FAKULTÄT FÜR
BAU- UND UMWELTINGENIEURWESEN
INSTITUT FÜR
VERKEHRSWISSENSCHAFTEN

Mobilitätsplan Graz 2040
Handlungsfelder & Maßnahmen

Abteilung für Verkehrsplanung
Europaplatz 20, 8011 Graz

Tel.: +43 316 872-2881
verkehrsplanung@stadt.graz.at
graz.at/verkehrsplanung

INHALT

1 GLIEDERUNG DES KAPITELS 5

2 HERANGEHENSWEISE 6

2.1 METHODIK UND PROZESS 6

2.2 FAZIT DER BETEILIGUNGSVERANSTALTUNGEN 7

2.3 WIRKUNGSANALYSE 10

3 STRATEGISCHE MASSNAHMEN 13

3.1 STADT DER KURZEN WEGE 13

3.2 NEUORDNUNG DES GRAZER STRASSENNETZES 14
3.2.1 Neue Straßenkategorien 15
3.2.2 Zielgebiete der Verkehrsberuhigung 18
3.2.3 Typologische Maßnahmen im höherrangigen Straßennetz 24
3.2.4 Weiterer Prozess 25

3.3 STADT-UMLAND-VERKEHR 26
3.3.1 Stadtgrenzüberschreitender öffentlicher Verkehr 26
3.3.2 Stadtgrenzüberschreitende Radverbindungen 29
3.3.3 Park & Ride in Kooperation mit dem Land Steiermark 31
3.3.4 Allgemeine Stadt-Umland-Kooperation 31
3.3.5 Stadt-Umland-Verkehr an der Stadtgrenze 32

4 STÄDTISCHE KERNPROJEKTE 35

4.1 VERKEHRSMITTELÜBERGREIFENDE PROJEKTE 35
4.1.1 Lebendige Innenstadt 35
4.1.2 Mobilitätskonzept Universität 35
4.1.3 Umgestaltung Griesplatz 36
4.1.4 Attraktivierung und Optimierung Jakominiplatz 37

4.2 FUSSVERKEHR 38

4.3 RADVERKEHR 40

4.4 ÖFFENTLICHER VERKEHR 42
4.4.1 Straßenbahn 42
4.4.2 Netzausbau im Busverkehr 45
4.4.3 Hochleistungsachse im stadtgrenzüberschreitenden Busverkehr 45
4.4.4 Haltestellen 45
4.4.5 Pünktlichkeitsoffensive ÖV 46
4.4.6 Mikro-ÖV 46

4.5 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR 48

4.5.1 Fließender Verkehr ... 48
4.5.2 Ruhender Verkehr ... 49

4.6 INTER- UND MULTIMODALITÄT ... 50
4.6.1 Multimodale Mobilitätsknoten und Car-Sharing-Angebot ... 50
4.6.2 Bikesharing ... 53
4.6.3 Carpooling (Fahrgemeinschaften) ... 53

5 BEZIRKSEBENE 54

5.1 SPEZIFISCHE HERAUSFORDERUNGEN DER BEZIRKE ... 54
5.1.1 Innerstädtische Bezirke ... 54
5.1.2 Bezirke mit Stadterweiterung ... 54
5.1.3 Bezirke mit hohem Transitverkehrsaufkommen ... 55
5.1.4 Randbezirke ohne Lagespezifikum ... 55

5.2 BEZIRKSLEITPROJEKTE ... 56
5.2.1 Innere Stadt ... 56
5.2.2 St. Leonhard ... 60
5.2.3 Geidorf ... 63
5.2.4 Lend ... 65
5.2.5 Gries ... 68
5.2.6 Jakomini ... 71
5.2.7 Liebenau ... 73
5.2.8 St. Peter ... 75
5.2.9 Waltendorf ... 76
5.2.10 Ries ... 77
5.2.11 Mariatrost ... 78
5.2.12 Andritz ... 79
5.2.13 Gösting ... 81
5.2.14 Eggenberg ... 83
5.2.15 Wetzelsdorf ... 85
5.2.16 Straßgang ... 87
5.2.17 Puntigam ... 89

6 PRIORISIERUNG DER PROJEKTE (ZEITPLAN) 91

6.1 STRATEGISCHE PROJEKTE STADTWEITER BEDEUTUNG ... 91

6.2 PRIORITÄRE ZIELGEBIETE DER VERKEHRSBERUHIGUNG ... 92

6.3 PRIORITÄRE ATTRAKTIVIERUNG VON STADTTEILEN/HAUPTSTRASSEN/PLÄTZEN ... 92

6.4 SCHLÜSSELPROJEKTE ÖFFENTLICHER VERKEHR ... 92

6.5 SCHLÜSSELPROJEKTE RADOFFENSIVE ... 93

6.6 SCHLÜSSELPROJEKTE MASTERPLAN GEHEN ... 94

7 SEKTORALE HANDLUNGSFELDER 95

7.1 VERKEHRSSICHERHEIT ... 95

7.2 MOBILITÄTSMANAGEMENT 96
7.3 MOBILITÄT FÜR ALLE 98
7.4 MOBILITY AS A SERVICE - MAAS 98
7.5 DEKARBONISIERUNG 100
7.5.1 Privates Laden 100
7.5.2 Halböffentliches Laden 100
7.5.3 Öffentliches Laden 101
7.5.4 Weitere Maßnahmenfelder 102
7.6 CITY-LOGISTIK 104
7.7 AUTOMATISIERTES FAHREN 106
8 MONITORING, STEUERUNG UND EVALUIERUNG 107
8.1 EVALUIERUNG UND MONITORING 107
8.2 ORGANISATIONSSTRUKTUR 107
9 KOMMUNIKATION, ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND BETEILIGUNG 108
9.1 STADTINTERNE KOMMUNIKATION 108
9.2 BEWUSSTSEINSBILDUNG, BETEILIGUNG UND AKTIVIERUNG DER BREITEN ÖFFENTLICHKEIT 108
10 PERSONALBEDARF UND FINANZIELLE RESSOURCEN 109
11 MASSNAHMENÜBERSICHT 111

1 GLIEDERUNG DES KAPITELS

Das Kapitel "Handlungsfelder & Maßnahmen" des MP2040 orientiert sich an den thematischen Schwerpunkten der formulierten Ziele und geht verstärkt auf die räumliche Bedeutung verschiedener Maßnahmen ein. Es erfolgt eine Gliederung in drei Ebenen:

Abbildung 1: Gliederung des Kapitels Maßnahmen

- Die städtische Ebene stellt jene Maßnahmen dar, die von stadtweiter Bedeutung sind bzw. als Gesamtkonzeption auf städtischer Ebene geplant sind, wie z. B. das Zielnetz des Masterplans Radoffensive oder die Schlüsselmaßnahmen des ÖV-Ausbaus. Auf dieser Ebene liegt der Fokus des MP2040, der den strategischen Rahmen für die sektoralen Konzepte bildet.
- Auf der Bezirksebene werden die wichtigsten Maßnahmen innerhalb der einzelnen Bezirke behandelt. Darunter fallen etwa die Straßen- und Platzgestaltung in den Bezirkszentren, aus Bezirksperspektive besonders wichtige Rad- und Fußverbindungen oder Erschließungskonzepte im Mikro-ÖV. Im Rahmen des MP2040 werden hier je Bezirk einzelne Maßnahmen von zentraler Bedeutung dargestellt, eine vollständige Behandlung aller Bezirksthemen erfolgt über die sektoralen Konzepte.
- Die sektorale Ebene bildet das abschließende Bindeglied zu den sektoralen Konzepten sowie zu spezifischen Themen. Darunter fallen die zahlreichen Einzelmaßnahmen der Masterpläne für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr sowie Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr. Es werden die Themen Mobilitätsmanagement, Mobilität für alle, Dekarbonisierung und City-Logistik behandelt, die Spezifizierung und Umsetzung erfolgt über jeweils erforderliche Detailkonzepte, wie etwa einen Sustainable Urban Logistics Plan (SUMP).

2 HERANGEHENSWEISE

Das Kapitel Maßnahmen stellt die Übersetzung der definierten Ziele in konkrete Vorhaben auf unterschiedlichen Planungsebenen dar. Die aufgezählten Inhalte sind aus unterschiedlichen Quellen entstanden, etwa aus dem Austausch innerhalb des Projektteams, aus einem vielfältigen Beteiligungsprozess sowie aus einer umfassenden Wirkungsanalyse. Der MP2040 als übergeordnetes Konzept erfasst dabei die wichtigsten Maßnahmen, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Der Gesamtumfang aller Maßnahmen (und somit der vollständige Weg zur Zielerreichung) wird jedoch über die sektoralen Konzepte definiert.

2.1 METHODIK UND PROZESS

Auf Basis von Analyse, Rahmenbedingungen, Entwicklungstrends und übergeordneten Zielen wurden die quantitativen und qualitativen Mobilitätsziele des MP2040 festgelegt. Eine Umsetzung der Maßnahmen des MP2040 und der sektoralen Masterpläne ist unbedingt erforderlich, damit die gesetzten quantitativen und qualitativen Ziele erreicht werden. Ein regelmäßiges Monitoring der Umsetzung der Maßnahmen sowie der quantitativen und qualitativen Zielindikatoren ist ein wesentlicher Baustein zur Sicherstellung der Erreichung der Ziele des MP2040.

Basis der Maßnahmenüberlegungen war unter anderem die Evaluierung des Mobilitätskonzeptes 2020 und die Frage, welche der aus diesem Konzept nicht umgesetzten Maßnahmen fortgeschrieben werden sollen. Teilweise kamen aus dem internen fachlichen Austausch auch gänzlich neue Überlegungen hinzu. Es ist der Anspruch des MP2040, den nächsten Schritt in der Entwicklung der Grazer Verkehrsplanung zu setzen und die historische Grazer Vorreiterrolle im Verkehr (Tempo 30, Radwegeausbau) weiter zu stärken und neue Akzente zu setzen.

Wesentliches Element des MP 2040, vor allem auch zur Maßnahmenerstellung, war der mehrstufige Beteiligungsprozess. Im Austausch mit Stakeholdern aus Wissenschaft, Wirtschaft, Bildung, Tourismus, Verwaltung und Interessensvertretungen wurden unterschiedlichste Blickwinkel eingeholt und in das Gesamtbild des MP2040 eingearbeitet. Im Austausch mit den Bezirksvertretungen konnte viel lokales Wissen abgeholt werden, wodurch es möglich wurde, den für die Bezirke besonders wichtigen Projekten eine starke Rolle zu bieten. Im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung, dem „Mobilitätsdialog“, und einer Online-Umfrage wurde die breite Öffentlichkeit über die Maßnahmeerstellung informiert und eingebunden.

Siehe zum Beteiligungsprozess den Bericht „MP2040 Bericht Beteiligung“.

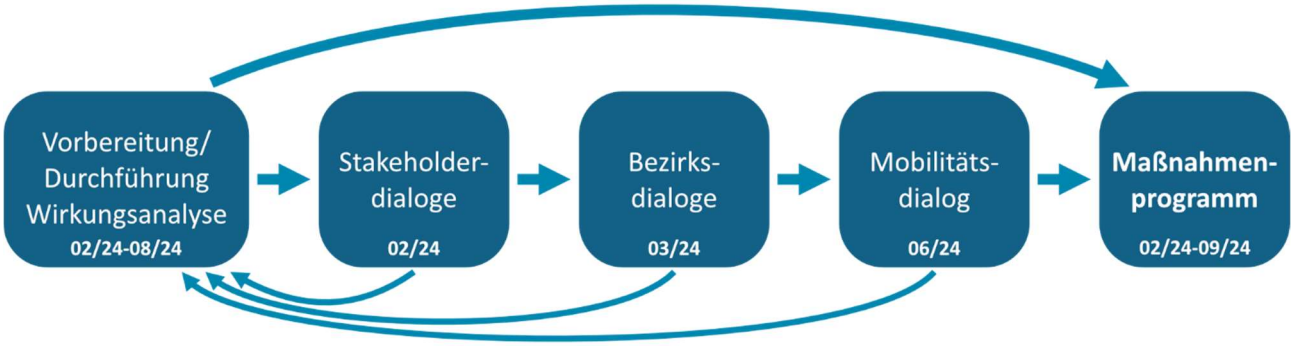


Abbildung 2: Erstellungsprozess der Maßnahmen

2.2 FAZIT DER BETEILIGUNGSVERANSTALTUNGEN

Stakeholder-Dialoge

Die sieben Stakeholdertermine zu den Maßnahmen des MP2040 im Februar 2024 waren von sehr wertschätzenden Dialogen geprägt. Die Notwendigkeit der Veränderungen der Mobilität in Richtung Klimaneutralität und einer Verlagerung von Wegen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fanden einhellig Zustimmung bzw. Verständnis. Dementsprechend wurden die Handlungsfelder und Maßnahmen des MP2040 grundsätzlich positiv gesehen. Ein wesentlicher Aspekt bei allen Gesprächen war es, alle Menschen mittels intensiver Kommunikation und Information auf dem Weg in die Grazer Mobilitätszukunft bestmöglich mitzunehmen. Dabei gilt es die Bedürfnisse aller Nutzer:innengruppen zu berücksichtigen und insbesondere eine gute Erreichbarkeit für Personen und den Wirtschaftsverkehr sicher zu stellen.

Einbindung des Klimabeirats

Der Klimabeirat wurde an mehreren Punkten im Erstellungsprozess des MP2040 eingebunden, um die Kompatibilität der Maßnahmen mit den Festlegungen des Klimaschutzplans der Stadt Graz zu prüfen und gemeinsam strategische Schwerpunkte zu erörtern. Die Abstimmungstermine mit dem Klimabeirat ermöglichten eine wichtige Rückkoppelung, um im MP2040 Antworten auf die langfristigen Herausforderungen im Mobilitätsbereich zu finden und zu vertiefen.

Bezirksdialoge

Die Dialoge mit den Grazer Bezirken fanden an drei Abenden im März 2024 statt. Trotz unterschiedlicher Rahmenbedingungen und Herausforderungen waren die zentralen Themen in allen Bezirken sehr ähnlich, nämlich Verkehrsberuhigung in den Quartieren und auf Hauptstraßen, attraktive und grüne Hauptstraßen, Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und der Ausbau des Radnetzes. Die Themen „Unterbindung von Schleichwegen des KFZ-Verkehrs“ und „Park&Ride“ waren für einige Bezirke von Bedeutung. Insgesamt decken sich die Wünsche der Bezirke in hohem Maße mit den Handlungsfeldern des MP2040. Es war ein großes Engagement aller Bezirke für die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen erkennbar.

Mobilitätsdialog

Der Mobilitätsdialog am 11. Juni 2024 war mit ca. 300 Gästen sehr gut besucht und von einer positiven Stimmung und konstruktiven Dialogen geprägt. Insgesamt gab es außerordentlich positives Feedback der Teilnehmer:innen zu den präsentierten Handlungsfeldern und Maßnahmen. Auch die Keynote-Präsentation zur Mobilität in der Stadt Freiburg wurde als überaus inspirierend wahrgenommen. Im Anschluss an die Plenarpräsentationen wurde in drei separaten Räumen zu den Themen „Alltagsmobilität – wie werden wir zukünftig im Alltag mobil sein?“, „Verkehrsberuhigung umsetzen und Erreichbarkeiten sicherstellen – geht das?“ sowie „Stadt-Umland-Verkehr“ diskutiert. Die Maßnahmenvorschläge des MP2040 wurden insgesamt begrüßt und unterstützt, in der Diskussion wurden berechtigterweise Fragen zu Aspekten der konkreten Umsetzung und damit verbundener Herausforderungen gestellt. Auch Fragen zur Sicherstellung der Umsetzung und Erreichung der Ziele wurden aufgeworfen. Insgesamt war das Engagement und die Bereitschaft für Veränderungen im Sinne einer nachhaltigen, klimaneutralen Mobilitätszukunft sehr groß. Eine proaktive Kommunikation und intensive weiterführende Dialoge mit Stakeholder:innen, Bürgerinitiativen und der Bevölkerung wird von vielen Teilnehmer:innen als zentraler Erfolgsfaktor für den MP2040 angesehen.

Mobilitätsbefragung

Auf der städtischen Beteiligungsplattform mitgestalten.graz.at waren die Grazer:innen eingeladen, von 28. Juni bis 29. Juli 2024 22 themenspezifische und 10 soziographische Fragen zum Maßnahmenprogramm zu beantworten. Abgefragt wurde die Beurteilung der bestehenden Situation bei der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel, Sichtweisen auf die Verkehrs- und Klimapolitik sowie die dringendsten Handlungsbedarfe aus Sicht der Befragten. Das Angebot an dieser offenen Online Umfrage teilzunehmen, nutzten im Laufe der vier Wochen knapp 3.000 Personen. Das große Interesse am Thema spiegelte sich auch in den vielen Antworten auf die offen gestellten Fragen wider. So wurden in der Auswertung neben den geschlossenen Fragen rund 100 DIN-A4-Seiten (rund 39.000 Wörter) analysiert.

Hinsichtlich des bestehenden Netzes wurde dabei die Situation für den Fußverkehr (77 % ganz oder teilweise positiv) deutlich besser als jene für den Radverkehr (38 % ganz oder teilweise positiv) bewertet. Die Länge der Ampelwartezeiten wurde bei beiden Verkehrsmitteln als überwiegend verbesserungswürdig eingestuft.

Bei der Abfrage verkehrspolitischer Einstellungen wurden die Zielsetzungen des MP2040 überwiegend bestätigt. So haben der Aussage, dass den flächeneffizientesten Verkehrsmitteln in der Verteilung des öffentlichen Raums Priorität eingeräumt werden soll, ca. 70 % der Befragten zugestimmt. Auch der Reduktion von KFZ-Stellplätzen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird mit 57 % mehrheitlich zugestimmt.

Bezogen auf die im MP2040 vorgesehene Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Blaue & Grüne Zone) wird insbesondere die höhere Stellplatzverfügbarkeit für Bewohner:innen und der abnehmende Parkdruck und Parkplatzsuchverkehr positiv gesehen. Etwa ein Fünftel der Befragten sieht es kritisch, dass bisher kostenfreie Stellplätze künftig gebührenpflichtig sein sollen.

Zur Stärkung des stadtgrenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs wird insbesondere die Beschleunigung des Regionalbusverkehrs und die bessere Anbindung von ÖV-Knotenpunkten an das Radverkehrsnetz als notwendig erachtet. Weiters wird auch der Ausbau des Park&Ride-Angebots als wichtig erachtet.

Aus den Antworten der Freitextfelder ergibt sich ein ähnliches Bild. Hier werden vor allem die zeitlichen Herausforderungen bei der Nutzung des Umweltverbundes sowie die infrastrukturellen Mängel betont. Ein Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie des öffentlichen Verkehrs wird von den Befragten als prioritär erachtet.

Bei der Frage nach den persönlichen Herausforderungen bei der Umstellung von Mobilitätsgewohnheiten ist neben der zeitlichen Komponente auch die notwendige Änderung gewohnter Umgebungen und des gewohnten Komforts angegeben. Auch das Thema Sicherheit und soziale Interaktion bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs wurde vermehrt genannt.

Um die Erledigung komplexer Wegeketten und unterschiedlicher Bedürfnisse zu ermöglichen, wird seitens der Befragten eine verstärkte intermodale Verknüpfung (Park&Ride, Mobilitäts-Hubs und -Plattformen) sowie ein Ausbau von Sharing-Angeboten als wichtig erachtet.

Hinsichtlich der Erreichbarkeiten im Fußverkehr wurde häufig der Wunsch geäußert, die Einrichtungen des täglichen Bedarfs, etwa Einkaufsmöglichkeiten, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen oder Naherholungsgebiete, gut an das Fußwegenetz anzubinden. Weiters sind es zentrale Plätze wie etwa der Hauptplatz oder der Jakominiplatz, die im Fußverkehr eine wichtige Rolle spielen. Ein ähnliches Bild ergibt sich im Radverkehr, hier werden zusätzlich die Verbindungen zwischen den Stadtteilen als wichtiges Netzelement benannt, auch die Arbeitsplatzmobilität spielt hier eine wesentliche Rolle.

Bezüglich der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wird seitens der Befürworter:innen vor allem das Potenzial zur Reduktion des Autoverkehrs bzw. des Parkdrucks sowie zur Förderung des Umweltverbunds genannt. Auch ein Gewinn an Lebensqualität durch mehr Platz im öffentlichen Raum sowie die Leistung eines angemessenen finanziellen Beitrags für das Abstellen von KFZ im öffentlichen Raum wurden hier hervorgehoben. Jene Befragten, die einer Ausweitung ablehnend gegenüberstehen, befürchten wirtschaftliche Auswirkungen und soziale Ungerechtigkeit, bezweifeln teilweise aber auch die grundsätzliche Wirksamkeit der Maßnahme und sehen andere Maßnahmen besser für die Mobilitätswende geeignet.

2.3 WIRKUNGSANALYSE

Der MP2040 wurde nach dem Prinzip des „Backcastings“ erstellt. Dabei wurden zunächst das Zukunftsbild und die qualitativen und quantitativen Ziele für das Jahr 2040 festgelegt. Für die Zeithorizonte 2030 und 2035 wurden jeweils Zwischenziele definiert. Ein wesentlicher Aspekt des Backcasting-Ansatzes ist es, die Wirkungen der entwickelten Maßnahmen im Hinblick auf die Zielwerte zu überprüfen. Aus diesem Grund wurde parallel zur Maßnahmenerstellung eine Wirkungsanalyse mit Hilfe eines Verkehrsmodells durchgeführt. Die Bearbeitung erfolgte federführend von der *Trafility GmbH*, fachlich begleitet von der *TU Graz*, der *TU Wien* und *con.sens mobilitätsdesign*. Aufbauend auf einem Referenzplanfall 2040 mit Berücksichtigung der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und bereits beschlossener Mobilitätsmaßnahmen wurden die zusätzlichen Maßnahmen des MP2040 in das Verkehrsmodell eingearbeitet. Die Wirkungsanalyse ist keine exakte Prognoseberechnung der künftigen Verkehrssituation, dient jedoch als wichtiges Hilfsmittel zur plausiblen Abschätzung der Wirkung von Maßnahmenbündeln.

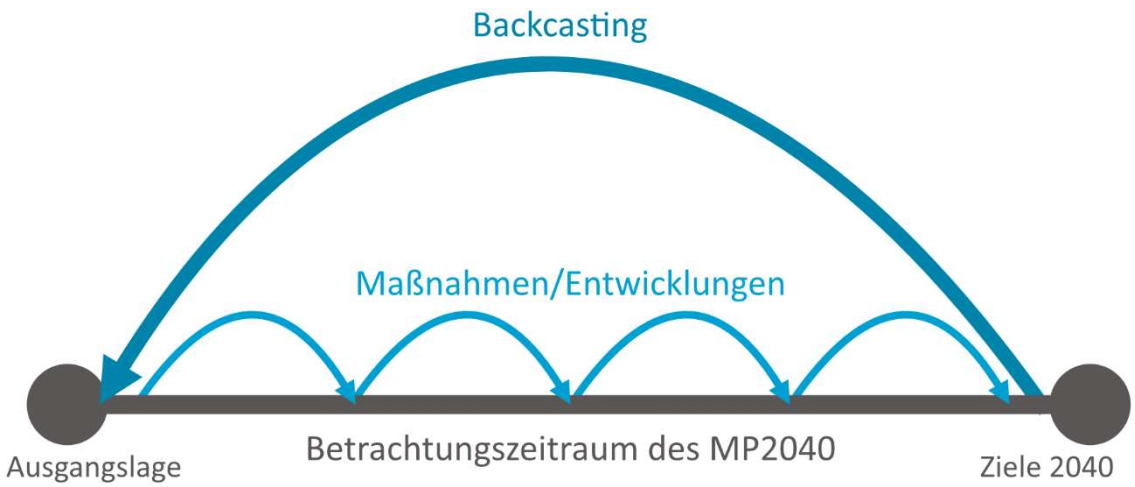


Abbildung 3: Prinzip des Backcasting

Folgende Maßnahmen bzw. Handlungsfelder wurden – in modelladäquater Form – bei den Berechnungen berücksichtigt:

- Attraktivierung des Fußverkehrs gemäß Masterplan Gehen
- Maßnahmen gemäß Masterplan Radoffensive
- Verkürzung von Wartezeiten an innerstädtischen VLSA für den Fuß- und Radverkehr
- Verkehrsberuhigte Bereiche und Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz
- Verkehrssteuerung im Hauptstraßennetz zur Priorisierung des Umweltverbundes
- ÖV-Netz für den Prognosehorizont 2040+ (inkl. S-Bahntunnel)
- Zusätzliche Park & Ride-Angebote
- Parkraum-Management (Parkraumbewirtschaftung, Stellplatzangebot, etc.)

Es wird darauf hingewiesen, dass nicht alle Maßnahmen des MP2040 in einem Verkehrsmodell abgebildet werden können und zudem einige der Maßnahmen in vereinfachter Form modelliert wurden. Darüber hinaus wurde der S-Bahntunnel berücksichtigt, auch wenn dieser erst nach 2040 fertig gestellt wird. Dies entspricht der gängigen Anwendung von Verkehrsmodellen auf dieser Untersuchungsebene. Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse zeigen, dass das Modal-Split-Ziel für das Jahr 2040 (80 % der Wege der Grazer:innen werden im Umweltverbund zurückgelegt) mit den Maßnahmen des MP2040 erreicht werden kann. Dies gelingt jedoch nur, wenn die Masterpläne Gehen, Radoffensive und öffentlicher Verkehr vollständig umgesetzt werden. Darüber hinaus sind im gesamten Stadtgebiet Steuerungsmaßnahmen für den Gesamtverkehr vorzunehmen, mit denen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes priorisiert werden (Pull- und Push-Maßnahmen). Dabei ist auch eine intensive Zusammenarbeit mit dem Land Steiermark und den Umlandgemeinden erforderlich, da nicht alle Maßnahmen im Kompetenzbereich der Stadt Graz oder am Grazer Stadtgebiet umsetzbar sind (z. B. Park & Ride-Anlagen).

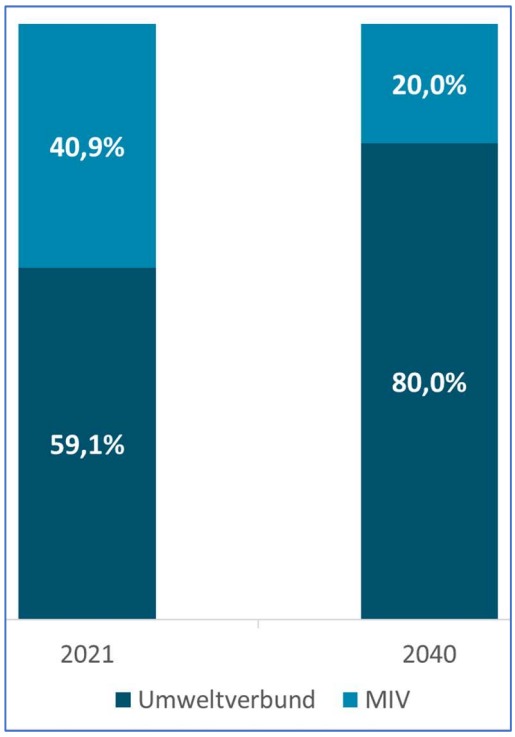


Abbildung 4: Ergebnis der Wirkungsanalyse, Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung

Betreffend den Stadt-Umland-Verkehr zeigt die Wirkungsanalyse, dass die im MP2040 festgelegten Ziele sehr ambitioniert angesetzt wurden und daher schwieriger zu erreichen sind. Die zugrunde gelegten Maßnahmen führen rechnerisch zu deutlichen Verkehrsverlagerungen auf den Umweltverbund, quantitativ jedoch nicht im angestrebten Ausmaß. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Graz betreffend den Stadt-Umland-

Verkehr eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten hat und hier die Gemeinden des Steiermärkischen Zentralraumes sowie das Land Steiermark Handlungsträger sind. Da die tatsächlichen Wirkungen von jenen der Modellberechnung abweichen, wird empfohlen, den Stadt-Umland-Verkehr anhand der Evaluierungsergebnisse des Jahres 2030 neu zu bewerten und erforderlichenfalls – gemeinsam mit dem Land Steiermark und den Umlandgemeinden – zusätzliche Maßnahmen zu entwickeln.

Wichtigste Ergebnisse

Besonders effektive Maßnahmen im Hinblick auf Modal Split-Veränderungen sind gemäß Wirkungsanalyse die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und die Reduktion von PKW-Stellplätzen im öffentlichen Raum. Die Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs bewirken ohne Push-Maßnahmen für den MIV geringere Veränderungen des Modal-Split, sind jedoch essentiell, weil nur mit guten Angeboten im Umweltverbund ein Umsteigen vom Pkw attraktiv ist. Maßnahmen, wie etwa die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptstraßen, Kfz-Geschwindigkeitsreduktionen oder die Schaffung der verkehrsberuhigten Quartiere unterstützen die Modal Split-Ziele und sind zusätzlich für die Steigerung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität von Bedeutung.

3 STRATEGISCHE MASSNAHMEN

Die strategischen Maßnahmen entfalten ihre Wirkung im gesamten Stadtgebiet und darüber hinaus. Im MP2040 stehen sie aufgrund ihrer hohen Wirksamkeit und großen Bedeutung daher an oberster Stelle und geben den Rahmen für die weiteren Maßnahmen vor. Die strategischen Maßnahmen tragen maßgeblich zur Erreichung des Ziel-Modal Splits bei, sowohl für die Mobilität der Grazerinnen und Grazer, als auch im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr.

Diese Maßnahmen sind ein Ergebnis aus gemeinsamen Überlegungen des Planungsteams in Abstimmung mit den beteiligten Dienststellen der Stadt Graz sowie des Landes Steiermark. Im Laufe des Beteiligungsprozesses wurden die Maßnahmen verfeinert, aufbauend auf dem beigetragenen Wissen von Stakeholder:innen, Bezirkspolitiker:innen und der breiten Öffentlichkeit.

3.1 STADT DER KURZEN WEGE

Die „Stadt der kurzen Wege“ ist ein altbewährtes und zugleich aktuelles Instrument (Stichwort „15-Minuten-Stadt“), um städtische Wege kurz, unkompliziert und ressourcenschonend zu gestalten. Im MP2040 wurde dieses Thema bereits auf Ebene der übergeordneten Ziele definiert und es stellt zugleich eine Fortschreibung aus der verkehrspolitischen Leitlinie des Vorgängerkonzeptes dar. Zur Erreichung dieses Zieles bedarf es einer intensiven Abstimmung zwischen Stadt- und Verkehrsplanung. Folgende explizit verkehrsplanerische Maßnahmen sind im MP2040 vorgesehen:

- Stärkung der Stadtteilzentren in den Bezirken (sowohl historische Ortskerne als auch neu zu entwickelnde Zentren) in Form verkehrsberuhigender und gestalterischer Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums.
- Ortsspezifische Maßnahmen zur Verbesserung der lokalen Erreichbarkeit der Stadtteilzentren mit dem Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.
- Sicherstellung von Flächen für kleinräumige Durchwegungen im Zuge von Stadtentwicklungsprojekten und neuen Bebauungen, Ersichtlichmachung in den Instrumenten der Raumplanung (z. B. im Flächenwidmungsplan).
- Sicherstellung von Flächen für die Fuß- und Radverkehrsachsen sowie ÖV-Achsen der sektoralen Masterpläne und Ersichtlichmachung in den Instrumenten der Raumplanung.

3.2 NEUORDNUNG DES GRAZER STRASSENNETZES

Das Grazer Straßennetz ist aktuell geprägt von einer teils noch hohen Dichte an Vorrangstraßen sowie zahlreichen Straßen, die zwar nicht als Vorrangstraßen ausgeführt, aber dennoch in ihrer Ausgestaltung für den Durchzugsverkehr gestaltet sind. Hinzu kommen „Schleichwege“, die gebietsfremden KFZ-Verkehr in dafür ungeeignete Teile des Siedlungsgebiets führt.

Um Wohngebiete und Nachbarschaften sicherer und lebenswerter zu machen, sieht der MP2040 eine Neuordnung des Straßennetzes vor, die mehrere Ziele verfolgt:

- Vereinheitlichung und Weiterentwicklung der Qualitäts- und Gestaltungsstandards, insbesondere im höherrangigen Straßennetz.
- Bündelung des KFZ-Verkehrs auf einem Kernnetz an hochrangigen Straßen im Stadtgebiet.
- Klare Funktionstrennung zwischen Straßen mit Durchleitungsfunktion und jenen mit Erschließungsfunktion sowie verkehrsberuhigte Quartiere.
- Schaffung zusätzlicher Potenziale zur Neuverteilung und Anpassung des Straßenraums an aktuelle Herausforderungen.

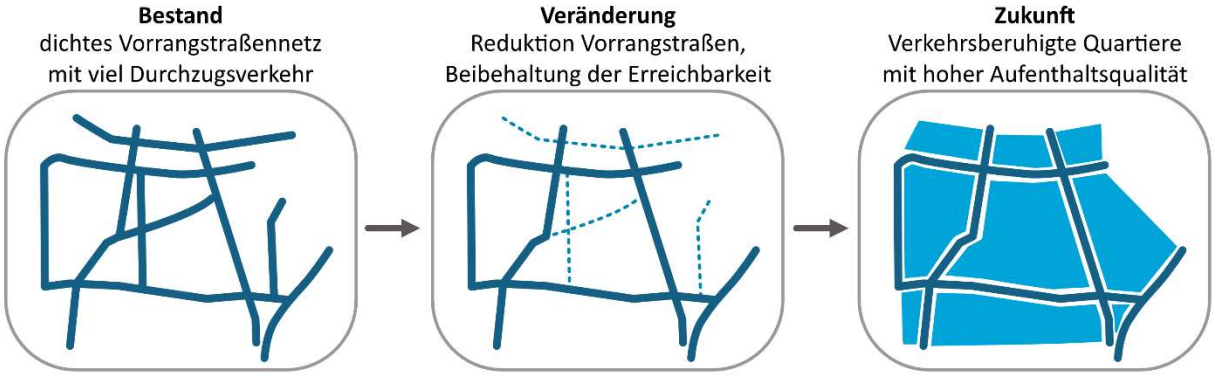


Abbildung 5: Prinzip der Neuordnung des Straßennetzes

Die Kategorisierung des Grazer Straßennetzes ist in einem eigenen Konzept auszuarbeiten. Dabei ist davon auszugehen, dass die bestehenden Landesstraßen erhalten bleiben, jedoch ein Teil der derzeitigen Vorrangstraßen in andere Straßenkategorien umgewandelt wird. Eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs auch abseits von Vorrangstraßen ist dabei maßgeblich zu berücksichtigen. Die Reduktion von Vorrangstraßen steht im Zusammenhang mit der Schaffung verkehrsberuhigter Quartiere, innerhalb derer es nur noch Umweltverbundachsen, Sammelstraßen und Erschließungsstraßen gibt.

3.2.1 Neue Straßenkategorien

Als wesentlicher Bestandteil der Neuordnung wird eine Kategorisierung des Grazer Straßennetzes eingeführt, die auf der bestehenden Einteilung aufbaut und das in Graz bewährte Prinzip der Vorrangstraßen weiterführt. Es werden auch neue Kategorien ergänzt, die zur Erreichung der Ziele des MP2040 beitragen. Diese Kategorien werden mit Qualitäts- und Ausführungskriterien versehen, im Detail ist die Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz bzw. sind die jeweiligen RVS-Richtlinien heranzuziehen.

Hauptstraßen im Landesstraßennetz

- Sind grundsätzlich Vorrangstraßen und erfüllen die (über-)regionale Verbindungsfunktion für öffentlichen Verkehr, Fuß-, Rad- und KFZ-Verkehr.
- Bezüglich Geschwindigkeit gilt die Vorgehensweise bzw. Kategorisierung von Landesstraßen gemäß der Mobilitätsstrategie (Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+, Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau).
- Knoten und Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs sind in der Regel VLSA-geregelt, im Einzelfall auch ohne VLSA-Regelung (Geschwindigkeiten gering, Sicht gut, maximal ein Fahrstreifen/Richtung).
- Verfügen über baulich getrennte Anlagen für den Fuß- und Radverkehr, bzw. bei Nichtumsetzbarkeit qualifizierte Parallelrouten für den Radverkehr.
- Der öffentliche Verkehr ist beschleunigt bzw. bevorrangt und wird entweder getrennt oder mit dem KFZ-Verkehr geführt. Als Haltestellenform ist grundsätzlich die Randhaltestelle anzustreben. In besonderen betrieblichen oder verkehrlichen Fällen, unter Gewährleistung von ausreichend Aufstell- und Bewegungsflächen für den Fuß- und ggf. Radverkehr und nach erfolgter Abstimmung mit der zuständigen Planungsabteilung des Landes können Busbuchten oder sonstige Formen gem. Verkehrsplanungsrichtlinie realisiert werden.
- Können Achsen zur Verkehrssteuerung sein.

Hauptstraßen im Gemeindestraßennetz

- Sind grundsätzlich Vorrangstraßen.
- Übernehmen innerstädtisch die Verbindungsfunktion.
- Grundsätzlich Tempo 50, punktuell oder abschnittsweise Tempo 30, u.a. wo es die Sicherheit erfordert (vgl. aktuelle Vorgehensweise).
- Knoten und Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs sind in der Regel VLSA-geregelt, im Einzelfall auch ohne VLSA-Regelung (Geschwindigkeiten gering, Sicht gut, maximal ein Fahrstreifen/Richtung).

- Verfügen über baulich getrennte Anlagen für den Rad- und Fußverkehr. Bei Nichtumsetzbarkeit soll eine Herabstufung zu Sammelstraßen geprüft werden.
- Der öffentliche Verkehr ist beschleunigt bzw. bevorrangt und wird entweder getrennt oder mit dem KFZ-Verkehr geführt. Als Haltestellenform ist grundsätzlich die Randhaltestelle anzustreben, in besonderen betrieblichen oder verkehrlichen Fällen und unter Gewährleistung von ausreichend Aufstell- und Bewegungsflächen für den Fuß- und ggf. Radverkehr können Busbuchten oder sonstige Formen gem. Verkehrsplanungsrichtlinie realisiert werden.
- Können Achsen zur Verkehrssteuerung sein.

