



MoVe iT

Mobilitätsplan

Graz 2030

**Der Plan für ein nachhaltiges
Verkehrssystem im Raum Graz**

MoVe iT, Mai 2020



Impressum

Medieninhaber: MoVe iT – Verein für Mobilität und Verkehr in Transformation, Schönaugasse 8a/I, 8010 Graz

Redaktion: Christian Kozina, Günter Getzinger, Stefan Kompacher, Stephan Landgraf, Karl Reiter, Heidi Schmitt, Martin Wolf, Michaela Ziegler

Kontakt: office@move-it-graz.at, www.move-it-graz.at

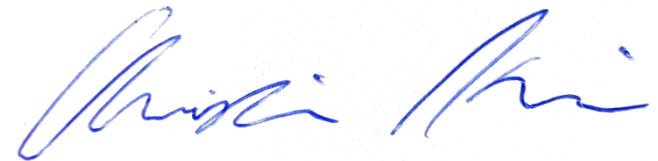
Für ein lebenswertes Graz!

Graz hat sein Verkehrsproblem noch nicht im Griff. Erste Schritte wurden gesetzt, aber es fehlt noch Konkretes.

Deshalb wurde von MoVe iT dieser „Mobilitätsplan Graz 2030“ entwickelt: Er zeigt auf, wie Graz bis 2030 ein ökologisch nachhaltiges und sozial gerechtes Verkehrssystem etablieren kann. Neben einer umfassenden Analyse der aktuellen Situation enthält er vor allem detaillierte Karten, die zeigen, wie der Verkehrsraum in Graz künftig intelligenter verteilt werden könnte – sowohl für die gesamte Stadt (+ Umland) als auch für einzelne Bezirke.

Diese Planungen können die offizielle Verkehrsplanung der Stadt nicht ersetzen. Aber sie mögen als Quelle der Inspiration dienen, wenn es darum geht, mutige, weiter gedachte Verkehrskonzepte zu verwirklichen. Wir bringen unsere Expertise gerne ein.

*Für das Autor*innen-Team*

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Christi Bui". The signature is fluid and cursive, written over a light blue, textured background.

1. Einleitung

1.1. Problemstellung | 1.2. Zielsetzung | 1.3. Methodik

2. Planung

2.1. Kategorisierung der Verkehrsnetze | 2.2. ÖV-Netz |
2.3. Kfz-Verkehrsnetz | 2.4. Radwegenetz | 2.5. Fuß-
gänger*innen-Infrastruktur | 2.6. Zusammenführung

3. Umsetzung

3.1. Auswirkungen | 3.2. Forderungen | 3.3. Kampagne

4. Schlussfolgerungen



1. Einleitung

1.1. Problemstellung





1. Einleitung



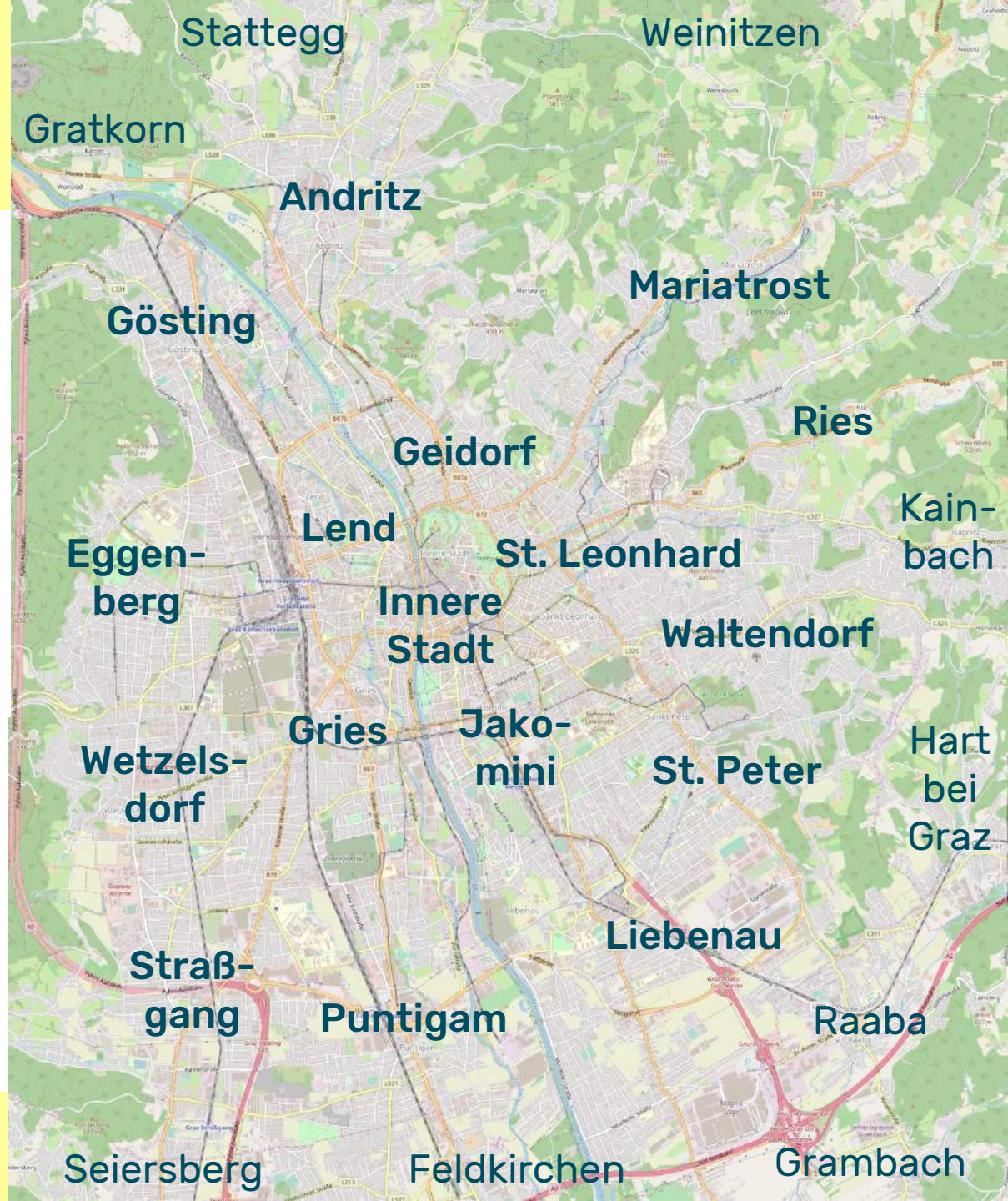
Graz:

ca. 300.000 EW,
mit GU 450.000;
85.000 Einpendler

fett = 17 Stadtbezirke
normal = Orte im Umland

-  Autobahn
-  Hauptstraße
-  Eisenbahn
-  Stadtbahn und Straßenbahn

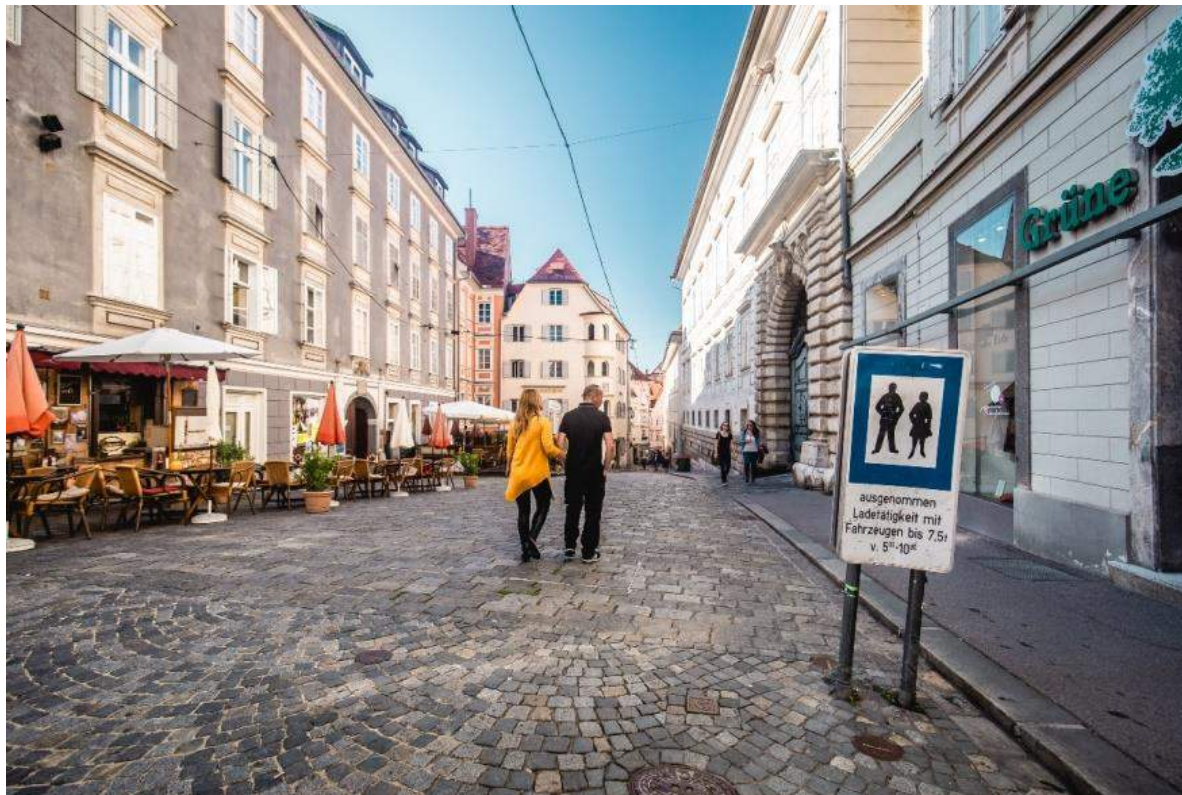
Quelle: OpenStreetMap (2019)



1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Fußverkehr 2020



Fußgängerzone
Sporgasse

Quelle: MoVe iT (2019)

Fußverkehr 2020



- rund 5,3 km Fußgängerzone (ca. 70.000 m²) rund um die Innenstadt
- Gehsteige v.a. in den inneren Bezirken, fehlen teilweise in den Randbezirken
- gute Durchwegung in den inneren Bezirken, fehlt teilweise in den Randbezirken
- mehrere Parks bzw. am Stadtrand Naturräume
- Plätze mit meist geringer Aufenthaltsqualität
- kein konzipiertes Fußwegenetz

Quelle: Stadt Graz (2019)

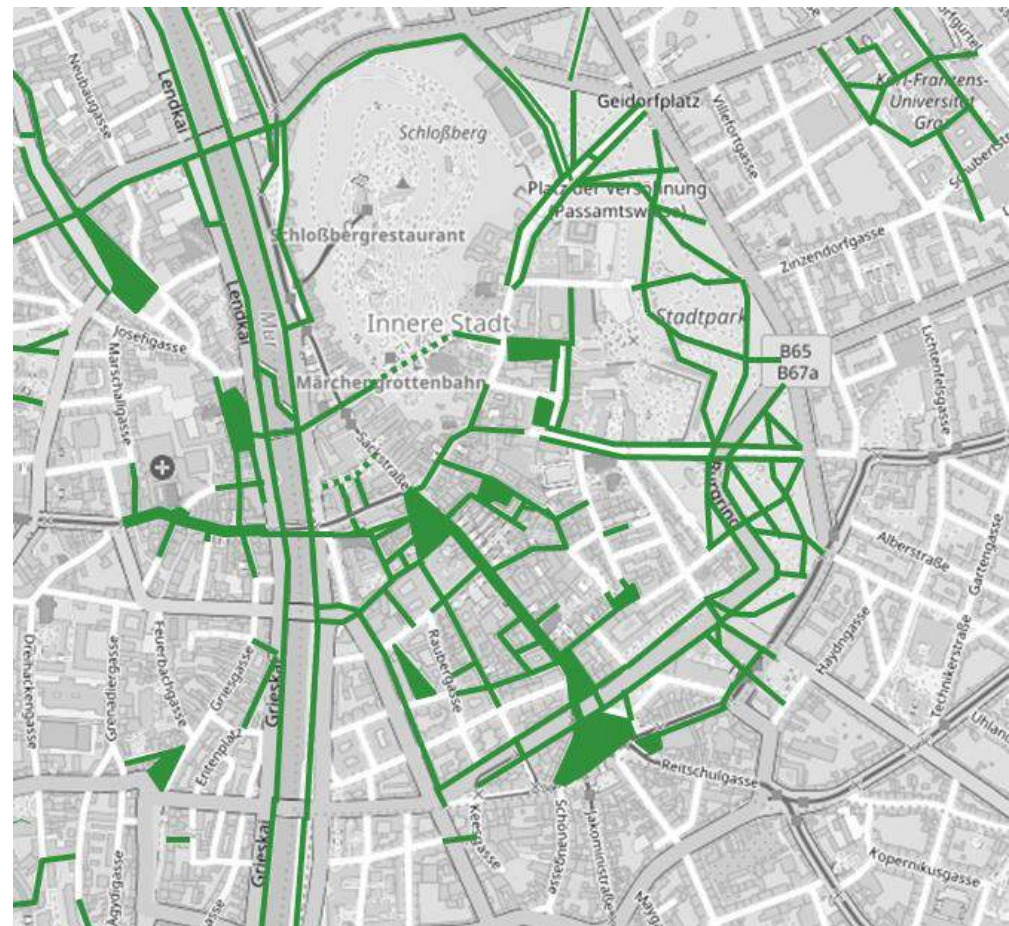
1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Fußverkehr 2020

-  Fußgängerzonen, breite Fußwege und autofreie Plätze rund um die Grazer Innenstadt
-  temporär begehbar

Quelle: Eigene Darstellung.
Grundlage: OpenStreetMap (2019).



1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Radverkehr 2020



Radweg
Marburger Kai

Quelle: MoVe iT (2019)

Radverkehr 2020

- 130 km Radwegenetz (nicht durchgängig, unterschiedlich breit)
- 13 Hauptradrouten, keine Radschnellwege
- 800 km fahrradfreundliche Tempo-30-Straßen, keine Fahrradstraßen
- eine Radstation am Hauptbahnhof mit Radverleih
- tw. rote Bodenmarkierungen für mehr Sicherheit
- ca. 6.000 öffentliche Radabstellplätze in Graz
(Stand: 2010, keine neueren Daten verfügbar)

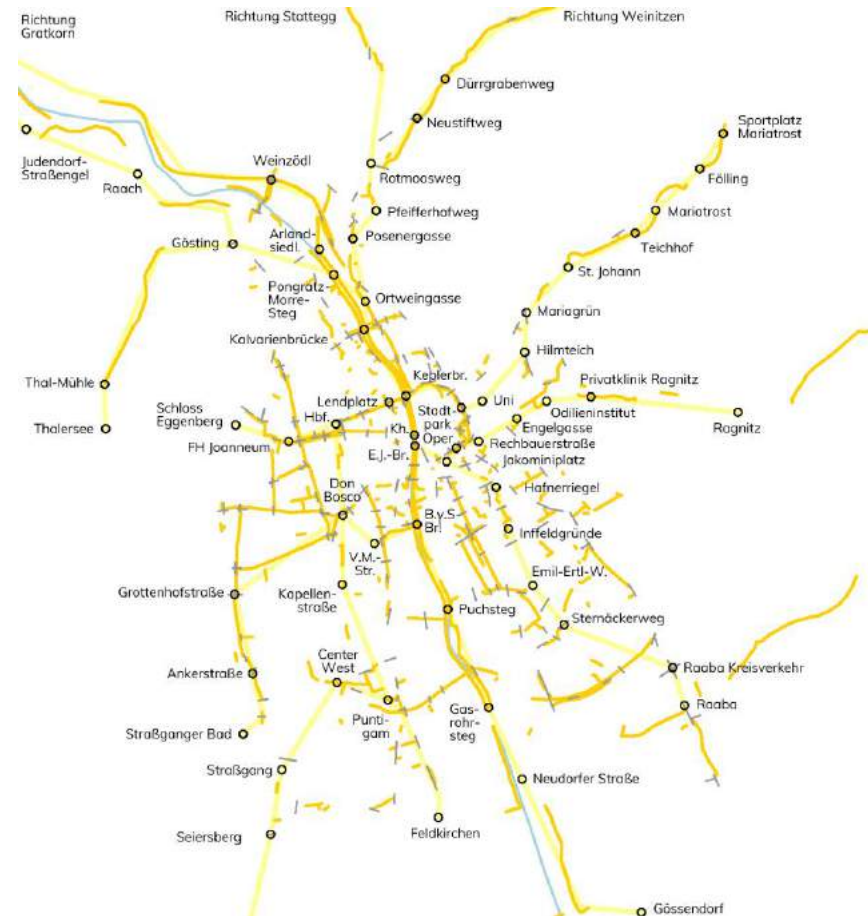
Quelle: Stadt Graz (2019)

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Radverkehr 2020

- Radwege
- Kreuzungen
- Haupttradrouten
- Mur
- Knotenpunkte



Quelle: Eigene Darstellung (2018).

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Öffentlicher Verkehr 2020



ÖV-Knoten
Puntigam

Quelle: MoVe iT (2019)

Öffentlicher Verkehr 2020

- 6 reguläre Straßenbahn- u. 28 Stadtbuslinien, wochentags alle 5-15 min, abends u. wochenends 15-30 min
- 8 Nachtbuslinien (Wochenende)
- Fernzüge-/Busse in alle größeren Städte im Umfeld
- 5 S-Bahn-Linien und 20 RegioBus-Linien in die steirischen Bezirke, wochentags mind. alle 60 min
- TIM (E-)Carsharing an 13 Standorten
- GUSTmobil (Anrufsammeltaxi) in Randbezirken

Quelle: Stadt Graz (2019)

1. Einleitung

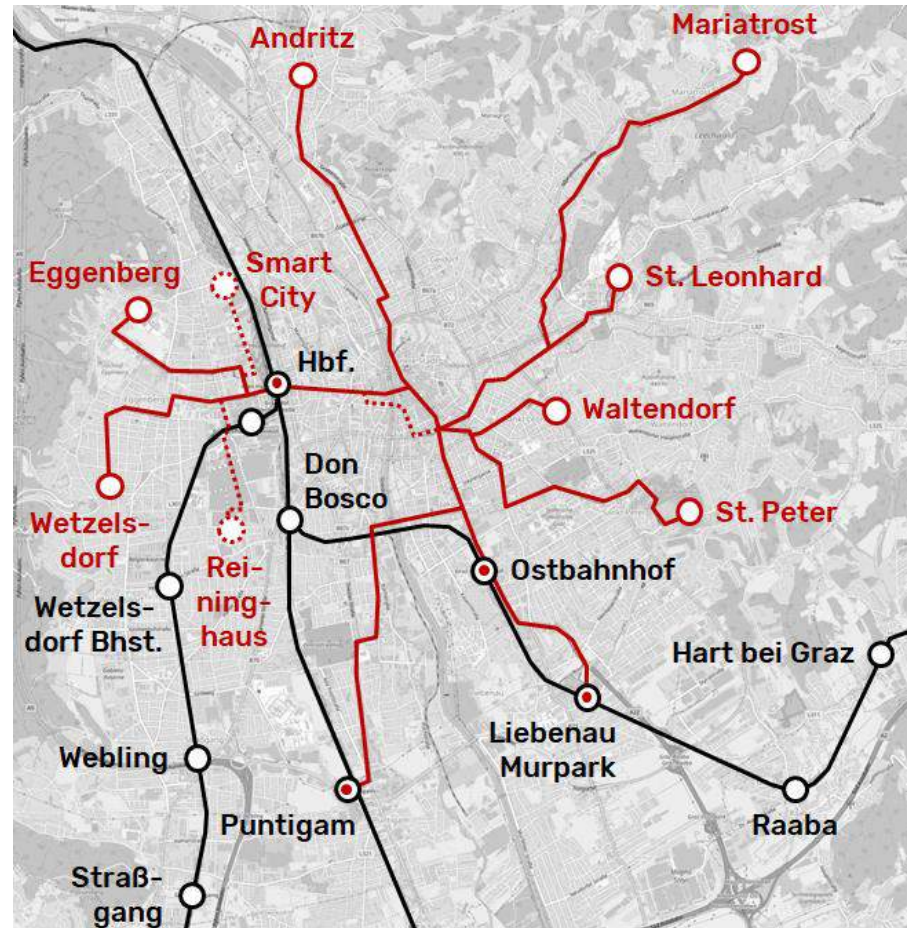
1.1. Problemstellung



Öffentlicher Verkehr (Schiene) 2020

- Bahn
- Bahnhof/-hst.
- Straßenbahn
- ⋯ in Bau
- Endstation
- ÖV-Knoten

Quelle: Eigene Darstellung (2020).
Grundlage: OpenStreetMap (2019).



1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Motorisierter Individualverkehr 2020



Wiener Straße auf Höhe Shopping Nord

Quelle: Kozina (2018)

Motorisierter Individualverkehr 2020

- rund 130 km Landes- bzw. Bundesstraßen
- rund 1050 km Gemeindestraßen
- Tempo 50 nur in Vorrangstraßen, sonst Tempo 30
- rund 47 km Autobahnen (A2, A9)
- 10 Park&Ride-Plätze
- 14.240 kostenpflichtige Parkplätze in Kurzpark-zonen (blau), 11.750 in Zonen ohne zeitliche Beschränkung (grün), gratis für Elektroautos
- über 25 Tiefgaragen im Grazer Stadtraum

Quelle: Stadt Graz (2019)

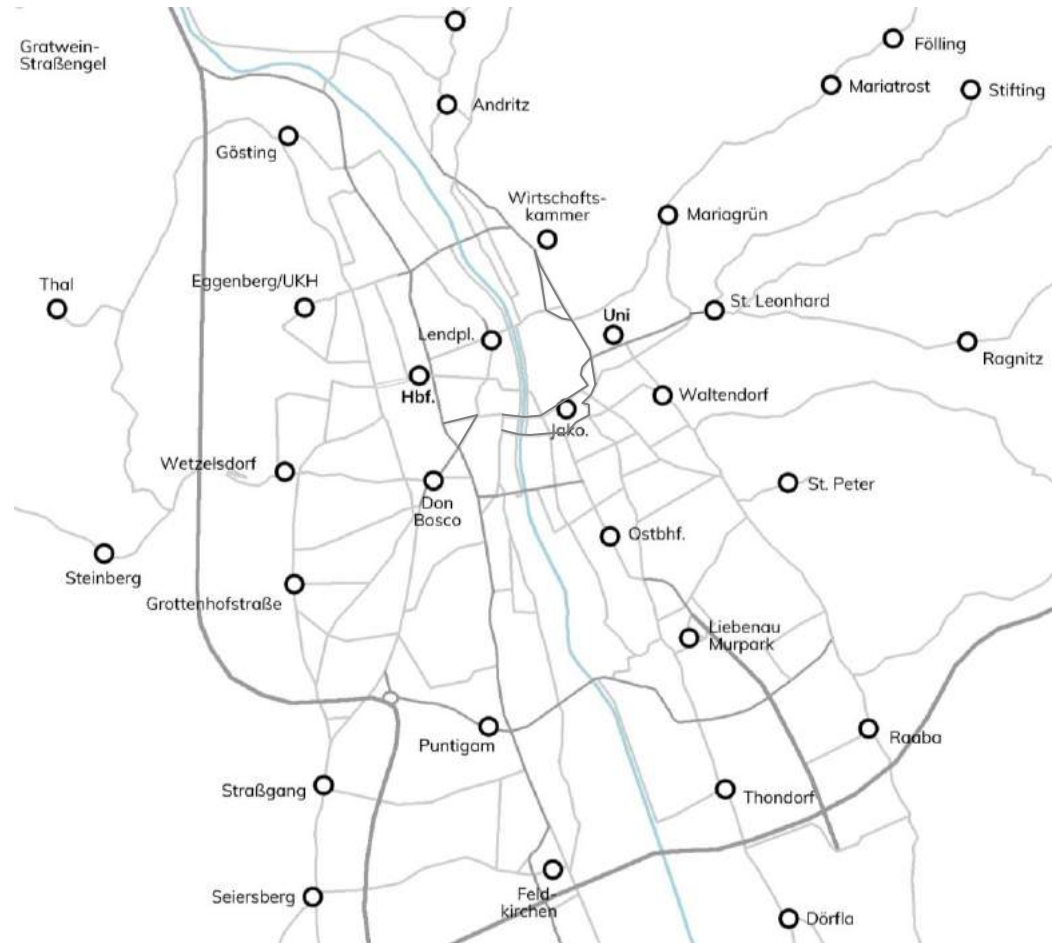
1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Motorisierter Ind.-verkehr 2020

- Autobahn
- Hauptstraße
(4 Spuren)
- Hauptstraße
(2 Spuren)
- Mur
- ÖV-Knoten

Quelle: Eigene Darstellung (2017).



