



Bearbeiter: DI Erik Wüster

Bericht an den Gemeinderat

BerichterstellerIn: Stefan LAHR

GZ: A10/BD – 101943/2019-001

Graz, 14.11.2019

GZ:A10/8 – 101945/2019-001

GZ: A8 - 119719/2018-47

Betreff:

Grundsatzbeschluss

„Radoffensive Graz“

Ausarbeitung einer Fördervereinbarung mit dem Land
Steiermark in Höhe von 100.000.000 €“

Zuständigkeit des Gemeinderates
Gemäß Statut der Landeshauptstadt
Graz § 45 Abs. 2, Ziffer 18

1. Allgemeines:

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im steirischen Kernballungsraum (Großraum Graz) stößt an seine Grenzen. Die bauliche Verdichtung des Grazer Stadtgebietes und der Umlandgemeinden prognostiziert bis 2030 einen weiteren Einwohnerzuwachs von bis zu 20% (ÖROK) und der verfügbare öffentliche Raum bietet kaum mehr Möglichkeiten, zusätzliche (KFZ-affine) Straßeninfrastrukturen zu schaffen. Der ungebrochene Urbanisierungstrend und das stetig steigende individuelle Mobilitätsbedürfnis (Personenkilometer/Jahr) lässt ohne Mobilitätsverhaltensänderung in naher Zukunft vermehrt einen Stillstand des motorisierten Individualverkehrs im Stadtgebiet erwarten. Eine Verlagerung des innerstädtischen Kurzstreckenverkehrs auf das Fahrrad (rund 40% der Wege der Pkw-LenkerInnen sind kürzer als 5 Kilometer, etwas mehr als 60% sind kürzer als 10 Kilometer) erhöht die Kapazität für alle Verkehrsteilnehmer.

Ebenfalls einen Paradigmenwechsel im Mobilitätsverhalten bedarf das Erreichen der nationalen Klimaziele (COP 21, EU-2030-Klima- und Energierahmen). Allein die Tatsache, dass im Grazer Stadtgebiet täglich rund 370.000 Wege von der Grazer Wohnbevölkerung mit dem PKW erledigt werden, zeigt aufgrund der kurzen Distanzen das Potential für die aktive Mobilität. Die Radverkehrsoffensive ist auch eine Maßnahme zur Senkung der Feinstaubbelastung im steirischen Zentralraum. Sie wird maßgeblich zur Verbesserung der Luft- und Lebensqualität beitragen.

Eine Steigerung der Verkehrsleistung im Großraum Graz verbunden mit einem weiterhin lebenswerten öffentlichen Raum für die Wohnbevölkerung bedarf eines attraktiven Angebotes für aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr). Wie die Erfolgsstory der steirischen S-Bahn eindrucksvoll bestätigt, steht das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl im direkten Zusammenhang mit der Qualität eines bedarfsgerechten Mobilitätsangebotes. Die quantitative und qualitative Verbesserung des Radverkehrsangebotes ist daher ein intelligenter und menschengerechter Weg der

Raum- und Mobilitätsplanung. Der Ausbau der Radfahr-Infrastruktur ist in Zeiten knapper werdender Budgets der effizienteste Weg, die Verkehrsinfrastruktur an zukünftige Mobilitätsbedürfnisse anzupassen. Die Kilometerkosten für Radwege betragen nur einen Bruchteil jener für Autostraßen und öffentlichen Verkehr.

Die Radverkehrsoffensive Großraum Graz verfolgt NICHT das Ziel, Autos aus der Stadt zu verbannen, sondern durch die Attraktivierung des Radfahrens soll die Wahl des Verkehrsmittels bewusster in Richtung smartere Mobilität erfolgen. Der motorisierte Individualverkehr hat ebenso wie der öffentliche Verkehr und das Fahrrad spezifische Vor- und Nachteile. Tatsächlich ist der Pkw innerstädtisch meist langsamer als Straßenbahn oder Fahrrad. Insgesamt ist eine möglichst intelligente und den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen (und nicht am Platzbedarf von Fahrzeugen) orientierte Aufteilung des öffentlichen Raumes anzustreben. Die Radverkehrsoffensive Großraum Graz in Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025 soll als ehrgeiziges Ziel den Anteil des Fahrrades im innerstädtischen Verkehr (derzeit rund 19%) in zehn Jahren verdoppeln. Es soll eine Radverkehrsinfrastruktur realisiert werden, welche die Bevölkerung zu einem „sanften“ Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelwahl) wie in beispielhaften europäischen Ballungsräumen (Städten) bewegt.

