

# Bericht an den Gemeinderat

GZ: A 10/8 – 030015/2017/0001

Bearbeiterin A10/8: DI Barbara Urban

Betreff:

Carsharing-Ausweitung in Graz - Grundsatzbeschluss

BerichterstellerIn: .....

Graz, 01.06.2017

## 1 Ausgangslage

„Mobil sein in Graz ohne eigenen PKW!“

stellt die diesem Grundsatzbeschluss zu Grunde liegende Mobilitätsvision dar. Drei wesentliche Treiber führen dazu, dass sich das Haus Graz intensiv mit dem Thema der Multimodalen Knoten und der Etablierung von flächendeckendem Carsharing beschäftigt:

- Mobilitätsstrategie der Stadt Graz mit dem übergeordneten Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (mIV) bis zum Jahr 2021 auf 37% zu reduzieren.
- Veränderte Anforderungen der Menschen an die Mobilität (Stichwort Mobilitätstypen 2020<sup>1</sup>)
- Graz ist die am stärksten wachsende Stadt Österreichs.

### **Mobilitätsstrategie der Stadt Graz mit dem übergeordneten Ziel, den Anteil des mIV bis zum Jahr 2021 auf 37% zu reduzieren**

In der im September 2010 vom Gemeinderat der Stadt Graz beschlossenen Mobilitätsstrategie der Stadt Graz soll die Trendentwicklung einer weiteren Zunahme des Kfz-Verkehrs mit seinen negativen Auswirkungen auf das städtische Umfeld zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsformen verändert werden. Für den Verkehr der Grazer Wohnbevölkerung wird bis zum Jahr 2021 – entsprechend dem Ziel des Regionalen Verkehrskonzeptes Graz - Graz Umgebung zur Einhaltung der Umweltstandards (Lärm und Luftschadstoffe) – eine Verschiebung des Verhältnisses zwischen motorisiertem Individualverkehr und Umweltverbund von 45:55 (2008) auf 37:63 angestrebt.

Es besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen Fahrzeugbesitz und Fahrzeugnutzung. Durch die Reduktion des Motorisierungsgrades wird die Nutzung auf notwendige Fahrten im motorisierten Individualverkehr beschränkt. Die Ausweitung des tim -Systems und des tim-Carsharings auf das gesamte Stadtgebiet von Graz trägt dazu bei, dass den Grazerinnen und Grazern trotzdem ein Kfz zur individuellen Nutzung zur Verfügung steht.

Erfahrungen aus anderen europäischen Städten zeigen, dass ein Carsharing-Fahrzeug 7 bis 10 Privat-Pkw ersetzt. Dadurch ist eine Reduktion des Bedarfes an Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Gut möglich und die frei gewordenen Flächen können den anderen Verkehrsarten zur Verfügung gestellt werden, oder, zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, attraktiv umgestaltet werden.

Im Maßnahmenprogramm der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz ist die Unterstützung von Carsharing-Konzepten eine der strategischen Maßnahmen zur „Förderung der multimodalen Mobilität“.

### **Veränderte Anforderungen der Menschen, (Mobilitäts-)Typen 2020:**

Global steigt der Bedarf an Mobilität stetig. Es nehmen einerseits die Entfernungen zu, andererseits kommt es in der Biografie der Menschen zu häufigeren Wohn- und Arbeitsortswechseln.

Gleichzeitig verfügen die Menschen über geringere Mittel zur Bewältigung der Mobilitätsanforderungen. Dies liegt in einer Veränderung der Prioritätensetzung und führt damit

---

<sup>1</sup> Arthur D. Little, „Zukunft der Mobilität 2020“; 2009

einerseits zur Veränderung der individuellen Ausgaben und andererseits zu wachsender Nachfrage nach flexibleren Besitzmodellen.

Die veränderte Prioritätensetzung führt dazu, dass das Auto die Bedeutung als Statussymbol verliert. Jugendliche interpretieren Mobilität sehr stark über mobile Kommunikationsmittel, die entsprechenden Devices sind die zukünftigen Statussymbole.