Zusammenfassung der Ausgangssituation:

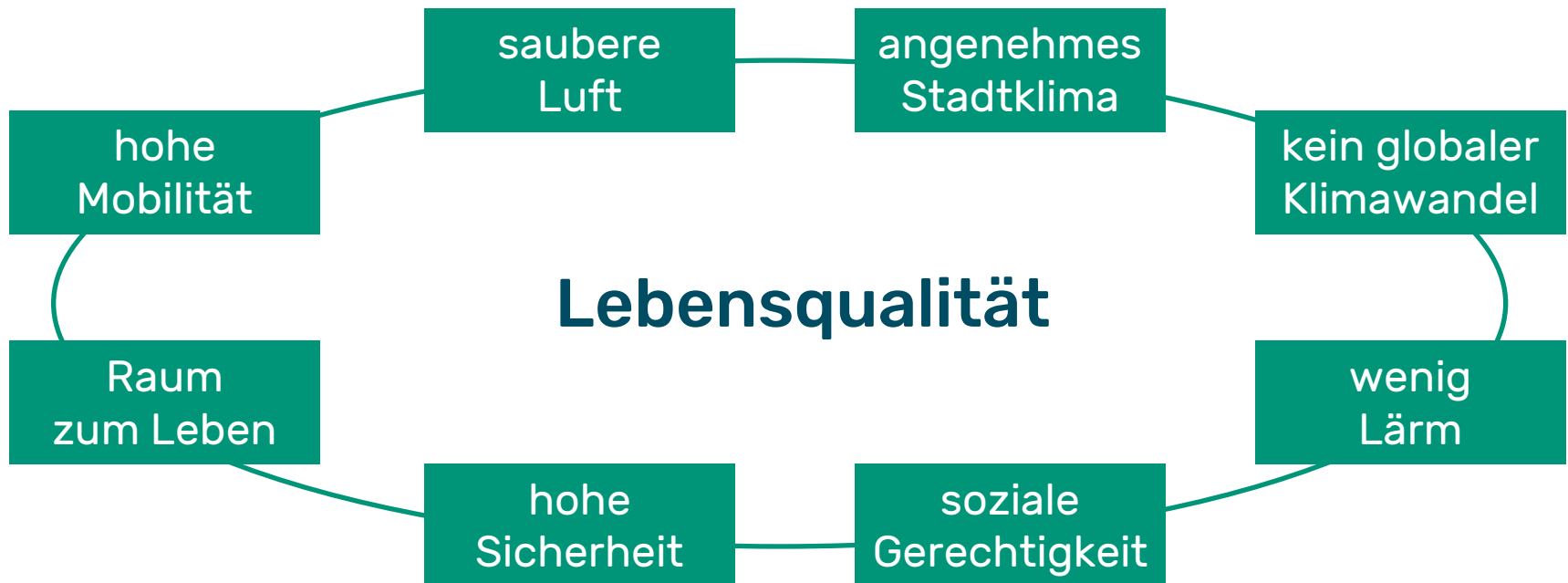
- Alle Stadtteile sind mit allen Verkehrsmitteln erreichbar, wenn auch unterschiedlich gut.
- Die Verkehrsinfrastruktur ist darauf ausgelegt, die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.
- Im Konfliktfall werden Lösungen gewählt, die den MIV möglichst wenig beeinträchtigen. Auch der ÖV hat ein hohes Gewicht, während für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen meist nur „Restflächen“ bleiben.

1. Einleitung

1.1. Problemstellung



Der Verkehr im Raum Graz hat starken Einfluss auf die Lebensqualität aktueller und zukünftiger Generationen:



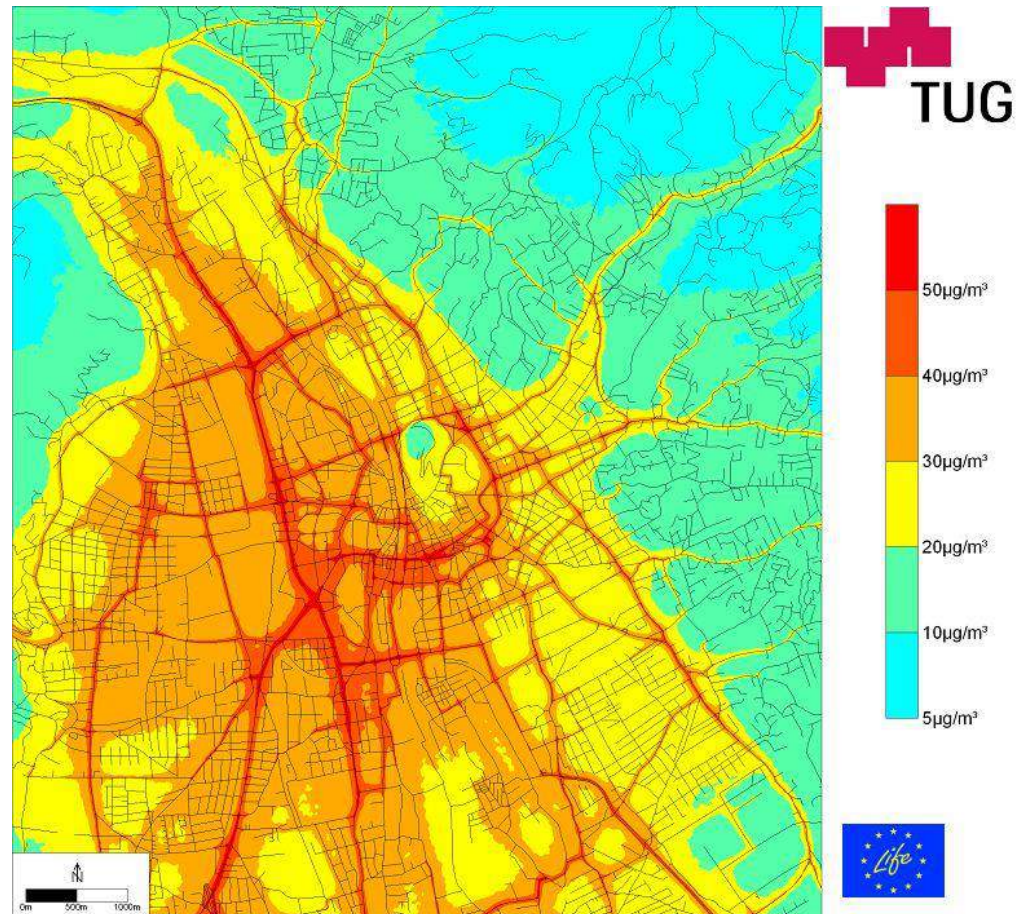
1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Zu viel Verkehr wirkt sich negativ auf die Lebensqualität aus:

- Luftverschmutzung
- Klimabelastung
- Lärmbelastung
- Unfallgefahr
- Flächenverbrauch

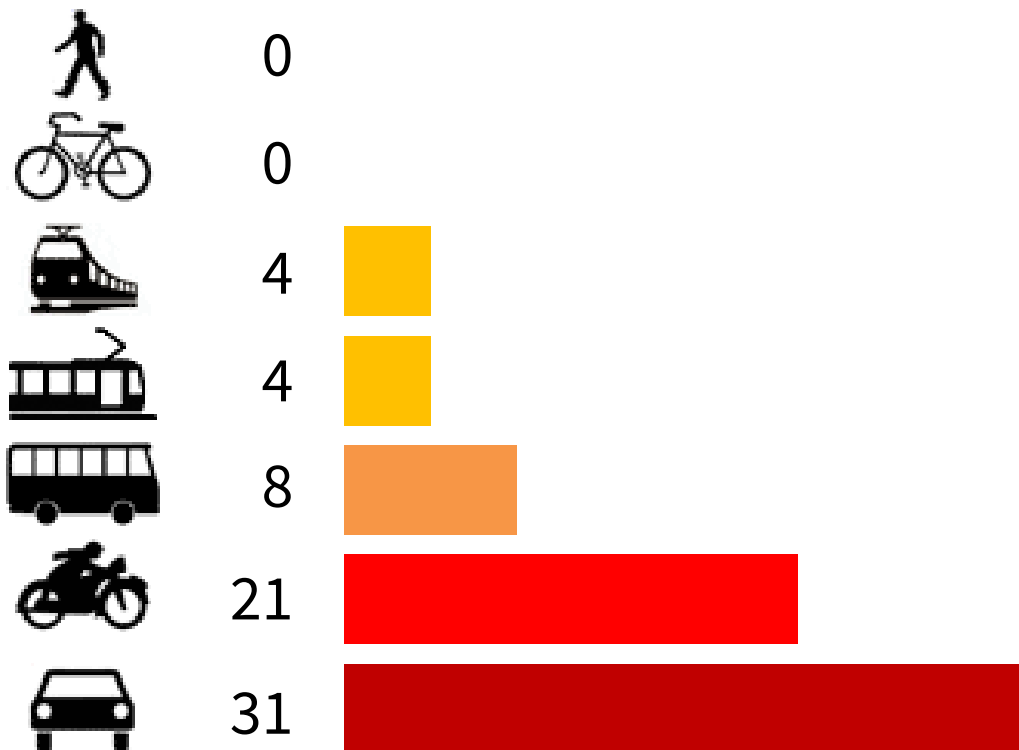
NO₂-Jahresmittelwert in Graz.
Quelle: TU Graz (2012)



1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Luftverschmutzung durch Feinstaub



Feinstaub-Emissionen
g PM₁₀ pro 1000
Personenkilometer
im Lebenszyklus

Quelle: Umwelt-
Bundesamt (2018)

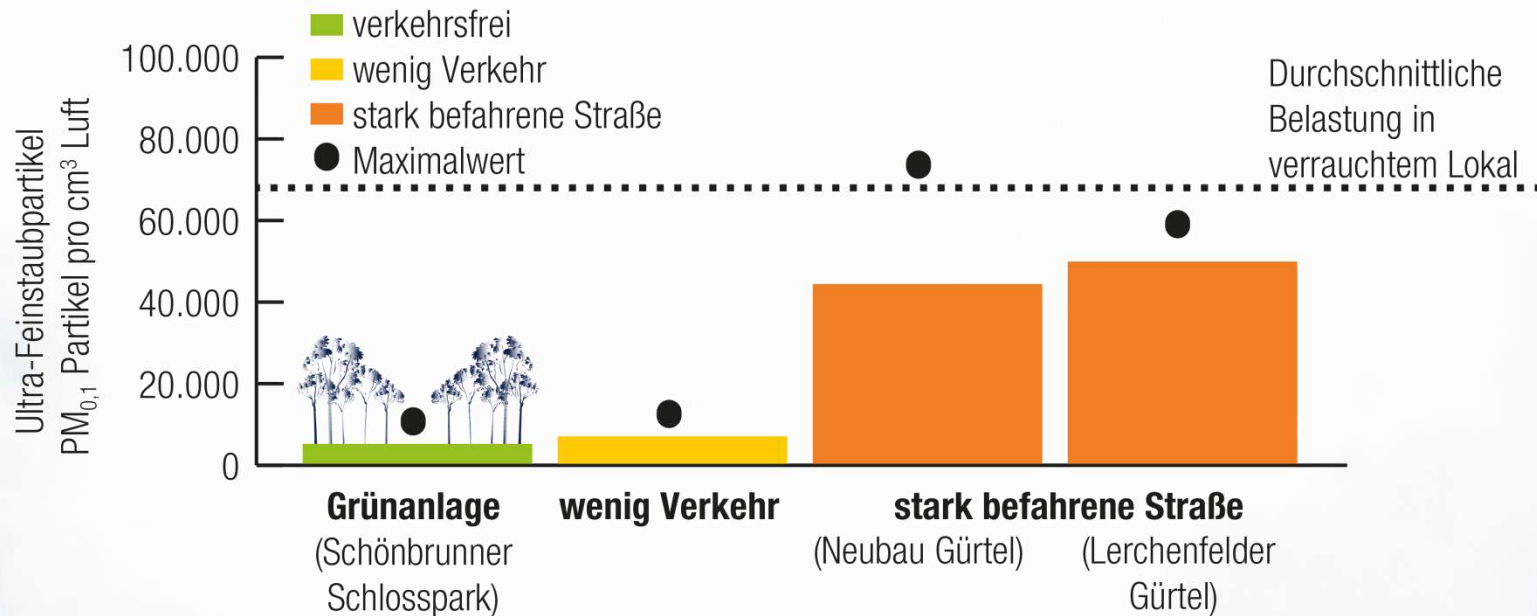
1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Luftverschmutzung durch Ultrafeinstaub

Hohe Ultra-Feinstaubbelastung an stark befahrenen Straßen

(Messung Sommer 2016 Wien)



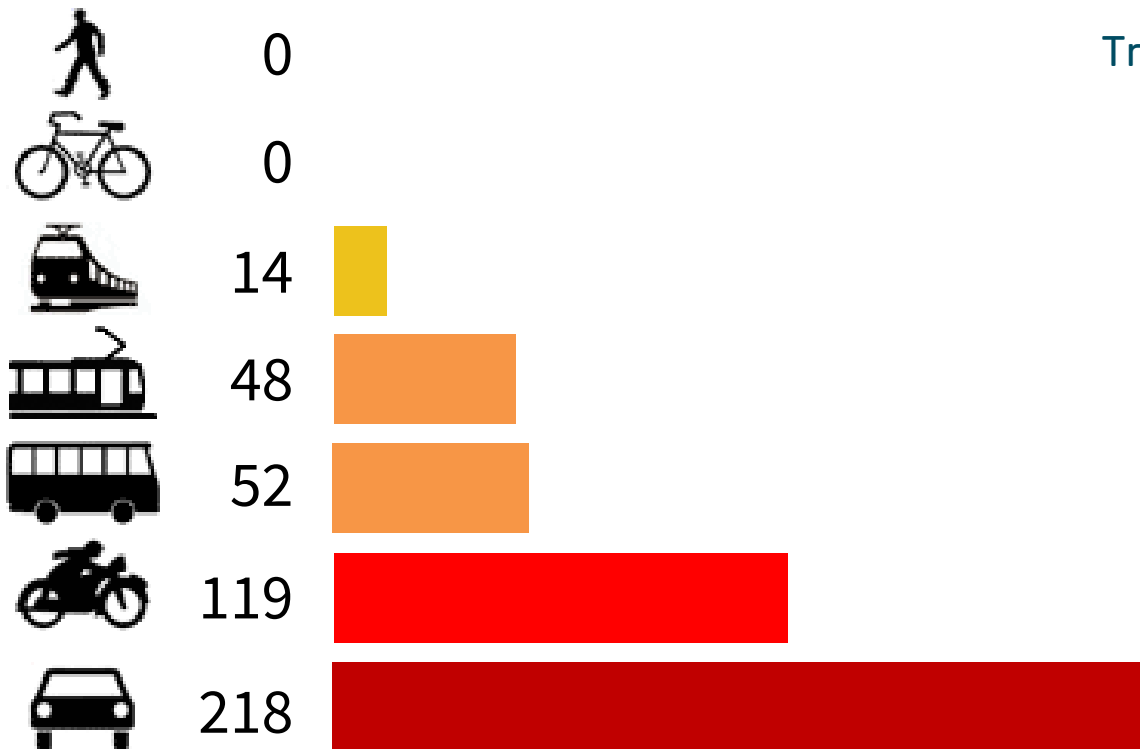
Quelle: VCÖ Messungen 2016, Messung Hans-Peter Hutter 2016, Österreichische Ärzteszeitung Nr. 22 2011 Grafik: VCÖ 2018

1. Einleitung

1.1. Problemstellung



Klimabelastung



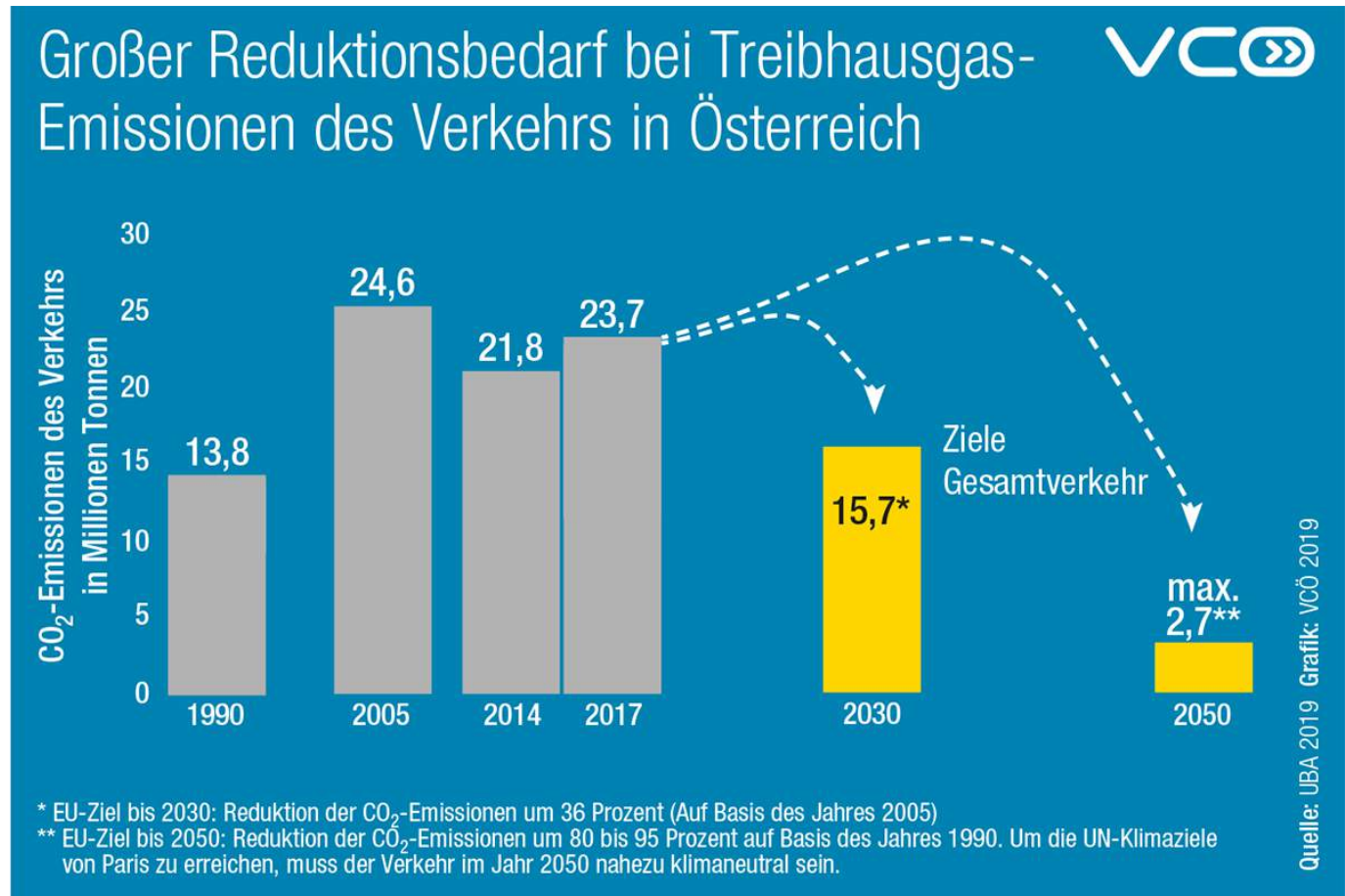
Treibhausgas-Emissionen
g CO₂e pro
Personenkilometer
im Lebenszyklus

Quelle: Umwelt-
Bundesamt (2018)

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Klima- bela- stung



Quelle:
VCÖ (2019)

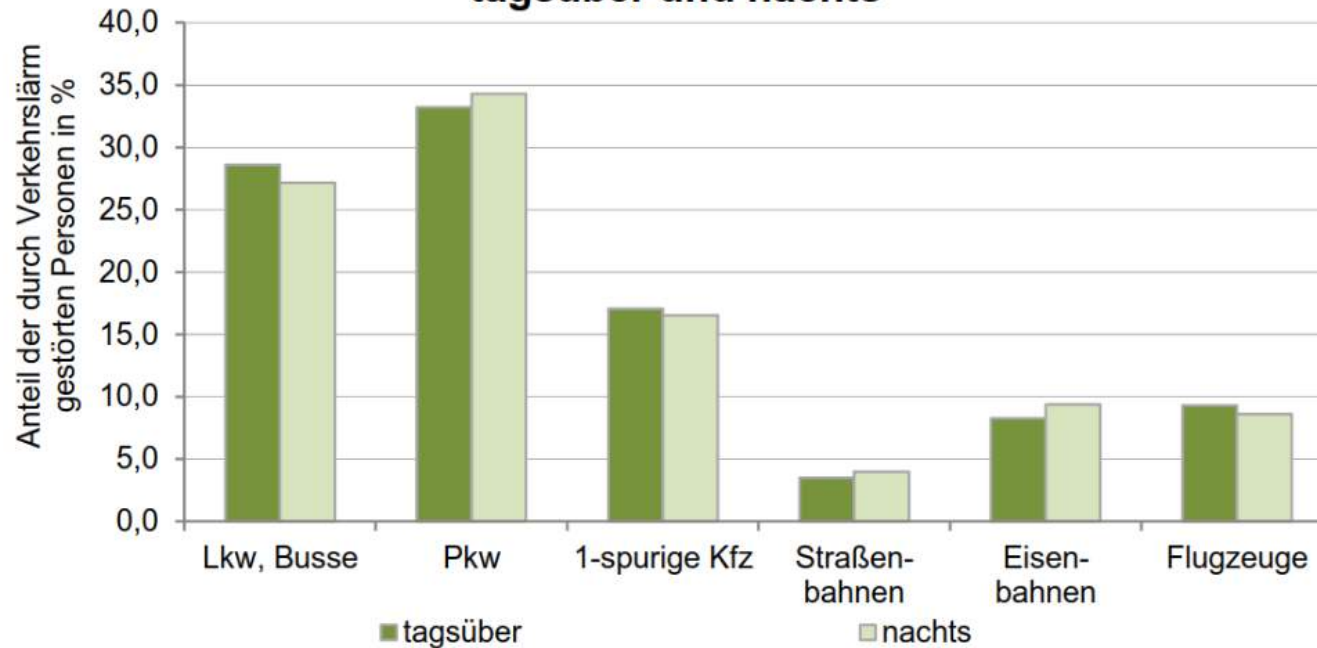
1. Einleitung

1.1. Problemstellung



Lärmbelastung

Verteilung der Lärmquelle Verkehr tagsüber und nachts



Quelle:
Statistik
Austria
(2013)

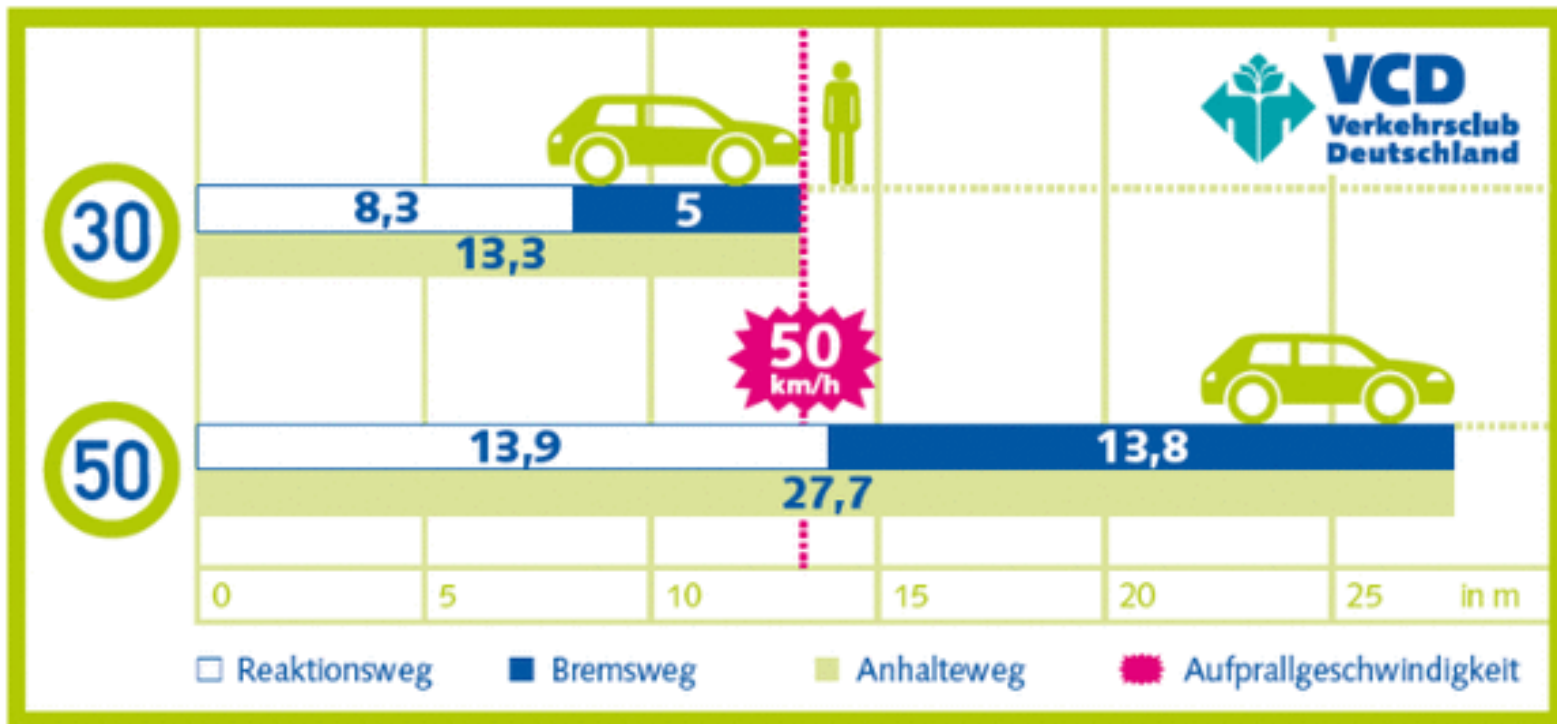
Unfallgefahr

- Es liegen Zahlen vor, die zeigen, wie hoch das Risiko ist, mit einem bestimmten Verkehrsmittel zu verunglücken (1. Motorrad, 2. Fahrrad).
- Es liegen jedoch keine Zahlen vor, welche Verkehrsmittel wie viele schwere oder tödliche Unfälle verursachen. Es ist davon auszugehen, hier der MIV hier den mit Abstand größten Anteil hat.

