

Bericht an den Gemeinderat

Bearbeiterin: DIⁱⁿ Renate Platzer

BerichterstatteIn: *GR Uozine-Koif*

GZ: A10/8 – 174739/2022-0008

Graz, 7. Juli 2023

Betreff: Masterplan Gehen Graz – Teil 1: Analyse und Ziele

1. Ausgangslage

Der Fußweganteil am Verkehrsaufkommen der Grazer:innen stagnierte von 2004 bis 2018 bei 19% und stieg zuletzt 2021 auf 21%. Die Mobilitätserhebung 2021 zeigte auf, dass die mittlere Wegentfernung der Fußgänger:innen bei 1,3 km liegt. 8% der MIV-Wege liegen unter 1,3 km und könnten somit zu Fuß bewältigt werden. Mit einer definierten Strategie und ausgearbeiteten Maßnahmen soll die aktive Mobilität in der Stadt Graz nachhaltig gefördert werden und den aktuellen Aufwärtstrend aufnehmen und pushen. Bereits im Grundsatzbeschluss des „Masterplan Radoffensive 2030“ (März 2022) hat die Stadt Graz die Priorisierung der aktiven Mobilität festgelegt.

Der „Masterplan Gehen – Graz“ wird die Ziele für den Fußverkehr aufzeigen. Weiters wird darin eine Strategie entwickelt, wie diese Ziele erreicht werden können. Nach Fertigstellung soll der Masterplan im Gemeinderat beschlossen werden.

Ein Masterplan Gehen ist auch die Voraussetzung der klimaaktiv mobil Förderschiene. Somit können konkret definierte Maßnahmen im Masterplan zukünftig bis zu 50% vom BMK gefördert werden. Es wird forciert, so viele Maßnahmen wie möglich zu konkretisieren und in den Masterplan Gehen mitaufzunehmen, um eine dementsprechende Förderung zu erhalten.

2. Inhalte

Der Masterplan Gehen Graz wird in 2 Teile erarbeitet. Der 1. Teil umfasst die Analyse und definiert die Ziele. Im 2. Teil werden u.a. die Maßnahmen und das Soll-Fußwegenetz dargestellt.

Zur heutigen Beschlussfassung liegt der 1. Teil des Masterplan Gehen vor. Dieser umfasst die Analyse der für den Masterplan relevanten Daten, wie Bevölkerungsstruktur und Mobilitätserhebung. Weiters wird dargestellt, wie mit diesen Daten umgegangen wird und daraus Ziele entwickelt werden.

Um die Interessen aller Personengruppen zu erfassen stellte ein wesentlicher Punkt in Teil 1 die 3 Beteiligungs-Workshops dar. Bei diesen wurden die vorgeschlagenen Ziele abgestimmt, Handlungsfelder für die Konkretisierung der Ziele definiert sowie Problemstellen und Maßnahmen für die weitere Bearbeitung des Masterplans eingeholt. Diese Workshops gliederten sich wie folgt:

- 14.4.2023: Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung
- 10.5.2023: Stakeholderdialog gemeinsam mit dem Mobilitätsplan 2040 (Interessensvertreter, Initiativen, Wissenschaft, Wirtschaft, Tourismus, öffentliche Verwaltung und Unternehmen)
- 24.5.2023: Politik (Mitglieder des Verkehrsausschusses + Bezirksvorsteher)

3. Ziele

Bei der heutigen Beschlussfassung geht es vorrangig um den Beschluss der Ziele. Diese wurden im Vorfeld in den Workshops mit der Stadtverwaltung, mit Stakeholdern und der Politik abgestimmt. Die Ziele bilden die Basis des gesamten Masterplans und es wird in Folge weiter darauf aufgebaut:



Abbildung 1: Ziele inkl. Handlungsfelder für den Masterplan Gehen

4. Nächste Schritte

Bis Ende Oktober 2023 wird an dem 2. Teil des Masterplan Gehen gearbeitet. Dieser bildet den Handlungsleitfaden zur Erreichung der Ziele und wird folgende Inhalte enthalten:

- Monitoring/ Zielevaluierung
- Kriterienkatalog für die Priorisierung von (Infrastruktur-)Projekten
- Maßnahmen (Maßnahmenbündel / Einzelmaßnahmen)
- Auswahl von min. acht Umsetzungsprojekten / Leitprojekten

Die Vorlage zur Beschlussfassung im Gemeinderat ist im November 2023 geplant.

