

Radkorridor Geidorf

Radoffensive / WKO-Radkorridor “Variantenworkshop”

21.10.2020

Beteiligte:

Aglaée Degros, Markus Monsberger, Mario Stefan (Stdb)
Alex van Dulmen (ISV)
Kurt Fallast (PLANUM)
Martin Schmidt (Holding)
Richard Wagner (Stadt Graz, Verkehrsplanung)

Abstract:

Ganzheitliche Betrachtung bei der Trassierung von Radverkehrskorridoren: Im Rahmen des Mobility Labs wird eine holistische Transformationsmethode entwickelt, die Raum, Verkehr und Akteure berücksichtigt, und zur Trassierung der Radverkehrsinfrastruktur in Graz und Umgebung dient. Am Beispiel eines hochrangigen Korridors zur Wirtschaftskammer Steiermark wird auch das Potenzial der bestehenden Stadtstruktur mit beispielhaften Straßenquerschnitten aufgegriffen und in einem temporären Mock-Up übersetzt. Der gesamte Prozess wird unter Einbindung von Stakeholdern aufgesetzt, zur Erhöhung der Akzeptanz und zum Einbinden von lokalem Wissen und Bedürfnissen (Mitgestaltung).

Kurzfassung zum Ergebnis des Variantenworkshops:

Nachdem die fachlich zuständigen Laborpartner bzw. die Gruppe die Gewichtung der einzelnen Kategorien pro Straße durchgeführt hat (Details im Anhang), ergibt sich folgende Reihenfolge:

- 1. Bergmannsgasse** -> starkes Argument und machbar
- 2. Laimburggasse**
- 3. Grabenstraße**

Die Körblergasse und Grillparzerstraße scheiden in diesem Schritt aus.

Aspekte zur Weiterentwicklung der Methode:

- Einschätzung der Potentiale in der Bewertung, keine reine Analyse der Ist-Situation
- Anschlüsse an Innenstadtrading bzw. das umliegende Netzwerk stärken in der Bewertungskategorie "Netzwerk" hervorheben
- Das Bewertungskriterium "Share of Space" rein auf technische Realisierbarkeit ausrichten

Nächste Schritte:

- Verkehrsmodellierung des Fahrradpotentials (im Famos-Modell) durch ISV
- Verkehrsmodellierung der MIV-Verlagerung (im Guard-Modell) durch ISV
- Planung des Beteiligungsprozesses durch StadtLABOR

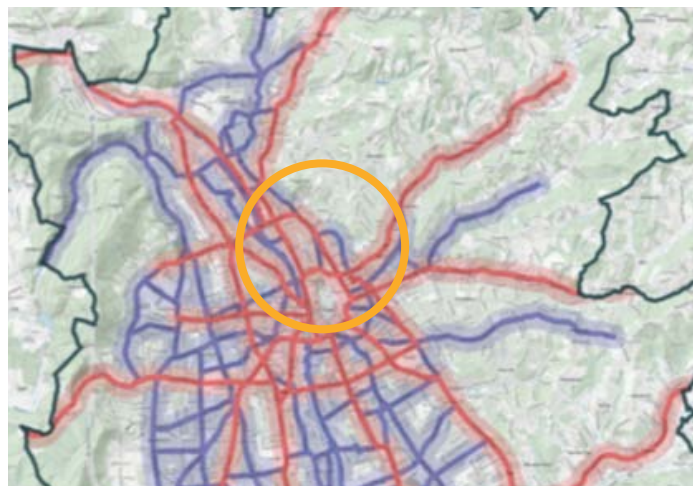
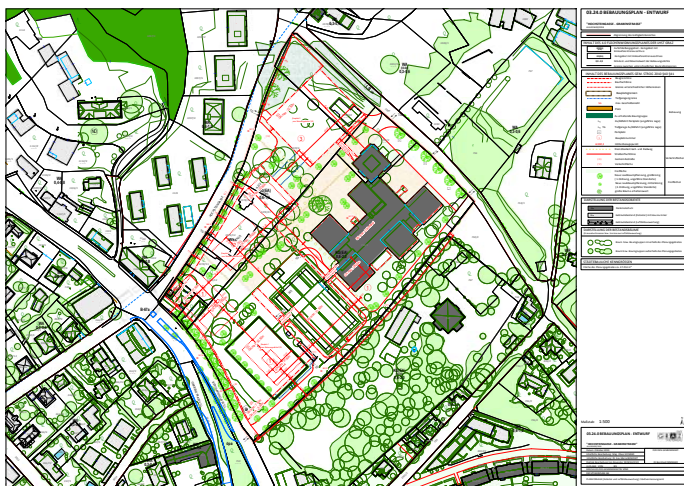
Nächstes Treffen: Dienstag, 1.12.2020, 13:00 Uhr, Ort entweder wieder am Institut für Städtebau oder Digital (je nach Situation). Ergebnisse der Modellierungen, Planung der Phase 2 (Wahl einer Führungsform/Gestaltung)

Organisatorisches (Datenaustausch, Prozess, Beteiligte etc.)

- Daten und Informationen werden auf der cloud der TU Graz von den beteiligten LaborpartnerInnen abgelegt. Die Informationen sollen vorab immer vom Institut für Städtebau gesammelt und aufbereitet werden. Dazu gibt es auch eine Powerpoint-Vorlage mit einem Logo zum „Radkorridor Geidorf“
- Die TU Wien (Isabel Stumfol) werden sich im Beteiligungsprozess des StadtLABORs mit der Methode des „Storytelling“ beteiligen
- Ziel des Variantenworkshops: Phase 1 mit Entscheidung der Varianten im Korridor

Ausgangslage

Durch den Bebauungsplan am WKO-Areal entsteht ein Raum für eine Radverbindung, die bis zur Einbindung Lindweg fortgeführt werden soll. Die Verbindung zum Innenstadt-Radring wird in einer Abweichung von 300m zur „Ideallinie“ der Radnetzstudie untersucht.

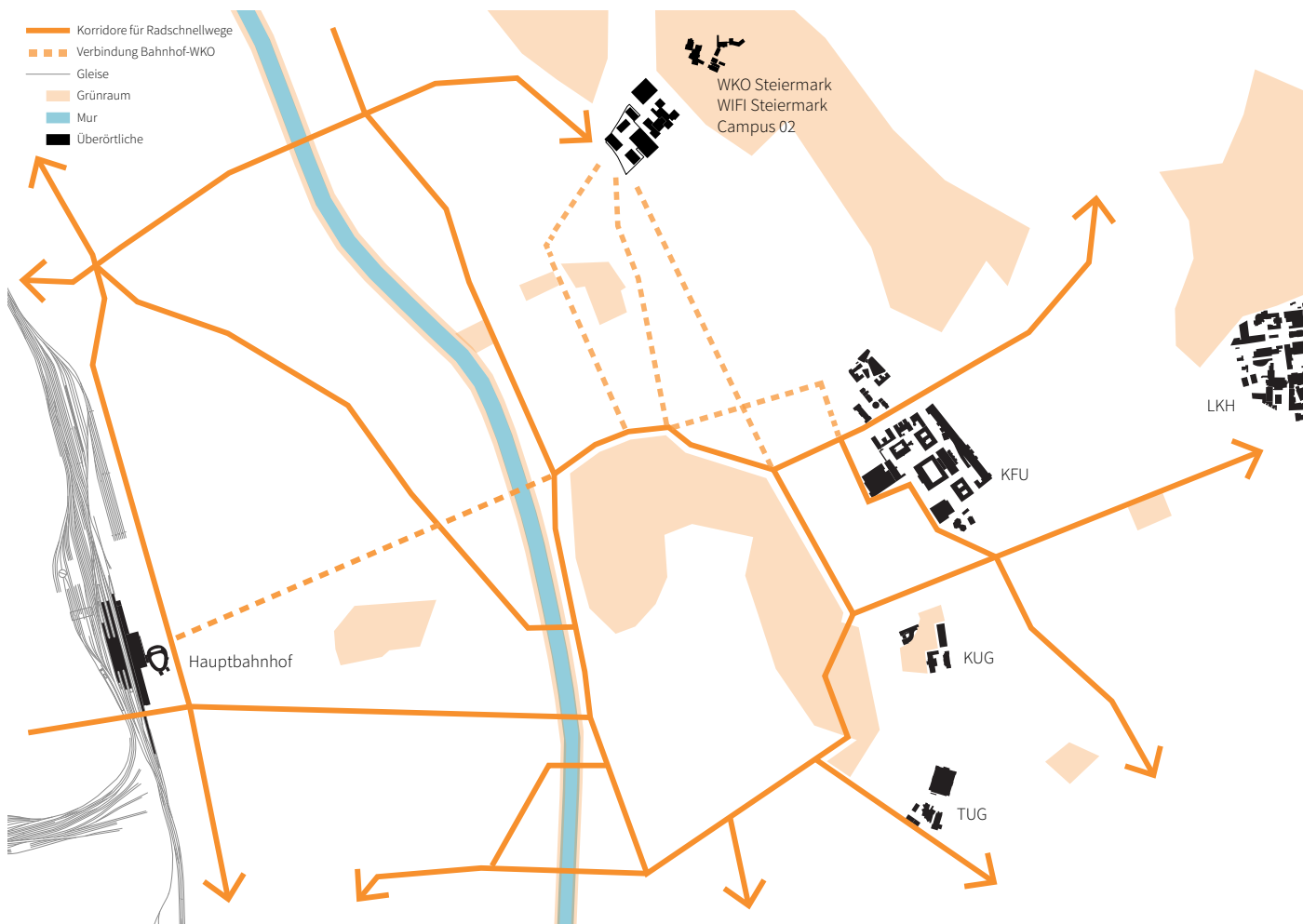


Bebauungsplan, planliche Darstellung
03.24.0 Hochsteingasse Grabenstrasse Entwurf
Aus Erläuterung des Bebauungsplans (Seite 24):
„Es soll ein 3,00 m breiter Grünstreifen und
ein 4,00 m breiter Geh- und Radweg vorgesehen werden.“

Die Erhebungen der Radnetzstudie sehen in diesem Quartier
eine A-Route (Radschnellweg).

