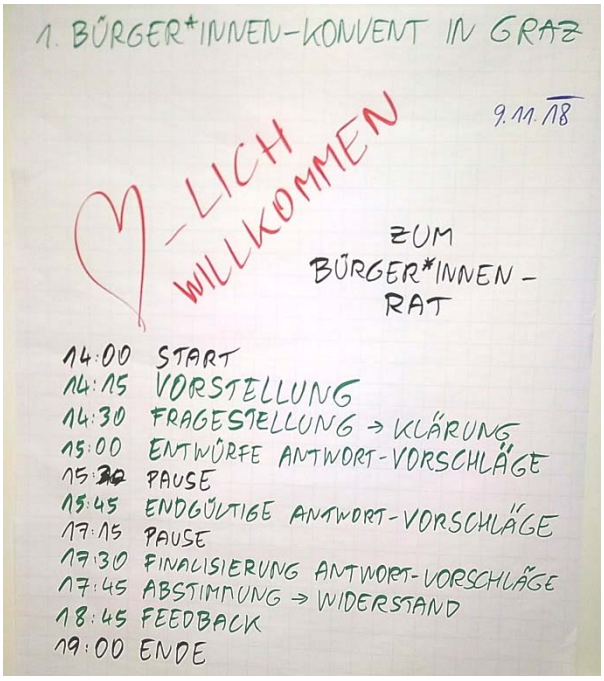
Grazer Bürger*innen-Konvent 1801 – Phase 3
Protokoll des Bürger*innen-Rats

Wie soll die Infrastruktur verändert werden, um den Fuß- und Radverkehr in Graz zu fördern?

Termin: Freitag, 9. November 2018, 14:00-19:00 Uhr
Ort: Holding Graz, Steyrergasse 113a, 8010 Graz

Teilnehmer*innen: 10 zufällig ausgeloste Bürger*innen der Stadt Graz, davon 5 Frauen und 5 Männer (via www.konvente.at/graz)
Moderation: Dr. Christian Kozina, Roland Jaritz (Verein zur Förderung der Aktiv-Demokratie)
Feedback-Team: Juli Brandner, Robert Rösler, Gerhard Winter (Orga-Team)

1. Start und Vorstellung



Bürger*innen-Rat = Premiere in Graz, im Rahmen des Pilots-Konvents → Ergebnisse werden online abgestimmt und dann an Politik, Verwaltung und Medien kommuniziert

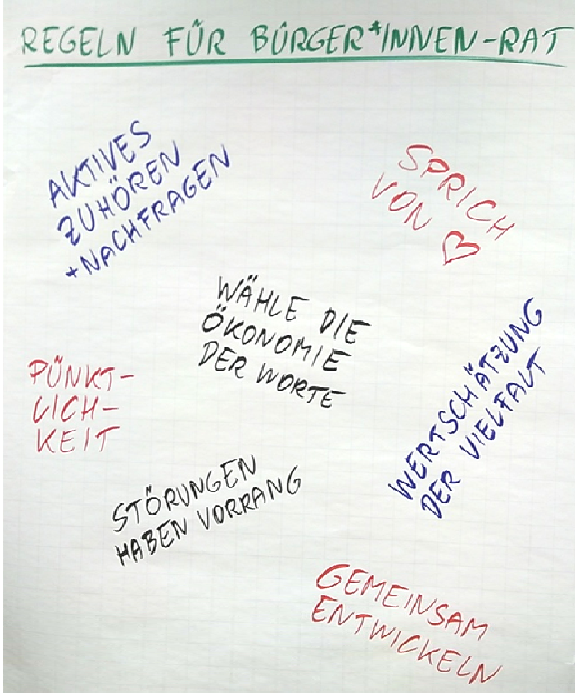
Kennenlernen: TN nennen Namen und Zugang zum Thema → Aufstellung im Raum von 0 („nicht betroffen“) bis 10 („stark betroffen“); Ergebnis: 9x 8-10, 1x 2

Klärung der **Regeln** als gemeinsame Basis (siehe rechts)

