

Mobilitätsplan Graz 2040 Ziele

Abteilung für Verkehrsplanung
Europaplatz 20, 8011 Graz

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



INHALT

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | ZIELE UND ZUKUNFTSBILD DER MOBILITÄT IN GRAZ FÜR 2040 | 4 |
| 2 | ZUKUNFTSBILD DER GRAZER MOBILITÄT | 5 |
| 3 | ÜBERGEORDNETE ZIELE | 7 |
| 3.1 | KLIMASCHUTZ UND KLIMAWANDELANPASSUNG | 7 |
| 3.2 | RESILIENTE „STADT DER KURZEN WEGE“ | 8 |
| 3.3 | GESUNDHEIT UND SOZIALE ASPEKTE | 9 |
| 3.4 | BEWUSSTSEIN UND GEMEINSAME VERANTWORTUNG | 10 |
| 3.5 | GESAMTBETRACHTUNG DER MOBILITÄT UND KOOPERATION | 11 |
| 4 | ZIELE DER GESAMTMOBILITÄT | 13 |
| 4.1 | ENTWICKLUNG DER SEKTORALEN MODAL SPLIT-ZIELE..... | 16 |
| 4.2 | QUALITATIVE MOBILITÄTSZIELE | 17 |
| 4.3 | QUANTITATIVE MOBILITÄTSZIELE..... | 18 |
| 5 | SEKTORALE ZIELE | 19 |
| 5.1 | FUSSVERKEHR..... | 20 |
| 5.1.1 | Qualitative Ziele | 20 |
| 5.1.2 | Quantitative Ziele..... | 21 |
| 5.2 | RADVERKEHR..... | 22 |
| 5.2.1 | Qualitative Ziele | 22 |
| 5.2.2 | Quantitative Ziele..... | 23 |
| 5.3 | ÖFFENTLICHER VERKEHR..... | 24 |
| 5.3.1 | Qualitative Ziele | 24 |
| 5.3.2 | Quantitative Ziele..... | 25 |
| 5.4 | MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR | 26 |
| 5.4.1 | Qualitative Ziele | 26 |
| 5.4.2 | Quantitative Ziele..... | 27 |
| 5.5 | MOBILITÄT FÜR ALLE | 28 |
| 5.5.1 | Qualitative Ziele | 28 |
| 5.5.2 | Quantitative Ziele..... | 29 |
| 5.6 | MOBILITÄTSMANAGEMENT | 30 |
| 5.6.1 | Qualitative Ziele | 30 |
| 5.6.2 | Quantitative Ziele..... | 31 |
| 5.7 | DEKARBONISIERUNG..... | 31 |
| 5.7.1 | Qualitative Ziele | 31 |

| | | |
|-------|--------------------------|----|
| 5.7.2 | Quantitative Ziele | 32 |
| 5.8 | CITY-LOGISTIK..... | 33 |
| 5.8.1 | Qualitative Ziele | 33 |
| 5.8.2 | Quantitative Ziele..... | 34 |

1 ZIELE UND ZUKUNFTSBILD DER MOBILITÄT IN GRAZ FÜR 2040

Die Stadt Graz ist seit Jahrzehnten bestrebt, die Mobilität im Stadtgebiet nachhaltig zu gestalten. Dies spiegelt sich in den Mobilitätskonzepten und -strategien der Vergangenheit wider. Der Mobilitätsplan Graz 2040 ist hinsichtlich der Ziele als Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2020 anzusehen. Die darin enthaltene „verkehrspolitische Leitlinie“ bleibt vom Grundsatz her weiterhin gültig. Sie wird im Mobilitätsplan 2040 als Kapitel „übergeordnete Ziele“ weiterentwickelt und mit aktuellen Themen ergänzt. Insbesondere die Aspekte Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind dabei hervorzuheben.

Die quantitativen Mobilitätsziele – gesamtheitlich, verkehrsmittel- und themenspezifisch – werden ebenfalls zu einem guten Teil aus der Mobilitätsstrategie 2020 übernommen, teilweise ergänzt und die Zielgrößen werden aktualisiert. Darüber hinaus soll ein Zukunftsbild der Mobilität im Jahr 2040 bildhaft veranschaulichen, wie die Grazerinnen und Grazer künftig mobil sein werden.

Der Mobilitätsplan Graz 2040 verfügt somit über ein mehrstufiges, hierarchisches Zielgerüst, welches die Grundlage für die Handlungsfelder der Mobilität und in weiterer Folge für das Maßnahmenprogramm bildet. Eine Abstimmung der Ziele und Maßnahmen mit anderen städtischen und regionalen Strategien wurde vorgenommen (Stadtentwicklungskonzept, etc.).

In der nachfolgenden Abbildung ist das Zielgerüst dargestellt:

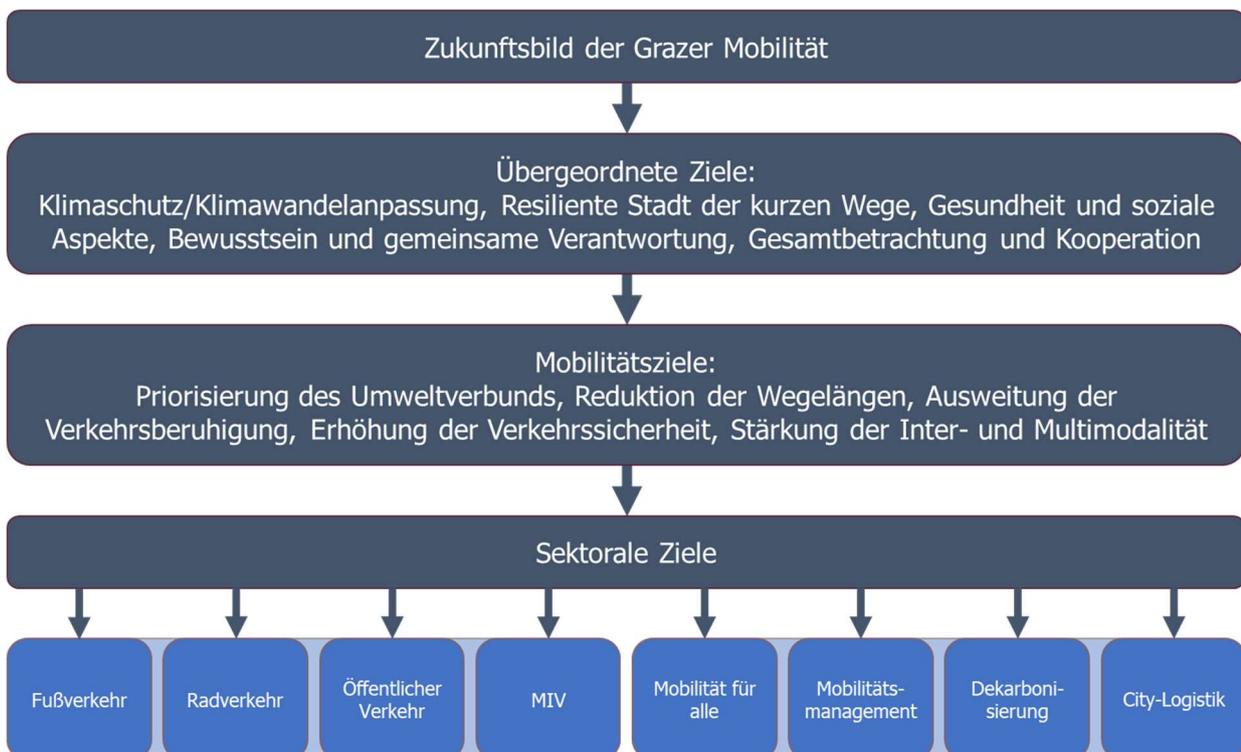


Abbildung 1: Struktur des Zielgerüsts

2 ZUKUNFTSBILD DER GRAZER MOBILITÄT

Wie werden die Menschen in der Stadt Graz im Jahr 2040 mobil sein? Welche Qualitäten werden im Straßenraum und auf Plätzen künftig spürbar sein? Ergänzend zu den fachlich formulierten Zielen des Mobilitätsplanes werden nachfolgend mögliche Antworten auf die oben gestellten Fragen formuliert. Die bildhaften Beschreibungen sollen das angestrebte Zukunftsbild der Grazer Mobilität leichter verständlich und nachvollziehbar machen.

Die Stadt Graz im Jahr 2040 könnte folgendermaßen erlebt werden:

Es ist viel leiser als damals im Jahr 2023, sogar auf den Hauptstraßen. Elektroautos surren langsam und beinahe lautlos durch die Stadt, Straßenbahnen gleiten ruhig über die Schienen. Beim Zu-Fuß-Gehen und nebeneinander Radfahren kann man sich deshalb gut unterhalten. Und aus den zahlreichen Bäumen hört man die Vögel zwitschern. Es ist auffällig, dass viel mehr Kinderlachen zu hören ist. Seitdem die Schulwege sicherer und die Schulumfelder autofrei sind, kommen fast alle Kinder ohne Elternbegleitung in die Schulen und haben schon gemeinsam Spaß bevor die 1. Schulstunde beginnt.

Radfahren ist für viele das praktischste Verkehrsmittel, egal ob jung oder alt, auf dem Weg ins Büro oder beim Einkaufen. Selbst bei Schlechtwetter ist die Stadt voller Radler:innen. Auf den breiten Radwegen und den verkehrsberuhigten Routen lässt sich mit entsprechender Ausrüstung auch bei Regen gut fahren. Das Rad ist einfach das schnellste Verkehrsmittel und lässt sich an den Grazer Radbügeln überall gut und einfach parken. Sogar die Anlieferung erfolgt in der Innenstadt fast nur noch mit Lastenrädern, die Zeit der großen Diesel-Lkws ist jedenfalls vorbei.

