

# MOBILITÄTSKONZEPT GRAZ 2020

## MASSNAHMENPROGRAMM

**Auftraggeber:** Magistrat der Stadt Graz  
Verkehrsplanung  
8020 Graz, Europaplatz 20  
  
Dipl.-Ing. Martin Kroißbrunner  
Dipl.-Ing. Barbara Urban

**Verfasser:** IBV-Fallast  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen  
Dipl.-Ing. Dr. techn. Kurt Fallast, Ass.Prof.  
Wastiangasse 14  
8010 Graz  
  
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Dr. techn. Kurt Fallast  
Dipl.-Ing. Georg Huber

Tel.: +43 316 39 33 08  
Fax: +43 316 39 33 08 4  
E-mail: [ibv@fallast.at](mailto:ibv@fallast.at)

**Status:** Bericht  
**Datum:** Juni 2015  
**Gemeinderatsbeschluss:** November 2015

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>4</b>
1.1	AUFTRAG	5
1.2	ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAHMENS	6
1.2.1	Räumliche Abgrenzung – Untersuchungsgebiet	6
1.2.2	Zeitliche Abgrenzung	6
1.2.3	Inhaltliche Abgrenzung	7
<b>2</b>	<b>AUSGANGSLAGE FÜR DAS MOBILITÄTSKONZEPT</b>	<b>8</b>
2.1	ERGEBNISSE DER MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2013	8
2.2	PROGNOSEN ZUR DEMOGRAFIE UND WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG	11
2.3	SZENARIO „NICHTS-TUN“	13
2.4	SCHLÜSSE AUS DER MOBILITÄTSENTWICKLUNG BIS 2013	14
<b>3</b>	<b>EXTERNE RAHMENBEDINGUNGEN</b>	<b>15</b>
3.1	GENERELLE TRENDS - MEGATRENDS	16
3.2	ÄNDERUNG DER WERTHALTUNGEN	17
3.3	WEIßBUCH DER EU FÜR URBANEN VERKEHR	18
3.4	BEURTEILUNGSKRITERIEN VON SACHVERSTÄNDIGEN	18
<b>4</b>	<b>INTERNE RAHMENBEDINGUNGEN</b>	<b>19</b>
4.1	VISION 2050 FÜR GRAZ	19
4.2	REGIONALVERKEHRSKONZEPT GRAZ – GRAZ-UMGEBUNG	22
4.3	VERKEHRSPOLITISCHE LEITLINIE 2020	26
4.4	ZIELE DES MOBILITÄTSKONZEPTES GRAZ 2020	26
4.5	STADTENTWICKLUNGSKONZEPT	29
4.6	KONZEPT SMART CITY	30
4.7	GESETZLICHE RAHMENBEDINGUNGEN	31
4.8	FINANZIELLE RAHMENBEDINGUNGEN	32

<b>5</b>	<b>MAßNAHMENPLAN</b>	<b>32</b>
5.1	PROZESS DER ERSTELLUNG DES MAßNAHMENPLANS	33
5.2	STRATEGISCHE MAßNAHMEN	33
5.2.1	ÖV-Offensive	35
5.2.2	Rad-Offensive	37
5.2.3	Offensive zur Nahmobilität	38
5.2.4	Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung	40
5.2.5	Förderung der multimodalen Mobilität	41
5.2.6	Offensive für die Elektro-Mobilität	43
5.2.7	Stellplatz-Strategie	44
<b>6</b>	<b>LOKAL ZUORDENBARE MAßNAHMEN IN DEN PLANUNGSGBIETEN</b>	<b>46</b>
6.1	MAßNAHMENPAKETE	46
6.1.1	Maßnahmenpaket 1: LKH-Bereich	48
6.1.2	Maßnahmenpaket 2: Gürtelturm	49
6.1.3	Maßnahmenpaket 3: Messe-Quadrant	50
6.1.4	Maßnahmenpaket 4: Reininghaus	51
6.1.5	Maßnahmenpaket 5: Webling	53
6.1.6	Maßnahmenpaket 6: Weblinger Gürtel	54
6.1.7	Maßnahmenpaket 7: Rudersdorf	55
6.1.8	Maßnahmenpaket 8: Liebenau	57
6.1.9	Maßnahmenpaket 9: Engelsdorf-Neudorf	59
6.1.10	Maßnahmenpaket 10: Smart City Graz – Waagner Biro Straße	60
6.2	MAßNAHMENPAKET 20: ÖV-MAßNAHMEN	61
6.3	MAßNAHMENPAKET 21: ALLGEMEINE RADVERKEHRSMABNAHMEN	61
6.4	MAßNAHMENPAKET 90: BEBAUUNGSPLÄNE	62
6.5	MAßNAHMENPAKET 99: SONSTIGE MAßNAHMEN	63
<b>7</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>67</b>
<b>8</b>	<b>LITERATUR, UNTERLAGEN</b>	<b>68</b>

## 1 Aufgabenstellung

Mit dem Beschluss der „Verkehrspolitischen Leitlinie 2020“ durch den Gemeinderat der Stadt Graz am 23.9.2010 und der Abfassung der Verkehrsplanungsrichtlinie für Graz wurden die Grundlagen für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung in der Stadt Graz geschaffen.

Als weiterführenden Schritt wurde mit Beschluss des Gemeinderates vom 19.1.2012 die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes 2020 mit einem Maßnahmenkatalog beschlossen. Dieses Mobilitätskonzept baut auf der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 auf und wird in folgenden Stufen bearbeitet:

- **Ziele** des Mobilitätskonzeptes mit messbaren Zielgrößen versehen um die Evaluierung zu ermöglichen (GR-Beschluss vom 19.1.2012)
- **Verkehrsplanungsrichtlinie** als verbindliche Handlungsanleitung für die Planung und Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen im Rahmen einschlägiger Normen, Richtlinien und allgemeiner Empfehlungen festlegen (GR-Beschluss vom 19.1.2012)
- **Maßnahmenentwicklung** im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2020 in Form von integrierten Wirkungspaketen für alle Verkehrsmittel anstatt isolierter Maßnahmen für einzelne Verkehrsmittel dokumentieren.

Der vorliegende Maßnahmenkatalog berücksichtigt sowohl die Prioritäten aus fachlicher Sicht als auch die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen.

Der vorliegende Fachentwurf soll diese Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Maßnahmen darlegen und eine Beschreibung der Maßnahmen differenziert nach den örtlichen Zuordnungen liefern.

Der Maßnahmenkatalog bzw. die darin angeführten Maßnahmen sollen im Wesentlichen folgende Anforderungen erfüllen:

- Erarbeitung erst nach Beschluss der Ziele und der Verkehrsplanungsrichtlinie (Vorgabe)
- Erarbeitung von Maßnahmenbündeln und Handlungsschwerpunkten (verkehrsartenübergreifend) mit Prioritäten hinsichtlich Verhältnis von Aufwand und Wirksamkeit
- Bezug zum budgetären Konsolidierungskurs der Stadt Graz (AOG) – „zwischen Wünschenswertem und Machbarem“
- Flexibilität (=Fortschreibbarkeit) vor allem hinsichtlich Stadtentwicklung (Anpassungsprozedere erforderlich)

Dieser Fachentwurf soll auch die Grundlage für die weiterführenden Gespräche mit den Entscheidungsträgern in der Stadt Graz bilden.

## **1.1 Auftrag**

Das Ingenieurbüro für Verkehrswesen IBV-FALLAST wurde mit der Erstellung des umsetzungsrelevanten Teils des Mobilitätskonzeptes Graz 2020 beauftragt.

Der Auftrag umfasst die Analyse der Ziele und Festlegung von Indikatoren, die Strukturierung des Maßnahmenprogramms in einer Prioritätenreihung. Nach einer Abstimmung mit den betroffenen Stellen des Magistrat Graz erfolgt die Aufbereitung und Visualisierung des Maßnahmenkataloges und die Dokumentation des Planungsprozesses als Grundlage für die Abstimmung mit den Entscheidungsträgern in der Stadt Graz.

## **1.2 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens**

### **1.2.1 Räumliche Abgrenzung – Untersuchungsgebiet**

Die räumliche Abgrenzung für das Mobilitätskonzept ist für die Maßnahmen durch das Stadtgebiet Graz gegeben. Die Entwicklung der Maßnahmen in Graz ist jedoch stark von den Einflüssen aus dem Ballungsraum Graz und auch aus den Nachbarbezirken gegeben.

Durch die Beauftragung zur Entwicklung des Regionalverkehrskonzeptes Graz – Graz-Umgebung und der gemeinsamen Bearbeitung durch Vertreter des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung und der Stadt Graz wurde dieser großräumigen gegenseitigen Beeinflussung Rechnung getragen.

Das engere Planungsgebiet für das Mobilitätskonzept Graz umfasst also das Stadtgebiet Graz, das Untersuchungsgebiet beinhaltet den Ballungsraum Graz und die benachbarten Bezirke.

Im engeren Planungsgebiet der Stadt Graz finden sich detaillierte Planungsbereiche. Darin sind Maßnahmen zusammengefasst, die in engem örtlichen Zusammenhang stehen und teilweise auch Abhängigkeiten untereinander (z.B. beschlossener Bebauungsplan und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur).

Darüber hinaus sind Maßnahmen angeführt, die nicht örtlich zuordenbar sind.

### **1.2.2 Zeitliche Abgrenzung**

Für die im Maßnahmenkatalog angeführten Maßnahmen sind zeitliche Prioritäten angegeben.

- Sofortmaßnahmen sind jene Maßnahmen, die unmittelbar umgesetzt werden müssen bzw. deren Realisierung umgehend eingeleitet werden muss, damit die gesteckten Ziele erreicht werden können.
- kurzfristige Maßnahmen umfassen den Zeitraum bis 2020

- Mittel- und langfristige Maßnahmen haben einen Zeithorizont der Wirksamkeit nach 2020. Falls erforderlich wird für solche Maßnahmen die Planung oder die Sicherung der Finanzierung als eigene Maßnahme mit einer kürzeren Fristigkeit im Maßnahmenkatalog angeführt (z.B. kurzfristige Planung für die langfristig vorgesehene Realisierung einer Straßenbahnlinie).

Die Darstellung der Prioritäten ergibt sich einerseits aus der Abhängigkeit anderer Maßnahmen, aus der Notwendigkeit die beschlossenen verkehrspolitischen Ziele zu erreichen und aus den absehbaren finanziellen Rahmenbedingungen der Stadt Graz und anderer an der Finanzierung beteiligter Stellen.

### **1.2.3 Inhaltliche Abgrenzung**

Die inhaltliche Abgrenzung ist sehr großzügig gefasst. Im Prinzip sollten alle Maßnahmen enthalten sein, die in irgendeiner Form zur Erreichung und Einhaltung der beschlossenen verkehrspolitischen Zielsetzungen beitragen. Dazu gehören in erster Linie bauliche Maßnahmen, genauso wichtig sind zur Erreichung der gesteckten Ziele aber auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen, die Schaffung von rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zur Realisierung von baulichen Maßnahmen und die vorbereitende und begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Bezüglich der Verkehrsmittel gibt es keine Begrenzung, der Maßnahmenkatalog umfasst die für den Verkehr im urbanen Raum relevanten Verkehrsmittel. Besonders wichtig sind dabei Maßnahmen, die der zunehmenden Multimodalität vor allem in der urbanen Mobilität entgegenkommen.

Die Formulierung der Maßnahmen erfolgt auf Basis aktueller und absehbarer Entwicklungen, das heißt dass bei geänderten übergeordneten Rahmenbedingungen (z.B. Stadtentwicklung) auch Adaptierungen erfolgen müssen.

## 2 Ausgangslage für das Mobilitätskonzept

### 2.1 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2013

Im Herbst 2013 wurde unter der Grazer Wohnbevölkerung eine Befragung zur Mobilität nach der standardisierten Kontiv-Methode durchgeführt. Damit sind die Ergebnisse vergleichbar mit den seit 1982 in Graz durchgeführten Erhebungen.

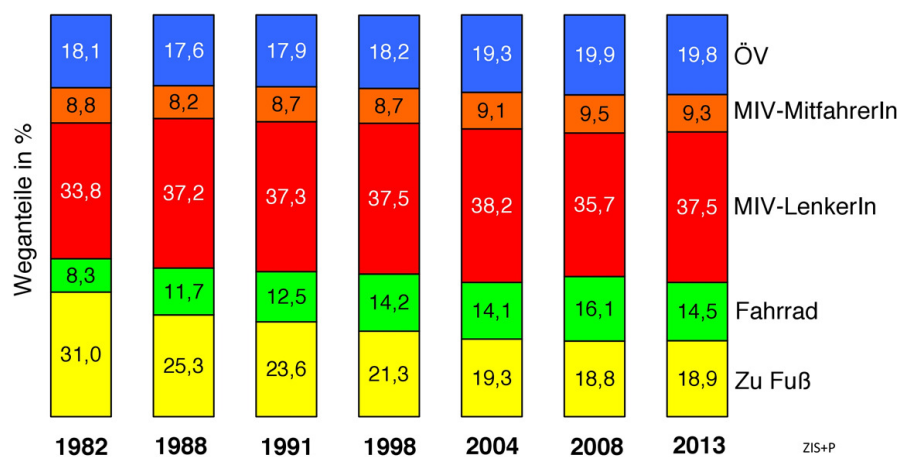


Abbildung 1: Ergebnisse der Mobilitätsbefragung Graz 2013 (Quelle: Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2013, ZIS+P)

Dabei zeigen sich beim Modal-Split Ergebnisse, die gegenüber der bisherigen Entwicklung eine deutliche Umkehr zeigen.

Während der Anteil der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln seit 10 Jahren konstant bei knapp unter 20% liegt, hat sich der Abwärtstrend des Anteils der zu Fuß zurückgelegten Wege bei knapp 19% stabilisiert.

Negativ im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Graz ist allerdings, dass sich der Anteil der Wege, die mit dem Kfz als Lenker zurückgelegt werden, um 1,8% Prozentpunkte auf 37,5% erhöht. Der Anteil der Mitfahrer ist mit -0,2% leicht rückgängig, damit ist auch der Besetzungsgrad der Pkw im Stadtgebiet leicht rückgängig.

Besonders deutlich ist der Rückgang des Anteils der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege von 16,1% um 1,6 Prozentpunkte.



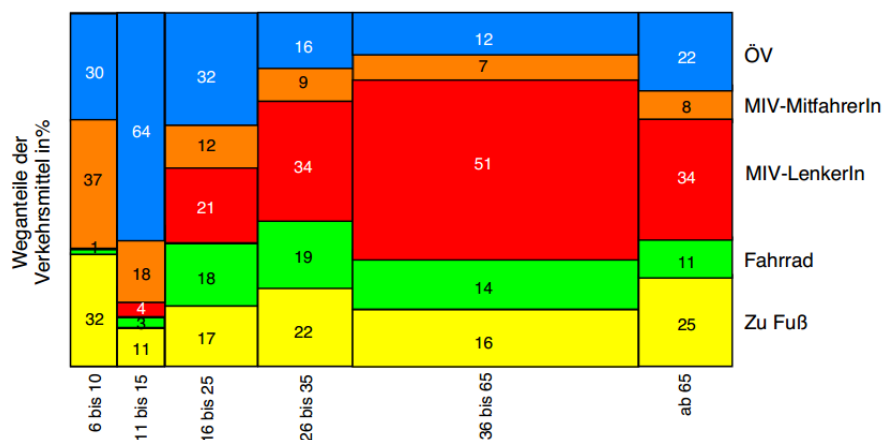


Abbildung 2: Anteil der Verkehrsmittel nach Altersgruppen (Quelle: Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2013, ZIS+P)

Bei der Verteilung der Verkehrsmittel in den einzelnen Altersgruppen fällt der geringe Anteil des Radverkehrs in der Altersgruppe der 11- bis 15-jährigen Personen auf. Diese Jugendlichen sind überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Diese Dominanz des ÖV geht in der Altersgruppe der 16 bis 25-jährigen Personen verloren. Ab dem Alter von 16 Jahren stehen alle Verkehrsmittel zur Verfügung, dies spiegelt sich auch in den Anteilen der Verkehrsmittel wider. Auffällig ist, dass der Anteil des MIV bei den über 65-Jährigen höher ist als in der Altersgruppe der 16 bis 25-jährigen Verkehrsteilnehmer.

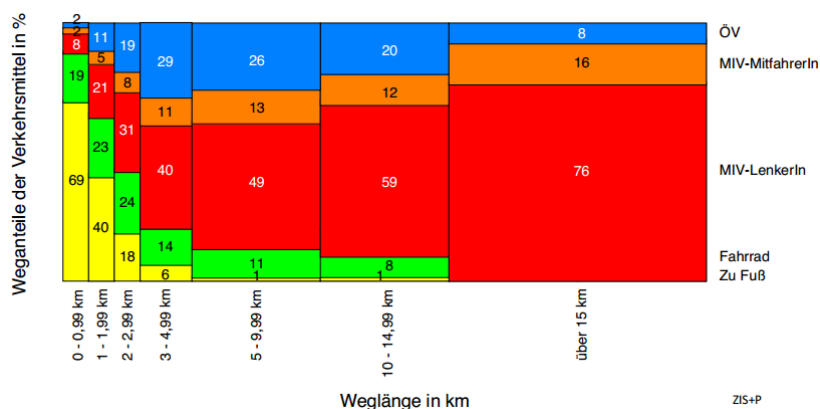


Abbildung 3: Anteil der Verkehrsmittel nach Wegentfernung (Quelle: Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2013, ZIS+P)

Bei den Anteilen der Verkehrsmittel nach Wegentfernung zeigt sich die erwartete Verteilung, dass mit zunehmender Wegentfernung der Anteil des MIV zunimmt und der NMIV bei längeren Wegentfernungen nicht mehr vorkommt. Auch der Öffentliche Verkehr hat bei längeren Wegen nur mehr geringe Anteile.

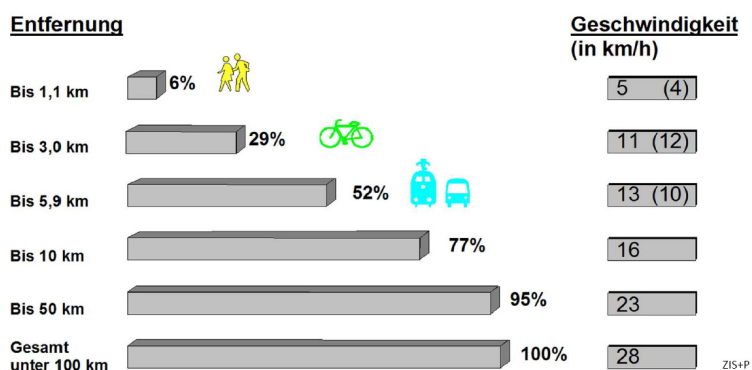


Abbildung 4: Häufigkeitsverteilung der Wege der MIV-LenkerInnen im Vergleich zu den mittleren Weglängen der anderen Verkehrsmittel (Quelle: Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2013, ZIS+P)

Bei den Anteilen der MIV-Wege zeigt sich, dass 6% der Wege mit dem Kfz kürzer sind als die mittlere Fußweglänge, bzw. dass fast ein Drittel der Wege mit dem Kfz kürzer sind als die mittlere Länge der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege.

## 2.2 Prognosen zur Demografie und Wirtschaftsentwicklung

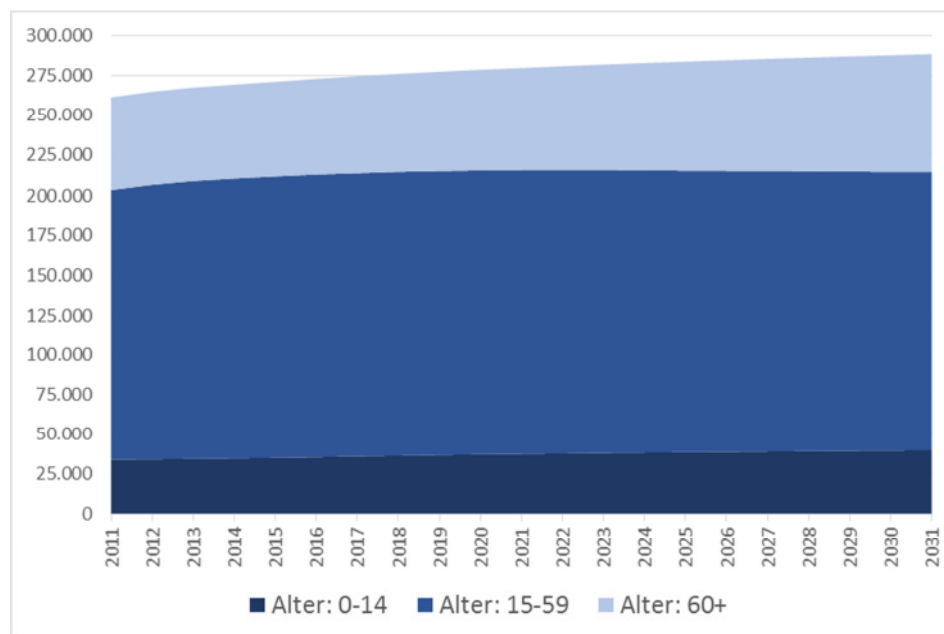


Abbildung 5: Entwicklung der Hauptwohnsitzwohnbevölkerung Graz 2011 – 2031 nach Altersgruppen (Quelle: Statistik Austria)

Ein Blick auf die demografische Entwicklung der Stadt Graz zeigt, dass die Grazer Hauptwohnsitzbevölkerung auf knapp unter 300.000 Einwohner bis zum Jahr 2031 zunehmen wird. Der Großteil dieses Zuwachses ist der Altersgruppe über 65 Jahre zuzuordnen.