Die abnehmende Bedeutung des Autos führt dazu, dass Nutzung zunehmend wichtiger wird, als Eigentum (Stichwort „Nutzen statt Besitzen“).

Die uneingeschränkte Verfügbarkeit bleibt allerdings ein (sehr) hoher Wert. Dies wurde auch in der quantitativen KundInnenbefragung im Rahmen des Förderprojektes KombiMo II bestätigt.

Dies führt zu einem hohen Fokus der KundInnengruppen auf Aspekte wie:

- Individualisierbarkeit
- Investitions- und Betriebskosten
- „Environmental Correctness“

Im Bereich des Fahrzeugbesitzes kommt es zu einer wachsenden Nachfrage nach flexiblen Besitzmodellen, zur Reduktion der Investitionskosten, fixen Kosten und Betriebskosten. Eine steigende Nachfrage nach Dienstleistungen, welche Mobilität und angrenzende Bereiche in geeigneter Weise bündeln, ist zu erwarten und auch anhand der im Anmeldezahlen ablesbar.

#### **Die Zielsetzungen Graz sind:**

- Bereitstellung von allgemein zugänglicher, individueller Mobilität für alle Wege, die nicht sinnvoll oder gar nicht mit Öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden können
- Garantierte „GanzjahresRundUmDieUhr“ Mobilität – auch zu Zeiten ausgedünnter ÖV - Angebote
- Möglichst einfache Zugänglichkeit zu den einzelnen, sich modular ergänzenden Angeboten
- Die Grazer BürgerInnen (und u.U. auch BesucherInnen) sollen ihre Mobilitätsbedürfnisse und –zwänge auch ohne eigenen PKW erfüllen können
- Schaffung Multimodaler Knoten als Ort der Verknüpfung, gut erreichbar und atmosphärisch anziehend zu gestalten.

#### **Die erwarteten Effekte beziehen sich vor allem auf:**

- Reduktion von Schadstoffemissionen wie CO<sub>2</sub>, Feinstaub, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe, sowie Lärm durch Elektromobilität und multimodale Verkehrsmittelnutzung
- Vollmobilität für alle – auch für einkommensschwächere BewohnerInnen (die sich kein eigenes Auto leisten können)<sup>2</sup>
- Einsparung an Privat-PKW und damit Dämpfung der verkehrserregenden Wirkung dicht bewohnter Siedlungsgebiete <sup>3</sup>
- Unterstützung des Paradigmenwechsels in der Gestaltung der Mobilitätsinfrastruktur und Mobilitätsangebote in den Stadtentwicklungsgebieten
- Schaffung freier Flächen im öffentlichen Raum, die für die Grazer Bevölkerung wieder erlebbar und nutzbar gemacht werden können.

---

<sup>2</sup> Ein privater PKW wird innerstädtisch 30 bis 45 Minuten pro Tag gefahren (A). Zukünftig wird nur die benötigte Mobilität bezahlt. (A) Quelle: Matters No1, Urbane Mobilität im Umbruch – verkehrliche und ökonomische Bedeutung des free-Floating Carsharing, 2014

<sup>3</sup> Siehe dazu bspw. Loose, Willi; Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa, Endbericht D 2.4 Arbeitspaket 2; Juni 2010; Bundesverband CarSharing e.V.

## 2 Vorgangsweise zur Weiterentwicklung von Carsharing und den multimodalen Knoten in Graz

Die ersten Erfahrungen mit tim-Carsharing zeigen, dass der Bedarf an flexiblen Mobilitätsdienstleistungen gegeben ist. Aufgrund der Nutzungszahlen am tim Hasnerplatz und vor allem im Sinne einer Netzwirkung ist es das Ziel, das Carsharing-Angebot im Rahmen von tim so rasch wie möglich in Graz auszubauen. Die Abteilung für Verkehrsplanung hat daher gemeinsam mit den Graz Linien ein Konzept zur Ausweitung des tim Carsharings ausgearbeitet:

- 1. Ausbaustufe von Carsharing an 5 Standorten mit 10 Fahrzeugen
- Gleichzeitig Ausbau der 5 multimodalen Knoten im Rahmen des Förderprojektes „KombiMo II“
- 2. Ausbaustufe von Carsharing an 5 Standorten mit 10 Fahrzeugen
- Ausweitung der multimodalen Knoten

Mit diesem Konzept kann an öffentlich zugänglichen Standorten in dicht besiedelten Wohngebieten, wo entweder kein multimodaler Knoten möglich ist, da kein entsprechender ÖV vorhanden oder das Platzangebot nicht ausreichend ist, oder erst zu einem späteren Zeitpunkt ein multimodaler Knoten etabliert werden soll, den Bewohnerinnen und Bewohnern ein Carsharing-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Die Holding Graz Linien treten als Betreiber dieser Carsharing-Flotte, im Sinne eines Gesamtsystems mit dem tim-Angebot, auf. Dadurch kann das gesamte tim-Angebot, über die multimodale tim-Card, den Carsharing-Nutzern zur Verfügung gestellt werden.

Die Stadt Graz spricht sich für den Betrieb des Carsharings als standortgebundenes System aus, d.h. das ausgeborgte Fahrzeug hat einen fixen Standort und muss nach der Entlehnung wieder an den Ausleihstandort zurückgebracht werden. Das System muss NutzerInnen offen sein, d.h. für jeden und jede, nach einmaliger Registrierung, zugänglich sein.

Warum ein standortgebundenes, NutzerInnen offenes System? Studien haben ergeben, dass das so genannte Free-Floating-Carsharing Entfernungsbereiche und Mobilitätsbedürfnisse abdeckt, die größtenteils mit dem ÖV zu bewältigen wären und eher motorisierte Bequemlichkeitsmobilität im Nahbereich ist, die vorher mit stadt- und umweltverträglicheren Verkehrsmitteln wie dem ÖV durchgeführt wurde. Wesentliche Prämisse der Stadt Graz ist es allerdings, dass der öffentliche Verkehr das Rückgrat der städtischen Mobilität darstellt und alle weiteren Mobilitätsangebote bzw. Mobilitätsdienstleistungen als Ergänzung dienen sollen.

Zwei weitere wesentliche Aspekte, die für das standortgebundene System sprechen, sind, dass der Carsharing-Betrieb damit einerseits in das tim-System integrierbar ist und andererseits mit den im Zuge von Bebauungsplänen abgeschlossenen Mobilitätsverträgen kombinierbar ist. Auf diese Weise steht den Grazerinnen und Grazern ein großzügiges Gesamtsystem zur Verfügung. Weiters ist mit dem standortgebundenen System an den ausgewiesenen Carsharing-Standorten eine Befreiung von der Parkgebühr möglich, vorausgesetzt, es wurde eine vertragliche Regelung zwischen der Stadt Graz und der BetreiberIn über die Nutzung des öffentlichen Gutes mittels Gestattungsvertrag getroffen.

Als Standorte werden der Holding Graz Linien für die Organisation und den Betrieb des Carsharings Flächen im öffentlichen Gut über Gestattungsverträge zur Verfügung gestellt. Mit dem Betrieb durch die Holding Graz Linien kann aktiv, aber bedarfsorientiert die Ausweitung des Carsharings von der öffentlichen Hand gesteuert werden, wodurch das Zurückdrängen sanfter Mobilität oder des öffentlichen Verkehrs nachhaltig verhindert wird.

Die aktuell geplante Ausweitung des Carsharings soll in zwei Ausbaustufen mit jeweils fünf Standorten erfolgen. Bei der Auswahl der Standorte wurde einerseits auf eine gute Verteilung innerhalb des Grazer Stadtgebietes geachtet und andererseits solche Bereiche ausgewählt, die eine hohe Einwohnerdichte, sowie bevorzugt einen ÖV-Anschluss aufweisen. Ebenso wurden Bereiche ausgewählt, in denen die Kfz-Stellplatzverfügbarkeit im öffentlichen Raum beschränkt ist, sodass der Effekt der Reduktion der Privat-Pkw im öffentlichen Raum durch das Carsharing-Angebot zur Wirkung kommt.