In der Stadt bewegen sich spürbar weniger Autos auf den Straßen als früher. Statt einem eigenen Pkw nutzen inzwischen die meisten Carsharing – wenn sie mal ein Auto brauchen. Die meiste Zeit ist es einfach praktischer und angenehmer zu Fuß, mit dem Rad oder den Öffis unterwegs zu sein, weil diese Verkehrsarten mehr Platz haben und an den Kreuzungen priorisiert werden. Aber wer's braucht, kann selbstverständlich sein eigenes Auto nutzen. Geparkt wird inzwischen fast nur noch in Garagen, Dauerstellplätze an der Oberfläche gibt es nur noch an bestimmten Stellen in der Stadt.

Aus dem Umland kommen die meisten Pendler:innen mit der S-Bahn oder den Regiobussen. Innerhalb der Stadt ist der dichte Straßenbahntakt perfekt für all jene, die gerne den öffentlichen Verkehr benutzen. Viele sind gerne flexibel und haben eine Jahreskarte, auch wenn sie an manchen Tagen mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.

Seit die Straßen und Plätze im großen Stil begrünt wurden und ein dichteres Fuß- und Radwege-Netz zur Verfügung steht, ist die Stadt Graz noch lebendiger geworden. Die Sitzgelegenheiten unter den Bäumen und in den Gastgärten sind gut besucht, sobald es das Wetter einigermaßen zulässt. Auch ältere Menschen sieht

man auf den Straßen wieder öfters. Gemeinsam plaudernd oder auf der Bank sitzend, um das rege Treiben auf den Straßen zu beobachten. Die Lebendigkeit auf den Straßen erinnert an das Flair südlicher, mediterraner Städte, wie man es früher nur aus dem Urlaub gekannt hat.

Vier persönliche fiktive Geschichten zur Mobilität in Graz im Jahr 2040:

- Julia, 12, wohnt in St. Peter und besucht mit ihren Freundinnen und Freunden das Gymnasium in der Pestalozzistraße. Für sie alle ist es heute kein Problem mehr, mit dem Rad in die Schule und zurück oder ins Sportzentrum Eggenberg zu fahren. Die Petersgasse ist mittlerweile eine verkehrsberuhigte Begegnungszone und seit die Schulvorplätze in der Pestalozzistraße und Zimmerplatzgasse autofrei gemacht und begrünt wurden, ist auch die Schule viel einfacher erreichbar.
- Nikolai, 41, wohnt in Gratwein und arbeitet an der Uni. Früher ist er täglich mit dem Auto gekommen. Seit es aber die neue City-S-Bahn gibt und er ohne Umsteigen in die Stadt fahren kann, lässt er das Auto stehen und kommt lieber umweltfreundlich in die Stadt. Während der Zugfahrt liest er noch die Zeitung fertig und der kurze Spaziergang von der S-Bahn zur Uni kurbelt den Kreislauf an, bevor es an die Arbeit geht. Manchmal nimmt er auch das Rad mit, um abends nach Hause zu fahren. Der neue Radhighway führt ihn von der Uni direkt zur Mur, wo es im Grünen dann wieder gegen Norden geht. Muss er aber doch einmal mit dem Auto nach Graz kommen, geht das immer noch, nur eben etwas langsamer.
- Alex (32) & Robin (36), wohnen in der Wiener Straße und haben vergangenes Jahr Nachwuchs im Doppelpack bekommen. Mit zwei Kindern geht's nicht immer mit Öffis oder Rad, daher borgen sie sich manchmal ein Sharing-Auto aus. Bei Bedarf etwas mit dem Auto zu erledigen ist heute viel angenehmer, als sie das aus ihrer eigenen Kindheit kennen, denn mittlerweile gibt es einfach nicht mehr so viele Autos und das Vorankommen ist einfacher. Ihre Kinder werden in ein paar Jahren ohne Probleme und Sorgen der Eltern selbstständig nach draußen gehen können. Der Verkehr ist heute schließlich viel sicherer.
- Antonina, 76, wohnt seit Jahrzehnten in ihrer Altbauwohnung am Schillerplatz und trifft sich heute wieder mit ihrer Damenrunde am Hilmteich. Seit ein paar Jahren fühlt sie sich beim Autofahren nicht mehr so wohl, vor allem das Einsteigen und beengte Sitzen ist problematisch. Sie lässt sich heute lieber von einer barrierefreien Straßenbahn chauffieren, die ohnehin alle paar Minuten kommt. Auch die Hitze wurde in der Stadt zuletzt immer mehr zum Problem. Die zahlreichen neuen Bäume, die aber vor einigen Jahren ums Eck gepflanzt wurden, spenden mittlerweile schon ordentlich viel Schatten.

3 ÜBERGEORDNETE ZIELE

Die übergeordneten Ziele – vormals „Verkehrspolitische Leitlinie“ in der Mobilitätsstrategie 2020 – bilden den strategischen Rahmen und sind zugleich wichtige Vorgabe für die Grazer Verkehrspolitik. Sie umfassen alle Bereiche, in denen die Mobilität einen direkten oder indirekten Beitrag zu leisten hat. Mobilität ist mehr als nur Fortbewegung von A nach B, sie ist integraler Lösungsbestandteil für gesellschaftlichen Herausforderungen und leistet einen wichtigen Beitrag zur urbanen Lebensqualität der Zukunft.

„Heute umgesetzte Mobilitätsmaßnahmen beeinflussen maßgeblich die Situation der nächsten Jahrzehnte und sind daher stets durch die Augen der Grazer:innen des Jahres 2040 zu betrachten.“

3.1 KLIMASCHUTZ UND KLIMAWANDELANPASSUNG

Emissionen reduzieren, Stadtklima verbessern

Die Reduktion der Treibhausgase im Verkehrssektor ist eine der großen Herausforderungen bei der Bewältigung der Klimakrise. Unabhängig davon sind Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu setzen, von dem historisch gewachsene, dicht bebaute Städte besonders betroffen sind. Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind daher höchst relevante Ziele für den Mobilitätsplan 2040.

- Als nationale Umsetzung der Ziele auf Ebene der Europäischen Union definiert der nationale Energie- und Klimaplan¹ die Klimaziele auf Bundesebene. Die angestrebte Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 ist auch auf städtischer Ebene in Graz zu erreichen und in der Grazer Klimastrategie verankert. Ein Schwerpunkt aller Maßnahmen muss auf der Reduktion des Energiebedarfs liegen, da die Mobilität im Jahr 2040 noch nicht emissionsfrei sein wird. Die erforderliche Reduktion von CO₂-Emissionen ist somit nur mit einer deutlichen Verschiebung des Modal Split in Richtung Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs möglich. Die Modal Split-Ziele wurden daher im Einklang mit den Klimazielen festgelegt.
- Mit dem im Jahr 2022 beschlossenen Klimaschutzplan² hat sich die Stadt Graz zudem noch ambitioniertere Ziele gesetzt. Das gemäß des Pariser Abkommens festgelegte CO₂-Kontingent der Stadt Graz soll auf dem Weg bis zur Klimaneutralität nicht überschritten werden. Und für das „Haus Graz“ –

¹ https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/nat_klimapolitik/energie_klimaplan.html

² Klimaschutzplan Graz, März 2022

also alle städtischen Betriebe und Institutionen – wird sogar eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 angestrebt.

- Zur Bewältigung des Klimawandels und des damit einhergehenden Temperaturanstieges bedarf es einer Erweiterung des städtischen Grünraumnetzes im Sinne des „Grünen Netzes Graz“, einer intensiven Bepflanzung des öffentlichen Raums, der (Wieder-)Herstellung von Wasserflächen, einer Entsiegelung von städtischen Flächen sowie der Sicherstellung von Frischluftschneisen vom Stadtrand ins Zentrum. Damit wird einem Aufheizen der Stadt bei starker Sonneneinstrahlung entgegengewirkt und urbane Hitzeinseln werden vermieden. Eine stärkere Abkühlung in der Nacht sichert zudem die städtische Lebensqualität während der Sommermonate. Die erforderlichen Flächen für Klimawandelanpassungsmaßnahmen sind primär vom Kfz-Verkehr zu lukrieren.

3.2 RESILIENTE „STADT DER KURZEN WEGE“

Verkehrs- und Stadtplanung verschränken, aktive Mobilität stärken

Mit der Stadtstruktur wird die Basis für eine nachhaltige Mobilität gelegt. Während weitläufige, dezentrale Strukturen lange Wege verursachen und kaum mit dem öffentlichen Verkehr zu erschließen sind, bieten kompakte, durchmischte und polyzentrische Strukturen gute Rahmenbedingungen einer „Stadt der kurzen Wege“. Dort können die Bedürfnisse des täglichen Bedarfs fußläufig erledigt werden, nachhaltige Mobilitätsformen stehen damit naturgemäß im Vordergrund. Die Stadt Graz hat diesbezüglich sehr gute Voraussetzungen – in vielen Bereichen wird das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ bereits heute gelebt. Ein besonderes Augenmerk ist auf die neuen Stadtentwicklungsgebiete zu legen.

- Die Stadt- und Verkehrsplanung ist weiterhin eng zu verschränken, das Stadtentwicklungskonzept und der Mobilitätsplan 2040 werden daher in enger fachlicher Abstimmung erarbeitet.
- Für eine funktionierende Stadt der kurzen Wege bedarf es im gesamten Stadtgebiet einer attraktiven Infrastruktur für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren und durchgängig hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- Die Verkehrsarten der aktiven Mobilität – also das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren – sind zudem in hohem Maße krisensicher. Das hat sich sehr deutlich während der Covid-Pandemie gezeigt, aber auch in Zeiten hoher Treibstoffpreise. Somit trägt die Förderung des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens zur Erhöhung der Resilienz der Stadt Graz bei, indem die Mobilität unabhängiger von äußeren, kritischen Einflüssen gemacht wird.