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Unfallgefahr



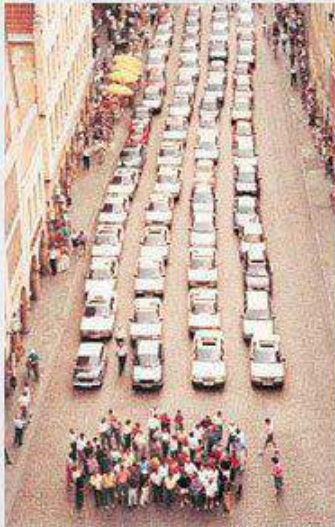
Quelle: VCD (2012)

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Flächenverbrauch

space required to transport 60 people



car



bus



bicycle

(Poster in city of Muenster Planning Office, August 2001) Credit: PressOffice City of Munster, Germany

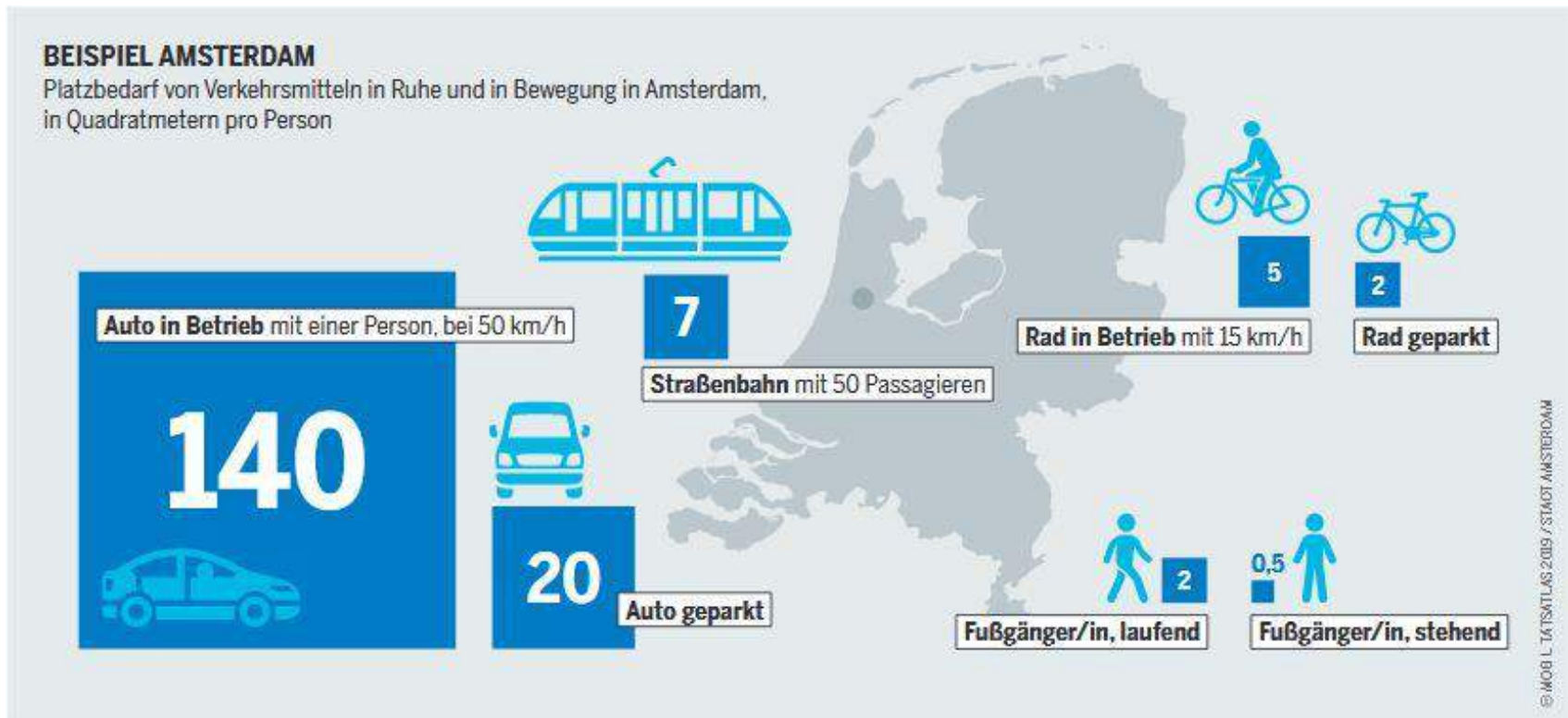
Quelle: Stadt Münster (2001)

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Flächenverbrauch

Quelle: Mobilitätsatlas (2019)

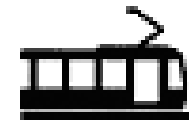


1. Einleitung

1.1. Problemstellung



Die meisten Verkehrsprobleme werden durch den MIV verursacht.

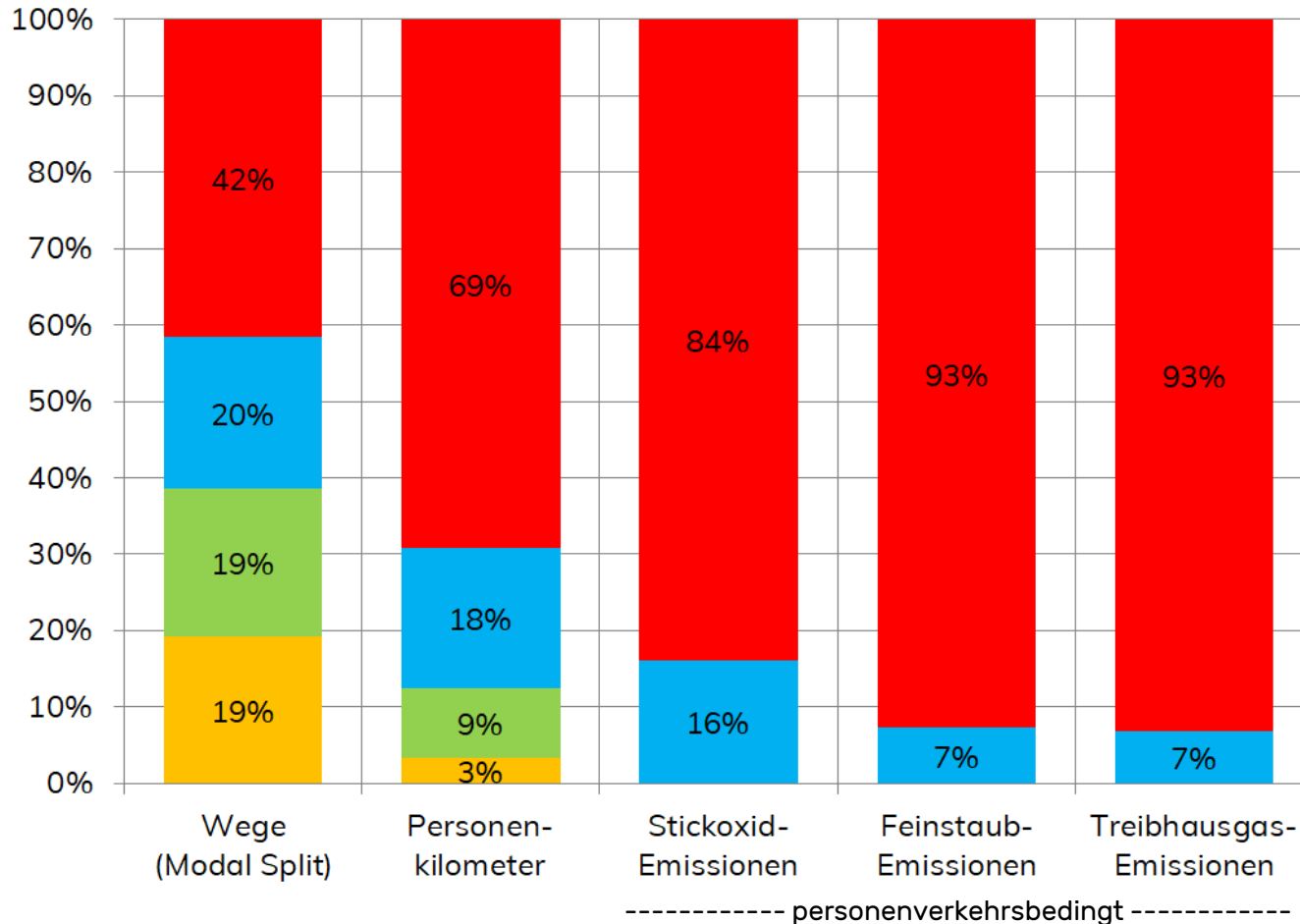


Luftverschmutzung	keine	keine	gering	hoch
Klimabelastung	keine	keine	gering	hoch
Lärmbelastung	keine	keine	mittel	hoch
Unfallgefahr	keine	gering	mittel	hoch
Flächenverbrauch	sehr gering	gering	gering	hoch





Quelle: Eigene Darstellung, basierend u.a. auf Daten des Umweltbundesamtes (2018).

1. Einleitung

1.1. Problemstellung



Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel in Graz 2018 (ohne Einpendler)

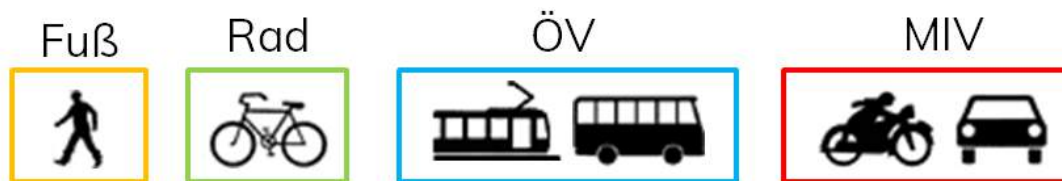
- MIV 
- ÖV 
- Rad 
- Fuß 

Quelle: Eigene Berechnung, basierend auf Daten der Stadt Graz (2019) und des Umweltbundesamtes (2018).

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Andere Städte haben deutlich weniger MIV:



Wien: 1.900.000 EW



Graz: 290.000 EW



Freiburg: 230.000 EW



Quellen: fahrradwien.at, Stadt Graz, freiburg.de

1. Einleitung

1.1. Problemstellung



Warum ist das so?

Kriterien für die Verkehrsmittelwahl:



1. Fahrzeit

Mit welchem Verkehrsmittel bin ich am schnellsten?



2. Komfort

Welches Verkehrsmittel ist am bequemsten?



3. Flexibilität

Mit welchem Verkehrsmittel kann ich fahren, wann und wohin ich will?



4. Kosten

Wie viel kostet mich welches Verkehrsmittel?

Hinweise:

Vorbedingung ist die Möglichkeit zur Nutzung der jeweiligen Verkehrsmittel.

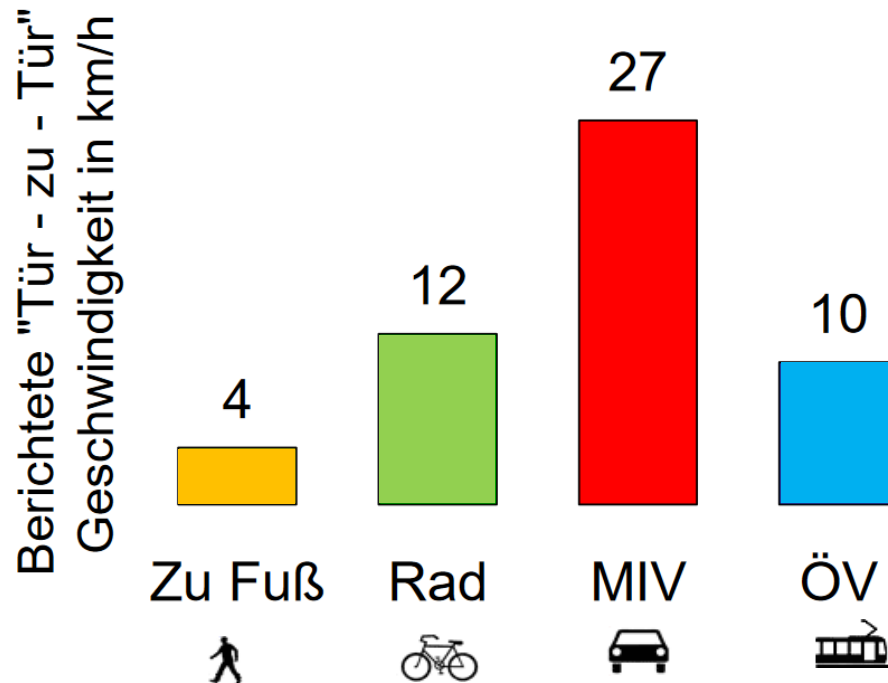
Alle weitere Kriterien (z.B. Umweltbewusstsein) sind für die Verkehrsmittelwahl vergleichsweise irrelevant.

Quellen: JAIN, 2006; FELLENDORF, 2013; BARTZ, 2015

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Anwendung dieser Kriterien auf Graz:
Autos sind in Graz mit Abstand am schnellsten.



Quelle: Abteilung für
Verkehrsplanung,
Stadt Graz (2019)

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Autos sind komfortabel.



Quelle:
pxhere (2020)

1. Einleitung

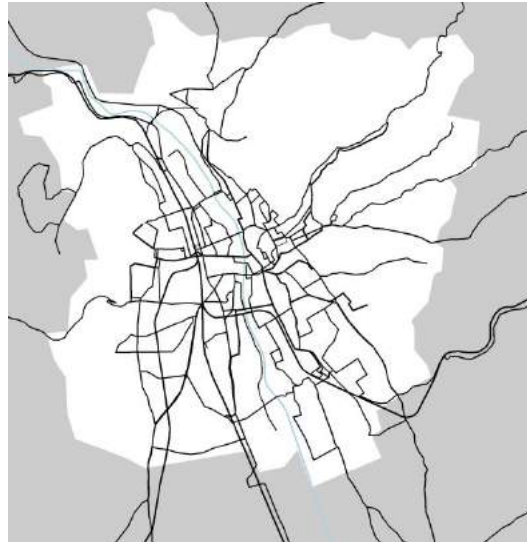
1.1. Problemstellung

Autos sind in Graz sehr flexibel.

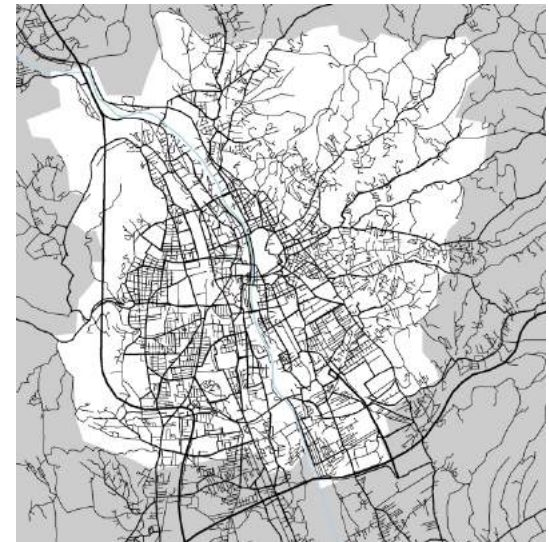
Radwegenetz



ÖV-Netz



Kfz-Verkehrsnetz







Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf Daten von openstreetmap, Stadt Graz und Holding Graz.

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

In Summe ist das Auto das attraktivste Verkehrsmittel im Raum Graz:

				
Fahrzeit	hoch	mittel	mittel	gering
Komfort	gering	gering	mittel	hoch
Flexibilität	hoch	hoch	mittel	hoch
Kosten	keine	gering	mittel	hoch

Quelle: Eigene Darstellung.

Zusammenfassung der Problemstellung:

Das Grazer Verkehrsproblem wird **fast ausschließlich vom motorisierten Individualverkehr verursacht.**



Dennoch ist die Verkehrsinfrastruktur so gestaltet, dass **das Auto in vielen Fällen das attraktivste Verkehrsmittel ist.**



1. Einleitung

1.2. Zielsetzung

Das Ziel ist ...

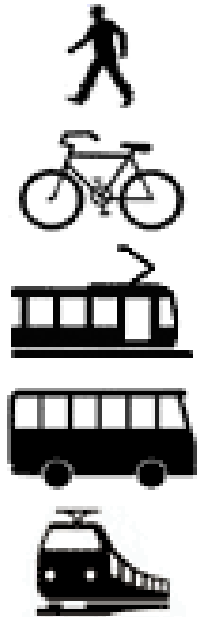
in Graz bis 2030 ein sozial gerechtes und ökologisch nachhaltiges Verkehrssystem,

in dem die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Gesundheit, Umwelt und Klima auf ein Minimum reduziert werden.

1. Einleitung

1.2. Zielsetzung

Dazu muss die Verkehrsinfrastruktur verändert werden
(vgl. Kapitel 1.1):



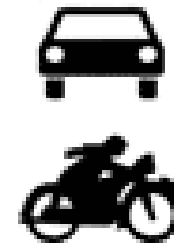
müssen im Verhältnis (!)

schneller

komfortabler

flexibler

werden als



1. Einleitung

1.2. Zielsetzung



Dadurch steigt die Lebensqualität in der Stadt:



1. Einleitung

1.2. Zielsetzung



Ziel des Mobilitätsplans ist es, aufzuzeigen, wie die Verkehrsinfrastruktur für ein ökologisch nachhaltiges und sozial gerechtes Verkehrssystem im Raum Graz aussehen könnte, und welche Maßnahmen getroffen werden müssten, um dieses umzusetzen.

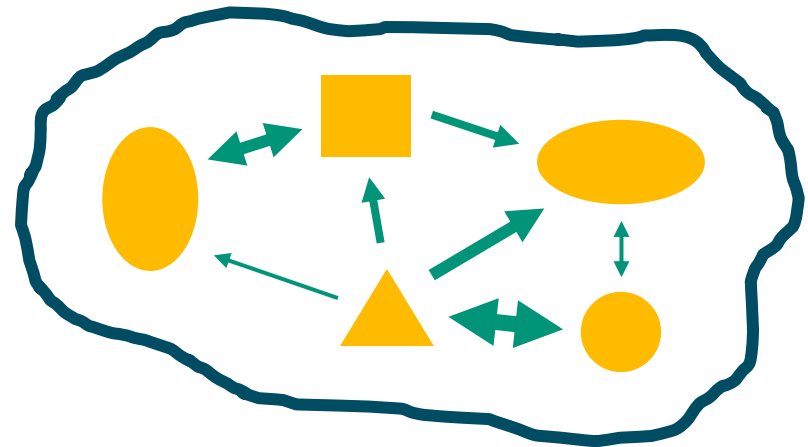


1. Einleitung

1.3. Methodik

Personenverkehr als komplexes System:

- viele Elemente,
viele Beziehungen
- dynamisch (Elemente/
Beziehungen ändern sich)
- selbstorganisierend =>
nicht Ursache-Wirkung
- Verständnis nur durch „Hindurchgehen“ möglich



Systemische Vorgehensweise:

1. Analyse der aktuellen Systemstruktur (vgl. Kapitel 1.1)
=> Verständnis für das Systemverhalten
2. Definition der gewünschten Systemstruktur
(Visioning; vgl. Kapitel 1.2)
3. Planung von permanenten, überkritischen Energieeinträgen zur Veränderung des Systemverhaltens
(Backcasting; vgl. Kapitel 2)
4. Projektion der zu erwartenden Auswirkungen (Forecasting; vgl. Kapitel 3.1)
5. Ableitung konkreter Forderungen (vgl. Kapitel 3.2)

=> Aufbau der Arbeit:

1. Analyse der Ausgangslage (vgl. Kapitel 1.1.)
2. Formulierung eines Ziels (vgl. Kapitel 1.2.)
und Planungen (vgl. Kapitel 2.1.-2.5.)
3. Beispiele für ausgewählte Stadtteile (vgl. Kapitel 2.6.)
4. Berechnung der Auswirkungen (vgl. Kapitel 3.1.)
5. Formulierung von Forderungen (vgl. Kapitel 3.2.)
6. Beschreibung der Kampagne (vgl. Kapitel 3.3.)



2. Planung

2.1. Kategorisierung der Verkehrsnetze

Wozu Kategorisierung?

- Der öffentliche Raum ist begrenzt und soll im Sinne der Lebensqualität der Menschen möglichst hochwertig genutzt werden.
- Motorisierter Verkehr ist eine minderwertige Nutzung und daher auf ein notwendiges Minimum zu begrenzen.
- Daraus ergibt sich die Frage: Wo ist motorisierter Verkehr überhaupt notwendig, damit Menschen ihre täglichen Bedürfnisse befriedigen können – und wo nicht? => Notwendigkeit zur Kategorisierung

Grundsätzliche Kategorisierung:

- A) Übergeordnete Verkehrsnetze: öffentliche Räume, die für den Verkehr in andere Städte / Gemeinden / Stadtteile benötigt werden

- B) Untergeordnete Verkehrsnetze: öffentliche Räume, die nur für den lokalen Verkehr benötigt werden; ergeben sich aus „Restflächen“ der übergeordneten Verkehrsnetze

... gilt für alle Verkehrsmittel!

2. Planung

2.1. Kategorisierung der Verkehrsnetze



Zuordnung der Kategorien

... in Anlehnung an die gängige Straßenkategorisierung:

KATEGORIE	VERBINDUNGS-FUNKTION	QUERSCHNITT	KNOTEN	ORTSGEBIET	STVO	EINMÜNDUNGEN IM FREILAND	BEGLEITWEGE	RADVERKEHRS-ANLAGEN	BETRIEBSGE-SCHWINDIGKEIT V_{80} (KM/H)	BEMAUTBARKEIT
A	großräumig, kontinental	≥ 4-streifig	niveaufrei	nein	Autobahn, Schnellstraße	nein	nein	nein	80...100	ja
B	überregional	2-4 streifig	niveaufrei anstreben	Umfahrung anstreben	Autostraße	nein	ja	Radweg	70...80	nein
C1	regional	2-streifig	niveaugleich, niveaufrei möglich	ja, Umfahrung möglich	Straße mit Vorrang	beschränkt	zum Teil	Radweg, Radfahrstreifen	60...75	
C2	teilregional		niveaugleich	ja		-	ja		möglich	
D	kleinräumig				...					
E	lokal				< ..50					
KATEGORISIERUNG FÜR URBANE BEREICHE (KATEGORIEN C)										
CS	städtisch	2-4 streifig	niveaugleich	ja	Straße mit Vorrang	richtungsgebundene Ein- und Ausfahrten	-	Radweg oder -streifen	< ..50	nein

Quelle: Land Steiermark (2020)


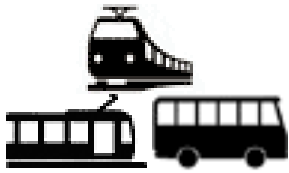


2. Planung

2.1. Kategorisierung der Verkehrsnetze







Übergeord. Netze

- großräumig (A)
- überregional (B)
- regional (C1)
- teilregional (C2)

			
Rad-route	Fernzüge, Fernbusse	Autobahn, Schnellstr.	andere Länder
Rad-schnellweg	Intercity, Interregio	Vorrangstr. (4 Streifen)	andere Bundesländer
Radweg	S-Bahn, RegioBus	Vorrangstr. (2 Streifen)	andere steir. Bezirke
	Straßenbahn, Stadtbus	Sammelstraße	andere Stadtteile

Untergeord. Netze

- kleinräumig (D)
- lokal (E)

			
Mischverkehr	Mischverkehr	Nebenstraße ohne Durchzugsverkehr	eigener Stadtteil

Reihenfolge (\neq Priorisierung!):

1. ÖV-Netz: weil sehr geringe räumliche Flexibilität (2.2.)
2. Übergeordnetes Kfz-Verkehrsnetz: weil hoher Platzbedarf und zweitgeringste räumliche Flexibilität (2.3.)
3. Übergeordnetes Radwegenetz: weil wenig Platzbedarf und mittlere räumliche Flexibilität (2.4.)
4. Fußgänger*innen-Infrastruktur: weil sehr wenig Platzbedarf sehr hohe räumliche Flexibilität (2.5.)
5. Verbleibende Verkehrsflächen: Aufteilung für 1. Fuß-, 2. Rad-, 3. Autoverkehr oder andere Nutzung (2.6.)

(Anm.: wird in den Beispielen näher behandelt)



2. Planung

2.2. ÖV-Netz 2030

Vision eines ÖV-Netzes für Graz 2030:

Nutzung der bestgeeigneten Verkehrsmittel für eine Stadt in der Größe von Graz:

- Großräumiger und überregionaler ÖV über Fernzüge und Fernbusse (in alle Städte in der Umgebung)
- Regionaler ÖV mit verdichteter S-Bahn und Regio-Bussen (innerstädtisch als S-Busse im 15'-Takt) => Anbindung aller Bezirke bzw. aller Umlandgemeinden
- Teilregionaler ÖV flächendeckend mit Straßenbahn (bei hoher Frequenz) und Stadtbussen (bei niedrigerer Frequenz), innerstädtisch im 5'- bis 15'-Takt

Kriterium: Qualität der Umsteigeknoten



Foto: Harald Jahn

2. Planung

2.2. ÖV-Netz

Kriterium: Entflechtung ÖV-MIV

z.B. Leonhardstraße, Münzgrabenstraße,
Sparbersbachgasse/Schillerstraße ...



Kriterium: Anteil der eigenen ÖV-Trassen



Foto: Rainer Spath

Kriterium: Länge der Straßenbahnen



2 verlängerte Straßenbahnen (je 40 m)



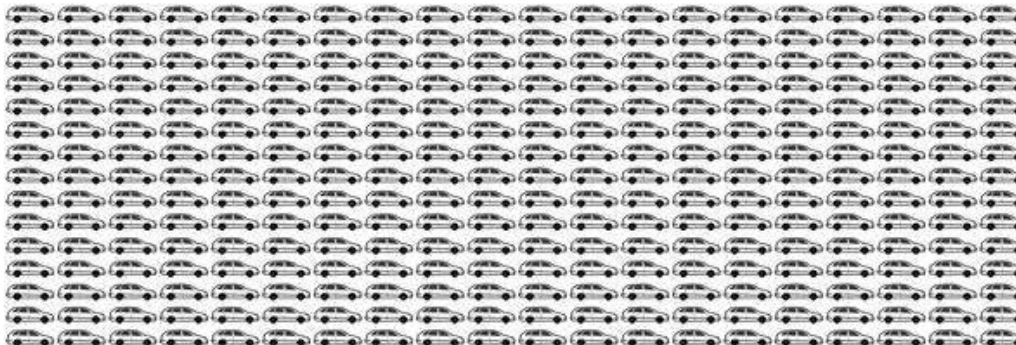
3 normale Straßenbahnen (je 27 m)



4 Gelenkbusse (je 18 m)



6 Normalbusse (je 12 m)



300 PKW

Kriterium: Anteil der Rasengleise



Foto: Rainer Spath

Kriterium: Anteil der Straßen als Orte der Begegnung



Foto: Harald Jahn

Regionaler Verkehr: S-Bahnen im 15-Minuten-Takt

- S1: Hbf – Gösting – Peggau/Deutschfeistritz
(weiter nach Bruck/Mur / Mürzzuschlag / Leoben / Übelbach)
- S3: Hbf – Don Bosco – Liebenau Murpark – Gleisdorf
(weiter nach Feldbach – Fehring / Szentgotthard / Weiz)
- S5/S6: Hbf – Don Bosco – Puntigam – Werndorf
(weiter nach Leibnitz – Maribor / Bad Radkersburg / Deutschlandsberg)
- S61/S7: Hbf – Webling – Straßgang – Lieboch
(weiter nach Voitsberg – Köflach / Deutschlandsberg)

Regionaler Verkehr: S-Busse im 15-Minuten-Takt

- S10: Hbf – Weinzödl – Gratkorn
(weiter nach Semriach / Großstübing / Peggau-Deutschfeistritz)
- S12: Jakominiplatz – WKO – Maut Andritz – Gratwein
(weiter nach Kleinstübing / Rein - Enzenbach / Stiwoll / St. Bartolomä)
- S20: Hbf – Geidorfplatz – Mariatrost – Faßberg
(weiter nach Weiz – ... / St. Radegund – Stenzengreith)
- S24: Hbf – Kalvariengürtel – Maut Andritz – Weinitzen
(weiter nach Rinnegg / Kumberg / Eggersdorf)
- S30/S40: Hbf – Jakominipl. – St. Leonhard – Gleisdorf
(S30 weiter nach Pischelsdorf – Hartberg – ... / - Pöllau / - Bad Waltersdorf)
(S40 weiter nach Ilz – / Markt Hartmannsdorf – Fürstenfeld – ...)