Mit den fünf in den Jahren 2016 und 2017 im Rahmen des vom bmvit geförderten Projektes Kombimo II umgesetzten multimodalen Knoten sowie weiteren 14 potentiellen tim-Standorten, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie KombiMo I erarbeitet wurden, bilden die 10 geplanten Carsharing-Standorte der Grazer Bevölkerung ein Gesamtkonzept zur Bereitstellung von allgemein zugänglicher, individueller Mobilität für alle Wege, ohne ein eigenes Kfz besitzen zu müssen.

### **3 Standorte**

Bei der Auswahl der Standorte für das Carsharing wurde auf eine gute Verteilung innerhalb des Grazer Stadtgebietes geachtet und Standorte ausgewählt, die eine hohe Einwohnerdichte und eine geringe Kfz-Stellplatzverfügbarkeit im öffentlichen Raum aufweisen. Eine ÖV-Verbindung in der Nähe bildete ein zusätzliches positives Kriterium bei der Standortwahl.

In der ersten Ausbaustufe sollen, zusätzlich zu den aktuell geplanten fünf multimodalen Knoten aus dem Förderprojekt KombiMo II, fünf Carsharing-Standorte realisiert werden und bei Bedarf eine Ausweitung um weitere fünf Standorte erfolgen. Zusammengefasst handelt sich um die Bereiche

- Belgiergasse - nördliche Griesgasse – Feuerbachgasse
- Münzgrabenstaße-Stremayrgasse
- Geidorfplatz
- Terrassenhaussiedlung – St. Peter Pfarrweg
- Triester Straße - Auf der Tändelwiese: „Triestersiedlung“
- Mariatrost- Bereich Mariatroster Straße – Tannhofweg – Teichhofweg
- Lendplatz
- Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof- Bahnhofviertel West

Grundsätzlich sollen bei jedem Standort zumindest zwei Fahrzeuge betrieben werden. In der ersten Ausrollung ist auf Grund des Bedarfes an einer raschen Realisierung der Einsatz von konventionell betriebenen Fahrzeugen (Diesel) angedacht. Ein Austausch in E-Fahrzeuge ist bei Bedarf, in Abstimmung mit den städtischen Abteilungen für die Installation der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum, möglich.

#### **3.1 1. Ausbaustufe Carsharing**

Folgende fünf Bereiche sollen in der ersten Ausbaustufe mit einem Carsharing-Angebot versorgt werden:

- **Bereich Belgiergasse - nördliche Griesgasse - Feuerbachgasse:**

Diesen Standort zeichnet die Innenstadtlage und Nähe zum Südtirolerplatz mit der guten Straßenbahnanbindung, sowie eine hohe Bevölkerungsdichte aus.



- **Bereich Münzgrabenstraße-Stremayrgasse:**

Dieser Standort liegt in der Nähe der Haltestelle „Neue Technik“ der Straßenbahnlinie 6, grenzt direkt an den Campus der Neuen Technik an und befindet sich in einem Wohngebiet höherer Dichte. Durch die Anbindung an die Linie 6 ist auch eine gute Erreichbarkeit für die BewohnerInnen aus dem Bezirk St. Peter gegeben.



- **Geidorfplatz:**

Für einen Carsharing-Standort am Geidorfplatz sprechen die gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, die Lage in einem Wohngebiet höherer Dichte und die gute Sichtbarkeit im öffentlichen Raum.



- **Bereich Terrassenhaussiedlung – St. Peter Pfarrweg:**

Diesen Standort zeichnet die Lage im Wohngebiet und an der Haltestelle der Straßenbahnlinie 6 aus. Mit dem Fahrrad ist der Standort auch aus dem Bereich Waltendorfer Hauptstraße sowie dem Peterstal gut erreichbar.



- **Triester Straße - Auf der Tändelwiese: „Triestersiedlung“:**

Dieser Standort liegt inmitten des Wohngebietes Triestersiedlung an der Triester Straße.