- Selbstverständlich gibt es auch in einer Stadt der kurzen Wege längere Strecken zurückzulegen, das betrifft insbesondere Ein- und Auspendler:innen nach bzw. aus Graz. Für diese längeren Wege stellt der öffentliche Verkehr das Rückgrat einer nachhaltigen und resilienten Mobilität dar. Ein höchst attraktives städtisches und regionales ÖV-Angebot ist daher wesentlicher Bestandteil der zukünftigen Mobilität der Stadt Graz.
- Neue Technologien und Antriebsarten bieten nicht nur eine Chance für geringere CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen, die Vielfalt unterschiedlicher Technologien kann auch einen Beitrag zur Erhöhung der Resilienz leisten.

3.3 GESUNDHEIT UND SOZIALE ASPEKTE

Luftqualität verbessern, Lärm mindern, gleichberechtigten Zugang zur Mobilität sichern

Das Thema Mobilität betrifft auch die Gesundheit, einerseits hinsichtlich Luftqualität und Lärm und andererseits im Hinblick auf körperliche Bewegung. Soziale Aspekte der Mobilität sind unter anderem ein gleichberechtigter Zugang zu Mobilität für alle Menschen sowie eine faire Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes.

- Die Beeinträchtigungen der städtischen Luft infolge der Mobilität sind künftig weiter zu minimieren. Das betrifft neben Feinstaub, der durch Abrieb von Reifen oder Straßenbelag entsteht, vor allem die durch Verbrennungsmotoren ausgestoßenen Atemgifte Stickstoffdioxid und Schwefeldioxid, die bei entsprechender Konzentration einen maßgeblichen Effekt auf die Luftqualität und ihre Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen haben.
- Auch der Verkehrslärm kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, in etlichen Straßen werden gesundheitsrelevante Schwellenwerte überschritten und Menschen im Schlaf gestört. Die Reduktion des Verkehrslärmes ist daher ein wichtiges übergeordnetes Ziel.
- Ein zunehmend wichtiger Gesundheitsaspekt ist die körperliche Aktivität, die heute vielen Menschen im eng getakteten Alltag fehlt. Wer regelmäßig aktive Mobilitätsformen in Anspruch nimmt, wird die WHO-Empfehlung von 150 Minuten moderater körperlicher Aktivität pro Woche erreichen, ohne gesondert Zeit für Sport aufzuwenden. Auch unter diesem Gesichtspunkt sind attraktive Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sehr wichtig.
- Dem gleichberechtigten Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und Menschen aller Altersgruppen ist ein besonderes Augenmerk zu schenken. Barrierefreiheit spielt dabei eine wichtige

Rolle. Kindern – als Vertreter:innen künftiger Generationen – soll künftig eine noch stärkere Aufmerksamkeit in der städtischen Verkehrsplanung gewidmet werden. Für ältere Menschen sind etwa sichere Straßenquerungen mit ausreichenden Grünzeiten an Ampeln, ausreichende Gehsteigbreiten und regelmäßige Sitzgelegenheiten eine Grundvoraussetzung für ihre Alltagsmobilität zu Fuß.

- Die Bedürfnisse der städtischen Bevölkerung im öffentlichen Straßenraum sind vielfältig und beinhalten unter anderem sichere Flächen zum Zu-Fuß-Gehen und Radfahren, schattenspendende Bäume im Sommer, Sitzgelegenheiten zur Erholung, Barrierefreiheit, gute Beleuchtung oder konsumfreie Zonen für Aufenthalt und Begegnung. Die städtische Verkehrsplanung hat die Vielfalt dieser Bedürfnisse zu berücksichtigen und die begrenzten städtischen Flächen fair für alle Nutzergruppen zu verteilen.

3.4 BEWUSSTSEIN UND GEMEINSAME VERANTWORTUNG

Die Bereitstellung einer adäquaten Mobilitätsinfrastruktur ist primär eine städtische Aufgabe. Die Mobilität der Menschen basiert jedoch auf individuellen Entscheidungen zur Wahl des Verkehrsmittels für die im Alltag entstehenden Wege. Die Bewusstseinsbildung für stadtverträgliche Mobilitätsangebote und die Vermittlung positiver Aspekte nachhaltiger Mobilität sind daher von zentraler Bedeutung.

- „Mobilität beginnt im Kopf: nachhaltige Mobilität ist ohne persönliche Verhaltensänderungen nicht zu erreichen. Dem ist künftig durch geeignete „soft-policies-Maßnahmen“, wie zum Beispiel kontinuierlicher Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung eines stadtverträglichen Mobilitätsverhaltens Rechnung zu tragen. Zur Verankerung solcher Maßnahmen bedarf es entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen.
- Mobilitätsmanagement leistet einen wesentlichen Beitrag für nachhaltige Mobilität. Dafür braucht es künftig noch mehr Angebote auf städtischer Ebene, betriebliches Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte bei der Errichtung neuer Nutzungen und im Zuge der Stadtentwicklung.
- Die Mobilitäts- und Klimaziele können nur erreicht werden, wenn sie von allen Bürger:innen, Unternehmen und Institutionen akzeptiert und eigenverantwortlich mitgetragen werden. Wichtige Mobilitätsmaßnahmen sind daher in transparenten, partizipativen Planungsprozessen für die Bürger:innen – und möglichst mit ihnen – zu führen. Die verkehrspolitischen Ziele sind dabei stets im Auge zu behalten. Das Bewusstsein für einen stadtverträglichen Verkehr und ein stadtverträgliches Verkehrsverhalten soll erhöht werden, insbesondere bei jenen, die an Verkehrsplanungsprojekten beteiligt sind (Bürger:innen, Politiker:innen, Fachleute). Darüber hinaus erhöhen partizipative Prozesse die Akzeptanz für im Sinne der Gemeinschaft notwendige, aber für einzelne nicht bequeme Maßnahmen.

- Veränderungen verursachen bei Menschen generell oftmals Skepsis und Sorgen, das betrifft auch Maßnahmen im Mobilitätsbereich. Pilotversuche, Testbetriebe oder kostengünstige Pop-up-Verkehrslösungen sind hilfreiche Instrumente, um Maßnahmen und neuartige Mobilitätslösungen auszuprobieren, bevor sie permanent errichtet werden. Solche Lösungen sollen zukünftig verstärkt eingesetzt werden, kombiniert mit möglichst transparenter Kommunikation rund um den Planungsprozess.

3.5 GESAMTBETRACHTUNG DER MOBILITÄT UND KOOPERATION

Stadt Graz als Teil einer Mobilitätsregion, Verwaltungshandeln optimieren

Mobilität ist stets gesamthaft zu betrachten und kennt auch keine administrativen Grenzen. Städte werden größer, Siedlungsgebiete wachsen zusammen und Wege finden immer öfter über Gemeindegrenzen hinweg statt. Dieser Entwicklung ist in der Verkehrspolitik und -planung Rechnung zu tragen, indem Mobilität strukturübergreifend und kooperativ geplant wird.

- Alle Strategien und Maßnahmen der städtischen Verkehrsplanung stehen im Einklang mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Die Stadt Graz trägt mit ihren Projekten im Mobilitätsbereich dazu bei, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und geteilter Mobilität deutlich zu steigern.
- Die Mobilitätsplanung hat alle Verkehrsarten in ihrem Wirkungszusammenhang zu umfassen. Die erforderliche Steigerung des Wegeanteils für die stadtverträglichen Verkehrsarten des Umweltverbundes erfordert neben angebotsseitigen Attraktivierungen auch Restriktionen für den Kfz-Verkehr („push- und pull Maßnahmen“).
- Den Schnittstellen unterschiedlicher Verkehrsarten ist besonderes Augenmerk zu schenken (zum Beispiel Bike & Ride, Park & Ride). Auch im Güterverkehr gewinnen Schnittstellen und innovative Lösungen an Bedeutung – Stichwort City-Logistik mit emissionsfreien Fahrzeugen.
- Die Stadt Graz ist sich ihrer besonderen Rolle als Kernstadt des steirischen Ballungsraumes bewusst und setzt in der Mobilitätspolitik auf enge Kooperation mit dem Land Steiermark und den umliegenden Gemeinden. Ein kooperativ erarbeiteter regionaler Mobilitätsplan für den steirischen Zentralraum mit abgestimmten Mobilitätsmaßnahmen ist Grundvoraussetzung zur Erreichung der Mobilitätsziele.

- Innerhalb des Hauses Graz sind die Ziele des Mobilitätsplanes 2040 allen Institutionen und Abteilungen bekannt und finden bei allen mobilitätsrelevanten Projekten Berücksichtigung. Eine enge Kooperation aller relevanten Abteilungen und Akteure sichert eine hohe Qualität der Umsetzung bei Mobilitätsprojekten.

4 ZIELE DER GESAMTMOBILITÄT

Die Ziele der Gesamtmobilität sind verkehrsmittelübergreifend und umfassen sowohl quantitative als auch qualitative Ziele. Einer der wesentlichen Indikatoren für die Erreichung der Ziele des Mobilitätsplanes der Stadt Graz 2040 sind die Modal Split-Anteile im Binnenverkehr und im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr. Die Erreichung der nachfolgend angeführten Ziele erfordert umfassende kontinuierliche Anstrengungen aller relevanten Akteure. Für die Umsetzung der notwendigen Mobilitätsmaßnahmen bedarf es einer intensiven Kooperation innerhalb der Grazer Stadtverwaltung und gemeindeübergreifender Zusammenarbeit.

Die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln werden für die Modal Split-Ziele der Gesamtmobilität als Umweltverbund zusammengefasst. Weil im Jahresverlauf witterungsbedingt Verlagerungen zwischen den Verkehrsarten des Umweltverbundes auftreten, ist eine Gesamtbetrachtung des Umweltverbundes zweckmäßig. Für die einzelnen Verkehrsarten werden in den nachfolgenden Kapiteln sektorale Ziele in Form von Bandbreiten definiert und die gewünschte Entwicklung qualitativ beschrieben.