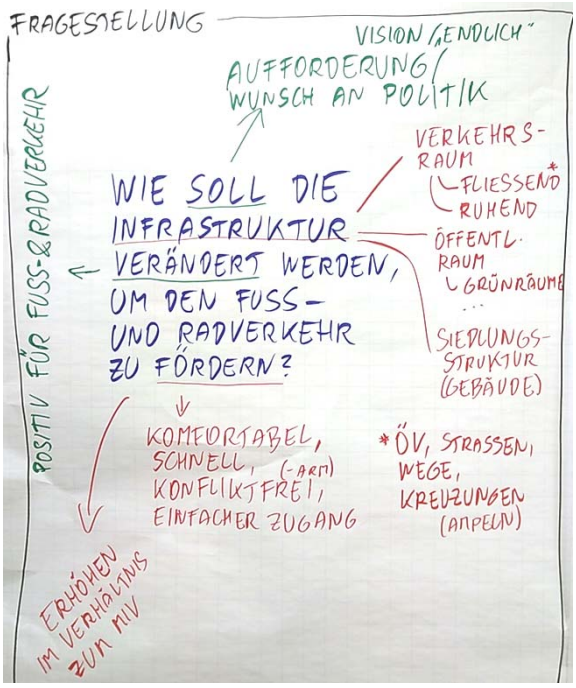
Begrüßung durch die Moderator*innen

Vorstellung des **Programms** (siehe links) und die **Klärung der Stellung** des Bürger*innen-Rats im Konvent (vgl. www.konvente.at/graz)

Rollenklärung: TN als Bürger* innen mit Verantwortung für das Allgemeinwohl in Graz; Moderatoren als inhaltlich neutrale Gastgeber; Feedback-Gruppe ebenfalls inhaltlich neutral, dokumentiert und gibt Feedback



2. Klärung der Fragestellung und der Fakten



gemeinsame **Analyse der Fragestellung** als Rahmen für die Antwort-Vorschläge

Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses für die einzelnen Teile der Frage
=> Was gehört dazu? Was gehört nicht dazu?

Ergebnisse siehe links

---

danach **Sichtbarmachung der Fakten** aus dem Bürger*innen-Forum → Auflegen von A4-Blättern mit Fakten aus den Vorträgen der Expert*innen von Stadt Graz, Forschungsgesellschaft Mobilität und Radlobby Argus Steiermark (siehe Anhang)

3. Sammlung der Entwürfe für Antwort-Vorschläge

Vorstellung der Antwort-Vorschläge, die über die Webplattform www.konvente.at/graz eingebracht wurden (vorgelesen von den Moderatoren, Details siehe Anhang):

- Flächendeckendes Netz aus Radwegen und Fahrradstraßen errichten
- Deutlichere Trennung Fahrradstreifen
- Flächendeckender Radverleih
- Meldesystem für überfüllte Fahrradabstellplätze
- Fahrrad-Gürtel für Schnellverbindung errichten
- Infrastrukturelle Verbesserungen für Fußgänger*innen
- Barrierefreiheit
- Fuß- und Radverkehr in Verbindung mit öffentlichem Verkehr betrachten
- Öffnung sämtlicher Straßen für das Radfahren gegen die Einbahn
- Verlagerung von öffentlichen KFZ-Parkflächen auf Privatparkplätze
- Bessere Durchwegung
- Ausweitung der Fußgänger*innen-Zonen
- Umwandlung in Fahrrad- oder Wohnstraßen
- Steigerung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume
- Mehr Fahrradabstellplätze

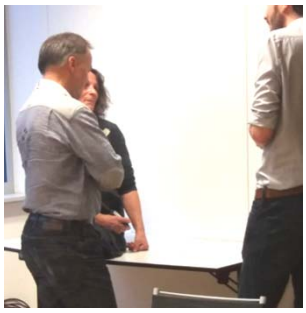
Sammlung weiterer Antwort-Vorschläge der TN (im Plenum):

- Entfernen von Verkehrsmasten am Gehweg
- Öffnung sämtlicher Einbahnen für Fahrradverkehr, wenn die Fahrbahnbreite > 5,5 m ist
- Menschlichere Versicherungsregeln (z.B. für Straßenbahn-Fahrer*innen)
- Exekutierung von Räumung, Streuung und Heckenschnitt
- Regionale Arbeitsplätze vor Ort schaffen statt pendeln

