

Radverkehr in der Steiermark

Von der Strategie auf die Straße

Etappen, Ergebnisse & Erfolge



Das Land
Steiermark

→ Verkehr

Impressum

Herausgeber

Land Steiermark, Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau
Stempfergasse 7, 8010 Graz
abteilung16@stmk.gv.at
+43 316 877 2550
www.radmobil.at

Projektleitung

Mag. Bernhard Krause, Radverkehrskordinator

Mitarbeit

Ing. Wilhelm März, Ing.ⁱⁿ Tina Maierhofer, Ferdinand Sandner

Radverkehrskonzepte (Planungsbüros)

Artgineering ZT GmbH (Graz), KOMOBILE GmbH (Gmunden), nast consulting ZT GmbH (Wien), PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH (Graz), Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Johann Rauer (Bad Blumau), Sammer und Partner ZT GmbH (Graz), Trafilitis GmbH Traffic and Mobility Solutions (Graz), Triagonal GmbH (Graz), verkehrplus GmbH Prognose, Planung und Strategieberatung (Graz), Verracon GmbH (Wien), ZIS+P Verkehrsplanung (Graz)

Erläuterung zum Fertigstellungsgrad auf den kartographischen Darstellungen



Kartographie

@gis.steiermark.at, basemap.at, Verkehrsverbund Steiermark
Land Steiermark, Abteilung 16, Referat Gesamtverkehrsplanung, Bernhard Fandler

Konzeption

UNDZWAR Consulting, Heimo Lercher, MA

Fotos

Land Steiermark (S. 4), Jorj Konstantinov (Umschlagbild, S. 8, 12, 16, 20, 24/25, 31, 35, 37, 39, 41, 45, 47, 51, 55, 57, 63, 65, 67, 85, 89, 93, 95), the noon project (S. 10, 11, 18), gettyimages.at (S. 18, 29, 53, 61, 71, 73, 75, 77, 80, 81, 87), Lupi Spuma (S. 33), Karl Schrotter (S. 44), Michaela Begsteiger (S. 44), Stadtgemeinde Weiz (S. 45), Gemeinde Gratkorn (S. 46), Verkehrplus (S. 47), Gasser und Gasser (S. 48), René Vidalli (S. 49), Bernhard Bergmann (S. 58), Stadtgemeinde Hartberg (S. 58), Foto Freisinger (S. 59)

Zitierweise

Land Steiermark (Hrsg.) (2024) Radverkehr in der Steiermark. Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau

Design & Layout

Land Steiermark, Referat Kommunikation, Philipp Leiß

Lektorat

Dr.ⁱⁿ Astrid Grabensberger

Druck

Medienfabrik, Graz

Stand Jänner 2025

Radverkehr in der Steiermark

Von der Strategie auf die Straße

Etappen, Ergebnisse & Erfolge



Inhalt

| | |
|---|----|
| Radverkehrskonzepte im Überblick | 6 |
| Interview Landesbaudirektor | 8 |
| Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 | 10 |
| Interview Referatsleiter Gesamtverkehrsplanung | 12 |
| Förderungsprogramm Radmobilität | 14 |
| Interview Referatsleiter Straßeninfrastruktur Bestand | 16 |
| Projektphasen Radverkehrsinfrastruktur | 18 |
| Interview Radverkehrskordinator | 20 |
| Planungsgrundsätze | 22 |
| Das Team von Steiermark Radmobil | 24 |
| Ergebnisse in Zahlen | 26 |

Radverkehrskonzepte

| | |
|-------------------------------|----|
| Bad Radkersburg | 28 |
| Bruck an der Mur | 30 |
| Region Deutschlandsberg | 32 |
| Fehring | 34 |
| Feldbach | 36 |
| Frohnleiten | 38 |
| Fürstenfeld | 40 |
| Region Gleisdorf | 42 |
| Gratkorner Becken | 46 |
| Radoffensive Graz 2030 | 50 |
| GU6 | 52 |
| GU-Süd | 54 |
| Region Hartberg | 56 |
| Region Kapfenberg | 60 |

| | |
|---------------------------------|----|
| Region Leibnitz | 62 |
| Region Leoben | 64 |
| Murau – Murtal | 66 |
| Mureck – Deutsch Goritz | 70 |
| Mürzzuschlag | 72 |
| Steirisches Salzkammergut | 74 |
| Südweststeiermark 1 | 76 |
| Südweststeiermark 2 | 78 |
| Südweststeiermark 3 | 81 |
| Trofaiach | 84 |
| Region Voitsberg | 86 |
| Region Weiz | 88 |
| Wildon | 90 |

Einzelmaßnahmen

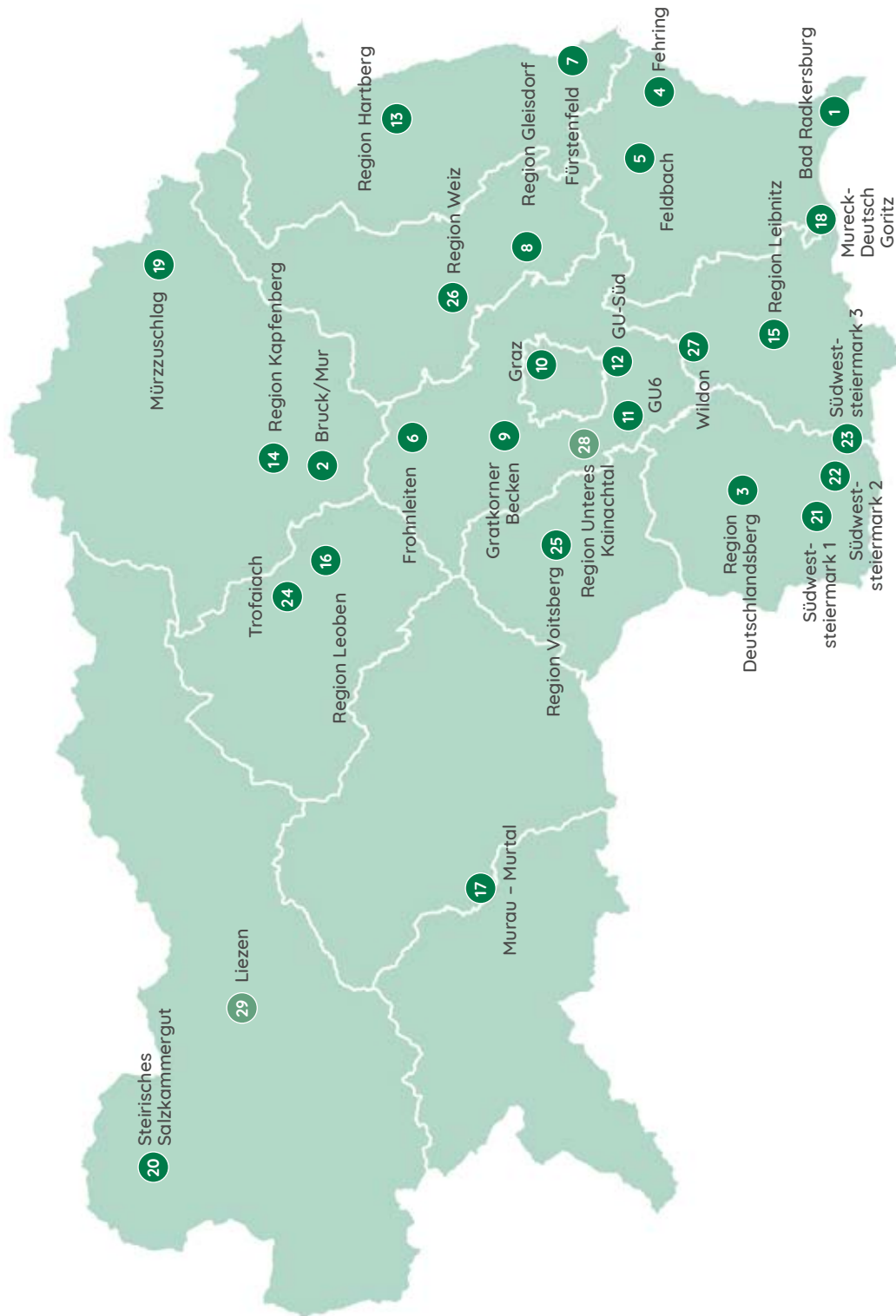
| | |
|--|----|
| Geh- und Radweg Ragnitzstraße, L 327 | 92 |
| Geh- und Radweg Weinitzen, L 387 | 94 |

Bürgermeister:innen über Radmobilität

| | |
|---|----|
| Christoph Stark, Gleisdorf | 44 |
| Ingo Reisinger, Weiz | 45 |
| Michael Feldgrill, Gratkorn | 48 |
| Doris Dirnberger, Gratwein-Sträßengel | 49 |
| Markus Martschitsch, Hartberg | 58 |
| Kurt Wallner, Leoben | 59 |

| | |
|-----------------|----|
| Impressum | 96 |
|-----------------|----|

Radverkehrskonzepte im Überblick



| | Planungsgebiet (km ²) | Zielnetz (km) | Budget (Mio. €) | |
|--------------------------|-----------------------------------|-----------------|-------------------------|----------------|
| Steiermark gesamt | 5.083,24 | 2.709,86 | 373,05 (309,69*) | |
| 1 | Bad Radkersburg | 29,94 | 59,00 | 1,88 |
| 2 | Bruck/Mur | 85,45 | 61,50 | 3,28 |
| 3 | Region Deutschlandsberg | 179,06 | 86,60 | 13,80 |
| 4 | Fehring | 87,08 | 77,00 | 4,38 |
| 5 | Feldbach | 67,12 | 72,00 | 3,27 |
| 6 | Frohnleiten | 153,91 | 39,00 | 5,57 (1,58*) |
| 7 | Fürstenfeld | 50,31 | 52,10 | 3,11 |
| 8 | Region Gleisdorf | 81,00 | 123,60 | 9,60 |
| 9 | Gratkórner Becken | 121,18 | 99,00 | 9,72 |
| 10 | Graz | 127,57 | 211,00 | 100,00 |
| 11 | GU6 | 92,07 | 185,00 | 32,16 (13,00*) |
| 12 | GU-Süd | 88,15 | 100,20 | 13,60 (4,90*) |
| 13 | Region Hartberg | 98,87 | 81,10 | 5,10 |
| 14 | Region Kapfenberg | 149,65 | 91,10 | 21,05 (4,20*) |
| 15 | Region Leibnitz | 104,22 | 157,00 | 3,70 |
| 16 | Region Leoben | 147,49 | 56,21 | 12,00 |
| 17 | Murau - Murtal | 1.222,50 | 291,10 | 24,46 (9,80*) |
| 18 | Mureck - Deutsch Goritz | 72,39 | 66,10 | 10,70 |
| 19 | Mürrzuschiag | 51,38 | 17,70 | 5,10 |
| 20 | Steirisches Salzkammergut | 278,20 | 57,13 | 3,80 |
| 21 | Südweststeiermark 1 | 331,98 | 173,00 | 26,00 |
| 22 | Südweststeiermark 2 | 556,00 | 164,49 | 21,90 |
| 23 | Südweststeiermark 3 | 365,88 | 140,63 | 17,50 |
| 24 | Trofaiach | 143,65 | 7,30 | 1,17 |
| 25 | Region Voitsberg | 213,94 | 90,10 | 10,28 |
| 26 | Region Weiz | 151,52 | 103,90 | 6,65 |
| 27 | Wildon | 32,73 | 47,00 | 3,27 |

In Planung:

| | |
|----|---------------------------|
| 28 | Region Unteres Kainachtal |
| 29 | Liezen |

Planungsgebiet: Gesamtfläche der beteiligten Gemeinden
Zielnetz: Gesamtlänge Haupttrouten und Erschließungsnetz
Budget: Landes- und Gemeindeanteile (* für erste Umsetzungsetappe)
 Stand September 2024



„Die Verlagerung auf Fuß- und Radverkehr in Zentren bringt mehr und nicht weniger Umsatz.“

Andreas Tropper

Andreas Tropper ist als Landesbaudirektor auch verantwortlich für alle Verkehrsvorhaben in der Steiermark. Um dem zunehmenden Radverkehr Rechnung zu tragen, werden zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesetzt.

Flächen neu verteilen – fair und vernünftig

2016 hat der Landtag die Radverkehrsstrategie beschlossen. Was ist seither gut gelungen, wo ist noch Luft nach oben?

Es ist viel gelungen, innerhalb der Abteilung und im Straßennetz. Die Motivation ist groß, die Förderungsangebote haben ein starkes Echo gefunden. Einige Gemeinden haben in der ersten Begeisterung den Aufwand bei der Umsetzung im Detail vielleicht unterschätzt. Insgesamt sind wir auf einem sehr guten Weg.

Was war die größte Herausforderung innerhalb der Verkehrsabteilung?

Eine neue Philosophie, nämlich den Mobilitätswandel in alle Köpfe zu bringen. Bis vor 20 Jahren hat sich bei der Straßenplanung meist nur eine Frage gestellt: Wie gehen wir mit dem Autoverkehr um?

Und wie sieht es heute aus?

Heute geht es um eine faire und vernünftige Neuverteilung der vorhandenen Flächen. Das ist in Städten und Ballungsräumen gar nicht so einfach. Anders als am Land beginnt neben der Straße nicht Freiland, sondern stehen gleich Häuser. Platz fürs Radfahren lässt sich

oft nur durch Umwidmungen von Fahrspuren oder Parkplätzen gewinnen – das erzeugt manchmal Widerstand.

In Graz fürchten einige Geschäftsleute um ihre Existenz, wenn es zu wenig Parkplätze gibt. Können Sie diese Sorge verstehen?

Verstehen ja, aber sie ist unbegründet. Es gibt mehrere Studien, die belegen, dass mehr Rad- und Fußverkehr auch mehr Umsatz bringt. Je besser die Aufenthaltsqualität, desto länger die Aufenthaltsdauer. Und wenn die Menschen länger bleiben, können sie auch länger einkaufen.

Mit dem Zuwachs des Alltagsradverkehrs steigen leider auch die Unfallzahlen. Wie kann man hier gegensteuern?

Wir setzen auf vier Maßnahmen: Erstens niedrigere Geschwindigkeiten in Stadt- und Ortskernen, und zwar für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Zweitens breitere Radwege, drittens gratis E-Bike-Schulungen für ältere Umsteiger:innen und viertens Bewusstseinsbildung. Vorsicht und Rücksicht kosten nichts und wirken immer.

Klimawandel, Verkehrsüberlastungen und der Wunsch nach mehr Sicherheit und höherer Lebensqualität in Ballungsräumen – diesen Herausforderungen stellt sich die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025. Die Verlagerung möglichst vieler Alltagswege vom motorisierten Individualverkehr aufs Fahrrad hilft, die knappen Flächen in urbanen und suburbanen Räumen besser zu nutzen. Hier die acht Schwerpunkte der Strategie.

Die Strategie zum Umstieg aufs Rad



1. Stärken des Radverkehrs

Im Jahr 2014 wurden steiermarkweit nur rund 6 % der Alltagswege* mit dem Fahrrad zurückgelegt, 66 % mit dem Kfz (inkl. Mitfahrende). In Graz waren es 14,5%** im Jahr 2013. Dieser Anteil soll in den Potenzialräumen bis 2025 auf 20–25% gesteigert werden, was in Graz schon 2023 geschafft wurde.

* Quelle: „Österreich unterwegs“ 2014
 ** Quelle: Mobilitätserhebung Graz 2013



2. Fahrradfreundliche Strukturen

Schon in der Orts- und Stadtentwicklung muss den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen im Sinne von mehr Aktiver Mobilität und optimaler ÖV-Anbindung Rechnung getragen werden. Das heißt: Bei der Errichtung neuer Siedlungen ist bei der Planung auf fahrradfreundliche Strukturen zu achten.



3. Ganzheitliche Planung

Anstelle der früher geübten Praxis der nachträglichen Anpassung von meist auto-gerechten Planungen ist die Radverkehrsinfrastruktur nunmehr ein selbstverständlicher integrativer Bestandteil der Raumplanung und der Mobilitätsplanung.



4. Multimodalität

Die optimale Verknüpfung zwischen Radverkehr und Öffentlichem Verkehr wird durch den Ausbau von multimodalen Knoten erreicht. Das wird sowohl durch die Errichtung haltestellen-naher Abstellanlagen als auch durch bessere Verknüpfung erreicht.



6. Verkehrssicherheit

Sicherheit im Radverkehr hängt in hohem Maße von der Infrastruktur ab. Verbesserungen erfolgen durch das Entschärfen von Kreuzungen und Querungen sowie durch bauliche Trennung vom Auto- und Fußverkehr. Dazu kommen PR-Maßnahmen für mehr Vor- und Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer:innen.



8. Positives Lebensgefühl

Von einer „Renaissance“ des Fahrrads zu sprechen, würde viel zu kurz greifen. Design und technische Innovationen haben das Rad zum smarten „Gadget“ gemacht. Radfahren ist nicht nur nachhaltig und gesund, sondern auch ein Ausdruck des eigenen Lebensgefühls.



5. Begleiten und Messen

Mithilfe eines Monitoringsystems wird die Entwicklung des Radverkehrs laufend gemessen und evaluiert. Die Ergebnisse dieser laufenden Erhebungen von Frequenzen und Unfallzahlen dienen als Steuerungsinstrumente für einen effizienten und nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur.



7. Kooperationen

Für die Umsetzung der Strategie braucht es in der Verwaltung eine aktive Zusammenarbeit von Land und Gemeinden. Für Wissensaufbau und Know-how-Transfer wurde ein Kompetenznetzwerk mit den Programmkoordinator:innen und den Radverkehrsbeauftragten bei Land und Gemeinden aufgebaut.



*„Vorrang für Menschen
in Bewegung gegenüber
stehenden Autos.“*

Herbert Reiterer

Herbert Reiterer verantwortet als Leiter des Referats Gesamtverkehrsplanung die Straßenneubauten des Landes, und zwar für alle Mobilitätsformen. Radverkehrskonzepte legen die künftigen Haupttrouten und Erschließungsnetze fest und bilden die Grundlagen für die Planung neuer Radwege.

Bevölkerung in die Planung einbinden

Was sind die größten Herausforderungen beim Ausbau der Radinfrastruktur?

Wir haben hier vor allem ein Flächenthema. Bei der Neuerrichtung von Radwegen in dichter besiedelten Gebieten haben Anrainer:innen bzw. Grundeigentümer:innen oft Angst vor einer künftigen Gefährdung, obwohl sie selbst durch einen direkten Anschluss ans Radwegnetz als Erste vom Radweg profitieren.

Wie kann man diese Bedenken ausräumen?

Durch das Ernstnehmen der Sorgen und Aufklärung in vielen Einzelgesprächen. Hier spielt auch die Lokalpolitik eine wichtige Rolle. In Gemeinden, wo Bürgermeister:innen der Ausbau des Radverkehrs ein echtes Anliegen ist, ist das Verständnis in der Bevölkerung größer. Das zeigt sich auch in der Verhandlungsbereitschaft bei Grundablösen.

Das Land finanziert die Entwicklung von regionalen Radverkehrskonzepten. Wie weit ins Detail geht so ein Konzept?

Wie schon der Name sagt: Ein Konzept ist eine strategische Grobplanung, auf die in einem nächsten Schritt die detaillierte Planung aufbauen kann. Im Konzept werden alle wichtigen Grundvoraussetzungen analysiert – Verkehrsströme, bereits vorhandene Streckenabschnitte, die wichtigsten Ziele im Planungsgebiet und natürlich der Bedarf an

sogenannten Lückenschlüssen. Daraus entwickeln wir mit Expert:innen ein Zielnetz, das in der Regel aus mehreren Haupttrouten und einem Erschließungsnetz besteht.

Ist auch die Bevölkerung in diesen Prozess eingebunden?

Das ist sogar ein ganz wesentlicher Aspekt in der Konzeptphase. Dazu werden Umfragen durchgeführt, entweder mit Fragebögen oder online. Zusätzlich finden Workshops statt. Dort können sich Interessierte aktiv einbringen und ihre Wünsche und Bedürfnisse äußern. Das alles fließt dann in die Konzepte ein. Zusätzlich nehmen wir – natürlich auf dem Rad – Befahrungen vor, schauen uns also die Verkehrssituation vor Ort ganz genau an.

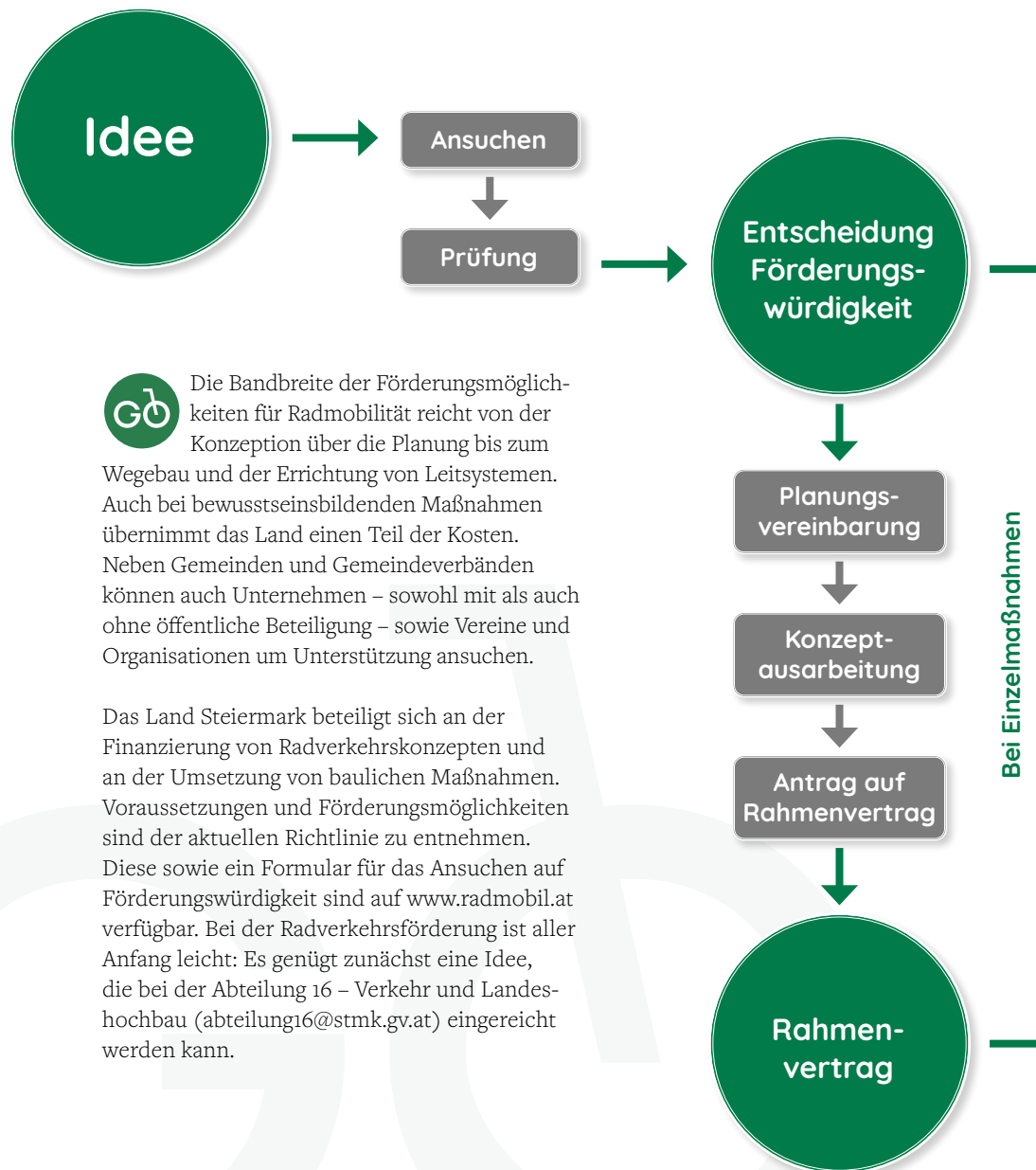
Was ist das übergeordnete Ziel für die Entwicklung der Radinfrastruktur?

Wir brauchen noch mehr direkte und durchgängige Verbindungen. Je bequemer und sicherer die Radwege in den Städten und Ortskernen werden, desto mehr Menschen steigen um. Bei Kreuzungen und Abzweigungen müssen wir den Verkehr noch mehr entflechten. Und wenn es um mehr Platz für Fuß- und Radverkehr geht, bin ich für eine einfache Vorrangregel: Zuerst kommt der Mensch mit seinem Bedürfnis nach aktiver Fortbewegung und dann kommen erst die stehenden Autos.

Wie die Steiermark

Radverkehr fördert

Hauptschauplatz der Mobilitätswende – also der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zugunsten Aktiver Mobilität (Gehen, Radfahren) und des Öffentlichen Verkehrs – sind die Ballungsräume. Städte, Gemeinden und Großbetriebe sind daher die entscheidenden Partner bei der Umsetzung der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025. Das Förderungsprogramm schafft attraktive Anreize.

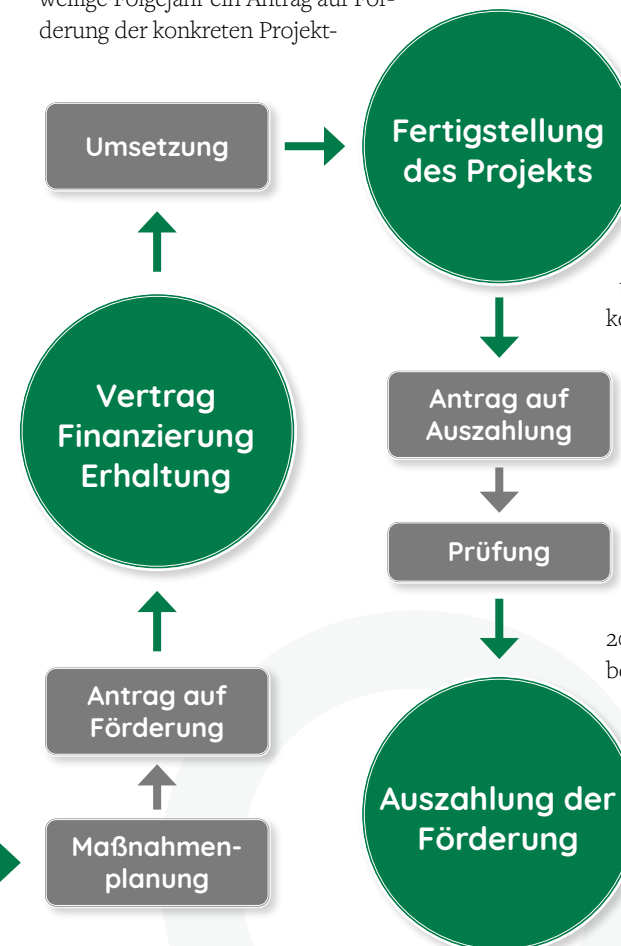


Ausbau der Radinfrastruktur: Einzelmaßnahmen 2016–2024*

| | Gesamtlänge in km | Gesamtkosten in Mio. Euro |
|--|-------------------|---------------------------|
| Land Steiermark Kofinanzierung durch Gemeinden | 36,42 | 30,81 |
| Gemeinden Kofinanzierung durch Land Steiermark | 58,72 | 30,53 |
| Summe | 95,14 | 61,34 |

Danach wird über die Förderungswürdigkeit des Ansuchens entschieden. Bei Einzelmaßnahmen kann – nach positiver Beurteilung – umgehend mit der Planung begonnen und bis 30. September fürs jeweilige Folgejahr ein Antrag auf Förderung der konkreten Projekt-

kosten gestellt werden. Nach Genehmigung und Beschlussfassung wird ein Finanzierungs- und Erhaltungsvertrag geschlossen – der Startschuss für die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme.



