



ÖVG – Forum / Mobilität und Raum  
25.2.2016

## Graz und Mobilität – Allgemeine Fakten und Ansätze

DI Thomas Fischer  
Stadt Graz, Stadtbaudirektion - Infrastruktur

## Graz - Allgemeines

- 282.479 Einwohner (1.1.2016)
- 44.000 Studenten / 4 Universitäten
- Fläche 127 km<sup>2</sup>
- 2.größte Stadt Österreichs
- UNESCO Weltkulturerbe seit 1999
- Kulturhauptstadt 2003
- 40% Grünfläche
- 53.000 m<sup>2</sup> Fußgängerzone
- 80% des Straßennetz 30km/h (seit 1992)
- 1.städtische Shared-Space Projekt in Österreich
- Beschäftigte: ~121.000
- Einpendler ~70.000



## Graz – eine Stadt der “Sanften Mobilität”

- ❖ flächendeckend “Tempo-30”  
im Nachrangstraßennetz (1992)
- ❖ Radfahren gegen die Einbahn
- ❖ Radfahren in Teilen der Fußgängerzonen
- ❖ 1. Mobilitätszentrale Österreichs
- ❖ 1. Fahrradstation Österreichs
- ❖ Differenziertes Zonen-Parkraumkonzept
- ❖ Shared Space / Begegnungszone