- Mitnahme von Fahrrädern in ÖV (Bus + Bim)
- Elektroroller mit Geräusch ausstatten
- Ausbau von Park+Ride-Plätzen am Stadtrand + ÖV in die Stadt
- Nummerntafeln für Fahrräder
- Durchgängige Radwege
- Schattenplätze für Fuß- und Radwege
- Gehsteigradler – Kontrollen + Sanktionen
- Gelb blinkende Fußgängerampel, welche auf Knopfdruck eines Fußgängers reagiert (Rot für Kfz)
- Vorrangschaltung für Fußgängerampeln + Intervalle + Grünphase

4. Entwicklung der endgültigen Antwort-Vorschläge

Weiterentwicklung der Entwürfe für Antwort-Vorschläge (aus Punkt 3) zu endgültigen Antwort-Vorschlägen durch die TN an vier Tischen:



Ergebnis: **ausformulierte, verständliche Antwort-Vorschläge** auf A4-Blättern:

Konvent 1801 **09.11.2018, Graz**

Antwort-Vorschlag:

Erklärung:

Einreicher*in:

Texte aller **endgültigen Antwort-Vorschläge** → siehe Punkte 5 und 6
Die Originale der entwickelten Antwort-Vorschläge finden Sie im Anhang.

5. Finalisierung der endgültigen Antwort-Vorschläge

Letzte Verbesserung der Antwort-Vorschläge → TN kleben Einwände mit gelben Postits auf, Einreicher*innen können nachbessern

Gemeinsame Überprüfung der Zuordnung zur Fragestellung: Beantwortet der Antwort-Vorschlag die Frage (im Sinne von Punkt 2)? → TN kleben Einwände mit blauen Postits auf, Einreicher*innen können nachbessern

Bei 5 Antwort-Vorschlägen gibt es Einwände, dass sie die Fragestellung beantworten.
Die TN entscheiden darüber, ob sie in die Abstimmungsrunde kommen sollen.
Dazu wird die Methode „Systemisches Konsensieren" angewandt, bei der für jeden einzelnen Antwort-Vorschlag der Widerstand der TN abgefragt wird (Variante „Schnell-Konsensieren"):

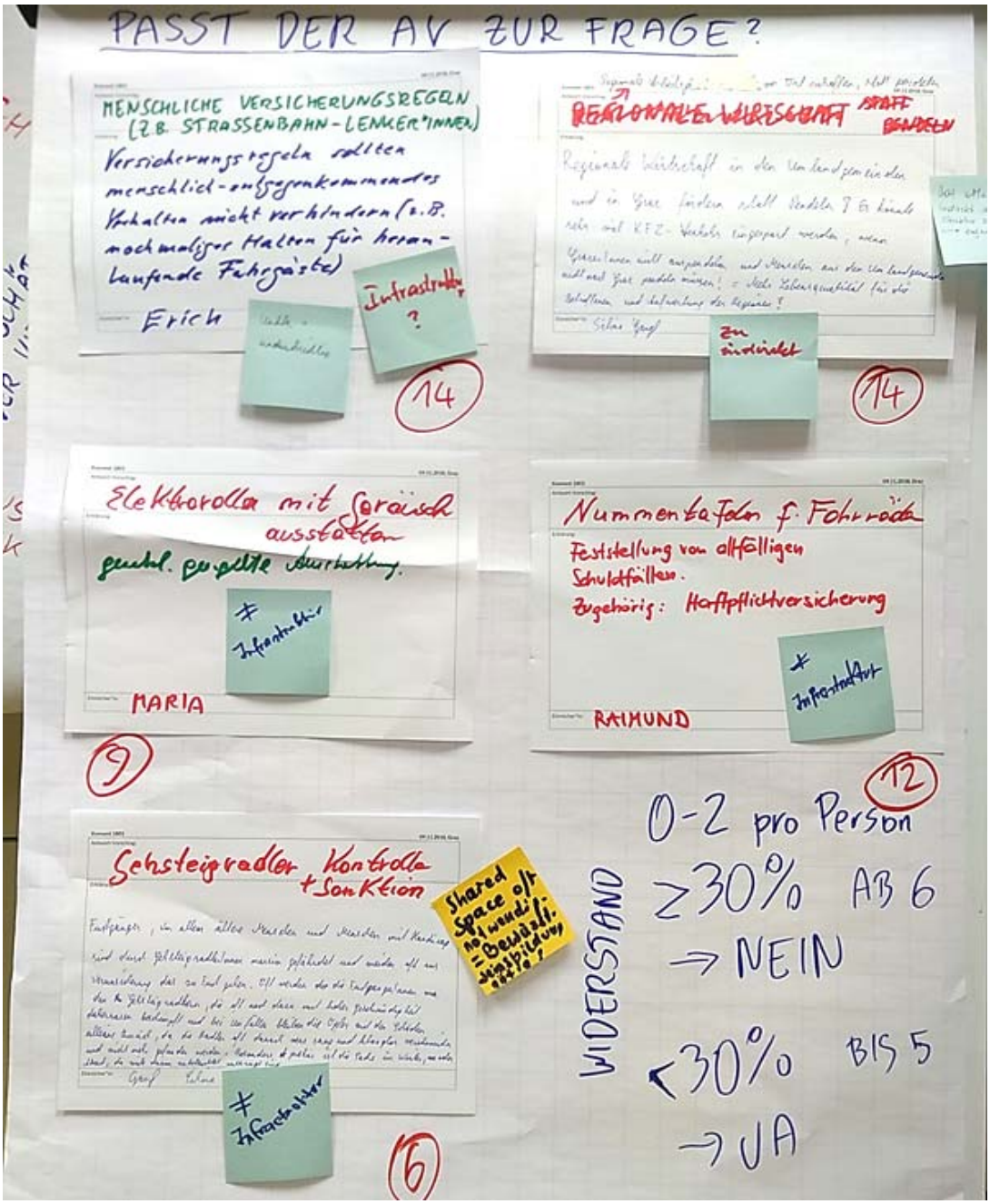
- TN hält 0 Kärtchen in die Luft= 0 Widerstandspunkte = kein Widerstand
- TN hält 1 Kärtchen in die Luft =1 Widerstandspunkt = leichter Widerstand
- TN hält 2 Kärtchen in die Luft = 2 Widerstandspunkte = starker Widerstand

