

Dokumentation Stakeholder-Dialog vom 10. Mai 2023

Abteilung für Verkehrsplanung

Europaplatz 20, 8011 Graz

Tel.: +43 316 872-2891

mp2040@stadt.graz.at

[graz.at/verkehrsplanung](https://www.graz.at/verkehrsplanung)

1



Mobilitätsplan Graz 2040

Stakeholder-Dialog

Datum: 10. Mai 2023

Uhrzeit: 13.30 – 18.30 Uhr

Ort: Space 04, Kunsthaus

Teilnehmende Organisationen:
Menschenrechtsbeirat
Stadt Graz/ Straßenamt
TU Graz/ Städtebau
Stadt Graz/ Straßenamt
Stadt Graz/ Straßenamt
Arbeiterkammer - Verkehr
TU Graz/ STS Unit
Land Stmk./ FA.15
Verkehrsverbund
Kinderbüro
Stadt Graz/ Stadtbaudirektion
Ökoprofit/ Magna
Holding Graz Linien
FH Joanneum
Virtual Vehicle
Stadt Graz/ Stadtplanung
Verein Fahrgast
WKO Transport & Verkehr
ARGUS
WKO Steiermark
Land. Stmk./ Abt. 16
Kinderbüro
Stadt Graz/ Umweltamt
Regionalmanagement
Pendler:inneninitiative
MoVe iT
ARGUS
Holding Graz Linien
Stadt Graz/ Stadtbaudirektion



FH Joanneum
Walk Space
Siemens
Stadt Graz/ Büro Vizebürgermeisterin
Land Stmk/ Abt. 16
Arbeiterkammer/ Verkehr
Stadt Graz/ Senior:innenbüro
MoVe iT
Stadt Graz/ Büro Vizebürgermeisterin

Umsetzende Organisationen (Projektteam)
Stadt Graz/ Verkehrsplanung
Stadt Graz/ Stadtbaudirektion
StadtLABOR GmbH
con.sens Verkehrsplanung
TU Wien
Karl-Franzens-Universität
Rosinak und Partner



Programm

Moderation: Barbara Hammerl, StadtLABOR

ab 13:00 Uhr	Ankommen und Vernetzen bei Fingerfood und Getränken
13:30 Uhr	Begrüßung und Einführung durch die Abteilung für Verkehrsplanung
13:45 Uhr (inkl. aktiver Pause)	Impulsreferate <ul style="list-style-type: none">• Zukunft der urbanen Mobilität – <i>Harald Frey, TU Wien</i>• Ein kurzer Blick zurück – Analyse der Grazer Mobilität – <i>Mark Richter con.sens</i>• Der Mobilitätsplan Graz 2040: Zukunftsbild und Ziele – <i>Mark Richter, con.sens und Harald Frey, TU Wien</i>• Entstehungsprozess Masterplan Gehen – <i>Renate Platzer, Abteilung für Verkehrsplanung</i>
15:20 Uhr	Kaffeepause und Vernetzung
15:45 Uhr	Im Gespräch mit Vize-Bürgermeisterin Judith Schwentner
16:00 Uhr	Dialogtische – Runde 1 <ul style="list-style-type: none">• Analyseergebnisse Mobilitätskonzept 2020• Ziele des Mobilitätsplans Graz 2040• Masterplan Gehen
17:20 Uhr	Kaffeepause, Vernetzung, Tischwechsel
17:35 Uhr	Dialogtische – Runde 2 <ul style="list-style-type: none">• Erwartungen an den Prozess und Kooperationen für den Mobilitätsplan 2040
18:00 Uhr	Zusammenfassung und Ausblick auf die nächsten Schritte
ab 18:30 Uhr	Ausklang und Vernetzung



Ankommen, Vernetzen und erstes Stimmungsbild der Teilnehmer:innen



Begrüßung und Einführung

Die gezeigten Einführungsfolien der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz befinden sich im Anhang.



Impulsreferate

Die Präsentationsunterlagen zu den Impulsreferaten befinden sich im Anhang.

Dokumentation der Dialogische

Nachfolgend ist die Dokumentation der Dialogische zu den 4 Fragestellungen

- Analyseergebnisse Mobilitätskonzept 2020
- Ziele des Mobilitätsplans Graz 2040
- Masterplan Gehen
- Erwartungen an den Prozess und Kooperationen für den Mobilitätsplan 2040

zusammengefasst.

Sinngemäß ähnliche Wortmeldungen und Diskussionsbeiträge wurden darin zu Überbegriffen zusammengefasst und ausgewählte O-Töne verkürzt angeführt (*Anmerkung der Redaktion: Diese sind jeweils durch Strichpunkte voneinander getrennt.*)

Thema 1: Analyseergebnisse Mobilitätskonzept 2020

Teilen Sie die Analyseergebnisse oder haben Sie andere Interpretationen?

- > **Analyseergebnisse werden geteilt und sind wenig überraschend (10x)**
- > **Zahlen von 2021 für ÖV nicht repräsentativ und müssen hinterfragt werden (8x):** spiegelt nicht die Realität wider, denn die Corona-Situation war eine Ausnahmesituation (Lockdowns, Einbruch öffentlicher Verkehr); das Jahr 2021 wird im Land Steiermark nicht als Basisjahr herangezogen; Modal Split ist durch Corona beeinflusst
- > **Niedriger Umsetzungsgrad der Maßnahmen (5x):** durchschnittlich wurden nur 27% erreicht; Maßnahmen im Verkehr haben lange Vorlaufzeiten, vielleicht deshalb niedriger Umsetzungsgrad (träges System); geringe Umsetzung, weil Ziele vielleicht nicht realistisch waren; Management wurde nicht gut gemacht
- > **Modal Split (5x):** sanfte Mobilität verbessert, ÖV und MIV gleich, Push-Maßnahmen sind Schlüsselfaktor zur Reduktion; Rad ist als neue Infrastruktur mehr ins Bewusstsein gedrungen; Nachfrage ist da, nachlegen bei Infrastruktur; Wahrnehmung, dass in Graz immer eine Konkurrenz zwischen ÖV und Rad besteht; die ÖV-Zahlen blieben gleich und sind in den letzten Jahren nicht gewachsen, die Betrachtung sollte den Umweltverbund gesamt sehen und nicht zwischen Rad, Fuß und ÖV unterscheiden; es fehlen die Gründe des Scheiterns (warum wurden die Zahlen nicht erreicht); Gründe sind offen, warum Ziele nicht erreicht wurden
- > **Pendlerproblematik fehlt (4x):** Probleme der Pendler:innen finden keine Berücksichtigung; Kooperation mit Stadt und Umland erforderlich; Pendler:innen miteinbeziehen; Auspendler:innen nicht vergessen, z.B. Lehrpersonal