Im Jahr 2040 werden vier Fünftel aller Wege (80 %) der Grazer Wohnbevölkerung im Umweltverbund zurückgelegt, das heißt zu Fuß, mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein Fünftel der Wege (20 %) entfallen im Jahr 2040 auf den motorisierten Individualverkehr. Bezogen auf die Ausgangswerte von 2021 ist etwa jeder zweite Weg vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Ein wichtiger Meilenstein der Mobilitätswende in Graz ist eine Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes auf 70 % bis zum Jahr 2030, gefolgt von der Erhöhung auf 75 % im Jahr 2035. Das Erfordernis der Erhöhung des Modal Split-Anteils im Umweltverbund ergibt sich aus den Kriterien Flächenverbrauch, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Mikroklima, kurze Wege bzw. Nutzungsmischung, leistbare Mobilität, etc. Mit den Zielwerten werden zudem die Klimaschutzziele gemäß des Grazer Klimaschutzplanes, insbesondere der Reduktionspfad für die produktionsbasierten Treibhausgas-Emissionen, eingehalten und eine zukunftsfähige Mobilität sichergestellt.

Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung für das Jahr 2040

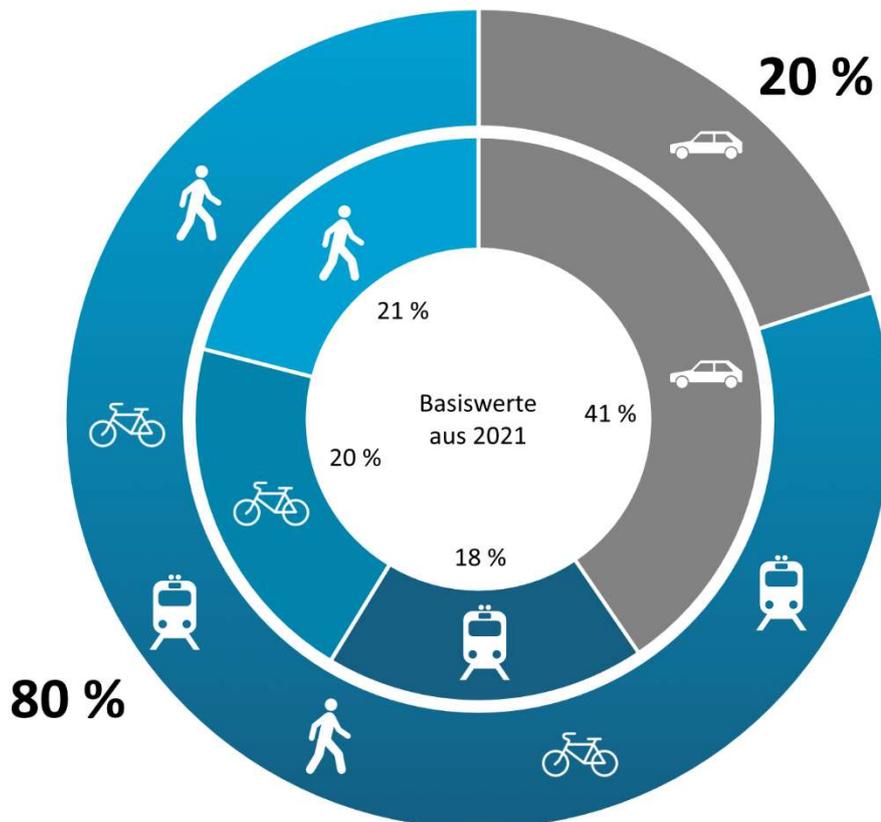


Abbildung 2: Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung für die Jahre 2021 und 2040 (eigene Darstellung)

Die Modal Split-Ziele basieren auf Plausibilitätseinschätzungen zur technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Machbarkeit, wie zum Beispiel Kapazitäten im öffentlichen Verkehr und zeitliche Umsetzungshorizonte für Verkehrsinfrastruktur. Die Mobilitätskennwerte anderer europäischer Städte – insbesondere in der Schweiz und Deutschland – zeigen, dass die Modal Split-Ziele für die Stadt Graz ambitioniert, aber erreichbar sind. Das gilt sowohl für die Zielwerte des Modal Split, als auch für die jährlichen Veränderungen. Eine Verschiebung des Modal Split von ca. einem Prozentpunkt pro Jahr vom MIV in Richtung Umweltverbund ist bei kontinuierlicher Umsetzung ambitionierter Maßnahmen realistisch.

Kurz- bis mittelfristig hat der Radverkehr das größte Potenzial zur Verlagerung von MIV-Wegen, weil eine Attraktivierung des Radfahrens vergleichsweise rasch und kostengünstig möglich ist und die stadtstrukturellen Rahmenbedingungen günstig sind. Der Radverkehr wird daher bei der Mobilitätswende der Stadt Graz eine entscheidende Rolle spielen. Der Fußverkehr hat schon jetzt in Graz eine hohe Bedeutung. Eine weitere kontinuierliche Steigerung des Modal Split-Anteils für den Fußverkehr wird angestrebt, ist jedoch nur in kleinen Schritten möglich. Investitionen in den öffentlichen Verkehr haben einen längeren Planungs- und Realisierungszeitraum und werden erst mittel- bis langfristig wirksam. Dementsprechend sind

signifikante Steigerungen des Modal Split-Anteils für den öffentlichen Verkehr erst im Zeitraum 2035 – 2040 zu erwarten.

Im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr ist zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimaziele ebenfalls ein Paradigmenwechsel erforderlich. Hier wird der öffentliche Verkehr eine tragende Rolle haben: Bis zum Jahr 2040 soll sich der Anteil im Umweltverbund von ca. 20 % im Jahr 2022 auf 45 % erhöhen und damit mehr als verdoppeln. Eine stärkere Steigerung des Anteils des Umweltverbundes ist durch die bis dahin möglichen Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr in den Spitzenstunden begrenzt. Darüber hinaus gehende Verlagerungen vom MIV auf den ÖV nach 2040 sind notwendig.

Modal Split des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs für das Jahr 2040

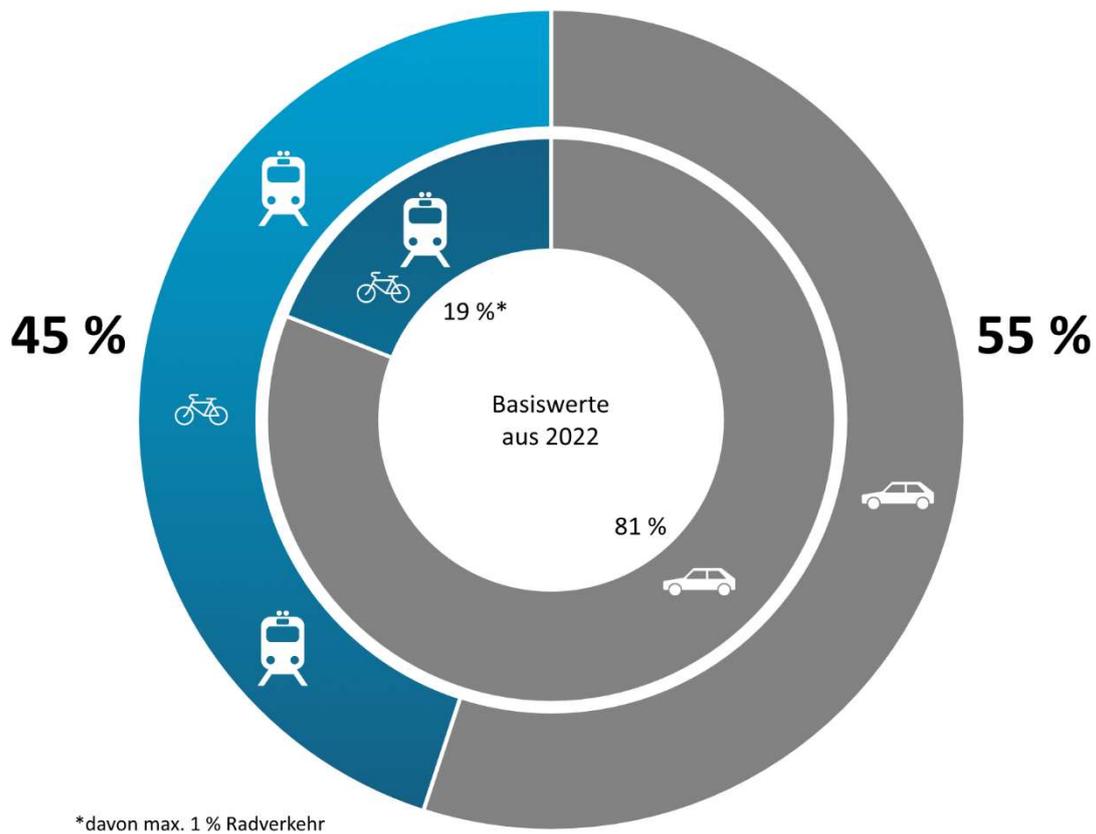


Abbildung 3: Modal Split des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs für die Jahre 2022 und 2040 (eigene Darstellung)

4.1 ENTWICKLUNG DER SEKTORALEN MODAL SPLIT-ZIELE

Beim primären Ziel des MP 2040, den Umweltverbund zu stärken und den Anteil des MIV am Modal Split zu reduzieren, spielen die einzelnen Verkehrsmittel jeweils unterschiedliche strategische Rollen zur Zielerreichung. Klar ist, dass die Reduktion des MIV auf verschiedene Arten erreicht werden kann und die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes dabei unterschiedlich stark priorisiert werden können. Um im Zuge der Zieldefinition einen gewissen Spielraum zu ermöglichen, wurden bei den sektoralen Zielen des Umweltverbundes Bandbreiten definiert, innerhalb derer die Entwicklung der einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes stattfinden soll. Als fix gelten die Zielwerte des MIV bzw. der Gesamtzielwert des Umweltverbundes.

| Verkehrsmittel | Ist 2021 ³ | Ziel 2030 | Ziel 2035 | Ziel 2040 |
|--|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Fußverkehr | 21 % | 21-22 % | 22-23 % | 23-25 % |
| Radverkehr | 20 % | 28-30 % | 30-33 % | 32-36 % |
| Öffentlicher Verkehr | 18 % | 19-21 % | 20-23 % | 21-25 % |
| Motorisierter Individualverkehr | 41 % | 30 % | 25 % | 20 % |

Tabelle 1: Entwicklung der sektoralen Modal-Split-Ziele inkl. der Bandbreiten zur Zielerreichung

Im Basisjahr 2021 werden bereits etwas mehr als ein Fünftel der Wege in Graz zu Fuß zurückgelegt. Aufgrund der Covid-Pandemie war der Modal Split-Anteil der Fußwege in diesem Jahr vermutlich außergewöhnlich hoch. Ziel der Stadt Graz ist es, diesen hohen Fußverkehrsanteil durch Maßnahmen zur lokalen Attraktivierung der Fußverkehrsinfrastruktur, Schaffung neuer Verbindungen und der generellen Zielsetzung einer Stadt der kurzen Wege kontinuierlich moderat zu erhöhen. Etwa jeder vierte Weg in Graz soll im Jahr 2040 zu Fuß zurückgelegt werden.

