

Ein Gürtel für

sanfte Mobilität



Foto: Stadt-Graz/Fischer

**GEMEINDERATS-
BESCHLÜSSE**

Auf dem Ostgürtel werden nie Autos fahren! Während der Südgürtel nach Jahrzehnten der Planung jetzt als Tunnel verwirklicht wird, ist aus dem einst für den Kfz-Verkehr geplanten Ostgürtel längst ein Projekt ausschließlich für die sanfte Mobilität geworden.

**DIE TRASSEN-
VERORDNUNG**

... für einen Ostgürtel als Teil eines umfassenden Grazer Gürtelstraßennetzes war vom Bund in den 80er-Jahren des vorigen Jahrhunderts erlassen worden.

NEIN IN „VÜP“

Doch nach einer intensiven Prüfung der einzelnen Teilprojekte des Gürtelstraßennetzes war eine „Verkehrsträgerübergreifende Planung für den Grazer Gürtelbereich“ (kurz VÜP) zum Schluss gekommen, den Ostgürtel für den Kfz-Verkehr fallen zu lassen („Das Maximalkonzept ist auszuscheiden“). Ein entsprechender Beschluss wurde 1991 im Grazer Gemeinderat gefällt.

IN „GIVE“ FIXIERT

Auch die 1995 vom Gemeinderat beschlossene „Grazer Integrierte Verkehrsentwicklung – GIVE“ erteilte dem „alten“ Ostgürtel-Konzept eine klare Absage: „Der Ausbau des Grazer Gürtelstraßennetzes in den Abschnitten Ostgürtel (Rosenberg-, Geidorf-, Leonhardt- und Ruckerlberggürtel) und des ersten Südgürtels (Waltendorfer-, Münzgraben-, Jakominigürtel) sowie die Verbindung Don Bosco – Karlauer Gürtel wurde im Rahmen des VÜP-Planungsprozesses eingehend auf die Zweckmäßigkeit geprüft und als nicht zielführend beurteilt. Die baulich freigehaltenen Trassen sollen künftig als ÖV-Trassen und Grünachsen genutzt werden.“ Diese Beschlüsse sind nach wie vor vollinhaltlich gültig.

Die Baufortschritte für den Südgürtel, der als leistungsfähige Unterflurtrasse den Süden der Stadt vom motorisierten Individualverkehr entlasten wird, hat den Blick vieler Grazerinnen und Grazer wieder auf andere Planungen der Vergangenheit gelenkt. Prompt wurden längst überholte Pläne für einen Ostgürtel aus der Versenkung geholt, gegen deren Verwirklichung sich sogar öffentliche Proteste zu regen be-

gannen. Dabei zeigt der Blick auf die gültige Beschlusslage sämtlicher zuständiger Gremien: Der Ostgürtel für den Kfz-Verkehr vom Graben- über den Rosenberg-, Geidorf-, Leonhardt- und Ruckerlberggürtel bis hin zum Waltendorfer Gürtel ist seit Jahrzehnten begraben. Stattdessen dienen Grundstückssicherungen der Stadt Graz entlang der einst geplanten Trasse ausschließlich dafür, diese Bereiche für die sanfte Mobilität – Rad- und

Fußverkehr sowie den Öffentlichen Verkehr – zu sichern.

Beschlüsse aufrecht

Entsprechende bindende Beschlüsse des Gemeinderates (siehe linke Spalte) sind nach wie vor vollinhaltlich aufrecht – und weder die Stadt noch andere Körperschaften haben Ambitionen, an dieser Ausrichtung auch nur das Geringste zu ändern, stellen Stadtbau- direktor DI Mag. Bertram Werle, Stadtplanungsamtsvorstand DI

*Bertram Werle, Stadtbau-
direktion:
„Der Ostgürtel ist
ausschließlich für
Rad-, Fußwege
und den ÖV gedacht!“*



*Bernhard Inninger, Stadt-
planung:
„An der Gültigkeit der
Gemeinderats-
beschlüsse hat sich
nichts geändert!“*



*Martin Kroiß-
brunner, Verkehrs-
planung:
„Für den Kfz-
verkehr sind nur lokale
Erschließungen
möglich!“*



Foto: Stadt-Graz/Fischer (4)

Nadelöhr. Am Ostgürtel findet man immer wieder Engstellen – beispielsweise am Südende des Leonhardgürtels (Mauer des Ursulinen-Schulgeländes). Hier ist eine Verbreiterung des Geh- und Radweges geplant.

Bernhard Inninger und Verkehrsplanungs-Abteilungs- vorstand DI Martin Kroißbrunner klar. Um die Trasse für die sanfte Mobilität und somit zur langfristigen Wahrung der städtischen Interessen zu sichern, werden Grundstücke angekauft, wenn sich im Zuge geplanter baulicher Verände-

rungen die Möglichkeit ergibt – „wir betreiben das aber nicht offensiv“. Der Vorrang werde den Rad- und Fußwegen eingeräumt, die kontinuierlich stückweise wachsen. Bis zu einer durchgehenden ÖV-Trasse wird es aber wohl noch viele Jahre dauern. Wo die Trassenfläche breiter ist,

wird auch eine attraktive Gestaltung möglich.

Lokale Zufahrten möglich

Für den Kfz-Verkehr sollen keine durchgängig befahrbaren Straßenachsen zur Verfügung gestellt werden. Aus Sicht der Verkehrsplanung könnten in Abhängigkeit von der Stadt-

planung nur abschnittsweise Zufahrtsmöglichkeiten zur kleinräumigen Erschließung von Baulandreserven ange- dacht werden. Geplant ist zu- dem, die Ostgürtel-Trassensicherung als Spezialthema im neuen Flächenwidmungsplan zu verankern. *Wolfgang Magel/
Ulrike Lessing-Weibrauch*

DER OSTGÜRTEL

PROJEKT 1986

Für den Ostgürtel-Ausbau gab es Mitte des vorigen Jahrhunderts erste Beschlüsse der Stadt, 1971 wurde der Straßenzug dem Bund übertragen und 1986 ein „Generelles Projekt“ als zweckmäßigste Ostgürtel-Variante vorgestellt.

ÜBERPRÜFUNG

Bedenken der Stadt gegen die verordnete Trasse und der Widerstand der BürgerInnen konnten nicht ausgeräumt werden, so einigten sich Stadt, Land und Bund auf eine dem Grazer Verkehrskonzept entsprechende Zweckmäßigkeitsprüfung, die zum Abrücken vom Ostgürtel als Trasse für den Motorisierten Individualverkehr führte.

BÜRGERINNEN-INFO

Auf der Suche nach AnsprechpartnerInnen in der Verwaltung und für weitere Infos wenden Sie sich an:

Referat für BürgerInnen-
beteiligung, Rathaus, 1. Stock,
Zimmer 151
Tel.: 0316 872-3530, Fax:
0316 872-3539, E-Mail:
buergerbeteiligung@stadt.
graz.at; Öffnungs-/Partei-
enverkehrszeiten: Mo. – Fr.,
8 – 14 Uhr

www.graz.at/buergerinnenbeteiligung



DER OSTGÜRTEL
zieht sich vom Grabengürtel über den Rosenberg-, Geidorf-, Leonhardt- und Ruckerlberggürtel bis zum Waltendorfer Gürtel.

Straßenquerschnitt gegeben
In diesen Bereichen besteht bereits eine befahrbare Straße.

Straßenquerschnitt nicht gegeben
In diesen Abschnitten ist noch keine befahrbare Straße vorhanden.

Luftbild: Stadtvermessungsamt