Sammelstraßen und Verbindungsstraßen

- Bündeln den Verkehr von Erschließungsstraßen und dienen der Anbindung an die Hauptstraßen.
- Sind keine Vorrangstraßen.
- Da außerhalb des Vorrangstraßennetzes, soll hier grundsätzlich Tempo 30 vorgesehen werden. Unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs, vorhandener Anlagen für den Fuß- und Radverkehr und der allgemein angestrebten Verkehrsorganisation soll aber jedenfalls die Möglichkeit einer höheren Geschwindigkeitsbeschränkung nach § 43 Abs. 1 StVO 1960 möglich sein, wenn die Erforderlichkeit dafür nachgewiesen werden kann.
- Knoten und Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs sind in der Regel nicht VLSA-geregelt, sondern werden durch Schutzwege bzw. Radfahrüberfahrten, Mittelinseln sowie Gehsteigvorziehungen und Fahrbahnanhebungen sicher gestaltet und aufgewertet.
- Brauchen jedenfalls baulich getrennte Anlagen für den Fußverkehr. Der Radverkehr kann gemischt oder getrennt geführt werden (Orientierung an RVS, Masterplan Radoffensive bzw. Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz).
- Der öffentliche Verkehr wird vollständig gemischt geführt, Haltestellen werden als Randhaltestellen ausgeführt. Ein Überholen von Fahrzeugen des ÖV durch den MIV an Haltestellen soll grundsätzlich ausgeschlossen werden, Einzelfälle ausgenommen.

Umweltverbundachsen

- Sind hochwertige Achsen für den ÖV und Fuß- und Radverkehr
- Können Vorrang- oder Nicht-Vorrangstraßen gemäß StVO sein.
- Die durchgängige Befahrbarkeit für den MIV wird baulich oder verkehrsorganisatorisch unterbunden.

- Je nach gewählter Verkehrsorganisation soll Tempo 30 bevorzugt werden, unter Berücksichtigung vorhandener Anlagen für den Fuß- und Radverkehr und der allgemein angestrebten Verkehrsorganisation soll aber jedenfalls die Möglichkeit einer höheren Geschwindigkeitsbeschränkung nach § 43 Abs. 1 StVO 1960 möglich sein, wenn die Erforderlichkeit dafür nachgewiesen werden kann. Bei der Festlegung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit liegt ein Hauptaugenmerk beim öffentlichen Verkehr. Für diesen darf es zu keinen Fahrtzeitverlusten oder einer Verschlechterung kommen.
- Knoten und Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs sind VLSA-geregelt, wenn es seitens des öffentlichen Verkehrs erforderlich ist – insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten des ÖV bzw. bei Straßenbahnen. Der ÖV wird mit dem Kfz-Verkehr gemischt geführt, Haltestellen werden als Fahrbahnhaltestellen ausgeführt.
- Fuß- und Radverkehr werden entweder getrennt oder gemischt mit dem ÖV bzw. MIV geführt je nach Geschwindigkeit und Organisationsform (Orientierung an RVS bzw. Verkehrsplanungsrichtlinie der Stadt Graz bzw. gewählter Verkehrsorganisation).
- Kann auch als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet werden (Fußgänger- oder Begegnungszone).

Erschließungsstraßen

- Dienen ausschließlich dem Ziel- oder Quellverkehr, bezogen auf den MIV. Sofern zweckmäßig kann die Durchfahrbarkeit für den KFZ-Verkehr baulich oder verkehrsorganisatorisch unterbunden werden.
- Tempo 30 oder je nach gewählter Verkehrsorganisation (Wohnstraßen, Fußgänger- und Begegnungszonen, Fahrradstraßen etc.).
- Für den Radverkehr bleiben diese Straßen in der Regel durchlässig und er wird im Mischverkehr geführt, bei Einbahnen ist eine Öffnung für den Radverkehr vorzusehen.
- Führung des Fußverkehrs bevorzugt getrennt vom MIV, bei sehr geringen KFZ-Verkehrsstärken und KFZ-Geschwindigkeiten bzw. wenn keine KFZ-Stellplätze im Straßenraum vorhanden sind, ist auch eine gemischte Führung möglich.
- Kreuzungs- und Querungsstellen mit anderen Straßen innerhalb des Erschließungsnetzes werden mit Querungshilfen (Gehsteigvorziehungen, etc.) sicher gestaltet und aufgewertet.

3.2.2 Zielgebiete der Verkehrsberuhigung

Zielgebiete der Verkehrsberuhigung sind klar abgegrenzte Gebiete, die vom MIV grundsätzlich nur auf Ziel- und Quellwegen befahren werden sollen. Dies ist durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen sicherzustellen. Innerhalb dieser Gebiete ist die Standard-Straßenkategorie das Erschließungsnetz mit den Merkmalen gemäß der Neukategorisierung des Straßennetzes.

In den Gebieten können teilweise Sammelstraßen verlaufen, die den Ziel- und Quellverkehr bündeln. Weiters können sich innerhalb der Zielgebiete Umweltverbundachsen befinden, die dem öffentlichen Verkehr ein schnelleres Vorankommen ermöglichen, für den MIV aber als gewöhnlicher Teil des Erschließungsnetzes funktionieren.

In den Zielgebieten können auch weitergehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Straßen- bzw. Platzebene umgesetzt werden, wie diese in der Abbildung 6 dargestellt sind. Dabei handelt es sich z. B. um andere Formen der Verkehrsorganisation, wie etwa Begegnungszonen oder Schulstraßen, die Implementierung von Diagonalfiltern oder die verkehrsberuhigte Ausgestaltung von Platzbereichen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, die Erschließungsfunktion für den MIV aufrechtzuerhalten, den Fokus aber auf die aktive Mobilität und die Aufenthaltsqualität zu legen.

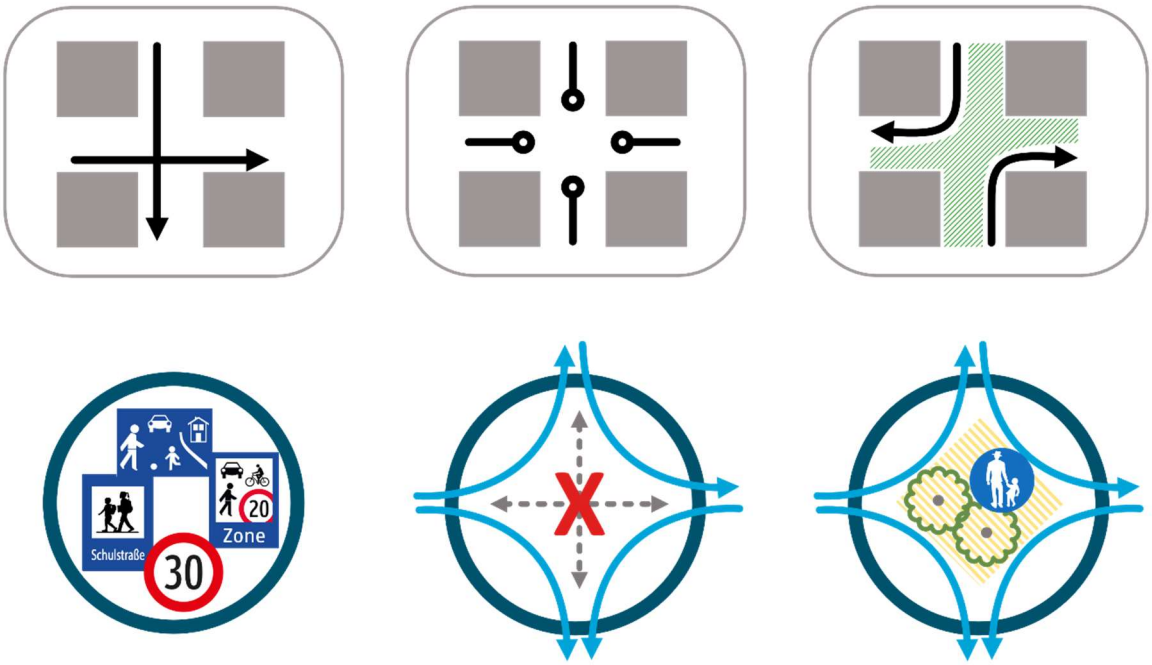


Abbildung 6: Prinzipien der Verkehrsberuhigung

Im Stadtgebiet wurden insgesamt 29 mögliche Zielgebiete der Verkehrsberuhigung identifiziert, davon umfasst sind große Teile der dicht bebauten Kernstadt, ausgedehnte Wohngebiete in Randlagen sowie mehrere Stadtteilzentren (z. B. Eggenberg oder Andritz). Die Auswahl erfolgte einerseits auf Basis von Anregungen aus dem Beteiligungsprozess bzw. den Wünschen, die in den letzten Jahren aus den

Bezirksvertretungen gemeldet wurden, steht aber auch in Zusammenhang mit den planerischen Überlegungen zur Neuordnung des Straßennetzes. Abbildung 7 zeigt die möglichen Bereiche einer Verkehrsberuhigung.

Die einzelnen Zielgebiete haben unterschiedliche Charakteristika und planerische Empfehlungen, die nachfolgend beschrieben werden. Die Detaillierung erfolgt im Zuge der nachgeschalteten Planungs- und Umsetzungsprozesse der einzelnen Projekte. Es wird empfohlen, 2 bis 3 Pilotprojekte als erstes umzusetzen.

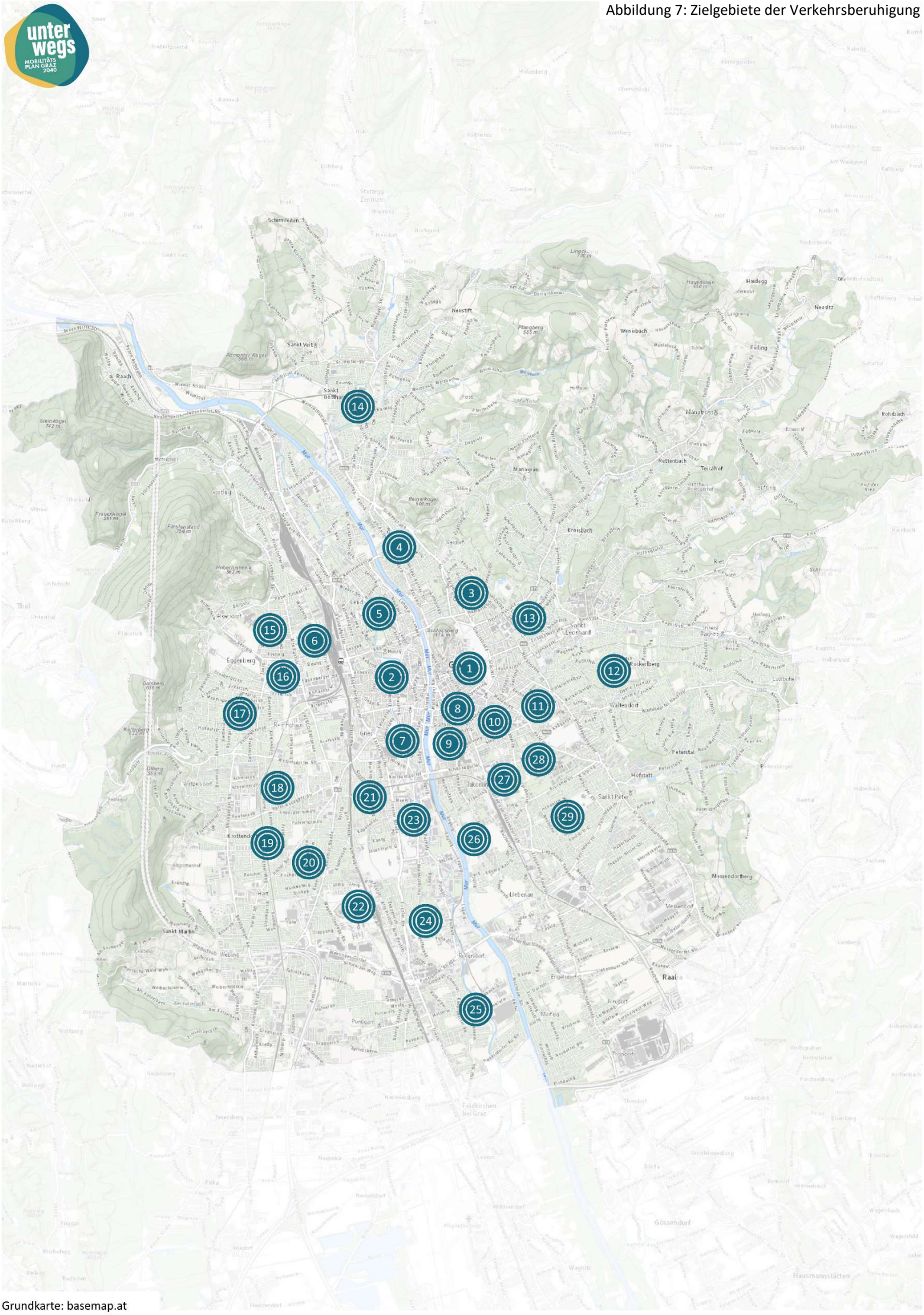
Nr.	Name	Beschreibung
1	Innenstadt-St. Leonhard	Umfasst die gesamte Innenstadt und einen Teil St. Leonhards. Mit Umsetzung dieses Zielgebiets geht eine Neuordnung der höherrangigen Straßen einher. Siehe auch Punkt 5.2.1.
2	Annenviertel	Umfasst den Bereich zwischen Mur, Keplerstraße, Gürtel und Lazarettgasse und Rösselmühlgasse. Besonderer Fokus sollte auf die Attraktivierung der Annenstraße und der Elisabethinergasse/Volksgartenstraße gelegt werden.
3	Geidorf	Umfasst den Bereich östlich der Bergmanngasse. Verkehrsberuhigung im Wohngebiet mit Fokus auf die Körblergasse unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs
4	Graben	Umfasst den Bereich zwischen Grabenstraße und Mur mit Ausnahme des Grabengürtels. Fokus auf Attraktivierung der für den Umweltverbund relevanten Achsen im Gebiet (z. B. Theodor-Körner-Straße oder Laimburggasse, Grabenstraße südlich Bergmanngasse).
5	Lend	Umfasst den Bereich zwischen Mur, Keplerstraße und Bahnhofs-/Kalvariengürtel). Besondere Potenziale entlang der Wiener Straße als starke ÖV-Achse und rund um den Fröbelpark, auch in Zusammenhang mit der künftigen Straßenbahnlinie 8.
6	Smart-City	Umfasst die Smart-City bzw. die Bereiche nördlich des Siemens-Werks. Fokus auf die Waagner-Biro-Straße, deren Fokus auf den Umweltverbund sowie Aufenthalt und Begrünung gerichtet werden soll.
7	Gries	Bereich rund um die Karlauer Straße. Besondere Potenziale zur Attraktivierung entlang dieser bzw. entlang des künftigen Streckenverlaufs der neuen Straßenbahnlinie 8.
8	Jakomini-Vorstadt Süd	Bereich zwischen Ring, Mandellstraße, Grazbachgasse und Mur.
9	Augarten	Bereich rund um den Augarten. Besonderes Potenzial im Bereich Wielandgasse.
10	Münzgrabenstraße	Bereich rund um die innere Münzgrabenstraße (Steyrergasse – Dietrichsteinplatz). Herzstück ist die Attraktivierung der Münzgrabenstraße mit Fokus auf den öffentlichen Verkehr.

11	Herz-Jesu	Bereich rund um die Herz-Jesu-Kirche.
12	Ruckerlberg	Gesamter Bereich zwischen Elisabethstraße, Ragnitzstraße und Waltendorfer Hauptstraße. Fokus auf die Ruckerlberggasse und Rudolfstraße mit dem Ziel, gebietsfremden KFZ-Verkehr auf die umliegenden Landesstraßen zu verlagern.
13	Univiertel	Bereich um die Uni vom Glacis bis zur Hilmteichstraße. Fokus auf die für den Umweltverbund relevanten Achse, wie z. B. die Zinzendorfgasse und Schubertstraße. Verlagerung des gebietsfremden KFZ-Verkehrs auf die umliegenden Landes- und Vorrangstraßen.
14	Andritz	Kerngebiet Andritz (innerhalb der Landesstraßen). Besonderer Fokus auf den Andritzer Hauptplatz, der als Bezirkszentrum gestärkt werden soll und teilweise frei von MIV werden könnte. Die geplante Sanierung und Adaptierung der Straßenbahn-Wendeschleife Andritz ist dabei zu berücksichtigen.
15	Algersdorf	Bereich rund um die Algersdorfer Straße mit Fokus auf ebendiese (besonders im Bereich der Schulen).
16	Zentrum Eggenberg	Bereich rund um die Eggenberger Allee zwischen Alter Poststraße und Janzgasse. Aufwertung der Eggenberger Allee zum Zentrum Eggenberg.
17	Baierdorf	Bereich zwischen Karl-Morre-Straße und Burenstraße. Identifikation von „Schleichwegen“ im Wohngebiet und Prüfung verkehrsberuhigender Maßnahmen.
18	Reininghaus Süd	Reininghaus südlich der Wetzelsdorfer Straße. Identifikation von „Schleichwegen“ im Wohngebiet und Prüfung verkehrsberuhigender Maßnahmen.
19	Wetzelsdorf	Bereich rund um die Grottenhofstraße zwischen Straßganger Straße und Harter Straße. Identifikation von „Schleichwegen“ im Wohngebiet und Prüfung verkehrsberuhigender Maßnahmen.
20	Klusemannstraße	Bereich rund um die Klusemannstraße. Identifikation von „Schleichwegen“ im Wohngebiet und Prüfung verkehrsberuhigender Maßnahmen (z. B. Klusemannstraße, Pirchäckerstraße).

21	Don Bosco	Bereich südöstlich des NVK Don Bosco. Identifikation von „Schleichwegen“ im Wohngebiet und Prüfung verkehrsberuhigender Maßnahmen (z. B. Feldgasse).
22	LKH Graz II Süd	Gebiet rund um den LKH-Standort.
23	Triestersiedlung	Bereich rund um die Wohnhöfe entlang der Triester Straße. Identifikation von „Schleichwegen“ und Prüfung verkehrsberuhigender Maßnahmen.
24	Wagrain	Bereich südlich der Triestersiedlung entlang der Herrgottwiesgasse. Besonderer Fokus auf die Herrgottwiesgasse (z. B. Umwandlung in Fahrradstraße) und Identifikation sonstiger „Schleichwege“ und Prüfung verkehrsberuhigender Maßnahmen.
25	Rudersdorf	Bereich zwischen Mur, Puntigamer Straße und Triester Straße. Besonderer Fokus auf die Rudersdorfer Straße.
26	Schönau-Liebenau	Bereich südlich des Schönaugürtels und westlich der C.-v.-H.-Straße. Weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt „Straßenbahn Liebenau West“. Verlagerung des gebietsfremden KFZ-Verkehrs in Nord-Süd-Richtung auf die C.-v.-H.-Straße.
27	Fröhlichgasse-Messe	Bereich zwischen Conrad-von-Hötzendorf-Straße und Münzgrabenstraße rund um Fröhlichgasse, Messe und Jauerburggasse.
28	Moserhofgasse-TU	Bereich rund um bzw. nördlich der TU Inffeldgasse.
29	Harmsdorf-ORF-Viertel	Bereich rund um das ORF-Zentrum und Harmsdorf. Verlagerung des gebietsfremden KFZ-Verkehrs auf die umliegenden Landes- und Vorrangstraßen.

Tabelle 1: Zielgebiete der Verkehrsberuhigung

Abbildung 7: Zielgebiete der Verkehrsberuhigung



Grundkarte: basemap.at

3.2.3 Typologische Maßnahmen im höherrangigen Straßennetz

Das künftige höherrangige Straßennetz soll verschiedenen Nutzungsansprüchen und allen Verkehrsarten gerecht werden. Auf strategischer Ebene enthält der MP2040 daher eine Reihe an gestalterischen und organisatorischen Prinzipien, die dieses Netz stärker auf die Multimodalität und Flächeneffizienz ausrichten und gleichzeitig Nutzungsansprüchen wie Aufenthalt oder Begrünung Raum geben.

- Erweiterung von Fuß- und Radverkehrsflächen, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu erhöhen.
- Herstellung von Randhaltestellen anstatt Busbuchten zur Beschleunigung des ÖV, zur Verbesserung des Verkehrsflusses insgesamt und zur Vergrößerung des Platzangebots im Haltestellenbereich (Radverkehrsführung, Aufstellflächen, Witterungsschutz etc.) sind anzustreben.
- Reduktion von KFZ-Fahrstreifen zugunsten von Aufenthaltsqualität und Begrünung sowie zur Stärkung des Umweltverbunds – wie etwa bereits in der Wickenburggasse erfolgreich umgesetzt.
- Anpassung von VLSA-Schaltprogrammen im Sinne der Optimierung des Umweltverbundes.
- Reduktion von Pkw-Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Raum, spezifische Stellplatzkonzepte für Behindertenstellplätze, Lade- und Kurzparkzonen sowie Anwohner:innen.
- Erweiterung der Flächen für Aufenthalt und Begrünung.

Gesammelt sollen diese Maßnahmen dazu beitragen, den Begriff „Hauptstraße“ in Graz neu zu definieren: Weg von der MIV-zentrierten, hin zu vielfältig und effizient genutzten städtischen Mobilitätsachsen. Die Abbildung 8 ist dabei als generelles Zielbild zu verstehen, welche Funktionen zukünftig an den Hauptstraßen vorzufinden sein sollen. Gerade in der historisch gewachsenen Stadt mit ihren schmalen Straßenquerschnitten ist jedoch nicht immer von einer Umsetzbarkeit aller Elemente auszugehen. Daher ist die tatsächliche Gestaltung einzelner Straßenzüge immer Ergebnis eines konkreten und detaillierten Planungsprozesses, der möglichst ein Beteiligungsverfahren beinhaltet, aber die im MP2040 festgelegten Prioritäten sowie die lokalen Schwerpunkte und Erfordernisse beachtet.

Abbildung 8: Die "Hauptstraße neu" für Graz

Durch die Reduktion des höherrangigen Straßennetzes entstehen vielfältige Möglichkeiten, bisher stark vom MIV beanspruchte Straßenräume anders zu nutzen. Folgende generelle Instrumente sind hierfür vorgesehen:

- Umsetzung neuer Formen der Verkehrsorganisation, z. B. Fußgänger- oder Begegnungszonen, Fahrradstraßen etc.
- Einrichtung von leistungsfähigen Umweltverbundachsen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.

3.2.4 Weiterer Prozess

Dieser Vorschlag für eine Neuklassifizierung dient als Grundlage für einen vertiefenden Planungsprozess, in dem die Machbarkeit für alle betroffenen Straßenzüge geprüft, die daraus entstehenden verkehrsplanerischen Konsequenzen ermittelt und die finale Klassifizierung festgelegt werden.

Zugunsten der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs ist im Bereich des zukünftigen Hauptstraßennetzes eine punktuelle und vorübergehende MIV-Überlastung akzeptabel, insbesondere in der Anfangsphase, da sich bei der Veränderung von Kapazitäten im Straßennetz mit der Zeit neue Verkehrszustände einstellen. Gemäß den festgelegten Zielen sind die Kfz-Verkehrsmengen im Grazer Straßennetz zudem insgesamt zu reduzieren. An dieser Stelle wird auf die E-Klima-Richtlinie der FGSV in Deutschland hingewiesen, die als Anforderung für eine klimaschutzorientierte Verkehrspolitik die

Priorisierung des Umweltverbundes vorsieht, wenn es um die Erreichung einer bestimmten Verkehrsqualität geht.[1]

3.3 STADT-UMLAND-VERKEHR

Zahlreiche Städte – so auch Graz – sind neben der Herausforderung des Binnenverkehrs auch sehr stark durch den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr gefordert. Zum Stand 31.10.2021 waren 95.145 Erwerbs-Einpendler:innen sowie 38.444 Auspendler:innen durch die Statistik Austria registriert.[2] Neben dem Erwerbspendelverkehr gibt es auch weitere strukturelle Ursachen, die zu starken Verkehrsbewegungen über die Stadtgrenze führen, wie etwa Einkaufszentren in Stadtrandlagen und die Konzentration zentralörtlicher Funktionen innerhalb des Grazer Stadtgebiets. Die bisher starke Ausrichtung der Infrastruktur für den Stadt-Umland-Verkehr auf den MIV hat massive Auswirkungen auf die Lebensqualität und das Verkehrsgeschehen der Stadt, etwa in Form von Lärm und Abgasen, der Trennwirkung stark befahrener Landesstraßen und des großen Platzbedarfs, welcher die Benützung für den Fuß- und Radverkehr und die Grüngestaltung entlang der stark befahrenen Stadt-Umland-Achsen deutlich erschwert.

Wie bereits die Analyse des stadtgrenzüberschreitenden Modal Split ergeben hat, wurden im Jahr 2022 nur 19 % der Wege über die Grazer Stadtgrenze mit dem Umweltverbund (größtenteils im ÖV) bewältigt, 81 % entfielen auf den MIV. Um die gemäß den Zielen des MP2040 angestrebte spürbare Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund des MP2040 für den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr zu erreichen, sind zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, die an dieser Stelle angeführt werden, aber auch in den sektoralen Überlegungen abgebildet sind. Die Maßnahmen stellen eine Mischung aus Pull- und Push-Maßnahmen dar und ergeben im Endausbau ein umfassendes und ineinandergreifendes Maßnahmenbündel.

Die City-Maut als mögliche Push-Maßnahme wurde im Rahmen der Maßnahmenerstellung diskutiert, wurde jedoch insbesondere aus Gründen der sozial ungleich verteilten Auswirkungen nicht aufgenommen.

3.3.1 Stadtgrenzüberschreitender öffentlicher Verkehr

Graz ist bereits heute in ein umfassendes Netz aus regionalen Verkehrsangeboten eingebunden, die hinsichtlich ihrer Taktung und ihres Einzugsgebietes laufend weiterentwickelt werden. So wurde in den vergangenen Jahren das S-Bahn-Netz ausgebaut und mit den Express- und Regionalbussen eine sukzessive Angebotsausweitung in den schienenfreien Korridoren erreicht.

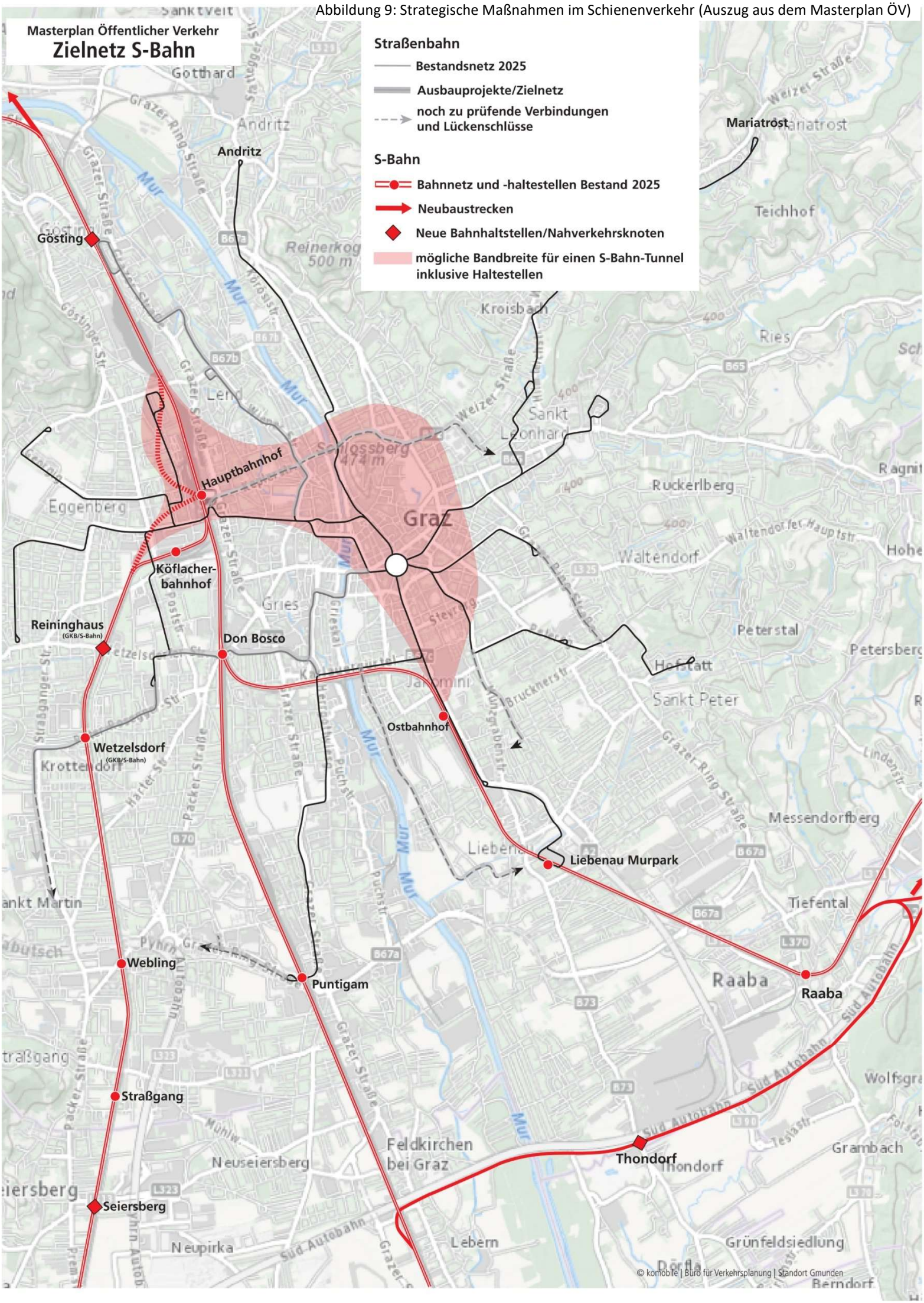
[1] https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022
[2] Atlas der Erwerbspendler:innen, Statistik Austria, abgerufen im Mai 2024

Für die nächsten Jahre werden – zusätzlich zur Weiterführung der bestehenden ÖV-Angebote – zahlreiche neue Akzente gesetzt, die den öffentlichen Verkehr im Großraum Graz aufwerten und Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖV bewirken werden: Das sind u.a.

- Eröffnung der Koralmbahn, welche einerseits insbesondere Bedeutung im überregionalen Verkehr hat, jedoch auch schnellere Verbindungen im regionalen Verkehr ermöglichen wird.
- Weiterentwicklung der Regionalverkehrsachse Bruck an der Mur – Graz – Spielfeld-Straß mit deutlichen Angebotsausweitungen sowie durchgebundenen Zugverbindungen.
- Elektrifizierung des Streckennetzes und zweigleisiger Ausbau auf Teilen der Stadtstrecke der Graz-Köflacher-Bahn, wodurch es zu Angebotsausweitungen und kürzeren Fahrzeiten kommen wird.
- Elektrifizierung der steirischen Ostbahn inkl. deutlicher Taktverdichtung und Fahrzeitverkürzung in Richtung Gleisdorf bzw. Fehring.
- Neuerrichtung bzw. Ausbau mehrerer Nahverkehrsknoten auf Grazer Stadtgebiet an der Graz-Köflacher Bahn sowie an der Südbahn und Ostbahn, etwa in Gösting, Wetzelsdorf, Webling und Straßgang sowie längerfristig auch in den Bereichen Murpark und Reininghaus. Diese sollen den Umstieg zwischen den regionalen und städtischen Verkehrsmitteln deutlich erleichtern und stehen teilweise in Zusammenhang mit den großen Ausbauvorhaben im städtischen ÖV.

Als Zukunftsszenario mit einer Umsetzung ab dem Jahr 2040 (aus heutiger Sicht) ist auch der S-Bahn-Tunnel zu erwähnen, der eine Durchbindung regionaler Bahnverbindungen direkt ins Grazer Zentrum ermöglichen soll. Dadurch bekommt Graz einerseits ein zentral gelegenes Schnellverkehrsmittel, andererseits wird mit der direkten Anbindung des Zentrums an die gesamte Stadtregion eine Qualität geschaffen, die bereits in zahlreichen europäischen Städten erfolgreich ist.

Abbildung 9: Strategische Maßnahmen im Schienenverkehr (Auszug aus dem Masterplan ÖV)



3.3.2 Stadtgrenzüberschreitende Radverbindungen

Mit dem Masterplan Radoffensive verfügt Graz gemeinsam mit dem Land Steiermark über eine fundierte konzeptionelle Basis zur Förderung des städtischen wie auch stadtgrenzüberschreitenden Radverkehrs. Das Modal-Split-Ziel für den Stadt-Umland-Verkehr mit einem Radverkehrsanteil von 5 % bis zum Jahr 2040 erscheint realistisch, wobei die großen Potenziale insbesondere im Süden des Zentralraums und im Bereich Gratwein-Gratkorn liegen.

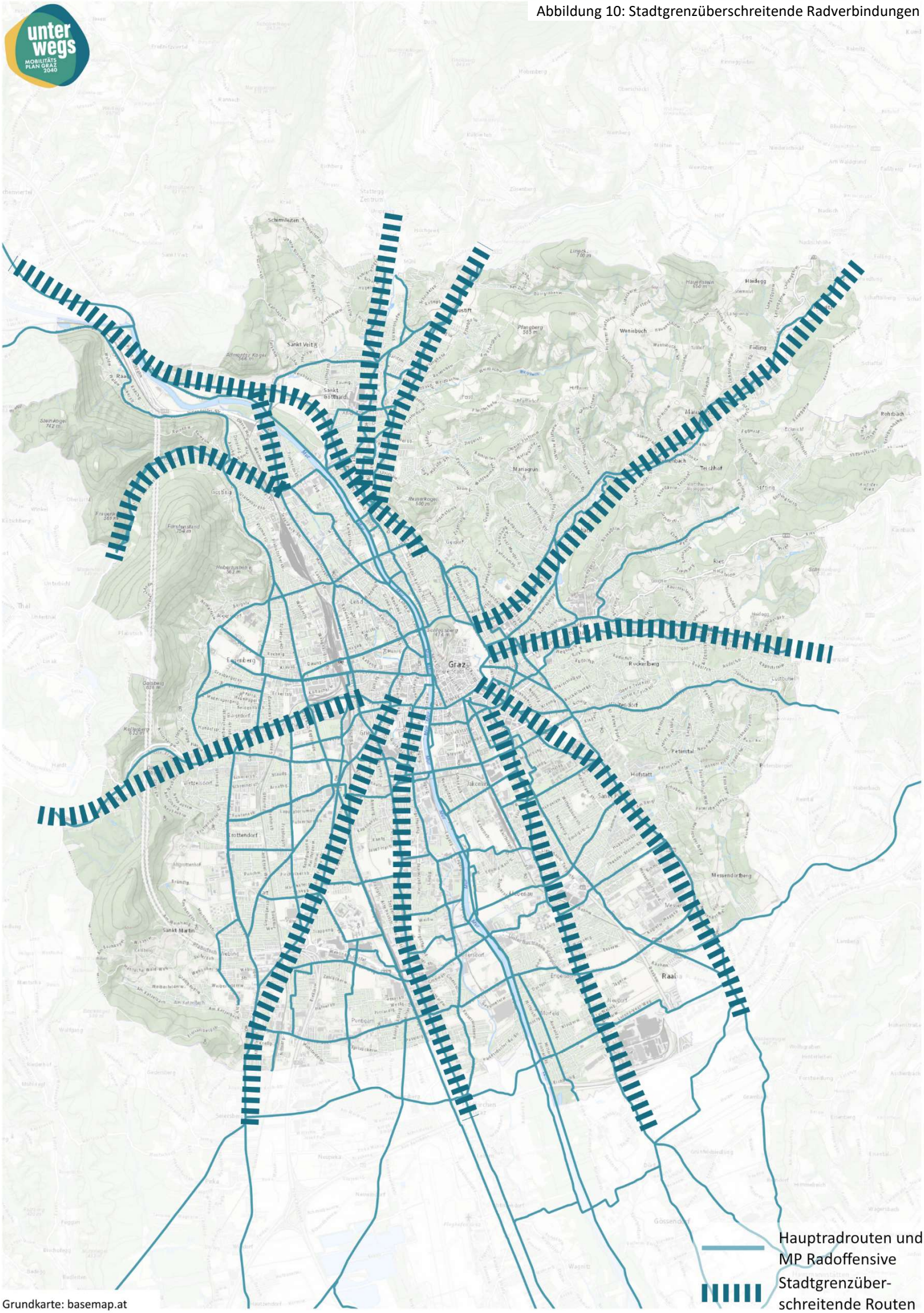
Neben dem Masterplan Radoffensive stehen auf (über-)regionaler Ebene auch die Radverkehrsstrategie sowie Mobilitätsstrategie des Landes Steiermark, das Regionale Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung und das Radverkehrskonzept GU Süd zur Verfügung, welche eine Abstimmung des städtischen und regionalen Radverkehrsnetzes anstreben.

Im Zuge des MP2040 wird die besondere Relevanz folgender stadtgrenzüberschreitender Radverbindungen aus dem Masterplan Radoffensive nochmals hervorgehoben, wobei die genannten Straßen als Korridore zu verstehen sind und teilweise auf Parallelrouten zurückgegriffen wird:

- Richtung Nordwesten entlang der L331 (Thalstraße).
- Richtung Nordwesten entlang der B67 (Wiener Straße) außerhalb der für die Straßenbahnlinie 8 erforderlichen Streckenabschnitte ab der Exerzierplatzstraße sowie entlang der B67a (Weinzöttlstraße und Grabenstraße).
- Richtung Norden entlang der L338 (Stattegger Straße) sowie entlang der L329 (Radegunder Straße).
- Richtung Osten entlang der B72 (Heinrichstraße und Mariatroster Straße) sowie entlang der B65 (Elisabethstraße und Riesstraße) und der L327 (Ragnitzstraße).
- Richtung Süden entlang der B67a (Merangasse, Plüddemanngasse und St. Peter Hauptstraße) und der L311, entlang der Liebenauer Hauptstraße (tlw. B73) sowie entlang der B67 (Triester Straße).
- Richtung Südwesten entlang der B70 (Kärntner Straße).
- Richtung Westen entlang der L301 (Steinbergstraße und Wetzelsdorfer Straße).

Diese Korridore tragen als wichtige radiale Radachsen wesentlich zur Erreichung des Modal-Split-Ziels bei.