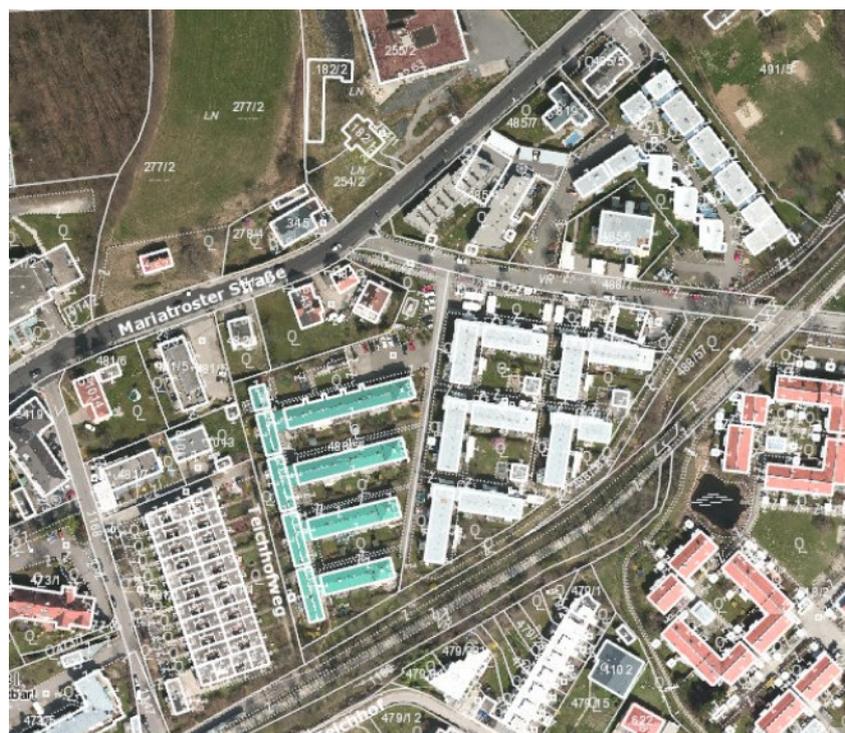


### 3.2 2. Ausbaustufe Carsharing

Für die Endausbaustufe sind in Summe 10 Standorte mit jeweils zumindest 2 Fahrzeugen vorgesehen. Die folgenden Standorte sind für die zweite Ausweitung denkbar:

- **Mariatrost- Bereich Mariatroster Straße – Tannhofweg – Teichhofweg:**

Ein Standort im Bereich der Mariatroster Straße bei den Wohngebieten um Tannhofweg und Teichhofweg ist angedacht. Auch hier ist eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV durch die Straßenbahnlinie 1 gegeben, sowie mit dem Fahrrad durch die Hauptradroute 5.