Für jeden einzelnen Antwort-Vorschlag werden die Widerstandspunkte aufsummiert – daraus ergibt sich der Gesamtwiderstand.
Die Regel lautet: Ist der Gesamtwiderstand größer oder gleich 30%, wird der Antwort-Vorschlag nicht in die Abstimmung aufgenommen. (Bei 10 TN sind maximal 20 Widerstandspunkte möglich. 30% entspricht genau 6 Widerstandspunkten.)

Fragestellung:
Passt der folgende Antwort-Vorschlag zur Fragestellung?
WP = Widerstandspunkte

Antwort-Vorschläge (sortiert aufsteigend nach Widerstand)	**Widerstand**
Gehsteigradler*innen – Kontrolle und Sanktionen Fußgänger*innen, v.a. ältere Menschen und Menschen mit Handicap, sind durch Gehsteigradler*innen massiv gefährdet und meiden oft aus Verunsicherung das Zu-Fuß-Gehen. Oft werden eher die Fußgänger*innen von den Gehsteigradler*innen, die oft noch dazu mit hoher Geschwindigkeit daherrasen, beschimpft und bei Unfällen bleiben die Opfer mit den Schäden alleine zurück, da die Radler*innen oft danach sang- und klanglos verschwinden und nicht mehr gefunden werden. Besonders prekär ist die Sache im Winter oder am Abend, da viele dann unbeleuchtet unterwegs sind. *Einwand: kein Infrastruktur-Thema*	**6 WP** => wird nicht abgestimmt
Elektroroller mit Geräusch ausstatten gesetzlich geregelte Ausstattung *Einwand: kein Infrastruktur-Thema*	**9 WP** => wird nicht abgestimmt
Nummerntafeln für Fahrräder Feststellung von allfälligen Schuldfällen. Zugehörig: Haftpflichtversicherung	**12 WP** => wird nicht

