



Masterplan Radoffensive 2030

Planungsgrundsätze

Wertehaltung

Gestaltungsgrundlagen

VERSION 1.4

IMPRESSUM

Verfasser*in: ARTGINEERING

Auftraggeber*innen: Stadt Graz, A10/8 Verkehrsplanung, & Land Steiermark, A16 Verkehr und Landeshochbau

Autor*innen: Stefan Bendiks, Aglaée Degros, Markus Monsberger, Sandra Freudenthaler, Mevla Orhan, Christian Keuschnig, Clement Gay

Fotos: Nicht gekennzeichnete Bilder und Grafiken © Artgineering

Kartenhintergründe: GIS Steiermark, 2020/2021

Weitere Quellen: OpenStreetMap, Radkarte der Stadt Graz, Textgrundlage Gestaltungskonzept Fritz Bernhard

Der Masterplan entstand im Rahmen der "Radoffensive 2030" in Kooperation mit Mitarbeiter*innen der Abteilungen der Stadt Graz und des Landes Steiermark sowie den Planer*innen der Sektorenplanung

Verkehrplus – Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH, Graz

dhk CONSTRUCTIV Ziviltechniker GmbH, Graz

BHM-Ingenieure, Engineering & ConsultKng GmbH, Graz

ZIS-P, Sammer + Partner Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., Graz

IKK Engineering GmbH, Graz

PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH, Graz

und beratenden Unternehmen

UNDZWAR Corporate Culture Consulting

Graz, Februar 2022



Bausteine des Masterplans Radoffensive 2030



Planungsgrundsätze

Die Planungsgrundsätze legen kompakt in 7 Stichpunkten allgemeine Prinzipien fest und setzen einen Rahmen für alle Maßnahmen und Eingriffe im Zuge der Radoffensive 2030.

Wertehaltung

Die Wertehaltung beschreibt, was im Bezug auf den Radverkehr in Graz wichtig ist und setzt langfristige, qualitative Ziele, die ein Wunschbild charakterisieren und definieren.

Gestaltungsgrundlagen

Die Gestaltungsgrundlagen beschreiben die konkreten, räumlichen und gestalterischen Anforderungen an Material und Farbgebung sowie an die verschiedenen Hierarchieebenen des Radwegenetzwerkes.

