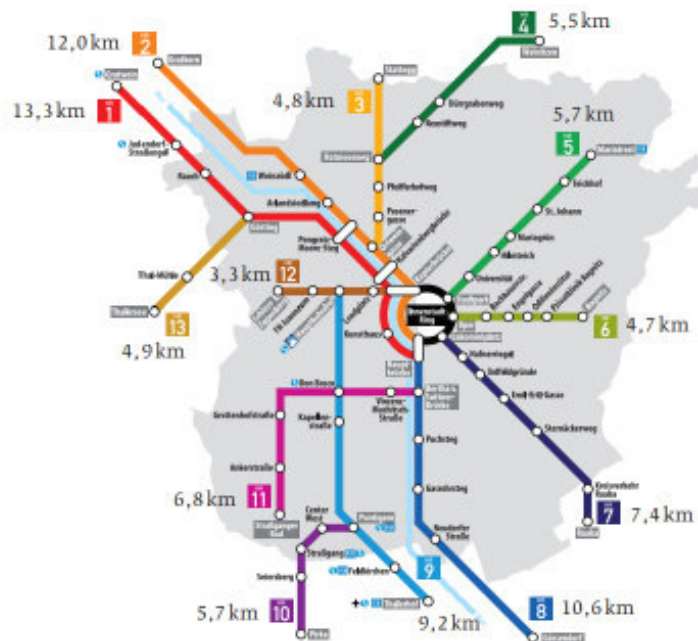


Radnetz 2002

Radkarte Graz 2002, Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz

0,5km 2km

„GRAZ VELOCITY“ FAHRRADEVENTS ALS IMPULSGEBER



29

Für das Jahr 1999 war Graz als Veranstaltungsort des Velocity Congresses ausgewählt worden. Dieser Kongress versammelte rund 400 Fahrrad-ExpertInnen aus 38 Nationen in rund 160 Veranstaltungen zum Thema Fahrrad.

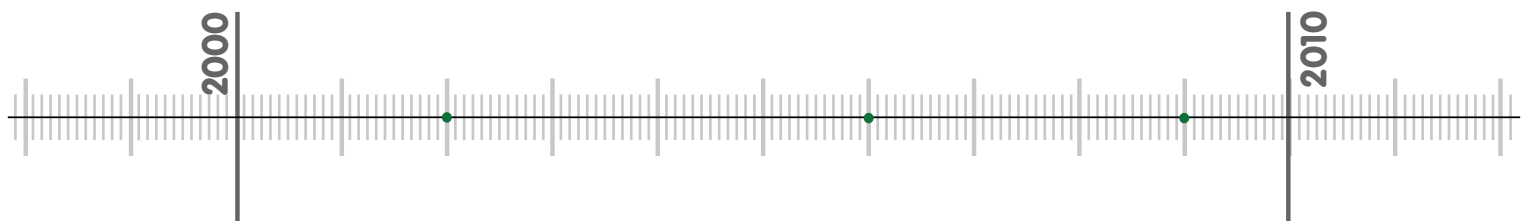
Im Zuge der Vorbereitungen auf das Event wurden im Stadtgebiet vermehrt Radabstellanlagen errichtet, der Radweg am Lendkai fertiggestellt und Anschlussverbindungen in die Grazer Randbezirke sowie an die Alpen-tour (die mit 1134km längste Bike-Strecke Österreichs) errichtet. Außerdem wurde schließlich mit der Beschilderung von Hauptradrouten begonnen, aus denen 2009 das Grazer Hauptradroutennetz definiert wurde.

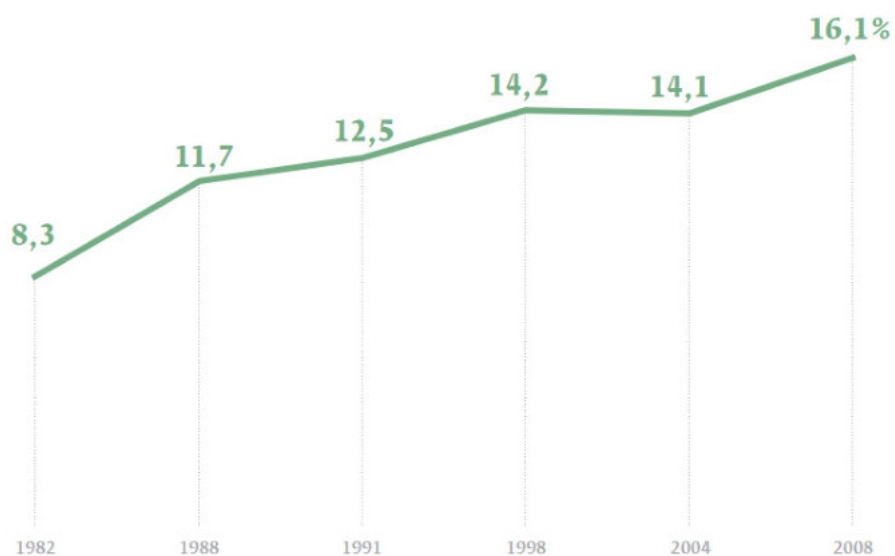
Das Grazer Hauptradroutennetz besteht aus insgesamt 13 radialen Hauptradrouten und einer Ring-Radrouten. Es dehnt sich damit ausgehend vom Stadtzentrum bis in die Randbezirke und darüber hinaus in die Region um Graz aus und gilt als Grundstein für ein regionales Radverkehrsnetz.

Im Jahr 2003 war Graz außerdem Austragungsort der Mountainbike Europameisterschaft.

2004 wurde am Grazer Hauptbahnhof die erste Grazer „Radstation“ eröffnet, die bis heute Verwendung findet. Hier finden ein Fahrradverleih und -shop sowie eine Service-Station Platz. Die Radstation soll den nachhaltigen multimodalen Verkehr (nach dem Motto „mit der Bahn in die Stadt und in der Stadt mit dem Rad“) fördern. Die Kosten belaufen sich für die Nutzer auf nur 7 Euro im Monat.

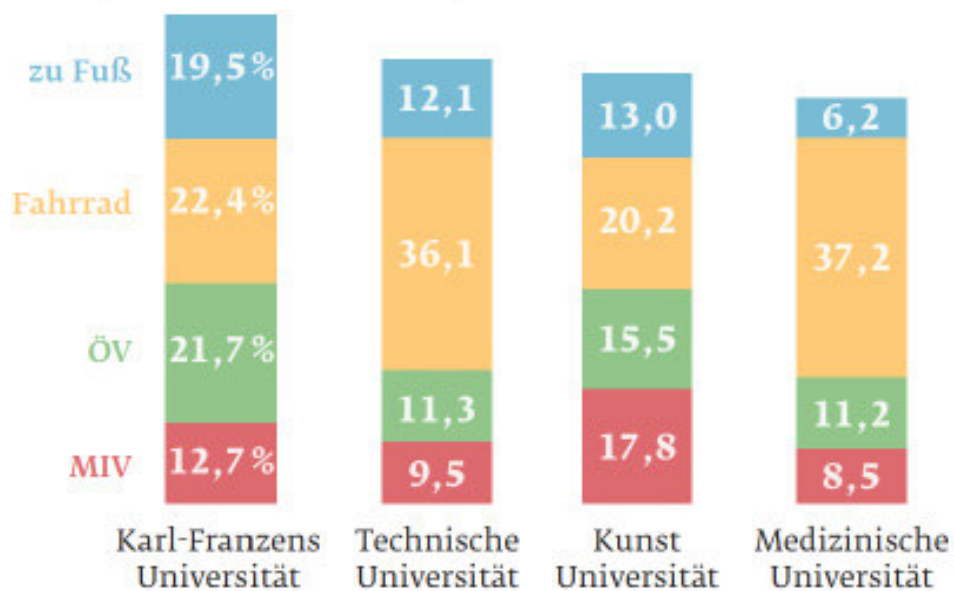
Im Jahr 2007 startete das Verkehrsressort des Landes Steiermark mit dem Schwerpunkt „Das Rad im Alltag“. 2008 wurde deshalb in Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) und der Fahrradlobby ARGUS der „Steirische Fahrradgipfel“ organisiert. Dabei wurden die Aktivitäten des Landes Steiermark und der steirischen Gemeinden im Radverkehr vorgestellt und anhand von Vorträgen von und Workshops mit ExpertInnen aus Deutschland, der Schweiz, Holland und Dänemark Erfahrungen und Expertise zum Thema Radverkehr gesammelt. Zwischen 2008 und 2012, als Lisa Rücker von der Partei Die Grünen das Amt der Vizebürgermeisterin bekleidete, wurde im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik ein Markierungs- und Public Awareness-Programm initiiert. Durch Veranstaltungen und Events wurde das Thema Radverkehr neu positioniert und der neuerlichen Verlagerung der kommunalen Verkehrspolitik auf den Autoverkehr entgegengewirkt. Zwischen 2004 und 2008 stieg der Radverkehrsanteil in Graz von 14,1% auf 16,1% an. Bis 2013 fiel er allerdings wiederum auf 14,5%.





