

A N T R A G
zur
dringlichen Behandlung

Betreff: Innovatives Fahrradparken

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Die Grazer Mobilitätserhebung zeigt, dass sich das Verkehrsverhalten in der Landeshauptstadt Graz verändert und bereits heute der Fuß- und Radanteil an der zurückgelegten Wegstrecke 20 Prozent beträgt. Beweis dafür, dass Projekte, wie die unter Bürgermeister Siegfried Nagl gestartete Radfahroffensive, Erfolge verzeichnen und eine Trendwende in der städtischen Mobilität eingeleitet haben. Gezielt will die Verkehrsstadträtin Mag.^a Judith Schwentner diesbezüglich auch „weiteres Wachstum schaffen“. Ein Ziel, das zu begrüßen ist, wenn es denn nicht ohne gesamthafte Verkehrsplanung, Straßenraumgestaltung und auf Kosten der Anrainerinnen und Anrainer einhergeht.

Mit der zunehmenden Fahrradnutzung wächst selbstverständlich auch der Bedarf an Flächen für das Fahrradparken. Bislang behelfen sich Radfahrerinnen und –fahrer, indem sie ihr Rad an Wänden, Verkehrsschildern, Zäunen oder aber auch einfach an jeweiliger Ort und Stelle abstellen - was wie beispielsweise am Hauptplatz zu einer für den als grundsätzlich als Aushängeschild einer Stadt geltenden Platz - unwürdigen und unschönen Situation und Kombination aus unkoordiniert abgestellten Rädern und zunehmend auch „Fahrradleichen“ führt. Zudem schränken die derzeit angebotenen Abstellplätze und der behelfsmäßig zu einem Abstellplatz umfunktionierte öffentliche Raum, Fußgängerinnen und Fußgänger ein, gefährden alte Menschen und Kinder und selbstverständlich leider auch seh- oder mobil beeinträchtigte Personen.

Dass häufig auf nicht mehr allzu fahrtüchtige Fahrräder zurückgegriffen wird, weil sichere und wetterfeste Möglichkeiten des Fahrradparkens fehlen, führt außerdem dazu, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer beeinflusst werden kann.

Lastenräder sind in diesem Zusammenhang aufgrund ihrer Größe dabei ein besonders beachtenswertes Problem.

Vereinzelte Städte in Deutschland und der Schweiz begegnen dieser Tatsache daher schon mit einzelnen Fahrradparkverbotszone oder empfindlichen Strafmandaten für Rad-Parker. Andere Städte erweitern ihr Angebot an attraktiven Parkmöglichkeiten, setzen auf Bewusstseinsbildung und beseitigen „Fahrradleichen“ regelmäßig.

Groningen, eine Stadt im Nordosten der Niederlande wurde von einer linksorientierten Regierung zur Fahrradhauptstadt gemacht. Hier wurde der motorisierte Verkehr sukzessive

aus der Innenstadt verdrängt und der nicht-motorisierte Verkehr gefördert. Allerdings auch hier zu beobachten - ohne die Probleme, die mit dem hohen Radverkehrsaufkommen unweigerlich entstehen, im Vorfeld zu antizipieren und in der Konzeption zu berücksichtigen - entsteht Chaos, Unzufriedenheit, Gefahr und Unordnung. Groningens Zentrum erstickte im Fahrradverkehr, Geschäfte waren teilweise so verstellt, dass sie nicht mehr betreten werden konnten. Man behalf sich mit dem „Roten Teppich“, der Ladeneingänge freihalten und Fußgängerinnen und Fußgängern den Durchgang gewähren sollte. Zusätzlich begegnete man vermehrten Fahrradverkehr an Wochenende oder zu Veranstaltungs- und Festivalzeiten mit mobilen Fahrradständern, die nur dann Platz einnehmen, wenn sie auch tatsächlich gebraucht werden.

Die Stadt Apeldoorn, ebenfalls in den Niederlanden, bietet nicht nur diverse kostenlose überdachte und überwachte Fahrradstationen in der Stadt an, sie stellt auch ein 650 Fahrradabstellplätze fassendes Parkhaus im Innenstadtbereich zur Verfügung, das zur Folge hatte, dass noch öfter auf das Rad umgestiegen wurde und auch die Diebstähle signifikant zurückgingen.

Ein weiteres innovatives Konzept, um Fußgängerinnen und Fußgänger nicht durch willkürlich abgestellte Fahrräder zu gefährden, ist die Integration von Fahrradabstellplätzen in Autoparkhäuser, einige Städte betreiben diese Garagen sogar selbst als kommunale Parkhäuser.

In Utrecht steht mittlerweile eine der größten Bike-Parkplatz Anlagen der Welt und bietet Platz für unglaubliche 12.500 Fahrräder. Dieser „Bikepark“ ist zudem rund um die Uhr geöffnet, bietet eine Fahrrad- und Servicestelle für Reparaturen, Wartung, Ersatzteile und Zubehör. Hier werden außerdem beispielhaft arbeitsmarktferne Personen und Langzeitbeschäftigungslose beschäftigt, die sonst vom Arbeitsmarkt benachteiligt, Perspektiven finden.

Im asiatischen Raum wiederum erfreuen sich automatisierte unterirdische Fahrradparksysteme großer Beliebtheit, die sicherstellen, dass Fahrräder in wenigen Sekunden sicher abgestellt und wieder zu erhalten sind.

Andere europäische Städten stellen solarbetriebene Hochleistung-Fahrradständer zur Verfügung, die die Räder per Knopfdruck über eine App auf dem Smartphone sicher verschließen.

Sie sehen also, dass neben Zürich auch andere europäische Städte innovative Lösungen des dezentralen Fahrradparkens anbieten, die man abseits von Lokalausgaben auch in diversen Fachzeitschriften und im Internet finden kann.

Diese Ideen und Konzeptionen haben jedenfalls gemein, dass sichere und übersichtliche Möglichkeiten des Fahrradparkens überzeugen und den Umstieg auf das Fahrrad wesentlich attraktiver machen, ohne den für andere Verkehrsteilnehmer störend oder gefährdend zu sein und sich auch optisch optimal ins Stadtbild zu integrieren.

Namens des ÖVP Gemeinderatsclubs stelle ich daher folgenden

Dringlichen Antrag

Frau Bürgermeisterin-Stellvertreterin Mag.^a Judith Schwentner wird im Sinne des Motivenberichts aufgefordert, einen sich an den dort bloß beispielhaft aufgezählten zukunftsweisenden Modellen orientierenden, umfassenden Maßnahmen- und Projektkatalog bezüglich des innovativen innerstädtischen Fahrradparkens zu erstellen und dem zuständigen Ausschuss für Verkehr, Stadtplanung und Grünraum bis zu seiner Sitzung im September als Diskussionsgrundlage vorzulegen.