Der Ausschuss für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung daher gemäß § 45 Abs. 6 des Statutes der Landeshauptstadt Graz

den

A n t r a g,

der Gemeinderat wolle beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird genehmigt
2. Der beigelegte Masterplan Gehen – Teil 1: Analyse und Ziele wird beschlossen.

Der Bearbeiterin
der Abteilung für Verkehrsplanung:
DIⁱⁿ Renate Platzer
(elektronisch unterschrieben)

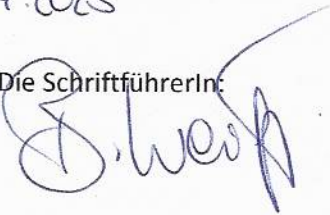
Der Abteilungsvorstand
der Abteilung für Verkehrsplanung:
DI Wolfgang Feigl
(elektronisch unterschrieben)

Der Stadtbaudirektor:
Dipl.-Ing. Mag. Bertram Werle
(elektronisch unterschrieben)

Die Stadtsenatsreferentin
für die Abteilung für Verkehrsplanung:
Bgm.in-StVin Mag.^a Judith Schwentner
(elektronisch unterschrieben)

Vorberaten und einstimmig / mehrheitlich / mit 10 Stimmen angenommen/abgelehnt /
unterbrochen in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung am
5.7.2013.....

Der/Die SchriftführerIn:




Der/Die Vorsitzende:



Abänderungs-/Zusatzantrag:


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


Graz, am <u>6.7.23</u>	Der/die SchriftführerIn: 
------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------


Beilage/n:
A10_8-174739-2022-0009_Masterplan Gehen Teil 1 - Ziele


Vorhabenliste/BürgerInnenbeteiligung:

- Vorhabenliste ja
- BürgerInnenbeteiligung vorgesehen nein

	Signiert von	Platzer Renate
	Zertifikat	CN=Platzer Renate,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2023-06-25T21:27:46+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Feigl Wolfgang
	Zertifikat	CN=Feigl Wolfgang,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2023-06-26T14:13:58+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Werle Bertram
	Zertifikat	CN=Werle Bertram,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2023-06-27T08:12:42+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

	Signiert von	Schwentner Judith
	Zertifikat	CN=Schwentner Judith,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2023-06-27T08:57:29+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.