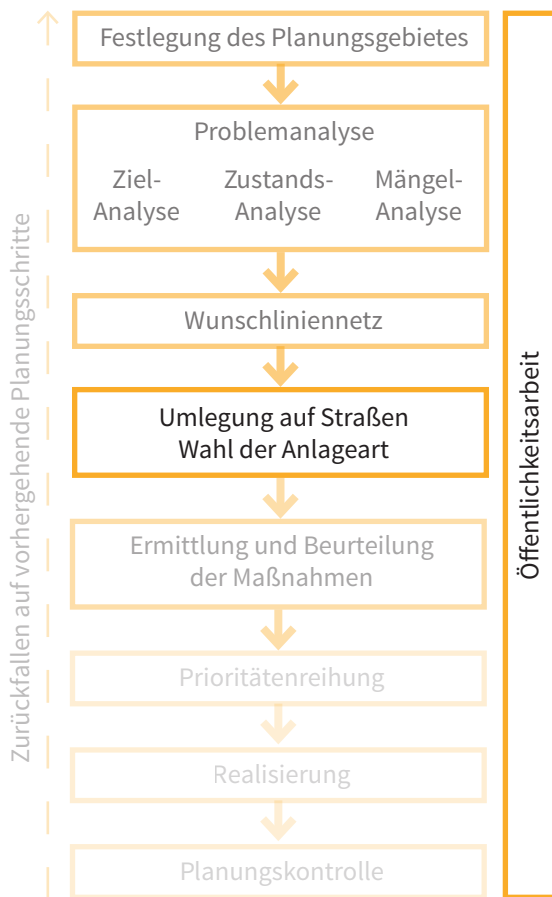
Relevant ist die Nord-Süd-Verbindungen und der Anschluss Richtung Hauptbahnhof als übergeordnetes Anschlusspunkt.

Ziel der ersten Projektphase ist die Wahl des Korridors in den unterschiedlichen Straßenzügen.
Mit den anschließenden Informationen aus der Analyse ergibt sich eine Bewertung der Varianten.
Die geeignetsten Varianten werden dann weiterverfolgt.



Übergeordneter Fokus der Aufgabenstellung: Anbindung überregionaler Ziele an zukünftige Hauptradstrecken

Planung eines Radverkehrsnetzes



In der integrierten Planung und Stadtentwicklungszielen sind für die Planung von Radverkehrsnetzes nach den Richtlinien für Straßen- und Verkehrswesen die Schritte, wie abgebildet, empfohlen.

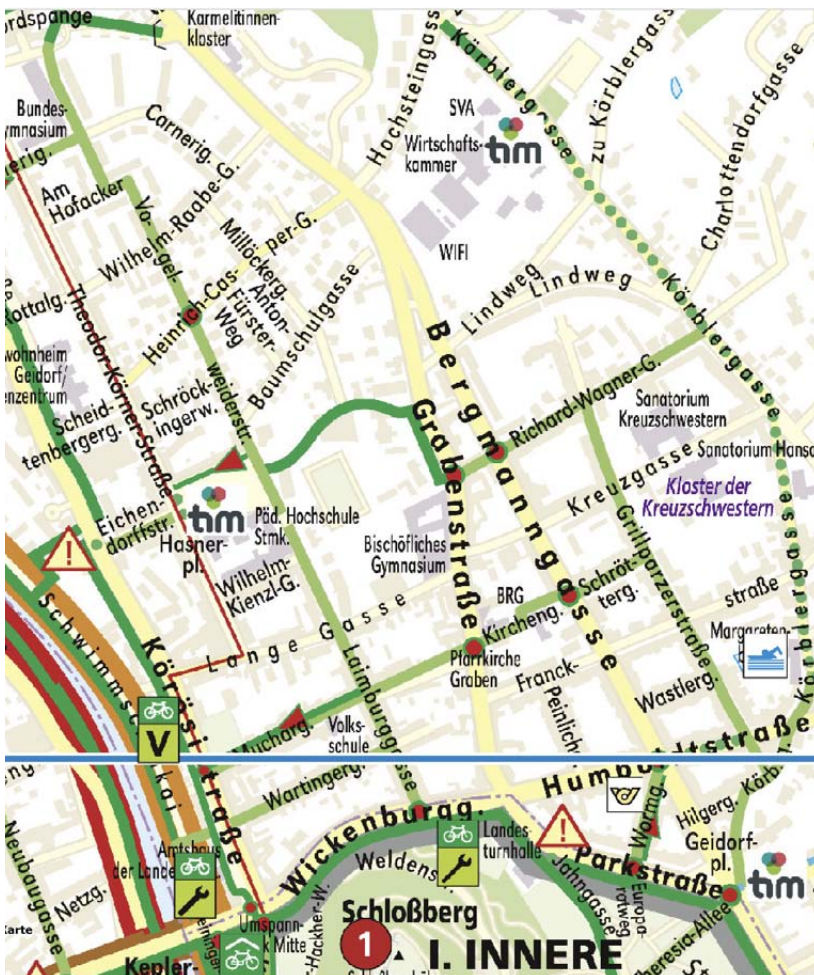
Mit der Aufgabenstellung dieses Projektes wird das Planungsgebiet klar abgegrenzt und eine Problemanalyse durchgeführt, das Wunschliniennetz liegt grundsätzlich auf der in der Radnetzstudie ergebene Linien. Die Umlegung auf die Straßen sowie die Wahl der Gestaltung sind daher Hauptpunkte der Arbeit.

Begleitet werden sollen diese Schritte von Anfang an durch eine Öffentlichkeitsarbeit, die hier mit der konkreten Beteiligungsprogramm gerecht wird.

Eine ausführende Detailsplanung, wie sie in der Ermittlung und Beurteilung der Maßnahmen zu finden ist, sind nicht Bestandteil des Projektes und geben höchstens einen empfehlenden Charakter vor.

Entsprechend RVS 03.02.13,

Beschreibung des Quartiers



Das Quartier, durch welches ein neuer Radkorridor gelegt werden soll, ist geprägt von den beiden Hauptstraßenzügen Grabenstraße und Bergmannstraße, die von Norden nach Süden führen und einen städtischen Keil bilden. Geprägt ist der Abschnitt von der gründerzeitlichen Blockrandbebauung mit ihren grünen Innenhöfen. Je weiter nördlich bzw. östlich, umso disperser wird die Bebauung, es finden sich aber auch dazwischen Baukörper, die das sonst homogene Stadtbild unterbrechen.

Im Süden schließt der Schlossberg und der Stadtpark an sowie eine heute schon wichtige Ost-West-Radverbindung über die Wickenburggasse-Parkstraße.

Im Norden schließt sich der Keil der beiden stark befahrenen Straßen, wo auch das Areal der Wirtschaftskammer mit ihren Institutionen liegt. Dort wird es im Zuge eine Neubebauung ein neuer (Geh-) und Radweg errichtet.

Im Quartier gibt ein bestehende Infrastruktur für Radverkehr, der hauptsächlich quer verläuft: über die Richard-Wagner-Gasse bzw. Schröttergasse-Kirchengasse-Muchargasse. Die Grillparzerstraße und Laimburggasse sind als verkehrsberuhigte Straßen als Radrouten eingetragen. Die Körblergassen ist eine Radrouten in einer Tempo 50 Straße.

Besonders relevant ist hier die Verbindung zum Innenstadt-Radring, von dem aus das weitere Rad-Netzwerk erschlossen wird. Im Weiteren Kontext gibt es bisher vor allem Radinfrastruktur (weiß strichliert), die quer verlaufend den Stadtbezirk erschließt. Dazu gibt es ein paar bestehende Radüberfahrten (weiße Kreise). Entsprechend zu realisieren sind auch die Endpunkte bzw. sicheren Querungen.

Erst in der zweiten Phase des Projektes folgt die Art der Gestaltung des Korridors. Je nach Führungsform und gestalterischer Definition werden zwei Szenarien in exemplarischen Straßenquerschnitten und Knotenpunkten beschrieben. Potentielle Angrenzender Freiräume und städtebaulicher Integration des Radkorridors werden ebenso diskutiert. Parallel dazu können Stakeholder-Gespräche stattfinden.

Im markierten Bereich finden sich daher fünf Straßenzüge zur Disposition (von West nach Ost):