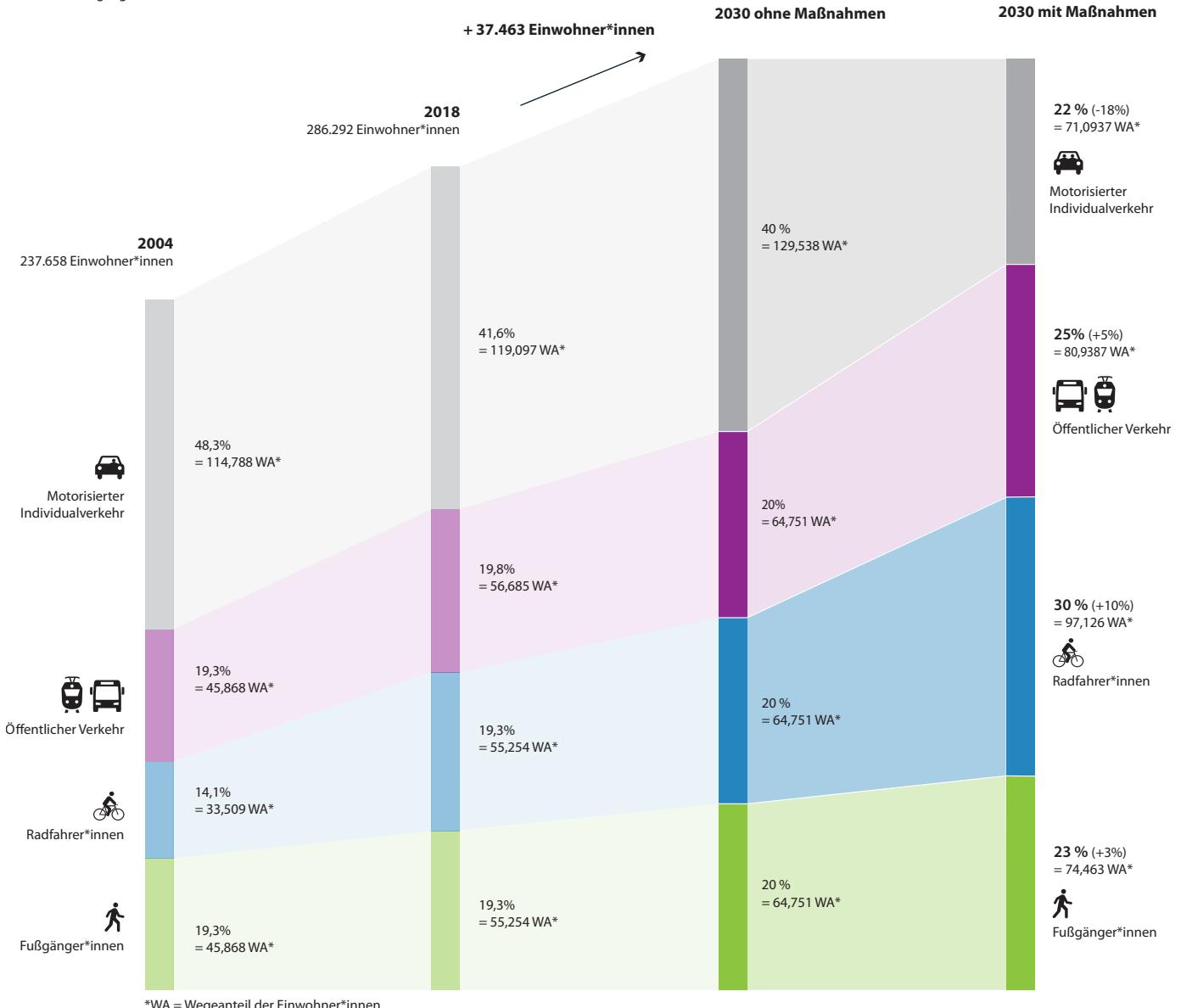
Graz wächst & wandelt sich

Zuziehende nehmen den „guten“ Grazer Modal Split an

Mehr Nutzer*innen des Öffentlichen Verkehrs

Kurze Wege mit dem ÖV und dem MIV werden zu Fahrradstrecken (2-10 km)

Mehr Fußgänger*innen



Ein Masterplan für die Radhauptstadt Graz

Im Herbst 2019 haben sich die Landeshauptstadt Graz und das Land Steiermark auf die größte Radverkehrsoffensive geeinigt, die jemals in Österreich in Angriff genommen wurde. Stadt- und Landesregierung wollen Graz zu einer der Radhauptstädte Europas machen. Mit einer Gesamtinvestition von 100 Millionen Euro werden bis 2030 rund 200 Kilometer neue Radrouten, Abstellanlagen und ergänzende Einrichtungen geschaffen. Im Modal Split soll der Anteil jener Alltagswege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, mittelfristig von rund 20% auf 30% gesteigert werden.

