

Ist der Weg das Ziel?



Was den Verkehrspolizisten in Tirol verboten war, war in der Steiermark erlaubt: Annahme von kleinen Geschenken zu Weihnachten (Posten Kreuzung Joanneumring - Eisernes Tor).

Graz lag von Anfang an an einer Straßenkreuzung. Im Südosten der Alpen gelegen, gab und gibt es zwei Möglichkeiten, ein gebirgiges Hindernis zu bewältigen: Entweder fährt man darüber, wo es am wenigsten anstrengend ist (siehe A9), oder man fährt außen herum (siehe A2).

Als Graz entstand, trafen sich auf einer Murterrasse (Sporgasse # Hofgasse) die Straßen der nördlichen und mittleren Oststeiermark. Dann ging es gemeinsam über die Mur zu einer Straße, die, der Mur im sicheren Abstand folgend, vom Norden nach Süden führte (natürlich auch umgekehrt!). Die befestigte Stadt wurde trotz späterer Stadttore nach Norden („Sack“-Tore) und Süden (Eiserne Tore) nur mäßig für den der Mur folgenden Verkehr (zu Fuß, mit Fuhrwerk und Wagen oder hoch zu Ross) genutzt. Da das Burgtor meist geschlossen war, musste man, wenn man in Richtung Gleisdorf wollte, zuerst nach Süden (Eisernes Tor), um die Stadt zu verlassen. So kam es zum Namen Gleisdorfergasse. Die Fernverbindung folgte dem Südtiefl der Wiener Straße, durchquerte den Lendplatz, die Mariahilferstraße, den Murplatz (= Südtirolerplatz), die Griesgasse und

schließlich den Griesplatz. Nach Süden konnte man dann über die Triesterstraße oder nach Westen über die Kärntnerstraße den Raum Graz verlassen. Die 2. Hälfte des 19. Jh. brachte lange vor dem Autoverkehr vier gerade verlaufende Geometerstraßen (Annenstraße, Theodor-Körner-Straße, Elisabethstraße und Conrad-von-Hötzendorf-Straße. Letztere wurde zuvor „Äußere Jakoministraße“ genannt). 1912 waren 296 Automobile und 161 Motorräder in Graz zugelassen. Knapp zwölf Prozent der Zulassungen lauteten auf die Firma Johann Puch, Gottlieb Gasse, heute ein Teil der Puchstraße. Die Automobilisten in Graz hatten es um 1912 vergleichsweise gut: Im ganzen Kanton Graubünden z. B. war damals das Autofahren noch verboten.

Vom Linksverkehr und dem Buchstaben H

Die traditionelle Fahrtrichtung in Österreich war links. Nur während der Napoleonischen Kriege gab es auch Rechtsverkehr. Tirol und Voralberg blieben bis 1915 bei rechts. Voralberg kehrte 1921 zum Rechtsverkehr zurück. Ab 1930 wurde schrittweise im übrigen Österreich auf Rechtsverkehr umgestellt. In Kärnten und Osttirol fuhr man ab 1935 rechts, so wie das schon Jahre zuvor einmal der Fall gewesen war. 1938 erfolgte auch für die Steiermark die Umstellung auf Rechtsverkehr. So gab es



Historisches aus Graz

von Prof. Dr. Karl-Albrecht Kubinzky

drei Jahre lang auf der Pack eine Tafel mit der Aufforderung, die Straßenseite zu wechseln. Bis 1938 erfolgte an der Stadtgrenze (Bezirke I-VD) die Einhebung einer Abgabe (siehe u. a. die Eggenberger und Andritzer Maut). Das Kennzeichen der im Kronland Steiermark zugelassenen Automobile war zuerst ein II (schwarz auf weißem Grund – dies nach einer dem ABC folgenden Ordnung, die A der Reichshauptstadt Wien zugeordnet hatte. 1930 bekamen Grazer Fahrzeuge den nun durch Wegfall des Kronlandes Küstenland 1918 frei gewordenen Buchstaben K (weiß auf schwarzem Grund, Kärnten hatte damals ein F). 1939 folgte für Graz ein St, diesmal schwarz auf weißem Grund. 1947 gab es nun ein G in weiß auf schwarzer Tafel. Ab 1990 wurden die nun gültigen weißen Kennzeichen mit schwarzer Schrift und dem Landeswappen zugeteilt. Außer dem G gibt es noch für diplomatische Vertretungen in Graz die Buchstabenkombination GK. Für Spezialisten: Kurz sah man in

Graz ab 1945 auch die Kennzeichen MG St für das britische Military Government Styria.