Auch mit dem Fahrrad legen die Grazer:innen im Basisjahr 2021 etwa ein Fünftel der Wege zurück. Aufgrund der guten Ausgangslage und des hohen Potenzials des Radverkehrs (Stadtgröße, Stadtstruktur, Topografie) kann dieser künftig einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds leisten. Im Jahr 2040 sollen etwa ein Drittel aller Wege der Grazer Wohnbevölkerung mit dem Rad zurückgelegt werden. Für die Erreichung des ambitionierten Modal Split-Zieles von 70 % für den Umweltverbund bis zum Jahr 2030 spielt der Radverkehr eine entscheidende Rolle. Mit vergleichsweise rasch umsetzbaren und leistbaren ambitionierten Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil bis 2030 auf 28 – 30 % gesteigert werden und damit den größten Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Der öffentliche Verkehr lag im Jahr 2021 mit einem Anteil am Modal Split von 18,2 % knapp unter den beiden aktiven Mobilitätsformen Fuß- und Radverkehr, was zum Teil auch den generellen Abnahmen von ÖV-Fahrgästen im Zuge der Covid-Pandemie geschuldet ist. Zur Verlagerung der längeren und insbesondere der stadtgrenzüberschreitenden Wege auf den Umweltverbund, wird der ÖV in den kommenden Jahren deutlich

³ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

ausgebaut werden. Der S-Bahn- und Straßenbahnausbau ist dabei hervorzuheben. Aufgrund der großen Zeithorizonte bei der Errichtung von Schieneninfrastruktur sind signifikante Steigerungen des ÖV-Anteils erst im Zeitraum 2030 – 2040 möglich. Bis 2040 soll ca. jeder vierte Weg der Grazer Wohnbevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden.

Zwar macht der motorisierte Individualverkehr mit 40,5 % auch im Basisjahr 2021 schon nicht mehr die Mehrheit der Wege aus, er ist dennoch der größte Einzelposten, inkl. aller negativer Begleiterscheinungen. Um das Ziel einer lebenswerten, gesunden und klimafitten Stadt zu erreichen, soll der Anteil des MIV am Modal Split bis zum Jahr 2040 auf einen Wert von 20 % etwa halbiert werden.

4.2 QUALITATIVE MOBILITÄTSZIELE

| Ziel | Mögliche Handlungsfelder |
|---|---|
| Forcierung einer Stadt der kurzen Wege | <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erreichbarkeit von lokalen Zielen zu Fuß oder mit dem Rad • Stärkung einer polyzentralen Versorgungsstruktur im Zuge der Stadtentwicklung |
| Priorisierung der Verkehrsmittel nach ihrer Flächeneffizienz | <ul style="list-style-type: none"> • Priorisierter Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes der Verkehrsmittel mit der größten Flächeneffizienz (transportierte Personen unter geringstem Flächenbedarf) • Darstellung einer verkehrsmittelübergreifenden Straßenklassifizierung |
| Ausweitung verkehrsberuhigender Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung und Neuerrichtung von Fußgänger- und Begegnungszonen sowie Wohn- und Schulstraßen • Verkehrsberuhigte Umfelder bei allen Schulen und Kindergärten, wo dies umsetzbar ist. • Umsetzung lokaler Verkehrskonzepte zur Reduktion des MIV-Durchgangsverkehrs (Einbahnsysteme, Superblocks etc.) |
| Reduktion des Motorisierungsgrades | <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung von Sharing-Angeboten • Ausweitung von On-Demand-Services • Reduktion des Stellplatzangebotes zugunsten einer Neuverteilung des öffentlichen Raums |
| Reduktion der Verkehrsunfälle mit Personenschaden | <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit als integraler Bestandteil aller Verkehrsprojekte • Konsequente Verkehrssicherheitsarbeit weiterführen • Verbesserung der Regelkenntnisse und Erhöhung der Regelakzeptanz |
| Ausbau der Inter- und Multimodalität | <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Park & Ride-Stellplätzen vorwiegend im Umland • Ausbau von Bike & Ride-Stellplätzen • Strategischer Einsatz von Car-Sharing als Ersatz für Privat-PKW und als Teil inter- und multimodaler Wegeketten. • Einrichtung inter- und multimodaler Knoten als gut erreichbare Orte der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel |

Tabelle 2: Qualitative Ziele der Gesamtmobilität

4.3 QUANTITATIVE MOBILITÄTSZIELE

| Ziel | Indikator | Ist 2021 ⁴ | Ziel 2030 | Ziel 2035 | Ziel 2040 |
|---|--|--------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split | Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung nach Wegen (MIV:Umweltverbund) | 41:59 | 30:70 | 25:75 | 20:80 |
| Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes im Stadt-Umland-Verkehr | Modal Split Stadt-Umland-Relationen nach Wegen (MIV:Umweltverbund) | 81:19 | 70:30 | 62:38 | 55:45 |
| Reduktion der Fahrleistung des PKW-Verkehrs im Grazer Stadtgebiet um 50 % bis 2040 | Jährliche Fahrleistung des PKW-Verkehrs im Grazer Stadtgebiet in mio. km | 1.214 | 900 | 750 | 607 |
| Reduktion der Wegelängen | Durchschnittliche Wegelänge der Grazer Wohnbevölkerung | 6,3 km | 5,9 km | 5,7 km | 5,5 km |
| Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche | Fläche der Fußgänger- und Begegnungszonen in m ² | 127.105 | 160.000 | 175.000 | 190.000 |

Tabelle 3: Quantitative Ziele der Gesamtmobilität

⁴ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

5 SEKTORALE ZIELE

Die sektoralen Ziele umfassen verkehrsmittel- und themenspezifische Ziele. Sie werden unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele und der allgemeinen Mobilitätsziele definiert und bilden die Verbindung zu den Handlungsfeldern und Maßnahmen.

Die Ziele – samt Zwischenzielen – und deren Indikatoren sind die wesentlichen Parameter zur Evaluierung der Entwicklung der Mobilität in Graz. Im Fall von Zielabweichungen sind die dazugehörigen Maßnahmen zu überprüfen und anzupassen.

Folgende sektorale Ziele werden betrachtet:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Mobilität für alle
- Mobilitätsmanagement
- Dekarbonisierung
- City-Logistik

Auch die sektoralen Ziele werden in qualitative und quantitative Ziele unterteilt. Die qualitativen Ziele stellen inhaltliche Ansprüche an die Verkehrsplanung und -politik dar, die in weiterer Folge auf der Maßnahmenebene abgebildet werden sollen. Darauf aufbauend entstehen die quantitativen Ziele mit konkret messbaren Zielwerten für die Jahre 2030, 2035 und 2040. Die ausgewählten Indikatoren repräsentieren die übergeordneten Ziele auf den einzelnen Ebenen und sind auf vorhandene Daten bzw. die Möglichkeit zur Datenerhebung abgestimmt.

5.1 FUSSVERKEHR

Fußverkehr bildet die Basis unserer Mobilität. Wir alle gehen täglich zu Fuß, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel wir letzten Endes einen Großteil unserer Mobilität bewältigen. Das Zu-Fuß-Gehen vereint viele Vorteile: Es ist platzsparend, gesund, verursacht keine Lärm- oder Schadstoffemissionen und ist sozial gerecht. Wird mehr zu Fuß gegangen, bleibt im öffentlichen Raum auch mehr Platz für andere dringend benötigte Nutzungen, wie etwa Begrünung. Die Stärkung des Zu-Fuß-Gehens ist daher ein wesentliches Ziel des Mobilitätsplanes 2040. Mit dem Masterplan Gehen gibt es ein eigenständiges, umfassendes Konzept für den Fußverkehr in der Stadt Graz. Die Ziele für den Fußverkehr sind nachfolgend angeführt.