Regionaler Verkehr: S-Busse im 15-Minuten-Takt

- **S43**: Webling – Puntigam – Hart bei Graz – Laßnitzhöhe
(weiter nach Laßnitzhöhe Ort / Kirchberg a.d. Raab – Feldbach)
- **S50**: Jakominipl. – St. Peter – Hausmannst. – Prosdorf
(weiter nach Heiligenkreuz / Bad Gleichenberg)
- **S52**: Jakominipl. – Liebenau Murpark – Fernitz
(tw. weiter nach Siebing – Leibnitz / Werndorf)
- **S60**: Hbf – Webling – Seiersberg
(weiter nach Stainz – Deutschlandsberg / Wettmannstätten – Gleinstätten / Werndorf)
- **S70**: Hbf – Wetzelsdorf – Hitzendorf
(weiter nach Stallhofen – Voitsberg – ... / Ligist)

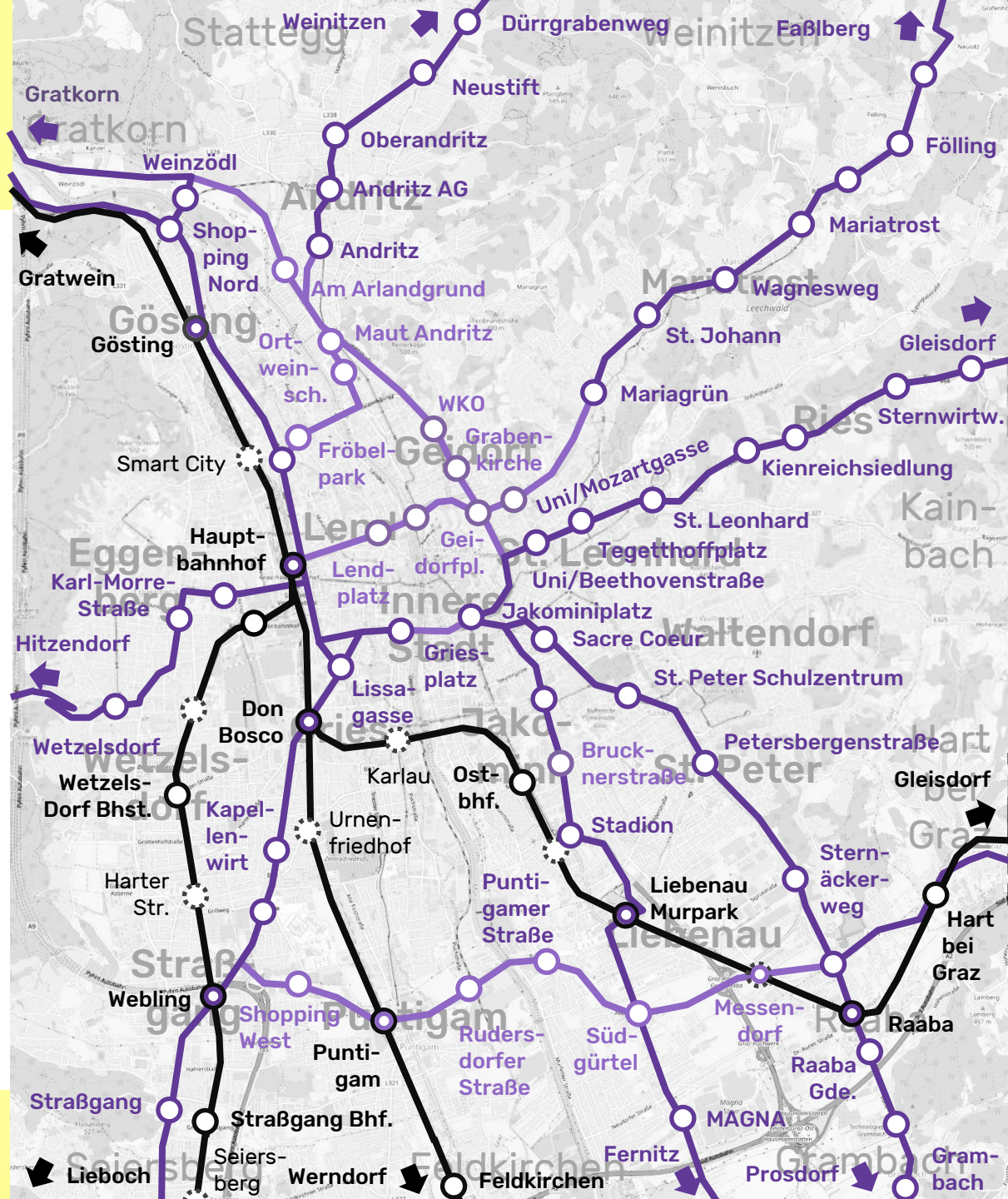
Graz 2030 ÖV schnell



Regionales ÖV-Netz im Raum Graz

- S-Bahn
- = S-Bus (alt/neu)
- Bahnhöfe/-hst. (alt/neu/opt.)
- Bushaltestellen (alt/neu)

Quelle: Eigene Darstellung.



Teilregionaler Verkehr: Erweiterung Straßenbahn-Netz

- Südwestlinie 8:
Jakominiplatz – Griesplatz – Citypark – Don Bosco –
Reininghaus Süd – Wetzelsdorf Bhst. – Straßgang Bhf.
- Nordwestlinie 9:
Roseggerhaus – Fröbelpark – Gösting Bhf.
- Linie 2 neu:
Hauptbahnhof – Lendplatz – Geidorfplatz – Uni/RESOWI
– LKH Med Uni
- Linie 5+:
Puntigam – Center West – Seiersberg



Straßenbahnnetz im Raum Graz 2030

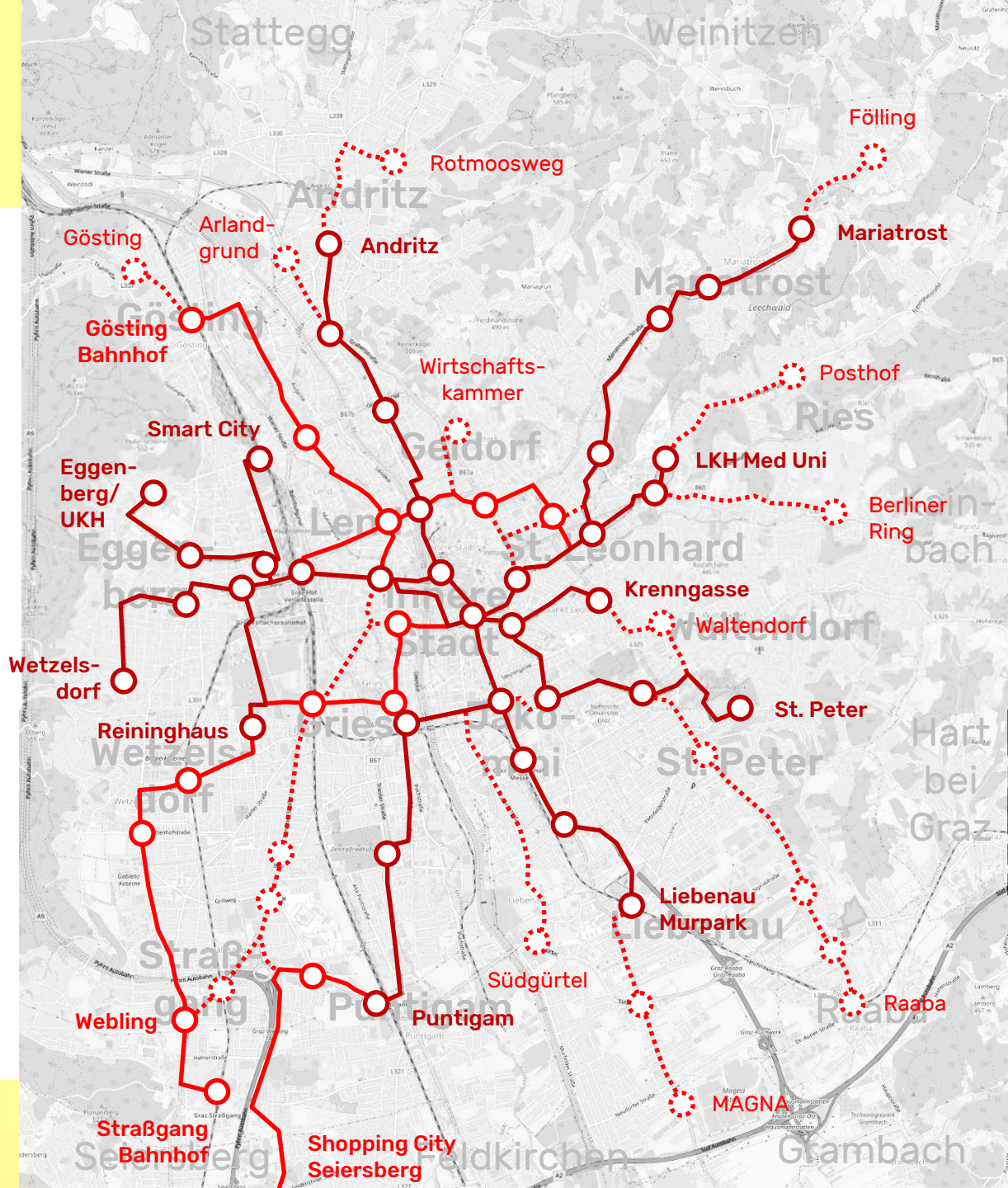
— alt

— neu

... optional

○ Endhaltestelle/
○ Umsteigepunkt

Quelle: Eigene Darstellung.



Große Umsteigeknoten 2030:

- Hauptbahnhof ●●●●
 - Jakominiplatz ●●●
 - Gösting Bhf. ●●●●
 - Don Bosco ●●●●
 - Puntigam ●●●●
 - Liebenau Murpark ●●●●
 - St. Peter Schulzentrum ●●●
 - Geidorfplatz ●●●
 - Maut Andritz ●●●
- S-Bahn
 - S-Bus
 - Straßenbahn
 - Stadtbus

Kleine Umsteigeknoten 2030:

- Keplerbrücke
- Lendplatz
- Roseggerhaus
- Griesplatz
- Ostbahnhof
- Südgürtel
- Raaba
- Raaba Kreisverkehr
- Hart bei Graz
- St. Leonhard / LKH
- Mariagrün
- Mariatrost
- Andritz
- Weinzödl
- Wetzelsdorf
- Wetzelsdorf Bhst.
- Webling
- Straßgang
- Straßgang Bhf.

Graz 2030 ÖV-Netz



ÖV-Netz im Raum Graz (ohne Stadtbusse)

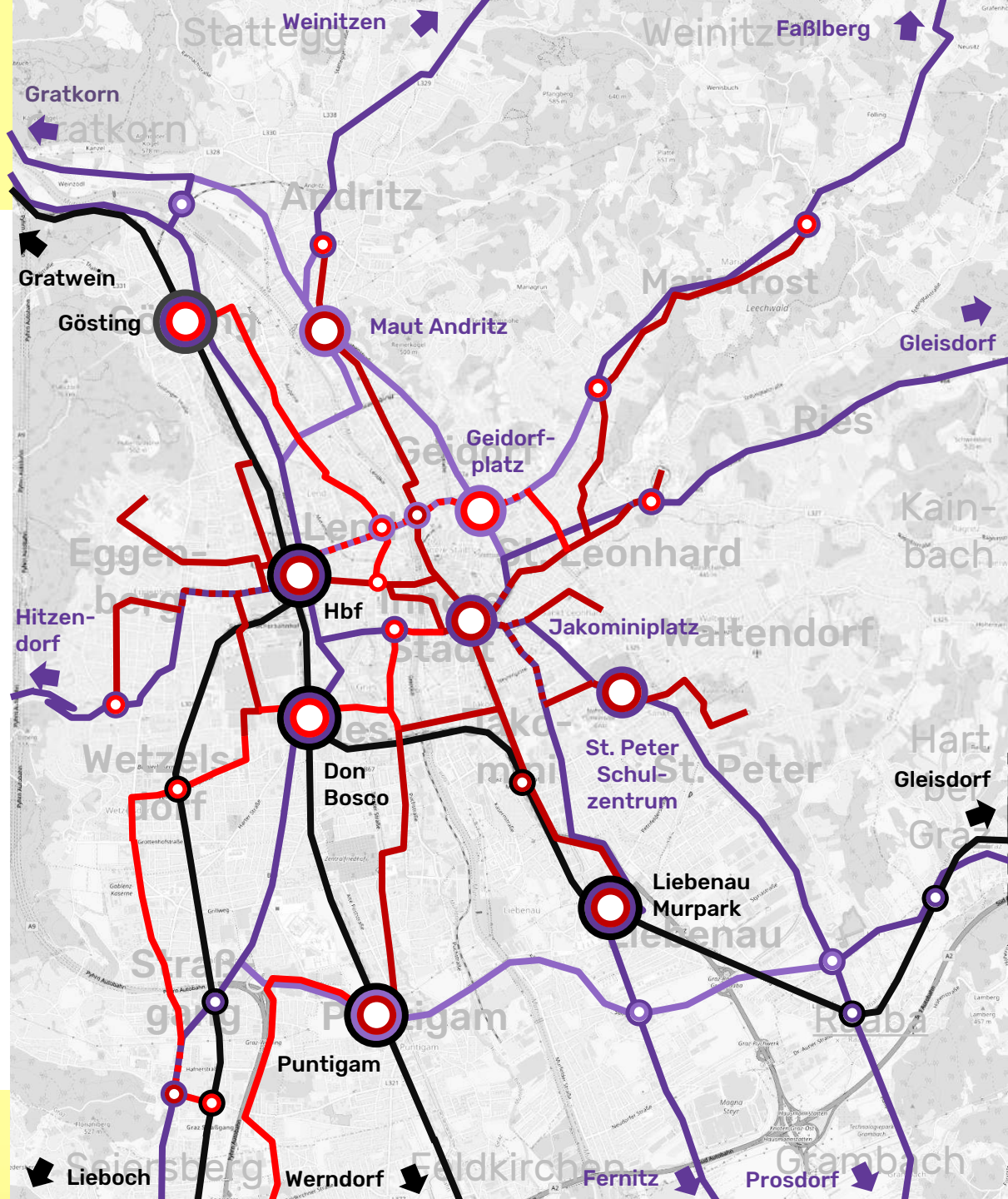
- S-Bahn
- = S-Bus (alt/neu)
- = Straßenb. (a/n)

Umsteigeknoten

○ groß ○ klein

Quelle: Eigene Darstellung.

Graz erhält ein flächen-
deckendes ÖV-Netz.





2. Planung

2.3. Übergeordnetes Kfz-Verkehrsnetz 2030

Haupt-Durchzugsstraßen für Kfz

Großräumiger Kfz-Verkehr über

- A2 (West-Ost)
- A9 (Nord-Süd)

Überregionaler Kfz-Verkehr über

- A2-Zubringer – Südgürtel – Weblinger Gürtel
(auch bei Sperre der A2)
- Triester Straße – Bahnhofgürtel – Wiener Straße
(auch bei Sperre der A9)

Graz 2030 Kfz-Verkehr

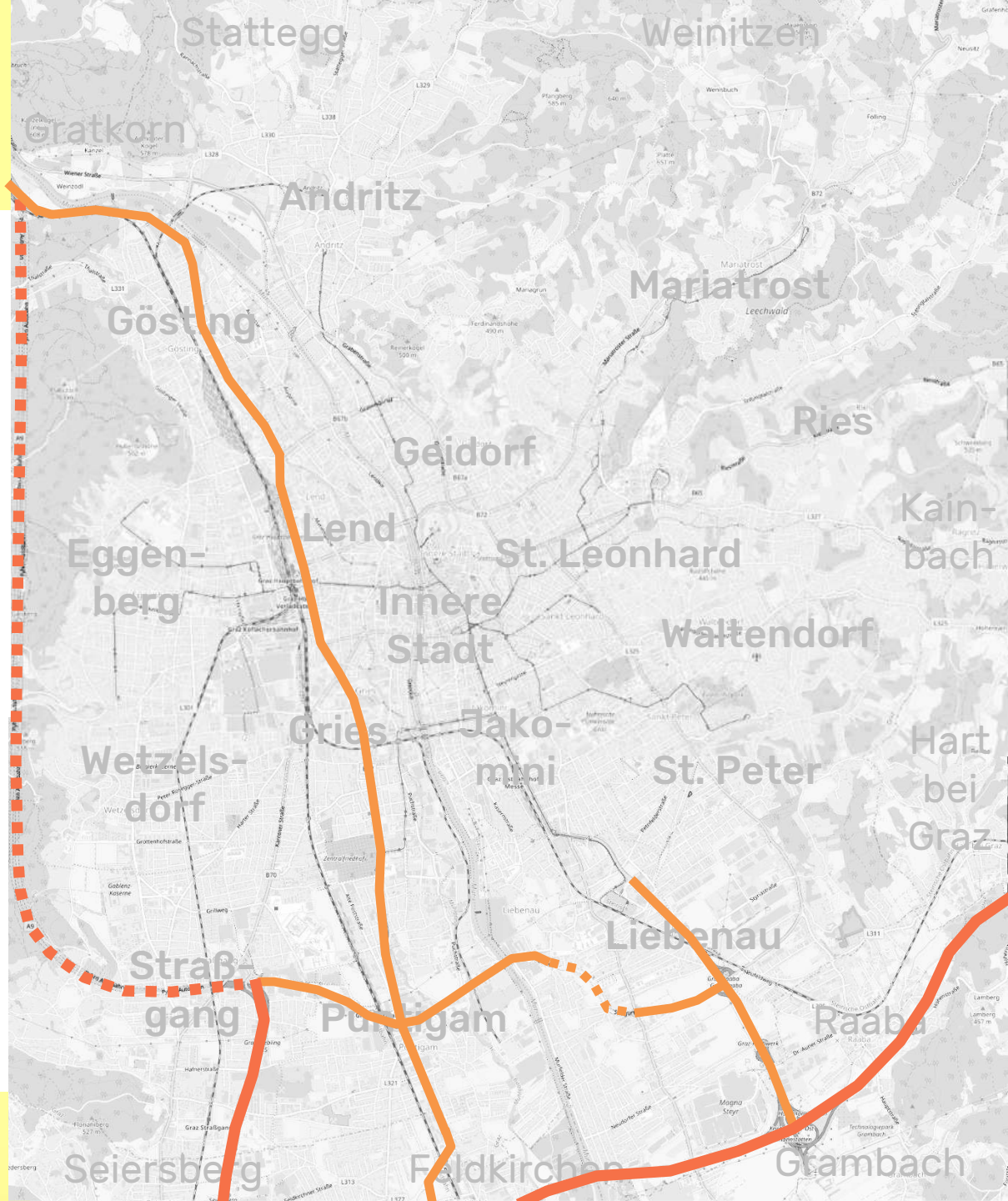


Haupt-Durchzugs- straßen für Kfz

- großräumig
- überregional

Quelle: Eigene Darstellung.

Großräumiger und
überregionaler Verkehr
kommt problemlos
durch die Stadt.



Graz 2030 Kfz-Verkehr

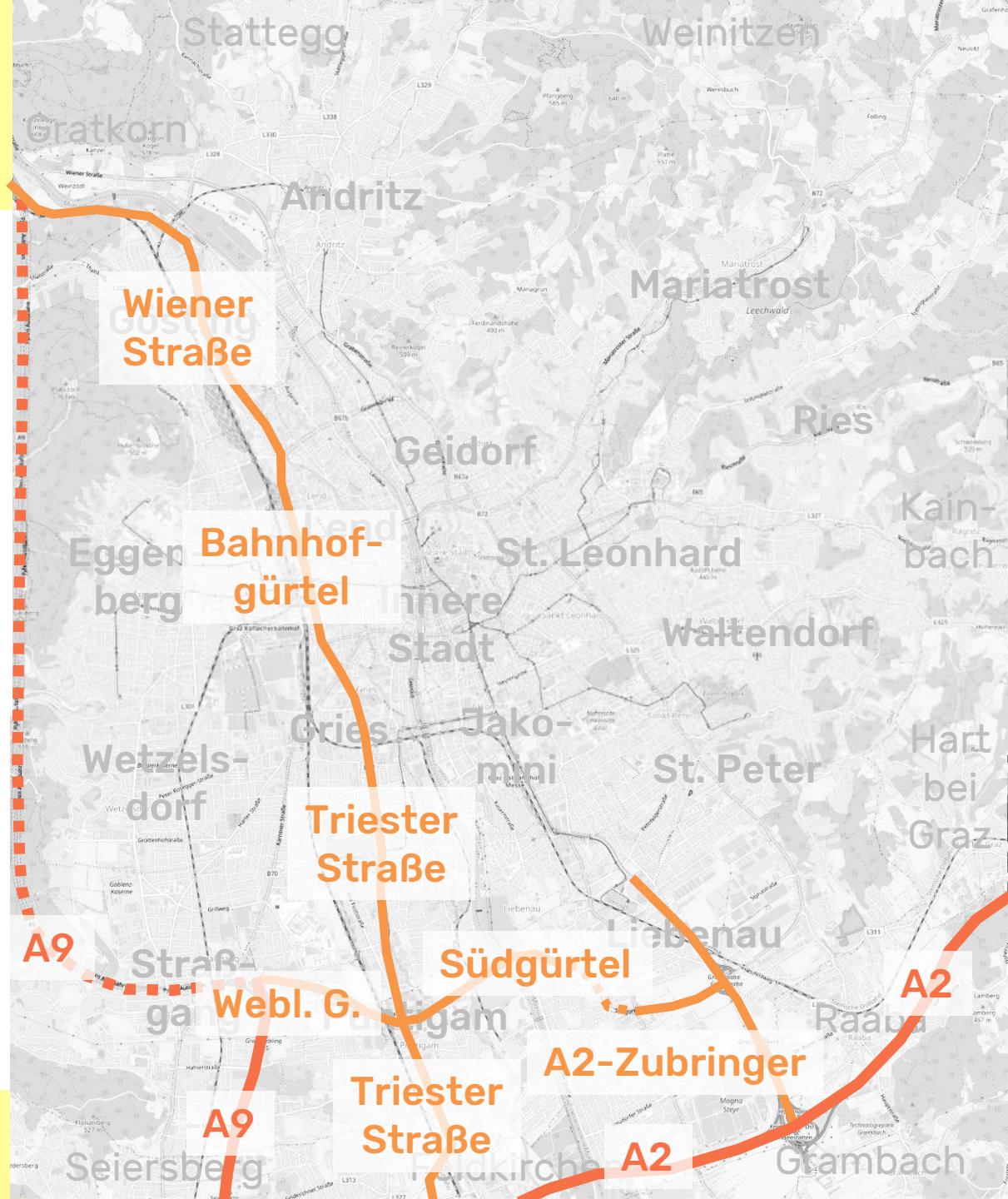


Haupt-Durchzugs- straßen für Kfz

- großräumig
- überregional

Quelle: Eigene Darstellung.

Großräumiger und
überregionaler Verkehr
kommt problemlos
durch die Stadt.