# Graz - Allgemeines

**Radwegenetz** ~ 125 km\*

## **ÖPNV-Netz**

- Straßenbahn 6 Linien
- Bus 37 Linien
- Beförderte Personen 2013: rd. 106 Mio

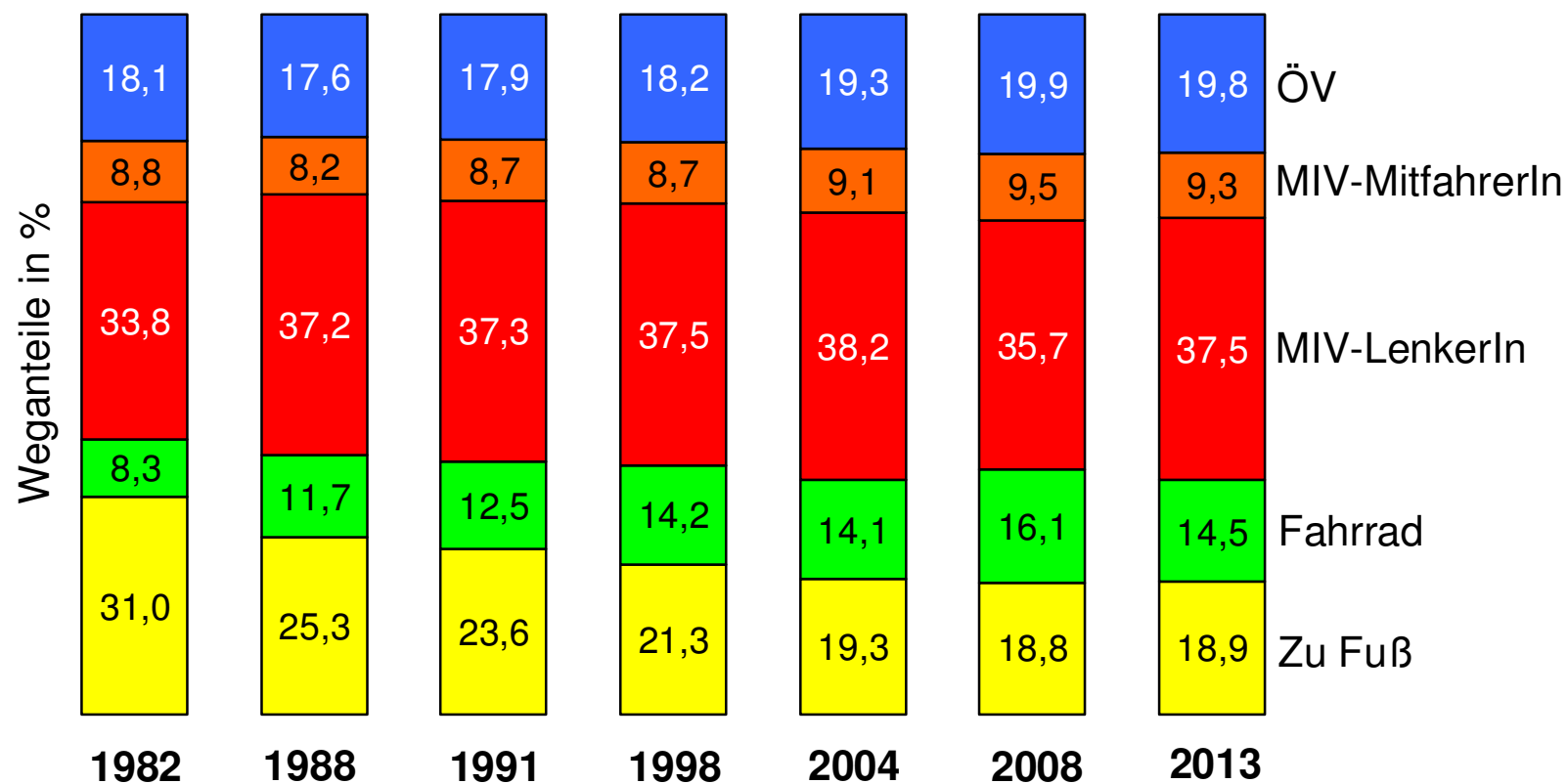
## **Straßennetz**

- Autobahnen ~ 50 km
- Vorrangstraßen ~ 200 km
- untergeordnete Straßen ~ 800 km\*

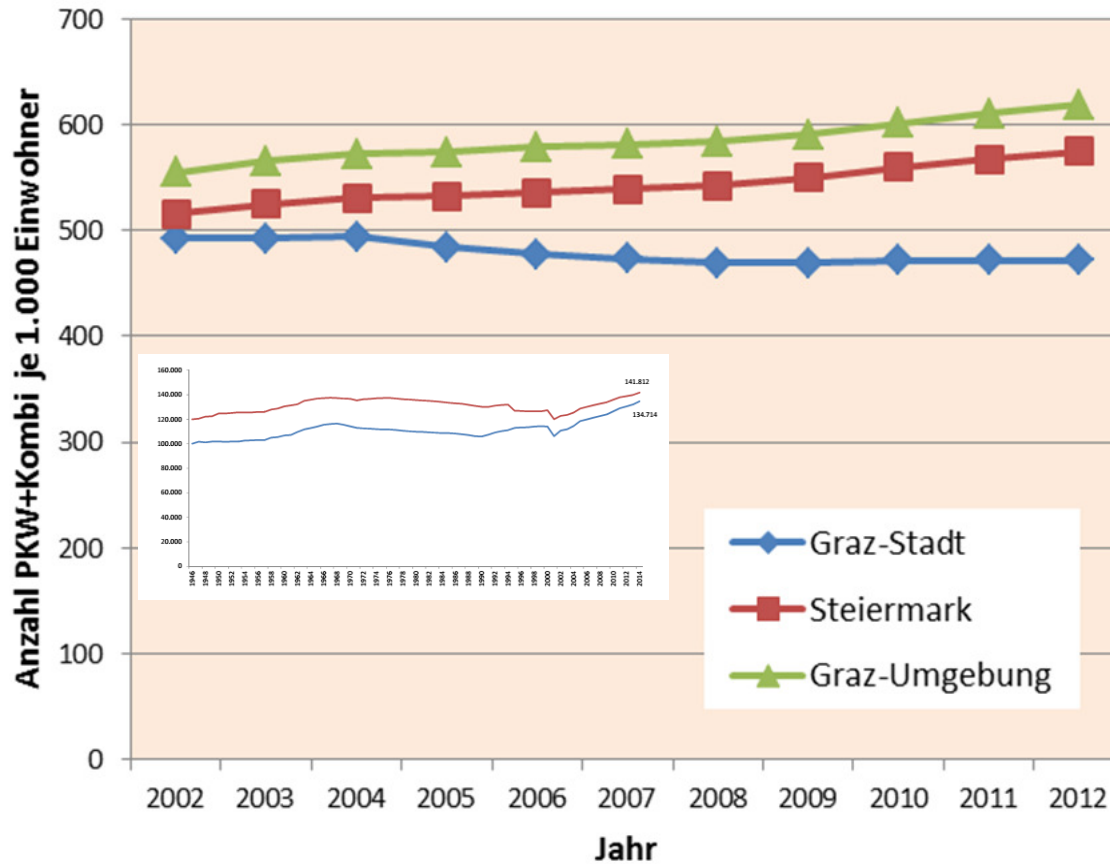


Daten: Statistik Austria, LASTAT Steiermark; eigene Darstellung

# Grazer Wohnbevölkerung: Modal Split (Entwicklung)



## Kraftfahrzeugdichte (PKW+Kombi je 1.000 EW)



Daten: Statistik Austria, LASTAT Steiermark; eigene Darstellung

# Mobilitätsstrategie der Stadt Graz

(Volltexte => [www.graz.at/mobilitaetsstrategie](http://www.graz.at/mobilitaetsstrategie))



