

# Mobilitätsplan Graz 2040 Herausforderungen & Trends

**Abteilung für Verkehrsplanung**  
Europaplatz 20, 8011 Graz

Tel.: +43 316 872-2881  
verkehrsplanung@stadt.graz.at  
[graz.at/verkehrsplanung](http://graz.at/verkehrsplanung)



## INHALT

<b>1</b>	<b>RAHMENBEDINGUNGEN</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INTERNATIONALE, EUROPÄISCHE UND NATIONALE ZIELSETZUNGEN</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>KONZEPTE DER STADTREGION GRAZ</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>HERAUSFORDERUNGEN/TRENDS IN DER VERKEHRS- UND STADTPLANUNG</b>	<b>5</b>
4.1	BEVÖLKERUNGSWACHSTUM UND URBANISIERUNG .....	6
4.2	ERREICHUNG DER KLIMANEUTRALITÄT BIS 2040 .....	7
4.3	MASSNAHMEN ZUR LUFTREINHALTUNG .....	8
4.4	KLIMAWANDELANPASSUNG .....	9
4.5	ABSTIMMUNG ZWISCHEN STADTENTWICKLUNG UND VERKEHRSPPLANUNG .....	9
4.6	AUSWIRKUNGEN UND CHANCEN DER DIGITALISIERUNG .....	10
4.7	RESILIENZ VON VERKEHRSSYSTEMEN IN BEZUG AUF KRISEN UND ZUNEHMENDE RESSOURCENKNAPPHEIT .....	11
4.8	BEITRAG DER MOBILITÄT ZUR LEBENSQUALITÄT .....	11
4.9	„UNBEQUEMER“ WANDEL .....	12

# 1 RAHMENBEDINGUNGEN

Mit dem zentralen Ziel der Verlagerung des Verkehrs auf nachhaltige Verkehrsmittel wird von der Europäischen Union<sup>1</sup> die Erstellung urbaner Mobilitätspläne (SUMP – „Sustainable Urban Mobility Plans“)<sup>2</sup> gefördert. Ein SUMP ist ein integrierter, strategischer, langfristiger Mobilitätsplan mit klaren überprüfbaren Zielen, der auf eine bessere Erreichbarkeit und Lebensqualität in der Stadtregion abzielt.

Ein SUMP basiert auf den folgenden 8 Prinzipien:

- Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
- Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
- Bürger:innen sowie Interessensträger:innen einbeziehen
- Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
- Langfristige Vision und einen klaren Umsetzungsplan definieren
- Alle Verkehrsträger integriert entwickeln
- Monitoring und Evaluierung vorbereiten
- Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Der vorliegende Mobilitätsplan für die Stadt Graz stellt eine Aktualisierung der Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2015 dar und ist auf den Zeithorizont 2040 ausgelegt. Bei der Erstellung dieser waren vor allem folgende Rahmenbedingungen zentral – europäische und nationale Vorgaben in Bezug auf Klimaschutz, vorhandene Konzepte für die Stadtregion Graz, generelle Herausforderungen und Trends in der Verkehrs- und Stadtplanung sowie die Ausgangslage in der Stadt Graz.

---

1 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_13\\_1255](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_13_1255)

