



DAS GRAZER MEMORANDUM für eine menschen- und stadtgerechte Verkehrspolitik

Das GRAZER MEMORANDUM ist das Ergebnis des 3. Internationalen Kongresses für Altstadt und Baukultur, der vom 7. bis 10. Juni 1990 über 300 Politiker, Spitzenbeamte, Stadtplaner und Architekten vereinte. Die Teilnehmer aus 15 Ländern Europas und den USA haben diesen Aufruf für eine menschen- und stadtgerechte Verkehrspolitik verabschiedet. Er wurde in sechs Sprachen übersetzt (englisch, französisch, italienisch, russisch, ungarisch, slowenisch) und an Verantwortungsträger in Regierungen, Parla-

menten, Stadtverwaltungen und diversen Unternehmen übermittelt. Das anhaltend positive Echo hat uns bewogen, das GRAZER MEMORANDUM zum 5. Internationalen Kongreß für Altstadt und Baukultur in Essen (20. bis 23. September 1995) neu aufzulegen. Die Thematik ist aktueller denn je, siehe Ozonalarm. Es geht uns aber nicht darum, das Auto zu verdammen, es geht um seinen sinnvollen Einsatz. Für Ihre Meinungen und Ihre einschlägigen Erfahrungen wären wir Ihnen sehr dankbar.

Das Team des ISG



**Damit
unsere Städte
nicht im
Verkehr ersticken**

GRAZER MEMORANDUM

Damit unsere Städte nicht im Verkehr ersticken

Die Belastungen steigen. Eine Analyse gibt zu denken

Gestörte Symbiose

Stadt und Verkehr bilden eine Symbiose. Diese ist durch das Übermaß des motorisierten Verkehrs schwer gestört. Ein Ausweg aus dem Dilemma wäre die Verkehrsvermeidung. Man prüfe vor jeder Fahrt, ob sie notwendig ist.

Triebfortsatz Auto

Besitzwunsch und Gebrauch des Autos bauen auf vorhandenen Strukturen der menschlichen Psyche auf. Das Auto verlängert das individuelle Potential, verkürzt jedoch die kollektive Lebensqualität - vor allem in der Stadt.

Ungezügelter Motorisierung

Der Trend zur ungezügelter Motorisierung hält an. Es besteht die Gefahr, daß bisher eher verschont gebliebene Städte in naher Zukunft ebenfalls von der Autolawine überrollt werden.

Opfer des Verkehrs

Ein hoher Anteil der Verkehrsunfälle entfällt auf die Städte; Menschen werden getötet und verletzt, Fußgänger, Radfahrer, Kinder und alte Menschen sind besonders gefährdet.

Lärm und Abgase

Lärm- und Abgaswerte liegen weit über den zulässigen Grenzen, die belastete Luft beeinträchtigt bereits die Gesundheit der in Städten lebenden und arbeitenden Menschen. Jahrhundertealte historische Bauwerke und Denkmäler zerfallen in wenigen Jahren. Der Schwerverkehr mit seinen Emissionen und Erschütterungen trägt wesentlich dazu bei.

Alles ginge besser, wenn man mehr ginge ...

Alle wollen zurück zur Natur, aber keiner zu Fuß.

Fortschritte überholt

Die Fortschritte durch den Katalysator werden von den hohen Neuzulassungen bei Pkw und Lkw, dem Städtetourismus sowie den steigenden Fahrleistungen und den stärkeren Motoren überholt.

Eingeschränkte Bewegungsfreiheit

Die Bewegungsfreiheit für Fußgänger und der Aufenthalt auf Straßen und Plätzen werden durch fahrende sowie parkende Autos eingeschränkt. Die gegenseitige Behinderung der Verkehrsteilnehmer nimmt zu, die Aggressionen steigen.

Stadtflucht und neue Belastungen

Diese negativen Entwicklungen verstärken die Stadtflucht, Pendlerströme schaffen neue Belastungen.

Ziele einer menschen- und stadtgerechten Verkehrspolitik

Keine Zeit verlieren

Der Grazer Kongreß zeigt es eindeutig - wir haben keine Zeit zu verlieren, wir tragen Verantwortung, auch für künftige Generationen. Verkehrsberuhigung zum Wohle der Menschen und zur Rettung des Kulturerbes gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Kommunalpolitik überhaupt. „Sanfte Mobilität“ ist gefragt, neues Verkehrsverhalten beginnt im Kopf.