Wenn man die aktuelle Verkehrsmittelwahl dieser Entwicklung gegenüber stellt, so zeigt sich, dass die Bevölkerungsgruppe über 65 Jahre eine weit unterdurchschnittliche Nutzung des Pkw und des Fahrrades aufweist. Daraus kann auf eine in Zukunft leichte Abnahme des Anteils des Pkw-Verkehrs an der Gesamtmobilität aber auch eine weitere Abnahme des Radverkehrs geschlossen werden. Im Hinblick auf die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Graz stellt dies eine zwiespältige Entwicklung dar.

Die Prognose der Entwicklung der Grazer Hauptwohnsitzbevölkerung bis zum Jahr 2031 zeigt einen Bevölkerungszuwachs von ca. 8 %. Es ist zu erwarten, dass die Bevölkerungszunahme in den Stadtentwicklungsgebieten Graz-Reininghaus, Smart City Graz - Waagner Biro und im Bereich der Straßganger Straße aufgrund der Stadtentwicklungsprojekte entsprechend höher sein wird. Der Zuwachs erhöht die Mobilitätsnachfrage und veranlasst die Überprüfung des Maßnahmenbedarfs sowie die Anpassung der verkehrspolitischen Zielsetzungen.

Betrachtet man die Entwicklung des Zentralraums Graz, zeigt sich, dass die Gemeinden rund um Graz noch deutlich höhere Zuwachsraten haben, als die Stadt Graz, was zu einer Steigerung der Fahrtweiten und damit zur Zunahme des Pkw-Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs führt. Für den Radverkehr werden damit die Rahmenbedingungen ungünstiger.

Dies wird auch bekräftigt durch die abgestimmte Erwerbsstatistik 2010 der Statistik Austria laut welcher die Stadt Graz zwischen Bezirkseinpender und Bezirksauspender ein Verhältnis von rund 3:1 aufzeigt. Im Vergleich zu den anderen steirischen Bezirken ist Graz der einzige, welcher mehr Bezirkseinpender als -auspender aufweist.

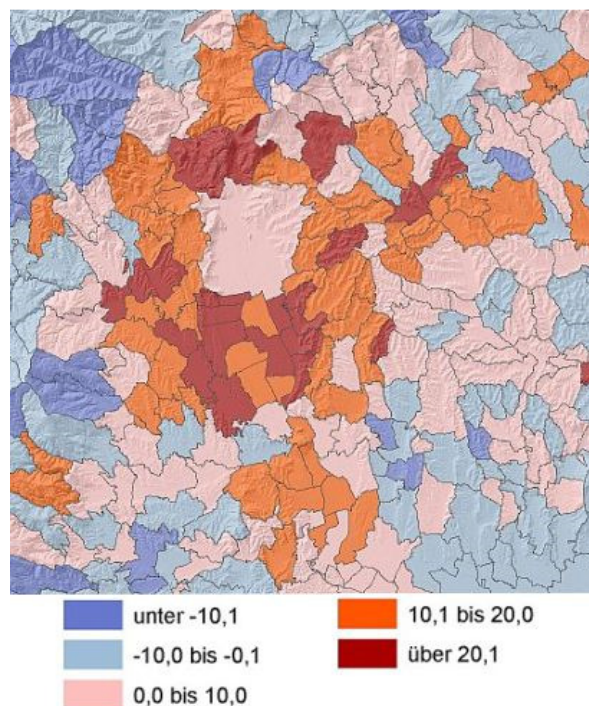


Abbildung 6: Entwicklung der Wohnbevölkerung der steirischen Gemeinden 2011 – 2030 in Prozent (Quelle: [www.regionalentwicklung.at](http://www.regionalentwicklung.at) nach Landesstatistik Steiermark)

Auch die Entwicklung der Arbeitsplätze und der Verkaufsflächen zeigt den Trend zur Dezentralisierung und damit zu einer Erhöhung der Weglängen. In Graz expandiert die Beschäftigung am stärksten von allen steirischen Bezirken.

Auch die Prognosen zeigen klar ein weiteres Wachstum der Bevölkerung der Stadt Graz um mehr als 10% bis zum Jahr 2030. Die Zahl der Erwerbstätigen wird um rund 8% zunehmen.

### 2.3 Szenario „Nichts-Tun“

Die Raumnutzung und in Folge die Mobilität entwickeln sich auch ohne Maßnahmen weiter. Diese Tatsache lässt sich aus der Beobachtung in der Vergangenheit eindeutig ableiten. Allerdings läuft diese Entwicklung in den meisten Fällen entgegen den Vorstellungen und Werthaltungen der Gesellschaft.

Nichts zu tun, bzw. mit Maßnahmen lange zu warten heißt also keineswegs Stillstand, sondern bedeutet einer ungesteuerten und in vielen Fällen ungewollten Entwicklung gegenüberzustehen. Der Trend ist in den meisten Fällen ein schlechter Partner einer zielbewussten Planung.

Das Hinausschieben und Verzögern von Entscheidungen aus welchen Gründen auch immer führt dazu, dass Raumnutzung und Mobilität sich ungesteuert weiterentwickeln.

Im ungünstigsten Fall ist eine Verschlechterung der Erreichbarkeit der Stadt die Folge der fehlenden Umsetzung. Damit wird der Standort Graz im Wettbewerb mit anderen Mitbewerbern abgewertet.

Nichts-Tun ist also auch eine Entscheidung, auch wenn es vielen Entscheidungsträgern nicht bewusst ist.

Das Gegensteuern gegen den Trend zu einem späteren Zeitpunkt erfordert viel größere Anstrengungen und in den meisten Fällen auch noch unpopulärere Maßnahmen als die gleichmäßige Umsetzung zielorientierter Maßnahmen über einen definierten und vereinbarten Zeitrahmen. Solche Maßnahmen sind leichter zu kommunizieren, die Betroffenen können sich auf solche vorhersehbaren Maßnahmen und die dadurch veränderten Rahmenbedingungen (Wohnumfeld, Arbeitsplatzentwicklung, Mobilitätsangebote usw.) einstellen.

## **2.4 Schlüsse aus der Mobilitätsentwicklung bis 2013**

Die Zusammenschau aus der bisherigen Mobilitätsentwicklung bis 2013 und den Prognosen für die demografische und wirtschaftliche Entwicklung in Graz und im Zentralraum Graz zeigt, dass es verstärkter Maßnahmen bedarf, um die über einen längeren Zeitraum in der Vergangenheit positive Entwicklung im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzung auch in Zukunft fortsetzen zu können.

Die Maßnahmen müssen darauf ausgerichtet sein, die Erreichbarkeit der Stadt Graz sowohl innerhalb der Stadt als auch von außen her zu sichern oder zu verbessern.

Dabei sind der Erreichbarkeit durch den Pkw allein schon aus Platzgründen Grenzen gesetzt, dies gilt sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr im Stadtgebiet.

Der öffentliche Verkehr weist sowohl hinsichtlich einer Erweiterung der Infrastruktur als auch einer Verbesserung der betrieblichen Organisation noch deutliche Potentiale auf.

Auch für den Radverkehr sind noch deutliche Verbesserungspotentiale vorhanden, wie der Vergleich mit anderen Städten zeigt. Um diese Potentiale des Radverkehrs auch zu realisieren, sind sowohl hinsichtlich der Infrastruktur als auch der Verkehrsorganisation Maßnahmen für den Radverkehr zu setzen.

Beim Fußgängerverkehr wird es vor allem darum gehen, die Erreichbarkeit der dicht genutzten Bereiche (Innenstadt, Wohngebiete, Freizeit- und Bildungseinrichtungen) zu sichern.

Eine weitere Möglichkeit zur Erhöhung der Anteile des Fuß- und Radverkehrs besteht in der Förderung der Nahmobilität. Ziele wie die Nahversorgung, Kindergarten oder Volksschule sollen in fußläufiger Entfernung von der Wohnung entfernt sein. Für den ÖV ist die Erreichbarkeit von Haltestellen in einer Entfernung von maximal 300 m vom Ausgangspunkt des Weges anzustreben.

Im Rahmen der Siedlungsentwicklung wird bei den neu anzulegenden Fuß- und Radwegen nicht nur die Verkehrssicherheit im Fokus sein, sondern auch die kurze Streckenführung und Anbindung an die bestehenden Wege, insbesondere an die 13 Grazer Haupttradrouten.

### **3 Externe Rahmenbedingungen**

Die Verkehrsplanung einer Stadt ist einer Vielzahl von Einflüssen unterworfen, die nur zu einem Teil im Verantwortungsbe-

reich der Stadtpolitik oder Stadtverwaltung selbst liegen. Externe Einflüsse können von einer Stadt in der Größenordnung von Graz kaum maßgeblich beeinflusst werden. Umso wichtiger ist es deshalb, diese externen Rahmenbedingungen aufzuzeigen, zu analysieren und zu erkennen, welche Handlungsspielräume sich für Graz daraus ergeben.

Aufgabe der Stadtverwaltung und Politik ist es dann, diese Handlungsspielräume bestmöglich zur Erreichung der eigenen Ziele auszuschöpfen und falls erforderlich, externe Rahmenbedingungen auch bestmöglich zu beeinflussen.

### **3.1 Generelle Trends - Megatrends**

Megatrends sind langfristige und übergreifende Transformationsprozesse. Wir sehen sie als wirkungsmächtige Einflussgrößen, die die Märkte der Zukunft prägen. Sie unterscheiden sich von anderen Trends in dreierlei Hinsicht:

#### **ZEITHORIZONT**

Megatrends sind über einen Zeitraum von Jahrzehnten beobachtbar. Für die Gegenwart existieren bereits quantitative, empirisch eindeutige Indikatoren. Sie können mit hoher Wahrscheinlichkeit noch über mindestens 15 Jahre in die Zukunft projiziert werden.

#### **REICHWEITE**

Megatrends wirken umfassend, ihr Geltungsbereich erstreckt sich auf alle Weltregionen. Dabei bewirken sie mehrdimensionale Umwälzungen aller gesellschaftlichen Teilsysteme – politisch, sozial und wirtschaftlich. Ihre spezifischen Ausprägungen unterscheiden sich von Region zu Region.

#### **WIRKUNGSSTÄRKE**

Megatrends wirken umfassend und tiefgreifend auf alle Akteure – Regierungen, Individuen und ihr Konsumverhalten, aber auch Unternehmen und ihre Strategien.



Bestimmte Megatrends – wie Demografie oder Mobilität haben auch auf die lokalen Entwicklungen einen Einfluss.

Die Veränderung der Altersstruktur ist eine Entwicklung, der sich auch die Stadt Graz nicht entziehen kann, die sie aber auch nicht beeinflussen kann. Gleiches gilt für den Trend der Individualisierung der Gesellschaft mit wenig starken dafür aber vielen losen Bindungen.

Urbane Verkehrssysteme stoßen aufgrund der steigenden Auslastung immer häufiger an ihre Grenzen. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ist dem erhöhten Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen.

Andererseits stellt eine zuverlässige Verkehrsinfrastruktur einen wichtigen Standortfaktor dar. Städte stehen also vor der Herausforderung, der Bevölkerung und der Wirtschaft innovative, multimodale Verkehrsprogramme anzubieten, um das Bedürfnis nach flexibler und nachhaltiger Mobilität befriedigen zu können.

### **3.2 Änderung der Werthaltungen**

Vor allem bei der jüngeren Generation ist ein Wandel der Mobilitätsvorlieben beobachtbar. Aus Umweltschutzgesichtspunkten und Kostengründen verliert das eigene Auto im städtischen Bereich an Relevanz, das Prinzip „Nutzung statt Eigentum“ setzt sich langsam durch.

Mehr Mobilität – mehr Verkehr?

Die im wahrsten Sinn des Wortes in politischen Erklärungen „eingefahrene“ Forderung nach „Sicherung der Mobilität“ muss auch nach dem Sinn der Mobilität, bzw. der mit Mobilität gleichgesetzten Zahl der Ortsveränderungen hinterfragt werden.

Abschätzungen zufolge wird der Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs besonders bei der Gruppe der Jüngeren zunehmen. In dieser Nutzergruppe wird

die Bedeutung der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) für die Organisation der Mobilitätsbedürfnisse zu nehmen.

### **3.3 Weißbuch der EU für urbanen Verkehr**

Das Weißbuch Verkehr beschreibt die Zukunftsausrichtung des europäischen Verkehrsraumes bis 2050. Nach diesen Zielvorgaben richten sich Legislativvorschläge und andere Initiativen der Europäischen Kommission. Es handelt sich um ein Strategiepapier mit definierten Zielen und Fristen für deren Umsetzung. Eines der wichtigsten Ziele darin ist ein umweltfreundlicher Stadt- und Pendlerverkehr.

Städte werden angeregt, urbane Mobilitätspläne mit einem breiten Angebot aller Verkehrsmittel zu entwickeln um dem Trend zur Multimodalität zu entsprechen. Diese Mobilitätspläne sollen Raumplanung, Kosten- und Preismodelle, effiziente öffentliche Verkehrsverbindungen und verbesserte Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer enthalten.

### **3.4 Beurteilungskriterien von Sachverständigen**

Die bisher gepflegte Praxis von verkehrstechnischen Sachverständigen, in straßenrechtlichen und straßenpolizeilichen Verfahren die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs als Beurteilungskriterium von Maßnahmen heranzuziehen, steht in vielen Fällen der Realisierung von Maßnahmen entgegen, die im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Graz sinnvoll sind (siehe Verkehrspolitische Leitlinie der Stadt Graz, Punkt 3)

Zur Umsetzung dieser verkehrspolitischen Zielsetzungen ist es notwendig, dass der Ziel-Modal-Split in die Verkehrsprognosen zumindest ansatzweise einbezogen wird und Verkehrsprognosen nicht nur durch Fortschreibung von Trendentwicklungen erstellt werden. Andernfalls können restriktive Maßnahmen für

den Kfz-Verkehr, die in der Gesamtstrategie eventuell einen hohen Stellenwert haben, nur schwer umgesetzt werden.

Dazu sollten nicht nur jene Sachverständigen, die in Verfahren in der Stadt Graz involviert sind, mit diesen Zielsetzungen vertraut werden, sondern solche Fragestellungen sollten in den zuständigen Fachgremien wie zum Beispiel der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr behandelt werden. Aktuell befasst sich bereits ein Arbeitsausschuss mit dem Umgang von Überlastungen im Straßennetz. Die Ergebnisse dieses Arbeitsausschusses sollten im Rahmen der Realisierung des Mobilitätskonzeptes Berücksichtigung finden.

## **4 Interne Rahmenbedingungen**

Die Schaffung bzw. Beeinflussung interner Rahmenbedingungen liegt ganz oder zumindest teilweise (z.B. mittelbar über ein Regionalverkehrskonzept) im Einflussbereich der Stadt Graz.

### **4.1 Vision 2050 für Graz**

Im Rahmen des Projektes „I live Graz“ wurde für die Mobilitätsentwicklung der Stadt Graz eine Vision 2050 als langfristig anzustrebendes Ziel entwickelt.

*„Die Mobilität im Graz des Jahres 2050 sichert die Aktivitätendurchführung bei geringstmöglichem Ressourcenverbrauch und gewährleistet gleichzeitig die Förderung der sozialen Kontakte.*

*Eine ideale Nahversorgung mit Gütern, Dienstleistungen und Freizeiteinrichtungen gemeinsam mit einer städtischen Struktur der kurzen, Fuß-, Rad- und ÖV-gerechten Wege gewährleisten neben einem geringen Ressourcenverbrauch eine freimotivierte Mobilität.*

*Ein wesentlicher Teil der vom MIV besetzten Flächen ist für die Aufenthaltsfunktionen der BürgerInnen zurückgewonnen.*

*Das veränderte Angebot ermöglicht eine grundlegende Veränderung der Verkehrsmittelwahl im urbanen und regionalen Bereich"*

In dieser Vision 2050 sind auch quantitative Indikatoren festgelegt, anhand derer eine Evaluierung der Zwischenzustände auf dem Weg zu den erreichten Zielen möglich ist.

Für den Modal Split wird ausgehend vom Ausgangswert von 45% Anteil der Wege im motorisierten Individualverkehr im Jahr 2050 ein Zielwert von 17% Wege im MIV festgelegt ist.

Für die Nahmobilität im ÖV stellt der Anteil der Bevölkerung, die eine ÖV-Haltestelle mit guter Bedienungsqualität fußläufig erreichen können, einen messbaren Indikator dar. Es wird angestrebt, dass ausgehend vom derzeitigen Startwert von 63% der Bevölkerung im fußläufigen Einzugsbereich bis zum Jahr 2050 ein Wert von größer als 90% erreicht wird. Dies setzt sowohl die strenge Einhaltung von raumplanerischen Vorgaben als auch die Verdichtung des Liniennetzes voraus.

Um solch hochgesteckte Ziele zu erreichen, ist ein kontinuierliches Hinarbeiten notwendig. Um solche Ziele zu erreichen dürfen auch kurzfristig keine diesen Zielen entgegengesetzte Maßnahmen getroffen werden, es dürfen nicht einmal „Pausen“ der Entwicklung auf diesem Weg eingelegt werden.

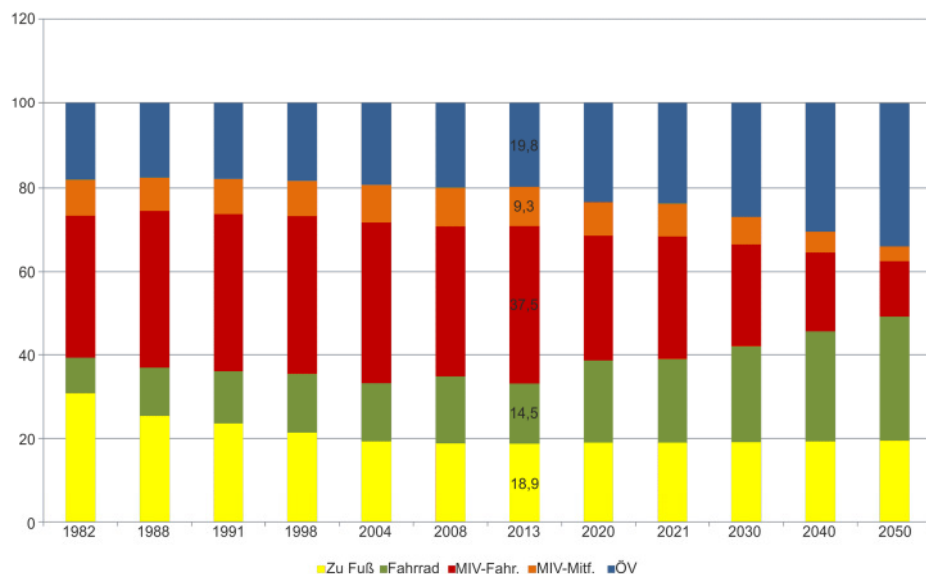


Abbildung 7: Entwicklung und langfristige Ziele des Modal Split von 1982 bis 2050 (Anteil an den Wegen der Grazer Wohnbevölkerung) (Quelle: Mobilitätsstrategie der Stadt Graz, I live Graz)

In der Vision 2050 finden sich auch qualitative Indikatoren wie zum Beispiel:

- *Infrastruktur für attraktive Fuß-, Fahrrad- und ÖV-gerechte Wege*
- *Rückgewinnung von Straßenraum als Lebensraum, sowohl bezüglich Flächenaufteilung als auch bezüglich Aufenthaltsqualität*
- *Verbesserung des ÖV-Angebotes (Anzahl Linien, Takt, Service, ...)*
- *Angebot an Informations- und Kommunikationstechnologie zur Vereinfachung, Intensivierung und Beschleunigung der ÖV-Nutzung*
- *Angebot der Güter- und Lieferlogistik zur Verkehrsreduktion sowie zur Vereinfachung des Alltags*
- *Verkehrsreduzierte Abwicklung von Dienstleistungen (Ausbau Servicecenter, Verbesserung des Angebotes über das Internet, ...)*
- *Nicht quantifizierbare Teile der Nahmobilität*

Diese qualitativen Indikatoren für das langfristige Erreichen einer Vision 2050 finden sich ähnlich auch in den bedeutend kurzfristiger angesetzten verkehrspolitischen Leitlinien 2020 wieder.

## **4.2 Regionalverkehrskonzept Graz – Graz-Umgebung**

In der vom Land Steiermark beauftragten Bearbeitung wurde ein Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz-Umgebung erstellt. Dieses Regionalverkehrskonzept wurde in der Regionalversammlung am 23. Juni 2010 vorgestellt und von den Vertretern der Region beschlossen.

Im aktuell gültigen STEK 4.0 der Stadt Graz wird wiederum auf die im Regionalverkehrskonzept genannten Ziele als für Graz gültig hingewiesen.

Im Ergebnisbericht und in der Schlusspräsentation sind wichtige Festlegungen, die für die langfristige Entwicklung im Zentralraum Graz und damit auch für die Stadt Graz wesentliche Rahmenbedingungen abstecken.

Zum Beispiel:

Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik:

Standort- und Siedlungsentwicklung müssen an den ÖV gekoppelt werden.