2 <https://www.eltis.org/glossary/sustainable-urban-mobility-plan>

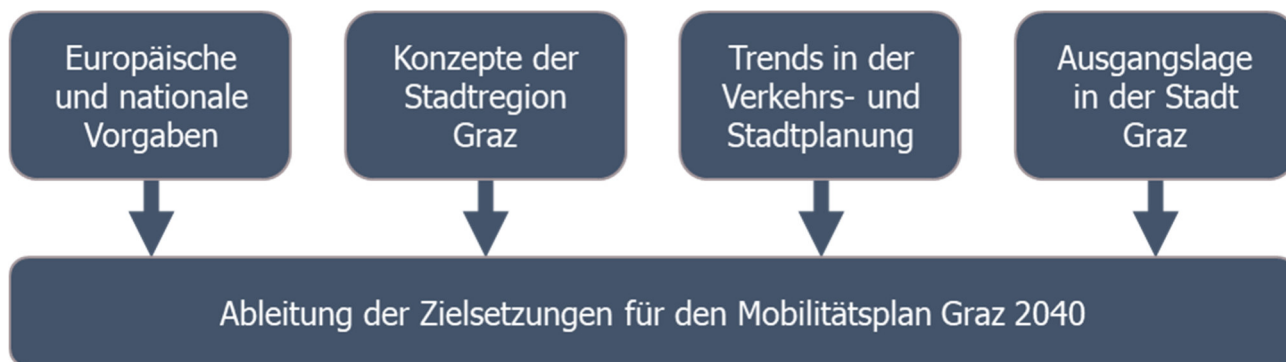


Abbildung 1: Rahmenbedingungen des Mobilitätsplans Graz 2040

## 2 INTERNATIONALE, EUROPÄISCHE UND NATIONALE ZIELSETZUNGEN

Zentrale übergeordnete Vorgaben für den Mobilitätssektor können aus dem European Green Deal der Europäischen Kommission und dem aktuellen österreichischen Regierungsprogramm entnommen werden. Von der Europäischen Kommission wurde im Juli 2021 das Paket „Fit for 55“ vorgelegt. Zentrales Ziel ist die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um mindestens 55 % im Vergleich zum Jahr 1990.<sup>3</sup> Die österreichische Bundesregierung hat das Ziel der Klimaneutralität<sup>4</sup> bis zum Jahr 2040 im Regierungsprogramm festgeschrieben.<sup>5</sup>

Zentrale Perspektiven und Ziele für ein nachhaltigeres Verkehrssystem in Österreich stellt der Mobilitätsmasterplan 2030 dar. Die Stellschrauben Vermeiden, Verlagern und Verbessern wurden dabei so variiert, dass sich ein plausibler Zustand für ein nachhaltig CO<sub>2</sub>-freies Verkehrssystem einstellt und klare Maßnahmen abgeleitet werden können. Im Personenverkehr soll das Ziel durch einen gegenüber den bisherigen Planungen und Konzepten deutlich gesteigerten Ausbau des öffentlich zugänglichen Verkehrs für alle Siedlungsräume, den massiven Ausbau und die Umwidmung von Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr sowie den ambitionierten Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeugtechnologien erreicht werden.

Der Mobilitätsplan 2040 der Stadt Graz soll auch einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der nachhaltigen Entwicklungsziele (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen leisten. Neben dem Aufbau einer nachhaltigen Infrastruktur (SDG 9), beeinflusst das Mobilitätssystem ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters (SDG 3) und liefert einen Beitrag, Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten (SDG 11). Der Mobilitätsplan 2040 der Stadt Graz soll diese Ziele erreichen, die für den Mobilitätsbereich in den SDGs festgeschrieben sind.

<sup>3</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/klima\\_umwelt/eu\\_international/euop\\_greenddeal.html](https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/eu_international/euop_greenddeal.html)

<sup>4</sup> Von Klimaneutralität spricht man, wenn ein Gleichgewicht zwischen Kohlenstoffemissionen und der Aufnahme von Kohlenstoff aus der Atmosphäre hergestellt wird.

<sup>5</sup> BMK; 2021; Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

### 3 KONZEPTE DER STADTREGION GRAZ

Als Grundlage bei der Erstellung des Mobilitätsplans 2040 wurden relevante, vorhandene bzw. in Ausarbeitung befindliche Konzepte der Stadt bzw. Stadtregion Graz herangezogen. Mobilitätsbezogene Inhalte aus bereits vorhandenen Konzepten wurden in den Mobilitätsplan berücksichtigt bzw. eingebettet. Zentral waren dabei vor allem die folgenden Konzepte:

- 4.0 Stadtentwicklungskonzept (4.0 STEK, beschlossen im Jahr 2013) <sup>6</sup>
- Klimaschutzplan der Stadt Graz (Grundsatzbeschluss im Jahr 2020, Eröffnungsbilanz und Fortschrittsbericht 2023 veröffentlicht) <sup>7</sup>
- Klimawandelanpassung in Graz, Aktionsplan 2022 <sup>8</sup>
- ÖV-Strategie (abgeschlossen und veröffentlicht im Jahr 2022) <sup>9</sup>
- Masterplan Radoffensive 2030 (beschlossen März 2022) <sup>10</sup>
- Masterplan Gehen (Fertigstellung für Herbst 2023 erwartet) <sup>11</sup>
- Mobilitätsstrategie Steiermark (Fertigstellung für Ende 2023 erwartet) <sup>12</sup>
- Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung (Beschluss 2010) <sup>13</sup>

### 4 HERAUSFORDERUNGEN/TRENDS IN DER VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Nachfolgend werden generelle Herausforderungen für urbane Räume bzw. Trends in der Stadtentwicklung kurz zusammengefasst und deren Wirkungszusammenhänge zum Thema Mobilität und Verkehr aufgezeigt.

---

6 [https://www.graz.at/cms/beitrag/10165681/7758015/Stadtentwicklungskonzept\\_STEK.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10165681/7758015/Stadtentwicklungskonzept_STEK.html)

7 [https://www.umwelt.graz.at/cms/beitrag/10336935/6696679/Klimaschutzplan\\_der\\_Stadt\\_Graz.html](https://www.umwelt.graz.at/cms/beitrag/10336935/6696679/Klimaschutzplan_der_Stadt_Graz.html)

8 [https://www.umweltservice.graz.at/infos/andere/Klimawandelanpassung\\_Aktionsplan2022.pdf](https://www.umweltservice.graz.at/infos/andere/Klimawandelanpassung_Aktionsplan2022.pdf)

9 [https://www.graz.at/cms/dokumente/10391899\\_8107167/0d609271/%C3%96VS%20Graz%20Endbericht-Mai%202022\\_klein.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10391899_8107167/0d609271/%C3%96VS%20Graz%20Endbericht-Mai%202022_klein.pdf)

10 <https://www.inside-graz.at/wp-content/uploads/2021/08/masterplan-radoffensive-graz-2030.pdf>

11 <https://www.rosinak.at/project/masterplan-gehen-graz>

12 <https://www.politik.steiermark.at/cms/beitrag/12899849/121400860/>

13 <https://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/11293415/11160874>

## 4.1 BEVÖLKERUNGSWACHSTUM UND URBANISIERUNG

Im Jahr 1950 lebten knapp 30 % der Weltbevölkerung in urbanen Räumen, bis zum Jahr 2050 wird dieser Anteil laut Prognose der Vereinten Nationen auf knapp 70 % steigen. In Österreich wird der Anteil der in urbanen Räumen lebenden Bevölkerung bis zum Jahr 2050 auf über 70 % steigen.

Zeitraum	1950	2020	2050
<b>Welt</b>	29,6	56,2	68,4
<b>Europa</b>	51,7	74,9	83,7
<b>Österreich</b>	63,6	58,7	70,9

Tabelle 1: Anteil der in urbanen Räumen lebenden Bevölkerung<sup>14</sup>

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum für die Stadt Graz und den Bezirk Graz Umgebung (siehe Abbildung 2) bringt Herausforderungen für die Verkehrsplanung mit sich. Die Anzahl der Wege, sowohl innerstädtisch als auch im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr, nimmt aufgrund des Bevölkerungswachstums zu. Die Kapazitäten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen bzw. im öffentlichen Verkehr sind – mit Blick auf die gesetzten Ziele – zu adaptieren. Im dicht bebauten innerstädtischen Raum spielt das Thema der Flächeneffizienz eine zentrale Rolle. Erhöhter Verkehrsbedarf und vielfältiger werdende Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum (Forderung nach mehr Flächen für Begrünung und zum Verweilen) erfordern eine Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel. Personen, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds nutzen, sind deutlich flächeneffizienter unterwegs als jene im motorisierten Individualverkehr.