Nachdem die Umsetzung dieser für die lokale, regionale und nationale Ebene wichtigen Ziele auch ein wichtiger Beitrag zu den Zielen der Europäischen Kommission ist, wird für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Großraum Graz eine Kofinanzierung zwischen Bund, Land Steiermark und Stadt Graz angestrebt.

2. Maßnahmen:

Auf Basis der „Radnetzstudie Steirischer Kernballungsraum“ (kategorisiertes Systemnetz) sind in der Stadt Graz folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Radschnellrouten (A-Netz) als Langstrecken zwischen Graz und den Umgebungsgemeinden mit dem Planungsprinzip hoher Geschwindigkeit am gesamten Streckenzug, mit bevorrangten Knotenpunkten, direkter Linienführung, einer Projektierungsgeschwindigkeit von mind. 30 km/h und einer Querschnittsform, die überholen ermöglicht
- Mittelstrecken (B-Netz) zur flächigen Erschließung mit dem Planungsprinzip der Netzwirkung, die Linienführung erfolgt nach Erfordernis mit bevorrangten Knotenpunkten, Projektierungsgeschwindigkeit mind. 20 km/h und einer Querschnittsform für hohe Kapazitäten (z.B. Rad-Highways entlang der Mur für rasche Nord-Süd-Verbindungen)
- Kurzstrecken (C-Netz) zur ergänzenden Erschließung mit dem Planungsprinzip der Erschließung von Potentialen, Linienführung und Knotenpunkte nach Erfordernis und einer Projektierungsgeschwindigkeit von mind. 20 km/h
- Ober- und unterirdische Fahrrad-Garagen in der Innenstadt
- Videoüberwachte Fahrrad-Abstellplätze (insbesondere bei intermodalen Schnittstellen)
- Beleuchtungsanlagen und Sicherheitseinrichtungen für Radwege
- Radfahr-Leitsysteme
- Flächendeckende Ladeinfrastruktur für E-Bikes
- Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Radverkehrsstrategie

3. Finanzierung

Die Gesamtkosten der Radverkehrsoffensive Graz werden bis 2030 auf rund € 100.000.000,-- geschätzt. Das Land Steiermark fördert laut einstimmigem Regierungsbeschluss vom 24.10.2019 die vorgenannten Maßnahmen im Rahmen der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 im Ausmaß von 50 %. Der Restanteil wäre von der Stadt Graz zu finanzieren, wobei auch eine Bundes- und EU-Beteiligung an der Finanzierung angestrebt werden soll, die dann gleichmäßig auf den Landes- und Stadtbeitrag angerechnet werden.

Zur Umsetzung und Förderung der gegenständlichen Maßnahmen ist ein entsprechender Fördervertrag zwischen der Stadt Graz und Land Steiermark abzuschließen. Die Förderbeiträge des Landes werden entsprechend der vereinbarten Kostenanteile und den tatsächlich anfallenden Kosten abgerechnet.

Bei Planung und Umsetzung hat eine inhaltliche Abstimmung zwischen den Vertragspartnern zu erfolgen. Grundsätzlich müssen Projekte mit hoher Priorität (A- und B-Netz) und durchgängigen Achsen vorrangig umgesetzt werden.

Eine Kofinanzierung von Planungen bzw. Umsetzungsprojekten im Großraum Graz kann auch durch Mittel des Regionalressorts (Globalbudget „Landes- und Regionalentwicklung, Statistik und GIS) / Steiermärkisches Landes- und Regionalentwicklungsgesetz erfolgen. Etwaige vom Bund oder der EU – wie z.B. Mittel des Programms EFRE (Stadtumlandkooperationen und urbane Wachstumsimpulse bzw. Nachfolgeprogramme) – bereit gestellte Finanzierungsmittel reduzieren die Anteile der beiden Vertragspartner (Stadt Graz und Land Steiermark) zu gleichen Teilen.