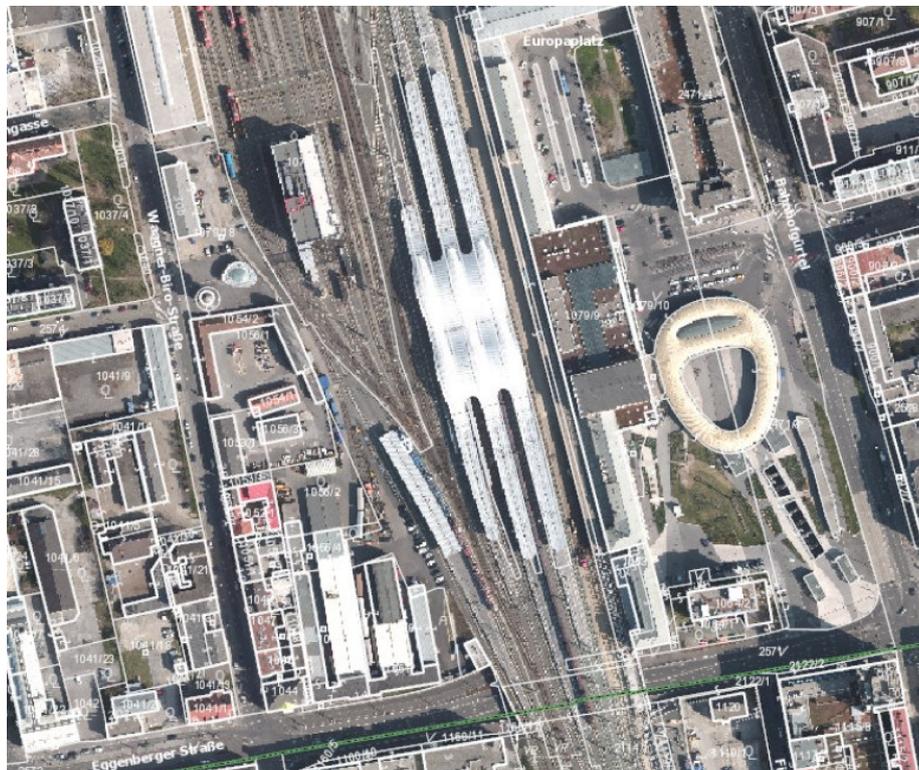
- **Lendplatz:**

Für den Standort Lendplatz sprechen die zentrale Lage, die hohe Einwohnerdichte, sowie die gute ÖV-Erreichbarkeit. Die Situierung wäre im Bereich der Feuerwache bei den bestehenden Schrägparkplätzen möglich.



- **Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof- Bahnhofsviertel West:**

Dieser Standort liegt im Entwicklungsgebiet im Westen der Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof und könnte einerseits als Carsharing-Angebot für das bestehende und zukünftige Wohngebiet der südlichen Waagner Biro Straße dienen und andererseits für die BahnkundInnen bzw. NutzerInnen des ÖPNV.



### 3.3 Multimodale Knoten

Am **Hasnerplatz** besteht seit Herbst 2016 ein multimodaler Knoten, 2017 folgen in der **Eggenberger Allee-Janzgasse**, am **Jakominigürtel**, am **Schillerplatz** und im **Brauquartier Puntigam** vier weitere Standorte, die im Rahmen des vom bmvit geförderten Projektes KombiMo II realisiert werden können.

Für den Schillerplatz sollen, auf Grund der bereits großen Nachfrage nach Carsharing in diesem Bereich, eventuell bis zur Inbetriebnahme des multimodalen Knotens im Herbst 2017 zwei Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Mit Inbetriebnahme des multimodalen Knotens werden die Carsharing-Fahrzeuge dann in diesen, bei dem insgesamt 4 (E-) Carsharing-Fahrzeuge vorgesehen sind, integriert.