---

14 United Nations, Department of Economic and Social Affairs; World Urbanization Prospects: The 2018 Revision

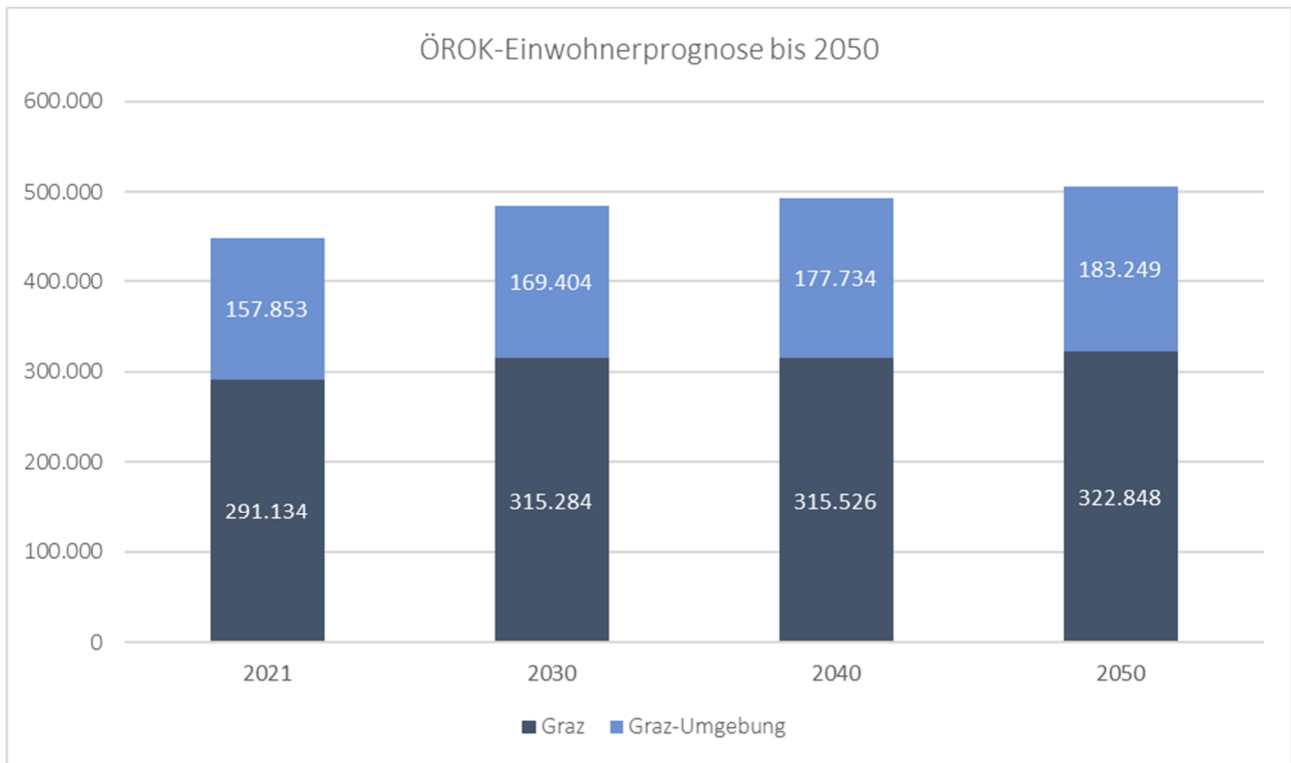


Abbildung 2: Einwohnerprognose für die Bezirke Graz und Graz-Umgebung (Stand 2021) <sup>15</sup>

## 4.2 ERREICHUNG DER KLIMANEUTRALITÄT BIS 2040

Mit Blick auf die Erreichung der Klimaziele besteht im Verkehrssektor großer Handlungsbedarf. Dieser ist – nach dem Sektor „Energie und Industrie - Emissionshandel“ – mit 27,8 % der größte Verursacher von THG-Emissionen in Österreich. Zudem ist zu beachten, dass im Verkehrssektor im Zeitraum 1990 bis 2021 ein starkes Wachstum an THG-Emissionen verzeichnet wurde, während in den Sektoren Energie und Industrie, Gebäude, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft ein Rückgang verzeichnet wurde.<sup>16</sup> Besonders im Verkehrssektor ist man demnach, auch nach einer COVID-19 bedingten Reduktion der Emissionen im Jahr 2020, besonders weit von der Erreichung der gesetzten Klimaziele – der Klimaneutralität im Jahr 2040 – entfernt.<sup>17</sup>