5.1.1 Qualitative Ziele

| Ziel | Mögliche Handlungsfelder |
|--|---|
| Flächendeckende Bereitstellung sicherer und komfortabler Fußverkehrsinfrastruktur | <ul style="list-style-type: none"> Herstellung von Gehsteigen in Straßen mit Tempo 30 und höher unter Berücksichtigung des prognostizierten Bedarfs und vermehrter Verwendung von Gehhilfen (z. B. Rollatoren), jedoch mindestens entsprechend der Verkehrsplanungsrichtlinie Optimierung der Beleuchtung der Fußverkehrsinfrastruktur Schaffung eines engmaschigen und attraktiven Wegenetzes für den Fußverkehr, Herstellung neuer Durchwegungen und Abkürzungen Vermeidung von Gehsteig-Engstellen (Einbauten, Verkehrszeichen etc.) |
| Qualitätsstandards für Fußgängerquerungen einführen | <ul style="list-style-type: none"> Schaffung sicherer Querungsstellen für den Fußverkehr durch Ausstattung mit Querungshilfen (Schutzweg, Gehsteigvorziehungen, Mittelinseln, Fahrbahnanhebungen, Fahrbahneinengungen) Reduktion von Querungslängen Optimierung der Qualität für Zu-Fuß-Gehende an VLSA-geregelten Kreuzungen (Kürzere Querungslängen, Längere Grünzeiten, etc.) |
| Verbesserung der Barrierefreiheit für Zuzußgehende | <ul style="list-style-type: none"> Standardmäßige Herstellung taktiler und akustischer Leitsysteme an den Kreuzungsbereichen Barrierefreie Ausgestaltung der Gehsteige (taktil erfassbare Kanten, Obergrenze bei Querneigung) |
| Erhöhung der Aufenthaltsqualität | <ul style="list-style-type: none"> Herstellung regelmäßig vorhandener Mikro-Aufenthaltsbereiche (Bänke, Begrünung und Beschattung, Trinkbrunnen etc.) Herstellung von begleitender Begrünung und Beschattung Schaffung hochwertiger und attraktiver Bodenbeläge in stark frequentierten Bereichen Sicherstellung der Beroll- und Befahrbarkeit im Sinne der Barrierefreiheit (Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen) |
| Monitoring des Fußverkehrs | <ul style="list-style-type: none"> Errichtung von Zählstellen für den Fußverkehr |

Tabelle 4: Qualitative Ziele des Fußverkehrs

5.1.2 Quantitative Ziele

| Ziel | Indikator | Ist 2021 ⁵ | Soll 2030 | Soll 2035 | Soll 2040 |
|---|---|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Fußläufige Erreichbarkeit von Produkten und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs | Anteil der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 5 Minuten Wegdauer ⁶ einen Nahversorger erreichen können. | 52,6 % | 56,5 % | 58,0 % | 60,0 % |
| Fußläufige Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen und Volksschulen | Anteil der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 5 Minuten Wegdauer eine Kinderbetreuungseinrichtung für Kinder unter 10 Jahre erreichen können. | 54,5 % | 57,0 % | 58,5 % | 60,0 % |
| Umsetzung der Leitprojekte aus dem Masterplan Gehen | umgesetzte Leitprojekte aus dem Masterplan Gehen in Prozent | | 100% | | |
| Monitoring des Fußverkehrs | Vorhandene Dauerzählstellen für den Fußverkehr | 0 | 5 | 8 | 10 |

Tabelle 5: Quantitative Ziele des Fußverkehrs

⁵ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

⁶ 5 Minuten entsprechen einer Distanz von 360 m, die mit einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s zurückgelegt werden. Gilt für alle gleichartigen Indikatoren.

5.2 RADVERKEHR

Rund einer von drei Pkw-Wegen der Grazerinnen und Grazer im Jahr 2021 war kürzer als 3,3 km und somit kürzer als die mittlere Distanz der mit dem Rad zurückgelegten Wege. Insgesamt waren die Autofahrenden von Tür zu Tür (mit 11 km/h) dabei sogar langsamer unterwegs als die Radfahrenden (mit 12 km/h).⁷ Es besteht daher ein erhebliches Verlagerungspotenzial von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad.

Wer mit dem Rad unterwegs ist, braucht bedeutend weniger Platz, verursacht weder Lärm noch Abgase und hat trotzdem eine beträchtliche Reichweite, die sich bei Verfügbarkeit eines E-Bikes noch weiter vergrößert. Für den MP 2040 spielt das Rad eine zentrale Rolle, trägt es doch zur Erreichung nahezu aller gesetzten Mobilitätsziele bei. Steigen mehr Menschen aufs Rad um, kann der begrenzte städtische Raum effizienter genutzt und so verstärkt für andere Funktionen, wie etwa Grünraum, Aufenthaltsflächen und Klimawandelanpassungsmaßnahmen, genutzt werden. Der MP 2040 nimmt Bezug auf den MP Radoffensive, der als eigenständiges Konzept detaillierte Planungsvorgaben und Maßnahmen für den Radverkehr enthält.

5.2.1 Qualitative Ziele

| Ziel | Mögliche Handlungsfelder |
|--|--|
| Umsetzung der Radoffensive | <ul style="list-style-type: none"> • Konsequente Planung, Weiterentwicklung und Umsetzung des Zielnetzes der Radoffensive • Evaluierung umgesetzter Maßnahmen, erforderlichenfalls Anpassung der fachlichen Grundlagen |
| Flächendeckende Förderung des Rad-Fließverkehrs | <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von Radinfrastruktur laut Zielnetz Radoffensive, vorzugsweise baulich getrennt • Ertüchtigung des Straßennetzes (Radfahren gegen die Einbahn, Fahrradstraßen, Bevorrangung von Radrouten, Verkehrsfilter etc.) • Ausbau der stadtgrenzüberschreitenden Radinfrastruktur • Konsequente Verkehrssicherheitsarbeit, Sanierung von Unfallhäufungsstellen |
| Flächendeckende Bereitstellung von Radabstellanlagen und Servicestationen | <ul style="list-style-type: none"> • Definition und Einhaltung eines Qualitätsstandards für Radabstellanlagen in Graz • Ausbau der Radabstellanlagen im öffentlichen Raum (auch für Lastenräder) • Errichtung von Radservicestationen • Einführung eines Bike-Sharing-Systems |
| Verstärkte Erhebung des fließenden Radverkehrs | <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung zusätzlicher Radzählstellen • Einrichtung eines Monitoring-Systems |

Tabelle 6: Qualitative Ziele des Radverkehrs

⁷ Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung, 2021

5.2.2 Quantitative Ziele

| Ziel | Indikator | Ist 2021 ⁸ | Soll 2030 | Soll 2035 | Soll 2040 |
|---|---|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Erweiterung der Radinfrastruktur im Sinne der Radoffensive | umgesetzte Radinfrastruktur im A-, B-, C-Netz in Kilometer | 1,7 | 100 | 120 | 140 |
| Flächendeckende Erhebung des fließenden Radverkehrs | Absolute Anzahl der Radverkehrszählstellen im Grazer Stadtgebiet | 8 | 50 | 60 | 70 |
| Erweiterung der Radabstellanlagen | Absoluter Zuwachs der errichteten Radabstellplätze im öffentlichen Raum unter Einhaltung definierter Qualitäten | | 3.600 | 1.500 | 1.500 |

Tabelle 7: Quantitative Ziele des Radverkehrs

⁸ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

Das Grazer Radverkehrsnetz beträgt rund 150km Kilometer (Stand: 05/2022) und besteht aus Radwegen, gemischten Geh-/Radwegen (GRW), Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen und beschilderten Radrouten. 800 Kilometer der Grazer Straßen sind außerdem Tempo-30-Straßen, welche zum Radfahren gut geeignet sind

5.3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der Grazer Mobilität. Busse, Straßenbahnen und die S-Bahn sind wichtige Bausteine, um die Menschen auf effiziente Weise von A nach B zu bringen und sind auch das Mittel der Wahl, um den aktuell sehr stark vom MIV geprägten Stadt-Umland-Verkehr zu ökologisieren. Mit der ÖV-Strategie hat Graz einen hochwertigen Leitfaden entwickelt, der etwa mit der S-Bahn-Anbindung der Innenstadt eine der Maßnahmen mit dem größten zu erwartenden Verlagerungspotenzial vom MIV zum Umweltverbund enthält. Auch das Straßenbahnnetz soll in den nächsten Jahrzehnten wachsen, wodurch neue Direktverbindungen ins Grazer Zentrum und zu anderen wichtigen Zielen entstehen.

5.3.1 Qualitative Ziele

| Ziel | Mögliche Handlungsfelder |
|---|--|
| Konsequente Verfolgung der ÖV-Strategie | <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Straßenbahnnetzes. • Anbindung der Innenstadt an die S-Bahn. • Ausbau der Regionalbuskorridore, die nicht an der S-Bahn liegen. • Ausbau der S-Bahn • Ausbau der Nahverkehrsknoten |
| Erhöhung der Qualität der Betriebsführung | <ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Straßenbahn und Bus durch getrennte Verkehrsflächen, koordinierte Ampelschaltungen etc. |
| Weitere Verdichtung und Ergänzung des Netzes | <ul style="list-style-type: none"> • Wo möglich, Schließung von Bedienlücken im Stadtgebiet durch Angebotsausweitung in Bedienqualität der Kategorien 1-3. • Schaffung eines ergänzenden ÖV-Angebots in den verbleibenden Bereichen des Stadtgebiets. • Ausweitung stadtgrenzüberschreitender Verbindungen (nach Vorbild Linie 32 Seiersberg) |
| Minimierung der Umsteigerelationen im ÖV | <ul style="list-style-type: none"> • Führung von Regionalbuslinien ins Stadtzentrum bzw. zu städtischen ÖV-Knoten. • Ausbau des Straßenbahnnetzes anstatt von Buslinien gemäß Masterplan ÖV. |
| Verbesserung der Haltestellenumfelder | <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung eines Mindeststandards für Haltestellenausstattung (z. B. gesicherte und witterungsgeschützte Warteflächen, Barrierefreiheit, digitale Anzeige, Beleuchtung, Bike&Ride, Beschattung) • Umsetzung eines Mindeststandards für Haltestellenumfelder (Querungen, adäquate Gehsteigbreiten, generelle Erreichbarkeit der Haltestelle trockenen Fußes und auf kürzestem Wege) |
| Einhaltung der VDV-Qualitätskriterien bezüglich Besetzungsgrade durch Kapazitätserhöhungen | <ul style="list-style-type: none"> • Kapazitätserhöhung durch Ausweitung des Fahrplanangebotes. • Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten. |
| Ausbau der digitalen Fahrgastinformation | <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des online und an der Haltestelle abrufbaren Informationsangebots im öffentlichen Verkehr (Echtzeitdaten, Auslastung, Anschlussinformationen etc.) |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung intermodaler Wegeketten (Kombination aus ÖV und Sharing-Angeboten) inkl. Fahrt- und Tarifinformationen in Echtzeit in einer Mobilitätsapp |
|--|--|