## Wichtigste Grundlagen:

- Die durchgeführte Evaluierung der *Grazer integrierte Verkehrsentwicklung* / „GIVE“ (Verkehrskonzept aus 1995)
- Arbeitspapier „Verkehrsentwicklung in Graz“ (2010)
- Beschluss des seitens des Landes Steiermark erstellten Gesamtverkehrskonzeptes für die Bezirke Graz und Graz Umgebung (2010)
- Ergebnisse des BürgerInnenbeteiligungsprojektes „Zeit für Graz“ (2008-2009)
- Entwurf des Stadtentwicklungskonzeptes für Graz (2011)

# Mobilitätsstrategie der Stadt Graz

(Volltexte => [www.graz.at/mobilitaetsstrategie](http://www.graz.at/mobilitaetsstrategie))

- **Evaluierung GIVE** (aus 1995)
- **Verkehrsentwicklung,...**

**„Verkehrspolitische Leitlinie 2020“**

Beschluss d. Gemeinderates: 23.9.2010

**Ziele** (Beschluss d. Gemeinderates: 19.1.2012)

**Verkehrsplanungsrichtlinie**  
(Beschluss d. GR: 19.1.2012)

**Maßnahmen**  
(in Bearbeitung)



# Verkehrspolitische Leitlinie 2020 Graz (1)



## Grundsätze der Verkehrspolitik in Graz:

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

# Verkehrspolitische Leitlinie 2020 Graz (2)



## 1. Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt

- Lebensqualität sowie Erhaltung der Kultur- und Naturräume stehen im Mittelpunkt;
- Vorrang volkswirtschaftlicher, umwelt- und energiepolitischer Ziele vor einzelwirtschaftlichen Zielen (Grenzen freier Mobilitätsausübung);
- Besonderes Augenmerk auf soziale Inklusion des Verkehrssystems;
- „Mobilität beginnt im Kopf“ – soft policies-Maßnahmen als Bestandteil einer modernen Verkehrsplanung;
- Verkehrspolitik muss von der Bevölkerung getragen und akzeptiert werden – transparente Planungsprozesse bei gewichtigen Maßnahmen.

# Verkehrspolitische Leitlinie 2020 Graz (3)



## 2. Graz als Stadt der kurzen Wege

- Kompakte Siedlungsstrukturen zur Vermeidung von unnötigem Verkehr – Mischung verträglicher Nutzungen und Sicherung der Nahversorgung in möglichst fußläufiger Entfernung;
- Vermeidung von Zwangsmobilität mit den Instrumenten Stadtentwicklungs- und Bebauungsplanung – attraktive Nahmobilität und Graz als Straßenbahnstadt;
- Nahversorgungsbereich: Erreichbarkeit der Ziele auch für den nicht motorisierten Verkehr – Anbindung Stadtbezirke/Zentren an Fuß-/Radwegenetz und gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

# Verkehrspolitische Leitlinie 2020 Graz (4)



## 3. Mobilität ist in ihrer Gesamtheit zu betrachten

- Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Erreichbarkeit von Graz sowohl innerstädtisch als regional und überregional – Basis zur Attraktivierung der Stadt Graz als Standort;
- Planung des Mobilitätsangebotes hat alle Verkehrsarten in ihrem Wirkungszusammenhang zu umfassen – Umsetzung von kombinierten „push- and pull“-Maßnahmen;
- „Leichtigkeit und Flüssigkeit“ des Verkehrs in seiner Bedeutung nicht nur für fließenden Kfz-Verkehr, sondern für Gesamtverkehr zu sehen;
- Beachtung der Schnittstellen innerhalb bzw. zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Personen- und Güterverkehr).