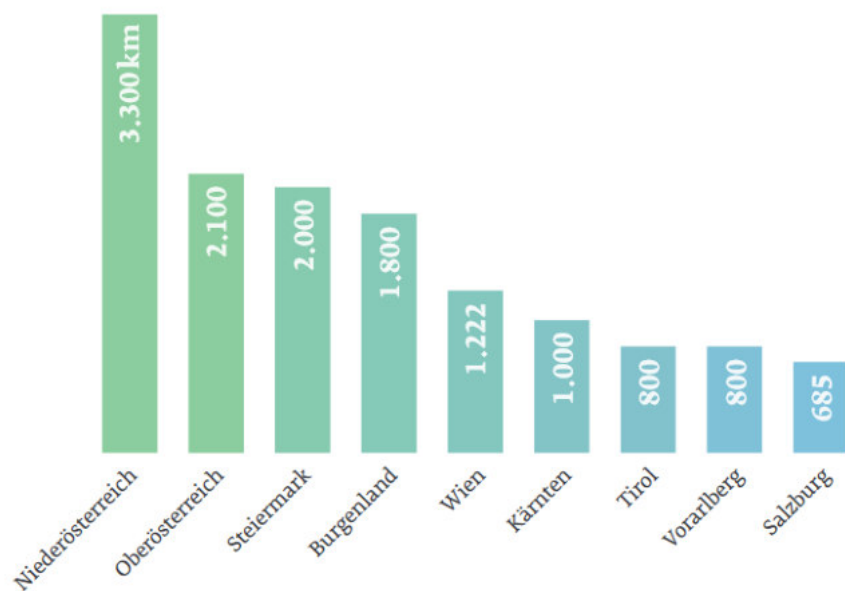
30

Modal Split an Universitäten am Beispiel Graz, 2009 Quelle: Zimmermann et al., 2010



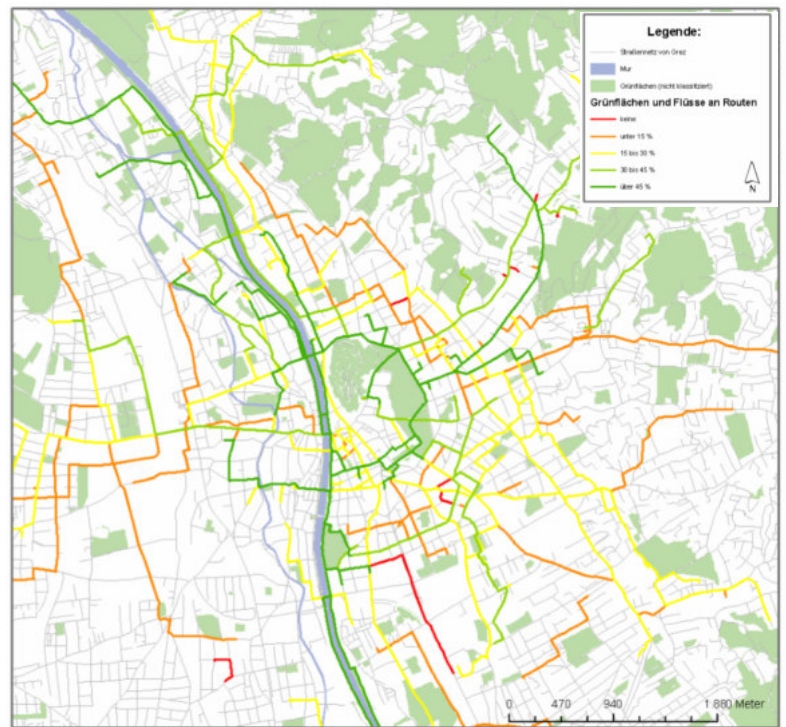
31

Radwegenetzlänge nach Bundesländern Quelle: FGM, 2013

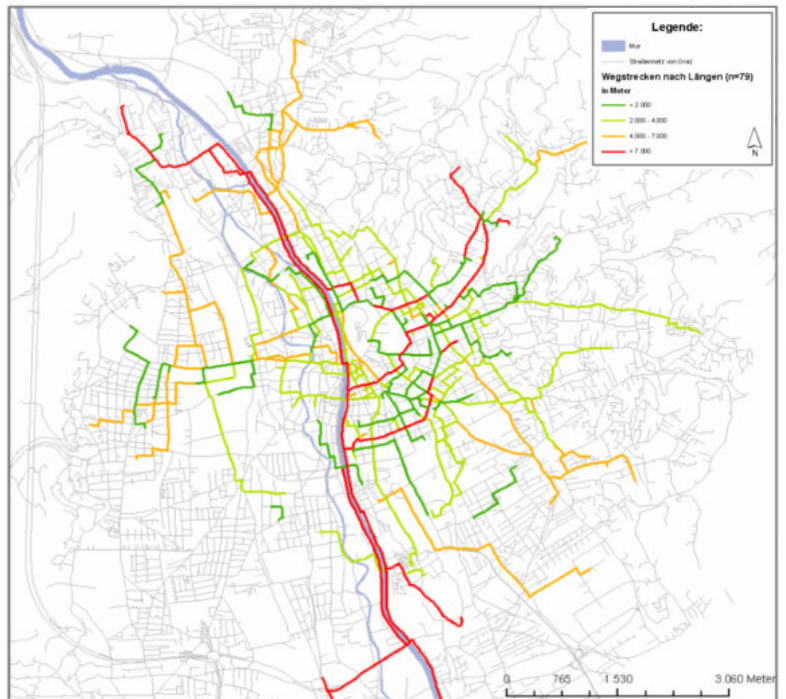


32

33



34



29 Hauptradrouennetz Graz 2009

Quelle: Radverkehr in Zahlen Daten, Fakten und Stimmungen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Seite 133

30 Radverkehrsanteil Graz 1982-2008

Quelle: Radverkehr in Zahlen Daten, Fakten und Stimmungen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Seite 55

31 Verkehrsmittelwahl an Grazer Universitäten 2009, Befragung nach ausschließlicher Benutzung

Quelle: Radverkehr in Zahlen Daten, Fakten und Stimmungen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Seite 56

32 Radwegenetzlänge pro Fläche nach Bundesländern

Quelle: Radverkehr in Zahlen Daten, Fakten und Stimmungen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Seite 129

33 Grünflächenanteil pro Route 2006

Quelle: Rad-freundliche Stadt Schlussbericht zur Durchführung des Projekts 1085/III/1, Seite 22

34 Längeder zurückgelegten Wegstrecke der RadfahrerInnen in Graz 2006

Quelle: Rad-freundliche Stadt Schlussbericht zur Durchführung des Projekts 1085/III/1, Seite 16

Recherchearbeit von Milan Susic und Medina Adzemovic im Rahmen der Lehrveranstaltung „AK Städtebau 2“ des Instituts für Städtebau der TU Graz im Sommersemester 2019, mit freundlicher Unterstützung von Assoc. Prof. Dr.phil. Bernhard Wieser und Mag. Dr. Wolfgang Wehapp