Durchzugsstraßen für Regionalverkehr

Regionaler Kfz-Verkehr zusätzlich über

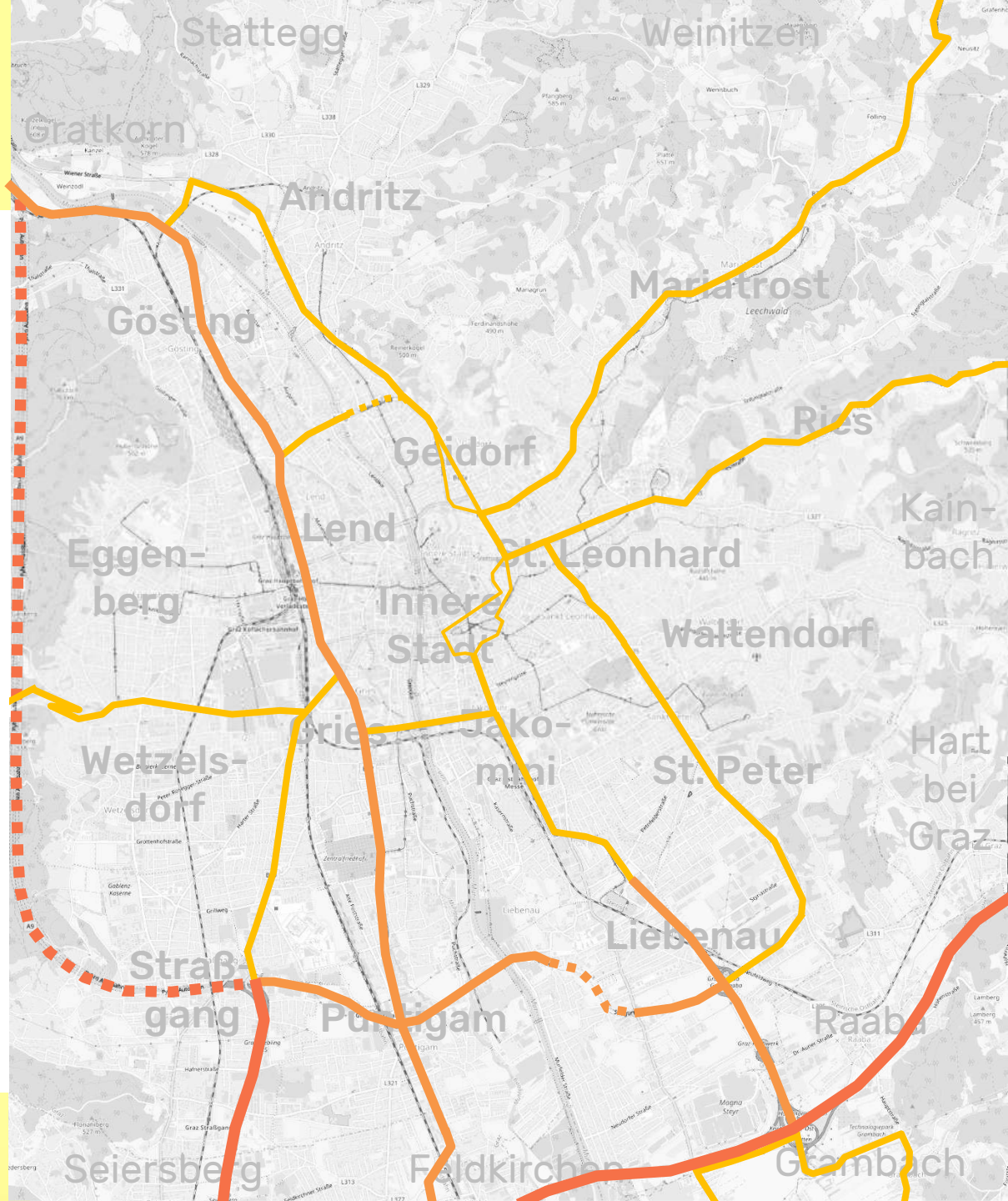
- Gürtel (Kalvarien – Glacis – Schönau – Bahnhof)
- Weinzödlstraße – Grabenstraße (von N)
- Mariatroster Straße – Heinrichstraße (von NO)
- Riesstraße – Elisabethstraße (von O)
- St. Peter Hauptstraße – Merangasse (von SO)
- Teslastr. / A2-Begleitstraße – A2-Zubringer Graz-Ost – Conrad-von-Hötzendorf-Straße (von S)
- Kärntner Straße ab A9 (von SW)
- Steinbergstraße – Wetzelsdorfer Straße (von W)

Durchzugsstraßen für Regionalverkehr

- großräumig
- überregional
- regional

Quelle: Eigene Darstellung.

Graz ist aus allen
steirischen Bezirken
gut erreichbar.



Graz 2030 Kfz-Verkehr



Durchzugsstraßen für Regionalverkehr

- großräumig
- überregional
- regional

Quelle: Eigene Darstellung.

Graz ist aus allen
steirischen Bezirken
gut erreichbar.



Sammelstraßen für den Stadtverkehr

Teilregionaler Kfz-Verkehr zusätzlich über Wiener Str. bis Weinzödl; Stattegger Str.; St.-Gotthard-Str.; Radegunder Str.; Keplerstr.; Hilmteichstr.; Stiftingtalstr.; Ragnitzstr.; Waltendorfer Hauptstr.; Waltendorfer Gürtel – Petersg. – Steyrerg.; Grieskai – Augartenbr.; Petrifelder Str. – Liebenauer Hauptstr. – Sternäckerweg – Ostbahnstr.; Autaler Str.; Gradner Str.; Neuseiersberger Str. – Hafnerstraße – Kärntner Str. bis A9; Straßganger Str. – Reininghausstr. – Köflacher G. – Eggenberger Str.; Alte Poststr. – Peter-Tunner-G.; Thal-str.– Anton-Kleinoscheg-Str.

Graz 2030 Kfz-Verkehr

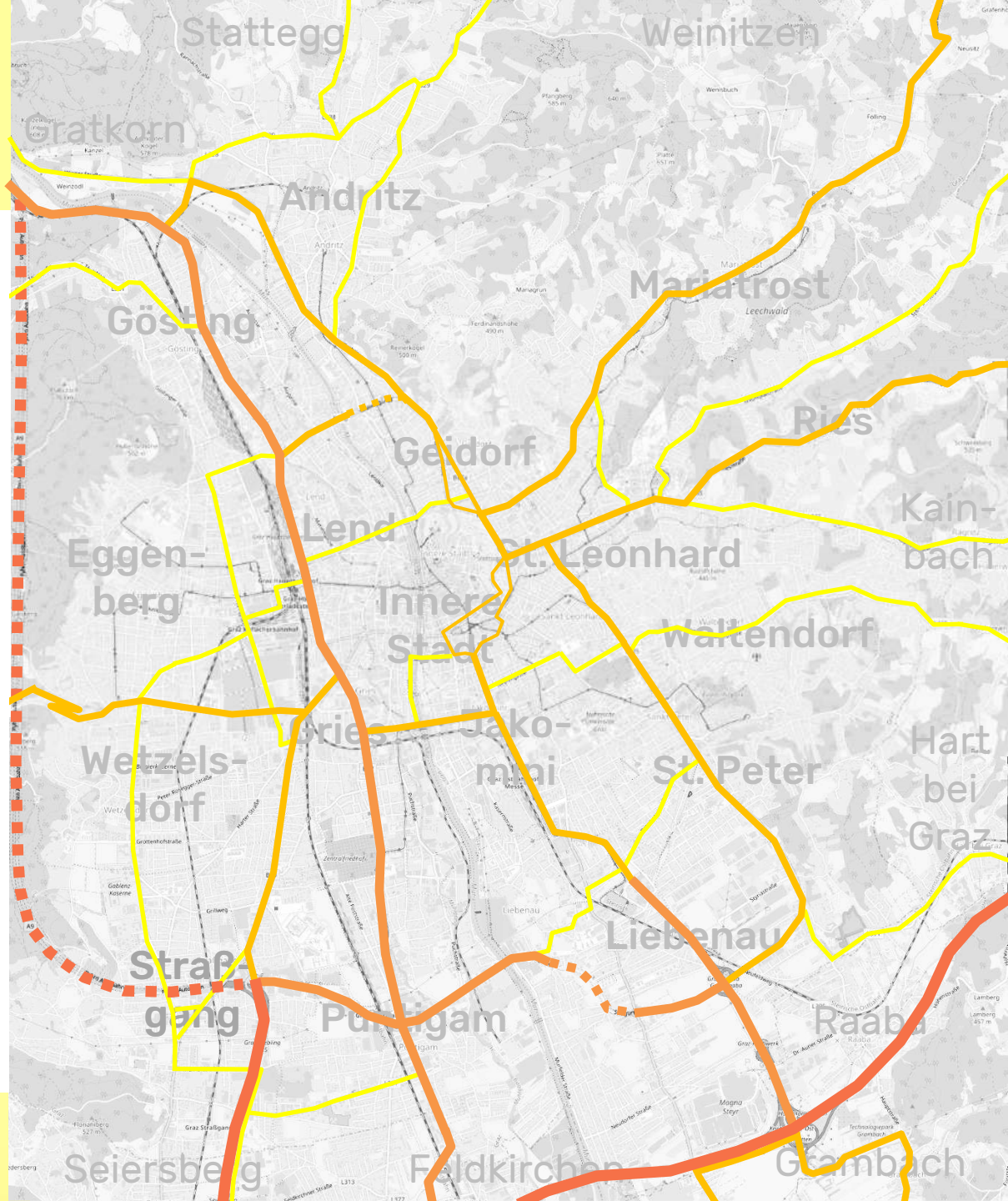


Sammelstraßen für den Stadtverkehr

- großräumig
- überregional
- regional
- teilregional

Quelle: Eigene Darstellung.

Alle Grazer Stadtteile
sind mit Kfz gut zu
erreichen.



Graz 2030 Kfz-Verkehr

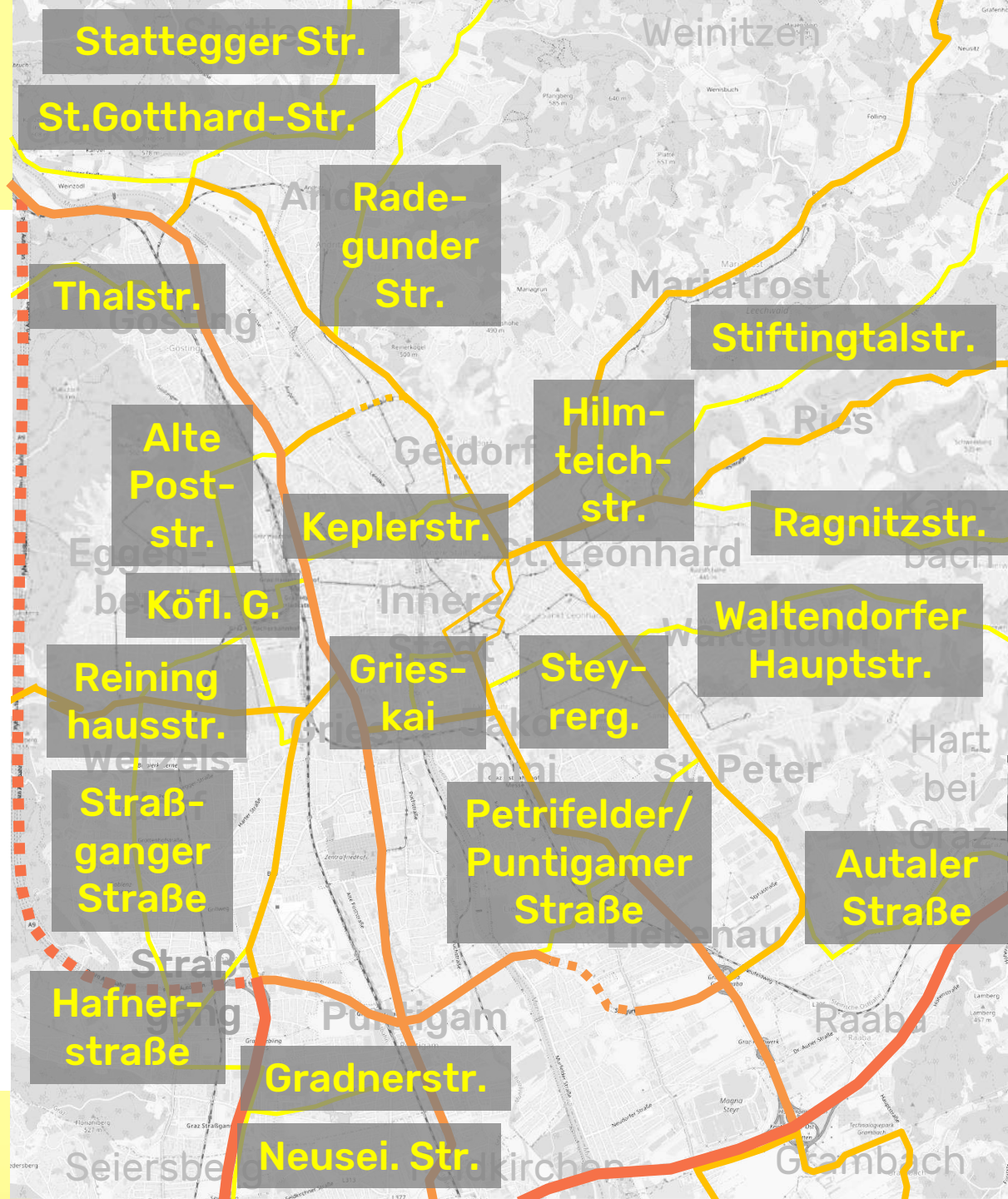


Sammelstraßen für den Stadtverkehr

- großräumig
- überregional
- regional
- teilregional

Quelle: Eigene Darstellung.

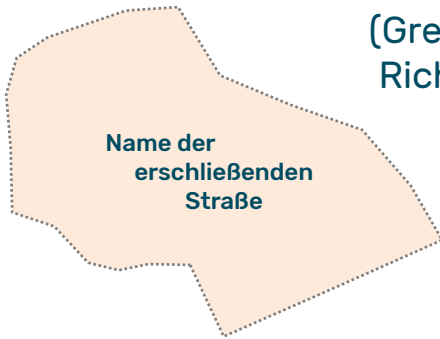
Alle Grazer Stadtteile
sind mit Kfz gut zu
erreichen.



Graz 2030 Kfz-Verkehr



Erschließungsgebiete der übergeordneten Straßen



(Grenzen als Richtwerte)

Quelle: Eigene Darstellung.

Alle Grazer Stadtteile sind mit Kfz gut zu erreichen.



Untergeordneter Kfz-Verkehr (ohne „Schleichverkehr“):

Nur kleinräumiger / lokaler Kfz-Verkehr u.a. über Andri-tzer Hauptpl., Platte, Körblerg., Th.-Körner-Str., Sonnenfelspl., Leonhardstr., Garteng., Beethovenstr., Rechbauerstr., Sparbersbachg., Rudolfstr., Münzgrabenstr., Moserhofg., Bruckner Str., Petersbergenstr., Josef-Krainer-Str., Liebenauer Hauptstr., Kasernstr., Rudersdorfer Str., Puchstr., Herrgottwiesg., tw. Hafner-/Gradnerstr., Grillw., Kapellenstr., Harter Str., Grottenhofstr., P.-Rosegger-Str., Hohenstaufeng., Griespl., Elisabethinerg., Annenstr., Neutorg., Kai beidseitig, Hackberg., Karl-Morre-Str., Baiernstr., Göstin-ger Str., Plabutscher Str., Augasse

Graz 2030 Kfz-Verkehr



Kfz-Verkehr

- großräumig
- überregional
- regional
- teilregional
- kleinräumig
- lokal
- Mur

Quelle: Eigene
Darstellung.

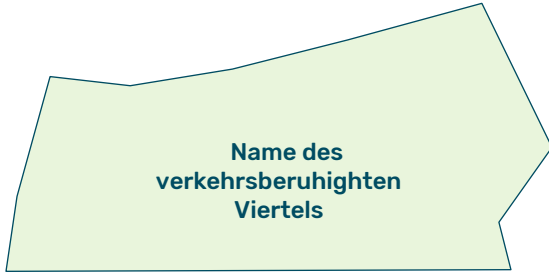
Die meisten Straßen
sind untergeordnet.



=> Daraus ergeben sich folgende verkehrsberuhigte Zonen (= nur kleinräumiger/lokaler Verkehr):

Innere Stadt, Herz-Jesu-Viertel, Univiertel, Körblergasse, Grabenviertel, Lend Nord, Annenviertel, Schönauviertel, Liebenau Nord, Liebenau Süd, Murfeld, Raaba, Messendorf, Inffeld, Peterstal, Ruckerlberg, Ragnitz, Stifting, Leechwald, Platte, Neustift, St. Veit, Unterandritz, Arland, Gösting Nord, Gösting Süd, Kalvarienviertel, Smart City, Eggenberg, Reininghaus, Steinfeld, Harter Straße, Krotendorfer Straße, Kehlberg, Hafnerstraße, Südbahn, Puchstr., Rudersdorf, Neuseiersberg, Straßgang Zentrum

Verkehrsberuhigte Viertel in Graz



Quelle: Eigene Darstellung.

Zwischen allen übergeordneten Straßen werden verkehrsberuhigte Viertel eingerichtet.





2. Planung

2.4. Übergeordnetes Radwegenetz 2030

Das **hochrangige Radnetz** im steirischen Zentralraum G-GU (zum Vergleich: internat. „bike-Highway“, „Bike-to-work Highway“, „Radschnellweg“, Radautobahn“, etc.) ist ein Versuch, zwischen

- a) dem sehr platzintensiven Neubau von Radschnellwegen (4m für Radler + 2m für Fußgänger) und
- b) dem derzeitigen Bestand (RVS-Breite mit Engstellen, Benachrangungen und voller Lücken)

eine **einfach zu realisierende, neue Form alltagstauglicher Radrouten** auszuarbeiten.

2. Planung

2.4. Radwegenetz



A-Netz	B-Netz	C-Netz
Zentrales Radnetz um das Zentrum von Graz herum	Ergänzung nach außen, Verdichtung nach innen	Querverbindungen und rein touristische Radnetze
bis 10.000 Fahrten pro Tag	bis 5.000 Fahrten pro Tag	bis 2.000 Fahrten pro Tag
Radwegbreite 3,5 bis 4 m (ohne Unterschreitungen)	Radwegbreite 3-3,5 m (wenig Unterschreitungen)	Radwegbreite 2,5 m (RVS, ohne Unterschreitungen)

2. Planung

2.4. Radwegenetz



A-Netz	B-Netz	C-Netz
Ausführungen: Radweg, Radstraße	Ausführungen: Radweg, Radstraße, Geh-/ Radweg, Fußgänger-/Begegnungszone	
keine Längsparker	keine Längsparker in Fahrtrichtung	keine/wenige Längs- parker in Fahrtricht.
Radstreifen nur bei Tempo 30	Radstreifen nur bei Tempo 30	Straßen mit Tempo 30 im Ort
	Straßen mit Tempo 30 im Ort	Straßen mit Tempo 50 außerorts

2. Planung

2.4. Radwegenetz



A-Netz	B-Netz	C-Netz
<p>Bevorrangung an Kreuzungen und Ampelanlagen (lange Grünphasen, bei Druckknopfampeln sofortiges Umschalten)</p>		<p>Vorrang entlang von Straßen, keine Unterbrechungen bei Nebenstr. / Einf.</p>
<p>Beschilderung und durchgehende Bodenmarkierungen</p>	<p>Beschilderung nach Grazer Standard bzw. nach Steiermark-Standard</p>	
<p>bei Baustellen Umleitung + Beschilderung für den Radverkehr</p>		<p>bei Baustellen Beschilderung</p>

A-Netz = Radschnellwege in alle Bezirke (Teil 1/2):

0. Mur-RSW: Gratkorn – Innenstadt – Gössendorf
1. Innenstadt-RSR: Glacis – Ring – Kai – Wickenburgg.
2. St.-Leonhard-RSW: Rechbauerstr. – Ragnitz
3. Geidorf-RSW: Geidorfplatz – Körblergasse – WK0
4. Lend-RSW: Erich-Edegger-Steg – Plabutscher Str.
5. Gries-RSW: Joanneumring – Peter-Rosegger-Str.
6. Jakomini-RSW: Klosterwiesg. – Liebenauer Hstr.
7. Liebenauer RSW: Fröhlichg. – Neufeldweg – Raaba
8. St.-Peter-RSW: Mandellstraße – Peterstalstraße

A-Netz = Radschnellwege in alle Bezirke (Teil 2/2):

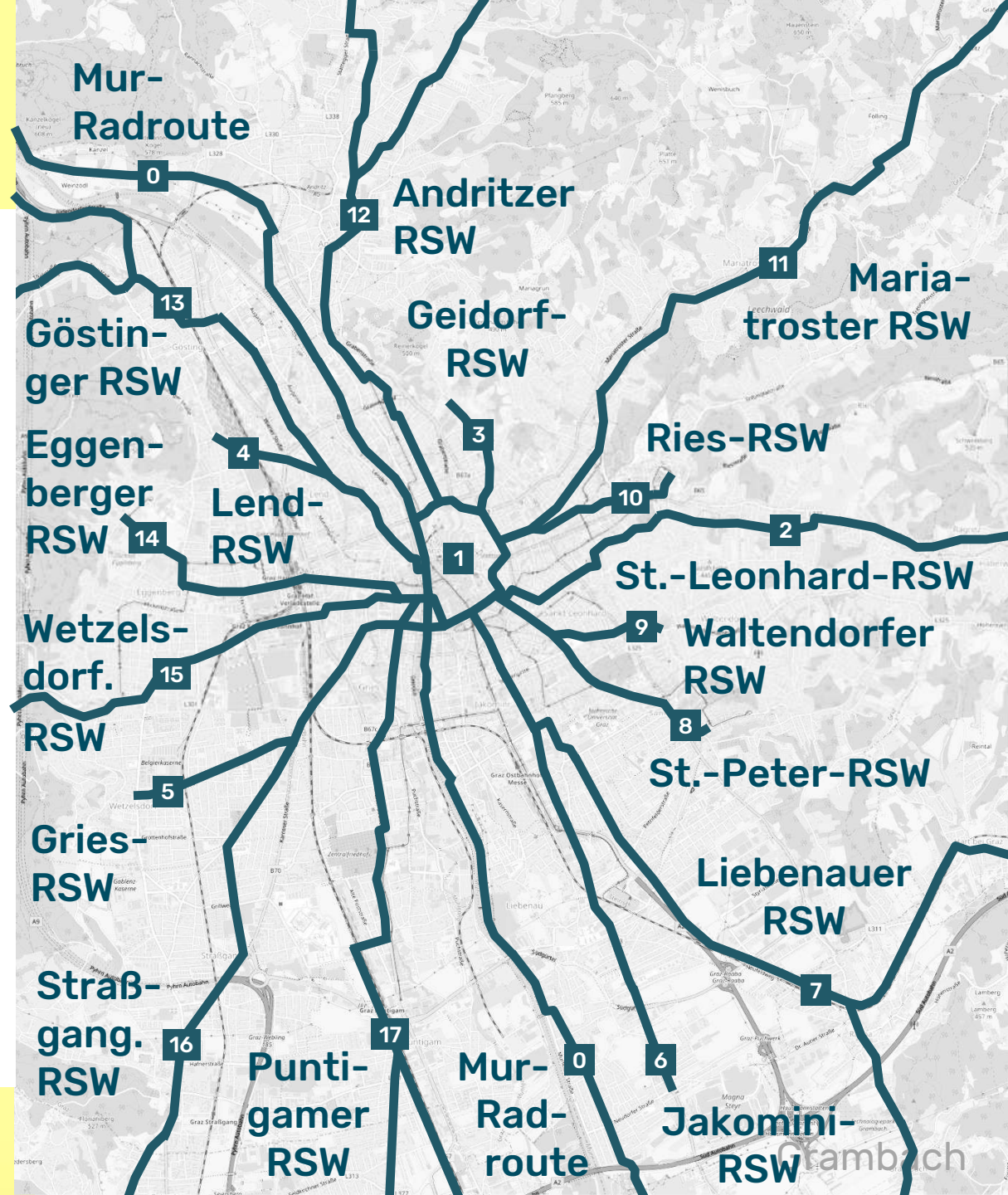
9. Waltendorfer RSW: Schörgelgasse – Schulgasse
10. Ries-RSW: Zinzendorfg. – Leechg. – Riesplatz
11. Mariatroster RSW: Sonnenfelsplatz – Fölling
12. Andritzer RSW: Laimburgg. – Stattegg / Weinitzen
13. Göstinger RSW: Hackhergasse – Gösting – Raach
14. Eggenberger RSW: Belgierg. – Egg. Allee – UKH
15. Wetzelsdorfer RSW: Kernstockg. – Steinbergstr.
16. Straßganger RSW: Harter Straße – Seiersberg
17. Puntigamer RSW: Griesgasse – Feldkirchen

Radschnellwege im Raum Graz

- A-Netz (radial)
in alle Bezirke

Quelle: Eigene Darstellung.

Das A-Netz verbindet
alle Stadtbezirke und
Umgebungsgemeinden
mit dem Stadtzentrum
– schnell, bequem und
sicher.

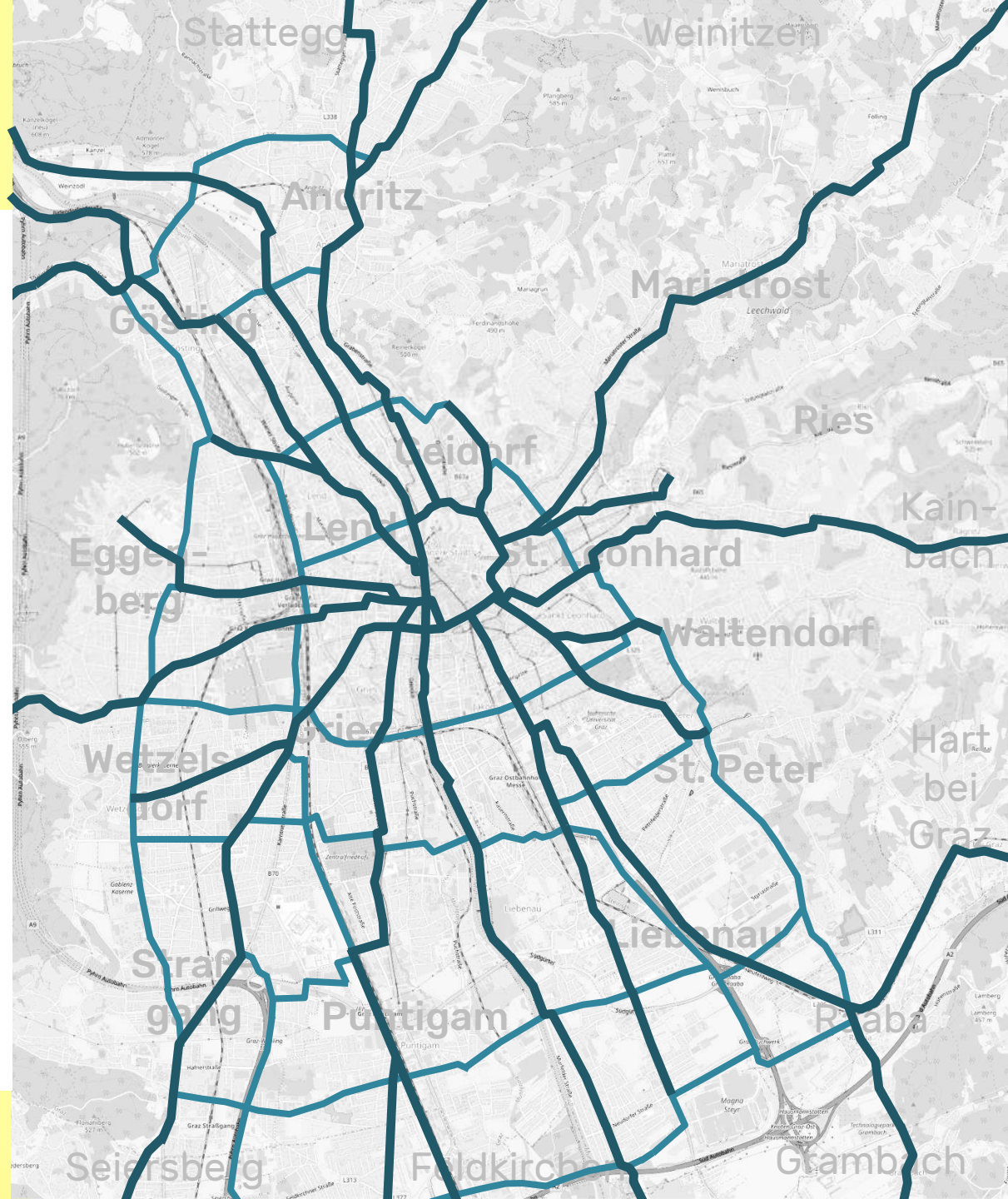


Radschnellwege im Raum Graz

- A-Netz (radial)
- B-Netz (tangential)

Quelle: Eigene Darstellung.