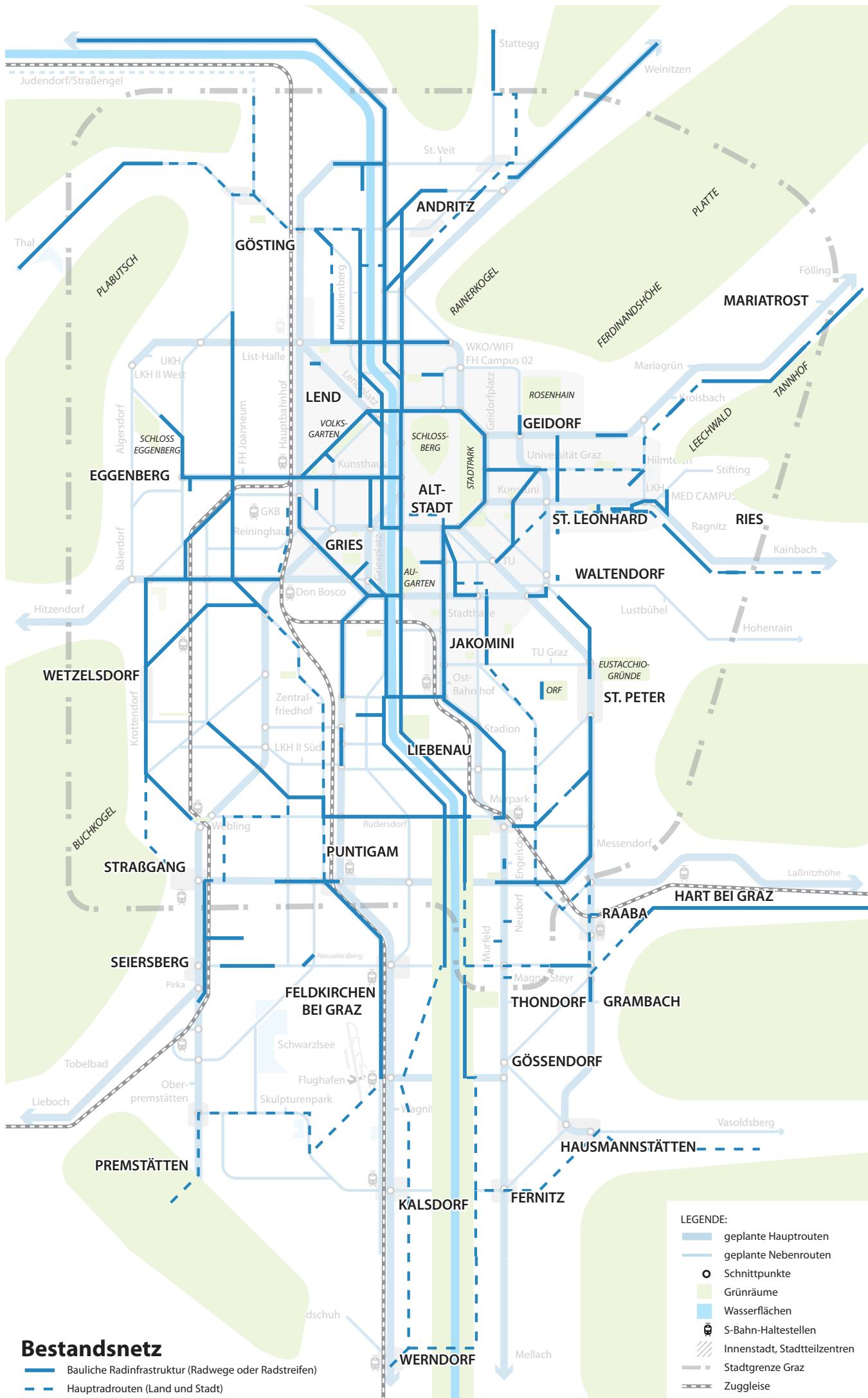
Die Aufwertung der Infrastruktur und die Begleitmaßnahmen werden nicht nur den Umstieg aufs Fahrrad attraktiver machen. Radverkehr kann und soll als integraler Bestandteil der Stadtentwicklung das Leben aller Menschen verbessern, die in Graz wohnen, arbeiten und zu Gast sind.