Abbildung 10: Stadtgrenzüberschreitende Radverbindungen



Grundkarte: basemap.at

3.3.3 Park & Ride in Kooperation mit dem Land Steiermark

Als Instrument zur Stärkung intermodaler Wege ermöglichen Park & Ride und Bike & Ride, die Flächenwirkung des öffentlichen Verkehrs deutlich auszuweiten. Im Sinne eines effizienten und ressourcenschonenden Verkehrssystems ist dabei ein Umstieg vom MIV zum ÖV möglichst nah am Quellpunkt anzustreben. In der Vergangenheit wurden über die Jahre von der Stadt Graz bzw. in Kooperation mit verschiedenen Partnern bereits zwölf Park & Ride-Anlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 2.000 Stellplätzen realisiert. Dieser Weg soll auch in Zukunft entsprechend des Bedarfs weiter beschritten werden.

In Kooperation mit dem Land Steiermark gilt es in der Region Park & Ride-Plätze möglichst nah zum Wohnort bei S-Bahn- und Regionalbuslinien einzurichten. Für die Stadt Graz bedeutet dies, dass zukünftig nur in jenen Gebieten, welche nicht mit dem ÖV erschlossen sind bzw. erschlossen werden können, sowohl Park & Ride- als auch Bike & Ride Plätze im Stadtgebiet angeboten werden sollen. Dabei wird die Errichtung von weiteren neuen Park & Ride-Anlagen im Stadtgebiet vorgeschlagen, unter anderem die Erweiterung der bestehenden Anlage beim Murpark. Untersuchungen haben gezeigt, dass bewirtschaftete Park & Ride-Anlagen im Stadtgebiet, z. B. mit Kombitickets für Parken und ÖV, gezielt Pendler:innen und weitere Zielgruppen ansprechen. So können diese Anlagen effizienter genutzt werden. Die Planung und Umsetzung dieser Anlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Graz und dem Land Steiermark.

Außerhalb von Graz werden die Gemeinden vom Land Steiermark frühzeitig in die Planungen und deren Umsetzung einbezogen. Der Ausbau der stadtgrenzüberschreitenden Bahn- und Buslinien und deren Attraktivierung z.B. beim Fahrplanangebot, sowie die zur ´Bereitstellung ausreichender Park & Ride- und Bike & Ride-Plätze wird als wesentlicher Bestandteil zur Lösung der Verkehrsfragen im Ballungsraum Graz erachtet. Dabei ist außerhalb des Stadtgebietes an S-Bahn-Haltestellen ein massiver Ausbau der Park & Ride-Anlagen erforderlich, während bei Regionalbus-Haltestellen kleinere, dezentrale Anlagen als ausreichend betrachtet werden.

3.3.4 Allgemeine Stadt-Umland-Kooperation

Neben den bereits beschriebenen Instrumenten der stadtgrenzüberschreitenden Koordination und Zusammenarbeit sieht der MP2040 eine laufende, kleinräumige bzw. kleinteilige Abstimmung zwischen Graz und seinen Umlandgemeinden vor. Verkehr jeder Art endet nicht an der Stadtgrenze, sondern weist insbesondere in flächig entwickelten Gebieten wie dem Grazer Süden starke Zusammenhänge über die Gemeindegrenzen hinaus auf. Daher sollen verkehrsplanerische Maßnahmen, aber auch die Siedlungsentwicklung stadtgrenzüberschreitend abgestimmt werden.

3.3.5 Stadt-Umland-Verkehr an der Stadtgrenze

Neben den zahlreichen beschriebenen Pull-Maßnahmen sind auch effektive Push-Maßnahmen zur Steuerung und Reduktion des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs vorzusehen. Prioritäres Ziel dabei ist es, den ÖV auf radialen Korridoren zu beschleunigen, um das Umsteigen vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu machen und insgesamt die „Durchflusskapazität“ an Personen zu erhöhen. Mit hochwertigen Angeboten für den öffentlichen Verkehr auf den radialen Achsen und der Errichtung der geplanten Rad-Korridore der Radoffensive geht eine Kapazitätsreduktion für den MIV einher.

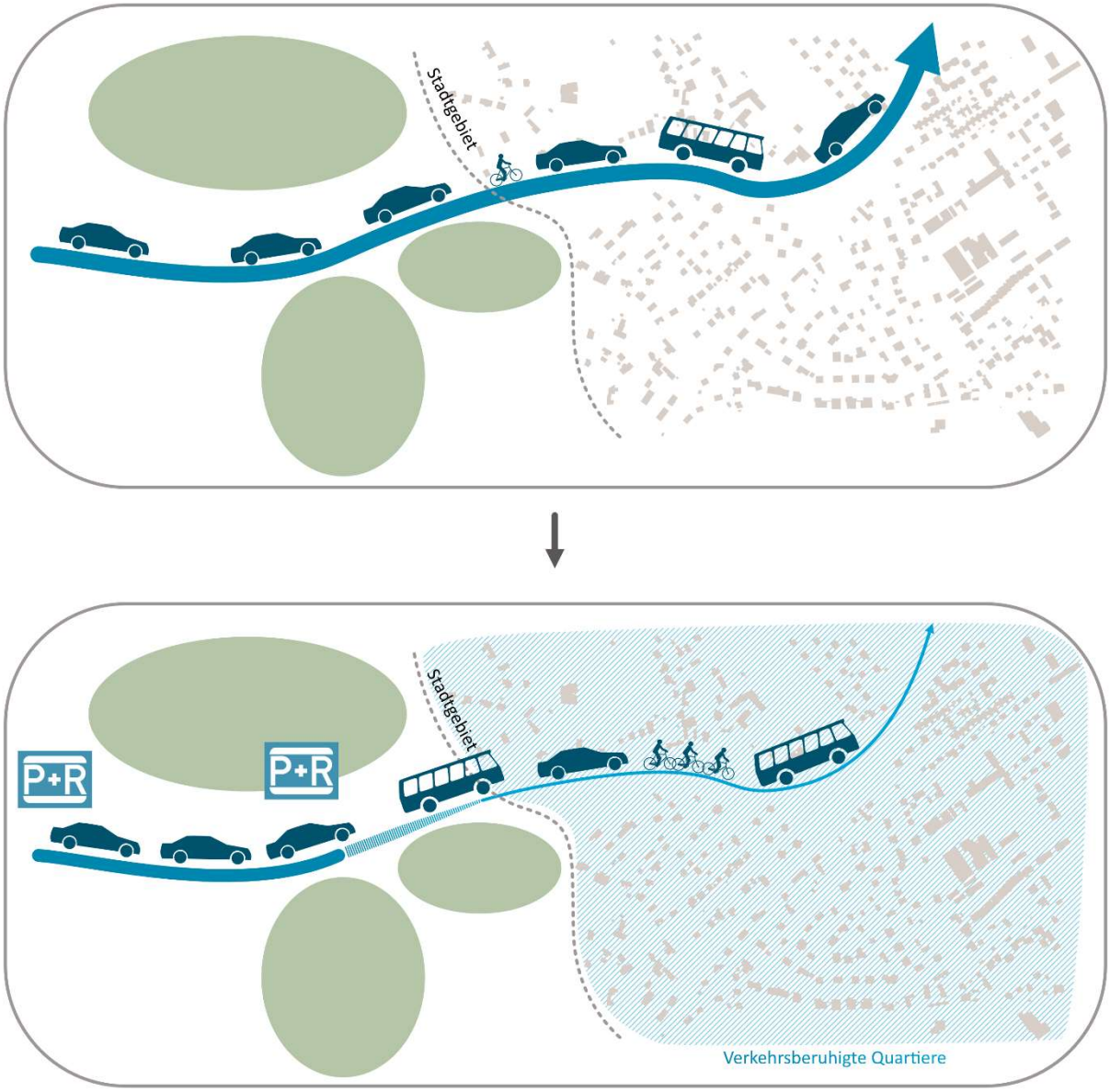


Abbildung 11: Verkehrssteuerung an der Stadteinfahrt (Prinzipskizze)

Dies soll mittels zweier prinzipieller Ansätze zur Steuerung realisiert werden:

- Eine Steuerung der Kfz-Verkehrsstärken kann auf Straßen mit größerer Breite durch Fahrstreifenreduktion in Streckenbereichen und an Kreuzungen für den MIV und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs mit Busfahrstreifen bzw. separaten Gleistrassen und Ampelbevorrangungen erfolgen.

Die Steuerung auf Straßen mit geringerer Breite wird grundsätzlich durch die Umstellung von Busbuchten auf Randhaltestellen ohne Vorbeifahrt angestrebt, damit der ÖV pulkführend ohne Behinderungen durch KFZ geführt werden kann. Dies betrifft vor allem jene Straßen, die von Osten und Westen in die Stadt führen (siehe auch Abb. 13). In besonderen betrieblichen oder verkehrlichen Fällen können Busbuchten oder sonstige Formen der Verkehrssteuerung gemäß Verkehrsplanungsrichtlinie umgesetzt werden – unter Gewährleistung von ausreichend Aufstell- und Bewegungsflächen für den Fuß- und ggf. Radverkehr. Auf Landesstraßen ist immer eine Abstimmung mit der zuständigen Planungsabteilung des Landes vorzunehmen.

Die Verkehrssteuerung auf den stadtgrenzüberschreitenden Straßen betrifft den Stadt-Umland-Verkehr. Die zu setzenden Maßnahmen können vielfältig sein (siehe hierzu auch Punkt 3.2.3) und mit den Qualitäten der „neuen Hauptstraßen“ und den entsprechenden Umgestaltungen einhergehen. Eine Umsetzung auf Landesstraßen erfolgt in enger Abstimmung mit dem Land Steiermark.

Zur Aufrechterhaltung und Herstellung hochwertiger alternativer Angebote, insbesondere in den schienenfreien Korridoren, sind folgende Begleitmaßnahmen vorgesehen:

- Betriebskonzepte für den regionalen und städtischen Busverkehr in Form von Busfahrstreifen, Ampelbevorrangungen und Streckenabschnitten mit pulkführendem ÖV.
- Ausweitung von P&R-Kapazitäten möglichst nahe am Quellort außerhalb der Stadt Graz.
- Schaffung und Ergänzung hochwertiger Radverbindungen.
- Errichtung bzw. Ausweitung von Bike & Ride-Stellplätzen bei Bushaltestellen.

Weiters sind Begleitmaßnahmen zu treffen, um Ausweichverkehr in das untergeordnete Straßennetz zu vermeiden, z. B. Einbahnsysteme, Verkehrsfilter etc. (siehe hierzu auch die Instrumente aus dem Kapitel 0)

Die potenziellen Achsen sind nachfolgend aufgezählt. **Eine vertiefende Analyse und Projektierung ist für jede Achse vorzunehmen, anzuwendende Maßnahmen und die genaue Lage können erst im Rahmen dieser vertiefenden Schritte festgelegt werden**. Dabei ist insbesondere eine Priorisierung bzw. hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen.

- **L338 Stattegger Straße**: Steuerung des von Norden (insb. Stattegg) kommenden KFZ-Verkehrs.
- **L329 Radegunder Straße**: Steuerung des von Nordosten (Weinitzen, St. Radegund) kommenden KFZ-Verkehrs.

- **B72 Mariatroster Straße**: Steuerung des von Osten (Fölling, Kumberg, Weiz) kommenden KFZ-Verkehrs.
- **B65 Riesstraße**: Steuerung des von Osten (Kainbach, Eggersdorf bzw. aus Richtung Gleisdorf) kommenden KFZ-Verkehrs.
- **L327 Ragnitzstraße**: Steuerung des von Osten (Ragnitz, Hönigtal, Laßnitzhöhe) kommenden KFZ-Verkehrs.
- **L325 Waltendorfer Hauptstraße**: Steuerung des von Osten (Ragnitz, Hart bei Graz) kommenden KFZ-Verkehrs.
- **B67a St.-Peter-Hauptstraße**: Steuerung des von Süden (Raaba, Hausmannstätten) bzw. über den St.-Peter- und Liebenauer Gürtel (A2 Südautobahn) kommenden KFZ-Verkehrs.
- **Liebenauer Tangente bzw. Sternäckerweg**: Steuerung des von der A2 Südautobahn bzw. vom Südgürtel kommenden KFZ-Verkehrs.
- **Liebenauer Hauptstraße**: Steuerung des von Süden (Engelsdorf, Thondorf, Fernitz) bzw. vom Südgürtel kommenden KFZ-Verkehrs.
- **Puntigamer Straße**: Steuerung des von der westlichen Puntigamer Straße kommenden KFZ-Verkehrs.
- **Puchstraße**: Steuerung des von Süden (Rudersdorf, Feldkirchen) bzw. von beiden Seiten der Puntigamer Straße kommenden KFZ-Verkehrs.
- **B67 Triester Straße**: Steuerung des von Süden (Feldkirchen, Kalsdorf) bzw. des von der Puntigamer Straße und dem Weblinger Gürtel kommenden KFZ-Verkehrs.
- **B70 Kärntner Straße**: Steuerung des von Südwesten (Seiersberg, Premstätten, Lieboch) bzw. vom Weblinger Gürtel und der A9 Pyhrnautobahn kommenden KFZ-Verkehrs.
- **Straßganger Straße**: Steuerung des von Südwesten (Seiersberg, Premstätten, Lieboch) bzw. vom Weblinger Gürtel und der A9 Pyhrnautobahn kommenden KFZ-Verkehrs.
- **L301 Steinbergstraße**: Steuerung des von Westen (Steinberg, Hitzendorf) kommenden KFZ-Verkehrs.
- **L302 Judendorfer Straße (in weiterer Folge B67 Wiener Straße)**: Steuerung des von Norden (Raach, Gratwein) bzw. der A9 Pyhrnautobahn kommenden KFZ-Verkehrs.
- **B67 Wiener Straße/B67a Weinzöttlstraße**: Steuerung des von Norden (Gratkorn, Deutschfeistritz) kommenden KFZ-Verkehrs.

4 STÄDTISCHE KERNPROJEKTE

Die städtischen Kernprojekte sind wichtige Projekte aus den sektoralen Konzepten für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr, ergänzt um Projektinitiativen aus den Bezirken und Maßnahmenvorschlägen des Planungsteams in Abstimmung mit den Dienststellen der Stadt Graz und des Landes Steiermark. Ergänzt wurden die Maßnahmen zudem mit Vorschlägen, die aus dem Beteiligungsprozess hervorgegangen sind.

4.1 VERKEHRSMITTELÜBERGREIFENDE PROJEKTE

4.1.1 Lebendige Innenstadt

Die Grazer Innenstadt verfügt zwar in großen Teilen bereits über verkehrsberuhigte Bereiche, jedoch gibt es in einigen Bereichen (etwa Neutorviertel oder Karmeliter- und Tummelplatz samt Umfeldern) noch zahlreiche Straßen mit stark auf den MIV ausgerichteter Verkehrsorganisation. Hierbei geht es darum, den Durchzugsverkehr zu verlagern, ohne die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner:innen, Innenstadt-Besucher:innen und Gewerbetreibenden aus den Augen zu verlieren.. Diese Maßnahme sieht – wo noch nicht geschehen – eine schrittweise Weiterentwicklung des öffentlichen Raums in der Grazer Altstadt vor, mit besonderem Fokus auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie auf die Schaffung zusätzlicher Grün- und Aufenthaltsflächen.

Die Zufahrt zur Innenstadt mit dem PKW sowie für den Wirtschaftsverkehr bleibt weiterhin gewährleistet, jedoch sollen unter dem Begriff „lebendige Innenstadt“ weitere Umgestaltungen und Anpassungen der Verkehrsorganisation erfolgen, auch um das Einkaufserlebnis in der Innenstadt zu verbessern. Internationale Vorbilder für eine solche Innenstadt sind der Zirkulationsplan der belgischen Stadt Gent oder die Innenstadt- der niederländischen Stadt Groningen.

In diesem Zusammenhang soll auch eine Aufwertung und Weiterentwicklung des Grazer Stadtparks, des Rings und der Kaistraßen erfolgen. Dabei soll auch die vom Land Steiermark angedachte Regionalbusachse berücksichtigt werden, damit der für die Ziele des MP2040 wichtige Regionalbusverkehr zuverlässig und rasch im Bereich der Innenstadt abgewickelt werden kann.

4.1.2 Mobilitätskonzept Universität

Im Jahr 2023 wurde für die Universität Graz und die nähere Umgebung ein Mobilitätskonzept erstellt, das in Zusammenhang mit den bestehenden Strukturen und insbesondere den künftig geplanten Projekten (z.B. das „Haus der Physik“) eine Optimierung der verkehrlichen Wirkungen vorsieht. Planungsgebiet war dabei primär der „Kern-Campus“ innerhalb der Straßenzüge Heinrichstraße – Glacis – Elisabethstraße – Geidorfgürtel/Strassoldogasse, das Konzept bezieht sich jedoch auch auf großräumige Maßnahmen.

Die Universität als Quell- und Zielpunkt von Wegen aus dem gesamten Stadtgebiet sowie stadtgrenzüberschreitender Wege hebt die Frage nach der zukünftigen Abwicklung dieses Verkehrsaufkommens auf die Ebene der städtischen Kernprojekte.

Ziel ist die Verringerung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs durch mIV-vermeidende Strukturen und eine ausgewogene Verkehrsmittelaufteilung sowie eine Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Fahrzeugtechnologie für die nicht verlagerbaren Anteile des KFZ-Verkehrs.

Darüber hinaus sollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Umfeld den Stadtteil aufwerten. Zur besseren Verflechtung der Universität Graz mit ihrem Umfeld sollen die öffentlichen Räume sowohl innerhalb des Campus-Geländes als auch auf den öffentlichen Straßen „innere“ Schubertstraße, Halbärthgasse, Harrachgasse und Goethestraße aufgewertet werden. Der laufende Betrieb und die Campus- Erweiterungen sollen verträglich mit den umliegenden Wohngebieten sein. Als Ziel für diese städtischen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind z.B. die Zinzendorfgasse, der Bereich Harrachgasse – Halbärthgasse und die Schubertstraße zwischen Geidorfgürtel und Sonnenfelsplatz zu nennen.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder, Senioren ist ebenfalls ein Baustein zur Verringerung der negativen Auswirkungen des KFZ-Verkehrs in diesem Gebiet.

Im Bereich des „Kern-Campus“ (innerhalb von Glacis, Heinrichstraße, Geidorfgürtel und Elisabethstraße) ist eine bessere Ordnung des fahrenden und ruhenden KFZ- und Radverkehrs vorgesehen.

Großräumig steht die prioritäre Umsetzung der relevanten Achsen des Masterplans Radoffensive (aus Richtung Mariatrost, Hauptbahnhof, TU-Standorte, St. Leonhard bzw. St. Peter) sowie die Weiterentwicklung der ÖV-Achse Hauptbahnhof – Universität (mehr Kapazität der Buslinien, später Umsetzung Straßenbahnlinie 2) im Vordergrund.

4.1.3 Umgestaltung Griesplatz

Der Griesplatz ist eines der wichtigsten Stadtteilzentren auf der rechten Murseite. Aktuell ist er stark vom KFZ-Verkehr geprägt und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Im Zuge der Neuordnung des Grazer Straßennetzes soll der Platz umfassend neugestaltet und aufgewertet werden. Die Bushaltestellen sollen neu angeordnet werden. Dadurch werden große Teile des Platzes für andere Nutzungen freigespielt, wie etwa für Begrünung und Aufenthaltsflächen sowie für Fuß- und Radverkehrsflächen. Als Teil des Masterplans Radoffensive ist am Platz selbst sowie entlang der Achse Brückenkopfgasse – Rösselmühlgasse – Josef-Huber-Gasse eine neue Infrastruktur für den Radverkehr vorzusehen. Die Straßenbahnlinie 8 (SW-Linie) wird in einem weiteren Realisierungsschritt den Griesplatz im südlichen Bereich hochwertig an das städtische Straßenbahnnetz anbinden.

4.1.4 Attraktivierung und Optimierung Jakominiplatz

Der Jakominiplatz als wichtigster Knotenpunkt des städtischen öffentlichen Verkehrs benötigt aufgrund der bestehenden und vor allem zukünftigen betrieblichen Anforderungen (Regionalbusse, Straßenbahn Innenstadtentlastung) Optimierungen im betrieblichen Ablauf. Insbesondere das Zusammenspiel des regionalen und städtischen ÖVs soll verbessert werden, dies steht auch in Zusammenhang mit einer attraktiven Regionalbusachse zwischen Hauptbahnhof und Elisabethstraße. Im Rahmen dieses Projekts sollen auch die Themen Begrünung und Aufenthalt umfassend behandelt werden.

4.2 FUSSVERKEHR

Mit dem „Masterplan Gehen - Graz"[3] hat die Stadt Graz im Jahr 2024 ein strategisches Dokument erstellt um damit das Zu-Fuß-Gehen in der Stadt in den kommenden Jahren sicherer, attraktiver und komfortabler zu machen. Er enthält ein Soll-Fußwegenetz, eine Auswahl an Leitprojekten, generelle Maßnahmen zu den Handlungsfeldern sowie zahlreiche Einzelmaßnahmen zur treffsicheren Förderung des Fußverkehrs. Die Handlungsfelder, das Soll-Fußwegenetz und die daraus abgeleiteten Einzelmaßnahmen sind im "Masterplan Gehen" detailliert beschrieben und abgebildet, daher wird im MP2040 an dieser Stelle nur darauf verwiesen. Die prioritärsten Maßnahmen werden im MP2040 jedoch nochmals erwähnt, da sie wesentlich zur Erreichung der Gesamtziele beitragen. Dazu zählen vor allem die „generellen Maßnahmen“, die aus den Handlungsfeldern abgeleitet wurden und die für die gesamte Stadt gelten, unabhängig von konkreten Standorten. Die Priorisierung der Fußverkehrsprojekte ist im Kapitel 6.7 beschrieben. Folgend ein Auszug der wichtigsten Inhalte des Masterplans, darunter die acht Leitprojekte.

Verkehrskonzept Schulen Puntigam

Im Bereich Gradnerstraße/Nippelgasse sind mehrere Bildungsstandorte konzentriert, weshalb für diesen Bereich ein Verkehrskonzept als ein Leitprojekt des Masterplan Gehen umgesetzt werden soll, welches im Kernbereich der Nippelgasse (vor den Schulen) eine Begegnungszone oder Vergleichbares vorsieht.

Wegeverbindung Oeverseepark – Citypark

Als eines der Leitprojekte des Masterplans Gehen soll zur Stärkung der Fußverkehrsverbindung entlang des Mühlgangs die Lücke zwischen Oeverseepark und Citypark geschlossen werden.

Intelligente Druckknopfampel Grieskai/Hermann-Bahr-Gasse

Als weiteres Leitprojekt des Masterplans Gehen soll ein Pilotversuch mit einer „intelligenten“, sensorgesteuerten Ampel durchgeführt werden, die herannahende Fußgänger auf der wichtigen Verbindung Richtung Augarten rechtzeitig erkennt und die Grünzeiten auch an die Menge querender Fußgänger:innen anpasst.

Nachbarschaftsplatz Steinfeldgasse/Prankergasse

Der platzartig erweiterte Kreuzungsbereich Prankergasse/Steinfeldgasse soll durch Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen zu einem attraktiven Aufenthaltsbereich werden. Dies wurde als Leitprojekt im Masterplan Gehen definiert.

[3] https://www.graz.at/cms/beitrag/10421189/7759964/

Gehsteig Andritzer Reichsstraße

Als wesentliche Lücke im städtischen Fußverkehrsnetz wurde diese Maßnahme als Leitprojekt im Masterplan Gehen definiert. Die Lücke zwischen den Hausnummern 102 und 108 soll geschlossen werden.

Verkehrsberuhigung Neutorviertel

Siehe Projekt „Aufwertung Neutorviertel“ im Kapitel 5.2

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

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. Durch eine Reihe von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen kann der Eltern-Kfz-Verkehr reduziert und die Verkehrssicherheit im Schulumfeld gesteigert werden. Eine andere Maßnahme 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 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.

Kampagne zur Motivation des Zu-Fuß-Gehens

Eine Kampagne, die zum Zu-Fuß-Gehen motivieren soll und die gesundheitlichen und klimarelevanten Aspekte in Vordergrund stellt und gezielt auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Altersgruppen eingeht, soll gemacht werden.

Einrichtung von Schulstraßen mit temporären Fahrverboten

Schulstraßen stellen ein zielgerichtetes Instrument zur Verkehrsberuhigung im unmittelbaren Schulumfeld dar. Durch die Unterbindung des KFZ-Durchzugsverkehrs zu festgelegten Zeiten (Schulbeginn und -ende) kann den Schüler:innen ein sicheres Umfeld auf den letzten Metern zur Schule geboten und ein Anreiz zur selbstständigen Erledigung des Schulwegs geschaffen werden. Die Stadt Graz legt bei der Umsetzung von Schulstraßen Wert auf ein einheitliches Gestaltungskonzept mit Beteiligung von Schulen, Kindern und Eltern.

4.3 RADVERKEHR

Der MP2040 bezieht sich in puncto Radverkehr auf den im März 2022 beschlossenen Masterplan Radoffensive[4].

Gemeinsam mit dem Land Steiermark werden im Rahmen der Radoffensive bis 2030 rund 200 Kilometer neue Radrouten, Abstellanlagen und ergänzende Einrichtungen geschaffen. Ein gemeinsamer Kooperationsvertrag zwischen dem Land Steiermark und der Stadt Graz wurde dafür im Jahr 2021 unterzeichnet. Die Aufwertung der Infrastruktur um insgesamt 100 Mio. Euro und die Begleitmaßnahmen werden nicht nur den Umstieg auf das Fahrrad attraktiver machen. Radverkehr kann und soll als integraler Bestandteil der Stadtentwicklung das Leben aller Menschen verbessern, die in Graz wohnen, arbeiten und zu Gast sind.

Der zusammen mit dem Land Steiermark erarbeitete und im Jahr 2022 vom Gemeinderat beschlossene Masterplan Radoffensive enthält ein Zielnetz für den Radverkehr, Qualitätsstandards für die zu errichtende Infrastruktur sowie ein umfassendes Maßnahmenprogramm. Basis dafür bildete die Radnetzstudie das Landes Steiermark. Er ist mehr als ein Routennetz, das Stadtteile, Zentrum und Umgebungsgemeinden schneller und sicherer miteinander verbindet. Der Masterplan ist vor allem ein Bekenntnis zu einem Umstieg auf aktive Mobilität und zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Die Planungsgrundsätze enthalten Prioritäten, die nicht das jeweils verwendete Verkehrsmittel, sondern die wichtigsten Bedürfnisse mobiler Menschen in den Mittelpunkt rücken: Tempo, Komfort und Sicherheit. Das bedeutet, dass bei planerischen und baulichen Eingriffen in öffentliche Verkehrsflächen darauf geachtet werden soll, dass die Gesamtsituation für den Radverkehr verbessert werden kann. Verbesserungen für den Radverkehr dürfen im Gesamtsystem jedoch zu keiner Verschlechterung für Fußgänger:innen und den Öffentlichen Verkehr führen. In Straßenzügen, in denen sich aufgrund beengter Platzverhältnisse nicht alle Verkehrsarten entsprechend abbilden lassen, ist dem flächeneffizienten öffentlichen Verkehr der Vorzug zu geben.

Mischnutzungen von Rad- und Fußverkehr sind generell zu vermeiden. Ausgenommen sind Bereiche, wo dies der Aufenthaltsqualität zugutekommt.

[4] https://rad.graz.at/masterplan/

Folgende Projekte aus dem Masterplan Radoffensive haben eine hohe Wirksamkeit und sollen – mit Konsultation des Bezirksrates und ggf. mit Begleitung durch Beteiligungsprozesse – behandelt werden. Im Kapitel „Bezirksleitprojekte“ befindet sich eine weitere Konkretisierung und lokale Vertiefung der Projekte.

- Ausbau der Radachse Mandellstraße – Petersgasse unter Berücksichtigung der Regionalbusse und des Stellplatzbedarfs im Gebiet
- Uferseitiger Radweg am Grieskai zwischen Zweiglgasse und Bertha-von-Suttner-Friedensbrücke unter Berücksichtigung der Anforderungen an den Ausbau der Straßenbahnlinie 8
- Ausbau der Radachse Harter Straße unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr
- Ausbau der Radachse Griesplatz – Rösselmühlgasse – Lazarettgasse bzw. Josef-Huber-Gasse unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr sowie des Regionalbuskorridors
- Ausbau der Radachse Innenstadt – Neufeldweg – RaabaAusbau der Radachse Peter-Tunner-Gasse – Kalvariengürtel unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr
- Ausbau der Radachse innere Wiener Straße (Lendplatz – Peter-Tunner-Gasse) unter Berücksichtigung der Straßenbahnlinie 8
- Errichtung einer Fahrradstraße in Leechgasse und Schanzelgasse
- Errichtung einer Fahrradstraße in der Laimburggasse und Vogelweiderstraße
- Fortführung der Radwegverbreiterung Keplerstraße unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr
- Qualitätsverbesserungen für Fuß- und Radverkehr am Lend- & Grieskai
- Weiterer Ausbau der Hauptradroute Richtung Raaba über die Petersgasse, St. Peter Ortszentrum über die St. Peter Hauptstraße bis nach Raaba unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr sowie den Regionalbussen
- Weiterer Ausbau der Hauptradroute Richtung Mariatrost
- Bessere Radanbindung der Universität
- Überarbeitung des Leitsystems für den Radverkehr sowie Erstellung einer digitalen Radkarte für Graz
- Umsetzung von intelligenten bzw. responsiven VLSA zur situativen Priorisierung des Radverkehrs und öffentlichen Verkehrs (kürzere Wartezeiten, Verlängerung von Grünphasen)
- Ausarbeitung und Umsetzung eines Fahrradparkkonzeptes und Errichtung von Radabstellanlagen bzw. Radgaragen am Hauptbahnhof und in der Innenstadt
- Zustandserfassung der bestehenden Hauptradrouten und Erstellung eines Sanierungsplans der bestehenden Hauptradrouten

4.4 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die Ersterstellung des Strategiepapiers und Maßnahmenkonzeptes „Masterplan ÖV“[5] erfolgte im Herbst 2013. Seither wurden bereits zahlreiche Teilprojekte realisiert oder „auf Schiene“ gebracht. Im Mai 2023 wurde im Gemeinderat einstimmig die „Weichenstellung für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs in Graz“ beschlossen, ein Grundsatzbeschluss zum umfassenden ÖV-Ausbau. Mit den zurzeit in Umsetzung befindlichen bzw. kürzlich fertiggestellten Großvorhaben (Neubaustrecken Straßenbahn, Fahrzeugbeschaffungen, Ausweitung der innerbetrieblichen Infrastruktur wie z.B. Remisen und Werkstätten, Neuordnungen im Busnetz, Ausweiten von tim-Standorten) konnten bereits wesentliche Weichenstellungen für Angebotsausweitungen und den künftigen Ausbau des ÖV in Graz erzielt werden.

Um besser auf aktuelle Herausforderungen einzugehen (Dekarbonisierung, Stadt-Umland-Verkehr, neue Mobilitätsangebote, Stadtentwicklung), wird der Masterplan ÖV bis zum Jahr 2025 unter Berücksichtigung des Modal Split Ziels für den ÖV und damit den zukünftigen Fahrgastzahlen-Zielen aktualisiert. Diese Überarbeitung erfolgte in enger Abstimmung mit dem MP2040, welcher die wichtigsten ÖV-Maßnahmen zur Erreichung des Modal-Split-Ziels abbildet.

Auf Basis der Analysen im Masterplan ÖV ist der weitere Ausbau eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrssystems erforderlich. Aufgrund der geforderten Fahrgastzuwächse bedeutet das vor allem den Ausbau der Schieneninfrastruktur auf den Hauptachsen sowie die Kapazitätserweiterung auf bestehenden Buslinien.

4.4.1 Straßenbahn

Nach den seit Herbst 2021 in Betrieb befindlichen Neubaustrecken für die Straßenbahnlinien 4 und 6 nach Reininghaus bzw. zur SmartCity Waagner-Biro und dem zweigleisigen Ausbau der Linie 5 in Puntigam im Herbst 2024 befindet sich noch die Innenstadt-Entlastungsstrecke bis Herbst 2025 in Fertigstellung. Der zweigleisige Ausbau der Linie 1 in der Hilmteichstraße ist aktuell in der Einreichplanung, die Umsetzung ist in den Jahren 2026/2027 geplant.

Der Gemeinderat hat im Herbst 2019 einen Grundsatzbeschluss zur Umsetzung von weiteren Neubaustrecken in Form der Nordwestlinie bis Gösting mit dem künftigen Nahverkehrsknoten, der Südwestlinie bis in den Bereich Webling sowie der Linie 2 vom Hauptbahnhof über Geidorfplatz zur Universität gefasst, u.a. deshalb, weil damit die Nahverkehrsknoten Gösting, Don Bosco und Reininghaus erschlossen werden. Der aktuelle Projektstand dieser Vorhaben – fünf Jahre nach diesem Beschluss – gestaltet sich wie folgt, Detail siehe Abbildung 12:

[5] https://www.holding-graz.at/de/unternehmen/masterplan-oeffentlicher-verkehr/

Errichtung der Linie 8:

- Südwestlinie – innerer Abschnitt (Radetzkyspitz bis Reininghaus, sowie Lückenschluss über Karlauer Gürtel: Vorplanung 2022 abgeschlossen, Potenzialanalyse 2024
- Südwestlinie – äußerer Abschnitt (Reininghaus zur Straßganger Straße): Bedarfsabschätzung läuft bis 2025
- Nordwestlinie – innerer Abschnitt (Volksgartenstraße bis Fröbelgasse): keine Änderung gegenüber dem Grundsatzbeschluss 2019
- Nordwestlinie – äußerer Abschnitt (Fröbelgasse bis NVK Gösting): Vorplanung läuft

Weitere Ausbauten:

Ergänzend zu den bereits in Planung befindlichen Projekten sind langfristig folgende Strecken vorgesehen:

- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 2 zwischen Hauptbahnhof und Universität mit möglichen Weiterführungen Richtung Linie 1 oder Linie 7 (Bedarfsabschätzung in Ausarbeitung bis 2025).
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 entlang des Weblinger Gürtels (Bedarfsabschätzung in Ausarbeitung bis 2025).
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 vom Schillerplatz entlang der Plüddemanngasse und Zusammenschluss mit der Straßenbahnlinie 6 zur Erschließung des dortigen dichten Siedlungsraums (Bedarfsabschätzung in Ausarbeitung bis 2025).
- Neubau eines Streckenastes abzweigend von der Straßenbahnlinie 6 die Münzgrabenstraße folgend zum TU-Campus Inffeldgasse und ins Siedlungsgebiet Harmsdorf.
- Neubau einer Straßenbahnstrecke abzweigend vom Schönaugürtel entlang der heutigen Buslinien 34, 34E und 67 über die Neuholdaugasse und den Siedlungsschwerpunkt Jakomini verde bzw. Kasernstraße zu einem künftigen Stadtentwicklungsgebiet „Olympiawiese“ in Liebenau.

Für die Betriebsabwicklung wurde ein Konzept erarbeitet, das von einem einheitlichen 10-Minuten-Takt je Linie ausgeht, wobei sich zumeist je zwei Linien mit unterschiedlichen Zielen einen Linienast teilen. Damit können auf diesen kombinierten Abschnitten 5-Minuten-Takte angeboten werden und durch die Vernetzung entstehen umsteigefreie Verbindungen zu einer Vielzahl an Stadtteilen. Diese Doppelbedienung durch unterschiedliche Linien führt im Zusammenhang mit dem Einsatz längerer Straßenbahnen (Ziellänge zwischen 34 und 38 Meter gegenüber derzeit 27 Meter) auf den jeweiligen Linienästen zu entsprechenden Kapazitätssteigerungen im Sinne der Zielsetzungen des MP2040.

Bei Umsetzung des gesamten angeführten Ausbau- und Betriebsprogramms erhöht sich der Fuhrpark auf rund 140 Straßenbahnen (durchwegs in der langen Ausführung mit 34-38 Meter Fahrzeuglänge). Dafür sind umfangreiche Erweiterungen nicht nur der Abstellanlagen, sondern auch der erforderlichen Arbeitsstände für Wartung und Reparatur sowie damit verbundenen ergänzenden Räumlichkeiten erforderlich.