2010-2019

LEGENDE

Bestand

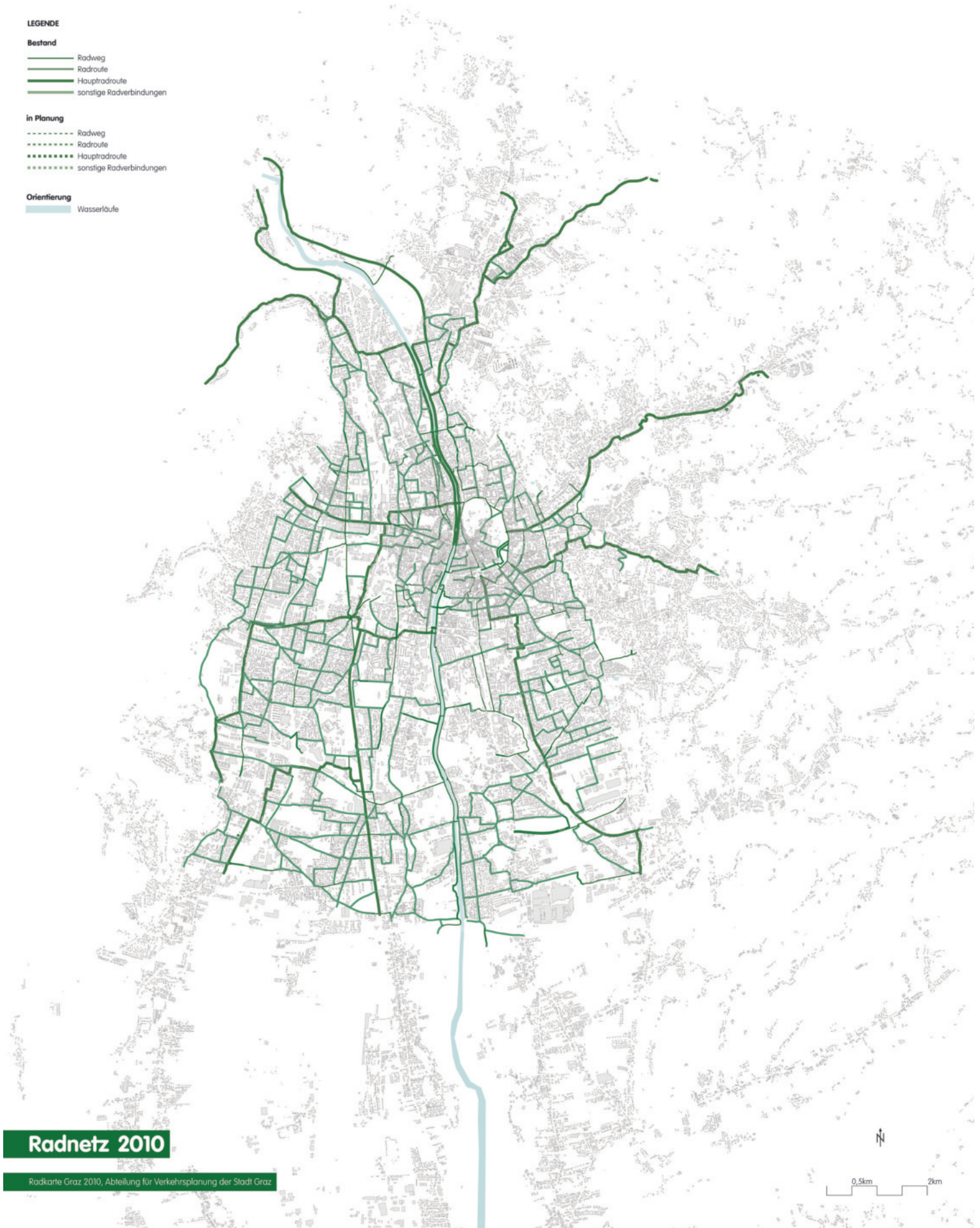
- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

in Planung

- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

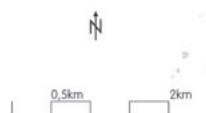
Orientierung

- Wasserläufe



Radnetz 2010

Radkarte Graz 2010, Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz



PLÄNE, STRATEGIEN UND DAS WARTEN AUF UMSETZUNGSPROJEKTE



Bereits im 19. Jahrhundert hatte es erste Patentanträge und Entwürfe für die Vorgänger des E-Bikes gegeben. In den 1930er Jahren kam mit dem Philipps Elektrorad das erste funktionsfähige Elektrofahrrad auf den Markt. Autos, Mopeds und Motorräder verdrängten diese Prototypen allerdings schnell und das E-Bike hielt schließlich erst im 21. Jahrhundert Einzug in den Alltag europäischer Städte.

In den 2010er Jahren erfreute es sich aber schließlich zunehmender Beliebtheit und bereitete damit auch den Weg für verwandte Mobilitätsformen wie E-Scooter und -Roller. Besonders große Chancen birgt das E-Bike indes für den multimodalen (Pendler-)Verkehr und das Pendeln über längere Strecken.

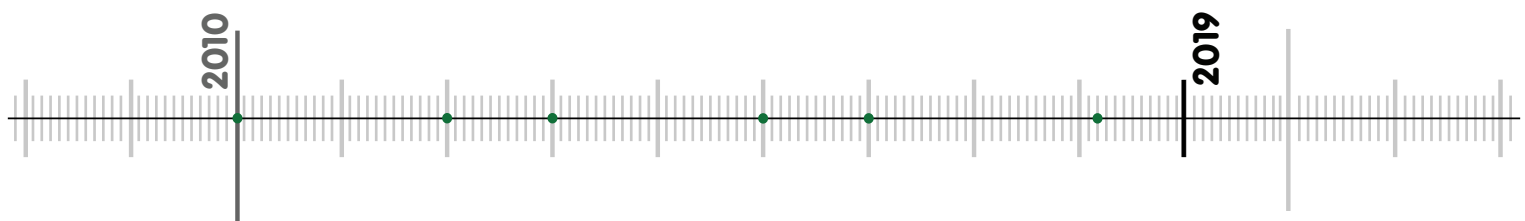
Nicht zuletzt aufgrund dieser Entwicklungen, die zu einer Beschleunigung des Radverkehrs führten, wurde in Österreich im Jahr 2011 die Radhelmpflicht für Kinder unter 12 Jahren eingeführt. Die Einführung einer allgemeinen Radhelmpflicht für alle RadfahrerInnen wurde ebenfalls diskutiert, wenn auch nicht umgesetzt.

Die 2010er Jahre der Grazer Fahrrad-Geschichte waren zudem vor allem von der Erstellung von Strategie-Konzeptionen geprägt:

Zwischen 2011 und 2015 wurde die aktuelle Mobilitätsstrategie der Stadt Graz erstellt. Diese besteht aus einer „Verkehrspolitischen Leitlinie 2020“ und dem „Grazer Mobilitätskonzept 2020“ um dessen Umsetzung sich die

zuständigen Verwaltungsstellen nach wie vor bemühen. 2016 erschien die „Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 – Starker Antritt – Das grüne Trikot für die Steiermark“, welche als Strategiepapier die Förderung des Radverkehrs und den Ausbau der für ihn notwendigen Infrastrukturen leiten soll.

Aufgrund des allgemein gestalteten Vorgehens in diesen Strategie-Konzeptionen entwickelten Planerinnen und Planern – unter anderem von den Studierenden und ForscherInnen der Institute für Städtebau und Straßen- und Verkehrswesen der TU Graz – konkrete alternative Vorschläge und Konzepte. 2018 erschienen darüber hinaus das „Neue Grazer Mobilitätskonzept“, in dem der Umweltsystemwissenschaftler Christian Kozina, „18 Innovationen für das Verkehrssystem im Großraum Graz“ fordert.



II. Radverkehr

Innovation 3: Flächendeckendes Radwegenetz



36

MOBILITÄTSSTRATEGIE DER STADT GRAZ
VERKEHRSPOLITISCHE LEITLINIE 2020

- Grazzer Mobilitätskonzept 2020
- Ziele
- Verkehrsplanungssichtlinie
- Maßnahmenprogramm

Stadt Graz Verkehrsplanung | Europaplatz 20 | 8011 Graz | www.graz.at/verkehrsplanung

STADT **GRAZ** VERKEHRSPLANUNG

37

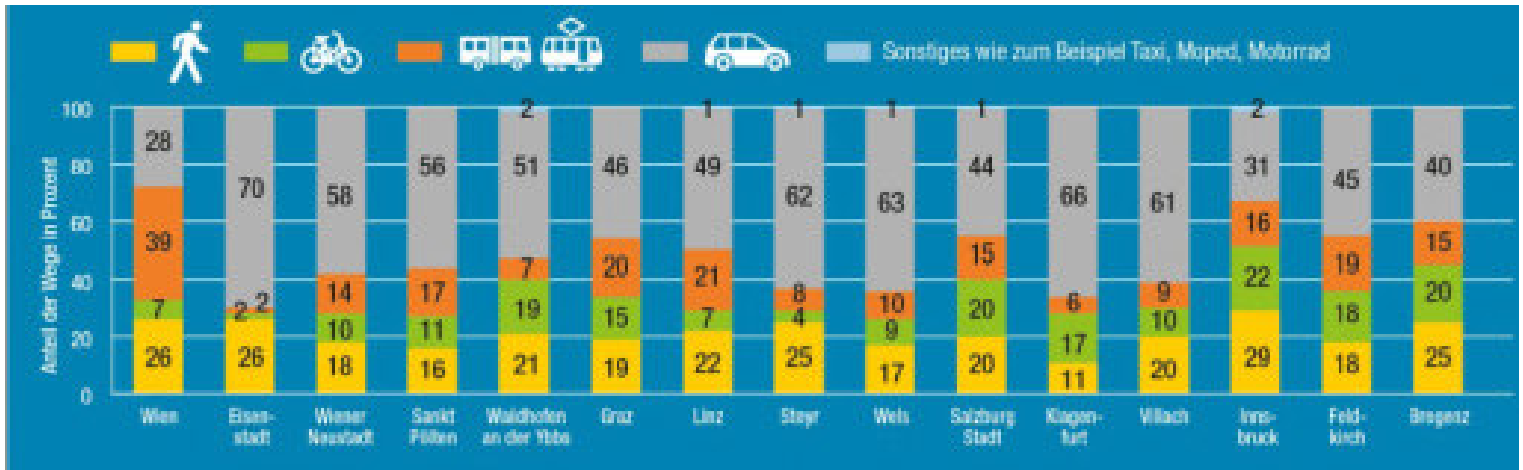
MOBILITÄTSSTRATEGIE DER STADT GRAZ
VERKEHRSPOLITISCHE LEITLINIE 2020

- Verkehrsplanungssichtlinie 2020
- Grazzer Mobilitätskonzept 2020
- **ZIELE**
- Verkehrsplanungssichtlinie
- Maßnahmenprogramm