Masterplan Gehen Graz

Teil 1 – Analyse und Ziele

Wien, am 26.06.2023
GZ 22059

Masterplan Gehen Graz

GZ 22059

Auftraggeber

Stadt Graz – Abteilung für Verkehrsplanung
Europaplatz 20
8011 Graz

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

Bearbeitung

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

Wien, am 26.06.2023

Datei: 22059_Masterplan_Gehen_Graz__Teil_1_230626

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgaben.....	5
2. Methodik und Ablauf.....	5
3. Analyse.....	6
3.1. Mobilitätskennzahlen und Bevölkerungsdaten.....	6
3.2. Fußwegenetz Bestand.....	10
3.3. Points of Interest, Wunschlinien und Ziele im Wegenetz.....	11
3.4. Verkehrssicherheit und Schwachstellenanalyse.....	12
3.5. Strategien und Masterpläne der Stadt Graz und des Bundes.....	13
4. Ziele, Handlungsfelder und Monitoring.....	20
5. Ausblick Masterplan Gehen – Teil 2.....	21
6. Literatur.....	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zeitlicher und inhaltlicher Ablauf des Masterplan Gehen.....	6
Abbildung 2:	Vergleich Modal Split der Stadt Graz 1982 – 2021.....	7
Abbildung 3:	Verkehrsmittelwahl nach Lage der Quellen und Ziele im Stadtgebiet von Graz	7
Abbildung 4:	Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen in Graz.....	8
Abbildung 5:	Verkehrsmittelwahl nach Wegentfernung in Graz.....	8
Abbildung 6:	Bevölkerungsdichte Graz nach Zählsprenkel, Jahr 2022	9
Abbildung 7:	Altersstruktur der Bevölkerung in Graz, Jahr 2022	10
Abbildung 8:	IST-Wegenetz Stadt Graz	11
Abbildung 10:	Points of Interest, Wunschlinien / Ziele	12
Abbildung 11:	Orte mit besonderer Aufmerksamkeit	13
Abbildung 12:	Ziele Masterplan Gehen 2030.....	14
Abbildung 13:	Leitsätze des Regionalen Verkehrskonzeptes Graz – Graz Umgebung	15
Abbildung 14:	Zehn Grundsätze der Stadtentwicklung	16
Abbildung 15:	Masterplan Radoffensive 2030	18
Abbildung 16:	Grünes Netz Graz	19
Abbildung 17:	Workshops für die Abstimmung der Ziele des Masterplan Gehen	20
Abbildung 18:	Ziele und Handlungsfelder für den Masterplan Gehen	21

1. Aufgaben

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

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

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

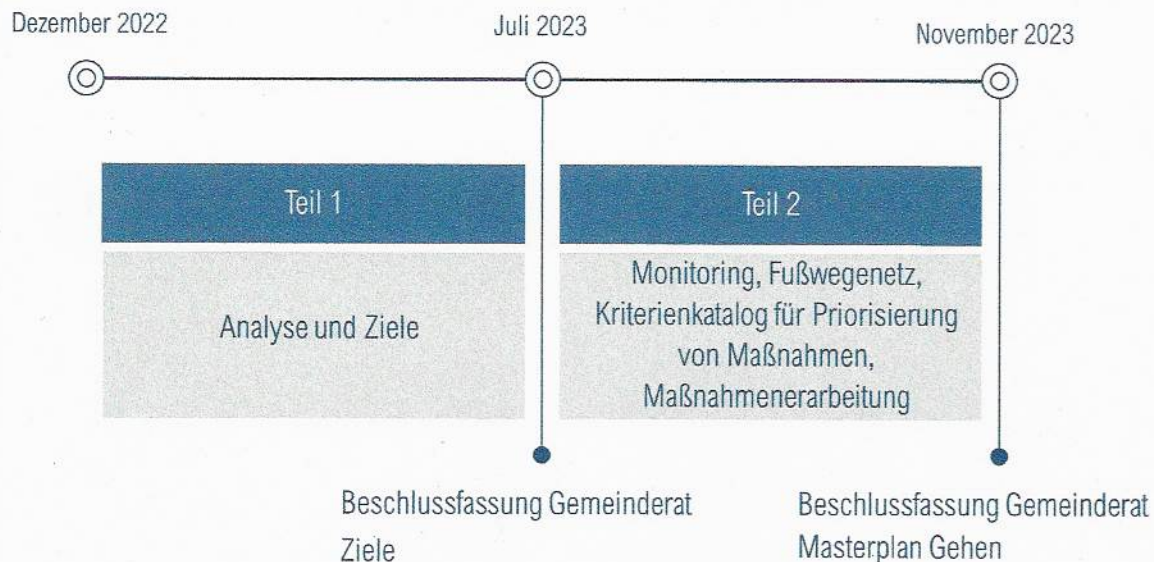
2. Methodik und Ablauf

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

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

Im zweiten Teil werden Indikatoren für die laufende Überprüfung der Zielerreichung definiert, ein Soll-Wegenetz, Maßnahmenempfehlungen sowie ein Kriterienkatalog für deren Priorisierung erarbeitet. Zusätzlich werden konkrete Projekte der Stadt Graz aufgezeigt, die sich für eine Einreichung im Rahmen der Förderschiene klimaaktiv mobil eignen.

Abbildung 1: Zeitlicher und inhaltlicher Ablauf des Masterplan Gehen



3. Analyse

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

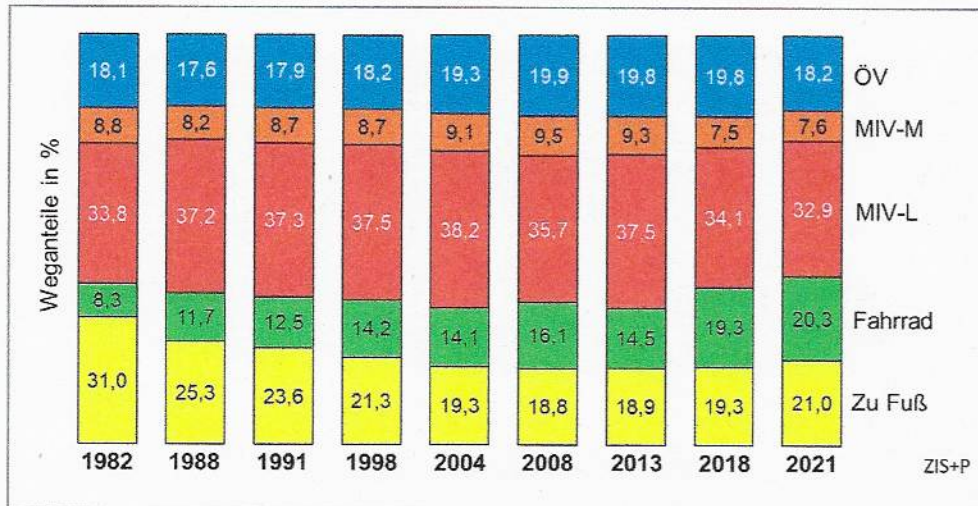
3.1. Mobilitätskennzahlen und Bevölkerungsdaten

3.1.1. Mobilitätsenerhebung 2021

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

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

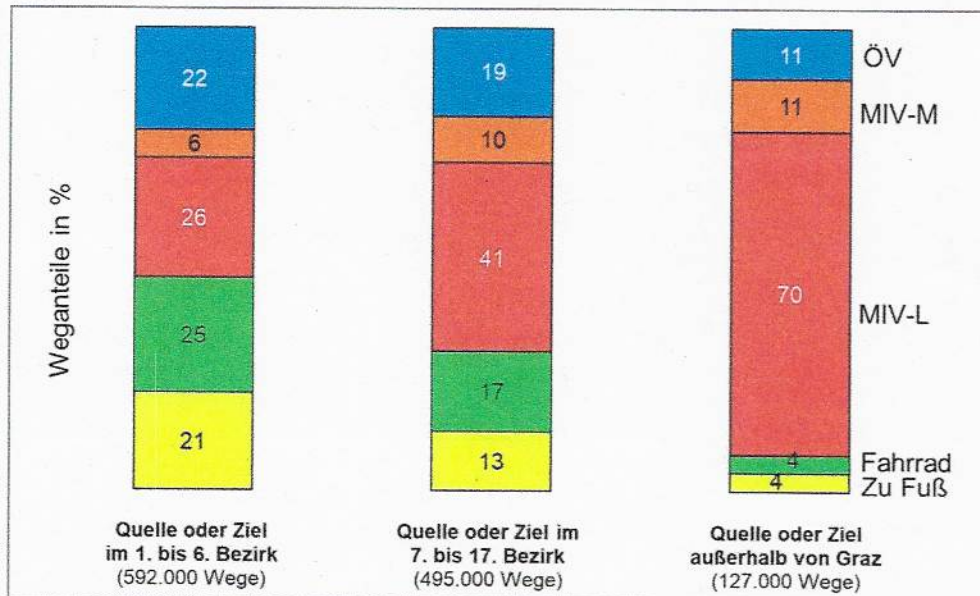
Abbildung 2: Vergleich Modal Split der Stadt Graz 1982 – 2021



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

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

Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl nach Lage der Quellen und Ziele im Stadtgebiet von Graz

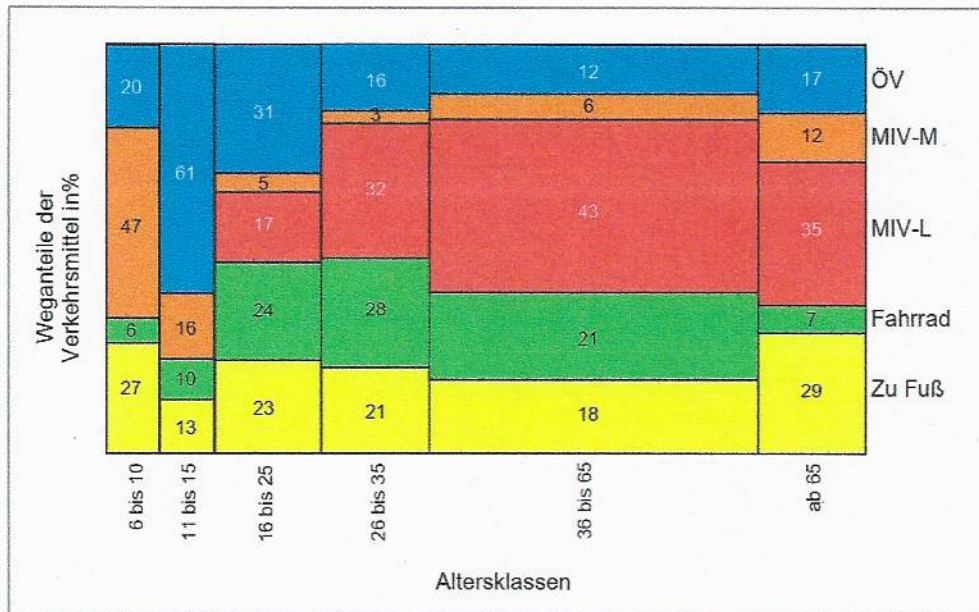


Quelle: Mobilitätserhebung Graz 2021, ZIS+P Verkehrsplanung i.A. Stadt Graz

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

wichtiger ist, bei Gestaltung und Maßnahmen im öffentlichen Raum die Bedürfnisse dieser Gruppen zu berücksichtigen.

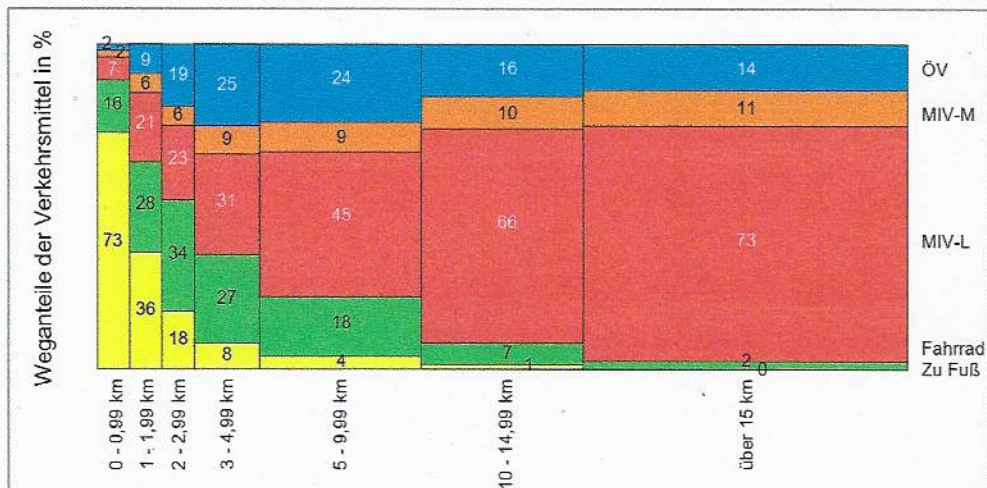
Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Altersklassen in Graz



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

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

Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Wegentfernung in Graz



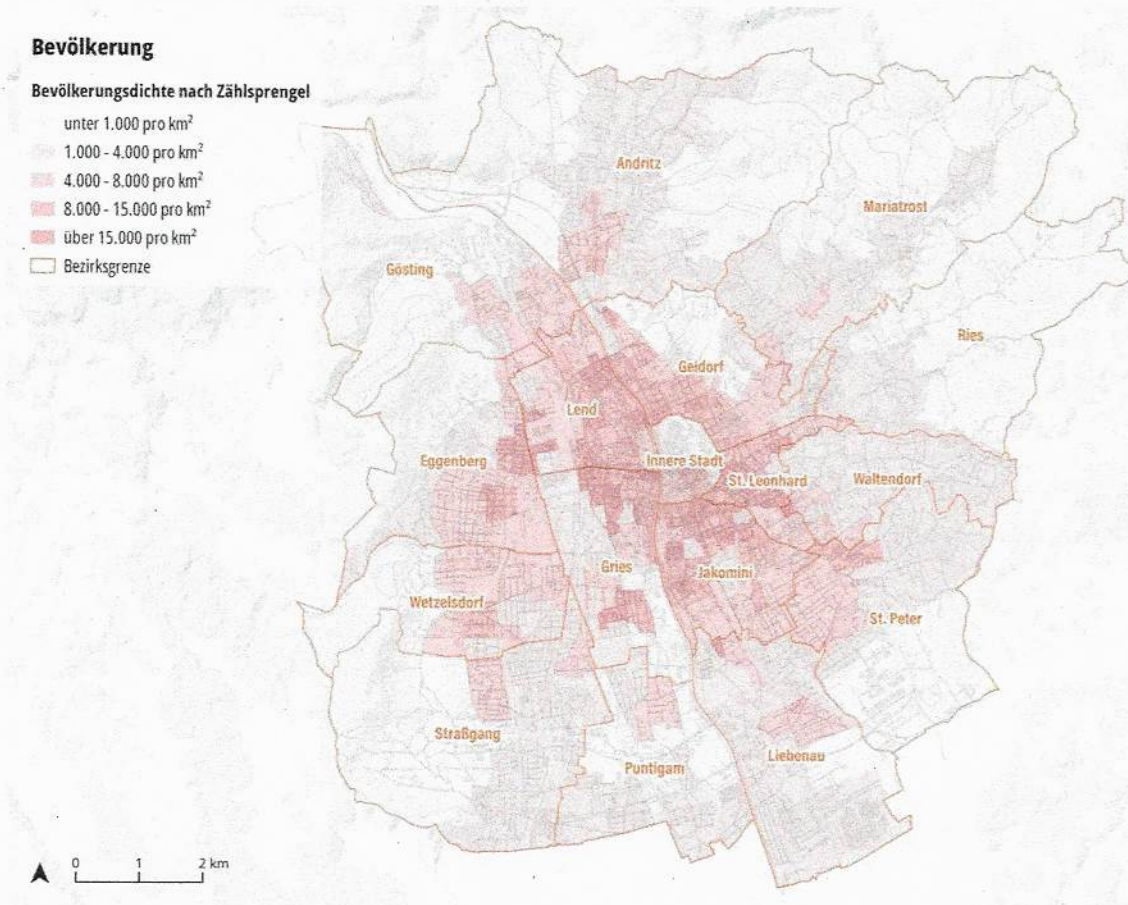
Quelle: Mobilitätshebung Graz 2021, ZIS+P Verkehrsplanung i.A. Stadt Graz