Ein Großteil der finanziellen Mittel fließt nicht in Einzelmaßnahmen, sondern in lokale und regionale Radverkehrskonzepte, die in enger Kooperation zwischen dem Land und einer bzw. mehreren Gemeinden erfolgen. Diese meist über mehrere Jahre laufenden Vorhaben umfassen eine gründliche Bestandsaufnahme der aktuellen Verkehrssituation, die Einbindung der örtlichen Bevölkerung sowie die Entwicklung eines Idealnetzes mit Haupt- und Nebenrouten. Im Unterschied zu Einzelmaßnahmen wird bei Radverkehrskonzepten auch ein Rahmenvertrag geschlossen, der Budget und Umsetzungszeitraum sowie Rechte und Pflichten im organisatorischen Ablauf festlegt.

Das Förderungsprogramm ist eine Erfolgsgeschichte: Seit der Steiermärkische Landtag 2016 die „Radverkehrsstrategie Steiermark 2025“ beschlossen hat, wurden landesweit Projekte mit einem Gesamtbudget von rund 380 Millionen* Euro gestartet. Einige sind schon abgeschlossen, die meisten aktuell in Umsetzung und ein Teil kurz vor der finalen Beschlussfassung. Mehrere Neuanträge stehen in der „Warteschlange“.

* Stand Juni 2024
** Stand September 2024



„Es geht darum, dass möglichst viele Menschen möglichst rasch und sicher ans Ziel gelangen.“

Robert Rast

Robert Rast leitet in der Verkehrsabteilung das Referat Straßeninfrastruktur Bestand. In seine Zuständigkeit fällt die Umsetzung der Radverkehrskonzepte – von der Planung über die nötigen Genehmigungsverfahren bis zur Bauabwicklung. Er ist selbst überzeugter Alltagsradler.

Jede Veränderung erregt Widerstand

Ist die Errichtung eines Radweges günstiger als die einer Straße für Autos?

Radwege sind vor allem effizienter. Da Fahrräder viel weniger Platz benötigen als Autos, können zur selben Zeit mehr Menschen auf derselben Fläche unterwegs sein. Die im städtischen Bereich sehr hohen Kosten für Grundabläsen heben die Einsparungen durch geringere Dimensionierung annähernd auf. Der technische Aufbau von Radwegen unterscheidet sich kaum von jenem einer Straße. Bei Räum- und Wartungsarbeiten müssen auch Radwege schwere Lkw aushalten.

Ihr Referat ist auch für Grundeinlösen zuständig – kommt es beim Radwegbau auch zu Enteignungen?

Praktisch nie. Es handelt sich hier um eine – rein rechtlich mögliche – Maßnahme auf Grundlage des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes. Das Eigentumsrecht ist eines der stärksten Rechte. Wir planen immer unterschiedliche Varianten. Wenn wir mit Grundeigentümer:innen über Einlösungen reden, sind diese fast immer verhandlungsbereit.

Es gibt auch Situationen, wo einfach der Platz fehlt, weil Häuser nahe an der Straße stehen. Wie ist das zu lösen?

Der Flächenbedarf ist tatsächlich die größte Herausforderung. Allerdings geht es hier

nicht nur ums Radfahren, sondern um alle Formen der Fortbewegung, angefangen beim Gehen. Wenn wir von einem Mobilitätswandel sprechen, verfolgen wir immer das gleiche Ziel, nämlich jenes, dass möglichst viele Menschen möglichst rasch und sicher an ihr Ziel gelangen. Bei der effizienten Nutzung von Verkehrsflächen schneiden alle anderen Mobilitätsformen besser ab als der motorisierte Individualverkehr beziehungsweise der Pkw.

Ist der Mobilitätswandel ein Trend oder eine verkehrspolitische Maßnahme?

Beides. Für die jüngere Generation ist Radfahren in Städten etwas Normales, weil Vernünftiges. Viele Ältere kommen von ihren Gewohnheiten nur schwer los und glauben, dass sie im Auto am besten fahren. Beim Ausbau der Infrastruktur muss man die Bevölkerung – manchmal – auch zu ihrem Glück zwingen.

In der Stadt Graz regt sich viel Widerstand – kann die Radoffensive noch scheitern?

Im Gegenteil. In Graz erleben wir gerade einen Wandel im großem Stil. Jede Veränderung erzeugt auch Widerstand, so ist der Mensch nun einmal. Zum Glück verstehen die meisten Politiker, wie wichtig der Mobilitätswandel ist und treffen mutige Entscheidungen – ohne Angst, dadurch Wählerstimmen zu verlieren.

Die Projektphasen bis zum fertigen Radweg



Viele Radwege verlaufen entlang von Landesstraßen. In diesem Fall ist der Bauherr das Land Steiermark. Die Kostenteilung wird vertraglich zwischen der Gemeinde und dem Land geregelt. Die Errichtung eines neuen Radweges entlang einer Landesstraße lässt sich grob in drei Phasen gliedern, und zwar in Konzeption, Planung und Bau.

Phase 1: Die Konzeption

Bei Bedarf wird zunächst ein Radverkehrskonzept erarbeitet, an dem neben Radverkehrsverantwortlichen der Gemeinden auch schon Programmkoordinator:innen des Landes mitwirken. Sämtliche Maßnahmenbündel oder Einzelmaßnahmen werden von Sachverständigen auf ihre Durchführbarkeit und Genehmigungsfähigkeit überprüft. Ist das Radverkehrskonzept evaluiert und sind die darin enthaltenen Maßnahmen freigegeben, kann das Maßnahmenbündel nach entsprechenden Beschlüssen des Landes und der Gemeinden ins Bauprogramm aufgenommen werden.

Phase 2: Die Planung

Hier geht es ins Detail. Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenbündel (z. B. bei Radverkehrskonzepten) werden in Teilleistungen gegliedert. Diese werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben öffentlich ausgeschrieben und letztlich an spezialisierte Planungsbüros vergeben. Im Zuge der Planung kommt es auch zu einem der sensibelsten Vorgänge, nämlich dem Einholen der Zustimmungserklärungen von Grundstückseigentümer:in-

nen und/oder Anrainer:innen von künftigen Radwegen. Auch die Erstellung von Finanzierungs- und Erhaltungsverträgen ist Teil der Planung – schließlich müssen Schneeräumung und hindernisfreie Befahrbarkeit von Radwegen ebenso sichergestellt sein wie auf herkömmlichen Straßen. Ehe die allfälligen Grundablösen vorgenommen werden, steht noch eine Reihe von Genehmigungsverfahren an. Die straßenrechtliche Genehmigung ist immer erforderlich, fallweise können aber auch das Wasserrecht, der Naturschutz und das Eisenbahnrecht zum Tragen kommen. Auch für eventuell nötige Rodungen braucht es eigene Genehmigungen.

Phase 3: Der Bau

Wie bei der Planung sind auch die Bauarbeiten ein Auftrag der öffentlichen Hand und somit nach den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes auszuschreiben und zu beauftragen. Jurist:innen wählen das jeweils bestgeeignete Vergabeverfahren, die Planer:innen erstellen die Ausschreibungsunterlagen. Nach Prüfung der Angebote und der Zuschlagsentscheidung können die Baumaßnahmen beauftragt und nach monate-, mitunter jahrelangen Vorarbeiten kann mit der Errichtung des Radweges begonnen werden. Während der Bauarbeiten erfolgt ein laufendes Projektcontrolling bis zum Nachtragsmanagement. Bei der Endvermessung wird kontrolliert, ob alle Maßnahmen planungs- und genehmigungskonform umgesetzt wurden. Wenn dem so ist, steht der Endabnahme und dem Projektabschluss nichts mehr im Wege: Die Radler:innen haben endlich freie Fahrt!

Phase 1

Konzeption

- Förderungsberatung für Gemeinde(n)
- Entwickeln des Radverkehrskonzepts
- Radverkehrsbeauftragte (Gemeinden)
- Programmkordinator:in (Land)
- Beschluss (Land, Gmeinden)
- Abschluss eines Rahmenvertrages

Phase 2

Planung

- Aufnahme ins Bauprogramm
- Maßnahmenbündel >> Teilleistungen
- Technische Detailplanung
- Zustimmung von Grundeigentümer:innen
- Förderungs- und Erhaltungsvertrag
- Rechtliche Genehmigungsverfahren
- Grundeinlösen (sofern erforderlich)

Phase 3

Bauliche Umsetzung

- Öffentliche Ausschreibung
- Beauftragung der Baumaßnahmen
- Projektcontrolling
- Nachtragsmanagement
- Endvermessung und Kollaudierung



„In der Stadt ist das Fahrrad schneller, weil die Parkplatzsuche entfällt.“

Bernhard Krause

Bernhard Krause ist als Radverkehrsplaner für die Strategie und die Bewusstseinsbildung zuständig. Über seinen Schreibtisch gehen sämtliche Radverkehrskonzepte. Unter dem Motto „Steiermark Radmobil“ will er die Steiermark zu einem Land der Radfahrer:innen machen.

Der Mensch ist ein hybrides Wesen

Eine Ihrer Aufgaben ist es, Menschen im Alltagsverkehr zum Umsteigen vom Auto aufs Fahrrad zu bewegen. Was ist das stärkste Argument?

Dass tägliches Radfahren gesund und umweltfreundlich ist, wissen auch Autofahrer:innen. Tatsächlich spielt ein flächendeckendes Angebot an gut ausgebauter Infrastruktur eine entscheidende Rolle. Die beste Werbung fürs Radfahren sind durchgängige, direkte und sichere Radverbindungen.

Stichwort Sicherheit: Immer wieder ist zu lesen, dass Radfahrer:innen im Straßenverkehr sich selbst und andere gefährden. Ist Radfahren ein Sicherheitsrisiko?

Zu Konflikten kommt es im Radverkehr vor allem dort, wo sich Radfahrer:innen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen Flächen teilen müssen. Und ja: Verkehrsrowdies gibt es nicht nur hinterm Lenkrad, sondern auch im Sattel. Wir steuern gegen – mit dem Ausbau der Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit für mehr Vorsicht und Rücksicht.

In der Landeshauptstadt Graz müssen Parkplätze Radwegen weichen. Ist das Fahrrad der natürliche Feind des Autos?

Gleich vorweg: Wir führen keinen Kampf gegen Autos. Es gibt auch nicht DIE Auto-

fahrer:innen, DIE Radfahrer:innen oder DIE Öffi-Fahrer:innen. Der Mensch ist in seiner Mobilität ein hybrides Wesen. Er nutzt, was er im jeweiligen Anlassfall für die bestgeeignete Art der Fortbewegung hält.

Das scheint ja für die meisten immer noch das Auto zu sein, oder?

Noch scheint das so zu sein. Im urbanen und suburbanen Raum sind bereits Verhaltensänderungen zu beobachten. Die Menschen erkennen, dass sie mit dem Fahrrad schneller sind, weil sie sich die Parkplatzsuche ersparen. Zumeist kann man sein Fahrrad viel näher am Ziel abstellen als das Auto – noch dazu kostenlos. Die Vorteile überwiegen also.

Warum ist Alltagsradeln für Jüngere selbstverständlich und für Ältere so eine Überwindung?

Jahrzehntelang war das Auto ein Wohlstandssymbol – wer keines hatte, galt als arm. Heute denken immer mehr Menschen in Städten logisch: Warum soll ich mir ein Fahrzeug leisten, das die meiste Zeit nur steht und trotzdem Kosten verursacht? Auch Unfallangst spielt eine Rolle. Ziel muss es sein, dass es keinen Mut braucht, um für kurze und mittellange Wege das Fahrrad zu nehmen. Deshalb schaffen wir sichere Radverbindungen.



Qualität in der Praxis



Für eine zukunftstaugliche Radverkehrsinfrastruktur braucht es viel mehr als ein paar Bodenmarkierungen. Die Strategie legt daher auch fest, was – neben den rechtlichen Vorgaben durch die Straßenverkehrsordnung und den technischen Richtlinien – unter „Qualität“ zu verstehen ist. Hier die wichtigsten Grundsätze:

Planung

- Gleichwertige Behandlung des Radverkehrs mit den anderen Mobilitätsarten
- Berücksichtigung von Siedlungsgebieten und stark frequentierten Alltagszielen bei der Definition von Idealnetzen
- Flüssige und möglichst umwegfreie Routenführung
- Durchgängiges Gesamtnetz mit hierarchischer Netzstruktur mit Kategorisierung in Haupt- und Nebenrouten
- Anwendung des Misch- und Trennprinzips innerorts und im Freiland

Streckenführung

- Ermöglichen von zügigem Fahren (über 20 km/h) sowie von Überholen und Begegnen ohne Störung des Verkehrsflusses
- Bevorrangung des Radverkehrs (abhängig von der Straßenhierarchie)
- Lückenlose Verbindung übergeordneter Quellen und Ziele
- Vermeiden von engen Kurvenradien und anderen geschwindigkeitsreduzierenden Hindernissen

Knoten und Konfliktpunkte

- Direktes Fahren ermöglichen
- Einfache und sichere Verkehrsführung
- Übersichtlichkeit und klare Wegweisung
- Großzügig dimensionierte Aufstellflächen für wartende Radfahrende

Abstellanlagen

- Möglichst nahe an Zielpunkten (z.B. Eingangsnähe)
- Ausreichende Dimensionierung für komfortable Nutzung
- Ungehinderte Erreichbarkeit ohne Niveauunterschied
- Sicherheitsvorkehrungen gegen Beschädigung und Diebstahl
- Witterungsschutz (Überdachung oder Einhausung)
- Beleuchtung
- Serviceeinrichtungen (Luftpumpe, Werkzeug, Schließfächer) bei stark frequentierten Abstellanlagen

Leitsysteme

- Gute Sichtbarkeit und rechtzeitige Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer:innen
- Ausgewogenes Maß an Information
- Design und Kennzeichnung im Sinne einer intuitiven Benutzeroberfläche zur Führung und Lenkung des Radverkehrs

Kommunikation

- Übers Jahr verteilte Aktionen (Radkalender)
- Zielgruppenspezifische Schwerpunktsetzung zur Gewinnung von Umsteiger:innen
- Kennzeichnung von Maßnahmen durch die Marke „STEIERMARK RADMOBIL“
- Nutzung vorhandener regionaler und lokaler Medien und Plattformen (Gemeindezeitungen, Stadtmarketing, Gemeindehomepage, Newsletter etc.)
- Pressearbeit zum Zweck vermehrter positiver redaktioneller Berichterstattung
- Informationsveranstaltungen im öffentlichen Raum (z.B. zum Weltfahrradtag)

Aktuell sind steiermarkweit 29 Radverkehrsprojekte in Bearbeitung, die meisten bereits in Umsetzung. Zwischen der Festlegung einer Haupttradrouten im Idealnetz bis zur Freigabe des neuen Radwegs für den Alltagsradverkehr gilt es, eine Vielzahl technischer, rechtlicher und – nicht zuletzt – finanzieller Hürden zu nehmen. Ein 20-köpfiges Kernteam und eine Vielzahl weiterer Expert:innen stellen sicher, dass die bei Verkehrsinfrastruktur oft sehr komplexen Planungs- und Genehmigungsverfahren so effizient wie möglich vonstatten gehen.



Steiermark Radmobil – das Kernteam

Von links nach rechts:

- 1 **Ing. Wilhelm März**, Referat Straßeninfrastruktur – Bestand/Leitung Bereich Radwege, Lärmschutz, UHS
- 2 **Ing. Christian Karner**, FASD Regionalleitung Region Feldbach; Programmkoordinator
- 3 **Ing.ⁱⁿ Tina Maierhofer**, Referat Straßeninfrastruktur – Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS; Programmkoordinatorin
- 4 **DIⁱⁿ Eva Ellmaier**, Referat Straßeninfrastruktur – Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS; Programmkoordinatorin
- 5 **Ferdinand Sandner**, Referat Öffentlicher Verkehr; Förderabwicklung

- 6 **Ing.ⁱⁿ Dorothea Gasperl**, Referat Straßeninfrastruktur – Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS; Programmkoordinatorin
- 7 **Georg Schitter**, Baubezirksleitung Obersteiermark Ost; Programmkoordinator
- 8 **DI Stefan Hösl**, Baubezirksleitung Liezen; Programmkoordinator
- 9 **Mag. Bernhard Krause**, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur – Neubau; Radverkehrskordinator
- 10 **DIⁱⁿ Nina Fank-Habe**, Referat Straßeninfrastruktur – Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS; Programmkoordinatorin

- 11 **Ing. Peter Schupfer**, Baubezirksleitung Obersteiermark Ost; Programmkoordinator
- 12 **Peter Ulmer**, Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum; Programmkoordinator
- 13 **DI Thomas Wankhammer**, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur – Neubau; Programmkoordinator
- 14 **Ing. Johannes Kurz**, Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum; Programmkoordinator
- 15 **Ing. Martin Rodler**, Baubezirksleitung Oststeiermark; Programmkoordinator
- 16 **Christoph Grassmugg**, Baubezirksleitung Südoststeiermark; Programmkoordinator

Nicht im Bild:

- DI Andreas Braun**, Baubezirksleitung Obersteiermark West; Leiter Baubezirksleitung u. Programmkoordinator
- DIⁱⁿ Monika Hofer**, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur – Neubau; Programmkoordinatorin
- DI Alfred Primschitz**, Baubezirksleitung Südoststeiermark; Programmkoordinator
- DI Dr. Peter Sturm**, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur – Neubau; Programmkoordinator

373

Millionen Euro*
betragen die budgetierten
Gesamtkosten für die Umsetzung
der 27 bereits fertiggestellten
Radverkehrskonzepte.

5.083

Quadratkilometer*
umfassen die Planungsgebiete
aller Radverkehrskonzepte in
der Steiermark.



STEIERMARK
RADMOBIL

1.439

Kilometer*
der Zielnetze entfallen
auf Erschließungsrouten,
die dünner besiedelte
Bereiche mit dem Hauptnetz
verbinden.

50%

beträgt die steiermarkweite
Steigerung des Radverkehrsanteils
von 2014 bis 2024.
(Mobilitätserhebung
Land Steiermark 2024)

2.710

Kilometer*
beträgt die Gesamtlänge der
Zielnetze aller steirischen
Radverkehrskonzepte. Das
entspricht etwa der Strecke von
Graz nach Madrid.

851.957

Steirer:innen
leben (Stand 1.1.2024) in Gemeinden,
für die seit 2016 Radverkehrskonzepte
ausgearbeitet wurden, das entspricht
mehr als zwei Drittel der gesamten
steirischen Bevölkerung, denen
die Radverkehrsstrategie in ihrem
Wohnumfeld zugute kommt.

12%

der 20- bis 34-Jährigen legen in
der Steiermark ihre Alltagswege
bereits mit dem Fahrrad zurück
(Mobilitätserhebung Land Steiermark
2024). Bis 2040 soll dieser Anteil in der
Gesamtbevölkerung erreicht werden.

1.271

Kilometer*
beträgt die Gesamtlänge der
Haupttrouten aller Radverkehrskonzepte.

62%

aller Radfahrer:innen
tragen in Graz einen Helm.
(Quelle: Mobilitätsumfrage
G + GU 05/2024)

117

Städte und Gemeinden*
sind in die Umsetzung von
Radverkehrskonzepten
eingebunden
(06/2024).







58%

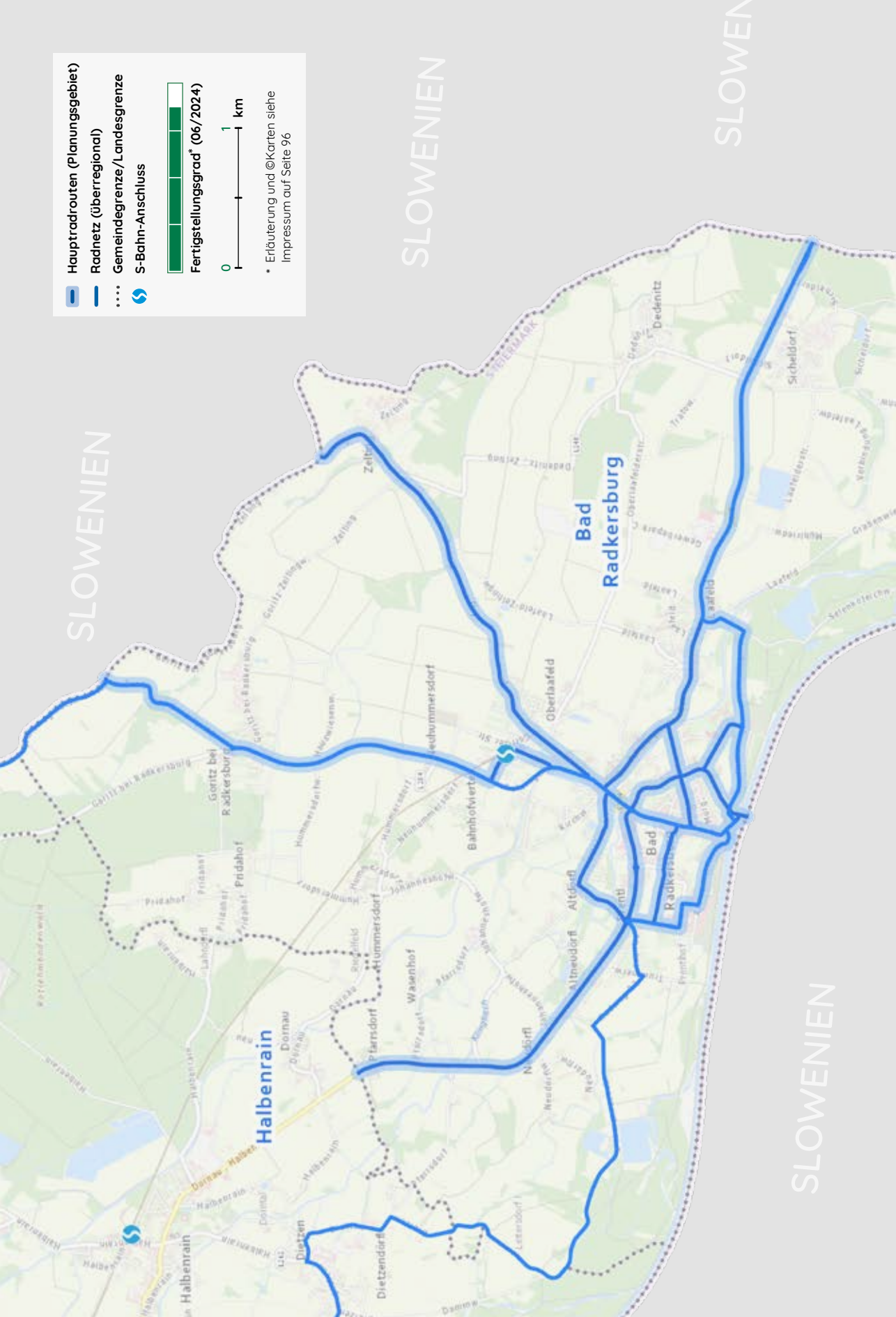
befürworten „Tempo 30“ in Stadt-
und Ortskernen als dringliche
Maßnahme zugunsten der Erhöhung
der Sicherheit im Radverkehr.
(Mobilitätsumfrage G + GU 05/2024)

20%

aller Alltagswege werden
in der Landeshauptstadt Graz
mit dem Fahrrad zurückgelegt.
(Mobilitätserhebung Graz 2021)

* Stand September 2024

-  Hauptadtrouten (Planungsgebiet)
 -  Radnetz (überregional)
 -  Gemeindegrenze/Landesgrenze
 -  S-Bahn-Anschluss
-  Fertigstellungsgrad* (06/2024)
- 0  1 km
- * Erörterung und ©Karten siehe Impressum auf Seite 96



Fahrradstraße Bad Radkersburg

Bad Radkersburg

Planungsgebiet
 Stadtgemeinde Bad Radkersburg
 29,94 km², 3.224 Einwohner:innen (2024)

Budget
 1,875 Mio. Euro


Zielnetz
 59 km, davon 26 km Hauptadtrouten
 und 33 km Erschließungsnetz

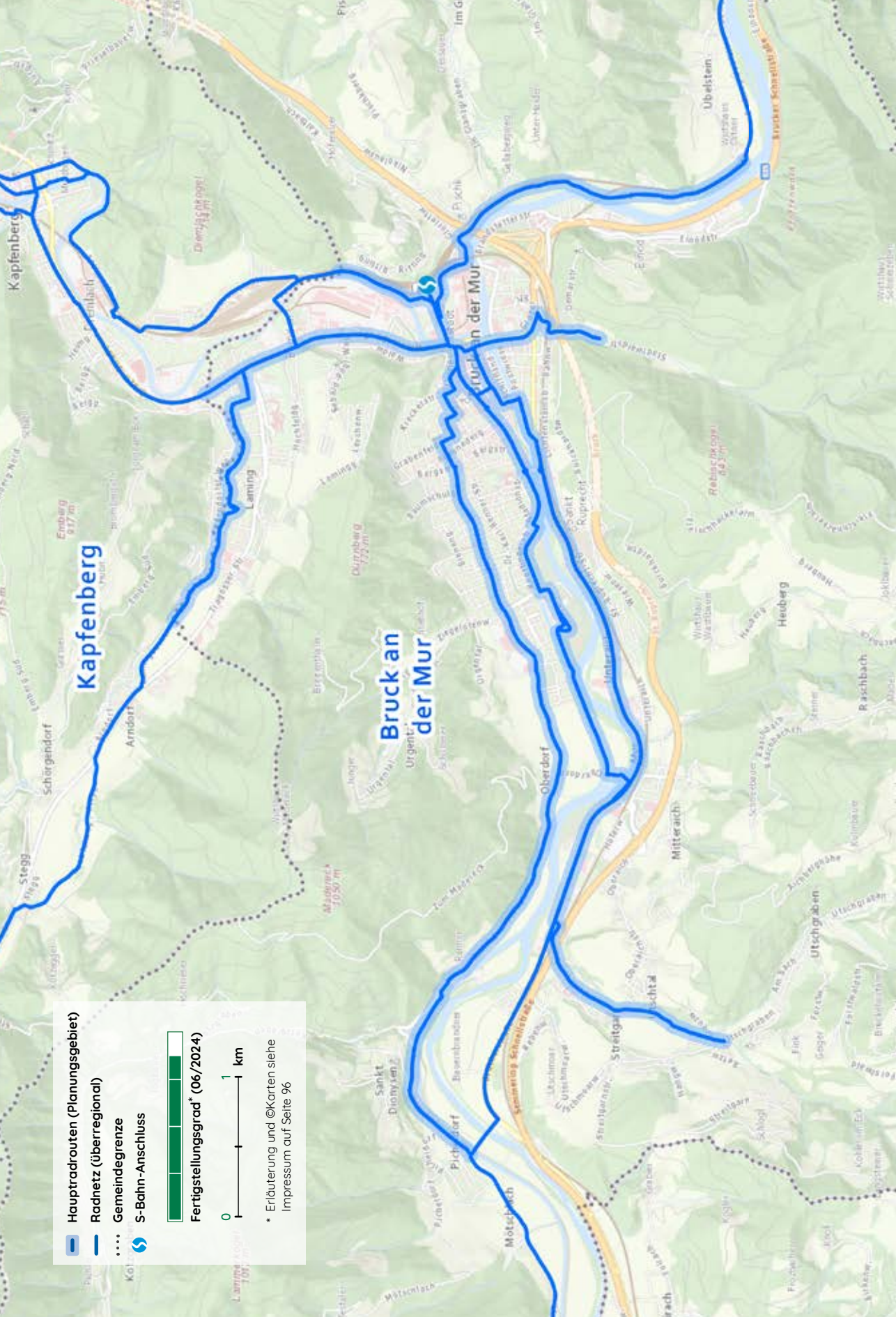
Radverkehrsbeauftragter
 Philipp Drexler

Programmkordinator
 Christoph Grassmugg
 (Baubezirksleitung Südoststeiermark)

Bürger:innenbeteiligung
 Befragungen, Workshops

Umsetzungszeitraum
 2022 bis 2026

 Es wurden fünf Hauptadtrouten und Erschließungsrouten in der Stadtgemeinde Bad Radkersburg entwickelt. Die 200 Knotenpunkte im Routennetz werden für alle Verkehrsteilnehmer:innen systematisiert und intuitiv verstehbar ausgestaltet. Sicherheit und die Schließung von Lücken für eine komfortable Fahrradnutzung haben oberste Priorität. Zufahrten zu Hauptadtrouten werden mit vorgezogenen Radfahrstreifen (mit oder ohne Aufstellflächen) ausgeführt. Das Leitsystem setzt sich aus auffälligen Bodenmarkierungen und Beschilderungen zusammen und gewährleistet bestmögliche Orientierung sowie Sicherheit durch erhöhte Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer:innen.