- > **Wohnbevölkerung im Umkreis von ÖV-Haltestellen (4x):** Veränderung in der Haltestellenerreichbarkeit (ÖV-Erschließung ist zurückgegangen); der Wert aus der Analyse vom MoKo 2020 ist nicht der gleiche wie der Ausgangswert, der für den Mobilitätsplan 2040 herangezogen wird (anscheinend wurde der Wert für den MP2040 neu berechnet); die Anbindung von neuen Wohngebieten (z.B. Greencity) ist mangelhaft und wurde nach Fertigstellung nicht verbessert (deswegen sind die Zahlen für Wohnbevölkerung im Umkreis von ÖV-Haltestellen unterschiedlich)
- > **Darstellung Status Quo (3x):** wichtige Basis für die weitere Arbeit; prozentuelle Zahlen sind gut, aber auch absolute Zahlen darstellen; Wachstum der Stadt Graz muss in die Gleichung miteinbezogen werden (Verhalten der neu zugezogenen Bewohner:innen)
- > **Monitoring / Milestones (3x):** fehlendes Monitoring und fehlende Jahresreihen sind Grund für niedrigen Umsetzungsgrad; Milestones fehlen im Projektmanagement (Umsetzungsgrad muss jährlich gemessen werden); es wäre wichtig mehr Zwischenziele zu setzen, um dann bei Nichterreichen der Zwischenziele die Maßnahmen zu verschärfen
- > Wieso wurden **Maßnahmen getroffen, die im MoKo nicht enthalten waren? (2x)**
- > Es hat sich **vieles getan, was man nicht bewusst wahrgenommen** hat. Auf Basis der Zahlen ist viel mehr passiert
- > **Schulwege / Wohnstraßen:** haben großes Potenzial für Verbesserungen im Mobilitätsverhalten. Die Aussage „X Wohnstraßen wurden umgesetzt“ wird anders eingeschätzt (sie wurden bloß verordnet, aber nicht umgestaltet, dies wäre aber sehr wichtig, damit Kinder sie zum Spielen annehmen)
- > **Nahversorgerausbau versus Kostensituation** der Händler: Nahversorger sterben

Wo sehen Sie die größten „Baustellen“/ Herausforderungen?

- > **Mobilitätsangebote und -Infrastruktur stärken und ausbauen (10x):** Multimodalität muss gefördert werden, letzte Meile Angebote stärken; bessere Infrastruktur für ÖV; Linienumlegung wäre ein großer Mehrwert sowie Verknüpfung mit Park & Ride; Ausbau der Infrastruktur; Durchgängigkeit der Infrastruktur ist wichtig (z.B. Radwege, Gehsteige, Priorisierung VLSA für Radverkehr); bei der Planung von Radinfrastruktur, nicht auf Zu-Fuß-Gehende oder den ÖV vergessen; Qualität in den ÖVs verbessern (z.B. durch WLAN)
- > **Finanzierung (6x):** die Herausforderung liegt in der ÖV-Finanzierung; Finanzierung von Projekten und Maßnahmen; breite politische Einigkeit und Finanzierung erforderlich; E-Mobilität wird forciert, da braucht es auch Angebot an Ladestationen (besonders in inneren Stadtbezirken); sprunghafte Kosten bei der Erhöhung des ÖV
- > **Pendler:innenproblem (4x):** Pendler:innen müssen miteinbezogen werden; Pendler:innenproblem muss mit regionaler Lösung behoben werden, nicht nur durch die Stadt; generell ist Kooperation mit Stadt und Umland erforderlich; Park & Ride Plätze schaffen und für schnelleren Weitertransport der Pendler:innen sorgen; Plätze für multi-/ intermodale Angebote ausbauen
- > **Datenerhebung, Monitoring und Konsequenzen aus Monitoring (4x):** muss ein größeres Thema werden; Erhebungstechnik muss berücksichtigt werden; es gibt keine Konsequenzen, wenn Ziele nicht erreicht werden



- > **Zeitlicher Horizont (4x):** Stadtplanung denkt in Jahrzehnten, für die Erreichung der Zielwerte muss weiter Ausdauer aufgebracht werden, Zwischenevaluierung notwendig (wenn nur Ziele definiert werden und keine Ergebnisse erzielt werden, verliert man die Bevölkerung); Tempo der Erreichung der Zielwerte muss gesteigert werden; aus dem Alltag merken wir, dass die Verkehrsplanung Jahrzehnte voraus ist. Im Sinne von: Es ist schon alles fixiert, was die nächsten Jahre passiert.
- > **Bewusstseinsbildung und Kommunikation forcieren (4x):** es ist eine Herausforderung, Privatpersonen (aber auch Firmen) von Car-Sharing zu überzeugen; das Verständnis und die Akzeptanz für Maßnahmen im Mobilitätsbereich ist unter der Bevölkerung eine Herausforderung (z.B. VLSA-Priorisierung für Straßenbahn und Radfahrer); Parkplätze wegnehmen ist extrem schwer in Graz (Angst vor Widerstand)
- > **Konkurrenzdenken zwischen Mobilitätsformen(3x):** Platzverhältnisse sind beschränkt, es braucht ein Miteinander der Mobilitätsformen, „Mobilitätsgarantie“ für jeden; Ausstechen von sanfter Mobilität untereinander, z.B. Smart City: Diskussion, ob durch eine 30km/h-Beschränkung die Straßenbahn ihren Takt halten kann
- > **Schutz verletzlicher Verkehrsteilnehmer:innen (3x):** Schutz für verletzliche Verkehrsteilnehmer:innen muss erhöht werden; sichere Infrastruktur für Radfahrer:innen (Markierungen, Einfärbungen, Tempolimits, Gestaltung öffentlicher Raum); sichere Schulwege; für Kinder sind schnelle Radfahrende fast Autos gleichzustellen; Elternverkehr gefährlichster Faktor für Schulen
- > **Partizipation (3x):** Partizipation auch im Bereich Mobilität möglich, in Österreich ist man aber 50 Jahre hinten nach; Partizipation muss in Österreich erst gelernt werden (auch eine kulturelle Frage vgl. Schweiz, Niederlande), es gibt oft eine stille Mehrheit und eine laute Minderheit; bei Beteiligung müssen die Argumente gut und klar formuliert werden
- > **Einkaufszentren vs. Nahversorger (3x):** Einkaufszentren bestärken Autoverkehr immer mehr, Warentransport größerer Einkäufe im ÖV nicht möglich; viele Nahversorger sperren zu, sodass die Wege wieder weiter werden, Stadtkerne sterben und man muss aufgrund der längeren Wege mit dem Auto fahren; in neuen Stadtteilen siedeln sich auch Nahversorger an
- > **Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmern (2x):** Akzeptanz untereinander und gegenseitiges Verständnis fehlen (Autofahrer:innen, Radfahrer:innen, Fußgänger:innen), würde Sicherheit erhöhen;
- > **Unterscheidung zwischen privater und beruflicher Mobilität:** ist notwendig, im privaten Mobilitätsverhalten ist viel möglich, aber im beruflichen Kontext kann man nicht immer frei wählen
- > **Beschränkte Platzverhältnisse:** knapper Raum in Graz ist herausfordernd
- > **Zusammenarbeit auf Verwaltungsebene:** jede Abteilung arbeitet für sich selbst, die umfassende Vision fehlt (wird aber langsam besser - Bsp. Reininghaus)
- > **viele Freizeitangebote verursachen Verkehr:** ohne die vorhandenen Freizeitmöglichkeiten, würde weniger Verkehr entstehen, Einzugsgebiete werden immer mehr ausgeweitet (mehr und weitere Wege können bewältigt werden); manche Angebote können jedoch nicht mit ÖV bewältigt werden
- > **Fokus auf mobilitätseingeschränkte Personen:** ist notwendig, wir müssen davon ausgehen, dass es zu einer Überalterung kommt