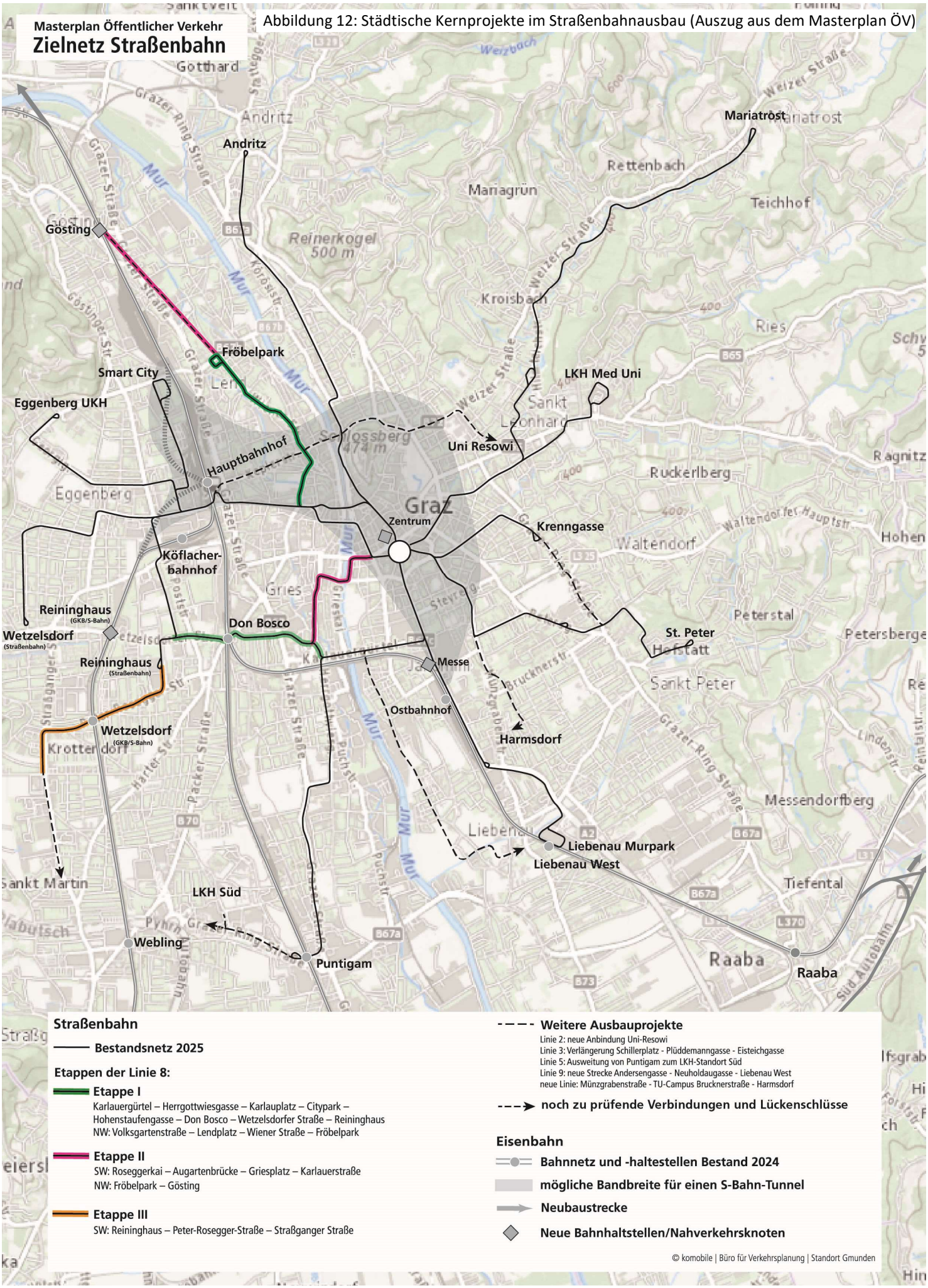


Abbildung 12: Städtische Kernprojekte im Straßenbahnausbau (Auszug aus dem Masterplan ÖV)

4.4.2 Netzausbau im Busverkehr

Im Autobusbereich ergibt sich ein künftiger Anpassungsbedarf unter unterschiedlichen Aspekten, etwa durch Linienanpassungen und Erweiterungen in Zusammenhang mit der Stadtentwicklung sowie im Zuge der allgemein angestrebten Kapazitätserweiterung. In Zusammenhang mit den Straßenbahnprojekten ist langfristig wiederum eine Reduktion des Umfangs der Linienleistung im Busbereich möglich. Eine besondere Herausforderung ist die Dekarbonisierung der Busflotte in Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen sowie dem Klimaschutzplan der Stadt Graz[6]. Ergänzend sind Überlegungen anzustellen, in welcher Form bisher schlecht an das öffentliche Mobilitätsangebot angeschlossene Stadtteilbereiche über eine Mikro-ÖV-Bedienung besser versorgt werden können (siehe Punkt 4.4.6).

4.4.3 Hochleistungsachse im stadtgrenzüberschreitenden Busverkehr

Um eine Erhöhung des stadtgrenzüberschreitenden Modal Split im ÖV zu erreichen, sind direkte, schnelle Verbindungen aus dem Umland in das Zentrum ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Neben den S-Bahn-Korridoren und dem künftigen S-Bahn-Tunnel in Graz (siehe Punkt 3.3.1) stellt das Land Steiermark mit dem Regionalbus ein ÖV-Angebot bereit, welches den steirischen Zentralraum mit Graz verbindet.

Es soll die Strecke vom Hauptbahnhof bis zur Elisabethstraße für den regionalen Busverkehr attraktiviert werden, und damit auch die Verbindungen in das Grazer Zentrum. Weitere Kontextprojekte sind Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes auf den zu dieser Achse zulaufenden Regionalbus-Korridore.

Die Maßnahmen sollen zeitlich gestaffelt unter Berücksichtigung von Teilwirksamkeiten umgesetzt werden.

Der Andreas-Hofer-Platz soll weiterhin in seiner Funktion als zentraler Regionalbus-Bahnhof bestehen bleiben. Im Bereich des Jakominiplatzes kann dies zur Trennung zwischen dem Regionalbusverkehr und den städtischen Linien führen, um die zukünftigen Anforderungen des städtischen öffentlichen Verkehrs erfüllen zu können.

Die Umsetzung ist nur auf Basis gemeinsamer Beschlüsse von Stadt und Land möglich.

4.4.4 Haltestellen

Haltestellen sind der erste physische Kontakt von Fahrgästen mit dem öffentlichen Verkehr. Das Erreichen von Haltestellen – primär zu Fuß – als auch die Aufenthaltsqualität (z.B. Beschattung durch Grünraum, Wartehäuser, Sauberkeit/Reinigung, etc.) an diesen stellt neben den angebots- und fahrzeugseitigen Parametern entscheidende Faktoren für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebots dar. Auch überdachte Fahrradstellplätze stellen ein Qualitätsmerkmal dar und können je nach Bedarf und Platzverfügbarkeit einen Mehrwert bringen.

6 https://www.graz.at/cms/dokumente/10387864_7768145/faab2fa1/to1_zus.pdf

Darüber hinaus muss die Haltestelleninfrastruktur auch die Anforderungen aus dem Betrieb erfüllen. Dies betrifft insbesondere die Länge der Haltestellen (z.B. betreffend den Einsatz längerer Straßenbahnen, bzw. von Gelenkbussen), wie auch die Anzahl an Haltepositionen an Endstationen und wichtigen Knotenpunkten.

Nach Ersatz der Straßenbahnmodelle mit den ausklappbaren Trittstufen können die Bahnsteighöhen erhöht werden, um ein möglichst niveaufreies Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.

4.4.5 Pünktlichkeitsoffensive ÖV

Von einem zuverlässigen und möglichst unbehinderten öffentlichen Linienverkehr profitieren nicht nur die Fahrgäste und die Attraktivität des ÖV im Allgemeinen, sondern es ist auch ein wichtiger Beitrag zu einer möglichst effizienten Betriebsabwicklung. Je höher die erreichten Reisegeschwindigkeiten sind, desto weniger Betriebsmittel werden für das gleiche Angebot benötigt.

Vor diesem Hintergrund sind die Bemühungen im Zuge des Programms „Pünktlichkeitsoffensive ÖV“ zu intensivieren, da die Vermischung mit anderen Verkehrsmodi zu entsprechenden Unregelmäßigkeiten sowie Verzögerungen führen.

Die übergeordneten Zielsetzungen dafür sind:

- Straßenzüge, in denen Linienverkehr mit der Grazer Qualitätsstufe 1 verkehrt, sind Vorrangstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Punktuelle Ausnahmen in kritischen Bereichen sind möglich.
- In diesen Straßenzügen sind die verkehrsorganisatorischen Rahmenbedingungen derart zu gestalten, dass außerhalb von Haltestellen möglichst keine Aufenthalte erfolgen. Dies bedingt einerseits die Steuerung von VLSA mit der Zielvorstellung „Wartezeit Null“ für den öffentlichen Verkehr. In diesem Zusammenhang können insbesondere die technischen Möglichkeiten von C-ITS genutzt werden. Wo dies alleine nicht ausreicht, sind andererseits getrennte Fahrstreifen für den öffentlichen Verkehr einzurichten.
- Bei zeitlich oder räumlich erforderlichen Einschränkungen (z.B. Baustellen, Veranstaltungen) sind die zuvor genannten Kriterien sinngemäß zu berücksichtigen.

4.4.6 Mikro-ÖV

Im MP2040 sind ambitionierte Ziele hinsichtlich der Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsmodi definiert, sodass jede Chance wahrgenommen werden muss, um die Menschen in Richtung Umweltverbund zu führen. Dazu zählten bisher primär der öffentliche Verkehr und die aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr).

Hier sind jedoch zwei Aspekte zu betrachten, die eine Herausforderung zur Erreichung dieser Ziele mit jenen klassischen Angeboten darstellen:

- Menschen können von ihrem gängigen Mobilitätsverhalten unterschiedlichen Mobilitätstypen zugeordnet werden. Dabei gibt es Mobilitätstypen, die eher autoaffin ausgeprägt sind und nur schwer für einen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr oder den Radverkehr zu motivieren sind.
- In der Stadtregion Graz bestehen einige Teilbereiche, die durch einen klassischen öffentlichen Linienverkehr kaum bzw. nicht zu akzeptablen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erschlossen werden können.

Seit einigen Jahren existieren im Steirischen Zentralraum mit dem GUSTmobil bzw. seit 2024 FLUX in Graz und Graz-Umgebung und dem VOmobil im Bezirk Voitsberg bereits Angebote im On-Demand-Verkehr. Auf diesen Angeboten kann aufgebaut werden, eine laufende Evaluierung der derzeitigen Angebote und deren Nachfrage sind wesentlich bei der Wahl des zukünftigen On-Demand-Angebotes für Graz und seine Umlandgemeinden. Der Vergleich der derzeitigen konventionellen Mikro-ÖV-Systeme zeigt eine der grundlegenden Fragestellungen auf, wofür ein derartiges bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot zum Einsatz gelangen soll:

Die Rahmenbedingungen für das derzeitige Mikro-ÖV-System im städtischen Umfeld zielen verstärkt darauf ab, eine Grundversorgung hinsichtlich öffentlicher Mobilitätsangebote zu schaffen. Dies wird bewerkstelligt durch eine zentrale Buchungsplattform, die Fahrten von teilnehmenden Taxiunternehmen vermittelt, die mit denselben Fahrzeugen hauptsächlich klassische Taxifahrten durchführen. Die Fahrten sind durchwegs nur innerhalb der relativ kleinen Bediengebiete, bzw. zu den naheliegenden Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs möglich (im regionalen Kontext ist die Erschließung durchaus großräumiger). Das Ansprechen neuer Nutzer:innengruppen erscheint damit kaum möglich.

Im Wechselspiel zwischen dem öffentlichen Verkehr und der privaten KFZ-Nutzung gibt es mit Ridepooling einen Zwischenbereich eines bedarfsorientierten öffentlichen Verkehrs (auch: „On-Demand-Verkehr“), der einen Beitrag zur Überwindung dieser Lücken und damit zur Erreichung der Mobilitätsziele beitragen kann.

Als dritte Säule im öffentlichen Verkehr neben Straßenbahn und Bus kann Ridepooling somit die „Mittlerfunktion“ zwischen Auto und klassischem liniengebundenen öffentlichen Verkehr darstellen, die benötigt wird, um die Ziele des Mobilitätsplan 2040 zu erreichen. Erfahrungen z.B. aus Hamburg zeigen, dass die Nutzer:innen das On-Demand-Service nicht als Konkurrenz zu bestehenden ÖV-Angeboten, sondern als ergänzende Mobilitätsoption verstehen.

Neben den bestehenden Flux-Bediengebieten (als bestehendes On Demand-Service in Teilbereichen von Mariagrün, Hafnerstraße, Raach und Katzlbach/Wetzelsdorf) liegen derzeit die größten Bereiche mit den entsprechenden Defiziten einerseits in den östlichen Randbereichen der Stadt (Stifting, Ries, Waltendorf und St. Peter) sowie im Süden in Großteilen von Liebenau und Puntigam. Hier sollen Mikro-ÖV- und On Demand-Lösungen überlegt werden.

4.5 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Der motorisierte Individualverkehr hat das Grazer Stadtbild in den letzten Jahrzehnten stark geprägt. Der öffentliche Raum wurde dabei größtenteils auf die Bedürfnisse des ruhenden und fließenden KFZ-Verkehrs ausgerichtet, andere Nutzungen wurden oftmals auf ein Minimum reduziert oder gänzlich verdrängt. Der MP2040 sieht den MIV auch weiterhin als Bestandteil des städtischen und stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs, mit den definierten Maßnahmen erfolgt jedoch eine deutliche Reduktion auf ein maximal erforderliches und aus städtischer Sicht sinnvolles Maß. Dadurch entstehen – wie bereits zahlreiche Erfahrungen aus anderen Städten (z. B. Freiburg, Gent) und aus Graz selbst zeigen – vielfältige Vorteile und Verbesserungen für die Grazerinnen und Grazer, wie etwa eine höhere Flächenverfügbarkeit für andere Nutzungen, eine Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie eine Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen.

Hinsichtlich des MIV gilt somit Vermeiden – Verlagern – Verbessern: Der umweltfreundlichste Verkehr und Transport ist jener, der ganz vermieden werden kann. Mit einer nachhaltigen Standort- und Raumplanung der kurzen Wege, aber auch mit Homeoffice oder der Bildung von Fahrgemeinschaften, sowie durch regionale Produktions- und Handelsverflechtungen mit kurzen Transportwegen, lässt sich Verkehr vermeiden. Verkehr und Transport, der sich nicht vermeiden lässt, sollte auf umweltfreundliche Verkehrs- und Transportmittel (zum Beispiel Fahrrad, Bus und Bahn) verlagert werden. Der verbleibende KFZ-Verkehr soll verbessert werden, um den Energieverbrauch zu reduzieren. Von entscheidender Bedeutung ist dabei der energieeffiziente Elektroantrieb.

Insgesamt zielen die Maßnahmen darauf ab, jene Wege, die aus diversen Gründen (körperliche Fähigkeiten, Weglängen, Transportgüter, periphere Quell-/Zielpunkte etc.) nach wie vor mit dem PKW erledigt werden müssen, zu ermöglichen, jedoch in ihrer Gesamtheit deutlich zu reduzieren. Die Funktionalität des mit KFZ abgewickelten Wirtschaftsverkehrs soll durch die Maßnahmen in guter Qualität aufrecht erhalten bleiben.

4.5.1 Fließender Verkehr

Für den fließenden KFZ-Verkehr wird es in Graz weiterhin ein leistungsfähiges höherrangiges Straßennetz geben, das die Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebiets gewährleistet. Der Durchzugsverkehr soll jedoch künftig auf bestimmte Achsen konzentriert werden. Der überwiegende Teil der Straßen in den Wohngebieten wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgestaltet, in dem die Erreichbarkeit mit dem KFZ weiterhin gegeben ist, aber der Schleichverkehr unterbunden wird. Für Details siehe "Zielgebiete der Verkehrsberuhigung" im Punkt 0.

Bei „Hauptstraßen“ standen in der Vergangenheit primär die Qualitäten und Anforderungen des KFZ-Verkehrs – und teilweise jene des öffentlichen Verkehrs – im Mittelpunkt. Der Fuß- und Radverkehr spielte oftmals eine untergeordnete Rolle. Im Sinne des MP2040 sind „Hauptstraßen“ als multimodale Achsen zu verstehen. Sie dienen weiterhin der großräumigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs und des öffentlichen

Verkehrs, erfüllen jedoch zusätzlich – je nach spezifischer Situation – Qualitätsanforderungen des Fuß- und Radverkehrs sowie des Grün- und Freiraumes (siehe auch Punkt 3.2.3).

4.5.2 Ruhender Verkehr

Parkraumbewirtschaftung

Die Grazer Parkraumbewirtschaftung – aufgeteilt in blaue Kurzparkzone und grüne Parkzone – ist aktuell weitestgehend auf die Kernstadt und vereinzelt auf weniger dicht besiedelte Gebiete ausgedehnt. Zur Sicherstellung von Abstellflächen von Anwohner:innen (Zur Reduktion des Parkdrucks im öffentlichen Raum vor allem für Anwohner:innen), zur Erreichung der angestrebten Modal-Split-Ziele (sowohl der Wohnbevölkerung als auch des Stadt-Umland-Verkehrs), und zur Schaffung besserer Möglichkeiten zur Flächenumnutzung soll die Parkraumbewirtschaftung in Zukunft deutlich ausgeweitet werden.

Das Ziel für Graz ist eine Erfassung des bebauten Gebiets, in Abstimmung mit Begleitmaßnahmen im Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.

Aus den einzelnen Bezirksvertretungen, und hier einzelne Anliegen aus der Bevölkerung weiterleitend, kommen hingegen vielfach Wünsche nach Ausweitungen der Parkraumbewirtschaftung. Da diese Maßnahme in der Wirkungsanalyse die höchste individuelle Wirksamkeit ergeben hat und gleichzeitig die Betriebs- und Umsetzungskosten im Vergleich zu infrastrukturellen Maßnahmen vergleichsweise gering sind, wird eine schrittweise Umsetzung im Rahmen des MP2040 als prioritär und zeitnah möglich erachtet.

Neben der laufend jährlich stattfindenden Evaluierung der bewirtschafteten Zonen erfolgt aktuell für das gesamte Grazer Stadtgebiet eine Evaluierung der Bereiche außerhalb der bewirtschafteten Zonen. Aufbauend auf diesen Ergebnissen soll ein neues Parkraumbewirtschaftungskonzept für Graz für eine sukzessive Ausweitung gemeinsam mit den betroffenen Abteilungen erarbeitet werden.

Stellplatzverordnung

Die bisher geltenden Bauvorschriften zur verpflichtenden Errichtung von Garagen und Stellplätzen bei Wohnbauten haben in vielen Fällen verkehrspolitisch kontraproduktive Wirkungen gezeigt. Gemäß derzeitigen Steiermärkischen Baugesetz wird eine Mindestanzahl an Stellplätzen je Wohnung vorgeschrieben, in einer zukünftigen Stellplatzverordnung für die Stadt Graz sollen Ober- und Untergrenzen je Quadratmeter Wohnnutzfläche festgelegt werden. Dieser Stellplatzschlüssel kann aufbauend auf einer räumlichen Differenzierung je nach Erschließung des Bauplatzes durch öffentliche Verkehrsmittel auch unter 1,0 Stellplätze je Wohnung liegen. Damit kann einerseits der Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum je nach Bedarf im jeweiligen Gebiet und geplante Aufwertungsprojekte von Straßenräumen oder zur Neuorganisation des Straßenquerschnittes geregelt werden. Andererseits trägt dies zur Senkung des KFZ-Besitzes und damit zur Reduktion des Motorisierungsgrades bei.

Quartiersgaragen im Neubau

Für die Errichtung von Stellplätzen in Stadtentwicklungsgebieten und größeren neuen Quartieren sind Sammelgaragen zu empfehlen. Diese können als Tiefgaragen unter den Hochbauten (ggfs. für mehrere Gebäude) oder als eigene freistehende Hochbauten realisiert werden.

Die Vorteile von Sammelhochgaragen sind, neben deutlich geringeren Errichtungskosten im Vergleich zu Tiefgaragen, ein möglicher Rückbau oder die leichtere Nutzungsänderung (falls die Stellplätze zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr benötigt werden) sowie ein Management durch eine Betreiberfirma. Weiters können zusätzliche Mobilitätsangebote, wie z.B. Mobilitätsstationen, in der Garage integriert werden und diese somit als multimodale Mobilitätshubs fungieren.

Als Zielsetzung wird empfohlen, dass der Fußweg zur Garage mindestens so weit entfernt sein sollte wie der Weg zur nächsten ÖV-Haltestelle („Prinzip der Äquidistanz“), wobei die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Ladetätigkeiten etc. zu berücksichtigen sind.

Anwohner:innenparken

Im Jahr 2023 wurde das Pilotprojekt Anwohner:innenparken Geidorfviertel und im Juni 2024 das Anwohner:innenparken im Neutorviertel umgesetzt. Dies sind Halteverbote in bestimmten Straßenabschnitten, von dem Bewohner:innen mit Ausnahmegenehmigung sowie Menschen mit Behinderung für eine bestimmte Parkzone ausgenommen sind.

Das Anwohner:innenparken in Graz wurde bisher im Zusammenhang mit anderen Projekten umgesetzt, bei denen eine Reduktion der vorhandenen Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einher ging. Für beide Pilotversuche in Graz wurde zur Berücksichtigung der Unwägbarkeiten durch die unterschiedlichen Projekte vereinbart, basierend auf den rechtlichen Rahmenbedingungen und Vorgaben mit einem Anteil von etwa einem Viertel der Nettostellplätze zu starten. Die beiden Pilotprojekte werden einem umfassenden Evaluierungsprozess unterzogen. Dieser wird wesentliche Erkenntnisse für die weitere Vorgehensweise zum Anwohner:innenparken in Graz liefern. Eine Fortsetzung wird angestrebt.

4.6 INTER- UND MULTIMODALITÄT

4.6.1 Multimodale Mobilitätsknoten und Car-Sharing-Angebot

Die Graz Linien bieten seit 2016 mit tim (täglich.intelligent.mobil) ein multimodales Angebot im öffentlichen Raum an. Dabei werden der Bevölkerung bei multimodalen Mobilitätsknoten verschiedene Mobilitätsformen gebündelt zur Verfügung gestellt und ein Umsteigen leicht gemacht. Ergänzend dazu gibt es über die Stadt verteilt einzelne Carsharing-Standplätze (mit 1 bis 2 Fahrzeugen), um der Bevölkerung langfristig ein flächendeckendes Carsharing-Angebot anbieten zu können. Mit Ende 2023 stehen in Graz vierzehn tim-

Mobilitätsknoten und siebzehn reine tim Carsharing Standorte zur Verfügung, zusätzlich wird das Angebot an ausgewählten Standorten durch Lastenräder ergänzt.[7] Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass ein tim-Fahrzeug etwa 16 Privat-PKW ersetzt.

Graz hat sich bei der Wahl des Carsharing-Systems für ein standortgebundenes System entschieden, ausgeborgte Fahrzeuge sind also einem fixen Standort zugeordnet und müssen nach der Entlehnung wieder an diesen zurückgebracht werden. Dadurch ist einerseits die Verfügbarkeit des Fahrzeugs an einem Standort garantiert und es sind keine Dispositionsfahrten erforderlich. Andererseits stellt das Angebot in dieser Form eine Ergänzung und keine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr dar.

Die Abbildung 13 zeigt die Verteilung der bestehenden tim-Standorte (Multimodale Mobilitätsknoten und Carsharing-Standorte) und ihre derzeitige fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von 10 Minuten anhand einer Fußwegenetzanalyse (dargestellt als blaue Flächen).

[7] Siehe Geschäftsbericht 2023

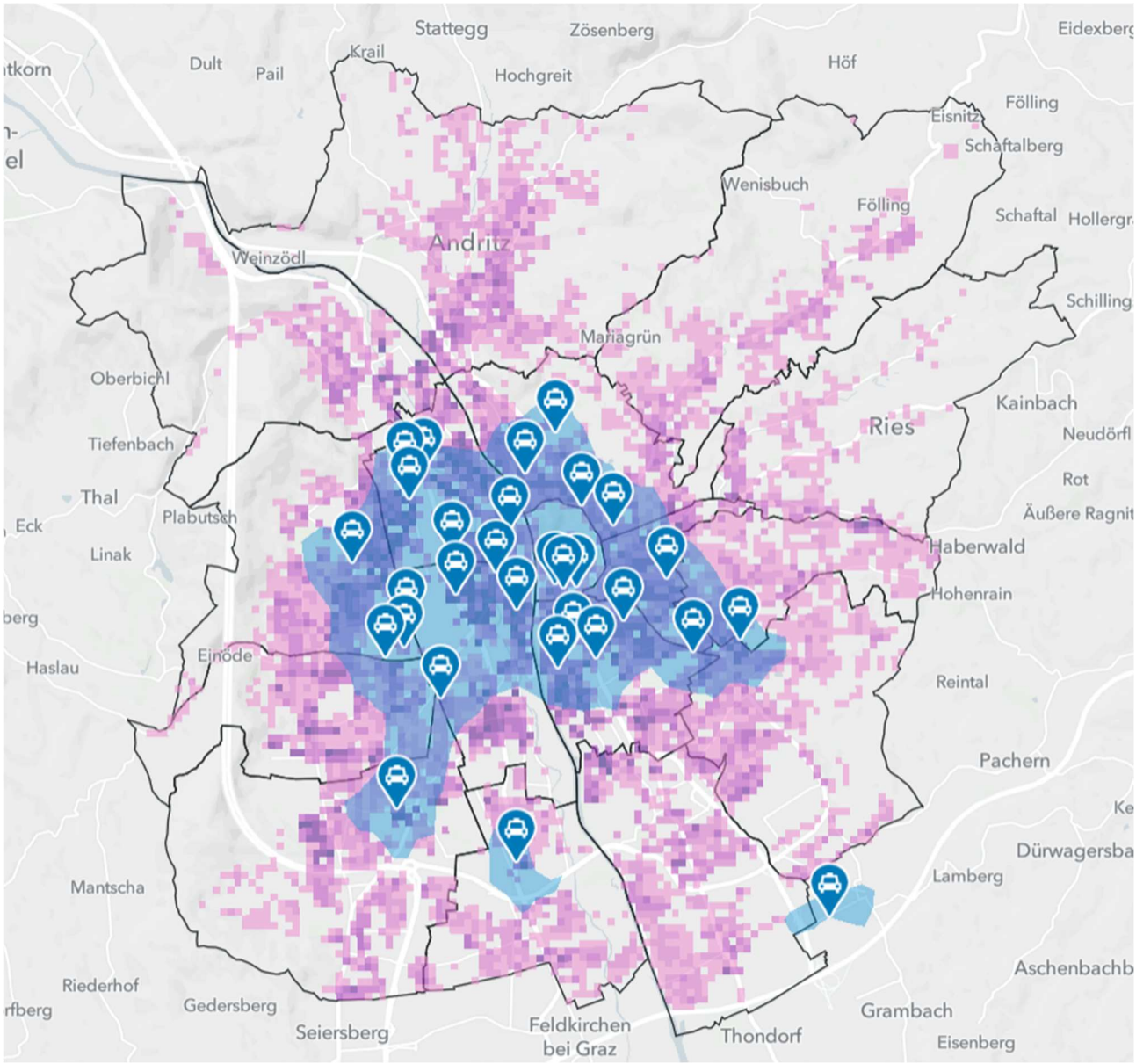


Abbildung 13: Fußläufige Erreichbarkeit (10 Minuten) der bestehenden tim-Standorte (Hintergrund: Rasterdaten zur Bevölkerung)

Aus Umfragen geht hervor, dass die meisten tim-Nutzer:innen innerhalb einer Fußwegedistanz von 10 Minuten oder weniger ihre Wege beginnen. Nutzer:innen, die 10-20 Minuten zum Erreichen der tim-Station benötigen, nutzen für die Anfahrt eher das Rad oder den öffentlichen Verkehr. Ist der Weg noch länger, wird das Angebot kaum genutzt. Zukünftig soll es daher zu einer Erweiterung und Verdichtung des Stationsnetzes kommen. Einer Vergrößerung bestehender Standorte ist im Regelfall nicht vorgesehen.

Für die Auswahl zukünftiger tim-Standorte sind aus den bisherigen Evaluierungen folgende Kriterien hervorgegangen:

- Hohe Wohn- bzw. Arbeitsplatzdichte sowie hochwertige ÖV-Anbindung
- Gute kleinräumige Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr

- Gute Sichtbarkeit der Stationen
- Dimensionierung entsprechend dem zu erwartenden Bedarf, Möglichkeit zur Kapazitätserweiterung

Langfristiges Ziel ist es, in jedem Grazer Bezirk mindestens einen multimodalen Mobilitätsknoten anzubieten. Mit der zusätzlichen Errichtung von einzelnen Car-Sharing-Standorten soll es bis 2040 80 % der Grazer Wohnbevölkerung möglich sein, innerhalb von 10 Minuten (zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln) ein Carsharing-Fahrzeug zu erreichen. Das Carsharing-Angebot soll zukünftig durch einen vielfältigen Fahrzeugmix (z. B. Transporter) und Ergänzungen wie Lastenräder weiterentwickelt werden und laufend an technologische Entwicklungen (verbesserte Antriebe, autonomes Fahren) angepasst werden.

Für die Festlegung einer überregionalen Standortstrategie soll ein Projekt mit der Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH aufgesetzt werden, um in der gesamten Stadtregion ein sinnvolles und bedarfsgerechtes gemeinsames Carsharing-Angebot aufzubauen.

4.6.2 Bikesharing

Bikesharing stellt bereits heute in vielen Städten einen wichtigen Baustein und eine Ergänzung für die nachhaltige Mobilität dar. Dabei ist mittlerweile zwischen zwei Typen von Bikesharing zu unterscheiden: „Short-term-rentals“ stationsgebundene oder Free-floating-Systeme, die auf eine Ausleihe für einzelne Fahrten abzielen sowie „Long-term-rentals“ mit Systemen, bei denen Räder über einen längeren Zeitraum durch Einzelpersonen ausgeliehen werden.

Je nach Angebot greifen unterschiedliche Nutzer:innen auf Bikesharing-Systeme zurück: Berufspendler:innen nützen Sharing-Räder für die erste bzw. letzte Meile von und zu höherrangigen ÖV-Knoten, Tourist:innen und (Langzeit-)Besucher:innen nützen Sharing-Räder zum gezielten Vorankommen in Städten, aber auch als Möglichkeit der Stadterkundung, für Einheimische stellen Sharing-Räder oftmals Zusatzangebote für bestimmte Wege oder Wegeketten dar. Mitunter dienen Sharing-Räder auch als Einstieg zum Radfahren in der Stadt, wenn kein geeignetes Rad in Privatbesitz ist.

Insgesamt können Sharing-Räder also das Mobilitätsangebot einer Stadt bereichern und intermodale Wegeketten stärken. Ein Bikesharing-Angebot der Stadt Graz ist somit als mittel- bis langfristiger Baustein des Grazer Mobilitätssystems anzusehen, hat aber kurzfristig keine hohe Priorität.

4.6.3 Carpooling (Fahrgemeinschaften)

Carpooling ist eine Möglichkeit, den Besetzungsgrad von PKW durch die Vergemeinschaftung von Fahrten zu erhöhen. Dadurch können sowohl Emissionen als auch der durch PKW verbrauchte Platz im Straßennetz reduziert werden. Zur Förderung des Carpoolings können z. B. HOV-Lanes an Stadteinfahrten umgesetzt werden, die je nach örtlicher Situation etwa auch mit Fahrstreifen für den Umweltverbund zusammengelegt werden können. Beispiele aus Lyon (Frankreich) zeigen mögliche Potenziale von Carpooling auf, ein zentraler Hebel zur Förderung besteht jedoch über das Betriebliche Mobilitätsmanagement.

5 BEZIRKSEBENE

Die Bezirksebene stellt die lokale Betrachtungsebene des MP2040 dar. **Die hier angeführten Maßnahmen stammen zu großen Teilen aus den Bezirksdialogen im März 2024 und wurden im Zuge dessen von den Bezirksvorsteher:innen bzw. ihren Stellvertreter:innen eingebracht.** Die Planung der Projekte erfolgt mit Einbindung des Bezirksrates und ggf. mit Begleitung durch Beteiligungsprozesse. Ein weiterer Teil der Maßnahmen stammt aus den fachlichen Überlegungen des Planungsteams, ergänzt um die jeweils bezirksrelevanten Kernprojekte auf städtischer Ebene.

Der MP2040 sieht ein Maßnahmenprogramm je Bezirk vor, welches im Punkt 5.2 dargestellt ist. Für jeden Bezirk ist eine Übersichtskarte mit den Bezirksleitprojekten und städtischen Kernprojekten enthalten.

5.1 SPEZIFISCHE HERAUSFORDERUNGEN DER BEZIRKE

Die 17 Grazer Stadtbezirke sind aufgrund der historisch gewachsenen Stadtstruktur und ihrer Lage von unterschiedlichen Herausforderungen geprägt, die sich auch in den definierten Maßnahmen widerspiegeln.

5.1.1 Innerstädtische Bezirke

Die sehr dicht besiedelten Bezirke 1-6 decken wesentliche Teile der historischen Grazer Kernstadt ab. Während das lokale Mobilitätsverhalten bereits stärker auf den Umweltverbund ausgerichtet ist (dichtes ÖV-Netz, bessere Bedingungen für den Fuß- & Radverkehr) und die Deckung der Bedürfnisse des täglichen Bedarfs meist nur sehr kurze Wege erfordert, sind diese Bezirke aufgrund der aktuellen Beschaffenheit des höherrangigen Straßennetzes stark vom Transitverkehr geprägt. Gleichzeitig mangelt es aufgrund der historischen Strukturen oft an Platz zur Deckung der vielfältigen Anforderungen an den öffentlichen Raum.

Die gesetzten Maßnahmen zielen insbesondere auf die Bündelung und Reduktion des gebietsfremden KFZ-Verkehrs sowie auf die Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raums ab. Zugleich soll eine gute KFZ-Erreichbarkeit erhalten bleiben. Das in diesen Bezirken bereits dichte ÖV-Netz soll durch einige Maßnahmen weiter ausgebaut werden (Straßenbahnausbauten, S-Bahn-Tunnel, Regionalbusachse). Für den Radverkehr gibt es bedeutende Radialverbindungen, die abschnittsweise auch durch die Innenbezirke verlaufen. Der Fußverkehr profitiert insbesondere von den Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums. Die feingliedrige Erschließung über für den Radverkehr geöffnete Fußgängerzonen soll möglichst erhalten bleiben.

5.1.2 Bezirke mit Stadterweiterung

Insbesondere im Süden und Westen des Grazer Stadtgebiets liegen Potenzialflächen und teils bereits umgesetzte Vorhaben zur Stadtentwicklung, wie etwa Reininghaus oder Liebenau West. Durch das starke Stadtwachstum stößt die vorhandene technische, soziale und verkehrliche Infrastruktur oftmals an ihre

Grenzen und kann mit den Entwicklungsschritten teilweise nicht mithalten. Hinzu kommt, dass insbesondere die südlichen Bezirke stark vom Transitverkehrsaufkommen geprägt sind, wodurch sich mehrere Handlungsbedarfe ergeben.

Die Maßnahmen für diese Bezirke zielen also darauf ab, einerseits die verkehrliche Infrastruktur an das Stadtwachstum anzupassen, etwa in Form von Straßenbahnausbauprojekten und Nahverkehrsknoten, sowie zusätzlicher Tangentialverbindungen für den ÖV. Weitere Maßnahmen betreffen die Schaffung hochwertiger Radinfrastruktur, die das Radfahren attraktiver und sicherer machen. Damit werden Einrichtungen des täglichen Bedarfs und Arbeitsorte besser mit dem Fahrrad und zu Fuß erreichbar.

5.1.3 Bezirke mit hohem Transitverkehrsaufkommen

Insbesondere der Süden von Graz, generell aber die Außenbezirke sind von durch den Transitverkehr geprägten Straßen durchzogen. Diese oftmals historischen Einfallsstraßen sind in ihrer Querschnittsgestaltung sehr stark auf den KFZ-Verkehr ausgerichtet, wodurch sie vielfach eine „Barriere“ für den Fuß- und Radverkehr darstellen.

In den betroffenen Bezirken ist es daher ein wesentliches Handlungsfeld, diese Straßen verkehrlich und gestalterisch wieder stärker in die Stadtstruktur einzubeziehen und sie allen Verkehrsteilnehmer:innen zugänglich und sicher zu machen.

5.1.4 Randbezirke ohne Lagespezifikum

Einzelne Bezirke oder Bezirksteile verfügen über eine im Wesentlichen konsolidierte Siedlungsstruktur und sind auch nicht übermäßig durch Transitverkehr geprägt. Darunter fallen z. B. Teile der Bezirke Eggenberg, Wetzelsdorf oder Waltendorf. In diesen Bezirken liegt der Fokus der Maßnahmen auf der Lösung lokaler Problemstellungen, der Aufwertung von Bezirkszentren sowie der flächenhaften Verkehrsberuhigung.

5.2 BEZIRKSLEITPROJEKTE

Die Bezirksleitprojekte stellen die unterste projektspezifische Ebene im Maßnahmenprogramm des MP2040 dar. Hier werden Maßnahmen zusammengefasst, die in den Bezirken eine zentrale Rolle spielen und damit in Summe einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung des MP2040 leisten. Auf den folgenden Seiten befindet sich eine Sammlung der Leitprojekte je Bezirk, wobei auch die städtischen Kernprojekte in den jeweiligen Bezirken eingeordnet werden. Daraus entsteht je Bezirk ein Maßnahmenprogramm als Handlungsleitfaden. Die Planung der Projekte erfolgt mit Einbindung des Bezirksrates und ggf. mit Begleitung durch Beteiligungsprozesse.

Für jeden Bezirk ist eine Karte mit den jeweiligen Leitprojekten enthalten, wobei hier nicht alle Maßnahmen abgebildet werden können. Eine vollständige Maßnahmenübersicht inkl. aller Bezirksleitprojekte befindet sich unter Punkt 11.

