

## **Entwicklung der Grazer Radfahrinfrastruktur**

Graz war schon vor dem Beginn einer aktiven Radfahrpolitik anfangs der 80er Jahre eine Stadt, in welcher das Rad mehr benützt wurde als in manchen anderen Städten. Die Gründe dafür liegen sicher in der kompakten Stadtstruktur und in den drei großen Universitäten, welche das gesellschaftliche Geschehen in der Stadt stark prägen.

Die aktive Radfahrpolitik der Stadt begann im Jahr 1979. Einige begeisterte Radfahrer, inspiriert durch Beispiele aus anderen Städten, organisierten die ersten Raddemonstrationen. Hierbei ging es vorerst nicht um die Einrichtung eines Radwegenetzes, sondern viel mehr war das Rad Symbol für eine andere Verkehrspolitik, welche nicht das Auto in den Mittelpunkt aller Überlegungen stellen sollte.

Nach der Teilnahme einiger Grazer Radfahrbegeisterter an der Velo City-Konferenz in Bremen wurde ein erster Koordinationsausschuss mit der Stadtverwaltung gebildet. Ein schneller Durchbruch ließ jedoch auf sich warten und so markierte eine Gruppe von Individualisten in Eigenregie den ersten Radfahrstreifen am Opernring, eine Aktion, welche damals allerdings nicht allgemeines Verständnis fand. Eine Anzeige bei der Polizei war die Folge. Der damals für die Verkehrs- und Stadtplanung verantwortliche – und leider viel zu früh verstorbene – Stadtrat Erich Edegger erkannte jedoch den Wert der neuen Ideen, kaufte den Radfahraktivisten ihre für die Markierung verwendete Schablone ab und installierte eine Arbeitsgruppe, welche in der Folge mit der Einrichtung des Grazer Radwegenetzes begann. Die planerischen Grundlagen und Ideen wurden von einem Team der Technischen Universität Graz, welche unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Sammer stand, beigesteuert.

Am 3. Juli 1980 fasste der Gemeinderat unter Zustimmung aller Parteien einen Grundsatzbeschluss für die Verbesserung und Erweiterung des Radverkehrsnetzes einschließlich der Nebenanlagen sowie organisatorischer Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit. Eine Arbeitsgruppe bestehend aus den Verkehrssprechern der Gemeinderatsfraktionen, den Vertretern der Straßenbehörde, des Straßenbaus, der Polizei und der damaligen Handelskammer wurde mit

der Projektverfolgung beauftragt. Es waren also alle verkehrspolitisch relevanten Gruppierungen in die Arbeit eingebunden.

Deklariertes Ziel des Projektes war es, die Verkehrsmittelwahl zu verändern, d.h. den Anteil des Kfz-Verkehrs zurückzudrängen und den Anteil des Radverkehrs zu steigern.

Das Schwergewicht der Maßnahmen lag daher am Beginn der Projektarbeit am innerstädtischen Bereich. Hier mussten die Nachteile, welche durch die Kfz-gerechte Planung der 70er Jahre für Radfahrer entstanden waren, ausgeglichen werden und die Erreichbarkeit der Innenstadt für Radfahrer verbessert werden.

Im Unterschied zu vielen anderen Städten begann also die Geschichte des Grazer Radverkehrsnetzes im Stadtzentrum und nicht in außenliegenden Freizeit-Radfahranlagen.

Das Netz, das in der Folge entstand, bestand nicht nur aus Radwegen. Die bauliche Struktur des historischen Stadtkerns mit den engen Straßen ermöglichte die Anlegung von baulich getrennten Radwegen nur in den wenigsten Fällen. Es musste daher zu unkonventionellen Mitteln gegriffen werden. Netzelemente wie

- Radfahrstreifen gegen Einbahnen,
- das Nebeneinander von Fußgehern und Radfahrern in verkehrsberuhigten Straßen,
- gemeinsame Fuß- und Radwege und
- Radaufstellspuren bei Kreuzungen

wurden bereits am Beginn der Realisierungen eingesetzt.

Lösungen, welche in Graz mit einiger Phantasie und juristischen Behelfsmitteln eingeführt wurden, haben sich in der Folge so gut bewährt, dass Änderungen in der Österreichischen Straßenverkehrsordnung auf Grund der Erfahrungen in Graz vorgenommen wurden.