- > **Mut in Politik und Verwaltung ist erforderlich:** kein Zurückziehen auf rechtliche Positionen, Dinge ausprobieren und ehrlicher Dialog darüber was gut/nicht gut lief (Bevölkerung muss mitgehen, Stadt kann nicht alles allein schaffen)

Thema 2: Ziele MP 2040

Sind die vorgestellten Ziele und Zielwerte aus Ihrer Sicht nachvollziehbar, gibt es etwas zu ergänzen?

- > **Ziele sind nachvollziehbar (11x):** Land und Bund sowie technische Entwicklung sind zentral wichtig, um Ziele erreichen zu können; Unterschiede der Bevölkerung zwischen Stadt/Land in Bezug auf Individualverkehr, Auto wird nie ganz verschwinden; sektorale Ziele machen Sinn, „machbare Phasen“ definieren; wichtig sind das Bewusstsein unter der Bevölkerung und die politische Einigkeit zu den Zielen des Mobilitätsplans, es besteht die Gefahr, dass Mobilitätsthemen für den nächsten Wahlkampf instrumentalisiert werden; wichtig ist aufzuzeigen, was passiert, wenn nichts passiert (Drohszenario/“0-Szenario“/worst case); die Challenge für Zielerreichung ist, die Mobilitätswende zu etwas Positivem zu machen und nicht zu einem Verzicht; Kapazitäten schaffen, um Ziele überhaupt zu bewältigen; Ziele gehören permanent angepasst
- > **Ziele sind unrealistisch zu erreichen (8x):** Realisierung der Ziele ist nicht vorstellbar; bei diesem Tempo sind die Ziele nicht erreichbar; unrealistisch bis 2040 zu erreichen (Vorlaufzeiten, Eingreifen in Persönlichkeitsrechte, ÖV-Kapazitäten ausreichend? genug Busse/Straßenbahnen/Linien vorhanden dafür? kommunale Fahrzeuge oder Regionalbusse auf Null CO2 -> wie ist das möglich?); Ziele im Radverkehr unrealistisch (eher 25% als Ziel notwendig), Ziele im MIV kaum erreichbar, da man sich nicht traut Maßnahmen umzusetzen, Potential im Fußverkehr ist sehr gering; wenn in den 20 % MIV-Anteil auch der Produktionsprozess hineingerechnet wird, dann erreicht man die Klimaziele nicht; die Ziele sind sehr weit in der Zukunft, es müsste ein Zwischenziel 2025 geben und der Fokus sollte auf 2030 liegen (weil die Ziele 2040 den beschließenden Verantwortlichen so weit weg gelegen sehr egal sein werden); ÖV-Ziele sind gut, aber Umsetzung hält nach derzeitiger Perspektive nicht Schritt; die vorgestellten Ziele wirken unrealistisch; es ist fraglich, ob die erforderliche Infrastruktur überhaupt geschaffen werden kann; geplante Infrastruktur scheint Utopie zu sein
- > **Ziele sind nicht ambitioniert (4x):** unambitionierte Ziele angesichts Klimakrise und drohender Flächenkrise in Graz (Ziele für 2040 sollten für 2030 sein); Modal Split muss differenziert betrachtet werden (Winter und Sommer, Ein- und Auspendler, Hauptverkehrsmittel und Wege); Modal Split spricht nur die halbe der Wahrheit (mehr Einwohner:innen => mehr Autos, Zahlen müssten absolut gesehen werden)
- > **Ziele sind ambitioniert (3x):** Ziele sind ambitioniert (müssen sie auch sein); wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, müssen wir die Ziele des Mobilitätsplans erreichen (hoffentlich aus dem letzten Plan gelernt!)
- > **Ziele sind nicht nachvollziehbar (3x):** Ableitung der 80/20 Zielvorgabe wurde nicht nachvollziehbar dargestellt/erläutert; Zielwert 80/20 - warum 20 und nicht 25 oder 30 Prozent?; nur 30.000m² Verkehrsberuhigungsprojekte als Ziel- woher kommen die Zahlen (es braucht mehr)?