Antrag:

Der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Dem gegenständlichen Bericht wird zugestimmt.
2. Die Finanzdirektion wird beauftragt, die für die einzelnen Projektgenehmigungen der Radoffensive Graz benötigten Finanzmittel dem Investitionsfonds zu entnehmen und die einlangenden Landesförderungen dem Investitionsfonds gutzuschreiben.
3. Die Stadtbaudirektion wird gemeinsam mit der Abteilung für Verkehrsplanung und der Finanzdirektion beauftragt, eine Fördervereinbarung mit dem Land Steiermark in der Höhe von € 100.000.000,00. – auszuarbeiten und dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen

Der Stadtbaudirektor:

DI Mag. Bertram Werle
(elektronisch unterschrieben)

Der Abteilungsvorstand der
Verkehrsplanung:

DI Wolfgang Feigl
(elektronisch unterschrieben)

Der Finanzdirektor:

Dr. Karl Kamper
(elektronisch unterschrieben)

Der Stadtsenatsreferent für die
Stadtbaudirektion:



Bürgermeister
Mag. Siegfried Nagl

Die Stadtsenatsreferentin
für die Verkehrsplanung:

Stadträtin Elke Kahr
(elektronisch unterschrieben)

Der Stadtsenatsreferent
für die Finanzdirektion:

Stadtrat Dr. Günter Riegler
(elektronisch unterschrieben)

Vorberaten und einstimmig/mehrheitlich/mit Stimmen angenommen/abgelehnt/ unterbrochen
in der Sitzung des

Ausschusses für Stadt- und Grünraumplanung

am 13.11.2019

Der/die Schriftführerin

Der/die Vorsitzende:

Ausschusses für Verkehr einstimmig angenommen.

am 13.11.2019

Der/die Schriftführerin

Der/die Vorsitzende:

Ausschusses für Finanzen, Beteiligungen, Immobilien, Wirtschaft & Tourismus

am 14. Nov 2019 einstimmig angenommen.

Der/die Schriftführerin

Der/die Vorsitzende:

Abänderungs-/Zusatzantrag:

Der Antrag wurde in der heutigen	<input checked="" type="checkbox"/> öffentlichen	<input type="checkbox"/> nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung
<input type="checkbox"/> bei Anwesenheit von GemeinderätInnen		
<input checked="" type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitlich (mit Stimmen /..... Gegenstimmen) angenommen.	
<input type="checkbox"/> Beschlussdetails siehe Beiblatt		
Graz, am <u>14.11.2019</u>	Der/die Schriftführerin: 	

Beilage:

Einstimmige Regierungsvorlage: Radverkehrsoffensive Großraum Graz auf Basis der „Radnetzstudie steirischer Kernballungsraum“, Anteil des Landes: € 50.000.000,00; vom 24.10.2019

Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:


- Vorhabenliste nein
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen nein

	Signiert von	Wüster Erik
	Zertifikat	CN=Wüster Erik,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2019-11-05T09:54:28+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Werle Bertram
	Zertifikat	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2019-11-06T14:10:00+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Feigl Wolfgang
	Zertifikat	CN=Feigl Wolfgang,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2019-11-07T09:34:36+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Kahr Elke
	Zertifikat	CN=Kahr Elke,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2019-11-09T08:59:27+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Kamper Karl
	Zertifikat	CN=Kamper Karl,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2019-11-11T14:12:53+01:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.



Signiert von	Riegler Günter
Zertifikat	CN=Riegler Günter,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
Datum/Zeit	2019-11-11T14:30:20+01:00
Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

ABT16-163413/2019-1

Stück 6

Betreff/Ergänzungen

Radverkehrsoffensive Großraum Graz auf Basis der
„Radnetzstudie steirischer Kernballungsraum“,
Anteil des Landes: € 50.000.000,00;
Gemeinsamer Antrag
Regierungsvorlage

Vermerk

Gemeinsamer Antrag mit A17

Bezug

Weitere Bezüge

ABTABT17-353/2019

Regierungssitzung Nr.	Bearbeitungsstatus	Status am Spiegel
156. am 24.10.2019	beurkundet	dringlich

Vorschlag von

ABT16
ABT17 (Dipl.-Ing. Harald Grießer)
ABT16 (Dipl.-Ing. Andreas Tropper)

Antragstellung durch

Anton Lang
- Weiters: -
Mag. Michael Schickhofer

Stellungnahme von

Anton Lang (Zustimmung erteilt)

Freigabe durch

Mag. Eva Riegler

Beschluss

Antrag einstimmig angenommen

Anmerkung

Beurkundung

Mag. Helmut Hirt, 24.10.2019



Dieses Dokument wurde elektronisch beurkundet.

Abteilung 16

Verkehr und Landeshochbau

GZ: **ABT16-163413/2019-1**

Ggst. Radverkehrsoffensive Großraum Graz auf Basis der
„Radnetzstudie steirischer Kernballungsraum“,
Anteil des Landes: € 50.000.000,00;
Gemeinsamer Antrag
Regierungsvorlage

ABTABT17-353/2019

Regierungssitzung Gemeinsamer Antrag

AV.