Verträgliche Mobilität

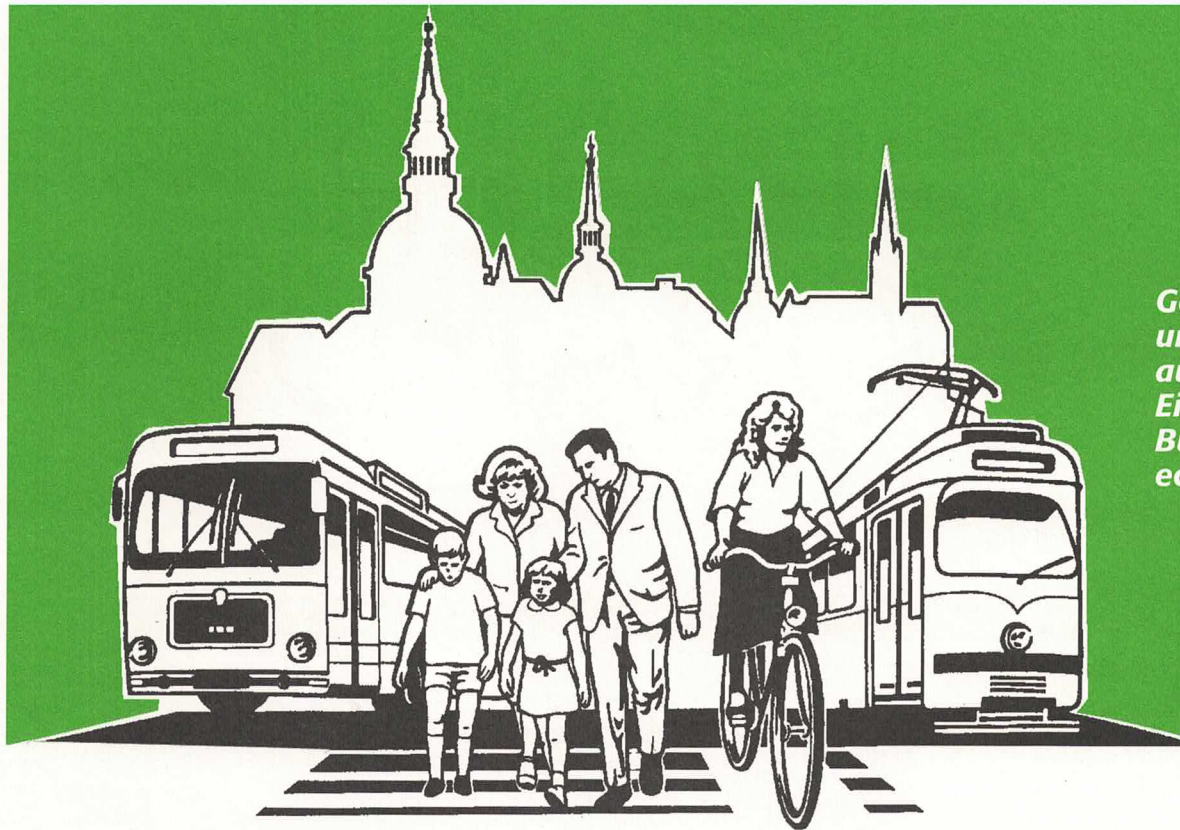
Eine hohe Mobilität gehört zur Lebensqualität, solange sie sozialverträglich, stadterträglich und umweltverträglich ist.

Aufgabenteilung

Sehr wichtig ist die Aufgabenteilung zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln bzw. deren Vernetzung - auch zwischen den Städten und ihrem Umland.

Urbane Fortbewegungsmittel

Gehen, Radfahren und Umsteigen auf Straßenbahn, Eisenbahn und Bus bringen eine echte Entlastung.



*Gehen, Radfahren
und Umsteigen
auf Straßenbahn,
Eisenbahn und
Bus bringen eine
echte Entlastung.*

Beschränkung und Alternativen

Der motorisierte Individualverkehr ist auf den notwendigen Umfang für das Funktionieren der Stadt (Liefer- und Lade-tätigkeit, Service, Fahren von Behinderten) zu beschränken. Einschränkungen sind unbedingt notwendig, weil die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als Anreiz für das Umsteigen nicht genügt.

Einkaufsparadies City

Die Zurückdrängung des Individualverkehrs bringt mehr Sicherheit und Bewegungsfreiheit für Fußgänger, Radfahrer sowie öffentliche Verkehrsmittel und deren Benutzer, eine Verkehrsberuhigung zugunsten des Wohnwertes der Innenstädte und der innenstadtnahen Viertel sowie mehr Umschlagflächen für die Zulieferungen in die Innenstadt bzw. in die Geschäftsstraßen. Das schafft Anreize für das neuerlich stark gefragte „Einkaufsparadies City“ und ist eine Alternative zu den gigantischen Supermärkten auf der grünen Wiese.

Stadt der kurzen Wege

In der Planung und im Städtebau muß es künftig um eine „Stadt der kurzen Wege“ gehen, mit einem vielfältigen Angebot und genug Freiraum für die Begegnung. Die leichtere Bewältigung des Alltags - speziell für Frauen und Kinder - setzt sichere Wege zur Schule, zum Kindergarten usw. voraus. Unterführungen sind mit Ausnahme von U-Bahnstationen und Tiefgaragen zu vermeiden, Fußgänger gehören in die Normalebene der Stadt! Fußgängerzonen sind zu erweitern, Plätze für Menschen und fußgängerfreundliche Straßen mit dosiertem Autoverkehr zu fördern.