Für die Stadt Graz stellt der Klimaschutzplan 2022 die übergeordnete Strategie zur Erreichung der Klimaschutzziele dar.<sup>18</sup> Darin wird neben dem festgelegten THG-Budget (28,7t für 2016-2050) der Zielpfad und der damit verbundene Verbrauch des THG-Restbudgets, das Graz noch zur Verfügung steht definiert. Dieser Zielpfad verlangt eine jährliche Reduktion der produktionsbasierten THG-Emissionen um 10 % von den

<sup>15</sup>

[https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12658765\\_141979497/7826ccbe/Heft%206-2022%20Bev%C3%B6lkerungsprognose.pdf](https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12658765_141979497/7826ccbe/Heft%206-2022%20Bev%C3%B6lkerungsprognose.pdf)

<sup>16</sup> <https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase>

<sup>17</sup> <https://vcoe.at/publikationen/infografiken/energie-und-klimaschutz>

<sup>18</sup> [https://www.umwelt.graz.at/cms/beitrag/10336935/6696679/Klimaschutzplan\\_der\\_Stadt\\_Graz.html](https://www.umwelt.graz.at/cms/beitrag/10336935/6696679/Klimaschutzplan_der_Stadt_Graz.html)

jeweilig verbleibenden Restemissionen des Vorjahres. Im Jahr 2040 verbleiben noch maximal 1 t THG-Emissionen pro Grazer:in, welche im Sinne des Netto-Null-Ziels nachhaltig kompensiert werden müssen (40-10-1). Der Anteil des Straßenverkehrs an den (produktionsbasierten) CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen im Stadtgebiet (ohne Haus Graz) beträgt rund 21% (320.500t).

### 4.3 MASSNAHMEN ZUR LUFTREINHALTUNG

Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sind zum Großteil meist zugleich auch Klimaschutzmaßnahmen. Die Luftqualität in Graz wird durch besondere topografische und klimatische Gegebenheiten beeinflusst. Das Grazer Becken liegt südlich der Alpen in einer abgeschirmten Lage, mit einer ausgesprochenen Windarmut und hoher Inversionswahrscheinlichkeit im Winterhalbjahr. Diese häufigen Witterungsverhältnisse unterbinden den notwendigen Luftaustausch zur Erhaltung der Luftqualität. Von relevanten Ferneinträgen ist gerade bei den austauscharmen Inversionssituation im Winterhalbjahr nicht auszugehen, lokale Belastungen dominieren die Situation.<sup>19</sup>

Aus diesen erschwerten Rahmenbedingungen ergab sich für Graz die Notwendigkeit einer koordinierten Luftreinhalteplanung. Zusätzlich zum Luftreinhalteplan des Landes Steiermark wurde für Graz bereits 2004 ein Maßnahmenkatalog zur Verringerung der Feinstaubbelastung erstellt. In diesem Plan, welcher zuletzt 2021 evaluiert wurde, sind die Aktivitäten der Stadt zur Luftreinhaltung in den Bereichen Bewusstseinsbildung, Verkehr, Energie/Heizungen sowie begleitende Maßnahmen festgeschrieben.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen sollen die NO<sub>2</sub>- und PM-(Feinstaub)-Emissionen in den drei Hauptverursacherbereichen - Verkehr, Hausbrand und Gewerbe – deutlich verringert werden.

Beim Verkehr sind die PM-Emissionen aus Aufwirbelung und Abrieb deutlich höher als Auspuff-Emissionen der Fahrzeuge der neueren Generation infolge der Technologieverbesserung. Dadurch ergibt sich die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs als wichtigste Maßnahme im Bereich Luftreinhaltung und somit auch Klimaschutz.