Für die gesamte Planungsregion Graz und Graz-Umgebung wurden 3 Planungsgrundsätze formuliert:

### **Sicherung einer fairen Mobilität**

Gemeinsame Verantwortung der regionalen Entscheidungsträger hinsichtlich der Sicherung einer fairen Mobilität mit Mobilitätschancen für alle.

### **Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität**

Die regionalen Entscheidungsträger bekennen sich zur Einhaltung der Umweltstandards (Grenzwerte für Lärm- und

Luftschadstoffe) sowie zur Verbesserung der Umweltqualität der Region.

**Sicherung der Finanzierbarkeit des regionalen Verkehrssystems**

Die regionalen Entscheidungsträger bekennen sich zur Anwendung von Finanzierungsmodellen und -instrumenten, durch die eine Umsetzung der regionalen Verkehrspolitik gesichert wird.

Für den Modal-Split als eine der maßgeblichen Kenngrößen der Mobilität, sind in dem von der Stadt Graz mit beschlossenen Regionalverkehrskonzept für das Zielszenario „Raum und Umwelt“ die anzustrebenden maximalen Anteile der Verursacher an den Feinstaubimmissionen zur Einhaltung der PM10 – Grenzwerte festgehalten (siehe Abbildung 8)

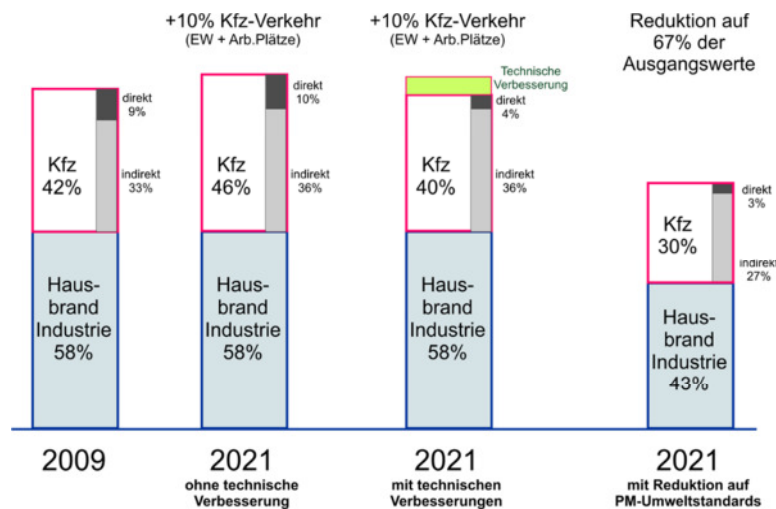


Abbildung 9: Herleitung des Kfz-Anteils zur Einhaltung der PM10-Grenzwerte (Quelle: RVK Graz und Graz Umgebung, Fallast et al.)

Aus diesem Ziel zur Einhaltung der zulässigen PM10-Emissionen aus dem Kfz-Verkehr ergibt sich unter Berücksichtigung der vorhersehbaren technischen Entwicklung für den

Binnenverkehr in der Stadt Graz eine Reduktion des Anteils des Motorisierten Individualverkehrs von 45% im Ausgangszustand 2009 auf 37% im Prognosejahr 2021. Im gleichen Zeitraum soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 20% auf 25% steigen. Für den Radverkehr ist eine Steigerung von 16% auf 19% erforderlich, während für den Fußgängerverkehr zumindest ein Halten des Anteils von 19% notwendig ist.

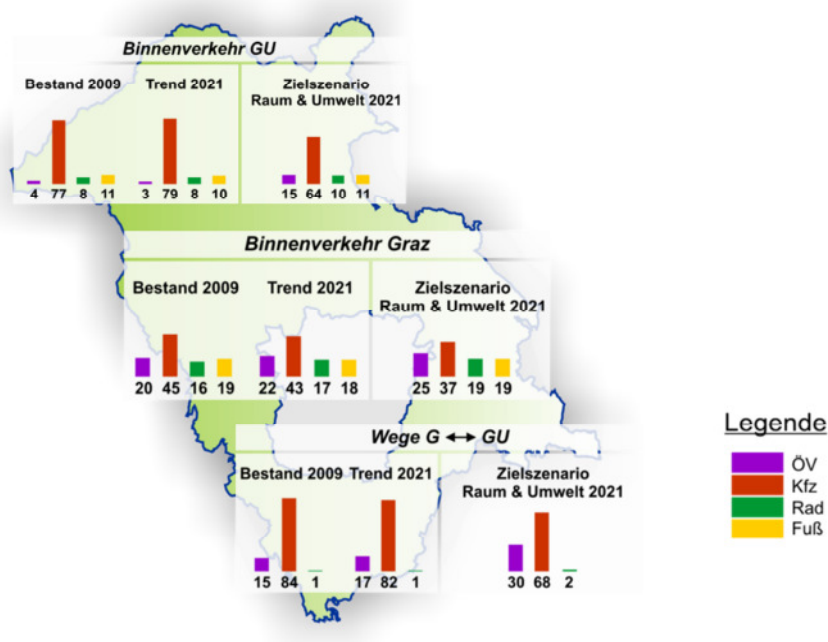


Abbildung 9: Verkehrsmittelanteile zur Erreichung des Zielszenarios „Raum und Umwelt 2021“ (Einhaltung der PM10-Grenzwerte) (Quelle: RVK Graz und Graz Umgebung, Fallast et al.)

Entsprechende Veränderungen sind auch für den stadtgrenz-überschreitenden Verkehr und den Binnenverkehr in den Umlandgemeinden erforderlich.

Besonders für den öffentlichen Verkehr stellen diese Zielsetzungen des Regionalverkehrskonzeptes eine Herausforderung bei der Schaffung von neuen Kapazitäten zur Sicherung eines entsprechenden Angebotes dar. Der Maßnahmenkatalog muss darauf Rücksicht nehmen, um nicht nur quantitativ die Nach-



frage zu decken sondern auch die Qualität des Öffentlichen Verkehrs im Hinblick auf Attraktivität und Komfort zu sichern.

### 4.3 Verkehrspolitische Leitlinie 2020

Nach mehreren politischen Beschlüssen für die Verkehrsentwicklung von Graz wurde im Gemeinderat am 23.9.2010 die Verkehrspolitische Leitlinie 2020 für Graz beschlossen. Darin sind die wesentlichen Grundsätze der Verkehrspolitik für Graz in den nächsten 10 Jahren bis 2020 festgelegt:

1. Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt
2. Graz als Stadt der kurzen Wege
3. Mobilität ist in ihrer Gesamtheit zu betrachten
4. Mobilität im urbanen Raum bedeutet Vorrang für die Sanfte Mobilität
5. Graz als Teil einer Region setzt auf Kooperation

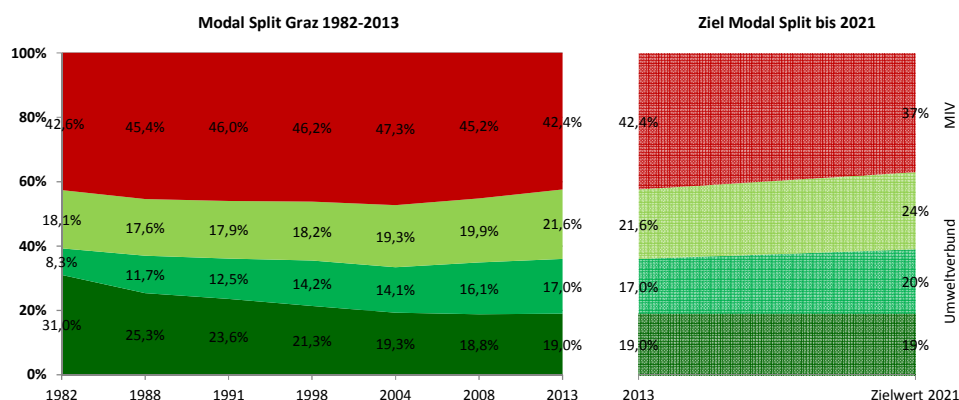


Abbildung 10: Entwicklung des Modal Split in Graz und Zielgrößen für 2021 (Quelle: Mobilitätsstrategie der Stadt Graz, aktualisiert 2014)

### 4.4 Ziele des Mobilitätskonzeptes Graz 2020

Im Mobilitätskonzept 2020 der Stadt Graz, das auf Basis der vom Gemeinderat beschlossenen „Verkehrspolitischen Leitlinie 2020“ erstellt wurde, sind quantifizierbare und evaluierbare Ziele festgelegt.

Die Festlegung solcher Ziele für die Mobilität ergibt sich aus der Beobachtung der Entwicklung in der Vergangenheit und einer Vorschau auf die unmittelbare Zukunft. Die Entwicklung aus der Vergangenheit wird wo es sinnvoll ist fortgeschrieben und

im Falle einer Tendenz, die den Zielen widerspricht, durch Maßnahmenpläne korrigiert.

Übergeordnete Ziele			
Ziel	Messgröße	Ausgangswert	Zielwert für das Jahr 2021
Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes	Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung, Verhältnis MIV : Verkehrsmittel des Umweltverbundes	2008 = 45:55	37:63
Erhöhung des ÖV-Anteils	ÖV-Anteil des Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung	2008: 19,9%	24,0%
Erhöhung des Radverkehr-Anteils	Radverkehrs-Anteil des Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung	2008: 16,1%	20,0%
Stabilisierung des FußgängerInnen-Anteils	FußgängerInnen-Anteil im Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung	2008: 18,8%	19,0%
Reduktion des MIV-Anteils im BerufspendlerInnenverkehr	MIV-Anteil beim BerufspendlerInnenverkehr im Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung	2008: 45,0%	40,0%
Reduktion der Anzahl der Kfz-Wege der Grazer Wohnbevölkerung trotz Bevölkerungszuwachs	Kfz-Wege / Tag der Grazer Wohnbevölkerung	2008: 360.800	330.900
Steigerung des Besetzungsgrades von Pkw	Pkw-Besetzungsgrad (Personen / Pkw)	2008: 1,27	1,5
Erhöhung der Verkehrssicherheit: Reduktion der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	Anzahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Grazer Stadtgebiet	2010: 2.036	-40,0%

Abbildung 11: Übergeordnete Ziele aus der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz

Ziele für die Nahmobilität				
Ziel	Messgröße	Ausgangswert	Zielwert	
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine Nahversorgungseinrichtung in einer Wegentfernung von max. 300m haben	2011: 36,4%	39%	42%
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen der Kategorie 1 bis 3	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine ÖV-Haltestelle (Kat. 1 bis 3) in einer Wegentfernung von max. 300m haben	2011: 63,3%	66%	70%
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen und Volksschulen	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine Kinderbetreuungseinrichtung oder VS in einer Wegentfernung von max. 300m haben	2011: 42,9%	45%	48%
ÖV-Kategorie 1= innerstädtische Bedienqualität (Intervalle bis 10 Minuten, Bedienung von Betriebsbeginn bis Betriebsende), ÖV-Kategorie 2=innerstädtische Bedienqualität mit zeitlichen Einschränkungen (Intervalle bis 10 Minuten, Bedienung mit zeitlichen Mängeln), ÖV-Kategorie 3=städtische Bedienqualität (Intervalle von 10 bis 20 Minuten, Bedienung von Betriebsbeginn bis Betriebsende)				

Abbildung 12: Ziele der Nahmobilität aus der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz

Zusätzlich zu den quantifizierbaren Zielen wurden auch qualitative Ziele festgelegt, die anhand der Ergebnisse von repräsentativen Befragungen evaluierbar sind.

Qualitative Ziele				
Ziel	Messgröße	Ausgangswert	Zielwert	
			2016	2021
Erhöhung der Zufriedenheit der GrazerInnen mit der Sicherheit für FußgängerInnen	Zufriedenheit der GrazerInnen mit der Sicherheit für FußgängerInnen bei der LQI-Befragung Graz	2009: 50,6%	55,0%	60,0%
Erhöhung der Zufriedenheit der GrazerInnen mit der Sicherheit für RadfahrerInnen	Zustimmung der GrazerInnen beim Fahrradklimatest	2010: 2,8%	2,5%	2,2%
Erhöhung der Zufriedenheit der Grazer Wohnbevölkerung allgemein mit dem ÖV	Zufriedenheit der Grazer Wohnbevölkerung allgemein mit dem ÖV	2010: 2,8%	2,7%	2,5%
Stabilisierung der Zufriedenheit der Grazer Wohnbevölkerung mit den Parkplätzen in der Wohnumgebung	Zufriedenheit der Grazer Wohnbevölkerung mit den Parkplätzen in der Wohnumgebung in der LQI-Befragung	2009: 47,0%	47,0%	47,0%
Keine Abnahme der Zufriedenheit der GrazerInnen mit der Luftqualität	Zufriedenheit der Grazer Wohnbevölkerung mit der Luftqualität in der LQI-Befragung Graz	2009: 33,5%	33,0%	33,0%

Abbildung 13: Qualitative Ziele aus der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz

## 4.5 Stadtentwicklungskonzept

In der Gemeinderatsitzung vom 28.2.2013 wurde das überarbeitete Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2002 als STEK 4.0 beschlossen.

Im Stadtentwicklungskonzept werden eine Reihe von Zielen und Festlegungen genannt, die wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung und die dafür erforderliche Infrastruktur haben.

So werden explizit die Forderungen nach „Freihalten der für Verkehrsbauten und zugehörige Abstandsflächen erforderlichen Bereiche“ und die „Berücksichtigung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Graz bei der Festlegung der Anzahl und Situierung von PKW- und Fahrradabstellplätzen in Bebauungsplänen und Bauverfahren“ als wesentliche Rahmenbedingungen für

das Mobilitätskonzept Graz 2020 und den vorliegenden Maßnahmenkatalog genannt.

Im STEK 4.0 wird auch die positive Bevölkerungsentwicklung durch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen angeführt. Verkehrsinfrastruktur ist damit ein Teil dieser zu schaffenden Rahmenbedingungen und wird andererseits bei Realisierung des Ziels und steigender Bevölkerungszahl wiederum belastet.

#### **4.6 Konzept Smart City**

Im Stadtentwicklungskonzept ist als einer der Grundsätze der Stadtentwicklung das Konzept Smart City für Graz festgehalten:

*„Graz strebt die Erhöhung der Lebensqualität und die Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes an. Trotz wachsender Bevölkerung soll bis 2050 nur mehr ein Fünftel des Ressourcenverbrauchs anfallen. Dazu bedarf es einer Vorreiterrolle im Bereich der integrierten Raum-, Stadt-, Verkehrs- und Energieplanung. Durch einen energie- und ressourcenoptimierten Städtebau gelingt es, in den Handlungsfeldern Energie, Ökologie, Infrastruktur, Mobilität, Stadtplanung, Gesellschaft, Gebäude und Wirtschaft Synergien zu erzielen, die zu einer gesteigerten Attraktivität durch eine hohe Lebensqualität für BürgerInnen und InvestorenInnen und einer sicheren Perspektive für Privatinvestitionen führen. Dies gelingt durch innovative Ansätze, neue Informations- und Kommunikationstechnologien, durch intelligente Systemintegration und durch Vernetzung zwischen den genannten Themenbereichen/Handlungsfeldern, wodurch eine deutliche Effizienzsteigerung bzw. die Reduktion des Energieverbrauchs (insbesondere fossiler Energie) erreicht wird. Mit dem geringstmöglichen Ressourceneinsatz entsteht der größtmögliche (gesamtgemeinschaftliche) Nutzen. Das Kreativitäts- und Innovationspotenzial wird durch optimal funktionierende Infrastrukturen und Dienstleistungen mit technologischen In-*

*novationen erhöht und der urbane Lebensstil grundsätzlich verändert."*

In zwei der festgelegten Zielgebiete sind erste Pilotprojekte geplant (Bereich Waagner-Biro-Straße Listhalle) bzw. werden teilweise schon realisiert (Reininghaus Quartier). Mit den dort gemachten Erfahrungen soll eine gesamtstädtische Strategie im Sinne von Smart Cities entwickelt werden. Für den Maßnahmenkatalog bedeutet dies eine Reihe von Maßnahmen, um zum Beispiel Mobilitätsformen, die wenig Energie verbrauchen, zu ermöglichen oder zu fördern.

#### **4.7 Gesetzliche Rahmenbedingungen**

Bei der Realisierung von Maßnahmen ist eine Reihe von gesetzlichen Rahmenbedingungen auf ihre Relevanz für die Maßnahmen zu überprüfen.

Einige davon sind Landesgesetze bzw. Verordnungen wie z.B. das Steiermärkische Baugesetz oder das Steiermärkische Raumordnungsgesetz, die mehr oder weniger stark bei der Planung und Realisierung von Maßnahmen zu beachten sind.

Andere Rechtsvorschriften wie z.B. eine Stellplatzverordnung liegen im direkten Einflussbereich der Stadt Graz und können wesentlichen Einfluss auf die Umsetzung verkehrspolitischer Ziele nehmen.

Bereits im Vorfeld von Bauverfahren gibt es die Möglichkeit mit Bauwerbern einen Mobilitätsvertrag abzuschließen. Darin verpflichten sich beide Parteien (Projektwerber und Stadt Graz) zur Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen (z.B. Realisierung von Konzepten, Gestattung von Grundinanspruchnahme, Übernahme von Kosten usw.)

## 4.8 Finanzielle Rahmenbedingungen

Bei der Erstellung des Maßnahmenkataloges sind so weit wie möglich die finanziellen Rahmenbedingungen der Stadt Graz zu berücksichtigen.

Besonders im Hinblick auf die begrenzten finanziellen Möglichkeiten bei der Realisierung von Maßnahmen kommt der bewussten Abwägung von Prioritäten sowohl im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzung als auch im Sinne der Wirksamkeit von Maßnahmen große Bedeutung zu.

Durch das Land Steiermark wurden in Abstimmung mit der Stadt Graz im Regionalverkehrskonzept Graz – Graz-Umgebung beispielhaft Möglichkeiten zur Neuordnung der Finanzierung von ÖV-Maßnahmen aufgezeigt

- Änderung der Fremdenverkehrsabgabe in eine ÖV-Abgabe
- Dienstgeberabgabe („Tram/ÖV-Steuer“ am Beispiel Wiens)
- Stellplatzabgabe im Zuge des Bauverfahrens
- Parkraumbewirtschaftung
- Lukrierung von Bundesmittel (Nahverkehrsabgabe)

Die Hauptherausforderung für die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs liegt im erforderlichen Ausbau der Straßenbahninfrastruktur. Dieser ist für eine nachhaltige Stadtentwicklung unbedingt notwendig. Auf Basis der bestehenden Rahmenbedingungen ist eine Finanzierung durch die Stadt Graz alleine nicht darstellbar.

## 5 Maßnahmenplan

Eine der wesentlichen Grundlagen bei der Erstellung des Maßnahmenplans ist die Übereinstimmung mit der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 entsprechend der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz.

Der Maßnahmenplan befasst sich mit folgenden Maßnahmen

- Strategische Maßnahmen
- Örtlich zuordenbare Maßnahmenpakete



- Sonstige Maßnahmen

Besonders hinsichtlich der Prioritätenreihung werden Maßnahmen höher eingestuft, wenn sie die Erreichung der Zielsetzungen besser unterstützen.

Mit der höchsten Priorität wurden auch Maßnahmen versehen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit im Planungsgebiet zur Realisierung anstehen.

Ebenso werden Maßnahmen aus dem Masterplan ÖV mit einer sehr hohen Priorität versehen, zumindest betreffend der erforderlichen Planungsarbeiten und Grundstücksicherungen.

## 5.1 Prozess der Erstellung des Maßnahmenplans

In den Maßnahmenpaketen sind jene Maßnahmen zusammengefasst, die in engem örtlichen Zusammenhang stehen und teilweise auch Abhängigkeiten untereinander (z.B. beschlossener Bebauungsplan und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur) aufweisen.

In einem Workshop am 11. Mai 2012 wurde der Maßnahmenplan den im Magistrat Graz für die Planung und Umsetzung verantwortlichen Ämtern und Abteilungen vorgestellt:

- Stadtbaudirektion
- Straßenamt
- Abteilung für Verkehrsplanung
- Stadtplanungsamt

Die Beteiligten hatten anschließend rund 6 Wochen Zeit für Stellungnahmen zu diesem ersten Entwurf.

Diese Möglichkeiten wurden auch von allen Beteiligten genutzt, es fanden umfangreiche Abstimmungen statt.

## 5.2 Strategische Maßnahmen

Zu den im Maßnahmenkatalog angeführten Maßnahmen gibt es eine Reihe von strategischen Maßnahmen, die das „verkehrs-

litische Klima“ in einer Stadt wesentlich beeinflussen und die Erreichung der Ziele maßgeblich unterstützen.

Diese Maßnahmen sind im Verhältnis zu baulichen Maßnahmen für die Infrastruktur relativ kostengünstig, sie bilden aber eine wesentliche Grundlage zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele.

Infrastruktur im ÖV ist zwar kostenintensiv, unterstützt aber die verkehrspolitischen Zielsetzungen und befriedigt die Mobilitätsnachfrage nachhaltig, während Infrastrukturmaßnahmen im MIV, durch die eintretende Verbesserung zur Nutzung von Kraftfahrzeugen oft kontraproduktiv zu den definierten Zielsetzungen sind. Kostenintensive Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur im öffentlichen Verkehr werden in ihrer Wirkung zum Beispiel ganz entscheidend dadurch unterstützt, dass sie auch öffentlichkeitswirksam präsentiert werden. Zum Beispiel kommt das beste Angebot an ÖV-Infrastruktur mit einem dichten Taktfahrplan nicht zur vollen Wirkung, wenn die potentiellen künftigen Nutzer darüber nur mangelhaft informiert werden, wie günstig die Linienführung und wie kurz die Warte- und Fahrzeiten für ihre täglichen Wege sind.