Haupttradrouten (Planungsgebiet)
Radnetz (Überregional)
Gemeindegrenze
S-Bahn-Anschluss
Fertigstellungsgrad* (06/2024)
 0 1 km
 * Erläuterung und ©Karten siehe Impressum auf Seite 96



Radbrücke Murinsel

Bruck an der Mur

Planungsgebiet
 Stadtgemeinde Bruck an der Mur
 85,45 km², 15.750 Einwohner:innen (2024)

Budget
 3,275 Mio. Euro

Zielnetz
 61,5 km, davon 30 km Haupttradrouten
 und 31,5 km Erschließungsnetz

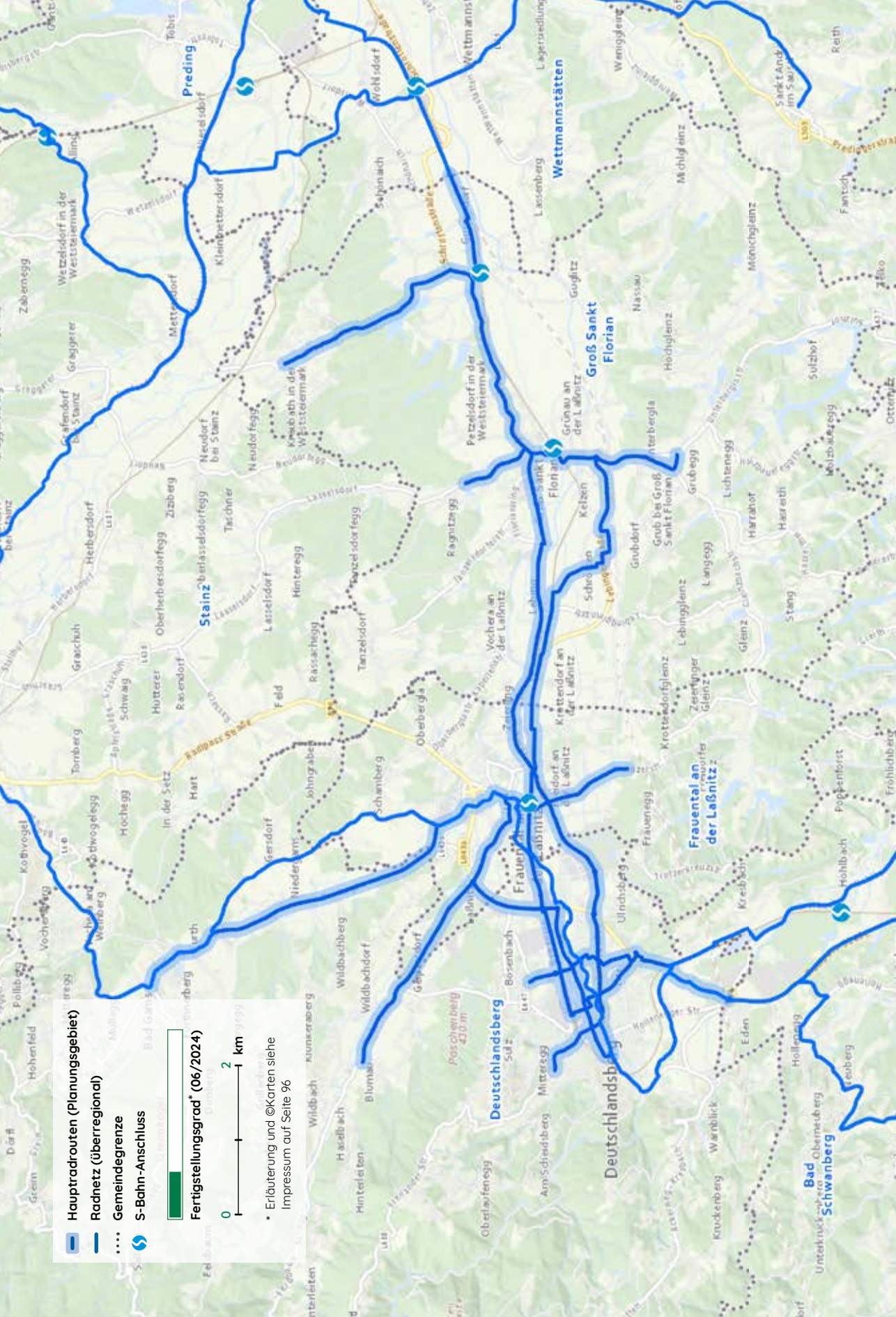
Radverkehrsbeauftragter
 Ing. Christian Pitow

Programmkordinatorin
 Ing.ⁱⁿ Dorothea Gasperl
 (A16, Referat Straßeninfrastruktur –
 Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS)

Bürger:innenbeteiligung
 Mobilitätsbefragung, Workshops

Umsetzungszeitraum
 2021 bis 2027

GO In der Stadtgemeinde Bruck an der Mur sind knapp 30 Prozent aller Wege zur Arbeit oder Ausbildung mit dem Auto kürzer als 5 Kilometer und rund 55 Prozent kürzer als 10 Kilometer. Auf der Basis eines Idealnetzes wurden acht Haupttradrouten entwickelt. Der Bahnhof Bruck an der Mur ist der Quell- bzw. Zielpunkt der meisten Haupttradrouten und dient als eine wesentliche Verknüpfung sämtlicher Radverkehrsanlagen. Entlang der Bahnhofstraße überlagern sich einige Haupttradrouten. Zusätzlich sind Nebenrouten für Lückenschlüsse und zur Erschließung von Wohngebieten vorgesehen.



Region Deutschlandsberg

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Deutschlandsberg,
 Marktgemeinden Frauental und
 Groß Sankt Florian
 179,06 km², 19.061 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

86,6 km, davon 49 km Haupttradrouten
 und 37,6 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

DIⁱⁿ Birgit Hein-Krizek (Deutschlandsberg)
 Thomas Lager (Frauental)
 DI Moritz Purr (Groß Sankt Florian)

Programmkordinatorin

Ing.ⁱⁿ Dorothea Gasperl
 (A16, Referat Straßeninfrastruktur –
 Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS)

Bürger:innenbeteiligung

Befragungen

Konzeptabschluss

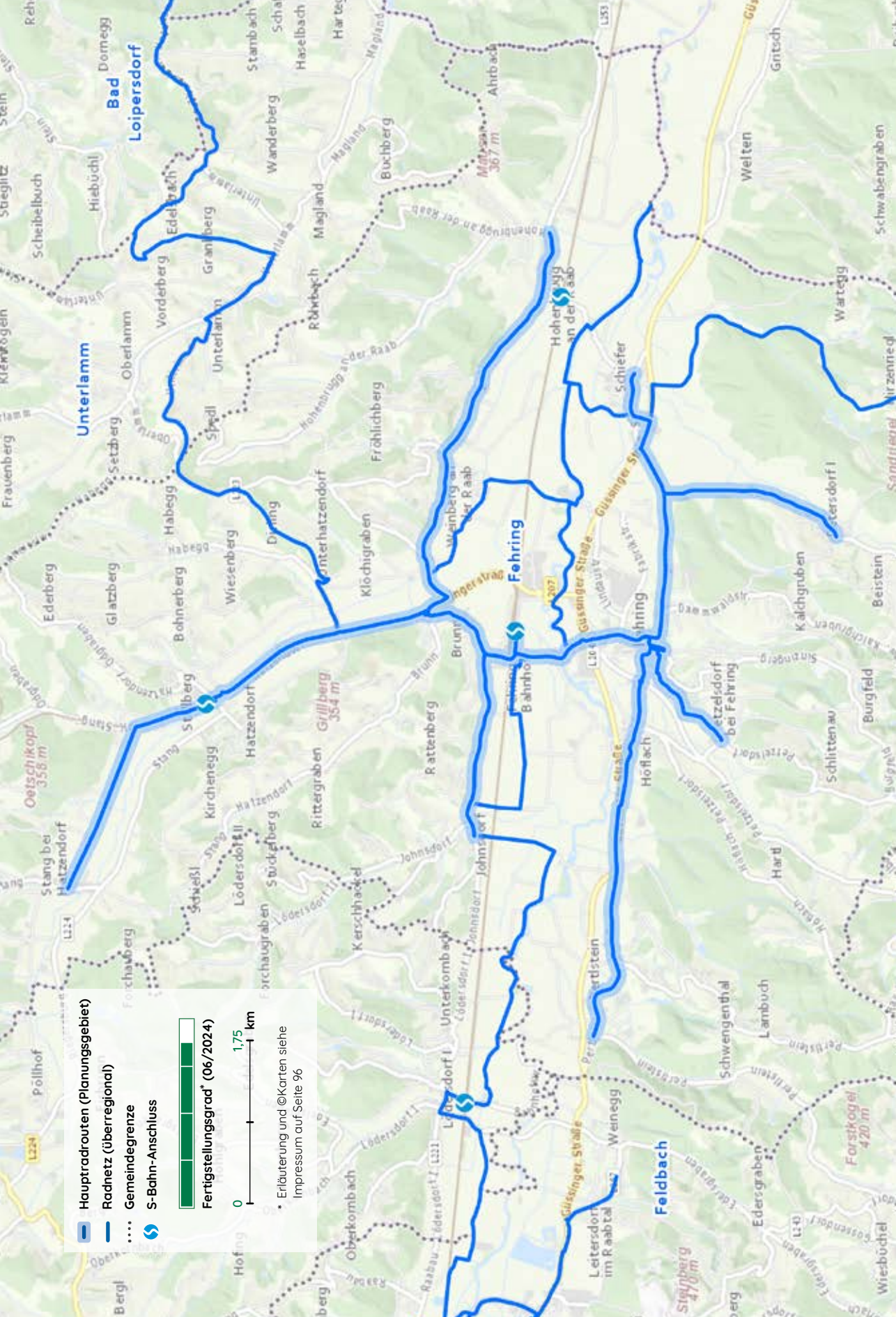
März 2022

Budget

13,8 Mio. Euro



Knapp die Hälfte der Bewohner:innen des Ballungsraumes leben in einem Umkreis von zwei Kilometern vom Zentrum der Stadt Deutschlandsberg. Die Lage im Flusstal der Laßnitz bietet topographisch günstige Bedingungen für den Radverkehr. Über vier S-Bahn-Haltestellen und den Bahnhof Weststeiermark bestehen ÖV-Anbindungen nach Graz, Wies-Eibiswald sowie künftig im Fernverkehr nach Klagenfurt. In den drei Gemeinden des Ballungsraumes wurden vier Haupttradrouten und ein Erschließungsnetz entwickelt. Entsprechend der räumlichen Lage und der Notwendigkeit lückenloser Wegebeziehungen ergibt sich eine regionale Haupttradroute als Hauptverbindung zwischen Deutschlandsberg, Frauental und Groß Sankt Florian. Weiters gibt es in jeder Gemeinde ein Netz aus Haupttradrouten, die zum jeweiligen Ortskern führen, sowie Erschließungsrouten.



Fehring

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Fehring
 87,08 km², 7.193 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

77 km, davon 30 km Haupttradrouten
 und 47 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragter

Ing. Alexander Streit BSc, MSc

Programmkordinator

Ing. Christian Karner
 (Fachabteilung Straßenerhaltungsdienst,
 Regionalleitung Region Feldbach)

Bürger:innenbeteiligung

Befragungen, Befahrungen, Workshops

Umsetzungszeitraum

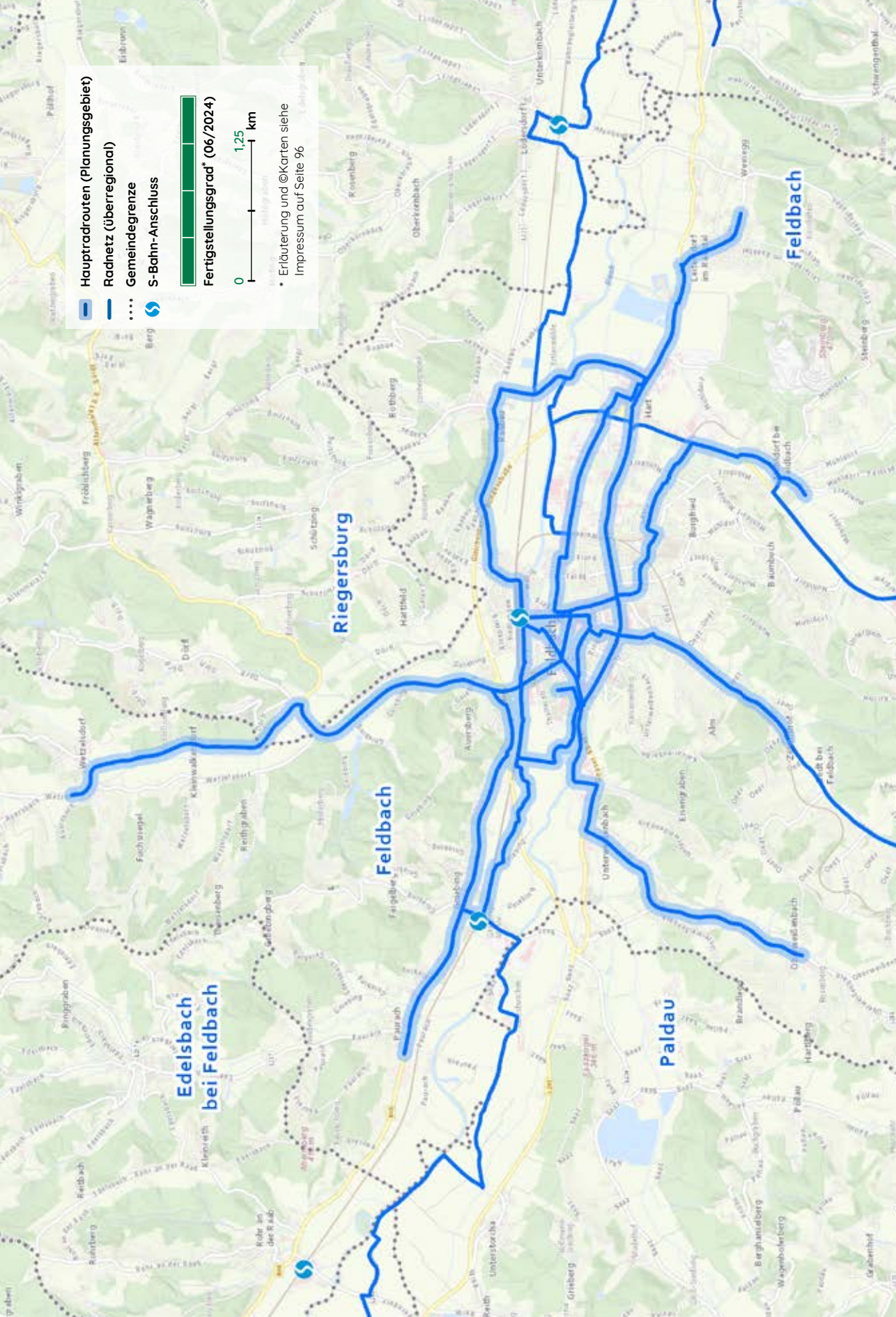
2022 bis 2031

Budget

4,38 Mio. Euro



Es werden sechs Haupttradrouten geschaffen. Ein für das Netz hochwirksamer Streckenabschnitt ist die Verbindung des südlich gelegenen Ortskernes von Fehring mit den Ost-West-Achsen entlang der Raab sowie mit dem Bahnhof im Norden. Das Land Steiermark und die Stadtgemeinde Fehring zielen damit auf eine Verbesserung der rad- und fußläufigen Erschließung von Bahnhof, Volksschule, Musikschule, Neuer Mittelschule sowie des Hauptplatzes ab. Die Verbindung soll größtenteils über Mehrzweckstreifen, im nördlichen Teil über die Verlängerung des bestehenden Geh- und Radweges entlang der geplanten Haupttradroute 3, sichergestellt werden.



Geh- und Radweg Raabau

Feldbach

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Feldbach
67,12 km², 13.515 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

72 km, davon 37,5 km Haupttradrouten
und 34,5 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragter

Ing. Achim Konrad

Programmkordinator

DI Alfred Primschitz
(Baubezirksleitung Südoststeiermark)

Bürger:innenbeteiligung

Befahrungen, Interviews, Workshops

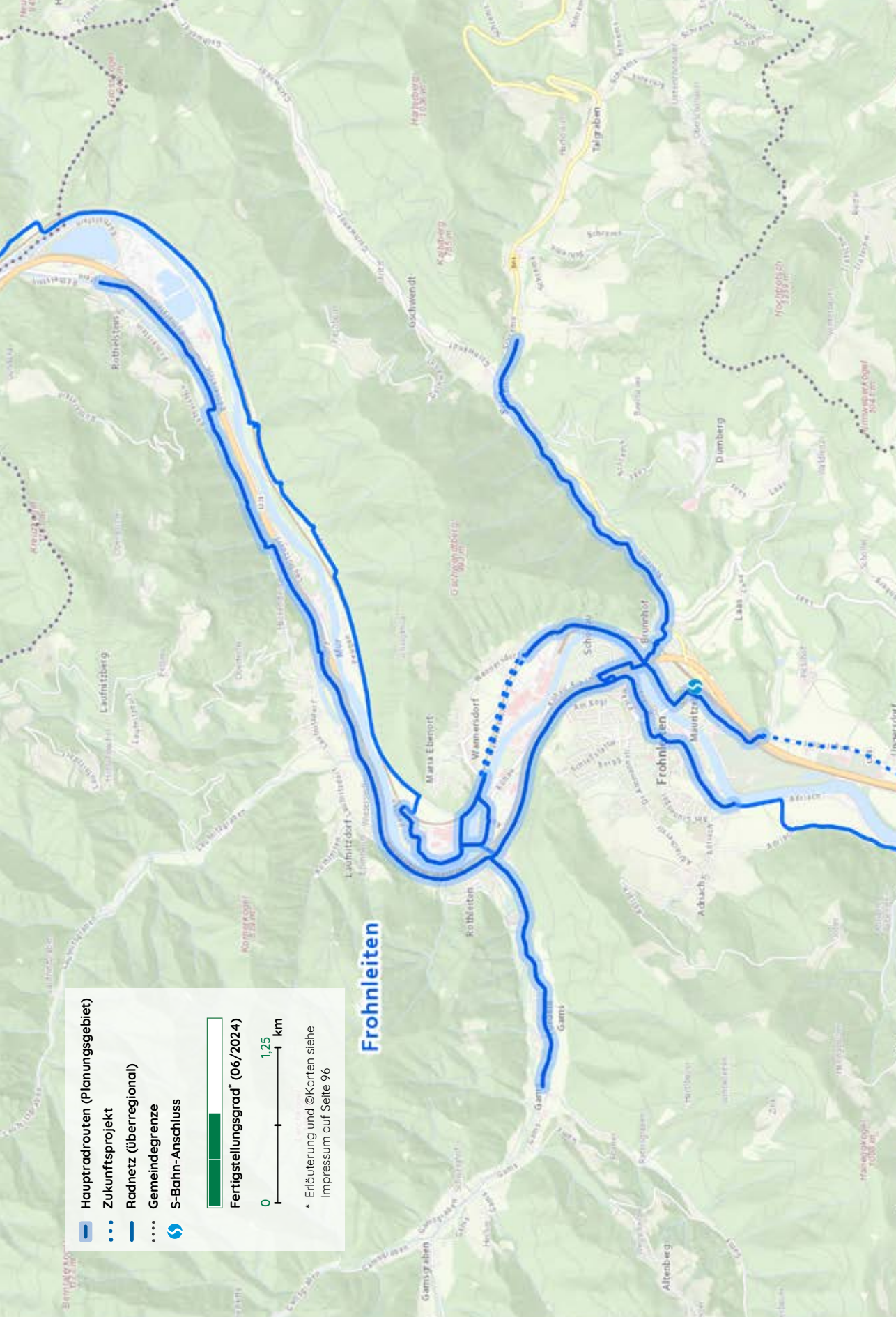
Umsetzungszeitraum

2016 bis 2023

Budget

3,27 Mio. Euro

 Die wesentlichen Quell- und Zielbeziehungen wurden durch die Analyse von Strukturdaten des Planungsgebiets hergestellt. Die anschauliche räumliche Aufbereitung von Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Schulen, Versorgungsinfrastuktur (Verwaltung, Arztpraxen, Apotheken etc.) und Freizeiteinrichtungen bildet die Grundlage für die Gestaltung eines Idealnetzes. Im Zentrum der Stadtgemeinde Feldbach gibt es rund 1.000 Binnenpendler:innen pro Tag. Diese Gruppe birgt ein hohes Potenzial für den Radverkehr, da großteils kurze Wege zurückgelegt werden. Auf der Basis des Idealnetzes Radverkehr wurden sechs Haupttradrouten entwickelt. Das Stadtzentrum zeigt eine verbindende Funktion und dient als eine wesentliche Verknüpfung sämtlicher Radverkehrsanlagen. Zusätzlich wurde ein Netz für die untergeordnete Erschließung sowie zur Schließung von Lücken erarbeitet.



Geh- und Radweg L121

Frohnleiten

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Frohnleiten
153,91 km², 6.668 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

39 km, davon 25 km Haupttradrouten
und 14 km Erschließungsnetz

Programmkordinatorin

DJⁱⁿ Eva Ellmaier
(A16, Referat Straßeninfrastruktur -
Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS)

Bürger:innenbeteiligung


Befragungen, Befahrungen

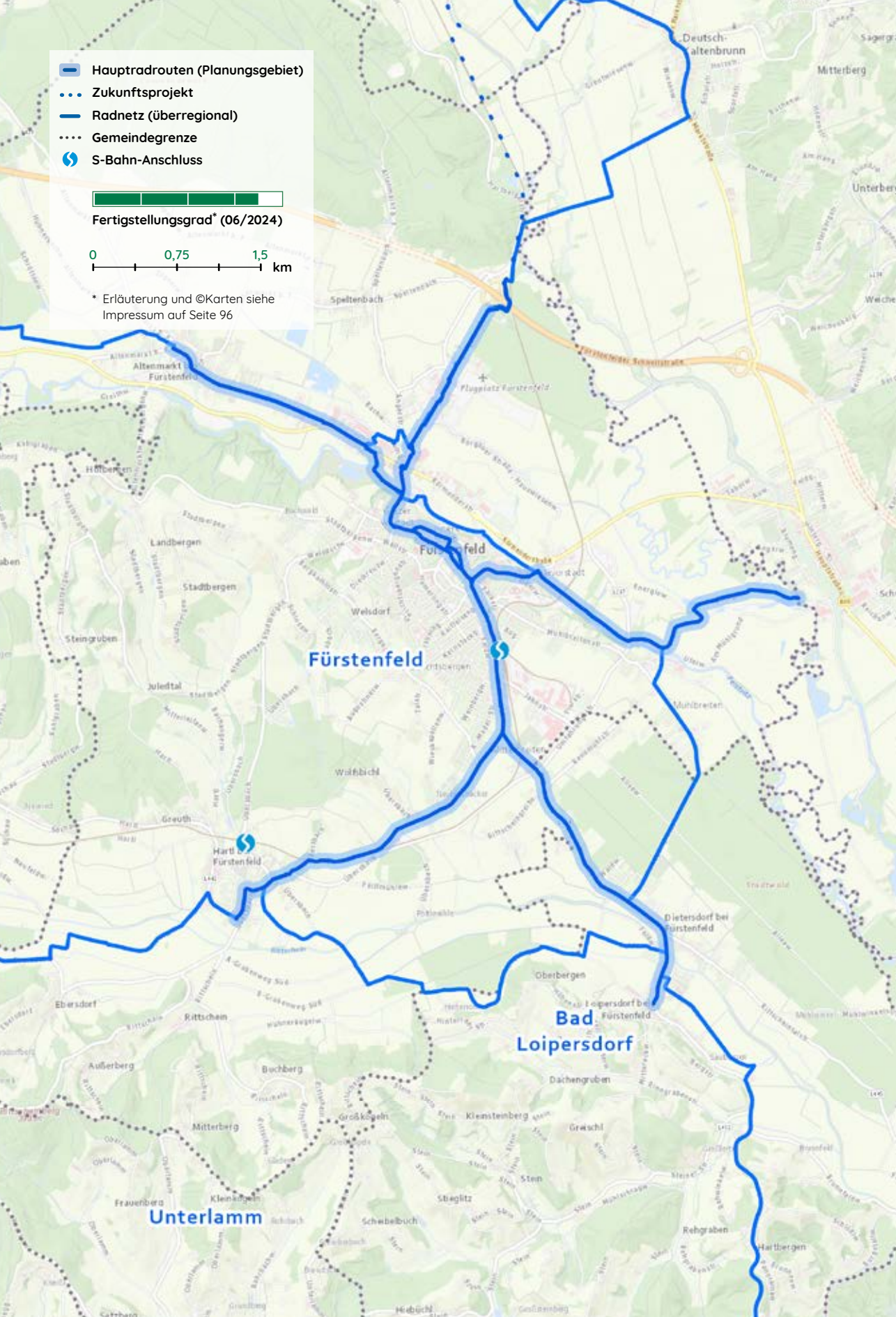
Umsetzungszeitraum

Erste Etappe: 2024 bis 2026

Budget

Gesamtprojekt: 5,6 Mio. Euro
Erste Etappe: 1,578 Mio. Euro

 Die Stadtgemeinde Frohnleiten ist von der Mur geprägt, deren Tal die Gemeinde im Osten von Nord nach Süd durchzieht. Die meisten Arbeitsplätze befinden sich nahe dem Ortskern in einem Umkreis von etwa zwei Kilometern. Der zentrale Siedlungsraum ist über den Bahnhof ans S-Bahn-Netz angebunden (S1 Richtung Graz und Bruck/Mur). Unter Berücksichtigung des Wegenetzes und der Steigungen ist der Bahnhof von 3.900 Hauptwohnsitzen aus binnen 10 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Entsprechend der räumlichen Lage des Zentrums und der weiteren Ortsteile entlang der Flusstäler und der Wichtigkeit der lückenlosen Wegebeziehungen zwischen diesen Siedlungsräumen ergibt sich ein kreuzförmiges Netz aus Haupttradrouten mit einer Verdichtung mittels Erschließungsrouten im Ortskern.