In den letzten 10 Jahren hat die Immissionsbelastung aufgrund mehrerer Faktoren (geänderte Wetterlagen, Umsetzung von Maßnahmen wie Fernwärmeausbau, Flottenerneuerung, etc.) deutlich abgenommen. Aufgrund neuerer medizinischer Erkenntnisse ist allerdings eine Verschärfung der Grenzwerte zu erwarten, welche weitere Anstrengungen zur Verringerung der Emissionen in allen Bereichen erfordern wird.

---

<sup>19</sup> Quelle: 6.Massnahmenkatalog 2013



#### 4.4 KLIMAWANDELANPASSUNG

Die Auswirkungen des Klimawandels sind bereits deutlich messbar. Bei der Messstation Universität Graz wurde im Zeitraum von 1960 bis 2000 eine durchschnittliche Jahrestemperatur von 9,9° Celsius verzeichnet, im Zeitraum von 2001 bis 2015 erhöhte sich diese auf 11,3° Celsius.<sup>20</sup>

Neben dem generellen Temperaturanstieg hat sich die Anzahl der Hitzetage (Tage mit über 30° Celsius) pro Jahr in Österreich in den letzten Jahrzehnten vervielfacht. In der Stadt Graz wurden im Zeitraum 1961 bis 1990 im Schnitt 4 Hitzetage pro Jahr aufgezeichnet, im Zeitraum 1991 bis 2020 waren es 17 Hitzetage. Die Hitzetage haben sich damit mehr als vervierfacht. Für den Zeitraum 2071 bis 2100 werden bei weiterhin ungebremstem Ausstoß von Treibhausgasen für Graz 45 Hitzetage berechnet und bei Einhaltung der Paris-Ziele berechnet man 22 Hitzetage.<sup>21</sup>

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind beispielsweise beschattete Geh- und Radwege, Grünflächen bzw. Straßenbäume zur Abkühlung öffentlicher Räume und Trinkbrunnen von Bedeutung. Zur Senkung der Temperaturen und Reduktion urbaner Hitzeinseln sind Begrünung und Flächenentsiegelung erforderlich.

Weitere Maßnahmen, welche die Schnittstelle Mobilität und Klimawandelanpassung betreffen, können dem Aktionsplan 2022 zur Klimawandelanpassung in der Stadt Graz entnommen werden. Die dort angeführten Maßnahmen wurden bei der Erstellung der vorliegenden Mobilitätsstrategie berücksichtigt bzw. in diese integriert.

#### 4.5 ABSTIMMUNG ZWISCHEN STADTENTWICKLUNG UND VERKEHRSPLANUNG

In urbanen Räumen gewinnt das Konzept einer Stadt der kurzen Wege immer mehr an Bedeutung. Dafür braucht es eine gute Durchmischung in den Stadtteilen – Geschäfte des täglichen Bedarfs oder Grünräume müssen gut verteilt und für die Bevölkerung fußläufig erreichbar sein. Monofunktionale Strukturen oder Einkaufszentren am Stadtrand führen hingegen zu längeren Wegen und einer stärkeren Abhängigkeit vom privaten Pkw.

In der Verkehrsplanung braucht es eine starke Abstimmung mit der generellen Stadtentwicklung. Die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel wirkt sich auf die Akzeptanz und Nutzung dieser aus. Die Bevölkerungsdichte hat einen starken Einfluss auf den Energieverbrauch im Mobilitätsbereich. Kompakt bebaute Städte verbrauchen im Verkehrssektor deutlich weniger Energie als urbane Räume mit geringer Bevölkerungsdichte.

---

20 [https://www.umweltservice.graz.at/infos/andere/Klimawandelanpassung\\_Aktionsplan2022.pdf](https://www.umweltservice.graz.at/infos/andere/Klimawandelanpassung_Aktionsplan2022.pdf)

21 <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/news/massive-zunahme-an-hitzetagen>

## 4.6 AUSWIRKUNGEN UND CHANCEN DER DIGITALISIERUNG

Die Digitalisierung stellt einen der größten Trends der heutigen Zeit dar<sup>22</sup> und hat unterschiedliche Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in Städten bzw. bietet zahlreiche Möglichkeiten zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität.