Tabelle 8: Qualitative Ziele des öffentlichen Verkehrs

5.3.2 Quantitative Ziele

| Ziel | Indikator | Ist 2021 ⁹ | Soll 2030 | Soll 2035 | Soll 2040 |
|---|---|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Fußläufige Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen der Kategorien 1 bis 3 | Anteil der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 5 Minuten Wegedauer ¹⁰ eine ÖV-Haltestelle der Qualitätsstufen 1 bis 3 erreichen können. | 71,6 % | 75,0 % | 77,5 % | 80,0 % |
| Netzverdichtung | Anteil der Wohnbevölkerung, der werktags durch eine ÖV-Haltestelle der Qualitätsstufen 1 bis 3 erschlossen wird ¹¹ . | 86,8% | 90,0 % | 90,0 % | 90,0 % |
| Erhöhung der Anzahl ausgestellter Dauerkarten | Absolute Anzahl ausgestellter Dauerkarten (Gültigkeit > 1 Monat) für die Zone 101 | 34.470 | 80.000 | 90.000 | 100.000 |

Tabelle 9: Quantitative Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs

⁹ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

¹⁰ 5 Minuten entsprechen einer Distanz von 360 m, die mit einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s zurückgelegt werden. Gilt für alle gleichartigen Indikatoren.

¹¹ Dieser Indikator wurde als einziger der „Erreichbarkeits-Indikatoren“ mit einer Luftlinie von 300 m erhoben.

5.4 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Autos, fahrend wie parkend, dominieren nach wie vor vielerorts das Stadtbild. Dabei nehmen sie viel Platz ein, tragen zu Luftverschmutzung und städtischem Verkehrslärm bei und stellen für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, ein relevantes Verkehrssicherheitsrisiko¹² dar.

Der Pkw wird auch zukünftig eine Rolle in der Mobilität spielen, jedoch bedarf es zur Erreichung von Klima- und Umweltzielen und zur Steigerung der Verkehrssicherheit eines gezielteren Einsatzes dieses Verkehrsmittels. Jener Anteil am MIV, der hinsichtlich Örtlichkeiten, Transportgut oder physischer Einschränkungen von Verkehrsteilnehmer:innen nicht auf den Umweltverbund verlagerbar ist, soll zukünftig auf ökologische und effiziente Weise abgewickelt werden. Neue Antriebsarten, Sharing-Angebote und On-Demand-Services spielen hierbei eine wesentliche Rolle. Durch einen stadtverträglichen Pkw-Verkehr wird das Mobilitätssystem künftig für alle Verkehrsteilnehmer:innen sicherer und komfortabler; all jene Menschen, die für ihre Mobilität zwingend einen Pkw benötigen sowie der notwendige Wirtschaftsverkehr mit Kfz, werden von einem entspannteren Verkehrsgeschehen profitieren und letztlich besser vorankommen.

5.4.1 Qualitative Ziele

| Ziel | Mögliche Handlungsfelder |
|--|--|
| Minderung der negativen Umwelt-, Klima- und Gesundheitsauswirkungen des MIV | <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung und Evaluierung des Vorrangstraßen-Netzes (gegebenenfalls Rückführung in das untergeordnete Tempo 30-Sträßennetz) • Verkehrssteuernde und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs • Reduktion des Durchzugsverkehrs im untergeordneten Sträßennetz |
| Reduktion des MIV am gesamten Verkehrsaufkommen | <ul style="list-style-type: none"> • Flächenumverteilung zur Förderung des Umweltverbundes, für Begrünungsmaßnahmen und zur Schaffung von Aufenthaltsbereichen • Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche im Zentrum sowie in Stadtteilzentren |
| Zeitgemäßes Parkraummanagement | <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Flächen des ruhenden Verkehrs an der Oberfläche • Errichtung von Sammelgaragen, Schaffung eines entsprechenden Fördermodells • Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung als wichtiges Steuerungsinstrument für den Modal Split (räumliche Ausweitung, Tarife, ...) • Einführung einer Stellplatzverordnung |
| Nutzen statt besitzen, Reduktion des Motorisierungsgrades | <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Car-Sharing-Angeboten • Ausbau von On-Demand-Services |
| Erhöhung des Besetzungsgrades der PKW (Grazer Wohnbevölkerung) | <ul style="list-style-type: none"> • High Occupancy Vehicle Lanes (Fahrstreifen für Fahrgemeinschaften) |

¹² Strassenverkehrsunfallstatistik 2021, Unfälle nach Verursacher und Beteiligten

Tabelle 10: Qualitative Ziele des MIV

5.4.2 Quantitative Ziele

| Ziel | Indikator | Ist 2021 ¹³ | Soll 2030 | Soll 2035 | Soll 2040 |
|--|--|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Senkung des MIV-Anteils am Modal Split | MIV-Anteil am Modal Split (Grazer Wohnbevölkerung) | 40,5 % | 30 % | 25 % | 20 % |
| Reduktion der absoluten werktäglichen Verkehrsleistung des MIV (Grazer Wohnbevölkerung) | Absolute werktägliche Verkehrsleistung des MIV in mio. PKW-Kilometern (Grazer Wohnbevölkerung) | 2,95 | 2,20 | 2,00 | 1,80 |

Tabelle 11: Quantitative Ziele des MIV

¹³ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

5.5 MOBILITÄT FÜR ALLE

Dass unser Mobilitätssystem aktuell so stark auf den Pkw ausgerichtet ist, schränkt nicht nur die Benützung anderer Verkehrsmittel ein, sondern auch bestimmte Gruppen an Verkehrsteilnehmer:innen insgesamt. Um einen gleichberechtigten Zugang zur Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten, sind vor allem die altersbedingten Veränderungen des Mobilitätsverhaltens zu berücksichtigen. Hinzu kommen physische oder mentale Veränderungen, die Menschen aufgrund unterschiedlicher Vorkommnisse in ihrem Alltag begleiten.

Selbstbestimmte Mobilität ist vor dem Alter von 17 Jahren (frühestes Alter der Führerscheinerlangung) nur dann möglich, wenn sichere Infrastruktur zum Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sowie ein robustes öffentliches Verkehrsnetz vorhanden sind.

Im hohen Alter nimmt vor allem das Zu-Fuß-Gehen wieder eine zentrale Rolle ein, während Fahrten mit dem Pkw immer seltener werden. Dies führt auch dazu, dass bei einer auf das Auto ausgerichteten Mobilität die Gefahr der Immobilität im hohen Alter deutlich zunimmt, wenn die Pkw-Nutzung aus gesundheitlichen oder ökonomischen Gründen nicht mehr möglich ist.¹⁴

Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung können, wie etwa im Falle von Rollstuhlfahrer:innen, in ihrer persönlichen Mobilität bedeutend durch die Benützung eines Pkw profitieren. Hingegen sind etwa sehbehinderte bzw. blinde oder gehörlose Menschen sehr stark auf ein gut ausgebautes ÖV-Netz und sichere Fußverkehrsinfrastruktur angewiesen.

Ein Mobilitätssystem, das alle Teilnehmer:innen gleichermaßen berücksichtigt und ihre Mobilität sicherstellt, bedarf eines breiten Angebots im Umweltverbund sowie einer für alle sicher und komfortabel zu benützenden Infrastruktur.

5.5.1 Qualitative Ziele

| Ziel | Mögliche Handlungsfelder |
|--|---|
| Förderung der selbstbestimmten Mobilität der 6-14-Jährigen | <ul style="list-style-type: none"> • Herstellung sicherer Straßenräume insbesondere im Wohnumfeld • Herstellung kindertauglicher Fuß- und Radinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet • Sicherstellung des schulischen Bedarfsverkehrs |
| Förderung der aktiven Mobilität am Weg zu Schule und zum Kindergarten | <ul style="list-style-type: none"> • Abwicklung der Schul- und Kindergartenwege in Gruppen (z. B. Pedibus) • Motivation der Eltern zur Begleitung und Anleitung der Kinder zur eigenständigen Mobilität am Schulweg. • Sanierung der in Schulwegplänen ausgewiesenen Gefahrenstellen • Verkehrsberuhigung von Schul- und Kindergartenvorplätzen • Forcierung des schulischen Mobilitätsmanagements |

¹⁴ Mobilität im Alter, BMVIT, Wien 2013

| | |
|---|--|
| Sicherstellung der selbstbestimmten Mobilität im Alter (65+ Jahre) | <ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckende Bereitstellung von öffentlichem Verkehr mit hoher Verfügbarkeit • Bereitstellung ergänzender On-Demand-Services zur Abdeckung von Bedienlücken • Durchführung von Radfahrtrainings |
| Flächendeckende Barrierefreiheit im Mobilitätssystem | <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der physischen Barrierefreiheit im Straßenraum (Gehsteigabsenkungen/Fahrbahnanhebungen, ausreichende Gehsteigbreiten, Haltestellenzugänge etc.) • Bereitstellung von taktilen und akustischen Leitsystemen • Bereitstellung barrierefreier ÖV-Fahrzeuge |