5.2.1 Innere Stadt

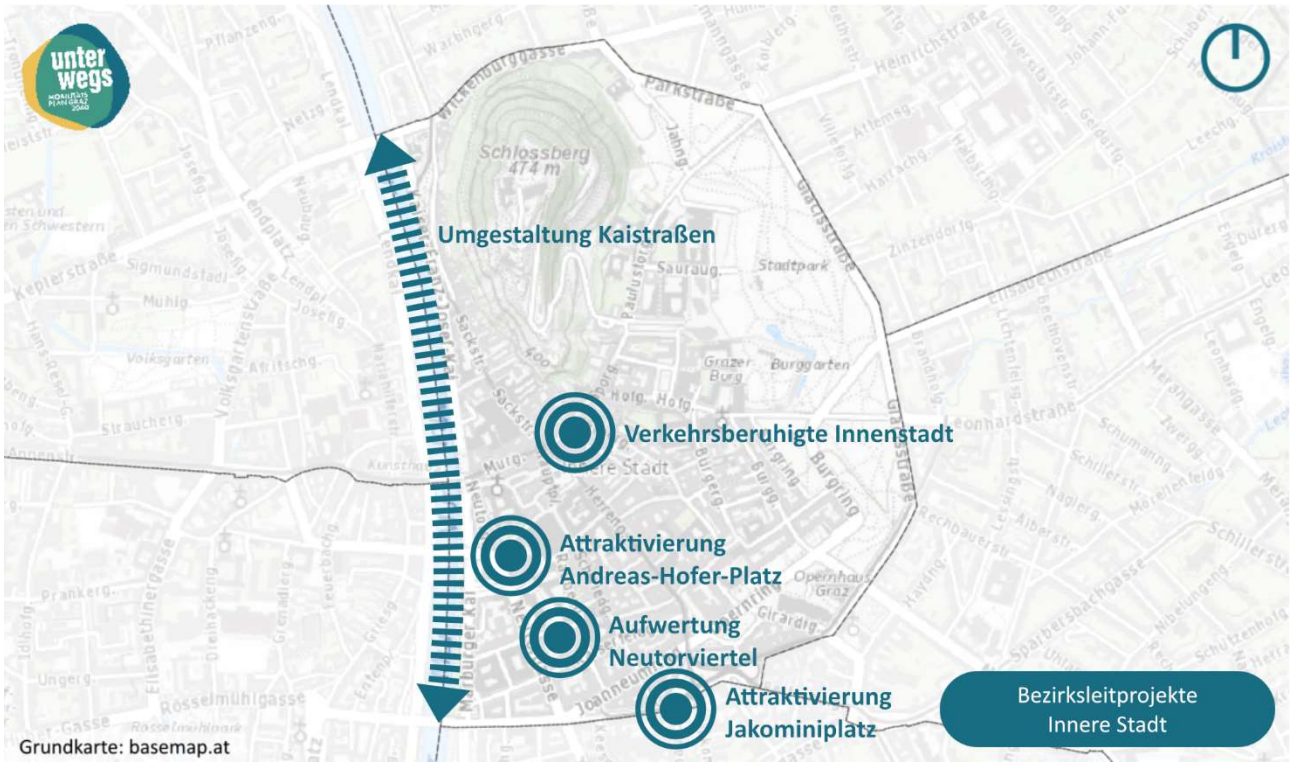


Abbildung 14: Bezirksleitprojekte Innere Stadt

Lebendige Innenstadt

Die Grazer Innenstadt verfügt zwar in großen Teilen bereits über verkehrsberuhigte Bereiche, jedoch gibt es in einigen Bereichen (etwa Neutorviertel oder Karmeliter- und Tummelplatz samt Umfeldern) noch zahlreiche Straßen mit stark auf den MIV ausgerichteter Verkehrsorganisation. Hierbei geht es darum, den Durchzugsverkehr zu verlagern, ohne die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner:innen und Gewerbetreibenden aus den Augen zu verlieren. Diese Maßnahme sieht – wo noch nicht geschehen – eine schrittweise Weiterentwicklung des öffentlichen Raums in der Grazer Altstadt vor, mit besonderem Fokus auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie auf die Schaffung zusätzlicher Grün- und Aufenthaltsflächen.

Aufwertung Neutorviertel

Als Neutorviertel wird das Umfeld der Neutorgasse im Bereich zwischen der Mur im Westen bis zur Herrengasse im Osten bezeichnet. Südlich endet das Neutorviertel beim Joanneumring, nördlich bei der Hauptbrücke. Die Innenstadt besitzt bereits jetzt hohe Attraktivität, was aktuelle Frequenzdatenanalysen belegen. Im Zuge des Baus der Innenstadtentlastungsstrecke für die Straßenbahn (Neutorlinie) ergreift die Stadt Graz die Chance zur weiteren Attraktivierung des innerstädtischen Bereichs. Dazu wurde ein umfassender Prozess für die Betrachtung des Neutorviertels eingeleitet - insbesondere hinsichtlich einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die einzelnen Straßenzüge sollen dabei hinsichtlich verkehrlicher, stadtplanerischer, freiraumplanerischer und stadtökologischer Aspekte betrachtet werden. Die Umsetzung der Maßnahmen im Gebiet erfolgt schrittweise auf Basis eines Gesamtkonzeptes. Die zeitliche Abfolge der Umsetzung ergibt sich einerseits aus der Inbetriebnahme der Neutorlinie sowie den notwendigen Baumsanierungen bzw. Baumneupflanzungen im gesamten Gebiet._Bis zur Eröffnung der Straßenbahnlinie im Herbst 2025 sollen erste Projekte umgesetzt und in weiterer Folge sukzessive alle Straßenzüge umgestaltet werden.

Abbildung 15: Übersichtsplan zur Umgestaltung des Neutorviertels

Umgestaltung Kaistraßen

Die Mur wird im Grazer Innenstadtbereich momentan durch stark befahrene Straßen von der Stadt abgeschirmt. Zugänge sind nur an bestimmten Stellen möglich und die Murufer bzw. Kais werden aufgrund des Verkehrslärms und des geringen Platzangebots momentan kaum als Aufenthaltsort angenommen. Das Maßnahmenbündel zur Weiterentwicklung der Kaistraßen soll eine stärkere Verflechtung der Murufer mit der Stadt ermöglichen, folgende Ansätze sind vorgesehen:

- Aufwertung der beidseitigen Kaistraßen zwischen Radetzkybrücke und Keplerbrücke für den Fuß- und Radverkehr sowie Stärkung der Aufenthaltsfunktion und der Begrünung
- Erhaltung der Erschließungsfunktion für den KFZ-Verkehr

Attraktivierung und Optimierung Andreas-Hofer-Platz

Der Andreas-Hofer-Platz als wichtigster Regionalbusbahnhof soll zukünftig mehr Komfort für die hier ein- und aussteigenden Fahrgäste bieten. Dies soll insbesondere durch eine Überdachung des gesamten Busbereichs sowie durch eine bessere fußläufige Erreichbarkeit der Bussteige erreicht werden.

Attraktivierung und Optimierung Jakominiplatz

Der Jakominiplatz als wichtigster Knotenpunkt des städtischen öffentlichen Verkehrs benötigt aufgrund der bestehenden und vor allem zukünftigen betrieblichen Anforderungen Optimierungen im betrieblichen

Ablauf. Insbesondere das Zusammenspiel des regionalen und städtischen ÖVs soll verbessert werden, dies steht auch in Zusammenhang mit einer attraktiven Regionalbusachse zwischen Hauptbahnhof und Elisabethstraße. Im Rahmen dieses Projekts sollen auch die Themen Begrünung und Aufenthalt umfassend behandelt werden.

5.2.2 St. Leonhard

Abbildung 16: Bezirksleitprojekte St. Leonhard

Umgestaltung Elisabethstraße und Riesstraße

Die Elisabethstraße und insbesondere der stadtnahe Teil der Riesstraße stellen nicht nur zentrale Achsen für den Bezirk St. Leonhard dar, sondern dienen in weiterer Folge auch der Erschließung des Nachbarbezirks Ries. Beide Straßen sind momentan stark durch den KFZ-Verkehr geprägt, Begrünung ist nur teilweise vorhanden. Für den Fuß- und Radverkehr ist die bestehende Situation nicht zufriedenstellend. Beide Straßen sind Bestandteil der Radoffensive und sollen daher in Abstimmung mit dem Land Steiermark entsprechend den Qualitätsmerkmalen der „neuen Hauptstraßen“ aufgewertet werden. Zu berücksichtigen ist bei allen Umbaumaßnahmen die zentrale Bedeutung beider Straßen für den überregionalen und städtischen Busverkehr.

Als Radverkehrs-Parallelroute für die Elisabethstraße sollen die Leechgasse und Schanzelgasse als Fahrradstraßen ausgebaut werden, wodurch der Radverkehr eine attraktive Anbindung an die Zinzendorfgasse und somit weiter Richtung Innenstadt erhält.

Umweltverbundachse Leonhardstraße

Die Leonhardstraße stellt das lineare „Zentrum“ des Bezirks dar und ist überdies eine wichtige Achse des städtischen öffentlichen Verkehrs. Im Sinne der Straßentypologie der „Umweltverbundachse“ soll sie für den Umweltverbund und bei den Themen Aufenthalt und Begrünung auf gesamter Länge weiterentwickelt werden. Für den MIV soll durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen eine Erschließungsfunktion gegeben

sein. Im Jahr 2024 wurde bereits der Abschnitt westlich der Lichtenfelsgasse umgestaltet, dieses Prinzip soll zukünftig auch auf den Bereich östlich davon ausgeweitet werden.

Umgestaltung Sparbersbachgasse, Merangasse und Schillerstraße

Dieses Straßenbündel im südlichen Bezirksteil soll im bestehenden Ausmaß auch weiterhin eine Durchleitungsfunktion für den MIV erfüllen, jedoch sollen hier verschiedene Akzente gesetzt werden, um die Zielsetzungen und Konzepte der Stadt umzusetzen. Insbesondere im Korridor Merangasse sind hochwertige Radverkehrsanlagen erforderlich, in allen drei Straßen sollen zudem Akzente für den Fußverkehr und für die Begrünung gesetzt werden. In Kombination mit der Gleissanierung im Bereich Schillerplatz/Krenngasse soll es hier zu einer umfassenden Platzgestaltung kommen.

Aufwertung Plüddemanngasse im Bereich Landesberufsschule bis Eisteichgasse

Auch in diesem Bereich liegt aufgrund der zahlreichen Nutzungen und der guten ÖV-Anbindung das Potenzial für ein Stadtteilzentrum. Durch gestalterische Maßnahmen, Begrünung und eine gute lokale Erreichbarkeit soll diese Rolle weiter gefestigt werden. Die Durchleitungsfunktion für den MIV soll aufrecht erhalten bleiben.

Radachse Gürtel (Mur – Plüddemanngasse)

Entlang der nie fertig umgesetzten Gürtelstraße im Süden des Grazer Zentrums (B67c) soll eine hochwertige Radverbindung zwischen der Plüddemanngasse (B67a) und der Mur entstehen. Diese Route folgt den Straßen Waltendorfer Gürtel, Münzgrabengürtel, Jakominigürtel, Schönaugürtel und sieht auf der anderen Seite der Mur einen Anschluss Richtung Karlauer Gürtel, Lazarettgürtel und Herrgottwiesgasse vor (Details siehe Radoffensive). Die entlang der Relation bereits bestehenden Radverkehrsanlagen werden in die Planung übernommen.

Rad- und ÖV-Achse Petersgasse – Mandellstraße

Diese Verbindung quert den Bezirk in Nord-Süd-Richtung und führt von der Plüddemanngasse im Süden bis zum Opernring im Norden. Die bereits begonnene hochwertige Radverkehrsanlage soll unter Berücksichtigung des Stellplatzbedarfs im Gebiet weiter umgesetzt werden. Als wesentlicher Bestandteil der geplanten Ost-West-Regionalbusachse soll der öffentliche Verkehr hier zukünftig durchgängig in beiden Richtungen geführt werden. Für den MIV soll im Rahmen der Neuordnung des Straßennetzes eine Durchleitungsfunktion erhalten bleiben.

Neugestaltung Dietrichsteinplatz

Der an der Bezirksgrenze gelegene Dietrichsteinplatz ist aktuell ein komplizierter Verkehrsknotenpunkt, der wenig Raum für Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthalt und Begrünung bietet. Ebenso kommt es hier durch Verkehrsstaus zu den Spitzenstunden zu erheblichen Fahrtzeitverlusten für den ÖV. Unter Aufrechterhaltung einer Durchzugsfunktion für den MIV auf bestimmten Relationen (siehe Punkt 3.2) soll es

hier zu einer Neuordnung der Verkehrsrelationen und umfassenden Platzgestaltung mit Fokus auf die bisher vernachlässigten Funktionen kommen. Die Qualität und Leistungsfähigkeit für den ÖV muss jedenfalls verbessert werden.

Schulvorplatz Odilieninstitut

Der Schulvorplatz vor dem Odilieninstitut in der Leonhardstraße soll hinsichtlich der Qualität für den Fußverkehr und als Aufenthaltsbereich attraktiviert werden.

Schulvorplatz Ursulinen

Der Schulvorplatz vor der Schule der Ursulinen in der Leonhardstraße soll hinsichtlich der Qualität für den Fußverkehr und als Aufenthaltsbereich attraktiviert werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen dem Schillerplatz und der Eisteichgasse mit dem Zusammenschluss der Straßenbahnlinie 6.

5.2.3 Geidorf

Abbildung 17: Bezirksleitprojekte Geidorf

Umgestaltung Heinrichstraße

Die Heinrichstraße ist eine der wichtigsten Hauptstraßen im Bezirk Geidorf, ist wesentlich für die Erreichbarkeit der Universität und bindet den Bezirk Mariatrost an die Innenstadt an. Als Teil der Radoffensive soll hier oder in einer parallelen Achse jedenfalls eine hochwertige Radverbindung umgesetzt werden unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr. Weiters soll die Attraktivität für den Fußverkehr gesteigert werden und mögliche Begrünungspotenziale ausgeschöpft werden. Da die Heinrichstraße eine Landesstraße ist, erfolgt die Planung und Umgestaltung in enger Abstimmung mit dem Land Steiermark.

Umgestaltung Grabenstraße/Bergmanngasse

Das Straßenbündel Grabenstraße/Bergmanngasse ist neben der Bedeutung innerhalb des Bezirks (speziell die Erreichbarkeit von Bildungsstandorten) eine wichtige Verbindung in den nördlich anschließenden Bezirk Andritz. Als Teil der Radoffensive soll insbesondere in der Bergmanngasse und im äußeren Teil der Grabenstraße oder in einer parallelen Achse eine hochwertige Radverkehrsanlage umgesetzt werden, unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr sowie zukünftig auch des Regionalbusverkehrs. Aufgrund der zahlreichen Bildungsstandorte und der dichten Bebauung sind vor allem im stadtnahen Bereich der Straßen Schwerpunkte im Fußverkehr und bei der Begrünung zu setzen. Die

Durchleitungsfunktion für den MIV soll aufrecht erhalten bleiben. Die Planung und Umgestaltung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Land Steiermark.

Umgestaltung Elisabethstraße und Riesstraße

Siehe 5.2.2.

Fahrradstraße Laimburggasse & Vogelweiderstraße

Die Laimburggasse sowie die Vogelweiderstraße sollen im Abschnitt Wickenburggasse – Wilhelm-Raabe-Gasse zur Fahrradstraße ausgebaut und somit ihrer jetzt schon sehr hohen Bedeutung für den Radverkehr gerecht werden.

Attraktivierung Geidorfplatz

Der Geidorfplatz ist momentan hauptsächlich als Verkehrsknotenpunkt (insb. im ÖV und MIV) ausgeprägt und wird zusätzlich stark vom ruhenden Verkehr dominiert. Zur Stärkung einer polyzentrischen Stadtstruktur und einer Stadt der kurzen Wege sollen im Platzbereich gestalterische Akzente gesetzt werden, um die Bedeutung des Platzes als Bezirkszentrum zu stärken.

Fuß- und Radverkehrsachse Grabengürtel – Kalvariengürtel – Peter-Tunner-Gasse

Diese Achse soll gemäß den sektoralen Konzepten für Rad- und Fußverkehr für diese beiden Verkehrsarten durchgängig attraktiv gestaltet werden. Dabei sind auch die Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr mit hochwertigen Haltestellenausbauten und Busspuren zu berücksichtigen.

Radachse Zinzendorfgasse – Schubertstraße – Hilmteichstraße

Diese Achse als Teil der Hauptradroute soll durch bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen durchgängig attraktiv für den Radverkehr ausgebildet werden. Dabei ist auch die Bedeutung der Hilmteichstraße mit dem zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnlinie 1, dem Regionalbuskorridor und den Netzschluss im Radwegenetz zu beachten.

Die Grüne Meile Zinzendorfgasse ist derzeit als Begegnungszone mit provisorischen Maßnahmen gestaltet und wird evaluiert. Mittel- bis langfristig soll die Gestaltung auf Basis der Evaluierungsergebnisse verstetigt werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 2 zwischen Hauptbahnhof und Universität mit möglichen Weiterführungen Richtung Linie 1 oder Linie 7.

5.2.4 Lend

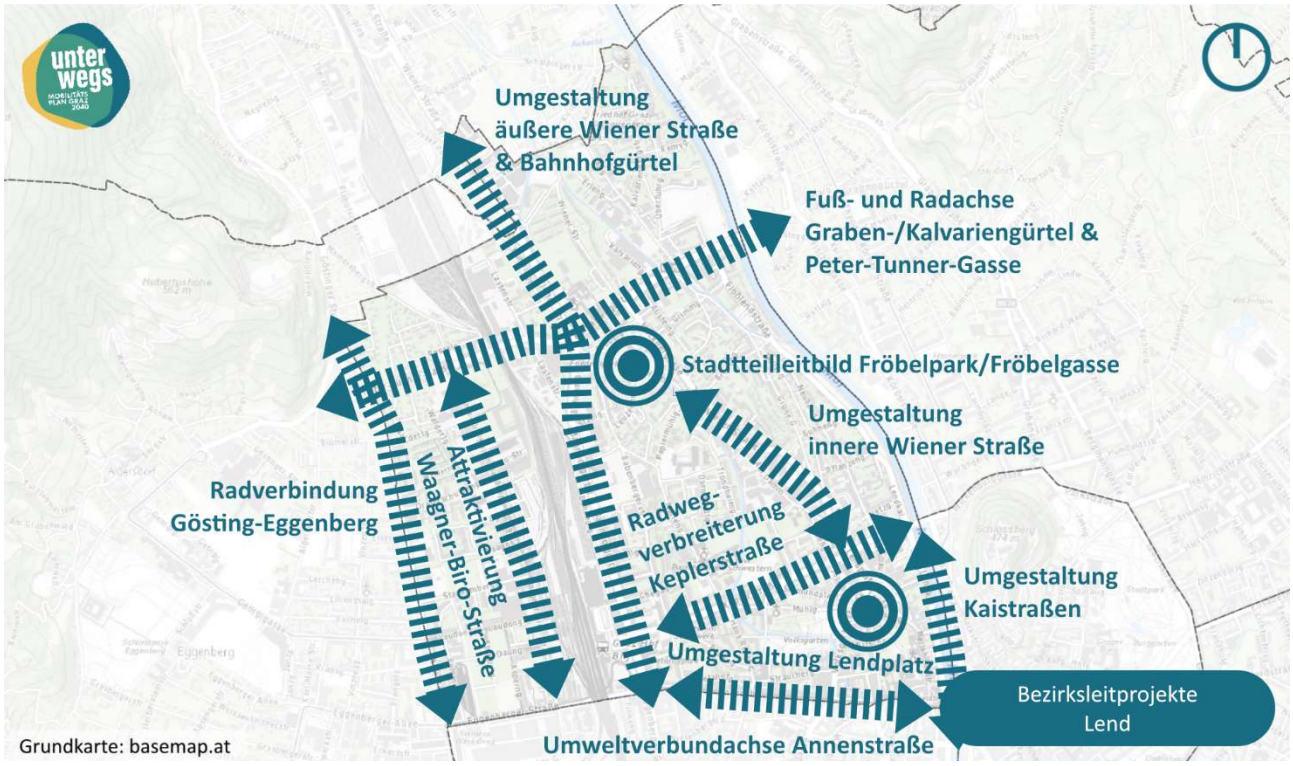


Abbildung 18: Bezirksleitprojekte Lend

Umgestaltung äußere/innere Wiener Straße und Bahnhofgürtel

Diese Straßen stellen innerhalb des Bezirks wichtige Achsen dar und sind für den nördlichen Nachbarbezirk Gösting die wesentlichen Verbindungen, um Richtung Hauptbahnhof oder Innenstadt zu gelangen. Als Teil der Radoffensive sind in allen Straßen unter Berücksichtigung der Straßenbahnlinie 8 hochrangige Radverkehrsanlagen zu errichten, insbesondere an den stärker vom KFZ-Verkehr befahrenen Teilen sind auch Attraktivierungen für den Fußverkehr umzusetzen. Ebenfalls auszuschöpfen sind Potenziale zur Erweiterung des Grünraums.

Zu beachten ist am Bahnhofgürtel und in der äußeren Wiener Straße die übergeordnete Bedeutung für den öffentlichen Verkehr (Buslinien sowie zukünftig Straßenbahnlinie 8 und Regionalbusse) und die hierfür erforderlichen Bevorrangungs-Maßnahmen für den städtischen und regionalen ÖV. Auch die Durchleitungs-funktion für den MIV soll auf der äußeren Wiener Straße und am Bahnhofsgürtel aufrecht erhalten bleiben.

Umgestaltung Kaistraßen

Siehe Punkt 5.2.1.

Umweltverbundachse Annenstraße

Die Annenstraße ist aktuell im äußeren Teil derzeit noch stärker vom KFZ-Verkehr befahren. Auch dort soll sie – wie bereits im inneren Teil – nur mehr eine Erschließungsfunktion für den KFZ-Verkehr erfüllen und in

ihrer zentralen Bedeutung für den Umweltverbund weiter gestärkt werden. Zur Aufwertung des Stadtraums sollen zusätzliche Begrünungen und Aufenthaltsflächen umgesetzt werden.

Attraktivierung Waagner-Biro-Straße

Die Waagner-Biro-Straße als Herzstück des Stadtentwicklungsgebiets Smart City und wichtiger Zugangspunkt zum Hauptbahnhof soll zu einem möglichst attraktiven Stadtteilzentrum entwickelt werden. Aus Sicht der Mobilität ist hierbei eine Reduzierung des gebietsfremden KFZ-Verkehrs anzustreben bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbunds und Erweiterung von Begrünungs- und Aufenthaltsflächen im südlichen Bereich von der Starhemberggasse bis zur Eggenberger Straße.

Im Zuge der neuen Regionalbusachse soll der südlichste Bereich der Waagner-Biro-Straße für die Anlage neuer Bushaltestellen herangezogen werden, wobei der Lückenschluss der Radverbindungen Eggenbergerstraße – Waagner-Biro-Straße zu berücksichtigen ist.

Fuß- und Radverkehrsachse Grabengürtel – Kalvariengürtel – Peter-Tunner-Gasse

Siehe Punkt 5.2.3.

Radverbindung Gösting – Eggenberg

Als Teil der bezirksübergreifenden und in der Radoffensive definierten Verbindung zwischen Bezirkszentren Gösting und Eggenberg sollen Radverkehrsanlagen in der Plabutscher Straße und Alten Poststraße umgesetzt werden.

Radwegverbreiterung Keplerstraße

Die bereits begonnene Qualitätsoffensive für den Radweg in der Keplerstraße (Verbreiterung, Verbesserung der Kreuzungen) soll fortgesetzt werden unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr.

Qualitätsverbesserung für Fuß- und Radverkehr am Lend- & Grieskai

Am Lend- und Grieskai soll eine Qualitätsverbesserung für den Fuß- und Radverkehr erzielt werden.

Stadtteilleitbild Lend-Fröbelpark – Fröbelgasse – Verkehrsmaßnahmen

Das Leitbild soll für den Bereich soziale Infrastruktur, mit Schwerpunkt im räumlichen Kontext (Frei-, Grünraum, öffentlicher Raum, Naturraum/Umwelt) die grundsätzliche Prämisse (Ausrichtung) aufzeigen und ist somit auch eine Grundlage innerhalb der weiteren Entwicklungen im Stadtteil. Im Rahmen der Verkehrsplanung wird eine Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheitsmaßnahmen um die Fröbelschule (Hackergasse, Fröbelgasse) angestrebt. Es sollen sichere und attraktive Fuß- und Radwege geschaffen werden, die zur Förderung der Nahmobilität beitragen.

Umgestaltung Lendplatz

Mit der bisherigen Umgestaltung des Lendplatzes durch temporäre Gestaltungselemente und verkehrsorganisatorische Maßnahmen konnte bereits eine deutliche Steigerung der Attraktivität und eine Festigung des Platzes als Stadtteilzentrum erreicht werden. Im Rahmen des MP2040 wird eine Fortführung dieser Prinzipien auf weitere Bereiche des Platzes und Straßenzüge im Umfeld und als langfristige Perspektive eine Verstetigung der Gestaltung (niveaufreie Straßenräume, Baumpflanzungen usw.) verfolgt.

Attraktivierung Marschallgasse und Umfeld

Als Bindeglied zwischen Annenstraße und Lendplatz soll die Marschallgasse durch verkehrsberuhigende und gestalterische Maßnahmen eine deutliche Aufwertung für den Fußverkehr erfahren und an Aufenthaltsqualität gewinnen.

Platzgestaltung Wiener Straße/Bienengasse

Dieser platzartige Kreuzungsbereich ist von verschiedenen Gastronomie- und Dienstleistungseinrichtungen geprägt, die bestehende Gestaltung wirkt jedoch wenig einladend und ist von Flächen für den fließenden und ruhenden KFZ-Verkehr geprägt. Durch gestalterische Maßnahmen und Begrünung im Zuge der Errichtung der Straßenbahnline 8 kann dieses lokale Zentrum aufgewertet und als Aufenthaltsbereich gestärkt werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 zwischen Roseggerhaus - Lendplatz und NVK Gösting inkl. Begleitmaßnahmen für die aktive Mobilität und Begrünung.
- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 2 zwischen Hauptbahnhof und Universität mit möglichen Weiterführungen Richtung Linie 1 oder Linie 7.

5.2.5 Gries

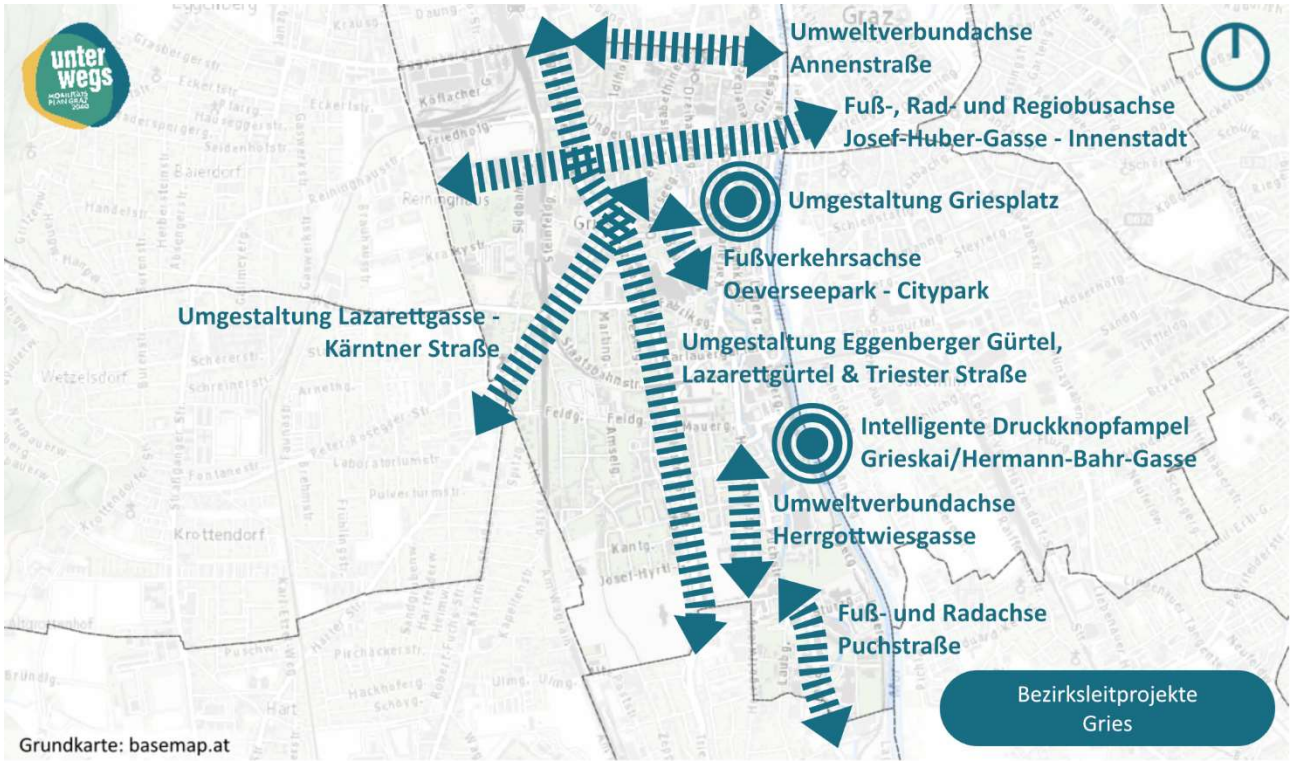


Abbildung 19: Bezirksleitprojekte Gries

Fuß-, Rad- und ÖV-Achse Josef-Huber-Gasse – Griesplatz – Innenstadt

Die geplante Bahnunterführung Josef-Huber-Gasse trägt auch zur besseren Erschließung des neuen Stadtteils Reininghaus für den Radverkehr bei. Entlang der Achse Am Steinfeld – Josef-Huber-Gasse – Rösselmühlgasse – Griesplatz – Innenstadt soll eine hochwertige Radverkehrsanlage errichtet werden. Für den städtischen öffentlichen Busverkehr soll die Achse Lazarettgasse – Griesplatz – Brückenkopfgasse – Radetzkystraße bzw. Zweiglgasse bzw. Roseggerkai jeweils in beide Richtungen befahrbar sein und stellt eine der wichtigsten Ost-West-Achsen dar. Der Regionalbuskorridor Elisabethstraße – Hauptbahnhof soll ebenfalls über diese Straßenachse geführt werden, sowohl weiter über die Josef-Huber-Gasse in Richtung Hauptbahnhof und auch durch die Unterführung Josef- Huber-Gasse in Richtung des westlichen Stadtgebietes. Weiters sollen für den Fußverkehr schwerpunktmäßig Verbesserungen umgesetzt und Begrünungspotenziale ausgeschöpft werden.

Umgestaltung Lazarettgasse und Kärntner Straße

Diese beiden Straßen stellen einerseits bezirksintern wichtige Verbindungen dar und binden andererseits die Bezirke im Südwesten von Graz an die Innenstadt an. Als Bestandteil der Radoffensive sollen hier durchgängig hochwertige Radverkehrsanlagen errichtet werden, wodurch auch eine hochwertige Anbindung des Nahverkehrsknotens Don Bosco an das Radverkehrsnetz realisiert werden kann. Weiters sind Maßnahmen für den Fußverkehr und – insbesondere im zentrumsnahen und dichter bebauten Teil – zur Begrünung

umzusetzen. Die Bedeutung als wichtige ÖV-Achse zwischen der Innenstadt und dem Südwesten ist auszubauen.

Umgestaltung Eggenberger Gürtel, Lazarettgürtel und Triester Straße

Diese Straßen stellen für alle Verkehrsarten eine wichtige Verbindung Richtung Zentrum und Hauptbahnhof für die südlichen Nachbarbezirke dar. Da sie im Bestand wie auch zukünftig wichtige MIV-Achsen sind, benötigt es umfassende Begleitmaßnahmen, um auch für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds attraktiv zu sein. Als Bestandteil der Radoffensive sollen in diesen Straßen auf gesamter Länge hochwertige Radverkehrsanlagen errichtet werden, weiters soll eine durchgängig hohe Qualität für den Fußverkehr erreicht werden. Insbesondere im zentrumsnahen und dichter bebauten Abschnitt sollen auch Begrünungsmaßnahmen umgesetzt werden. Die Bedeutung als wichtige ÖV-Achse Richtung Südwesten ist jedenfalls beizubehalten bzw. zu stärken (Haltestellenausbauten, Busfahrstreifen). Ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der Anrainer:innen sind zu treffen (z. B. permanente Radarüberwachung)

Umweltverbundachse Annenstraße

Siehe 5.2.4.

Umweltverbundachse Herrgottwiesgasse

Die Herrgottwiesgasse ist die wichtigste ÖV-Achse (Straßenbahnlinie 5 und zukünftig Linie 15) im Bereich der Triestersiedlung und ihres Umfelds. Im dichter bebauten Teil zwischen Puchstraße und Lauzilgasse soll hier zukünftig der Schwerpunkt auf dem Fuß- und öffentlichen Verkehr liegen wird, die Hauptrelation des Radverkehrs befindet sich gemäß Radoffensive in der Puchstraße.

Fußverkehrsachse Oeverseepark – Citypark

Als eines der Leitprojekte des Masterplans Gehen soll zur Stärkung der Fußverkehrsverbindung entlang des Mühlgangs die Lücke zwischen Oeverseepark und Citypark geschlossen werden.

Intelligente Druckknopfampel Grieskai/Hermann-Bahr-Gasse

Als weiteres Leitprojekt des Masterplans Gehen soll ein Pilotversuch mit einer „intelligenten“, sensorgesteuerten Ampel durchgeführt werden, die herannahende Fußgänger:innen auf der wichtigen Verbindung Richtung Augarten rechtzeitig erkennt und die Grünzeiten auch an die Menge querender Fußgänger:innen anpasst.

Umgestaltung Griesplatz

Der Griesplatz ist eines der wichtigsten Stadtteilzentren auf der rechten Murseite. Aktuell ist er stark vom KFZ-Verkehr geprägt und bietet wenig Aufenthaltsqualität. Im Zuge der Neuordnung des Grazer Straßennetzes und der Errichtung der Südwestlinie soll der Platz umfassend neugestaltet und aufgewertet

werden. Die Bushaltestellen sollen neu angeordnet werden. Durch die Neuordnung der Regionalbushaltestellen (Verlagerung zur Gebietskrankenkasse) können nunmehr große Teile des Platzes für andere Nutzungen freigespielt – wie etwa für Begrünung und Aufenthaltsflächen, sowie ausreichende breite Fuß- und Radverkehrsflächen. Als Teil des Masterplans Radoffensive ist am Platz selbst sowie entlang der Achse Griesplatz – Rösselmühlgasse – Josef-Huber-Gasse eine Aufwertung für den Radverkehr und ÖV vorzusehen.

Attraktivierung Griesgasse, Nikolaiplatz & Umfeld

Als Bindeglied zwischen Griesplatz und Südtirolerplatz soll die Griesgasse sowie die Nikolaigasse und der Entenplatz eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität erfahren. Erreicht werden soll dies durch verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie durch eine attraktive Straßenraumgestaltung samt Begrünungs- und Aufenthaltsbereichen.

Lokale Radverbindung Triester Straße – Mur

Zur besseren bezirksinternen Erschließung für den Radverkehr soll entlang Lauzilgasse und Sturzgasse eine Querverbindung zwischen Triester Straße und Mur (Puchsteg) hergestellt werden.

Lückenschluss Murradweg (Augartenbrücke – Bertha-von-Suttner-Friedensbrücke)

In diesem Bereich gibt es entlang des Grieskais keine Radverkehrsanlage. Zusätzlich zu den hochrangigen Verbindungen am linken Murufer und zukünftig in der Karlauer Straße soll entlang des Grieskais eine Radverkehrsanlage errichtet werden, um diesen Bezirksteil besser mit dem Rad zu erschließen.

Fuß- und Radverkehrsachse Puchstraße

In der Puchstraße gibt es im Bestand keine durchgehende Fußverkehrsinfrastruktur, diese ist primär herzustellen. Weiters ist die Puchstraße Teil der Radoffensive (B-Netz) und stellt einerseits eine wichtige Route für die bezirksinterne Erschließung dar, andererseits bindet sie den südlichen Nachbarbezirk Puntigam (insb. den Bezirksteil Rudersdorf) in Richtung Innenstadt an. In weiterer Folge ist hier eine hochwertige Radinfrastruktur umzusetzen. Wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist, sind Radmaßnahmen in parallelen Straßenzügen in Form von Fahrradstraßen etc. zu prüfen.

Platzgestaltung Prankergasse/Steinfeldgasse

Der platzartig erweiterte Kreuzungsbereich Prankergasse/Steinfeldgasse soll durch Gestaltungs- und Begrünungsmaßnahmen zu einem attraktiven Aufenthaltsbereich werden. Dies wurde als Leitprojekt im Masterplan Gehen definiert.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 zwischen Radetzkyspitz und Reininghaus (Anbindung an Linie 4), sowie dem Netzschluss zur Linie 5 am Karlauer-Gürtel und in weiterer Folge der Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 zwischen Reininghaus und der Straßganger-Straße.

5.2.6 Jakomini

Abbildung 20: Bezirksleitprojekte Jakomini

Attraktivierung Münzgrabenstraße

Die Münzgrabenstraße soll im zentrumsnahen Bereich zwischen Dietrichsteinplatz und Steyrergasse zukünftig dem Fuß, Rad- und ÖV-Verkehr hauptsächlich vorbehalten sein, der Durchgangsverkehr soll verringert werden. Weiters soll über die gesamte Länge gemäß Radoffensive nach Maßgabe der räumlichen Möglichkeiten und der Bedeutung für den öffentlichen Verkehr eine durchgehende Radverkehrsanlage hergestellt werden. In diesen Fällen sind Parallelrouten für den Radverkehr anzubieten. Insbesondere in den dichter bebauten Bereichen sind Maßnahmen zur Hebung der Qualität für den Fußverkehr sowie Begrünungsmaßnahmen umzusetzen. Die Bedeutung als wichtige ÖV-Achse und insbesondere als Bestandteil einer Regionalbusachse Richtung Süden ist ebenso zu stärken.

Umgestaltung Grazbachgasse und Conrad-von-Hötzendorf-Straße

Diese beiden Straßen zählen im Bestand zu den am stärksten vom KFZ-Verkehr befahrenen Straßen im Bezirk. Sie sollen auch zukünftig eine Durchleitungsfunktion aufweisen, jedoch soll in beiden Straßen eine deutliche Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs erzielt werden, begleitet von Begrünungsmaßnahmen. Größeres Gestaltungspotenzial bietet sich in der Conrad-von-Hötzendorf-Straße im Zuge der geplanten Gleissanierung an.

Stadtteilleitbild Jakomini – Verkehrsmaßnahmen

Das Leitbild soll für den Bereich soziale Infrastruktur, mit Schwerpunkt im räumlichen Kontext (Frei-, Grünraum, öffentlicher Raum, Naturraum/Umwelt) die grundsätzliche Prämisse (Ausrichtung) aufzeigen und ist somit auch eine Grundlage innerhalb der weiteren Entwicklungen im Stadtteil. Im Rahmen der Verkehrsplanung sollen Verkehrsberuhigungs- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt werden. Es sollen sichere und attraktive Fuß- und Radwege geschaffen werden, die zur Förderung der Nahmobilität beitragen.

Radachse Gürtel (Mur – Plüddemanngasse)

Siehe Punkt 5.2.2.

Radroute Neufeldweg & Verkehrsberuhigung Harmsdorf – ORF-Viertel

Als Teil der Hauptradroute soll am Neufeldweg zwischen Brucknerstraße und Petrifelderstraße eine Radroute entsprechend Maßnahmen der Radoffensive umgesetzt werden. Damit einhergehend sollen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bereich Harmsdorf - ORF-Viertel (Bereich innerhalb Brucknerstraße – St. Peter Hauptstraße – Petrifelderstraße – Münzgrabenstraße) umgesetzt werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Neubau eines Streckenastes abzweigend von der Straßenbahnlinie 6 die Münzgrabenstraße folgend zum TU-Campus Inffeldgasse und ins Siedlungsgebiet Harmsdorf.
- Neubau einer Straßenbahnstrecke abzweigend vom Schönaugürtel entlang der heutigen Buslinien über die Neuholdaugasse und den Siedlungsschwerpunkt „Jakomini Verde“ bzw. Kasernstraße zu einem künftigen Stadtentwicklungsgebiet „Olympiawiese“ in Liebenau.