Instandsetzung Geh- und Radweg Steinriegelbrücke

Fürstenfeld

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Fürstenfeld
 50,31 km², 8.902 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

52,1 km, davon 25,9 km Haupttradrouten
 und 26,2 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragter

DI (FH) Franz Nieß

Programmkordinator

Ing. Martin Rodler
 (Baubezirksleitung Oststeiermark)

Bürger:innenbeteiligung

Befragungen, Informationsveranstaltung

Umsetzungszeitraum

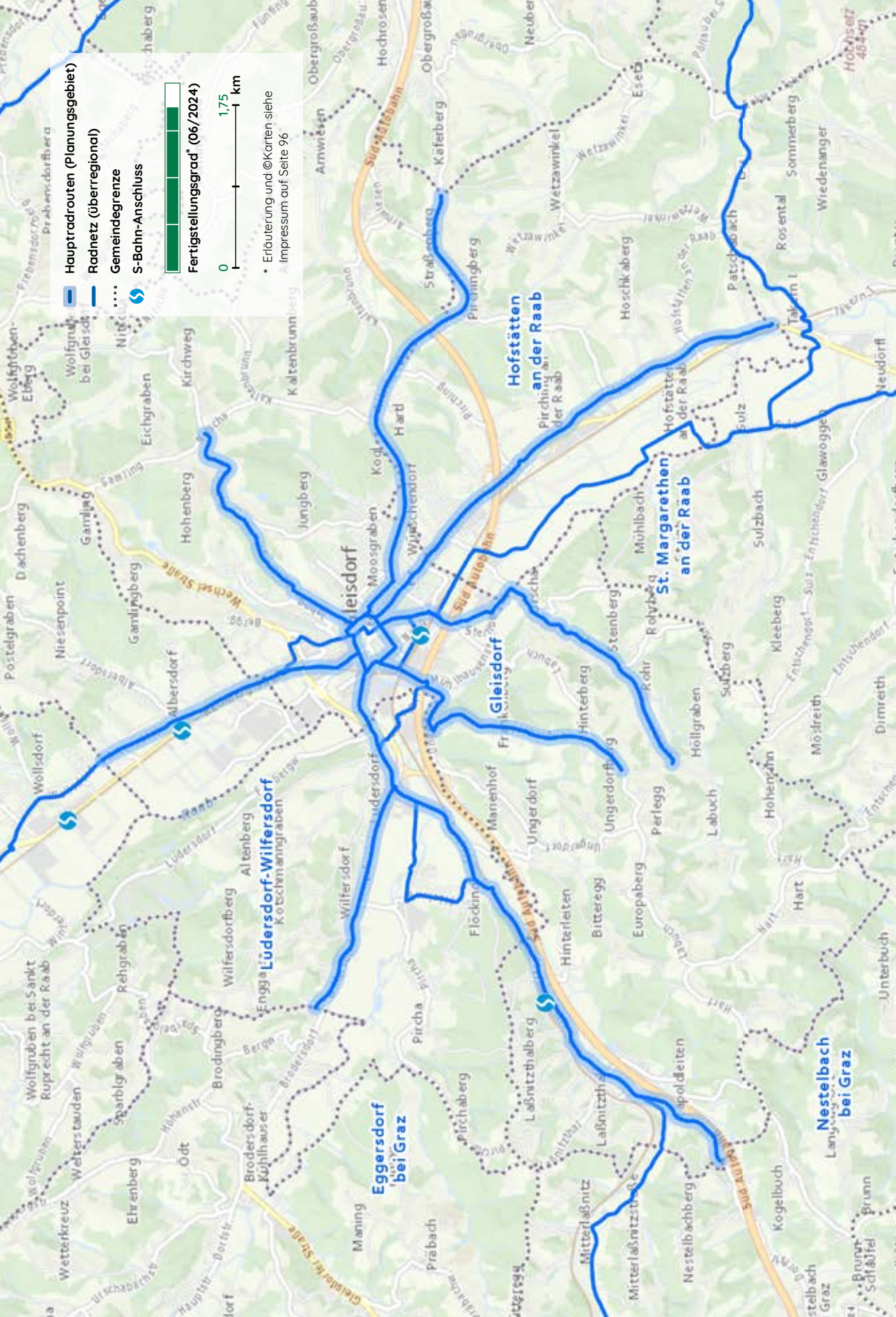
2021 bis 2026

Budget

3,11 Mio. Euro



Es wurden fünf Haupttradrouten und Erschließungsrouten in der Stadtgemeinde Fürstenfeld entwickelt. Haupttradrouten erlauben unter anderem Geschwindigkeiten über 20 km/h, Überholen und Begegnungen ohne Störung des Verkehrsflusses sowie direkte Verbindungen mit geringer Steigung. Als höchstrangiges Netzelement führen diese Routen hin und weg von Versorgungs- oder Verwaltungseinrichtungen, durch dichte Siedlungsräume, an prominente Plätze (Points of Interest) sowie entlang verbindender Straßen des motorisierten Individualverkehrs. Wesentlich für die Netzwirksamkeit sind Erschließungsrouten, die hochwertige Verbindungen zwischen Haupttradrouten sicherstellen.



Multimodaler Knoten Gleisdorf Westbahnhof

Region Gleisdorf

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Gleisdorf, Gemeinden Ludersdorf-Wilfersdorf, Albersdorf-Prebuch, Hofstätten an der Raab
 81,00 km², 18.727 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

123,6 km, davon 37,7 km Haupttradrouten und 85,9 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

DI Philipp Sonnleitner (Gleisdorf)
 Bgm. Robert Schmiendorfer (Albersdorf-Prebuch)
 Bgm. Ing. Werner Höfler (Hofstätten an der Raab)
 Dr. Peter Moser (Ludersdorf-Wilfersdorf)

Programmkordinator

DI Thomas Wankhammer
 (A16, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur - Neubau)

Bürger:innenbeteiligung

Befragungen, Befahrungen, Workshops

Umsetzungszeitraum

2021 bis 2028

Budget

9,60 Mio. Euro



Die Hälfte der Einwohner:innen lebt im Umkreis von zwei Kilometern ums Zentrum der Stadtgemeinde Gleisdorf. Auch die meisten Arbeitsplätze und Points of Interest konzentrieren sich im Stadtkern. Der Zusammenfluss von Raab und Rabnitz schafft eine ideale Topographie fürs Radfahren. Über vier Haltestellen ist die Kleinregion in drei Richtungen (Weiz, Feldbach und Graz) ans S-Bahn-Netz angeschlossen, dazu kommen Regibus-Korridore nach Graz, Hartberg und Fürstenfeld. Im Planungsgebiet wurden neun Haupttradrouten und Erschließungsrouten mit einer Gesamtlänge von über 120 km entwickelt, die ein konzentrisches Netz mit einer Ringroute um das Zentrum von Gleisdorf ergeben.



Bürgermeister Christoph Stark
(Gleisdorf)

In faktisch allen Gemeinden der Steiermark sind Bemühungen und konkrete Aktivitäten sichtbar, den Radverkehr attraktiver zu machen bzw. den Modal Split neu zu ordnen. Dank der Unterstützung des Landes Steiermark und der Radverkehrsstrategie gelingt hier vieles.

In der Stadtgemeinde Gleisdorf ging diese Entwicklung mit einem viel und lange diskutierten Paradigmenwechsel einher. Parallel zum Kleinregionalen Radverkehrskonzept mit den Gemeinden Hofstätten/Raab, Albersdorf-Prebuch und Ludersdorf-Wilfersdorf stand vor allem der zweispurige Einbahnring in der Stadt im Fokus der Überlegungen und Diskussionen.

Auslöser waren die damals am Ring (= Landesstraße) vorhandenen Fußgängerübergänge, die auf Basis rechtlicher Veränderungen so nicht mehr sein durften. Aber was tun? 14 Ampeln errichten? Mittelaufstandsflächen mit großem Raumbedarf bauen? Sie weglassen?

Der sich über viele Monate hinweg herauskristallisierende Vorschlag, den zweispurigen Ring für den KFZ-Verkehr auf eine Spur rückzubauen und die so freiwerdende Fläche für Rad- und Fußverkehr zu nutzen, stieß bei vielen Proponent:innen auf Unverständnis, da und dort sogar auf vehemente Ablehnung. Was hier angedacht wurde, war in den Augen vieler schlichtweg undenkbar.

Ein viel diskutierter Paradigmenwechsel

Was folgte, waren unzählige Untersuchungen, Messungen, Analysen, Planungen und vor allem Diskussionen. In diesem Zusammenhang danke ich dem Land Steiermark und allen Mitwirkenden für den langen Atem.

In Zahlen gegossen hieß das für den Prozess: 2017 Start der Diskussion, im Juni 2021 folgte der Grundsatzbeschluss im Gemeinderat, bis März 2022 wurde mittels einfacher Absperrung eines Fahrstreifens ein „Kapazitätstest“ durchgeführt, um auch mit begleitenden Messungen nachzuweisen, ob eine Spur für den Verkehr ausreicht – und sie reichte aus. Ab Sommer 2022 wurde sodann ein Bauabschnitt nach dem anderen umgesetzt, 2025 soll der finale Lückenschluss erfolgen.

Damit wurde in der Stadtgemeinde Gleisdorf die Zeit des Mobilitätswandels eingeläutet, der nicht zuletzt auch dem Stadtbild nützt.



Bürgermeister Ingo Reisinger
(Weiz)

Mit dem „Radverkehrskonzept Region Weiz“ haben wir die Chance erhalten, das Radwegenetz sowie die Radinfrastruktur in der Stadt Weiz sowie in den Nachbargemeinden Thannhausen, Naas, Mortantsch, Mitterdorf und Sankt Ruprecht/Raab entscheidend zu erweitern und damit die Fahrradnutzung attraktiver zu machen. Das Konzept sieht neben den sieben Hauptradrouten mit der Stadt Weiz im Zentrum des Radwegenetzes auch Neben- und Verbindungsrouten vor, die sich spinnennetzförmig über die Stadt und die angrenzenden Umlandgemeinden legen und so die flächendeckende und lückenlose Erschließung der Region Weiz gewährleisten.

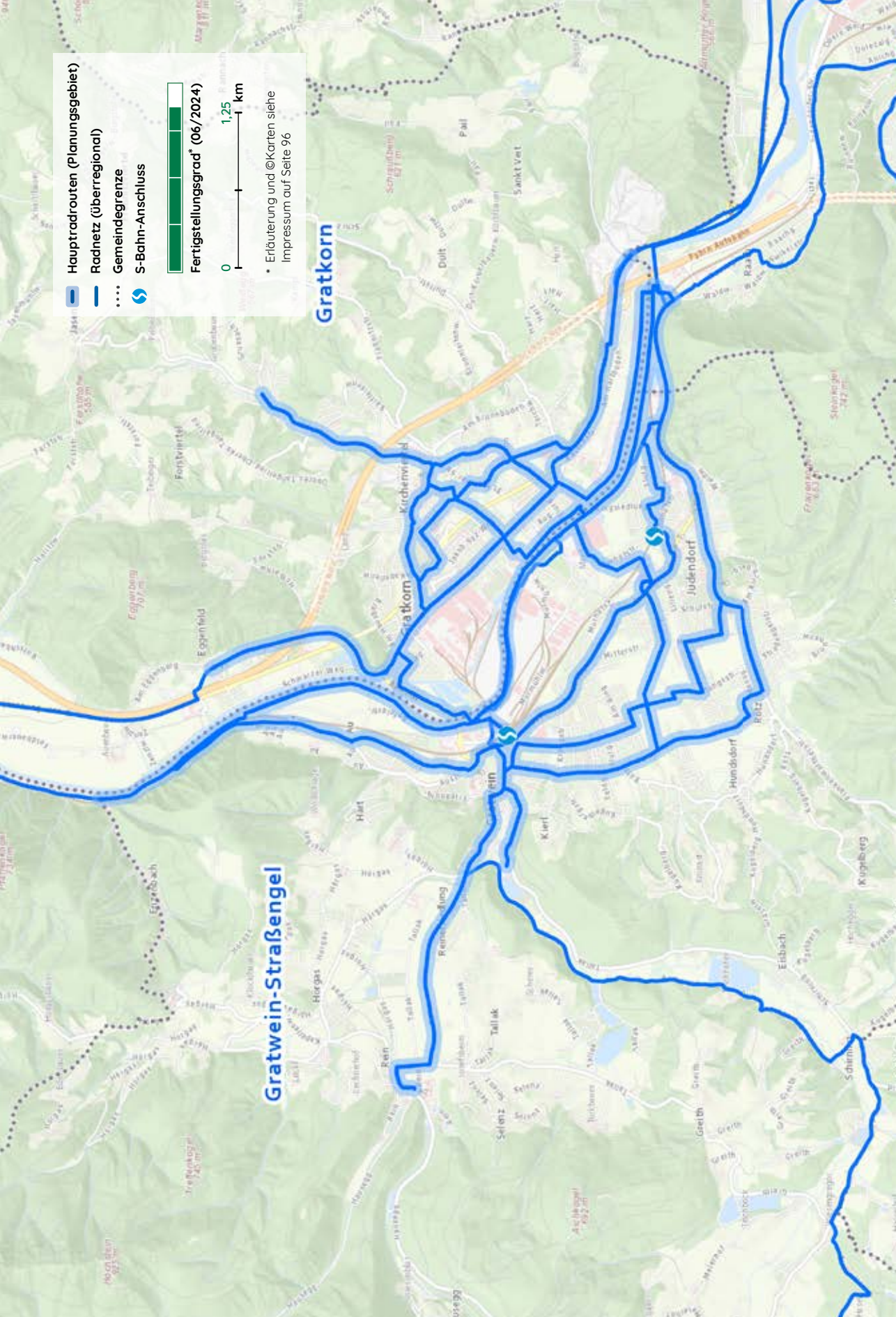
Ich bin überzeugt, dass die Umsetzung dieses zukunftsorientierten Konzeptes der Bevölkerung neue und wichtige Möglichkeiten der zusätzlichen Nutzung des Fahrrads eröffnet. Denn erstmals wird die Region durchgängig mit einem Radnetz verbunden, das den Bewohnerinnen und Bewohnern die Chance bietet, mit dem Rad den Weg zur Arbeit, aber auch zum Einkauf, für Freizeitaktivitäten sowie für Sport sicher, umweltschonend und klimabewusst zu nutzen. Radfahren wird dadurch nicht nur attraktiver, sondern dem Individualverkehr mit Auto oder Moped als echte Alternative mehr als gleichberechtigt zur Seite gestellt.

Ein Zukunftskonzept zur lückenlosen Erschließung

Als Ergänzung zur Errichtung der Radwege sieht das Konzept neben der Schaffung der notwendigen Radinfrastruktur auch Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung vor, die zum Radfahren motivieren.

Als Stadt Weiz haben wir uns seit langem der Förderung sanfter Mobilität verschrieben. So hat sich schon seit Jahren unser WeizBike-Fahrradverleihsystem bestens bewährt und mit der Fußverkehrsstrategie legen wir besonderes Augenmerk auf optimale Rahmenbedingungen für das Gehen in der Stadt. Schließlich kann die S-Bahn (S31) seit März 2024 innerstädtisch kostenlos genutzt werden.

Mit all diesen Maßnahmen legen wir Bausteine, um die Verkehrsbelastung in unserer „Stadt der kurzen Wege“ zu vermindern und den Menschen den Umstieg auf sanfte Mobilitätsformen schmackhaft zu machen.



Murbrücke

Gratkorner Becken

Planungsgebiet

Marktgemeinden Gratwein-Straßengel und Gratkorn
121,18 km², 21.189 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

99 km, davon 49 km Hauptradrouten und 50 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Johanna Tentschert (Gratwein-Straßengel),
Mag. Johann Preitler (Gratkorn)

Programmkordinator

Ing. Johannes Kurz
(Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum)

Bürger:innenbeteiligung

Befragungen, Befahrungen, Workshops

Umsetzungszeitraum

2019 bis 2028

Budget

9,72 Mio. Euro



Das Radverkehrskonzept beruht auf Verträgen zwischen dem Land Steiermark und den beiden Marktgemeinden Gratwein-Straßengel und Gratkorn. Auf Basis einer Bedarfserhebung und einer Bürger:innenbefragung, an der sich 600 Personen beteiligt haben, wurden acht Hauptradrouten sowie ein Netz von Nebenrouten zur untergeordneten Erschließung und für Lückenschlüsse erarbeitet. Aufbauend auf das Idealnetz wurde die optimale Verteilung von 38 Fahrrad-Abstellanlagen bei Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, größeren Wohnanlagen, Schulen und anderen Ausbildungsstätten, Arbeitsstätten, großen Einzelhandelsgeschäften, Ämtern und Freizeiteinrichtungen konzipiert.



Bürgermeister Michael Feldgrill
(Gratkorn)

Meilensteine erreicht, weitere in Planung

Im Jahr 2018 wurde das umfassende Radverkehrskonzept für das Gratkorn Becken, das die Marktgemeinden Gratkorn und Gratwein-Straßengel umfasst, erfolgreich fertiggestellt. Mit einer geplanten Gesamtlänge von 32,16 Kilometern soll das Radzielnetz den Alltagsradverkehr in Gratkorn erheblich verbessern. Seit 2019 befindet sich die Umsetzung in vollem Gange, mit dem Ziel, alle Maßnahmen bis 2028 abzuschließen.

Bereits jetzt wurden erste wichtige Projekte realisiert. Dazu gehören die Verbreiterung und der Ausbau des Geh- und Radweges in der Brucker Straße sowie der neue Geh- und Radweg in der Kirchengasse und am Rinnergrund. Um die Orientierung für Radfahrer:innen zu erleichtern und den Radverkehr weiter zu fördern, wurden die Hauptradrouten zudem mit farbigen Piktogrammen versehen. Eine neue Radverkehrsbrücke, die im Zuge des Kraftwerksbaus errichtet wurde, sowie die Verbreiterung des Geh- und Radweges entlang der L302 bis zur Eggenfelder Straße zählen ebenfalls zu den bereits umgesetzten Maßnahmen.

In den kommenden Jahren stehen weitere wichtige Projekte an, darunter der Aus- und Umbau der restlichen Brucker und Grazer Straße von der Bahnhofstraße bis zur St. Stefaner Straße. Auch die Einbindung der Harter Straße an die B67 wird umgestaltet, um die Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen weiter

zu erhöhen. Ein besonderer Fokus liegt zudem auf dem Umbau des Knotens Dr. Karl Renner Straße/Brucker Straße, der künftig als Begegnungszone gestaltet wird.

Die bisher umgesetzten Maßnahmen sind ein großer Schritt in Richtung eines modernen und sicheren Radverkehrsnetzes in Gratkorn. Wir sind stolz auf das Erreichte und blicken gespannt auf die nächsten Jahre, in denen wir unser Ziel weiterverfolgen werden.

Neben den Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wird noch in diesem Jahr der erste TIM-Standort in der Marktgemeinde Gratkorn eröffnet. Hier wird es für die Bürger:innen und Bürger ein Car-Sharing-Fahrzeug sowie ein Sharing-Lastenfahrrad geben, die bequem über die TIM-Plattform ausgeliehen werden können.



Bürgermeisterin Doris Dirnberger
(Gratwein-Straßengel)

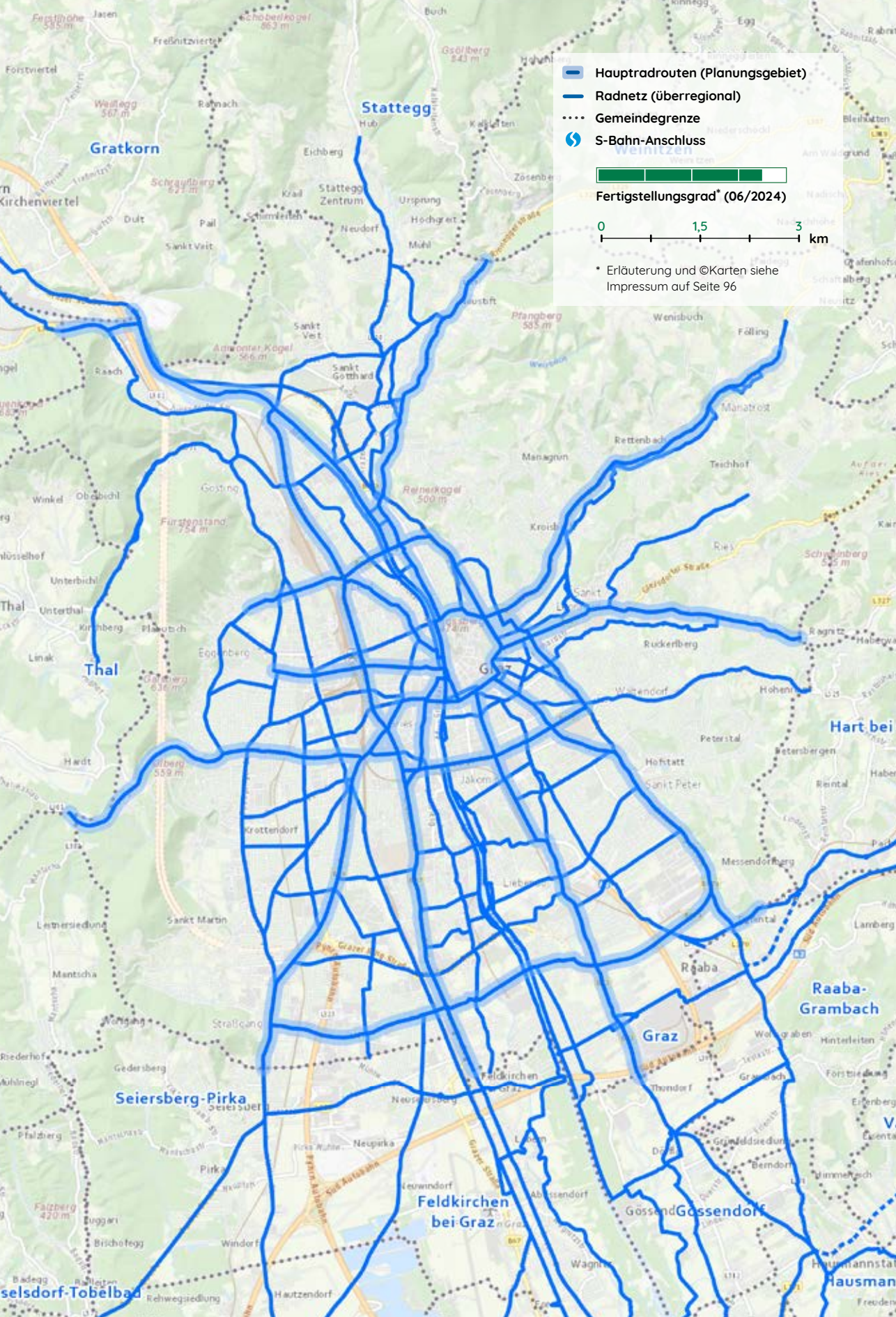
Die Bevölkerung zum Radfahren motivieren

Wir haben im Jahr 2018 mit dem Land Steiermark und unserer Nachbargemeinde Gratkorn gemeinsam mit unseren Bürger:innen ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Seither arbeiten wir kontinuierlich an der Umsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung des Alltagsradverkehrs. Wir bauten neue Radwege, neue moderne Radabstellanlagen, installierten Radserviceboxen und organisierten unser Verkehrssystem um. Nach einer Fahrradstraße soll es in naher Zukunft auch eine Fahrradzone in unserer Gemeinde geben.

Neben den baulichen Maßnahmen versuchen wir auch die Bevölkerung zu motivieren, ihre Alltagswege mit dem Rad zurückzulegen. Wir veranstalten gemeinsam mit der KEM Grat² Radserviceaktionen, Jugendsprechtag zum Thema Mobilität und E-Bike-Kurse. Im Rahmen der Mobilitätswoche gibt es seit zwei Jahren auch einen Radflashmob beim Radfest unserer Nachbargemeinde. Wir sind sehr stolz auf die bisher umgesetzten Projekte, wie den Mur-Radweg oder die Unterführung des Schirningbaches in Gratwein. Ein weiterer Meilenstein ist die Umsetzung des Radweges Richtung Rein. Dieser Geh- und Radweg entsteht aus einem sanierungsbedürftigen Gehweg und bietet in Zukunft Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.

Sichere Radwege sind die Voraussetzung dafür, dass Menschen die Entscheidung treffen, aufs Auto zu verzichten und ihre kürzeren Wege im Alltag mit dem Rad erledigen. Ich sehe es als wichtige Aufgabe von Kommunen, diese Voraussetzungen nach Möglichkeit zu schaffen.

Wir wollen in Zukunft auch verstärkt auf barrierefreie Gehwege in unserem Gemeindegebiet setzen. Einzelne Maßnahmen wie Gehsteigabsenkungen werden sukzessive durchgeführt und mit der Teilnahme am Fußverkehrskonzept wollen wir hier strategische Planungen für die Förderung des Zu-Fuß-Gehens umsetzen. Neben der aktiven Mobilität fördern wir auch den öffentlichen Busverkehr, um die Taktung der Linien und die Bedienzeiten in unserem Gemeindegebiet zu verbessern.