Stadt Graz Verkehrsplanung | Europaplatz 20 | 8011 Graz | www.graz.at/verkehrsplanung

STADT **GRAZ** VERKEHRSPLANUNG

38



39



40

35 Das neue Grazer Mobilitätskonzept, 18 Innovationen für das Verkehrssystem im Großraum Graz
 Quelle: Christian Kozina, 2018

36 Das neue Grazer Mobilitätskonzept, 18 Innovationen für das Verkehrssystem im Großraum Graz, 2018
 Quelle: Christian Kozina, Seite 20-22

37 Mobilitätsstrategie der Stadt Graz Verkehrspolitische Leitlinie 2020
 Quelle: Stadt Graz Verkehrsplanung, 2010

38 Mobilitätsstrategie der Stadt Graz Ziele
 Quelle: Stadt Graz Verkehrsplanung, 2012

39 Modal Split Österreichischer Städte im Vergleich
 Quelle: Christian Kozina nach VCÖ 2015 in Smarte Quartiersentwicklung in kleinen und mittelgroßen Städten BLOCK 1 – MODUL 2: Mobilität 2019, Seite 23

40 Starker Antritt Das grüne Trikot für die Steiermark Radverkehrsstrategie Steiermark 2025
 Quelle: Land Steiermark, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, 2016

Rechercharbeit von Joachim Eckler, Dominic Nagele und Ernst Schumi im Rahmen der Lehrveranstaltung „AK Städtebau 2“ des Instituts für Städtebau der TU Graz im Sommersemester 2019, mit freundlicher Unterstützung von Assoc.Prof. Dr.phil. Bernhard Wieser und Mag. Dr. Wolfgang Wehapp

2019

LEGENDE

Bestand

- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

in Planung

- Radweg
- Radroute
- Hauptradroute
- sonstige Radverbindungen

Orientierung

- Wasserläufe



Radnetz 2019

Radkarte Graz 2018, Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz

BÜRGERINITIATIVE STARTEN EINE NEUE BEWEGUNG



41/42

In den vergangenen Monaten formierten sich vermehrt Bewegungen und Initiativen, die neue Impulse für die Förderung des Radverkehrs und anderer Alternativen zum motorisierten Individualverkehr setzen, um dessen negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt entgegenzuwirken.

Beispielsweise versammelt die „Critical Mass Graz“ jeden letzten Freitag im Monat Grazer Fahrradfreunde und -freundinnen, um unter dem Motto „Reclaim the streets – we aren't blocking traffic, we ARE traffic!“ gemeinsam durch Graz zu radeln und sich so als Gruppe den Platz zu nehmen, den Fahrräder im Straßenraum brauchen.

Graz ist aufgrund seiner Beckenlage und der häufigen Inversionswetterlage von besonders hoher Feinstaubbelastung betroffen. Am 26.03.2019 fand bereits die zweite „Parade für saubere Luft“ in Graz statt. Diese Veranstaltungen sollen auf die Notwendigkeit eines Umdenkens der Mobilitätspolitik zur nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität in Graz aufmerksam machen und fordern „eine aktive Verkehrspolitik, klimagerechte Mobilität, Platz(FAIR)teilung im Verkehr und eine lebenswerte und zukunftsfähige Stadt“.

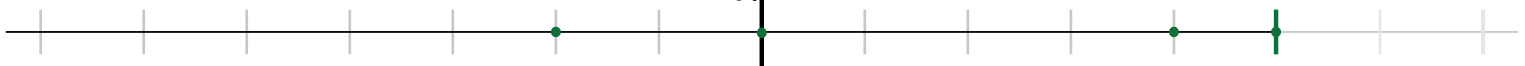
Die Grazer Universitäten organisieren ebenfalls vermehrt Nachhaltigkeitsfeste, Radfahr-Förderung der Studierenden und Initiativen zur fahrrad- und fußgängerfreundlichen Umgestaltung der Universitätsstandorte und ihrer Umgebungen.

Die notwendige Trendumkehr in der Verkehrspolitik und die Aktualität der Themen nachhaltige Mobilität und Radfahr-Förderung wird auch in der Presse aufgegriffen. Mehrere Zeitungen veröffentlichten in den vergangenen Monaten Fahrrad-Schwerpunkte. In der „Kleinen Zeitung Steiermark“ wurden im Schwerpunkt „Spurwechsel“ (04.04.2019) die Situation des Radverkehrs in Graz analysiert und ein „Ausblick in die (Rad-) Zukunft gegeben“. „Der Grazer“ berichtete ebenfalls vermehrt über Themen rund ums Radfahren in Graz, wie Aktionen der Stadt zur Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen („Stadt Graz fördert Betriebe, die auf Rad, Bus und Bim umsteigen“ 25.04.2019) oder Lösungsansätze für die Problematik von Fahrraddiebstählen („Wettbewerb gegen Raddiebstähle: Grazer gehen gegen „Rad-losigkeit“ vor“, 17.02.2019). Die Ausgabe des Rondo „Rad der Zeit“ in „Der Standard“ zeigen, dass das Thema Radfahren als Lebensstil auch in überregionalen österreichischen Zeitungen stärker an Bedeutung gewinnt.

Nicht zuletzt hat Graz im Jahr 2019 als Gastgeberstadt des Radgipfels 2019 sowie der Ausstellung „FahrRad!“ die Möglichkeit, die positive Energie dieser Veranstaltungen für seine Entwicklung zur „Fahrradstadt“ zu nutzen.

2019

Mai



WE'RE NOT BLOCKING TRAFFIC. WE ARE TRAFFIC.

ZENN JAHRE MASS
CRITICAL GRAZ

FR. 28.4.2017 16:30 // SÜDTIROLERPLATZ

AFTERRIDE PARTY AT COMBINESCH

LIVE AB 21:00 UHR

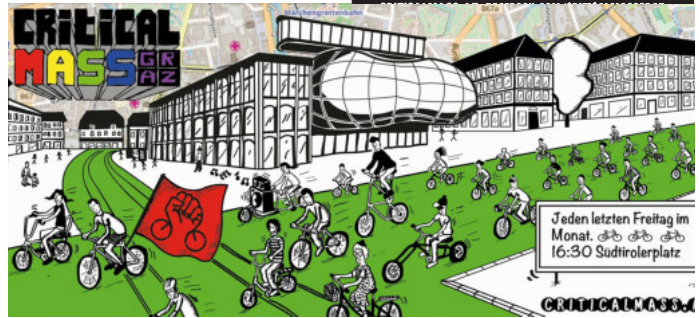
#MC FÄHRT AUB (ENKING-GRUB-VEB-SREIN-DOHN // WE)
#PAUL WAKO (DISE-GRUBER-VOISE-REISB // GRZ)
#KOTVA (WELLNER-PINK // GRZ)
#ANFLEGEREI

www.criticalmass.at

CRITICAL MASS

WE'RE NOT BLOCKING TRAFFIC. WE ARE TRAFFIC!

JEDEN LETZTEN FREITAG IM MONAT
ABFAHRT 17:00 SÜDTIROLERPLATZ



43

44

Kleine Zeitung
Donnerstag, 4. April 2017

SPURWECHSEL

Das Fahrrad liegt im Trend. Wohin die Reise gehen kann, zeigen viele Beispiele. SERIE TEIL 5/5

Ausblick in die (Rad-) Zukunft

In vielen Teilen Europas wird fleißig in die Radinfrastruktur investiert. Ein Vergleich.

Von Verena Schupp

Rad-Highways, autofreie Städte, lange Fahrradbrücken – was hierzulande oft erst angeklacht wird, ist an anderen Orten in Europa bereits Realität.

„Um 1880 war das goldene Zeitalter von Fahrern in Europa, dann schrumpfte der Anstieg. Um 1980 begann man dann im Norden wiederum stark in die Radinfrastruktur zu investieren“, meint Aglaée Degros. Sie leitet seit 2016 das Institut für Städtebau an der TU Graz. Wer aus Radfahren denkt, denkt unweigerlich an Degros' Heimat Belgien sowie an die Niederlande oder Dänemark. In den Niederlanden gab es um 1970 viele tödliche Radunfälle, daher hat man dort angefangen, ein gutes Radnetz zu bauen“, sagt die Stadtplanerin. Die Basis für die Radkultur in Städten sehen sie und ihr Kollege Stefan Bendiks so: „Die Privilegien für Autos müssen zurückgeschraubt werden. Die Priorität muss ganz klar auf Fußgänger, Radfahrer und an zweiter Stelle Öffis liegen.“

Die Serie wendet sich mit Unterstützung des Landes für den Inhalt ist die Redaktion verantwortlich.