Das B-Netz ergänzt das A-Netz, indem es die nötigen Querverbindungen herstellt.

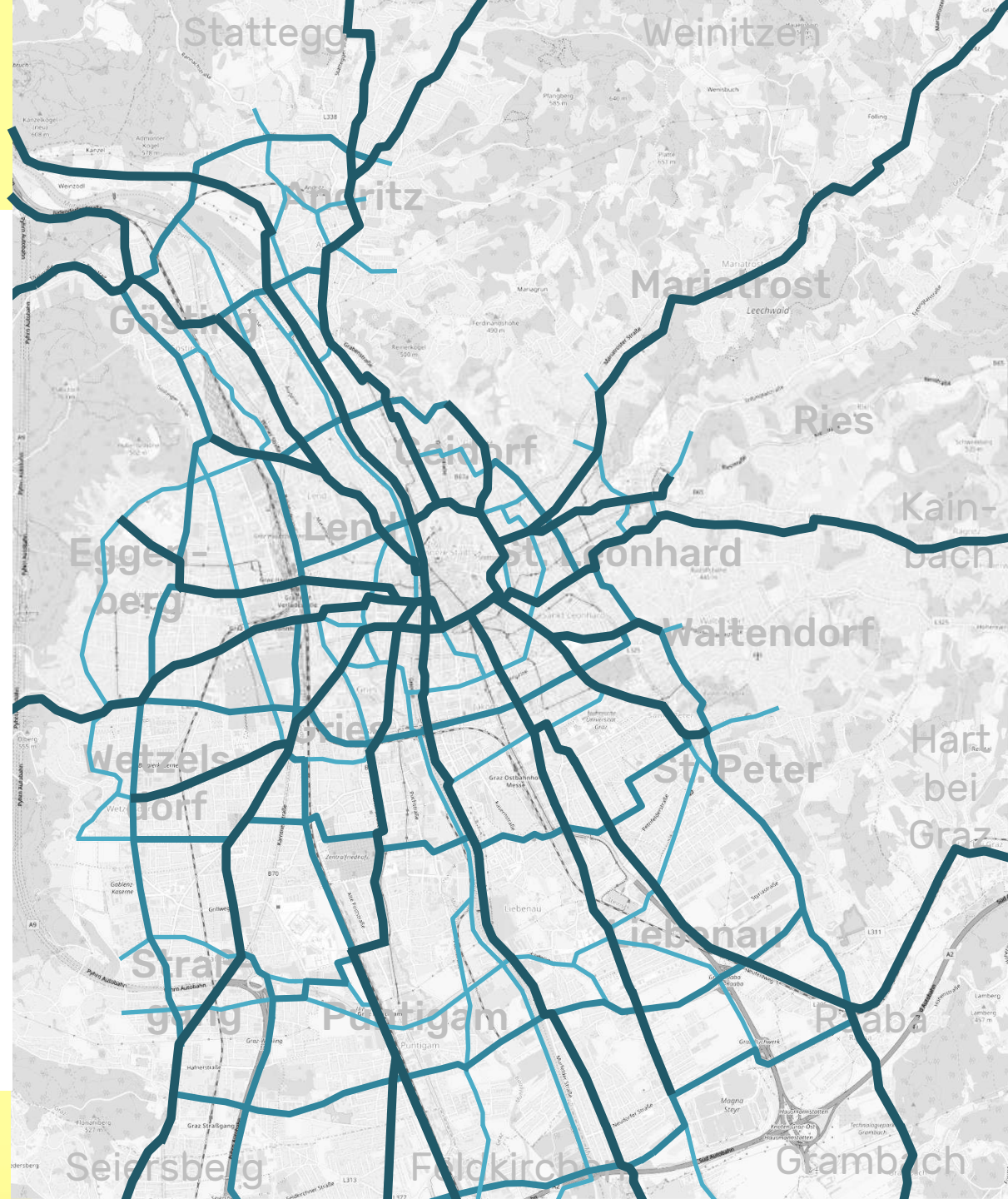


Radschnellwege im Raum Graz

- A-Netz (radial)
- B-Netz (tangential)
- C-Netz (ergänzend)

Quelle: Eigene Darstellung.

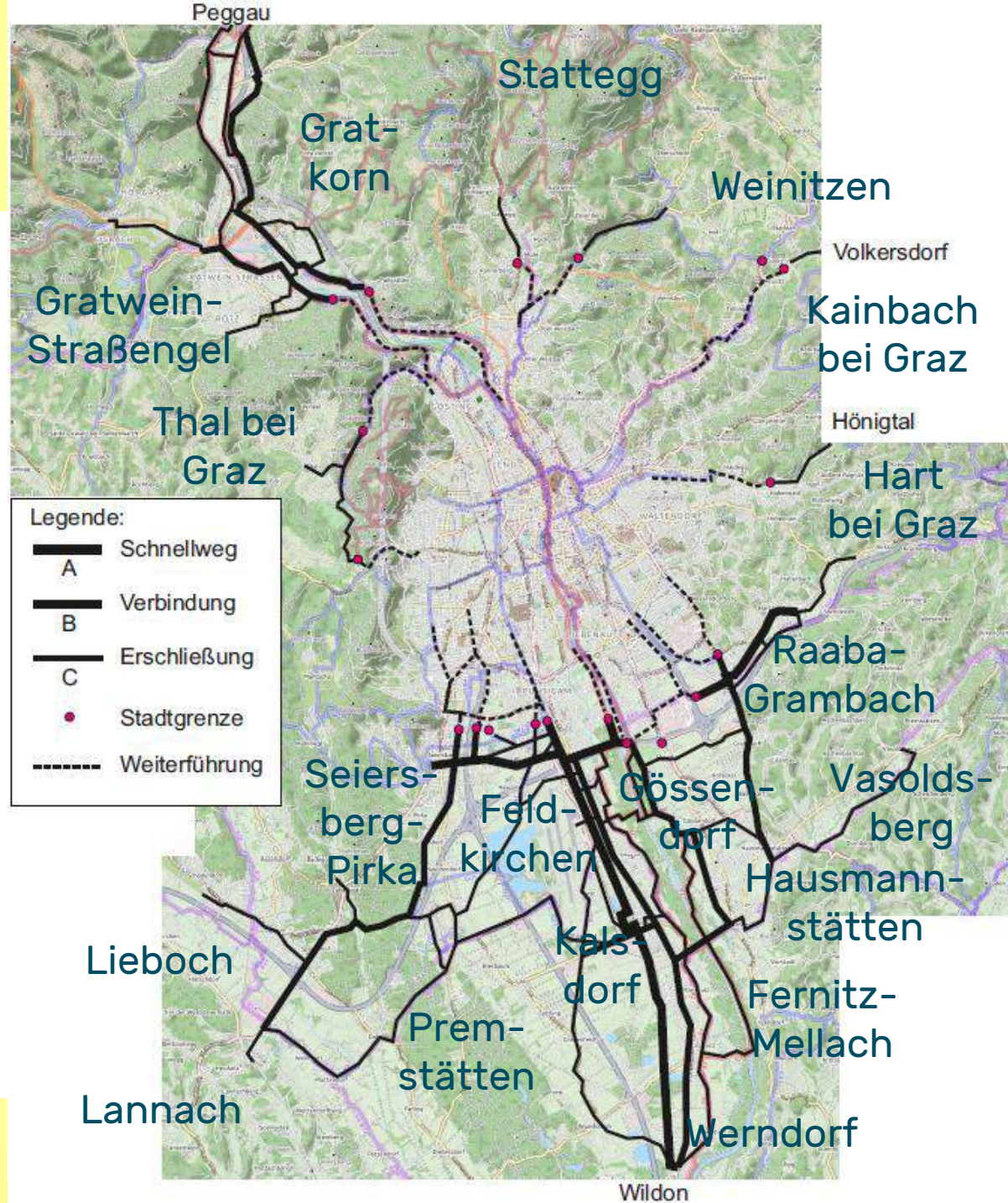
Verbleibende Lücken
werden durch das C-
Netz geschlossen.



Radwege/ routennetz in Graz- Umgebung

Quelle: Radlobby ARGUS
Steiermark, 2020.

Die Radschnellwege
werden in den Umland-
gemeinden weiter-
geführt.



Der Weg zum Radwegenetz Graz 2030:

1. Verbesserung / Entkoppelung / Bevorrangung / Markierung bestehender Radwege
2. Umwandlung einzelner Fahrspuren in Radwege
3. Umwandlung von Nebenstraßen in Fahrradstraßen
4. Umwandlung von Parkplätzen in Radwege
5. Bau neuer Radwege



2. Planung

2.5. Fußgänger*innen-Infrastruktur 2030

Plan für Fußwege und Raum für Fußgänger*innen für Graz 2030 (1/2):

- Fußgängerzonen in allen Bezirken, mit hoher Aufenthaltsqualität und attraktiver Erdgeschosszone; + 10% jährliches Flächenwachstum der Fußgängerzonen
- Verkehrsberuhigte Zonen bei allen Grazer Schulen: Widmung von Straßen vor Schulen in Grünflächen, Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen oder Schulstraßen mit zeitlich beschränkter Kfz-Durchfahrt
- Gehwege als direkte Abkürzungen in verkehrsberuhigten Gebieten

Plan für Fußwege und Raum für Fußgänger*innen für Graz 2030 (2/2):

- Hohe Gehwegqualität für erleichterte, fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Ziele: Haltestellen des ÖV, Nahversorger, öffentliche Einrichtungen, Parks, Spielplätze
- Gehsteige beidseitig entlang aller Straßen, unter Einhaltung der Norm-Mindestbreiten
- Schutzwege an allen Kreuzungen über jede einmündende Straße, mit ausreichend langen Grünphasen (> 15 Sekunden)
- besonders hohe Qualität von Schulwegen für Kinder

Neue Fußgängerzonen in den inneren Bezirken:

- Innere Stadt: Kaiserfeldg., Kleine Neutorg., Karmliterpl., Freiheitspl., Burgg., Bürgerg., alle rund um Jakominipl.
- St. Leonhard: Leonhardstr. bis Merang., Tegetthoffpl., Kaiser-Josef-Pl., Schillerpl., Rechbauerstr. vor der Alten Technik, Sparbersbachg. bis Mandellstr.
- Geidorf: Sonnenfelspl., Geidorfpl., Hasnerpl., Lange G.
- Lend: südl. Lendpl. bis Ökonomieg., Annenstr., Fröbelp.
- Gries: Griesg., Feuerbachg., östl. Griespl., Tändelwiese
- Jakomini: Schönaug., Münzgrabenstr. bis Steyrerg.

Neue Fußgängerzonen in den äußeren Bezirken:

- St. Peter: Gebiet um Haltestelle Schulzentrum
- Andritz: Andritzer Hauptplatz (Kfz-Durchzugsverkehr über Radegunder Str. / Weinzödlstr. / Weinitzenstr.)
- Eggenberg: Hofbauerplatz bis dzt. Merkur-Parkpl. (inkl. Karl-Morre-Str. und Franz-Steiner-G.)
- Straßgang: Ortszentrum entlang Kärntner Straße (Kfz-Durchzugsverkehr über A9 / Hafner-/Neuseiersb. Str.)
- Puntigam: Mitterstraße östlich der Bahn

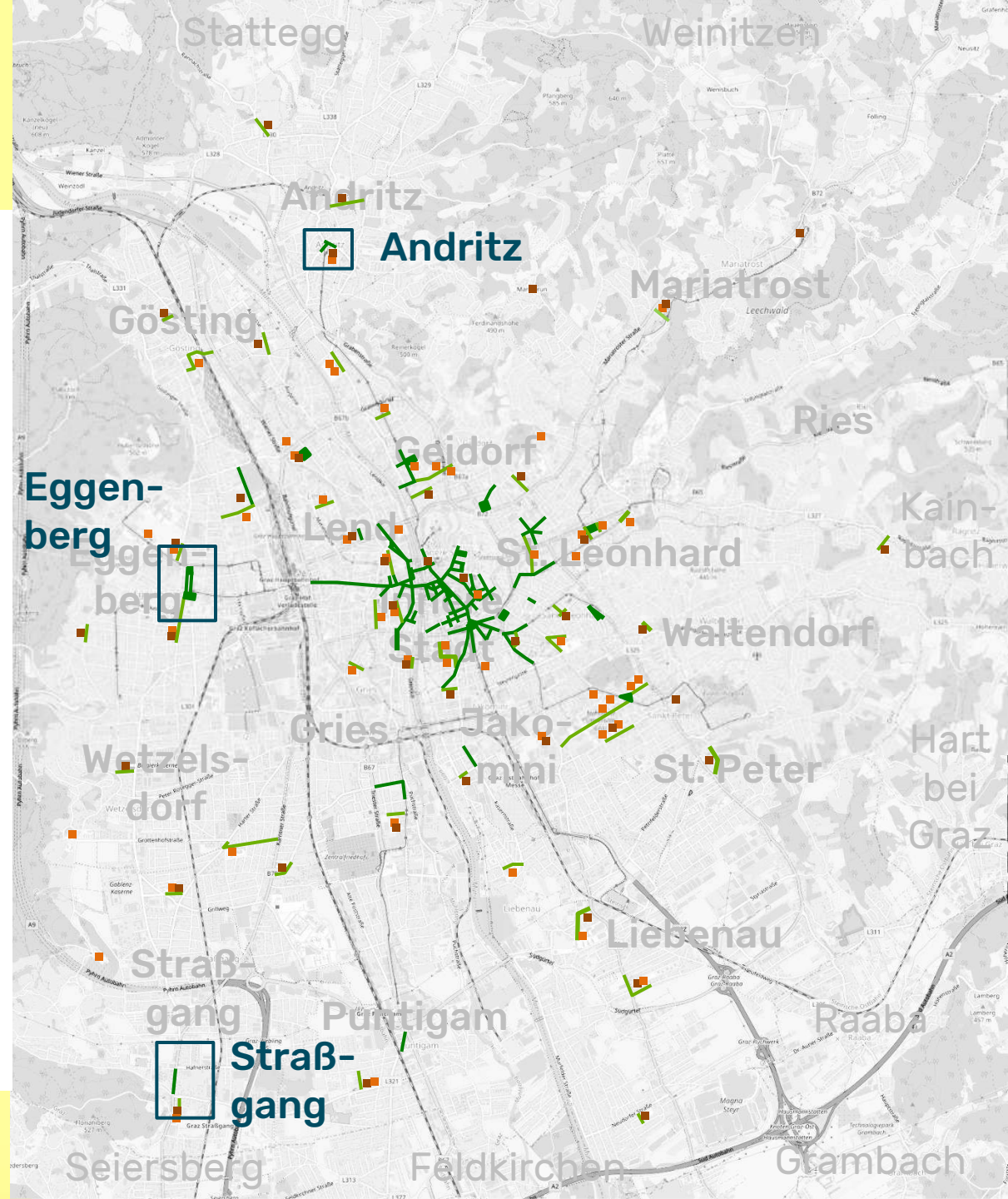
Graz 2030 Fußverkehr



Fußgängerzonen + Kfz-befreite Zonen vor Schulen im Raum Graz

- Fußgängerzone
- Kfz-befreite Zone vor einer Schule
- Volksschule
- Sonstige Schule
- Beispielgebiete







Quelle: Eigene Darstellung.



Bezirkszentrum für Andritz

Quelle: Eigene Darstellung.

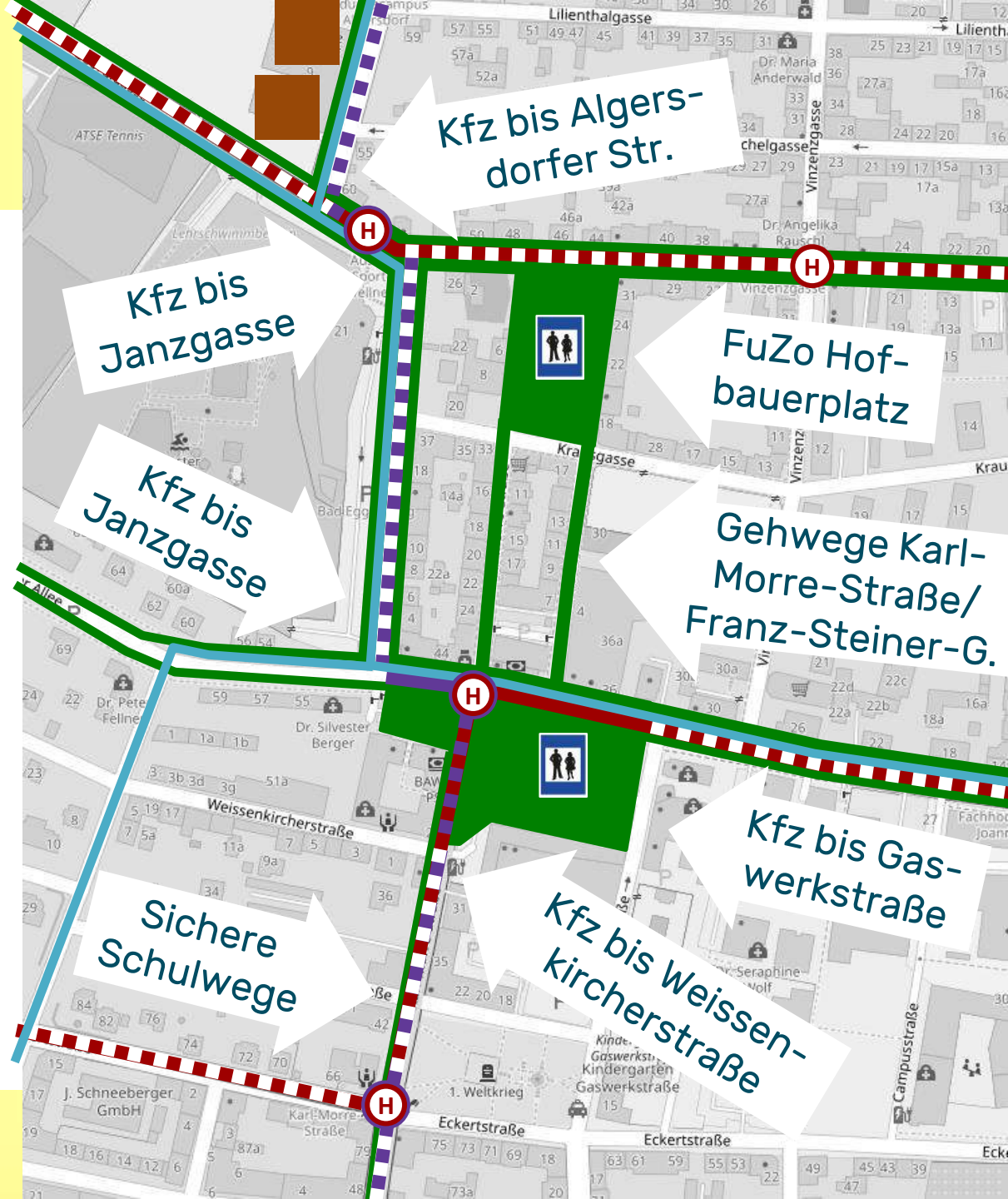


-  Fußgängerzone (inkl. Rad, ÖV und Zufahrt für Anrainer*innen)
-  Radschnellweg
-  Straßenbahn
-  Bus
-  Kfz-Verkehr
-  Schule

Bezirkszentrum für Eggenberg

- Fußgängerzone (inkl. Rad, ÖV und Zufahrt für Anrainer*innen) od. breiter Geweg
- Radschnellweg
- Straßenbahn
- Bus
- Kfz-Verkehr
- Schule

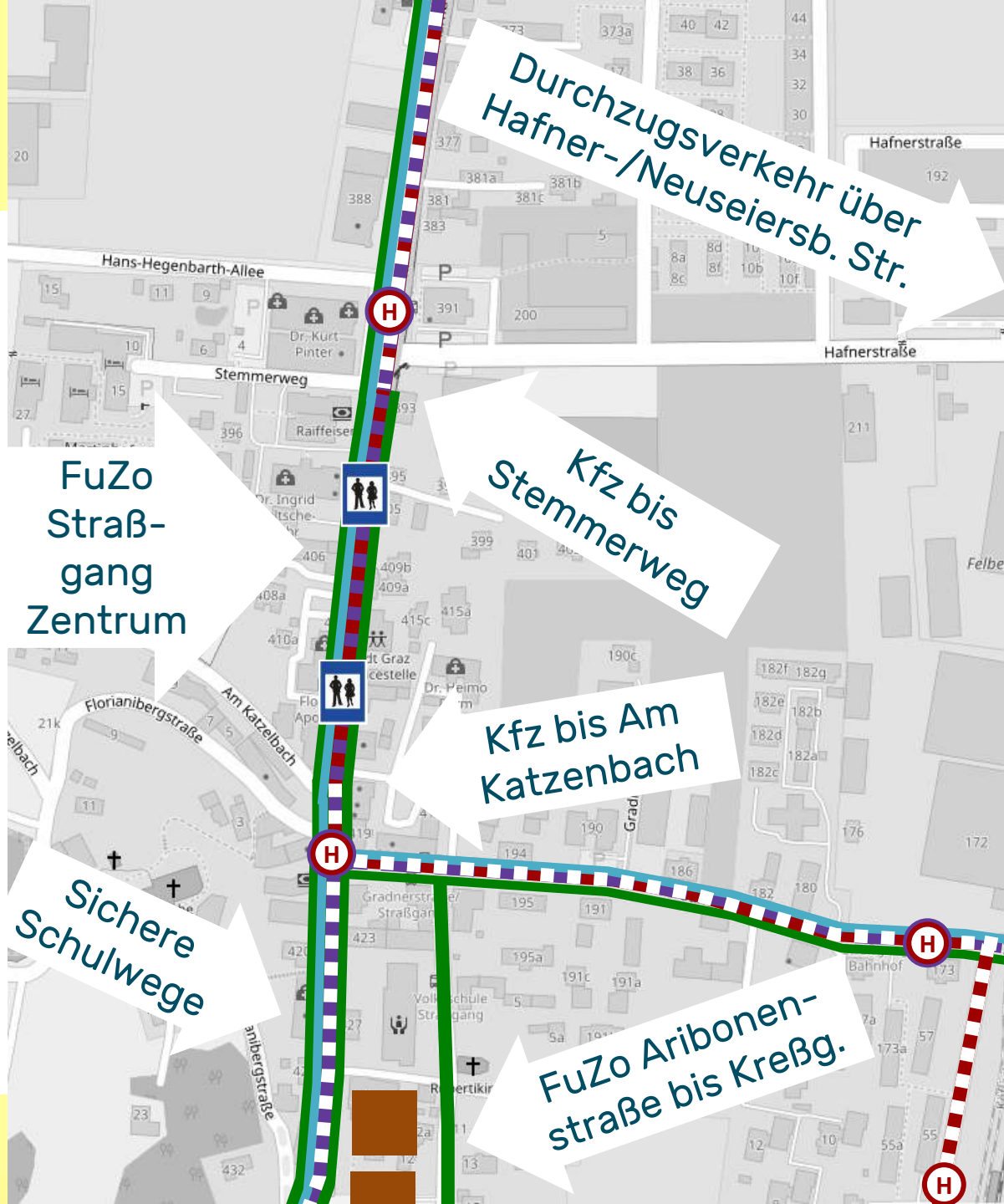
Quelle: Eigene Darstellung.



Bezirkszentrum für Straßgang

- Fußgängerzone (inkl. Rad, ÖV und Zufahrt für Anrainer*innen) od. breiter Geweg
- Radschnellweg
- Straßenbahn
- Bus
- Kfz-Verkehr
- Schule

Quelle: Eigene Darstellung.