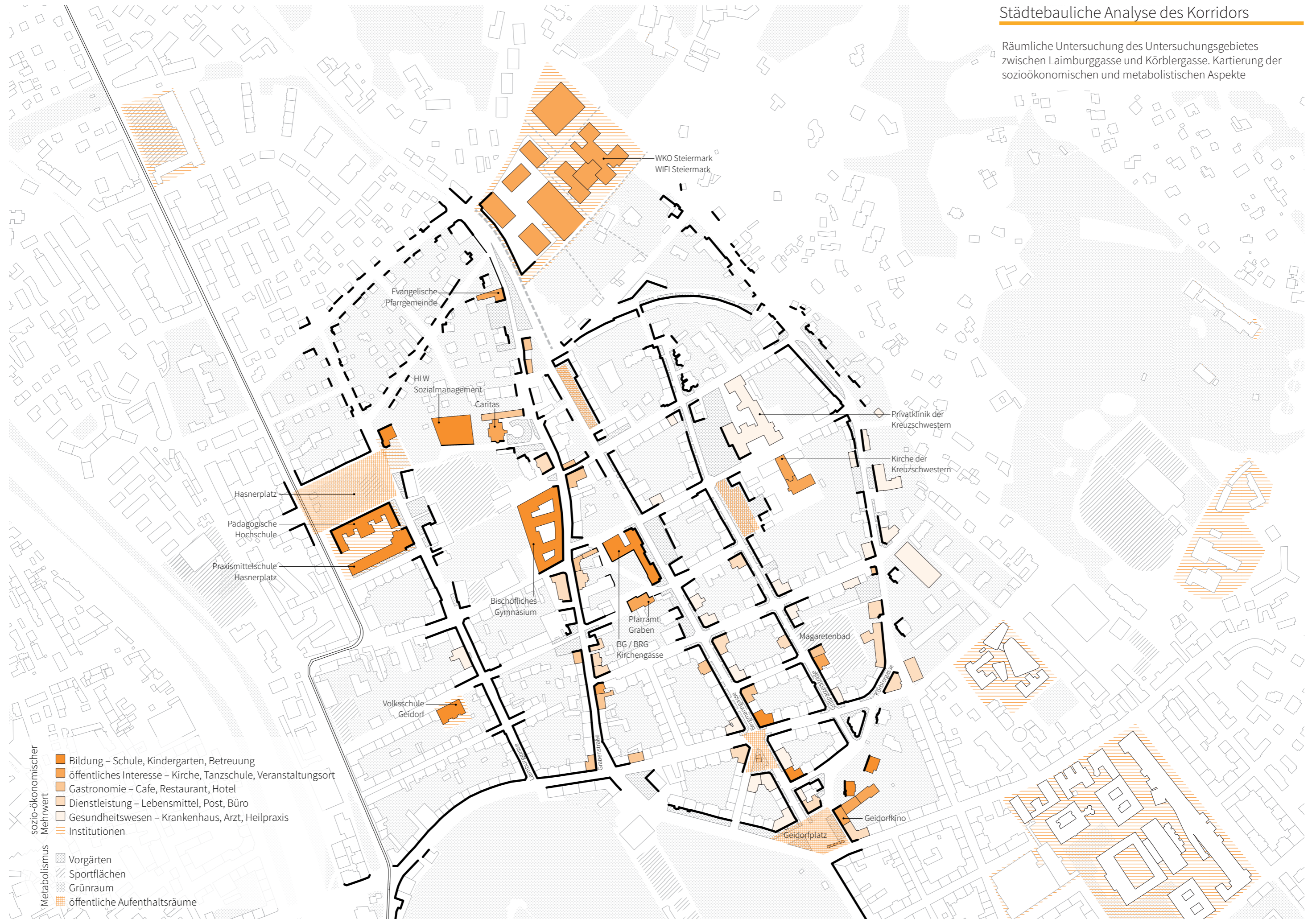
- Laimburggasse
- Grillparzerstraße
- Bergmannngasse
- Grillparzerstraße
- Körblergasse



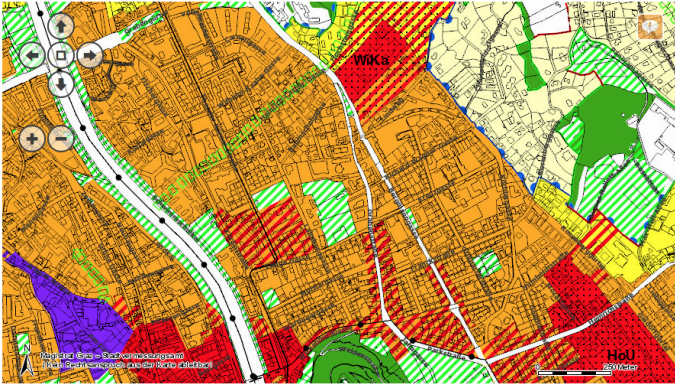
Untersuchung des Korridors auf Quartiersebene und der bestehenden Radweginfrastruktur

Städtebauliche Analyse des Korridors

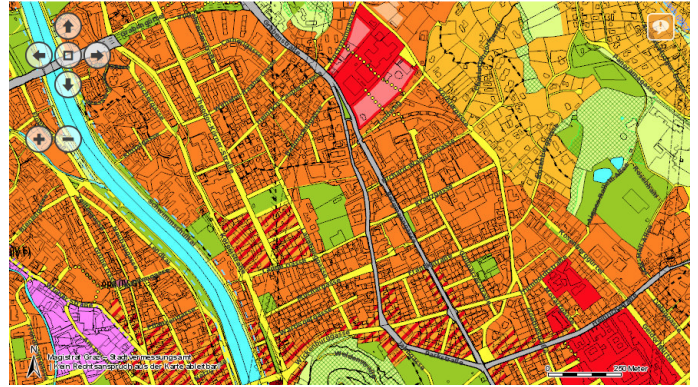
Räumliche Untersuchung des Untersuchungsgebietes zwischen Laimburggasse und Körblergasse. Kartierung der sozioökonomischen und metabolistischen Aspekte



Untersuchung der umliegenden Entwicklungen und Planungen (STEK, Grünes Netz, Lärmkarte, ÖV-Netz und Planungen, etc.)



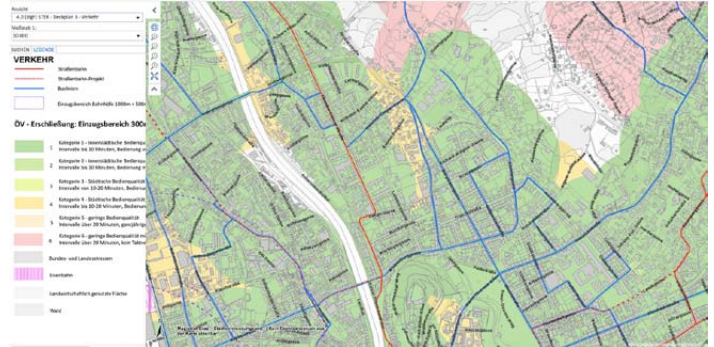
Stadtentwicklungskonzept STEK 4.0



Flächenwidmungsplan 4.0



STEK Blatt: Stadtmorphologie



STEK Blatt: Verkehr / ÖV-Erschließungsqualität



Verkehrslärmkataster im STEK



Verkehrslärmkataster der Stadt Graz



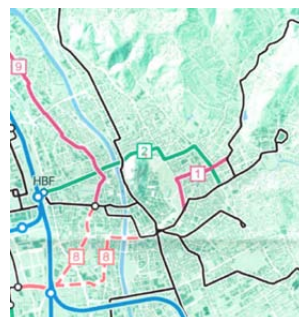
Grünes Netz der Stadt Graz



Baumkataster der Stadt Graz



Linienübersicht ÖPNV



Linienplanung 2030



Kurzparkzonen in Graz

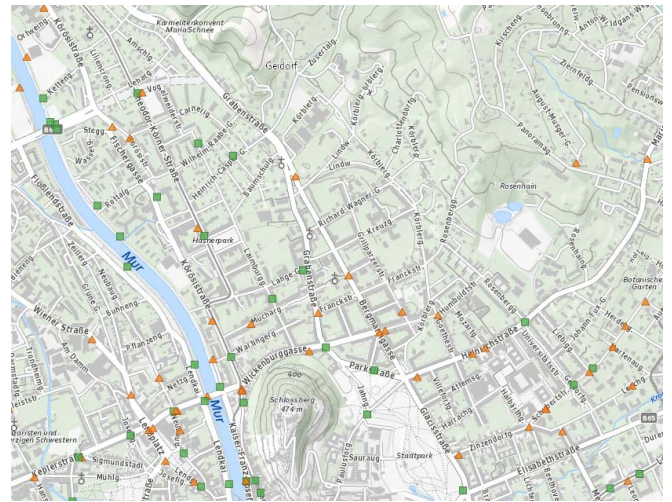
Verkehrssicherheitsanalyse

<https://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/>

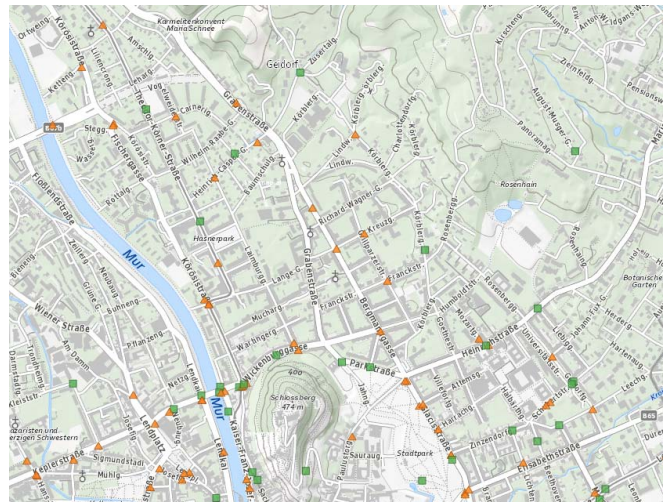


Aus der Begutachtung der Verkehrsunfallkarte in den letzten vier Jahren gibt es im Untersuchungsgebiet keine konkreten Häufungspunkte.