Im Wesentlichen geht es darum, die Verkehrsmittelwahl in Richtung einer Erhöhung des Anteils der mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr) zurückgelegten Wege zu beeinflussen. So wird zum Beispiel die Entscheidung, ob der eigene Pkw oder das öffentliche Verkehrsmittel benutzt wird, nicht vom tatsächlichen Verhältnis der Reisezeit und der Kosten für die Fahrt beeinflusst, sondern die Entscheidung hängt davon ab, wie der Nutzer die Fahrzeit im ÖV und im Pkw einschätzt und wie er über die Fahrtkosten mit dem Pkw und mit dem öffentlichen Verkehrsmittel informiert ist.

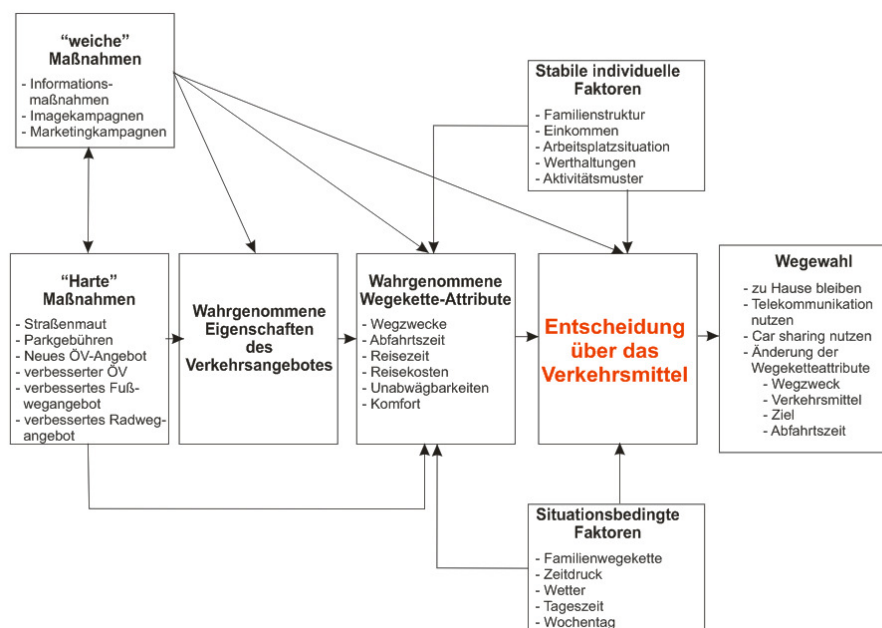


Abbildung 14: Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl [Fallast nach: Bamberg, Fujii, Friman, Gärling: Evaluation of Soft Transport Policy Measures Based on Behavioural Theory, 2006]

### 5.2.1 ÖV-Offensive

Der Öffentliche Verkehr muss in Zukunft das Rückgrat jeder urbanen Mobilität sein und bildet damit die Grundlage einer multimodalen Verkehrsabwicklung. Zur Realisierung dieses Ziel bedarf es einer umfassenden ÖV-Offensive.

Die wesentlichen Inhalte einer solchen ÖV-Offensive sind:

- Langfristiges Finanzierungsmodell zur Absicherung der Ausbauprojekte für die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
- Netzausbau und Fahrplanangebot

Die künftige Stadtentwicklung erfordert die rechtzeitige Umsetzung einer langfristigen Netzstrategie und Angebotsverdichtungen im bestehenden Netz. Das veränderte Mobilitätsverhalten und die Bevölkerungsentwicklung sind die Ursache für erweiterte Kapazitätsanforderungen. Im Sinne der Ziel-

setzungen der Stadt Graz kommt dabei der Straßenbahn eine besondere Rolle vor allem hinsichtlich des Netzausbaues zu.

- Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs stellt ein wesentliches Qualitätskriterium für den Nutzer dar. Im gesamten ÖV-Netz sind die entsprechenden Maßnahmen zu treffen, um die Einhaltung des Fahrplans zu gewährleisten. Im Konfliktfall müssen diese Maßnahmen auch unter Einschränkung der Kapazitäten für den MIV realisiert werden. Diese Maßnahme ist nicht nur für den Nutzer von Bedeutung, sondern ist auch mit wirtschaftlichen Vorteilen für den Betreiber bzw. Steuerzahler verbunden.

- Anschlusssicherung

Zudem spielt vor allem in den Zeiten mit größeren Fahrplanintervallen (Zeitraum Abend und Nacht) die Sicherung der Anschlüsse für Umsteigebeziehungen eine große Rolle. Voraussetzung dafür ist, dass ein hohes Maß an Pünktlichkeit gewährleistet wird.

- Komfort und Marketing

Damit das bereitgestellte ÖV-Angebot auch entsprechend wahrgenommen und genutzt wird, ist eine entsprechende Bewerbung des „Produkts ÖV“ notwendig. Dazu gehört auch, dass ein zeitgemäßer Komfort des Gesamtsystems gewährleistet ist.

- Umweltstandards der Fahrzeuge

Zum positiven Image des öffentlichen Verkehrs gehört auch die Einhaltung von Umweltstandards durch die eingesetzten Fahrzeuge wie z.B. Lärmemissionen und Luftschadstoffemissionen

### 5.2.2 Rad-Offensive

Die Entwicklung des Anteils des Radverkehrs an der Anzahl der Wege in den letzten Jahren hat gezeigt, dass es ohne Fortsetzung der intensiven Bemühungen um den Radverkehr zu einer Stagnation bzw. sogar zu einer Abnahme des Anteils des Radverkehrs kommt. Die absolute Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege kann dabei sogar zunehmen, allerdings ist der Radverkehr bei der allgemeinen Zunahme der durchgeführten Wege nicht entsprechend repräsentiert.

- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

In den lokal zugeordneten Maßnahmen sind die notwendigen Ausbaumaßnahmen detailliert angeführt.

Darüber hinaus ist es notwendig, die Radverkehrsinfrastruktur auf einem hohen Standard zu halten bzw. zu verbessern.

- Berücksichtigung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich

Kurze Wartezeiten an den Kreuzungen machen neben der unmittelbaren Erreichbarkeit des Zieles einen großen Anteil der Reisezeitvorteile des Radverkehrs aus.

Bei Neu- bzw. Umplanungen an VLSA-geregelten Knoten ist auf diese Förderung des Radverkehrs Rücksicht zu nehmen. Dies kann auch zu Interessenskonflikten und Einbußen der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs führen. In solchen Fällen ist eine Abwägung der Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer durchzuführen und ihr Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen abzuschätzen.

- Wegweisung für den Radverkehr

Die Wegweisung für den Radverkehr dient nicht nur zur Unterstützung des aktuellen Benutzers, sondern informiert auch jene über das Radwegenetz, die derzeit noch nicht das Fahrrad benutzen.

Zusätzlich wird die Bedeutung des Radverkehrs in der Öffentlichkeit bewusst gemacht.

- Instandhaltung des Radwegenetzes

Zusätzlich zu den baulichen Maßnahmen ist es notwendig, regelmäßige Inspektionen im Radverkehrsnetz analog zu den Überprüfungen des Straßenzustandes durchzuführen. Damit sollen bauliche Mängel rasch erkannt und beseitigt werden.

- Zugänglichkeit zum bestehenden Radverleih

Der Zugang zur Radnutzung in einer Stadt muss so einfach wie möglich gemacht werden. Das Fahrrad sollte praktisch immer und überall verfügbar sein. Dazu gehört nicht nur die gute Erreichbarkeit der individuellen Ziele mit dem Fahrrad sondern auch die Möglichkeit, das Fahrrad für spontane Wege und in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln zu nutzen.

Mit einem Fahrradverleihsystem kann diesem Anspruch am ehesten entsprochen werden. Sowohl für häufige Nutzer als auch für „Gelegenheitsradfahrer“ muss der Zugang so einfach wie möglich und ohne große Hürden möglich gemacht werden.

Durch die gelegentliche Nutzung können die Vorteile des Fahrrades im Stadtverkehr im wahrsten Sinn des Wortes „erfahren“ werden. Damit kann das Potential an neuen Nutzern ausgeschöpft werden.

Als Standorte für den Radverleih kommen in erster Linie die geplanten multimodalen Knoten im Stadtgebiet in Frage.

### **5.2.3 Offensive zur Nahmobilität**

- Stadtentwicklung und Mobilitätsmanagement

Im Rahmen der Stadtentwicklung und insbesondere in der Bebauungsplanung wird laufend Mobilitätsmanagement im Sinne der Ziele der Stadt Graz betrieben. Wesentliches Element dafür stellen Mobilitätsverträge, abgeschlossen zwischen der Stadt und den Bauträgern/Projektentwicklern dar, in denen vereinbart wird, dass mit einem reduzierten PKW-Stellplatzschlüssel gleichzeitig die Bauträger dazu verpflicht-

tet werden, Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in ihrem Projekt umzusetzen und den zukünftigen NutzerInnen zur Verfügung zu stellen (z.B. Car Sharing-Angebote, Fahrradservice, ÖV-Abfahrtsanzeigen, Informationsmaterial).

- Berücksichtigung bei der örtlichen Raumplanung

Die Förderung der Nahmobilität beginnt mit der Raumplanung in den entsprechenden Konzepten (Stadtentwicklungskonzept, Flächenwidmung, Stadtteilkonzepte), in diesen Planungen sollen verträgliche Mischnutzungen ermöglicht und gefördert werden. Des Weiteren sollen keine Umwidmungen von Flächen mit schlechter infrastruktureller Ausstattung stattfinden, Einrichtungen des täglichen Bedarfs sollen auch ohne PKW gut erreichbar sein (z.B. ÖV-Haltestelle mit guter Bedienqualität, Lebensmittelgeschäft, Kinderbetreuungseinrichtung für Kinder unter zehn Jahre).

- Bebauungsplanung

In den Bebauungsplänen ist eine entsprechende Durchwegung für den nichtmotorisierten Verkehr zu berücksichtigen.

- Belebung des öffentlichen Raums

Durch die höhere Präsenz verschiedener Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum steigt das subjektive Sicherheitsgefühl für einzelne Nutzer, besonders Jugendlicher und älterer Personen.

- Maßnahmen im Fußwegenetz:

Zur Hebung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs und ÖV-Haltestellen sind Gehsteig-/Gehwegerrichtungen, sowie Verbesserungen im Fußwegenetz laufend vorzunehmen.

Der Maßnahmenplan sieht eine Reihe von Gehsteig- bzw. Gehwegprojekten vor, die Reihung dieser Maßnahmen erfolgte hinsichtlich Verkehrsicherheit und auf Basis einer aus heutiger Sicht realistisch erscheinenden möglichen Umsetzung unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen.

Im Zuge von Bauvorhaben oder Straßensanierungen können kurzfristige, nicht in der Maßnahmenliste enthaltene Projekte für den Fußverkehr zur Umsetzung gelangen.

#### **5.2.4 Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung**

- **Beispielwirkung der Meinungsbildner**  
Personen, denen erhöhte öffentliche Aufmerksamkeit zu Teil wird, sollen für umweltfreundliches Verkehrsverhalten gewonnen werden (z.B. Politiker, Beamte, Lehrer usw.)
- **Schärfung des Problembewusstseins für Umweltwirkungen anstatt Verharmlosung**  
Es ist notwendig, auf die negativen Umweltauswirkungen des motorisierten Individualverkehrs durch fachlich fundierte Informationen hinzuweisen, nicht zielführend sind die Hinweise auf andere Verursacher und damit Verharmlosung der eigenen Verantwortung
- **Appelle an die Verantwortung für die künftigen Umweltbedingungen der Kinder**  
Die Bewusstseinsbildung für die langfristigen negativen Wirkungen des motorisierten Individualverkehrs und der Appell an die Verantwortung für die Zukunft der Kinder sind stark emotional besetzt, diese Wirkung sollte entsprechend genutzt werden
- **Mobilitätsmanagement in Betrieben**  
In den Betrieben soll die Information über alternative Möglichkeiten zum privaten Kfz, um den Arbeitsplatz zu erreichen intensiviert werden. Objektive Informationen über die Kosten für den Pkw und alternative Verkehrsmittel tragen zu



einer realistischen Einschätzung der Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl bei.

- Förderung von Tele-Working und Telekonferenzen  
Auch wenn diese Kommunikationsformen den direkten Kontakt am Arbeitsplatz und zwischen Gesprächspartnern nicht vollständig ersetzen können, kann zumindest ein geringer Anteil an Pendlerwegen und am Personenwirtschaftsverkehr damit vermieden werden
- Mobilitätsmanagement in der Schule  
Die Bewusstseinsbildung bei den Kindern im Sinne einer nachhaltigen Mobilität beeinflusst auch die Verkehrsmittelnutzung in der Familie.
- Individuelle Mobilitätsberatung  
Vor allem der Anlass des Wechsels des Wohnortes bietet eine günstige Gelegenheit für eine individuelle Mobilitätsberatung. Bei einem solchen Wechsel besteht die Notwendigkeit, das gesamte Mobilitätsverhalten im Haushalt neu zu organisieren. Zu diesem Zeitpunkt ist eine umfassende Information über alle Möglichkeiten des Mobilitätsangebotes für die wesentlichen Quell/Zielbeziehungen besonders wichtig und wirkungsvoll, um die Verkehrsmittelwahl im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzungen zu beeinflussen.

### **5.2.5 Förderung der multimodalen Mobilität**

- Förderung von Sammel-Lieferdiensten  
Durch Sammellieferdienste entfällt die Notwendigkeit wegen des Gepäcktransports den eigenen PKW für die gesamte Wegkette verwenden zu müssen. Damit wird die Entscheidung zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel (besonders des öffentlichen Verkehrs) erleichtert.
- Mobilitätsverträge  
In den Mobilitätsverträgen zwischen der Stadt Graz und den Wohnbauträgern beim Bau von Wohnobjekten sollen Maßnahmen zur Förderung der Sanften Mobilität gesetzt werden.

Diese Maßnahmenpakete enthalten sowohl Infrastrukturmaßnahmen für alternative Verkehrsmittel als auch Mobilitätsberatung zur verstärkten Nutzung der alternativen Verkehrsmittel. Damit soll das Prinzip der Multimodalität gestärkt werden. Vor allem im städtischen Raum stehen für die Bewältigung der Verkehrsnachfrage neben dem konventionellen Pkw eine Reihe von alternativen Möglichkeiten zur Verfügung (öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fahrzeuge der Elektromobilität, zu Fuß gehen, CarSharing usw.). In vielen Fällen ist eine umfassende Information über diese Möglichkeiten bereits der Anstoß zur Nutzung von Alternativen.

- Multimodale Knoten

An den multimodalen Knoten wird ein möglichst breites Spektrum des Mobilitätsangebotes der Stadt räumlich konzentriert zur Verfügung gestellt. An diesen multimodalen Knoten soll sowohl der leichte Zugang zu den verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglicht werden, als auch das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert werden. Als Standorte für multimodale Knoten eignen sich damit sowohl Bereiche mit dichterem Bebauung als auch stark frequentierte Umsteigepunkte.

Multimodale Knoten sind auch bevorzugte Standorte für Radverleih-Angebote. Die spontane Nutzung des Fahrrades im Zuge von Wegeketten mit anderen Verkehrsmitteln fördert in hohem Maße die Multimodalität und überwindet eventuell vorhandene Widerstände gegen das Fahrrad.

- Beurteilung der Leistungsfähigkeit bei Stadtentwicklungskonzepten

Im Zuge der Erstellung von Stadtteilkonzepten, besonders auch bei der Bebauungsplanung spielt das Kriterium der Leistungsfähigkeit für das Gesamtverkehrssystem eine wesentliche Rolle. Die entsprechenden Kapazitäten sind nicht nur für den Kfz-Verkehr im relevanten Netz sondern ebenso für den öffentlichen Verkehr nachzuweisen bzw. muss die

Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer eine Genehmigungsvoraussetzung sein.

- Unterstützung von Car-Sharing Konzepten

Es besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen Fahrzeugbesitz und Fahrzeugnutzung. Durch die Reduktion des Motorisierungsgrades wird die Nutzung auf notwendige Fahrten im motorisierten Individualverkehr beschränkt. Für Wege, bei denen die Nutzung des Pkw erforderlich ist, steht trotzdem ein Kfz zur individuellen Benutzung zur Verfügung.

- Unterstützung von Citylogistik / Paketboxen

Durch Anstrengungen im Bereich der Citylogistik sind unnötige Fahrten zu vermeiden. First- und Lastmile Konzepte sind daher zu entwickeln und umzusetzen. Paketboxen in Wohnanlagen sollen die Abgabe von Sendungen größeren Ausmaßes ermöglichen. In einem weiteren Schritt könnten Kühlboxen von Nahversorgern bestückt werden.

### **5.2.6 Offensive für die Elektro-Mobilität**

Die Vorteile der Elektromobilität liegen vor allem in der Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmemissionen gegenüber dem konventionellen Kfz-Verkehr. Zusätzlich kann der Anteil der erneuerbaren Energie gesteigert werden, wenn die entsprechende Energieerzeugung durch erneuerbare Energieträger gewährleistet ist.

Auch wenn es beim Flächenbedarf keine relevanten Verbesserungen aufgrund der geringfügig kleineren Fahrzeuge gibt, ist doch die Förderung aufgrund der übrigen Vorteile sinnvoll.

Es besteht durchaus die Gefahr von negativen Auswirkungen der Elektromobilität, nämlich dann, wenn Wege die bisher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt wurden, auf E-Fahrzeuge verlagert werden.

Abbildung 17 zeigt, welche Verlagerungen verkehrs- und umweltpolitisch positiv bzw. negativ (und damit kontraproduktiv) sind.

Wege bisher...	Umlegung auf...			
	Eigenes E-Auto	E-Auto aus Elektrofahrzeug (EFZ) - Pool oder Car Sharing	E-Bike/ Pedelec	E-Roller/ E-Scooter
zu Fuß				
mit dem Rad				
als MIV-Lenker				
als MIV-Mitfahrer				
mit dem ÖV				

negativ: Diese Wege dürfen nicht umgelegt werden  
 neutral: Die Umlegung auf elektrischen Antrieb ist neutral zu beurteilen  
 positiv: Die Umlegung ist erstrebenswert

Abbildung 15: Gewünschte und unerwünschte Verlagerungsmöglichkeiten zur Elektromobilität (Quelle: Grazer Energie Agentur: road map „Elektromobilität Steiermark 2025“)

### 5.2.7 Stellplatz-Strategie

- Stellplatzverordnung mit Unter- und Obergrenzen

Die bisher geltenden Bauvorschriften zur verpflichtenden Errichtung von Garagen und Stellplätzen bei Wohnbauten hat in vielen Fällen verkehrspolitisch kontraproduktive Wirkungen gezeigt. Entgegen der bisherigen Inhalte, dass im derzeitigen Steiermärkischen Baugesetz die Mindestanzahl an Stellplätzen je Wohnung vorgeschrieben wird, sollen in einer zukünftigen Stellplatzverordnung für die Stadt Graz Ober- und Untergrenzen je Wohnung festgelegt werden. Dieser sogenannte Stellplatzschlüssel kann bei entsprechender Erschließung des Bauplatzes durch öffentliche Verkehrsmittel auch deutlich unter 1,0 Stellplätze je Wohnung liegen.

Es soll auch verstärkt die Möglichkeit genutzt werden, die Anzahl der Stellplätze bezogen auf die Wohnfläche einer Anlage festzulegen (z.B. 1 Stellplatz je ca. 140m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche wie im Entwicklungsgebiet Graz-Reininghaus). Damit entfällt einerseits die hohe Kosten-Belastung durch

Stellplätze für Kleinwohnungen und andererseits wird damit der Anreiz zum Pkw-Besitz gesenkt.

In einer Stellplatzverordnung soll auch die vorgeschriebene Mindestanzahl an Abstellplätzen für Fahrräder enthalten sein.

- RVS als Begründung für reduzierten Stellplatzbedarf

Bis die Stellplatzverordnung rechtswirksam ist, kann die RVS für die Ermittlung der Stellplätze herangezogen werden. Die RVS 03.07.11 Organisation und Anzahl der Stellplätze für den IV sieht vor, dass bei einer entsprechenden Erschließungsqualität von Wohnstandorten für den Fußgänger- und Radverkehr sowie durch öffentliche Verkehrsmittel die Anzahl der PKW-Abstellplätze reduziert werden kann. In der RVS ist explizit angeführt, dass solche Reduktionen angestrebt werden sollen. Im Sonderfall von autofreien Siedlungen kann eine Reduktion auf 10% der üblichen Anzahl an Stellplätzen erfolgen.

In der RVS ist auch angeführt, dass besonders für die Ermittlung der erforderlichen Stellplätze jeweils auf den Standort bezogene Analysen erforderlich sind. Unter dieser Voraussetzung kann eine deutliche Reduktion der maximal zulässigen Stellplätze erfolgen. Dieses Planungsprinzip ist in der Stadt Graz konsequent anzuwenden, um jeweils eine fundierte Begründung für die Reduktion von Stellplätzen zu haben.