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im steirischen Kernballungsraum (Großraum Graz) stößt an seine Grenzen. Die bauliche Verdichtung des Grazer Stadtgebietes und der Umlandgemeinden prognostiziert bis 2030 einen weiteren Einwohnerzuwachs von bis zu 20% (ÖROK) und der verfügbare öffentliche Raum bietet kaum mehr Möglichkeiten, zusätzliche (KFZ-affine) Straßeninfrastrukturen zu schaffen. Der ungebrochene Urbanisierungstrend und das stetig steigende individuelle Mobilitätsbedürfnis (Personenkilometer/Jahr) lässt ohne Mobilitätsverhaltensänderung in naher Zukunft vermehrt Stillstand des motorisierten Individualverkehrs im Stadtgebiet erwarten. Eine Verlagerung des innerstädtischen Kurzstreckenverkehrs auf das Fahrrad (rund 40% der Wege der Pkw-LenkerInnen sind kürzer als 5 Kilometer, etwas mehr als 60% sind kürzer als 10 Kilometer) erhöht die Kapazität für alle Verkehrsteilnehmer.

Ebenfalls einen Paradigmenwechsel im Mobilitätsverhalten bedarf das Erreichen der nationalen Klimaziele (COP 21, EU-2030-Klima- und Energierahmen). Allein die Tatsache, dass im Grazer Stadtgebiet täglich rund 370.000 Wege von der Grazer Wohnbevölkerung mit dem PKW erledigt werden, zeigt aufgrund der kurzen Distanzen das Potential für die aktive Mobilität. Die Radverkehrsoffensive ist auch eine Maßnahme zur Senkung der Feinstaubbelastung im steirischen Zentralraum. Sie wird maßgeblich zur Verbesserung der Luft- und Lebensqualität beitragen.

Eine Steigerung der Verkehrsleistung im Großraum Graz verbunden mit einem weiterhin lebenswerten öffentlichen Raum für die Wohnbevölkerung bedarf eines attraktiven Angebotes für aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr). Wie die Erfolgsgeschichte der steirischen S-Bahn eindrucksvoll bestätigt, steht das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl im direkten Zusammenhang mit der Qualität eines bedarfsgerechten Mobilitätsangebotes. Die quantitative und qualitative Verbesserung des Radverkehrsangebotes ist daher ein intelligenter und menschengerechter Weg der Raum- und Mobilitätsplanung. Der Ausbau der Radfahr-Infrastruktur ist in Zeiten knapper werdender Budgets der

effizienteste Weg, die Verkehrsinfrastruktur an zukünftige Mobilitätsbedürfnisse anzupassen. Die Kilometerkosten für Radwege betragen nur einen Bruchteil jener für Autostraßen und öffentlichen Verkehr.

Die Radverkehrsoffensive Großraum Graz verfolgt NICHT das Ziel, Autos aus der Stadt zu verbannen, sondern durch die Attraktivierung des Radfahrens soll die Wahl des Verkehrsmittels bewusster in Richtung smartere Mobilität erfolgen. Der motorisierte Individualverkehr hat ebenso wie der öffentliche Verkehr und das Fahrrad spezifische Vor- und Nachteile. Tatsächlich ist der Pkw innerstädtisch meist langsamer als Straßenbahn oder Fahrrad. Insgesamt ist eine möglichst intelligente und den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen (und nicht am Platzbedarf von Fahrzeugen) orientierte Aufteilung des öffentlichen Raumes anzustreben. Die Radverkehrsoffensive Großraum Graz in Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025 soll als ehrgeiziges Ziel den Anteil des Fahrrades im innerstädtischen Verkehr (derzeit rund 19%) in zehn Jahren verdoppeln. Es soll eine Radverkehrsinfrastruktur realisiert werden, welche die Bevölkerung zu einem „sanften“ Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelwahl) wie in beispielhaften europäischen Ballungsräumen (Städten) bewegt.

Nachdem die Umsetzung dieser für die lokale, regionale und nationale Ebene wichtigen Ziele auch ein wichtiger Beitrag zu den Zielen der Europäischen Kommission ist, wird für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Großraum Graz eine Kofinanzierung zwischen Bund, Land Steiermark und Stadt Graz angestrebt.

Auf Basis der „Radnetzstudie Steirischer Kernballungsraum“ (kategorisiertes Systemnetz) sind in der Stadt Graz folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Radschnellrouten (A-Netz) als Langstrecken zwischen Graz und den Umgebungsgemeinden mit dem Planungsprinzip hoher Geschwindigkeit am gesamten Streckenzug, mit bevorrangten Knotenpunkten, direkter Linienführung, einer Projektierungsgeschwindigkeit von mind. 30 km/h und einer Querschnittsform, die überholen ermöglicht
- Mittelstrecken (B-Netz) zur flächigen Erschließung mit dem Planungsprinzip der Netzwirkung, die Linienführung erfolgt nach Erfordernis mit bevorrangten Knotenpunkten, Projektierungsgeschwindigkeit mind. 20 km/h und einer Querschnittsform für hohe Kapazitäten (z.B. Rad-Highways entlang der Mur für rasche Nord-Süd-Verbindungen)
- Kurzstrecken (C-Netz) zur ergänzenden Erschließung mit dem Planungsprinzip der Erschließung von Potentialen, Linienführung und Knotenpunkte nach Erfordernis und einer Projektierungsgeschwindigkeit von mind. 20 km/h
- Ober- und unterirdische Fahrrad-Garagen in der Innenstadt

- Videoüberwachte Fahrrad-Abstellplätze (insbesondere bei intermodalen Schnittstellen)
- Beleuchtungsanlagen und Sicherheitseinrichtungen für Radwege
- Radfahr-Leitsysteme
- Flächendeckende Ladeinfrastruktur für E-Bikes
- Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Radverkehrsstrategie

Kosten und Finanzierung:

Die Gesamtkosten der Radverkehrsoffensive Großraum Graz werden auf rund € 100.000.000,-- geschätzt. Das Land Steiermark fördert die vorgenannten Maßnahmen im Rahmen der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 im Ausmaß von maximal 50 %. Der Rest wird von der Stadt Graz finanziert.

Zur Umsetzung und Förderung der gegenständlichen Maßnahmen ist ein entsprechender Fördervertrag zwischen Land Steiermark und der Stadt Graz abzuschließen. Die Förderbeiträge des Landes werden entsprechend der vereinbarten Kostenanteile und den tatsächlich anfallenden Kosten abgerechnet.

Bei Planung und Umsetzung der gegenständlichen Projekte hat stets eine inhaltliche Abstimmung zwischen den Vertragspartnern zu erfolgen. Grundsätzlich müssen Projekte mit hoher Priorität (A- und B-Netz) und durchgängigen Achsen vorrangig umgesetzt werden.

Die Beitragsleistung des Landes ist als Förderung im Sinne der Rahmenrichtlinie des Landes Steiermark qualifiziert und wird im Fördercontrolling erfasst.

Die Zahlungen des Landes in der Höhe von maximal € 50.000.000,00 erfolgen in 10 Tranchen beginnend im Jahr 2021 entsprechend der tatsächlichen Abrechnung für die Planungs- und Bauleistungen.

Für die Zahlungen des Landes in den Jahren 2021 bis 2030 sind die erforderlichen Mittel in der Höhe von insgesamt max. € 50.000.000,00 (jährlich je € 5 Mio.) im aktuellen und in den folgenden Finanzrahmen unter Berücksichtigung der jeweils gültigen Fiskalregeln gemäß Österreichischem Stabilitätspakt 2012 im Globalbudget „Verkehr“ zusätzlich zu berücksichtigen.

Eine Kofinanzierung von Planungen bzw. Umsetzungsprojekten im Großraum Graz kann vorbehaltlich den Beschlüssen in den regionalen Gremien auch durch Mittel des Regionalressorts (Globalbudget „Landes- und Regionalentwicklung, Statistik und GIS) / Steiermärkisches Landes- und Regionalentwicklungsgesetz erfolgen.

Etwaige vom Bund oder der EU – wie z.B. Mittel des Programms EFRE (Stadtumlandkooperationen und urbane Wachstumsimpulse bzw. Nachfolgeprogramme) – bereit gestellte Finanzierungsmittel reduzieren die Anteile der beiden Vertragspartner (Stadt Graz und Land Steiermark) zu gleichen Teilen.

Der Abschluss des erforderlichen Finanzierungsvertrages ist als Vorhaben gemäß § 47 Landeshaushaltsgesetz zu werten. Das Einvernehmen mit dem Landesfinanzreferenten wurde hergestellt.

Es wird daher der

A n t r a g

gestellt, die Steiermärkische Landesregierung wolle folgenden Beschluss fassen:

1. Der vorstehende AV wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Steiermärkische Landesregierung bekennt sich zur Radverkehrsoffensive Großraum Graz auf Basis der vom VCÖ prämierten „Radnetzstudie steirischer Kernballungsraum“ und beauftragt die Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau, zum Abschluss einer Fördervereinbarung mit der Stadt Graz.
3. Die Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau, wird ermächtigt, für die beschriebenen Maßnahmen Zahlungen in der Höhe von bis zu € 50.000.000,00 an die Stadt Graz zu leisten.
4. Für die Zahlungen des Landes in den Jahren 2021 bis 2030 sind die erforderlichen Mittel in der Höhe von insgesamt max. € 50.000.000,00 (jährlich je € 5 Mio.) im aktuellen und in den folgenden Finanzrahmen unter Berücksichtigung der jeweils gültigen Fiskalregeln gemäß Österreichischem Stabilitätspakt 2012 im Globalbudget „Verkehr“ zusätzlich zu berücksichtigen.
5. Eine Kofinanzierung von Planungen bzw. Umsetzungsprojekten im Großraum Graz kann vorbehaltlich den Beschlüssen in den regionalen Gremien auch durch Mittel des Regionalressorts (Globalbudget „Landes- und Regionalentwicklung, Statistik und GIS) / Steiermärkisches Landes- und Regionalentwicklungsgesetz erfolgen.
6. Etwaige vom Bund oder der EU – wie z.B. Mittel des Programms EFRE (Stadtumlandkooperationen und urbane Wachstumsimpulse bzw. Nachfolgeprogramme) – bereit gestellte Finanzierungsmittel reduzieren die Anteile der beiden Vertragspartner (Stadt Graz und Land Steiermark) zu gleichen Teilen.
7. Die beiliegende Regierungsvorlage wird in den Landtag Steiermark eingebracht.

Der Landeshauptmann-Stellvertreter:

Der Landesrat:

(Mag. Michael Schickhofer)

(Anton Lang)

Vorlage der Steiermärkischen Landesregierung betreffend
Radverkehrsoffensive Großraum Graz auf Basis der „Radnetzstudie steirischer Kernballungsraum“, Anteil des Landes: € 50.000.000,00; Gemeinsamer Antrag Regierungsvorlage
GZ
ABT16-163413/2019-1
Antragstellung durch
Anton Lang
Regierungssitzung
Nr.156 vom 24.10.2019
Begründung
<p>Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im steirischen Kernballungsraum (Großraum Graz) stößt an seine Grenzen. Die bauliche Verdichtung des Grazer Stadtgebietes und der Umlandgemeinden prognostiziert bis 2030 einen weiteren Einwohnerzuwachs von bis zu 20% (ÖROK) und der verfügbare öffentliche Raum bietet kaum mehr Möglichkeiten, zusätzliche (KFZ-affine) Straßeninfrastrukturen zu schaffen. Der ungebrochene Urbanisierungstrend und das stetig steigende individuelle Mobilitätsbedürfnis (Personenkilometer/Jahr) lässt ohne Mobilitätsverhaltensänderung in naher Zukunft vermehrt Stillstand des motorisierten Individualverkehrs im Stadtgebiet erwarten. Eine Verlagerung des innerstädtischen Kurzstreckenverkehrs auf das Fahrrad (rund 40% der Wege der Pkw-LenkerInnen sind kürzer als 5 Kilometer, etwas mehr als 60% sind kürzer als 10 Kilometer) erhöht die Kapazität für alle Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Ebenfalls einen Paradigmenwechsel im Mobilitätsverhalten bedarf das Erreichen der nationalen Klimaziele (COP 21, EU-2030-Klima- und Energierahmen). Allein die Tatsache, dass im Grazer Stadtgebiet täglich rund 370.000 Wege von der Grazer Wohnbevölkerung mit dem PKW erledigt werden, zeigt aufgrund der kurzen Distanzen das Potential für die aktive Mobilität. Die Radverkehrsoffensive ist auch eine Maßnahme zur Senkung der Feinstaubbelastung im steirischen Zentralraum. Sie wird maßgeblich zur Verbesserung der Luft- und Lebensqualität.</p> <p>Eine Steigerung der Verkehrsleistung im Großraum Graz verbunden mit einem weiterhin lebenswerten öffentlichen Raum für die Wohnbevölkerung bedarf eines attraktiven Angebotes für aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr). Wie die Erfolgsstory der steirischen S-Bahn eindrucksvoll bestätigt, steht das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl im direkten Zusammenhang mit der Qualität eines bedarfsgerechten Mobilitätsangebotes. Die quantitative und qualitative Verbesserung des Radverkehrsangebotes ist daher ein intelligenter und menschengerechter Weg der Raum- und Mobilitätsplanung. Der Ausbau der Radfahr-Infrastruktur ist in Zeiten knapper werdender Budgets der effizienteste Weg, die Verkehrsinfrastruktur an zukünftige Mobilitätsbedürfnisse anzupassen. Die Kilometerkosten für Radwege betragen nur einen Bruchteil jener für Autostraßen und öffentlichen Verkehr.</p> <p>Die Radverkehrsoffensive Großraum Graz verfolgt NICHT das Ziel, Autos aus der Stadt zu verbannen, sondern durch die Attraktivierung des Radfahrens soll die Wahl des Verkehrsmittels bewusster in Richtung smartere Mobilität erfolgen. Der motorisierte Individualverkehr hat ebenso wie der öffentliche Verkehr und das Fahrrad spezifische Vor- und Nachteile. Tatsächlich ist der Pkw innerstädtisch meist langsamer als Straßenbahn oder Fahrrad. Insgesamt ist eine möglichst intelligente und den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen (und nicht am Platzbedarf von Fahrzeugen) orientierte Aufteilung des öffentlichen Raumes anzustreben. Die Radverkehrsoffensive Großraum Graz in Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2025 soll als ehrgeiziges Ziel den Anteil des Fahrrades im innerstädtischen Verkehr (derzeit rund 19%) in zehn Jahren verdoppeln. Es soll eine</p>

Radverkehrsinfrastruktur realisiert werden, welche die Bevölkerung zu einem „sanften“ Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelwahl) wie in beispielhaften europäischen Ballungsräumen (Städten) bewegt.

Nachdem die Umsetzung dieser für die lokale, regionale und nationale Ebene wichtigen Ziele auch ein wichtiger Beitrag zu den Zielen der Europäischen Kommission ist, wird für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Großraum Graz eine Kofinanzierung zwischen Bund, Land Steiermark und Stadt Graz angestrebt.

Auf Basis der „Radnetzstudie Steirischer Kernballungsraum“ (kategorisiertes Systemnetz) sind in der Stadt Graz folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Radschnellrouten (A-Netz) als Langstrecken zwischen Graz und den Umgebungsgemeinden mit dem Planungsprinzip hoher Geschwindigkeit am gesamten Streckenzug, mit bevorrangten Knotenpunkten, direkter Linienführung, einer Projektierungsgeschwindigkeit von mind. 30 km/h und einer Querschnittsform, die überholen ermöglicht
- Mittelstrecken (B-Netz) zur flächigen Erschließung mit dem Planungsprinzip der Netzwirkung, die Linienführung erfolgt nach Erfordernis mit bevorrangten Knotenpunkten, Projektierungsgeschwindigkeit mind. 20 km/h und einer Querschnittsform für hohe Kapazitäten (z.B. Rad-Highways entlang der Mur für rasche Nord-Süd-Verbindungen)
- Kurzstrecken (C-Netz) zur ergänzenden Erschließung mit dem Planungsprinzip der Erschließung von Potentialen, Linienführung und Knotenpunkte nach Erfordernis und einer Projektierungsgeschwindigkeit von mind. 20 km/h
- Ober- und unterirdische Fahrrad-Garagen in der Innenstadt
- Videoüberwachte Fahrrad-Abstellplätze (insbesondere bei intermodalen Schnittstellen)
- Beleuchtungsanlagen und Sicherheitseinrichtungen für Radwege
- Radfahr-Leitsysteme
- Flächendeckende Ladeinfrastruktur für E-Bikes
- Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der Radverkehrsstrategie

Kosten und Finanzierung:

Die Gesamtkosten der Radverkehrsoffensive Großraum Graz werden auf rund € 100.000.000,-- geschätzt. Das Land Steiermark fördert die vorgenannten Maßnahmen im Rahmen der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 im Ausmaß von maximal 50 %. Der Rest wird von der Stadt Graz finanziert.

Zur Umsetzung und Förderung der gegenständlichen Maßnahmen ist ein entsprechender Fördervertrag zwischen Land Steiermark und der Stadt Graz abzuschließen. Die Förderbeiträge des Landes werden entsprechend der vereinbarten Kostenanteile und den tatsächlich anfallenden Kosten abgerechnet.

Bei Planung und Umsetzung der gegenständlichen Projekte hat stets eine inhaltliche Abstimmung zwischen den Vertragspartnern zu erfolgen. Grundsätzlich müssen Projekte mit hoher Priorität (A- und B-Netz) und durchgängigen Achsen vorrangig umgesetzt werden.

Die Beitragsleistung des Landes ist als Förderung im Sinne der Rahmenrichtlinie des Landes Steiermark qualifiziert und wird im Fördercontrolling erfasst.

Die Zahlungen des Landes in der Höhe von maximal € 50.000.000,00 erfolgen in 10 Tranchen beginnend im Jahr 2021 entsprechend der tatsächlichen Abrechnung für die Planungs- und Bauleistungen.

Für die Zahlungen des Landes in den Jahren 2021 bis 2030 sind die erforderlichen Mittel in der Höhe von insgesamt max. € 50.000.000,00 (jährlich je € 5 Mio.) im aktuellen und in den folgenden Finanzrahmen unter Berücksichtigung der jeweils gültigen Fiskalregeln gemäß Österreichischem

Stabilitätspakt 2012 im Globalbudget „Verkehr“ zusätzlich zu berücksichtigen.

Eine Kofinanzierung von Planungen bzw. Umsetzungsprojekten im Großraum Graz kann vorbehaltlich den Beschlüssen in den regionalen Gremien auch durch Mittel des Regionalressorts (Globalbudget „Landes- und Regionalentwicklung, Statistik und GIS) / Steiermärkisches Landes- und Regionalentwicklungsgesetz erfolgen..

Etwaige vom Bund oder der EU – wie z.B. Mittel des Programms EFRE (Stadtumlandkooperationen und urbane Wachstumsimpulse bzw. Nachfolgeprogramme) – bereit gestellte Finanzierungsmittel reduzieren die Anteile der beiden Vertragspartner (Stadt Graz und Land Steiermark) zu gleichen Teilen.

Der Abschluss des erforderlichen Finanzierungsvertrages ist als Vorhaben gemäß § 47 Landeshaushaltsgesetz zu werten. Das Einvernehmen mit dem Landesfinanzreferenten wurde hergestellt.

Beschlusstext

Die Steiermärkische Landesregierung stellt zufolge ihres Beschlusses den Antrag, der Landtag wolle beschließen:

1. Der Landtag Steiermark bekennt sich zur Radverkehrsoffensive Großraum Graz auf Basis der vom VCÖ prämierten „Radnetzstudie steirischer Kernballungsraum“.
2. Die Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau, wird ermächtigt, für die beschriebenen Maßnahmen Zahlungen in der Höhe von bis zu € 50.000.000,00 an die Stadt Graz zu leisten.
3. Für die Zahlungen des Landes in den Jahren 2021 bis 2030 sind die erforderlichen Mittel in der Höhe von insgesamt max. € 50.000.000,00 (jährlich je € 5 Mio.) im aktuellen und in den folgenden Finanzrahmen unter Berücksichtigung der jeweils gültigen Fiskalregeln gemäß Österreichischem Stabilitätspakt 2012 im Globalbudget „Verkehr“ zusätzlich zu berücksichtigen.

Zu GZ: **ABT16-163413/2019-1**

Ggst. Radverkehrsoffensive Großraum Graz auf Basis der
„Radnetzstudie steirischer Kernballungsraum“,
Anteil des Landes: € 50.000.000,00;
Gemeinsamer Antrag
Regierungsvorlage

Stellungnahme des Landesfinanzreferenten

Zum gegenständlichen Regierungssitzungsantrag wird festgestellt, dass das Einvernehmen mit dem Landesfinanzreferenten gemäß § 48 StLHG für dieses Vorhaben hergestellt wurde.

Der Landesfinanzreferent

(Anton Lang)

8011 Graz, Hauptplatz 1

Tel.: +43 316 872-2302
Fax: +43 316 872-2309
praesidialabteilung@stadt.graz.at

BearbeiterIn: Wolfgang Polz

Tel.: +43 316 872-2316
wolfgang.polz@stadt.graz.at

UID: ATU36998709, DVR: 0051853

Parteienverkehr

Mo. bis Fr. 8 bis 12 Uhr

www.graz.at

Datenmenge für Internet-Upload zu groß

Sehr geehrte UserInnen,

da die Datenmenge der im GR-Bericht erwähnten Beilage/n für ein Upload als PDF-Datei zu groß ist (über 10 MB), können wir Ihnen diese im Internet nicht (bzw. nur einige davon) zugänglich machen.

Kopien davon liegen selbstverständlich zur Einsichtnahme für alle interessierten BürgerInnen in der Schriftleitung des Präsidialamtes (Rathaus, III. Stock, Zi. 311) auf.

Wir ersuchen um Verständnis,
Ihre Schriftleitung