5.2.7 Liebenau

Abbildung 21: Bezirksleitprojekte Liebenau

Umgestaltung Liebenauer Hauptstraße und Puntigamer Straße

Um der hohen Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr gerecht zu werden, ist eine umfassende Umwandlung dieser beiden Straßen nach dem Prinzip der „neuen Hauptstraßen“ vorgesehen. Hervorzuheben ist insbesondere die hochrangige Radverbindung gemäß Radoffensive entlang der gesamten Liebenauer Hauptstraße sowie die Bedeutung beider Straßen für den städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr.

Aufwertung Zentrum Liebenau Nord & Süd

Entlang der Liebenauer Hauptstraße gibt es zwei Bereiche, die im Sinne einer Stadt der kurzen Wege als Stadtteilzentren gefestigt werden sollen:

- Der Bereich Liebenauer Hauptstraße/Puntigamer Straße
- Der Bereich Liebenauer Hauptstraße/Banngrabenweg

Mit gestalterischen Maßnahmen, Begrünung sowie einer guten lokalen Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr (z. B. neue Querung der Ostbahn zum Murpark) sollen diese beiden Bereiche in ihrer Rolle als Stadtteilzentrum gestärkt werden.

Radachse Feldkirchen – Liebenau entlang A2

Als wichtige Verbindung zwischen Liebenau und der Nachbargemeinde Feldkirchen soll entlang der Autobahn A2 zwischen Liebenauer Hauptstraße und Warnhauserstraße (Feldkirchen bei Graz) eine Radverbindung inkl. neuer Murbrücke umgesetzt werden.

Radroute Neufeldweg & Verkehrsberuhigung Harmsdorf – ORF-Viertel

Siehe Punkt 5.2.6.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Neubau einer Straßenbahnstrecke abzweigend vom Schönaugürtel entlang der heutigen Buslinien über die Neuholdaugasse und den Siedlungsschwerpunkt Jakomini verde bzw. Kasernstraße zu einem künftigen Stadtentwicklungsgebiet „Olympiawiese“ in Liebenau.

5.2.8 St. Peter

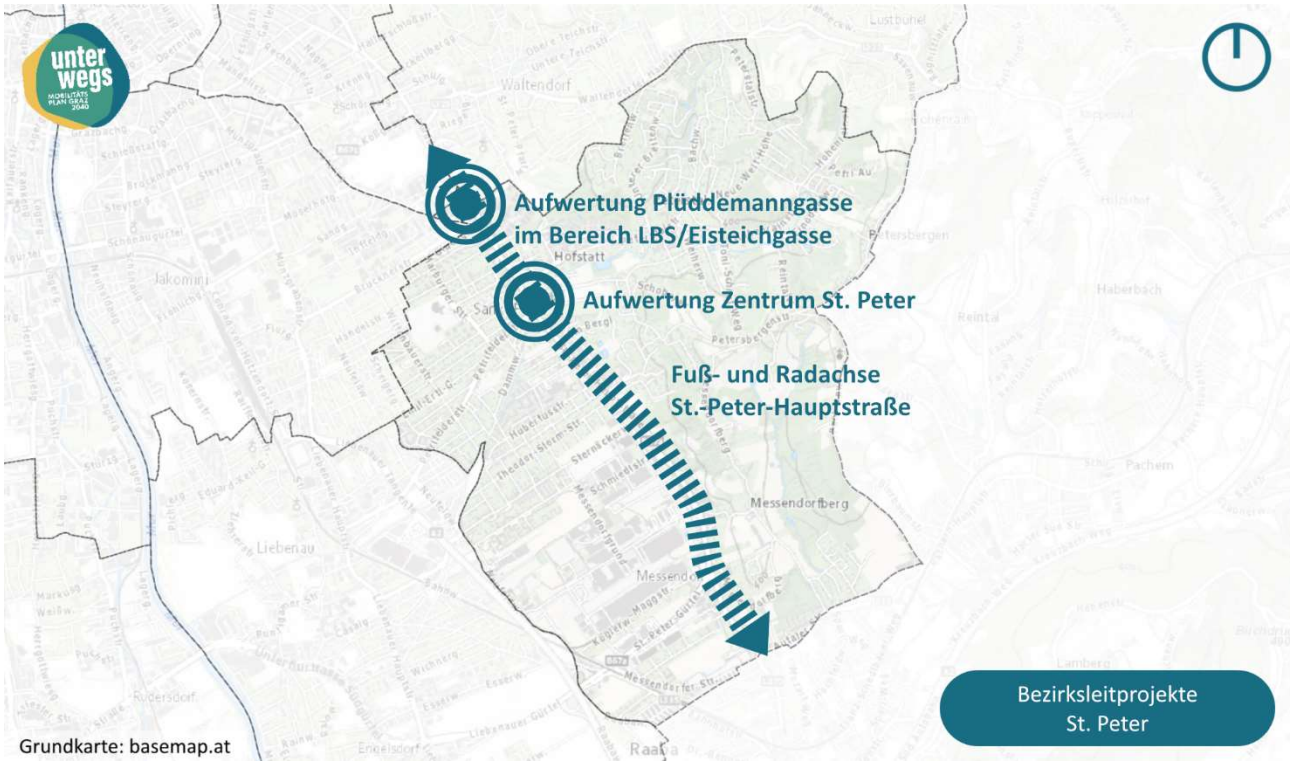


Abbildung 22: Bezirksleitprojekte St. Peter

Fuß- und Radachse St. Peter Hauptstraße

Die St. Peter Hauptstraße ist auf gesamter Länge Teil des A-Netzes der Radoffensive, gleichzeitig ist sie aufgrund der zahlreichen Nutzungen ein wichtiger Teil des Fußverkehrsnetzes. Diese beiden Arten der Fortbewegung sollen daher zukünftig gestärkt werden. Gleichzeitig soll die hohe Bedeutung für den städtischen und regionalen ÖV und die Durchgangsfunktion für den MIV erhalten bleiben.

Aufwertung Zentrum St. Peter

Das historische Zentrum St. Peter entlang der St. Peter Hauptstraße im Bereich Petersbergen- und Petrifelderstraße ist auch heute noch ein wichtiges Stadtteilzentrum. Durch Gestaltung, Begrünung und einer guten lokalen Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr soll diese Rolle weiter gefestigt werden.

Aufwertung Plüddemanngasse im Bereich Landesberufsschule bis Eisteichgasse

Hier liegt aufgrund der zahlreichen Nutzungen und guten ÖV-Anbindung das Potenzial für ein Stadtteilzentrum. Durch Gestaltung, Begrünung und eine gute lokale Erreichbarkeit soll diese Rolle weiter gefestigt werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen Schillerplatz und Eisteichgasse mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 6.

5.2.9 Waltendorf

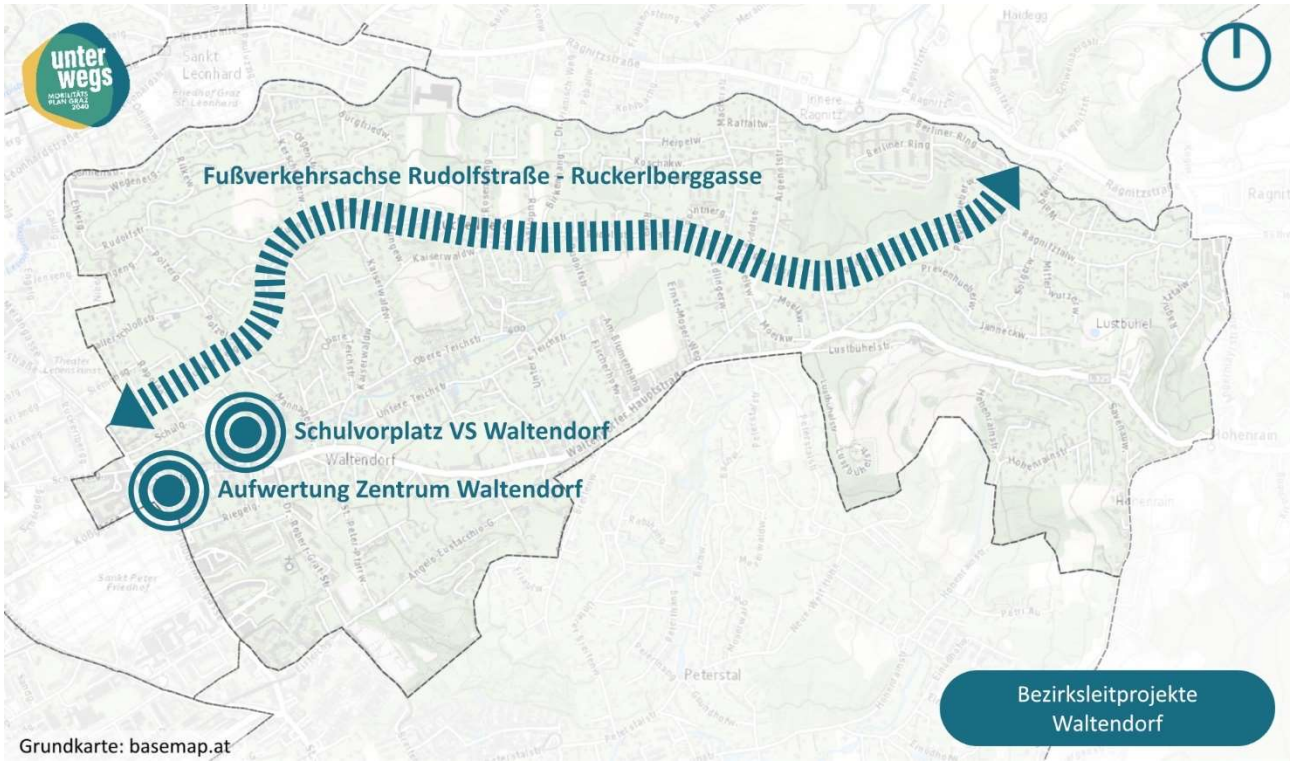


Abbildung 23: Bezirksleitprojekte Waltendorf

Fußverkehrsachse Rudolfstraße – Ruckerlberggasse

Diese beiden Straßen stellen die wichtigste Erschließung des Ruckerlbergs für den Fußverkehr dar, verfügen im Bestand aber größtenteils über keine oder nur sehr schmale Gehsteige. Zur Verbesserung der Situation soll in diesen beiden Straßen eine konsequent hohe Qualität für den Fußverkehr erzielt werden.

Aufwertung Zentrum Waltendorf

Das historische und heutige Zentrum Waltendorf befindet sich im stadtnahen Teil der Waltendorfer Hauptstraße sowie der Marktgasse und des in diesem Bereich verlaufenden Teils der Plüddemanngasse. Zur weiteren Stärkung des Ortszentrums sollen in diesen Straßen gestalterische Maßnahmen, Begrünung und Maßnahmen für eine gute lokale Erreichbarkeit (Verbesserung bzw. Verbreiterung der Gehsteige) umgesetzt werden.

Schulvorplatz VS Waltendorf

Der Schulvorplatz der VS Waltendorf in der Waltendorfer Hauptstraße soll hinsichtlich der Sicherheit und Qualität für den Fußverkehr und als Aufenthaltsbereich attraktiviert werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen Schillerplatz/Krenngasse und Eisteichgasse mit Anschluss an die Linie 6.

5.2.10 Ries

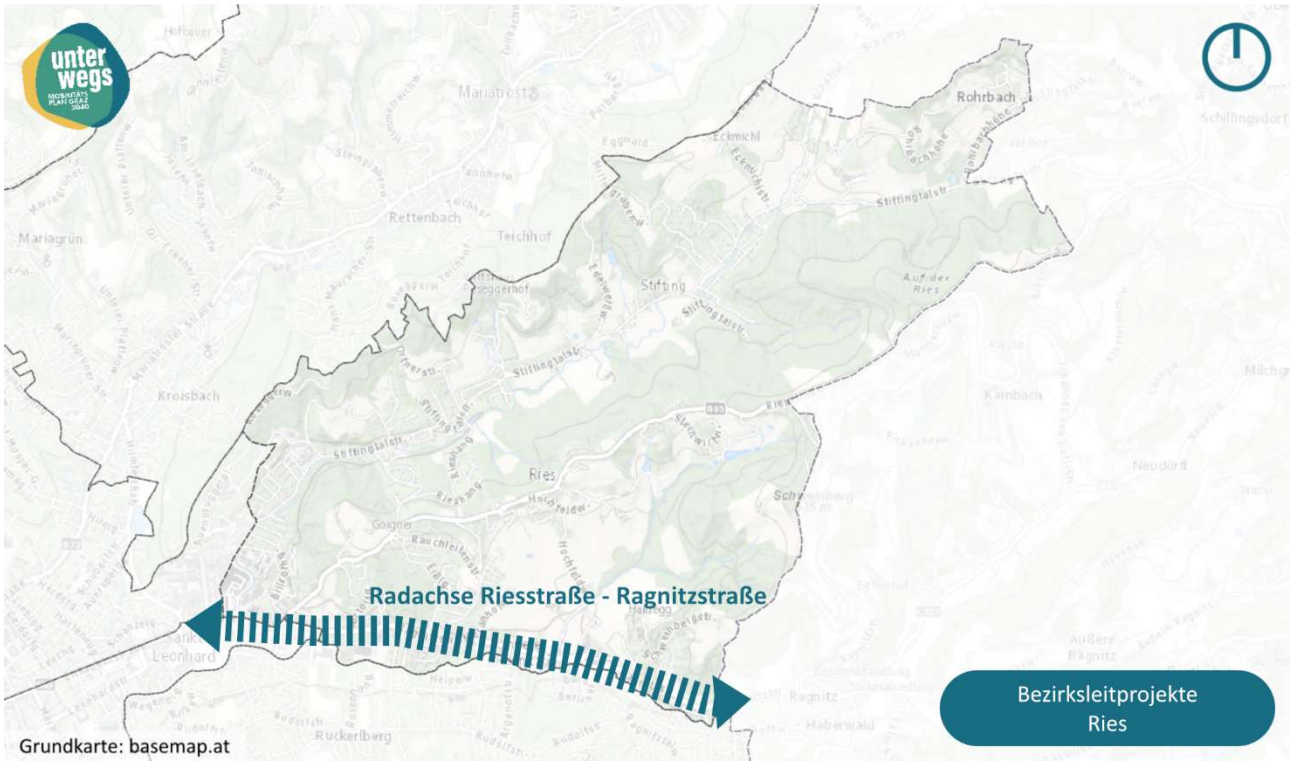


Abbildung 24: Bezirksleitprojekte Ries

Radachse Riesstraße – Ragnitzstraße

Der Siedlungsschwerpunkt des dünner besiedelten Bezirks Ries liegt entlang der Ragnitzstraße, welche gemäß Radoffensive mit einer durchgehend hochwertigen Radverkehrsanlage auszustatten ist. Ebenso ist entlang der Achse die Fußverkehrsinfrastruktur zu verbessern und auszubauen.

5.2.11 Mariatrost

Abbildung 25: Bezirksleitprojekte Mariatrost

Attraktivierung Radroute Mariatrost (Hauptradroute und Mariatroster Straße)

Der entlang der Mariatroster Straße bzw. entlang des Mariatroster Bachs ausgerichtete Siedlungsschwerpunkt des Bezirks wird einerseits durch die Hauptradroute für den Radverkehr erschlossen, andererseits ist gemäß der mit dem Land Steiermark umgesetzten Radoffensive die Errichtung einer Radverkehrsanlage entlang der Mariatroster Straße (B72) vorgesehen. Da beide Routen verschiedene Vor- und Nachteile sowie Umsetzungshindernisse aufweisen, soll hier eine duale Strategie verfolgt werden, um verschiedenen Nutzergruppen und Bedürfnissen gerecht zu werden.

Attraktivierung Bezirkszentrum Mariatrost

Entlang der Mariatroster Straße gibt es zwei Bereiche, die für den Bezirk Mariatrost zentrale Funktionen übernehmen. Das ist einerseits das historische Zentrum Mariatrost rund um die Kirchbergstraße bzw. im Umfeld der Basilika, andererseits auch rund um die Kreuzung mit der Mariagrüner Straße. Diese beiden Bereiche sollen gestalterisch in ihrer Rolle als Bezirkszentrum gestärkt werden, weiters sollen Maßnahmen für eine gute lokale Erreichbarkeit getroffen werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Vollendung des selektiven zweigleisigen Ausbaus der Straßenbahnlinie 1

5.2.12 Andritz

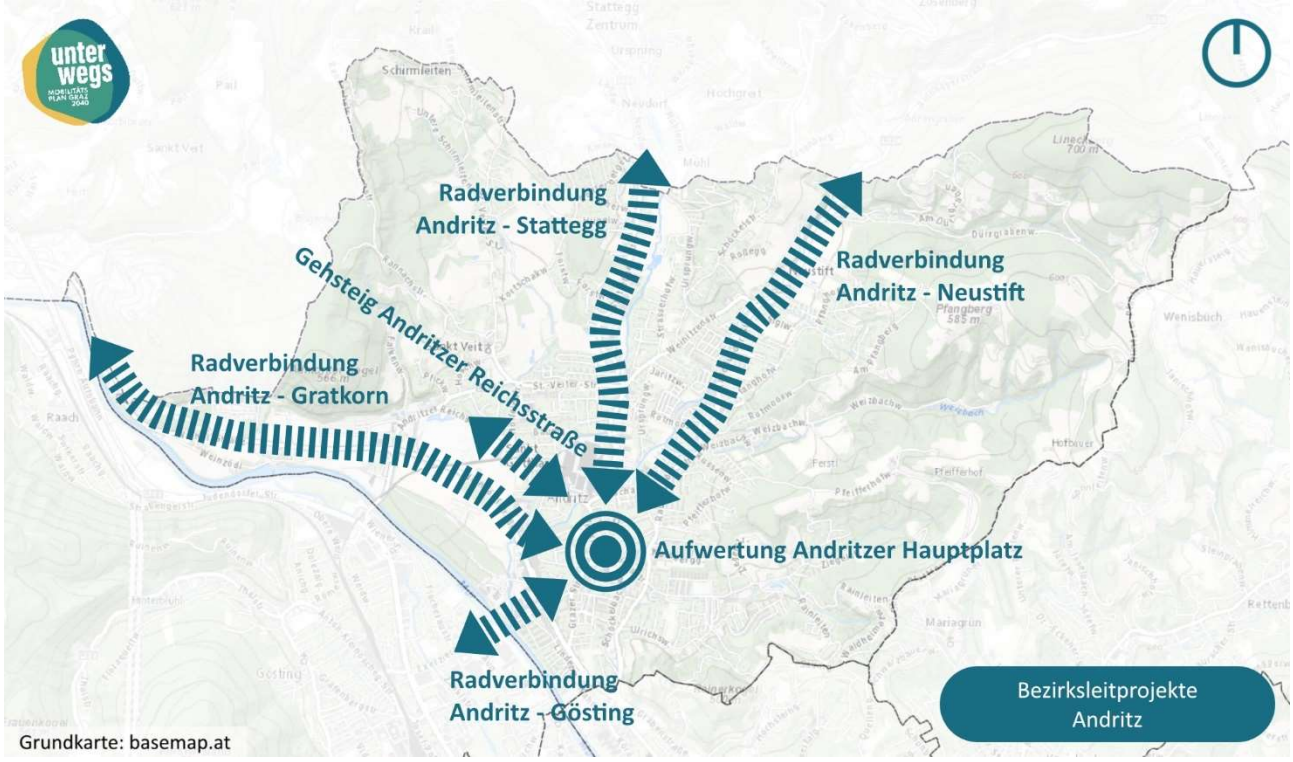


Abbildung 26: Bezirksleitprojekte Andritz

Radverbindung Andritz – Gratkorn

Als wichtige stadtgrenzüberschreitende und regionale Verbindung sollen gemäß Radoffensive die Radverkehrsanlagen im Bereich Andritzbach, Weinzöttlstraße (beide B67a) und Wiener Straße (B67) attraktiviert werden. In weiterer Folge soll auch eine Verbindung stadteinwärts zur Grabenstraße (B67a) hergestellt werden.

Im Zuge dessen soll die aus Bezirkssicht wichtige Verbindung zum Andritzer Hauptplatz über Am Arlandgrund, Papierfabrikgasse und Grazer Straße ausgebaut werden.

Radverbindung Andritz – Stattegg

Ausgehend vom Andritzer Hauptplatz soll diese stadtgrenzüberschreitende Verbindung gemäß Radoffensive entlang der Stattegger Straße (L338) bis zur Stadtgrenze und darüber hinaus führen. Der Ausbau ist gemeinsam mit der tlw. parallel verlaufenden Hauptradroute zu betrachten.

Radverbindung Andritz – Neustift

Anknüpfend an die Körösistraße soll diese Radverbindung gemäß Radoffensive über die Andritzer Reichsstraße und Radegunder Straße bis nach Neustift und darüber hinaus führen.

ÖV- und Radverbindung Andritz – Gösting

Zur Verbindung der beiden Bezirke sowie zur Anbindung an den Murradweg sind in der Anton-Kleinoscheg-Straße und Exerzierplatzstraße hochwertige Radverkehrsanlagen sowie im Bereich Arlandgrund – Exerzierplatzstraße (bzw. im Bereich der Andritzbachmündung) eine zusätzliche Murquerung für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr herzustellen.

Neugestaltung Andritzer Hauptplatz

Der Andritzer Hauptplatz erfüllt im Bestand wichtige Funktionen als Bezirkszentrum und ÖV-Knotenpunkt. Im Sinne der Ziele des MP2040 und zur Erweiterung des Platzangebots für den Umweltverbund sowie für Aufenthalt und Begrünung soll der Andritzer Hauptplatz und insbesondere die angrenzenden Straßen (Andritzer Reichsstraße, Grazer Straße) umgestaltet und verkehrsberuhigt werden, wobei dies im Gesamtkontext des Kerngebiets Andritz zu sehen ist, das entsprechend den Festlegungen im Punkt 3.2 vom gebietsfremden KFZ-Verkehr entlastet werden soll.

Gehsteig Andritzer Reichsstraße

Als wesentliche Lücke im städtischen Fußverkehrsnetz wurde diese Maßnahme als Leitprojekt im Masterplan Gehen definiert. Die Lücke des Gehsteiges zwischen den Hausnummern 102 und 108 soll geschlossen werden.

5.2.13 Gösting

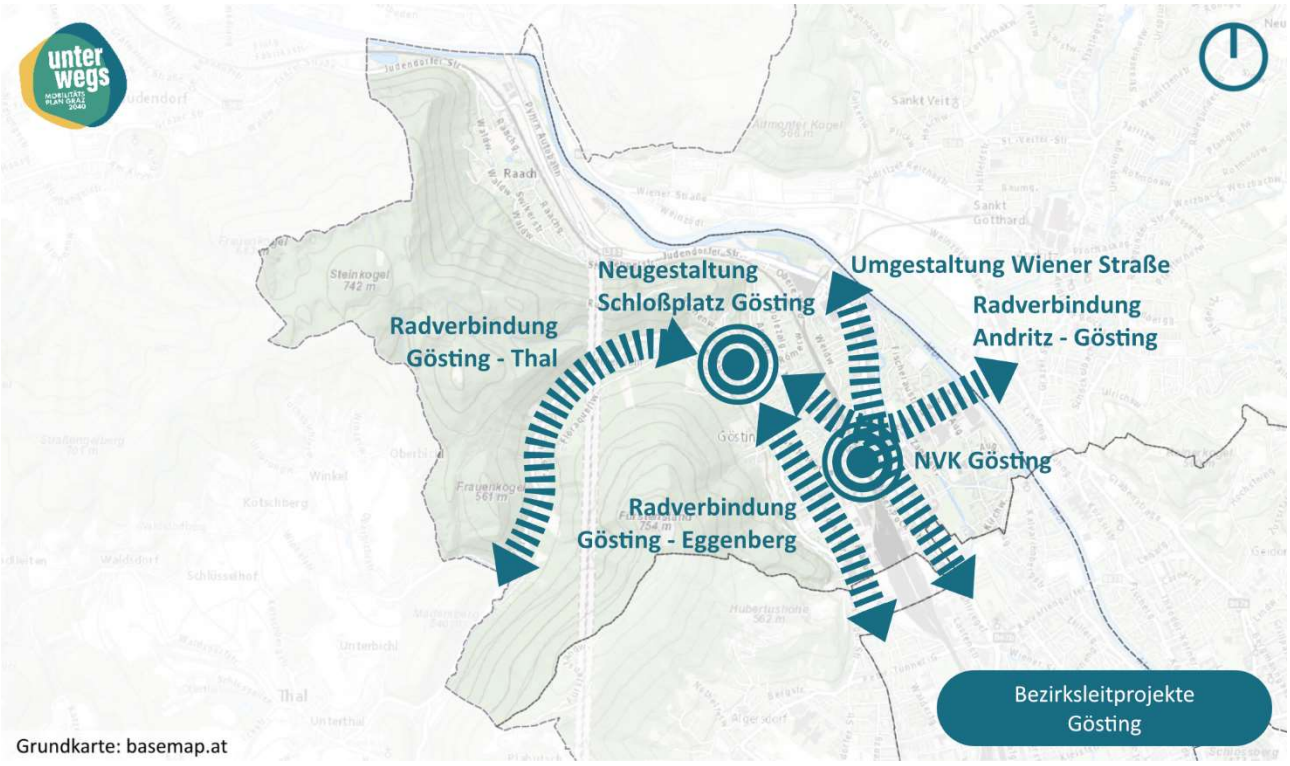


Abbildung 27: Bezirksleitprojekte Gösting

Nahverkehrsknoten Gösting

Zur besseren Anbindung des Bezirks an den hochrangigen öffentlichen Verkehr sowie zur Erschließung wichtiger Wohn- und Schulstandorte soll entlang der Südbahn im Bereich zwischen Exerzierplatzstraße und Ibererstraße ein Nahverkehrsknoten errichtet werden. Dieser soll zukünftig auch durch die Straßenbahnlinie 8-Nordwestabschnitt an das Grazer Straßenbahnnetz angebunden sein.

Umgestaltung Wiener Straße

Die Wiener Straße ist die zentrale Achse des Bezirks Gösting, durchschneidet diesen aber und bietet wenig Raum für den Fuß- und Radverkehr. Sie hat eine übergeordnete Bedeutung für den öffentlichen Verkehr (Buslinien sowie zukünftig Straßenbahnlinie 8 und Regionalbusse).

Als Teil der Radoffensive und des Masterplans Gehen soll die Wiener Straße (analog zu den Maßnahmen im Bezirk Lend) unter Berücksichtigung der zukünftigen Straßenbahnlinie 8 und den erforderlichen Bevorrangungsmaßnahmen für den städtischen und regionalen ÖV mit einer Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet werden. Ziel ist eine attraktive Radverkehrsanbindung des Bezirks Gösting an die Innenstadt und den Hauptbahnhof. Weiters sollen zur Steigerung der Qualität des öffentlichen Raums Begrünungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Radverbindung Andritz – Gösting

Siehe Punkt 5.2.12.

Radverbindung Gösting – Thal

Als wichtige Bezirksverbindung und stadtgrenzüberschreitende Verbindung soll gemäß Radoffensive eine hochwertige Radverkehrsanlage entlang der Thalstraße (L331) zwischen dem Zentrum Gösting und Thal errichtet werden.

Radverbindung Gösting – Eggenberg

Siehe Punkt 5.2.4.

Vorplatzgestaltung und lokale Mobilitätskonzepte VS Gösting & HTL BULME

Mit der VS Gösting und der HTL BULME befinden sich zwei sehr wichtige Göstinger Schulstandorte im Nahbereich bzw. direkt an stärker befahrenen Straßen. Für beide Standorte soll einerseits eine attraktive und sichere Vorplatzgestaltung sowie ein lokales Mobilitätskonzept (gute Erreichbarkeit im Fuß- und Radverkehr, Regulierung des Hol- und Bringverkehrs) umgesetzt werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 zwischen Roseggerhaus - Lendplatz und NVK Gösting inkl. Begleitmaßnahmen für die aktive Mobilität und Begrünung.

5.2.14 Eggenberg

Abbildung 28: Bezirksleitprojekte Eggenberg

Radachse Steinbergstraße – Wetzelsdorfer Straße – Reininghausstraße – Friedhofgasse

Entlang der Steinbergstraße und Wetzelsdorfer Straße führt die wichtigste Verbindung vom Grazer Zentrum in Richtung Westen über die Gemeindegrenze Richtung Steinberg und darüber hinaus. Zur weiteren Erschließung des Bezirks soll hier die zusätzliche Route über die Reininghausstraße und Friedhofgasse ausgebaut werden.

Radverbindung Gösting – Eggenberg

Siehe Punkt 5.2.4.

Radachse Baiernstraße – Göstinger Straße

Als Teil einer neuen, peripheren Nord-Süd-Radachse sollen diese beiden Straßen für den Radverkehr attraktiviert und eine Verbindung zur Peter-Tunner-Gasse hergestellt werden.

Radachse Gaswerkstraße

Als wichtige bezirksinterne Verbindung soll die Gaswerkstraße auf gesamter Länge verkehrsberuhigt und für den Radverkehr attraktiviert werden z. B. durch Einrichtung einer Fahrradstraße. Im Süden ist der Anschluss an die zukünftige „Radachse GKB“ von Bedeutung, die an der Bezirksgrenze zu Wetzelsdorf beginnt.

Attraktivierung Zentrum Eggenberg (Kernbereich Eggenberger Allee)

Bedingt durch den FH-Standort sowie verschiedene Angebote in Gastronomie, Handel und Dienstleistung übernimmt die Eggenberger Allee im Bereich zwischen Alter Poststraße und Karl-Morre-Straße wichtige Funktionen als Bezirkszentrum. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege soll dieser Bereich für den gesamten Umweltverbund sowie als Aufenthaltsbereich attraktiviert werden.

Vorplatz und Umfeld Bildungscampus Algersdorf

In der Algersdorfer Straße befinden sich mehrere Bildungsstandorte nebeneinander, im Bestand wird jedoch im Vor- und Umfeld der Bildungseinrichtungen keine Rücksicht darauf genommen. Die Algersdorfer Straße selbst soll zukünftig auf gesamter Länge verkehrsberuhigt werden, im Zuge dessen soll einerseits eine attraktive Vorplatzgestaltung sowie ein lokales Mobilitätskonzept (gute Erreichbarkeit und mehr Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr, Regulierung des Hol- und Bringverkehrs) umgesetzt werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 innerer Abschnitt zwischen Radetzkyspitz und Reininghaus (Anbindung an Linie 4), sowie den Lückenschluss über den Karlauer Gürtel (Anbindung Linie 5) und in weiterer Folge des äußeren Südwest Abschnittes der Linie 8 zwischen Reininghaus und der Straßganger-Straße.

5.2.15 Wetzelsdorf

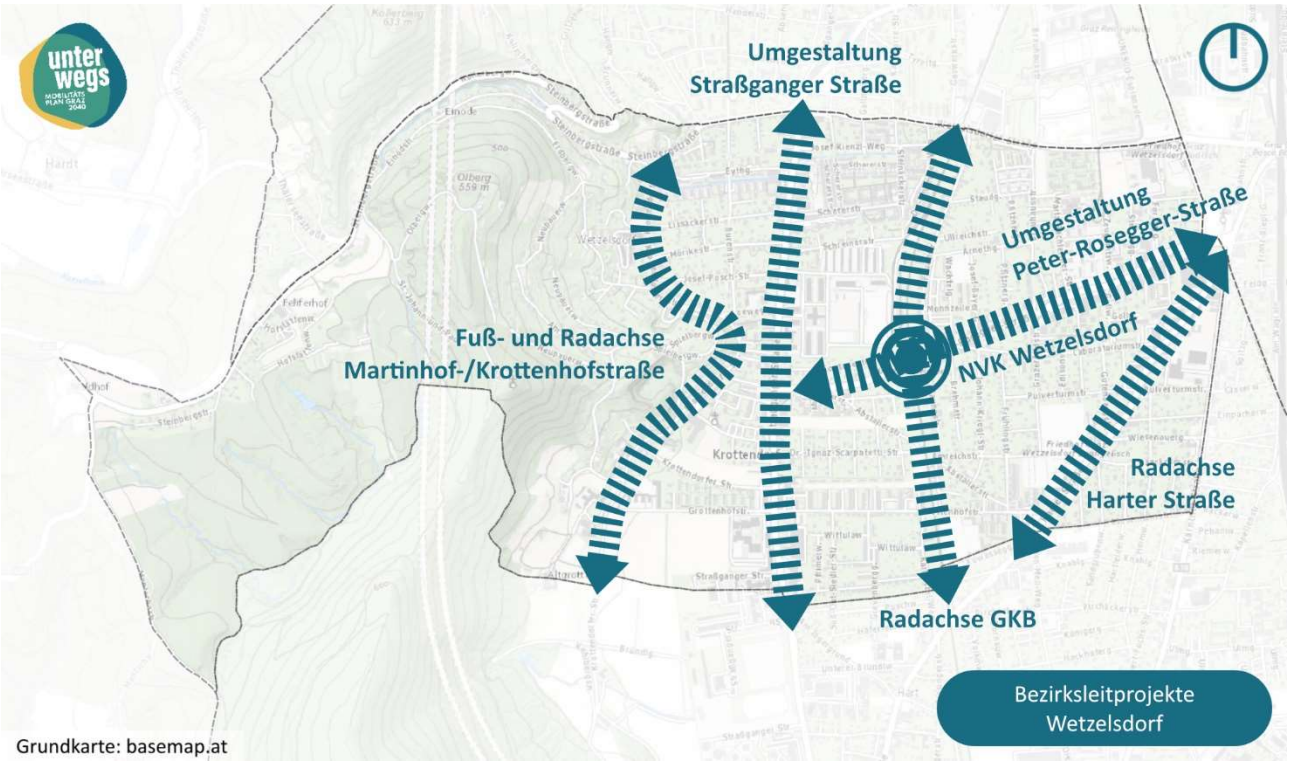


Abbildung 29: Bezirksleitprojekte Wetzelsdorf

Nahverkehrsknoten Wetzelsdorf

Zur besseren Verknüpfung des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrs und zur optimalen Anbindung der zukünftig hier verlaufenden Straßenbahnlinie 8 soll der bestehende Bahnhof Graz Wetzelsdorf zu einem modernen Nahverkehrsknoten ausgebaut werden. Die Peter-Rosegger-Straße soll dabei eine Bahnunterführung erhalten.

Umgestaltung Peter-Rosegger-Straße & Straßganger Straße

Im Zuge der Errichtung der Straßenbahnlinie 8 sollen in diesen beiden Straßen (auf ganzer Länge) hochwertige Fuß- und Radverkehrsanlagen errichtet sowie Begrünungsmaßnahmen umgesetzt werden. Beide Straßen sind Teil der Radoffensive sowie des Masterplans Gehen.

Radachse Harter Straße

Als Teil der Radoffensive stellt die Harter Straße eine wichtige Anbindung der Bezirke Wetzelsdorf und Straßgang und auch einen Teil der stadtgrenzüberschreitenden Verbindung Richtung Süden dar. Daher soll hier über die gesamte Länge eine hochwertige Radverkehrsanlage umgesetzt werden, dies unter den Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr.

Radachse Steinbergstraße – Wetzelsdorfer Straße

Siehe Punkt 5.2.14.

Radachse GKB

Im Zuge des Ausbaus der Stadtstrecke der Graz-Köflacher-Bahn soll begleitend eine hochwertige Radverbindung errichtet werden, beginnend an der Bezirksgrenze zu Eggenberg Richtung Süden bis zur Stadtgrenze. Bezirksintern ist hier auch die Anbindung an das Straßennetz im Bereich Schreinerstraße oder Schererstraße von Bedeutung.

Fuß- und Radverkehrsachse Martinhofstraße – Krottendorfer Straße

Als Teil einer neuen, peripheren Nord-Süd-Radachse und unter Berücksichtigung des grünen Netzes sollen diese Straßen attraktiviert werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 innerer Abschnitt zwischen Radetzkyspitz und Reininghaus (Anbindung an Linie 4), sowie den Lückenschluss über den Karlauer Gürtel (Anbindung Linie 5) und in weiterer Folge des äußeren Südwest Abschnittes der Linie 8 zwischen Reininghaus und der Straßganger-Straße.

5.2.16 Straßgang

Abbildung 30: Bezirksleitprojekte Straßgang

Nahverkehrsknoten Straßgang und Webling

Zur besseren Verknüpfung des städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrs sollen die bestehenden Bahnhöfe Graz Straßgang und Graz Webling zu modernen Nahverkehrsknoten ausgebaut werden, im Bereich Webling soll eine Bahnunterführung im Zuge der Kärntner Straße (B70) errichtet werden.

Umgestaltung Straßganger Straße

Siehe Punkt 5.2.15.

Radachse Harter Straße

Siehe Punkt 5.2.15.

Radachse GKB

Siehe Punkt 5.2.15.

Fuß- und Radverkehrsachse Gradnerstraße

Der im Bezirk Puntigam teilweise schon fertiggestellte Ausbau der Gradnerstraße (L321) für den Fuß- und Radverkehrs soll auch im Bezirk Straßgang bis zur Kreuzung mit der Kärntner Straße (B70) fortgeführt werden.

Fuß- und Radverkehrsachse Martinhofstraße – Krottendorfer Straße

Siehe Punkt 5.2.15.

Fuß- und Radverkehrsachse Puntigam – Webling (parallel zum Weblinger Gürtel) und Fuß-, Rad und ÖV-Achse Schwarzer Weg – Hafnerstraße

Als wichtige bezirksübergreifende Verbindung sowie als Teil der Radoffensive und des Masterplans Gehen soll die Verbindung zwischen dem Nahverkehrsknoten Puntigam entlang des Schwarzen Weges bis zum zukünftigen Nahverkehrsknoten Webling für Umweltverbund attraktiviert werden. Zusätzlich soll eine neue ergänzende Nord-Süd-Achse für Fuß-, Rad- und ÖV entlang der A9 Pyhrnautobahn geschaffen werden zur Erschließung der noch freien Stadtentwicklungsgebiete im Bereich Hafnerstraße und Gradner Straße. Eine Fortführung bis ins Gemeindegebiet nach Seiersberg ist zu verfolgen.