Radoffensive Graz 2030

Planungsgebiet

Stadt Graz
127,57 km², 302.749 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

211 km, davon 87,5 km Haupttradrouten
und 123,5 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Markus Kronheim, MSc, DI Helmut Spinka

Programmkoordinator

DI Dr. Peter Sturm
(A16, Referat Gesamtverkehrsplanung
und Straßeninfrastruktur - Neubau)

Bürger:innenbeteiligung

Radnetzstudie, Befahrungen,
Fokusgruppen, Befragungen

Umsetzungszeitraum

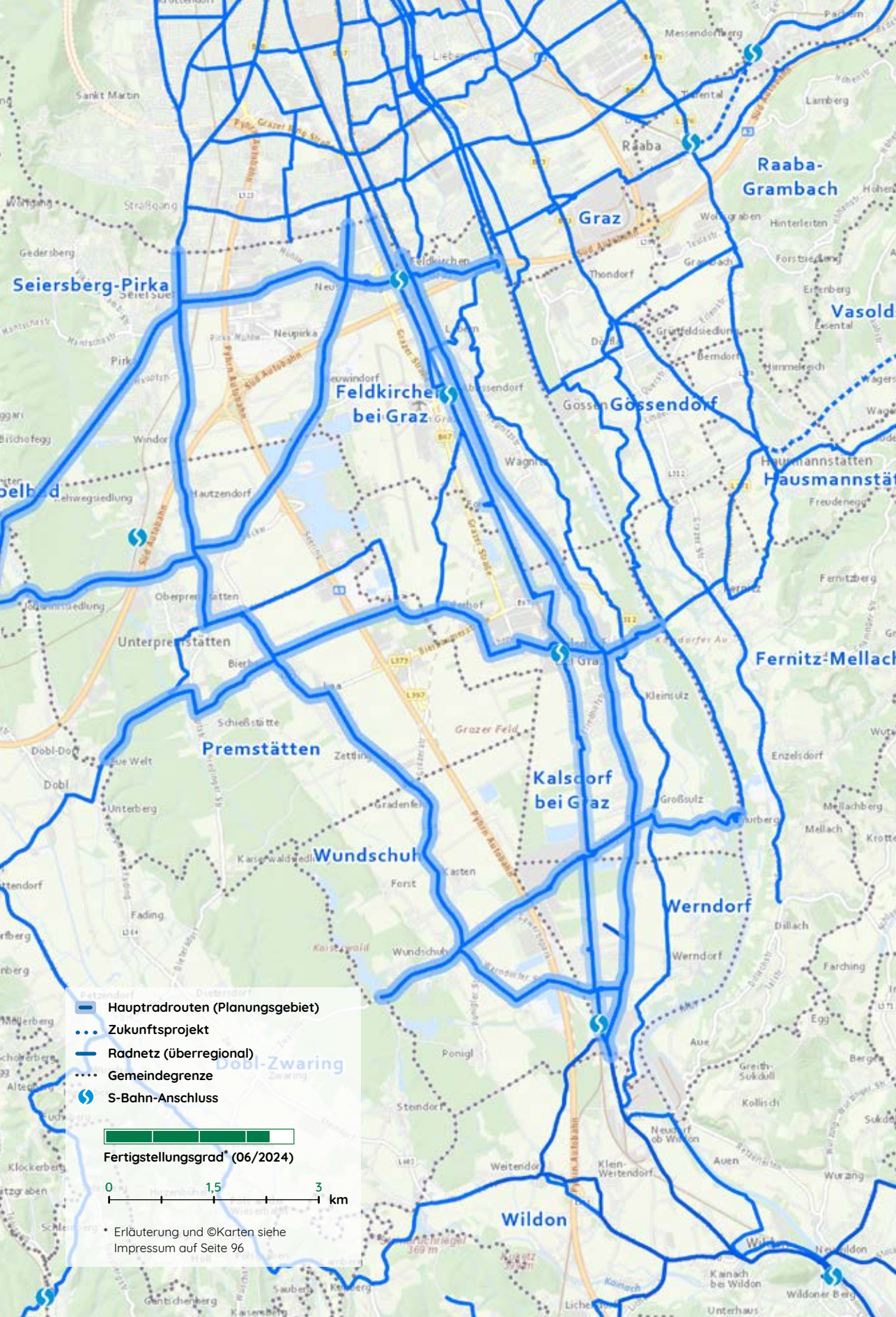
2021 bis 2030

Budget

100,00 Mio. Euro
(Landesanteil: 50 Mio. Euro)



Im Herbst 2019 haben sich die Landeshauptstadt Graz und das Land Steiermark auf die größte Radverkehrsinitiative geeinigt, die jemals in Österreich in Angriff genommen wurde. Stadt- und Landesregierung wollen Graz zu einer der Radhauptstädte Europas machen. Mit einem Gesamtbudget 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. Der Masterplan zur Radoffensive Graz 2030 ist ein Routennetz, das Stadtteile, Zentrum und Umgebungsgegenden schneller und sicherer miteinander verbindet, und ein Bekenntnis zu einem Umstieg auf aktive Mobilität und zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung.



GU6

Planungsgebiet

Marktgemeinden Feldkirchen bei Graz, Kalsdorf bei Graz, Premstätten, Gemeinden Seiersberg-Pirka, Werndorf, Wundschuh
 92,07 km², 40.033 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

185 km, davon 76 km Haupttradrouten und 109 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Philipp Prischnegg (Feldkirchen bei Graz)
 Alexandra Weinberger (Kalsdorf bei Graz)
 Michael Fischer (Premstätten)
 Jasmin Rieberer-Stangl, MSc (Seiersberg-Pirka)
 Bgm. Alexander Ernst (Werndorf)
 Birgit Stöger-Mitterecker (Wundschuh)

Programmkoordinator

Ing. Johannes Kurz
 (Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum)

Bürger:innenbeteiligung

Fragebogen und Online-Befragungen, Workshops, Befahrungen

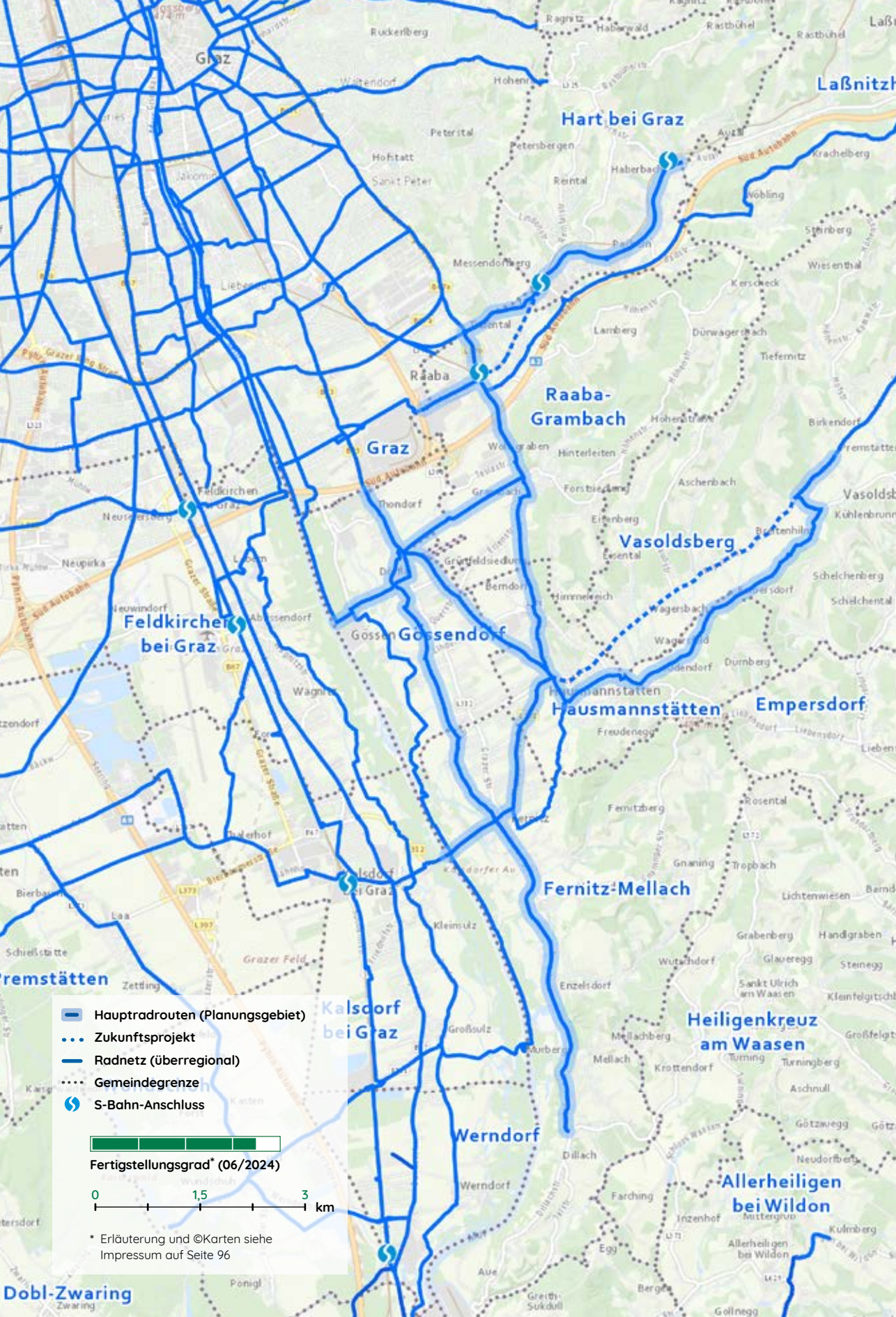
Umsetzungszeitraum

Erste Etappe: 2024 bis 2026

Budget

Gesamtprojekt: 32,16 Mio. Euro
 Erste Etappe: 13,0 Mio. Euro

 Bei der Routenplanung wurden sowohl bestehende Radwege als auch wichtige ÖV-Knotenpunkte berücksichtigt. Das Radverkehrskonzept GU6 beinhaltet acht Haupttradrouten und als Ergänzung Nebenradrouten, um eine Netzwirkung zu erzielen. Zusätzlich verläuft entlang der Südbahn ein nahezu lückenloser Bahnbegleitweg, der im Radverkehrskonzept als Nord-Süd-Magistrale hinterlegt ist und eine überregionale Radverbindung darstellt. Die Haupttradrouten und die Nord-Süd-Magistrale verbinden in erster Linie die Gemeindezentren untereinander und mit der Landeshauptstadt Graz.



Fahrradzone Fernitz

GU-Süd

Planungsgebiet

Marktgemeinden Gössendorf, Hausmannstätten, Raaba-Grambach und Vasoldsberg, Gemeinden Fernitz-Mellach und Hart bei Graz
88,15 km², 28.231 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

100,2 km, davon 37 km Haupttradrouten und 63,2 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Johannes Ulrich (Gössendorf)
Johann Lendl (Hausmannstätten)
Josip Cindric (Raaba-Grambach)
Florian Czerny (Vasoldsberg)
Ing. David Ziegler (Fernitz-Mellach)
Jakob Binder, BSc (Hart bei Graz)

Programmkordinator

Peter Ulmer
(Baubezirksleitung Steirischer Zentralraum)

Bürger:innenbeteiligung

Online-Befragung, Rad-Sternfahrt,
Mobilitätstag, Workshops

Umsetzungszeitraum

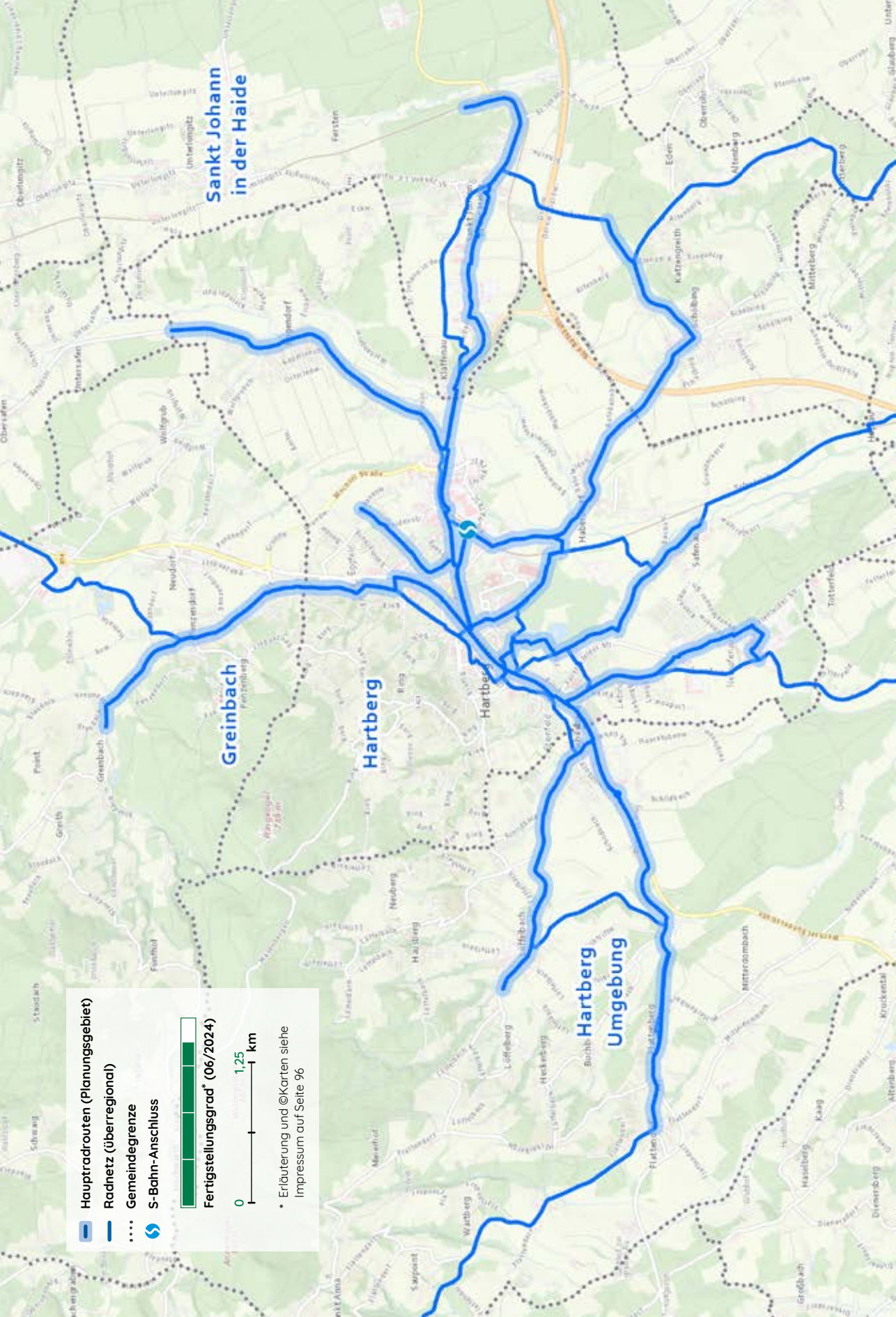
Erste Etappe: 2023 bis 2025

Budget

Gesamtprojekt: 13,6 Mio. Euro
Erste Etappe: 4,9 Mio. Euro



Die sechs Haupttradrouten verbinden in erster Linie die Zentren untereinander respektive die Landeshauptstadt Graz mit den südlichen Umlandgemeinden. Dabei waren die Radnetzstudie bzw. die bestehenden Haupttradrouten der Stadt Graz von hoher Bedeutung. Die Kriterien für die Routen- und Anlageauswahl richten sich nach den Empfehlungen der Hauptqualitätskriterien Sicherheit, Direktheit und Kontinuität. Unter Berücksichtigung dieser Kriterien wird versucht, bestehende Infrastruktur zu nutzen, um möglichst kosteneffiziente Maßnahmen zu erstellen. Ein besonderes Augenmerk wurde zudem auf die Kreisverkehre gelegt.



Geh- und Radweg Unterführung B50

Region Hartberg

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Hartberg,
Gemeinden Hartberg Umgebung,
Sankt Johann in der Haide, Greinbach
98,87 km², 13.100 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

81,1 km, davon 23,1 km Haupttradrouten
und 58 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

DI Anton Schuller,
DI Manfred Schuller (Hartberg)

Programmkoordinator

Ing. Martin Rodler
(Baubezirksleitung Oststeiermark)

Bürger:innenbeteiligung

Workshops, Umweltstammtische

Umsetzungszeitraum

2019 bis 2025

Budget

5,10 Mio. Euro



Das Radverkehrskonzept für die Region Hartberg beinhaltet insgesamt sechs Haupttradrouten und zehn Neben- oder Teiltradrouten, die eine flächige Ergänzung des Haupttradroutennetzes bilden. Die Haupttradrouten verbinden in erster Linie die Umlandgemeinden mit der Stadt Hartberg und untereinander. Eine dieser Haupttradrouten verläuft ungefähr in West-Ost-Richtung, während die restlichen annähernd in Nord-Süd Richtung verlaufen. Die Kriterien für die Routen- und Anlageauswahl waren Sicherheit, Direktheit und Durchgängigkeit. Zudem wird versucht, weitestgehend bereits bestehende Infrastruktur zu nutzen, um die Maßnahmen möglichst kosteneffizient zu gestalten.



Bürgermeister Markus Martschitsch
(Hartberg)

Straßenentlastung für zügiges Vorankommen

Laut Prognosen des Landes wird das Verkehrsaufkommen in Hartberg weiter steigen. Mehr Verkehr erfordert einen intelligenten Ausbau der Infrastruktur. Dabei versuchen wir allen Verkehrsteilnehmer:innen optimale Bedingungen zu bieten und den verfügbaren Verkehrsraum intelligent aufzuteilen. Durch den Radwegebau zielen wir auf eine Verlagerung von Alltagsfahrten vom Auto auf das Fahrrad ab. Neben dem Umweltschutz und positiven Effekten auf die Gesundheit entlasten wir damit unsere Straßen und ermöglichen der Bevölkerung ein zügiges Vorankommen in der Stadt.

Im Ausbau der Radfahrverkehrsinfrastruktur ist uns besonders viel gelungen. Das überregional beschlossene Radverkehrskonzept von 2018 setzen wir konsequent um. Im Jahr 2019 haben wir einen neuen Geh- und Radweg entlang der Rössvarstraße inkl. einer neuen Unterführung beim Europaplatz errichtet. In den Jahren 2023 und 2024 folgte dann der nächste Meilenstein: Ein neuer Geh- und Radweg von der Stefan-Seedoch-Allee bis nach Eggendorf inkl. der neuen Unterführung beim HATRIC. Weiters haben wir die Bahnübergänge Habersdorfer Straße und Prolactal radfahrtauglich gemacht. Somit kann die Hauptradroute 1 von Maria Lebing im Westen der Stadt bis nach Eggendorf/Sankt Johann in der Haide im Osten direkt, rasch und sicher befahren werden. Mit diversen bewusstseinsbildenden Maßnahmen,

Marketing, Schulprojekten und Radveranstaltungen versuchen wir unserer Bevölkerung den Umstieg auf das Fahrrad oder E-Bike schmackhaft zu machen. Denn nur belebte und gut genutzte Radwege führen zu einer Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf das Fahrrad.

All diese Projekte wurden in Kooperation und mit kräftiger Unterstützung durch das Land Steiermark, A16, umgesetzt. Hierfür danke ich für die fachliche und inhaltliche und besonders für die finanzielle Unterstützung.

Abschließend möchte ich betonen, dass mir als Bürgermeister der Bezirkshauptstadt Hartberg und Sprecher der Wirtschaftsregion Hartberg ein gutes Miteinander aller Mobilitätsformen, wie in der StVO verankert, sehr wichtig ist. Die stärkeren Verkehrsteilnehmer:innen müssen auf die schwächeren besonders Rücksicht nehmen.



Bürgermeister Kurt Wallner
(Leoben)

Wichtiger Schritt zu mehr Lebensqualität

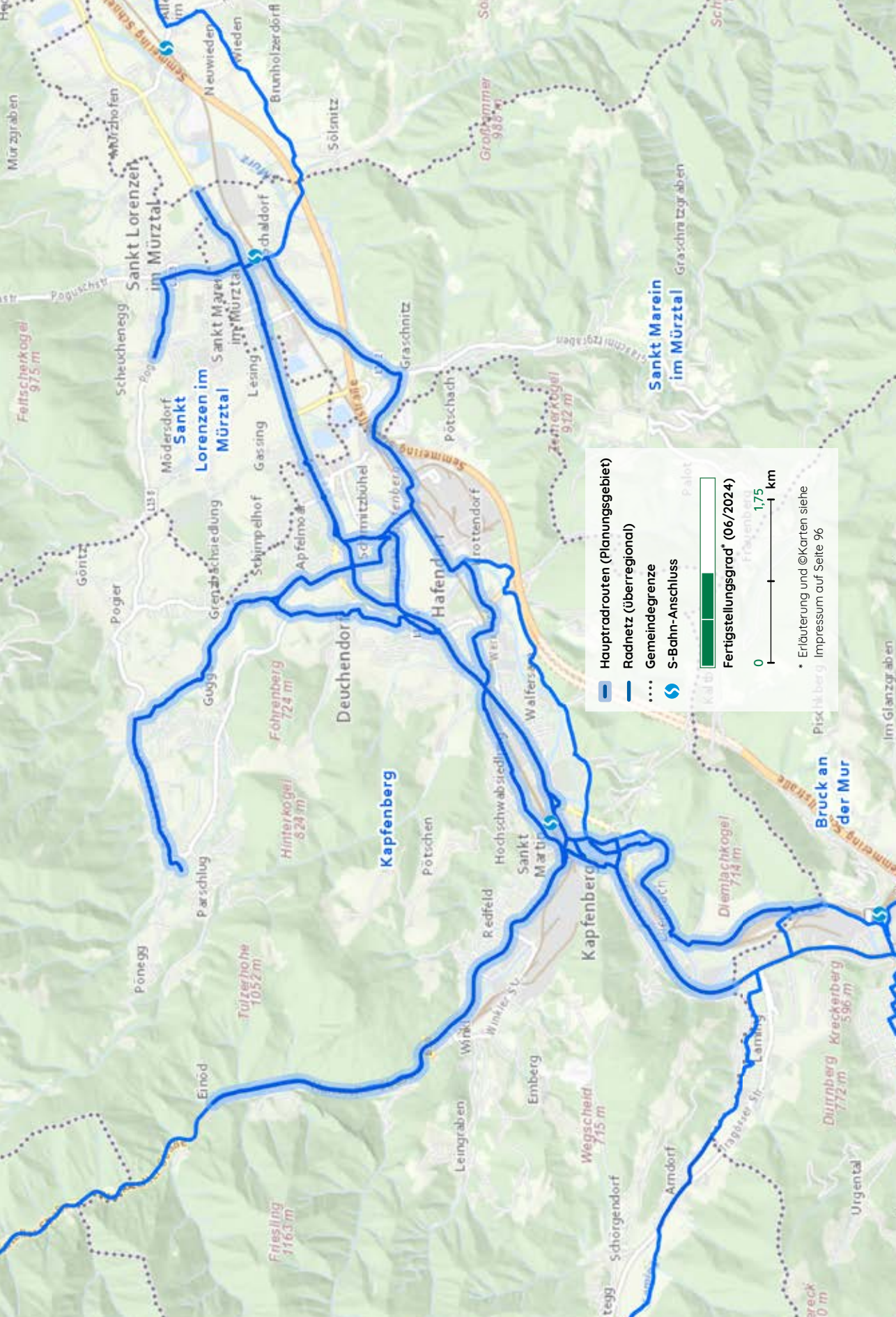
Als Bürgermeister von Leoben liegt mir die Weiterentwicklung unserer Verkehrspolitik, besonders im Bereich Radwege, sehr am Herzen. In den letzten Jahren haben wir viel investiert, um eine moderne und sichere Infrastruktur für Radfahrer:innen zu schaffen. Das ist nicht nur ein wichtiger Schritt in Richtung Nachhaltigkeit, sondern verbessert auch die Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen in unserer Stadt.

Im Hinblick auf den Ausbau der Mobilität verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer:innen gerecht werden soll und verschiedene Mobilitätsformen – Gehen, Radfahren, den öffentlichen sowie den motorisierten Individualverkehr – in Einklang bringt. Mit dem Land Steiermark haben wir einen verlässlichen Partner bei der Umsetzung der Radverkehrsstrategie an unserer Seite und seitens der Stadt wurde ein Radverkehrsbeauftragter installiert, der für die Planung, Koordination und Umsetzung unserer Vorhaben verantwortlich ist.

Die Weiterführung des Radweges Hinterberg Richtung Sankt Michael ist ein weiterer Meilenstein, der seit Herbst 2024 gemeindeübergreifendes Radfahrvergnügen ermöglicht. Zudem wird aktuell der Radweg nach Niklasdorf ausgebaut. In den vergangenen

Jahren wurden bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, darunter der Radweg Proleber Siedlung samt Geh- und Radwegbrücke, die Installation von Rad-Servicestationen, Radzählanlagen, Sharrows-Markierungen sowie Querungshilfen und weitere sicherheitstechnische Infrastruktur. Auch für den ruhenden Verkehr wurden neue Lösungen in Form von Abstellanlagen geschaffen.

Radfahren wird auch abseits der Freizeit im Alltag immer beliebter. Die Menschen legen längere Strecken und mehr alltägliche Wege mit dem Fahrrad zurück. Das macht unsere Stadt lebendiger und gesünder. Wir werden auch künftig dafür sorgen, dass der Radverkehr in Leoben ein wichtiger Bestandteil unserer Mobilitätsentwicklung bleibt. Ich lade alle Leobener:innen ein, die neuen Radwege zu nutzen und aktiv an der Gestaltung unserer Stadt teilzunehmen.



Region Kapfenberg

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Kapfenberg,
 Marktgemeinden Sankt Lorenzen im Mürztal,
 Sankt Marein im Mürztal
 149,65 km², 28.730 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

91,1 km, davon 44,2 km Hauptrouten
 und 46,9 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragter

DI Stefan Schwaninger (Kapfenberg)

Programmkordinatorin

Ing.ⁱⁿ Dorothea Gasperl
 (A16, Referat Straßeninfrastruktur -
 Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS)

Bürger:innenbeteiligung

Befragungen, Informationsveranstaltung,
 Sternfahrt, Befahrungen

Umsetzungszeitraum

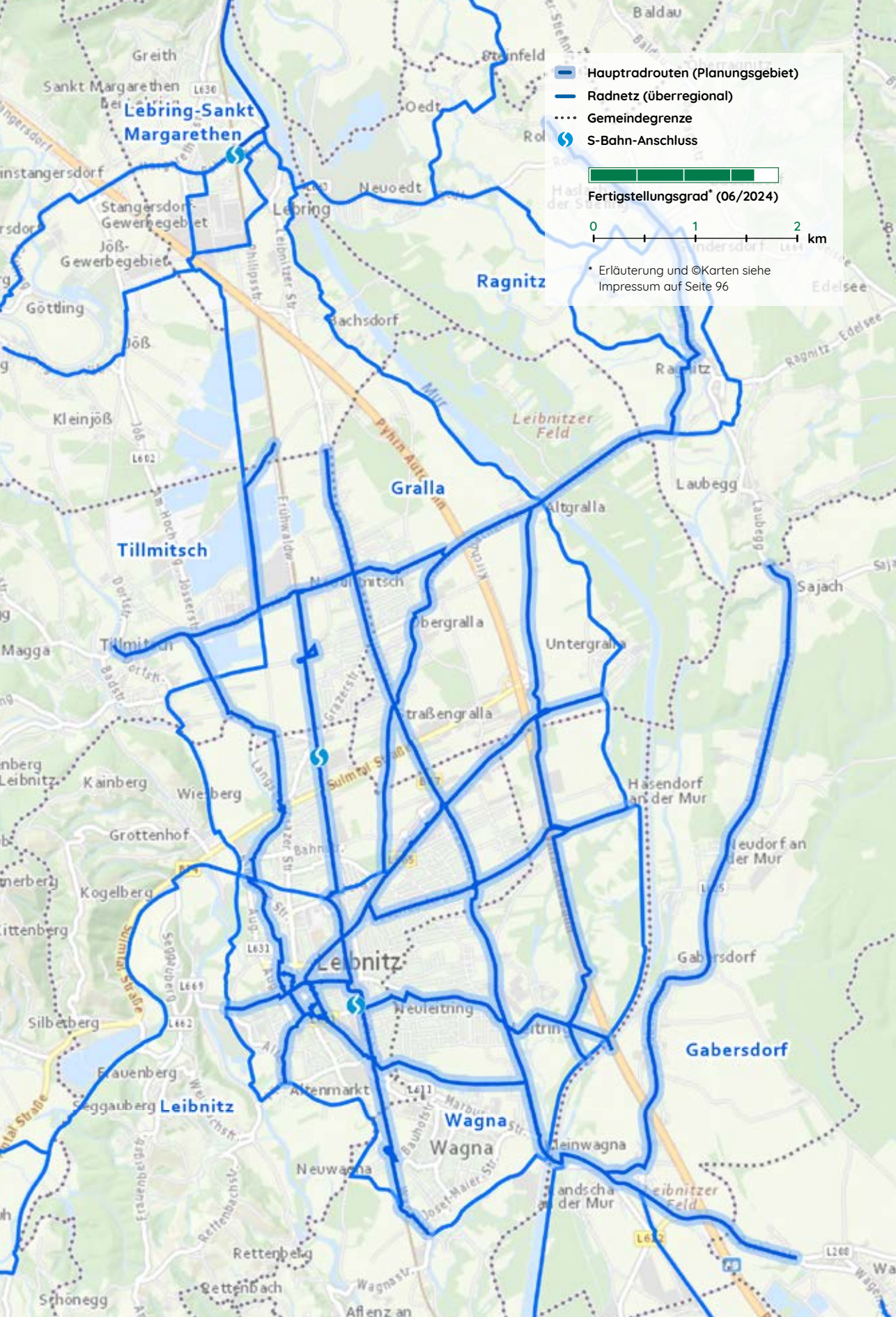
Erste Etappe: 2025 bis 2027

Budget

Gesamtprojekt: 21,05 Mio. Euro
 Erste Etappe: 4,2 Mio. Euro



Für die Region Kapfenberg wurden auf Basis des Wunschliniennetzes sowie der Erkenntnisse aus einer Evaluierung sechs Hauptrouten entwickelt, wobei die beiden Hauptrouten aus Einöd und aus Bruck an der Mur durch das gesamte Projektgebiet bis Sankt Lorenzen bzw. Sankt Marein und weiter Richtung Kindberg nicht nur innergemeindlich, sondern auch über Gemeindegrenzen hinaus eine wesentliche Verknüpfungsfunktion übernehmen. Das erarbeitete Ergänzungsnetz dient der untergeordneten Erschließung sowie dem Lückenschluss zwischen Hauptrouten. Zusätzlich wurden in Abstimmung mit dem Projektteam gewisse Strecken mit einer Gesamtlänge von 22,2 Kilometern als „Zukunftsprojekte“ definiert.