- Sammelgaragen (Situierung, Bedingungen, Finanzierung, usw.)

Das Prinzip der Sammelgaragen sieht vor, dass die bestimmten Wohnungen zugeordnete Pkw-Stellplätze nicht unmittelbar unter Wohnobjekten angeordnet werden, sondern für mehrere Wohnobjekte gemeinsam errichtet werden. Damit soll die direkte Erreichbarkeit reduziert und eine Art Chancengleichheit für den öffentlichen Verkehr versucht werden. Außerdem können Sammelgaragen aufgrund ihrer Größe in

den meisten Fällen kostengünstiger errichtet werden als kleinere, dezentrale Einheiten.

Die Attraktivität eines Verkehrsmittels wird sehr stark von der Zugangsentfernung beeinflusst. Die schlechtere Erreichbarkeit gegenüber Radabstellplätzen und vergleichbar mit der Entfernung zu den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel beeinflusst die Verkehrsmittelwahl.

Die bisher schon geübte Praxis zur Umsetzung dieser Strategien in der Stadt Graz, die sich durchaus bewährt, ist konsequent weiterzuführen.

## **6 Lokal zuordenbare Maßnahmen in den Planungsgebieten**

### **6.1 Maßnahmenpakete**

Im Maßnahmenplan zum Mobilitätskonzept Graz 2020 sind die mit Stand September 2014 vorgesehenen bzw. in Diskussion befindlichen Maßnahmen aufgelistet.

In der Aufstellung als Excel-Datei werden folgende Merkmale angeführt:

Spalte 2	Verkehrsmittel
F	Fußgängerverkehr
R	Radverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
GV	Gesamtverkehr

Spalte 3	Fristigkeiten
1	Sofortmaßnahmen
2	kurzfristige Maßnahmen (bis 2020)
3	mittel- und langfristige Maßnahmen (nach 2020)
-	Umsetzungszeitraum zum Zeitpunkt der Bearbeitung nicht absehbar

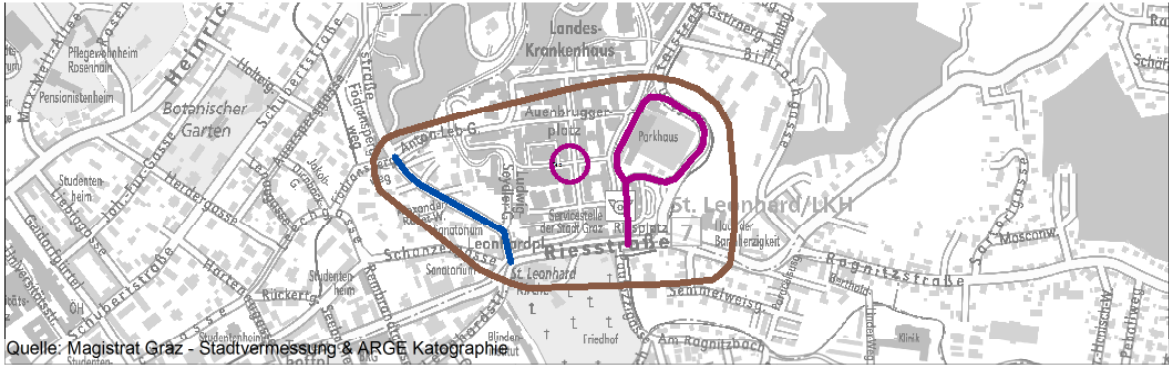
Spalte 4 Betroffener Stadtbezirk (hauptsächlich)

Spalte 5 Mitbetroffener Stadtbezirk

Spalte 6 Projekt bzw. Konzept, in dem die Maßnahme angeführt wird:

VK-GT	Verkehrskonzept	Entwicklungsgebiet	Gürtelturm 2006
MV-LKH	Mobilitätsvertrag	LKH-Quadrant	
VK-LKH	Verkehrskonzept	LKH-Quadrant	
VK-MQ	Verkehrskonzept	Messequadrant	2010
MP-P	Puntigam-Ost	Masterplan	
RP-RH	Rahmenplan	Graz-Reininghaus	
VK-RD	Verkehrskonzept	Gebiet Rudersdorf	
SE-G	Stadtentwicklung	Nahverkehrsknoten	Gösting
SE-L	Stadtteilentwicklung	Liebenau	
SE-M	Stadtteilentwicklung	Murfeld	
SE-W	Stadtteilkonzept	Webling	
SE-A	Stadtteil-Verkehrskonzept	Andritz	
ViTo-P	Projekt ViTo	St.Peter	
ViTo-St	Stadtteileitbild	Ortszentrum	Straßgang

### 6.1.1 Maßnahmenpaket 1: LKH-Bereich



Quelle: Magistrat Graz - Stadtvermessung & ARGE Kartographie

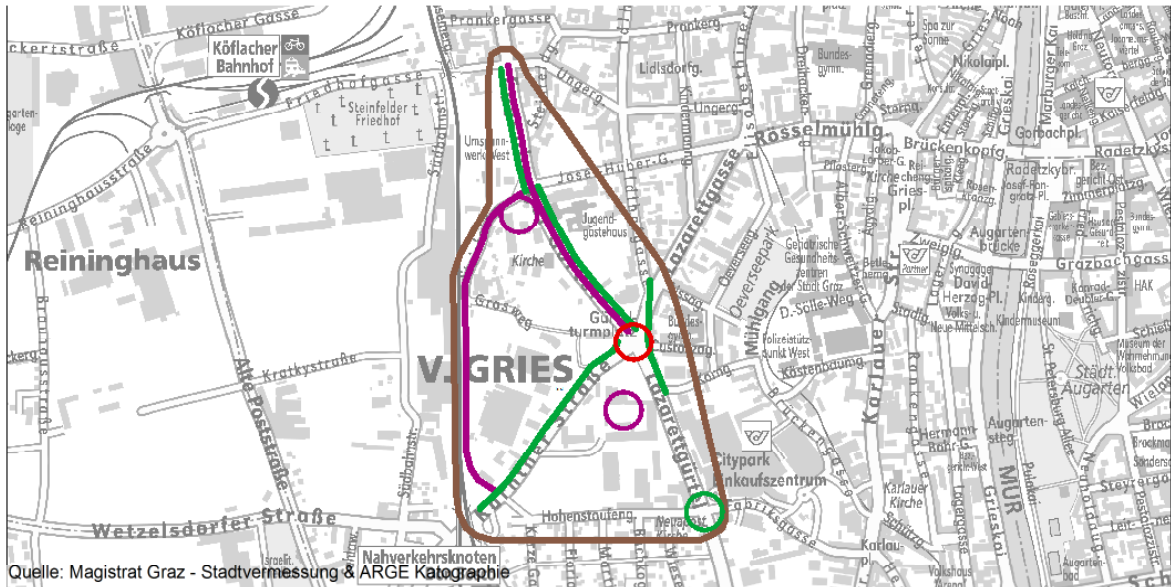
○ ÖV  
 ○ R  
 ○ F  
 ○ MIV  
 ○ GV  
 ○ GV  
  Maßnahmenbereich



Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Verlängerung Straßenbahnlinie 7 bis MUG	Umsetzung Verlängerung Linie 7 bis MUG inkl. Neugestaltung Riesplatz und Anschluss Stiftingtalstraße (Adaptierung VLSA Leonhardplatz)	GV	1	2		VK-LKH
Busfahrstreifen Hilmeichstraße - Riesstraße	Busfahrstreifen Hilmeichstraße - Riesstraße inkl. Geh-Radweg entsprechend Verkehrskonzept "LKH-Quadrant"	ÖV	2	2		MV-LKH, VK-LKH
Mobilitätsvertrag LKH Umsetzung	Laufende Umsetzung des "Mobilitätsvertrag LKH-Quadrant", Umsetzung durch alle Vertragspartner;	GV		2		VK-LKH



### 6.1.2 Maßnahmenpaket 2: Gürtelturm

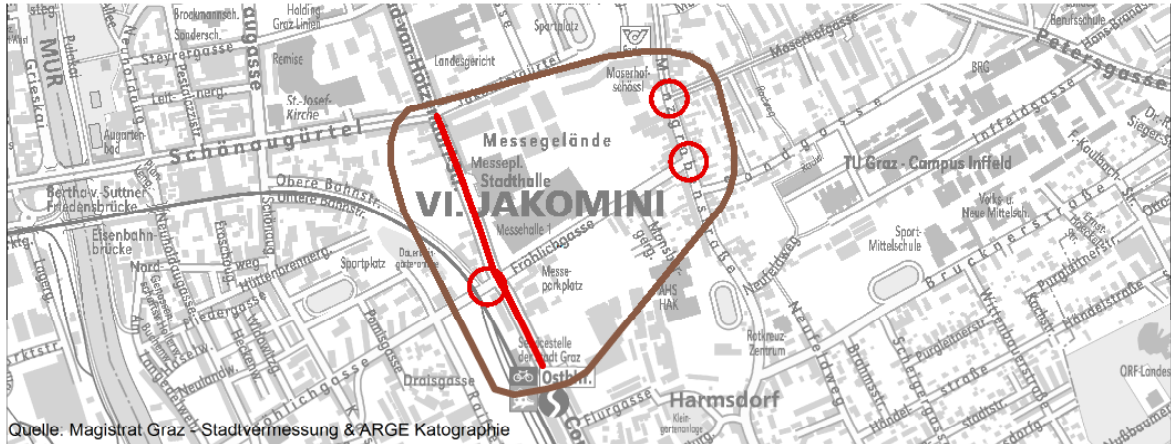


Quelle: Magistrat Graz - Stadtvermessung & ARGE Kartographie

○ ÖV  
 ○ R  
 ○ F  
 ○ MIV  
 ○ GV  
 — ÖV  
 — R  
 — F  
 — MIV  
 — GV  
  Maßnahmenbereich

Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
BPL 05.19.0 Eggenberger Gürtel-Steinfeldgasse-Grasweg; Begleitmaßnahmen	BPL 05.19.0 Eggenberger Gürtel-Steinfeldgasse-Grasweg; Umsetzung Begleitmaßnahmen; Grundstückskauf für Unterführung Josef-Huber-Gasse	GV	1	5		
Radverbindung Kärntner Straße: Nahverkehrsknoten Don Bosco bis Gürtelturmplatz	Radverbindung Kärntner Straße: Nahverkehrsknoten Don Bosco bis Gürtelturmplatz; Anbindung des Nahverkehrsknotens an das innerstädtische Radverkehrsnetz	R	1	5		
Geh-Radweg Lazarettgürtel-Lazarettgasse-Idlhofgasse	GRW Lazarettgürtel-Lazarettgasse-Idlhofgasse; Netzschluss im Bereich des Gürtelturms - Radroute Lazarettgürtel-Idlhofgasse	R	1	5		
Radweg entlang Eggenberger Gürtel (Kärntner Straße bis Friedhofgasse)	Errichtung Radweg entlang des Eggenberger Gürtels (Kärntner Straße bis Friedhofgasse); Kärntner Straße bis Josef-Huber-Gasse an der Ostseite, Josef-Huber-Gasse bis Friedhofgasse an der Westseite	R	1	5		VK-GT
Radverbindung Hohenstaufengasse-Fabriksgasse	Radverbindung Hohenstaufengasse-Fabriksgasse; Anpassung der Querung	R	3	5		VK-GT
Umgestaltung Gürtelturmkreuzung	Umgestaltung Gürtelturmkreuzung entsprechend "VK Entwicklungsgebiet Gürtelturm 2006"; Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	MV		5		VK-GT
Flächensicherung Gürtelturm-Konzept	Sicherung von Grundstücksflächen für die Maßnahmen aus dem "VK Entwicklungsgebiet Gürtelturm 2006"; Umsetzung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		5		VK-GT
Gürtelturm Lyonesse-Tower Wettbewerb; Begleitmaßnahmen	Gürtelturm Lyonesse-Tower; Umsetzung der Maßnahmen aus den Konzepten für das Entwicklungsgebiet Gürtelturm aus den Jahren 2006 und 2010; abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		5		VK-GT
Ausbau Steinfeldgasse (MIV, Geh- und Radweg) bei Realisierung des Gürtelturmkonzeptes	Ausbau Steinfeldgasse (MIV, Geh- und Radweg) entsprechend dem "VK Entwicklungsgebiet Gürtelturm 2006"; abh. von städtebaulicher Entwicklung	GV		5		VK-GT
Ausbau des Eggenberger- und Lazarettgürtels (3 Fahrstreifen, Geh- und Radweg) bei Realisierung des Gürtelturmkonzeptes	Ausbau des Eggenberger- und Lazarettgürtels (3 Fahrstreifen, Geh- und Radweg) entsprechend dem "VK Entwicklungsgebiet Gürtelturm 2006"; Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		5		VK-GT

### 6.1.3 Maßnahmenpaket 3: Messe-Quadrant



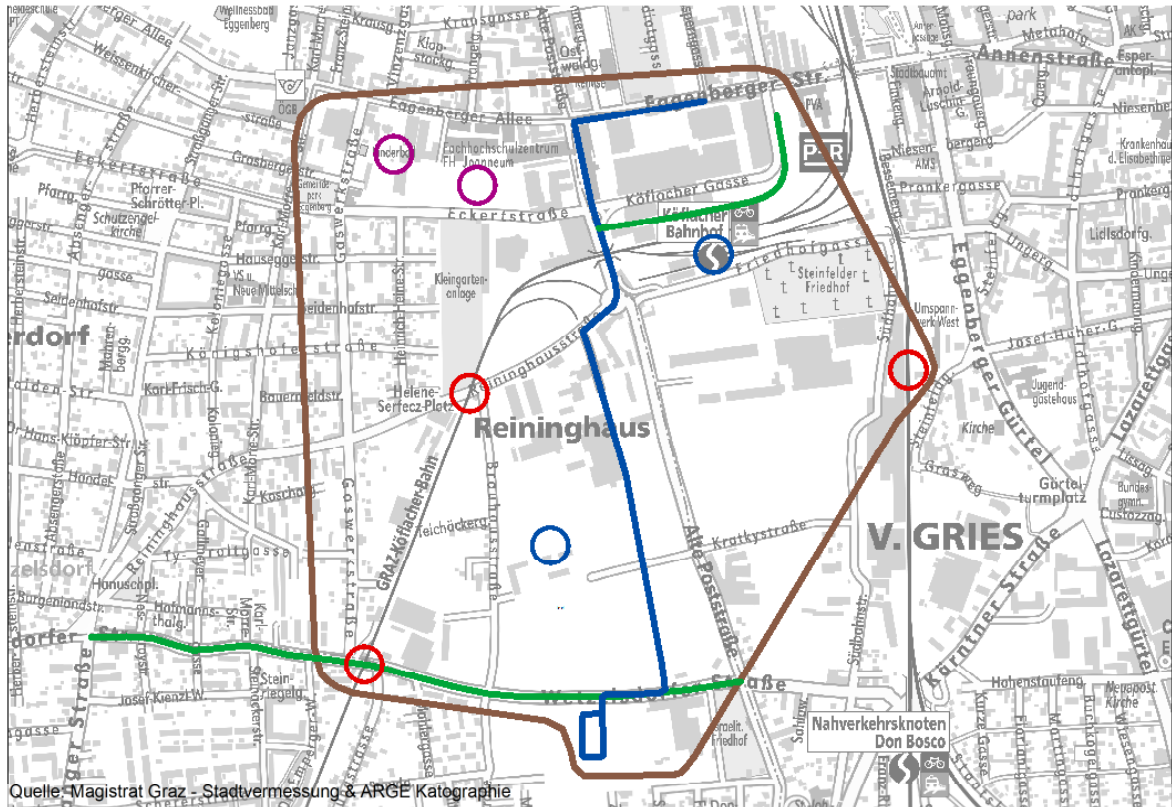
Quelle: Magistrat Graz - Stadtvermessung & ARGE Katographje

○ ÖV  
 ○ R  
 ○ F  
 ○ MIV  
 ○ GV  
 — ÖV — R — F — MIV — GV  
  Maßnahmenbereich



Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Flächensicherung Unterführung Fröhlichgasse - Conrad von Hötendorfstraße	Flächensicherung für Unterführung Fröhlichgasse entsprechend Verkehrskonzept "Messequadrant" Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	MIV		6		VK-MQ
Ausbau Conrad von Hötendorfstraße (Baumax - Schönaugürtel)	Ausbau Conrad von Hötendorfstraße entsprechend Verkehrskonzept "Messequadrant"; Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	MIV		6		VK-MQ
Ausbau der Kreuzungen Münzgrabenstraße - Moserhofgasse - Fröhlichgasse	Ausbau der Kreuzungen Münzgrabenstraße - Moserhofgasse - Fröhlichgasse entsprechend Verkehrskonzept "Messequadrant"; Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	MIV		6		VK-MQ

### 6.1.4 Maßnahmenpaket 4: Reininghaus

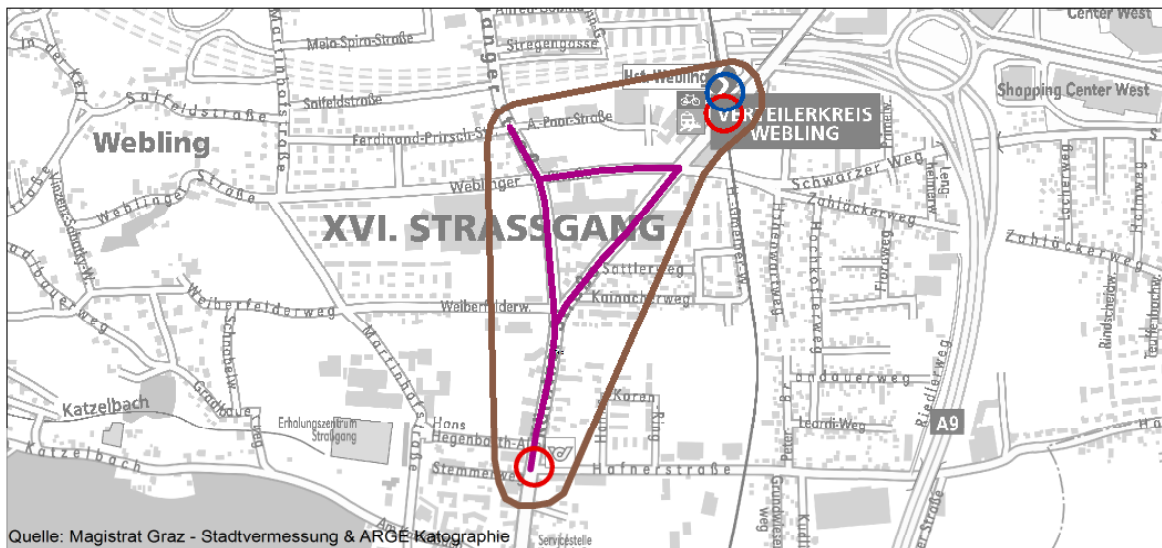


Quelle: Magistrat Graz - Stadtvermessung & ARGE Kartographie

- ÖV
- R
- F
- MIV
- GV
- ÖV
- R
- F
- MIV
- GV
- Maßnahmenbereich

Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Graz-Reininghaus vorläufige Buserschließung: Konzept / Planung und Realisierung	Konzept / Planung und Realisierung für die vorläufige Buserschließung für Graz-Reininghaus	ÖV	1	14		RP-RH
Unterführung "Josef-Huber-Gasse" Planung	UVP-Einreichprojekt für die Verlängerung der Josef-Huber-Gasse in Richtung Graz-Reininghaus; Unterführung der Marienhütte und ÖBB-Strecke und Verlängerung bis Alte Poststraße;	MV	1	5		RP-RH
GKB-Bahnunterführung Wetzelsdorferstraße: Planung und Umsetzung	GKB-Bahnunterführung Wetzelsdorferstraße: Planung und Umsetzung	MV	1	14		RP-RH
Graz-Reininghaus: Generelles Konzept Straßennetz	Graz-Reininghaus: Generelle Planung des Straßennetzes in Graz-Reininghaus vor städtebaulicher Entwicklung; anschließend Einreichplanung; Umsetzung in Abhängigkeit zur Stadtentwicklung; inkl. Neuplanung Straßenquerschnitt Wetzelsdorfer Straße (GRW-Projekt Land)	GV	1	14		RP-RH
Graz-Reininghaus: Umbau vorhandenes Straßennetz bzw. Neubau Straßennetz zur Erschließung der Quartiere entsprechend dem Generellen Straßenkonzept	Graz-Reininghaus: Umbau vorhandenes Straßennetz bzw. Neubau Straßennetz zur Erschließung der Quartiere entsprechend dem Generellen Straßenkonzept; tw. abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV	1	14		RP-RH
Straßenbahnverlängerung nach Graz-Reininghaus: Planung	Straßenbahnverlängerung nach Graz-Reininghaus: Planung	ÖV	1	14		RP-RH
Geh-Radweg Köflachergasse: Verlängerung bis Alte Poststraße	Ausbau Geh-Radweg vom derzeitigen Ende beim Hotel bis Anschluss GRW Alte Poststraße	R	1	14		
Geh-Radweg Wetzelsdorfer Straße WEST + Ost	GRW Wetzelsdorferstraße WEST + Ost: Teil 1 - Ost: Alte Poststraße bis GKB-Trasse Teil 2-West: GKB-Trasse -Straßanger Straße	R	1	15		
Nahverkehrsknoten Graz-Köflacherbahnhof: Erarbeiten eines Optimierungskonzeptes	Nahverkehrsknoten Graz-Köflacherbahnhof: Erarbeiten eines Optimierungskonzeptes	ÖV	2	14		
Unterführung "Josef-Huber-Gasse" Umsetzung	Realisierung Verlängerung der Josef-Huber-Gasse in Richtung Graz-Reininghaus; Unterführung der Marienhütte und ÖBB-Strecke und Verlängerung bis Alte Poststraße;	MV	2	5		RP-RH
Straßenbahnverlängerung nach Graz-Reininghaus: Umsetzung	Straßenbahnverlängerung nach Graz-Reininghaus: Umsetzung	ÖV	2	14		RP-RH
GKB-Bahnunterführung Reininghausstraße	GKB-Bahnunterführung Reininghausstraße: Planung und Realisierung; Flächenfreihaltung im Zuge BPL 14.21.0 "Alte Poststraße-Reininghausstraße" erfolgt	MV		14		
BPL 14.10.0 Eckertstraße (ehem. Siemenshalle): Mobilitätsvertrag und Begleitmaßnahmen	Evaluierung Mobilitätsvertrag: laufend Umbau Kreuzung Eckertstraße-Alte Post Straße - kurzfristige Variante (ohne Strab); Kreuzung Alte Post Straße-Eggenberger Allee: Errichtung Linksabbiegestreifen erforderlich; Gehsteigerrichtung und Grundabtretung durch den Bauwerber; Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		14		
BPL 14.06.0 Eggenberger Allee - Gaswerkstraße - Eckerstraße: Begleitmaßnahmen	Errichtung und Abtretung der Campusstraße (durch den Bauwerber); Umsetzung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		14		