- > **Zielpfad fehlt (3x):** wie ist der Weg dorthin? Wichtig sind jährliche Ziele und die Veränderung muss dargestellt werden; die geplanten Ziele gehören permanent überwacht und angepasst; Ableitung der Ziele erläutern und nachvollziehbar darstellen
- > **Lücken in der Darstellung (3x):** es wurde nicht auf Elektroräder eingegangen, die alten Modal Split-Zugänge reichen nicht mehr aus; Bedarfsverkehr strategisch mitdenken; qualitative Ziele auch in Erfolgsmessung aufnehmen; wie ist der funktionale Verkehrsraum berücksichtigt
- > **Technologieoffenheit fehlt (2x):** Digitalisierung sollte auch dabei sein; Automatisierung muss auch früher oder später berücksichtigt werden
- > **Zukunftsbild von Graz fehlt (2x):** Perspektive fehlt, wie Graz 2040 aussieht (wächst Graz?); Zukunftsbild fehlt
- > **Ziele sind erreichbar (2x):** Radverkehr gut möglich, das abzuwickeln, aber Backup für Schlechtwetter usw. notwendig; Ziele scheinen als „hoffnungsloser Optimist“ erreichbar
- > **Bei der Analyse auf die einzelnen Sektoren eingehen:** z.B. Car-Sharing (es geht nicht nur um Klima, sondern auch um Ressourcen, in der Stadt ist die relevante Ressource die Fläche); wichtig ist die Radinfrastruktur, es braucht aber auch Garagen in den Gebäuden; es gibt bei den Kultureinrichtungen Pkw-Parkplätze aber keine Radgaragen; Pkw-Garagen gehören umgenutzt für den Radverkehr; Abdeckung der Lücken mit Micro-ÖV (vor allem ins Umland) ist sinnvoll
- > **Courage in der Diskussion:** strategische Diskussion ist gut, man muss sie mit dem Stadtentwicklungskonzept kombinieren
- > **Zahlen müssen überlegt werden:** Das bedeutet, dass man sich mit der Frage auseinandersetzen muss, wie viele Busse man konkret benötigt. Dabei ist ein Realitätsbezug essenziell, nicht nur utopische Ideen
- > **Übergeordnete Ziele wenig greifbar**
- > **Die sektoralen Zielen Digitalisierung, Mobilität für Alle und Dekarbonisierung** sind Querschnittsmaterie (müsste eine andere Ebene sein), Wirtschaftsverkehr wird marginal behandelt (ein bisschen City-Logistik wird nicht reichen); Zustellung von Gütern, sowohl für Privatpersonen als auch für die Wirtschaft, ist ein wichtiger Faktor in der Mobilität; Mobilitätsmanagement: Ausschließlich Mobilitätsverträge ist zu wenig. Es braucht dynamische Ansätze, z.B. Zufahrtsbeschränkungen, Parkraummanagement, etc. Es fehlt der Bezug zur Automatisierung.

Wie muss sich die Grazer Mobilität entwickeln, damit die übergeordneten Ziele erreicht werden?

- > **Ausbau des ÖV (12x):** Angebot und Leidensdruck schaffen Nachfrage (Mobilität muss bewusster gewählt werden); Push-Maßnahmen, ÖV und Rad und Fuß extrem ausbauen und danach erst Auto unattraktiv machen, das Angebot muss da sein; Politik muss Vorreiterrolle sein (sie müssen es leben und sich so verhalten im Alltag (Rad statt Auto usw.); Attraktivität des ÖV stärken (Klimaticket kann in Bezug auf den Pendler:innenverkehr viel verändern, gratis ÖV, pünktlicher, sauberer, effizienter, zu Randzeiten verbessert, massives Umdenken und Förderungen erforderlich); Wandel weg vom MIV (neue Services); Infrastruktur massiv ausbauen (Radinfrastruktur, mehr Platz, barrierefrei und altersadäquat, konkret eine bessere Infrastruktur in Gösting, Anbindung an den ÖV wichtig, Micro-ÖV einbinden, also ein dichtes Netz auf Hauptlinien, wobei der Rest on Demand sein sollte, derzeit sind

außerdem E-Taxis doppelt so teuer als Hybrid Fahrzeuge, verbesserte Lade-Infrastruktur, dabei würde sich eine Ladeplattentechnologie direkt bei Standplätzen anbieten); viele kommen nicht mehr in die Stadt, wenn sie nicht mit dem Auto fahren können, liegt auch an der ÖV-Anbindung; Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Kontrolle davon wichtig; Angebote an die Nutzer:innen gehören optimiert: Apps, neue Technologien, Verbindungen besser zu nutzen, gehören entwickelt, lesbare Fahrpläne etc.; Bestehendes muss man besser vermarkten und Angebote an Nutzer:innen kommunizieren

- > **Platzbedarf (6x):** Stellplätze in Kurzparkzonen; ruhender Verkehr (Auto in Tiefgaragen oder Innenhöfe, aber im Ö-Gut sind sie im Weg und nehmen Platz weg); Parkplatz reduzieren, Flächen(um)verteilung im öffentlichen Raum jetzt starten; weniger Platz für den MIV als Selbstregler ist erforderlich; MIV auf öffentlichen Straßen reduzieren und so Platz schaffen; Maßnahmen wie Parkplatzverknappung führt Leute in den ÖV; beim Radverkehr geht es nur um Platzumverteilung und um keine großen Investitionen; auch jetzt werden 6 von 10 Wegen nachhaltig zurückgelegt, die Platzverteilung auf der Straße spiegelt das nicht wider
- > **Pendler:innen (5x):** Grazer Mobilität muss zur steirischen werden, selbst wenn der Radverkehr innerstädtisch forciert wird, werden die Pendler:innen nicht wegfallen; Umsteigepunkte für Pendler:innen (bei einem guten Radverkehrsnetz in der Stadt Graz können Pendler:innen auch vom ÖV auf das Rad umsteigen); über Stadtgrenzen hinaus denken; Nahverkehrsknoten Gösting für den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr
- > **Finanzierbarkeit (3x):** Maßnahmen müssen leistbar und finanzierbar sein
- > **Messung/ Datenerhebung/ Monitoring (3x):** Stadt soll ein KPI (Keep Performance Indikator) Set festlegen (Indikatoren, Messungen, Jahresreihe =>Datenscockpit); das Umsetzen von verkehrsberuhigten Zonen muss schneller erfolgen; Personal muss nachgerüstet werden, Mittel sind irgendwo vorhanden und sollten nicht das Thema sein; nicht nur Zählstellen, sondern mehr Daten, Simulation usw. müssen gesammelt und bereitgestellt werden (qualitativ und quantitativ erfassen, was Menschen bewegt)
- > **Dialog mit Betroffenen / Einbindung (3x):** Verkehrsplanung sollte sich generell stärker mit den Betroffenen auseinandersetzen; Bewusstseinsbildung notwendig; gemeinschaftliche Lösungen bei Planungen, Überlegungen sowie der Umsetzung
- > **Transparenz (2x):** Kultur der Transparenz; Zwischenziele 2030/35 und Erreichung der Ziele transparent veröffentlichen; Verwaltung muss sich mehr öffnen (oft auch ein Ressourcenproblem, Stichwort Grünraumoffensive: es passiert viel, wird aber kaum kommuniziert, soll keine Polit-PR-Show sein)
- > **Umdenken auch bei Nahversorgern (2x):** Lidl und Hofer stellen sich auch nicht mehr allein irgendwo hin, Mischnutzung in Siedlungen oft schwierig (Lärmbelästigung usw.); Geduld für die Akzeptanz notwendig, Erdgeschoße oft nicht genutzt da Mehrwert von Wirtschaftsbetrieben oft nicht gesehen wird; Trend zu Nahversorgern (wenn neue Siedlungen entstehen, siedeln sich klassische NV sowieso an); die Nahversorgung muss funktionieren für Einkauf, Kindergarten, Arbeit, etc.