Region Leibnitz

Gesamtfläche

Stadtgemeinde Leibnitz, Marktgemeinden Wagner und Gralla, Gemeinden Tillmitsch, Ragnitz und Gabersdorf
 104,22 km², 29.560 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

157 km, davon 71,7 km Haupttradrouten und 85,3 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Walter Walch (Leibnitz)
 DI Martin Florian (Wagner)
 Hubert Isker (Gralla)
 Ing. Thomas Gritsch (Tillmitsch)
 Franz Hierzer (Gabersdorf)

Programmkordinator

DI Dr. Peter Sturm
 (A16, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur - Neubau)

Bürger:innenbeteiligung

mündliche Interviews, Befahrung, Bürgerinformationsveranstaltung, Workshop

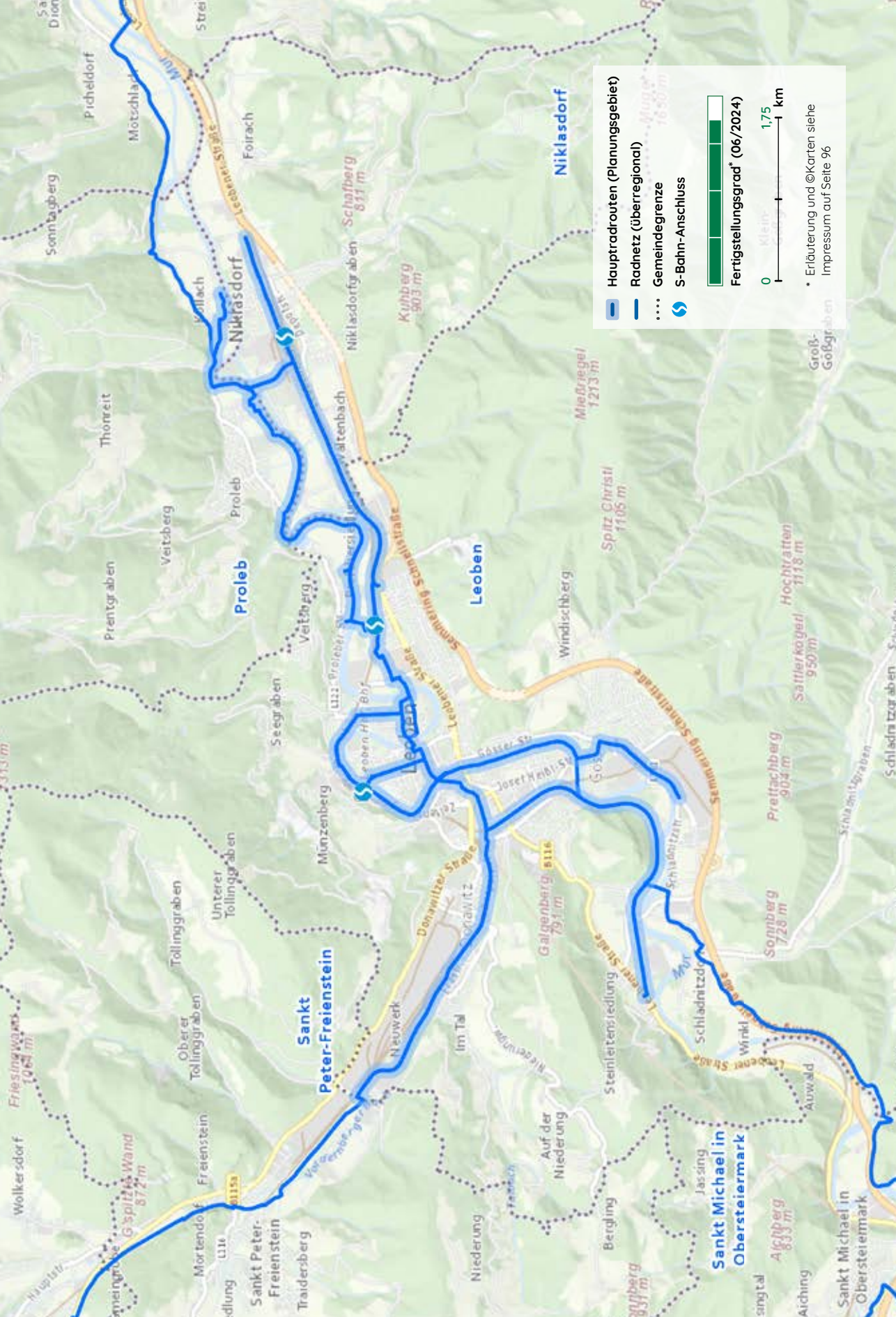
Umsetzungszeitraum

2021 bis 2027

Budget

3,70 Mio. Euro

Das Zielnetz im Zentralraum Leibnitz beinhaltet insgesamt zehn Haupttradrouten und diverse Nebenrouten, die eine flächige Ergänzung bilden. Haupttradrouten verbinden die Umlandgemeinden Gralla, Tillmitsch, Ragnitz, Gabersdorf und Wagner mit der Bezirkshauptstadt Leibnitz und untereinander. Knapp die Hälfte der Haupttrouten verlaufen ungefähr in Nord-Süd-Richtung, die restlichen von West nach Ost. Damit sind alle wichtigen Quell- und Zielorte für das Fahrrad erschlossen.



Gen- und Radweg Seegrabenbrücke

Region Leoben

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Leoben, Marktgemeinde Niklasdorf, Gemeinde Proleb
147,49 km², 28.514 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

56,21 km, davon 28,75 km Hauptradrouten und 27,46 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

DI Dr. Gernot Kreindl (Leoben)
Bgm. Johann Marak (Niklasdorf)
Bgm. Mag. Christian Steiner (Proleb)

Programmkoordinator

Ing. Peter Schupfer
(Baubezirksleitung Obersteiermark Ost)

Bürger:innenbeteiligung

Workshops

Umsetzungszeitraum

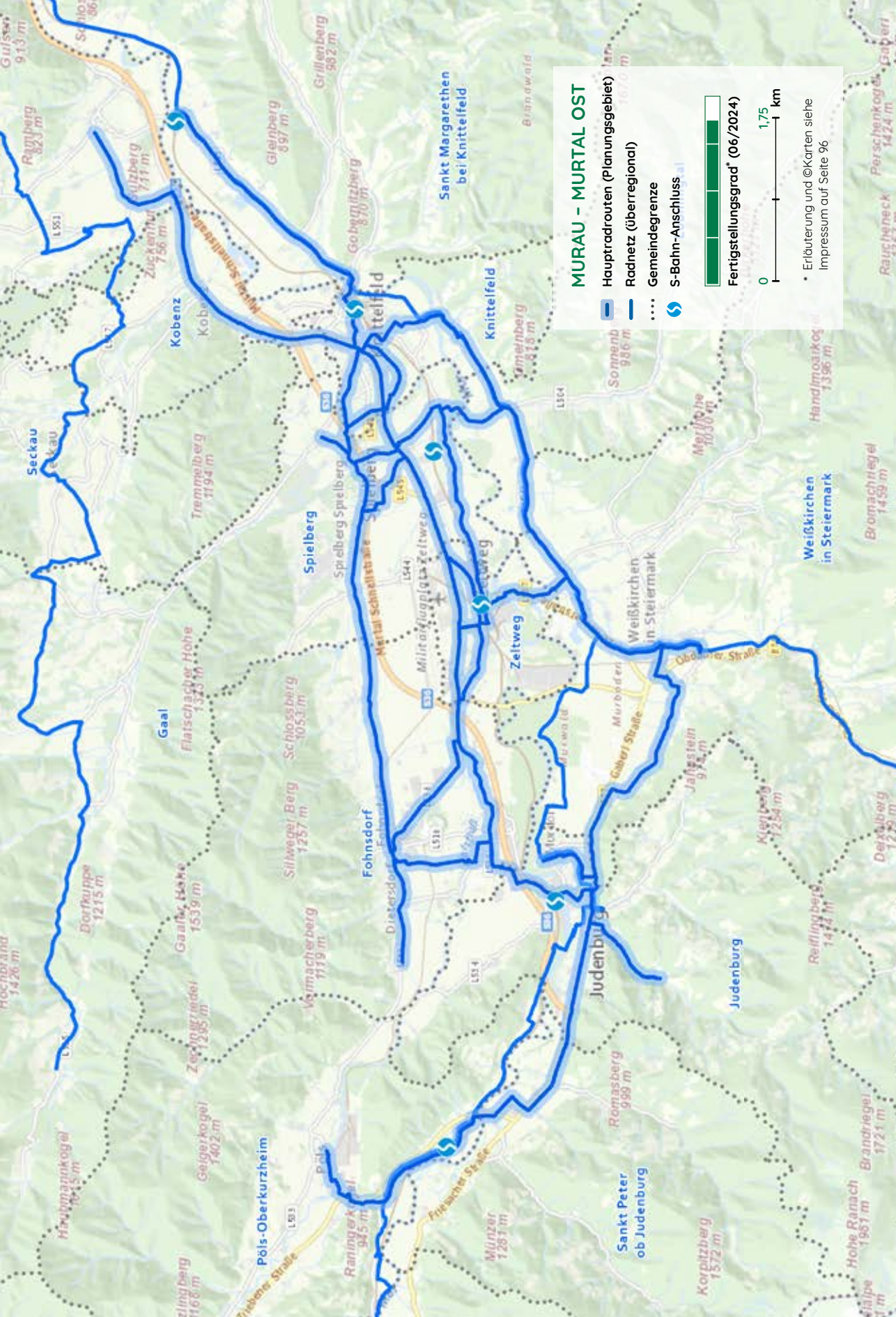
2021 bis 2030

Budget

12,0 Mio. Euro



Aus den Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen resultiert das Wunschliniennetz für den Radverkehr. Anhand der Bevölkerungsdichte wird das Radverkehrspotenzial einzelner Stadtteile bestimmt. Als wesentliche Ziele wurden das Stadtzentrum Leoben sowie die Gemeindezentren Niklasdorf und Proleb sowie Infrastruktureinrichtungen, wie etwa der Hauptbahnhof Leoben, in die übergeordnete Netzplanung einbezogen. Das Zielnetz besteht aus sieben Hauptradrouten, wobei zumeist der Hauptplatz Leoben den Quell- bzw. Zielpunkt bildet. Ergänzend dazu wurden Nebenrouten definiert, welche als Erschließungs- und Sammelnetz das Radverkehrskonzept vervollständigen. Als Ziele des erweiterten Betrachtungsgebiets wurden die Zentren der angrenzenden Nachbargemeinden Sankt Peter-Freienstein, Sankt Michael und Bruck a. d. Mur in der Planung berücksichtigt.



Haupttradroute Weißkirchen - Möbersdorf, Bereich Unzdorf

Murau - Murtal

Planungsgebiet

Aichfeld (Stadtgemeinden Judenburg, Knittelfeld, Spielberg und Zeltweg, Marktgemeinden Kobenz, Pöls-Oberkurzheim und Weißkirchen, Gemeinden Fohnsdorf, Lobmingtal, Sankt Marein-Feistritz, Sankt Margarethen und Sankt Peter ob Judenburg)
 Scheifling-Teufenbach (Marktgemeinden Scheifling und Unzmarkt-Frauenburg, Gemeinden Niederwölz und Teufenbach-Katsch)
 Marktgemeinde Neumarkt
 Murau-Sankt Georgen am Kreischberg
 1.222,50 km², 75.453 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

291,1 km, davon 153,0 km Haupttradrouten inkl. Magistrale und 138,1 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Dr. Clemens Achleitner (Fohnsdorf)
 Helfried Kreiter (Judenburg)
 Bgm. DI (FH) Harald Bergmann (Knittelfeld)
 Willibald Weithaler (Kobenz)
 Bgm. Ing. Bruno Aschenbrenner (Sankt Marein/Feistritz)
 Dr. Martin Moser (Murau)
 Walter Obermayer, BSc (Neumarkt)
 DI (FH) Michael Rohr (Spielberg)
 Mario Leitner (Weißkirchen)
 Anna Dobnigg (Zeltweg)

Programmkordinator

DI Andreas Braun
 (Baubezirksleitung Obersteiermark West)

Bürger:innenbeteiligung

Befragungen, Workshops

Umsetzungszeitraum

Erste Etappe: 2023 bis 2026

Budget





Gesamtprojekt: 24,46 Mio. Euro
 Erste Etappe: 9,8 Mio. Euro



Das Radverkehrskonzept Murau – Murtal ist – gemessen am Planungsgebiet – das größte derartige Projekt in der Steiermark. Es wurde in einem kooperativen Prozess mit Institutionen in der Region entwickelt. In Workshops und Fokusgruppen wurden Stakeholder aus Schulen, Tourismus, Polizei und Bevölkerung in den Prozess eingebunden.

KARTE „MURAU - MURTAL WEST“ NÄCHSTE SEITE >>

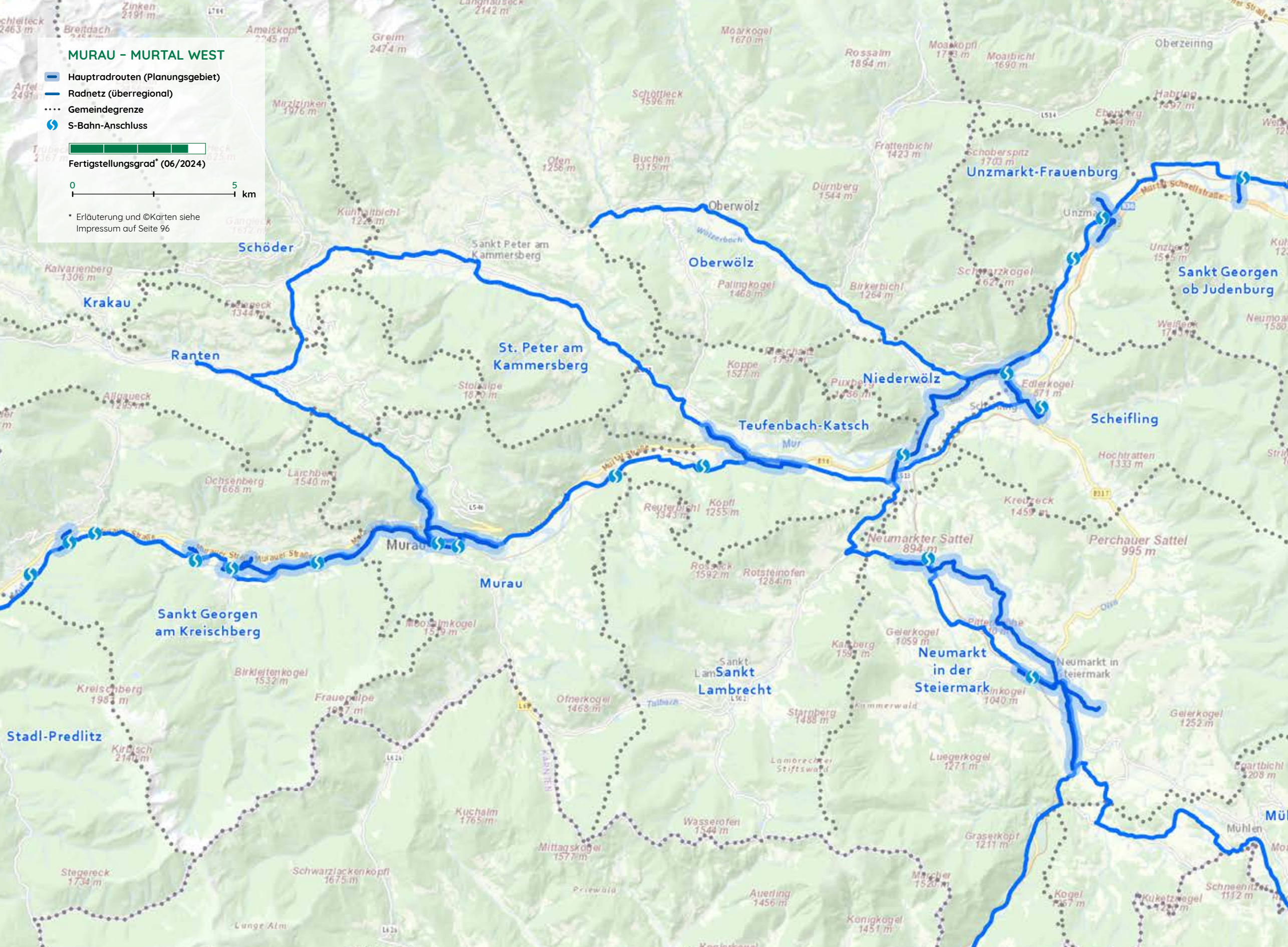
MURAU - MURTAL WEST

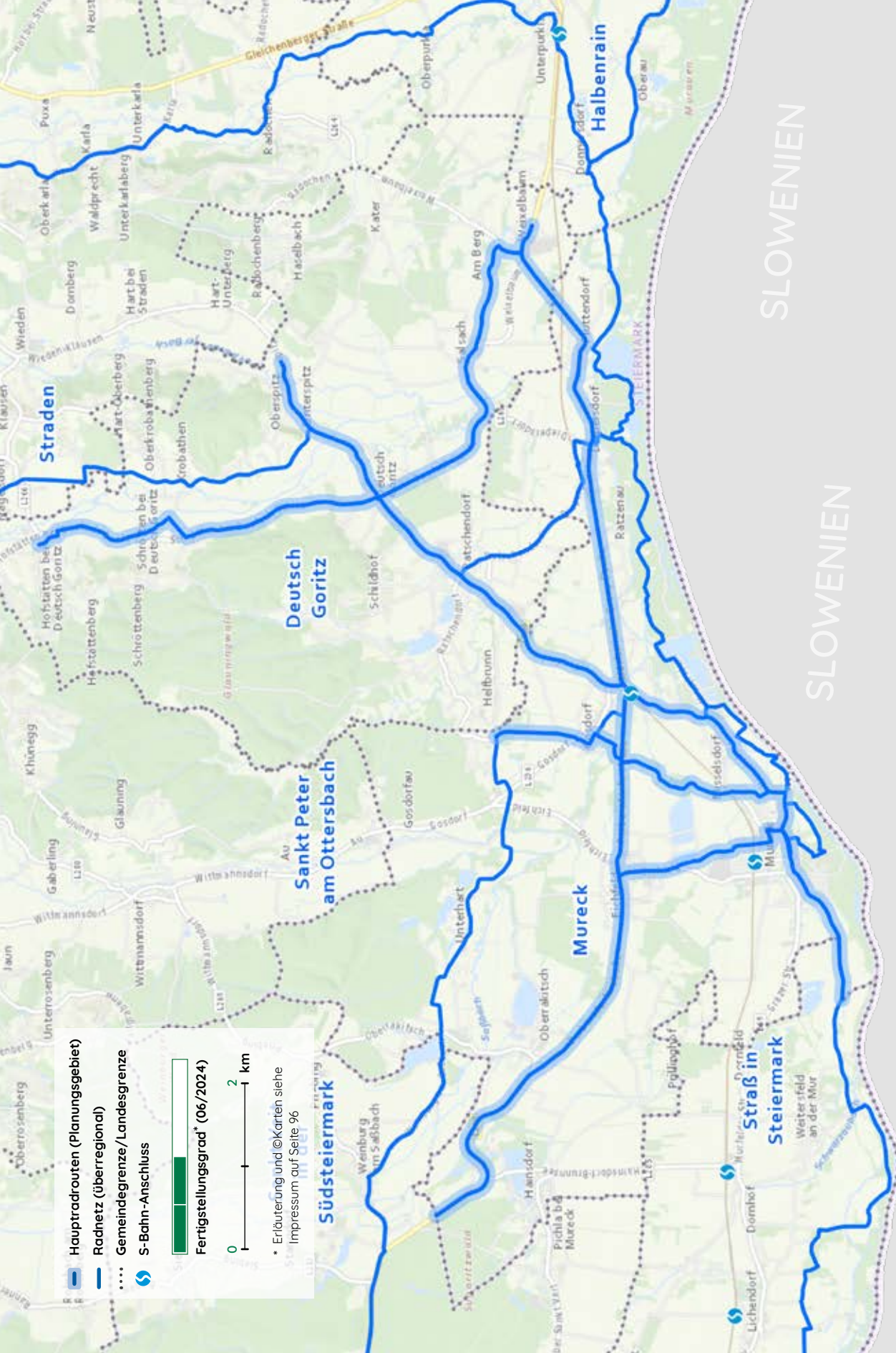
-  Haupttradrouten (Planungsgebiet)
-  Radnetz (überregional)
-  Gemeindegrenze
-  S-Bahn-Anschluss

Fertigstellungsgrad* (06/2024)

0 5 km

* Erläuterung und ©Karten siehe Impressum auf Seite 96





Mureck – Deutsch Goritz

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Mureck,
Gemeinde Deutsch Goritz
72,39 km², 5.275 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

66,1 km, davon 40,7 km Hauptrouten
und 25,4 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Bgm. Klaus Strein (Mureck)
Bgm. David Tischler (Deutsch Goritz)

Programmkordinatorin


Ing.ⁱⁿ Tina Maierhofer
(A16, Referat Straßeninfrastruktur –
Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS)

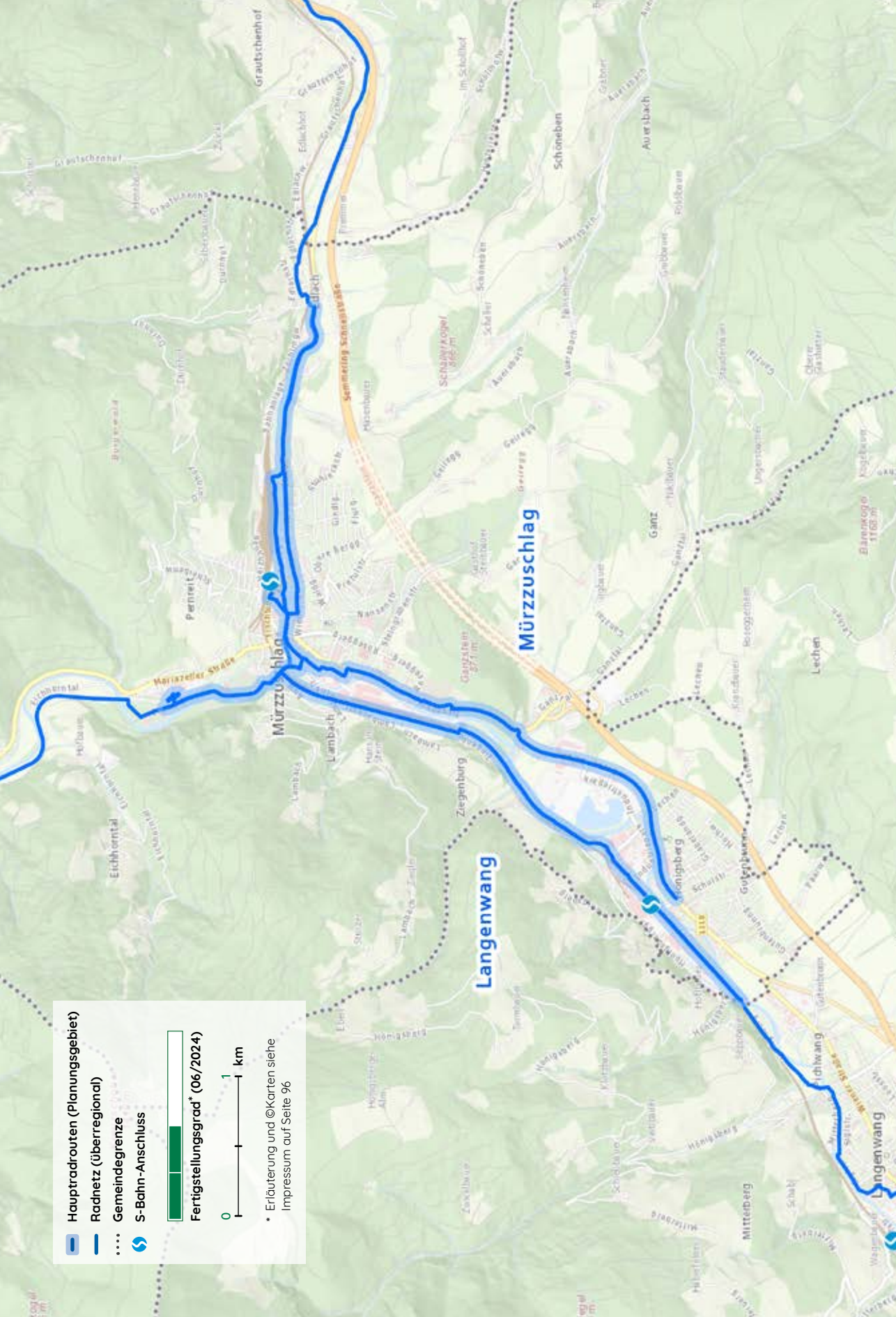
Konzeptabschluss

2023

Budget

10,7 Mio. Euro

 Im Planungsgebiet wurden fünf Haupttradrouten und Erschließungsrouten entwickelt. Entsprechend der räumlichen Lage der Gemeinden zueinander und der Wichtigkeit der lückenlosen Wegebeziehungen in beiden Gemeinden ergibt sich eine Hauptachse, die die Verbindung zwischen Mureck und Deutsch Goritz bildet. Weiters gibt es vier weitere Haupttradrouten, welche weiter außerhalb gelegene Ortsteile mit den Ortszentren von Mureck und Deutsch Goritz verbinden, sowie Erschließungsrouten. Zur Schaffung einer direkten Verbindung zwischen dem Ortsteil Hainsdorf-Brunnsee im Gemeindegebiet Mureck und dem Bahnhof Weitersfeld an der Mur wurden einige Streckenabschnitte im Gemeindegebiet von Strain in das Planungsnetz aufgenommen.