Aglaée Degros und Stefan Bendiks kennen sich mit Fahrrad-Highways & Co aus. SÜDSEE 1.000. DPA, URSULA BARNHOFF/STERN

Kleine Zeitung
Donnerstag, 4. April 2017

KOPENHAGEN/DÄNEMARK

Ein Highway der Superlative

In Graz wird über den Fahrrad-Highway (zwischen Karl-Franzens-Universität und Technischer Universität) noch diskutiert, in Kopenhagen ist ein Super-Bike-Highway längst Realität. Die „Cycleblangen“ („Radschlange“, siehe Bild links) ist eine speziell für Radfahrer gebaute Brücke in der Nähe des Bahnhofs. Außerdem sind in der dänischen Hauptstadt sämtliche Radwege 2,20 Meter breit – breitere Radwege bräuhete es laut Stadtplaner Bendiks auch in Graz -, zu Stoßzeiten gilt dort die grüne Welle für Radfahrer, und Kopenhagen zählt mehr Fahrräder als Einwohner.

RUNTLRADWEG/DEUTSCHLAND

240 Kilometer Radfreuden

Der Runtal-Radweg gilt als deutsches Vorzeigeprojekt. Es soll ein 240 Kilometer langer Radweg durchs Ruhrgebiet werden, „der Verkehrsverlagerungen bewirken soll“, meint Stefan Bendiks. In München warb man mit indes mit der Kampagne „Radlauptstadt“. Im Gegensatz zur aktuell diskutierten deutschen Fahrrad-Kampagne mit leicht bekleideten Models kamen hier junge wie alte Leute und Familien vor. „Man wollte alle Gruppen ansprechen. Doch dann kam die Hardware (der Radwege-Ausbau) der Software (Kampagne) gar nicht mehr hinterher“, sagt Bendiks.

GENT/BELGIEN

Stop für Rad und Fußgänger

Belgien ist wie sein Nachbar, die Niederlande, radfahrerbegeistert. „In Gent oder Löwen gilt das Stopp-Prinzip“, erklärt Aglaée Degros. Das heißt: Fußgänger und Radfahrer haben Vorrang. „Das steht so im Mobilitätsplan“, meint Degros. Durch das die Lebensqualität insgesamt gesteigert werden. Diese Einstellung wünscht sich die Stadtplanerin auch für Graz. „Man muss Straßenprofile neu denken und mehr Raum für Radfahrer schaffen – vor allem, weil Graz auch eine wachsende Stadt ist“, so Degros. Die Aufgeschlossenheit der Politik sieht sie zunehmend gegeben.

Steiermark | 23

„Radfahren muss noch attraktiver werden“

Verkehrslandesrat Anton Lang (SPÖ) hat es sich zum Ziel gesetzt, die Steiermark radfreundlicher zu machen.

Herr Landesrat, Sie haben die Radoffensive für die Steiermark ausgerufen. Wie viel Geld wird dafür wirklich in die Hand genommen?

ANTON LANG: In Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025 startet das Land mit dem fünf Millionen Euro dotierten Förderungsprogramm für Gemeinuden zur öffentlichen Bewusstseinsbildung. Mit dem im Januar 2018 veröffentlichten Fördermodell ist auch finanziell ein attraktives Angebot geschaffen worden, damit sich im Bereich der Radausstattung, vor allem im Alltagsradverkehr, viel bewegt.

Der Bau des Städtgärtels in Graz hat rund 167 Millionen Euro gekostet. Sind fünf Millionen für Radfahrer im Vergleich nicht viel zu wenig?

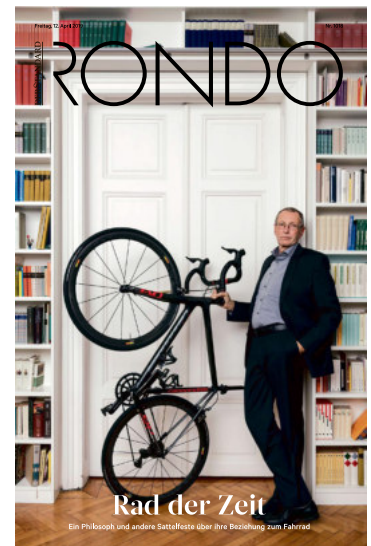
Als Verkehrslandesrat ist es meine Pflicht, dafür zu sorgen, dass unterschiedliche Mobilitätsformen auf unseren Straßen nebeneinander Platz haben. Es geht mir einfach um mehr Fairness und Vernunft in unserem Mobilitätsverhalten. Mit der Initiative „JO – Radmobilität Steiermark“ soll ein Umdenken sowohl in der Politik als auch in der Bevölkerung erzielt werden, denn das Fahrrad bekommt im Verhältnis zu seiner Effizienz und seiner Umweltverträglichkeit noch bei Weitem nicht den ihm zustehenden Raum auf den Verkehrsflächen.

Nur etwa sechs Prozent der Steierinnen und Steierfaher mit dem Rad. Braucht es hier nicht viel radikalere Maßnahmen, um den Anteil zu erhöhen? Es darf keine Denkverbote geben, wenn wir die Lebensqualität in unseren Städten verbessern wollen. So dürfen wir natürlich über die Machbarkeit einer U-Bahn in Graz diskutieren, müssen aber auch ernsthaft die Schaffung direkter Rad-Schnellverbindungen von den Randbezirken und Umgebungsgemeinden ins Zentrum der Landeshauptstadt prüfen. Ich bin der festen Überzeugung, dass, je attraktiver und vor allem komfortabler das Radfahren in Städten wird, desto mehr Menschen das Rad auch nutzen werden. Und wir dürfen nicht vergessen, dass das Platzangebot in unseren Städten immer begrenzter wird.

Verena Schupp

45

46/47



48



49

41 Flyer Erste Parade für saubere Luft Graz
Quelle: <https://systemchange-not-climatechange.at/de/parade-fuer-saubere-luft-in-graz/>, [Mai 2019]

42 Erste Parade für saubere Luft Graz 06.11.2018
Quelle: <https://www.facebook.com/pg/grazverkehr/>, [Mai 2019]

43 Flyer der Critical Mass Veranstaltungen in Graz
Quelle: mit freundlicher Unterstützung von den Organisatoren zur Verfügung gestellt

44 Flyer der Critical Mass Veranstaltungen in Graz
Quelle: mit freundlicher Unterstützung von den Organisatoren zur Verfügung gestellt