Einwand: kein Infrastruktur-Thema	abgestimmt
Menschlichere Versicherungsregeln (z.B. bei Straßenbahn-Lenker*innen) Versicherungsregeln sollten menschlich-entgegenkommendes Verhalten nicht verhindern (z.B. nochmaliges Halten für heraneilende Fahrgäste) *Einwände: unklar, undurchsetzbar, kein Infrastruktur-Thema*	**14 WP** => wird nicht abgestimmt
Regionale Arbeitsplätze vor Ort schaffen statt pendeln Regionale Wirtschaft in den Umlandgemeinden und vor Ort fördern statt pendeln! Es könnte sehr viel Kfz-Verkehr eingespart werden, wenn Grazer*innen nicht auspendeln und Menschen aus den Umlandgemeinden nicht nach Graz pendeln müssen! = Mehr Lebensqualität für die Betroffenen und Aufwertung der Regionen! *Einwände: zu indirekt, kein Infrastruktur-Thema*	**14 WP** => wird nicht abgestimmt



6. Abstimmung über die endgültigen Antwort-Vorschläge

Abstimmung der verbleibenden 23 endgültigen Antwort-Vorschläge mit der Methode „Systemisches Konsensieren“ („Schnell-Konsensieren“ wie unter Punkt 5 beschrieben).

Berücksichtigt werden dazu:
1. endgültige, von den TN entwickelte Antwort-Vorschläge, die die Fragestellung beantworten
2. Entwürfe für Antwort-Vorschläge, die vorab online eingetragen wurden, aber von den TN nicht weiterentwickelt wurden

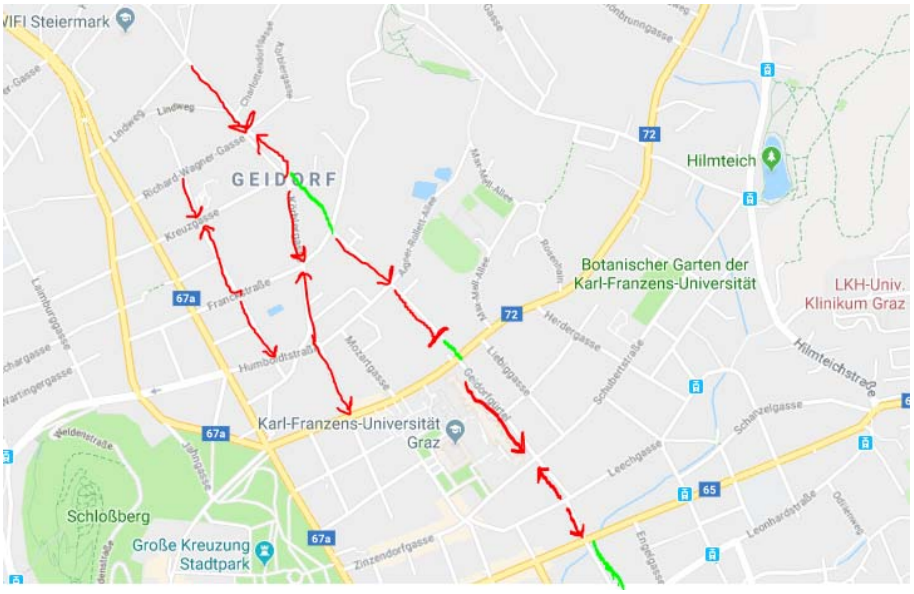
Die Regel lautet: Ist der Gesamtwiderstand größer oder gleich 30 % (= 6 Widerstandspunkte), wird der Antwort-Vorschlag nicht in die Online-Abstimmung aufgenommen.

Fragestellung:
Wie soll die Infrastruktur verändert werden, um den Fuß- und Radverkehr in Graz zu fördern?

Die Vorschläge werden vorgestellt ...

... danach wird der Widerstand gemessen.

Antwort-Vorschläge (sortiert aufsteigend nach Widerstand) **	**Widerstand**
Deutlichere Trennung Fahrradstreifen/Fußwege/Fahrbahn – optisch+baulich* Wenn sich nur ein Fahrradstreifen realisieren lässt (oder der Wille für mehr nicht vorhanden ist), dann wäre eine deutlichere Trennung von der Fahrbahn hilfreich. Wichtig ist, dass man als Autofahrer*in spürt, dass eine Grenzüberschreitung gemacht wurde – mittels: • einheitiches Kennzeichnungssystem • Rüttelstreifen wenn Radweg in der Fahrbahn notwendig	**0 WP** => wird online abgestimmt
Durchgängige Radwege * Es sollen über längere Strecken die Radwege durchgängig und leicht erkennbar sein, z.B. durch • durchgehende Beschilderung • einheitliches Kennzeichnungssystem • ev. Entfernung von Pkw-Parkplätzen in stark frequentierten Gebieten	**0 WP** => wird online abgestimmt