### 6.1.5 Maßnahmenpaket 5: Webling



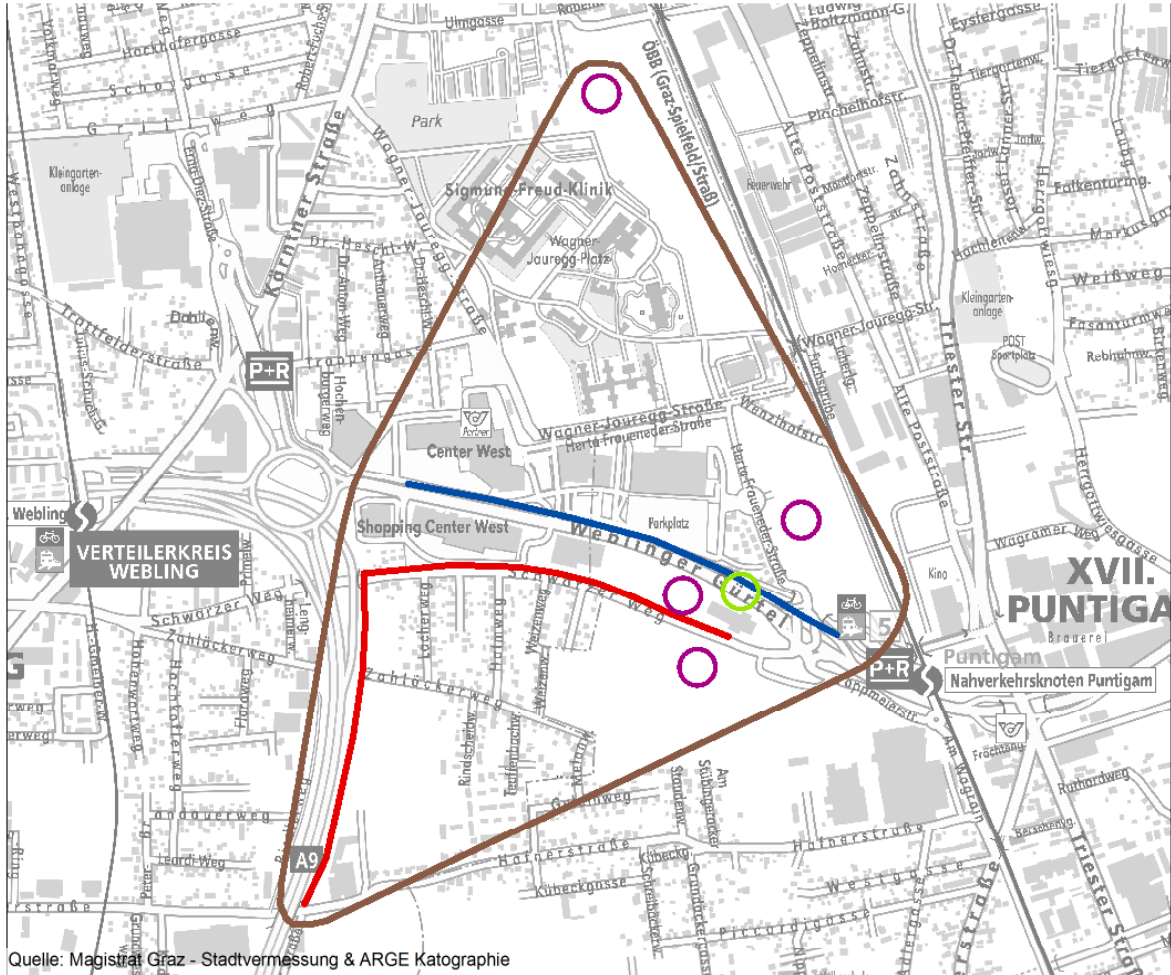
Quelle: Magistrat Graz - Stadtvermessung & ARGE Kartographie

○ ÖV  
 ○ R  
 ○ F  
 ○ MIV  
 ○ GV  
 — ÖV  
 — R  
 — F  
 — MIV  
 — GV  
   Maßnahmenbereich



Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Verkehrskonzept Webling (Kärntnerstraße - Webling Straße - Straßganger Straße): Planung	Planung für Straßenverbreiterung und Umorganisation des Querschnittes für Busspur und Radweg im Straßendreieck Kärntnerstraße - Webling Straße - Straßganger Straße	GV	1	16		Verkehrskonzept Kärntner Straße - Webling Straße
Planung Nahverkehrsknoten Webling	Erarbeitung eines Optimierungskonzeptes für den Nahverkehrsknoten in Webling	ÖV	2	16		
GKB-Unterführung Kärntner Straße	Errichtung einer GKB-Unterführung in der Kärntner Straße	MIV	2	16		Verkehrskonzept Kärntner Straße - Webling Straße
Verkehrskonzept Webling (Kärntnerstraße - Webling Straße - Straßganger Straße): Umsetzung	Umsetzung Straßenverbreiterung Kärntner Straße (4-streifiger Ausbau) + Umorganisation des Querschnittes (Busspur + Radweg) Kärntnerstraße - Webling Straße - Straßganger Straße); ohne Unterführung Kärntner Straße	GV	2	16		Verkehrskonzept Kärntner Straße - Webling Straße
Realisierung Nahverkehrsknoten Webling	Realisierung Nahverkehrsknoten Webling	ÖV	3	16		
Kreuzung Kärntner Straße - Hafnerstraße	Verbesserung der Leistungsfähigkeit für die Ausfahrt Hafnerstraße in die Kärntner Straße; weitere Wohnbauprojekte in der Hafnerstraße vorgesehen, sodass mit einer Verkehrssteigerung zu rechnen ist	MIV	3	16		

### 6.1.6 Maßnahmenpaket 6: Weblinger Gürtel

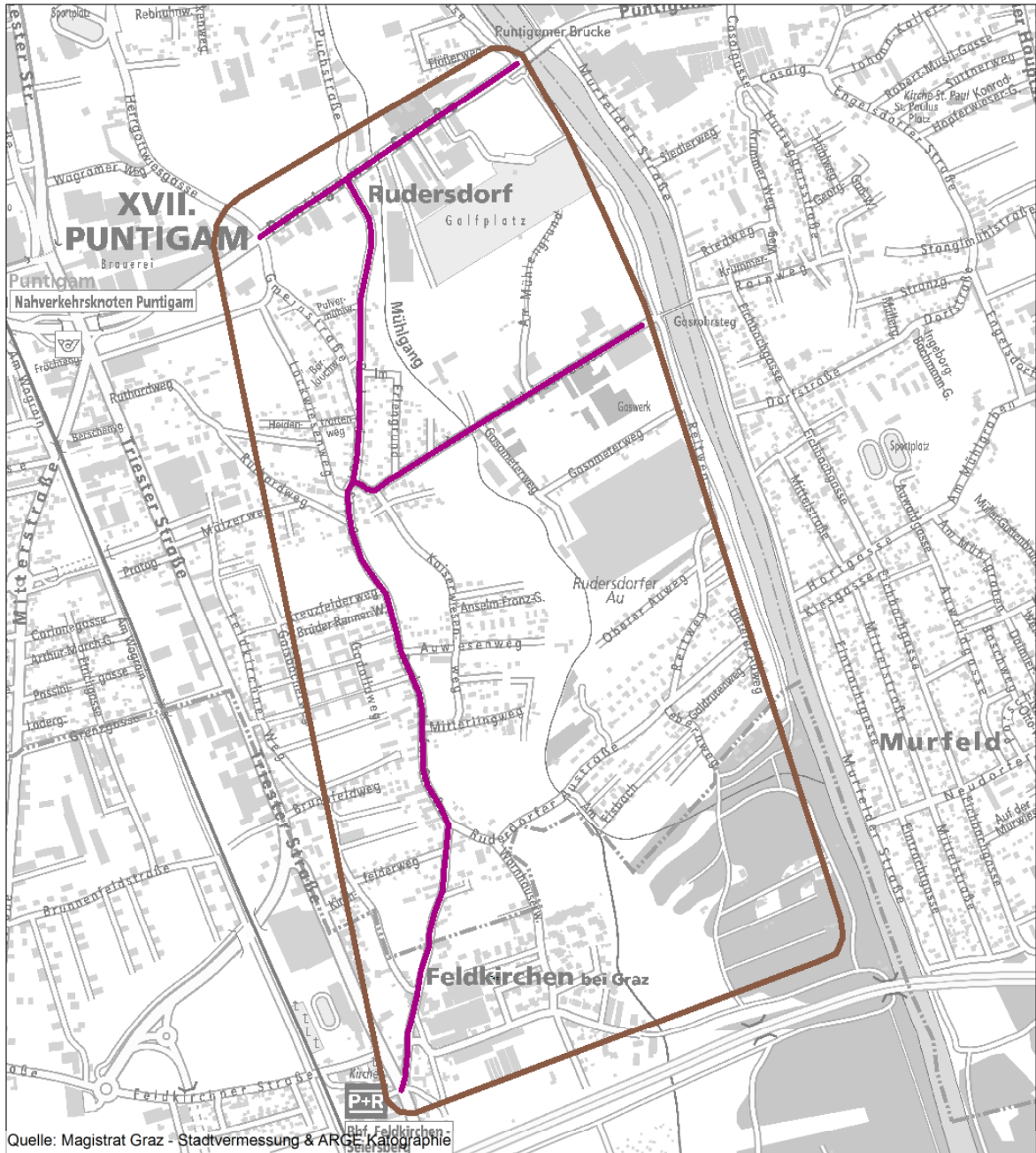


Quelle: Magistrat Graz - Stadtvermessung & ARGE Katographie



Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
A-9 Begleitstraße Planung	Planung der Begleitstraße entlang der A9 zur Entlastung der Siedlungsgebiete zwischen Autobahn und Triesterstraße sowie des Bereiches Straßgang	MV	1	16	17	SE-W STE - Aufschliebung Webling / A9 Begleitstr..
Zusätzliche Fuß- und Rad-Querungsmöglichkeiten am Weblinger Gürtel	Zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr am Weblinger Gürtel im Zuge der städtebaulichen Erweiterung erforderlich. Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	F		17		SE-W STE - Aufschliebung Webling / A9 Begleitstr..
Aufschließungsgebiet Schwarzer Weg - Weblinger Gürtel (Asset One) Begleitmaßnahmen zur Aufschliebung	Begleitmaßnahmen zur Aufschliebung: ÖV-, Fuß-Raderschließung erforderlich -> Maßnahmen zu entwickeln; Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		17		SE-W STE - Aufschliebung Webling / A9 Begleitstr..
BPL 17.11.1 Gröbl - NVK Puntigam - Weblinger Gürtel: Begleitmaßnahmen	BPL 17.11.1 Gröbl - NVK Puntigam - Weblinger Gürtel: Begleitmaßnahmen abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		17		SE-W STE - Aufschliebung Webling / A9 Begleitstr..
Sigmund Freud Klinik - Wettbewerb: Begleitmaßnahmen	Sigmund Freud Klinik - Wettbewerb: Begleitmaßnahmen; Im Zuge des städtebaulichen Wettbewerbes Verkehrserschließungsgutachten (Erschließung, Leistungsfähigkeit) Umsetzung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		17		
Gewerbegebiet Weblinger Gürtel: Erarbeitung eines Erschließungskonzept	Erstellung eines Erschließungskonzeptes für das Gewerbegebiet Weblinger Gürtel; Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		17		SE-W STE - Aufschliebung Webling / A9 Begleitstr..
Realisierung Verlängerung Straßenbahnlinie 5 bis Center West	Realisierung Verlängerung Straßenbahnlinie 5 bis zum Center West; Umsetzung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	ÖV		16	17	SE-W

### 6.1.7 Maßnahmenpaket 7: Rudersdorf



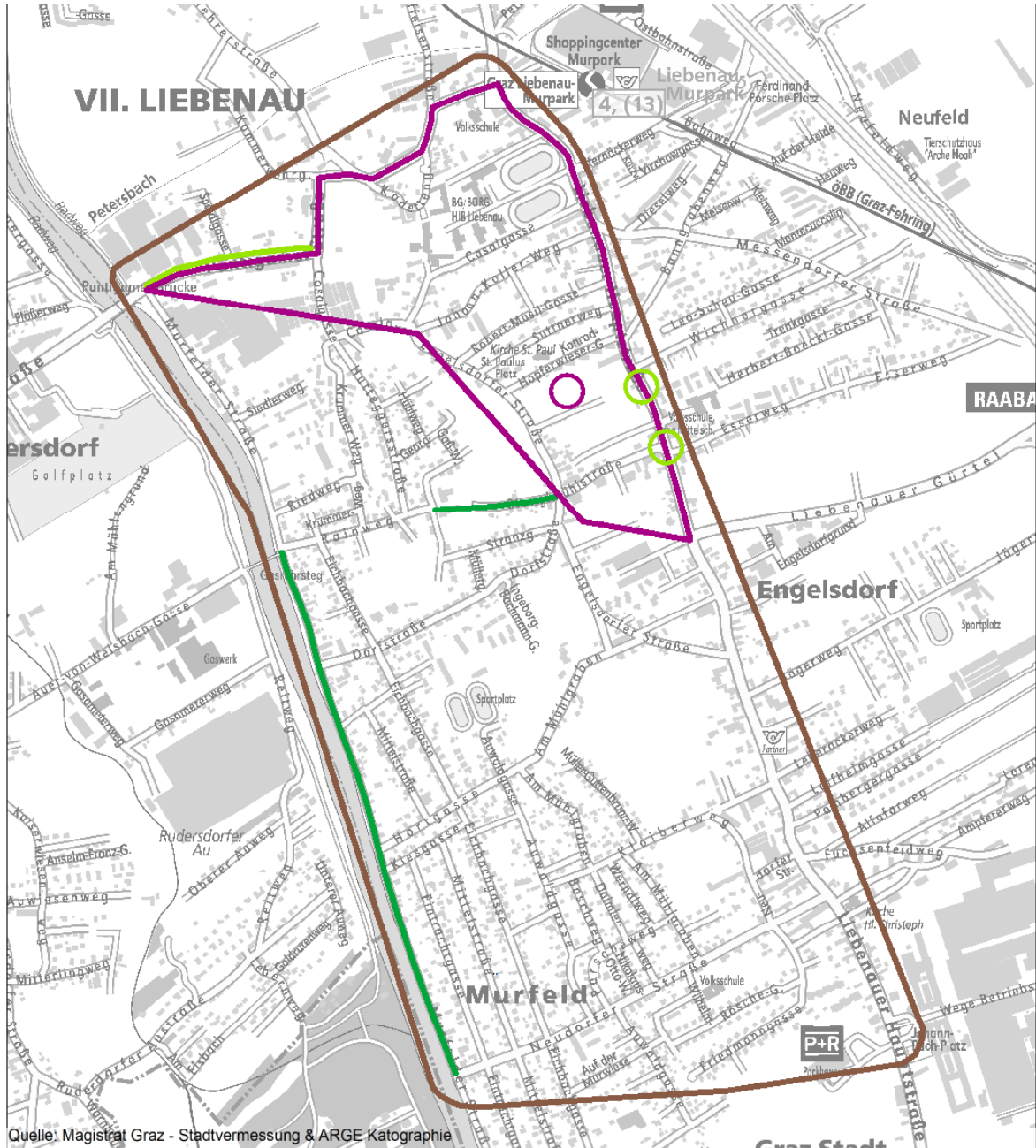
Quelle: Magistrat Graz - Stadtvermessung & ARGE Kartographie

- ÖV
- R
- F
- MIV
- GV
- ÖV
- R
- F
- MIV
- GV
- Maßnahmenbereich

Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Puntigamer Straße/ Puchstraße / Lagergasse / Herrgottwiesgasse: Erschließungskonzept Gewerbegebiete	Konzepterstellung für die Erschließung der Gewerbegebiete entlang der Puntigamer Straße (ehem. "Ackerengelände" und Gewerbegebiet Rudersdorf); Anbindung (niveaufreie Lösung) an die Puntigamer Straße;	GV	1	17		MP-P
Verkehrsberuhigung Rudersdorfer Straße: Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für die Rudersdorferstraße zur Reduktion des Durchgangsverkehrs entsprechend "VK Rudersdorferstraße"	GV	2	17		VK-RD



6.1.8 Maßnahmenpaket 8: Liebenau

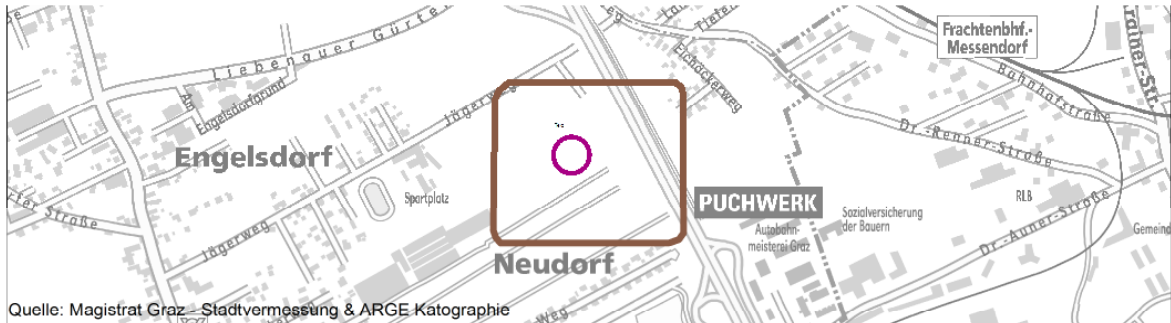


Quelle: Magistrat Graz - Stadtvermessung & ARGE Katographie

○ ÖV 
 ○ R 
 ○ F 
 ○ MIV 
 ○ GV 
 — ÖV 
 — R 
 — F 
 — MIV 
 — GV 
  Maßnahmenbereich

Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Radverbindung Stanglmühlstraße - Rainweg	Radverbindung Stanglmühlstraße - Rainweg als Netzschluss	R	2	7		SE-M, Verkehrskonzept Murfeld / Südgürtel Begleitkonzept
Radverbindung Murfelderstraße	Radverbindung Murfelderstraße zur Vervollständigung des Radwege- und -routennetzes	R	2	7		SE-M, Verkehrskonzept Murfeld / Südgürtel Begleitkonzept
Fußweg Puntigamerstraße, Casalgasse bis Murfelderstraße	Errichtung eines Fußweges in der Puntigamer Straße an der Nordseite von Casalgasse bis Murfelderstraße ;	F	2	7		
Begleitmaßnahmen Südgürtel: Verkehrsberuhigung Murfeld und Neuorganisation Liebenauer Hauptstraße	Maßnahmen entsprechend des "Verkehrskonzept Murfeld": Verkehrsberuhigung Murfeld und Umgestaltungsmaßnahmen in der Liebenauer Hauptstraße (Neuorganisation Straßenquerschnitt) im Zuge der erforderlichen Straßensanierung. Umsetzung ab 2017 (nach Südgürtelfertigstellung)	GV	2	7		SE-M, Verkehrskonzept Murfeld / Südgürtel Begleitkonzept
Liebenauer Hauptstraße: Gehsteige in den Bereichen Schule und HNr. 312	Gehsteigerrichtung in der Liebenauer Hauptstraße in den Bereichen Schule und HNr. 312	F	2	7		
BPL 07.13.0 Liebenauer Hauptstraße - Engelsdorferstraße: Begleitmaßnahmen	Umsetzung der erforderliche Maßnahmen im Zuge der Realisierung des BPL 07.13.0: Umbau Kreuzung Stanglmühlstraße mit VLSA und Ausbau Busspur bei Umsetzung zweiter Ausbaustufe (Abriss Tankstelle); Schaffung einer öffentlichen GRW-Verbindung zwischen Liebenauer Hauptstraße - Engelsdorfer Straße und Stanglmühlstraße; Umsetzung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		7		
Liebenauer Hauptstraße - Stanglmühlstraße: Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in der Liebenauer Hauptstraße im Bereich Stanglmühlstraße; Realisierung abh. von Umsetzung BPL 07.13.0 Liebenauer Hauptstraße - Engelsdorferstraße	F		7		