2. Planung

2.6. Zusammenführung (Beispiele)

Beispiele für verkehrsberuhigte Viertel:

- Körblergasse
- Univiertel
- Annenviertel

jeweils für

- 2020
- 2023
- 2030



Graz 2020 Körblergasse



Fußverkehr

■ FuZo ■ Schule

Radverkehr

— Rad(schnell)weg

Öffentlicher Verkehr

⊕ Straßenbahn

⊕ Stadtbus

⊕ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

— regional

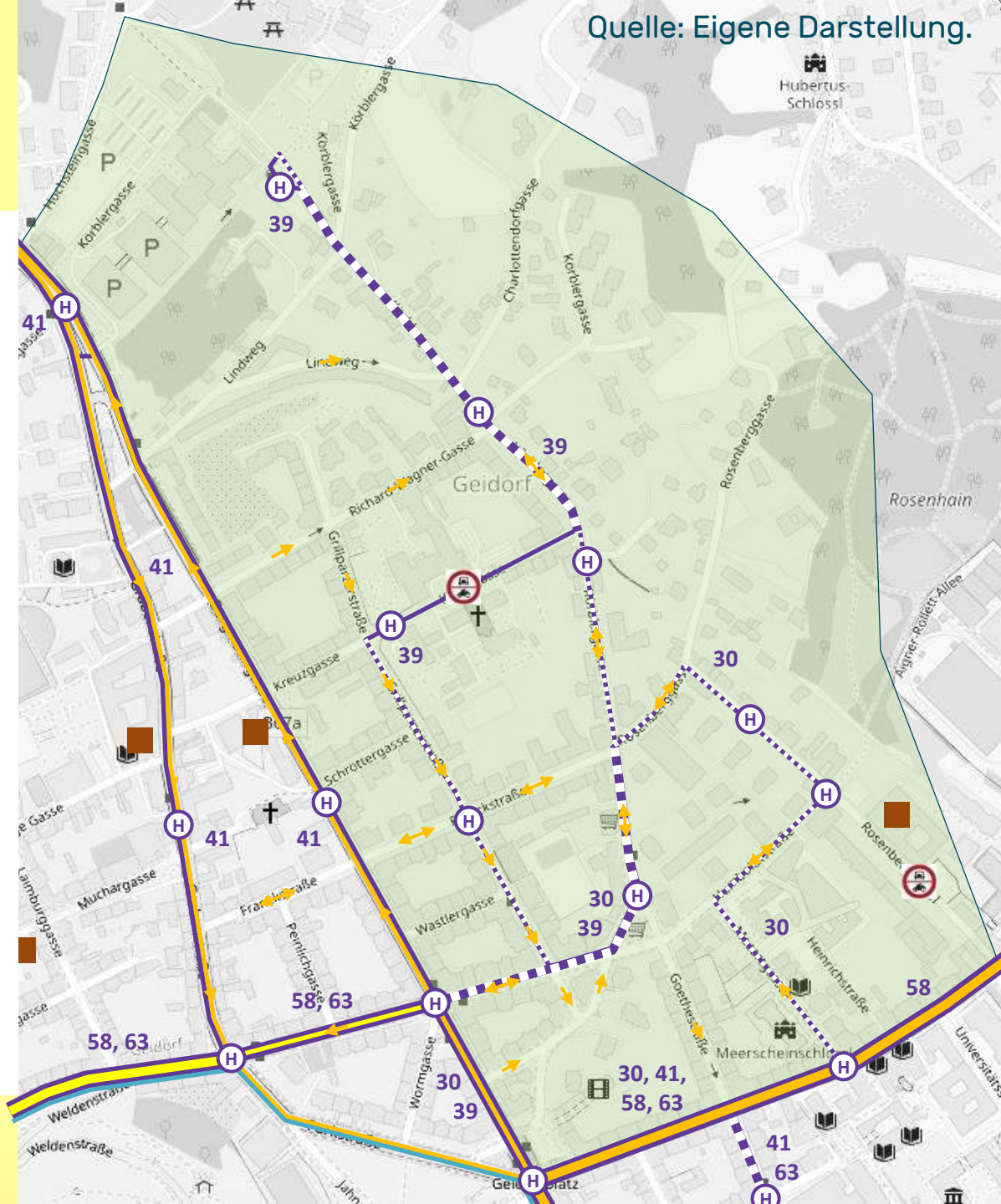
— teilregional

— kleinräumig / lokal

→ Verkehrsführung

— Unterbrechung

Quelle: Eigene Darstellung.



Graz 2023 Körblergasse



Fußverkehr

- FuZo
- Schule

Radverkehr

- Rad(schnell)weg

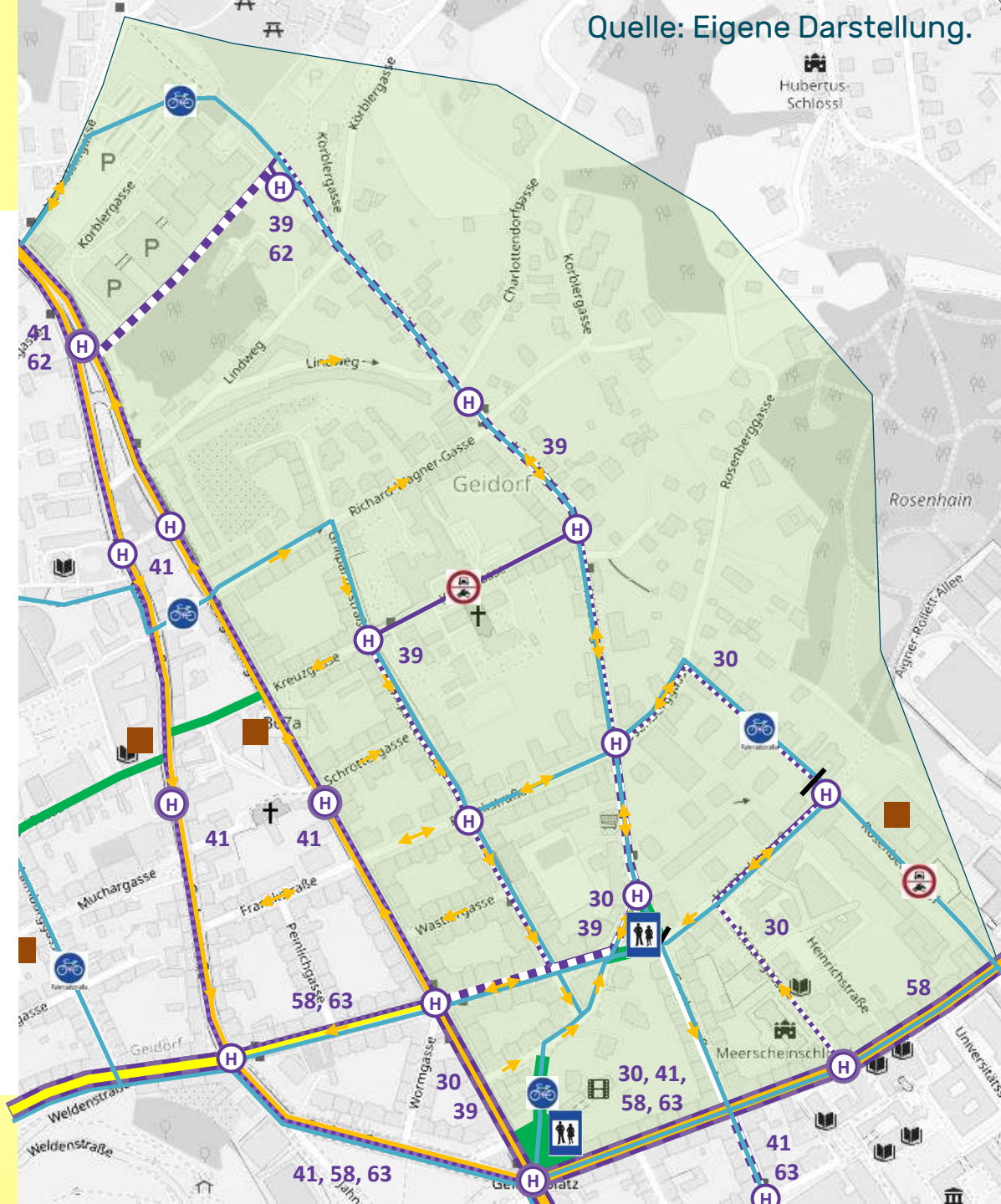
Öffentlicher Verkehr

- ⊕ Straßenbahn
- ⊕ Stadtbus
- ⊕ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

- regional
- teilregional
- kleinräumig / lokal
- Verkehrsführung
- Unterbrechung

Quelle: Eigene Darstellung.



Graz 2030 Körblergasse



Fußverkehr

- FuZo
- Schule

Radverkehr

- Rad(schnell)weg

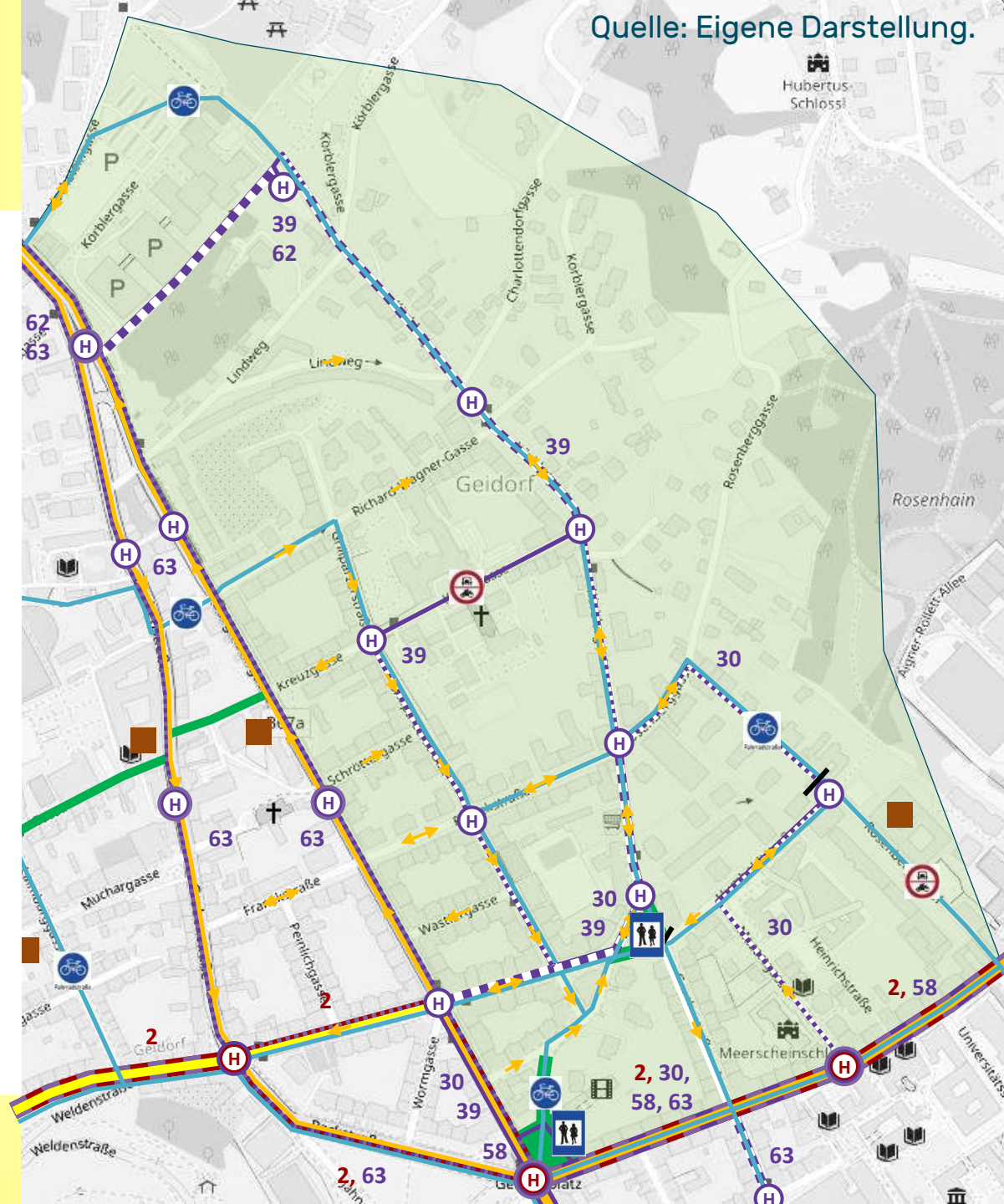
Öffentlicher Verkehr

- ⊕ Straßenbahn
- ⊕ Stadtbus
- ⊕ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

- regional
- teilregional
- kleinräumig / lokal
- Verkehrsführung
- Unterbrechung

Quelle: Eigene Darstellung.



Graz 2020 Univiertel



Quelle: Eigene Darstellung.

Fußverkehr

■ FuZo ■ Schule

Radverkehr

— Radschnellweg

Öffentlicher Verkehr

⊕ Straßenbahn

⊕ Stadtbus

⊕ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

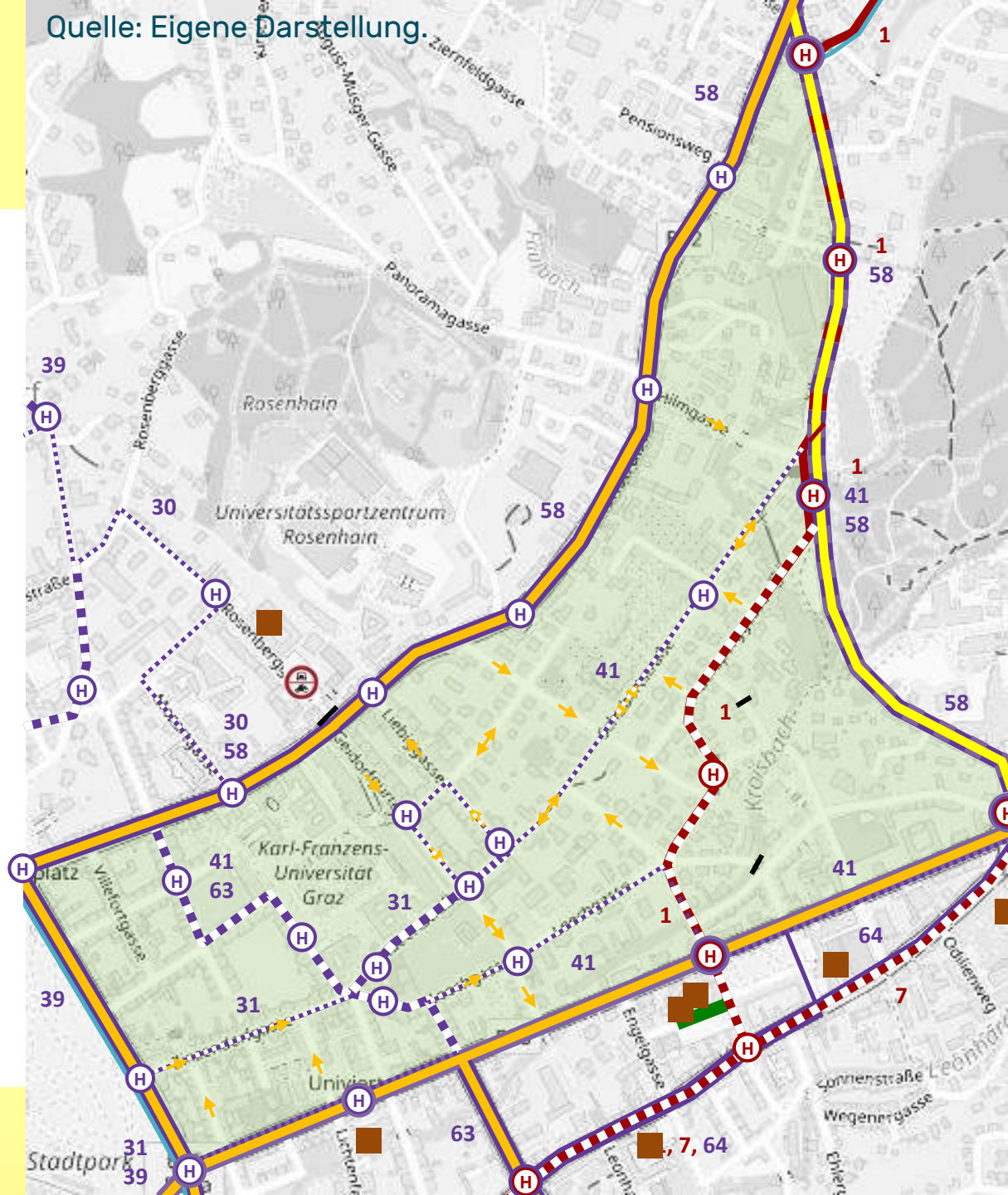
— regional

— teilregional

— kleinräumig / lokal

→ Verkehrsführung

— Unterbrechung



Graz 2023 Univiertel



Quelle: Eigene Darstellung.

Fußverkehr

■ FuZo ■ Schule

Radverkehr

— Rad(schnell)weg

Öffentlicher Verkehr

⊕ Straßenbahn

⊕ Stadtbus

⊕ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

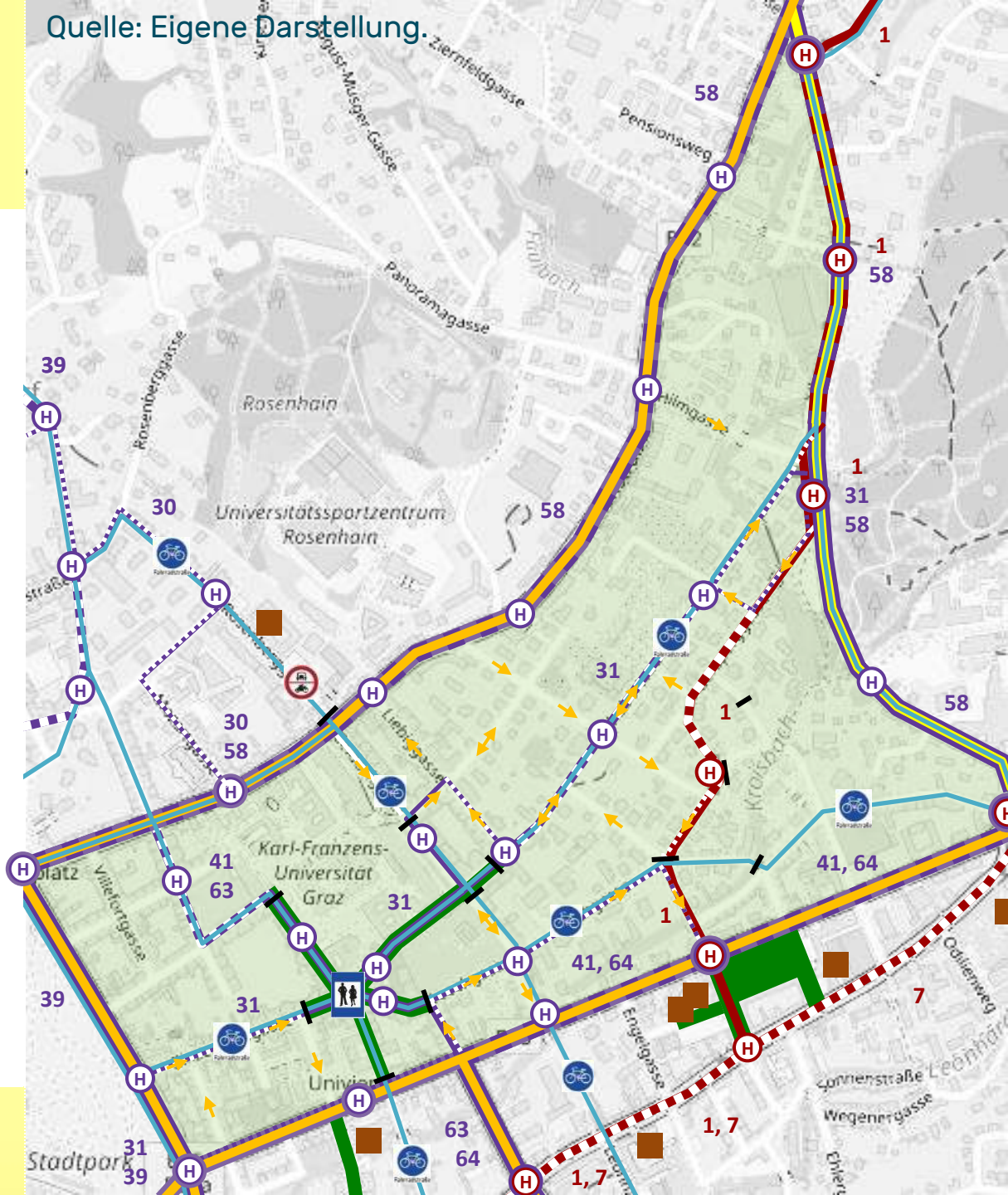
— regional

— teilregional

— kleinräumig / lokal

→ Verkehrsführung

— Unterbrechung



Graz 2030 Univiertel



Quelle: Eigene Darstellung.