45 Kleine Zeitung Steiermark, Thema „Spurwechsel“
Quelle: Printausgabe, 04.04.2019, Seite 22f.

46 Ausstellungsplakat
FahrRad! Die Rückeroberung der Stadt

47 Der Standard RONDO Schwerpunkt „Fahrrad“, E-Paper
12.04.2019, Seite 33

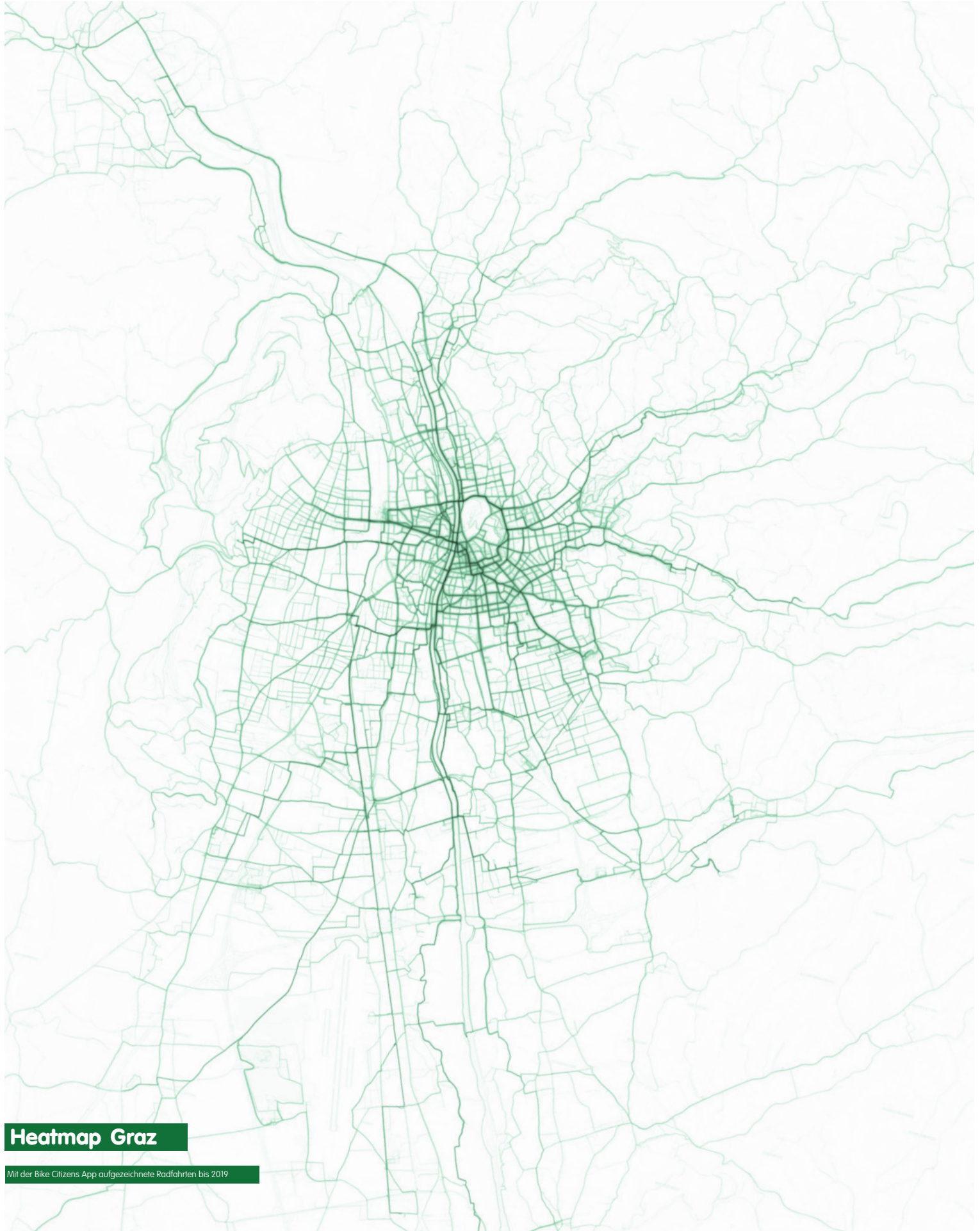
48 Logo, Radgipfel 2019 Graz, unter dem Motto „radfahren.verbindet“
Quelle: mit freundlicher Unterstützung von den Organisatoren zur Verfügung gestellt

49 Rektor Harald Kainz (li.) und sein Vorgänger Hans Sünkel (re.) bei der Übergabe der ersten TU-Bikes 2011
Quelle: <https://pressearchiv.tugraz.at/webgalleryBDR/>, © TU Graz/Lunghammer



Rechercharbeit von Yu-Hsin Tzou im Rahmen der Lehrveranstaltung „AK Städtebau 2“ des Instituts für Städtebau der TU Graz im Sommersemester 2019, mit freundlicher Unterstützung von Assoc.Prof. Dr.phil. Bernhard Wieser und Mag. Dr. Wolfgang Wehapp

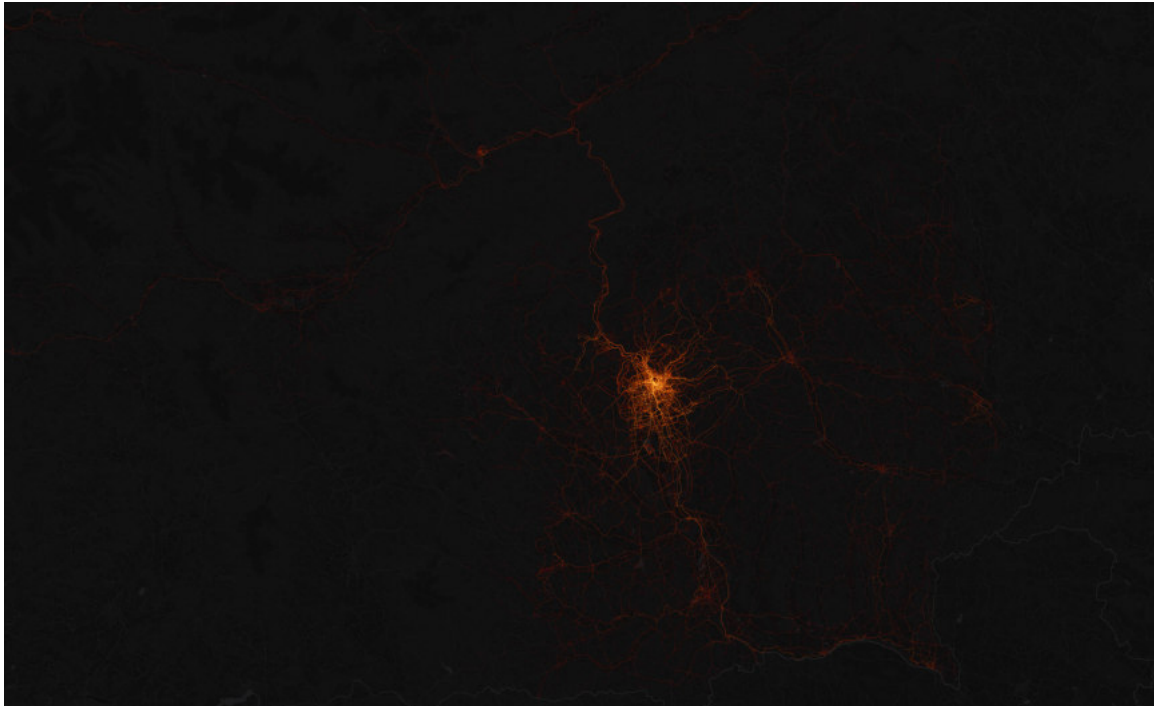
2019-



Heatmap Graz

Mit der Bike Citizens App aufgezeichnete Radfahrten bis 2019

RADINFRASTRUKTUR REGIONAL GEDACHT

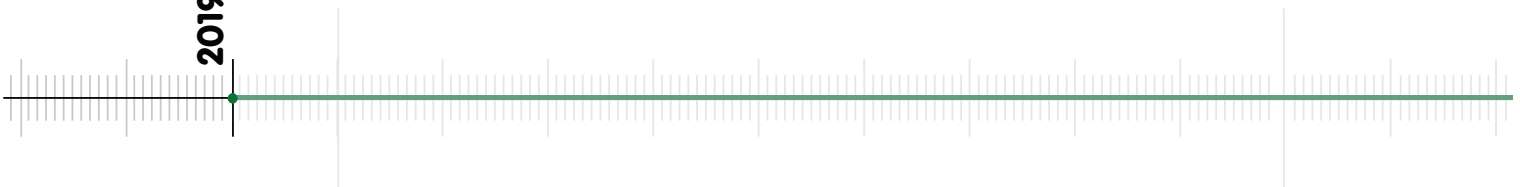


50

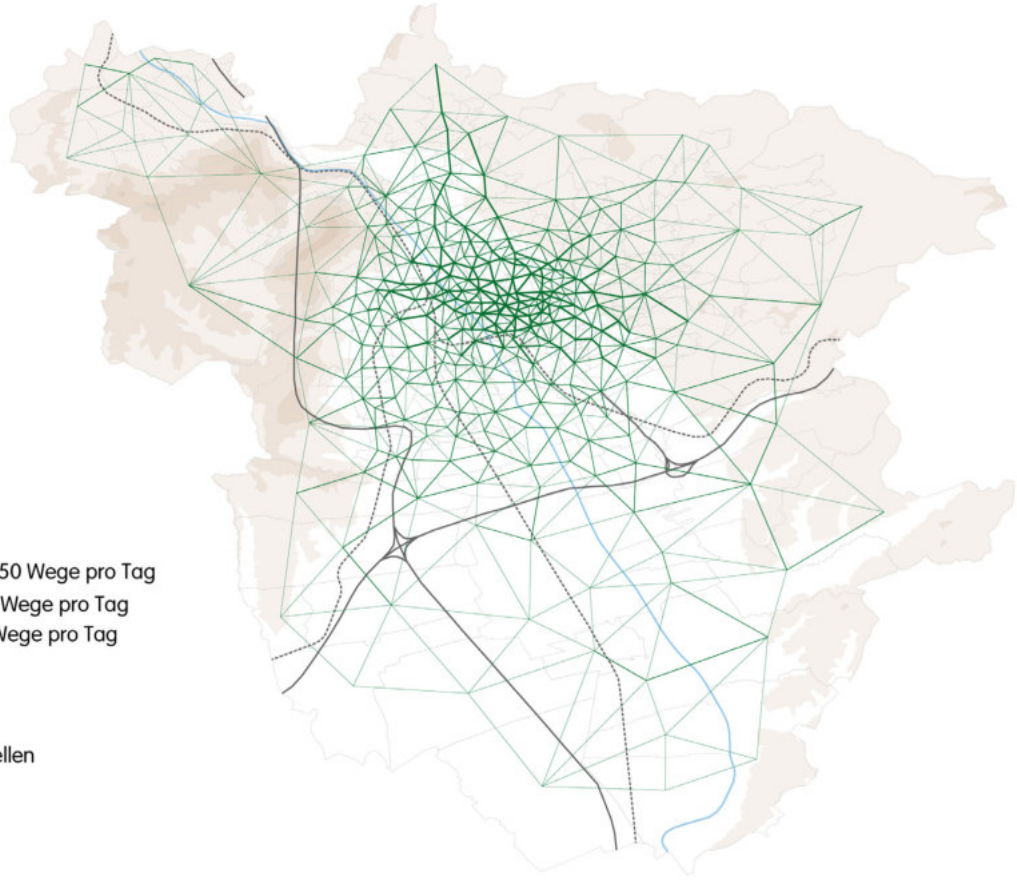
Die Stadt Graz und das Land Steiermark verfolgen nun einen regionalplanerischen Ansatz der Radverkehrsplanung. Sie hoffen, damit den Grundstein für einen Paradigmenwechsel und einen Wandel im Mobilitätsverhalten der steirischen Bevölkerung legen zu können. Radverkehr soll von nun an über Stadtgrenzen hinaus gedacht werden und Graz und seine Umlandgemeinden nachhaltig miteinander verbinden.