### 6.1.9 Maßnahmenpaket 9: Engelsdorf-Neudorf



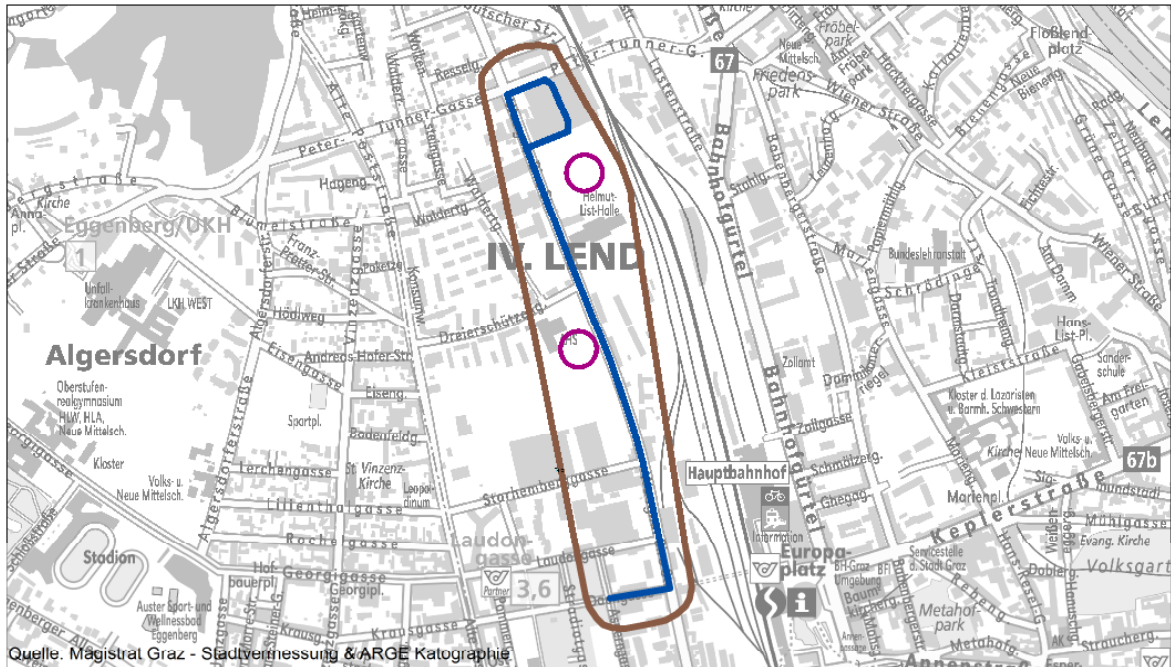
Quelle: Magistrat Graz – Stadtvermessung & ARGE Katographie

○ ÖV  
 ○ R  
 ○ F  
 ○ MIV  
 ○ GV  
 — ÖV  
 — R  
 — F  
 — MIV  
 — GV  
   Maßnahmenbereich



Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Stadtteilentwicklungskonzept Liebenau: Begleitmaßnahmen zur Aufschließung	Begleitmaßnahmen aus dem Stadtteilentwicklungskonzept Liebenau zur Aufschließung des Gebietes zwischen Liebenauer Hauptstraße, Liebenauer Gürtel, A2 und Alfafarweg; abhängig von der städtebaulichen Entwicklung	GV		7		SE-L

### 6.1.10 Maßnahmenpaket 10: Smart City Graz – Waagner Biro Straße



○ ÖV  
 ○ R  
 ○ F  
 ○ MIV  
 ○ GV  
 — — ÖV  
 — — R  
 — — F  
 — — MIV  
 — — GV  
  Maßnahmenbereich

Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Straßenbahnverlängerung Smart City Graz - Waagner Biro: Planung	Straßenbahnverlängerung nach Smart City Graz - Waagner Biro: Planung	ÖV	1	4		
Straßenbahnverlängerung Smart City Graz - Waagner Biro: Umsetzung	Straßenbahnverlängerung nach Smart City Graz - Waagner Biro: Umsetzung	ÖV	2	4		
Smart City Graz - Waagner Biro	Smart City Graz - Waagner Biro Maßnahmen entsprechend Mobilitätskonzept Smart City; Umsetzung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		4		
BPL 04.15.0 Waagner Biro Straße - ÖWG -ENW: Begleitmaßnahmen	Umsetzung der Begleitmaßnahmen bei Realisierung des BPL 04.15.0: Errichtung Geh-Radweg an der Waagner Biro Straße durch Bauwerber; abhängig von städtebaulicher Entwicklung; laufende Evaluierung des Mobilitätsvertrages	GV		4		

## 6.2 Maßnahmenpaket 20: ÖV-Maßnahmen

Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Verbesserung des vorhandenen ÖV-Angebotes bis 2021	Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung, zur Ausweitung der Betriebszeiten und für die Fahrplanstabilität entsprechend Infobericht September 2014	ÖV	1	Graz		
Fahrzeuginvestitionen ÖV bis 2021	Fahrzeuginvestitionen für Angebotsmaßnahmen und Streckenverlängerungen entsprechend Infobericht September 2014	ÖV	1	Graz		
Ausbau Werkstätten, Remisen, Busgaragen (HGL)	Ausbau der Remisen Steyergasse, Alte Poststraße und Garage Kärnter Straße für die neuen Fahrzeuge und die Fahrzeugverlängerungen	ÖV	1	Graz		
Pünktlichkeitsoffensive für Straßenbahn und Bus: Konzepterstellung	Erstellung eines Konzeptes zur Bus- und Straßenbahnbeschleunigung zur Sicherstellung der Pünktlichkeit (z.B. Busspuren, VLSA-Anmeldungen,...)	ÖV	1	Graz		
Mindesterschließungsqualität mit dem ÖV : Konzepterstellung	Mindesterschließungsqualität mit dem ÖV : Konzepterstellung	ÖV	1	Graz		
Buslinienführungen optimieren	laufende Adaptierung des ÖV-Angebotes in Abhängigkeit von der Stadtentwicklung	ÖV	1	Graz		
Haltestellenausbauprogramm	Haltestellenausbauprogramm: laufender Ausbau /Adaptierung; Ausstattung mit Warthäuschen usw.	ÖV	1	Graz		
Planung Straßenbahn Südwestlinie bis Hummelkaseme (= 1. Abschnitt)	Planung Straßenbahn Südwestlinie bis Hummelkaseme	ÖV	1	1	5	
Mindesterschließungsqualität mit dem ÖV: Umsetzung	Mindesterschließungsqualität mit dem ÖV: Umsetzung	ÖV	2	Graz		
Verbesserung des suburbanen ÖV-Angebotes	Beteiligung der Stadt Graz an der Weiterentwicklung des suburbanen ÖV-Angebotes	ÖV	2	Graz		
Erstellung eines langfristigen Straßenbahnbeschaffungsprogramms	Erstellung eines langfristigen Straßenbahnbeschaffungsprogramms	ÖV	2	Graz		
Regionalbusführung; Erstellung eines Konzeptes	Regionalbusführung: Erstellung eines Konzeptes für die Neuordnung der Führung der Regionalbuslinien in Graz	ÖV	2	Graz		
Planung Straßenbahn Südwestlinie 2. Abschnitt Hummelkaseme bis Grottenhofstraße	Planung Straßenbahn Südwestlinie 2. Abschnitt Hummelkaseme bis Grottenhofstraße	ÖV	2	15		
Straßenbahnnetzausbau Stufe III-Konzeption	Konzeption der langfristigen Straßenbahnnetzausbau (Straßenbahnausbau Phase III - nach Realisierung Südwestlinie 2. Abschnitt und Nordwestlinie)	ÖV	3	Graz		
Ausbau eingleisiger Streckenabschnitte auf den Straßenbahnlinien 1 und 5: Umsetzung	Ausbau eingleisiger Streckenabschnitte auf den Straßenbahnlinien 1 und 5: Umsetzung im Rahmen der jährl. Gleisbauarbeiten (Konzept vorhanden)	ÖV	3	Graz		
Realisierung Straßenbahn Südwestlinie bis Hummelkaseme (=1. Abschnitt)	Realisierung Straßenbahn Südwestlinie bis Hummelkaseme (=1. Abschnitt)	ÖV	3	5	15	
Planung Straßenbahn Nordwestlinie (bis Gösting)	Planung Straßenbahn Nordwestlinie (bis Gösting)	ÖV	3	4	13	
Realisierung Straßenbahn Nordwestlinie (bis Gösting)	Realisierung Straßenbahn Nordwestlinie (bis Gösting)	ÖV	3	4	13	
Realisierung Straßenbahn Südwestlinie 2. Abschnitt Hummelkaseme bis Grottenhofstraße	Realisierung Straßenbahn Südwestlinie 2. Abschnitt Hummelkaseme bis Grottenhofstraße	ÖV	3	15		

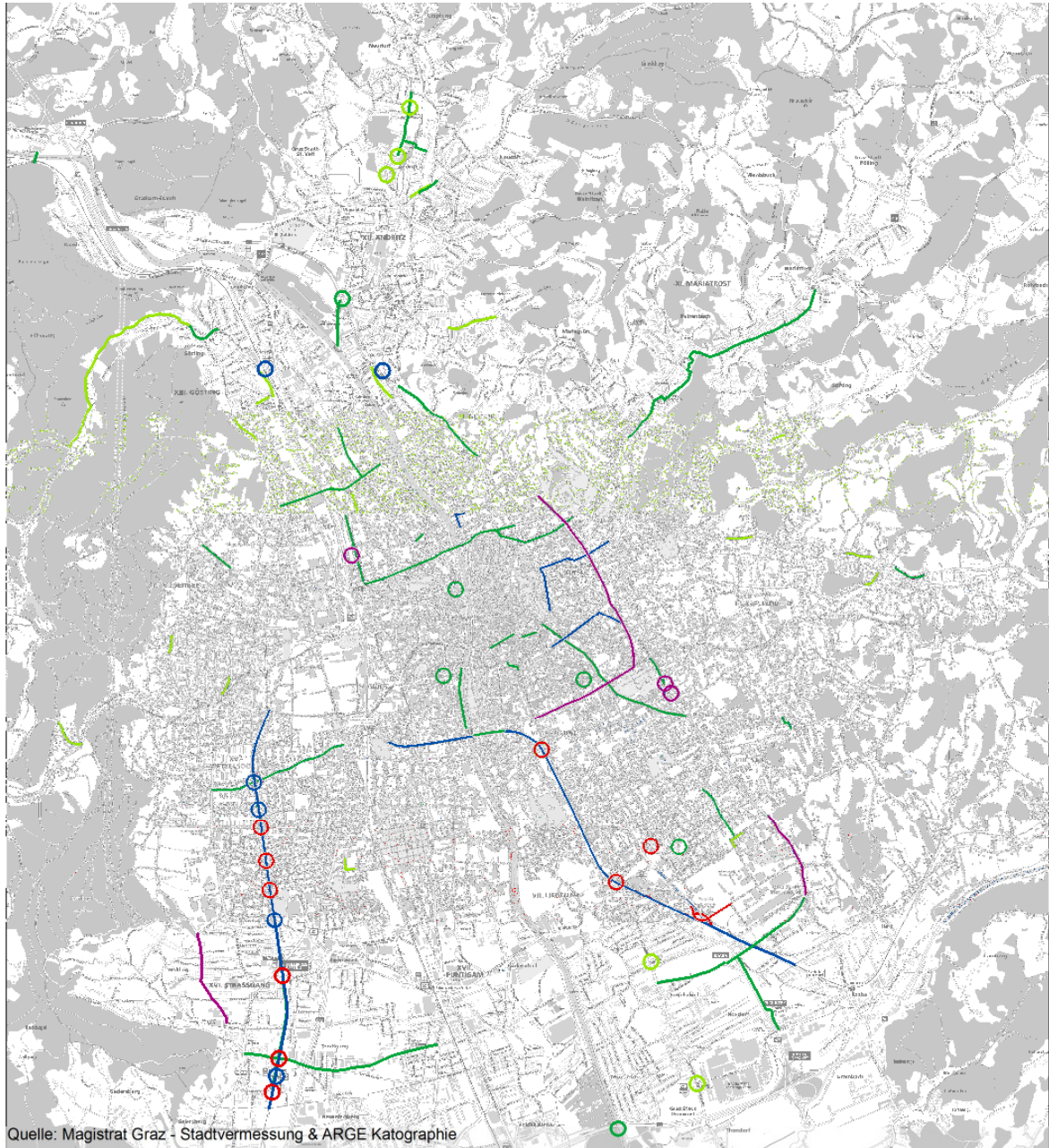
## 6.3 Maßnahmenpaket 21: Allgemeine Radverkehrsmaßnahmen

Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Sanierung von Unfallschwerpunkter im Radverkehrsnetz	Laufende Überprüfung und Sanierung des Radverkehrsnetzes als Verkehrssicherheitsmaßnahme	R	1	Graz		
Konzept für Fahrradstraßen	Erarbeitung eines Konzeptes für Fahrradstraßen in Graz (entsprechend Festlegung in der SIVO)	R	1	Graz		

## 6.4 Maßnahmenpaket 90: Bebauungspläne

Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
BPL 16.15.0 Ankerstraße - Straßganger Straße: Begleitmaßnahmen umsetzen	Maßnahmen im Zuge des BPL 16.15.0: Errichtung und Abtretung der öffentlichen Fuß- und Raddurchwegung; in weiterer Folge Lückenschluss zur Martinhofstraße; Evaluierung Mobilitätsvertrag; laufend	GV	1	16		
BV Triester Straße 34: Errichtung Busbucht und Grünstreifen, sowie Verbreiterung Geh-Radweg;	Errichtung einer Busbucht und eines Grünstreifens, sowie Verbreiterung des bestehenden Geh-Radweges in der Triester Straße Bereich Hausnr. 34. Im Zuge des dortigen Bauvorhabens wurden die dafür erforderlichen Flächen berücksichtigt.	GV	2			
Rosenberggürtel - Straßenraumgestaltung	Straßenraumgestaltung im Zuge der Bauvorhaben am Rosenberggürtel (entsprechend Flächenfreihaltung Ostgürteltrasse). Flächensicherung im Zuge der Bauvorhaben erfolgt.	GV	2			
BPL 12.12.0 Hügelweg-Scherweg: Begleitmaßnahmen	Gehsteigerichtung Hügelweg und Scherweg sowie Fahrbahnverbreiterung Hügelweg; Errichtung gemeinsam mit Rückhaltebecken bzw. abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		12		
BPL 07.04.1 Liebenauer Gürtel: Umsetzung Begleitmaßnahmen	Umsetzung der Begleitmaßnahmen aus dem BPL 07.04.1: Anbindung über Liebenauer Tangente inkl. VLSA; abhängig von städtebaulicher Entwicklung;	GV		7		
BPL 08.11.0 Sternäckerweg / Johann-Weitzer-Weg: Begleitmaßnahmen	Straßenbau / -gestaltung Sternäckerweg; abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		8		
BPL 17.18.0 Triester Straße - Wagramer Weg: Begleitmaßnahmen	BPL 17.18.0 Triester Straße - Wagramer Weg: Umsetzung abhängig von städtebaulicher Entwicklung; Maßnahmen entsprechend Verkehrsgutachten: Errichtung und Abtretung für Wagramer Weg durch Bauwerber Flächenvorsorge für 2. Gleis Straßenbahnlinie 5; Errichtung des P&R Puntigam	GV		17		MP-P
BPL 17.05.1 Lauzigasse: Umsetzung Begleitmaßnahmen	Umsetzung der Begleitmaßnahmen bei Realisierung des BPL 17.05.1: Geh-Radweg an der Südseite Lauzigasse (Länge ca. 200m); 2-gleisiger Ausbau Linie 5;	GV		17		
BPL 16.18.0 Straßganger Straße - Olga-Rudel-Zeynegasse : Begleitmaßnahmen	Umsetzung der Begleitmaßnahmen bei Realisierung des BPL: Straßenverbreiterung Straßganger Straße für ÖV-Trasse und Gehradweg (6 bis 10m); Umsetzung bei Bedarf	GV		16		
Timber in Town (Seifenfabrik): Begleitmaßnahmen	Umsetzung von Maßnahmen zur Erschließung des Areals für den ÖV, Fuß- und Radverkehr; abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		6		
BPL 08.15.0 Sternäckerweg: Begleitmaßnahmen	Umsetzung der Begleitmaßnahmen aus dem Verkehrerschließungskonzept bei Realisierung des BPL: Straßenplanung für Sternäckerweg, Buserschließung, Fuß-Raddurchwegung; Umsetzung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		8		
BPL 05.22.0 Niesenberggasse-Eggenberger Gürtel: Begleitmaßnahmen	Gehsteigverbreiterung und zusätzlicher Fahrstreifen in der Niesenberggasse	GV		5		
BPL 02.09.0 Elisabethstraße-Leonhardgürtel - Energie Steiermark: Begleitmaßnahmen	Fuß-Rad-Durchwegung durch das BPL-Areal (8m vertraglich gesichert) zur Verbindung Elisabethstraße - Leonhardstraße	GV		2		
05.21.0 Karlauer Straße - Rankengasse: Begleitmaßnahmen	Umsetzung der Begleitmaßnahmen bei Realisierung des BPL: Ausbau Busspur, Gehsteig, Fußgängerübergang; Flächensicherung im Zuge BPL erfolgt	GV		5		
Alte Poststraße - Feldgasse Wettbewerb: Begleitmaßnahmen	Umsetzung der Begleitmaßnahmen bei Realisierung des Bauvorhabens: Umorganisation Verkehrsführung (Einbahn Alte Post Straße) für Erschließung Wettbewerbsgebietes	GV		5		
BL 08.10.0 St. Peter Hauptstraße - Dr. Pfaffgasse: Begleitmaßnahmen	Umsetzung der Begleitmaßnahmen bei Entwicklung des Gesamtareals des BPL: Ausbau Dr. Pfaffgasse und Anbindung St. Peter Hauptstraße mit VLSA; abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		8		
BPL 04.17.0 Wiener Straße - Grüne Gasse	Flächensicherung für Verbreiterung Grüne Gasse und Wiener Straße im Zuge des BPL; Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		4		
BV Plüddemangasse 53: Errichtung Busbucht und Gehsteig in der Waltendorfer Hauptstraße	Errichtung einer Busbucht und eines Gehsteiges in der Waltendorfer Hauptstraße. Im Zuge des Bauvorhabens Plüddemangasse 53 wurden die dafür erforderlichen Flächen berücksichtigt. Umsetzung abhängig von Realisierung des Bauvorhabens	GV		9		
BPL 12.21.0 Radegunder Straße - Pfeifferhofweg: Pfeifferhofweg Gehsteigerichtung + Radegunderstraße Gehsteigverbreiterung im Bereich BPL-Gebiet	Maßnahmen aus BPL 12.21.0 Radegunder Straße - Pfeifferhofweg: Gehsteigerichtung Pfeifferhofweg, Gehsteigverbreiterung Radegunderstraße; zusätzliche Fahrbahnverbreiterung Pfeifferhofweg. Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	F		12		