Fuß- und Radverkehr in Verbindung mit öffentlichem Verkehr betrachten * Bei einer Stadt der Größe von Graz ist es nahezu unmöglich, eine Verbesserung für Fußgänger*innen, aber auch für Radfahrer*innen zu erreichen, ohne dabei den öffentlichen Verkehr zu beachten. Entsprechende Verzahnung (z.B. durch gesicherte Fahrradstellplätze), attraktive(re) Betriebszeiten und attraktivere Tarifgestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel sind notwendig, d.h. • dichtere Intervalle, • Verfügbarkeit auch am Abend, am Wochenende und in den Ferien, • Verbindungen in entlegenere Grazer Gegenden (Stadtrand) sowie • verlässliche und pünktliche ÖV-Verbindungen.	**0 WP** => wird online abgestimmt
Entfernen von Verkehrmasten am Gehweg * unnötiges Hindernis und Gefahr für Behinderte	**0 WP** => wird online abgestimmt
Bessere Durchwegung * • flächendeckender Ausbau oder Errichtung von Wegen, die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen die kürzesten Wege zu wichtigen Infrastrukturen (Geschäfte, Schulen, Haltestellen) eröffnen+ • Vorgaben des Stadtentwicklungskonzepts konsequent umsetzen • bestehende Feldwege erhalten • keine hohe Fahrbahnqualität notwendig	**0 WP** => wird online abgestimmt
Fahrrad-Gürtel für Schnellverbindung errichten * Parallel, aber abseits der Kfz-Hauptverkehrsrouten, sollten für Radfahrer Schnellverbindungen errichtet werden. Beispielsweise könnte die Ostgürtel Trasse (s. Link zu MZfG-Forum) dafür verwendet werden. Um Anrainern die Zufahrt mit Kfz zu ermöglichen und Schleichwege für andere zu vermeiden, sollten diese Nebenstrassen als gegenläufige Einbahnstrassen für Kfz eingerichtet werden (s. Bild).  	**0 WP** => wird online abgestimmt
Steigerung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume * mehr Grünflächen, mehr Sitzgelegenheiten, Freiflächen zum Spielen, für	**0 WP** => wird online