In Zusammenarbeit mit der Bike Citizens Mobile Solutions GmbH wurden mithilfe der Bike Citizens App bis 2019 Radfahrten aufgezeichnet, die die Grundlage für eine Belastungskarte des steirischen Straßennetzes bilden. In Kooperation mit dem Institut für Straßen- und Verkehrswesen der TU Graz und dem Ingenieurbüro PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH wird auf dieser Datenbasis mithilfe von Belastungsstrommodellen eine Karte der notwendigen regionalen Radwegeanbindungen erstellt. Diese soll in weiterer Folge die „Vision“ des radinfrastrukturellen Netzwerkes des steirischen Kernballungsraums darstellen. Zusammen mit den vom Institut für Städtebau erstellten Schaubildern attraktiv und radfahrfreundlich umgestalteter Straßenquerschnitte bilden sie die Zwischenergebnisse der „Radnetzstudie des steirischen Kernballungsraums“, die im Rahmen des Radgipfels 2019 erstmalig veröffentlicht werden sollen.

2019



- mehr als 750 Wege pro Tag
- bis zu 750 Wege pro Tag
- bis zu 50 Wege pro Tag
- Autobahn
- - - - - Bahn
- Mur
- Verkehrszellen



51



Ist-Zustand



Vision

52



Ist-Zustand



Vision

53

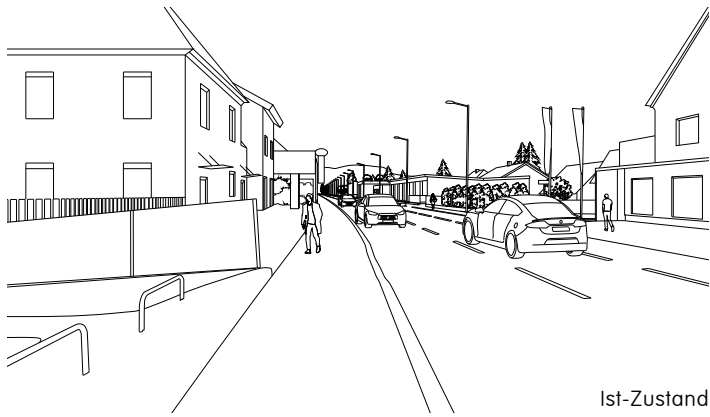


Ist-Zustand



Vision

54



Ist-Zustand



Vision

55

50 Heatmap - Mit der Bike Citizens App aufgezeichnete Radfahrten bis 2019

Quelle: mit freundlicher Unterstützung von der Bike Citizens Mobile Solutions GmbH zur Verfügung gestellt

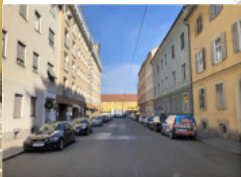
51 „Vision steiermärkischer Radwegeverbindungen“ Belastungsplan Radverkehr (Kurzweg)

Quelle: mit freundlicher Unterstützung vom Institut für Straßen- und Verkehrswesen der TU Graz zur Verfügung gestellt

52-55 Visualisierungen Radnetzstudie

Quelle: Institut für Städtebau, Anika Lösch

In Zusammenarbeit mit dem Land Steiermark, der Stadt Graz, dem Institut für Straßen- und Verkehrswesen der TU Graz und der Bike Citizens Mobile Solutions GmbH erstellt



Missing Links Graz

In Zusammenarbeit mit den Studierenden der Lehrveranstaltung "AK Städtebau 2" des Instituts für Städtebau der TU Graz im Sommersemester 2019 und mit freundlicher Unterstützung von Univ. Ass. Radostina Radulova-Stahmer und Prof. Aglaée Degros erstellt



4



5



6

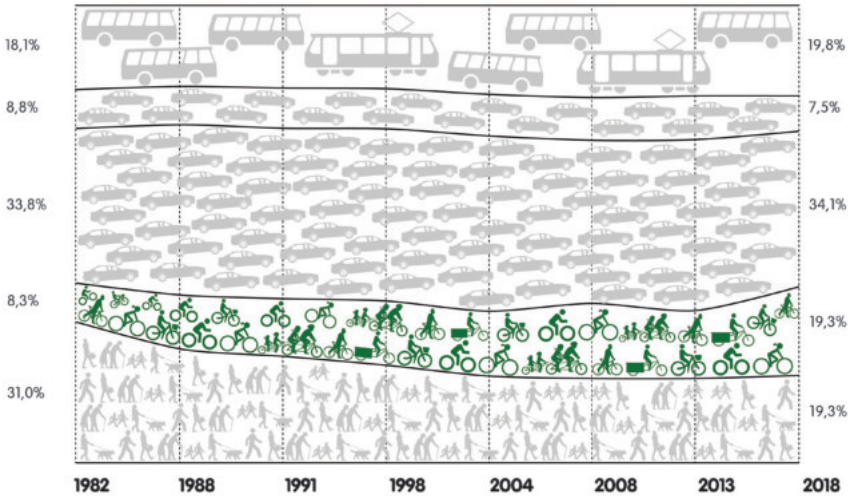


7



GERECHTE VERTEILUNG ALS VORAUSSETZUNG

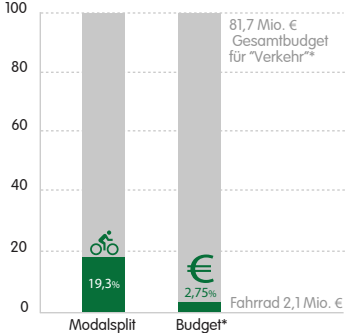
56



57

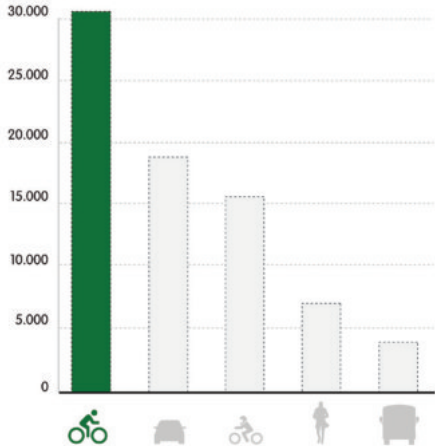


58



* Budget für "den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Darin enthalten sind u. a. diverse Fuß- und Radwegprogramme und Straßensanierungen."

59



60



61



62



63



56 **Modal Split Graz**

Quelle: Argus Steiermark - Die Radlobby, <http://graz.radln.net> (Mai 2019)

57 **Modal Space Share**

Quelle: Institut für Städtebau 2018

58 **Gegenüberstellung Modal Split und Budget**

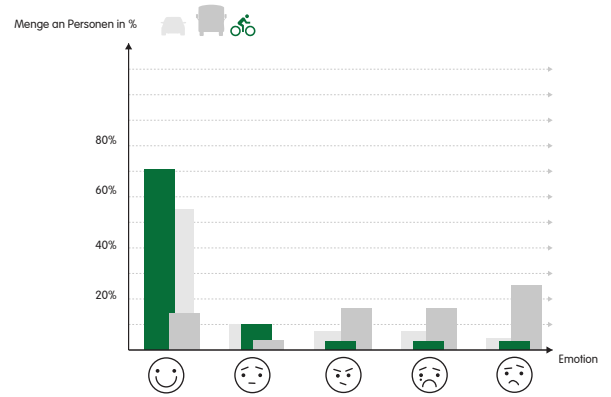
Quelle: Haushaltsvorschlag 2019, Stadt Graz, www.graz.at (Mai 2019) und Stadtbaudirektion Graz zit. n. . Kleine Zeitung Steiermark, Printausgabe, 04.04.2019, Seite 22f.