- > **Klimaneutral unterwegs sein:** aktiv und elektrisch, gute Idee Bäume zu pflanzen, muss aber sehr früh in der Planung berücksichtigt werden, im Nachhinein nicht immer möglich (Stromleitungen usw.), andere Arten der Beschattung erforderlich
- > **Kultur für sanfte Mobilität etablieren:** z.B. Ausbau von Mobilitätsmanagement. gibt's schon für Schulen, aber in einem sehr starren System. Eventuell auch auf Eltern erweitern

Wie sind die Menschen in Graz 2040 klimafreundlich, zeiteffizient und leistbar unterwegs? (gewünschte / utopische Zukunftsbilder zur Mobilität in Graz 2040)

- > **Sanfte Mobilität im Verbund (9x):** am effizientesten zu Fuß und mit dem Fahrrad (abhängig von Wohnort und Arbeitsplatz); digitale, all-inclusive-Mobilität wünschen; Bürger:innen machen das, wo sie einen Vorteil haben; gesamtes Mobilitätsangebot denken (durchgehende Wegekette, Angebote schaffen, um Kfz nicht mehr zu brauchen); alles zu Fuß und Rad und dann ÖV und dann erst Auto (aber Car-Sharing statt eigenem Auto, E-Fahrzeug); multimodal, geringerer MIV-Anteil; Fahrrad (Geschwindigkeit, Zeiteffizienz, etc. sind damit am besten); verstärkt Home-Office wo möglich, MIV Fahrverbote, gutes ÖV Angebot, Rad- und Fußweg; mehr Fuß, mehr Rad, mehr Kooperation mit Umland, was noch über bleibt mit E-PKW; Car-Sharing Service, leise Straßen, Kinderwegenetze, schnelle und langsame Radwege; alle Bedürfnisse des täglichen Lebens in der Nähe erledigen können (Stadt der kurzen Wege); Ausbau ÖV-Infrastruktur; MaaS zentral wichtig für nächste Schritte
- > **Leistbarkeit (2x):** Mobilität der Zukunft hängt davon ab, wie sie sich Grazer:innen leisten können oder wollen; Entwicklung von Arbeitswelt/Handel/Industrie, Work Life Balance; öffentlicher Verkehr kostenlos, über Steuern, Parkgebühren, Tourismusabgaben... finanziert
- > **keine Straßen mit doppelten Parkplätzen**
- > **Schnellboot auf der Mur:** Nord-Süd-Verbindung mit max. 2 Stationen in der Stadt

Thema 3: Masterplan Gehen

Welche Bedürfnisse gibt es aus Sicht Ihres Unternehmens/ Ihrer Organisation beim Zu-Fuß-Gehen?

- > **Sicherheit (9x):** man sollte generell mehr Rücksicht auf die schwachen Nutzer:innen nehmen; dabei sind kleine Details wichtig (bauliche Trennung von Kfz-Verkehr zu ÖV-Haltestellen); soziale und verkehrsbezogene Sicherheit (z.B. Geschwindigkeitsunterschiede von Verkehrsteilnehmer:innen), sowie technische Sicherheit
- > **Attraktivität und Diversität (7x):** wie/ob Menschen gerne zu Fuß gehen, hängt von dem Umfeld ab, in dem sie sich bewegen, dabei ist die Umgebung ein wichtiger Motivator; Wege sollen Spaß machen, Selbständigkeit, Aneignung sind relevante Themen; Erdgeschoss müssen attraktiver und abwechslungsreicher werden; Gehen braucht Aufenthaltsqualität, wie zum Beispiel Sitzgelegenheiten, Gastro, Schatten; MIV macht das zu Fuß gehen sehr unattraktiv, es braucht schöne Wege mit weniger MIV, auf einem attraktiven Weg gehen Kinder sehr gerne, bei einer faden 300 m langen Strecke wollen Kinder keine 10 m gehen (beim Gehen sind Kinder ein Riesenthema)



- > **Platzverteilung (5x):** mehr Platz; keine KFZ, die in den Gehweg ragen, ausreichende Breite notwendig (auch ausragende Gebäudeteile sollen keine Verengung schaffen), ausreichend Ladezonen vorsehen, um zugeparkte Gehwege zu verhindern; bauliche Trennung von Geh- und Radwegen
- > **Barrierefreiheit und altersadäquate Infrastruktur (3x):** mit dem Alter ändert sich die Mobilität, Querungen und Durchwegungen sind wichtig; keine großen Umwege, sondern Abkürzungen verwenden; für Senior:innen hat der Masterplan einen anderen Stellenwert bzw. Erfordernisse als für junge Menschen (Menschen ab 65 J. (=Lebensphase 3)), sie wollen möglichst lange in der dritten Lebensphase bleiben (Phase 4 = Pflege); Teilhabe am gesellschaftlichen Leben muss erhalten bleiben, Mobilität im Alter muss unterstützt werden. Ältere Menschen haben oft Angst vor dem Verkehr z.B. vor dem Radverkehr bei gemischten Geh und Radwegen.
- > **Ampelschaltung (2x):** Ampelzeiten sind derzeit zu kurz, trotz Zebrastreifen haben Trams derzeit Priorität, diese sollte jedoch bei Fußgänger:innen sein; Verkehr könnte durch effiziente Ampelschaltung verbessert werden (jedoch auf welche Kosten?); Wartezeiten für Zu-Fuß-gehende bei VLSA verkürzen, speziell bei Umsteigepunkten zum ÖV (z.B. durch Überführung)
- > **Schnittstellen mit ÖV-Knoten** verbessern: kurze Wege, ÖV-Anbindung fußläufig erreichbar machen; genauere lokale Betrachtung einzelner Standorte nötig
- > **Grundlagenwissen durch mehr wissenschaftliche Arbeiten:** Querungsverhalten, Aufenthaltsqualität, Elastizitäten, etc. Dieses Wissen sollte in den Abteilungen vorhanden sein und es braucht mehr Abstimmung zwischen den Abteilungen (es sollte nicht jede:r immer auf den eigenen Standpunkt beharren, es braucht einen Verzicht für ein Gesamtoptimum)