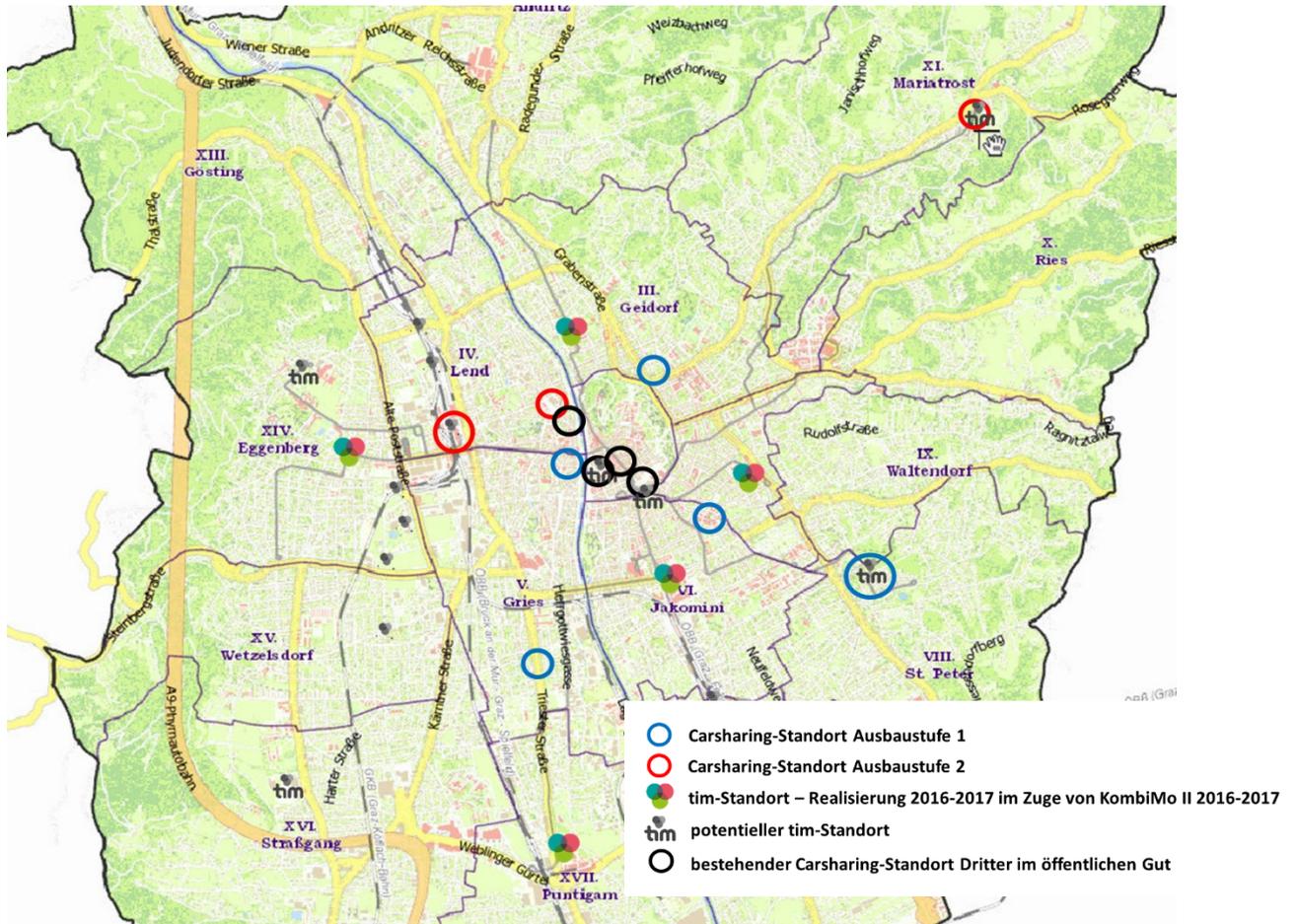
Weitere potentielle Standorte, die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie („KombiMo I“) ausgearbeitet wurden, liegen vor allem in den Stadtentwicklungsgebieten Graz-Reininghaus und Smart City Graz-Waagner Biro, sowie in den Stadtteilzentren. Teilweise sollen Carsharing-Standorte der Ausbaustufe 1 oder 2 zu einem Multimodalen Knoten aufgewertet werden:

- Reininghaus Mitte (Bereich Park – Josef-Huber-Gasse)
- Reininghaus Nord (Bereich Quartier 4 – „Linse“)
- Olga Rudel Zeynek Straße – Ankerstraße
- Smart City Graz - Waagner Biro – Bereich Peter Tunner Gasse
- Smart City Graz - Waagner Biro – Dreierschützengasse
- Reininghaus Süd (Bereich „Wetzelsdorfer Platz“)
- UKH
- Jakominiplatz
- Andreas Hofer Platz
- St. Peter Pfarrweg/Eisteichgasse (Erweiterung des Carsharing-Standortes)
- Stadion Liebenau
- Peter-Rosegger Straße („Zentrum Reininghaus Süd“)
- Hauptbahnhof (Erweiterung des Carsharing-Standortes)
- Mariatrost – Bereich Raika – Teichhofweg-Tannhofweg (Erweiterung des Carsharing-Standortes)

### 3.4 Bestehende Carsharing-Standorte im öffentlichen Raum

Derzeit werden an 4 Standorten im öffentlichen Gut Carsharing-Fahrzeuge durch Dritte betrieben: Andreas-Hofer-Platz, Lendplatz, Am Eisernen Tor, Kalchberggasse. Für den Fall, dass die Standorte nicht mehr von diesen betrieben werden, sollte angestrebt werden, dass diese in das tim-Carsharing integriert werden, um das Carsharing-Angebot für die dort bereits bestehenden KundInnen aufrecht zu erhalten.