Mürzzuschlag

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Mürzzuschlag
51,38 km², 7.919 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

17,7 km, davon 13,4 km Haupttradrouten
und 4,3 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragter

Oliver Königshofer

Programmkordinatorin

Ing.ⁱⁿ Dorothea Gasperl
(A16, Referat Straßeninfrastruktur –
Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS)

Bürger:innenbeteiligung

Befragungen, Befahrungen

Konzeptabschluss

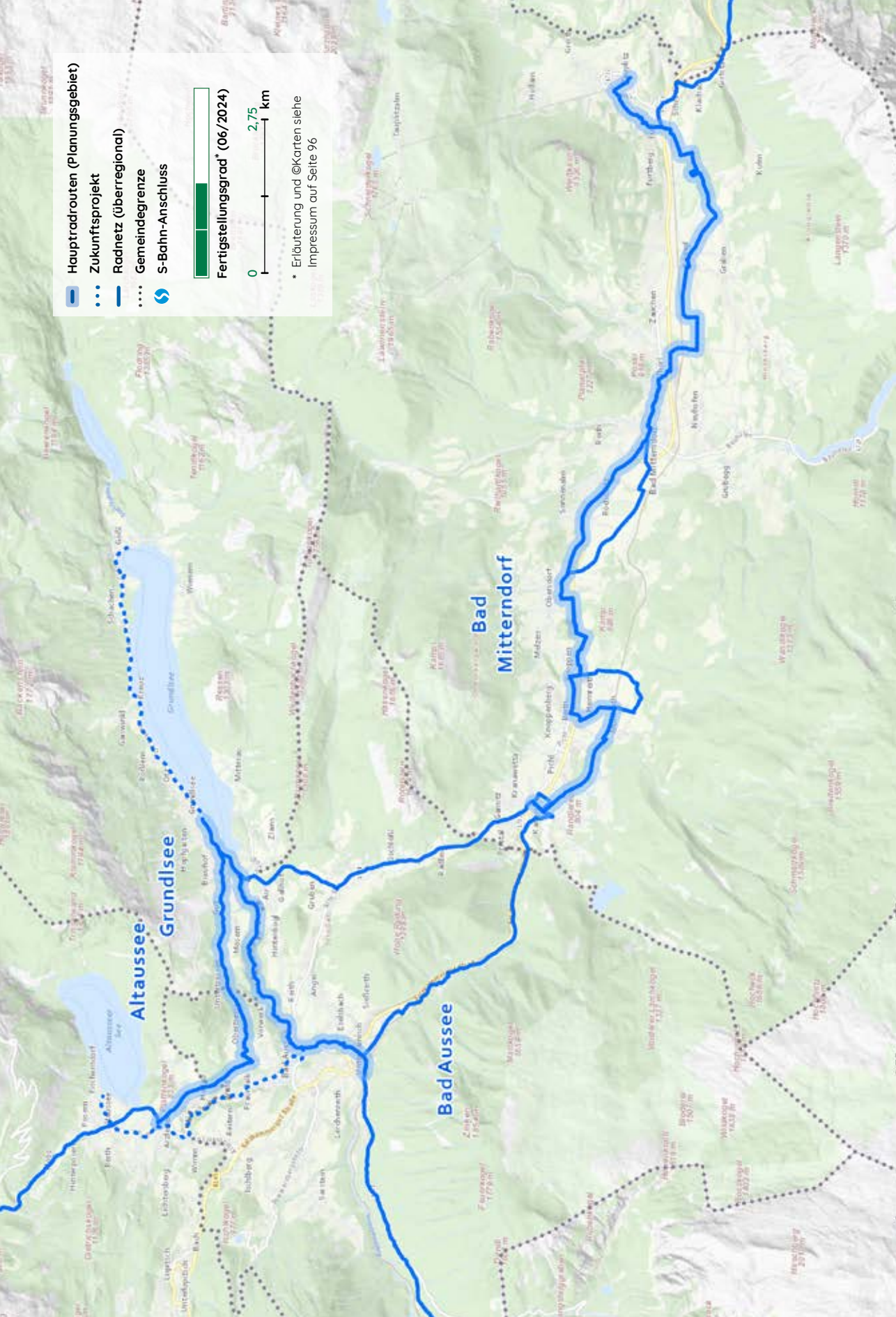
2023

Budget

5,1 Mio. Euro



Wunschlinien für regionale Haupttradrouten sind überörtliche Verbindungen. Es hat sich gezeigt, dass die B23 (Grazer Straße) und die L118 (Wiener Straße) bis zum Stadtplatz wichtige und direkte Verbindungen für den Radverkehr darstellen. Weiters gilt es, die Schulen (Gymnasium, Mittelschule, Musikschule), den Bahnhof und die Freizeitanlagen (Sportzentren) ans Wegenetz anzubinden. Ebenso wichtige Infrastruktureinrichtungen wie Finanzamt, Arbeiterkammer, Bezirkshauptmannschaft, Stadtsaal und Einkaufsmöglichkeiten. Im Zuge der erwarteten Erhöhung des Radverkehrs sind auch zusätzliche Radabstellanlagen an allen wichtigen Quell- und Zielpunkten anzuordnen.



— Haupttradrouten (Planungsgebiet)
... Zukunftsprojekt
— Radnetz (überregional)
... Gemeindegrenze
S S-Bahn-Anschluss

▬ Fertigstellungsgrad* (06/2024)
 0 2,75 km

* Erläuterung und ©Karten siehe Impressum auf Seite 96



Steirisches Salzkammergut

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Bad Aussee, Marktgemeinde Bad Mitterndorf, Gemeinden Altaussee, Grundlsee
 278,2 km², 9.937 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

57,13 km, davon 42,79 km Haupttradrouten und 14,34 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Ing. Wolfgang Kreuzer (Bad Aussee)
 Mag.^a Verena Hrabanek-Pircher (Bad Mitterndorf)

Programmkordinator

DI Stefan Hösl
 (Baubezirksleitung Liezen)

Konzeptabschluss

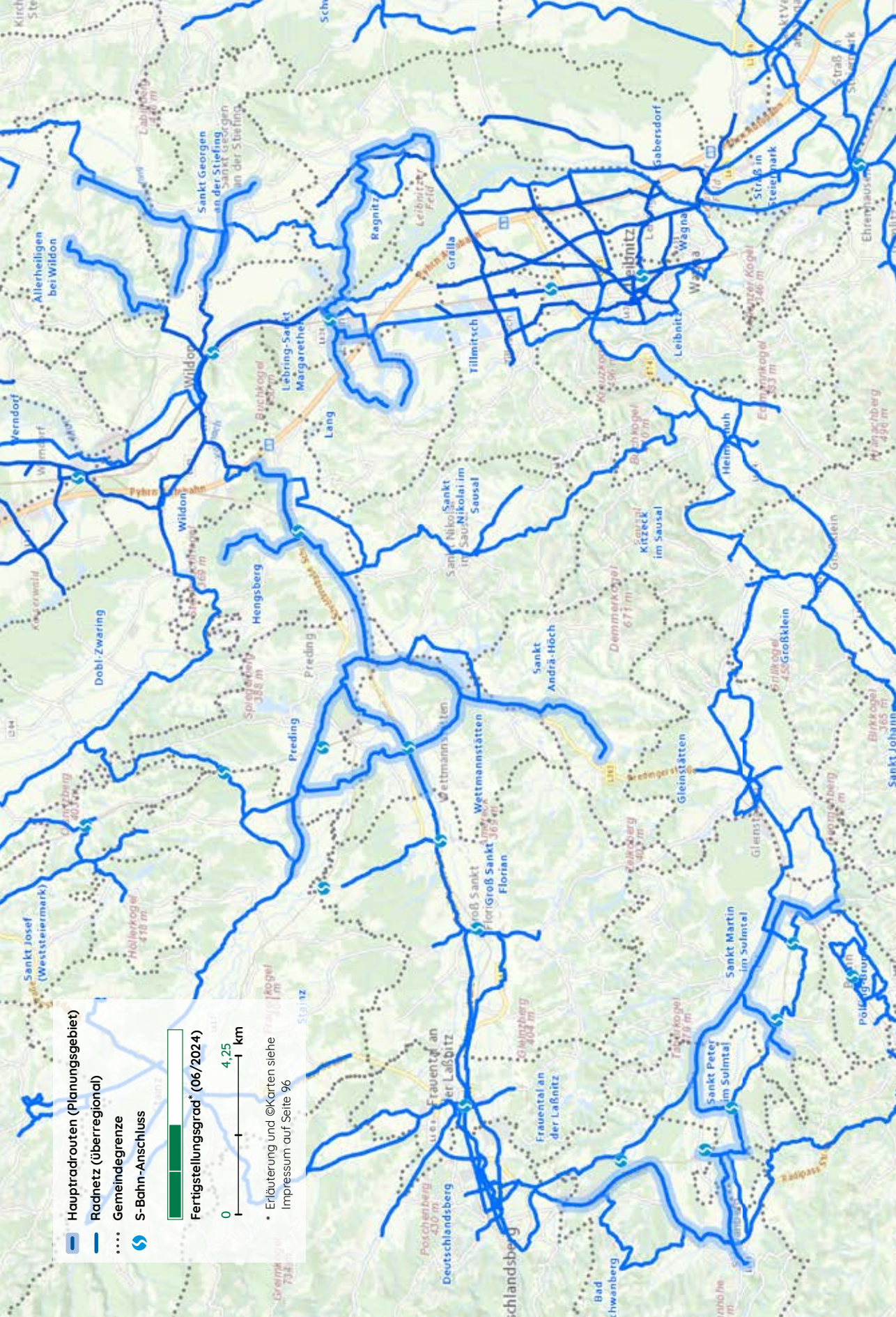
2023

Budget

3,8 Mio. Euro



Im Zuge der Untersuchung des Planungsgebiets wurden sechs Haupttradrouten und ebenso viele Nebenradrouten definiert. Als Quell- bzw. Zielpunkt dient für die Haupttradrouten von bzw. nach Altaussee, Grundlsee und zum Bahnhof das Zentrum von Bad Aussee. Um hier den Verkehr zu beruhigen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind für das Zentrum Bad Aussee Maßnahmen im Sinne einer gesamtverkehrlichen Lösung vorzusehen. Die mit 18,3 Kilometern längste Haupttradroute verläuft von Kainisch nach Tauplitz, die Haupttradroute von Altaussee nach Grundlsee. Die Nebenradrouten binden Kainisch, Oberdorf, den Bahnhof Tauplitz, Saint Gobain Rigips Austria, das LKH und das Narzissenbad und die Siedlungsgebiete entlang der Radlingstraße an das Haupttradroutennetz an.



Südweststeiermark 1

Planungsgebiet

Marktgemeinden Bad Schwanberg, Lebring-Sankt Margarethen, Preding, Sankt Georgen an der Stiefing und Wettmannstätten, Gemeinden Allerheiligen bei Wildon, Hengsberg, Lang, Ragnitz, Sankt Andrä-Höch, Sankt Peter im Sulmtal und Sankt Martin im Sulmtal
331,98 km², 24.076 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

173 km, davon 86 km Haupttradrouten und 87 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Christian Sekli (Allerheiligen)
Josef Galli (Bad Schwanberg)
Mag. Matthias Stifter (Lang)
Ing. Josef Ploder (Lebring-Sankt Margarethen)
Bgm. Manfred Sunko (Ragnitz)
Gerald Aldrian (Sankt Andrä-Höch)
Helga Chibidziura (Sankt Georgen a.d. Stiefing)
Andreas Opriessnig (Sankt Martin i. S.)
DI (FH) Gerhard Theissl (Sankt Peter im Sulmtal)
Franz Zehenthofer (Wettmannstätten)

Bürger:innenbeteiligung

Befahrungen, Workshops

Konzeptabschluss

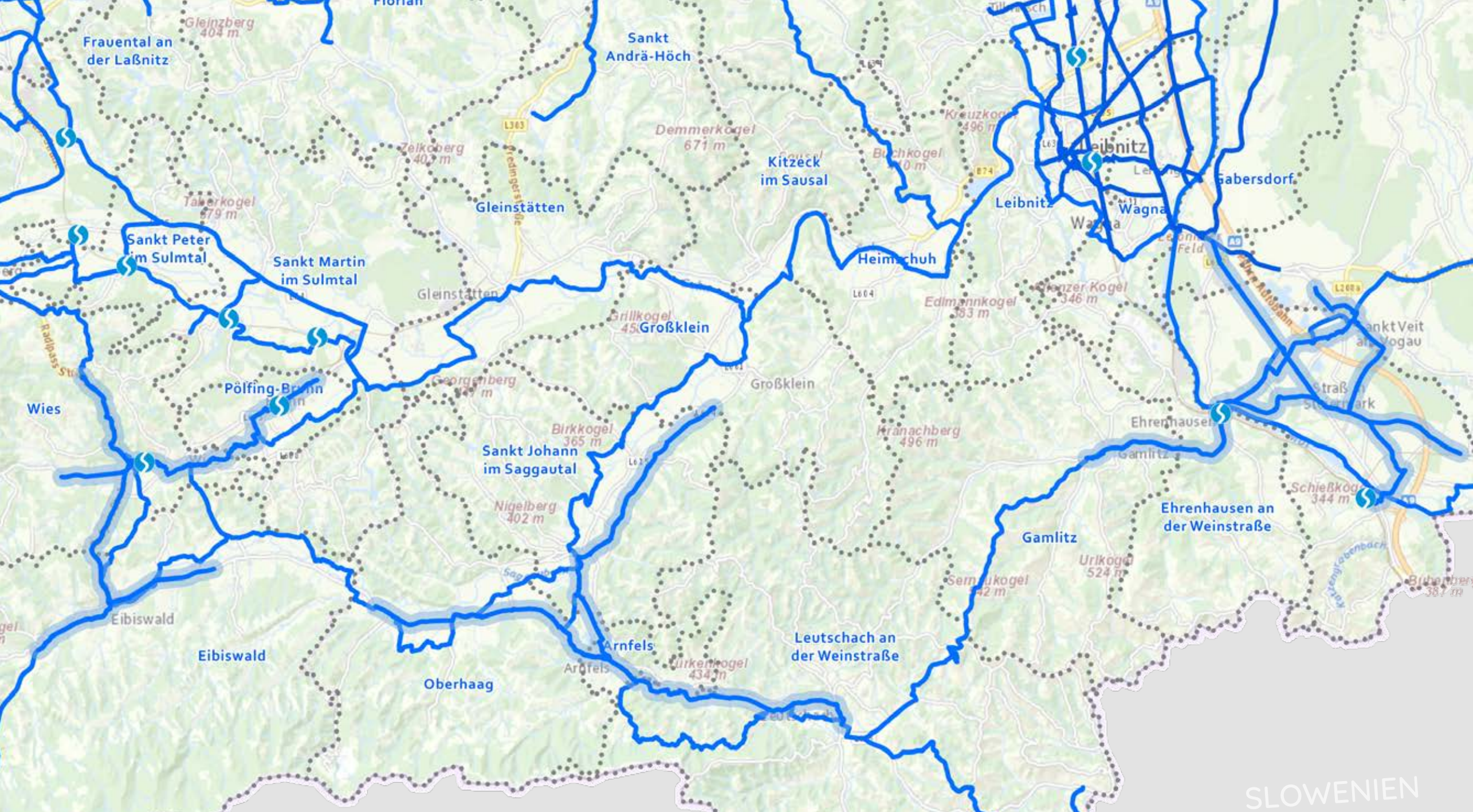
2023

Budget

26,0 Mio. Euro



Gemeinsam mit dem Regionalmanagement Südweststeiermark wurden im Vorfeld umfassende Raum- und Strukturanalysen vorgenommen. Befahrungen in den Planungsgebieten haben ergeben, dass die nächstgelegene Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz für die meisten Bewohner:innen binnen zehn Minuten mit dem Rad erreichbar ist. Für die zwölf Gemeinden im Planungsgebiet wurden kleinregionale Radverkehrsplanungen durchgeführt. Haupttradrouten sorgen für lückenlose Verbindungen zwischen Ortszentren, Ortsteilen, stark frequentierten Zielpunkten und S-Bahn-Haltestellen, Erschließungsnetze übernehmen wichtige Zubringerfunktionen.

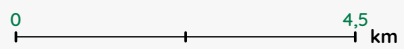


SÜDWESTSTEIERMARK 2

- ▬ Haupttradrouten (Planungsgebiet)
- ▬ Radnetz (überregional)
- ⋯⋯ Gemeindegrenze/Landesgrenze
- ⊕ S-Bahn-Anschluss



Fertigstellungsgrad* (06/2024)



* Erläuterung und ©Karten siehe Impressum auf Seite 96

SLOWENIEN

SLOWENIEN

SLOWENIEN



Südweststeiermark 2

Planungsgebiet

Marktgemeinden Arnfels, Ehrenhausen, Eibiswald, Gamlitz, Pöfing-Brunn, Sankt Veit in der Südsteiermark und Wies, Gemeinden Leutschach an der Weinstraße, Oberhaag, Sankt Johann im Saggautal, Straß in der Südsteiermark
556 km², 37.195 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

164,49 km, davon 65,63 km Hauptradrouten und 98,82 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Stefan Poschauko (Arnfels)
Ing. Andreas Kremser (Eibiswald)
Bgm. Erich Plasch (Leutschach)
Bgm. Hannes Schlag (Pöfing-Brunn)
Roswitha Krenn (Sankt Veit in der Südsteiermark)
Bgm. Mag. Josef Walzl (Wies)

Bürger:innenbeteiligung

Befahrungen, Workshops

Konzeptabschluss

2024

<< KARTE „SÜDWESTSTEIERMARK 2“ VORIGE SEITE

Budget

21,9 Mio. Euro



In Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement Südweststeiermark wurden im Vorfeld umfangreiche Raum- und Strukturanalysen durchgeführt. Dabei haben Erkundungsfahrten in den Planungsgebieten gezeigt, dass die nächstgelegene Anbindung an den öffentlichen Verkehr für die meisten Einwohner:innen innerhalb von zehn Minuten mit dem Fahrrad erreichbar ist. Für die elf Gemeinden im Planungsgebiet wurden kleinregionale Radverkehrsplanungen erstellt. Hauptradrouten gewährleisten dabei durchgehende Verbindungen zwischen den Ortszentren, Ortsteilen, stark frequentierten Zielen und S-Bahn-Stationen, während Erschließungsnetze wichtige Zubringerfunktionen übernehmen.



Südweststeiermark 3

Planungsgebiet

Marktgemeinden Gleinstätten, Großklein, Lannach, Stainz und Sankt Nikolai im Sausal, Gemeinden Empersdorf, Heiligenkreuz am Waasen, Heimschuh, Kitzeck im Sausal, Schwarzaual, Sankt Josef (Weststeiermark) und Sankt Stefan ob Stainz
365,88 km², 34.881 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

140,63 km, davon 66,92 km Hauptradrouten und 73,71 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Bgm.ⁱⁿ Elke Halbwirth, MSc (Gleinstätten)
Robert Mair (Großklein)
Ing. Daniel Kahr (Lannach)
Bgm. Karl Bohnstingl (Stainz)
Reinhard Eichwald (Empersdorf)
Alois Trummer (Schwarzaual)
Wolfgang Wölkart (Sankt Stefan ob Stainz)

Bürger:innenbeteiligung

Befahrungen, Workshops

Konzeptabschluss

2024

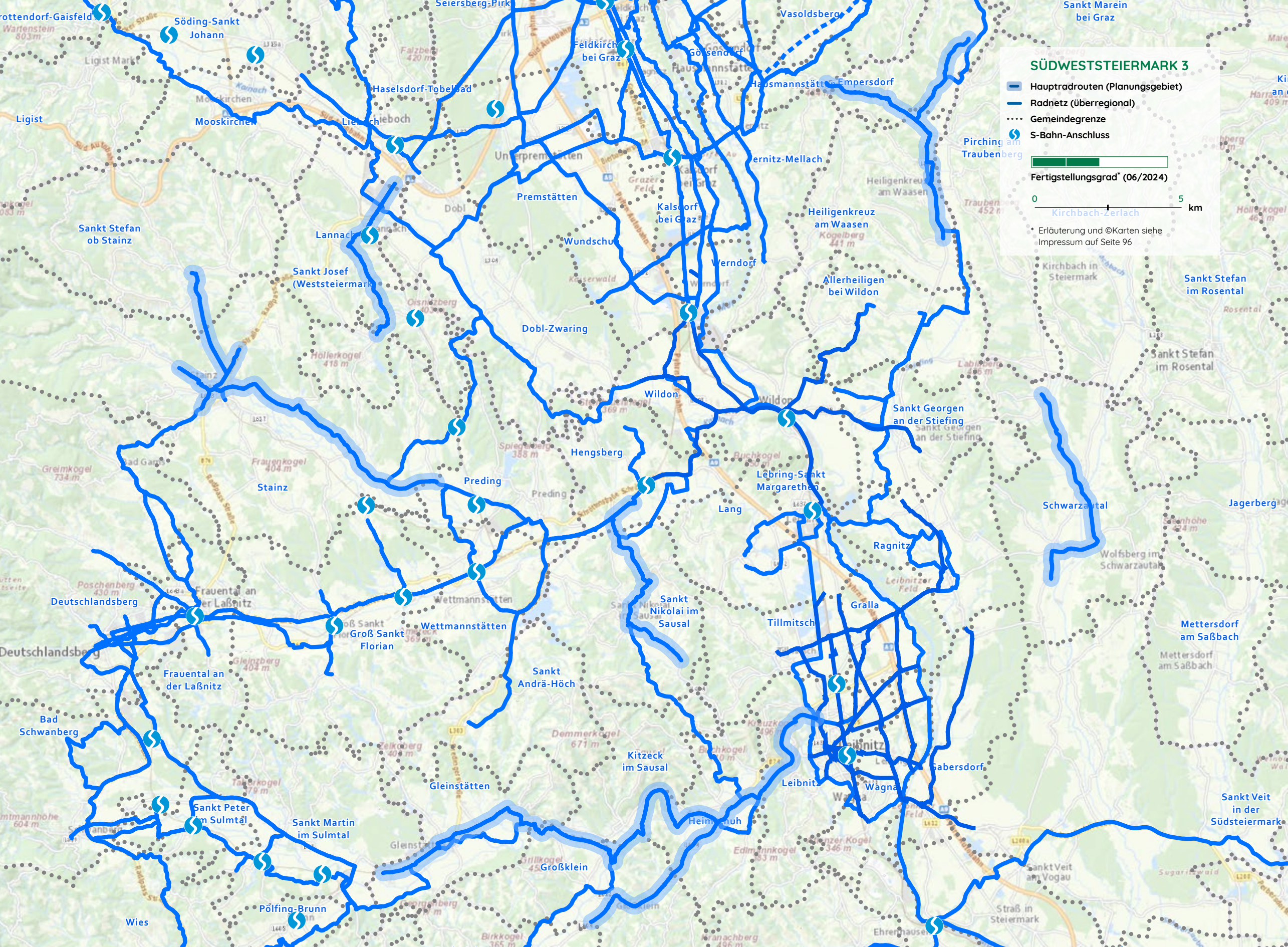
Budget

17,5 Mio. Euro



In Kooperation mit dem Regionalmanagement Südweststeiermark wurden im Vorfeld umfassende Analysen der räumlichen Strukturen durchgeführt. Erkundungen in den Planungsgebieten zeigten, dass die meisten Bewohner:innen die nächstgelegene Anbindung an den öffentlichen Verkehr in weniger als zehn Minuten mit dem Fahrrad erreichen können. Für die elf zwölf Gemeinden im der Planungsgebiete wurden regionale Radverkehrspläne entwickelt. Die Hauptrouten für den Radverkehr bieten nahtlose Verbindungen zwischen den Ortszentren, Ortsteilen, stark besuchten Zielen und den S-Bahn-Stationen, während die Erschließungsnetze eine wichtige Zubringerfunktion erfüllen.