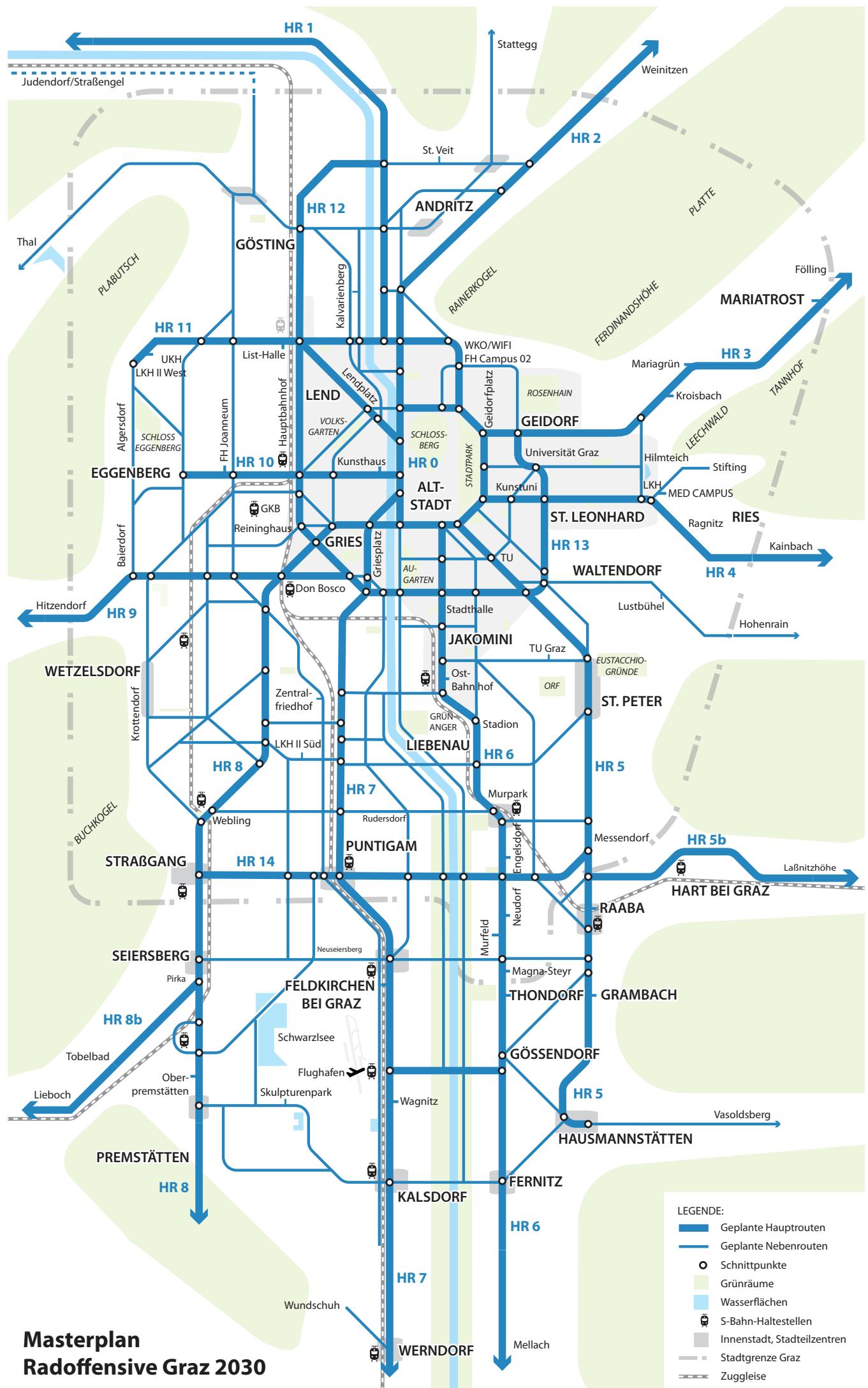
Vor allem in Städten mit historischem Kern ist die Aufnahmefähigkeit der Verkehrsadern stark beschränkt. Soll die Grazer Innenstadt auch in Zukunft ein belebtes und einladendes Zentrum mit Geschäften, Gastgärten und Begegnungszonen bleiben bzw. angesichts des dynamischen Bevölkerungswachstums für noch mehr Menschen werden, kommt es darauf an, die für Fortbewegung verfügbaren Flächen so effizient wie möglich zu nutzen. Internationale Beispiele belegen, dass dies nur durch eine weitestgehende Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf Aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie auf Öffentlichen Verkehr (ober- und unterirdisch) gelingen kann.

Keine Frage: Die Erreichbarkeit der Innenstadt durch Autos muss und wird auch in Zukunft möglich bleiben. Für innerstädtische Distanzen braucht es allerdings Ersatzangebote, die attraktiver sind als der motorisierte Individualverkehr. Im Zuge des weltweiten Trends zu Elektrofahrrädern zeigt sich, dass vor allem im urbanen Raum immer mehr Menschen das E-Bike als schnellere und effizientere Mobilitätsform dem Auto vorziehen.

Der Masterplan zur Radoffensive Graz 2030 ist mehr als ein Routennetz, das Stadtteile, Zentrum und Umgebungsgemeinden schneller und sicherer miteinander verbindet. Der Masterplan ist vor allem ein Bekenntnis zu einem Umstieg auf aktive Mobilität und zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Planungsgrundsätze enthalten daher auch Prioritäten, die nicht das jeweils verwendete Verkehrsmittel, sondern die wichtigsten Bedürfnisse mobiler Menschen in den Mittelpunkt rücken: Tempo, Komfort und Sicherheit.

Wie im Alltagsverkehr jeder Weg ein Ziel hat, so auch die Radverkehrsoffensive Graz 2030: die Verbesserung der Lebensqualität im öffentlichen Raum.





Masterplan Radoffensive 2030

Planungsgrundsätze

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 zugutekommt.

3. Attraktivierung mittels Durchgängigkeit und maximaler 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 Fahrrichtungen geöffnet und mit angemessen breiten Fahrradstreifen oder als Fahrradstraßen aus- und umgebaut.

7. Priorität für aktive Mobilität

In der Innenstadt, den Stadtteil- und Bezirkszentren und in Wohngebieten bekommen Fuß- und Radverkehr oberste Priorität, gefolgt von Öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr.



**Mehr Lebensqualität
für den Öffentlichen Raum**



**Verbesserungen für den Radverkehr
ohne Nachteile für Fußgänger und ÖV**



**Attraktivierung mittels Durchgängigkeit
und maximaler Sicherheit**



Konfliktvermeidung an Kreuzungen



**Effizientere Nutzung
verfügbarer Abstellflächen**



Sichere Öffnung des Einbahnsystems für den Radverkehr



**Priorität für
aktive Mobilität**