Innerstädtischer Fernverkehr

Machen wir nun einen Zeitsprung und landen in den Jahren meiner Jugend, den 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts. Damals gab es, wenn man nicht Insiderwissen hatte oder sich verirrt, für den Fernverkehr keine andere Möglichkeit als die folgende, um Graz zu durchqueren: Vom Norden (Bruck/M) kommend, führte die Bundesstraße 67 über die Wiener Straße in Richtung Stadtmitte. Wer in den Süden wollte, der fuhr über den Kalvariengürtel, den Lendkai und Grieskai und über die Brückenkopfgasse auf den Griesplatz. Dort schieden sich die Wege. Nach Süden ging es über die Karlauerstraße und die Triesterstraße, nach Westen über die Rösselmühlgasse zur Kärntnerstraße (Bundesstraße 76). Lag das Ziel östlich von Graz, so führte die Hauptverbindung in den meisten Fällen über die Wickenburggasse und Glacisstraße zur Elisabethstraße (Bundesstraße 65). Wenn die „Bergprüfung“ am Beginn der Riesstraße geschafft war, ging es über die Ries weiter in Richtung Gleisdorf. Erst Ende 1969 gab es als erstes steirisches Teilstück der A 2 die Strecke Raaba–Gleisdorf und damit eine Entlastung der Riesstrecke. In jener Zeit waren der Jakominiplatz, die Herrengasse und der Hauptplatz ein Teil des innerstädtischen Individualverkehrs. Die Zahl der Kraftfahrzeuge hatte in Graz stark zugenommen. Anfang 1963 gab es in der Stadt 36.500 Kraftfahrzeuge, 24.600 Personwagen und 2.100 Motorräder („Krafräder“). Die Zulassungsstatistik führte Volkswagen (5.500) an, gefolgt von Opel (3.800) und Steyr Fiat (3.000). Das Konzept einer autogerechten Stadt wurde Jahre später durch andere Prioritäten ab-

gelöst. Der Versuch einer Neuordnung brachte u. a. 1992 die ersten 30er-Zonen. Weder bei der Keplerbrücke noch bei der Hauptbrücke (= Erzherzog-Johann-Brücke) gab es eine Straßenerweiterung. Am Hauptplatz (Kreuzung Murgasse/Sackstraße), am Eisernen Tor (bis 1947 Bismarckplatz) und am Griesplatz standen blecherne Türrahmen, die meist von einem Verkehrspolizisten besetzt waren. Etliche Autosalons bekannter Marken befanden sich in der Inneren Stadt (BMW: Raubergasse 20, Mercedes: Kaiserfeldgasse 13, Opel: Neutorgasse 44, Ford: Kaiserfeldgasse 15, Steyr-Daimler-Puch: Joanneumring 20). Damals musste auch ein großer Teil des Cafés Kaiserhof einem Autosalon weichen. In der Stadtmitte gab es mehrere Tankstellen (Jakominiplatz, Geidorfplatz, bei der Radetzkybrücke und Neutorgasse 35 bzw. heute 5) und kleine Autowerkstätten, etwa am Marburgerkai 47 im Hof. Der Autoelektriker in der Raubergasse arbeitete an den Wagen aus Platzmangel in der Parkspur. Wie anders einst die Autos und der Umgang mit ihnen waren, zeigt beispielsweise, dass es damals in Graz neun Autosattlereien gab. Nun sind es nur noch drei. Die jüngste Zulassungsstatistik (31.12.2010) weist für Graz knapp 155.000 Kraftfahrzeuge aus, etwas mehr als 121.000 davon sind Pkw, 10.700 Motorräder (inkl. Leichtmotorräder).

Es begann mit einem Unfall

Bis in die 50er- und 60er-Jahre gab es Engstellen in der Heinrichstraße und der äußeren Grabenstraße. Die Bergmannsgasse endete bei einem Zaun nahe der Schröttergasse, die bis 1949 ein Teil der Kirchengasse war. Am 26. August 1964 rampte ein Tankwagen nahe der Hauptbrücke (= Erzherzog-Johann-Brücke) den



K Kennzeichen für Graz (1930-1939) Kennzeichen für Fahrzeuge der britischen Militärverwaltung Steiermark.

Straßenbahnwagen 229 der Linie 3 der Städtischen Verkehrsbetriebe. 13.400 Liter Öl brannten. Die Flammen schlugen vier Stockwerke hoch. Wie durch ein Wunder gab es „nur“ 14 Verletzte. Der Schock brachte den Entschluss, das westliche Gürtelstraßensystem der Stadt nun endlich zu finalisieren. Der Eggenberger Gürtel und der Karlauergürtel wurden durch eine hochrangige Straße verbunden. Ab 1970 war der Begriff „Gastarbeiterroute“ jahrelang gleichbedeutend mit Verkehrsstau auf der international genutzten Strecke durch Graz. Dies insbesondere zu Weihnachten und an bestimmten Tagen der Sommerferien in Deutschland. Eine Folge davon war der Wunsch, die alten Pläne einer Autobahn durch Graz zu aktivieren. Die „Eggenberger Trasse“, die natürlich auch durch Gösting, Wetzelsdorf und Straßgang geführt hätte, wurde zu einem kommunalpolitisch wichtigen Streitthema der 70er. Der ohnedies in manchen Bereichen benachteiligte Westen wollte nicht durch eine Autobahntrasse geteilt werden. Die Gemeinde Thal wollte auch nicht die Grazer Autobahn übernehmen. So kam es zum Projekt des Plabutschunnels, dessen Bau 1980 begonnen wurde. 1987 war die rund zehn Kilometer lange Oströhre fertig gestellt, 2004 die Weströhre. Der Verkehr auf den westlichen Gürtelstraßen hat aber nicht so wie erwartet abgenommen. Trotzdem und überhaupt: Gute Fahrt! ■



Fotos: Sammlung Kubinzky