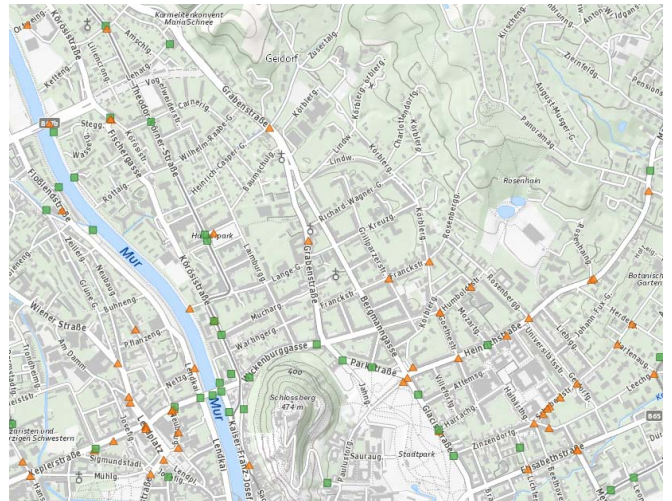
2019



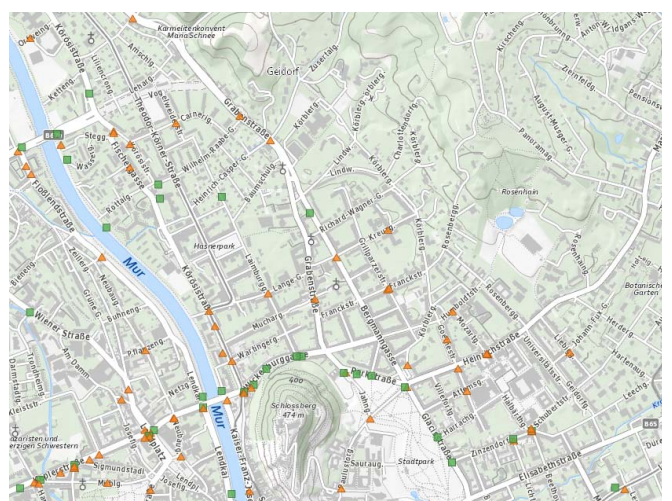
2018



2017



2016

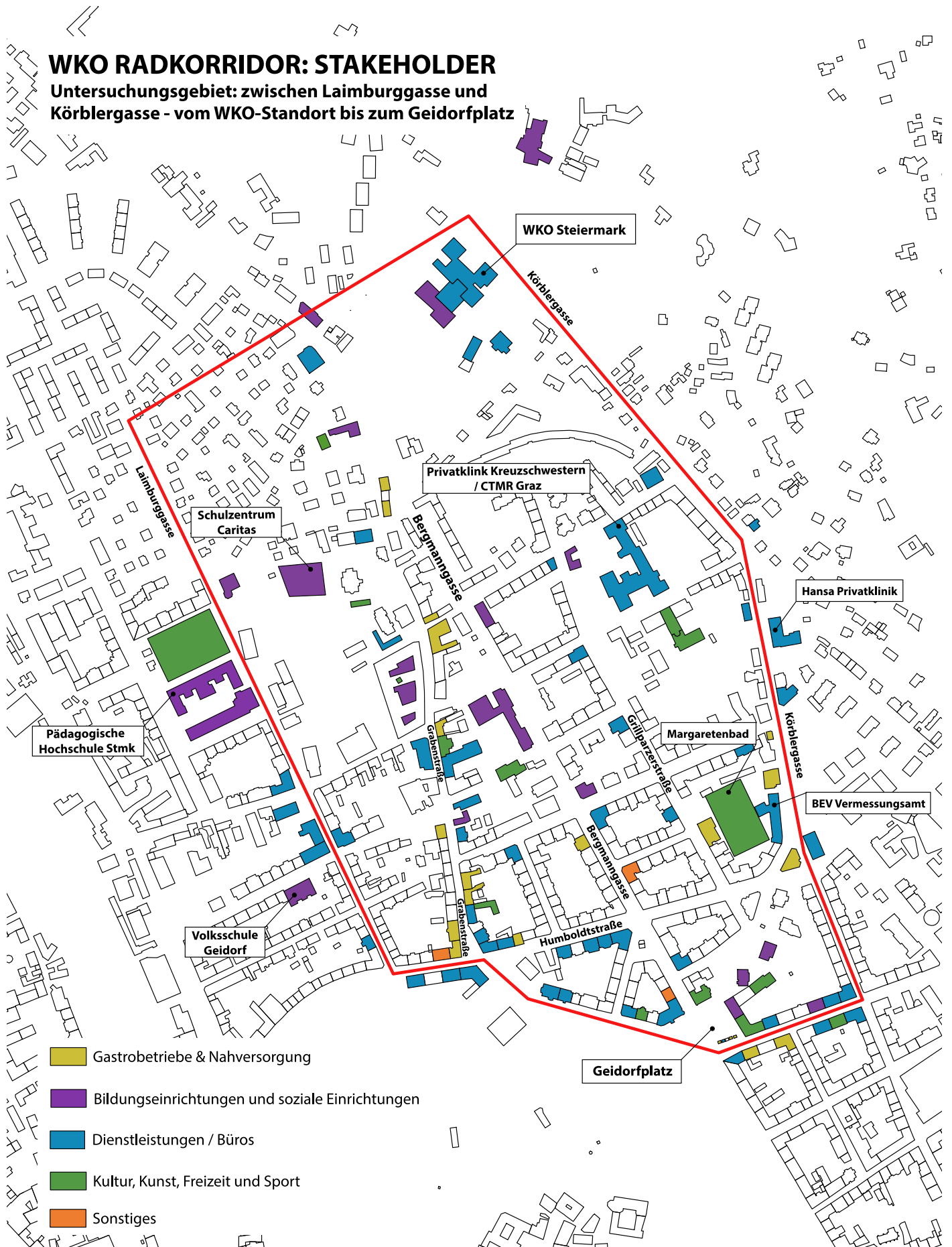


Stakeholderanalyse

Im Untersuchungskorridor wurden relevante Stakeholder dokumentiert, kategorisiert und in einer Karte zusammengefasst.

WKO RADKORRIDOR: STAKEHOLDER

Untersuchungsgebiet: zwischen Laimburggasse und Körblergasse - vom WKO-Standort bis zum Geidorfplatz




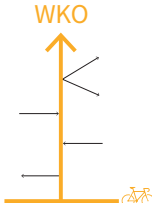
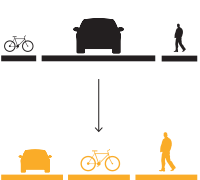
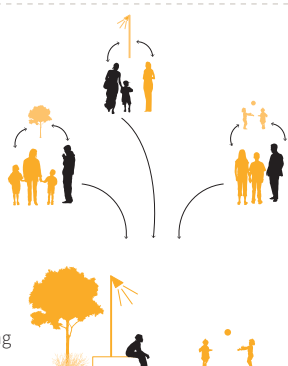


Kriterienkatalog zur Entscheidungsfindung

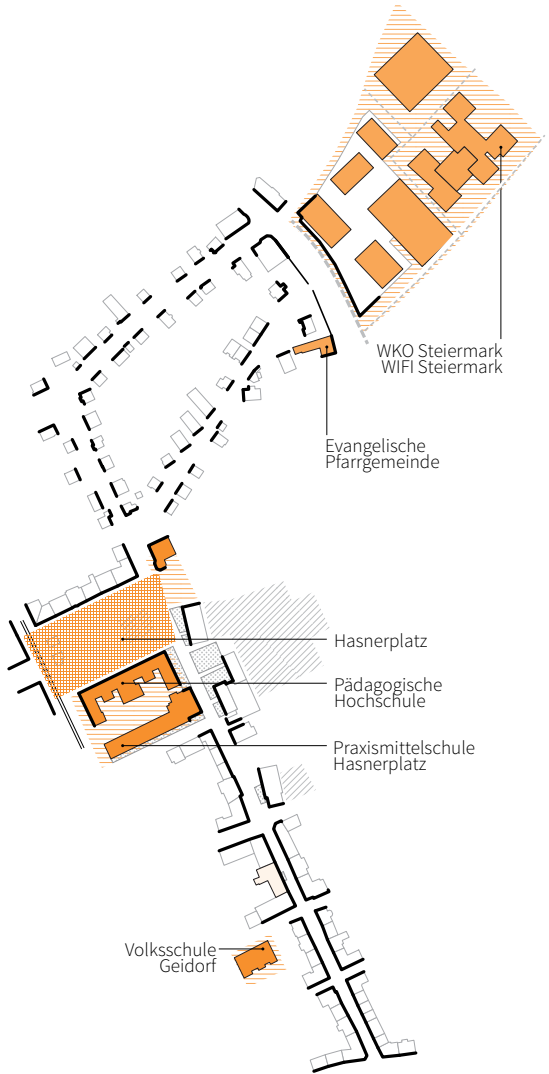
Bewertung der einzelnen Straßezüge nach einem Kriterienkatalog. In sechs Kategorien, die eine ganzheitliche Betrachtung darstellen, soll eine einfache Gewichtung erfolgen. Vergeben werden 1 bis 5 Punkte, je nach Potential - je nach Ausführung kann das Potential auch größer sein (helle Markierung)



Definition der Kriterien mit konkreten Zielen bzw. Indikatoren:

harte Faktoren	Städtebaulich-Orientiert	 <p>Sozioökonomie</p>	<p>Betroffene Personen und Dienstleistungen = Verbund mit Erdgeschosszonen bzw. Beitrag zu Wirtschaft</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Anrainer • Anzahl der Beschäftigten • Geschäftsfläche m² • Dienstleistungen (Gesundheitseinrichtungen, Treffen für Kunst, Kultur, Religion, Kommunikation, Kinderbetreuung, Sport, Freizeit- oder temporäre Unterkünfte, Bildungsfunktion)
		 <p>Metabolismus</p>	<p>Ökologischer Beitrag = Beitrag zur Einsparung der Versiegelung und Förderung eines mikroklimatischen Metabolismus in der Stadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grad der Versiegelung • Anzahl an Bäumen • Angrenzende Grünräume • Luftqualität • Lärm
		 <p>Ästhetik</p>	<p>Soziale Sicherheit Attraktives Umfeld</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einsehbarkeit, Beleuchtung (Angsträume) • Gemeinsam genutzte Bereiche (Inklusion) • Nutzung des Öffentlichen Raumes • Beitrag zu konsumfreien Bereichen • Erlebnisfaktor
	Verkehrstechnisch-Orientiert	 <p>Netzwerk</p>	<p>Durchgängigkeit Kürzestes Route Fahrkomfort hohe Verkehrssicherheit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss an weitere Radwege • Steigung / Höhenunterschiede • Anzahl Unfallhäufungspunkte
		 <p>Raumteilung</p>	<p>Anpassungsbedarf Umgang mit Parkplätzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten-/Arbeitsaufwand • Auswirkungen auf Parkstreifen/Fahrstreifen • Änderungen bei Buslinien
		 <p>Beteiligung</p>	<p>Akzeptanz / Image Beitrag zur Lebensqualität</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stimmungslage • Subjektive Einschätzung • Druck seitens Interessensvertreter*innen / Wille zur Umsetzung / Unterstützung / relevante Stakeholder
weiche Faktoren	Nutzer*Innen-Orientiert			

Laimburggasse



Beschreibung ist-Situation:

Nutzung: die Laimburggasse ist heute vor allem durch die vorherrschende Verkehrsberuhigung (30km/h) die wesentliche Nord-Süd-Rad-Verbindung in diesem Stadtteil.