### 6.5 Maßnahmenpaket 99: Sonstige Maßnahmen



Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Geh-Radweg Hafnerriegel: Durchstich	GRW - Durchstich gem. FläWi zwischen Hafnerriegel und Steyrergasse	R	1	6		
Geh-Radweg-Querung Weinzöttlstraße / Gabriachbach -Andritzbach - Verbindung der beiden neuen bachbegleitenden Geh-Radwege	GRW-Querung Weinzöttlstraße im Bereich Gabriachbach -Andritzbach; Verbindung der beiden neuen bachbegleitenden GRW	R	1	12		
Fußweg Stattegger Straße - Haltestelle, Rietleiche	Gehsteigerrichtung bei der Haltestelle "Rietleiche"	F	1	12		SE-A
Plüddemangasse – Friedensgasse: Mittelinsel für Schutzweg	Problem: Schutzweg über 2 Fahrstreifen; Errichtung von 2 Mittelinseln, in Kombination mit Einrichtung eines Busfahrstreifens	GV	1	9		
Plüddemangasse – Hans Brandstettergasse: Mittelinsel für Schutzweg	Problem: Schutzweg über 2 Fahrstreifen; Errichtung von 2 Mittelinseln, in Kombination mit Einrichtung eines Busfahrstreifens	GV	1	9		
Radweg Operring - Joanneumring (Entlastungsstrecke Jakominiplatz)	Operring - Joanneumring als Entlastungsstrecke für den Jakominiplatz	R	1	1		
Geh-Radweg-Verbindung Strasserhofweg - Stattegger Straße	Radwegverbindung vom Strasserhofweg zur Stattegger Straße. Realisierung in Abstimmung mit BPL 12.17.1 " Statteger Straße"; Errichtung Brücke über den Schöckelbach erforderlich;	R	1	12		
Geh-Radweg Andritzbach	Errichtung bachbegleitender GRW im Zuge des Hochwasserschutz-Projektes von der Abteilung Grünraum und Gewässer;	R	1	12		
Radachse Keplerstraße-Wickenburggasse-Parkstraße (Innenstadtring + Haupttradrouten 12): Erstellung eines Konzeptes zur Kapazitätssteigerung	Erstellung eines Konzeptes zur Erhöhung der Kapazitäten auf der stark frequentierten Radachse Keplerstraße-Wickenburggasse- Parkstraße (Teil des Innenstadtringes + Haupttradrouten 12)	R	1	1	4	
Gleisdorfergasse: Öffnung Einbahn für Radfahrer	Gleisdorfergasse: vorhandene Einbahn für Radfahrer gegen die Einbahn öffnen als Netzschluss	R	1	1		
Geh-Radweg Koßgasse-Friedensgasse-Plüddemangasse (entlang Friedhofsmauer St. Peter)	GRW Koßgasse-Friedensgasse-Plüddemangasse (entlang Friedhofsmauer St. Peter): Anbindung von St. Peter an das innerstädtische Radverkehrsnetz	R	1	2	8	
Peter Rosegger Straße (Haupttradrouten 11): Erstellung eines Konzeptes zur Kapazitätssteigerung	Erstellung eines Konzeptes zur Erhöhung der Kapazitäten auf der stark frequentierten Haupttradrouten 11 in der Peter Rosegger Straße zwischen Don Bosco und Straßgänger Straße	R	1	15		
Mariatroster Radweg (Haupttradrouten 5 bzw. Landesradweg R23): Erstellung eines Konzeptes zur Kapazitätssteigerung	Erstellung eines Konzeptes zur Erhöhung der Kapazitäten am stark frequentierten Mariatroster Radweg R23 (=Haupttradrouten 5)	R	1	11		
Radverkehrsführung Heinrichstraße zwischen Max-Mell-Allee und Geidorfplatz: Erstellung eines Konzeptes	Radverkehrsführung Heinrichstraße zwischen Max-Mell-Allee und Geidorfplatz: Erstellung eines Konzeptes	R	1	3		
Geh-Radweg-Errichtung Georgigasse - Abschnitt Schloßstraße bis Baiernstraße (Schule)	Verlängerung des bestehenden Geh- und Radweges in der Georgigasse bis Baiernstraße aufgrund der dortigen neuen Schulstandorten	R	1	14		
Geh-Radweg-Errichtung in der Gradnerstraße zwischen Straßgang und Puntigam	Errichtung eines Geh-Radweges in der Gradnerstraße zwischen Straßgang und Puntigam; Planung vorhanden, Neuordnung des Straßenquerschnittes + Grundstücksflächen erforderlich (Landesprojekt)	R	1	16		
Zukünftige Straßenbahntrasse über das Areal des Hirtenklosters: Ausbau als Geh- und Radweg	Zukünftige Straßenbahntrasse über das Areal des Hirtenklosters: Ausbau als Geh- und Radweg	R	1	4	13	
Kahngasse Gehsteig (Abschnitt Körösistraße bis Neugasse)	Gehsteigerrichtung in der Kahnstraße zwischen Körösistraße und Neugasse als Zugang zur Haltestelle	F	1	3	12	
Gehsteigerrichtung Baiernstraße Schulbereich	Gehsteigerrichtung Baiernstraße - Bereich Baiernbrunnen, Wunsch wg. Verbesserung Zugang zur Schule	F	1	14		
Gehsteig Anton-Kleinschegg-Straße	Errichtung eines Gehsteiges in der Anton-Kleinschegg-Straße im Abschnitt Exerzierplatzstraße bis Ibererstraße im Zuge neuer Bebauung	F	1	13		
Gehsteig Ziegelstraße: Viktor-Zack-Weg bis Inge-Morath-Straße	Gehsteigerrichtung Ziegelstraße: Viktor-Zack-Weg bis Inge-Morath-Straße	F	1	12		
Gehsteig Ziegelstraße: HNr. 62 bis Inge-Morath-Straße	Gehsteigerrichtung Ziegelstraße: HNr. 62 bis Inge-Morath-Straße	F	1	12		
Straßgänger Straße Nord - Ausbau Geh-Radweg (Bereich ehem. ÖAMTC)	Verbreiterung der Straßgänger Straße im Bereich ehem. ÖAMTC für Geh-Radweg; abhängig von Bauvorhaben	F	1	14		
St. Peter Hauptstraße Sanierung 2. Abschnitt (Sternäckerweg bis Hst. Messendorf-Heimgarten ) im Zuge dessen Errichtung Busfahrstreifen + Mehrweckstreifen + Gehsteig	St. Peter Hauptstraße Sanierung 2. Abschnitt (Sternäckerweg bis Hst. Messendorf-Heimgarten ) im Zuge dessen Errichtung Busfahrstreifen + Mehrweckstreifen + Gehsteig (Baulänge 1,0km)	GV	1	8		Südgürtel-Liebenauer Gürtel-St. Peter Gürtel (Landesprojekt)
Innere Gürteltrasse: Grundsatzentscheidung für die Freigabe der verordneten Flächen; Sicherung mit Beschluss des Fläwi 4.0	Trasse Geidorfgürtel (westl. Humboldtstraße) - Strassoldogasse - Leonhardgürtel - Merangasse- Ruckerberggürtel - Waltendorfer Gürtel: gesichert aus dem Ostgürtel-Konzept (Landesstraßenprojekt); grundsätzliche Aussage erforderlich wie mit den gesicherten Flächen umgegangen werden soll; Festlegung einer maximal erforderlichen Breite; Sicherung mit Beschluss des Fläwi 4.0	GV	1	Graz		
GKB-Eisenbahnkreuzungen Abstallerstraße und Trattfelderstraße	Maßnahmen auf Grund Auflassung der GKB-Bahn-Querungen Abstallerstraße und Trattfelderstraße	ÖV	1	16		
Stattegger Straße: Querungshilfen bei 3 Haltestellen (Rietleiche, Forstweg,Scherweg)	Errichtung von Querungshilfen bei 3 Haltestellen in der Stattegger Straße (Rietleiche, Forstweg,Scherweg) für den Zugang zu den Haltestellen	F	1	12		



Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
P&R Standort Andritz-Maut: Flächensicherung + Planung	Sicherung der Grundstücksflächen für den P&R-Standort Andritz (Bereich Weinzötlstraße-Grazer Straße) sowie Planung	ÖV	2	12		
Planung Nahverkehrsknoten Gösting	Planung und Vorbereitung für den Nahverkehrsknoten Gösting	ÖV	2	13		SE-G
Planung Nahverkehrsknoten Wetzelsdorf	Erarbeitung eines Optimierungskonzeptes für einen Nahverkehrsknoten in Wetzelsdorf	ÖV	2	15		
Nahverkehrsknoten Straßgang: Optimierungskonzept	Erarbeitung eines Optimierungskonzeptes für den Nahverkehrsknoten Straßgang	ÖV	2	16		
Nahverkehrsknoten Straßgang Optimierungskonzept umsetzen	Realisierung Nahverkehrsknoten Straßgang	ÖV	2	16		
Karl-Huber-Gasse - Neufeldweg: Kreisverkehr	Umbau der Kreuzung Karl-Huber-Gasse - Neufeldweg: Kreisverkehr oder Knoten mit VLSA	MV	2	7		
Liebenauer Gürtel: Errichtung begleitender Geh-Radweg	Errichtung eines begleitenden Geh-Radweges entlang des Liebenauer Gürtels: Netzverbindung Südgürtel bis St. Peter Hauptstraße über Liebenauer Gürtel und St. Peter Gürtel; Gesamtlänge ca. 1.700m; Landesprojekt,	R	2	7		
Radverbindung Ragnitz - Kainbach	Radverbindung Ragnitz - Kainbach -> Netzanbindung an den Landesstraßenradweg	R	2	10		
Radweg Stattegger Straße 2. Abschnitt: Stadtgrenze (Ursprungweg) bis Forstweg	Errichtung des 2. Abschnittes des Radweges in der Stattegger Straße: Stadtgrenze (Ursprungweg) bis Forstweg	R	2	12		SE-A
St.Peter Gürtel: Errichtung begleitender Geh-Radweg	Errichtung eines begleitenden Geh-Radweges entlang des St. Peter Gürtels: Netzverbindung Südgürtel bis St. Peter Hauptstraße über Liebenauer Gürtel und St. Peter Gürtel; Gesamtlänge ca. 1.700m; Landesprojekt,	R	2	8		
Geh-Radweg Conrad von Hötzendorfstraße - Grazbachgasse - Schönaugasse	Geh-Radweg <b>Netzschluss</b> Conrad von Hötzendorfstraße - Grazbachgasse - Schönaugasse als innerstädtischer Netzschluss	R	2	6		
Radfahrstreifen / Radweg Mandellstraße	Radfahrstreifen bzw. Radweg in der Mandellstraße	R	2	2		
Radfahrstreifen / Radweg Petersgasse	Radfahrstreifen / Radweg in der Petersgasse	R	2	2	8	
Geh-Radweg-Durchstich Peterstalstraße - Hohenrainstraße 21u	Geh-Radweg-Durchstich gem. Fläwi zwischen Hohenrainstraße und Peterstalstraße	R	2	8		
Geh-Radweg Jahngasse - Parkstraße (Verbreiterung) und Radverbindung Humboldtstraße zwischen Grabenstraße und Bergmangasse	Verbreiterung des bestehenden GRW zwischen Krz. Wickenburg./ Grabenstr. / Parkstraße bis Einmündung Jahngasse und Weiterführung zur Grabenstraße durch Öffnung der Busspur Humboldtstr.; für innerstädtischen Netzschluss; Planung vorhanden, Realisierung abhängig vom Land Steiermark	R	2	3		
Radverbindung Wienerstraße - Kleistgasse	Verbindung Wienerstraße - Kleistgasse als kleinräumige Radverbindung entlang der AVL wiederherstellen	R	2	4		
Ragnitzstraße - Sartorigasse: Sanierung der Engstelle	Sanierung der Engstelle Ragnitzstraße bei der Sartorigasse (bei Kapelle)	F	2	10		
Ibererstraße Gehsteig	Errichtung eines Gehsteiges in der Ibererstraße	F	2	13		
Fußweg Rudolfstraße Hnr. 224 bis 234	Errichtung eines Fußweges in der Rudolfstraße von Hnr. 224 bis 234 (Schulweg)	F	2	9		
Gehsteig Göstingerstraße (Negrelligasse Richtung Süden)	Gehsteigerrichtung in der Göstingerstraße im Bereich Negrelligasse in Richtung Süden	F	2	13		
Gehsteig Thalerseestraße: Abschnitt Steinbergstraße bis Hnr. 46	Gehsteigerrichtung in der Thalerseestraße im Abschnitt Steinbergstraße bis Hnr. 46	F	2	13		
Gehsteig Thalstraße (Schulweg)	Gehsteigverbreiterung in der Thalstraße, vorhandener Gehsteig zu schmal	F	2	13		
Gehsteig Stiftingtalstraße	Gehsteigerrichtung in der Stiftingtalstraße: Lückenschluss Hausnr. 138 bis 146	F	2	10		
Gehsteig Sternäckerweg im Bereich Sturm Trainingszentrum	Gehsteigerrichtung am Sternäckerweg im Bereich Sturm Trainingszentrum	F	2	8		
Gehsteig Babenbergerstraße 132- Wienerstraße	Gehsteigerrichtung in der Babenbergerstraße Bereich Hnr. 132; Wunsch von HS-NMS Fröbel	F	2	4		
Gehwegerrichtung Ulmgasse Hnr. 31 bis Hnr. 17	Errichtung eines Gehweges in der Ulmgasse im Bereich Hausnr. 31 bis Hnr. 17, dann Verbindung zur Kapellenstraße über BPL-Areal;	F	2	16		

Kurzbeschreibung der Maßnahmen	Beschreibung detailliert	VM	Frist	Bezirk1	Bezirk2	Projekt, in dem die Maßnahme angeführt wird
Realisierung Nahverkehrsknoten Gösting	Realisierung Nahverkehrsknoten Gösting ab 2020	ÖV	3	13		SE-G
Realisierung Nahverkehrsknoten Wetzelsdorf	Realisierung Nahverkehrsknoten Wetzelsdorf	ÖV	3	15		
Radverbindung Durchfahrt Minoriten	Radverbindung zwischen Marschallgasse und Mariahilferplatz durch Gestattung der Durchfahrt durch die Minoriten für Netzschluss	R	3	4		
Radwegbrücke über Petersbach südlich Petersbachstraße	Errichtung einer Radwegbrücke über den Petersbach südlich der Petersbachstraße als Netzschluss. Teilprojekt des Hochwasserschutzprojektes Petersbach-Banngrabenweg; Fremdgrundstücke dafür erforderlich	R	3	8		
GKB-Bahnunterführung Grillweg	GKB-Bahnunterführung Grillweg	MIV	3	16		
Verlegung der Straßenbahnlinie 1 (Universitätsanbindung)	Umlegung der Linie 1 im Bereich Universität: neue Streckenführung über Glacis, Zinzendorfsgasse, Leechgasse	ÖV	3	3		
Straßenbahnlinien 4 und 5: Neutrassierung im Bereich Langegasse – Körösistraße	Straßenbahnlinien 4 und 5: Neutrassierung im Bereich Langegasse – Körösistraße	ÖV	3	3		
Variobahneinsatz auf Linie 3 (Sparbersbachgasse, Schillerstraße)	Vorbereitungsmaßnahmen Variobahneinsatz auf Strablinie 3	ÖV	3	Graz		
Radverbindung Messegelände mit Murradweg: Radweg nördlich entlang der Ostbahn zwischen Murradweg am linken Murrufer und Schönaugasse	Anbindung Murradweg an Messegelände über Obere Bahnstraße, abhängig von 2-gleisigem Ausbau Ostbahn	R	3	6		
Geh-Radweg Gösting – Thal entlang des Thalbachs in Gösting	Verlängerung des Geh- und Radweges	R	3	13		
Radweg Weintzenstraße im Bereich Ursprungweg	Errichtung Radweg in der Weintzenstraße im Bereich Ursprungweg	R	3	12		SE-A
Radverbindung Raabweg - Dr. Auner Straße	Schaffung einer neuen Radverbindung Raabweg - Dr. Auner Straße (vorbei an der Straßemeisterei) als Netzschluss	R	3	7		
Radwegverbindung Kalvariengürtel - Peter-Tunner Gasse	Netzschluss Radverbindung zwischen Augasse und Alle Poststraße	R	3	4	14	
Radverbindung Grabenstraße zw. Hochsteingasse und Andritzer Reichsstraße	Schaffung einer Radverbindung in der Grabenstraße zw. Hochsteingasse und Andritzer Reichsstraße als direkte Verbindung von Andritz nach Geidorf zur Anbindung an das innerstädtische Radverkehrsnetz	R	3	3		
Geh-Radweg-Errichtung Grieskai von der Augartenbrücke bis Berta von Sütner Friedersbrücke	Geh-Radweg-Einrichtung am Grieskai von der Augartenbrücke bis zur Berta von Sütner Friedersbrücke als innerstädtischer Netzschluss am rechten Murrufer; Neuordnung des Straßenquerschnittes erforderlich (anstatt Parkplätze oder Bäume)	R	3	5		
Radverbindung Marburger Straße zwischen Dammweg und Messendorgrund	Schaffung einer Radverbindung in der Marburger Straße zwischen Dammweg und Messendorgrund als Netzschluss	R	3	8		
Fußweg Ragnitzstraße Bereich Kindergarten	Ragnitzstraße Fußwegerrichtung im Bereich Kindergarten	F	3	10		
Fußweg Weintzenstraße (Strasserhofweg - Ursprungweg)	Errichtung eines Fußweges in der Weintzenstraße vom Strasserhofweg bis Ursprungweg	F	3	12		
Anschlussstelle Styriastraße A2	Anschlussstelle Styriastraße A2	MIV	3	8		
Bahnunterführungen ÖBB- Ostbahn	Errichtung von Eisenbahnunterführungen entlang der Ostbahn (Fröhlichgasse, Liebenauer Hauptstraße)	MIV	3	Graz		
GKB-Bahnunterführungen in der Peter-Roseggerstraße, Grottenhofstraße und Harterstraße	Errichtung von GKB-Bahnunterführungen in der Peter-Roseggerstraße, Grottenhofstraße und Harterstraße	MIV	3	15		
GKB-Bahnunterführungen Schwarzer Weg, Gradnerstraße und Bahnhofstraße	Errichtung von GKB-Bahnunterführungen am Schwarzen Weg, in der Gradnerstraße und der Bahnhofstraße	MIV	3	16		
Geh-Radweg-Querung Kreuzung Stadlgasse - Karlauer Straße - Albert Schweitzer Gasse	Geh-Radweg-Querung Kreuzung Stadlgasse - Karlauer Straße - Albert Schweitzer Gasse als innerstädtischer Netzschluss zwischen Augartensteg und Oveerseepark. Umsetzung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	R		5		
Murbrücke zwischen Feldkirchen und Liebenau	Radwegbrücke über die Mur parallel zur Autobahn an der Südseite zur Verbindung Feldkirchen-Liebenau, Umsetzung abhängig von der ÖBB-Güterspange	R		7		
Bahnhof Nord Aufschliebung	Bahnhof Nord Aufschliebung	GV		5		
Zweigleisiger Ausbau GKB-Strecke im Stadtgebiet	Zweigleisiger Ausbau GKB-Strecke im Stadtgebiet	ÖV		Graz		
Zweigleisiger Ausbau Ostbahn	Zweigleisiger Ausbau der Ostbahn; keine Priorität, abhängig von Bund und Land	ÖV		Graz		
Radweg entlang GKB-Trasse in Straßgang	Radweg entlang der GKB-Trasse in Straßgang entsprechend Maßnahmenprogramm aus dem Vito-Projekt Straßgang; Umsetzung abhängig von 2-gleisigem Ausbau GKB-Strecke	R		16		VitTo-St
Radweg entlang GKB zwischen Schreinerstraße und Abstallerstraße	Radweg entlang der GKB-Strecke zwischen Schreinerstraße und Abstallerstraße ->Netzanschluss; abhängig von 2-gleisigem Ausbau GKB	R		15		
Geh-Radweg Bahnhofgürtel-West : Keplerstr. - Zollamtgasse - Stahlgasse	Geh-Radweg Netzschluss; im Rahmen städtebaulicher Wettbewerb ÖBB; ehem. Frachtgleisanlagen - Radroute Hbf - Bulme; abhängig von städtebaulicher Entwicklung	R		4		
Murbrücke Raach	Zwischen den beidseitigen Landesradwegen entlang der Mur als Netzverbindung; in Kraftwerksplanung Gratkorn als Kraftwerksbrücke enthalten, Realisierung abhängig von Kraftwerksbau	R		13		
Martinhofstraße (Ankerstraße bis Hans-Hegenbarth-Allee) und Weblinger Straße (westlich Straßganger Straße): Straßenausbau für Geh-Radweg bzw. Gehsteig und Buserschließung	Projekt im Zuge des Grünen Netzes: Neuerrichtung eines Geh-Radweges, Fahrbahnverbreiterung und Lösung für Oberflächenentwässerung; bei Buslinienführung über die Martinhofstraße ist die vorhandene Planung zu adaptieren. Gehsteigerrichtung in der Weblingerstraße; Realisierung abhängig von städtebaulicher Entwicklung	GV		16		

## 7 Zusammenfassung

Der vorliegende Maßnahmenplan soll den Handlungsrahmen für die städtische Raum- und Verkehrsplanung für die nächsten Jahre darstellen, um die in der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 genannten und politisch beschlossenen Ziele zu erreichen.

Diese Ziele sind durchaus ambitioniert, besonders im Hinblick auf Einhaltung der Emissionsgrenzwerte.

Für die Erreichung dieser Ziele ist es auch erforderlich, dass nicht nur die im Maßnahmenkatalog lokal angeführten Maßnahmen realisiert werden, sondern dass diese baulichen oder organisatorischen Maßnahmen durch die Schaffung eines entsprechenden Mobilitätsklimas unterstützt werden.

Graz hatte lange Zeit im Bereich der innovativen und auf Nachhaltigkeit zielenden Mobilitätslösungen eine Vorreiterrolle. Es gilt diese Rolle zu verteidigen. Die konsequente Umsetzung des Maßnahmenplans mit den vorgesehenen Realisierungszeiträumen ist dazu erforderlich.

**„Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind.“** Zitat Albert Einstein

Graz, Juni 2015

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kurt Fallast'.

DI Dr. techn. Kurt Fallast

## 8 Literatur, Unterlagen

Stadt Graz: Stadtentwicklungskonzept Graz STEK 4.0, beschlossen am 28.2.2013

Stadt Graz: Verkehrspolitische Leitlinie 2020 laut Gemeinderatsbeschluss vom 23.9.2010

Stadt Graz: Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz als Richtlinie zur Umsetzung der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020

Fallast, Tischler: Regionalverkehrskonzept Graz – Graz-Umgebung im Auftrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung

M.H. Zierer, K. Zierer: Zur Zukunft der Mobilität, VS Verlag Wiesbaden 2010

J. Schindler, M. Held: Postfossile Mobilität, VAS Verlag, Bad Homburg 2009

H. Holzapfel: Urbanismus und Verkehr, Vieweg+Teubner Verlag, Wiesbaden 2012

M. Adler: Generation Mietwagen, oekom Verlag München 2011

Ch. Merki: Verkehrsgeschichte und Mobilität, Eugen Ulmer Verlag, Stuttgart 2008

R. Petersen, K.O. Schallaböck: Mobilität für morgen, Birkhäuser Verlag Berlin 1995