Sukzessive wurde das Grazer Radverkehrsnetz von einigen hundert Metern Radweg, welche Ende der 70er Jahre vorhanden waren, auf nunmehr ca. 100 km Radfahranlagen ausgebaut.

In 58 Straßen ist Radfahren gegen die Einbahn erlaubt. Es wurden 212 Fahrradabstellanlagen eingerichtet.

Sehr früh wurde in Graz erkannt, dass das Radfahren in einer Stadt nicht nur davon abhängt, wie viel Meter Radweg gebaut werden, sondern

hauptsächlich davon, ob es insgesamt gelingt, ein radfahrfreundliches Klima zu erzeugen.

Graz hat sich als assoziiertes Mitglied am deutschen Modellversuch „fahrradfreundliche Stadt“ beteiligt. Im Jahr 1983 fand im Rahmen dieses Projektes eine große Tagung in Graz statt, bei welcher zahlreiche Anregungen für die weitere Arbeit in Graz gewonnen werden konnten.

Relativ früh erschien die erste Grazer Radkarte, der weitere aktualisierte Auflagen folgten.

Um das Radfahrnetz im Straßenraum ablesbar und erkennbar zu machen, wurde eine grüne Leitfarbe eingeführt, welche sowohl Radwege kennzeichnet als auch bei Radabstellanlagen Verwendung findet.

Ein weiterer großer Schritt in Richtung radfahrfreundliche Stadt war die Einführung des gesamtstädtischen Modells „Tempo 30/50“. Dieses Modell wurde 1992 zuerst für einen zweijährigen Probezeitraum eingerichtet, ist aber in der Folge wegen seines Erfolges als ständige Einrichtung weitergeführt worden.

Auf allen Nebenstraßen der Stadt, das sind ca. 80% des Gesamtstraßennetzes, wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Km/h eingerichtet. Nur auf dem Hauptstraßennetz sind weiterhin 50 Km/h als maximale Geschwindigkeit erlaubt. Dieses Modell führte innerhalb von zwei Jahren zu einem Rückgang der Verkehrsunfälle im gesamten städtischen Bereich um fast 25%.

Die Verkehrsunfälle haben zwar ab dem Jahr 1996 wieder zugenommen, jedoch beschränkt sich diese Zunahme ausschließlich auf das Vorrangstraßennetz. In jenen Straßen, in welchen Tempo 30 erlaubt ist, sind die Verkehrsunfälle nicht angestiegen.

Das Tempo 30-Modell bedeutet neben seiner Auswirkung auf die Verkehrsunfallzahlen auch einen großen Vorteil für die Grazer Radfahrer. Mit einem Schlag wurden 80% des Grazer Straßennetzes radfahrfreundlicher, da die geringere Geschwindigkeit eine Verminderung des Konfliktpotentials zwischen Kfz und Radfahrern bedeutet.

Die Betrachtung der Verkehrsunfallzahlen mit Radfahrern über einen längeren Zeitraum zeigt, dass das Tempo 30/50-Modell sich auch auf die Verkehrssicherheit der Radfahrer sehr positiv ausgewirkt hat. Wenn man diesen Zahlen noch die Entwicklung des Fahrradverkehrs an Hand der Anzahl der Wege, welche pro Tag mit dem Fahrrad zurückgelegt

werden, gegenüberstellt, sieht man, dass trotz einer starken Zunahme des Fahrradverkehrs die Unfallzahlen der Radfahrer geringer sind als vor 15. Jahren.

Die Entwicklung des Radverkehrs in Graz war durchaus positiv. Derzeit beträgt der Radfahreranteil an allen Wegen in Graz 14,2%. 50% aller Grazer besitzen ein Fahrrad. Eine ungünstige Entwicklung hat jedoch der Fußgeheranteil genommen, welcher seit 1982 um 10% zurückgegangen ist.

Der Velo City-Kongress ist Anlass für einen weiteren großen Schritt in der Entwicklung des Grazer Radverkehrsnetzes und wird, so hoffe ich, auch in Zukunft Anstoß für vermehrte Anstrengungen der Stadt Graz zur Förderung des Radverkehrs sein.