Gestaltung: Straße ohne Grünraum, Pkw-Parkplätze (schräg und längs); in der südlichen Hälfte an Blockrandbebauung, mittig Anschluss zum Hasnerplatz, in der nördlichen Hälfte freie, disperse Bebauung.

Sonstiges: Die Einbindung an die Wickenburggasse im Süden ist mit Druckknopfampel ausgestattet. Beim Abbiegen in die Laimburggasse gibt es allerdings wenig Aufstellflächen. Der nördliche Anschluss über die Baumschulgasse ist durch eine Tür in einer Mauer möglich.

Notizen zur Bewertung:

Sozioökonomie: Hasnerplatz als zentraler Baustein mit Straßenbahnhaltestelle

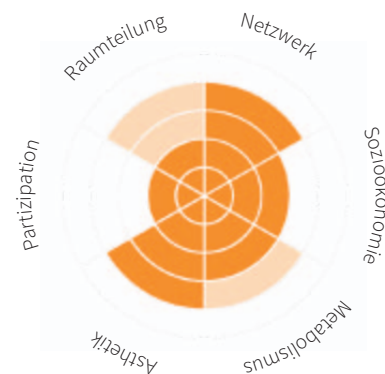
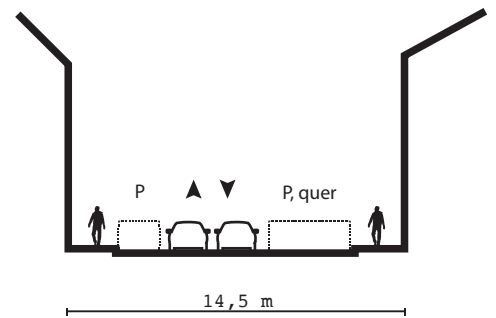
Metabolismus: derzeit besteht kein Grünraum ausgenommen vom Hasnerplatz; sollten Pkw-Parkplätze rausfallen, wäre Potential vorhanden

Ästhetik: Hasnerplatz jetzt als attraktives Zentrum. Im nördlich Abschnitt wird die Struktur kleinteilig, südlich dichte Gründerzeitbebauung + Anrainerräume

Netzwerk: direkt, angenehmes Umfeld, Anschluss schräg über Baumschulgasse gut möglich

Raumteilung: jetzt gut, weil Tempo 30, Rad und Auto jetzt schon eher gleichrangig,

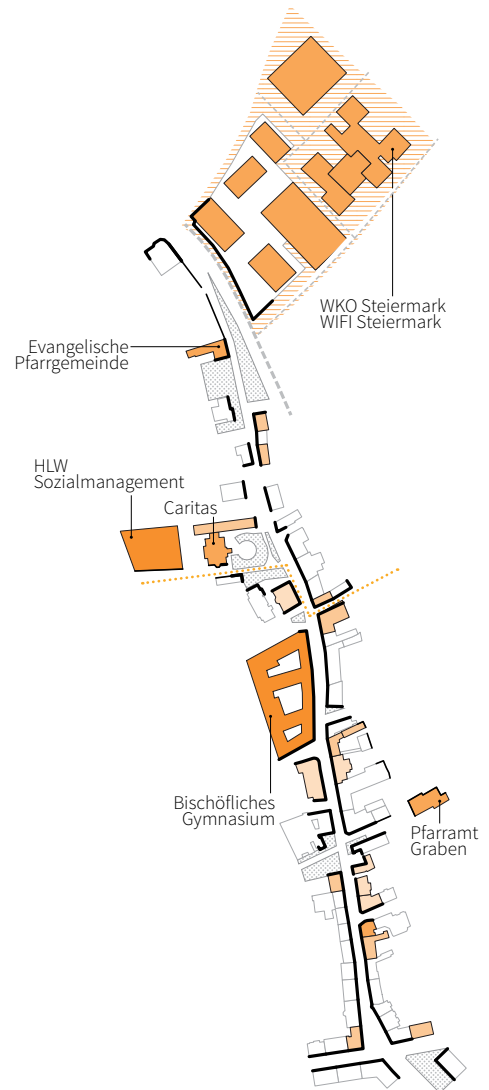
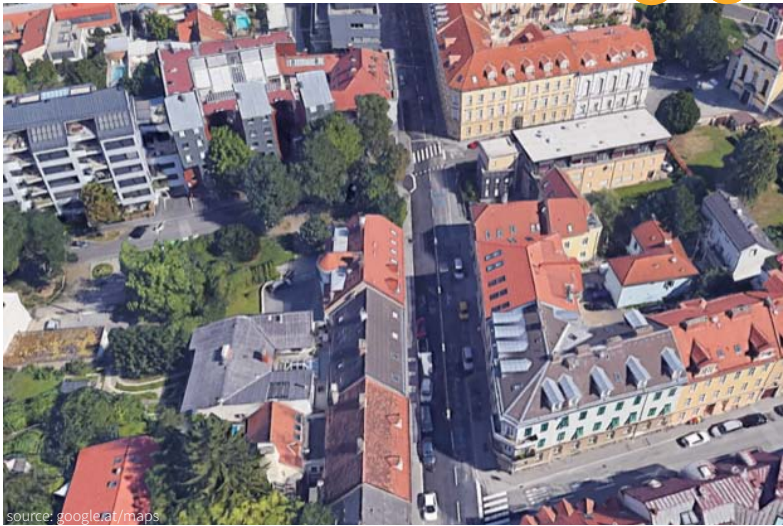
Partizipation: Schule und Kindergarten in der Nähe, weniger Widerstände denkbar
 technisch leicht zu verbessern – organisatorisch mehr Aufwand.
 Viel Potential für Aufwertung einer grünen Achse.
 Derzeit verkehrsberuhigt, kein baulich getrennter Radweg per se notwendig.
 Rechtsabbieger/Kreuzungspunkte als Problem.



18-20 Punkte



Grabenstraße



Beschreibung ist-Situation:

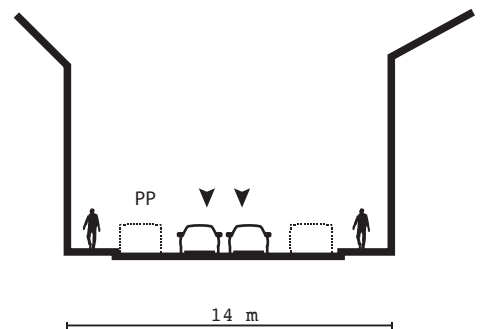
Nutzung: Heute gibt es hier nur einen kleinen Abschnitt als Nord-Süd-Verbindung, um eine verlängerte Querung von der Richard-Wagner-Gasse zu ermöglichen. Der Straßenraum ist als hochrangige Straßenverbindung mit zwei MIV-Fahrspuren Richtung Süden organisiert.

Gestaltung: Teilweise gibt es Längsparkplätze entlang der Straße; eine bauliche Engstelle mit 12m Breite findet sich hier. Ansonsten windet sich der Straßenzug durch die heterogene Bebauung und öffnet sich am südlichen Anschluss.

Sonstiges: Das Verkehrsplanungsbüro Integral ZT hat dazu bereits eine Vorplanung mit einem 2m breiten Radweg durchgeführt.

Notizen zur Bewertung:

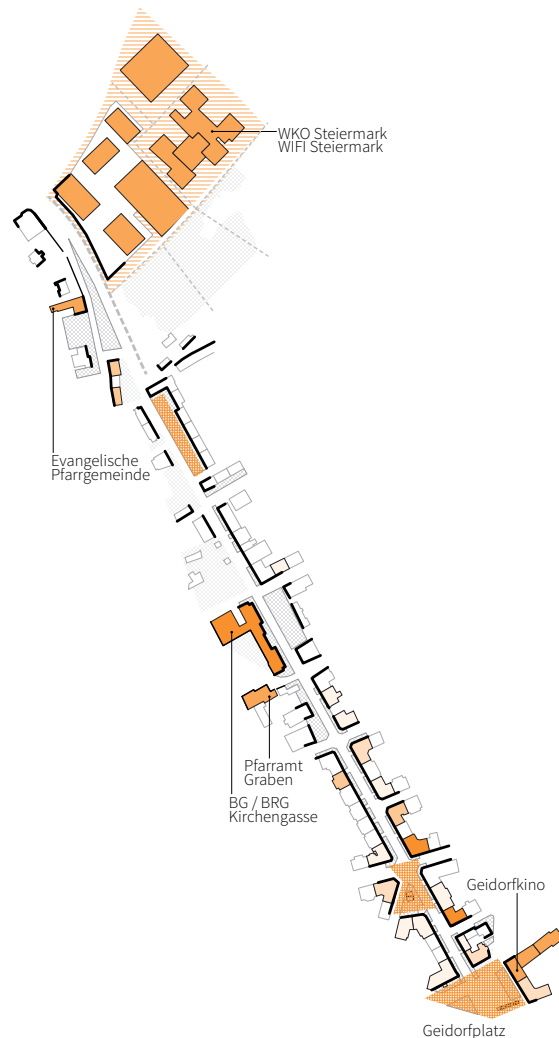
- Sozioökonomie:** Sehr viele Anschlusspunkte – hohes Potential.
- Metabolismus:** Kein Grünraum vorhanden. Potential nicht groß, Baumpflanzungen sind aber möglich
- Ästhetik:** Momentan sehr enges Gefühl, daher unattraktiv; hat aber das meiste Potential, wenn der Kfz-Verkehr weg gedacht wird; stärkere Tunnelwirkung, weil schmalerer Querschnitt bzw. Engstellen
Die nicht gerade Straßenführung schafft allerdings ein interessantes Millieu.
- Netzwerk:** mit Funktionen gedacht (2x Schule), direkte Verbindung mit vielen Zielen; Anschluss zum Innenstadtrading wäre gut und einfach – Derzeit möchte man hier nicht Fahrradfahren, aufgrund des Verkehrs
- Raumteilung:** Hoher Anpassungsbedarf, um Radfahren attraktiv zu machen; erhebliche Eingriffe – Fahrstreifen bzw Parkstreifen müssen weg
Oder gesamte Funktion tauschen (hin Richtung Fahrradstraße)
- Partizipation:** Schule, Gastro (gut), Dienstleister (fragliche Akzeptanz)
Viele kleine Betriebe
Sicher für wenige KFZ-Durchgangsverkehr
Wichtig um schauen, wie die Stimmung ist



13-17 Punkte



Bergmannngasse



Beschreibung ist-Situation:

Nutzung: Der Straßenraum ist als hochrangige Straßenverbindung mit prinzipiell zwei MIV-Fahrs Spuren Richtung Norden organisiert. Im südlichen Abschnitt zwischen Humboldtstraße und Geidorfplatz gibt es eine gegenläufige Busspur. Radverbindung gibt es keine, nur zwei vollwertige Druckknopfampeln als Querungshilfe auf Höhe Richard-Wagner-Gasse und Schröttergasse. Von der Wormgasse kommend gibt es für den Radverkehr eine signalgeregelte Überfahrt in die Humboldtstraße Richtung Osten. In der Gegenrichtung ist keine eigene Schaltung bzw. Radanlage vorhanden.