Attraktivierung Zentrum Straßgang

Das historische Zentrum Straßgang befindet sich an der Kreuzung Kärntner Straße (B70) und Gradnerstraße (L321) und übernimmt durch verschiedene Angebote aus Gastronomie und Dienstleistungen auch heute noch die Funktion als Bezirkszentrum. Der öffentliche Raum ist momentan stark durch Flächen für den ruhenden und fließenden KFZ-Verkehr geprägt. Gemeinsam mit den Ausbaumaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr sollen in diesem Bereich gestalterische Maßnahmen und Begrünung umgesetzt werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Rolle als Bezirkszentrum zu festigen.

Schulvorplätze VS und MS Straßgang

Der Schulvorplatz vor der VS und MS Straßgang in der Kärntner Straße soll hinsichtlich der Qualität für den Fußverkehr und als Aufenthaltsbereich attraktiviert und sicherer werden.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 innerer Abschnitt zwischen Radetzkyspitz und Reininghaus (Anbindung an Linie 4), sowie den Lückenschluss über den Karlauer Gürtel (Anbindung Linie 5) und in weiterer Folge des äußeren Südwest Abschnittes der Linie 8 zwischen Reininghaus und der Straßganger-Straße.
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 entlang des Weblinger Gürtels.

5.2.17 Puntigam

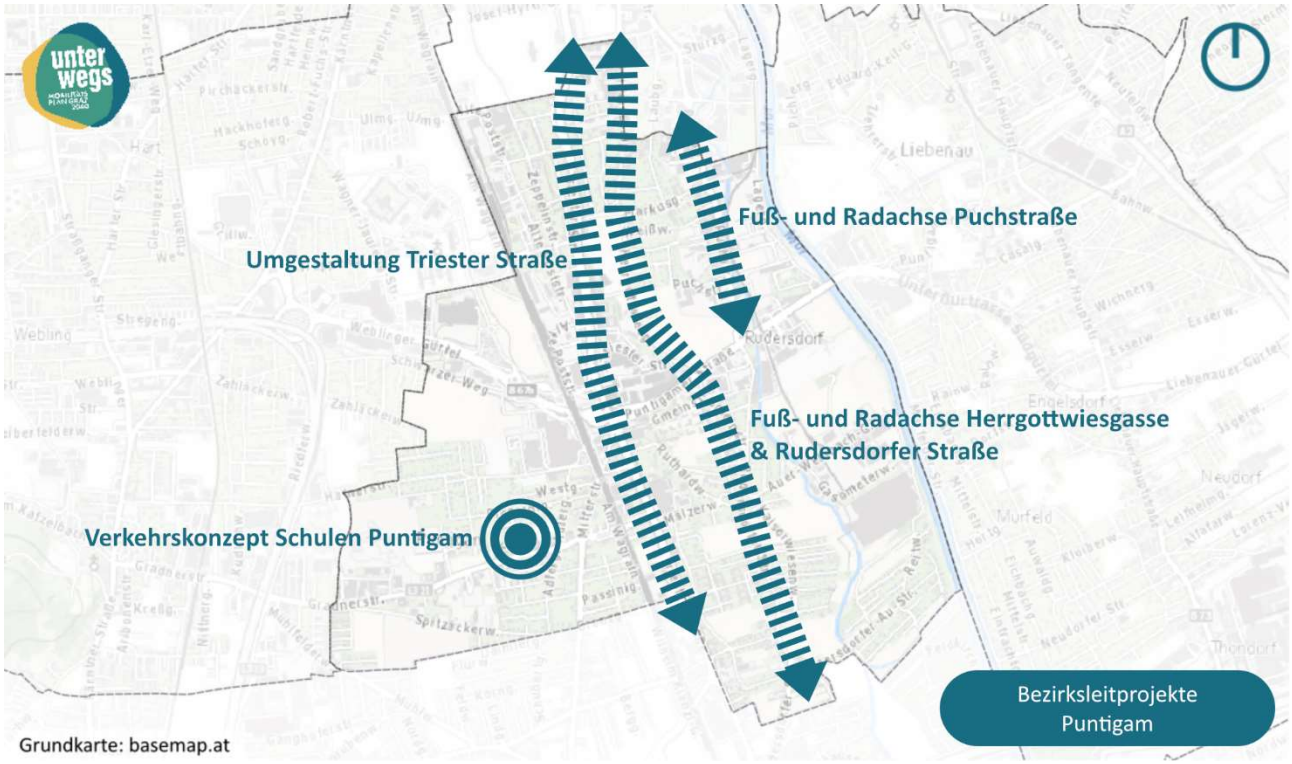


Abbildung 31: Bezirksleitprojekte Puntigam

Umgestaltung Triester Straße

Siehe Punkt 5.2.5.

Fuß- und Radverkehrsachse Puchstraße

Siehe Punkt 5.2.5.

Fuß- und Radverkehrsachse Herrgottwiesgasse

Der Abschnitt der Herrgottwiesgasse im Bezirk Puntigam soll entsprechend den Wünschen aus dem Bezirk vor allem mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr weiterentwickelt werden. Für den Fußverkehr ist hier mit Priorität eine durchgehende Infrastruktur herzustellen.

Fuß- und Radverkehrsachse Rudersdorfer Straße

Weiterführend zur Puchstraße soll auch die Rudersdorfer Straße für den Fuß- und Radverkehr attraktiviert und sicherer werden.

Verkehrskonzept Schulen Puntigam

Im Bereich Gradnerstraße/Nippelgasse sind mehrere Bildungsstandorte konzentriert, weshalb zur Steigerung der Verkehrssicherheit als ein Leitprojekt des Masterplans Gehen ein Verkehrskonzept für diesen Bereich umgesetzt werden soll. Dieses sieht im Kernbereich der Nippelgasse vor den Schulen Begegnungszonen oder ähnliches vor sowie im Umfeld Wohnstraßen.

Bezirksübergreifende ÖV-Projekte (Details siehe Punkt 4.4)

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 entlang des Weblinger Gürtels.

6 PRIORISIERUNG DER PROJEKTE (ZEITPLAN)

Die Erfahrungen aus vergangenen Konzepten zeigen, dass die Erstellung detaillierter Zeit- und Umsetzungspläne für sämtliche Projekte eines Mobilitätsplanes zu keinen realistischen Ergebnissen führt. Die Planungsrealität ist komplex und lässt sich – insbesondere über längere Zeiträume hinweg – nicht vorhersagen. Städtische Verkehrsplanung ist stets ein dynamischer Prozess, die Projektumsetzung ist von zahlreichen Faktoren abhängig, die im Vorhinein zumeist nicht vollständig erfassbar sind. Manche Projekte können planmäßig realisiert werden, andere verzögern sich aufgrund nicht vorhersehbarer Umstände. Bei manchen Projekten ergeben sich Handlungsfenster, die eine raschere Umsetzung ermöglichen, als zu erwarten war. Hinsichtlich der Steuerungsinstrumente wird auf das Kapitel „Monitoring, Steuerung und Evaluierung“ verwiesen.

Für die Umsetzung von Projekten aller Art soll zukünftig verstärkt auf das in Graz mittlerweile erprobte Instrument temporärer Umgestaltungen zurückgegriffen werden. Wie die Umsetzungen in der Zinzendorfgasse oder am Lendplatz zeigen, können Maßnahmen somit zeitnah und mit geringerem Aufwand realisiert werden und es besteht die Möglichkeit einer Evaluierung und Optimierung, bevor eine Umgestaltung oder Neuverteilung von Verkehrsflächen verstetigt wird.

Trotz aller Unwägbarkeiten ist es wichtig und sinnvoll, Prioritäten für Projekte festzulegen, insbesondere für strategisch bedeutsame Projekte bzw. Leitprojekte, die eine hohe verkehrliche Wirkung erzielen. Nachfolgend werden die Umsetzungshorizonte für eine Auswahl jener Projekte angeführt, die prioritär in den nächsten Jahren entwickelt bzw. umgesetzt werden sollen.

Angesichts der Dynamik von städtischen und verkehrsplanerischen Entwicklungen erhebt die nachfolgend angeführte Aufstellung keinen Anspruch auf Vollständigkeit und kann bei Bedarf adaptiert bzw. idealerweise ergänzt werden. Es sind zudem keine Projekte geringeren Umfangs enthalten. Zur Sicherstellung von Personal- und Finanzressourcen sind jedenfalls detaillierte Maßnahmenpläne für die nächsten zwei Jahre im Voraus zu erstellen und kontinuierlich jedes Jahr zu aktualisieren.

6.1 STRATEGISCHE PROJEKTE STADTWEITER BEDEUTUNG

- Neuordnung des Grazer Straßennetzes: Konzepterstellung bis 2026, danach schrittweise Umsetzung in Abstimmung mit den Bezirken gemeinsam mit der Verkehrsberuhigung der angrenzenden Zielgebiete
- Steuerung des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs auf radialen Hauptstraßen: Konzepterstellung 2025-2026 mit Umsetzung von einem Pilot-Korridor 2026-2027
- Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung: Konzepterstellung 2025, Umsetzung bis 2029

6.2 PRIORITÄRE ZIELGEBIETE DER VERKEHRSBERUHIGUNG

- Innenstadt inkl. Annenviertel: Konzepterstellung 2025, Umsetzung (zumindest von Teilgebieten) 2026
- Körblergasse: Konzepterstellung 2025, Umsetzung bis 2026
- Andritz: Konzepterstellung 2025 – 2026, Umsetzung bis 2028
- Harmsdorf-ORF-Viertel: Im Zuge der Planung und Umsetzung der Radroute Neufeldweg - Konzepterstellung 2025, Umsetzung bis 2026
- Rudersdorf: Konzepterstellung 2026, Umsetzung bis 2028
- Gries: Konzepterstellung bis 2026, Umsetzung mit Straßenbahnlinie 8

6.3 PRIORITÄRE ATTRAKTIVIERUNG VON STADTTEILEN/HAUPTSTRASSEN/PLÄTZEN

- Griesplatz: Umsetzung Platzgestaltung und Verkehrsorganisation bis 2028 unter Berücksichtigung der Planungen für die Straßenbahnlinie 8, die zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt wird.
- Andritzer Hauptplatz: Platzgestaltung und neue Verkehrsorganisation im Zuge der Gleissanierung.
- Zentrum Straßgang (Kärntner Straße/Gradner Straße): Konzepterstellung 2025 – 2026, Umsetzung bis 2028
- Neutorviertel: Umsetzung bis Ende 2027

6.4 SCHLÜSSELPROJEKTE ÖFFENTLICHER VERKEHR

Um die angestrebten Fahrgastzahlen (Modal Split-Zielwert) erreichen zu können ist eine konsequente Kapazitätssteigerung auf den Straßenbahn- und Buslinien in den nächsten Jahren erforderlich. Dafür sind folgende Projekte prioritär umzusetzen:

- Ausbau der innerbetrieblichen Infrastruktur Remisen, Werkstätten und Buscenter der Holding Graz Linien sind eine Grundvoraussetzung zur Erweiterung des städtischen öffentlichen Verkehrs.
- Fahrzeugbeschaffung von Straßenbahnwagen mit einer höheren Fahrgastkapazität
- Fahrzeugbeschaffung von Bussen mit einer höheren Fahrgastkapazität
- Umstellung der Busflotte (Dekarbonisierung)
- Ausbau der S-Bahn entlang bestehender Achsen

- Leistungsfähige Achse vom Hauptbahnhof bis Elisabethstraße für den regionalen Busverkehr inkl. Begleitmaßnahmen, insbesondere des Busbahnhofs am Hauptbahnhof und Andreas-Hofer-Platz.
- Die neuen Nahverkehrsknoten Gösting an der Südbahnstrecke und Reininghaus an der Graz-Köflacher-Bahn
- Planung und Umsetzung der Straßenbahnlinie 8 vom NVK Gösting – Roseggerhaus und Radetzkyspitz bis Reininghaus und Karlauer-Gürtel, sowie von Reininghaus bis zur Straßganger Straße
- Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 2 zwischen Hauptbahnhof und Universität mit möglichen Weiterführungen Richtung Linie 1 oder Linie 7.

Im Weiteren sind diese Projekte für den öffentlichen Verkehr weiter zu verfolgen:

- Verlängerung der Linie 5 entlang des Weblinger Gürtels
- Verlängerung der Linie 3 und Zusammenschluss mit der Linie 6 entlang der Plüddemanngasse zur Erschließung des dortigen dichten Siedlungsraums
- Neubau eines Streckenastes abzweigend von der Linie 6 in der Münzgrabenstraße zum TU-Campus Inffeldgasse und ins Siedlungsgebiet Harmsdorf.
- Neubau einer Strecke entlang der heutigen Buslinien 34, 34E und 67 über die Neuholdaugasse und den Siedlungsschwerpunkt „Jakomini Verde“ bzw. Kasernstraße zu einem künftigen Stadtentwicklungsgebiet „Olympiawiese“ in Liebenau.
- Der S-Bahn-Tunnel ist die Grundvoraussetzung um die derzeit hohen Modal Split Werte beim stadtgrenzüberschreitenden MIV (derzeit rund 80%) überhaupt in Richtung ÖV zu verlagern.

6.5 SCHLÜSSELPROJEKTE RADOFFENSIVE

Wesentlich zur Einhaltung der Ziele im Radverkehr ist der Ausbau des Radwegenetzes und der allgemeinen Radinfrastruktur entsprechend den beschlossenen Zielen im Rahmen der Radoffensive. Dabei sind folgende Projekte prioritär zu behandeln:

- Ausbau der Radachse Mandellstraße – Petersgasse unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und des Stellplatzbedarfs im Gebiet
- Uferseitiger Radweg am Grieskai zwischen Zweiglgasse und Bertha-von-Suttner-Friedensbrücke unter Berücksichtigung der Anforderungen an den Ausbau der Straßenbahnlinie 8
- Ausbau der Radachse Harter Straße unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr

- Ausbau der Radachse Griesplatz – Rösselmühlgasse – Josef-Huber-Gasse und Idelhofgasse - Lazarettgasse – Don Bosco unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr sowie des Regionalbuskorridors
- Ausbau der Radachse Jakominiplatz - Messe - Neufeldweg – Raaba
- Ausbau der Radachse Peter-Tunner-Gasse – Kalvariengürtel unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr
- Ausbau der Radachse innere Wiener Straße (Lendplatz – Peter-Tunner-Gasse) unter Berücksichtigung der Straßenbahnlinie 8
- Errichtung einer Fahrradstraße in Leechgasse & Schanzelgasse
- Errichtung einer Fahrradstraße in der Laimburggasse und der Vogelweiderstraße
- Fortführung der Radwegverbreiterung Keplerstraße unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr
- Qualitätsverbesserungen für Fuß- und Radverkehr am Lend- & Grieskai
- Weiterer Ausbau der Hauptradroute Richtung Raaba über die Petersgasse, St. Peter Ortszentrum über die St. Peter Hauptstraße bis nach Raaba unter Berücksichtigung der städtischen und regionalen Buslinien
- Weiterer Ausbau der Hauptradroute Richtung Mariatrost unter Berücksichtigung der Anforderungen an den städtischen öffentlichen Verkehr sowie den Regionalbussen in Abstimmung mit dem Land Steiermark.

6.6 SCHLÜSSELPROJEKTE MASTERPLAN GEHEN

Oberste Priorität in der Umsetzung der Fußverkehrsmaßnahmen haben die Projekte des Sollfußwegenetzes im gesamten Stadtgebiet, insbesondere dort, wo dieses lückenhaft ist. In weiterer Folge wurde für die Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen im Fußverkehr ein Bewertungsverfahren ausgearbeitet. Es enthält Kriterien betreffend der Sicherheit, des Gehkomforts, der attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums, der Lage sowie der Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit und bietet einen Handlungsrahmen für die Priorisierung von zukünftigen Infrastrukturprojekten. Die Prioritätenreihung erfolgt in weiterer Folge somit je nach Gewichtung der einzelnen Kriterien durch ein Punktesystem. Diese Priorisierung dient dazu, geplante Projekte (z.B. Gehsteigausbauten im Zuge von Straßensanierungen) miteinander zu vergleichen und das verfügbare Budget jenen Projekten zuzuschreiben, die gemäß der Priorisierung die höchste Punktzahl erreichen. Eine besondere Priorität haben darunter die:

- Behebung von Schwachstellen im Umfeld von Orten mit hoher Frequenz vulnerabler Personen (wie z.B. im Nahbereich von Volksschulen, Kinderspielplätze, Bezirkssportplätze, Jugendzentren, Pflege- und Senior:inneneinrichtungen und Wohneinrichtungen für das betreute Wohnen, sowie Haltestellen des Schienenverkehrs)
- Behebung von Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen

7 SEKTORALE HANDLUNGSFELDER

Die sektoralen Handlungsfelder beinhalten Maßnahmen zu allgemeinen Themengebiete der Mobilität dar. Hier werden die wichtigsten Grundsätze und Maßnahmen in diesen Bereichen angeführt, um diese wichtigen begleitenden Themen wie etwa Mobilitätsmanagement oder Dekarbonisierung im MP2040 aufzunehmen und zu berücksichtigen.

7.1 VERKEHRSSICHERHEIT

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen ist eine wichtige Aufgabe der Stadt Graz, die kontinuierlich wahrgenommen wird.

Zur Straßenunfallprävention wurde vor einigen Jahren die Arbeitsgruppe „Verkehrssicherheit im Stadtgebiet von Graz“ ins Leben gerufen. In den, in regelmäßigen Abständen, stattfindenden Sitzungen werden drei Themenschwerpunkte bearbeitet:

- als Gutachtergremium führt sie RSI (Road Safty Inspection) von UHS (Unfallhäufungsstellen), zur Feststellung und Entwicklung von Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen gemäß §96 Abs 1 StVO durch. Von Bedeutung dabei ist die enge Kooperation zwischen den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit mit der Polizei, da zeitnah auf Auffälligkeiten reagiert werden kann.
- als Gutachtergremium führt sie RAS (Road Safty Audit – Verkehrssicherheitsaudit) von Neuplanungen im Stadtgebiet von Graz durch.
- begutachtet als Gremium präventive Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen, Umsetzung von regelkonformen Maßnahmen und straßenpolizeilichen Bestimmungen.

Durch die Kombination dieser Arbeitsfelder ist ein hohes Maß an Verkehrssicherheit der Verkehrsinfrastruktur in Graz sichergestellt.

Verkehrsunfälle sind oft aber auch eine Folge von falschem oder rücksichtslosem Verhalten der Verkehrsteilnehmer:innen. Der Stadt Graz ist es daher wichtig, auf Information und Bewusstseinsbildung der

Menschen im Bereich des Verkehrsverhaltens zu setzen. Mit der Kampagne „Verkehrskultur“ soll mittels Bewusstseinsbildung die Verkehrskultur in Graz verbessert und das Miteinander im Straßenverkehr gestärkt werden. Für die erste Phase der Kampagne werden folgende drei Themenbereiche in den Mittelpunkt gestellt: Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr, ausreichender Abstand beim Überholen und Erhöhung der Verkehrssicherheit am Schulweg. Weitere Handlungsfelder sollen folgen.

Darüber hinaus wird die Verkehrssicherheit in der Stadt Graz mit den geplanten Maßnahmen des MP2040 generell erhöht. Verkehrsberuhigte Quartiere, eine Verringerung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten (inkl. Ausbau der Tempokontrolle), die geplanten infrastrukturellen Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr und die generelle Verlagerung von Kfz-Wegen auf den Umweltverbund leisten Beiträge für mehr Verkehrssicherheit im Grazer Straßennetz.

7.2 MOBILITÄTSMANAGEMENT

„Mobilität beginnt im Kopf“ – das Mobilitätsverhalten spielt in seiner Wechselwirkung mit dem Umfeld eine bedeutende Rolle. Nachhaltige Mobilität ist ohne Verhaltensänderungen nicht zu erreichen. Mobilitätsmanagement stellt eine Möglichkeit dar, Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer:innen in Richtung umweltfreundlicher Mobilität zu erwirken. Im Mobilitätsmanagement wird versucht, Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig die Belastungen durch den entstehenden Verkehr zu verringern. Es setzt dabei direkt bei der Verkehrsnachfrage an. Aufgabe des Mobilitätsmanagements ist die Information, Kommunikation, Organisation, Koordination und Vermittlung von umweltfreundlichen, nachhaltigen Mobilitätsangeboten.

Angepasster Pkw-Stellplatzschlüssel im Neubau (Mobilitätsverträge)

Die Nutzung neuer Gebäude erzeugt auch zusätzlichen Verkehr, der verträglich für die Umgebung abgewickelt werden muss. Am besten lässt sich dies bewerkstelligen, wenn die Bedürfnisse der künftigen Nutzer:innen und der Anrainer:innen von Anfang an in der Planung berücksichtigt werden. Durch Mobilitätsmanagementkonzepte sollen optimale Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und ein idealer Anschluss an den öffentlichen Verkehr geschaffen werden, um die negativen Auswirkungen des KFZ-Verkehrs so gering wie möglich zu halten. Durch die zur Verfügungstellung von Informationen zu den alternativen Verkehrsangeboten soll eine Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung der neuen Nutzer:innen herbeigeführt werden, andere Verkehrsarten zu nutzen.

Die Stadt Graz setzt daher seit dem Jahr 2011 so genannte Mobilitätsverträge als Instrument zur KFZ-Reduktion bei größeren städtebaulichen Projekten ein, meist im Zuge von Bebauungsplänen.

Ein Mobilitätsvertrag wird zwischen der Stadt Graz und den Grundeigentümer:innen im Zuge von Bebauungsplänen in enger Abstimmung mit der Stadtplanung abgeschlossen und dient dazu, den durch das

Bauvorhaben zu erwartenden KFZ-Verkehr zu vermindern. Es werden Push-&-Pull-Maßnahmen vereinbart: Mit einem niedrigeren KFZ-Stellplatzschlüssel, der deutlich unter den üblichen Vorgaben liegt, werden gleichzeitig Angebote und Informationen zur einfacheren Nutzung von Öffentlichem Verkehr, Fuß- und Radverkehr, sowie Carsharing und E-Mobilität durch die Grundeigentümer:innen bzw. Bauträger:innen geschaffen. Dies ~~führt~~ soll zu einer win-win-win-Situation für alle Beteiligten führen. In dem Sinn sollten Wirkungsanalysen bereits bestehender Mobilitätsverträge unter Einbindung der anrainenden Bewohner:innen durchgeführt und deren Ergebnisse in künftige Mobilitätsverträge einfließen.

Mobilitätsverträge sollen ~~daher~~ damit zur Erreichung der Ziele des MP2040 weiter forciert und bei größeren Bebauungsplänen und Stadtentwicklungsprojekten Anwendung finden.

Demgegenüber wird es aber auch notwendig sein, mit Hilfe einer Stellplatzverordnung auf die zunehmende Notwendigkeit von Stellplätzen für soziale Dienste/Pflegedienste zu reagieren.

Mobilitätsmanagement in Schulen

Schulen sind im Zuge des „Aktionsprogramm Schulisches Mobilitätsmanagement“ bereits heute wichtige Partner der Verkehrswende in Graz. Der Fokus des Programms liegt auf der Förderung der selbstständigen Bewältigung des Schulwegs, wodurch bei Kindern bereits früh ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität entsteht. Dieses Bewusstsein wird oft auch mit „nach Hause genommen“, wodurch die Verkehrsmittelwahl der Familie positiv beeinflusst werden kann.

Dementsprechend sollen die erprobten Mittel zum Mobilitätsmanagement in Schulen fortgesetzt werden.

Mobilitätsmanagement in Betrieben

In den Betrieben soll die Information über alternative Möglichkeiten zum privaten KFZ, um den Arbeitsplatz zu erreichen, intensiviert werden. Objektive Informationen über die Kosten für den Pkw und alternative Verkehrsmittel tragen zu einer realistischen Einschätzung der Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl bei.

7.3 MOBILITÄT FÜR ALLE

Der Begriff „Mobilität für alle“ vereint zahlreiche Maßnahmen, die insbesondere für den Umweltverbund ein sicheres und attraktives Verkehrssystem für alle Teile der Bevölkerung gewährleisten sollen, unabhängig von Alter oder körperlichen Fähigkeiten. Besonderes Augenmerk wird dabei auf eine sichere Mobilität von Kindern und Jugendlichen gelegt, zumal sie ein besonderes Schutzbedürfnis haben und zudem die „Verkehrsteilnehmer:innen der Zukunft“ darstellen. Die Maßnahmen der „Mobilität für alle“ finden sich in anderen Teilbereichen des MP2040 wieder und zielen auf die folgenden Aspekte ab:

- Sicher und komfortabel benützbare Infrastruktur für alle Menschen, insbesondere zum Zufußgehen und Radfahren
- Klimafitte öffentliche Räume, die eine Benützbarkeit auch an heißen Sommertagen ermöglichen und über ausreichend Möglichkeiten zum Rasten verfügen.
- Barrierefreie öffentliche Räume und barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel.
    - Sukzessiver Austausch verbleibender nicht barrierefreier Fahrzeuge (betrifft nur mehr die Straßenbahn).
    - Barrierefreiheit an Kreuzungen und Straßenquerungen (Randsteinabsenkungen/ Fahrbahnanhebungen)
    - Taktile, akustische und visuelle Leitsysteme

7.4 MOBILITY AS A SERVICE - MAAS

Derzeit ist es für die Bevölkerung schwer, einen Überblick über alle Mobilitätsangebote in Graz bzw. der Region zu erhalten und auch noch herauszufiltern, welches Angebot den eigenen Bedürfnissen entspricht. Dazu kommt, dass für alle Angebote (außer tim) jeweils eine eigene Anmeldung erforderlich ist, sowie eigene Zugangsdaten und Plattformen.

MaaS ist eine Mobilitätsdienstleistung, die einem Kunden oder einer Kundin angeboten wird. Ein MaaS-Dienstleister vermittelt und integriert die Dienste verschiedener Verkehrsträger entsprechend den Bedürfnissen der Kund:innen und verkauft die gesamte von den Kund:innen benötigte Reisekette. Für die Kund:innen bietet MaaS eine reibungslose und einfache Mobilität, da ein einziger Dienst eine breite Auswahl an Verkehrsträgern anbieten kann.

MaaS kann Mobilitätsbedürfnisse erfüllen, indem es öffentliche Verkehrsmittel, Ridesharing- und Carsharing-Angebote und Taxis in einem einzigen digitalen Dienst kombiniert. Auch die gemeinsame Nutzung von Fahrrädern und anderen neuen Verkehrsmitteln sowie das eigene Fahrrad und das Zufußgehen sind Teil von

MaaS. Es gibt keine einheitliche Form für MaaS, und es können verschiedene Geschäftsmodelle entwickelt werden. Wichtig ist jedoch, dass der öffentliche Verkehr immer das Rückgrat von MaaS ist.

Die Nutzung öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel wird damit insgesamt attraktiver, übersichtlicher und einfacher und der Bedarf an Privat-PKW wird entsprechend sinken.

Entwicklungen im Bereich MaaS werden im Sachstandsbericht Mobilität des Umweltbundesamts (2018) explizit als Treiber der Mobilitätswende angesprochen. Es sollen öffentliche und private Verkehrsdienstleistungen verknüpft und über ein einheitliches Zugangsportal verfügbar gemacht werden. Die öffentlich zugängliche Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsoptionen über digitale Plattformen wird als Schlüssel für bedarfsgerechte Lösungen und als „unabdingbare Voraussetzung für die Umsetzung der Mobilitätswende“ betrachtet.

Im Steirischen Zentralraum wurde im Jahr 2019 eine Steuerungsgruppe „Mobility as a Service im Steirischen Zentralraum“ mit Beschlüssen der Steiermärkischen Landesregierung sowie des Grazer Gemeinderates gegründet. Daran beteiligt sind Land Steiermark-Abteilung für Gesamtverkehrsplanung, Verkehrsverbund Steiermark GmbH, Stadt Graz-Abteilung für Verkehrsplanung, Stadt Graz- Stadtbaudirektion-Referat Klimaschutzkoordination und Förderprojekte, Holding Graz-Kommunale Dienstleistungen GmbH und Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH.

Die Steuerungsgruppe verfolgt das Ziel, den Nutzer:innen einerseits bedürfnisgerechte Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen und andererseits ihnen auf Basis der bestehenden Graz Mobil APP ausreichende Informationen über die vorhandenen Mobilitätsangebote zu bieten (Information), sowie eine Routenplanung zu ermöglichen, die alle verfügbaren Mobilitätsanbieter in Betracht zieht und kombiniert (ROUTING).

Die Steuerungsgruppe hat dabei immer die strategischen Ziele von Bund, Land und Stadt im Auge, bei der Gestaltung von Mobilitätsangeboten stehen immer die Bedürfnisse der Nutzer:innen im Vordergrund.

Die Nutzung öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel wird damit insgesamt attraktiver, übersichtlicher und einfacher und der Bedarf an Privat-PKW wird entsprechend sinken. Die Steuerung zur Weiterentwicklung von MaaS im Steirischen Zentralraum soll weiterhin verfolgt werden.

7.5 DEKARBONISIERUNG

Neben den strategischen Maßnahmen, den Kern- und Leitprojekten liegt mit der Umstellung der Antriebstechnologie auf Elektromobilität und lokal emissionsfreie Antriebe ein weiteres wichtiges Handlungsfeld zur Erreichung sowohl der verkehrspolitischen Ziele der Stadt als auch den europäischen und nationalen Zielen zur Reduktion von CO2-Emissionen im Verkehrsbereich vor.

Entsprechend dem nationalen Klima- und Energieplan (#mission2030) wird eine Umstellung auf Elektromobilität nicht ausreichen, um im Verkehrssektor die Pariser Klimaziele zu erreichen, aber sie kann zur Dekarbonisierung des städtischen Verkehrs beitragen.

Aufgrund von Erfahrungen aus anderen Ländern, wird für Graz angenommen, dass maximal 20 % der zukünftigen Elektroautobesitzer:innen bis 2030 im öffentlich zugänglichen Bereich laden werden. Somit liegt der Fokus für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur auf dem privaten und halböffentlichen Raum, zumal der Großteil der Ladevorgänge an Arbeits- und Betriebsstätten sowie Wohn- bzw. Zielorten stattfinden sollte.

7.5.1 Privates Laden

Privates Laden ist in vielen Bereichen aufgrund baulicher Gegebenheiten gut möglich (z.B. in Einfamilienhausbereichen und neuen Wohnanlagen mit Garagen). Dagegen ist das Laden im Mehrfamilienhaus- und Wohnanlagen-Bereich, insbesondere im Bestand und in Quartieren mit hoher Dichte (z.B. in Gründerzeitvierteln) nicht nur technisch, sondern auch aus rechtlichen Gründen derzeit herausfordernd. Für das Laden im privaten Bereich ist die Ausstattung eines entsprechenden Anteils der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur bzw. vollständiger Leerverrohrung im Zuge der Errichtung von Garagen essenziell.

7.5.2 Halböffentliches Laden

Neben dem privaten Laden bietet auch das halböffentliche Laden ein wichtiges Potenzial für die Errichtung von Ladeinfrastruktur. Der halböffentliche Raum ist entweder in Privatbesitz, oder öffentlicher Raum wird gewerblich bewirtschaftet und ist somit nur bedingt öffentlich zugänglich. Dazu zählen Flächen, die zeitlich eingeschränkt öffentlich zugänglich sind oder nur einem eingeschränkten Nutzer:innenkreis (z.B. Hotelgästen oder Angestellten eines Betriebs) zur Verfügung stehen. Für die Nutzung von Ladeinfrastruktur auf solchen Flächen braucht es daher eine Regelung mit den jeweiligen Grundstückseigentümer:innen. Vielversprechende Flächen im halböffentlichen Raum sind beispielsweise:

- Abstellplätze bei Einkaufszentren, Baumärkten, Möbelhäusern oder im Lebensmittelhandel
- Tankstellen, P&R-Anlagen, Tief- und Parkgaragen, Sammelgaragen in Quartieren
- Abstellplätze größerer Unternehmen oder Gewerbegebiete

Die geregelte Nutzung von öffentlich zugänglichen Ladestellen auf halböffentlichen Flächen reduziert den Bedarf von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Es müssen allerdings geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die großflächige Errichtung und Nutzung von Ladeinfrastruktur im halböffentlichen Raum zu ermöglichen. Die wichtigsten Maßnahmen für das Laden im halböffentlichen Raum:

- Anpassung des Gewerberechts, um die Benutzung von Ladeinfrastruktur auf gewerblichen Stellplätzen auch außerhalb der Öffnungszeiten zu ermöglichen.
- Anreize schaffen, um die Erweiterung des Ladens an Tankstellen zu fördern.
- Anreize für den Ausbau an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in den öffentlichen Park- und Tiefgaragen fördern.
- Flottenumstellungen von Unternehmen, Betrieben, Firmen oder Gewerbe fördern.

7.5.3 Öffentliches Laden

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum dient zur Bedarfsdeckung der Elektromobilität insbesondere in Gebieten, wo es nicht möglich ist, Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen zu errichten. Öffentliches Laden wird in Graz derzeit an tim Standorten als Teil eines multimodalen Mobilitätsangebots der Holding Graz angeboten. Diese Standorte folgen gewissen Ausstattungs-Kriterien (ÖV-Anbindung, (E-) Car-Sharing, öffentliche LS und Mietwagen und teilweise E-Taxis).

Die Erweiterung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum soll auch weiterhin als Teil eines multimodalen Mobilitätsangebots an tim Standorten errichtet werden, um den öffentlichen Raum so möglichst vielen Nutzer:innen zur Verfügung stellen zu können.

Es soll daher in weiterer Folge ein Konzept zum E-Laden in Kombination mit einem multimodalen Mobilitätsangebot, mit einer Empfehlung für einen schrittweisen Ausbau je nach Bedarf an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum, erstellt werden.

7.5.4 Weitere Maßnahmenfelder

Öffentlicher Verkehr

Am 27.07.2021 wurde das Bundesgesetz über die Beschaffung und den Einsatz „sauberer“ Straßenfahrzeuge (Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz SFBG) kundgemacht, mit dem die „Clean Vehicles Directive“ der EU in Österreich umgesetzt wird. Demnach muss die Holding Graz als öffentliche Auftraggeberin ab August 2021 bei neuen Fahrzeugbeschaffungen eine Quote an „sauberen Fahrzeugen“ erfüllen, wodurch der Fuhrpark (auch im zugekauften Linienbetrieb) schrittweise auf „saubere“ bzw. emissionsfreie Fahrzeuge umgestellt wird (Dekarbonisierung).

Mit der zuletzt ausgeschriebenen Beschaffung im Jahr 2021 können die Graz Linien bis einschließlich 2029 moderne Elektrohybridbusse nach aktuell gültiger Emissionsklasse abrufen und bis Ende Mai 2029 in Betrieb nehmen.

Alle zukünftigen neuen Beschaffungsvorgänge fallen unter das SFBG und verpflichten die Graz Linien anteilsmäßig emissionsfreie Fahrzeuge zu beschaffen.

Ein Vorziehen der Busersatzbeschaffungen der Jahre 2030 bis 2032 auf den Zeitraum 2027 bis 2029 ermöglicht es den Ausbau der Businfrastruktur vier Jahre später durchzuführen. Dafür ist ein vorzeitiger Busersatz von 31 Stück Hybrid-Gelenkbussen erforderlich.

Da die Betreuung emissionsfreier Autobusse in den Anlagen des Buscenters in der Kärntnerstraße 120 aus bautechnischen Gründen ausscheidet, haben die Graz Linien bereits im Vorfeld in der Hedwig-Katschinka-Straße ein Grundstück erworben und auf Basis bestehender Gemeinderatsbeschlüsse sowohl ein technisches Grobkonzept erstellt als auch einen Architektenwettbewerb abgehalten.

Die Dekarbonisierungs-Strategie verfolgt eine optimierte 2-Standort-Strategie zur Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen und rechtssicheren Busbetriebes während den erforderlichen Baumaßnahmen.

Zur ordnungsgemäßen Einhaltung des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes (SFBG) und der entsprechenden Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen und rechtssicheren Busbetriebes in der Stadt Graz ist die Entwicklung, Planung und Neu-/Umbau von Busbetriebshöfen für alternativ angetriebene Busse erforderlich.

Taxi-Flotten

Der nationale Energie- und Klimaplan geht zukünftig von rein emissionsfreien Fahrzeugen für den Taxibetrieb aus. In der Steiermark müsste die Umsetzung durch Verordnung in der Steiermärkischen Personenbeförderungsbetriebsordnung geregelt werden, was bisher nicht erfolgt ist. In Graz sind eTaxis aufgrund von vergangenen Projekten im Bereich der E-Mobilität vergleichsweise gut etabliert und Graz zählt mit ca. 54 eTaxis (in Graz und Graz-Umgebung, Stand April 2025) zu den österreichweiten Vorreitern.

So wurden in Graz exklusiv 6 Schnellladestationen (nur für e-Taxis) errichtet, zusätzlich werden 3 Ladestationen für langsames Laden an Taxistandplätzen durch die Energie Graz betrieben. Darüber hinaus haben die Taxis mit der Ladekarte der Energie Graz auch Zugang zu mehr als 10.000 österreichweiten öffentlichen Ladepunkten. Mit dem Projekt eTaxi Austria wurde der e-Taxi-Standplatz am Schillerplatz mit zwei bodenintegrierten automatisierten Ladesystemen ausgestattet, um das Laden für eTaxilenker:innen noch einfacher zu gestalten.

Aufgrund der angekündigten nationalen Verpflichtung zur vollständigen Umstellung der Taxi- und Mietwagenflotten in der Landesbetriebsordnung, ist es notwendig, so rasch wie möglich die erforderlichen Rahmenbedingungen für einen emissionsfreien Taxibetrieb zu schaffen und geeignete Anreize für den Umstieg zu setzen. Darunter fallen die folgenden Maßnahmen:

- Ausbau und Erweiterung des E-Taxi Angebots sowie der E-Taxi Standplätze (durch Bund, Länder und Städte).
- Ausbau und Verbesserung der Leistung der Schnelladeinfrastruktur für E-Taxis
- Klare rechtliche und administrative Rahmenwerke (durch Bund, Länder und Städte) schaffen.