Von der Straße auf die Schiene

Bei der dringend notwendigen Verlagerung von Fahrten und Gütertransporten von der Straße auf die Schiene spielt der funktionierende Verkehrs- und Umweltverbund die Hauptrolle. Es muß zu einer optimalen Vernetzung des Verkehrs Stadt - Land kommen. S-Bahn-Systeme, Park & Ride-Anlagen, Rad- und Fußwegenetze sind überproportional zu fördern, ebenso der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV).

Enge Grenzen und Rückbau

Der Ausweitung und dem Ausbau von Verkehrsanlagen für den motorisierten Individualverkehr sind harte, enge Grenzen zu setzen. Oft ist auch ein städtebaulich orientierter „Rückbau“ nötig. Straßen und Plätze sind öffentliche Räume mit hohem Gestaltungsanspruch und hohem Gebrauchswert für die Stadtbewohner.

Mehr Autonomie, mehr Mittel

Für die rasche Verwirklichung des menschengerechten, energiesparenden und umweltfreundlichen Verkehrs brauchen die Städte mehr Autonomie, neue Finanzquellen und höhere öffentliche Mittel. Der Autoverkehr muß künftig seine vollen Kosten tragen - dazu gehören auch Aufwendungen für Lärmschutz und Abgasminderung sowie die durch Versicherungsbeiträge nicht gedeckten Unfallkosten.

Mut wird belohnt

Verkehrsberuhigung sichert höhere Lebensqualität. Von den Politikern, die darüber zu entscheiden haben, werden eine große Portion Mut, gezielte Information und konsequentes Handeln verlangt. Schon zeigt sich, daß die Bewohner vieler Städte eine solche Haltung mit dem Stimmzettel „belohnen“.

Spontane Zustimmung

280 Experten haben schon am ersten Kongreßtag die Thesen zum GRAZER MEMORANDUM erhalten und gutgeheißen. 21 Fachleute aus verschiedenen Ländern gaben zusätzliche Anregungen, die in die Schlußfassung eingearbeitet worden sind. Der einstimmig gewählte Redaktionskreis setzte sich aus den folgenden sieben Mitgliedern zusammen: Architekt Dipl.Ing. Erich Bramhas, Wien; Stadtrat für Recht und Umweltschutz Dr. Dietmar Habermeier, Erlangen; Präsident Prof. Georg Herberstein, AUSTRIA NOSTRA Wien; Präsident Prof. Max Mayr, Internationales Städteforum Graz; Baustadtrat i.R. Werner Pillmeier, St. Gallen; Univ.Prof.Dr.-Ing. Hartmut Topp, Fachgebiet Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern; Prof.Dr. Ronald Wiedenhoft, Littleton, Colorado, USA.



Internationales
Städteforum Graz

Allen Teilnehmern...

am Kongreß „Die Stadt der
Zukunft“ in Essen wünschen
wir einen angenehmen
Aufenthalt, gute Begegnungen,
neue Erkenntnisse - einen
vollen Erfolg!

Das Team des Internationalen
Städteforums Graz

Warum Graz?

Es ist kein Zufall, daß der Kongreß „Ersticken unsere Städte im Verkehr?“ im Mai 1990 in Graz stattfand. Schon bei der Aktion „Rettet die Grazer Altstadt“ (1972) wurden die ersten Fußgängerzonen realisiert und der Bau von Tiefgaragen am Rand der City sowie die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs forciert. Bürgermeister Alfred Stingl (SPÖ) und Erich Edegger (ÖVP) setzten mit der „sanften Mobilität“ weitere Akzente: Ein weit verzweigtes Radnetz, Parkraumbewirtschaftung, Platz für Menschen, Vorrang für die Straßenbahn und 30 km/h mit Ausnahme der Hauptverkehrsadern. Vizebürgermeisterin Dkfm. Ruth Feldgrill setzt diese umweltfreundliche Politik fort.

Impressum

Sonderdruck ISG-MAGAZIN 3b/95

Herausgeber:
INTERNATIONALES STÄDTEFORUM GRAZ
A-8010 Graz, Hauptplatz 3
Tel.: 0043/316/82 53 95 oder 82 41 93
Fax: 0043/316/81 14 35

Redaktion:
Wolfgang J. Fink, Hasso Hohmann, Max Mayr
Organisation: Wolfgang Popelka
Sekretariat: Anna Loibner
Mitarbeit: Herta Maria Mayr
Satz und Gestaltung: Eduard Pirnik
Logo: Peter & Der Hirsch
Druck: REHA-Druck
A-8020 Graz, Kalvariengürtel 62



Oben:
Grazer Schmied-
gasse: Platz für
Menschen, Platz für
Gemütlichkeit. Wir
sollten unsere Füße
nicht nur zum
Gasgeben gebrau-
chen. Das Fahrrad
ist ein ideales,
umweltschonendes
Verkehrsmittel.
Foto: Ablasser.

Links:
30 km/h - Weniger
Tempo bedeutet
mehr Sicherheit, be-
sonders wichtig für
Kinder, Mütter und
Senioren.
Foto: GEPA.