Gestaltung: Beidseitig ist Längsparken ab Humboldtstraße Richtung Norden möglich. Es gibt ab und zu Rücksprünge in der Bebauung, die sonst aber homogen ist. Besonderen Aspekt haben die privaten Vorgärten, die hier zu finden sind.

Sonstiges: Eine Querverbindung in die Humboldtstraße würde den Weg zum Geidorfplatz umgehen. Von der Verkehrsplanungsabteilung der Stadt Graz ist hier die bevorzugte Variante für einen 4 Meter breiten Radschnellweg.

Notizen zur Bewertung:

Sozioökonomie: gibt nicht viel, eine Schule – nach innen gerichtet nicht so dicht wie in Grabenstraße

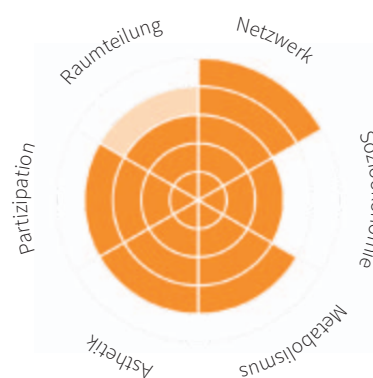
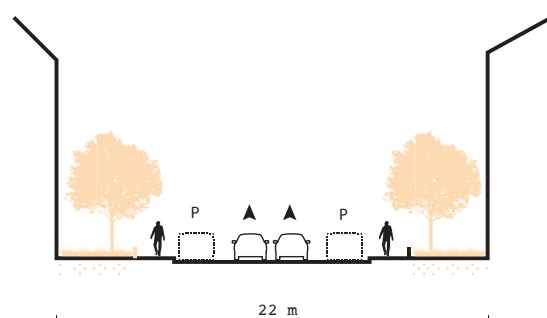
Metabolismus: viel besser, Vorgärten

Ästhetik: schöne Bausubstanz, Vorgärten

Netzwerk: Radschnellverbindung mit Tunnel

Raumteilung: Parkplatz oder Fahrstreifen raus?
Braucht man die Kapazität von zwei Fahrstreifen?
P ↑ ↑ P oder Rad ↑ ↑ P oder ↓ ↑ Rad

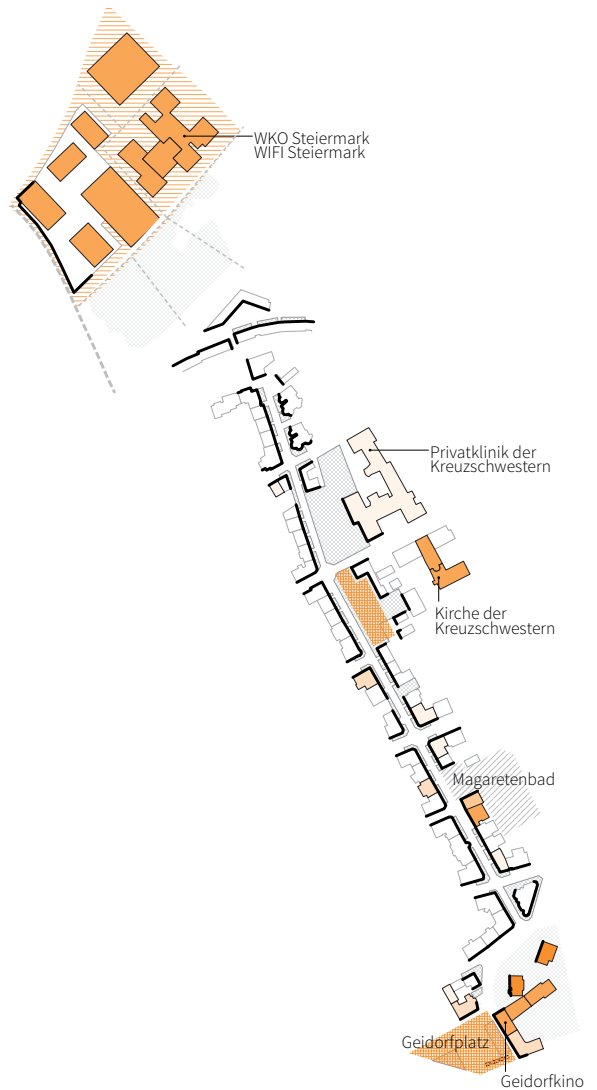
Prozess: kein großer Widerstand
Grätzeltreff und Schule und wenig Dienstleister



24 Punkte



Grillparzerstraße



Beschreibung ist-Situation:

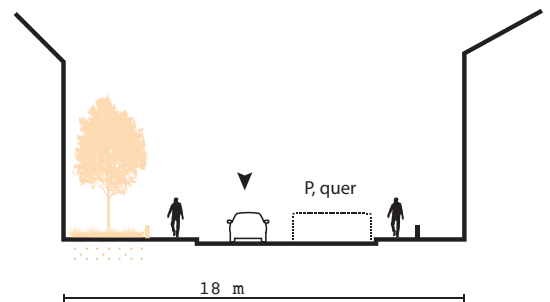
Nutzung: Die Grillparzerstraße stellt heute eine sekundäre Nord-Süd-Rad-Verbindung dar, ist aber verkehrsberuhigt für den Kfz-Verkehr (30km/h und Einbahn). Ein schmaler Durchstich im Norden zum Lindweg ist wenig bekannt und teilweise Schiebbestecke.

Gestaltung: Es gibt Pkw-Parkplätze (schräg und längs) entlang der Straße sowie Vorgärten. Aufgrund einer Busführung über die Kreuzgasse durch die Grillparzerstraße braucht es Platz für Begegnungen und den Bus.

Sonstiges: Das Magaretenbad befindet sich hier, von dem es auch eine Grätzel-Initiative gibt.

Notizen zur Bewertung:

- Sozioökonomie: Magaretenbad, Bus!
- Metabolismus: Vorgärten
- Ästhetik: Vorgärten, Gründerzeit
- Netzwerk: Anschlüsse fehlen, nur Whd. von Bedeutung
Technisch: C-Netz, hoher Anpassungsbedarf
- Raumteilung: überschaubar
- Partizipation: Magaretenbad, UKH, ZTMR – große Player



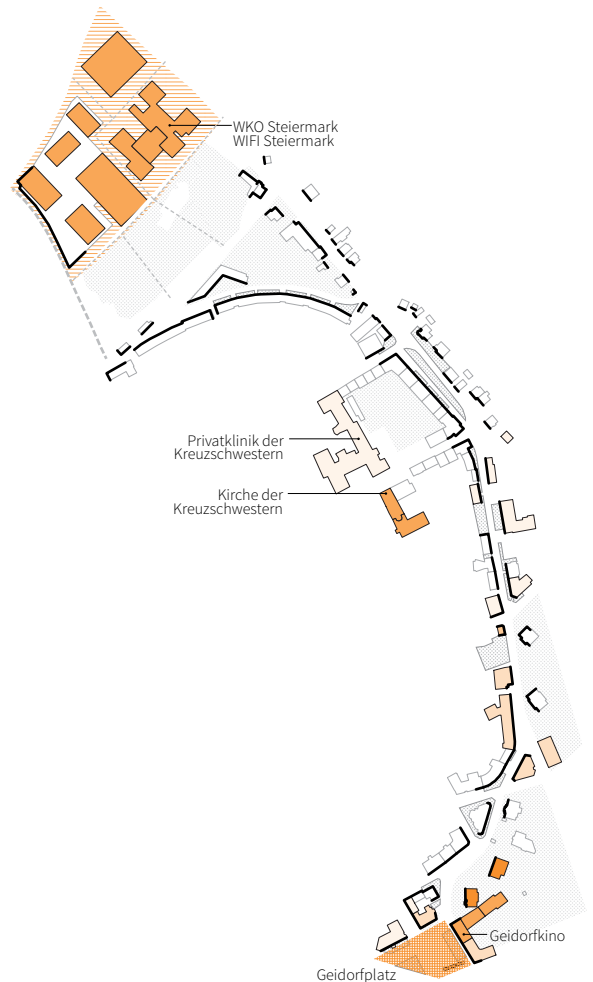
15 Punkte



Körblergasse



source: google.at/maps



Beschreibung ist-Situation:

Nutzung: Die Körblergasse kann auch als sekundäre Nord-Süd-Rad-Verbindung angesehen werden. Es gibt unsichere Stellen, auch weil die Kfz-Geschwindigkeit 50km/h beträgt, die nur abschnittsweise reduziert ist, und daher offensichtlich als Abkürzung für den Kfz-Verkehr genützt wird, um den Geidorfplatz zu umgehen. Entlang der Straße gibt es zwei Nahversorger und das Hansa Sanatorium.