7.6 CITY-LOGISTIK

Die Grazer Stadtverwaltung hat sich in den vergangenen Jahren durch mehrere EU- und national geförderte Projekte im Bereich City-Logistik mit dem Thema „innovative, nachhaltige Güterlogistik im urbanen Umfeld“ auseinandergesetzt und Know-How durch internationale Vernetzung aufgebaut. Beispiele dafür sind die Projekte *„smartset“ – Attraktivierung von Güterterminals und Reduktion des Energieverbrauchs durch urbanen Warentransporte* (2013-16), *„bringmE“ Cargo-Bike-Service* (2014-17), *„novelog“ - New cooperative business models and guidance for sustainable citylogistics* (2015-18), *„SoWAS“ -systemoffene Paketboxen für Graz* (2018-20), *„GrazLog“ – Innovative Grazer Logistikoptimierung“* (2018-23).

Aus diesen Projekten können folgende wesentlichen Erkenntnisse für zukünftige City-Logistik-Maßnahmen abgeleitet werden und sind diese sukzessive umzusetzen:

- Effizientere Lenkungsmaßnahmen (Zufahrtszeiten, …) und deren Kontrollen durch die Stadt Graz zur Einhaltung des derzeit legalen Lieferzeitfensters in die Grazer Innenstadt von 5.00 bis 10.00 Uhr.
- Signifikante Restriktionen für die Genehmigung konventioneller Zufahrten in die Grazer Innenstadt für alle Kurier-, Express- und Paketlieferdienste (KEP) Reduktion der hohen Anzahl von Zufahrt-Ausnahmegenehmigungen außerhalb der erlaubten Zustellzeiten.
- Um das hohe Nachhaltigkeitspotenzial eines City-Hub Konzepts zukünftig für eine Majorität der geeigneten Zustellfahrten zu nutzen, sind gesetzliche Änderungen u.a. hinsichtlich der Einführung effektiver Einfahrtsrestriktionen auf Landes- und Bundesebene notwendig. Eine Fortführung eines Projektes mit einem innenstadtnahen, kooperativ (dienstleisterübergreifend) betriebenen Güterlogistikhub und von dort aus ein emissionsfreies Zustell- und Abholservice (Last Mile Delivery Service) in die Grazer Innenstadt (Fokus Fußgängerzone) ist nur unter derartigen geänderten gesetzlichen Rahmenbedingen möglich. Aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes und der fehlenden rechtlichen Möglichkeiten kann derzeit von Behördenseite an der gängigen lokalen Praxis nichts geändert werden. Dies sollte eine optimierte und emissionsfreie (Klein-) Güteranlieferung in die Grazer Innenstadt und darüber hinaus ermöglichen und mittelfristig die Anzahl der Zustellfahrten in der Grazer Innenstadt reduzieren. Dadurch können mehr Sicherheit in der Fußgängerzone, weniger Emissionen und geringere Sanierungskosten für die hochwertigen Straßenbeläge ermöglicht werden.
- Der stetige Anstieg der Paketmengen, verändertes Kaufverhalten der Konsument:innen und neue Herausforderungen durch lokale Klimaschutzvorgaben verändern die Anforderungen an die Zustellung von Warensendungen deutlich: Empfänger:innen sind zum geplanten Zustellzeitpunkt häufig nicht im Haushalt anwesend, was Ersatzzustellungen oder die Abholung durch

Empfänger:innen in Filialen des Paketdienstleistungsunternehmens oder Paketshops notwendig macht. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Fahrten verursachen Lärmbelästigungen, Schadstoffemissionen und eine Zunahme des Individualverkehrs und wirken somit auch der Erreichung der Klimaziele entgegen. Ein vielversprechender Ansatz zur Bewältigung dieser Herausforderungen sind „White-Label"-Paketboxenanlagen. Unter diesem Begriff werden Paketboxen zusammengefasst, die eine flexible und diskriminierungsfreie Hinterlegung von Waren durch unterschiedliche Dienstleistungsunternehmen, Handelstreibende und Privatpersonen zulassen und damit eine zeitlich unabhängige Einlieferung und Abholung ermöglichen. Der Ausbau von White-Label-Paketboxen (beitreiberunabhängig und nutzer:innenoffen) im privaten, halböffentlichen und öffentlichen Raum (in Kombination mit einem multimodalen Angebot, an zentralen Plätzen oder in Stadtteilzentren), die von allen Zustell-Diensten genutzt werden können, soll daher forciert werden.

- Auch der lokale Einzelhandel gerät zunehmend unter Druck: Einerseits kann er nicht mit der 24/7-Verfügbarkeit von Onlineshops mithalten, andererseits hat sich das generelle Konsumverhalten seit Beginn der Corona-Pandemie massiv verändert.

Sämtliche zukünftigen Maßnahmen im City-Logistik-Bereich sollen jedenfalls die folgenden Zielsetzungen der Stadt unterstützen:

- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadtwirtschaft (z.B. durch Unterstützung beim Aufbau von E-Commerce-Angeboten, bessere Servicequalität im Gütertransportbereich)
- Steigerung des Einkaufserlebnisses in der historischen Altstadt durch weniger Lieferverkehr, Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadtbetriebe gegenüber den peripher gelegenen Einkaufszentren
- Positive Effekte für den innerstädtischen Tourismus und das Stadtmarketing (Altstadtschutz und UNESCO Weltkulturerbe)
- Reduktion des Lieferverkehrs in der Grazer Innenstadt (Reduktion der Anzahl der Fahrten, Kilometer, Einsatzzeiten, bessere Ausnutzung eingesetzter Transportkapazitäten)
- Reduktion der Umweltbelastungen durch den Lieferverkehr (Sicherheit in der Fußgängerzone, Beitrag zur Senkung der Feinstaubbelastung, geringere Luft und Lärmemissionen, geringere Sanierungshäufigkeit der Straßenbeläge, etc.)
- Vielfältigere Nutzung des öffentlichen Raumes trotz limitierter Raumressourcen durch geringeren Bedarf an Logistikbereichen (Ladeplätzen)
- Unveränderte Gewährleistung der Daseinsvorsorge inkl. des ÖV in der Grazer Innenstadt

7.7 AUTOMATISIERTES FAHREN

Das automatisierte Fahren im Straßenverkehr ist eine technologische Entwicklung, deren zeitliche Entwicklung zur Marktreife noch nicht sicher genug eingeschätzt werden kann. Es ist aber absehbar, dass es bis zum Zielhorizont im Jahr 2040 hier zu weiteren Entwicklungen kommen wird.

Aus Grazer Perspektive gibt es zwei relevante Potenziale, die derzeit international in unterschiedlichen Ausprägungen entwickelt und getestet werden. Zum einen handelt es sich um (Klein-)Busse, welche auf begrenzten Strecken Fahrgäste beispielsweise von einem Knoten des öffentlichen Verkehrs zu einem Zielort bringen (Einkaufszentrum, Krankenhausareal, Bildungseinrichtung o.ä.). Ein weiterer Einsatzfall sind „Robotaxis“, welche in einem definierten Gebiet ein flächiges Fahrtenangebot ermöglichen.

Für die künftige Mobilitätsentwicklung der Stadtregion Graz können beide Anwendungsarten nützlich sein. Damit wird es möglich, Mobilitätsangebote auch für diejenigen Teilbereiche zu etablieren, welche aktuell wirtschaftlich nur schwer umsetzbar sind. Zudem ist angesichts der zu erwartenden demographischen Entwicklung ein personaleffizienter Einsatz von Mobilitätsdienstleistungen möglich.

Zu beachten sind jedenfalls mögliche Rebound-Effekte durch technologische Entwicklungen beim Automatisierten Fahren, die zu einem höheren Verkehrsaufwand (mit allen Begleiteffekten) und negativen Effekten bei der Verkehrssicherheit führen können und damit die Ziele des MP2040 konterkarieren.

Handlungsfelder

Weder die technologische Entwicklung noch die erforderlichen gesetzlichen Rahmenbedingungen liegen in der lokalen Verantwortung. Daher soll der Entwicklungsprozess durch Vernetzungsaktivitäten beobachtet werden. Dazu zählen beispielsweise folgende Aktivitäten:

- Vernetzung mit lokalen Technologiepartnern (z.B. aus dem Mobilitätscluster), welche in diesem Forschungsbereich tätig sind
- Identifizierung von möglichen lokalen Einsatzgebieten vor Ort sowie Etablierung von technisch/organisatorischen Rahmenbedingungen dafür, um Pilotprojekte ermöglichen und Erkenntnisse daraus ableiten zu können
- Zeitgerechte Beschäftigung mit den zu erwartenden künftigen Auswirkungen dieser Technologie auf die Verkehrsabläufe und Stadtstruktur
- Aktive Teilnahme an nationalen Arbeitsgruppen zum Informations- und Erfahrungsaustausch sowie zur Gestaltung der allgemeinen Rahmenbedingungen und Förderprogramme

8 MONITORING, STEUERUNG UND EVALUIERUNG

Ein kontinuierliches Monitoring und eine regelmäßige Evaluierung sind wesentliche Erfolgsfaktoren, um die Ziele des MP2040 zu erreichen und bei Bedarf steuernd einzugreifen.

8.1 EVALUIERUNG UND MONITORING

Eine Evaluierung sämtlicher relevanter Indikatoren (siehe Kapitel Ziele) wird in den Jahren 2030, 2035 und 2040 erfolgen Ein zentraler Indikator ist der Modal-Split der Grazer Wohnbevölkerung. Diese Mobilitätserhebung wurde im Herbst 2024 erneut durchgeführt, sodass im Jahr 2025 aktuelle Modal- Split-Zahlen vorliegen. Darüber hinaus gibt es Indikatoren, für die kontinuierlich aktualisierte Daten vorliegen, wie zum Beispiel Verkehrszählungen von Radfahrenden und KFZ, sowie weitere Daten zum Motorisierungsgrad, zur Anzahl der errichteten Radabstellanlagen, Kfz-Parkgenehmigungen, zum ÖV-Bediengebiet, Fahrgastzahlen oder zur Fläche der Fußgänger- und Begegnungszonen. Diese Daten werden jährlich erhoben und evaluiert.

Zusätzlich zum Monitoring von Indikatoren ist eine kontinuierliche Überprüfung des Status des Maßnahmenprogrammes für eine erfolgreiche Umsetzung des MP2040 wesentlich. Für das laufende Projektmonitoring sind geeignete Strukturen zu schaffen und Ressourcen bereit zu stellen.

8.2 ORGANISATIONSSTRUKTUR

Für die Umsetzungsphase wird ein kompaktes Kernteam innerhalb der Verkehrsplanungsabteilung eingerichtet, welches aus mehreren Mitgliedern, die die verschiedenen Teilbereiche in der Umsetzung verantworten, besteht. Dieses Kernteam soll mit einer/m Koordinator/in als hauptverantwortlicher Person für die Umsetzung und insbesondere das Monitoring des MP2040 eingerichtet werden.

Auf der Ebene der Projektumsetzung wird zur Sicherstellung der Zielkonformität eine neue Mobilitätskommission unter Leitung der Abteilung für Verkehrsplanung etabliert, die sämtliche städtische Mobilitätsprojekte bereits in der Planungsphase im Hinblick auf die Einhaltung der Ziele des MP2040 prüft und gegebenenfalls Optimierungen einfordert bzw. festlegt.

Weiters richtet die Abteilung für Verkehrsplanung in Absprache mit dem zuständigen Stadtsenatsmitglied einen Mobilitätsbeirat zur Begleitung der Umsetzung des MP2040 ein. Dieser besteht aus externen Expert:innen und entsprechenden Schnittstellen zur Verwaltung und der Holding Graz. Der Beirat überprüft den Status der Umsetzung des MP2040 und arbeitet gegebenenfalls Handlungsempfehlungen für die Politik aus.

Der für das Thema Verkehr zuständige Gemeinderatsausschuss wird einmal pro Jahr über den aktuellen Umsetzungsstand informiert.

9 KOMMUNIKATION, ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND BETEILIGUNG

Die Beteiligungsveranstaltungen im Rahmen des MP2040 haben gezeigt, dass intensive Kommunikation und Information einen wesentlichen Erfolgsfaktor für eine erfolgreiche Umsetzung des MP2040 darstellen. Vor diesem Hintergrund gilt es für die Umsetzungsphase eine Kommunikationsstrategie zu entwickeln, die unter anderem folgende Elemente enthalten soll:

9.1 STADTINTERNE KOMMUNIKATION

Startworkshop im Team der Verkehrsplanungsabteilung, damit alle Mitarbeiter:innen über die Inhalte des MP2040 umfänglich Bescheid wissen.

Dialogformate unterschiedlicher Art mit allen relevanten Abteilungen im Haus Graz über die Inhalte des MP2040 und die damit verbundenen Anforderungen. Die entstehenden Herausforderungen werden diskutiert und ein gemeinsames Verständnis erzeugt, damit alle Abteilungen der Stadt Graz, aber auch darüber hinaus gehend beim Land Steiermark, hinsichtlich des MP2040 bestmöglich unterstützen und „gemeinsam an einem Strang ziehen“. Ein weiterer Aspekt ist die Stärkung der Kooperation der Vertreter:innen unterschiedlicher – bei Projekten mitunter um Flächen konkurrierender – Verkehrsarten im Sinne einer Bündelung von Kräften zur Erzielung bestmöglicher Lösungen im Sinne der Zielsetzungen, mit denen alle gut leben können.

Vorstellung des MP2040 im Rahmen von Bezirksratssitzungen und Diskussion der Bezirksleitprojekte und weitere Vorgangsweise und Zeitpläne.

Regelmäßiger Statusbericht der Umsetzung des MP2040 im Verkehrsausschuss.

9.2 BEWUSSTSEINSBILDUNG, BETEILIGUNG UND AKTIVIERUNG DER BREITEN ÖFFENTLICHKEIT

Ergänzend zu den genannten Mobilitätsmanagementmaßnahmen braucht es auch für die breite Öffentlichkeit kontinuierliche und niederschwellig zugängliche bewusstseinsbildende und aktivierende Maßnahmen. Für das Erreichen der Mobilitätswende ist es wichtig, die berechtigten Sorgen, Ängste und Bedenken ernst zu nehmen und die Mobilitätsziele als gemeinsames Projekt der Stadt und der Grazerinnen

und Grazer wahrzunehmen. Im Sinne einer kontinuierlichen, proaktiven Kommunikation der Ziele und Maßnahmen des MP2040 ist eine Kommunikationskampagne vorgesehen.

Der erste Mobilitätsdialog hat gezeigt, dass die Bereitschaft und Akzeptanz für Veränderungen durchaus vorhanden sind, ein einmaliger Dialog reicht jedoch nicht aus, um die Menschen dauerhaft „ins Boot zu holen“. Für die Umsetzungsphase der Maßnahmen des MP2040 ist es somit wichtig, möglichst regelmäßig attraktive Informations- und Beteiligungsangebote zu schaffen. Auch die weitere Einbindung der Bezirksebene sowie das Neu-Denken von Kooperationen mit den verschiedenen MP2040-Stakeholdern ist zu empfehlen, wenn man in den Dialog über Maßnahmenumsetzungen geht.

In jedem Fall braucht es einen Mix aus verschiedenen Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Aktivierung der breiten Öffentlichkeit, damit der MP2040 Schritt für Schritt in den Köpfen und Herzen der Menschen verankert wird und zu einer lebendigen Richtschnur und Orientierung wird.

10 PERSONALBEDARF UND FINANZIELLE RESSOURCEN

Wie die Wirkungsanalyse zeigt, sind die Ziele und Zwischenziele des MP2040 nur bei konsequenter und zügiger Umsetzung des Maßnahmenprogrammes erreichbar. Für die Verwaltung der Stadt Graz – hier vor allem im Bereich der Abteilungen der Stadtbaudirektion, naturgemäß insbesondere bei der Abteilung für Verkehrsplanung – bedeutet dies eine spürbare Erhöhung des Arbeitsaufwandes. Anzuführen sind hier beispielhaft die Bereiche der generellen Verkehrsprojekte, der Verkehrsstudien und lokaler Verkehrskonzepte. Hinzu kommt, dass diese Projekte künftig in verstärktem Maße parallel und zeitlich ineinander verschränkt bearbeitet werden müssen, um die Projekte zeitnah abzuwickeln und die ambitionierten Zwischenziele für das Jahr 2030 zu erreichen. Es sind daher in den betroffenen Abteilungen der Stadt Graz bereits kurzfristig zusätzliche Personalressourcen erforderlich, um das Maßnahmenprogramm umzusetzen und die Ziele des MP2040 zu erreichen. Auch die laufende, begleitende Öffentlichkeitsarbeit für den MP2040 generell und die Mobilitätsprojekte selbst bedürfen personelle und finanzielle Ressourcen, die aus heutiger Sicht nicht vollumfassend zur Verfügung stehen. Als externer Erfolgsfaktor sei auf die Verfügbarkeit von geeigneten Planungsbüros und Baufirmen hingewiesen. Gerade in Zeiten des Fachkräftemangels (Stand Q3.2024) müssen auch diese Ressourcen für die zügige Umsetzung der Maßnahmen zur Verfügung stehen.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen des MP2040 sind ausreichende Budgetmittel. Diese sind aufbauend auf den Maßnahmenplänen und weiterführender Konkretisierungen in den Budgets zu verankern. Für die Aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) bestehen derzeit günstige Finanzierungsbedingungen aufgrund der klima:aktiv-Förderschiene des Bundes. Sowohl in der Stadtregion

als auch in der Stadt selbst stellt hier auch das Land Steiermark einen langjährigen verlässlichen Partner bei der Umsetzung von Maßnahmen dar (Radoffensive Graz 2030, Straßenbahn-Ausbau und Förderung von Fußverkehrsinfrastruktur). Insofern wird es bedeutsam sein, das Land Steiermark – sowohl die politische Ebene wie auch die Verwaltungsebene – weiterhin konsequent und zeitgerecht in die Zielsetzungen wie auch Maßnahmenüberlegungen des Mobilitätsplanes 2040 einzubinden, um so Finanzierungsunterstützungen für die Umsetzungsmaßnahmen anzustreben.

Eine besondere Herausforderung stellt die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs dar. Aufgrund der hohen Kosten für Errichtung, Betrieb und Flottenumstellungen bzw. -erweiterungen ist ein besonderes Augenmerk auf die langfristige Sicherstellung ausreichender Finanzmittel zu legen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Öffentliche Verkehr für den Stadt-Umland-Verkehr das Rückgrat nachhaltiger und flächeneffizienter Mobilität darstellt. Hier gilt es auch entsprechend der Empfehlungen des Bundesrechnungshofberichtes „Straßenbahnprojekte Graz, Innsbruck, Linz“ (Reihe Steiermark 2023/3) Klimapartnerschaften mit dem Bund zur Bewältigung des Finanzierungsbedarfs anzustreben und abzuschließen. Hinsichtlich der Projekte mit Zuständigkeit des Bundes (z. B. S-Bahn-Tunnel Graz) sind seitens der Stadt Graz – so wie bisher – intensive Kontakte und Kooperationen mit den zuständigen Stellen auf Bundesebene zu pflegen und die Projekte kontinuierlich voranzutreiben.

Um den Personal- und Finanzierungsaufwand insgesamt möglichst gering zu halten, sind sämtliche Projekte von Anfang an so zu planen, dass sie mit den Zielen den MP 2040 kompatibel sind, alle rechtlichen Anforderungen erfüllen und die Interessen der Betroffenen bestmöglich berücksichtigen. Gleichzeitig soll die Effizienz bei der Projektumsetzung gesteigert werden, indem bestimmte Prozesse (z.B. Bürger:innen-Beteiligung) weitgehend standardisiert wird. Der Kommunikationsaufwand kann durch frühzeitige Information und Beteiligung der Bürger:innen (vor Planungsstart!) sowie temporäre Umsetzungen reduziert werden. Bei kleineren Projekten können testweise Umsetzungen zeit- und ressourcenaufwändige Simulationen ersetzen.

Zur Reduktion des Planungs- und Umsetzungsaufwandes können – sofern möglich und sinnvoll – einander ähnliche Maßnahmen zeitlich parallel an verschiedenen Stellen umgesetzt werden. Außerdem kann bei der Umsetzung von Maßnahmen bei Ressourcenknappheit mit einer vorerst provisorischen Umgestaltung der Oberflächen vorgenommen werden (Pflanztröge etc.). Damit kann rasch die gewünschte verkehrliche Wirkung bei gleichzeitig geringerem Mitteleinsatz erzielt werden. Auch eine optimierte Abstimmung mit den Leitungsträgern kann zur Effizienzsteigerung im Planungs- und Bauablauf beitragen.

11 MASSNAHMENÜBERSICHT

In der folgenden Tabelle werden die Maßnahmen des MP2040 aufgelistet, deren Wirksamkeit und Zuständigkeit angeführt sowie hinsichtlich Priorität der Umsetzung, Aufwand und Kosten bewertet. Die erste Spalte zeigt, für welche **Verkehrsmittel** die jeweilige Maßnahme eine relevante Wirkung entfaltet. Die Spalten zur **Zuständigkeit** liefern die Informationen welche Gebietskörperschaften und Institutionen es braucht, um die jeweilige Maßnahme umzusetzen. Aufgrund der Komplexität einzelner Maßnahmen wird hier nach Möglichkeit nicht nur die formale Zuständigkeit, sondern auch eine potenziell tatsächliche Mitwirkung bzw. Mitverantwortung berücksichtigt. Die **Bewertung von Priorität, Aufwand und Kosten** erfolgt in vereinfachter Form anhand von jeweils drei Kategorien und beruht auf einer gemeinsamen fachlichen Einschätzung. Bei der Priorität fließen neben der verkehrlichen Wirksamkeit auch Faktoren wie gesetzliche Erfordernisse (z. B. Klimaschutzziele), Projektstatus, Prioritäten seitens der Bezirke und Einschätzung des Realisierungshorizontes ein.

Wirksamkeit

+++	Große Wirkung
++	Mittlere Wirkung
+	Geringe Wirkung

Aufwand

• • •	Hoher baulicher Aufwand, umfassende Begleitmaßnahmen und Vorarbeiten
• •	Mittlerer baulicher Aufwand, einzelne Begleitmaßnahmen und Vorarbeiten
•	Geringer baulicher Aufwand, wenige bis keine Begleitmaßnahmen und Vorarbeiten

Kosten

€€€	Hohe Kosten, besondere budgetäre Vorkehrungen
€€	Mittlere Kosten, möglicherweise aus regulären Budgets abdeckbar
€	Geringe Kosten, aus regulären Budgets abdeckbar

	Verkehrsmittel						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Wirksam-keit**	**Aufwand**	**Kosten**
Strategische & gesamtstädtische Maßnahmen												
Ausarbeitung & Erlass einer Stellplatzverordnung				x		Gesamtstädtisch		x		+++	•	€
Ausbau der Multimodalen Mobilitätsknoten und des Carsharing-Angebots (tim-Standorte)		x		x		Gesamtstädtisch		x		+++	•	€€
Verkehrssteuerung	x	x	x	x	x	Gesamtstädtisch	x	x		+++	••	€€
Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und P+R				x		Gesamtstädtisch		x		+++	••	€€
Zustandserfassung der Hauptradrouten & Erstellung Sanierungsplan		x				Gesamtstädtisch	x	x		+++	•••	€
Dekarbonisierung der Taxiflotten				x		Gesamtstädtisch		x	x	+++	•••	€€
Neuordnung des Straßennetzes & Zielgebiete der Verkehrsberuhigung	x	x	x	x	x	Gesamtstädtisch	x	x		+++	•••	€€€
Stadtgrenzüberschreitende Radverbindungen		x				Gesamtstädtisch	x	x		+++	•••	€€€
Dekarbonisierung der ÖV-Flotte				x		Gesamtstädtisch		x		+++	•••	€€€
Fördermaßnahmen für das private und halböffentliche E-Laden				x		Gesamtstädtisch		x	Bund	++	•	€

	Verkehrsmittel						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Wirksam-keit**	**Aufwand**	**Kosten**
Ausarbeitung und Umsetzung eines Radparkkonzepts für Hauptbahnhof & Innenstadt		x				1,4,5	x	x	ÖBB	++	•	€€
Etablierung/Ausbau Mikro-ÖV, Ridesharing & On-demand-Verkehre			x	x		Gesamtstädtisch	x	x		++	•••	€€€
Fördermaßnahmen zur Dekarbonisierung von Firmen- und Betriebsflotten				x		Gesamtstädtisch	x		Bund	+	+	€€
Überarbeitung des Leitsystems für den Radverkehr & digitale Radkarte Graz						Gesamtstädtisch	x	x		+	•	€
Ausweitung von Anwohner:innenparken				x		Gesamtstädtisch		x		+	•	€
Forcierung von Mobilitätsverträgen	x	x	x	x	x	Gesamtstädtisch		x		+	•	€
Errichtung eines Bike-Sharing-Systems		x				Gesamtstädtisch		x		+	••	€
Umsetzung von intelligenten & responsiven VLSA zur situativen Priorisierung des Radverkehrs/ öffentlichen Verkehrs		x	x	x		Gesamtstädtisch	x	x		+	••	€€
Maßnahmen für öfftl. E-Laden				x		Gesamtstädtisch		x		+	••	€€
Verstärkter Einsatz von Quartiersgaragen				x		Gesamtstädtisch		x		+	••	€€€
Ausweitung von Mobility-as-a-Service-Angeboten		x	x	x		Gesamtstädtisch		x		+	••	€€€

	Verkehrsmittel						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Wirksam-keit**	**Aufwand**	**Kosten**
Zielgebiete der Verkehrsberuhigung												
Innenstadt inkl. Annenviertel	x	x	x	x	x	1,2,4,5		x		+++	Nicht bestimmbar	
Körblergasse	x	x	x	x	x	3		x		+++		
Andritz	x	x	x	x	x	12		x		+++		
Rudersdorf	x	x	x	x	x	17		x		+++		
Gries	x	x	x	x	x	5		x		+++		
Harmsdorf-ORF-Viertel	x	x	x	x	x	6,7,8		x		+++		

	Wirksamkeit						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Priorität**	**Aufwand**	**Kosten**
Projekte im schienengebundenen öffentlichen Verkehr												
Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 – Teilabschnitt Lückenschluss Karlauer Gürtel über City Park bis Reininghaus			x			5, 6, 14		x		**+++**	**•••**	**€€€**
Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 – Teilabschnitt Volksgartenstraße bis Fröbelgasse			x			4		x		**+++**	**•••**	**€€€**
Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 – Teilabschnitt Radetzkyspitz bis Karlauer Straße-City Park			x			1, 5, 6,		x		**+++**	**•••**	**€€€**
Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8 – Teilabschnitt Fröbelgasse bis NVK Gösting			x			13		x		**+++**	**•••**	**€€€**
Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 8– Teilabschnitt Reininghaus zur Straßganger Straße			x			15, 16		x		**+++**	**•••**	**€€€**
Neuerrichtung der Straßenbahnlinie 2 zwischen Hauptbahnhof und Universität mit möglichen Weiterführungen Richtung Linie 1 oder Linie 7			x			1, 3, 4		x		**+++**	**•••**	**€€€**

	Wirksamkeit						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Priorität**	**Aufwand**	**Kosten**
Verlängerung der Straßenbahnlinie 5 entlang des Weblinger Gürtels			x			16, 17		x		**+++**	**•••**	**€€€**
Verlängerung der Linie 3 und Zusammenschluss mit der Linie 6 entlang der Plüddemanngasse zur Erschließung des dortigen dichten Siedlungsraums			x			2, 8, 9		x		**+++**	**•••**	**€€€**
Neuerrichtung einer Straßenbahnstrecke im Bereich Harmsdorf (Münzgrabenstraße, Neufeldweg bis zur Harmsdorfgasse)			x			6		x		**+++**	**•••**	**€€€**
Neuerrichtung einer Straßenbahnlinie im Bereich Liebenau West entlang der Neuholdaugasse, Kadettengasse bis zur „Olympiawiese“ in Liebenau			x			6, 7		x		**+++**	**•••**	**€€€**
Nahverkehrsknoten Gösting			x			13	x	x	Bund	**+++**	**•••**	**€€€**
Nahverkehrsknoten Wetzelsdorf			x			15	x	x	Bund	**+++**	**•••**	**€€€**
Nahverkehrsknoten Webling			x			15	x	x	Bund	**+++**	**•••**	**€€€**
Nahverkehrsknoten Straßgang			x			16	x	x	Bund	**+++**	**•••**	**€€€**
Nahverkehrsknoten Reininghaus			x			14	x	x	Bund	**+++**	**•••**	**€€€**

	Wirksamkeit						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	Fußverkehr	Radverkehr	ÖV	MIV	Gesamtverkehr	Lage	Land	Stadt	Sonstige	Priorität	Aufwand	Kosten
Lineare Maßnahmen im Straßennetz												
Errichtung einer Fahrradstraße in Leechgasse & Schanzelgasse	x	x	x			3		x		+++	•	€€
Fahrradstraße Laimburggasse & Vogelweiderstraße		x				3		x		+++	•	€€
Fußverkehrsachse Rudolfstraße – Ruckerlberggasse	x					9		x		+++	•	€€
Gehsteig Andritzer Reichsstraße	x					12		x		+++	•	€€
Umweltverbundachse Leonhardstraße	x		x	x	x	2				+++	•	€€
Umweltverbundachse Annenstraße	x	x	x	x	x	4,5		x		+++	••	€
Fußverkehrsachse Oeverseepark - Citypark	x					5		x		+++	••	€€
Radachse Gürtel (Mur – Plüddemanngasse)	x	x	x	x	x	2		x		+++	••	€€
Radachse Harter Straße	x	x				15,16		x		+++	••	€€
Radachse Riesstraße – Ragnitzstraße	x	x				2,10	x	x		+++	••	€€
Radachse Zinzendorfgasse – Schubertstraße – Hilmteichstraße	x	x	x	x	x	2,3,10		x		+++	••	€€
Radverbindung Andritz – Gratkorn	x	x				12	x	x		+++	••	€€
Umgestaltung Peter-Rosegger-Straße & Straßganger Straße	x	x	x			15,16		x		+++	••	€€

	Wirksamkeit						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Priorität**	**Aufwand**	**Kosten**
Fuß- und Radachse St. Peter Hauptstraße	x	x	x	x	x	8	x	x		**+++**	**••**	**€€€**
Fuß- und Radverkehrsachse Grabengürtel – Kalvariengürtel – Peter-Tunner-Gasse	x	x				3,4	x	x		**+++**	**••**	**€€€**
Rad- und ÖV-Achse Mandellstraße - Petersgasse	x	x	x	x	x	2,6		x		**+++**	**••**	**€€€**
Radachse Steinbergstraße – Wetzelsdorfer Straße – Reininghausstraße – Friedhofgasse	x	x				14,15	x	x		**+++**	**••**	**€€€**
Radwegverbreiterung Keplerstraße	x	x	x			4		x		**+++**	**••**	**€€€**
Qualitätsverbesserung für Fuß- und Radverkehr am Lend- & Grieskai	x	x		x	x	4,5		x		**+++**	**••**	**€€€**
Umgestaltung äußere/innere Wiener Straße und Bahnhofgürtel	x	x	x	x	x	4,13	x	x		**+++**	**••**	**€€€**
Umgestaltung Eggenberger Gürtel /Lazarettgürtel und Triester Straße	x	x	x	x	x	5,17	x	x		**+++**	**••**	**€€€**
Umgestaltung Grazbachgasse und Conrad-von-Hötzendorf-Straße	x	x	x	x	x	2,6		x		**+++**	**••**	**€€€**
Umgestaltung Heinrichstraße	x	x	x	x	x	3	x	x		**+++**	**••**	**€€€**
Umgestaltung Lazarettgasse und Kärntner Straße	x	x	x	x	x	5	x	x		**+++**	**••**	**€€€**

	Wirksamkeit						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Priorität**	**Aufwand**	**Kosten**
Umgestaltung Liebenauer Hauptstraße und Puntigamer Straße	x	x	x	x	x	7		x		+++	••	€€€
Aufwertung Neutorviertel	x	x	x	x	x	1		x		+++	•••	€€€
Fuß- und Radachse Josef-Huber-Gasse – Griesplatz – Innenstadt	x	x	x	x	x	1,5		x		+++	•••	€€€
Fuß- und Radverkehrsachse Puchstraße	x	x				5,17		x		+++	•••	€€€
Umgestaltung Elisabethstraße und Riesstraße	x	x	x	x	x	2,3,10	x	x		+++	•••	€€€
Umgestaltung Kaistraßen	x	x	x	x	x	1,4,5		x		+++	•••	€€€
Radachse Gaswerkstraße	x	x				14		x		++	•	€€
Radverbindung Gösting – Eggenberg	X	x				13,14		x		++	•	€€
Radroute Neufeldweg & Verkehrsberuhigung Harmsdorf – ORF-Viertel	x	x		x	x	6,7		x		++	••	€
Umweltverbundachse Herrgottwiesgasse	x	x	x	x	x	5		x		++	••	€
Attraktivierung Marschallgasse und Umfeld	x	x				4		x		++	••	€€
Attraktivierung Münzgrabenstraße	x	x	x	x	x	6		x		++	••	€€
Attraktivierung Zentrum Eggenberg (Kernbereich Eggenberger Allee)	X	x	x	x	x	14		x		++	••	€€
Fuß- und Radverkehrsachse Gradnerstraße	x	x				16	x	x		++	••	€€

	Wirksamkeit						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Priorität**	**Aufwand**	**Kosten**
Fuß- und Radverkehrsachse Herrgottwiesgasse	x	x				17		x		++	••	€€
Fuß- und Radverkehrsachse Rudersdorfer Straße	x	x	x	x	x	17		x		++	••	€€
Radachse GKB	x	x				15,16		x		++	••	€€
Radverbindung Andritz – Stattegg	X	x				12	x	x		++	••	€€
Umgestaltung Sparbersbachgasse, Merangasse und Schillerstraße	x	x	x	x	x	2	x	x		++	••	€€
Radverbindung Andritz – Neustift	X	x				12	x	x		++	••	€€€
Umgestaltung Grabenstraße/Bergmanngasse	x	x	x	x	x	3	x	x		++	••	€€€
Fuß- und Radverkehrsachse Puntigam – Webling (parallel zum Weblinger Gürtel) und Fuß-, Rad und ÖV-Achse Schwarzer Weg – Hafnerstraße	x	x	x			16,17		x		++	•••	€€€
Radachse Feldkirchen – Liebenau entlang A2	x	x				7	x	x		++	•••	€€€
Attraktivierung Waagner-Biro-Straße	x	x	x	x	x	4		x		+	•	€
Lokale Radverbindung Alte Poststraße – Mur		x				5		x		+	•	€
Attraktivierung Griesgasse, Nikolaiplatz & Umfeld	x	x				5		x		+	•	€€

	Wirksamkeit						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Priorität**	**Aufwand**	**Kosten**
Radachse Baiernstraße – Göstinger Straße	x	x	x			14		x		+	•	€€
Fuß- und Radverkehrsachse Martinhofstraße – Krottendorfer Straße	X	x				15,16		x		+	••	€€
Punktuelle Maßnahmen im Straßennetz												
Verkehrskonzept Schulen Puntigam	x	x		x		17		x		+++	•	€€
Intelligente Druckknopfampel Grieskai/Hermann-Bahr-Gasse	x			x		5		x		+++	•	€
Vorplatzgestaltung und lokale Mobilitätskonzepte VS Gösting & HTL BULME	x					13		x		+++	••	€€
Attraktivierung und Optimierung Jakominiplatz	x	x	x			1	x	x		+++	••	€€€
Attraktivierung Zentrum Straßgang	x	x	x	x	x	16				+++	•••	€€
Neugestaltung Andritzer Hauptplatz	x	x	x	x	x	12		x		+++	•••	€€€
Neugestaltung Dietrichsteinplatz	x	x	x	x	x	2,6		x		+++	•••	€€€
Umgestaltung Griesplatz	x	x	x	x	x	5		x		+++	•••	€€€
Aufwertung Plüddemanngasse im Bereich Landesberufsschule bis Eisteichgasse	x					2,8		x		++	•	€
Aufwertung Zentrum Waltendorf	x	x	x	x	x	9	x	x		++	•	€

	Wirksamkeit						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	**Fußverkehr**	**Radverkehr**	**ÖV**	**MIV**	**Gesamtverkehr**	**Lage**	**Land**	**Stadt**	**Sonstige**	**Priorität**	**Aufwand**	**Kosten**
Attraktivierung Bezirkszentrum Mariatrost	x	x	x	x	x	11	x	x		++	••	€€
Aufwertung Zentrum Liebenau Nord & Süd	x	x	x	x	x	7		x		++	••	€€
Aufwertung Zentrum St. Peter	x	x	x	x	x	8	x	x		++	••	€€
Neugestaltung Schlossplatz Gösting	x	x		x		13	x	x		++	••	€€
Stadtteilleitbild Jakomini - Verkehrsmaßnahmen	x	x	x	x	x	6		x		++	••	€€
Stadtteilleitbild Lend-Fröbelpark – Fröbelgasse – Verkehrsmaßnahmen	x	x	x	x	x	4		x		++	••	€€
Umgestaltung Lendplatz	x	x	x	x	x	4		x		++	••	€€
Attraktivierung und Optimierung Andreas-Hofer-Platz	x		x			1	x	x		++	••	€€€
Schulvorplatz Odilieninstitut	x					2		x		+	•	€
Schulvorplatz Ursulinen	x					2		x		+	•	€
Schulvorplatz VS Waltendorf	x					9	x	x		+	•	€
Attraktivierung Geidorfplatz	x	x		x		3		x		+	•	€€
Platzgestaltung Prankergasse/Steinfeldgasse	x					5		x		+	•	€€
Platzgestaltung Wiener Straße/Bienengasse	x	x	x	x	x	4		x		+	•	€€
Schulvorplätze VS und MS Straßgang	x					16	x	x		+	••	€€

	Wirksamkeit						Zuständigkeit			Bewertung		
Beschreibung	Fußverkehr	Radverkehr	ÖV	MIV	Gesamtverkehr	Lage	Land	Stadt	Sonstige	Priorität	Aufwand	Kosten
Vorplatz und Umfeld Bildungscampus Algersdorf	x					14		x		+	••	€€