Was braucht es, damit diese Bedürfnisse erreicht werden können?

- > **Gestaltung der Fußwege – Attraktivität (8x):** mehr Bepflanzung mit Einbeziehung der Bewohner:innen (Pflanztröge und erdgebunden), Oberflächengestaltung; Fußwege müssen ästhetisch attraktiver werden (Stichwort flanieren); Schatten, Sitzgelegenheiten, Begrünung, Leben in die Quartiere bringen (Gastronomie); Eigentümer:innen sind verantwortlich für Schönheit der Gasse
- > **Sicherheit (6x):** sichere Schulwege; es braucht ein Umdenken; vor allem den Blick auf Kinder werfen, Kontrollen (Geschwindigkeit, ...); Menschen brauchen die Sicherheit, dass sie gefahrlos gehen können; Thema Kriminalität
- > **Ausbau von Infrastruktur und Angeboten (5x):** ohne Apps können die Leute sich oft nicht mehr orientieren; Zebrastreifen, schnelle Wege durch Siedlungen; Haltestelle zwischen Hauptplatz und Jakominiplatz (weite Wege für eingeschränkte Personen); Einkaufsservice für z.B. ältere Menschen andenken; Barrierefreiheit, gute Anbindung zu TIM-Knoten
- > **Bewusstseinsbildung (5x):** Kampagnen für das zu-Fuß gehen (Graz in 10.000 Schritte – Buch); man muss Leuten bewusst machen, was für negative Auswirkungen es hat, wenn man nichts macht (auch z.B. ökonomische Folgen durch Strafzahlungen, wenn man die Klimaschutzziele verfehlt)
- > **Platzverteilung (5x):** räumlich Trennung verschiedener Nutzungen (z.B. Fuß und Rad); mehr Platz und größere Querschnitte

- > **Ausbau/ Optimierung/ Schulwege (4x):** Kindern wird zu wenig zugetraut, der selbstständige Schulweg ist oft möglich, Eltern vertrauen aber zu wenig; MIV-freie Schulwege, PEDI-Bus (zwei Erwachsene gehen den Schulweg und Kinder hängen sich an) bzw. BICI-Bus; bewusst machen, dass Wege für Kinder anders sind (die Perspektive aus einer Höhe von 1,20 m beachten); Kinder bei Veränderungen zu informieren, wird oft vergessen
- > **Beleuchtung (4x):** in Feldkirchen wurde die Beleuchtung auf LED's umgestellt, keine Abstrahlung, Straßenrand wird stärker beleuchtet als Straße (Autos haben ohnehin Licht), rentiert sich in 10 Jahren und lässt sich schnell umsetzen
- > **Zuständigkeiten - Kooperationen zwischen Stadt- und Land (3x):** Systemdenken insbesondere auf der Umsetzungsebene; Gesamtbetrachtung, nicht nur sektoral
- > **Begegnungszonen (2x)**
- > **Finanzierung (2x)**
- > **Fußgänger:in als bevorrangte Verkehrsteilnehmer:in (2x):** gleichberechtigt, besser bevorzugt: z.B. bei Ampeln; längere Grünzeiten bei VLSA
- > **Kultur des Zu-Fuß-Gehens:** Zu-Fuß-Gehen ist eine Kulturtechnik.
- > **Datenerhebung und Monitoring:** Fußgänger:innen sind schwer zählbar (nur optische Systeme für Zählungen verwendbar), Fußgänger:in bewegt sich flächig und ist schwer als solcher identifizierbar (Unterscheidung zu Radfahrer:in schwierig). Generell ist der Fußverkehr zum Thema zu machen.

Gehen die vorgeschlagenen Ziele in die richtige Richtung? Kann etwas ergänzt werden?

- > **Ja, der Plan geht in die richtige Richtung (7x)**
- > **Umsetzung der Ziele ist nicht realistisch**
- > **Straßenverkehrsordnung ändern** (z.B. in Bezug auf Scooter)
- > **Monitoring & Evaluierung** fehlt
- > **Jein – Flächenverteilung** muss man sich anschauen
- > **Förderung von ökologischem Verhalten**
- > **Zielkonflikte mit anderen Verkehrsarten:** gehören aufgelöst, z.B: strikte Trennung vom Radverkehr
- > **Errichtung von Gehwegen bei größeren Bauvorhaben** muss verpflichtend sein, Quick-Links zu ÖV-Haltestellen.
- > **Informationstransfer an die Bürger:innen:** Kampagnen und Vernetzung, bessere Fußverkehrslobby



Thema 4: Erwartungen an den MP2040 Prozess, Kooperationspotenziale, Rollen

Wie relevant ist der MP2040 für das eigene Unternehmen / den eigenen Wirkungs- / Arbeitsbereich? / Sehen Sie für Ihre Organisation / Ihr Unternehmen eine Rolle für das Erreichen der Mobilitätsziele? Wie könnte diese Rolle aussehen?