Gestaltung: Abschnittsweise gibt es Pkw-Parkplätze (längs)

Sonstiges: Das Thema der Verkehrsberuhigung wurde durch eine Bürger*innen-Initiative bereits kundgemacht.

Notizen zur Bewertung:

Sozioökonomie: fast nichts, Sanatorium

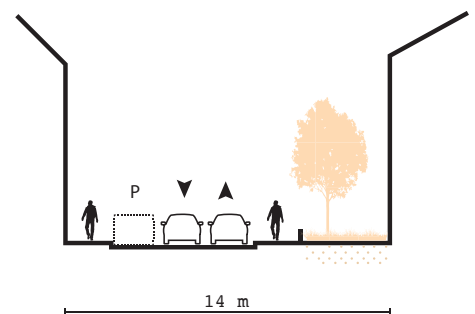
Metabolismus: besser (Bäume, Vorgärten)

Ästhetik: viel minder, zu fragmentiert (Block ist gut)

Netzwerk: hoher Anpassungsbedarf, Bus und Gegenverkehr
50 km/h – aber nur 30 möglich
Route : HBF – WKO über Humboldtstraße attraktiv

Raumteilung: schwierig wegen Höhenprofil
Viel zu tun

Prozess: Bürgerpetition, Staus wegen WIFI-Kursen, viele Staus wegen Abkürzungen
Bildungsdirektion
Post, Player, Parkplätze ?



16-17 Punkte



MOBILITY LAB

stadtregion graz bewegt



Begleitung Radoffensive

Pilotprojekt: Radkorridor zur Wirtschaftskammer

Paul BRUGNER, Gosia STAWECKA - StadtLABOR

24.02.2021



Programmlinie
Mobilität der Zukunft
unterstützt von

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

Ausgangslage / Ziele Radkorridor WKO



MOBILITY LAB

- **Anbindung des WKO-Standortes** mittels hochwertiger Radroute **an bestehendes innerstädtisches Radwegenetz** (Lückenschluss von Wirtschaftskammer Richtung Geidorfplatz / Wickenburggasse)
- **Vorstudie zu möglicher Trassierung** - anhand von **3 Trassenvarianten** - der Radverkehrsinfrastruktur inkl. **1-monatiger Testphase**
- Einbindung relevanter **Stakeholder** in den Planungsprozess



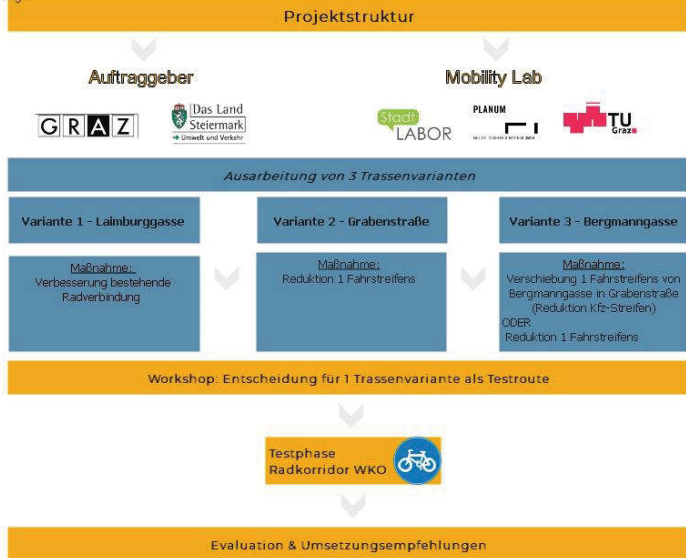
Programmlinie
Mobilität der Zukunft
unterstützt von

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

Projektübersicht

Radkorridor WKO

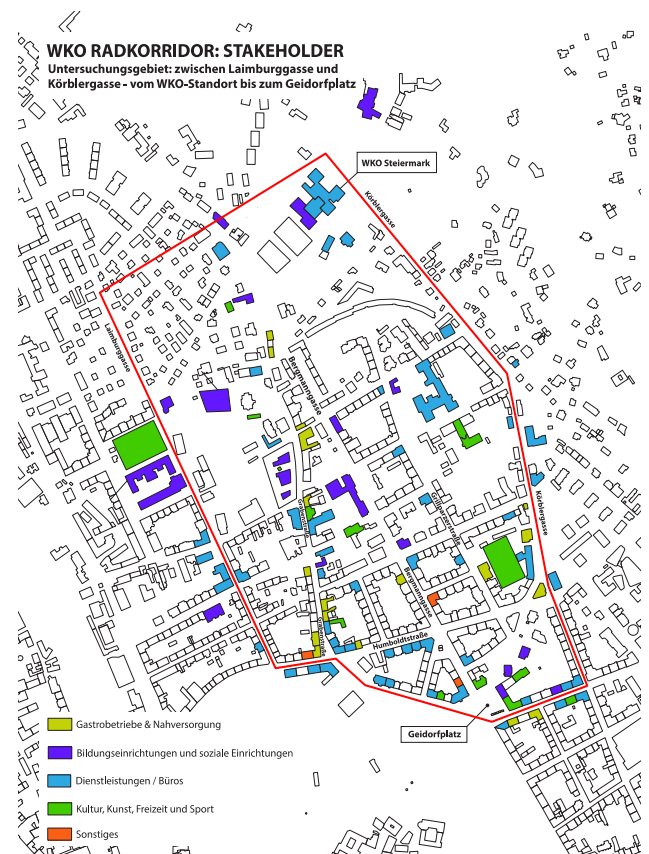
Ziel ist die Erarbeitung einer Vorstudie zur Auswahl eines hochwertigen Radkorridors vom Stadtzentrum Richtung WKO Graz. Die Führung der Radroute wird zwischen 3 möglichen Trassenvarianten unter Einbindung lokaler Stakeholder als Testroute für den Zeitraum eines Monats umgesetzt und ist eine Planungsempfehlung für die Umsetzung.



Programmlinie **Mobilität der Zukunft** unterstützt von **Bundesministerium** Verkehr, Innovation und Technologie

Projektphasen (2020 – 2021)

1. Analyse des Korridors
Verkehrsplanerisch (auf Basis von Verkehrssimulationen/-modellen) und sozioökonomisch
2. Prüfung potenzieller Trassenvarianten unter Einbindung relevanter Akteure
 - 3 Varianten: Bergmannngasse, Laimburggasse, Grabenstraße
 - Planung Detailabschnitte
 - Diskussionsworkshop
3. Temporäre Testphase (ab Frühsommer 2021)
4. Evaluierung der ausgewählten Route



Stakeholderprozess

- Stakeholderanalyse entlang der ausgewählten Trassen-Varianten (u.a. Wirtschaftstreibende, BewohnerInnen, lokale Initiativen, Bildungseinrichtungen, soziale Einrichtungen sowie weitere Stakeholder und Interessensgruppen)
- Vorgespräche mit ausgewählten Akteuren
- Transparente und kontinuierliche Information / Anliegen, Bedenken & Ideen sammeln und für Behörde bzw. Planung filtern/aufbereiten
 - Info-Termine entlang der Trassen, Schriftliche Info (Drucksorten)
 - Workshops und Umfragen an Schulen
 - Stakeholder-Workshop mit ExpertInnen und direkt Betroffenen (Auswahl der Variante für die Testphase)
- Begleitung der Testphase - Feedback vor Ort sammeln

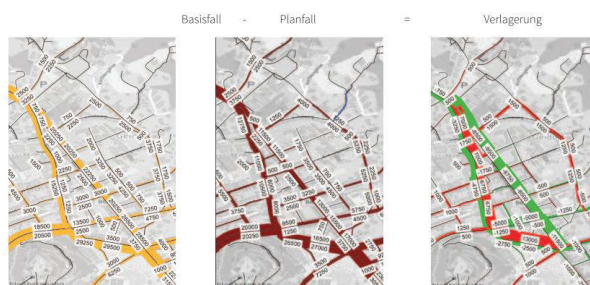


Programmlinie
Mobilität der Zukunft
unterstützt von

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

Verkehrsmodellierung – Methodik & Ergebnisse

Methodik:



Variantenworkshop Fachplaner – Ergebnisse:

- Es soll zu keiner zusätzlich starken MIV-Verlagerung kommen
- Nur Änderungen auf makroskopischer Ebene können zu signifikanter Änderung der Radverkehrsnachfrage führen -> eine Maßnahme allein führt nicht zum Umstieg
- Radverbindung in Körblergasse topografisch als nicht sinnvoll erachtet
- Wird Kapazität stadtauswärts reduziert, wird Verkehr hauptsächlich auf Körblergasse verlagert



Programmlinie
Mobilität der Zukunft
unterstützt von

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

1. Variante – Variante Laimburggasse

Geplante Maßnahme:

- Radverbindung verbessern – eventuell zur Fahrradstraße ausbauen

Ergebnisse/Fazit:

- Aufgrund der Nähe zu den Nord-Süd-Radverbindungen in der Körösisstraße sowie entlang der Mur nur geringe Effekte erwartbar



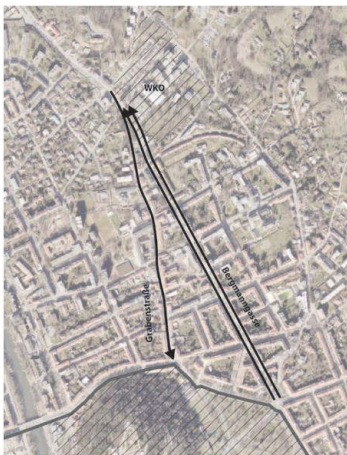
Programmlinie
Mobilität der Zukunft
unterstützt von

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

2. Variante – Variante Grabenstraße

Geplante Maßnahme:

- Reduktion eines Kfz-Streifens



Programmlinie
Mobilität der Zukunft
unterstützt von

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

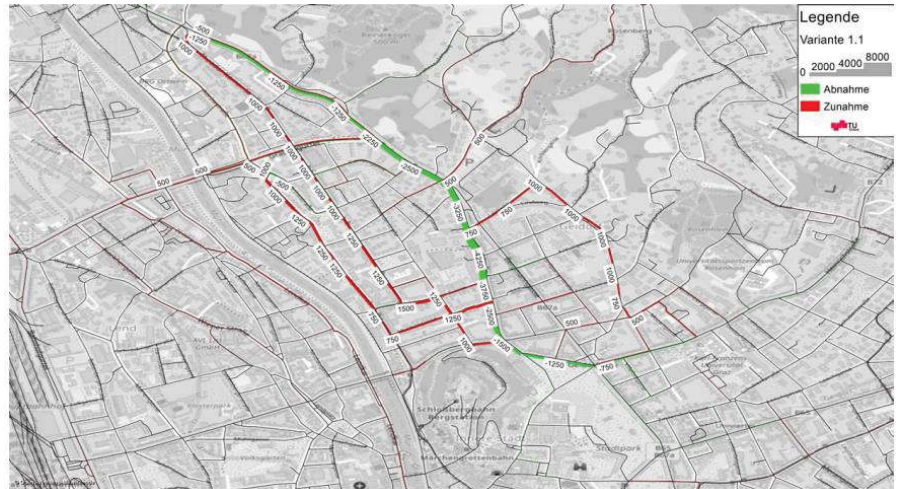
2. Variante – Variante Grabenstraße

Geplante Maßnahme:

- Reduktion eines Kfz-Streifens

Ergebnisse/Fazit:

- Gleichmäßige Verkehrsverlagerungen in Körösisstraße, Theodor-Körner-Straße und Körblergasse



3. Variante – Variante Bergmannngasse

Geplante Maßnahme:

- Reduktion 1 Kfz-Streifens (Wegfall Längsparkplatzstreifen)

ODER

- Verschiebung des Kfz-Verkehrs in Grabenstraße (1 Spur)



3. Variante – Variante Bergmannngasse



Geplante Maßnahme:

- Reduktion eines Kfz-Streifens

Ergebnisse/Fazit:

- Reduktion Verkehrsaufkommen in der Bergmannngasse
- Starke Verlagerung zu Körblergasse



3. Variante – Variante Bergmannngasse

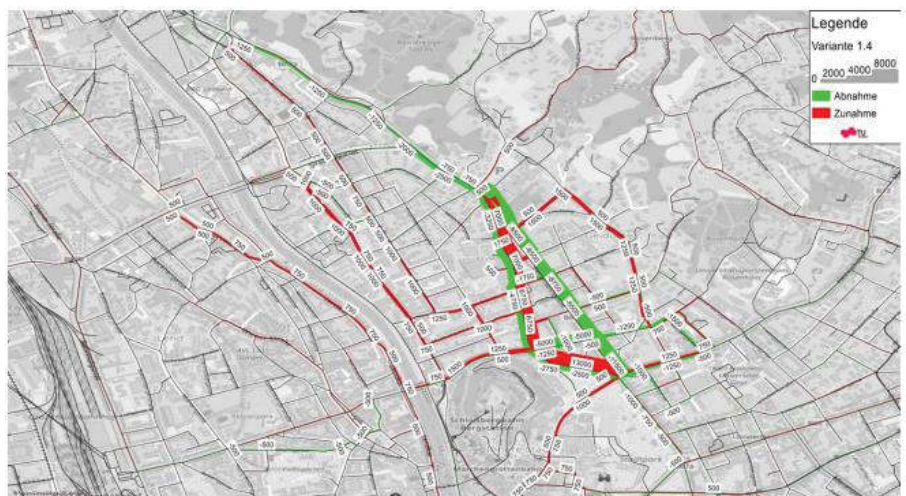


Geplante Maßnahme:

- Verschiebung des Kfz-Verkehrs in Grabenstraße (Reduktion von Kfz-Parkplätzen)

Ergebnisse/Fazit:

- Reduktion Verkehrsaufkommen in der Bergmannngasse
- Verlagerung des MIVs in die Grabenstraße

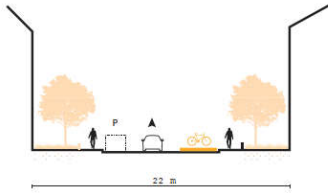


Ausgestaltungsmöglichkeiten - Qualitäten



Reduktion eines MIV-Fahrstreifens

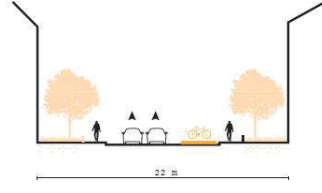
- betrifft viele Nutzer*innen (geschätzt ca. 5000)
- kann nur stadtweit kommuniziert werden (nicht gezielt an jene MIV-Lenker*innen, die hier fahren)
- ist ein deutliches Zeichen für die Radoffensive und realistisch umsetzbar



VS.

Reduktionen von Kfz-Parkplätzen

- betrifft vergleichsweise weniger Personen (geschätzt ca. 100-200)
- kann direkt mit den Betroffenen besprochen werden. Alternativen können gefunden werden
- kann aber vereinzelt zu großen Widerständen führen



9



Programmlinie
Mobilität der Zukunft
unterstützt von

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

Offene Fragen / Punkte



Verkehrliche Sichtweise

- Wo sehen Sie das größte Potenzial aus verkehrlicher Sicht – hinsichtlich Verkehrsverlagerung und Realisierbarkeit der Radinfrastruktur?
- Welche Routenvariante deckt Ihrer Meinung nach die meisten Wege im Sinne von Quell- und Zielverkehren ab?
- Welche Radroute bietet Ihrer Meinung nach -unabhängig von der Ausgestaltungsvariante- eine größtmögliche verkehrliche Sicherheit?

Sozialplanerische Sichtweise:

- Welchen Mehrwert sehen Sie für die jeweiligen Trassenvarianten aus sozialer Sicht? Wo würden sich Ihrer Meinung nach die größten „benefits“ aus sozialer Sicht für den Stadtteil und darüber hinaus ergeben?
- Wo (bei welchen Personengruppen/Stakeholdern bei welchen Routenvarianten) sehen Sie Ihrer Meinung nach große Widerstände bzw. wen muss man unbedingt an Board holen?



Programmlinie
Mobilität der Zukunft
unterstützt von

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie



Radkorridor zur Wirtschaftskammer Infoveranstaltung, 24.02.2021

TeilnehmerInnen:

Edith Schreiner – Grätzelinitiative Margaretenbad
Christian Orosel – Interessengemeinschaft Körblergasse
Paul Brugner – StadtLABOR Innovationen für urbane Lebensqualität GmbH
Gosia Stawecka – StadtLABOR Innovationen für urbane Lebensqualität GmbH

Diskussionspunkte:

- Warum wurde die Variante in der Körblergasse ausgeschlossen? Aufgrund unvorteilhafter Höhenprofilierung für Radverkehr sowie hohen Anpassungsbedarfs (Bus und Gegenverkehr).
- Das größte Potenzial aus verkehrlicher Sicht in der Bergmannngasse (ein Zeichen setzen / die Bedeutung vom Radfahren in den Mittelpunkt stellen)
- Weiterführung des Radkorridors Richtung Norden (Andritz/stadtauswärts) ist angedacht
- Körblergasse: Eine Verlagerung im Sinne eines Mehraufkommens ist nicht wünschenswert. Es gibt jetzt schon das Problem: zu viele Fahrbewegungen und zu hohe Geschwindigkeit. Termin mit Wolfgang Feigl – Zusage, dass sich was in der Körblergasse verbessert. Idee von MoVeIT wie in Barcelona – Durchfahrbewegungen vermindern. ("Superblock").
Das ist auch die Intention der Anrainerinitiative.
- Mit Variante 2 (Grabenstraße) und 3 (Bergmannngasse) kann man sich nur dann anfreunden, wenn der Verkehr in der Körblergasse nicht steigt. Es soll zu keiner ~~starken~~ Verlagerung kommen! Interesse von Körblergasse muss berücksichtigt werden und es wird weiter kommuniziert.
- Laimburggasse ist eher westlich und wäre daher, wenn man eine Verbindung stärker im Osten haben möchte, eher ein Umweg.
- Zusätzliche Parkplätze zu schaffen, z.B. bei der WKO, wäre nicht der richtige Ansatz und würde nur zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen –Parkplätze sollen reduziert werden!
- Im Bezirk Geidorf gibt es kein großes Parkplatzproblem – es gab eine Untersuchung, dass der Parkdruck nicht so groß ist.
- Wäre es möglich „zweigleisig“ zu fahren und zwei Verbindungen zu schaffen? Z.B. in der Laimburggasse Radkorridor umsetzen und eine verbesserte Radsituation/-verbindung in der Körblergasse umsetzen? (Alternative für diejenigen, die nicht in das Stadtzentrum fahren müssen, die keine Hauptroute ist)
- Wenn die Grabenstraße in beide Richtungen befahren würde, dann wird sich Verkehr auf die umliegenden Straßenzüge verlagern.

Tel.: 0316 887 4289  www.mobility-lab.at  office@mobility-lab.at



- Laimburggasse: 30 kmh-Beschränkung ist keine ausreichende Maßnahme. Einbahnregelungen wären hier eine bessere Maßnahme.
- Derzeit fehlt die Radanbindung ab der Wirtschaftskammer in Richtung Norden. Aus dem Gespräch mit dem Sektoralplaner für den Bereich Andritz ergeht, dass es bereits Ausbaupläne gibt (als Großvision angedacht).
- Pädagogische Hochschule spricht für die Laimburggasse; BRG Gymnasium und Augustinum sprechen für die Variante Bergmannngasse
- Unbedingt einbinden: ÖH Campus, Moveit, WiFi
- Unterstützung bei der Verbreitung des Projekts seitens Grätzelinitiative Margaretenbad und Anrainerinitiative Körblergasse/Mozartgasse/Goethestraße/Lindweg