Fußverkehr

■ FuZo ■ Schule

Radverkehr

— Rad(schnell)weg

Öffentlicher Verkehr

⊕ Straßenbahn

⊕ Stadtbus

⊕ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

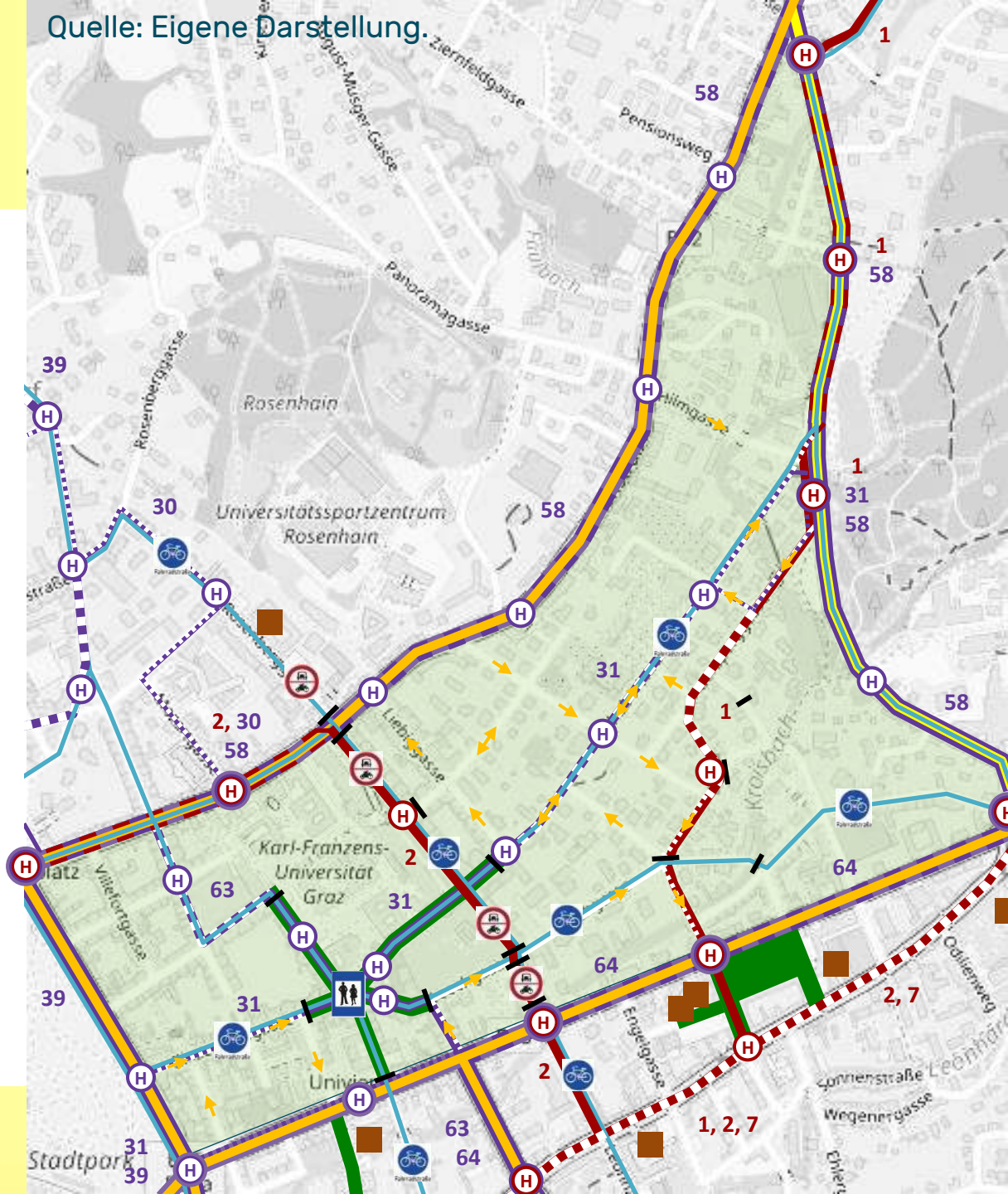
— regional

— teilregional

— kleinräumig / lokal

→ Verkehrsführung

— Unterbrechung



Graz 2020 Annenviertel



Fußverkehr

FuZo Schule

Radverkehr

Rad(schnell)weg

Öffentlicher Verkehr

Straßenbahn

Stadtbus

Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

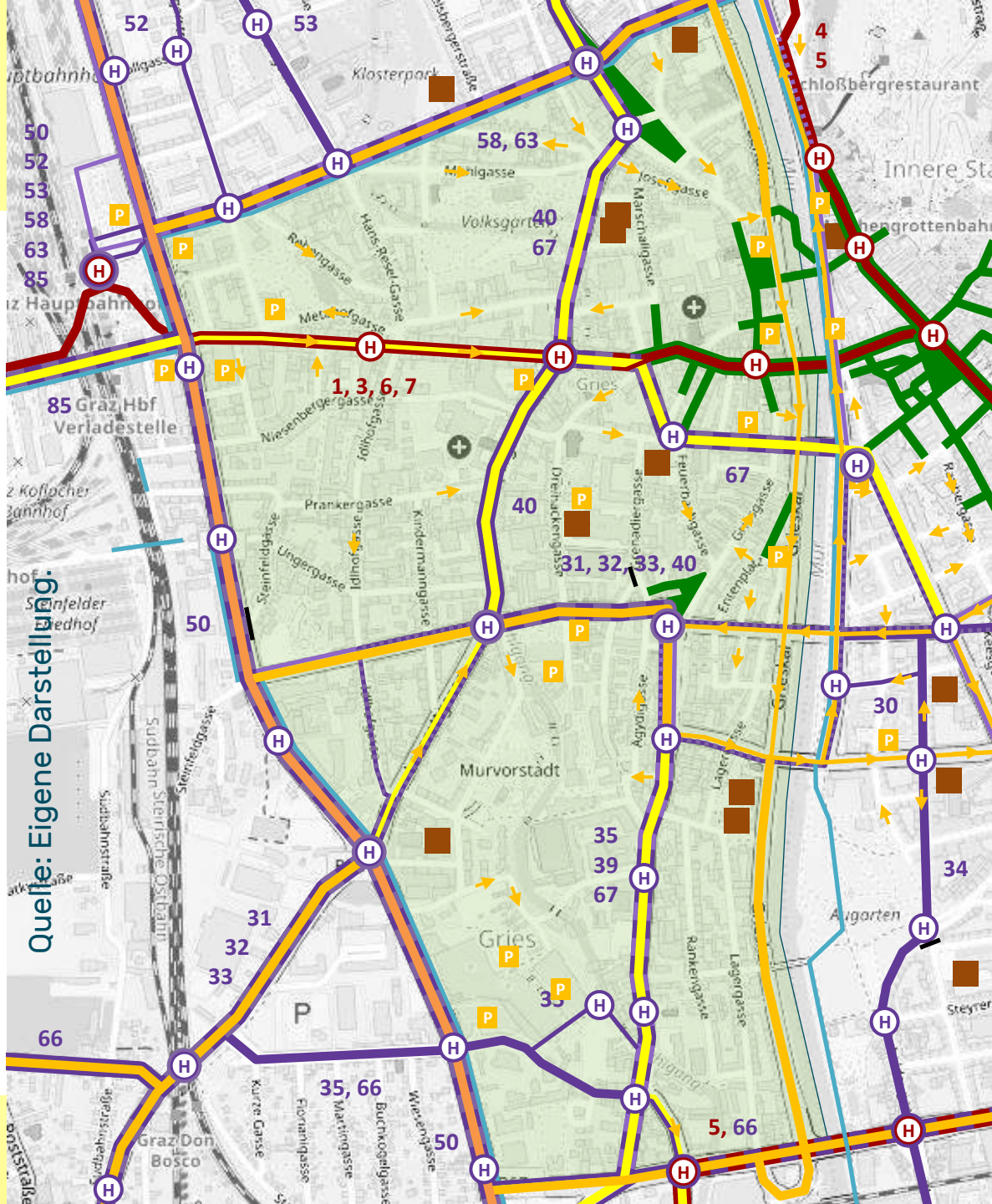
regional Parkgarage

teilregional

kleinräumig / lokal

Verkehrsführung

Unterbrechung



Quelle: Eigene Darstellung

Graz 2023 Annenviertel



Fußverkehr

■ FuZo ■ Schule

Radverkehr

— Rad(schnell)weg

Öffentlicher Verkehr

⊙ Straßenbahn

⊙ Stadtbus

⊙ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

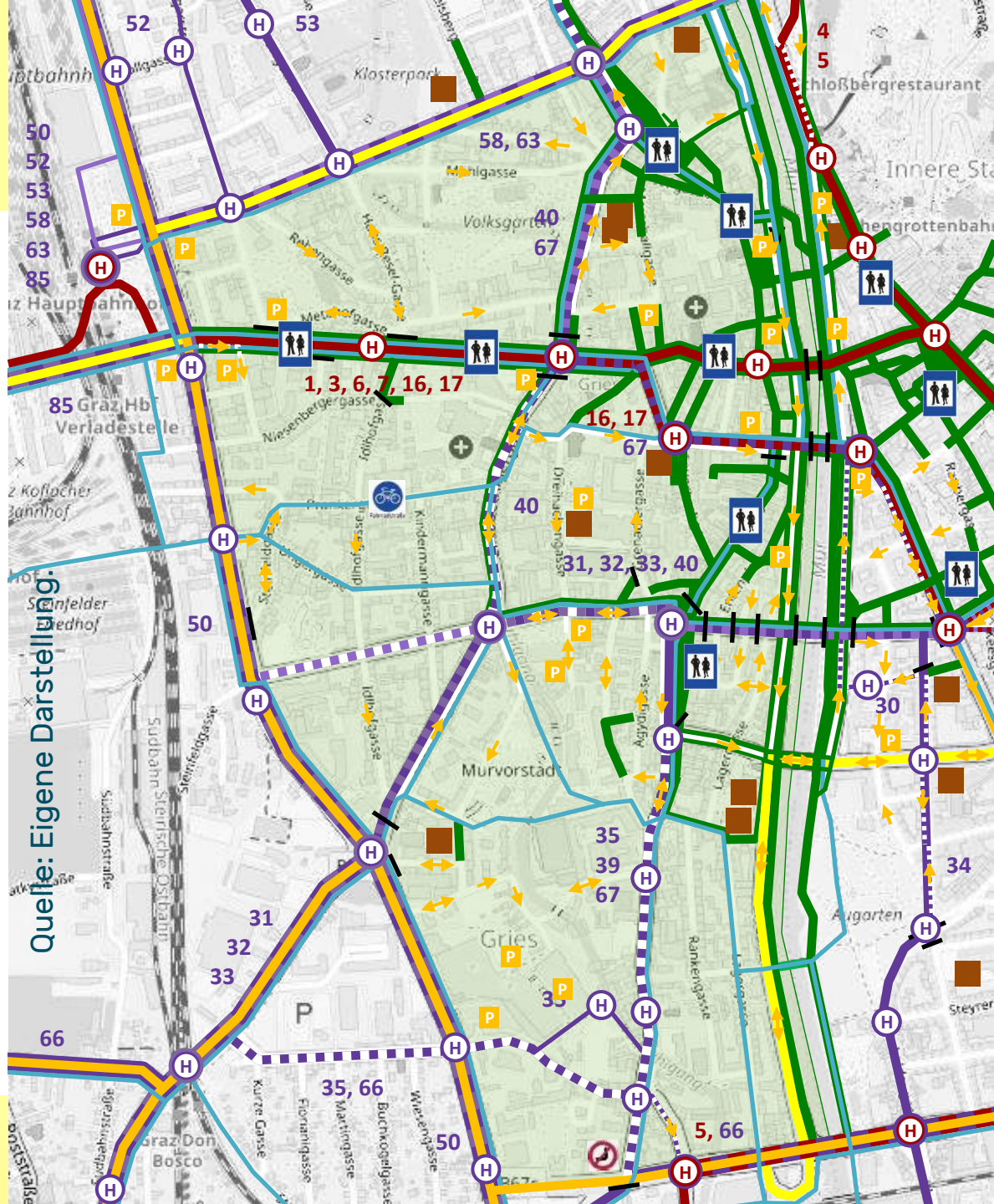
▬ regional ■ Park-

▬ teilregional garage

▬ kleinräumig / lokal

➔ Verkehrsführung

— Unterbrechung



Quelle: Eigene Darstellung.

Graz 2030 Annenviertel



Fußverkehr

■ FuZo ■ Schule

Radverkehr

— Rad(schnell)weg

Öffentlicher Verkehr

⊙ Straßenbahn

⊙ Stadtbus

⊙ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

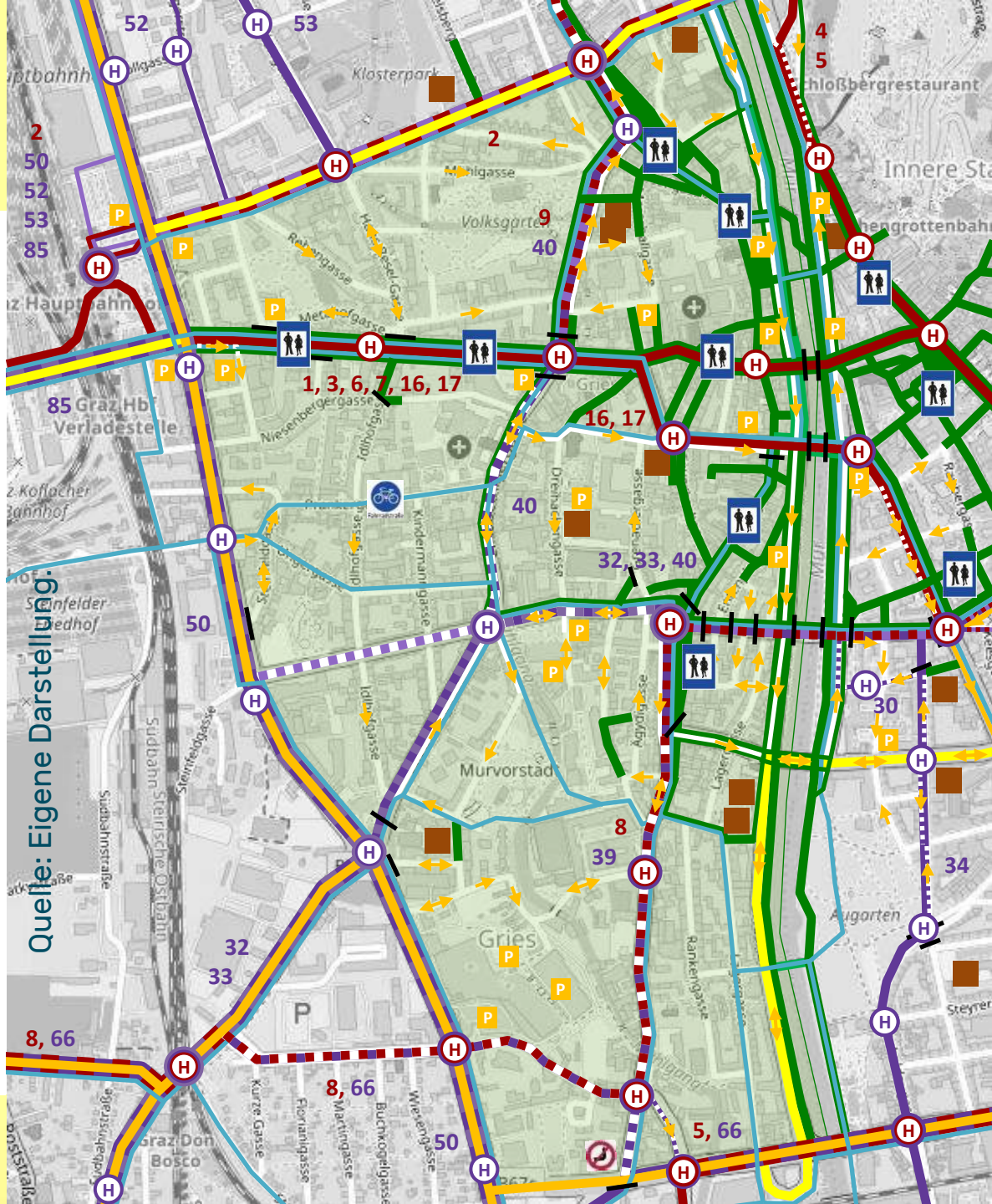
▬ regional ■ Park-

▬ teilregional garage

▬ kleinräumig / lokal

➔ Verkehrsführung

— Unterbrechung

























3. Umsetzung

3.1. Auswirkungen

Veränderungen bei Umsetzung:

				
Fahrzeit				
Komfort				
Flexibilität				
Kosten				

 = steigt

 = bleibt gleich

 = sinkt

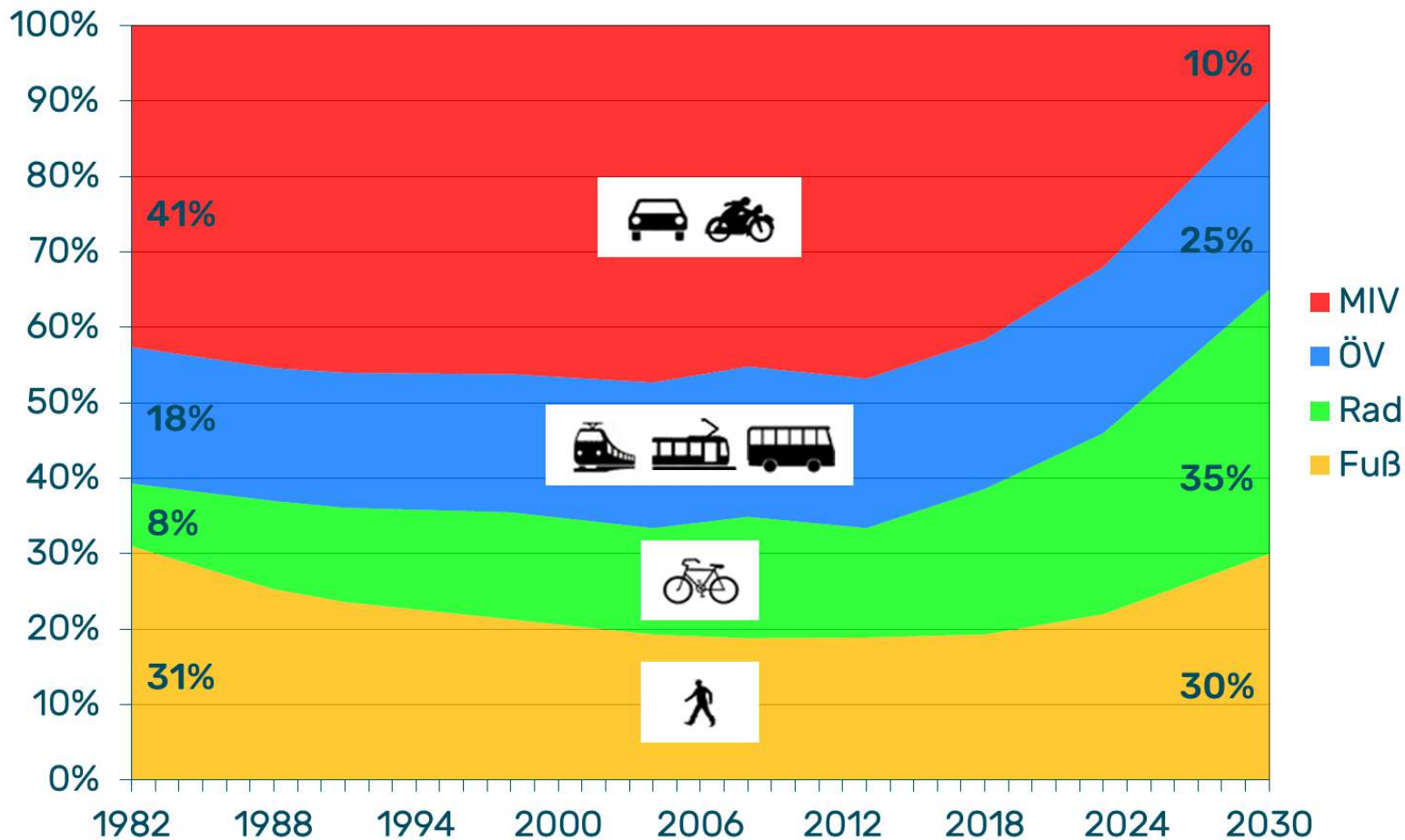
=> Fuß, Rad und ÖV werden deutlich attraktiver!

3. Umsetzung

3.1. Auswirkungen

Auswirkungen im Modal Split:

Quelle: Eigene Darstellung.

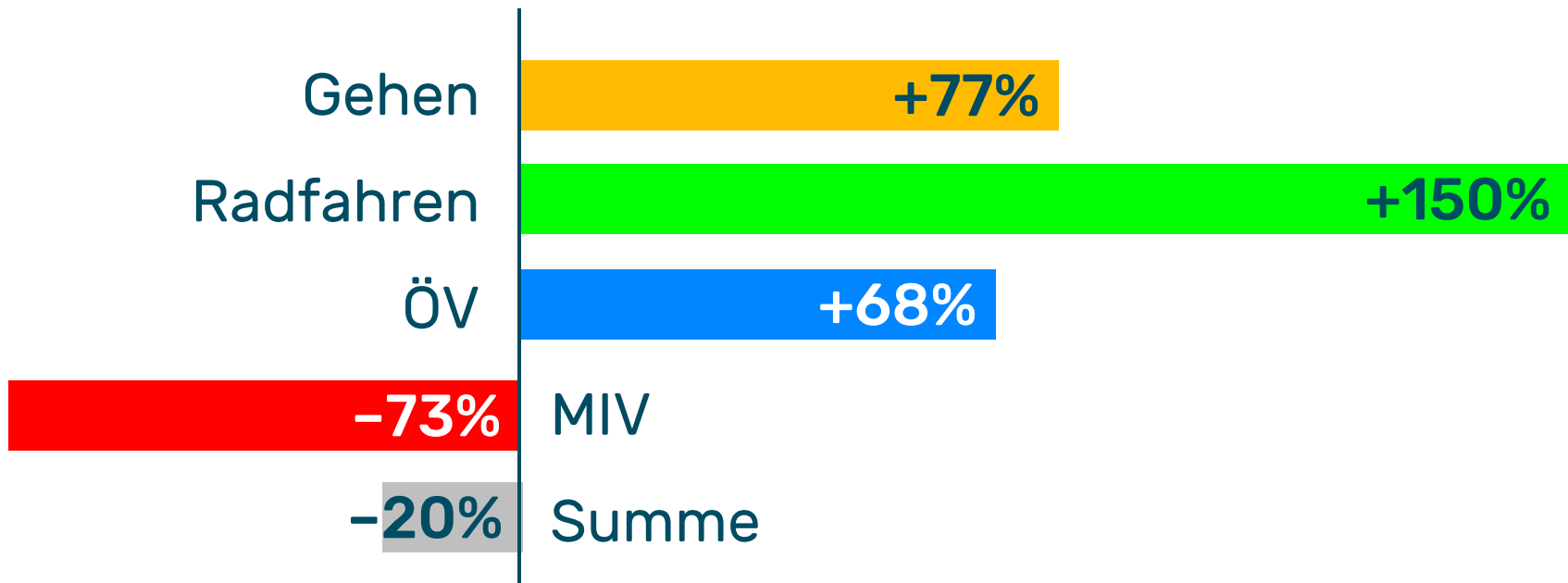


3. Umsetzung

3.1. Auswirkungen



Veränderung der Verkehrsleistung 2018-2030



Quelle: Eigene Darstellung.

Ökologische und soziale Auswirkungen:

- Rückgang der personenverkehrsbedingten Emissionen (Feinstaub, CO₂, NO_x, ...) um 50-70% => Gesundheit + Klimaschutz + Umweltschutz
- Rückgang der benötigten Verkehrsflächen, v.a. durch die Reduktion des fließenden MIV => andere Nutzungen werden möglich (Grünflächen, Spielplätze usw.)
- Rückgang des Verkehrslärms durch weitreichende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden durch hohen Fuß- und Radverkehrsanteil



3. Umsetzung

3.2. Forderungen

1. Sichere Schulwege für Kinder:



pro Jahr vor mind. zehn Schulen Verkehrsberuhigung (z.B. kein Durchzugsverkehr, keine Haltemöglichkeiten, Kfz-Verkehrsbefreiung), inkl. Errichtung direkter und sicherer Geh- und Radwege zu diesen Schulen

3. Umsetzung

3.2. Forderungen



2. Kurze und direkte Fußwege:



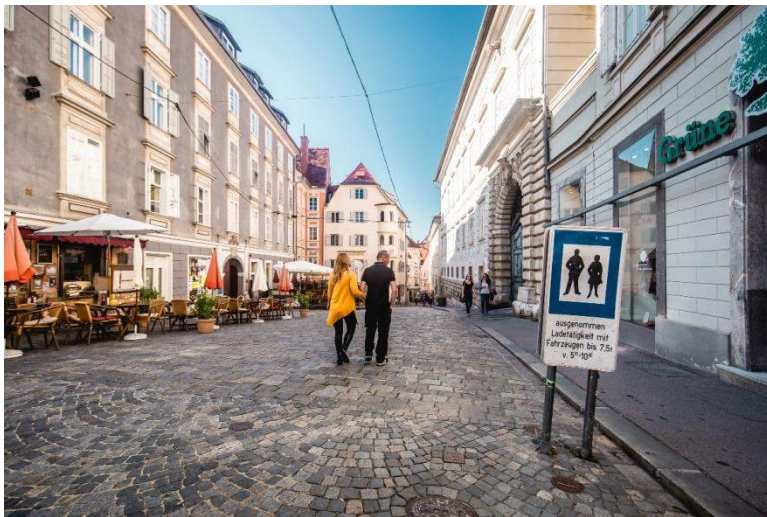
pro Jahr mind. 3 Mio. Euro für direkte und sichere Fußwege zu Nahversorgung und Haltestellen sowie den Ankauf von Flächen und Wegerechten

3. Umsetzung

3.2. Forderungen



3. Große Fußgänger*innen-Zonen:



pro Jahr Ausweitung der Fußgänger*innen-Zonen um mind. 10% rund um die Innenstadt sowie in allen Bezirkszentren, mit hoher Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheiten etc.)

3. Umsetzung

3.2. Forderungen



4. Ein Radschnellwege-Netz:

pro Jahr Errichtung von mind. 10 km durchgehender, breiter, baulich getrennter Radschnellwege entlang von / parallel zu allen Vorrangstraßen, mit Anbindungen für Radpendler*innen aus dem Umland

Entscheidender Unterschied zu den Niederlanden und Dänemark:

Graz hat kein Radnetz: Lücken, Nachrang und Kontaktampeln behindern den Verkehrsfluss.



Quelle: bmvit, 2017

3. Umsetzung

3.2. Forderungen



5. Genug Radabstellplätze:

pro Jahr mind. 1.000 neue, sichere Radabstellplätze an Stellen mit hohem Bedarf (z.B. direkt vor Eingängen)

Qualitätskriterien für Radabstellanlagen:

Geordnetes, platzsparendes und sicheres Abstellen!



Quelle: WKO, Der Handel Steiermark, Land STMK, 2008/9

6. Genug Geld für den Radverkehr:
pro Jahr mind. 10 Mio. Euro für den Radverkehr

Es besteht erheblicher Nachholbedarf:

Graz: ~ 1 Mio. € für alle Maßnahmen
ergeben 20% Wegeanteil (2019)

Freiburg: ~ 2 Mio. € nur für Haupttrouten
ergeben 34% Wegeanteil (2016)

Quelle: Stadt Graz 2019, Amtsblatt Stadt Freiburg, Nr. 750, 2019

7. Ein dichtes städtisches ÖV-Netz:



Straßenbahn in alle Bezirke, hochwertige Umsteigeknoten, leistbare Ticketpreise, baulich getrennte Trassen, Tagedtakt bis mind. 20 Uhr, zu Randzeiten und am Wochenende mind. alle 15 Minuten; jährliche Erhöhung der Beförderungskapazität um 5%

8. Ein dichtes ÖV-Netz ins Umland:

S-Bahn und Regio-Bus im 15-Minuten-Takt vom Hbf, im Stadtverkehr als schnelles ÖV-Netz (mehr Bahnhalte, abgestimmte Taktung, eigene Busspuren)



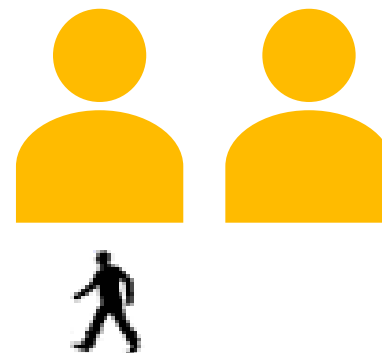
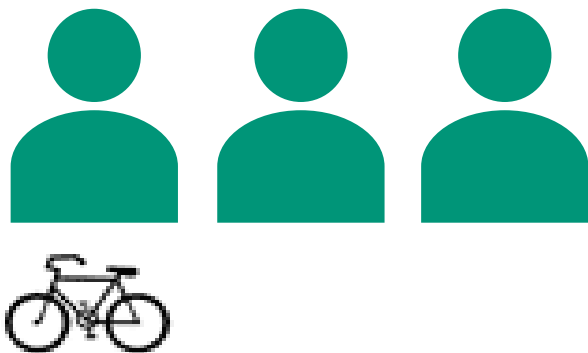
9. Sichere Kreuzungen:



Fuß-, Rad- und ÖV baulich und bei Ampelphasen konsequent priorisieren; pro Jahr mind. fünf verkehrsreiche Kreuzungen für den Fuß- und Radverkehr sicher machen

10. Genug Personal für die Planung:

bis 2021 im Magistrat drei Mitarbeiter*innen nur für Rad- und zwei nur für Fußverkehrsplanung (Vollzeit), die bei jedem Bauvorhaben von Beginn an einbezogen werden; klare Kompetenzenteilung zwischen Stadt, Land, Verkehrsverbund und Verkehrsbetrieben



11. Begrünte Straßen und Plätze:

pro Jahr Pflanzung von mind. 200 zusätzlichen Bäumen entlang von Straßen, Begrünung und Entsiegelung von Plätzen und Haltestellen



Quelle: SUPERARCHITEKTUR / pixLab studios



Quelle: Winona Pilat

12. Verkehrsberuhigte Wohngebiete:

pro Jahr Schließung von mind. zehn „Schleichwegen“ für Kfz – stattdessen kindgerechte Wohnstraßen, Begegnungszonen, Grünflächen etc.





3. Umsetzung

3.3. Kampagne

3. Umsetzung

3.3. Kampagne



„MoVe iT“ (Mobilität und Verkehr in Transformation) ist eine überparteiliche Kampagne von Vereinen, Unternehmen und Bürger*innen, die sich für ein sozial gerechtes und ökologisch nachhaltiges Mobilitätssystem im Raum Graz einsetzen.

3. Umsetzung

3.3. Kampagne



Initiatoren:



+ Privatpersonen

3. Umsetzung

3.3. Kampagne



Aktivitäten:



seit 11/2018

Veranstaltungen und Aktionen,
Entwicklung politischer Forderungen

seit 04/2019

Dialog mit Politik, Int.-gruppen, ...

seit 09/2019

Medien- und Öffentlichkeitsarbeit,
Sammlung von Unterschriften

seit 01/2020

Begleitung der Umsetzung



4. Schlussfolgerungen

4. Schlussfolgerungen



Durch Umsetzung der in dieser Arbeit vorgeschlagenen Pläne kann Graz bis 2030 ein ökologisch und sozial weitgehend nachhaltiges Verkehrssystem etablieren, das keine Mobilitätseinschränkungen für die Bürger*innen der Stadt bringt, aber dafür weniger Feinstaub, NO_x, CO₂ und Lärm sowie mehr Platz für Menschen, mehr Grünflächen und mehr Sicherheit.

Wir werden weiterhin auf allen Ebenen unseren Beitrag dazu leisten!



MoVe iT Graz – Mobilität und Verkehr in Transformation

office@move-it-graz.at

www.move-it-graz.at