Die folgende Karte dient als Übersicht über die Lage und Verteilung der Standorte, unterschieden nach den Ausbaustufen und der Einwohnerdichte.



## 4 Finanzierung

Das Kontrollgremium hat am 29.11.2016 einen Grundsatzbeschluss für den Ausbau des Carsharing und der multimodalen Knoten in Graz durch die Graz Linien getroffen. Die Finanzierung für den Aufbau und Betrieb der ersten fünf multimodalen Knoten und der Carsharing-Ausweitung für die erste Ausbaustufe sind als Teil der kombinierten Mobilität im Gesamtprojekt KombiMo II dargestellt.

Aufgrund des vorstehenden Berichtes stellt der Ausschuss für Verkehr daher gemäß § 45 Abs. 6 des Statutes der Landeshauptstadt Graz den

## **Antrag**

der Gemeinderat möge beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird genehmigt.
2. Der Gemeinderat bekennt sich zur Ausweitung des Carsharing-Angebotes als Einbettung in das Gesamtsystem der multimodalen Knoten im Sinne der Mobilitätsstrategie der Stadt Graz.
3. Die Abteilung für Verkehrsplanung wird unter Beiziehung der betroffenen Magistratsabteilungen und städtischen Unternehmungen mit der weiteren Planung für die gegenständlichen Maßnahmen beauftragt.
4. Das Straßenamt wird mit der Erstellung der Gestattungsverträge beauftragt.
5. Die organisatorische und betriebliche Abwicklung der multimodalen Knoten und der Carsharing-Standorte, wie im Motivenbericht unter Punkt 4 beschrieben, wird von den Holding Graz Linien übernommen.

Die Bearbeiterin  
in der Abteilung für Verkehrsplanung:

DI Barbara Urban  
elektronisch gefertigt

Der Abteilungsvorstand  
der Abteilung für Verkehrsplanung:

DI Martin Kroißenbrunner  
elektronisch gefertigt

Der Abteilungsleiter  
des Straßenamtes

DI Thomas Fischer  
elektronisch gefertigt

Der Stadtbaudirektor:

DI Mag. Bertram Werle  
elektronisch gefertigt

Die Stadtsenatsreferentin für Verkehr:

Elke Kahr  
elektronisch gefertigt

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit ..... Stimmen abgelehnt/unterbrochen in der Sitzung  
 des Ausschuss für Verkehr am .....

Der/Die Vorsitzende:

Der/Die SchriftführerIn

<b>Der Antrag wurde in der heutigen</b>		<input type="checkbox"/>	Öffentlichen	<input type="checkbox"/>	nicht <b>öffentlichen Gemeinderatssitzung</b>
<input type="checkbox"/>	<b>bei Anwesenheit von ..... GemeinderätInnen</b>				
<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	Mehrheitlich (mit ..... Stimmen /..... Gegenstimmen) angenommen.		
<input type="checkbox"/>	Beschlussdetails siehe Beiblatt				
Graz, am .....			Der/die Schriftführerin:		

**Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:**

(laut den „Leitlinien für BürgerInnenbeteiligung bei Vorhaben und Planungen der Stadt Graz“)  
 Nicht Zutreffendes bitte streichen

- Vorhabenliste ja / nein
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen ja / nein
- o Beteiligungskonzept liegt bei / wird zur Beschlussfassung nachgereicht
- o Das Referat für BürgerInnenbeteiligung wurde in Erarbeitung des Beteiligungskonzeptes einbezogen / nicht einbezogen
- o Dem Beirat für BürgerInnenbeteiligung, den BezirksrätInnen des betroffenen Bezirkes, Beiräten und Beauftragten der Stadt Graz wurde das Beteiligungskonzept im Entwurf am ..... übermittelt.
- o sofern zutreffend: Den AnregerInnen wurde ein Konzept-Entwurf am ..... übermittelt