- > **Sehr relevant (19x):** sehr relevant, da MP2040 mitentscheidend für die Möglichkeiten der Pendler:innen sind bzw. der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes und des Arbeitsplatzes; Mobilitätsstrategie ist Basis für Lobby und Maßnahmenprojekte, Stärkung der aktiven Mobilität von Kindern und Familien (Lobby und Stärkung der Kinderrechte, Zusammenarbeit wird im Sinne der Entwicklung des Mobilitätsplans und im Sinne der Ziel Erreichung als großes Potential gesehen); Mobilität geht mit Stadtentwicklung einher; Vereine können Anliegen von ÖV Nutzer:innen kanalisieren und mit Stadt diskutieren; Mobilitätsplan ist Teil einer regionalen Strategie, von Städten geht ein Impuls aus und wirkt sich auf andere Pläne aus; MP2040 Hebel im Bereich Reduktion von Emissionen; Grundlage für die gesamte Arbeit von (verkehrspolitischen) Entscheidungen, gemeinsame Erreichung des Gesamtkonzeptes (nicht nur Einzelmaßnahmen)
- > **Kooperationen verschiedener Organisationen/ Institutionen bei der Planung (6x):** es werden Informationen und Kontaktdaten gewünscht (wen rufe ich an für Infos); Gesamtbetrachtung wichtig (durch Zusammenspiel verschiedener Stakeholder:innen); Ausbau der ÖV- Infrastruktur (Abstimmung mit größeren Standorten)
- > **Nicht relevant für NGO:** sie werden auch nach dem MP2040 weiterbestehen
- > **Gemeinsames Umsetzen von Maßnahmen:** Solche Maßnahmen könnten zum Beispiel das standardmäßige Einführen von Pedibus bei Schulen sein. In Zukunft haben die Kinder dann das zu Fuß gehen schon so gelernt und es wird als normal in der Gesellschaft verankert.
- > **digitalisierte Mobilität:** neue Technologien sind zu ermöglichen (Demonstrationsfahrzeuge, Streckenabschnitte mit automat. Fahrzeugen planen, Sensortechnik/Mobilität als Service, Technologie-Scouting / auf die Straße gehen), Expert:innenrat schaffen und Erhebungen machen.

Welchen Beitrag können Sie zur Zielerreichung und Umsetzung bzw. zum Prozess des MP2040 leisten?

- > **Umsetzung von gemeinsamen Projekten (9x):** Rallye bezüglich behindertengerechter Gestaltung könnte eingebracht werden; Mobilität und Stadtentwicklung gehen einher => aktiv unterstützen durch Flächensicherung in Bauverfahren, Bebauungsplänen, FläWi, Mobilitätsverträge usw., Verteilung des öffentlichen Raums gemeinsam mit A14 neu definieren; Mobilitätsprojekte in den Schulen z.B. Bewusstseinsbildung, Bicibus); Lobbyarbeit für ÖV und Fußverkehr; Verbesserung Schulwegenetz (muss mit Kindern gemacht werden, Änderung der StVO: Stichwort Roller); MP2040 und Klimaschutzplan sollten Hand in Hand gehen; Mitarbeit an Mobilitätsprojekten sowie Zusammenarbeit mit Studierendenprojekten, außerdem ist viel Forschungsarbeit möglich; mit positiven Beispielen vorangehen und Projekte starten (wichtig ist dabei die Lösung der ÖV-Problematik,

des Zuganges sowie der Infrastruktur); Umsetzungsprojekte im Bereich ÖV und Multimodalität; gemeinsame Projekte/ Masterarbeiten (wissenschaftlich, unparteiisch, objektiv)

- > **Unterstützung bei Stärkung der Akzeptanz/ Bewusstseinsbildung (5x):** Ausbildung von Multiplikator:innen (für die regelmäßige, alltägliche Mobilität); ehrenamtliche Arbeit, z.B. die Teilnahme hier, Zusammenarbeit mit Stadt und Land; Projekte in Umlandgemeinden (Bewusstseinsbildung); Informationen kindergerecht aufbereiten und z.B. Schulen zur Verfügung stellen; Kooperation und Unterstützung bei der Aktivierung von Bürger:innen und Stakeholder:innen
- > **Ansprechpartner:innen zu einzelnen Gruppen (5x):** Bindeglied zwischen Kinder/Familie und der Stadt Graz (Anlaufstelle, vor Ort Begleitungen, Netzwerkarbeit, Studien, Planungsindikatoren); Bewertung von Maßnahmen aus Fahrgastsicht (Aufzeigen von Schwachstellen und Prioritäten); Schnittstellenrolle (Synergien herstellen und Doppelgleisigkeiten vermeiden); bei Bedarf Rückmeldung geben; Fokus auf das, was notwendig ist und umgesetzt werden sollte (Vertretung von Menschen die schon nachhaltig mobil sind, aber auch von Personen, die sich gerne anders fortbewegen würden aber nicht können)
- > **Unterstützung bei Planungen (2x):** aktive Mitarbeit an Planungen (ÖV); Radnetzplanung
- > **Unterstützung bei Monitoring und Evaluierung:** Zusammenarbeit mit FH / Forschung sehr wichtig, da viel „Personal“ (Studierende) vorhanden, die Grundlagen liefern können
- > **Erfahrungen einbringen** (z.B. Schulstraßen, Walkability-Checks, etc.) **und MP2040 / Masterplan kommunizieren**