## Verkehrspolitische Leitlinie 2020 Graz (5)



### 4. Mobilität im urbanen Raum bedeutet Vorrang für die Sanfte Mobilität

- Verhältnis motorisierter Individualverkehr:Umweltverbund von 45:55% (2008) auf 37:63% (2021); Basis: Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung;
- Langfristig, konsequent Priorität des Umweltverbundes gegenüber dem mIV; innerhalb mIV: Förderung umweltfreundlicher Antriebstechnologien;
- Priorität von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung vorhandener Verkehrsinfrastruktur vor dem Ausbau neuer Verkehrsinfrastrukturen;
- Erhöhtes Augenmerk auf Nahmobilität zur Gewährleistung attraktiver Nutzungsstandorte;
- „Soft policies“ neben verkehrsorganisatorischen, technischen und baulichen Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Bewusstseinsbildung, Mobilitätsmanagement);
- Überprüfung aller künftigen verkehrsrelevanten Maßnahmen vor deren Realisierung auf Übereinstimmung mit den Verkehrspolitischen Leitlinien.

# Verkehrspolitische Leitlinie 2020 Graz (6)



## 5. Graz als Teil einer Region setzt auf Kooperation

- Abstimmung der verkehrspolitischen Zielsetzungen mit den übergeordneten Planungsträgern;
- Verfolgung einer über das Land Steiermark abgestimmten Verkehrspolitik zwischen Stadt Graz und seinem Umland – zeitliche und finanzielle Abstimmung von Maßnahmen und Projekten;
- Die Entwicklung des Ballungsraumes Graz darf die urbane Weiterentwicklung der Landeshauptstadt nicht unterbinden;
- Der gesamte Ballungsraum Graz muss für alle VerkehrsteilnehmerInnen angemessen und gut erschlossen sein – Basis: RVK Graz-Graz Umgebung;
- Große Verantwortung bei der Regionalplanung für die Entwicklung im Ballungszentrum auf Grund der drohenden weiteren Zersiedelung des Umlandes – raumordnungspolitische, wirtschaftspolitische Instrumente und andere Steuerungsmaßnahmen erforderlich.