Gastgärten oder für Veranstaltungen, Räume ohne Konsumzwang, Bänke, Beschattung (Bäume), Trinkbrunnen	abgestimmt
Flächendeckendes Netz aus Radwegen und Fahrradstraßen errichten * Zusätzlich zu den bestehenden Radwegen sollen neue Radwege errichtet und bestimmte Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Daraus soll ein dichtes, flächendeckendes Netz entstehen, in dem Radfahrer*innen rasch und bequem vorankommen, ohne mit Autos oder Fußgänger*innen in Konflikt zu geraten.	**0 WP** => wird online abgestimmt
Schatten für Plätze, Fuß- und Radwege * Öffentliche Plätze (z.B. Jakominiplatz), Radwege und Gehwege sind in den immer heißer werdenden Jahreszeiten ohne ausreichenden Schatten (Bäume) für längere Benutzung nicht zumutbar. Zusätzlich ist für Rastmöglichkeiten (Bänke und Trinkbrunnen) zu sorgen.	**0 WP** => wird online abgestimmt
Erhöhung der Anzahl und der Qualität der Fahrradabstellplätze * Ausbau der Fahrradabstellplätze v.a. an Haltestellen und in der Innenstadt; Qualität: sichere Bügel, eingangsnah, überdacht, ev. E-Ladestationen	**0 WP** => wird online abgestimmt
Ausweitung der Fußgänger*innen-Zonen Rund um die Innenstadt sind zahlreiche Straßen gut geeignet, um sie zu Fußgänger*innen-Zonen zu machen - z.B. in der Altstadt, im Joanneumsviertel, südlich des Lendplatzes, die Griesgasse und Teile des Griesplatzes.	**1 WP** => wird online abgestimmt
Barrierefreiheit verbessern Barrierefreiheit wird viel zu eng gedacht - plakativ gesprochen geht es um viel mehr als um den Menschen im Rollstuhl. Für viele Menschen ist die fehlende bzw mangelnde Barrierefreiheit ein großes Hindernis zu Fuß zu gehen, obwohl sie es gerne tun würden. • Es braucht breitere Gehwege, damit auch Rollstuhlfahrer*innen und Menschen mit Gehbeeinträchtigungen gefahrlos unterwegs sein können. • Die Gehwege sollen auch abgeflachte Randsteine an den Übergängen aufweisen, damit Rollstuhlfahrer*innen , Menschen mit Kinderwägen und ältere, gehbeeinträchtigte Menschen leicht die Straße überqueren können. • Die Gehwege sollen frei von behindernden Gegenständen sein (Verkehrsschilder, Wahlplakatständer, parkende Fahrräder, Lawinenlatten, ...), damit gehbehinderte Menschen sowie Rollstuhlfahrer*innen den Gehweg gefahrlos benutzen können. • Bauzäune sollen gut sichtbar (keine Metallgitterzäune, da nahezu unsichtbar) und die Wege gut beleuchtet sein, damit Menschen mit Gehbeeinträchtigung gefahrlos zu Fuß gehen können. • Es braucht flächendeckende Blindenleitregelungen (jeder Gehsteig sollte diese haben und nicht nur manche Plätze und Gehwege in der Innenstadt). • An Kreuzungen sollte es Hinweisschilder für Blinde geben, damit sie sich besser orientieren können, wo sie sich gerade befinden (Straßennamen etc.). • Entflechtung des Jakominiplatzes – lebensgefährlich für Menschen mit Handicap / ältere Menschen	**1 WP** => wird online abgestimmt

Flächendeckender Radverleih Unkomplizierter Radverleih, wie in anderen Städten üblich, würde öfters einen sinnvollen Mix aus öffenlichem Verkehr, Fahrrad und Gehen ermöglichen. Auch wenn ich zwei Räder daheim habe, sind die oft nicht da wo ich sie brauche.	**1 WP** => wird online abgestimmt
Meldesystem für überfüllte Fahrradabstellplätze Die Stadt soll ein System einführen, über das alle Bürger*innen überfüllte Fahrradabstellplätze melden können (z.B. eine App). Wenn an einem bestimmten Ort dann mehrere Überfüllungs-Meldungen hereinkommen, sollen sich Expert*innen der Stadt diesen Ort ansehen und ggf. Maßnahmen ergreifen (z.B. Errichtung weiterer Stellplätze oder Entfernung von Dauerparkern).	**1 WP** => wird online abgestimmt
Mitnahmen von Fahrrädern in ÖV (Bus + Bim) • Erhöhung der durchschnittlichen Raddistanz von 3 auf 6 km • Hilfe bei Radpannen • erhöhte Sicherheit • Kombination von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln • Case Study: Berlin	**2 WP** => wird online abgestimmt
Öffnung sämtlicher Einbahnen für Fahrradverkehr, wenn die Fahrbahn breiter als 5,5 m ist Sicherung kurzer Wege für Radfahrer*innen, genügend Sicherheit für die anderen Verkehrsteilnehmer*innen	**2 WP** => wird online abgestimmt
Ausbau von Park+Ride-Plätzen am Stadtrand + ÖV in die Stadt positives Beispiel: Murpark (Autobahnabfahrt, Straßenbahn-Linie 4) negatives Beispiel: Fölling (kein guter Anschluss)	**3 WP** => wird online abgestimmt
Gehsteige, Übergänge, Beleuchtung verbessern Graz hat massive Defizite im Infrastrukturbereich für Fußgänger*innen. So fehlen in nennenswertem Umfang Gehwege/-steige, Schutzwege, Übergänge etc. aber auch ausreichende Beleuchtungen. Über weite Strecken ist es schlicht zu gefährlich zu Fuß zu gehen.	**3 WP** => wird online abgestimmt
Räumung, Streuung und Heckenschnitt exekutieren In manchen Grazer Gegenden sind teilweise Gehwege unpassierbar, da aus verlassenen/vernachlässigten Grundstücken der Gehweg von Hecken, Baumästen und Unkraut oder halb niedergetretenen, in den Gehsteig ragenden Zäunen überwuchert und blockiert wird. Im Winter gibt es dann dort auch keine Schnellräumung und Streuung (z.B. Riesstraße 109). Vor allem am Stadtrand fühlt sich niemand dafür zuständig. Übergänge und Haltestellen sollten ebenfalls von Schneehaufen und Eis befreit werden.	**4 WP** => wird online abgestimmt
Vorrangschaltung für Fußgänger*innen-Ampeln + Intervalle + Grünphase Die Grazer Ampeln sollten flächendeckend mit Druckknopfampeln ausgestattet werden, die sofort reagieren = Vorrang für Fußgänger*innen. Die Intervalle der Grünphasen sollten so lang gewählt werden, dass auch ältere und gehbeeinträchtigte Menschen bequem und mühelos auch breitere Straßen überqueren können.	**5 WP** => wird online abgestimmt