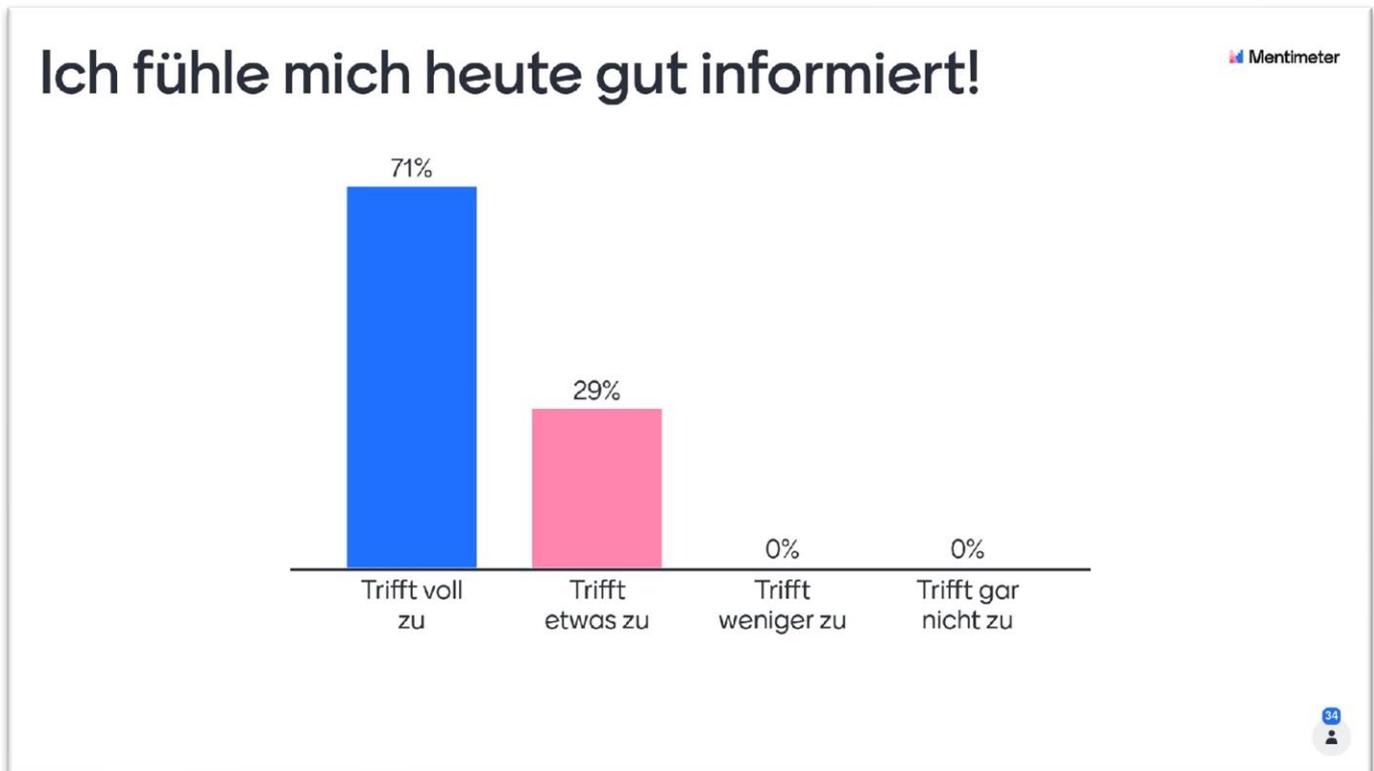
(Wo) Gibt es Bedarf einer engeren Zusammenarbeit mit der Stadt Graz? Wie könnte diese aussehen? Wo benötigt es Unterstützung oder Kommunikation?

- > **Kooperation Stadt Graz intern und mit verschiedenen Organisationen (8x):** Kooperation mit Kinderbüro und Stadt Graz gewünscht und erforderlich (Jour-fixe wäre wünschenswert); Einbeziehung der Auszubildenden (FH) wäre eine Idee; laufender Austausch stadintern; Kooperation mit Regionalmanagement, MoVe iT, Arbeiterkammer, etc. fortsetzen; Fahrgäste möchten gerne frühzeitig über Projekte informiert werden, um sich noch einbringen zu können; Stadt Graz könnte als Sammelstelle fungieren; Transparenz der Gesellschaft gegenüber; Stakeholderworkshops und Austauschformate, Dialog ist wichtig; Workshops mit verschiedenen Organisationen (hoher Erfolgsfaktor, da von Arbeitnehmer:innen besser angenommen wenn von Arbeitgeber:in angeboten)
- > **Kooperation über (Umsetzungs-)Projekte (2x):** Projekt und Forschungsarbeiten, Master-Bachelorarbeiten, Vorträge und Forschung; Umsetzung der ausgearbeiteten Infrastrukturprojekte; Überschneidungen bei Aktionsplänen Klimaschutzplan v.a. Bewusstseinsbildung, Aktivierung
- > **Kooperation bei Finanzierung:** gemeinsame Finanzierung (öffentlicher Verkehr angeht, tim); Bedarf an enger interkommunaler Zusammenarbeit



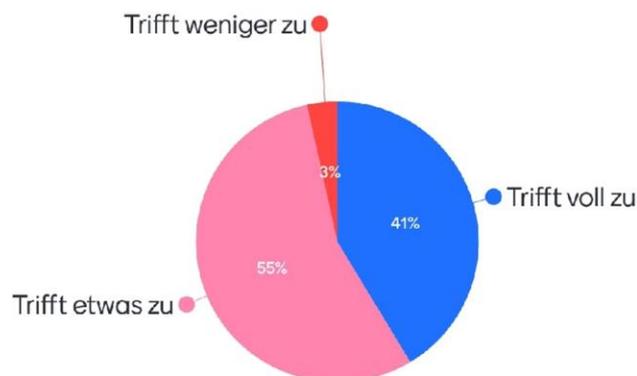
Zusammenfassung und Ausblick auf die nächsten Schritte

Mentimeter-Abfrage:



Ich identifiziere mich mit den Zielen des MP2040!

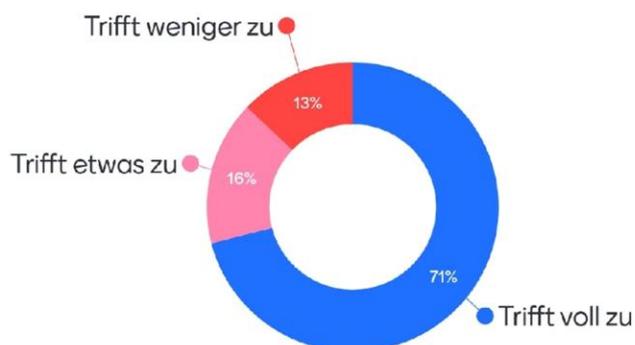
Mentimeter



29

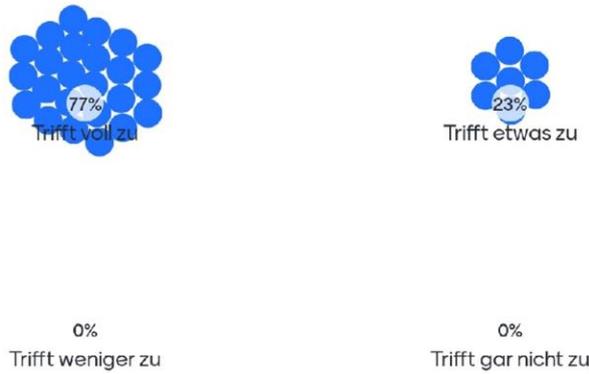
Ich identifiziere mich mit den Zielen des Masterplan Gehen!

Mentimeter



31

Ich möchte mich auch weiterhin in den MP2040-Entwicklungsprozess einbringen Mentimeter



Zeitplan und Ausblick:

