



Masterplan Gehen Graz

Endbericht

Graz, am 10.01.2024

Masterplan Gehen Graz

GZ 22059

Auftraggeber

Stadt Graz – Abteilung für Verkehrsplanung
Europaplatz 20
8020 Graz
DI Renate Platzer (Fußgänger: innen-Beauftragte, Stadt Graz)

Der Masterplan entstand durch Mitwirkung folgender Dienststellen/Abteilungen:

Magistrat der Stadt Graz:

- » Abteilung A10 – Stadtbaudirektion
- » Abteilung A10/1 – Straßenamt
- » Abteilung A10/5 – Abteilung für Grünraum und Gewässer
- » Abteilung A10/6 – Stadtvermessungsamt
- » Abteilung A14 – Stadtplanungsamt
- » Abteilung A23 – Umweltamt

Büro der Bürgermeisterin-Stellvertreterin der Stadt Graz Mag. Judith Schwentner

Holding Graz

- » Holding Graz Linien

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung

DIⁱⁿ Snejana Nenkova-Bruntsch
Alexander Oberroither, BSc
DIⁱⁿ Andrea Weninger

Graz, am 10.01.2024

Datei: 22059_Masterplan_Gehen_Graz_Endbericht_2401010
Quelle Bild Titelseite iStock_Yating Kuo (erworben durch Rosinak & Partner)

Vorwort

Zufußgehen ist die gesündeste und umweltfreundlichste Möglichkeit in der Stadt unterwegs zu sein. Es ist mir daher ein Herzensanliegen diese schöne Art der Fortbewegung zu fördern und dabei besonderes Augenmerk auf ältere Menschen und Kinder zu legen. Ausreichend Platz und Sicherheit auf den Gehwegen sind die Voraussetzungen für ein durchgängiges, barrierefreies Fußwegenetz, für sichere Schulwege und für den Vorrang für Fußgänger:innen. Mit der Etablierung der Fußgänger:innenbeauftragten haben wir 2022 hierfür einen ersten Schritt gesetzt.

Nun können wir den umfassenden Masterplan Gehen präsentieren. Dieser basiert auf einer grundlegenden Analyse des Bestandes und seiner Schwachstellen, die gemeinsam mit Vertreter:innen der Bezirke und des Verkehrsausschusses erarbeitet wurde. So wurden viele Verbesserungspunkte im bestehenden Fußverkehrsnetz erhoben, die in den nächsten Jahren Schritt für Schritt behoben werden sollen.

Wir haben mit dem Masterplan klare Ziele und Handlungsfelder formuliert, die die Fußgängerfreundlichkeit der Stadt Graz weiter steigern werden. Dabei steht die Schaffung eines harmonischen und vor allem sicheren Miteinanders von Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und anderen Verkehrsteilnehmer:innen im Fokus.

Daraus leiten wir konkrete Maßnahmen und kurz- und längerfristige Arbeitsaufträge für die nächsten Jahre ab: Diese reichen von baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur wie beispielsweise die Errichtung neuer Gehsteige, Schulstraßen oder Begegnungszonen, über den Bereich Raum- und Siedlungsentwicklung bis hin zu bewussteinbildenden Maßnahmen wie Motivationskampagnen.

Als Herzstück enthält der Masterplans acht ausgewählte Leitprojekte, die exemplarisch für die Transformation unserer Stadt im Bereich Fußverkehrs stehen. Die Aufwertung des Neutorviertels ist eines dieser acht Leitprojekte. Diese Projekte sollen nicht nur als Referenzbeispiele für die im Plan gelisteten Maßnahmen dienen, sondern auch Impulsgeber für eine umfassende Veränderung im Sinne einer fußgängerfreundlichen Stadtentwicklung sein.

Ich bin überzeugt, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen in Verbindung mit mehr Grün und mehr Sitzgelegenheiten die Lebensqualität für die Grazerinnen und Grazer und die Attraktivität unserer Stadt steigern wird. Es freut mich, dass wir mit unseren zukunftsweisenden Initiativen für den Fußverkehr auch eine Forderung des Menschenrechtsbeirats umsetzen!

Vizebürgermeisterin Mag. Judith Schwentner

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgaben	4
2. Methodik und Ablauf	5
3. Analyse.....	7
3.1. Mobilitätskennzahlen und Bevölkerungsdaten.....	7
3.2. Fußwegenetz Bestand	11
3.3. Points of Interest, Wunschlinien und Ziele im Fußwegenetz	13
3.4. Verkehrssicherheit und Schwachstellenanalyse	14
3.5. Instrumente der Raum- und Siedlungsentwicklung	16
3.6. Strategien und Masterpläne der Stadt Graz und des Bundes.....	17
4. Planungshorizont und Planungseinheit.....	27
5. Beteiligungsprozess	28
6. Ziele, Handlungsfelder und Monitoring.....	29
7. Fußwegenetz	31
7.1. Netzlücken und Schwachstellen im Fußwegenetz	31
7.2. SOLL-Fußwegenetz	32
8. Generelle Maßnahmen und konkrete Standorte für die Umsetzung	34
8.1. Handlungsfeld Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz.....	36
8.2. Handlungsfeld Gestärkte Stadtteilzentren.....	40
8.3. Handlungsfeld Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr	43
8.4. Handlungsfeld Barrierefreie Mobilität	52
8.5. Handlungsfeld Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen	56
8.6. Handlungsfeld Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum	59
8.7. Handlungsfeld Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung.....	63
8.8. Handlungsfeld Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums	70
8.9. Handlungsfeld Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum	74
8.10. Handlungsfeld Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen	78
8.11. Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	82
8.12. Handlungsfeld Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen	86
9. Kriterienkatalog für die Priorisierung von Infrastrukturprojekten.....	89
10. Auswahl von Leitprojekten	91
10.1. Nachbarschaftspark Steinfeldgasse / Prankergasse.....	92
10.2. Wegeverbindung Oeverseepark-Citypark	94
10.3. Gehsteig Andritzer Reichsstraße	96
10.4. Verkehrskonzept Schulen Puntigam.....	98
10.5. Verkehrsberuhigung Neutorviertel	100
10.6. Intelligente Druckknopfampel Grieskai / Hermann-Bahr-Gasse.....	102
10.7. Unterstützung der Schulen/Elternvereine zur Einführung von Pedibussen bei städtischen Volksschulen.....	104
10.8. Kampagne zur Motivation des Zu-Fuß-Gehens	105
11. Zusammenfassung und Ausblick.....	106
12. Literatur.....	110

1. Aufgaben

Das Gehen ist die natürlichste Art sich fortzubewegen. Jeder und jede ist als Fußgänger:in unterwegs. Das Gehen ist tief in unserer Kultur verankert, schließlich fragen wir „Wie geht's dir“, um uns nach dem Wohlbefinden zu erkundigen. Auch die Wege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu den Radabstellanlagen oder zum Pkw-Parkplatz sind Fußwege und Bestandteile von Wegeketten.

Aktuell werden 21% der Wege von den Grazer:innen zu Fuß zurückgelegt. Dieser Anteil ist in den letzten zwei Jahren gestiegen. Davor stagnierte er seit 2004 bei ca. 19%. Die Stadt Graz entwickelt mit dem Masterplan Gehen eine Strategie, deren Umsetzung das Zu-Fuß-Gehen in der Stadt attraktiver, komfortabler und sicherer macht. Künftig soll dadurch der Anteil der Fußgänger:innen und der Fußwege weiter steigen. Gemeinsam mit dem Radfahren und dem öffentlichen Verkehr tragen Fußgänger:innen zu einer klimafreundlicheren Mobilität bei.

Der Masterplan Gehen ist aber auch eine Voraussetzung für die bundesweite, finanzielle Förderung von Fußverkehrsmaßnahmen im Rahmen der Förderschiene „klimaaktiv mobil“. Dabei werden unter anderem Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit baulichen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen, Kosten für Maßnahmen in der Raum- und Siedlungsplanung sowie immaterielle Leistungen, die in Zusammenhang mit den Investitions- und Betriebskosten stehen (z.B. externe Planungskosten, Mobilitätshebungen, Digitalisierungsarbeiten usw.), gefördert.

2. Methodik und Ablauf

Die Methodik und die Bearbeitungsschritte des Masterplans Gehen orientieren sich am Handbuch zur Erstellung eines örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen /1/ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

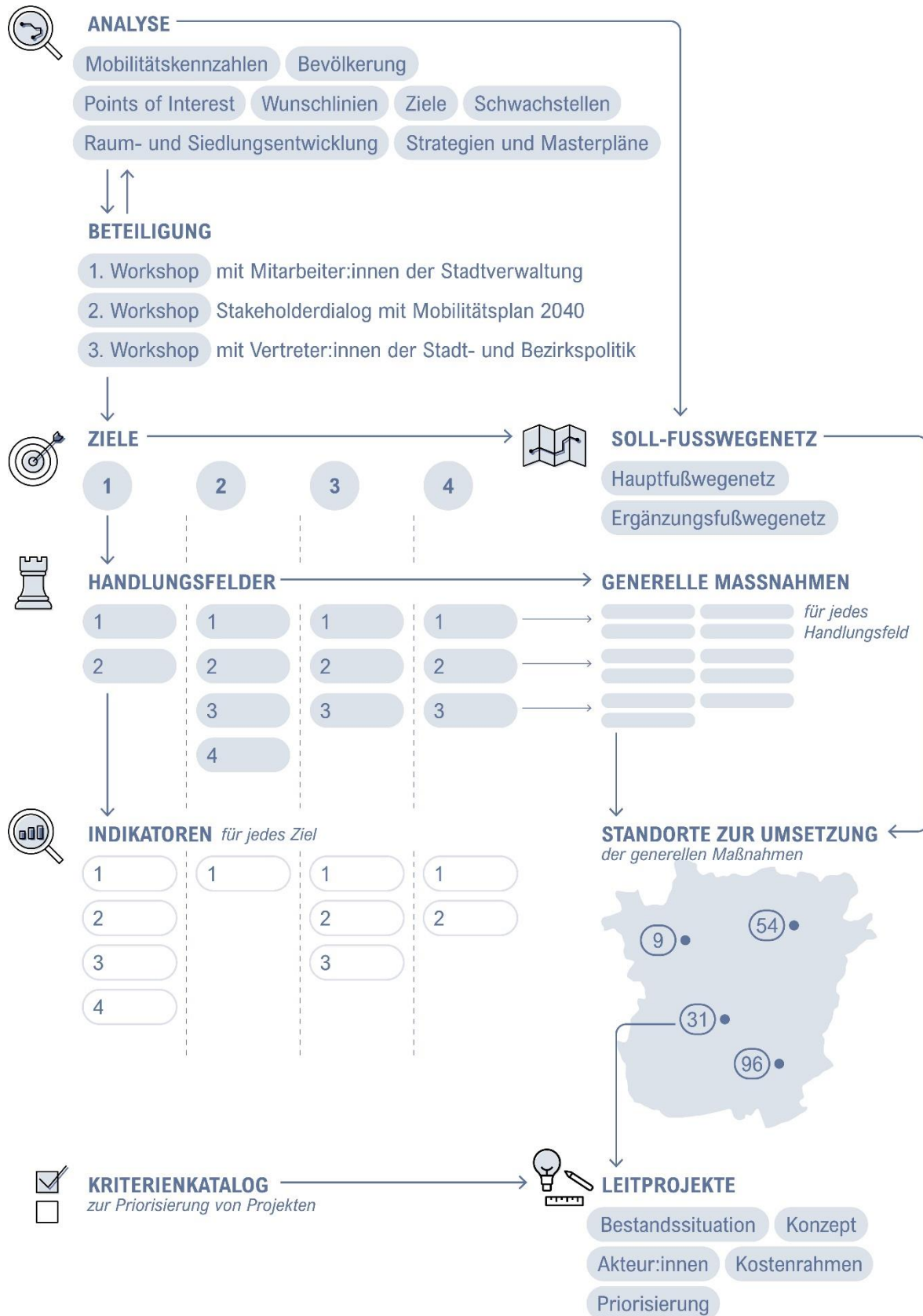
In einem ersten Schritt wird der Bestand analysiert und als Grundlage für die Erarbeitung von Zielen und Handlungsfeldern herangezogen. Die Ziele wurden in Abstimmung mit dem Mobilitätsplan 2040 der Stadt Graz erarbeitet. Dieser erste Teil des Masterplan Gehen wurde im Juli 2023 im Gemeinderat beschlossen.

Im zweiten Teil werden Indikatoren für die laufende Überprüfung der Zielerreichung definiert, ein Soll-Fußwegenetz, Maßnahmenempfehlungen sowie ein Kriterienkatalog für die Priorisierung von Fußverkehrsprojekten erarbeitet. Zusätzlich zeigen Leitprojekte auf, in welche Richtung sich die Stadt Graz in Bezug auf den Fußverkehr entwickeln möchte.

Abbildung 1: Zeitlicher und inhaltlicher Ablauf des Masterplan Gehen



Abbildung 2: Übersicht zur Methodik



3. Analyse

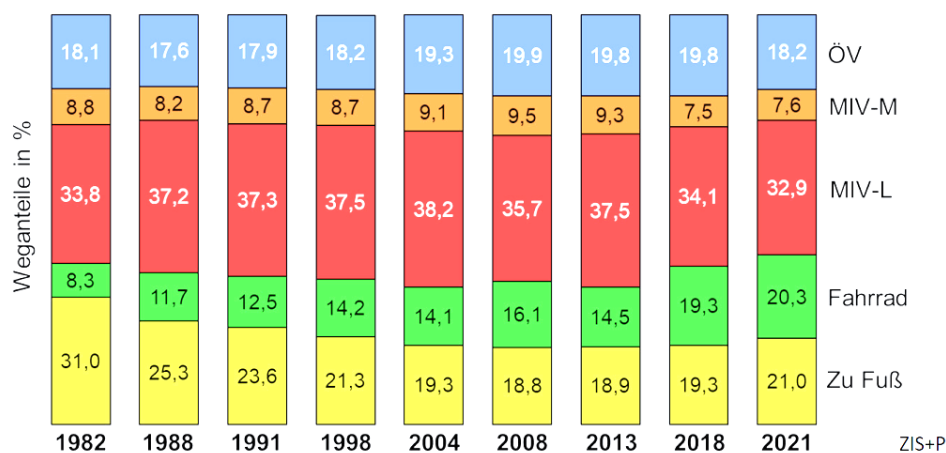
Die Grundlagen für die Analyse sind bestehende Konzepte und Strategien des Bundes, des Landes und vor allem der Stadt Graz, sowie Mobilitätskennndaten, Daten zur Bevölkerungsdichte und –struktur, Points of Interest (POI), Daten zur bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur, Unfallstatistiken und weitere relevante GIS-Daten.

3.1. Mobilitätskennzahlen und Bevölkerungsdaten

3.1.1. Mobilitätserhebung 2021

Seit dem Jahr 1982 kam es zu einer kontinuierlichen Abnahme des Anteils der Fußwege der Grazer:innen. Im Jahr 2008 erreichte der Fußwegeanteil knapp 19%. Danach folgte eine Stagnation und erst seit dem Jahr 2018 kann wieder ein Anstieg beobachtet werden. Im Jahr 2021 betrug der Fußwegeanteil 21%¹. Auch im Radverkehr wurden mit 20,3% im Jahr 2021 Zuwächse im Modal Split verzeichnet. Der Anteil der Lenker:innen im motorisierten Individualverkehr (MIV-L) weist mit ca. 33% den geringsten Wert seit 40 Jahren auf.

Abbildung 3: Vergleich Modal Split der Stadt Graz 1982 – 2021

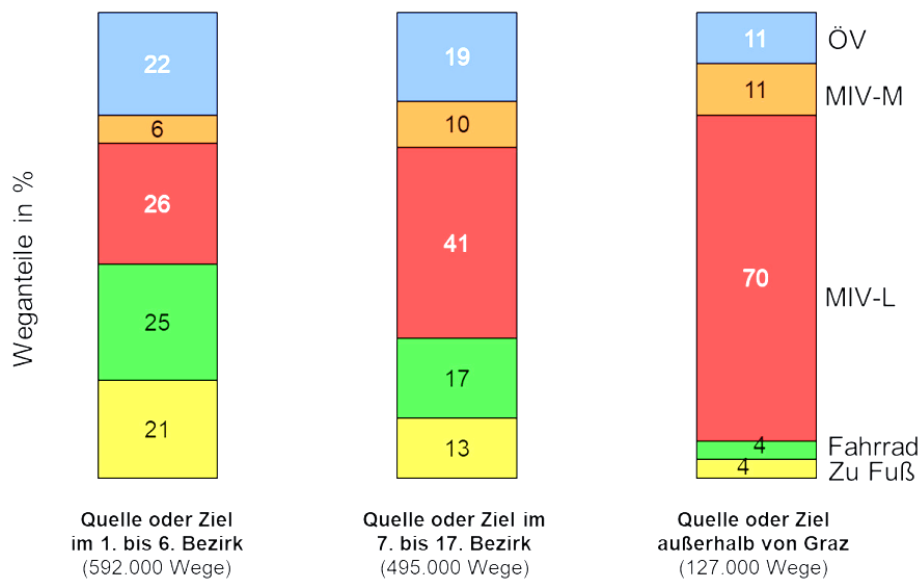


Quelle: Mobilitätserhebung Graz 2021, ZIS+P Verkehrsplanung i.A. Stadt Graz

Den höchsten Fußverkehrsanteil mit 25% haben Wege, deren Quelle oder Ziel in den inneren Bezirken (1. bis 6. Bezirk) liegt. Liegt die Quelle oder das Ziel in den äußeren Bezirken (7. Bis 17. Bezirk), werden 17% der Wege zu Fuß erledigt.

¹ Im Jahr 2021 fand eine Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Grazer Bevölkerung statt. Dabei wurden 3.311 Personen ab 6 Jahren bzw. ca. 1,1% der Bevölkerung befragt. Die Rücksendequote betrug 45%. /2/

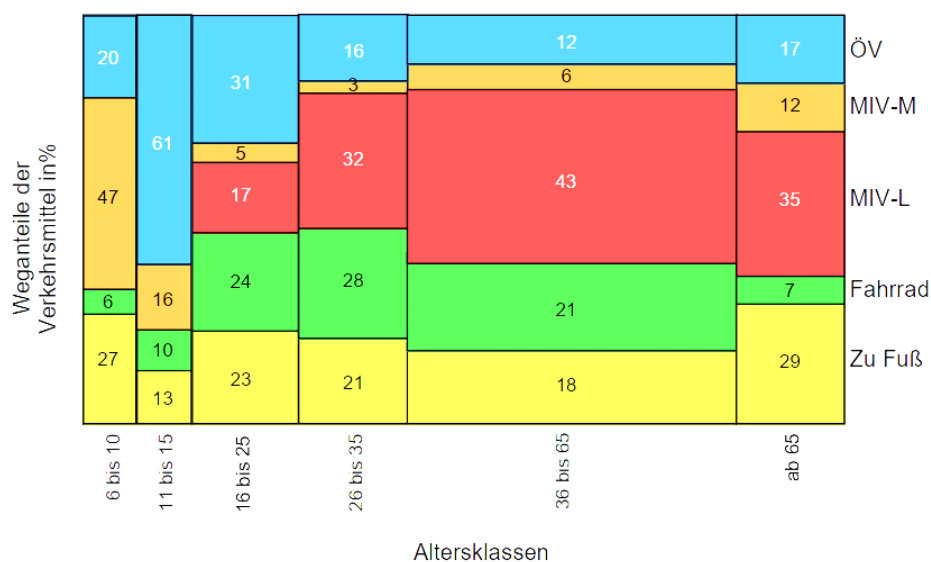
Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Lage der Quellen und Ziele



Quelle: Mobilitätshebung Graz 2021, ZIS+P Verkehrsplanung i.A. Stadt Graz

Eine Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen zeigt, dass in der Gruppe der 6- bis 10-Jährigen und in der Gruppe ab 65 Jahren mit 27% bzw. 29% der höchste Anteil an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, auftreten. Gleichzeitig sind das auch jene Gruppen, die aufgrund ihrer kognitiven und/oder körperlichen Voraussetzungen im Straßenverkehr am meisten gefährdet sind. Umso wichtiger ist es, bei Gestaltung und Maßnahmen im öffentlichen Raum die Bedürfnisse dieser Gruppen zu berücksichtigen.

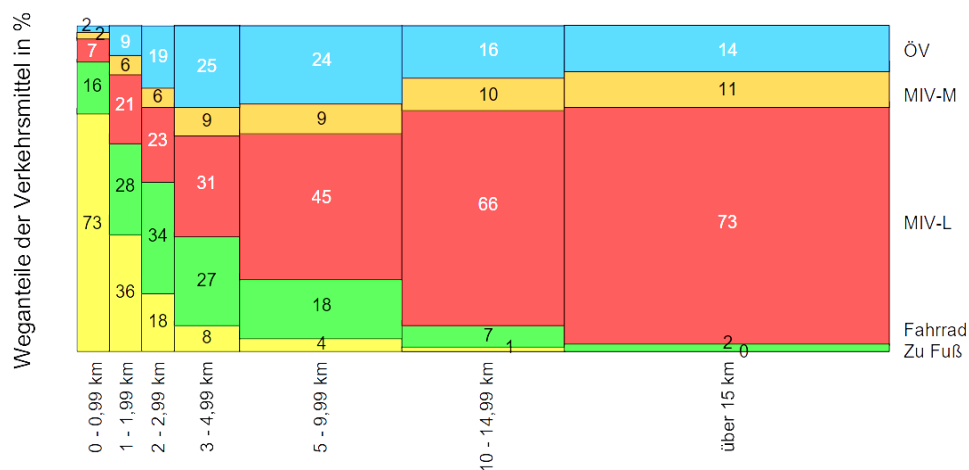
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen in Graz



Quelle: Mobilitätshebung Graz 2021, ZIS+P Verkehrsplanung i.A. Stadt Graz

Bei kurzen Wegen ist das Zu-Fuß-Gehen die häufigste oder auch beliebteste Mobilitätsform. Die Wege mit einer Länge von bis zu 1,0 km werden zu 73%, jene zwischen 1,0 km und 2,0 km zu 36% zu Fuß zurückgelegt. Dennoch werden 9% der Wege bis 1,0 km und fast ein Drittel der Wege bis 2,0 km mit dem Pkw (Fahrer und Mitfahrer) zurückgelegt. Hier bestehen Verlagerungspotenziale vom Auto auf die aktive Mobilität – Zu-Fuß-Gehen und Radfahren –, die durch ein gut ausgebautes und attraktives Fuß- und Radwegenetz ausgeschöpft werden können.

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Wegentfernung in Graz



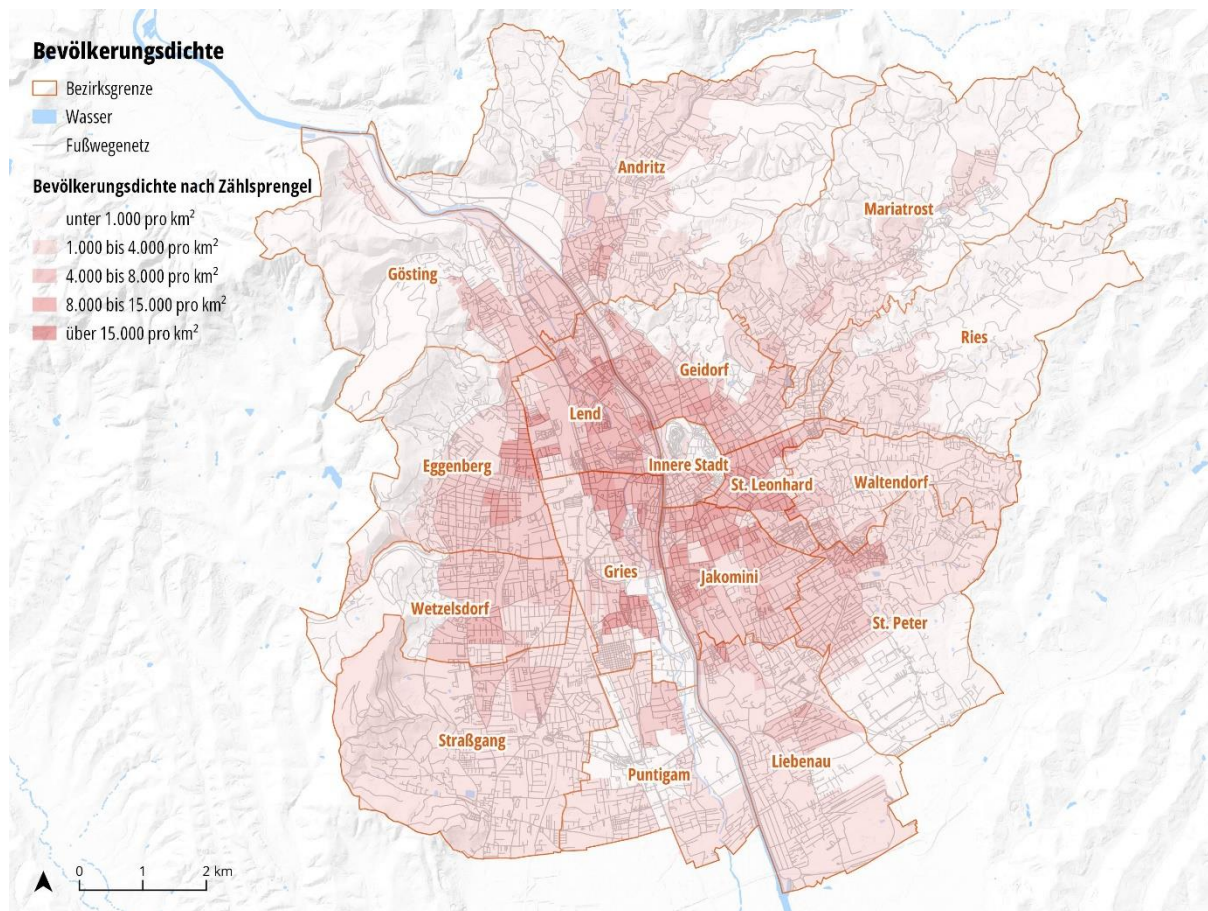
Quelle: Mobilitätshebung Graz 2021, ZIS+P Verkehrsplanung i.A. Stadt Graz

3.1.2. Bevölkerungsdichte und Altersstruktur

Für die Erschließungsqualität im Fußverkehr sind ein engmaschiges Netz und direkte Verbindungen ohne Umwege im gesamten Stadtgebiet wichtig. Als Grundlage für die Festlegung eines SOLL-Wegenetzes und für die Priorisierung der Wegeverbindungen sind Rahmenwerte wie die Bevölkerungsdichte und die Bevölkerungsstruktur von Bedeutung. Besonders relevant sind Gebiete mit einer hohen Bevölkerungsdichte, in welchen viele Kinder und Jugendliche sowie Senior:innen leben.

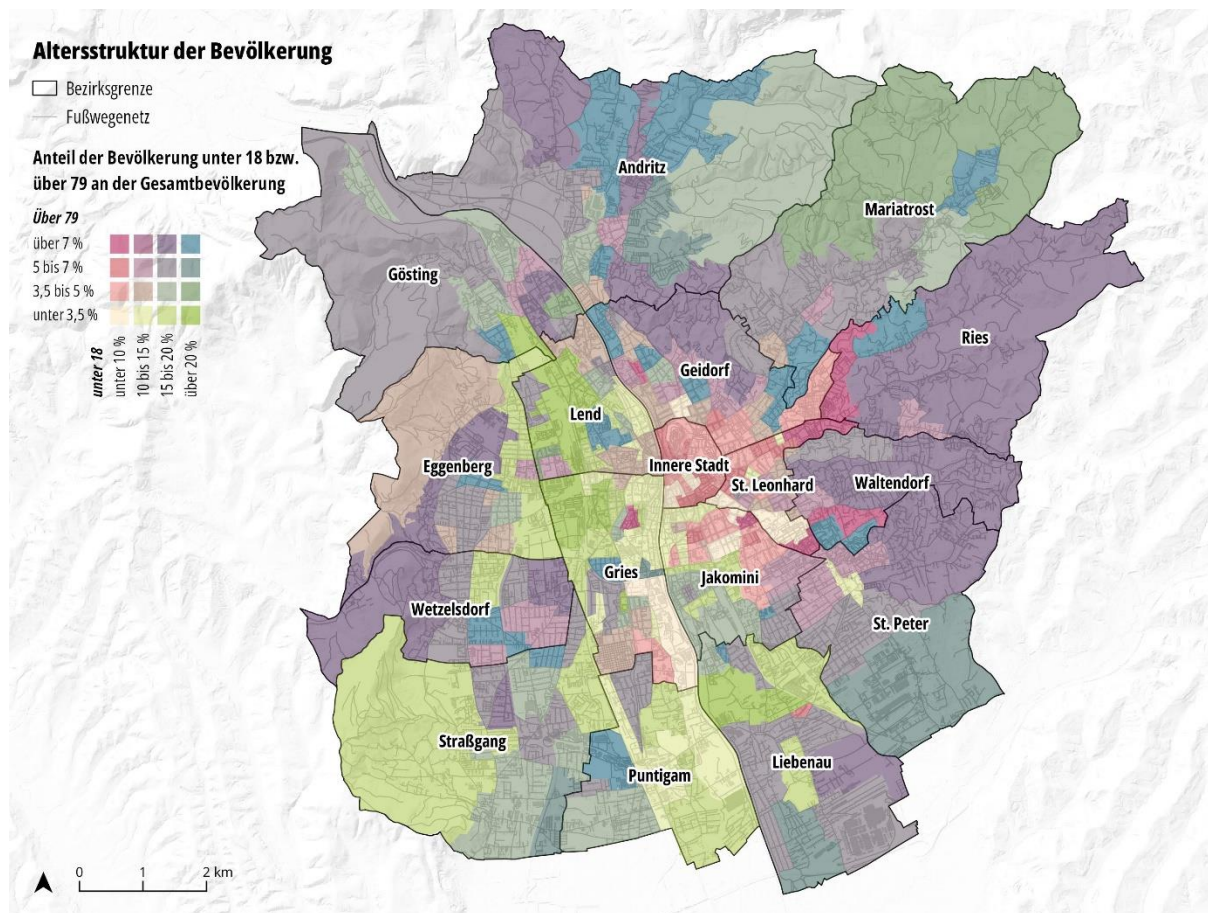
Eine hohe Bevölkerungsdichte ist vor allem in den inneren Bezirken und in Teilen von Eggenberg gegeben (vgl. Abbildung 7 bzw. Anhang 1). Der Anteil der Bevölkerung über 79 Jahren ist in Teilen der östlichen innerstädtischen Bezirke sowie in Teilen der Bezirke Waltendorf, Ries und Eggenberg am höchsten. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre sind anteilmäßig in den südwestlichen Grazer Bezirken am stärksten vertreten. Jene Stadtteile in welchen der Anteil sowohl an älteren Menschen als auch an Kindern und Jugendlichen am höchsten ist, befinden sich in der Regel in den äußeren Stadtbezirken wie z.B. Andritz, Waltendorf und Liebenau (vgl. Abbildung 8 bzw. Anhang 2).

Abbildung 7: Bevölkerungsdichte Graz nach Zählsprenkel, Jahr 2022 (Anhang 1)



Quelle: Stadt Graz, GIP, BEV

Abbildung 8: Altersstruktur der Bevölkerung in Graz, Jahr 2023 (Anhang 2)



Quelle: Stadt Graz, GIP, BEV

3.2. Fußwegenetz Bestand

Die GIP-Daten² (Graphenintegrations-Plattform) sind eine gute Grundlage für die Analyse der Fußverkehrsinfrastruktur.

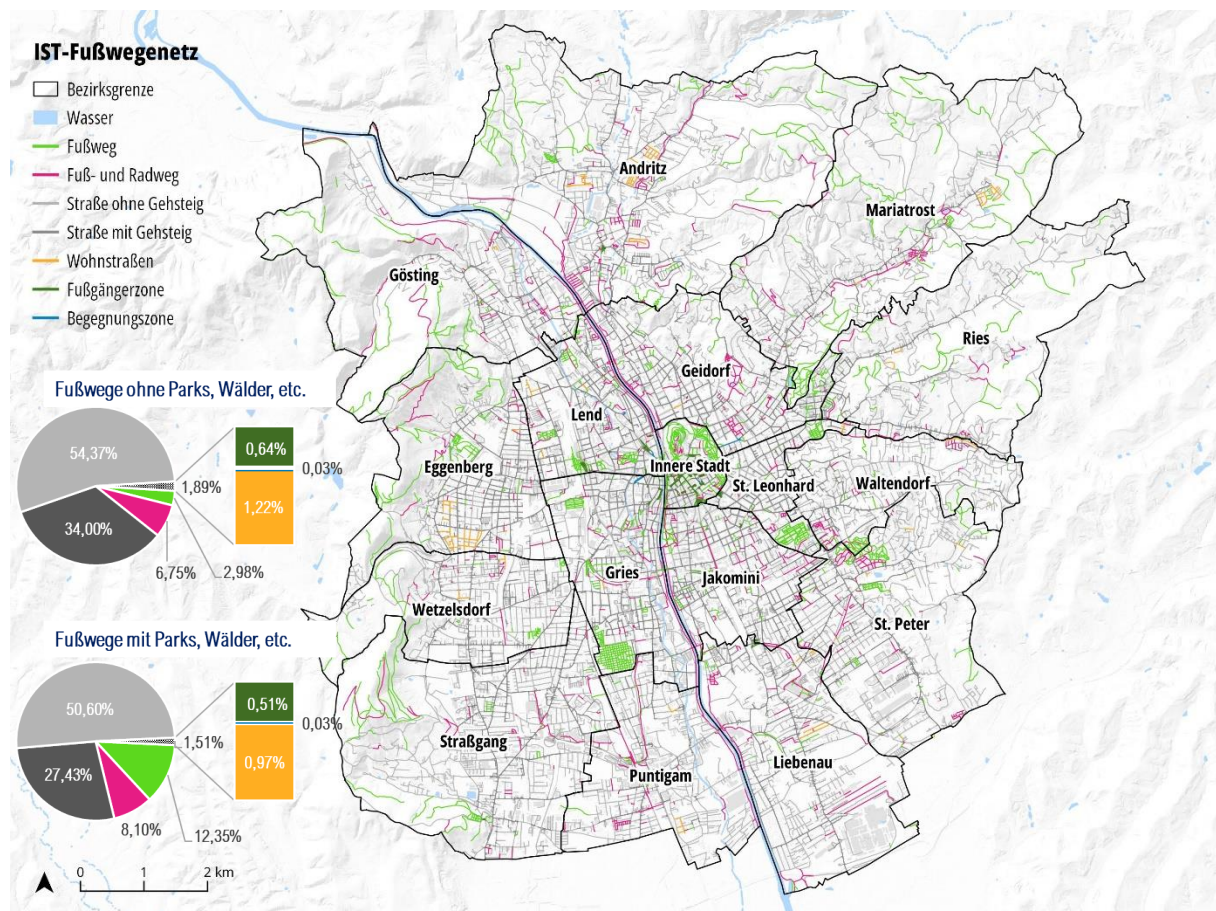
Demnach bestehen ca. 54% des Fußwegenetzes in Graz (ohne Betrachtung von Parks, Wäldern usw.) aus Straßen ohne Gehsteige und 34% aus Straßen mit Gehsteigen. Dabei wird in der Auswertung nicht differenziert, ob ein Gehsteig nur auf einer oder auf beiden Straßenseiten vorhanden ist. Diese Straßenzüge weisen keine besondere Verkehrsregelung auf und stehen allen Verkehrsteilnehmer:innen zur Verfügung. In den dichtbesiedelten innerstädtischen Gebieten kommen flächendeckend Straßen mit Gehsteigen vor, in den weniger urbanen Stadtrandgebieten sind hauptsächlich die höherrangigen Straßen mit Gehsteigen ausgestattet. In vielen Wohnsiedlungen werden die Zu-Fuß-Gehenden im Mischverkehr mit dem Kfz- und mit dem Radverkehr geführt. Nur knapp 10% des Fußwegnetzes sind Fußwege oder Fuß- und Radwege, knapp 2% sind Fußgänger-, Begegnungszonen – hauptsächlich innerstädtisch, sowie Wohnstraßen. Diese bestehen in der Regel aus mehreren zusammenhängenden Straßenzügen und befinden sich meist in Stadtrandlage (vgl. Abbildung 9 bzw. Anhang 3). Unterbrechungen

² Österreichweiter Datenstandard für Verkehrsinfrastruktur

im Fußwegenetz ergeben sich im innerstädtischen Bereich durch die historisch gewachsene Stadtstruktur, in den Stadtrandgebieten durch Sackgassen und Privatstraßen.

Da der Großteil der Fußwege entlang von Straßen verläuft, die allen Verkehrsteilnehmer:innen zur Verfügung stehen, ist es wichtig, eine ausreichende Infrastruktur und eine gerechte Verteilung der Verkehrsflächen, insbesondere in Stadtteilen und Umfeldern mit hoher Einwohnerdichte, mit wichtigen Points of Interest, mit größeren Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs sowie im Umfeld von sensiblen Nutzungen, wie Bildungseinrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen und Wohneinrichtungen für Senior:innen sicherzustellen.

Abbildung 9: IST-Wegenetz Stadt Graz (Anhang 3)



3.3. Points of Interest, Wunschlinien und Ziele im Fußwegenetz

Anhand der wichtigen Quellen und Ziele für den Fußverkehr, z.B. Wohngebiete, Stadtteilzentren, Bildungs-, Gesundheits- und Gewerbeeinrichtungen, Erholungsräume, Stadtentwicklungsgebiete usw., werden potenzielle Quell-Ziel-Beziehungen und somit Wunschlinien für das Zu-Fuß-Gehen definiert. Dabei sind die für den Fußverkehr wichtigen Einrichtungen wie z.B. Schulen und Ärztezentren bereits berücksichtigt, da sie in den urbanen und suburbanen Gebieten mit Wohn- oder Mischnutzungen enthalten sind. Die Wunschlinien sind die Grundlage für die Erarbeitung eines Soll-Fußwegenetzes (vgl. Abbildung 10 bzw. Anhang 4).

Graz hat Stadtteilzentren in mehreren Bezirken. Ziel ist es, im Sinne der Stadt der kurzen Wege, die Versorgungsfunktion dieser Stadtteilzentren (Nahversorgung, Gesundheit, Bildung, Kultur und Soziales) zu stärken und dadurch das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren zu fördern. Gleiches gilt für die innerstädtischen Bereiche, da sie durch einen hohen Grad an Nutzungsmischung über vielfältige Quell-Ziel-Beziehungen für den Fußverkehr verfügen.

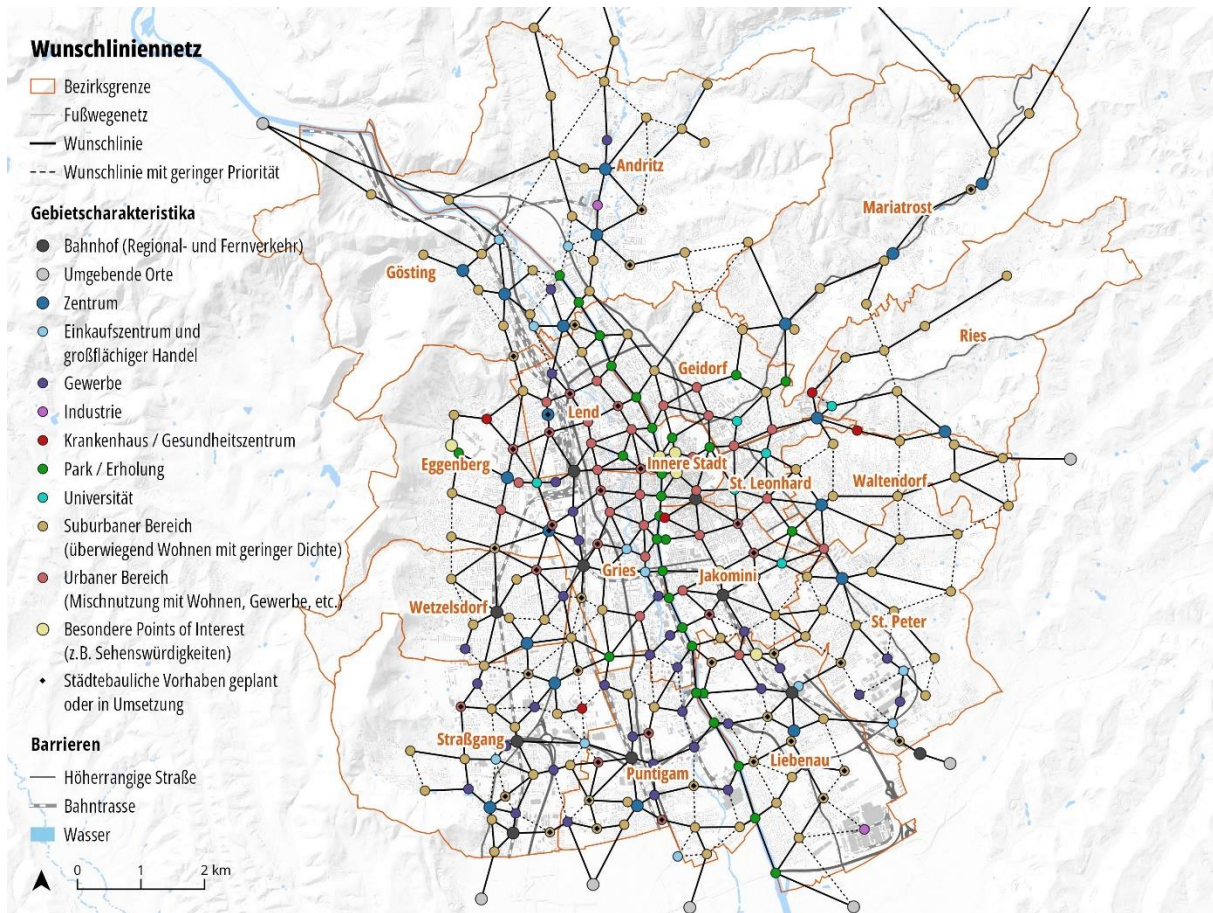
In einem Soll-Fußwegenetz ist es besonders wichtig, auch zukünftige Stadtentwicklungsgebiete und Wohnprojekte zu berücksichtigen, damit möglichst früh, noch in der Phase der Flächenwidmung und Bebauungsplanausarbeitung, auf die Bedürfnisse der Zu-Fuß-Gehenden Rücksicht genommen werden kann. Die meisten Stadtentwicklungsgebiete und neue Wohnprojekte sind im Süden, in den Bezirken Liebenau, Puntigam und Straßgang sowie im Westen der Stadt, in den Bezirken Gries, Lend, Wetzelsdorf und Eggenberg geplant.

Ebenso wichtig ist es, dass die Erholungsräume entlang der Mur, in den innerstädtischen Parks und in den Naturerholungsgebieten am westlichen und nordöstlichen Stadtrand fußläufig erreichbar sind. Dies sind auch wichtige Ausgleichsräume an heißen Sommertagen. Ein weiteres wichtiges Ziel sind die zentralen ÖV-Knotenpunkte, wie z.B. der Hauptbahnhof oder der Jakominiplatz.

Im Wunschliniennetz nehmen Verbindungen zwischen Einfamilienhausgebieten nicht die oberste Priorität ein, da alltägliche Erledigungen sich in Richtung der Stadtteilzentren bzw. Nahversorger orientieren. Auch Quell-Ziel-Beziehungen zu Gewerbegebieten sind nicht prioritär. Größere Gewerbebetriebe, z.B. im Süden der Stadt, haben meist ein weites Einzugsgebiet bezüglich ihrer Beschäftigten, hier spielt der Fußverkehr keine besondere Rolle.

Verbindungen in das Umland müssen beim Wunschliniennetz mitgedacht werden. Das betrifft vor allem die südlichen Nachbargemeinden, deren Siedlungsgebiete nahtlos an die Stadt anschließen.

Abbildung 10: Points of Interest, Wunschnlinien / Ziele (Anhang 4)



Quelle: Stadt Graz, GIP, BEV

3.4. Verkehrssicherheit und Schwachstellenanalyse

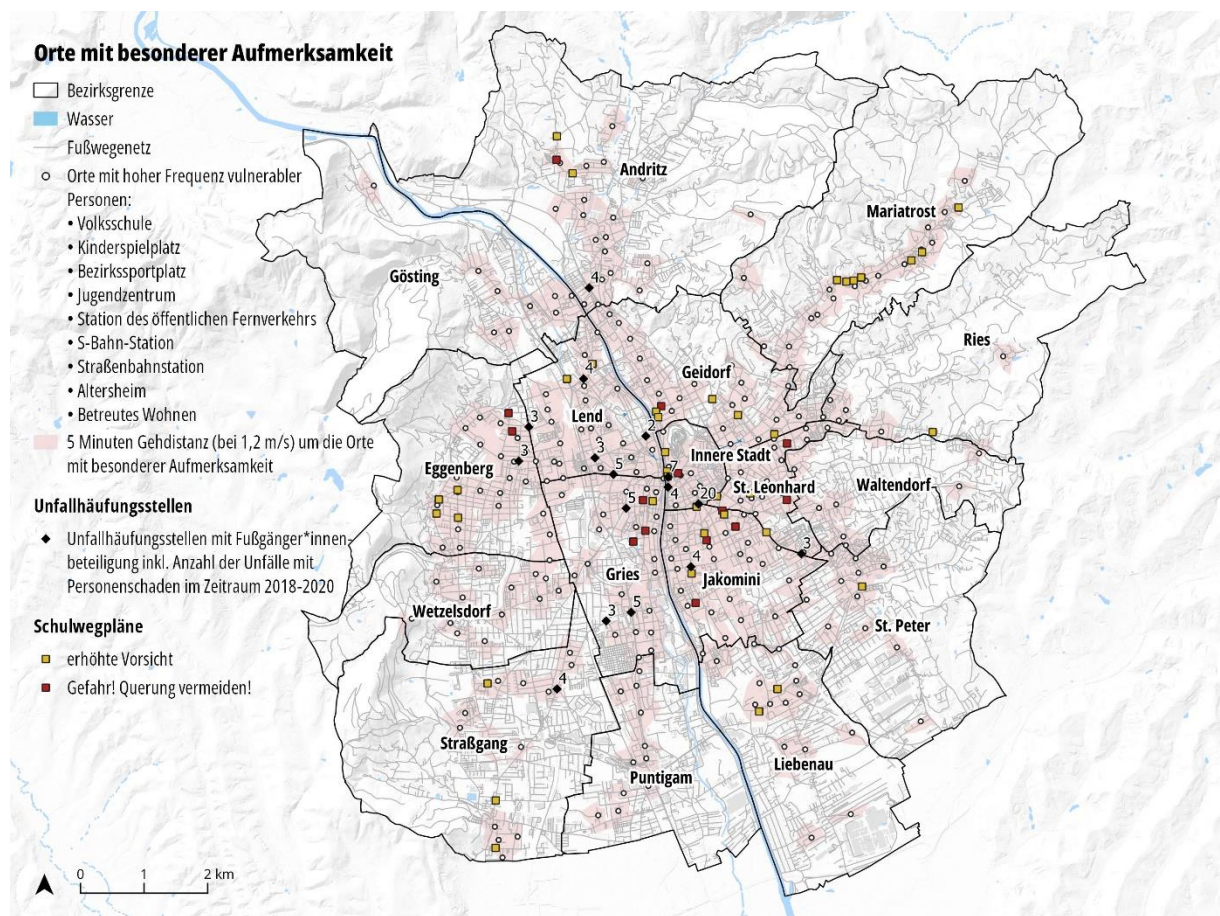
Die von der Stadt Graz zur Verfügung gestellten Daten zu Unfallhäufungsstellen mit Fußgänger:innenbeteiligung für den Zeitraum zwischen 2018 und 2020 wurden ausgewertet und gemeinsam mit den Gefahrenstellen gemäß den Schulwegplänen verortet (vgl. Abbildung 11 bzw. Anhang 5).

In dem vorliegenden Masterplan stehen vor allem die schützenswertesten Personen unserer Gesellschaft im Vordergrund. Es wird somit ein Fokus auf Orte mit hoher Frequenz vulnerabler Personen, also Kindern, Senior:innen und mobilitätseingeschränkte Personen, gelegt. Kindergärten und Kinderkrippen werden ausgeklammert, da hier die Kinder immer in Begleitung eines Erwachsenen sind. Bei den Schulen wird ein Augenmerk auf die Volksschulen gelegt, da im Volksschulalter Kinder zum ersten Mal selbstständig unterwegs sind und die Basis ihres Mobilitätsverhaltens gebildet wird. Somit zählen zu den Orten Volksschulen, Kinderspielplätze, Bezirkssportplätze, Jugendzentren, Altersheime und Wohneinrichtungen für das betreute Wohnen sowie Haltestellen des Schienenverkehrs. Dabei werden die Umfelder dieser Einrichtungen in einer Gehdistanz von fünf Minuten genauer betrachtet³ und das Angebot und die Qualität der Gehsteige und Gehwege, die Unfallhäufungspunkte sowie die Gefahrenstel-

³ Gehgeschwindigkeit 1,2 m/s

len gemäß den Schulwegplänen untersucht. Die Unfallhäufungsstellen betreffen oft Straßen mit hoher Kfz-Frequenz, Fußgängerquerungen mit langen Querungsdistanzen sowie Bereiche, an denen viele Zu-Fuß-Gehende und Straßenbahnen aufeinandertreffen (z.B. Jakominiplatz). Die Gefahrenstellen gemäß den Schulwegplänen betreffen fast immer Querungen. Diese Methode liefert wichtige Hinweise für die Schwachstellenanalyse und für die Erarbeitung von Empfehlungen und Maßnahmen. Die größte Dichte an Einrichtungen, die von Kindern und Senior:innen frequentiert werden, ist in den Bezirken Jakomini, St. Leonhard, Lend, Gries und Eggenberg, die gleichzeitig die größte Bewohner:innendichte aufweisen, vorzufinden. Gleichzeitig sind es diese Bezirke, die die meisten Gefahrenstellen gemäß Schulwegplan und die meisten Unfallhäufungsstellen aufweisen. Allerdings soll der Fokus nicht nur auf die inneren Bezirke gelegt werden. Die Orte mit besonderer Aufmerksamkeit im gesamten Stadtgebiet sind gleichwertig zu behandeln.

Abbildung 11: Orte mit besonderer Aufmerksamkeit (Anhang 5)



Quelle: Stadt Graz, GIP, BEV, KfV, Land Steiermark

3.5. Instrumente der Raum- und Siedlungsentwicklung

3.5.1. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

Wichtige Durchwegungen, die in künftigen Planungen zu berücksichtigen sind, werden in der Stadt Graz in enger Abstimmung zwischen der Abteilung für Verkehrsplanung und dem Stadtplanungsamt im Flächenwidmungsplan dargestellt.

Flächen für die Fußgänger:innen-Infrastruktur, wie z.B. Durchwegungen sowie am Bebauungsgebiet angrenzenden Gehwege und Gehsteige werden in der Stadt Graz im Zuge der Erstellung des Bebauungsplans gesichert.

3.5.2. Stadteileitbilder

Im 4.0 Stadtentwicklungskonzept wurden Stadteileitbilder als Maßnahme verankert. Unter der Einbeziehung von Bürger:innen, Expert:innen, Politik und Verwaltung wird ein Zukunftsbild für die Entwicklung eines Stadtteils, mit Schwerpunkt auf den öffentlichen Raum, erarbeitet. Als Ergebnis soll das Stadteileitbild Handlungsempfehlungen für künftige städtische Entwicklungen beinhalten. Dieses neue Instrument wurde 2023 erstmalig im Stadtteil Jakomini Süd angewendet, weitere Stadteileitbilder sind geplant.

3.5.3. Städtebauliche Rahmenpläne

Durch die Erarbeitung von Rahmenplänen für Stadtteilentwicklungsgebiete (z.B. Reininghaus) erfüllt die Stadt Graz ihre Steuerungsfunktion, zugleich sollen Investoren Planungs- und Rechtssicherheit erhalten. Dabei werden z.B. städtebauliche Rahmenbedingungen, die Ausweisung für Grünflächen und Flächen für die Verkehrserschließung festgelegt. Die Ausarbeitung der Rahmenpläne erfolgt unter der Berücksichtigung von übergeordneten Planungen der Stadt Graz und des Landes Steiermark wie z.B. das Grazer Stadtentwicklungskonzept

Im Allgemeinen dienen die Rahmenpläne

- » der räumlichen Verankerung bisheriger Vorarbeiten und des aktuellen Entwicklungsstandes in den Stadtteilentwicklungsgebieten;
- » der Herstellung von Planungs- und Investitionssicherheit und damit der Sicherstellung der öffentlichen Interessen bei gleichzeitiger Schaffung von Anreizen für Investoren;
- » als fachliche Grundlage zur Festlegung mittel- und langfristiger Vorgaben im Stadtentwicklungskonzept und Flächenwidmungsplan;
- » als Grundlage für städtebauliche und baukünstlerische Wettbewerbe, welche die Voraussetzung für Bebauungsplanungen auf Quartiersebene bilden
- » als Grundlage für privatrechtliche Vereinbarungen mit künftigen Investoren.

3.5.4. Freiraumpotenziale im öffentlichen Raum

Durch die Erhebung von Freiraumpotenzialen im öffentlichen Raum werden Potenzialflächen für neue bzw. ergänzende Baumstandorte in Graz aufgezeigt. Dies erfolgt unter der Berücksichtigung aller freizuhaltenden Abstände zu Einbautentrassen wie z.B. Wasser, Gas usw. Solche Erhebungen wurden bereits in den Bezirken Gries und Lend gemacht.

3.5.5. Parkraumbewirtschaftung

Die Stadt Graz betreibt eine Parkraumbewirtschaftung bereits seit den 1990ern Jahren. Im Innenstadtbereich wurde zunächst die „Blaue Zone“ eingeführt, die in weiterer Folge um die „Grüne Zone“ erweitert wurde. Die Zonen werden regelmäßig evaluiert, angepasst und ausgedehnt. /3/

Derzeit wird von der Stadt Graz ein Parkraumkonzept ausgearbeitet. Evaluiert werden das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage, die Gebiets- und Nutzungsstruktur sowie die ÖPNV-Erschließung. Daraus werden Empfehlungen für die Aufteilung der Parkzonen, die Bewirtschaftungszeiträume und die Gebührenhöhen abgeleitet.

3.6. Strategien und Masterpläne der Stadt Graz und des Bundes

Die folgenden Strategien und Masterpläne bilden eine wichtige Basis für den Masterplan Gehen. Allen voran für die Definition der Ziele und Handlungsfelder.

Abbildung 12: Übersicht der Konzepte und Masterpläne

Ziele für den Fußverkehr aus übergeordneten Konzepten und Masterplänen				
Masterplan Gehen Österreich	Langfriststrategie 2050 Österreich	Fußverkehrsstrategie Land Steiermark	Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung 2020	Stadtentwicklungs-konzept Stadt Graz STEK 4.0
<ul style="list-style-type: none"> » attraktives klimafreundliches und energieeffizientes Gesamtverkehrssystem » hochwertiger Lebensraum in Städten und Gemeinden » hohe Umweltqualität und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz » Förderung der Gesundheit der Bevölkerung und einer inklusiven Gesellschaft » Stärkung der lokalen Wirtschaft, insbesondere der Nahversorgung » erhöhte Verkehrssicherheit und sichere attraktive öffentliche Räume » integrative und partizipative Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung 	<ul style="list-style-type: none"> » Dekarbonisierung des Verkehrssektors » Stärkung des öffentlichen Verkehrs » Freie Wahl der Mobilitätsform im urbanen und im ländlichen Raum durch die Schaffung vielfältiger Mobilitätsangebote und Mobilitätsmanagement-Konzepte » Die Stärkung der Stadt- und Ortskerne ermöglicht kurze Wege, die aktiv mobil – zu Fuß oder mit dem Rad – zurückgelegt werden können 	<ul style="list-style-type: none"> » Steigerung des Fußverkehr-Anteils in der Aufteilung der Hauptverkehrsmittel in der Steiermark auf 17% bis 2030 » Steigerung der Lebensqualität und der Attraktivität des öffentlichen Raums » Belebung der Ortszentren 	<ul style="list-style-type: none"> » Veränderung des Modal Splits durch Stärkung des Umweltverbundes und Reduktion des MIV-Anteils » Umweltschonende Mobilitätsformen (ÖV, Fahrrad, Fuß, E-Mobilität) sind durch innovative Systeme zu fördern » Der Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ist durch eine nachhaltige Raumordnungs-politik (Konzept der „kurzen Wege“) und Verdichtung entlang von ÖV-Achsen zu erleichtern. 	<ul style="list-style-type: none"> » Erreichbarkeit von nutzbaren Freiräumen auf kurzem Wege durch eine engmaschige Durchwegung verbessern » attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume und Grünflächen » ein „Leben im Grätzel“ und Verringerung des Zeitverbrauches alltäglicher Wege durch infrastrukturelle Ausstattung vor Ort » Städtische Dichte als Grundstein für das Nebeneinander von unterschiedlichen Nutzungen und Nutzer:innengruppen und für die Reduktion täglicher Weglängen
Klimaschutzplan der Stadt Graz	Mobilitätsstrategie der Stadt Graz 2020/2040	Masterplan Radoffensive Graz 2030	Grünes Netz Graz	Grundsatz-beschluss „Klimaorientierte Stadtentwicklung“
<ul style="list-style-type: none"> » Reduktion von Hitzeipolen durch Entsiegelung und mehr Grünflächen » Förderung des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens durch kurze und sichere Wege » Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch moderne und emissionsarme Mobilitätslösungen » Ausbau des öffentlichen Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> » Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens » Stadt der kurzen Wege » Anbindung der Stadtbezirke und ihre Zentren intern sowie an das Stadtzentrum an ein Fuß- und Radverkehrsnetz » Priorität für die Verkehrsarten des Umweltverbundes als nachhaltige Verkehrsformen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr 	<p>Planungsgrundsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Lebensqualität im öffentlichen Raum » Schaffung von zusätzlichen Verweilzonen und Grünraum » Vermeidung von Mischnutzungen von Rad- und Fußverkehr » oberste Priorität für den Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt sowie in den Stadtteil- und Bezirkszentren 	<ul style="list-style-type: none"> » Vernetzung bestehender Grün- und Freiflächen durch lineare, verbindende Grünelemente » Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sollen auf möglichst sicheren, erholsamen und komfortablen Wegen ihre täglichen Ziele erreichen können 	<ul style="list-style-type: none"> » Die Stadt Graz trägt mit ihren Projekten im Mobilitätsbereich dazu bei, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern, zu verbessern und den Anteil des Umweltverbundes aus Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr und geteilter Mobilität deutlich zu steigern. » „Stadt der kurzen Wege“ » Attraktives Angebot für die aktive Mobilität und die Ausstattung an lebenswerten öffentlichen Räumen » Freiräume, die auf die Herausforderungen des Klimawandels reagieren (klimawandelresiliente Bäume, Trinkbrunnen, Wasserspiele...)

3.6.1. Masterplan Gehen 2030 Österreich

Der Masterplan Gehen ist ein strategischer Rahmen zur österreichweiten Förderung des Gehens mit dem Zielhorizont 2030. Er definiert den Fußverkehr als gleichrangige und gleichwertige Mobilitätsform im Verkehrssystem und verankert folgende Ziele:

Abbildung 13: Ziele Masterplan Gehen 2030



Quelle: Masterplan Gehen 2030 /4/

Der Masterplan Gehen 2030 setzt sich als Ziel, eine Steigerung des Fußverkehrswegeanteils im österreichischen Schnitt in Richtung 20% zu erreichen. Definiert werden insgesamt 50 Maßnahmenempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs bis 2030 in zehn Handlungsfeldern:

1. Fußverkehrskoordination Bund – Länder – Gemeinden
2. Fußverkehrsoffensive – Förderungen und Investitionen
3. Fußverkehrsinfrastruktur und Verkehrssicherheit – Planung und Ausbau
4. Fußverkehrsfreundliche Raum- und Siedlungsplanung
5. Mobilitätsmanagement im Fußverkehr und Multimodalität
6. Gesetzesrahmen Fußverkehr
7. Information, Digitalisierung und Bewusstseinsbildung
8. Gesundheitsfaktor Fußverkehr
9. Wirtschaftsfaktor Fußverkehr
10. Datenbasis, Statistik, Ausbildung und Forschung /4/

3.6.2. Langfriststrategie 2050 Österreich

In der Langfriststrategie 2050 für Österreich wird unter anderem die Dekarbonisierung des Verkehrssektors angestrebt. Eine wichtige Rolle als Rückgrat des Verkehrssystems soll dabei der öffentliche Verkehr übernehmen. Durch den Ausbau von Mobilitätsangeboten sowie durch individualisierte Mobilitätsmanagement-Konzepte soll sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum die freie Wahl umweltschonender Mobilitätsformen bestehen. Des Weiteren wird festgehalten, dass lokale Wirtschaftskreisläufe, eine intelligente Raumplanung sowie die Stärkung der Stadt- und Ortskerne kurze Wege ermöglichen sollen, die aktiv mobil – zu Fuß oder mit dem Rad – zurückgelegt werden können. /5/

3.6.3. Fußverkehrsstrategie Land Steiermark

Die Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+, die im Oktober 2023 fertiggestellt wurde, ist ein wichtiges, strategisches Dokument für die Förderung des Fußverkehrs in der Steiermark. Dabei werden folgende Ziele definiert:

- » Steigerung des Fußverkehr-Anteils in der Aufteilung der Hauptverkehrsmittel in der Steiermark auf 17% bis 2030
- » Steigerung der Lebensqualität und der Attraktivität des öffentlichen Raums
- » Belebung der Ortszentren

Die Strategie definiert eine Reihe von Maßnahmen, welche die Bereiche Infrastruktur und öffentliche Räume, Organisation, Kooperation und Strukturen sowie Kommunikation und Bürger:innen-Beteiligung betreffen.

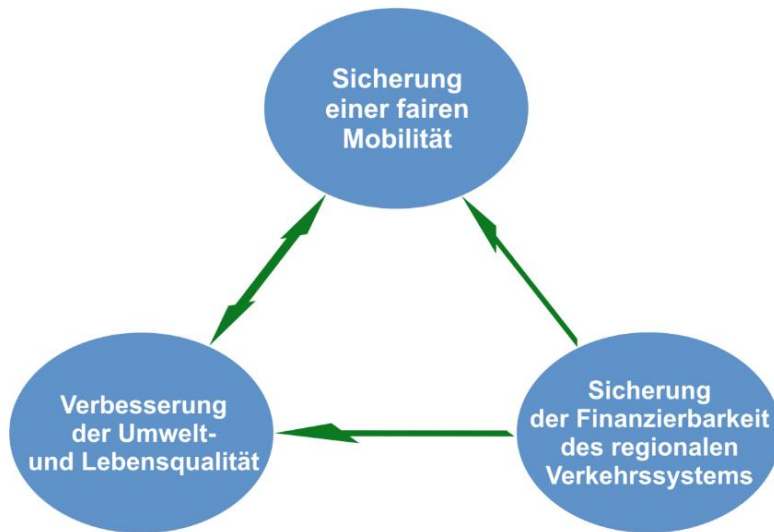
Aufbauend auf das Förderprogramm „klimaaktiv mobil“ des Klima- und Energiefonds des Bundes wird vom Land Steiermark die Erstellung von strategischen Konzepten („Lokaler Masterplan Gehen“ bzw. „Örtliches Fußverkehrskonzept“) zur Verbesserung des Fußverkehrs gefördert. Darauf aufbauend werden die Gemeinden bei der Umsetzung der Maßnahmen aus den strategischen Konzepten, zusätzlich zur Förderung des Bundes, auch seitens des Landes Steiermark unterstützt. Im Zuge der Erstellung dieser Strategie gab es laufend Abstimmungen zwischen der Stadt Graz und dem Land Steiermark. /6/

3.6.4. Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung 2020

Im Regionalen Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung 2020 werden aufbauend auf dem Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+, welches ebenfalls derzeit aktualisiert wird, Ziele und Prioritäten für eine zukunftsorientierte Regionalverkehrspolitik definiert. Wichtige Aspekte beim Fußgängerverkehr sind:

- » Veränderung des Modal Splits durch Stärkung des Umweltverbundes und Reduktion des MIV-Anteils
- » Umweltschonende Mobilitätsformen (ÖV, Fahrrad, Fuß, E-Mobilität) sind durch innovative Systeme zu fördern.
- » Durch eine nachhaltige Raumordnungspolitik nach dem Prinzip der Innenentwicklung (Konzept der „kurzen Wege“) und Verdichtung entlang von ÖV-Achsen, ist der Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern. /7/

Abbildung 14: Leitsätze des Regionalen Verkehrskonzeptes Graz – Graz Umgebung



Quelle: Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung 2020 /7/

3.6.5. Klimaschutzplan der Stadt Graz

Im Klimaschutzplan bekennt sich Graz bis zum Jahr 2040 zu einer klimaneutralen, lebenswerten und innovativen Stadt. Durch Entsiegelung und mehr Grünflächen sollen Hitzepole reduziert werden. Durch kurze und sichere Wege soll das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren gefördert werden. Moderne und emissionsarme Mobilitätslösungen führen zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Zudem soll der öffentliche Verkehr ausgebaut werden. /8/

3.6.6. Stadtentwicklungskonzept Graz STEK 4.0

Das Stadtentwicklungskonzept (STEK) ist ein übergeordnetes Planungsinstrument, in dem die mittel- und langfristigen Ziele der Stadt Graz verbindlich festgehalten werden. Für den Masterplan Gehen sind zwei wesentliche Leitsätze definiert:

- » **Graz bietet attraktive Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet:** „Eine engmaschige Durchwegung ermöglicht in allen Vierteln das Erreichen von nutzbaren Freiräumen auf kurzem Wege. Sowohl in der Altstadt als auch in den Außenbezirken stehen gestaltete öffentliche Räume als Grundlage für Begegnung und Kommunikation / Austausch zur Verfügung und laden zum Verweilen ein. Die infrastrukturelle Ausstattung vor Ort erlaubt ein „Leben im Grätzel“ und verringert den Zeitverbrauch alltäglicher Wege für alle.“
- » **Graz bietet Urbanität und Vielfalt:** „Städtische Dichte legt den Grundstein für das Nebeneinander von unterschiedlichen Nutzungen und Nutzer:innengruppen, reduziert die täglichen Weglängen und begründet Nachbarschaften. Durch die attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume und Grünflächen wird die Stadt zum Lebensraum und ermöglicht Kommunikation.“ /9/

Die Stadt Graz nimmt substantielle Änderungen des 4.0 Stadtentwicklungskonzeptes im Zuge der 8. Änderung vor. Der Auflagebeschluss ist im Dezember 2023 erfolgt. Die Änderungen basieren unter anderem auf einer unbedingten Notwendigkeit zur stärkeren Berücksichtigung des Klimaschutzes und des Klimawandels in der örtlichen Raumplanung.

Abbildung 15: Zehn Grundsätze der Stadtentwicklung



Quelle: Stadtentwicklungskonzept Graz STEK 4.0 /9/

3.6.7. Mobilitätsplan der Stadt Graz 2040

Die Stadt Graz erstellt derzeit mit dem Mobilitätsplan 2040 einen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), der unter anderem die Grundsätze der Verkehrspolitik für die kommenden Jahre beinhalten und die verkehrspolitische Leitlinie der Stadt Graz vorgeben soll. Durch ein mehrstufiges Zielgerüst werden die Handlungsfelder und ein Maßnahmenprogramm abgebildet. Als übergeordnete Ziele gelten Klimaschutz und Klimawandelanpassung, resiliente Stadt der kurzen Wege, Gesundheit und soziale Aspekte, Bewusstsein und gemeinsame Verantwortung sowie Gesamtbetrachtung und Kooperation. Es werden folgende Mobilitätsziele definiert:

- » Priorisierung des Umweltverbunds
- » Reduktion der Wegelängen
- » Ausweitung der Verkehrsberuhigung
- » Erhöhung der Verkehrssicherheit
- » Stärkung der Inter- und Multimodalität

Die Mobilitätsziele werden nach Sektoren aufgeteilt und detailliert behandelt. Die Aufteilung erfolgt in Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Mobilität für alle, Mobilitätsmanagement, Dekarbonisierung und City-Logistik.

Für den Sektor Fußverkehr werden im Mobilitätsplan 2040 folgende Ziele und Indikatoren definiert:

Qualitative Ziele
Flächendeckende Bereitstellung sicherer und komfortabler Fußverkehrsinfrastruktur
Qualitätsstandards für Fußgängerquerungen einführen
Verbesserung der Barrierefreiheit für Zufußgehende
Erhöhung der Aufenthaltsqualität
Monitoring des Fußverkehrs

Quantitative Ziele	Indikator
Fußläufige Erreichbarkeit von Produkten und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs	Anteil der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 5 Minuten Wegdauer ⁴ einen Nahversorger erreichen können: 56,5% bis 2030, 58% bis 2035, 60% bis 2040
Fußläufige Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen und Volksschulen	Anteil der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 5 Minuten Wegdauer eine Kinderbetreuungseinrichtung für Kinder unter 10 Jahre erreichen können: 57% bis 2030, 58,5% bis 2035, 60% bis 2040
Umsetzung der Leitprojekte aus dem Masterplan Gehen	100% bis 2030
Monitoring des Fußverkehrs	Vorhandene Dauerzählstellen für den Fußverkehr: 5 bis 2030, 8 bis 2035, 10 bis 2040

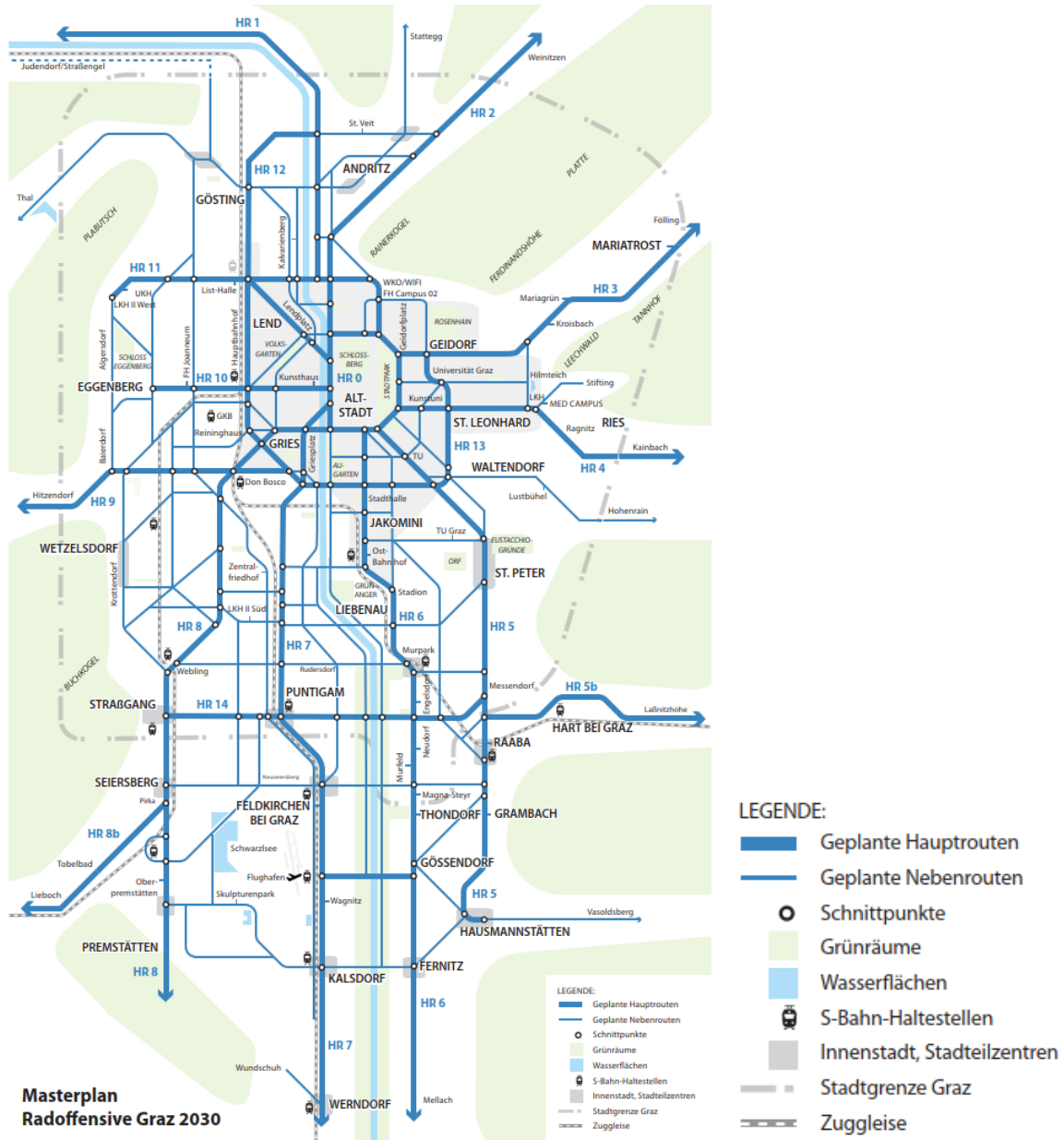
Die Ziele des Mobilitätsplans 2040 wurden vom Gemeinderat im September 2023 beschlossen. Der gesamte Mobilitätsplan soll im Jahr 2024 fertiggestellt werden. /10/

3.6.8. Masterplan Radoffensive 2030

Im Masterplan Radoffensive 2030 für die Stadt Graz werden Planungsgrundsätze mit positiven Effekten auf die aktive Mobilität, auf das Stadtbild sowie auf die Lärm-, Feinstaub- und CO₂-Emissionen definiert. Darin enthalten sind z.B. ein Fokus auf den öffentlichen Raum und zusätzliche Verweilzonen und Grünraum, die Vermeidung von Mischnutzungen von Rad- und Fußverkehr, ausgenommen in Bereichen, wo dies der Aufenthaltsqualität zugutekommt. In der Innenstadt sowie in den Stadtteil- und Bezirkszentren sollen der Fuß- und Radverkehr oberste Priorität bekommen./11/

⁴ 5 Minuten entsprechen einer Distanz von 360 m, die mit einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s zurückgelegt werden.

Abbildung 16: Masterplan Radoffensive 2030



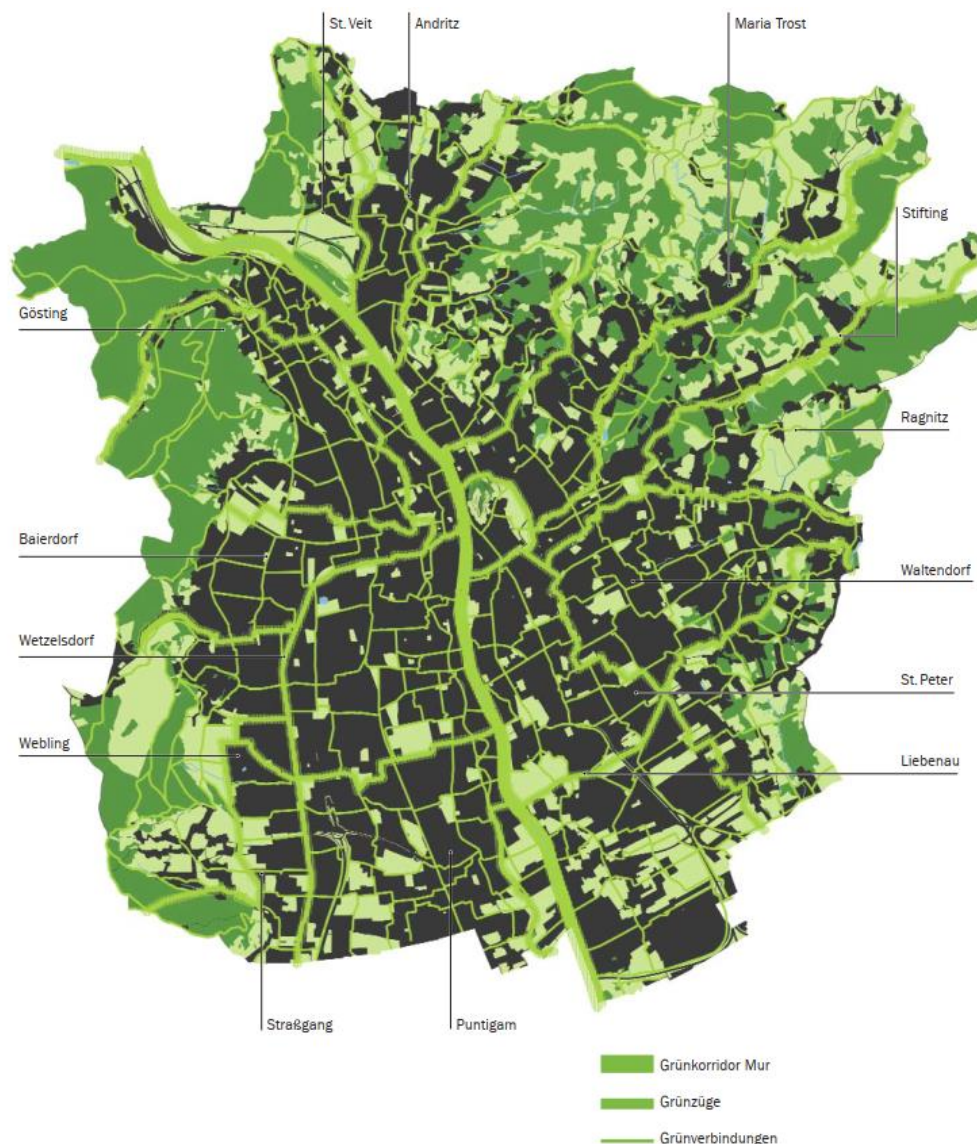
Quelle: Masterplan Radoffensive 2030 /11/

3.6.9. Grünes Netz Graz

Im Jahr 2006 wurde eine Strategie für ein „Grünes Netz Graz“ ausgearbeitet. Das Ziel ist die Vernetzung bestehender Grün- und Freiflächen durch lineare, verbindende Grünelemente. Diese verbindenden Elemente haben eine Verkehrs-, eine stadtoökologische und stadtklimatische, sowie eine Erholungs- und gestaltende Funktion.

In Bezug auf die Verkehrsfunktion soll das grüne Netz dazu beitragen, dass Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf möglichst sicheren, erholsamen und komfortablen Wegen ihre täglichen Ziele (z.B. zum nächsten Park, zum Einkaufen oder zur Schule) erreichen können. Im dicht bebauten Stadtgebiet sind auch Wege mit Verbindungsfunktion Bestandteil des grünen Netzes, bei denen die Ausstattung mit Grünelementen nicht möglich ist (z.B. Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Straßen, Rad- und Fußgängerunterführungen usw.). Somit ergeben sich zwischen dem Grünen Netz Graz und dem im Rahmen des Masterplan Gehen zu erarbeitenden Fußwegenetz wichtige Schnittstellen, die zu berücksichtigen sind. /12/

Abbildung 17: Grünes Netz Graz



Quelle: Grünes Netz Graz /12/

3.6.10. Öffentlicher Verkehr – Gemeinderat Grundsatzbeschluss 2023

Im Mai 2023 wurde vom Gemeinderat einstimmig der Grundsatzbeschluss für die Weichenstellung für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs in Graz beschlossen /13/. Dieser sieht u.a. vor:

S-Bahn-Ausbau

- » Fortführung des S-Bahn-Ausbaus auf den Bestands- und Ausbaustrecken
- » Einbettung aller S-Bahn-Maßnahmen in die strategischen Netzausbaupläne der ÖBB bzw. des Bundes
- » Festlegung eines Zeitplanes für den S-Bahn-Ausbau
- » Festlegung und Umsetzung der zusätzlichen städtischen Nahverkehrsknoten
- » Erarbeitung einer P&R Strategie für den Großraum Graz – inkl. Grazer Stadtgebiet

Fortführung des Straßenbahnausbaues

- » Realisierung der ersten Ausbaustufe der Straßenbahnlinie 8 (aus dem Nordwesten von der Viktor-Franz-Straße – Roseggerhaus – Hauptplatz/Neutorgasse in den Südwesten über den Griesplatz bis nach Reinighaus).
- » Erarbeitung einer Prioritätenreihung der von der ÖV-Strategie Graz (ÖVS) zum Ausbau empfohlenen Straßenbahnstrecken. Dabei soll auch die Anbindung der Linie 5 an den Nahverkehrsknoten (NVK) Webling/Kärntnerstraße geprüft und beurteilt werden.
- » Für die Trassierung der Straßenbahnstrecken, ist für kritische Teilabschnitte, auch eine unterirdische Straßenbahntrasse in die Planungsüberlegungen einzubeziehen.
- » Für den Ausbau der Straßenbahn in Graz hat in enger Abstimmung mit den Graz Linien, die Umsetzung des Maintenance-Programmes (Remisen und Werkstätten) und die Fahrzeugbeschaffung zu erfolgen.

Detaillierung der S-Bahn-Tunnelstrecke

- » Politische Abstimmung von Stadt, Land und Bund/ÖBB, mit dem Ziel der Einbettung der Grazer S-Bahn-Tunnelstrecke in die strategischen Netzausbaupläne der ÖBB bzw. des Bundes.
- » Erarbeitung und Festlegung der konkreten S-Bahn-Tunnelstrecke, die Festlegung der Portale sowie die Fixierung und Anbindung der zusätzlichen Nahverkehrsknoten. Im speziellen sollen der unterirdische Durchgangsbahnhof der Graz-Köflacher Bahn (GKB) im Bereich des Hauptbahnhofs (HBF), die Möglichkeit einer Einbindung der Südbahn von Norden kommend in den unterirdischen Durchgangsbahnhof HBF nach Osten und eine Anbindung der Universität und des LKH mit dem Med. Uni Campus geprüft werden.
- » Kurzfristig: Abschätzung des Flächenbedarfs für alle möglichen S-Bahn Tunnelportale im Stadtgebiet.
- » Erarbeitung eines Betriebskonzepts für die S-Bahn, insbesondere mit einer raschen Durchbindung der S-Bahn über das Stadtgebiet hinaus.

Als Basis für diesen Beschluss dienten die Untersuchungen ÖV-Strategie Graz (ÖVS) und Schienennetz im steirischen Zentralraum 2040 (Hüsler-Studie).

Ein Masterplan ÖV 2040 soll bis Mitte 2024 erstellt werden. Im Rahmen dieses Masterplans sollen die Ergebnisse des Grundsatzbeschlusses einfließen und mittel- und langfristige Maßnahmen ausgearbeitet werden. Der Masterplan soll zudem eine Prioritätenreihung sowie eine Zeitschiene für eine Umsetzungsstrategie und eine Kostenschätzung enthalten.

3.6.11. Grundsatzbeschluss „Klimaorientierte Stadtentwicklung“

Aufgrund der Klimaveränderungen in den letzten Jahrzehnten wie z.B. Temperaturanstieg, Extremwetterereignisse (Starkregen, Hochwasser, Trockenperioden), die auch in der Stadt Graz spürbar sind, sowie aufgrund von europäischen und nationalen Zielvorgaben hat der Gemeinderat der Stadt Graz im Oktober 2022 dem Grundsatzbeschluss „Klimaorientierte Stadtentwicklung“ zugestimmt /14/.

In den Strategien und Masterplänen der Stadt Graz zur Stadtentwicklung und Raumplanung, Mobilität, Gestaltung von Grün- und Freiflächen sowie zur Energieversorgung sind prioritär Ziele und Maßnahmen einer „Klimaorientierten Stadtentwicklung“ zu verfolgen. Diese sind in den strategischen Planungsinstrumenten und Entwicklungszielen zu verankern und interdisziplinär abzustimmen.

Das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren sowie der öffentliche Verkehr sollen als die flächeneffizientesten und ressourcenschonendsten Mobilitätsformen gefördert werden. Somit soll die Abhängigkeit vom privaten Pkw reduziert und eine weitgehend emissionsfreie Fortbewegung ermöglicht werden.

4. Planungshorizont und Planungseinheit

Beim Planungshorizont wird nach einer kurz- und einer mittelfristigen Umsetzung der Maßnahmen unterschieden. Bei den kurzfristigen Maßnahmen ist von einem Horizont von 3 Jahren auszugehen. Die mittelfristigen Maßnahmen haben einen Umsetzungshorizont von 10 Jahren. Voraussetzung für die Realisierung in diesem Zeitraum ist ein gesichertes Budget und ausreichende personelle Ressourcen.

Die Planungseinheit des Masterplans umfasst das gesamte Grazer Stadtgebiet. Das Soll-Fußwegenetz ist jedoch in den Gebieten mit hoher Bevölkerungsdichte engmaschiger. Ein besonderes Augenmerk wird auf jene Umfelder gelegt, die verstärkt von Kindern und Jugendlichen sowie von Senior:innen frequentiert werden. Eine detailliertere Betrachtung erfolgt auf Stadteilebene. Dafür werden gesondert Stadteileitbilder und Studien erstellt.

5. Beteiligungsprozess

Im Zuge der Erstellung des Masterplan Gehen fand ein Beteiligungsprozess mit relevanten Akteur:innen statt. In drei Workshops haben sich Expert:innen der Grazer Stadtverwaltung, von zahlreichen Stakeholdern (Interessensvertreter:innen, Initiativen, Wissenschaft, Wirtschaft, Tourismus, öffentliche Verwaltung und Unternehmen) sowie von der Stadt- und Bezirkspolitik beteiligt. Um die Synergien zwischen dem Masterplan Gehen und dem parallel zu erstellenden Mobilitätsplan 2040 nutzen zu können, fand der Stakeholder-Workshop als gemeinsame Veranstaltung statt. Die Ziele des Beteiligungsprozesses waren, die vorgeschlagenen Ziele des Masterplans abzustimmen, die Handlungsfelder für die Konkretisierung der Ziele zu ergänzen und Problemstellen und Maßnahmen für die weitere Bearbeitung des Masterplans einzuholen.

Abbildung 18: Workshops für die Abstimmung der Ziele des Masterplan Gehen



Abbildung 19: Workshop 1 – Stadtverwaltung



Quelle: Rosinak & Partner

Abbildung 20: Workshop 2 – Stakeholderdialog



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 21: Workshop 3 – Stadt- und Bezirkspolitik

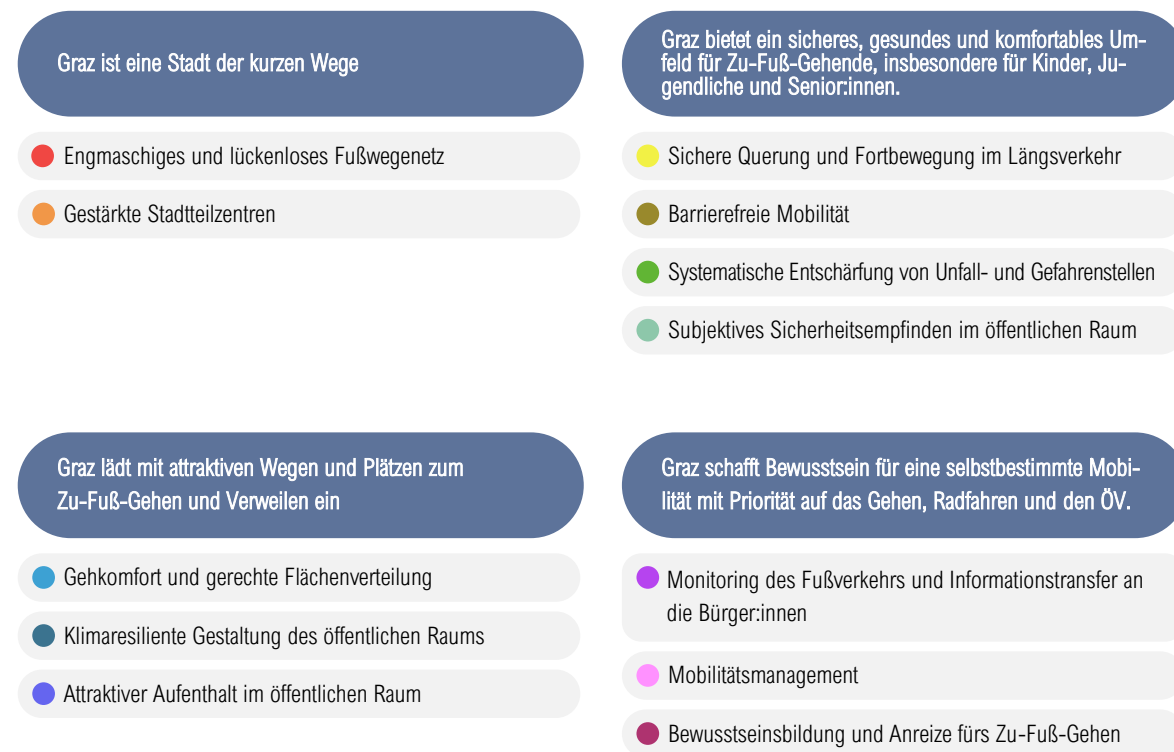


Quelle: Rosinak & Partner

6. Ziele, Handlungsfelder und Monitoring

Unter der Berücksichtigung der bestehenden Strategien und Konzepte, sowie im Abgleich mit den Zielen des Mobilitätsplans 2040 /10/ wurden im Rahmen der drei Workshops vier Ziele für den Fußverkehr in Graz formuliert. Dem zugeordnet sind insgesamt zwölf Handlungsfelder. Sie dienen als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung.

Abbildung 22: Ziele und Handlungsfelder für den Masterplan Gehen⁵



Neben den qualitativen Zielen werden Indikatoren (quantitative Ziele) für die Evaluierung der Zielerreichung festgelegt und von der Politik im Rahmen des Mobilitätsplan 2040 beschlossen. Die Zielerreichung soll somit zwischen den Jahren 2030 und 2040, im Abstand von fünf Jahren, laufend evaluiert werden. Eine Übersicht der Ziele, Handlungsfelder, Maßnahmen und Indikatoren ist im Anhang 6 enthalten.

⁵ Die farbigen Punkte der Handlungsfelder werden ab Kapitel 8 fortgesetzt.

Abbildung 23: Ziele und Indikatoren für den Masterplan Gehen

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege				
	Ist 2021	bis 2030	bis 2035	bis 2040
Die durchschnittliche Wegelänge der Grazer Wohnbevölkerung wird reduziert:	von 6,3 km	auf 5,9 km	auf 5,7 km	auf 5,5 km
Der Anteil der Wohnbevölkerung, der innerhalb von 5 Minuten Wegdauer* einen Nahversorger erreicht, wird gesteigert:	von 52,6 %	auf 56,5 %	auf 58,0 %	auf 60,0 %
Der Anteil der Wohnbevölkerung, der innerhalb von 5 Minuten Wegdauer eine Kinderbetreuungseinrichtung für Kinder unter 10 Jahre erreicht, wird gesteigert:	von 54,5 %	auf 56,5 %	auf 58,0 %	auf 60,0 %
Der Anteil der Wohnbevölkerung, der innerhalb von 5 Minuten Wegdauer einen ÖV-Haltestelle der Qualitätsstufen 1 bis 3 erreicht, wird gesteigert:	von 71,6 %	auf 75,0 %	auf 77,5 %	auf 80,0 %

* entspricht einer Entfernung von 360 m, die mit einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s zurückgelegt wird.

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.				
	Ist 2021	bis 2030	bis 2035	bis 2040
Die Anzahl der Schulen mit verkehrsberuhigtem Schulvorfeld (Schulstraße, Fußgängerzone, Wohnstraße) steigt:	von 5 Schulen	auf 15 Schulen	auf 20 Schulen	auf 25 Schulen

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.				
	Ist 2021	bis 2030	bis 2035	bis 2040
Die Fläche der Fußgänger- und Begegnungszonen wird ausgeweitet:	von 127.105 m ²	auf 160.000 m ²	auf 175.000 m ²	auf 190.000 m ²
Der Anteil des Fußgängerverkehrs am Modal Split wird gesteigert:	von 21 %	auf 21-22 %	auf 22-23 %	auf 23 %
Der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split wird gesteigert:	von 41:59	auf 70:30	auf 75:25	auf 80:20

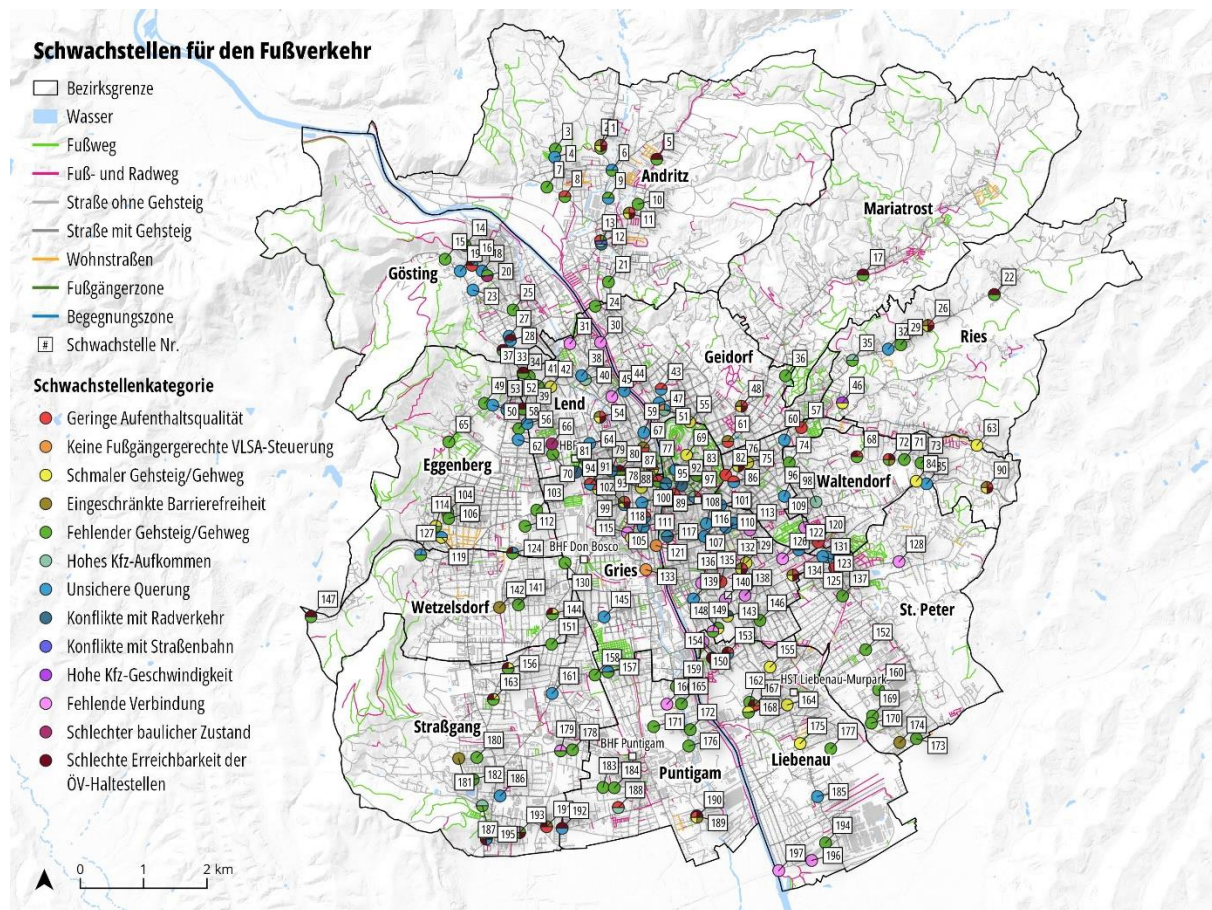
Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV				
	Ist 2021	bis 2030	bis 2035	bis 2040
Die Anzahl der Schulen mit schulischen Mobilitätsmanagement (graz.at/smm) steigt:	von 58 Schulen	auf 70 Schulen	auf 75 Schulen	auf 80 Schulen
Die Anzahl der Dauerzählstellen für den Fußverkehr beträgt:	0 Zählstellen	5 Zählstellen	8 Zählstellen	10 Zählstellen

7. Fußwegenetz

7.1. Netzlücken und Schwachstellen im Fußwegenetz

Eine flächendeckende Begehung der Stadt Graz ist im Rahmen des Projektes nicht möglich. Deshalb wird verstärkt auf das Wissen der lokalen Verwaltung, Politik und Interessenvertretungen zurückgegriffen. Die Analyse der Schwachstellen beruht auf Angaben der Stakeholder, der Bezirks- und Stadtpolitik sowie der Grazer Stadtverwaltung, die im Rahmen der drei gemeinsamen Workshops diskutiert wurden. Des Weiteren wurden die Bezirks- und Gemeinderatsanträge aus den Jahren 2021 bis 2023 sowie die Unfallhäufungsstellen und die Gefahrenstellen aus den Schulwegplänen berücksichtigt. Die Netzlücken stellen die derzeit fehlenden Verbindungen im SOLL-Fußwegenetz dar. Die Verortung der Schwachstellen und Netzlücken ist im Anhang 7 enthalten.

Abbildung 24: Schwachstellenanalyse (Anhang 7)



Quelle: Stadt Graz, GIP, OSN, BEV

7.2. SOLL-Fußwegenetz

Auf Basis der vorangegangenen Analyse (Kapitel 3) und der Schwachstellenanalyse (Kapitel 7.1.) wurde ein Soll-Fußwegenetz erarbeitet.

Grundsätzlich wird ein möglichst engmaschiges Fußwegenetz in einer guten Qualität angestrebt. Abgesehen von solchen engmaschigen Verbindungen gibt es auch Fußverkehrsachsen, die wichtige Quell-Ziel-Verbindungen bedienen, Stadtteilzentren und Siedlungsgebiete mit öffentlichen Einrichtungen, Geschäfte und Gastronomie, Gesundheitseinrichtungen, Schulen, wichtige ÖV-Umsteigeknoten usw. verbinden. Das SOLL-Fußwegenetz besteht somit aus zwei unterschiedlichen Typen und bildet eine Grundlage für die strategische Planung und die Umsetzung. Im dicht bebauten städtischen Gebiet sowie im Umfeld wichtiger Einrichtungen fällt die Netzmaschenweite aufgrund der Nutzungsdichte enger aus als am Stadtrand.

Bei der Typologisierung wird das Hauptfußwegenetz und das Ergänzungsfußwegenetz unterschieden. Die Abschnitte des Hauptfußwegenetzes liegen meist entlang von Hauptstraßen. Diese Straßen stellen oft den schnellsten und kürzesten Weg zwischen den Stadtteilen dar. Zudem befinden sich dort zahlreiche POIs und ÖV-Haltestellen. Die Typologisierung des Soll-Fußwegenetzes spiegelt sich in der Priorisierung von Infrastrukturprojekten wider (vgl. Kapitel 9). Maßnahmen und Projekten auf dem Hauptfußwegenetz wird eine höhere Priorität eingeräumt. Die wichtigsten Kriterien sind in der Folge angeführt, wobei aufgrund des logischen und zusammenhängenden Netzaufbaus Abweichungen zugelassen werden.

Hauptfußwegenetz

- Direkte und kurze Wege zwischen den Stadtteilen
- Anbindung wichtiger POI (z.B. Stadtteilzentren, Einkaufs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, usw.)
- Anbindung von Haltestellen des Schienen- sowie des Busverkehrs

Ergänzungsfußwegenetz

- Ergänzende Wege in den Stadtteilen
- Anbindung von POI, die für die Nachbarschaft von Bedeutung sind
- Anbindung von Bushaltestellen

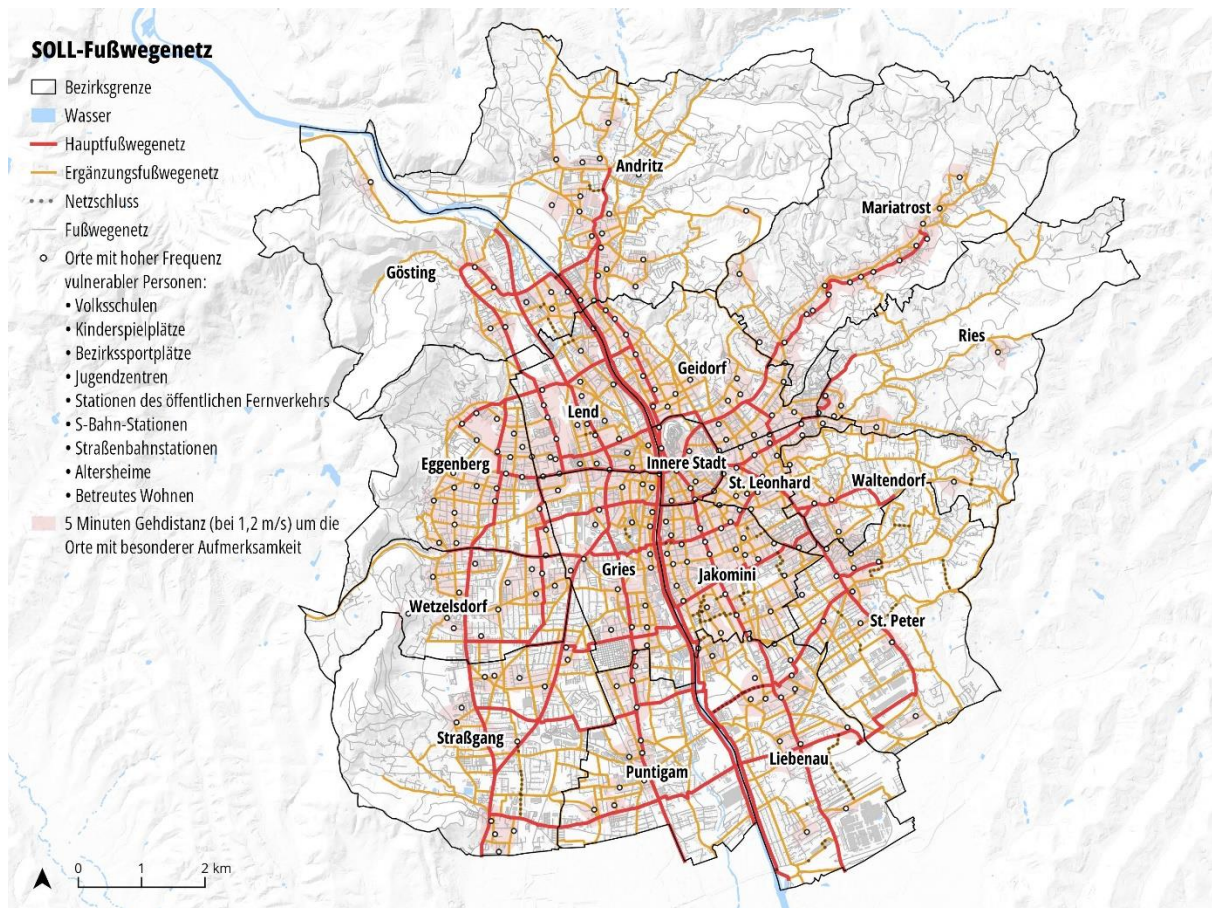
Dem ausgearbeiteten SOLL-Fußwegenetz liegt eine Betrachtung auf Makro-Ebene zugrunde. Die Betrachtung des Hauptfußwegenetzes sowie des feinmaschigeren Fußwegenetzes, das für die kleinräumige Erschließung in den Grätzeln von Bedeutung ist, kann zusätzlich im Rahmen von Stadtteileitbildern oder Fußverkehrskonzepten auf Bezirksebene konkretisiert werden. Es können sich durch die Entwicklung großer Siedlungsgebiete und die Schaffung neuer Schulstandorte zukünftig Abweichungen zu dem hier erarbeiteten SOLL-Fußwegenetz ergeben. Im Zuge der Ausarbeitung des SOLL-Fußwegenetzes wird auch das Grüne Netz berücksichtigt. Überall dort, wo die Funktionalität der Verbindung es zulässt, verläuft das SOLL-Fußwegenetz entlang des Grünen Netzes. Sind andere Faktoren wie z.B. wichtige Einrichtungen des täglichen Bedarfs, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs usw. entscheidend, kann das SOLL-Fußwegenetz vom Grünen Netz abweichen. Jedenfalls ist das Grüne Netz für die Freizeit- und Erholungswege von entscheidender Bedeutung.

Die Maschenweite des SOLL-Fußwegenetzes variiert in Abhängigkeit der Bebauungs- und Bevölkerungsdichte, der Topografie, der Points of Interest sowie der angestrebten Quell- und Zielbeziehungen. Die Maschenweite für das Hauptfußwegenetz reicht von 500 m im Zentrum, über 1,2 km in den zentrumsnahen Stadtteilen bis zu 2 km in Stadtrandlage, jene des Ergänzungsfußwegenetzes von 150 m im Zentrum, über 500 m in den zentrumsnahen Stadtteilen bis zu 1,3 km in Stadtrandlage. Das SOLL-Fußwegenetz ist im Anhang 8 enthalten.

Das SOLL-Fußwegenetz bezieht sich auf die Makro-Ebene der Planung. Um detaillierte Aussagen für jeden Stadtteil zu treffen, können Bezirksmasterpläne umgesetzt werden.

In einem nächsten Schritt soll das SOLL-Fußwegenetz im Flächenwidmungsplan berücksichtigt werden. Dabei sind für das Hauptfußwegenetz, welches an Hauptstraßen mit höheren Kfz-Verkehrsstärken liegt, mehr Flächen für eine attraktive Gestaltung mit breiteren Gehsteigen und begleitendem Grün vorzusehen.

Abbildung 25: SOLL-Fußwegenetz (Anhang 8)



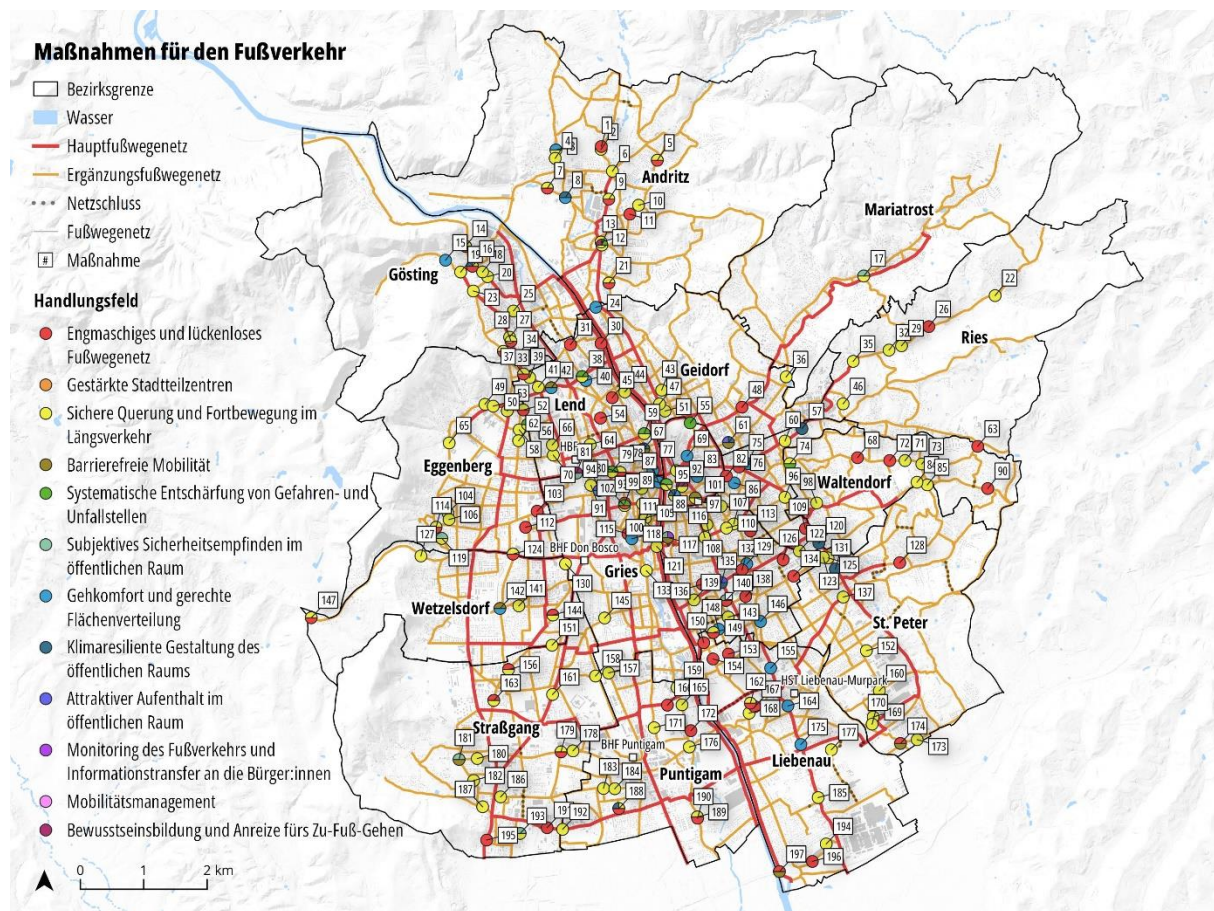
Quelle: Stadt Graz, GIP, BEV

8. Generelle Maßnahmen und konkrete Standorte für die Umsetzung

Die für die gesamte Stadt Graz erarbeiteten Maßnahmen werden den Zielen und Handlungsfeldern zugeordnet (vgl. Anhang 6) und haben einen baulichen, einen Raum- und Siedlungsentwicklungs- bzw. einen bewusstseinsbildenden Charakter. Alle beschriebenen Maßnahmen gelten als generelle Empfehlung für das gesamte Grazer Stadtgebiet, unabhängig von konkreten Standorten. Anhand der im Zuge des Beteiligungsprozesses aufgenommenen Schwachstellen und Maßnahmen werden aber auch konkrete Standorte für die Umsetzung vorgeschlagen. Diese sind in einem Plan verortet (vgl. Abbildung 26 bzw. Anhang 9) sowie tabellarisch aufgelistet (vgl. Anhang 10). Projekte und Maßnahmen, bei welchen die Planung weitgehend konkretisiert ist, sollen kurzfristig umgesetzt werden (Planungshorizont 3 Jahre), alle anderen Maßnahmen mittelfristig – innerhalb von 10 Jahren. Für die kurzfristigen Maßnahmen werden die Umsetzungskosten geschätzt und in drei Kategorien eingestuft. Die Angaben zur Grobkostenschätzung sowie zum Umsetzungshorizont sind in der tabellarischen Darstellung der Maßnahmen angeführt (vgl. Anhang 10)

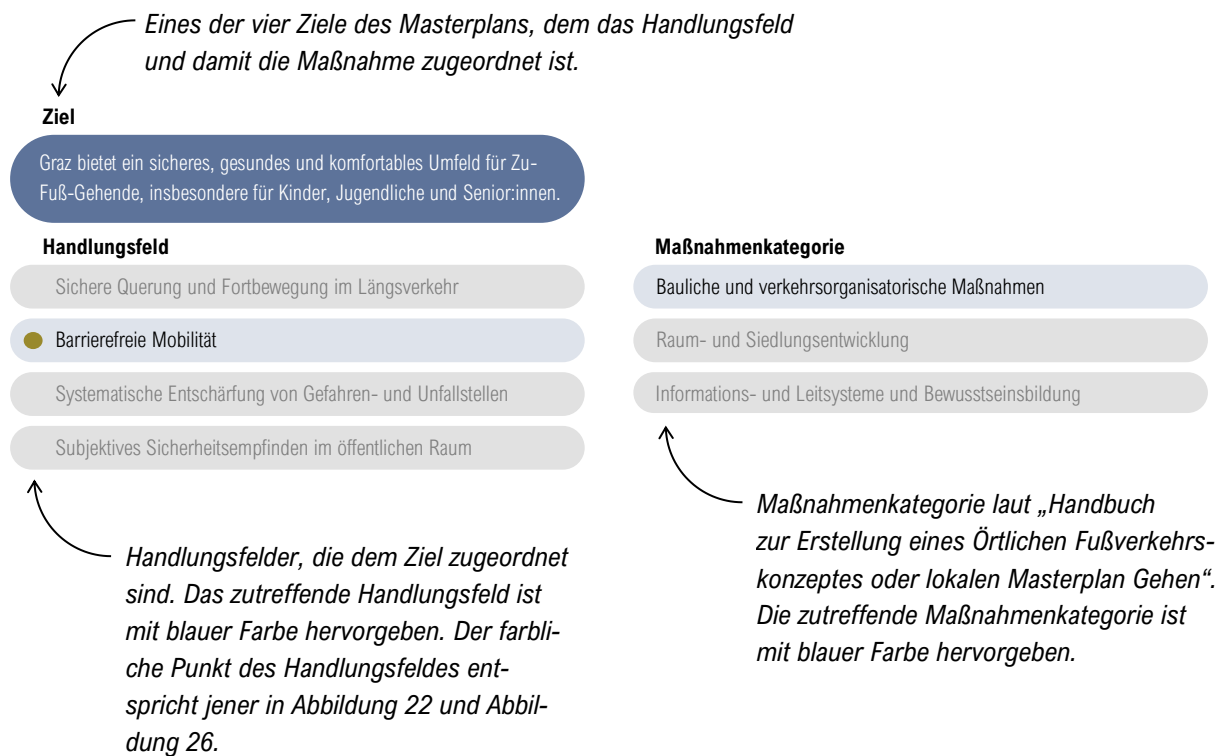
Der Maßnahmenkatalog bietet der Stadt Graz eine gute Grundlage für die Umsetzung von Projekten zur Förderung des Fußverkehrs. Dieser Katalog ist unter der Berücksichtigung neuer Stadtentwicklungs- und Bauprojekte laufend zu ergänzen und auf dem aktuellen Stand zu halten.

Abbildung 26: Verortung der Maßnahmen (Anhang 9)



Quelle: Stadt Graz, GIP, BEV

Die folgenden Erläuterungen zu den Maßnahmen werden jeweils durch eine Einordnung in das zugehörige Handlungsfeld und das übergeordnete Ziel begleitet. Die farbliche Markierung der Handlungsfelder entspricht jener in Abbildung 22 und Abbildung 26. Zudem werden die Maßnahmen den Maßnahmenkategorien laut dem „Handbuch zur Erstellung eines Örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen“ /1/ zugeordnet.



8.1. Handlungsfeld Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz

8.1.1. Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs verbessern

Ziel

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege.

Handlungsfeld

● Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz

Gestärkte Stadtteilzentren

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Der Masterplan Gehen Graz legt einen Schwerpunkt auf das Umfeld von Einrichtungen, die verstärkt von vulnerablen Personengruppen genutzt werden. Dazu gehören Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen, Wohneinrichtungen für Senior:innen, Nahversorgungs-, Erholungs- und Freizeiteinrichtungen, öffentliche Sport- und Spielplätze sowie ÖV-Haltestellen und tim-Standorte. Die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen zu Fuß muss sicher, attraktiv, barrierefrei und ohne Umwege gestaltet sein. Es wird empfohlen, eine Analyse der Wege von vulnerablen Bevölkerungsgruppen auszuarbeiten und so wichtige Erkenntnisse über ihre Ziele und ihr Verhalten zu gewinnen. Erforderliche Maßnahmen können so treffsicher umgesetzt werden.

Die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist im urbanen Umfeld ein bedeutender Faktor für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Je kürzer die Zugangswege sind, desto eher wird das Fahrtenangebot von Bewohner:innen angenommen. Zu einer qualitativ hochwertigen Erreichbarkeit gehört in erster Linie eine sichere, ausreichend dimensionierte und vom Umfeld her attraktive Anbindung von Haltestellen an das Fußwegenetz im öffentlichen Raum. Relevant ist auch die Berücksichtigung von sicheren Querungsmöglichkeiten im direkten Haltestellenumfeld.

Auf einen Blick:

- » Analyse der Wege von vulnerablen Bevölkerungsgruppen ausarbeiten
- » Die fußläufige Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen sicherstellen

8.1.2. Lücken im Fußwegenetz schließen

Ziel

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege.

Handlungsfeld

Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz

Gestärkte Stadtteilzentren

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Bereits im Rahmen der Flächenwidmung ist der Grundstein für ein lückenloses Fußwegenetz durch die Freihaltung von Flächen für den Fußverkehr zu legen. Dies passiert bereits in enger Abstimmung zwischen der Abteilung für Verkehrsplanung und der Stadtplanung. Verträge, die „auf späteres Verlangen“ beruhen, sind nicht zielführend und daher zu vermeiden. Im Flächenwidmungsplan ist daher die Berücksichtigung des SOLL-Fußwegenetzes empfehlenswert. Lücken im bestehenden Fußwegenetz sind zu erkennen und mit geeigneten baulichen und gestalterischen Maßnahmen zu schließen. Vorrangig sind bestehende Barrieren, die

Umwege verursachen können wie z.B. Gewässer, Bahngleise, starkbefahrene Straßen ohne Querungsmöglichkeit, Felder, fehlende Durchwegungen usw. mit Hilfe von geeigneten Maßnahmen abzubauen und ein qualitatives Angebot an Fußverkehrsanlagen bereitzustellen. Falls es zu Privatstraßen keine alternative Anbindung im öffentlichen Gut gibt, ist die Durchwegung durch Servitute sicherzustellen, oder eine Übernahme in das öffentliche Gut zu prüfen. Die fußläufige Anbindung der Naherholungsgebiete im Grazer Grüngürtel hat ebenfalls eine wichtige Bedeutung und ist sicherzustellen.

Abbildung 27: Der Puchsteg verringert die Distanz für den Fuß- und Radverkehr



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Das SOLL-Fußwegenetzes im Flächenwidmungsplan berücksichtigen
- » Flächen für den Fußverkehr in der Flächenwidmung vorsehen
- » Lücken im Wegenetz in den Außenbezirken ebenso wie im Stadtzentrum schließen
- » Durchwegungen durch Servitute sicherstellen
- » Mögliche Übernahmen von Privatstraßen ins öffentliche Gut regelmäßig prüfen

8.1.3. Grundstücke für Durchwegungen öffnen und langfristig sicherstellen sowie Gehwege bei Bauvorhaben errichten

Ziel

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege.

Handlungsfeld

Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz

Gestärkte Stadtteilzentren

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Die Durchwegung von Grundstücken ist bei Neubaugebieten bereits in einer frühen Planungsphase, im Zuge des Flächenwidmungs- und Bebauungsplan-Beschlusses sicherzustellen. Laut Steiermärkischem Baugesetz ist zwischen der kostenlosen Grundabtretung für die Erschließung von Grundstücken (§ 14) und der Kostenvorschreibung zur Errichtung von Gehsteigen (§ 16) zu unterscheiden. Eine kostenlose Grundabtretung (Flächenerwerb) zur Errichtung von Gehsteigen ist nach der derzeitigen Rechtslage nur mehr sehr eingeschränkt möglich, sodass die entsprechenden, für eine Gehsteigerrichtung vorgesehenen Flächen, in der Regel rechtzeitig vom Eigentümer abzukaufen sind. Eine Abtretungsverpflichtung für eine Gehsteigerrichtung ist im Baugesetz nicht vorgesehen.

Anders jedoch die Kostenvorschreibung zur Errichtung von Gehsteigen: Die Stadt kann im Zuge des Baubewilligungsverfahrens den Bauwerber zur Kostenüber-

nahme für die Herstellung eines Gehsteiges bis zu einer Breite von 2,0 m entlang des Bauplatzes verpflichten. Alternativ dazu kann der Eigentümer im Einvernehmen mit der Stadt den Gehsteig auch auf eigene Kosten selbst herstellen. In bestehenden Strukturen können zudem Flächen für Durchwegungen mit Hilfe von Servituten erwirkt werden. Durch stadtplanerische Vorgaben ist zudem Sorge zu tragen, dass Durchwegungen bei Bauprojekten entsprechend berücksichtigt werden, um auch hier kurze Zu- und Abgangswege bei den Haltestellen anbieten zu können. Vorhandene Durchwegungen sind sichtbar zu machen und durch die in der StVO enthaltenen Straßenverkehrszeichen zu kennzeichnen. Eine attraktive Gestaltung der Durchwegungen mit ausreichender Beleuchtung, Beschattung, Oberflächengestaltung sowie falls möglich Sitzelemente zum Ausruhen fördern deren Nutzung zu jeder Tageszeit.

Abbildung 28: Ausschnitt Straßenverkehrsordnung betreffend „Sackgasse mit Durchgangsmöglichkeit“

11a. „Sackgasse mit Durchgehbarkeit“



Dieses Zeichen zeigt an, dass die Durchfahrt durch eine Straße nicht möglich ist. Ein Durchgehen für Fußgänger ist möglich. Es kann der Anlage der Straße entsprechend angebracht werden.

11b. „Sackgasse mit Durchfahrmöglichkeit für Radfahrer und Durchgehbarkeit“



Dieses Zeichen zeigt an, dass die Durchfahrt durch eine Straße nicht möglich ist. Ein Durchfahren für Radfahrer und ein Durchgehen für Fußgänger ist möglich. Es kann der Anlage der Straße entsprechend angebracht werden.

Quelle: StVO, Fassung vom 19.09.2023

Abbildung 29: Durchwegung Waldertgasse zur Waagner-Biro-Straße



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Flächen für Durchwegung bei Neubaugebieten bereits in einer frühen Planungsphase, im Zuge des Flächenwidmungs- und Bebauungsplan-Beschlusses sicherstellen
- » Flächen für die Errichtung von Gehsteigen rechtzeitig vom Eigentümer erwerben (keine Abtretungsverpflichtung lt. Baugesetz)
- » Den Bauwerber im Zuge des Baubewilligungsverfahrens zur Kostenübernahme für die Herstellung eines Gehsteiges bis zu einer Breite von 2,0 m entlang des Bauplatzes verpflichten
- » Vorhandene Durchwegungen sichtbar machen
- » Durchwegungen attraktiv gestalten

8.2. Handlungsfeld Gestärkte Stadtteilzentren

8.2.1. Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sicherstellen

Ziel

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege.

Handlungsfeld

Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz

● Gestärkte Stadtteilzentren

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Durch die Stärkung der Stadtteilzentren⁶ und das Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs in Wohnortnähe, werden Kfz-Fahrten eingespart, was der Umwelt, dem Klima und der Lebensqualität zugutekommt. Die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungs- und andere für das tägliche Leben wichtige Einrichtungen ist ein Teil des Konzeptes der 15-Minuten-Stadt. Das besagt, dass alle Dinge des täglichen Bedarfs in nur einer Viertelstunde vom Wohnort mit den Verkehrsmitteln

des Umweltverbundes erreicht werden können. Durch städte- und raumplanerische Instrumente ist dafür Sorge zu tragen, dass die dafür notwendigen Flächen in den Stadtteilzentren und in den bebauten Stadtgebieten zur Verfügung stehen. Flächen für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs am Stadtrand oder an Standorten, die nur mit dem Auto erreicht werden können, sind zu vermeiden.

Abbildung 30: Auszug aus dem STEK



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Flächen für die Güter des täglichen Bedarfs in der Flächenwidmung vorsehen
- » Flächendeckende, fußläufige Nahversorgung auch in Stadtrandbereichen sicherstellen

⁶Im Stadtentwicklungskonzept (STEK) definiert

8.2.2. Nutzungsmischung forcieren

Ziel

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege.

Handlungsfeld

Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz

● Gestärkte Stadtteilzentren

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Eine Nutzungsmischung ermöglicht kurze Wege in der Stadt und belebt die Stadtteile, weil sich Aktivitäten auf unterschiedliche Tageszeiten verteilen. Die Nutzungsdurchmischung kann durch Auflagen bereits in der Flächenwidmung verankert werden. Im Bestand können dazu eigene Programme wie z.B. Leerstandsbelebung und temporäre Pop-Up-Nutzungen dazu beitragen. Die

attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes im Vorfeld der Nutzungen sowie die Ausstattung mit begleitender Infrastruktur wie WC-Anlagen, Trinkbrunnen, Müllinseln, Sitz- und Spielelemente und die erforderliche Infrastruktur für Anlieferungen runden das Angebot ab.

Abbildung 31: Nutzungsdurchmischung in der Reitschulgasse



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 32: Sitzgelegenheiten Karmeliterplatz



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Stadtteilzentren durch Nutzungsdurchmischung stärken
- » Notwendige Flächen in der Flächenwidmung vorsehen
- » Pop-Up-Nutzungen fördern
- » Begleitende Infrastruktur bereitstellen

8.2.3. Fokus auf multimodale Knoten legen

Ziel

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege.

Handlungsfeld

Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz

● Gestärkte Stadtteilzentren

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Durch das Mobilitätsangebot tim (täglich.intelligent.mobil.) der Holding Graz werden Angebote verschiedener Verkehrsmittel miteinander verknüpft und an Mobilitätsstationen zur Verfügung gestellt. Das Prinzip ist, Infrastruktur zu teilen und Mobilitätsangebote gemeinsam zu nutzen, anstatt zu besitzen. Dabei kann (E-)Carsharing, E-Taxi oder Lastenrad in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr genutzt werden. Die geteilte Nutzung von Fahrzeugen in der Stadt trägt zu ei-

nem geringeren Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr bei und erleichtert die Bereitstellung dieser Flächen für die aktive Mobilität. Teilstrecken werden zusätzlich zu Fuß zurückgelegt. Die attraktive und sichere fußläufige Erreichbarkeit der tim-Knoten ist genauso wichtig, wie jene der ÖV-Haltestellen und bei der Planung der Mobilitätsstationen zu berücksichtigen. Ein Ausbau des Angebotes und die flächendeckende Bereitstellung von tim-Stationen im gesamten Stadtgebiet sind weiter zu verfolgen.

Abbildung 33: tim-Standort Schillerplatz



Quelle: © Emanuel Droneberger

Auf einen Blick:

- » Die fußläufige Erreichbarkeit von tim-Knoten sicherstellen
- » Die flächendeckende Bereitstellung von tim-Stationen im gesamten Stadtgebiet umsetzen

8.3. Handlungsfeld Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

8.3.1. Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Querung anbieten

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

● Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Die sichere Querung von Straßen mit Kfz-Verkehr hat eine große Bedeutung für die Verkehrssicherheit der Zu-Fuß-Gehenden, da ein Großteil der Unfälle mit Fußgänger:innen-Beteiligung an Querungsstellen passiert. Querungen sind entlang von Wunschlinien und wichtigen Fußgängerachsen zu positionieren. Umwege sind zu vermeiden, da sie von den Zu-Fuß-Gehenden mit zusätzlichem Energieverbrauch verbunden sind und in der Regel nicht angenommen werden. Dies gilt ebenfalls für Querungen mit Unter- oder Überführungen. Sie sind nur in Ausnahmefällen, wenn keine anderen Lösungen möglich sind, vorzusehen. Bei der Planung von Querungsstellen sind die Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz in aktueller Fassung sowie die RVS 03.02.12 Fußverkehr /16/ in der gültigen Fassung zu berücksichtigen. Auf die Bedürfnisse von sinnes- und mobilitätseingeschränkten Personen ist besonders zu achten (lt. Richtlinie Barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes Stadt Graz). Bei Querungshilfen spielen ausreichende Sichtbeziehungen eine wichtige Rolle. In der Planung ist von der Kinderperspektive auszugehen (0,8 m Augenhöhe /18/), damit die Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer:innen gewährleistet sind.

Durch bauliche Maßnahmen, wie Fahrbahnverengungen, Fahrbahnanhebungen, Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnteiler (Schutzinsel), farbige oder anders strukturierte Oberflächengestaltung können die Sichtbeziehungen verbessert, die Kfz-Geschwindigkeit reduziert und die Querungsdistanz verkürzt werden. Querungshilfen sind so auszuführen, dass Schutzwege bei Bedarf nachträglich verordnet werden können. Eine gute Beleuchtung der Querungshilfe gewährleistet ausreichende Sicht auf wartende und querende Fußgänger:innen. Ein nicht signal geregelter Schutzweg ist gemäß den Kriterien der RVS 03.02.12 bzw. gemäß der Verkehrsplanungsrichtlinie in aktueller Fassung zu errichten. Dabei ist nicht nur von den bestehenden Fußgänger:innen-Frequenzen auszugehen, sondern sind auch künftige Siedlungsentwicklungen durch eine entsprechende Verkehrserzeugung zu berücksichtigen. Bei lichtsignal geregelten Kreuzungen sind nach Möglichkeit Querungen über alle Äste vorzusehen. Auf eine ausreichende Dimensionierung der Warteflächen sowie auf möglichst kurze Wartezeiten (siehe Kapitel 6.3.3) ist zu achten.

Abbildung 34: Sichere Querungsmöglichkeit Reininghausstraße



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 35: Gehsteigvorziehungen, Friedrich-Hebel-Gasse/Eduard-Richter-Gasse



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Bedürfnisse von sinnes- und mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigen
- » Ausreichende Sichtbeziehungen gewährleisten (aus Kinderperspektive planen)
- » Künftige Siedlungsgebiete bei der Planung von Querungsstellen berücksichtigen
- » Querungsdistanzen durch Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnverengungen, Fahrbahnteiler reduzieren
- » Geschwindigkeiten durch Bodenmarkierungen oder Oberflächengestaltung reduzieren

8.3.2. Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Fortbewegung im Längsverkehr anbieten

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

● Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Neben eigenen Anlagen für den Fußverkehr wie Fußwege und Fußgängerzonen bieten baulich getrennte und von der Fahrbahn abgesetzte Gehsteige mit ausreichender Breite eine hohe Verkehrssicherheit für die Zu-Fuß-Gehenden. Da viele Straßen in den Randbezirken, vor allem in den Siedlungsgebieten, einen sehr schmalen Querschnitt aufweisen, sind bei niedrigen Verkehrsstärken auch Abgrenzungen durch Bodenmarkierungen und Poller möglich. Voraussetzung für eine derartige Lösung sind geringe Kfz-Geschwindigkeiten unter 30 km/h, die durch gestalterische und organisatorische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen unterstützt werden können /16/, /17/. Solche Maßnahmen können z.B. Einbahnregelungen zum Unterbinden des Durchzugsverkehrs oder punktuelle Fahrbahnverengungen oder Fahrbahnverswenkungen mit Hilfe von

gestalterischen Elementen wie Blumentröge oder Möblierung sein. Auch eine Nutzung der Straßen im Mischverkehr ist möglich, wobei ebenfalls auf geringe Kfz-Geschwindigkeiten zu achten ist. Ein geeignetes Instrument kann die Verordnung und die Gestaltung von Begegnungszonen oder Wohnstraßen sein (siehe Kapitel 6.7.2). Wichtig für die Fortbewegung im Längsverkehr ist zudem das störungsfreie Aufstellen von Hindernissen entlang von Gehwegen und Gehsteigen (z.B. Verkehrszeichen, Poller, Müllcontainer, Medieninfrastruktur usw.) sowie eine intakte Oberflächengestaltung der Gehsteige und Gehwege. Die empfohlene lichte Breite ist freizuhalten, auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen wie die Befahrung mit Rollstühlen und Rollatoren ist besonders zu achten.

Abbildung 36: Getrennter Geh- und Radweg Köflacher Gasse



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Fußgänger- oder Begegnungszonen verordnen
- » Gehsteige mit ausreichender Breite gestalten
- » Verkehrsberuhigung in Straßen ohne Gehsteige mit baulichen und gestalterischen Maßnahmen umsetzen (z.B. Einbahnregelung, punktuelle Fahrbahnverengung oder -verschwenkung)
- » Geschwindigkeitsreduktionen verordnen
- » Gehwege und Gehsteige frei von Hindernissen halten
- » Oberflächen nach den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen gestalten

8.3.3. Kurze Wartezeiten und ausreichende Grünzeiten für Fußgänger:innen bei Lichtsignalanlagen etablieren

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

● Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Bei lichtsignalgeregelten Schutzwegen sollen Wartezeiten möglichst kurz sein (unter 40 s), da bei längeren Wartezeiten das Rotsignal oft missachtet wird /17/. Bei der Planung der Grünzeiten ist von Räumgeschwindigkeiten auszugehen, die auch älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen die gefahrlose Querung der Fahrbahn ermöglichen /16/; /17/: Viele Fußgänger:innen wissen nicht, dass sie während der Räumzeiten geschützt die Straße queren können. Das erzeugt Stress und Unsicherheit. Die Räumzeiten sind daher möglichst verständlich zu kommunizieren. Dazu sind Pilotprojekte umzusetzen bzw. Best-Practice-Beispiele aus anderen Städten heranzuziehen. Die Freigabezeit für Fußgänger:innen soll mindestens 10 s betragen, wobei mindestens 2/3 des zu querenden Weges bei Grün zurückgelegt werden können /16/. Die Steuerung soll den Zu-Fuß-Gehenden eine Querung in einem Zug ermöglichen, Wartezeiten auf Schutzinseln sind zu vermeiden. Bei Lichtsignalanlagen die an einer Grünen

Welle für den Kfz-Verkehr geschaltet sind, ergeben sich durch die Druckknopf Anmeldung für die Fußgänger:innen besonders lange Wartezeiten. Werden Druckknopfampeln aus der Koordinierung genommen, können die Wartezeiten für Fußgänger:innen reduziert werden. Bedarfsorientierte Lichtsignalanlagen, bei denen die Zu-Fuß-Gehende z.B. mit Dauergrün oder mit sehr kurzen Wartezeiten priorisiert werden, sind überall dort, wo es die Verkehrssituation es zulässt, anzuwenden. Lichtsignalanlagen an Kreuzungen mit geringem Kfz-Verkehr und geringen Querungslängen sind zu vermeiden, da sie unnötige Wartezeiten für Fußgänger:innen schaffen und oft von den Querenden missachtet werden. Entsprechende Adaptierungen der Lichtsignalsteuerung von bestehenden Anlagen ist sukzessive, z.B. bei Umplanungen im Zuge anderer Projekte, umzusetzen.

Abbildung 37: Schnell schaltende Druckknopfampel über den Lendkai zum Erich-Edegger-Steg



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Wartezeiten für Fußgänger:innen möglichst gering halten
- » Ausreichende Grün- und Räumzeiten vorsehen, so dass auch ältere sowie sinnes- und mobilitätseingeschränkte Personen sicher queren können
- » Wartezeiten auf Schutzinseln vermeiden
- » Wartezeiten an Druckknopfampeln reduzieren
- » Bedarfsorientierte Lichtsignalanlagen für Zu-Fuß-Gehenden vorrangig einsetzen
- » Oberflächen nach den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen gestalten
- » Lichtsignalanlagen an Kreuzungen mit geringem Kfz-Verkehr vermeiden

8.3.4. Verkehrsberuhigung umsetzen

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

● Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Durch Verkehrsberuhigung wird einerseits die Lebensqualität der Bewohner:innen verbessert und andererseits Freiraum für aktive Mobilität mit Steigerung der Verkehrssicherheit geschaffen. Verkehrsberuhigung kann durch eine Reihe an Maßnahmen wie z.B. Fußgänger- und Begegnungszonen, Wohn- und Schulstraßen sowie die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen umgesetzt werden. In Graz gilt flächendeckend Tempo 30, ausgenommen Vorrangstraßen. Eine Ausdehnung von Tempo 30 auch auf Vorrangstraßen, vor allem im Bereich von sensiblen Einrichtungen und Schulumfeldern und entlang von wichtigen Achsen des Fußwegenetzes, zu prüfen. In Begegnungszonen wird die Geschwindigkeit in der Regel auf 20 km/h beschränkt. In Fußgängerzonen, Wohn- und Schulstraßen, also überall dort, wo Gehen und Spielen auf der Fahrbahn erlaubt ist, gilt die Schrittgeschwindigkeit. Sehr wichtig für die Einhaltung von Tempolimits ist eine entsprechende Straßenraumgestaltung mit baulichen und gestalterischen Elementen, die die Temporeduktion unterstützen. Dazu zählen Fahrbahneinengungen, -anhebungen und -verschwenkungen, Schwellen, Bodenbelagswechsel und physische Barrieren (z.B. Poller, Pflanzen, Möblierung usw.). In der Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz in aktueller Fassung sind die empfohlenen Gestaltungselemente von Wohnstraßen beschrieben. Auch bei Schulstraßen wird eine ent-

sprechende verkehrsberuhigende Gestaltung empfohlen, die die Einhaltung der verordneten Maßnahmen baulich unterstützt. Für die Stadt Graz ist zudem ein einheitliches Konzept für die Gestaltung von Schulumfeldern, unter der Einbeziehung von Schulen, Kindern, Eltern und den Planungsabteilungen der Stadt Graz, auszuarbeiten und sukzessive umzusetzen. Geplant ist die Umsetzung von drei Schulstraßen pro Jahr. Dazu gibt es einen Grundsatzbeschluss mit Kriterienkatalog, der in enger Abstimmung mit dem Straßenamt ausgearbeitet wurde. Die Schulstraßen sollen auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden, wobei die Initiative von den Schulen (Schulleitung, Lehrer- und Elternvertreter:innen) auszugehen hat. In Straßenzügen, in denen aus Kosten- oder anderen Gründen keine baulichen Maßnahmen möglich sind, sind Geschwindigkeitskontrollen für die Einhaltung der Geschwindigkeitsregelung von großer Bedeutung. Die Kontrolle kann mit Radarmessungen durch die Polizei, oder mit stationären oder mobilen Radarboxen erfolgen. Auch elektronische Geschwindigkeitsanzeigen oder Dialog-Displays führen durch die persönliche Rückmeldung an die Autofahrer:innen zu einem angepassten Verkehrsverhalten. Für dauerhafte Effekte werden stationäre Dialog-Displays empfohlen, die vor allem in sensiblen Umfeldern von Kinder- und Senioreneinrichtungen eingesetzt werden können.

Abbildung 38: Begegnungszone Zinzendorfsgasse



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 39: Fußgängerzone Stockergasse



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Ausdehnung von Tempo 30 auch auf Vorrangstraßen im Bereich von Einrichtungen vulnerabler Gruppen und entlang von wichtigen Achsen des Fußwegenetzes prüfen
- » Straßenräume so gestalten, dass das verordnete Tempolimit intuitiv eingehalten wird
- » Ein Einheitliches Konzept für die Gestaltung von Schulumfeldern weiterentwickeln
- » Wohnstraßen, Begegnungszonen sowie Schulstraßen auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten
- » Ausbau von Geschwindigkeitsanzeigen und Radarüberwachung

8.3.5. Oberflächen der Fußweginfrastruktur ansprechend gestalten und instand halten

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

● Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Die Qualität der Oberflächen von Gehsteigen und Gehwegen wirkt sich entscheidend auf den Komfort der Fortbewegung aus. Ebenmäßige Flächen bieten keine Stolperfallen oder Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen, rutschfeste Beläge bieten Sicher-

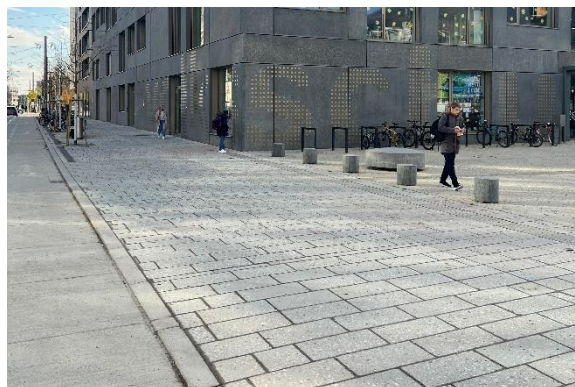
heit bei Schnee und Regen. Bei der Wahl der Materialien von neu gestalteten Gehsteigen und Gehwegen ist auf die Bedürfnisse von Menschen, die auf Rollstühle und Gehhilfen angewiesen sind, zu achten. Oberflächenschäden sind durch eine regelmäßige Instandhaltung in derselben Materialität zu beheben.

Abbildung 40: Belag Fußgängerzone Schmiedgasse



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 41: Belag vor VS Smart City (Waagner-Biro-Straße)



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Durch die Auswahl von passenden Materialien für Gehwege und Gehsteige, Hindernisse und Stolperfallen insbesondere für seh- und mobilitätseingeschränkte Personen, vermeiden
- » Oberflächenschäden durch regelmäßige Instandhaltung beheben

8.4. Handlungsfeld Barrierefreie Mobilität

Bei der Planung sind die Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz /16/ und die RVS Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum /19/ zu berücksichtigen.

8.4.1. Barrierefreie Überwindung von Höhendifferenzen ermöglichen (Rampen, Gehsteigabsenkungen, Unter- und Überführungen)

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu- und Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

● Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Die Möglichkeit einer barrierefreien Überwindung von Höhendifferenzen kommt nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen, sondern auch Personen mit Kinderwagen, mit Gepäck oder älteren Personen zugute. Rampen im öffentlichen Raum sollen nicht stärker als 6% geneigt sein. An wichtigen Fußverkehrsrouten, an denen z.B. durch Unter- oder Überführungen Barrieren überwunden werden müssen, sind zusätzlich zu den behindertengerechten Rampen, ausreichend dimensionierten Lifte vorzusehen. An Kreuzungen, Straßenquerungen und Haltestellen sind die Randsteine entsprechend abzusenken. Die in der Planung übliche

3 cm-Gehsteigabsenkung, die für das Ertasten durch Sehbehinderten Personen erforderlich ist, stellt ein Kompromiss dar. Auch wenn für Menschen mit Rollstühlen, Rollatoren und Rollmobilen diese Absenkung eine gewisse Erleichterung im Vergleich zur konventionellen Borsteinhöhe darstellt, ist die Barrierefreiheit für diese Personengruppen nicht vollständig gegeben. Es ist daher die differenzierte Gehsteigabsenkung, die zum 3 cm-Bordstein auch eine Nullabsenkung in Kombination mit taktilen Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen enthält („Grazer-T“) umzusetzen.

Abbildung 42: Taktile Führung im Kreuzungsbereich



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Barrierefreie Fortbewegung sicherstellen (z.B. Gehsteigabsenkungen, Rampen, Lifte)
- » Differenzierte Gehsteigabsenkung für mobilitäts- sowie für blinde und sehbehinderte Menschen umsetzen

8.4.2. Starke Quer- und Längsneigungen vermeiden

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

● Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Starke Quer- und Längsneigungen, die nicht topografisch bedingt sind, sind vor allem im Sinne von mobilitätseingeschränkten Personen und Personen mit Kinderwägen zu vermeiden. Die Querneigung auf einem

Gehsteig sollte gemäß den gültigen Normen und Richtlinien 2% nicht übersteigen. Bei topografisch bedingten Längsneigungen über 6% sind griffige Oberflächen und bei über 10% zusätzliche Handläufe vorzusehen (ÖNORM B 1600).

Auf einen Blick:

- » Maximale Querneigung von 2% und maximale Längsneigung von 6% nicht überschreiten (wenn nicht topografisch bedingt)

8.4.3. Gehsteige bei Ein- und Ausfahrten sowie bei Einmündungen von untergeordneten Straßen niveaugleich gestalten

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

● Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Das Überwinden von Höhendifferenzen im Bereich von abgesenkten Gehsteigen vor Ein- und Ausfahrten ist ein Problem für Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen und sollte vermieden werden. Gehsteige im Bereich von Ein- und Ausfahrten sind niveaugleich auszuführen. Die Gehsteigüberfahrten sind für den Kfz-Verkehr durch Anrampungen zwischen der Fahrbahn und dem Gehsteig auszuführen. Auch bei Einmündungen von Nebenstraßen, an denen die Fußgänger:innen geschützt sind bzw. Vorrang haben (Lichtsignalanlage, Schutzweg), sind die Gehsteige nicht abzusenken, sondern niveaugleich auszugestalten. Das erhöht den Komfort für Personen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind wesentlich und verdeutlicht gleichzeitig die Priorität des Fußverkehrs. An unregelmäßigen Querungen ohne Schutzweg ist diese Maßnahme aufgrund der Verkehrssicherheit von sehingeschränkten Personen nicht empfehlenswert.

Schutzweg), sind die Gehsteige nicht abzusenken, sondern niveaugleich auszugestalten. Das erhöht den Komfort für Personen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind wesentlich und verdeutlicht gleichzeitig die Priorität des Fußverkehrs. An unregelmäßigen Querungen ohne Schutzweg ist diese Maßnahme aufgrund der Verkehrssicherheit von sehingeschränkten Personen nicht empfehlenswert.

Abbildung 43: Durchgezogener Gehsteig, Cluj-Napoca



Quelle: Rosinak & Partner

Abbildung 44: Gehsteigauffahrt Annenstraße Zufahrt Leiner



Auf einen Blick:

» Gehsteige im Bereich von Ein- und Ausfahrten sowie bei Einmündungen von Nebenstraßen mit Vorrang für die Fußgänger:innen (Lichtsignalanlage, Schutzweg), niveaugleich ausführen

8.4.4. Blindenleitsystem ausweiten

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

● Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Das Blindenleitsystem ist sukzessive, sowohl im Rahmen von Neubauprojekten als auch als Nachrüstung von bestehenden Kreuzungen sowie anderen Querungsstellen und nicht klar definierten Gehbereichen, im Rahmen von Straßenerhaltungsprojekten auszubauen. Entlang von Bebauungen und überall dort, wo

es möglich ist, sind Orientierungselemente wie Materialunterschiede, Einfassungskanten, Handläufe, Mauern usw. anzubieten.

Diese Bereiche sind von jeglicher Art von Hindernissen (Gastgärten, Werbeschilder usw.) und Einbauten freizuhalten, um eine durchgehende Benutzung zu gewährleisten.

Auf einen Blick:

- » Blindenleitsystem sukzessive ausbauen
- » Gehbereiche mit einem Blindenleitsystem frei von Hindernissen halten

8.5. Handlungsfeld Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

8.5.1. Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen systematisch beheben

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

● Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Die Behebung der Unfallhäufungsstellen mit Fußgänger:innenbeteiligung ist je nach Art der Unfälle und der örtlichen Verhältnissen individuell zu planen. Eine Reihe von baulichen und gestalterischen Maßnahmen, Anpassungen von Lichtsignalanlagen, Maßnahmen zur

Geschwindigkeitsreduktion usw. stehen dabei zur Verfügung. Auch die Gefahrenstellen gemäß den Schulwegplänen sind systematisch durch geeignete Maßnahmen zu entschärfen. Die Zuständigkeit in der Stadt Graz liegt bei der Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit.

8.5.2. Fußverkehr vom Rad- und Kfz-Verkehr baulich trennen

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

● Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

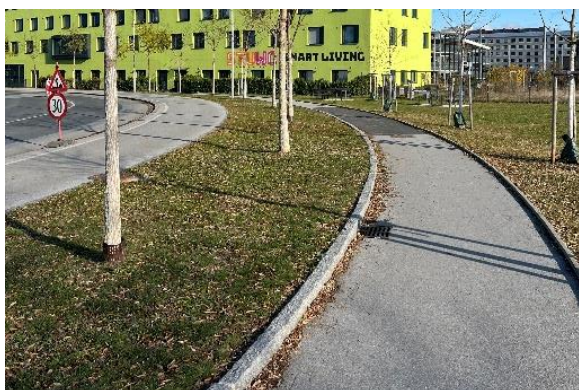
Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten mit denen Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Kfz-Verkehr unterwegs sind, kommt es bei gemischten Geh- und Radwegen, an Querungsstellen oder in Straßenzügen mit hohem Kfz-Verkehr und fehlenden oder zu schmalen Gehsteigen zu Konflikten. Die Trennung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sollte überall dort, wo die Platzverhältnisse es zulassen, aus Gründen der Verkehrssicherheit vorgenommen werden. Gemischte Geh- und Radwege sind nur dann sinnvoll, wenn die Fuß- und Radverkehrsfrequenzen sehr gering sind. Sowohl die Frequenzen als auch die Mindestbreite von gemischten Geh- und Radwegen sind entsprechend der gültigen Richtlinien zu wählen /20/. Bei der getrennten Führung von Geh- und Radwegen nebeneinander ist eine Trennung herzustellen, die taktil wahrnehmbar und kontrastreich ist. Straßenzüge im Mischverkehr für den Fuß- und Kfz-Verkehr sind entsprechend der Pla-

nungsrichtlinie der Stadt Graz entweder in Begegnungszonen oder in Straßen mit sehr geringen Kfz-Verkehrsstärken zugelassen, wobei auf die Gestaltung dieser Straßen besonders zu achten ist (vgl. Kapitel 7.3.2). Für die Entscheidungsfindung, ob gemeinsame oder getrennte Anlagen für den Fußverkehr und für den Rad- bzw. Kfz-Verkehr zu errichten sind und auch für die richtige Dimensionierung der Anlagen sind Verkehrserhebungen aller Verkehrsarten erforderlich. Bei Stadtentwicklungsgebieten und größeren Projekten sind neben der Verkehrserzeugung des Kfz-Verkehrs auch jene der aktiven Mobilitätsformen bei der Dimensionierung zu berücksichtigen. Zusätzlich zu den quantitativen Kriterien sind aber auch die Qualitäten des öffentlichen Raumes in die Entscheidungsfindung einzu beziehen. Einer Begrünung, Beschattung oder der Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Sitzmöbeln ist im Einzelfall, wenn die Trennung der Verkehrsarten nicht unbedingt erforderlich ist, der Vorzug zu geben.

Abbildung 45: Gehweg vom Radweg getrennt durch eine Baumreihe in der Köflacher Gasse



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 46: Getrennter Geh- und Radweg in der Wetzelsdorfer Straße. Ein breiter, gepflasterter Gehweg verläuft parallel zu einem asphaltierten Radweg, getrennt durch eine Grünanlage mit Bäumen.



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr überall dort, wo die Platzverhältnisse es zulassen, trennen
- » Für die Entscheidungsfindung in der Planungsphase Verkehrserhebungen aller Verkehrsarten vornehmen
- » Im Bereich von Stadtentwicklungsgebieten und größeren Projekten sind neben der Verkehrserzeugung des Kfz-Verkehrs auch jene der aktiven Mobilitätsformen bei der Dimensionierung zu berücksichtigen

8.6. Handlungsfeld Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

8.6.1. Öffentliche Räume ausreichend beleuchten

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

● Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Eine gute Beleuchtung des öffentlichen Raumes ist wichtig für die objektive Verkehrssicherheit – die Fußgänger:innen werden von anderen Verkehrsteilnehmer:innen besser gesehen und können selbst Gefahren im Verkehr besser erkennen. Die Beleuchtung spielt aber auch eine Rolle für das subjektive Sicherheitsempfinden und für die Sicherheit vor Übergriffen. Schlecht beleuchtete öffentliche Räume werden bei Dunkelheit gemieden, da sie zu Angsträumen werden. Vor allem bestimmte Nutzergruppen wie Frauen, Kinder und Jugendliche sowie ältere Personen sind betroffen. In Zeiten von eingeschränkten Energieressourcen und steigender Umweltbelastung sowie im Sinne der wachsenden Lichtverschmutzung der Städte ist ein bewusster Umgang mit der Beleuchtung gefordert. Aus diesem Grund ist ein Konzept zur Beleuchtung von Parkanlagen auszuarbeiten, in dem jene Achsen, die für Haupterschließung des Fußverkehrs wichtig sind,

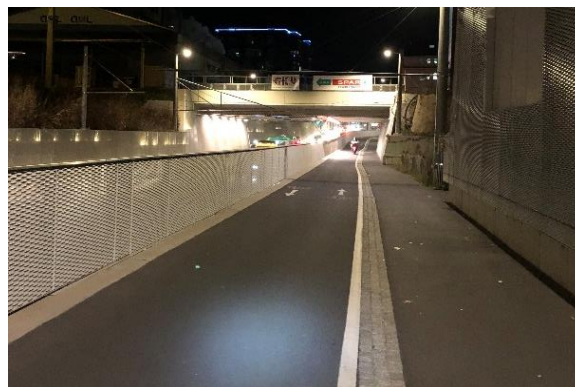
beleuchtet werden. Kleinere Freizeitwege, die für die Erschließung nicht unbedingt erforderlich sind, können vom Beleuchtungskonzept ausgenommen werden. Für eine gute Beleuchtung von Gehsteigen entlang von Straßenzügen sollten die Leuchtkörper auf den Gehsteig und nicht auf die Fahrbahn ausgerichtet werden. Die Positionierung von Lichtmasten und Bäumen ist so zu wählen, dass die Bäume das Licht nicht abschirmen. Die normativen Vorgaben hinsichtlich Beleuchtungsstärke sind zu berücksichtigen. Die öffentliche Beleuchtung ist sukzessive auf den Stand der Technik zu setzen und instand zu halten. Der Einsatz von Smart-City-Technologien durch Sensoren und smarte Beleuchtung, die sich an die Fußgängerfrequenz anpassen, kann eine wertvolle Ergänzung sein und dazu beitragen, die Fußgängersicherheit zu verbessern und den öffentlichen Raum zu attraktivieren.

Abbildung 47: Beleuchteter getrennter Geh- und Radweg, Alte Poststraße



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 48: Beleuchteter getrennter Geh- und Radweg, Alte Poststraße Unterführung der Graz-Köflacher-Bahn



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Konzept zur Beleuchtung von Parkanlagen ausarbeiten
- » Öffentliche Beleuchtung sukzessive auf den Stand der Technik setzen und instand halten
- » Smart-City-Technologien durch Sensoren und smarte Beleuchtung einsetzen

8.6.2. Fußgängerunterführungen bei fehlender Querungsalternative hell und freundlich gestalten

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

● Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Ein niveaugleiches Queren und Fortbewegen für Fußgänger:innen ist grundsätzlich anzustreben, da das Überwinden von Höhendifferenzen mit einem hohen Energieverbrauch verbunden ist und als Barriere empfunden wird. An Stellen, an denen kein niveaugleiches Queren möglich ist, ist bei der Gestaltung, neben der Barrierefreiheit, auf das subjektive Empfinden der Zu-

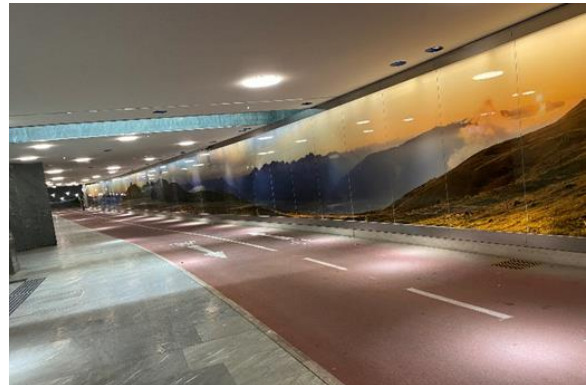
Fuß-Gehenden Rücksicht zu nehmen. Unterführungen sollen hell gestaltet und großzügig beleuchtet sein sowie über freie Sichtachsen verfügen. Nischen und uneinsichtige Abschnitte sind unbedingt zu vermeiden. Der Anstrich soll regelmäßig erneuert oder die Unterführung durch künstlerische Interventionen gestaltet werden.

Abbildung 49: Beleuchtete Bahnunterführung, Alte Poststraße



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 50: Helle Unterführung, Lienz



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Höhendifferenzen wie z.B. Unterführungen sind generell zu vermeiden
- » Unterführungen hell und freundlich gestalten, Anstrich regelmäßig erneuern
- » Nischen vermeiden, freie Sichtachsen vorsehen
- » Künstlerische Interventionen umsetzen

8.6.3. Sichtbeziehungen herstellen

Ziel

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

Handlungsfeld

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Barrierefreie Mobilität

Systematische Entschärfung von Gefahren- und Unfallstellen

● Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Für die subjektive Sicherheit spielen auch gute Sichtbeziehungen im öffentlichen Raum eine wichtige Rolle. Die Gehwege sollen großräumig einsehbar und ohne Nischen und Engstellen sein. Hochwachsende Sträucher sind zu vermeiden, da sie die Sichtbeziehungen einschränken. Bäume sowie niedrige Gräser und Blumenbeete schaffen Transparenz und eignen sich besser als Grünelemente im öffentlichen Raum. Alle relevanten Standards und Bauweisen von Grünflächen und

Baumstandorten sowie Pflanzschemata und Saatgutmischungen sind im „Planungs- und Leistungsbuch Grünraum“ enthalten, welches derzeit fertiggestellt wird und als umfassende Planungsgrundlage dient. In Neubaugebieten ist bereits in einer frühen Planungsphase durch die Bebauungsstruktur und durch die Erschließungs- und Freiraumplanung (Durchwegungen, Freiräume usw.) auf subjektive Sicherheit der künftigen Bewohner:innen Rücksicht zu nehmen

Abbildung 51: Gehsteigvorziehungen



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 52: Niedrige Gräser im Kreuzungsbereich



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Gute Sichtbeziehungen durch niedrige Gräser und Blumenbeete schaffen
- » Nischen und nicht einsehbare Bereiche entlang von Gehwegen und Gehsteigen vermeiden
- » In Neubaugebieten frühzeitig durch Erschließungs- und Freiraumplanung (Durchwegungen, Freiräume usw.) die subjektive Sicherheit der künftigen Bewohner:innen berücksichtigen
- » Das „Planungs- und Leistungsbuch Grünraum“ der Stadt Graz für Planungen heranziehen

8.7. Handlungsfeld Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

8.7.1. Ausreichende Gehsteigbreiten herstellen

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

● Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Gehsteigbreiten wirken sich maßgeblich auf den Gehkomfort der Fußgänger:innen aus. Je nach Gehsteigbreite und Fußverkehrsaufkommen ist eine freie und uneingeschränkte Fortbewegung möglich bzw. sind Interaktionen wie Verlangsamungen oder Ausweichen notwendig. Als Gehsteigmindestbreite gelten 2,0 m, wobei diese in Bereichen mit geringem und mäßigem Fußverkehrsaufkommen anzuwenden sind. In Bereichen mit stärkerem Fußverkehrsaufkommen, wie z.B. Einkaufsstraßen, Stadtteilzentren, Gesundheits- und Sporteinrichtungen sind Gehsteigbreiten von mind. 2,50 m bzw. 3,0 m zu empfehlen. Auch im Umfeld von Bildungs-, Kinderbetreuungs- und Wohneinrichtungen für Senior:innen sind aufgrund des höheren Flächenbedarfs – Begegnungsfälle mit Kinderwägen, Kinderfahrrädern, Roller sowie Rollstühlen und Rollatoren, Gehen in Gruppen oder mit Begleitung – Gehsteigbreiten über

die Mindestbreite hinaus vorzusehen. Bei der Genehmigung von Gastgärten ist auf die verbleibende Mindestgehsteigbreite und auf die barrierefreie Führung von sehingeschränkten Personen zu achten. Die Vorgaben der Verkehrsplanungsrichtlinie betreffend Breitenzuschläge zur Mindestgehsteigbreite sind zu beachten. Punktuelle Einschränkungen auf mindestens 1,50 m sind aufgrund von Maßnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität (z.B. Baumscheiben, Grünflächen, Sitzbänke, Trinkbrunnen usw.) zulässig. Parkstreifen, die zum Teil auf dem Gehsteig markiert sind, sind auf die Fahrbahn zu verlegen bzw. bei nicht ausreichenden Platzverhältnissen, aufzulassen. Entsprechend der StVO ist auch das Hineinragen von Senkrecht- und Schrägparkern auf den Gehsteig durch Änderung der Parkordnung zu beheben. Zudem ist die Einschränkung der Gehsteigbreite durch Falschparker verstärkt zu kontrollieren und bei Bedarf zu strafen.

Abbildung 53: Großzügiger Gehsteig vor VS Smart City, Waagner-Biro-Straße



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 54: Breiter Gehsteig in der Idlhofgasse



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » In Bereichen von Einrichtungen mit starkem Fußverkehrsaufkommen Gehsteigbreiten über das Mindestmaß hinaus vorsehen
- » Parkstreifen, die zum Teil auf dem Gehsteig markiert sind, auf die Fahrbahn verlegen bzw. bei nicht ausreichenden Platzverhältnissen, auflassen
- » Das Hineinragen von Senkrecht- und Schrägparkern auf den Gehsteig entsprechend der StVO beheben
- » Verstärkte Kontrollen und Strafen für parkende Kfz auf dem Gehsteig umsetzen

8.7.2. Fußgänger- und Begegnungszonen sowie Wohnstraßen ausweiten

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

● Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Fußgängerzonen und Wohnstraßen stellen Zu-Fuß-Gehende rechtlich klar in den Vordergrund. Auch Begegnungszonen auf denen alle Verkehrsteilnehmer:innen gleichwertig behandelt werden, bieten eine deutliche Verbesserung für den Fußverkehr im Vergleich zu herkömmlichen Straßen. Das Ziel all dieser verkehrsberuhigten Bereiche ist es, eine ungestörte Fortbewegung zu Fuß zu ermöglichen – insbesondere das Gehen auf der Fahrbahn und das Queren. Der Straßenraum muss so gestaltet sein, dass er die Verkehrsregeln verdeutlicht und deren Einhaltung unterstützt. Einengungen, Verschwenkungen, Materialwechsel, etc. können unter anderem den Kfz-Verkehr verlangsamen und auf die Priorität von Zu-Fuß-Gehenden aufmerksam machen.

In Fußgänger- und Begegnungszonen sowie Wohnstraßen ist das Verweilen ebenso explizit vorgesehen. Begrünung und Beschattung des öffentlichen Raums sind sowohl für das Verweilen als auch für das Fortbewegen wichtig. Für kurze Pausen und den längeren Aufenthalt braucht es Mobiliar und Trinkbrunnen im öffentlichen Straßenraum. Die Vorgaben für die Umsetzung und Gestaltung von Fußgänger- und Begegnungszonen sowie von Wohnstraßen in Graz sind in der Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt enthalten. Die Einführung von temporären Fußgängerzonen, beispielsweise an Wochenenden oder während Festivals, kann die Lebensqualität in der Stadt erhöhen.

Abbildung 55: Begegnungszone Lendplatz



Quelle: Rosinak & Partner

Abbildung 56: Wohnstraße Thaddäus-Stammel-Straße



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Begegnungszonen und Wohnstraßen so gestalten, dass die verordneten Geschwindigkeiten eingehalten werden
- » Den öffentlichen Raum durch Begrünung, Beschattung, Trinkbrunnen und Möblierung attraktiv gestalten
- » Temporäre Fußgängerzonen z.B. für Festivals einführen

8.7.3. Flächen für Ladetätigkeiten bereitstellen und alternative Anlieferformen fördern

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

● Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Bei hohem Parkraumdruck werden von LKW-Lenker:innen oftmals Gehsteige benutzt. Um dies zu vermeiden, sind einzelne Parkplätze als temporäre Ladezonen auszuweisen, die auch von der Post oder von privaten Lieferdiensten genutzt werden können. Das ist nicht nur in Geschäftsstraßen, sondern auch in Wohngebieten wichtig. Alternative Anlieferungsformen, ohne

die Anwendung von Kfz, sind im Sinne des geringeren Flächenbedarfs und des Umweltschutzes zu implementieren und verstärkt einzusetzen. Das flächendeckende Angebot von Logistik-Hubs kann wesentlich zur Einsparung von Lieferfahrten beitragen und soll forciert werden.

Abbildung 57: Paketstation im öffentlichen Raum



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 58: Ladezone in der Reitschulgasse



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Parkplätze als temporäre Ladezonen auch in Wohngebieten ausweisen (Post, Lieferdienste)
- » Alternative Anlieferungsformen, ohne die Anwendung von Kfz, implementieren und verstärkt einsetzen
- » Flächendeckend Logistik-Hubs anbieten

8.7.4. Hindernisse am Gehsteig beseitigen und vermeiden

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

● Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Der Gehsteig gehört den Zu-Fuß-Gehenden. Hindernisse und einengende Elemente auf dem Gehsteig wie Müllcontainer, Stromkästen, E-Ladesäulen, Werbetafeln usw. sind, überall dort wo es möglich ist, auf den Parkstreifen zu verlegen bzw. ist bei der Planung auf ausreichende Gehsteigbreiten Bedacht zu nehmen. Falls die kostenfreie Nutzung der öffentlichen Fläche (bis 0,80 m Breite, wenn 2,0 m freigehalten werden) regelwidrig erfolgt, sind strafrechtliche Konsequenzen zu ziehen. Ebenfalls sind an der Fassade aufgehängte Elemente, wie z.B. Zigarettenautomaten, oder Postkästen, die die Gehsteigbreite einschränken, zu vermeiden bzw. im Sinne von sehbehinderten Personen abzusichern. Das Aufstellen von privaten Müllcontainern auf dem Gehsteig vor den Hauseingängen erleichtert zwar die Arbeit der städtischen Müllentsorgung, schränkt aber die Gehsteigbreiten erheblich ein. Es sind daher geeignete Flächen außerhalb der Gehsteige (z.B. nach Möglichkeit auf Privatgrund oder auf Parkstreifen, auf Aufweitungen und Nischen im Straßenraum usw.) für

das Aufstellen von privaten Müllcontainern zu definieren. Die Anbringung von Verkehrszeichen hat möglichst platzsparend, z.B. als Wandmontage, auf Gehsteigaufweitungen oder entsprechend der StVO möglichst nah am Fahrbahnrand, zu erfolgen. Auch bei dem Aufstellen von Verkehrsschildern bei Baustellen und bei Baustelleneinrichtungen ist auf die Bedürfnisse der Fußgänger:innen, insbesondere von mobilitäts- und seheingeschränkte Personen sowie von Kindern und älteren Personen, Rücksicht zu nehmen, da diese Personengruppen besonders sensibel auf Umleitungen und Umwege reagiert. Die barrierefreie Erschließung sowie eine verbleibende Gehsteigbreite von mindestens 2,0 m sind somit auch im Baustellenbereich zu gewährleisten. Auch gestalterische Elemente im öffentlichen Straßenraum wie z.B. Möblierung, Begrünung, Trinkbrunnen und andere Wasserelemente können für seheingeschränkte Personen ein Hindernis darstellen. Diese sind deswegen taktil und kontrastreich erfassbar auszuführen bzw. müssen taktil zu umgehen sein.

Abbildung 59: Beschilderung im Grünstreifen



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Hindernisse für Zu-Fuß-Gehende vom Gehsteig auf den Parkstreifen verlegen, an Fassaden aufgehängten Hindernissen vermeiden
- » Das Verstellen von Gehsteigen mit privaten Müllcontainern vermeiden. Ersatzflächen, wenn möglich auf Privatgrund vorsehen
- » Verkehrszeichen platzsparend nah am Fahrbahnrand platzieren
- » Baustellenbereiche behindertengerecht gestalten, Umwege für Fußgänger:innen vermeiden
- » Gestalterische Elemente im öffentlichen Straßenraum taktil und kontrastreich erfassbar auszuführen

8.8. Handlungsfeld Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

8.8.1. Straßenräume entsiegeln, begrünen und beschatten

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

● Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Im Grundsatzbeschluss „Klimaorientierte Stadtentwicklung“ setzt sich die Stadt Graz das Ziel, bis 2040 klimaneutral zu sein. Maßnahmen zur Entsiegelung, Begrünung und Beschattung von Straßenräumen tragen maßgeblich zu einer Reduzierung der Hitze in der Stadt bei – sowohl im öffentlichen Raum als auch in den angrenzenden Wohn- und Arbeitsräumen. Der Erhalt und die Schaffung von Grünflächen und Baumstandorten ist entscheidend für das Stadtklima und für den lokalen Wasserrückhalt. Es ist darauf zu achten, dass Bäume ausgewählt werden die ausreichend Schatten spenden und dem zunehmenden Hitzestress gewachsen sind. Einen großen Beitrag zur gesunden Entwicklung der Pflanzen leistet ein System nach dem Schwammstadt-Prinzip, welches Wasser aus Niederschlägen längerfristig speichert. Gemeinsam mit der Entsiegelung weiterer Straßenflächen, kann zudem bei Starkregenereignissen das Kanalsystem entlastet werden und das Regenwasser natürlich ins Grundwasser versickern. Eine Begrünung des öffentlichen Raums

und die Schaffung von attraktiven und klimafitten Straßen ist mit Hilfe von begrünten Haltestellen, Mikrofreiräumen, verbindende Grünstrukturen entlang von Wegen (Trittsteinfunktion zur Steigerung der Biodiversität) und Fassadenbegrünungen möglich. Geh- und Radwege sind, wenn möglich, durchgehend zu begrünen und zu beschatten. Bei der Entsiegelung von Flächen ist eine barrierefreie Fortbewegung und die Berollbarkeit der Gehbereiche zu gewährleisten. Als Planungsgrundlage für die Begrünung gilt das sich in Fertigstellung befindende „Planungs- und Leistungsbuch Grünraum“ der Stadt Graz. Neben der Begrünung können auch bauliche Maßnahmen wie z.B. Sonnensegel Schatten im Straßenraum spenden. Zusätzlich zur Klimawandelanpassung tragen diese Maßnahmen auch zu einer Erhöhung der Attraktivität des Straßenbilds bei. Die für die Bezirke Gries, Lend und Jakomini erstellte Potentialanalyse /22/ ist auf alle Bezirke auszuweiten.

Abbildung 60: Baumscheiben, Unesco Explanade



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 61: Mobile Begrünung Zinzendorfsgasse



Quelle: © Foto Fischer

Abbildung 62: Begrünung im öffentlichen Raum Zieglergasse



Quelle: Rosinak & Partner

Auf einen Blick:

- » „Schwammstadt-Prinzip“ bei der Baumpflanzung anwenden
- » Klimaresiliente Baumarten auswählen
- » ÖV-Haltestellen begrünen
- » Mikrofreiräume und verbindende Grünstrukturen entlang von Gehwegen schaffen
- » Beschattung entlang von Geh- und Radwegen anbieten
- » Das „Planungs- und Leistungsbuch Grünraum“ der Stadt Graz ist für Planungen anzuwenden

8.8.2. Trinkbrunnen und Wasserelemente errichten und erweitern

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

● Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Die Versorgung mit öffentlichen Trinkbrunnen, die barrierefrei zu erreichen sind, ist flächendeckend zu gewährleisten. Besonders wichtig sind Trinkbrunnen in dicht bebauten städtischen Räumen, die stark von Überhitzung betroffen sind. Auch Wasserhydranten können im Sommer zu Trinkbrunnen umfunktioniert und genutzt werden. Wasserelemente im öffentlichen Raum wie Springbrunnen, Wasserspiele, Sprühanlagen

usw. sorgen kleinräumig für kühle Luft und bieten Kindern Spiel und Spaß. Bei der Errichtung ist auf nachhaltige und saubere Systeme mit einem Wasserkreislauf und einem möglichst geringen Wasserverbrauch zu achten. Dabei sind Systeme zu wählen, bei denen Überwasser von Trinkbrunnen oder Wasserelementen zur Bewässerung von Grünflächen oder Baumstandorten genutzt werden kann. Stehende Gewässer sind aus Gründen der Hygiene zu vermeiden.

Abbildung 63: Wasserspiel, Feldkirch



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Flächendeckend Trinkbrunnen anbieten, die barrierefrei zu erreichen sind
- » Wasserelemente im öffentlichen Raum (z.B. Springbrunnen, Wasserspiele) anbieten, auf einen geringen Wasserverbrauch achten

8.8.3. Oberflächen hell und versickerungsfähig gestalten

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

● Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Helle Oberflächen reflektieren das Sonnenlicht stärker als dunkle Oberflächen (Albedo-Effekt). Je heller eine Fläche ist, desto höher ist ihr Rückstrahlvermögen. Dadurch wird weniger Wärme gespeichert und in der Folge weniger Wärme an die Umgebung abgegeben. Um diesen Kühleffekt zu erwirken, sind bei der Gestaltung öffentlicher Räume und Gehflächen möglichst durchgehend Materialien mit heller Oberfläche mit hohem Rückstrahlvermögen zu verwenden. Durch die

Anwendung von versickerungsfähigen Bodenbelägen wird das für das Klima wertvolle Regenwasser nicht in das Kanalnetz abgeleitet, sondern in den Untergrund aufgenommen. Die Verwendung von umweltfreundlichen, nachhaltigen Materialien für Gehwege und Straßenbeläge kann eine wichtige Rolle bei der Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks spielen.

Abbildung 64: Versickerungsfähige Gehwegoberfläche Augartenpark



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 65: Helle Oberflächen, Jochen-Rindt-Platz



Quelle: Stadt Graz

Das Wichtigste auf einen Blick:

- » Für Gehsteige, Gehwege und Plätze Materialien mit heller Oberfläche mit hohem Rückstrahlvermögen verwenden
- » Versickerungsfähige Bodenbeläge wählen

8.9. Handlungsfeld Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

8.9.1. Spielelemente, Verweil- und Sitzgelegenheiten zur Verfügung stellen

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

● Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Der öffentliche Raum hat viele Funktionen, neben der Fortbewegung dient er dem Aufenthalt und dem Spielen. Sitzmöglichkeiten müssen auf wichtige Fußgängerachsen und im Umfeld von Wohneinrichtungen für ältere Personen in einem Abstand von mindestens 200 bis 300 m zur Verfügung stehen. Gerade ältere und gebrechliche Menschen sind auf regelmäßige Möglichkeiten zum Ausruhen angewiesen. Bei der Wahl des Mobiliars und dessen Positionierung im öffentlichen Raum ist auf die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen zu achten. Konkrete Empfehlungen sind den Planungsgrundlagen für barrierefreie Sitzgelegenheiten der Stadt Graz zu entnehmen /21/. Für das Spielen im öffentlichen Raum braucht es ausreichend Platz und sichere Spielelemente. Diese können durch eine multifunktionale Gestaltung nicht nur den Bedürfnissen von Kindern genügen, sondern auch kurzes Ausrasten ermöglichen und so den Ansprüchen unterschiedlicher Altersgruppen gerecht werden. Dabei ist der Möblierungskatalog der Stadt Graz heranzuziehen. Zum Spielen können aber

auch einfache und kostengünstige Elemente, wie am Boden markierte Hüpfspiele, anregen. Gestalterische Elemente im öffentlichen Raum werden von den Kindern ebenfalls zum Spielen verwendet, wie z.B. farbige Pflastersteine zum Hüpfen, Poller zum Slalomlauf, Einfassungsmauern und -randsteine von Blumenbeeten zum Balancieren usw. Auf die Sicherheit der Kinder ist stets Bedacht zu nehmen. Kinder mit Behinderung sind ebenfalls zu berücksichtigen. Für sie sind eigene, auf ihre Behinderung abgestimmte Anreize zu schaffen. Sitzmöglichkeiten sind idealerweise zu beschatten, bei Haltestellen ist ebenfalls ein Witterungsschutz wichtig. Wie die sogenannten „Grätzloasen“ oder Parklets zeigen, können, dort wo keine baulichen Maßnahmen kurzfristig möglich sind, im öffentlichen Gut auch temporäre, konsumfreie Aufenthaltsräume entstehen, die auf private Initiativen beruhen. Unterstützung kann diese Maßnahme durch Förderungen finden. Spezielle Ruhezonen für Menschen mit sensorischen Überlastungen bieten Rückzugsorte in der Stadt.

Abbildung 66: Sitzbank mit Mülleimer, Waagner-Biro-Straße



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 67: Sitzelemente Zinzendorfasse



Quelle: © Foto Fischer

Auf einen Blick:

- » Sitzmöglichkeiten auf wichtige Fußgängerachsen und im Umfeld von Wohneinrichtungen für ältere Personen in einem Abstand von mindestens 200 m bis 300 m zur Verfügung stellen
- » Multifunktionale Möblierung zum Rasten und Spielen anbieten
- » Wegbegleitende Spielelemente wie Bodenmarkierungen, bunte Pflastersteine usw. anbieten
- » Bei der Positionierung auf die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen achten
- » Temporäre und kurzfristig umzusetzenden „Grätzloasen“ und Parklets fördern

8.9.2. Hygiene und Sauberkeit im öffentlichen Raum sicherstellen

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

● Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

WC-Anlagen und Möglichkeiten zur Abfallentsorgung müssen flächendeckend zur Verfügung stehen. Im innerstädtischen Bereich, an belebten öffentlichen Orten und in Parks und Freizeitanlagen ist ein größeres Angebot anzustreben. Ein Konzept für die Verortung von öffentlichen WC-Anlagen ist zu erarbeiten und das Angebot auf das gesamte Stadtgebiet auszuweiten. Ein flächendeckendes Angebot an barrierefreie WC-Anlagen (Benutzung mit Eurokey) ist bereitzustellen. Dort, wo der Bedarf besonders groß ist wie z.B. in der Nähe von Spielplätzen und in Parks, sind auch kindergerechte WC-Anlagen vorzusehen. Mistkübel sind sowohl

entlang von Gehsteigen und Gehwege als auch in Aufenthaltsbereichen anzubieten. Saisonal- oder veranstaltungsbedingte Spitzenzeiten sind durch temporäre Maßnahmen entsprechend abzudecken. Müllinseln sind auf Parkstreifen oder an geeigneten Stellen im öffentlichen Raum zu platzieren, so dass die Zu-Fuß-Gehenden nicht behindert werden. Dabei ist von einer Aufstellung in Grünflächen abzusehen. Dies ist sowohl bei bestehenden Müllinseln anzupassen als auch bei Neuplanungen zu berücksichtigen.

Abbildung 68: WC-Anlage ORF Park



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Konzept für die Verortung von öffentlichen WC-Anlagen erarbeiten und auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten
- » Flächendeckend barrierefreie WC-Anlagen (Benutzung mit Eurokey) und Abfallbehälter anbieten
- » Müllinsel auf dem Parkstreifen, oder an geeigneten Stellen im öffentlichen Raum (nicht auf Grünflächen) platzieren

8.9.3. Belebte Erdgeschoßzonen schaffen und Fassaden gestalten

Ziel

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein.

Handlungsfeld

Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

● Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Die Attraktivität eines Fußwegs hängt wesentlich davon ab, welche Objekte und Aktivitäten gesehen und erlebt werden können. Je abwechslungsreicher und attraktiver eine Umgebung ist, desto kürzer wird der Fußweg subjektiv wahrgenommen. Diese Abwechslung spielt sich zum Teil in den Erdgeschoßen ab, die im direkten Sichtfeld von Zu-Fuß-Gehenden liegen. Attraktiv sind dabei solche Erdgeschoßzonen, die vielfältige Nutzungen bieten, einen Einblick erlauben und zur Interaktion einladen. In Bebauungsplänen können die räumlichen Voraussetzungen für nutzungsoffene Erdgeschoße im Neubau geschaffen werden. Auf die Fassadengestaltung im Allgemeinen kann, z.B. durch die Vorschreibung von begrünten Fassaden, Einfluss genommen

werden. Im Bereich von Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen können Kinder in die Gestaltung der Fassaden und Feuermauern einbezogen werden (z.B. farbige Bemalung, Kunstprojekte und Installationen). Programme und Aktionen zur dauerhaften Leerstandsaktivierung oder als Quick-Win durch Pop-Up-Nutzungen sind eine Möglichkeit das Erdgeschoß zu beleben. Die Einbeziehung lokaler Künstler:innen und Kulturprojekte in die Gestaltung des öffentlichen Raums kann zur kulturellen Vielfalt und Attraktivität beitragen. Durch eine Aufwertung des öffentlichen Raums kann ein adäquates Vorfeld für belebte Erdgeschosszonen ermöglicht werden. Als wichtige Kooperationspartner:innen sind die Wirtschaft und private Bauträger einzubeziehen.

Abbildung 69: Fassadenbegrünung Merkur Versicherung, Conrad-von-Hötzendorf-Straße



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » Vielfältige Nutzungen in den Erdgeschosszonen anbieten
- » Fassaden attraktiv gestalten und begrünen
- » Künstler:innen bzw. im Bereich von Bildungseinrichtungen Kinder bei der Gestaltung von Fassaden und Feuermauern einbeziehen
- » Programme und Aktionen zur Leerstandsaktivierung umsetzen
- » Pop-Up-Nutzungen als Quick-Wins für die Belebung von Erdgeschosszonen nutzen
- » Wirtschaft und private Bauträger:innen als wichtige Kooperationspartner:innen einbeziehen

8.10. Handlungsfeld Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

8.10.1. Öffentlichkeits- und Informationsangebote an unterschiedliche Zielgruppen bereitstellen

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

- Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

Mobilitätsmanagement

Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Die Bereitstellung von ausreichenden und zielgerichteten Informationen an bestimmte Personengruppen schafft Sicherheit und Selbstbewusstsein beim Zu-Fuß-Gehen. Je nach Zielgruppe sind die Informationen in unterschiedlichen Formaten und über verschiedene Kanäle zu vermitteln – z.B. Kampagnen, Workshops, Mobilitätstrainings, Internet usw. Viele ältere Personen trauen sich nicht, an einer Lichtsignalanlage beim Grün-Blinken die Straße zu überqueren, weil sie nicht wissen, dass die Räumzeiten einen zusätzlichen Zeit-

puffer fürs Queren bieten. Ein Mobilitätstraining für Senior:innen oder für mobilitätseingeschränkten Personen kann Wege aufzeigen, wie mit subjektiv wahrgenommenen „Hindernissen“ umgegangen werden kann. Eine Kampagne für den in der StVO verankerten „unsichtbaren Schutzweg“ trägt für mehr Achtsamkeit und Toleranz im Straßenverkehr bei. Auch Kampagnen für mehr Rücksicht im Straßenverkehr unter allen Verkehrsteilnehmer:innen schärfen das Bewusstsein für ein besseres Miteinander.

Auf einen Blick:

- » Informationen zielgerichtet an bestimmten Personengruppen bereitstellen, geeignete Formate auswählen
- » Mobilitätstrainings für Senior:innen und für mobilitätseingeschränkten Personen anbieten
- » Kampagne für mehr Rücksicht im Straßenverkehr unter allen Verkehrsteilnehmer:innen umsetzen

8.10.2. Informationen zu Baustellen und neuen Projekten bereitstellen

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

- Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

Mobilitätsmanagement

Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Durch die laufende Erweiterung von Online-Inhalten und die rechtzeitige Bereitstellung von analogen Informationen (z.B. Flyer, Postwurf, Aushang) zu aktuellen Baustellen und barrierefreien Umleitungen kann die geeignete Route im Voraus geplant werden. Diese Informationen sind unabhängig von der Größe des Projektes bereitzustellen, da auch die geringste Intervention negative Folgen für die Zu-Fuß-Gehenden haben kann. Dies ist vor allem bei Personen wichtig, die nicht flexibel auf ungewohnte Situationen und Änderungen reagieren können. Darunter fallen z. B. Kinder sowie Personen mit einer Mobilitäts- oder Sinnesbehinderung.

Es ist auf eine barrierefreie Bereitstellung der Informationen zu achten. Ein Konzept mit einem standardisierten Ablauf ist für die Umleitung des Fußverkehrs bei Baustellen von den Baufirmen auszuarbeiten und im Zuge des Genehmigungsverfahrens der Behörde vorzulegen. Die Beschilderung ist so zu positionieren, dass Zu-Fuß-Gehende die Möglichkeit haben, eine sichere und barrierefreie alternative Route wählen können. Bei Baustellen in Schulumfeldern ist auf die Bedürfnisse von Kindern Rücksicht zu nehmen. Die Informationen sind rechtzeitig an die Schulen weiterzugeben, damit möglichst viele betroffene Schüler:innen erreicht werden können.

Auf einen Blick:

- » Informationen zu Baustellen und barrierefreien Umleitungen rechtzeitig online und/oder analog bereitstellen
- » Informationen barrierefrei und an bestimmte Personengruppen/Institutionen* bereitstellen
- » Von Baufirmen ist ein Konzept für die Umleitung des Fußverkehrs bei Baustellen auszuarbeiten und im Zuge des Genehmigungsverfahrens der Behörde vorzulegen

* z.B. Behindertenverbände, Senior:innen-Einrichtungen, Bildungseinrichtungen

8.10.3. Leitsystem auf Alltagswege und Freizeitwege ausweiten

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

- Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

Mobilitätsmanagement

Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

In Graz wird das Fußgänger:innen-Leitsystem in der Innenstadt sukzessive ausgebaut. Dies bietet vor allem Tourist:innen Orientierung in der Stadt. Eine Ausweitung des Leitsystems auf Alltagswege außerhalb der Innenstadt könnte dazu beitragen, dass Bewohner:innen anstatt mit dem Auto ihre Wege zu wichtigen Zielen in der Nachbarschaft zu Fuß erledigen. Eine Zeitangabe sowie Hinweise auf Durchwegungen, Abkürzungen, auf sichere oder begrünte und schattige Routen können Teil der bereitgestellten Informationen sein. Eine Evaluierung des bestehenden Leitsystems wird

empfohlen. An den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind Umgebungspläne mit einer Angabe der Entfernung in Minuten anzubringen. Die Elemente des Fußgänger:innen-Leitsystems sind im öffentlichen Raum so zu positionieren, dass sie nicht zu Hindernissen für mobilitäts- und seheingeschränkten Personen werden. Die Höhe ist so zu wählen, dass die Informationen auch für Personen im Rollstuhl und für Kinder zugänglich sind. Die Darstellung sollte möglichst einfach und auch für Menschen, die keine Pläne lesen können (u.a. Kinder), verständlich sein.

Abbildung 70: Bestehendes Fußleitsystem im Zentrum von Graz



Quelle: Rosinak & Partner

Auf einen Blick:

- » Bestehendes Fußgänger:innen-Leitsystem evaluieren
- » An den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs Umgebungspläne mit einer Angabe der Entfernung in Minuten anbringen
- » Die Elemente des Fußgänger:innen-Leitsystems im öffentlichen Raum so positionieren, dass keine Hindernisse für mobilitäts- und seheingeschränkten Personen entstehen

8.10.4. Zählstellen für den Fußverkehr errichten

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

- Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

Mobilitätsmanagement

Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Dauerzählstellen werden hauptsächlich für die Erhebung der Verkehrsstärken des Kfz- und des Radverkehrs eingesetzt. Die Errichtung von Dauerzählstellen für den Fußverkehr an strategisch ausgewählten

Standorten im Grazer Stadtgebiet soll den Stellenwert und die Bedeutung dieser Verkehrsart verdeutlichen und eine Grundlage für weiterführenden Planungen liefern.

Abbildung 71: Radzählstelle Wickenburggasse



Quelle: Stadt Graz

Auf einen Blick:

- » An strategisch ausgewählten Standorten im Grazer Stadtgebiet Dauerzählstellen für den Fußverkehr errichten
- » Daten für Planungen und Kampagnen nutzen

8.11. Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

8.11.1. Einführung von Pedibussen unterstützen

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

● Mobilitätsmanagement

Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Zu den verbreitetsten Mobilitätsmanagement-Maßnahmen im schulischen und elementarpädagogischen Bereich gehören Pedibus-Projekte. Die Kinder gehen in Gruppen zur Schule oder in den Kindergarten. Sie werden von einem eingeschulten Erwachsenen begleitet. Die Route und die „Haltestellen“ an denen Kinder in den Pedibus „einsteigen“ können, werden gemeinsam mit den Eltern geplant. Diese Maßnahme ermöglicht Kindern, sicher und aktiv in die Schule oder in den

Kindergarten zu kommen und bereitet sie auf eine selbstbestimmte Mobilität vor. Die Kinder nehmen ihre Umwelt bewusst wahr, leisten einen Beitrag für die tägliche Bewegung und stärken ihre sozialen Kontakte. Der Anstoß kann sowohl von engagierten Eltern (Elternverein) als auch von der Schule oder des Kinderbüros zu Beginn des Schuljahres erfolgen. Die Maßnahme soll von der Stadt Graz stärker beworben werden.

Das Wichtigste auf einen Blick:

- » Ein Umsetzungskonzept sowie ein Leitfaden für den Elternverein bzw. die Schule erstellen
- » Pedibus-Projekte an Schulen stärker bewerben und deren Umsetzung unterstützen

8.11.2. Flächendeckende Schulwegpläne zur Verfügung stellen und aktuell halten

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

● Mobilitätsmanagement

Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Die Schulwegpläne für Volksschulen geben in einem bestimmten Umkreis des Schulumfeldes Hinweise auf Gefahrenstellen im Straßenverkehr sowie sichere Alternativen. Die Schulwegpläne sind bei Neubau von Volksschulen zur Verfügung zu stellen und laufend aktuell zu halten. Änderungen in der verkehrlichen Situation sind rasch im Schulwegplan anzupassen. Die

Schulwegpläne sind durch die Schuldirektion an die Eltern der Kinder der ersten Klassen noch bei der Schulanmeldung zu kommunizieren. Falls der Schulwegplan angepasst wurde, ist er bei Schulbeginn den Eltern und Schüler:innen aller Schulstufen bekannt zu geben. Die Gefahrenstellen sind, wenn möglich durch geeignete bauliche oder gestalterische Maßnahmen zu entschärfen.

Auf einen Blick:

- » Schulwegpläne bei Neubau von Volksschulen erstellen
- » Schulwegpläne bei Änderung der verkehrlichen Situation anpassen
- » Regelmäßige Kommunikation der Schulwegpläne an Eltern und Schüler:innen
- » Entschärfung von Gefahrenstellen am Schulweg

8.11.3. Schulisches Mobilitätsmanagement fördern

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

● Mobilitätsmanagement

Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Das schulische Mobilitätsmanagement richtet sich an Eltern, Pädagog:innen und Schüler:innen gleichermaßen. Das Ziel ist es, die aktive Mobilität und die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf dem Schulweg zu fördern. Das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren haben einen positiven Einfluss auf die gesunde physische und geistige Entwicklung der Schüler:innen sowie auf ihre soziale Interaktionen. Sie stärken das Selbstbewusstsein von Kindern und Jugendlichen und helfen ihnen ein selbstbestimmtes Mobilitätsverhalten zu ent-

wickeln. Gleichzeitig soll der Kfz-Verkehr durch Eltern-taxis, welcher negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und auf die Umwelt mit sich bringen, reduziert werden. Die Stadt Graz hat seit dem Jahr 2010 einen Leitfaden für das schulische Mobilitätsmanagement, welcher jedes Jahr aktualisiert und mit neuen Aktionsprogrammen ergänzt wird. Der Leitfaden enthält aktuell ein breites Angebot an Maßnahmen und soll alle Interessierten unterstützen. Der Leitfaden soll von der Stadt Graz stärker beworben werden.

Auf einen Blick:

» Bewerbung des Leitfadens für schulisches Mobilitätsmanagement

8.11.4. Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

● Mobilitätsmanagement

Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Durch eine Reihe von Maßnahmen können Beschäftigte in Betrieben dazu bewogen werden, auf umweltfreundliche Mobilitätsformen, unter anderem aufs Zu-Fuß-Gehen, umzusteigen. Eine Verhaltensänderung kann z.B. durch die Bereitstellung von ÖV-Jobtickets oder durch ein Punktesystem erreicht werden, mit dem nachhaltiges Mobilitätsverhalten entsprechend honoriert wird. Die gesammelten Punkte können in Gut-

scheine z.B. in Kooperation mit der regionalen Wirtschaft eingelöst werden. Bestehende Maßnahmen sind zu evaluieren und bei Bedarf verstärkt zu bewerben. Die Stadt Graz hat im Jahr 2019 einen Leitfaden zum betrieblichen Mobilitätsmanagement erstellt, der unter anderem eine Reihe an möglichen Maßnahmen und Tipps für deren Umsetzung enthält. Als Vorzeigeprojekt wird die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Haus Graz empfohlen.

Auf einen Blick:

- » Bestehende Maßnahmen für betriebliches Mobilitätsmanagement evaluieren
- » Bewerben des Leitfadens für betriebliches Mobilitätsmanagement
- » Umsetzung des Leitfadens durch das Haus Graz als Vorzeigeprojekt

8.12. Handlungsfeld Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

8.12.1. Anreize für das Zu-Fuß-Gehen setzen

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

Mobilitätsmanagement

● Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Es können unterschiedliche niederschwellige Anreize abseits von baulichen und gestalterischen Maßnahmen für das Zu-Fuß-Gehen gesetzt werden. Die Vorteile für die eigene Gesundheit wirken sich auf das Mobilitätsverhalten aus und sind durch Werbekampagnen und Werbespots in den Vordergrund zu stellen. Die Anreize können auf einzelne Zielgruppen ausgerichtet sein (z.B. Senior:innen, Schüler:innen, Mitarbeiter:innen eines Betriebes usw.), wobei auf Kinder und Jugendliche ein besonderes Augenmerk zu setzen ist, da ihr Mobilitätsverhalten eine maßgebliche Auswirkung auf die Mobilität der Zukunft hat. Neben Mobilitätsmanagementmaßnahmen mit Anreizcharakter für einen eingeschränkten Nutzerkreis (siehe Punktesystem im Kapitel

8.11.4), gibt es gute Beispiele für Anreizsysteme, die sich an ein breites Publikum richten. Die Entwicklung und den Einsatz von Apps oder Webseiten, die Informationen über Fußgängerwege, interessante Orte und aktuelle Ereignisse bereitstellen, kann das Erlebnis des Zu-Fuß-Gehens verbessern. Als gutes Beispiel kann die App www.wienzufuss.at/app/ angeführt werden. Dabei können täglich Schritte gesammelt werden und es kann an einem Ranking im Wohn- oder Arbeitsbezirk bzw. in der ganzen Stadt teilgenommen werden. Zudem gibt es regelmäßig extra Challenges zu verschiedenen Themen. Die gesammelten Schritte können als Geschenke bei regionalen Kooperationspartnern eingelöst werden.

Auf einen Blick:

- » Gesundheitliche Vorteile des Zu-Fuß-Gehens bewerben
- » Anreize speziell für Kinder und Jugendliche setzen, um deren zukünftiges Mobilitätsverhalten aktiv zu beeinflussen
- » Digitale Anwendung mit Anreizen für das Zu-Fuß-Gehen implementieren

8.12.2. Kultur des Zu-Fuß-Gehens etablieren und gegenseitiges Verständnis fördern

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

Mobilitätsmanagement

● Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Durch Events wie Themenspaziergänge im Grätzel oder andere Aktionen im öffentlichen Raum können Stadtteile auch von langjährigen Bewohner:innen neu entdeckt werden. Die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens als eine Fortbewegungsart, bei der Details der Umgebung erkannt werden, die bei einer schnellen Fortbewegung unentdeckt bleiben, kommen zum Vorschein. Zu einer Kultur des gegenseitigen Verständnisses zwischen den

unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer:innen gehören auch Aufklärungskampagnen über die Wahrnehmungen und die Gefahren, die das eigene Verkehrsverhalten zu Folge haben kann. Zudem soll die StVO und generelle Verhaltensregeln unter die Bevölkerung gebracht werden. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf vulnerable Gruppen zu legen

Auf einen Blick:

- » Veranstaltungen (z.B. Themenspaziergänge) umsetzen
- » Kampagne für gegenseitiges Verständnis im Verkehr durchführen
- » Über die StVO und generelle Verhaltensregeln aufklären

8.12.3. **Bewusstsein bei der Wirtschaft für Fußgänger:innen und Radfahrende als „wertvolle Kunden“ schaffen**

Ziel

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

Handlungsfeld

Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen

Mobilitätsmanagement

● Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Raum- und Siedlungsentwicklung

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Es herrscht immer noch die Meinung vor, dass eine Fußgängerzone und wenige oder keine Pkw-Stellplätze die lokale Wirtschaft zerstören. Mittlerweile gibt es ausreichend Beispiele, die das Gegenteil beweisen – verkehrsberuhigte Umfelder und attraktive Straßenräume wirken sich positiv auf die Gästezahlen in Gastronomiebetrieben aus. Die Dichte an potenziellen Kund:innen ist nirgendwo größer als in einer Fußgängerzone.

Durch Informationsveranstaltungen und Kampagnen, bei denen die Best-Practice-Projekte und die wissenschaftlichen Studien zum Thema vorgestellt werden, kann ein besseres Verständnis und mehr Akzeptanz bei den Wirtschaftstreibenden und bei der Bevölkerung erreicht werden. Es wird empfohlen, eine Studie ausarbeiten zu lassen, in der die lokalen Gegebenheiten bestmöglich berücksichtigt werden können.

Auf einen Blick:

- » Informationsveranstaltung und Kampagnen zu Fußgänger:innen und Radfahrende als „wertvolle Kunden“ durchführen
- » Studie zu wirtschaftlichen Aspekten von Fuß- und Radverkehr erstellen

9. Kriterienkatalog für die Priorisierung von Infrastrukturprojekten

Für die Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen wurde ein Bewertungsverfahren ausgearbeitet. Es enthält Kriterien betreffend die Sicherheit, den Gehkomforts, die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums, die Lage sowie der Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit und bietet einen Handlungsrahmen für die Priorisierung von zukünftigen Infrastrukturprojekten.

Die Kriterien für die Priorisierung sind in die Kategorien "Art des Projektes", "Lage des Projekts" und "Wirksamkeit/Wirtschaftlichkeit" gegliedert. Je nach Kriterium werden 1 bis 3 Punkte vergeben. Die Punkte der zutreffenden Kriterien werden anschließend addiert, wobei für die Lage am Hauptfußwegenetz bzw. am Ergänzungsfußwegenetz nur einmal Punkte vergeben werden können. Anhand der Gesamtpunkteanzahl kann die Wichtigkeit und Dringlichkeit unterschiedlicher Projekte miteinander verglichen und die zeitliche Umsetzung gereiht werden.

Die Priorisierung nach dem Punktesystem ist nicht auf alle im Masterplan Gehen enthaltenen Maßnahmen anzuwenden. Sie dient eher dazu, geplante Projekte miteinander zu vergleichen und das verfügbare Budget jenen Projekten zuzuschreiben, die gemäß der Priorisierung die höchste Punktzahl erreichen.

Abbildung 72: Kriterien für die Priorisierung von Infrastrukturprojekten

	Sehr hohe Priorität	Hohe Priorität	Mäßige Priorität
Art des Projektes			
Projekte zur Sanierung von Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen	3	-	-
Projekte zur Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit	3	-	-
Projekte zum Lückenschluss von wichtigen Verbindungen im Grazer Fußwegenetz	-	2	-
Projekte zur Verbesserung des Gehkomforts	-	2	-
Projekte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität	-	-	1
Lage des Projektes			
Projekte in Umfeldern mit hoher Frequenz vulnerabler Personen ⁷	3	-	-
Projekte auf dem Hauptfußwegenetz	3	-	-
Projekte auf dem Ergänzungsfußwegenetz	-	2	-
Projekte im Umfeld von Bushaltestellen ⁸	-	2	-
Wirksamkeit / Wirtschaftlichkeit			
Projekte in dicht besiedelten Gebieten, die eine hohe Wirksamkeit aufgrund des zu erwartenden Fußgängerpotenzials aufweisen	-	2	-
Projekte, die Synergien mit anderen Projekten aufweisen, die kurzfristig umgesetzt werden sollen ⁹	-	2	-
Projekte mit gesicherter Grundstückverfügbarkeit	-	-	1

⁷ Volksschulen, Kinderspielplätze, Bezirkssportplätze, Jugendzentren, Altersheime und Wohneinrichtungen für das betreute Wohnen sowie Haltestellen des Schienenverkehrs

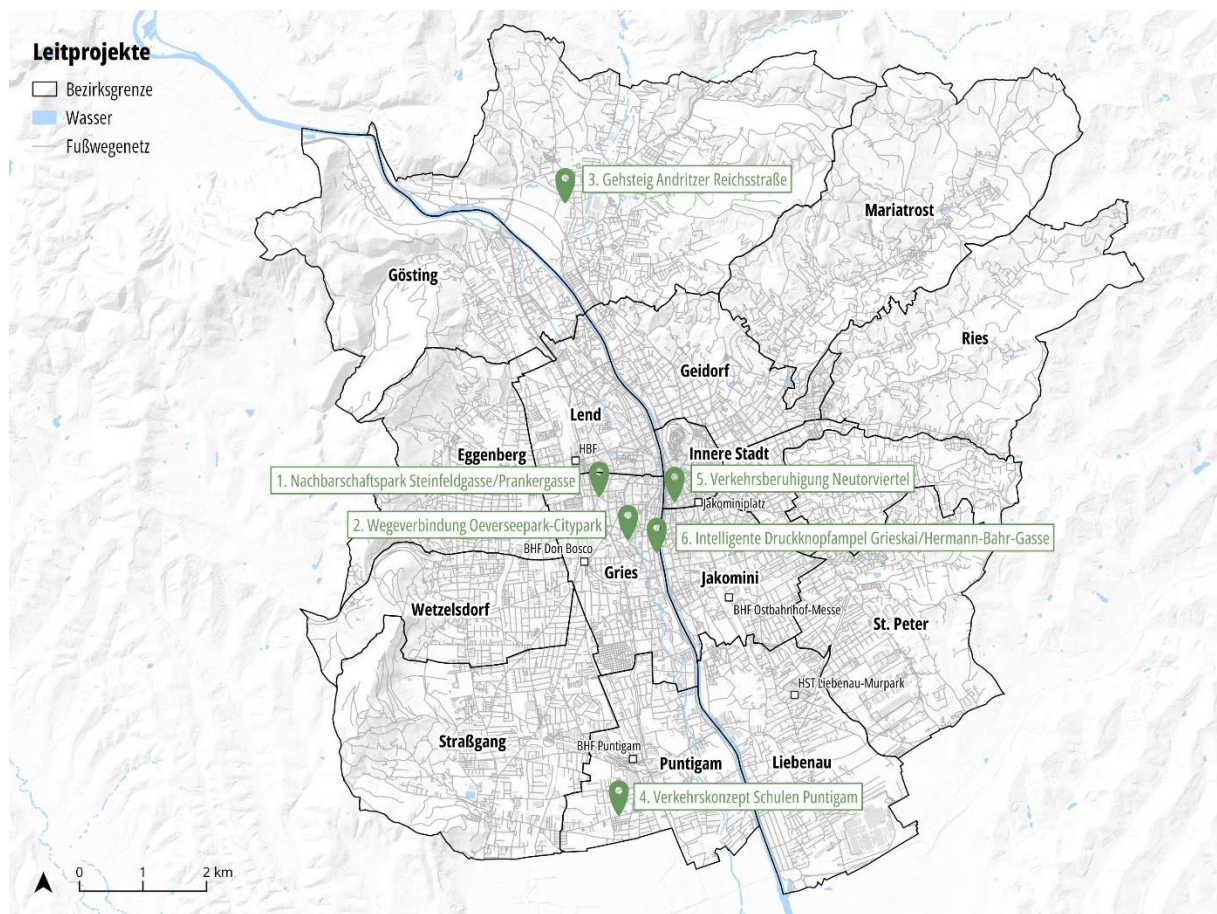
⁸ Umkreis von 300 m

⁹ z.B. Straßensanierung, Radverkehrsprojekte, Stadtentwicklung und Flächenwidmung usw.

10. Auswahl von Leitprojekten

Im Rahmen des Masterplan Gehen werden acht Leitprojekte ausgewählt, bei denen bereits zum Teil konkrete Planungen vorhanden sind, sodass diese Projekte innerhalb von drei Jahren umgesetzt werden könnten. Die Leitprojekte beinhalten bauliche und verkehrsorganisatorische als auch bewusstseinsbildende Maßnahmen. Die baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind räumlich in den Grazer Bezirken verteilt (vgl. Abbildung 73), die bewusstseinsbildenden Maßnahmen sollen generell die Grazer Bevölkerung bzw. gezielt bestimmte Personengruppen im gesamten Grazer Stadtgebiet ansprechen.

Abbildung 73: Lage der baulichen und verkehrsorganisatorischen Leitprojekte im Grazer Stadtgebiet



Quelle: Stadt Graz, GIP, BEV

Für jedes Leitprojekt wird ein Steckbrief erstellt, in welchem Informationen über die Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen angeführt sind, die das Leitprojekt bedient. Außerdem sind die für die Abstimmung und Umsetzung relevanten Akteur:innen sowie eine grobe Abschätzung des Kostenrahmens enthalten. Dabei gilt für die Angabe der Kosten folgender Rahmen:

€€€ bis 100.000

€€€ 100.000 bis 500.000 €

€€€ mehr als 500.000 €

10.1. Nachbarschaftspark Steinfeldgasse / Prankergasse

Leitprojekt 1

Ziele

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein

Handlungsfelder

Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahme

Ausreichende Gehsteigbreiten herstellen

Straßenräume entsiegeln, begrünen und beschatten

Spielelemente, Verweil- und Sitzgelegenheiten zur Verfügung stellen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahme

Akteur:innen

Stadt Graz

Wohnen Graz

Kosten

€€€

Die Steinfeldgasse und die Prankergasse sind stark durch die historisch gewachsene städtebauliche Struktur geprägt, mit eingeschossigen Altbauten neben vierstöckigen Neubauten. Der schmale Straßenquerschnitt wird immer wieder durch Gebäude, die nicht in der Bauflucht liegen, zusätzlich verengt. Entsprechend gering sind die Gehsteigbreiten, insbesondere zwischen der Prankergasse 38 und 53. Die Straßen sind in beide Richtungen befahrbar. Teilweise befinden sich Längsparkplätze auf beiden Straßenseiten. Im Kreuzungsbereich der Steinfeldgasse mit der Prankergasse weitet sich der öffentliche Raum platzartig auf. Eine prominente Stellung nimmt das Gebäude Steinfeldgasse 2 ein. Es beherbergt ein Nachbarschaftscafé und Gemeindewohnungen. Vor dem Gebäude befinden sich private Pkw-Stellplätze auf Flächen der Stadt Graz und der einzige Baum in der näheren Umgebung.

Es gibt Überlegungen, dass an der Kreuzung Steinfeldgasse/Prankergasse künftig eine kleine grüne Oase in Form eines Nachbarschaftsparks entstehen könnte. Die dafür notwendigen Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Graz bzw. der Wohnen Graz. Um bis zu sechs neuen Bäumen pflanzen zu können, müssen die Parkplätze am Vorplatz und teilweise auch im Straßenbereich entfernt werden. Zusätzlich sollen Pflanzbeete angelegt und Sitzgelegenheiten errichtet werden. Die Neugestaltung des Kreuzungsplateaus ermöglicht eine Verbreiterung der Gehsteige auf der östlichen Seite des Platzes. Für den Straßenverkehr entstehen dadurch punktuelle Einengungen, die in Verbindung mit einer Ausweitung des Kleinpflasters zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Abbildung 74: Lageskizze Leitprojekt 1 – Nachbarschaftspark Steinfeldgasse / Prankergasse



- Straße
- Ergänzungsfußwegenetz
- Planung
- Bestehender Baum
- Neuer Baum
- Gebäude

Quelle: Eigene Abbildung auf Basis von Stadt Graz, GIP, BEV

10.2. Wegeverbindung Oeverseepark-Citypark

Leitprojekt 2

Ziele

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein

Handlungsfelder

Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahme

Lücken im Fußwegenetz schließen

Straßenräume entsiegeln, begrünen und beschatten

Spielelemente, Verweil- und Sitzgelegenheiten zur Verfügung stellen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahme

Raum- und Siedlungsentwicklung

Akteur:innen

Stadt Graz

Ältere Mühlenconsortium

Kosten

€€€

Der Oeverseepark ist einer der wenigen größeren und öffentlich zugänglichen Grünanlagen in Gries und entsprechend wichtig ist diese für die Naherholung im Bezirk. Die im Süden verlaufende Verbindung von Dorothee-Sölle-Weg bis Lissagasse ist eine wichtige Ost-West-Achse für den Fuß- und Radverkehr. In unmittelbarer Umgebung liegt auch die Albert-Schweitzer-Klinik, welche auch über eine eigene Einrichtung für betreutes Wohnen verfügt. In südlicher Richtung befinden sich, neben einigen Wohnhäusern, wichtige Einrichtungen für den täglichen Bedarf wie Lebensmittelmärkte, eine Apotheke, die Post und das Einkaufszentrum „Citypark“. Eine direkte Verbindung zwischen diesen Orten entlang des Mühlgangs fehlt derzeit.

Ein Fußweg auf der östlichen Seite des Mühlgangs soll von der Brücke am Dorothee-Sölle-Weg bis zur Brücke Köstenbaumgasse hergestellt werden. Dadurch wird eine wichtige Lücke im Ergänzungsfußwegenetz geschlossen. Diese direkte Verbindung halbiert die Strecke zwischen zwei Brücken von ca. 460 auf ca. 230 Meter. Zum Mühlgang hin ist ein Grünstreifen mit Pflanzungen und Sitzmöglichkeiten geplant, der zum Aufenthalt und zur Erholung dient. Die dafür notwendigen Flächen befinden sich im öffentlichen Gut. Für die Errichtung muss jedoch die Uferböschung von der Stadt Graz in Abstimmung mit dem „Ältere Mühlenconsortium“ saniert werden. Außerdem muss die Engstelle bei der Brücke Köstenbaumgasse aufgeweitet werden. Der Weg schließt an die Brückengasse an und setzt sich mit dem bestehenden Geh- und Radweg entlang des Mühlgangs weiter südlich fort. Ob der neu zu errichtende Weg von Dorothee-Sölle-Weg bis Köstenbaumgasse auch für Radfahrende genutzt werden darf, ist im Rahmen der Detailplanung anhand der tatsächlich verfügbaren Breite zu klären.

Abbildung 75: Lageskizze Leitprojekt 2 – Wegeverbindung Oeverseepark-Citypark



- | | |
|-------------------------|-----------|
| — Straße | ■ Gebäude |
| — Fußweg | ■ Wasser |
| ■ Ergänzungsfußwegenetz | ■ Park |
| ■ Planung | |

Quelle: Eigene Abbildung auf Basis von Stadt Graz, GIP, BEV

10.3. Gehsteig Andritzer Reichsstraße

Leitprojekt 3

Ziele

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen

Handlungsfelder

Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Maßnahme

Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs verbessern

Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Fortbewegung im Längsverkehr anbieten

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahme

Akteur:innen

Stadt Graz

Kosten

€€

An der Andritzer Reichsstraße, im Abschnitt zwischen der Hoffeldstraße und der Sankt-Gotthard-Straße, wurden in den letzten Jahren auf der Nordseite mehrere Wohnbauten errichtet. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden sich das Golfzentrum Andritz, der Heimgartenverein Dennig und der Sportverein SV Andritz. Die Straße verfügt derzeit über keine adäquate Infrastruktur für Zu-Fuß-Gehende, dadurch können auch die ÖV-Haltestellen nicht erreicht werden. Auf der Nordseite ist der Gehsteig auf einem längeren Abschnitt zwischen Andritzer Reichsstraße 102 und 108 unterbrochen. Auf der Südseite befindet sich lediglich ein befestigtes Bankett.

Im Jahr 2024 ist eine Sanierung der Fahrbahn von der Andritzer Reichsstraße 132 bis zur Hoffeldstraße geplant. Im Zuge dessen soll ein Gehsteig auf der nördlichen Seite miterrichtet werden. Damit kann eine durchgängige und sichere fußläufige Erschließung für die Bewohner:innen erreicht werden. Zudem wird die Erreichbarkeit der Bushaltestelle Villa Sonnenblick und der Bushaltestelle St. Gotthard sowie des Andritzer Zentrums für die Anwohner:innen verbessert. Die erforderlichen Flächen für den Gehsteig sind bereits gesichert, eine Gehsteigbreite von 2,0 m ist möglich.

Abbildung 76: Lageskizze Leitprojekt 3 – Gehsteig Andritzer Reichsstraße



- Straße
- Gebäude
- Ergänzungsfußwegenetz
- Wasser
- Planung
- Park
- Ⓜ Bushaltestelle

Quelle: Eigene Abbildung auf Basis von Stadt Graz, GIP, BEV

10.4. Verkehrskonzept Schulen Puntigam

Leitprojekt 4

Ziele

- Graz ist eine Stadt der kurzen Wege
- Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein
- Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen

Handlungsfelder

- Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz
- Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr
- Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Maßnahme

- Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs verbessern
- Verkehrsberuhigung umsetzen
- Straßenräume entsiegeln, begrünen und beschatten

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahme

Akteur:innen

Stadt Graz Schulen Pfarre Hl. Leopold Grundstückseigentümer Parkplatz

Kosten

€€

In der Nippelgasse befindet sich ein zentraler Standort für Bildung und Kinderbetreuung im Bezirk Puntigam mit einer Kindergruppe, einem Kindergarten, einer Volksschule, einer Mittelschule sowie einem öffentlichen Spielplatz. Die Volksschule Puntigam wurde in den letzten Jahren um- und ausgebaut, ein Ausbau der Mittelschule folgt in Kürze. Unmittelbar an der Einmündung in die Gradnerstraße befindet sich die Pfarre Hl. Leopold. Die Nippelgasse stellt in Richtung Piccardigasse eine Verbindung in das nördlich gelegene Siedlungsgebiet her. Die Gasse ist auf Tempo 30 beschränkt. Einen Gehsteig gibt es jedoch nur bei der Volksschule/Mittelschule auf der östlichen Seite. Ein „Halte- und Parkverbot“ bzw. ein „Parkverbot“ an Schultagen ist ebenfalls nur in diesem kurzen Abschnitt verordnet. In der Gradnerstraße ist Tempo 50 erlaubt – hier liegt auch die Bushaltestelle „Schule Puntigam“ sowie eine wichtige Geh- und Radwegachse.

Durch den morgendlichen Elternbringverkehr gestaltet sich der Schulweg für Kinder, die zu Fuß, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Rad kommen, als unsicher. Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zum Ausbau der Schulen wurde bereits ein Verkehrskonzept erstellt, das jedoch noch nicht umgesetzt wurde. Die aktualisierte Planung sieht vor, die Nippelgasse zwischen der Volksschule/Mittelschule und dem/der Kindergarten/Kindergruppe für den motorisierten Individualverkehr zu sperren. Dazu soll eine Fußgängerzone, ausgenommen Radfahrer:innen, verordnet werden. Der übrige Abschnitt zur Gradnerstraße kann als Schulstraße ausgeführt werden, damit eine Zufahrt zur Pfarre weiterhin möglich ist. Eine alternative Parkmöglichkeit für den Kindergarten/die Kindergruppe könnte westlich der Pfarre an der Gradnerstraße geschaffen werden. Hierzu muss jedoch das Einvernehmen mit den Grundeigentümer:innen hergestellt werden. Ein Weg nördlich der Pfarre soll einen direkten Zugang zu den Kinderbetreuungseinrichtungen ermöglichen. Für die Schulen besteht bereits jetzt eine Vereinbarung mit dem östlich gelegenen Billa-Markt, dessen Parkplatz als Elternhaltestelle genutzt werden darf.

Abbildung 77: Lageskizze Leitprojekt 4 – Verkehrskonzept Schulen Puntigam



- | | |
|-------------------------|--------------|
| — Straße | ■ Gebäude |
| — Hauptfußwegenetz | ■ Grünfläche |
| — Ergänzungsfußwegenetz | |
| ■ Planung | |
| Ⓜ Bushaltestelle | |

Quelle: Eigene Abbildung auf Basis von Stadt Graz, GIP, BEV

10.5. Verkehrsberuhigung Neutorviertel

Leitprojekt 5

Ziele

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein

Handlungsfelder

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung

Ausreichende Gehsteigbreiten herstellen

Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums

Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Maßnahme

Verkehrsberuhigung umsetzen

Fußgänger- und Begegnungszonen sowie Wohnstraßen ausweiten

Straßenräume entsiegeln, begrünen und beschatten

Spielelemente, Verweil- und Sitzgelegenheiten zur Verfügung stellen

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahme

Akteur:innen

Stadt Graz

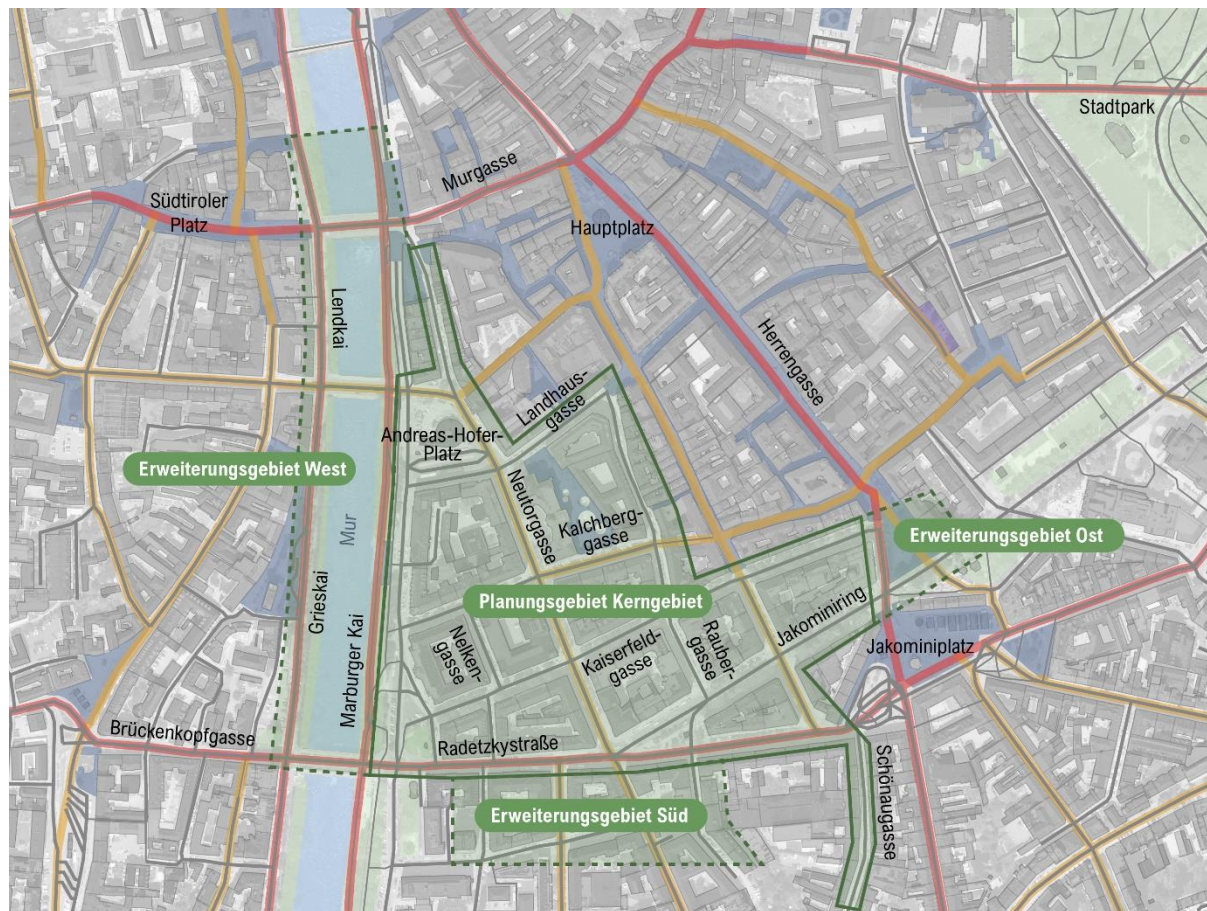
Kosten

je nach Umfang und Art der Maßnahmen

Das Neutorviertel im Zentrum von Graz beheimatet viele wichtige Institutionen aus Kultur, Verwaltung und Wirtschaft. Die Erdgeschoße sind durch Geschäfte und Restaurants belebt, darüber befinden sich zumeist Büros oder Wohnungen. Der öffentliche Straßenraum verfügt zum Teil über wertvolle Baumbestände, z.B. in der Kaiserfeldgasse. Andere Straßen hingegen, z.B. die Nelkengasse, sind gänzlich ohne Grüngestaltung. Ein Großteil des Straßenraums ist dem Kfz-Verkehr vorbehalten. Parkplätze in Schräg- und Längsordnung engen die bereits schmalen Gehsteige zusätzlich ein. Auch Fahrräder blockieren die Wege, da nicht genügend Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. An den Kreuzungen sind die Gehsteige oftmals nicht baulich, sondern nur mittels Bodenmarkierung vorgezogen. Die Kreuzung Neutorgasse / Marburger Kai ist eine Gefahrenstelle für den Fußverkehr.

Der öffentliche Raum im östlich gelegenen Teil der Innenstadt ist bereits attraktiv gestaltet und räumt den Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden Priorität ein. Der Begleitraum entlang der Mur wurde in den letzten Jahren aufgewertet. Mit der Innenstadtentlastungsstrecke ergibt sich die Chance, die Verkehrsführung im Viertel neu zu denken und dadurch die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die aktive Mobilität zu fördern. Dazu soll in einem ersten Schritt ein Konzept für die Verkehrsführung und für den Parkraum erstellt werden. Anhand eines Verkehrsmodells sollen die Auswirkungen dieses Konzepts abgeschätzt werden. Anschließend werden die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen hinsichtlich einer straßenbautechnischen Umsetzung geprüft. Eine Begleitung aus freiraumplanerischer, naturschutzfachlicher und stadtökologischer Perspektive soll erfolgen.

Abbildung 78: Lageskizze Leitprojekt 5 – Verkehrsberuhigung Neutorviertel



- | | |
|-------------------------|--------------|
| — Straße | ■ Gebäude |
| — Fußweg | ■ Wasser |
| ■ Fußgängerzone/Platz | ■ Grünfläche |
| ■ Begegnungszone | |
| ■ Hauptfußwegenetz | |
| ■ Ergänzungsfußwegenetz | |
| ■ Planung | |

Quelle: Eigene Abbildung auf Basis von Stadt Graz, GIP, BEV, OSM

10.6. Intelligente Druckknopfampel Grieskai / Hermann-Bahr-Gasse

Leitprojekt 6

Ziele

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen

Handlungsfelder

Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr

Maßnahme

Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur sicheren Querung anbieten

Kurze Wartezeiten und ausreichende Grünzeiten für Fußgänger:innen bei Lichtsignalanlagen etablieren

Maßnahmenkategorie

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahme

Akteur:innen

Stadt Graz

Kosten

€€€

Die Hermann-Bahr-Gasse und in deren Verlängerung der Augartensteg sind wichtige Verbindungen für die Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden aus dem Bezirk Gries in Richtung Augartenpark und stellen somit eine Achse zum Naherholungsgebiet dar. Der Grieskai hat als stark befahrene Hauptverkehrsstraße eine Barrierewirkung entlang dieser Verbindung. Durch die Entwicklung von Wohnprojekten in den letzten Jahren sind im Umfeld viele neue Wohnungen entstanden. Die Querungsstelle mit Druckknopfampel an der Kreuzung Grieskai / Hermann-Bahr-Gasse wird intensiv genutzt, u.a. von Familien mit Kindern, die zum Augartenspielplatz gehen. Problematisch für den Gehkomfort und für die Verkehrssicherheit sind die langen Wartezeiten an der Ampel.

Die Druckknopfampel wird mit einem intelligenten Kamerasystem ausgestattet. Dieses erkennt herannahende Fußgänger:innen und schaltet rechtzeitig, bevor sich jemand aktiv anmelden muss. Als Zusatzfunktion kann ein Fußgängerpulk erkannt und somit die Grünzeit zum Queren verlängert werden, bis der Pulk die Straße überquert hat. Zusätzlich kann die Freigabezeit verlängert werden, wenn sich weitere Zu-Fuß-Gehende annähern. Somit verringert sich die Wartezeit für Fußgänger:innen und die Qualität der Querung wird gesteigert.

Abbildung 79: Lageskizze Leitprojekt 6 – Intelligente Druckknopfampel Grieskai / Hermann-Bahr-Gasse



- | | |
|-------------------------|--------------|
| — Straße | ■ Gebäude |
| — Fußweg | ■ Grünfläche |
| ■ Hauptfußwegenetz | ■ Wasser |
| ■ Ergänzungsfußwegenetz | |
| ● Planung | |

Quelle: Eigene Abbildung auf Basis von Stadt Graz, GIP, BEV, OSM

10.7. Unterstützung der Schulen/Elternvereine zur Einführung von Pedibussen bei städtischen Volksschulen

Leitprojekt 6

Ziele

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV

Handlungsfelder

Mobilitätsmanagement

Maßnahme

Einführung von Pedibussen unterstützen

Maßnahmenkategorie

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Akteur:innen

Stadt Graz

Volksschulen

Elternvereine

Kosten

€€€

Der Kfz-Verkehr durch Eltern und Erziehungsberechtigte, welche Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, führt vor vielen Schulen in Graz zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen. Darunter leidet vor allem die Verkehrssicherheit jener Kinder, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr zur Schule kommen.

Durch eine Reihe von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen /23/ kann der Eltern-Kfz-Verkehr reduziert und die Verkehrssicherheit im Schulumfeld gesteigert werden. Eine dieser Maßnahmen ist die Einrichtung von Pedibussen. Die Kinder lernen in einer Gehgemeinschaft, die zeitlich befristet von Erwachsenen begleitet wird (z.B. Eltern, Senior:innen, Schulweglots:innen), wie sie ihren Schulweg aktiv, sicher und selbstständig zurücklegen können. Die Route, der Fahrplan, der Einschulungstermin für die Begleitpersonen und die Positionierung der Haltestellen wird unter den beteiligten Akteur:innen Eltern, Stadt / Gemeinde und Polizei abgestimmt /23/,/24/. Die Stadt Graz hat sich als Ziel gesetzt, die Einführung von Pedibussen zu unterstützen und somit mehr Bewegung im Alltag und eine gesunde Entwicklung der Schülerinnen und Schüler zu fördern. Auf Basis der Klimaktiv-Empfehlungen /23//25/ sollen ein Umsetzungskonzept sowie ein Leitfaden für den Elternverein bzw. die Schule erstellt werden.

10.8. Kampagne zur Motivation des Zu-Fuß-Gehens

Leitprojekt 7

Ziele

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV

Handlungsfelder

Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Maßnahme

Anreize für das Zu-Fuß-Gehen setzen

Kultur des Zu-Fuß-Gehens etablieren und gegenseitiges Verständnis fördern

Maßnahmenkategorie

Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Akteur:innen

Stadt Graz

Kosten

€€€

Die Stadt Graz plant eine Kampagne, die zum Zu-Fuß-Gehen motivieren soll und die gesundheitlichen und klimarelevanten Aspekte in Vordergrund stellt. In einem ersten Schritt soll ein Konzept erarbeitet werden, das die Inhalte und den Umfang der Kampagne sowie deren Umsetzung konkretisiert. Mögliche Schwerpunkte können Werbung, Nudging-Games, Geh- und Nachbarschaftsfeste oder andere bewusstseinsbildende Maßnahmen und Aktionen sein. Durch die Kampagne kann gezielt auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Altersgruppen eingegangen werden.

11. Zusammenfassung und Ausblick

Die Stadt Graz entwickelt mit dem Masterplan Gehen eine Strategie, deren Umsetzung das Zu-Fuß-Gehen in der Stadt attraktiver, komfortabler und sicherer macht. Künftig soll dadurch der Anteil der Fußgänger:innen und der Fußwege kontinuierlich weiter steigen. Gemeinsam mit dem Radfahren und dem öffentlichen Verkehr tragen Fußgänger:innen zu einer klimafreundlichen Mobilität bei. Der Masterplan Gehen ist zudem eine Voraussetzung für die bundesweite, finanzielle Förderung von Fußverkehrsmaßnahmen im Rahmen der Förderschiene klimaaktiv mobil. Dabei werden unter anderem Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit baulichen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen, Kosten für Maßnahmen in der Raum- und Siedlungsplanung sowie immaterielle Leistungen, die in Zusammenhang mit den Investitions- und Betriebskosten stehen (z.B. externe Planungskosten, Mobilitätshebungen, Digitalisierungsarbeiten usw.) gefördert.

Die Methodik und die Bearbeitungsschritte des Masterplan Gehen orientieren sich am Handbuch zur Erstellung eines Örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplan Gehen /1/ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). In einem ersten Schritt wird der Bestand analysiert. Die Grundlagen für die Analyse sind bestehende Konzepte und Strategien des Bundes, des Landes und vor allem der Stadt, Mobilitätskennzahlen, Daten zur Bevölkerungsdichte und -struktur, Points of Interest (POI), Daten zur bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur, Unfallstatistiken und weitere relevante GIS-Daten.⁴

In dem vorliegenden Masterplan stehen vor allem die schützenswertesten Personen unserer Gesellschaft im Vordergrund. Es wird somit ein Fokus auf Orte mit hoher Frequenz vulnerabler Personen, also Kindern, Senior:innen und geheingeschränkte Personen, gelegt – Volksschulen, Kinderspielplätze, Bezirkssportplätze, Jugendzentren, Altersheime und Wohneinrichtungen für das betreute Wohnen sowie Haltestellen des Schienenverkehrs. Dabei werden die Umfelder dieser Einrichtungen in einer Gehdistanz von fünf Minuten genauer betrachtet¹⁰ und das Angebot und die Qualität der Gehsteige und Gehwege, die Unfallhäufungspunkte sowie die Gefahrenstellen gemäß den Schulwegplänen untersucht (vgl. Anhang 1 bis Anhang 5). Die Orte mit besonderer Aufmerksamkeit sind im gesamten Stadtgebiet gleichwertig zu behandeln.

Im Zuge der Erstellung des Masterplans Gehen fand ein Beteiligungsprozess mit relevanten Akteur:innen statt. In drei Workshops haben sich Expert:innen der Grazer Stadtverwaltung, von zahlreichen Stakeholdern (Interessensvertreter:innen, Initiativen, Wissenschaft, Wirtschaft, Tourismus, öffentliche Verwaltung und Unternehmen) sowie von der Stadt- und Bezirkspolitik beteiligt. Um die Synergien zwischen dem Masterplan Gehen und dem parallel zu erstellenden Mobilitätsplan 2040 nutzen zu können, fand der Stakeholder-Workshop als gemeinsame Veranstaltung statt. Im Beteiligungsprozess wurden die vorgeschlagenen Ziele des Masterplans abgestimmt, die Handlungsfelder für die Konkretisierung der Ziele ergänzt und Problemstellen sowie Maßnahmen für die weitere Bearbeitung des Masterplans eingeholt.

Folgende Ziele und Handlungsfelder wurden im ersten Teil des Masterplans Gehen im Juli 2023 im Gemeinderat beschlossen:

¹⁰ Gehgeschwindigkeit 1,2 m/s

Graz ist eine Stadt der kurzen Wege

- Engmaschiges und lückenloses Fußwegenetz
- Gestärkte Stadtteilzentren

Graz bietet ein sicheres, gesundes und komfortables Umfeld für Zu-Fuß-Gehende, insbesondere für Kinder, Jugendliche und Senior:innen.

- Sichere Querung und Fortbewegung im Längsverkehr
- Barrierefreie Mobilität
- Systematische Entschärfung von Unfall- und Gefahrenstellen
- Subjektives Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum

Graz lädt mit attraktiven Wegen und Plätzen zum Zu-Fuß-Gehen und Verweilen ein

- Gehkomfort und gerechte Flächenverteilung
- Klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums
- Attraktiver Aufenthalt im öffentlichen Raum

Graz schafft Bewusstsein für eine selbstbestimmte Mobilität mit Priorität auf das Gehen, Radfahren und den ÖV.

- Monitoring des Fußverkehrs und Informationstransfer an die Bürger:innen
- Mobilitätsmanagement
- Bewusstseinsbildung und Anreize fürs Zu-Fuß-Gehen

Neben den qualitativen Zielen werden Indikatoren (quantitative Ziele) für die Evaluierung der Zielerreichung festgelegt und von der Politik im Rahmen des Mobilitätsplans 2040 beschlossen. Die Zielerreichung soll somit zwischen den Jahren 2030 und 2040 im Abstand von fünf Jahren laufend evaluiert werden. Eine Übersicht der Ziele, Handlungsfelder, Maßnahmen und Indikatoren ist im Anhang 6 enthalten.

Die Grundlagen der Analyse fließen auch in die Ausarbeitung eines SOLL-Fußwegenetzes. Dieses Netz besteht je nach Bedeutung aus Verbindungen unterschiedlicher Prioritätsstufen und bietet eine Grundlage für die strategische Planung und für die Umsetzung. Die Maschenweite des SOLL-Fußwegenetzes variiert in Abhängigkeit der Bebauungs- und Bevölkerungsdichte, der Topografie, der Points of Interest sowie der angestrebten Quell- und Zielbeziehungen. Die Maschenweite für das Hauptfußwegenetz reicht von 500 m im Zentrum, über 1,2 km in den zentrumsnahen Stadtteilen bis zu 2 km in Stadtrandlage, jene des Ergänzungsfußwegenetzes von 150 m im Zentrum, über 500 m in den zentrumsnahen Stadtteilen bis zu 1,3 km in Stadtrandlage. Das SOLL-Fußwegenetz ist im Anhang 8 enthalten.

Bei der Typologisierung wird das Hauptfußwegenetz und das Ergänzungsfußwegenetz unterschieden. Die Abschnitte des Hauptfußwegenetzes liegen meist entlang von Hauptstraßen. Diese Straßen stellen oft den schnellsten und kürzesten Weg zwischen den Stadtteilen dar. Zudem befinden sich dort zahlreiche POIs und ÖV-Haltestellen. Die Typologisierung des Soll-Fußwegenetzes spiegelt sich in der Priorisierung von Infrastrukturprojekten wider. Die wichtigsten Kriterien sind in der Folge angeführt, wobei aufgrund des logischen und zusammenhängenden Netzaufbaus Abweichungen zugelassen werden.

Hauptfußwegenetz

- Direkte und kurze Wege zwischen den Stadtteilen
- Anbindung wichtiger POI (z.B. Stadtteilzentren, Einkaufs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, usw.)
- Anbindung von Haltestellen des Schienen- sowie des Busverkehrs

Ergänzungsfußwegenetz

- Ergänzende Wege in den Stadtteilen
- Anbindung von POI, die für die Nachbarschaft von Bedeutung sind
- Anbindung von Bushaltestellen

Dem ausgearbeiteten SOLL-Fußwegenetz liegt eine Betrachtung auf Makroebene zugrunde. Die Betrachtung des Hauptfußwegenetzes sowie des feinmaschigeren Fußwegenetzes, das für die kleinräumige Erschließung in den Grätzeln von Bedeutung ist, kann in weiterer Folge im Rahmen von Stadtteileitbildern oder Fußverkehrskonzepten auf Bezirksebene konkretisiert werden. Es können sich durch die Entwicklung großer Siedlungsgebiete und die Schaffung neuer Schulstandorte zukünftig Abweichungen zu dem hier erarbeiteten SOLL-Fußwegenetz ergeben. Im Zuge der Ausarbeitung des SOLL-Fußwegenetzes wird auch das „Grüne Netz“ berücksichtigt.

Sodann werden auf Stadtebene Maßnahmen erarbeitet, die den Zielen und Handlungsfeldern zugeordnet sind (vgl. Anhang 6). Diese Maßnahmen haben einen baulichen, einen Raum- und Siedlungsentwicklungs- bzw. einen bewusstseinsbildenden Charakter. Alle beschriebenen Maßnahmen gelten als generelle Empfehlung für das gesamte Grazer Stadtgebiet. Anhand der im Zuge des Beteiligungsprozesses aufgenommenen Schwachstellen und Maßnahmen werden außerdem konkrete Standorte für die Umsetzung vorgeschlagen, die sich für eine Einreichung im Rahmen der Förderschiene klimaaktiv mobil eignen. Diese sind in einem Plan verortet (vgl. Anhang 9) sowie tabellarisch aufgelistet (vgl. Anhang 10). Projekte und Maßnahmen, bei denen die Planung weitgehend konkretisiert ist, sollen kurzfristig, innerhalb von drei Jahren umgesetzt werden. Mittelfristige Maßnahmen haben einen Planungshorizont von zehn Jahren. Der Maßnahmenkatalog bietet der Stadt Graz eine Grundlage für die Umsetzung von Projekten zur Förderung des Fußverkehrs. Dieser Katalog ist unter der Berücksichtigung neuer Stadtentwicklungs- und Bauprojekte laufend zu ergänzen und auf dem aktuellen Stand zu halten.

Für die Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen wird ein Bewertungsverfahren ausgearbeitet. Es enthält Kriterien betreffend die Sicherheit, den Gehkomfort, die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums, die Lage sowie die Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit und bietet einen Handlungsrahmen für die Priorisierung von zukünftigen Infrastrukturprojekten. Die Prioritätenreihung erfolgt je nach Gewichtung der einzelnen Kriterien durch ein Punktesystem.

Im Rahmen des Masterplan Gehen werden acht Leitprojekte ausgewählt, bei denen zum Teil bereits konkrete Planungen vorhanden sind, sodass diese Projekte innerhalb von drei Jahren umgesetzt werden können. Die Leitprojekte beinhalten bauliche und verkehrsorganisatorische als auch bewusstseinsbildende Maßnahmen. Die baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind räumlich in unterschiedlichen Grazer Bezirken verteilt (vgl. Abbildung 73), die bewusstseinsbildenden Maßnahmen sollen generell die Grazer Bevölkerung bzw. gezielt bestimmte Personengruppen aus dem gesamten Grazer Stadtgebiet ansprechen. Für jedes Leitprojekt wird ein „Steckbrief“ erstellt, in dem Informationen über die Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen angeführt sind, die das Leitprojekt kennzeichnen. Des Weiteren sind die für die Abstimmung und Umsetzung relevanten Akteur:innen sowie eine grobe Abschätzung des Kostenrahmens enthalten. Folgende Leitprojekte werden ausgewählt:

LEITPROJEKTE

1. Nachbarschaftspark Steinfeldgasse / Prankergasse
2. Wegeverbindung Oeverseepark-Citypark
3. Gehsteig Andritzer Reichsstraße
4. Verkehrskonzept Schulen Puntigam
5. Verkehrsberuhigung Neutorviertel
6. Intelligente Druckknopfampel Grieskai / Hermann-Bahr-Gasse
7. Unterstützung der Schulen/Elternvereine zu Einführung von Pedibussen bei städtischen Volksschulen
8. Kampagne zur Motivation des Zu-Fuß-Gehens

Mit dem Masterplan Gehen hat die Stadt Graz ein strategisches Dokument mit qualitativen und quantitativen Zielen sowie mit Handlungsfeldern zur Förderung des Fußverkehrs in den kommenden Jahren erstellt. Neben den Strategien enthält der Masterplan Gehen aber auch zahlreiche Empfehlungen für die praktische Umsetzung von fußverkehrsfreundlichen Maßnahmen. Die Realisierung der ausgewählten Leitprojekte und der im Maßnahmenkatalog enthaltenen Maßnahmen ist entscheidend für den Erfolg des Masterplans. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist die gute Zusammenarbeit aller Entscheidungsträger:innen.

Wien, am 10.01.2024

DIⁿ Snejana Nenkova-Bruntsch
Alexander Oberroither, BSc
DIⁿ Andrea Weninger

12. Literatur

- /1/ Handbuch zur Erstellung eines Örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Wien, 2023

- /2/ Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2021 – Präsentation der Ergebnisse
ZIS+P Verkehrsplanung i.A. der Stadt Graz
Graz, 2022

- /3/ www.graz.at/parken

- /4/ Besser Gehen in Österreich!
Masterplan Gehen 2030
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Wien, 2022
https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/masterplangehen.html

- /5/ Langfriststrategie 2050 – Österreich
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
Wien, 2019

- /6/ Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+
Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
Graz, 2023

- /7/ Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung
Amt der Stmk. Landesregierung
Fachabteilung 18A Gesamtverkehr und Projektierung
Graz, 2010

- /8/ Klimaschutzplan Graz
Stadt Graz Stadtbaudirektion und Umweltamt
Graz, 2022

- /9/ 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz
Fassung 4.02
Stadt Graz
Graz, 2018

- /10/ Mobilitätsplan 2040, Ziele– Gemeinderatsbeschluss
Graz, September 2023
www.graz.at/mp2040
https://www.graz.at/cms/dokumente/10403377_12799279/bd5ef358/MP2040_Ziele_20230907.pdf

- /11/ Masterplan Radoffensive 2030
Stadt Graz Abteilung für Verkehrsplanung & Land Steiermark, Abteilung Verkehr und Landeshochbau
Graz, 2021

- /12/ Grünes Netz Graz
Stadt Graz, Stadtbaudirektion
Graz, 2006
- /13/ Bericht an den Gemeinderat
Weichenstellung für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs in Graz, Grundsatzbeschluss
Graz, Mai 2023
- /14/ Bericht an den Gemeinderat
Grundsatzbeschluss „Klimaorientierte Stadtentwicklung“
Graz, Oktober 2022
- /15/ <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-tempo-reduktion-im-verkehr-bringt-viel-fachen-nutzen>
- /16/ Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz i.d.g.F.
Stadt Graz
- /17/ RVS 03.02.12 Fußverkehr i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
- /18/ RVS 03.04.13 Kinderfreundliche Mobilität i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
- /19/ RVS 02.02.36 Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
- /20/ RVS 03.02.13 Radverkehr i.d.g.F.
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
- /21/ Da sitzt es sich gut
Planungsgrundlagen für barrierefreie Sitzgelegenheiten
Stadt Graz
- /22/ 99 Bäume für Gries und Lend – Erhebung Freiraumpotenziale im öffentlichen Raum, Bezirke Gries und Lend, Graz (12/2021)
- /23/ Mobilitätsmanagement für Bildungs- und Jugendeinrichtungen – Aktionsideen
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Wien, 2023
- /24/ Leitfaden Schulstraße – Anleitung und Tipps zur Umsetzung
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Wien, 2023
- /25/ <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/angebote-beratung/pedibus.html>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitlicher und inhaltlicher Ablauf des Masterplan Gehen.....	5	
Abbildung 2: Übersicht zur Methodik	6	
Abbildung 3: Vergleich Modal Split der Stadt Graz 1982 – 2021.....	7	
Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Lage der Quellen und Ziele.....	8	
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen in Graz.....	8	
Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Wegentfernung in Graz.....	9	
Abbildung 7: Bevölkerungsdichte Graz nach Zählsprengel, Jahr 2022 (Anhang 1)	10	
Abbildung 8: Altersstruktur der Bevölkerung in Graz, Jahr 2023 (Anhang 2).....	11	
Abbildung 9: IST-Wegenetz Stadt Graz (Anhang 3).....	12	
Abbildung 10: Points of Interest, Wunschlinien / Ziele (Anhang 4)	14	
Abbildung 11: Orte mit besonderer Aufmerksamkeit (Anhang 5).....	15	
Abbildung 12: Übersicht der Konzepte und Masterpläne	18	
Abbildung 13: Ziele Masterplan Gehen 2030.....	19	
Abbildung 14: Leitsätze des Regionalen Verkehrskonzeptes Graz – Graz Umgebung	21	
Abbildung 15: Zehn Grundsätze der Stadtentwicklung	22	
Abbildung 16: Masterplan Radoffensive 2030	24	
Abbildung 17: Grünes Netz Graz	25	
Abbildung 18: Workshops für die Abstimmung der Ziele des Masterplan Gehen	28	
Abbildung 19: Workshop 1 – Stadtverwaltung	Abbildung 20: Workshop 2 – Stakeholderdialog	28
Abbildung 21: Workshop 3 – Stadt- und Bezirkspolitik.....		
Abbildung 22: Ziele und Handlungsfelder für den Masterplan Gehen	29	
Abbildung 23: Ziele und Indikatoren für den Masterplan Gehen	30	
Abbildung 24: Schwachstellenanalyse (Anhang 7)	31	
Abbildung 25: SOLL-Fußwegenetz (Anhang 8).....	33	
Abbildung 26: Verortung der Maßnahmen (Anhang 9)	34	
Abbildung 27: Der Puchsteg verringert die Distanz für den Fuß- und Radverkehr.....	37	
Abbildung 28: Ausschnitt Straßenverkehrsordnung betreffend „Sackgasse mit Durchgangsmöglichkeit“	38	
Abbildung 29: Durchwegung Waldertgasse zur Waagner-Biro-Straße	39	
Abbildung 30: Auszug aus dem STEK.....	40	
Abbildung 31: Nutzungsdurchmischung in der Reitschulgasse	41	
Abbildung 32: Sitzgelegenheiten Karmeliterplatz	41	
Abbildung 33: tim-Standort Schillerplatz.....	42	
Abbildung 34: Sichere Querungsmöglichkeit Reininghausstraße	44	

Abbildung 35: Gehsteigvorziehungen, Friedrich-Hebel-Gasse/Eduard-Richter-Gasse	44
Abbildung 36: Getrennter Geh- und Radweg Köflacher Gasse	45
Abbildung 37: Schnell schaltende Druckknopfampel über den Lendkai zum Erich-Edegger-Steg	48
Abbildung 38: Begegnungszone Zinzendorfsgasse.....	50
Abbildung 39: Fußgängerzone Stockergasse	50
Abbildung 40: Belag Fußgängerzone Schmiedgasse.....	51
Abbildung 41: Belag vor VS Smart City (Waagner-Biro-Straße).....	51
Abbildung 42: Taktile Führung im Kreuzungsbereich.....	52
Abbildung 43: Durchgezogener Gehsteig, Cluj-Napoca.....	54
Abbildung 44: Gehsteigauffahrt Annenstraße Zufahrt Leiner	54
Abbildung 45: Gehweg vom Radweg getrennt durch eine Baumreihe in der Köflacher Gasse	57
Abbildung 46: Getrennter Geh- und Radweg in der Wetzelsdorfer Straße.....	57
Abbildung 47: Beleuchteter getrennter Geh- und Radweg, Alte Poststraße.....	59
Abbildung 48: Beleuchteter getrennter Geh- und Radweg, Alte Poststraße Unterführung der Graz- Köflacher-Bahn	59
Abbildung 49: Beleuchtete Bahnunterführung, Alte Poststraße	61
Abbildung 50: Helle Unterführung, Lienz	61
Abbildung 51: Gehsteigvorziehungen.....	62
Abbildung 52: Niedrige Gräser im Kreuzungsbereich	62
Abbildung 53: Großzügiger Gehsteig vor VS Smart City, Waagner-Biro-Straße.....	63
Abbildung 54: Breiter Gehsteig in der Idlhofgasse.....	63
Abbildung 55: Begegnungszone Lendplatz	65
Abbildung 56: Wohnstraße Thaddäus-Stammel-Straße	65
Abbildung 57: Paketstation im öffentlichen Raum.....	66
Abbildung 58: Ladezone in der Reitschulgasse.....	66
Abbildung 59: Beschilderung im Grünstreifen	68
Abbildung 60: Baumscheiben, Unesco Explanade	70
Abbildung 61: Mobile Begrünung Zinzendorfsgasse	70
Abbildung 62: Begrünung im öffentlichen Raum Zieglergasse	71
Abbildung 63: Wasserspiel, Feldkirch	72
Abbildung 64: Versickerungsfähige Gehwegoberfläche Augartenpark.....	73
Abbildung 65: Helle Oberflächen, Jochen-Rindt-Platz.....	73
Abbildung 66: Sitzbank mit Mülleimer, Waagner-Biro-Straße	75
Abbildung 67: Sitzelemente Zinzendorfsgasse	75
Abbildung 68: WC-Anlage ORF Park	76
Abbildung 69: Fassadenbegrünung Merkur Versicherung, Conrad-von-Hötzendorf-Straße	77

Abbildung 70: Bestehendes Fußleitsystem im Zentrum von Graz.....	80
Abbildung 71: Radzählstelle Wickenburggasse	81
Abbildung 72: Kriterien für die Priorisierung von Infrastrukturprojekten.....	90
Abbildung 73: Lage der baulichen und verkehrsorganisatorischen Leitprojekte im Grazer Stadtgebiet	91
Abbildung 74: Lageskizze Leitprojekt 1 – Nachbarschaftspark Steinfeldgasse / Prankergasse	93
Abbildung 75: Lageskizze Leitprojekt 2 – Wegeverbindung Oeverseepark-Citypark.....	95
Abbildung 76: Lageskizze Leitprojekt 3 – Gehsteig Andritzer Reichsstraße.....	97
Abbildung 77: Lageskizze Leitprojekt 4 – Verkehrskonzept Schulen Puntigam	99
Abbildung 78: Lageskizze Leitprojekt 5 – Verkehrsberuhigung Neutorviertel.....	101
Abbildung 79: Lageskizze Leitprojekt 6 – Intelligente Druckknopfampel Grieskai / Hermann-Bahr-Gasse	103

Anhang

- Anhang 1: Bevölkerungsdichte
- Anhang 2: Altersstruktur der Bevölkerung
- Anhang 3: IST-Fußwegenetz
- Anhang 4: Wunschliniennetz
- Anhang 5: Orte mit besonderer Aufmerksamkeit
- Anhang 6: Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen – Indikatoren
- Anhang 7: Schwachstellen für den Fußverkehr
- Anhang 8: SOLL-Fußwegenetz
- Anhang 9: Maßnahmen für den Fußverkehr
- Anhang 10: Schwachstellen- und Maßnahmenliste