Gelb blinkende Fußgänger*innen-Ampel, die auf Knopfdruck sofort reagiert = Rot für Kfz. Trotzdem sollte ein Minimal-Intervall zwischen 2 Kfz-Rotphasen gewährleistet sein.	**5 WP** => wird online abgestimmt
Umwandlung in Fahrrad- oder Wohnstraßen Nebenstraßen, die für die Kfz-Durchzugsverkehr genutzt werden, können in Fahrrad- oder Wohnstraßen umgewandelt werden.	**6 WP** => wird online nicht abg.
Verlagerung von öffentlichen KFZ-Parkflächen auf Privatparkplätze Nutzung des Potentials nicht ausgelasteter öffentlicher Tiefgaragen bzw. Wohnanlagen mit Tiefgaragen/Garagen, um parkende Pkws von der öffentlichen Straße zu holen. Maßnahme: im Potentialgebiet Reduktion öffentlichen Kfz-Stellplätze zur Schaffung einer sinnvolleren Nutzung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bzw. Sonstiges. Auch Hofer, Uni, TU, Spar etc. in der Nacht, Tiefgaragen unausgelastet.	**7 WP** => wird online nicht abg.

* Für die Reihung der 10 Antwort-Vorschläge mit 0 Widerstandpunkten wurde in einer zweiten Runde die Priorität abgefragt – wieder mit dem „Systemischen Konsensieren", diesmal mit der Frage: **Ist Ihnen dieser Antwort-Vorschlag besonders wichtig?**

Ergebnis (Reihung wird für die Online-Abstimmung übernommen):

- Deutlichere Trennung Fahrradstreifen/Fußwege/Fahrbahn – optisch+baulich ..... 4 WP
- Durchgängige Radwege ..... 4 WP
- Fuß- und Radverkehr in Verbindung mit öffentlichem Verkehr betrachten ..... 4 WP
- Entfernen von Verkehrmasten am Gehweg ..... 6 WP
- Bessere Durchwegung ..... 7 WP
- Fahrrad-Gürtel für Schnellverbindung errichten ..... 7 WP
- Steigerung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume ..... 7 WP
- Schatten für Plätze, Fuß- und Radwege ..... 8 WP
- Flächendeckendes Netz aus Radwegen und Fahrradstraßen errichten ..... 8 WP
- Erhöhung der Anzahl und der Qualität der Fahrradabstellplätze ..... 10 WP

** Die Originale der entwickelten Antwort-Vorschläge finden Sie im Anhang.

7. Feedback und Abschluss

- Feedback der Teilnehmer*innen: **sehr gut, sollte es auch zu anderen Themen geben**
- Feedback des Feedback-Teams: **hohe Qualität des Prozesses und der Ergebnisse**
- Moderatoren: **dankbar für gelungenen Pilot-Versuch**

Ende um 19:15 Uhr

Dieses Protokoll wird auf www.konvente.at/graz sowie www.aktiv-demokratie.at veröffentlicht. Die Inhalte dürfen ohne Rückfrage verbreitet werden, die Bildrechte liegen beim „Verein zur Förderung der Aktiv-Demokratie". Für Fragen bzw. Moderationsanfragen kontaktieren Sie uns direkt unter konvente@aktiv-demokratie.at.