# Mobilitätskonzept - Ziele



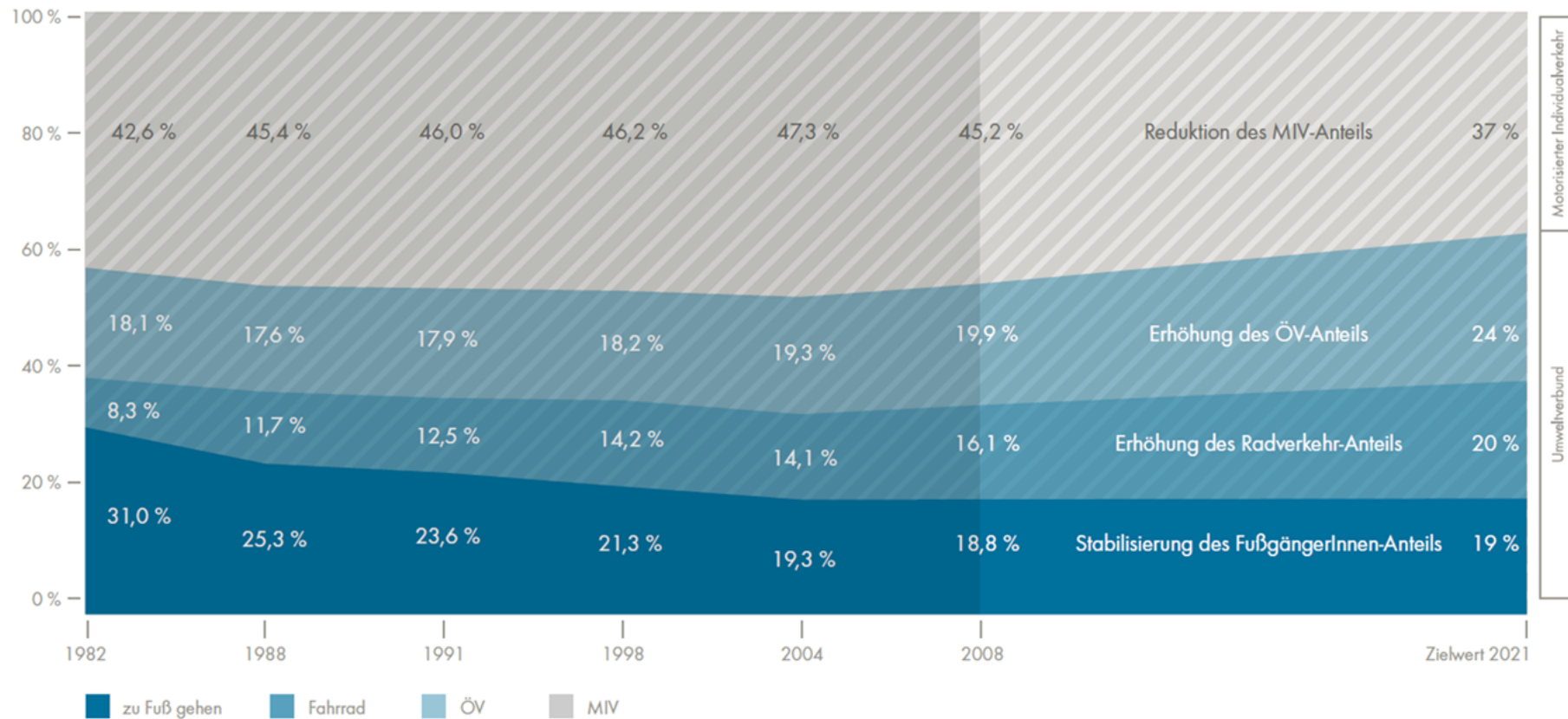
## Inhalte und Anforderungen

- Festlegung der gewünschten Entwicklung und gleichzeitige Ermöglichung einer regelmäßigen Evaluierung, in welchem Ausmaß die gewünschte Entwicklung der städtischen Mobilität erreicht wurde;
- Zur Erleichterung der Evaluierung sowie zur größtmöglichen Transparenz wurde festgelegt, nicht zu viele, dafür aber aussagekräftige und messbare Zielgrößen zu definieren („weniger ist mehr“);
- Die Zielwerte müssen regelmäßig und mit vertretbarem Aufwand überprüft werden können – es werden so weit wie möglich Werte herangezogen, die seitens der Stadt Graz ohnedies regelmäßig erhoben bzw. ausgewertet werden;
- Da die Zielerreichung im Verkehrsbereich nicht nur von verkehrlichen Maßnahmen abhängig ist, sondern maßgeblich auch von anderen Parametern (insbes. Stadt- und Siedlungsentwicklung, räumliche Versorgungsqualitäten, etc...) ist auch die Aufnahme von strukturellen Beobachtungsgrößen erforderlich;
- Die erste Evaluierung ist für 2016 geplant.

# Mobilitätskonzept - Ziele (1)



## Modal Split 1982 – 2008 / Ziel 2021





# Mobilitätskonzept - Ziele (2)

## 1. Übergeordnete Ziele:



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%
Erhöhung des Radverkehr-Anteils	Radverkehrs-Anteil des Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung	2008: 16,1%	20%
Stabilisierung des FußgängerInnen-Anteils	FußgängerInnen-Anteil im Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung	2008: 18,8%	19%
Reduktion des MIV-Anteils im BerufspendlerInnen-verkehr	MIV-Anteil beim Berufspendler-Innenverkehr im Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung	2008: 45%	40%
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%

# Mobilitätskonzept - Ziele (3)



## 2. Ziele für die Nahmobilität:

Ziele für die Nahmobilität			
Ziel	Messgröße	Ausgangswert 2011	Zielwert 2021
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine Nahversorgungseinrichtung in einer Wegentfernung von max. 300m haben	36,4%	42%
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen der Kategorie 1 bis 3 (1)	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine ÖV-Haltestelle (Kat. 1 bis 3) in einer Wegentfernung von max. 300m haben	63,3%	70%
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen und Volksschulen	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine Kinderbetreuungseinrichtung oder VS in einer Wegentfernung von max. 300m haben	42,9%	48%

**Hintergrund:** städtische Bereiche mit kurzen Wegen zu angeführten Einrichtungen weisen verminderte Motorisierungsgrade auf => damit erstmals konkrete, Zielsetzungen zur „Stadt der kurzen Wege“

# Mobilitätskonzept - Ziele (5)



## 3. Qualitative Ziele:

Qualitative Ziele			
Ziel	Messgröße	Ausgangswert	Zielwert 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%	60%
Erhöhung der Zufriedenheit der GrazerInnen mit der Sicherheit für RadfahrerInnen	Zustimmung der GrazerInnen beim Fahrradklimatest	2010: 2,8	2,2
Erhöhung der Zufriedenheit der Grazer Wohnbevölkerung allgemein mit dem ÖV	Zufriedenheit der Grazer Wohnbevölkerung allgemein mit dem ÖV	2010: 2,8	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 Graz	2009: 47%	47%
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%



**Danke für Ihre Aufmerksamkeit**

**Thomas Fischer**

Stadt Graz

Stadtbaudirektion; Europaplatz 20 | 8020 Graz

Thomas.Fischer@stadt.graz.at