KARTE „SÜDWESTSTEIERMARK 3“ NÄCHSTE SEITE >>



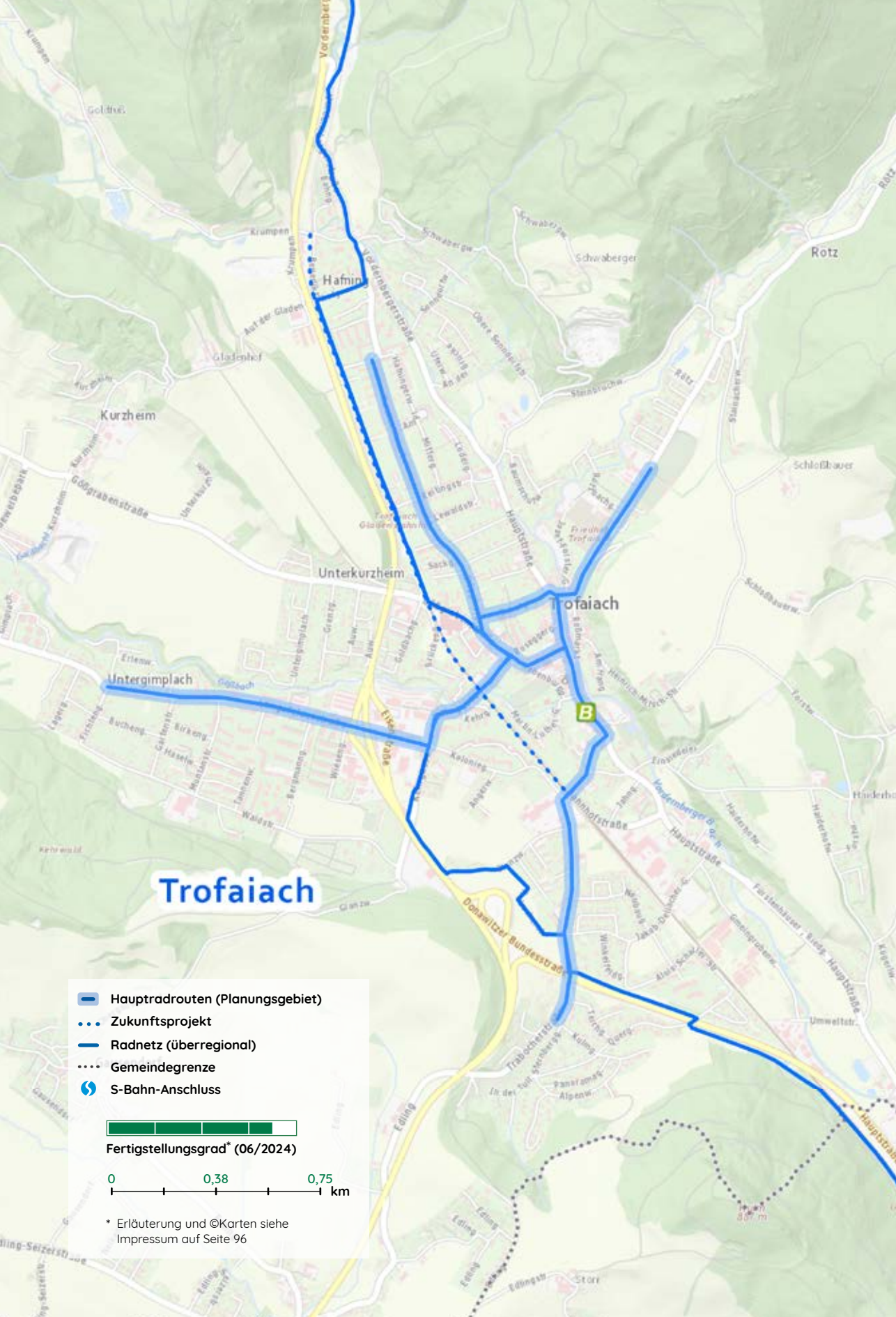
SÜDWESTSTEIERMAR 3

- Haupttradrouten (Planungsgebiet)
- Radnetz (überregional)
- Gemeindegrenze
- S-Bahn-Anschluss

Fertigstellungsgrad* (06/2024)



* Erläuterung und ©Karten siehe Impressum auf Seite 96



Trofaiach

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Trofaiach
143,65 km², 11.007 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

7,3 km, davon 2,5 km Haupttrouten
und 4,8 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Angelika Remich

Programmkoordinator

Ing. Peter Schupfer
(Baubezirksleitung Obersteiermark Ost)

Bürger:innenbeteiligung

Umfrage, Befahrung, Planungswerkstatt,
Workshops

Umsetzungszeitraum

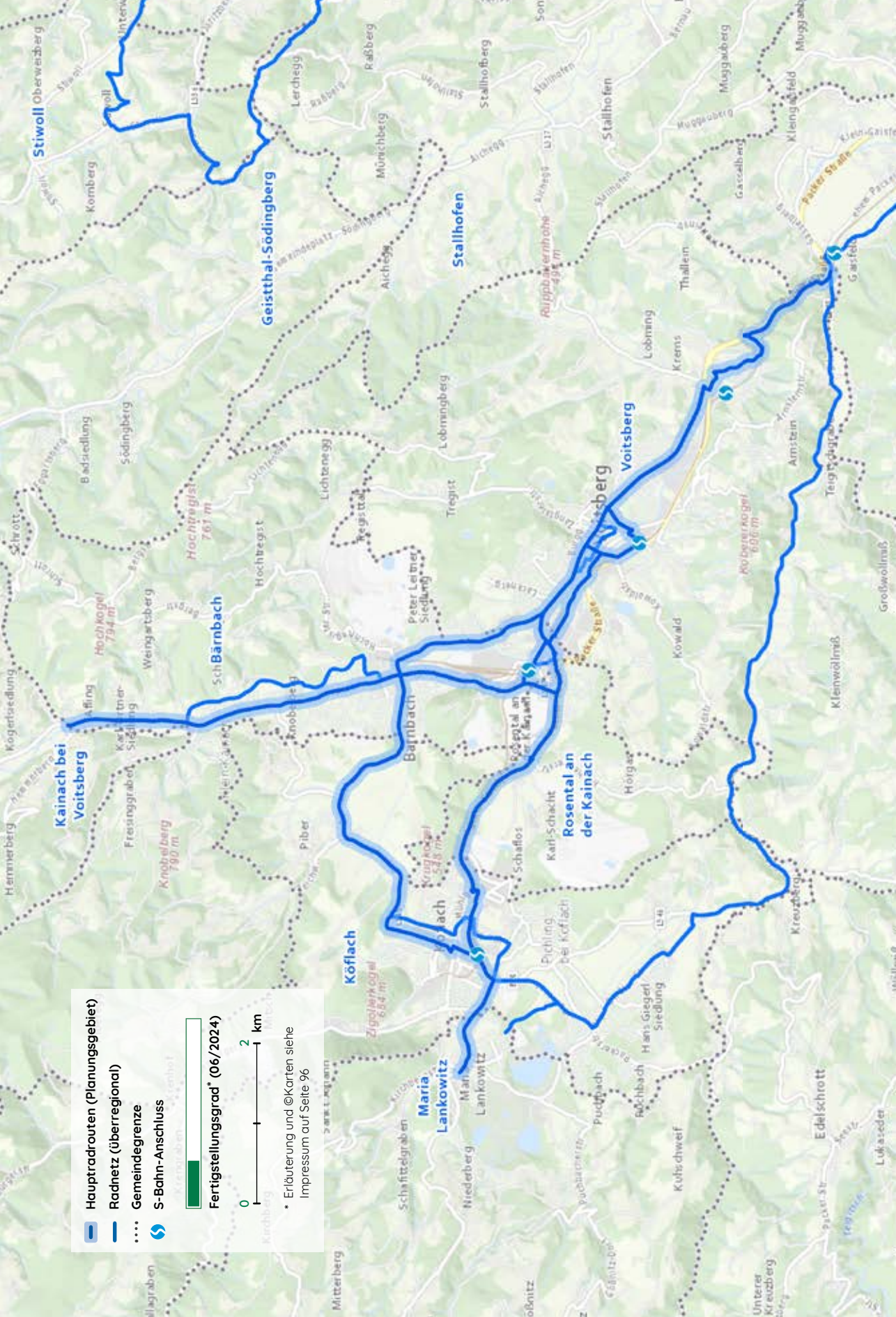
2018 bis 2025

Budget

1,17 Mio. Euro



Zur möglichst umfassenden und attraktiven Verbindung aller relevanten Quellen und Ziele wurde für das Radverkehrsnetz Trofaiach ein „idealer Zielzustand“ definiert. Das Wegenetz setzt sich aus vier Haupttradrouten und ergänzenden Sammelrouten zur Sicherstellung einer flächenhaften Nutzung zusammen. Die Haupttradrouten verbinden als Rückgrat des Netzes die Siedlungsschwerpunkte im Norden, Westen und Süden sowie die Ziele und Siedlungsgebiete im Nordosten mit dem Zentrumsbereich. Im Zentrum erfolgt auch die Verknüpfung der Routen untereinander, wobei besonderer Wert auf die Durchgängigkeit der Radialverbindungen gelegt wurde. Das Radverkehrskonzept sieht zudem in einem ersten Ausbauschnitt an 34 Standorten ca. 470 neue bzw. zusätzliche Fahrrad-Stellplätze mit und ohne Überdachung vor.



Region Voitsberg

Planungsgebiet

Stadtgemeinden Bärnbach, Köflach und Voitsberg, Marktgemeinde Maria Lankowitz, Gemeinde Rosental an der Kainach
213,94 km², 29.447 Einwohner:innen (2024)

Radnetz

90,1 km, davon 30,5 km Hauptadradrouten und 59,6 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Mag.^a Michaela Weixler (Bärnbach)
Caroline Brandstätter, BSc (Köflach)
Ing. Erich Böhmer (Voitsberg)
Bgm. Kurt Riemer (Maria Lankowitz)
Ing. Gottfried Unger (Rosental)

Programmkordinatorin

DJⁱⁿ Monika Hofer
(A16, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur - Neubau)

Bürger:innenbeteiligung

Online-Befragung, Workshops

Konzeptabschluss

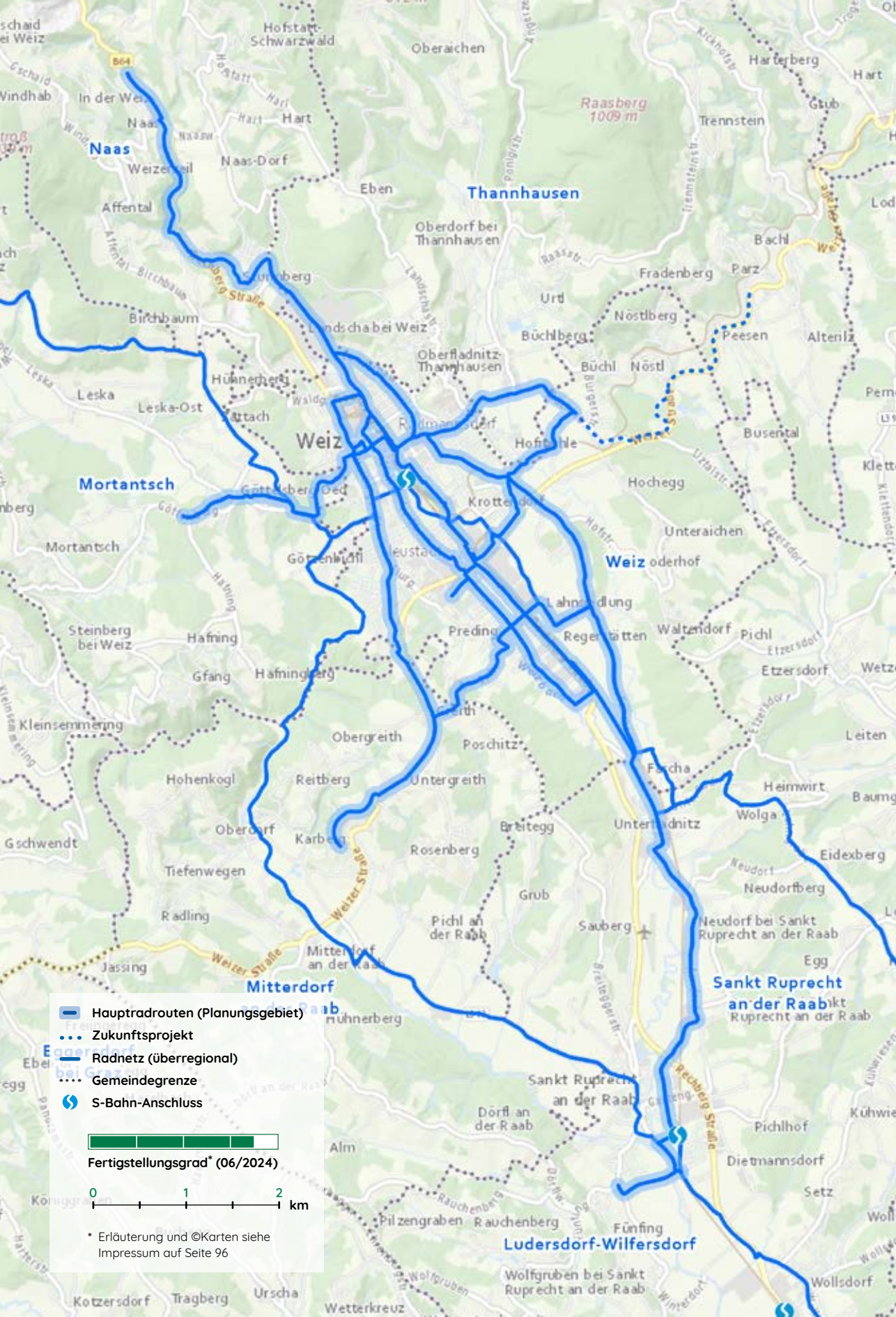
2021

Budget

10,28 Mio. Euro



Die vier Hauptadradrouten verbinden die Zentren untereinander. Durch die Kombination mit den Nebenradrouten kann eine flächige Erschließung im Projektgebiet gewährleistet werden. Die bestehende Infrastruktur entspricht teilweise nicht den notwendigen verkehrstechnischen Erfordernissen. Für diese Strecken und Knoten wurden in Abstimmung zwischen den Gemeinden und dem Land Steiermark Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen herausgearbeitet. Bei den bestehenden Geh- und Radwegen sind die Radfahrer:innen gezwungen, alle paar hundert Meter zu bremsen bzw. stehen zu bleiben. Künftig werden nachrangige Fahrverhältnisse gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert und durchgehend mit Blockmarkierungen ausgeführt.



Geh- und Radweg Brücke Bahnhof Weiz

Region Weiz

Planungsgebiet

Stadtgemeinde Weiz, Marktgemeinde Sankt Ruprecht an der Raab, Gemeinden Naas, Thannhausen, Mitterdorf an der Raab und Mortantsch
151,52 km², 25.872 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

103,9 km, davon 47,2 km Hauptradrouten und 56,7 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragte

Robert Keglevic (Weiz)
Bgm. Bernhard Ederer (Naas)
Bgm. Johannes Hiebler-TeXer (Thannhausen)
Bgm. DI Franz Nöhler (Sankt Ruprecht/Raab)
Bgm. Thomas Derler (Mitterdorf/Raab)
Bgm. Peter Schlagbauer (Mortantsch)

Programmkoordinator

Ing. Martin Rodler
(Baubezirksleitung Oststeiermark)

Bürger:innenbeteiligung

Befahrungen, Workshops

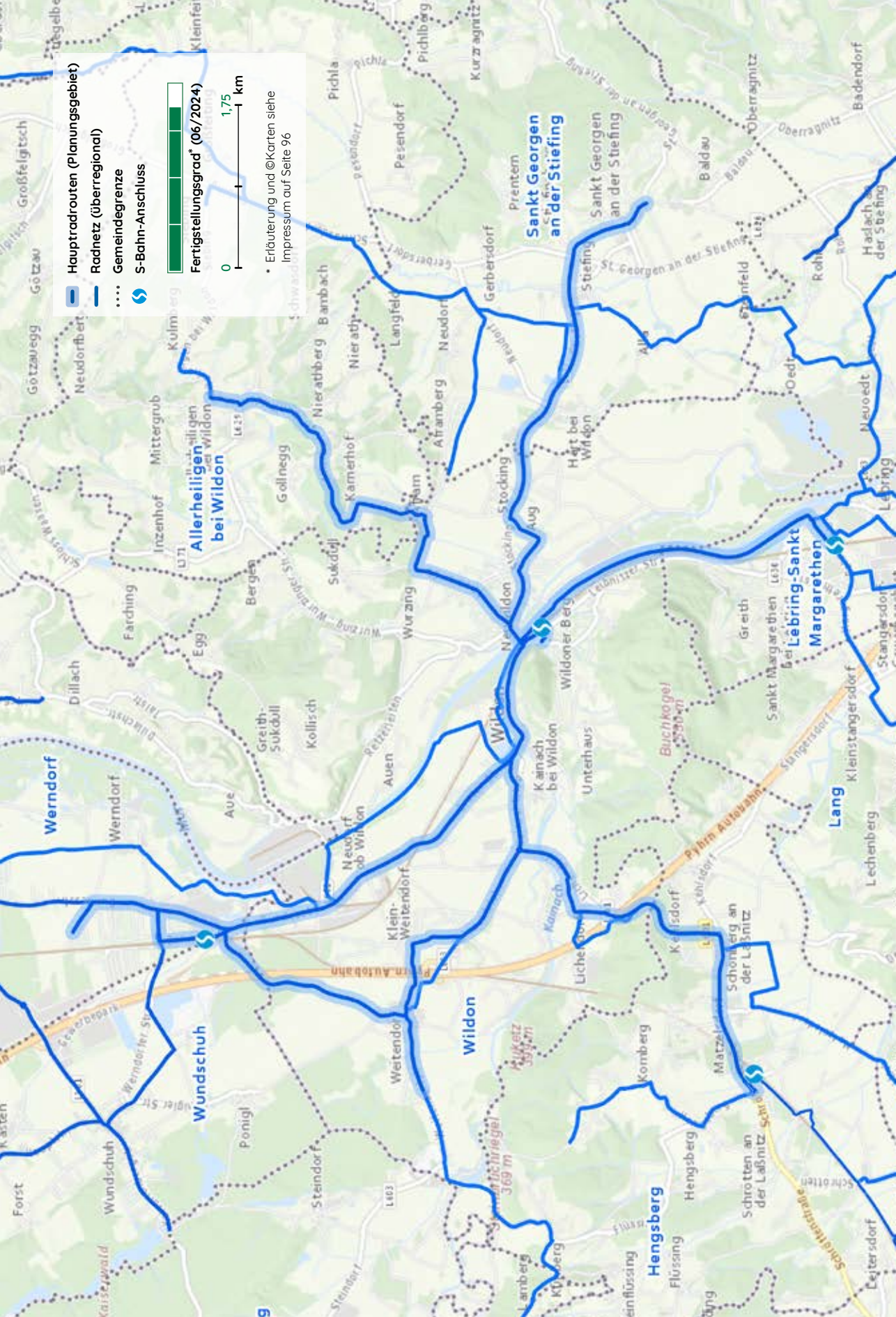
Umsetzungszeitraum

2021 bis 2025

Budget

6,65 Mio. Euro

 Gemeinsam mit dem Land Steiermark haben die Gemeinden Weiz, Naas, Thannhausen, Sankt Ruprecht an der Raab, Mitterdorf an der Raab und Mortantsch ein flächendeckendes Radwegenetz für den Alltagsradverkehr entwickelt. Von den sieben Hauptradrouten führen vier in Nord-Süd-Richtung und drei in Ost-West-Richtung. Durch den Ausbau der Infrastruktur wurden durchgängige Radwege vom Zentrum von Weiz in alle Umlandgemeinden geschaffen. Begleitende Öffentlichkeitsarbeit soll das Bewusstsein in der Bevölkerung, bei Pendler:innen, bei Eltern und bei Schüler:innen stärken, Alltagswege mit dem Fahrrad zu absolvieren.



Kainachtalsteg Wildon

Wildon

Planungsgebiet

Marktgemeinde Wildon
32,73 km², 5.749 Einwohner:innen (2024)

Zielnetz

47 km, davon 37 km Hauptadradrouten
und 10 km Erschließungsnetz

Radverkehrsbeauftragter

Robert Harmuß

Programmkordinator

DI Thomas Wankhammer
(A16, Referat Gesamtverkehrsplanung)

Bürger:innenbeteiligung

Befragung, Befahrungen, Workshops

Umsetzungszeitraum

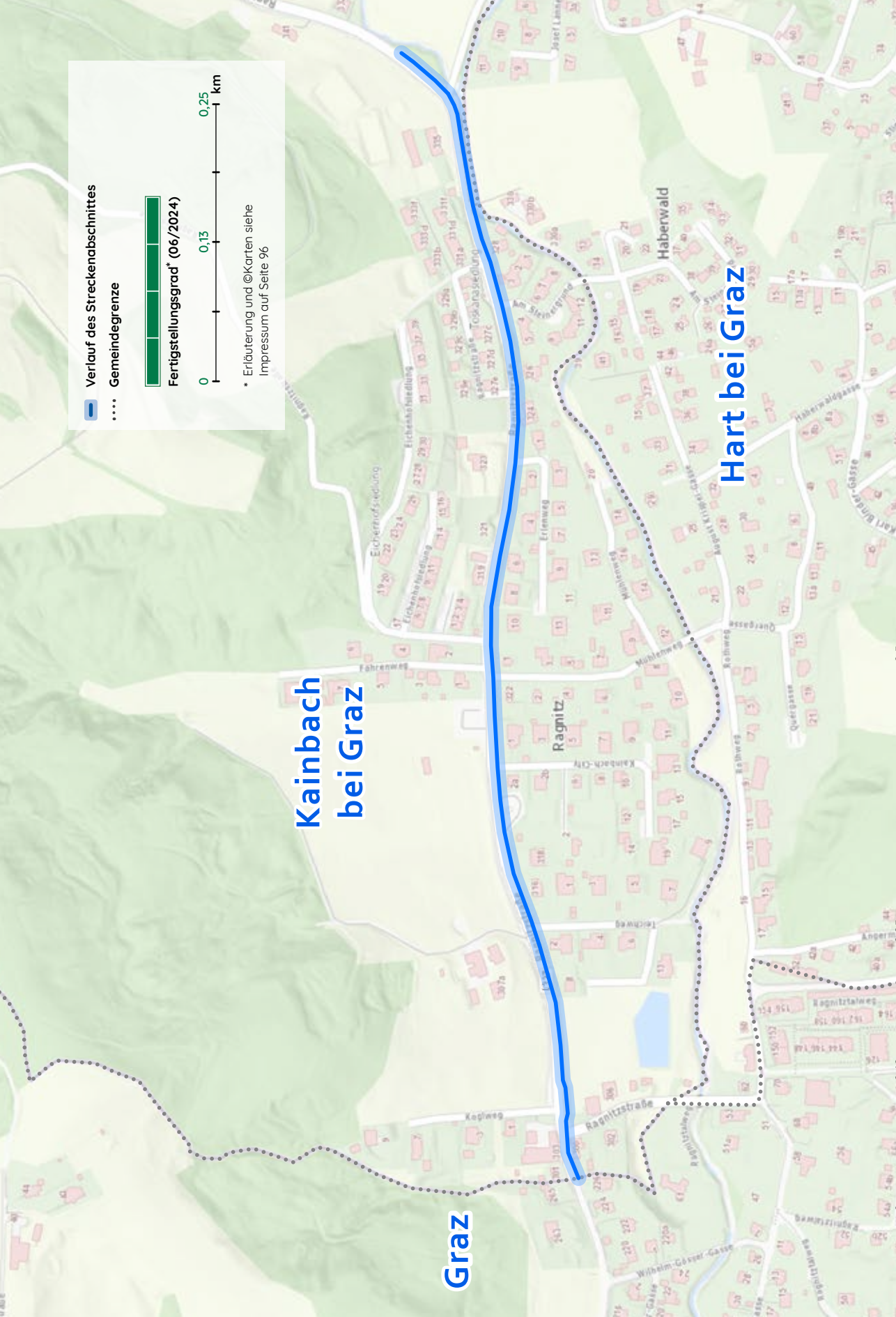
2018 bis 2027

Budget

3,27 Mio. Euro



Aufbauend auf den strukturellen Rahmenbedingungen und den Ergebnissen und Potenzialen einer Querschnitterhebung wurde ein Wunschliniennetz für den Radverkehr als Verbindung der zentralen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Ausbildung und alltägliche Erledigungen entwickelt. Die bedeutendsten Quellen und Ziele im Planungsgebiet wurden durch ein ungeordnetes, ungewichtetes Wunschliniennetz verbunden. In einem nächsten Schritt wurde das Netz bereinigt, um eine Bündelung der wichtigsten Radverkehrsachsen zu erhalten. Auf Grundlage des so entwickelten Idealnetzes wurden sieben Hauptadradrouten festgelegt sowie ein untergeordnetes Netz für die flächige Erschließung und zum Lückenschluss.



Geh- und Radweg Ragnitzstraße (L327)

Einzelmaßnahme

Projektträger

Land Steiermark (Kofinanzierung durch die Gemeinde Kainbach bei Graz und die Graz Linien)

Länge

1,02 km

Projektverantwortliche

Ing. Wilhelm März, Ing. Ernst Tripolt, Ferdinand Sandner, DI Michael Brunner (alle A16, Verkehr und Landeshochbau) Günter Strobl (Baubezirkszeitung Steirischer Zentralraum)

Umsetzungszeitraum

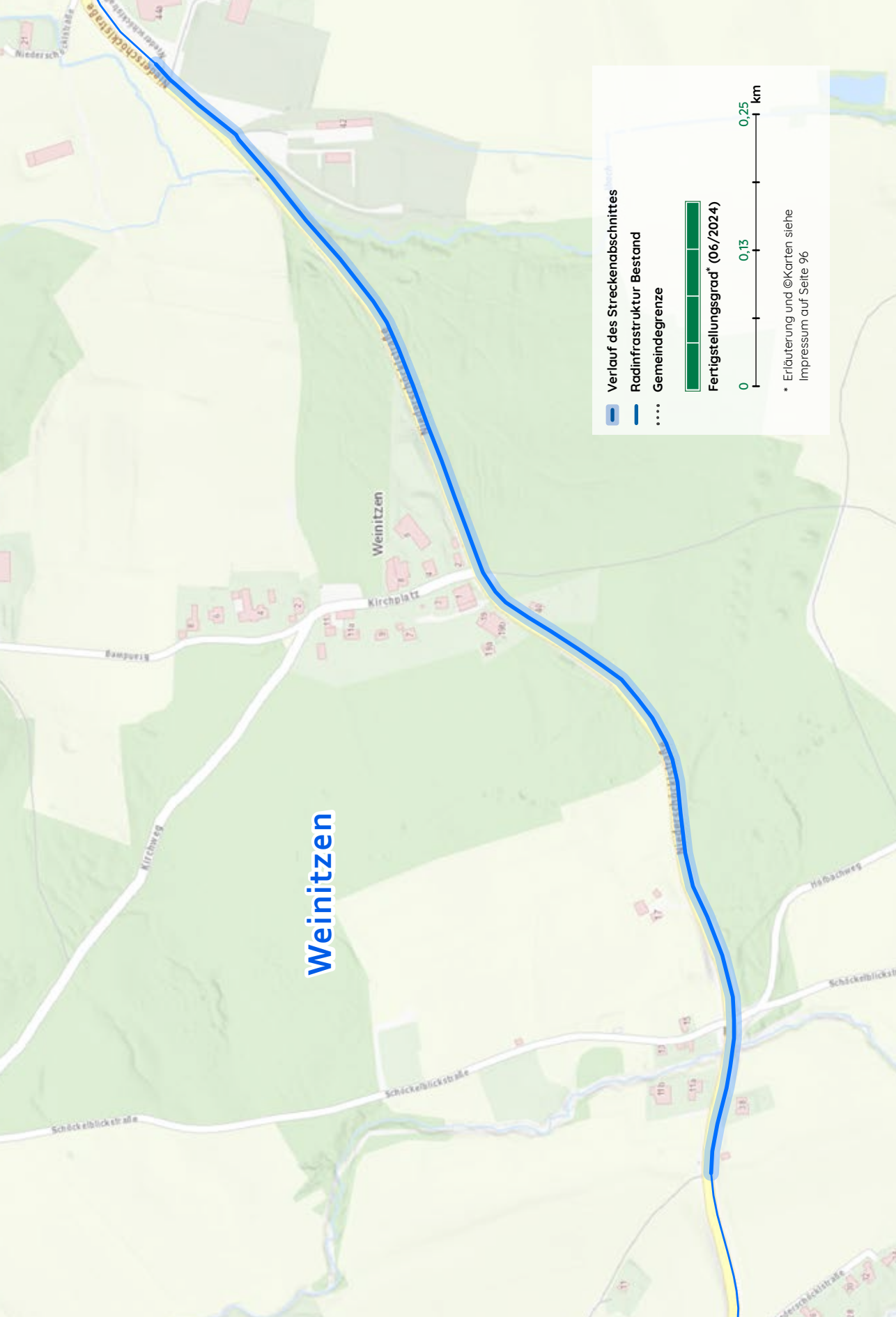
07/2017 bis 08/2020

Gesamtkosten

3,303 Mio. Euro



Das Bauvorhaben umfasste die Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der Ragnitzstraße an der südlichen Seite am bestehenden Gehsteig. Um die dazu notwendigen Platzverhältnisse zu schaffen, war die Errichtung von zahlreichen Stützmauern und die Verbreiterung des Randbalkens im Bereich des Kainbaches erforderlich. Die bestehende Busumkehrschleife wurde umgebaut, sämtliche Bushaltestellen im Bauabschnitt wurden dem Stand der Technik angepasst sowie im Bereich des Park & Ride-Parkplatzes eine neue Druckknopfampel errichtet. Die Gemeinde Kainbach bei Graz erneuerte zudem die Beleuchtungsanlage.



Geh- und Radweg Weinitzen, Bereich Schöckelblickstraße

Geh- und Radweg Weinitzen (L387)

Einzelmaßnahme

Projekträger

Land Steiermark (Kofinanzierung durch die Gemeinde Weinitzen)

Länge

1,230 km

Projektverantwortliche

Nina Posch
 (A16, Referat Straßeninfrastruktur - Bestand/Radwege, Lärmschutz, UHS)

Umsetzungszeitraum

11/2020 bis 11/2021

Gesamtkosten

1,185 Mio. Euro



Entlang der Niederschöcklstraße wurde ein Lückenschluss zwischen dem bestehenden Radweg Anna-graben und der Volksschule Weinitzen-Niederschöckl vorgenommen. Dank mehrerer Grundablösen in Abstimmung mit den Anrainer:innen konnte an der kompletten Ortsdurchfahrt ein baulich getrennter Radweg errichtet werden. Die Maßnahmen umfassten auch die Verlegung und Erneuerung von Bushaltestellen, die Errichtung von Zaunanlagen und Lärmschutzwänden sowie den Bau einer neuen, breiteren Brücke über den Winkelbach auf Höhe des Fußballplatzes des SV Weinitzen.



Land Steiermark
Abteilung 16 Verkehr und
Landeshochbau
abteilung16@stmk.gv.at
www.verkehr.steiermark.at
www.radmobil.at