Die Digitalisierung ermöglicht eine flexible Nutzung verschiedener, in urbanen Räumen vorhandener Mobilitätsangebote. Mittels App können vom E-Scooter im Bereich der Mikromobilität bis zum Car-Sharing Auto unterschiedliche Fahrzeuge ausgeliehen werden. Öffentliche Verkehrsbetriebe werden zunehmend zu Mobilitätsdienstleistern mit einer Vielzahl unterschiedlicher Angebote („Shared Mobility“). Multimodale MaaS-Plattformen „Mobility as a Service“ gewinnen weiter an Bedeutung.<sup>23</sup>

Zudem bietet die Verfügbarkeit und Analyse von Echtzeitdaten Möglichkeiten – unter anderem werden unregelmäßige Intervalle im öffentlichen Verkehr einbezogen oder alternative Routen zur Umfahrung von Staus im motorisierten Individualverkehr vorgeschlagen.

Auch der Handel ist stark von der Digitalisierung betroffen und hat Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in Städten. Generell ist eine Zunahme des Internethandels und ein Rückgang des stationären Handels zu beobachten. Der Lieferverkehr (inkl. Retouren) nimmt stark zu. Häufige Start- und Beschleunigungsvorgänge der Lieferfahrzeuge und kurze Distanzen führen zu erhöhten CO<sub>2</sub>-, Schadstoff- und Lärm-Emissionen. Fehlende Lieferzonen führen zu Halten auf Gehsteigen und Radwegen.<sup>24</sup> City-Logistik-Konzepte – Standorte der Verteilzentren, Einrichtung von Mikro-Hubs, Abwicklung der Feinverteilung auf der letzten Meile, Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, Einsatz von Lastenrädern, etc. – sind erforderlich und in urbanen Verkehrsstrategien zu verankern.

In der Arbeitswelt ermöglicht die zunehmende Digitalisierung eine flexiblere Gestaltung des Arbeitstages. Möglichkeiten wie Home-Office werden vermehrt genutzt. Die Abhaltung von Videokonferenzen reduziert die Anzahl der Dienstreisen bzw. Dienstwege.

Im Bereich der Stadtplanung müssen Innenstädte auf die Entwicklung des zunehmenden Online-Handels reagieren, um zukünftig attraktiv zu bleiben.<sup>25</sup>

---

22 [https://www.alexandria.unisg.ch/253291/2/Zukunft%20Mobilit%C3%A4t%20-%20Gigatrend%20Digitalisierung\\_A5\\_final.pdf](https://www.alexandria.unisg.ch/253291/2/Zukunft%20Mobilit%C3%A4t%20-%20Gigatrend%20Digitalisierung_A5_final.pdf)

23 <https://www.upstream-mobility.at/news/2018/7/12/uitp-training-zum-thema-mobility-as-a-service-in-wien>

24 <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/effiziente-city-logistik-zum-standard-machen>

25 <https://difu.de/nachrichten/auswirkungen-des-online-handels-auf-innenstaedte-und-ortszentren>

## 4.7 RESILIENZ VON VERKEHRSSYSTEMEN IN BEZUG AUF KRISEN UND ZUNEHMENDE RESSOURCENKNAPPHEIT

In der Stadtplanung gewinnt das Konzept der Resilienz zunehmend an Bedeutung. Der aktuelle Diskurs über die Anfälligkeit und „Verwundbarkeit“ von Städten – vor allem durch globale sozioökonomische Krisen, den Klimawandel und die weltweit zunehmende Verstädterung – wird international intensiv geführt. Resilienz weist dabei die zwei Dimensionen der Stabilität bzw. Widerstandsfähigkeit bestehender Systeme und deren Anpassungsfähigkeit auf Veränderungen auf.<sup>26</sup>

Städte müssen dementsprechend gegenüber unterschiedlichsten Krisen widerstandsfähig sein – unter anderem klimaresilient, energieresilient und wirtschaftlich resilient. Städte müssen resilient gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels, gegenüber schwankenden Energiepreisen oder Schwankungen der Immobilien- und Finanzmärkte sein. Energiekrisen und zunehmende Ressourcenknappheit erfordern auch im Mobilitätssektor ein Umdenken. Verkehrssysteme müssen mit möglichst geringem Erhaltungsaufwand funktionieren sowie störungsresilient und widerstandsfähig gegenüber möglichen Krisen sein.