Tabelle 12: Qualitative Ziele der Mobilität für Alle

5.5.2 Quantitative Ziele

| Ziel | Indikator | Ist 2021 ¹⁵ | Soll 2030 | Soll 2035 | Soll 2040 |
|--|---|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Erhöhung der im Umweltverbund erledigten Schulwege (6-10-Jährige) | Anteil der Schulwege von Kindern von 6 bis 10 Jahren, die im Umweltverbund erledigt werden | 53,0 % | 70,0 % | 77,5 % | 85,0 % |
| Verkehrsberuhigung vor Schulen | Anzahl der Schulen mit verkehrsberuhigtem Schulvorfeld (Schulstraße, Fußgängerzone, Wohnstraße) | 5 | 15 | 20 | 25 |
| Barrierefreiheit der ÖV-Fahrzeugflotte | Anteil der barrierefreien Fahrzeuge der Graz-Linien | Bus: 100 % Strab: 88 % | 95 % | 100 % | |

Tabelle 13: Quantitative Ziele der Mobilität für Alle

¹⁵ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

5.6 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Die Mobilitätswende ist eine der größten Herausforderungen der modernen Gesellschaft. Viele Gewohnheiten müssen geändert, viele individuelle Situationen berücksichtigt und angepasst werden. Die öffentliche Hand kann finanzielle, rechtliche und infrastrukturelle Maßnahmen setzen, um die Mobilität in eine zeitgemäße Richtung zu gestalten. Dennoch sind es letzten Endes die Menschen, die mit ihrem individuellen Mobilitätsverhalten das Gesamtbild erzeugen. Um diese Herausforderung zu einer gemeinsamen und kooperativen Aufgabe zu machen, benötigt es neben den zuvor angesprochenen „harten“ auch „sanfte“ Maßnahmen wie etwa Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement. Diese Maßnahmen ermöglichen Menschen ein entspanntes, begleitetes und gut informiertes Verändern ihrer Mobilitätsgewohnheiten und fördern das Verständnis für die kollektive Verantwortung zur Schaffung einer umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität.

5.6.1 Qualitative Ziele

| Ziel | Mögliche Handlungsfelder |
|---|---|
| Mobilitätsmanagement im Neubau („Mobilitätsverträge“) | <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Pflichtstellplätze bzw. Einführung eines Stellplatzmaximums • Radabstellanlagen in hoher Qualität • Quartiers- oder gebäudebezogene Sharing-Angebote • Fokus auf Fuß- und Radverkehr im Objekturnfeld |
| Mobilitätsmanagement für Schulen und Betriebe | <ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle/organisatorische Förderung betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen (Prämie, Jobrad, Jobticket, Stellplatzbewirtschaftung etc.) und Beratung • Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements (Klimafreundliche und selbstständige Schulwege, Wissensvermittlung etc.) |
| Bewusstseinsbildung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes | <ul style="list-style-type: none"> • Bewusstseinsbildende Aktionen und Veranstaltungen |

Tabelle 14: Qualitative Ziele des Mobilitätsmanagements

5.6.2 Quantitative Ziele

| Ziel | Indikator | Ist 2021 ¹⁶ | Soll 2030 | Soll 2035 | Soll 2040 |
|--|---|---------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Förderung des schulischen Mobilitätsmanagements | Anzahl der Schulen mit schulischem Mobilitätsmanagement (graz.at/smm) | 58 ¹⁷ | 70 | 75 | 80 |

Tabelle 15: Quantitative Ziele des Mobilitätsmanagements

5.7 DEKARBONISIERUNG

Auch im Mobilitätssystem von morgen werden noch motorisierte Fahrzeuge in bestimmtem Umfang unterwegs sein. Autos werden immer noch fahren, Busse werden auch zukünftig ein wesentliches Element des ÖV sein und auch Lkw werden weiterhin einen Baustein des Wirtschaftsverkehrs darstellen. Um jedoch auch diesen Fahrzeugverkehr konform Zielen wie Klimaschutz und hoher städtischer Lebensqualität abzuwickeln, ist ein flächendeckender Umstieg auf Antriebe ohne direkte Emissionen erforderlich.

5.7.1 Qualitative Ziele

| Ziel | Mögliche Handlungsfelder |
|---|--|
| Forcierung der E-Mobilität im privaten Fahrzeug-Bestand | <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von einem Mindestmaß an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum, wenn es keine Möglichkeiten auf Privatgrund gibt und dadurch keine Einschränkungen für andere Verkehrsarten entstehen • Unterstützung für das Nachrüsten von Pkw-Ladeinfrastruktur im Bestandswohnbau • Unterstützung zur Nutzung halböffentlicher Räume (EKZ-Stellplätze, Tankstellen, P+R-Anlagen etc.) für öffentlich zugängliche Pkw-Ladeinfrastruktur. • Unterstützung zur Schaffung attraktiver E-Bike-Abstellanlagen im privaten Wohnbau |
| Forcierung emissionsfreien Antrieben in der kommunalen Fahrzeugflotte und bei Mobilitätsdienstleistern | <ul style="list-style-type: none"> • Sukzessive Umstellung der städtischen Busflotte auf emissionsfreie Antriebe • Ausbau des Straßenbahnnetzes anstatt von Buslinien gemäß Masterplan ÖV. • Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe im kommunalen Fuhrpark des Hauses Graz • Unterstützung der Taxiflotten bei der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe |

Tabelle 16: Qualitative Ziele der E-Mobilität

¹⁶ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

¹⁷ Aufgrund der Corona-Maßnahmen liegt nur der Wert aus 2022 vor (2019: 50).

5.7.2 Quantitative Ziele

| Ziel | Indikator | Ist 2021 ¹⁸ | Soll 2030 | Soll 2035 | Soll 2040 |
|--|---|---------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Forcierung der emissionsfreien Mobilität im kommunalen Fuhrpark (ÖV, Haus Graz) | Anteil der KFZ mit emissionsfreiem Antrieb am gesamten kommunalen KFZ-Bestand | 24,1 % | 55 % | 80 % | 100 % |
| Forcierung der emissionsfreien Mobilität bei den Taxi-Flotten | Anteil der KFZ mit emissionsfreiem Antrieb am gesamten Grazer Taxi-Bestand | 6 % | 50 % | 80 % | 100 % |

Tabelle 17: Quantitative Ziele der E-Mobilität

¹⁸ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

5.8 CITY-LOGISTIK

Trends wie etwa der zunehmende Online-Handel verursachen aktuell (und auch zukünftig) ein enormes Wachstum der innerstädtischen Logistik, deutlich größer, als in anderen Bereichen des Güterverkehrs. Allein zwischen 2015 und 2021 hat sich die Menge an Paketen, die durchschnittlich je Haushalt zugestellt werden, mehr als verdreifacht.

Bedingt durch die eher kurzen Wege samt häufiger Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge verursacht die innerstädtische Logistik aktuell einen überdurchschnittlich hohen Anteil an den durch den Güterverkehr insgesamt verursachten CO₂-Emissionen. Hinzu kommen Zeitdruck und mangelnde Flächen für Be- und Entladevorgänge, was zu einer überproportional hohen Beteiligung an Verkehrsunfällen und zum Blockieren von Geh- bzw. Radwegen oder Parken in 2. Spur führt.¹⁹

Mittels verschiedener Strategien kann auch die City-Logistik Teil eines effizienten und nachhaltigen Mobilitätssystems werden und ihre Funktionen dabei umso besser erfüllen. So kann etwa die „letzte Meile“ mit kleineren Fahrzeugen bewältigt werden, Zustellwege gebündelt oder mittels Abholstationen ein für alle einfacherer Zustellprozess durchgeführt werden. Auch zukünftig werden größere Transportfahrzeuge eine Rolle in den Wegeketten des Warenverkehrs spielen, jedoch werden auch hier emissionsfreie Antriebsarten zu einer Ökologisierung führen.

5.8.1 Qualitative Ziele

| Ziel | Mögliche Handlungsfelder |
|--|--|
| Konsolidierung und Effizienzsteigerung des städtischen Gütertransports, Reduktion des innerstädtischen Lieferverkehrs und sukzessive auch in peripheren Bereichen | <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung alternativer Zustellkonzepte im innerstädtischen Raum in Kooperation mit Unternehmen und der Bevölkerung • Bereitstellung von kooperativen, emissionsfreien White-Label-Lösungen zum Warenumsatz und zur konsolidierten Last Mile-Zustellung. |
| Ökologisierung des städtischen Gütertransports | <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Warentransporten mit Transporträdern • Flächenmäßige Ausweitung und zeitliche Reduktion der Zustellzeitfenster in verkehrsberuhigten Bereichen der Innenstadt • Schaffung von Anreizen, auf emissionsfreie Fahrzeuge umzusteigen |
| Reduktion von Mehrfachzustellungen und Abholwegen | <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Angebots an White-Label-Paketboxen im öffentlichen sowie privaten Bereich |
| Weiterentwicklung des Zufahrts- und Ladezonen-Managements | <ul style="list-style-type: none"> • Elektronisches Zufahrtsmanagement • Beauskunftung von Ladezonen (Information zur Belegung) • Lokal beschränkte Einführung eines Curb-Side-Managements (zeitlich variable Nutzung von Stellplatzflächen) |

Tabelle 18: Qualitative Ziele der City-Logistik

¹⁹ VCÖ-Factsheet „Effiziente City-Logistik zum Standard machen“

5.8.2 Quantitative Ziele

Zum Zeitpunkt der Planerstellung war das Thema City-Logistik stark im Wandel begriffen. Neue Ideen und Konzepte wurden und werden in relativ kurzen Abständen vorgestellt, darüber hinaus gab es fortwährende Trends wie den Online-Handel, die keine plausible Einschätzung der weiteren Entwicklung ermöglichten. Weiters gibt es gerade bei diesem Thema einen variierenden, zumeist jedoch geringen bis keinen Einfluss seitens der öffentlichen Verwaltung, weshalb hier auf die Definition quantitativer Ziele verzichtet wurde. Die Stadt Graz wird jedoch entsprechend der qualitativen Ziele unterstützend bei der Weiterentwicklung der City-Logistik mitwirken und wo möglich entsprechende Maßnahmen als Teil einer integrativen und gesamthaften Stadt- und Verkehrsplanung berücksichtigen.