59 **Verkehrsunfälle je Verkehrsmodus, Österreich 2016**

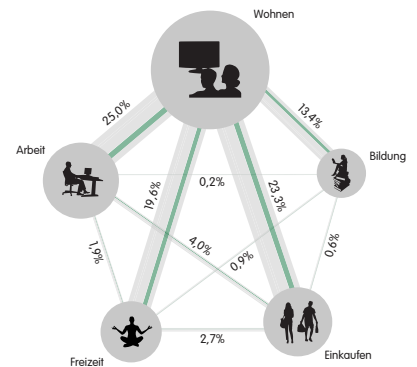
Quelle: Unfallstatistik, Kuratorium für Verkehrssicherheit, unfallstatistik.kfv.at

UMGESTALTUNG ALS CHANCE FÜR VERBESSERUNG

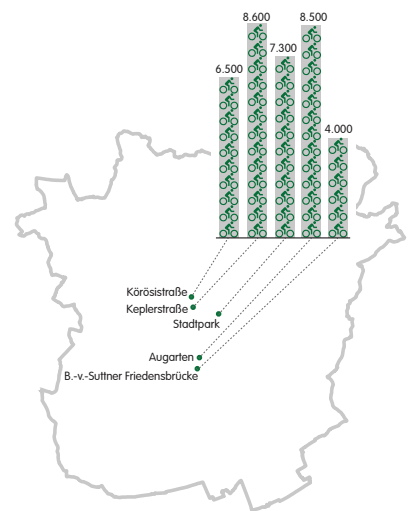
64



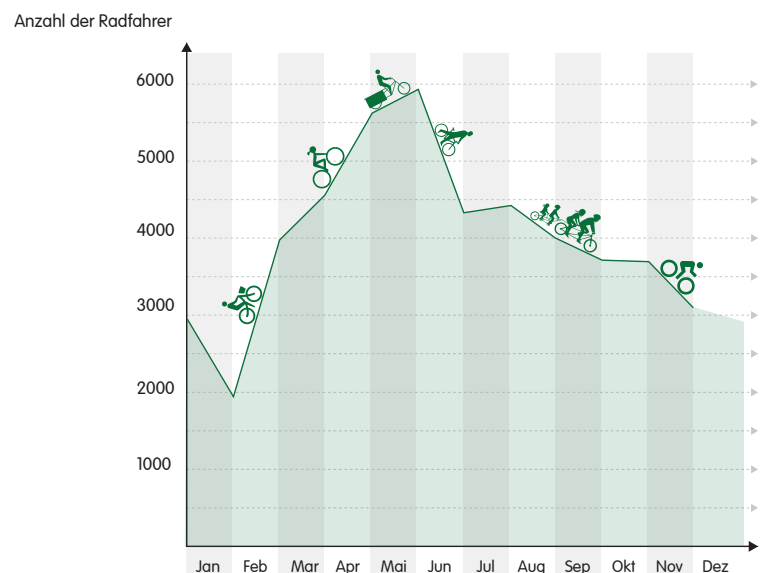
65



66



67



68



69



70



71



64 **Mit Verkehrsmitteln verbundene Emotionen**

Quelle: Radbroschüre der Stadt Graz, Abteilung A 10/8, 2012

65 **Verkehrszweckmatrix**

Quelle: Stadt Graz, Datengrundlage Mobilitätserhebung 2013, www.graz.at [Mai 2019]

66 **Dauerzählstellen Graz, Anzahl der Radfahrer**

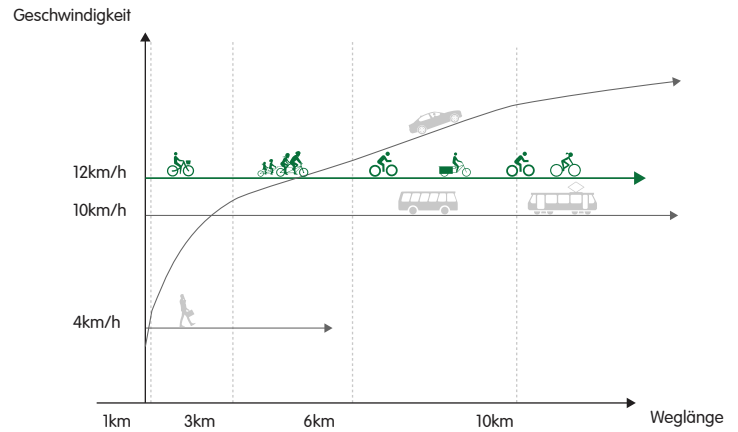
Quelle: Stadt Graz, Datengrundlage Mai 2018, www.graz.at [Mai 2019]

67 **Radverkehrsmengen Jahresvergleich, Dauerzählstelle Stadtpark 2015**

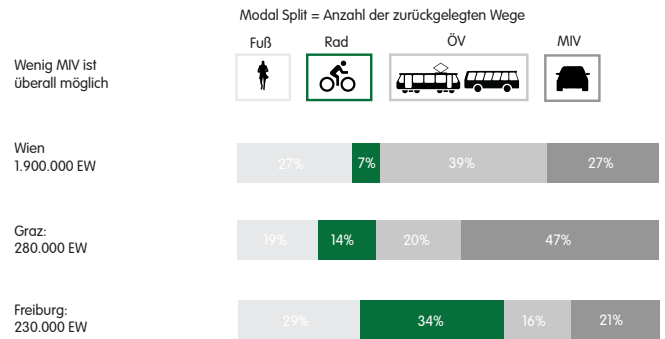
Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, Seite 14

POTENZIALE ALS AUSGANGSPUNKT DER ENTWICKLUNG

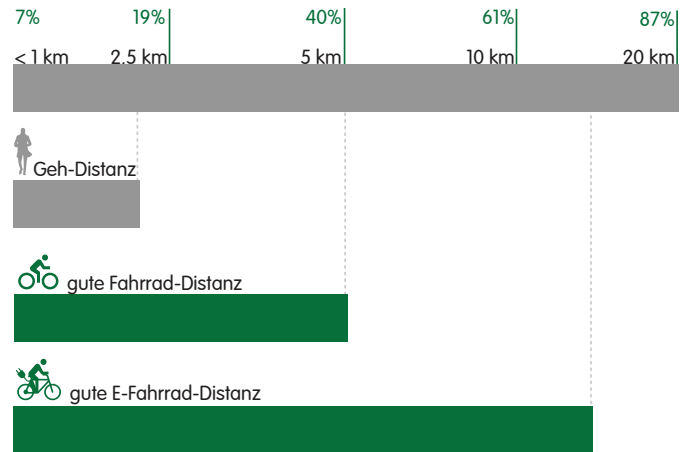
72



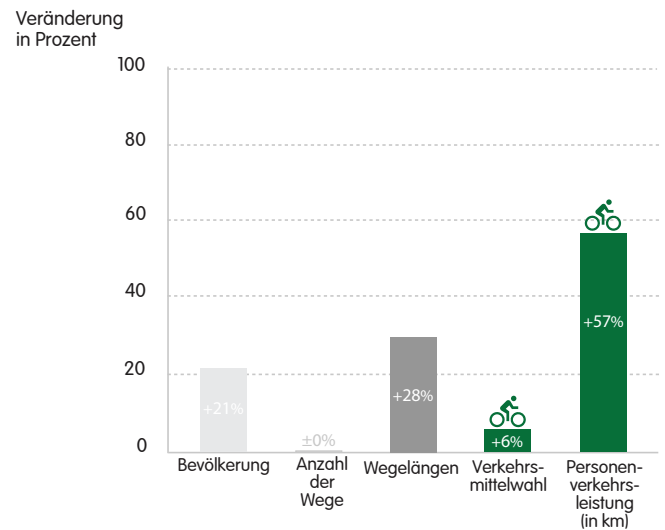
73



74



75



76



77



78



79



72 Durchschnittliche Tür-zu-Tür-Geschwindigkeit

Quelle: Stadt Graz, Datengrundlage Mobilitätshebung 2013, www.graz.at [Mai 2019]

73 Wenig MIV ist überall möglich

Quelle: Christian Kozina nach fahrradwien.at, Stadt Graz, freiburg.de in Smarte Quartiersentwicklung in kleinen und mittelgroßen Städten BLOCK 1 – MODUL 2: Mobilität, Seite 22

74 Wie viele mit dem PKW zurückgelegte Wege sind Radfahrdistanzen

Quelle: VCÖ-Magazin 2019-01 - Aktive Mobilität, Seite 1

75 Veränderungen seit 1991 in Graz

Quelle: Stadt Graz, www.graz.at [Mai 2019]