Die Abhängigkeit von Treibstoffen (Verfügbarkeit, Preise) spielen aktuell im motorisierten Individualverkehr eine zentrale Rolle. Die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern ist abzubauen. Der Umstieg auf alternative Antriebsformen (Elektrifizierung, Wasserstoff) trägt dazu bei und unterstützt die Dekarbonisierung des Verkehrssystems.

## 4.8 BEITRAG DER MOBILITÄT ZUR LEBENSQUALITÄT

Die Lebensqualität in Städten ist unter anderem stark von der Ausgestaltung des Verkehrssystems abhängig. Eine an den Umwelterfordernissen und Bedürfnissen des Menschen ausgerichtete Verkehrsplanung, welche die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördert, den Verkehr damit flächeneffizient abwickelt und nebenbei Flächen für Aufenthaltsfunktionen und die erforderliche Begrünung im öffentlichen Raum freischafft, kann wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. Die Förderung aktiver Mobilität hat positive gesundheitliche Auswirkungen auf die Gesellschaft (Bewegung). Die Reduktion der Abgase führt zu einer besseren Luftqualität. Eine erhöhte Lebensqualität verschafft den Städten einen Standortvorteil im internationalen Wettbewerb, Städterankings gewinnen in der global vernetzten Welt zunehmend an Bedeutung.

---

<sup>26</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (D); 2018; Stresstest Stadt - wie resilient sind unsere Städte?

## 4.9 „UNBEQUEMER“ WANDEL

Verhaltensänderungen sind für viele Menschen nicht einfach. Das gilt grundsätzlich in allen Lebensbereichen und natürlich auch für das Mobilitätsverhalten. Die Chancen auf positive Auswirkungen von Veränderungen werden meistens weniger hoch bewertet als die Sorgen über mögliche persönliche Verschlechterungen. Die zur Erreichung der Ziele des Mobilitätsplanes 2040 erforderliche Mobilitätswende bedeutet einen Perspektivenwechsel und führt zwangsläufig zu Interessenskonflikten, wie zum Beispiel bei der Neuaufteilung öffentlicher Straßenräume.

Aus diesem Grund werden die Erstellung des Mobilitätsplanes und sämtliche nachfolgende Planungsprozesse von intensiver Kommunikation und Information begleitet. Bei der Partizipation sind die allgemeine Öffentlichkeit ebenso wie Stakeholder:innen und die Zivilgesellschaft stets auf Augenhöhe einzubinden. Die Interessen und Bedürfnisse sind aufzunehmen, zu würdigen und vor dem Hintergrund der gesetzten Ziele zu bewerten. In vielen Situationen wird es darum gehen, mit menschlichem Fingerspitzengefühl und dennoch faktenbasiert Interessensabwägungen vorzunehmen und Entscheidungen im Sinne der Ziele des Mobilitätsplanes zu treffen. Trotz einer angestrebten Ausgewogenheit bei der Berücksichtigung von Interessen, wird es vorkommen, dass Maßnahmen zu setzen sind, die für manche Menschen als „unbequem“ oder nachteilig empfunden werden. Ein respektvoller Umgang aller Beteiligten auf Augenhöhe ist angesichts dessen umso wichtiger. Letztlich dienen die Maßnahmen des Mobilitätsplanes 2040 dazu, die Lebensqualität aller Grazer:innen und Grazer langfristig zu sichern und die Resilienz der Stadt Graz im Hinblick auf künftige Herausforderungen sicher zu stellen.