3.1.2. Bevölkerungsdichte und Altersstruktur

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

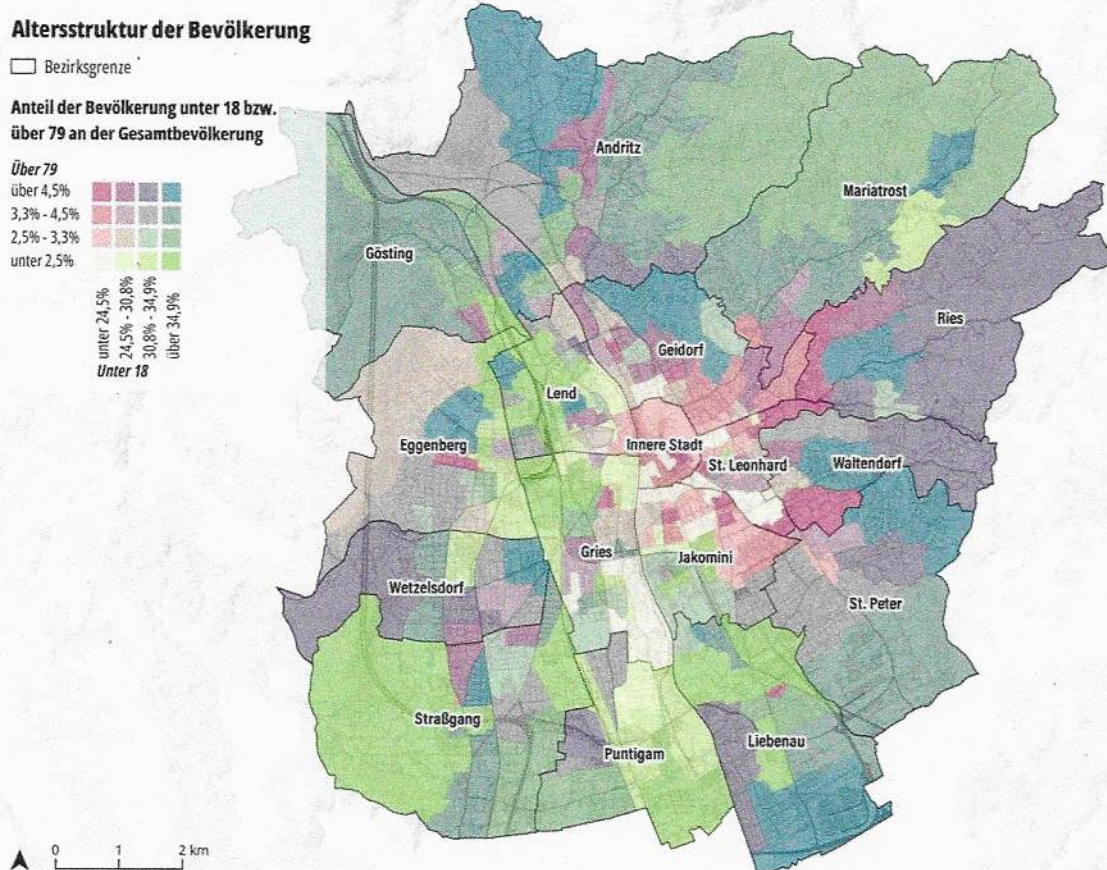
Eine hohe Bevölkerungsdichte ist vor allem in den inneren Bezirken und in Teilen von Eggenberg zu beobachten (vgl. Abbildung 6). Der Anteil der Bevölkerung über 79 Jahre ist in Teilen der östlichen innerstädtischen Bezirke sowie in Teilen der Bezirke Waltendorf, Ries und Eggenberg am höchsten. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre sind anteilmäßig in den südwestlichen Grazer Bezirke am stärksten vertreten. Jene Stadtteile in welchen der Anteil sowohl an älteren Menschen als auch an Kinder und Jugendlichen am höchsten ist, befinden sich in der Regel in den äußeren Stadtbezirken wie z.B. Andritz, Waltendorf und Liebenau (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 6: Bevölkerungsdichte Graz nach Zählsprenkel, Jahr 2022



Quelle: Stadt Graz

Abbildung 7: Altersstruktur der Bevölkerung in Graz, Jahr 2022



Quelle: Stadt Graz

3.2. Fußwegenetz Bestand

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

Eine Unterteilung der Wege nur für Fußgänger:innen (vor allem Freizeitwege und Wege in Grünanlagen), für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen (Geh- und Radwege) sowie Verbindungen, die allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen, ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

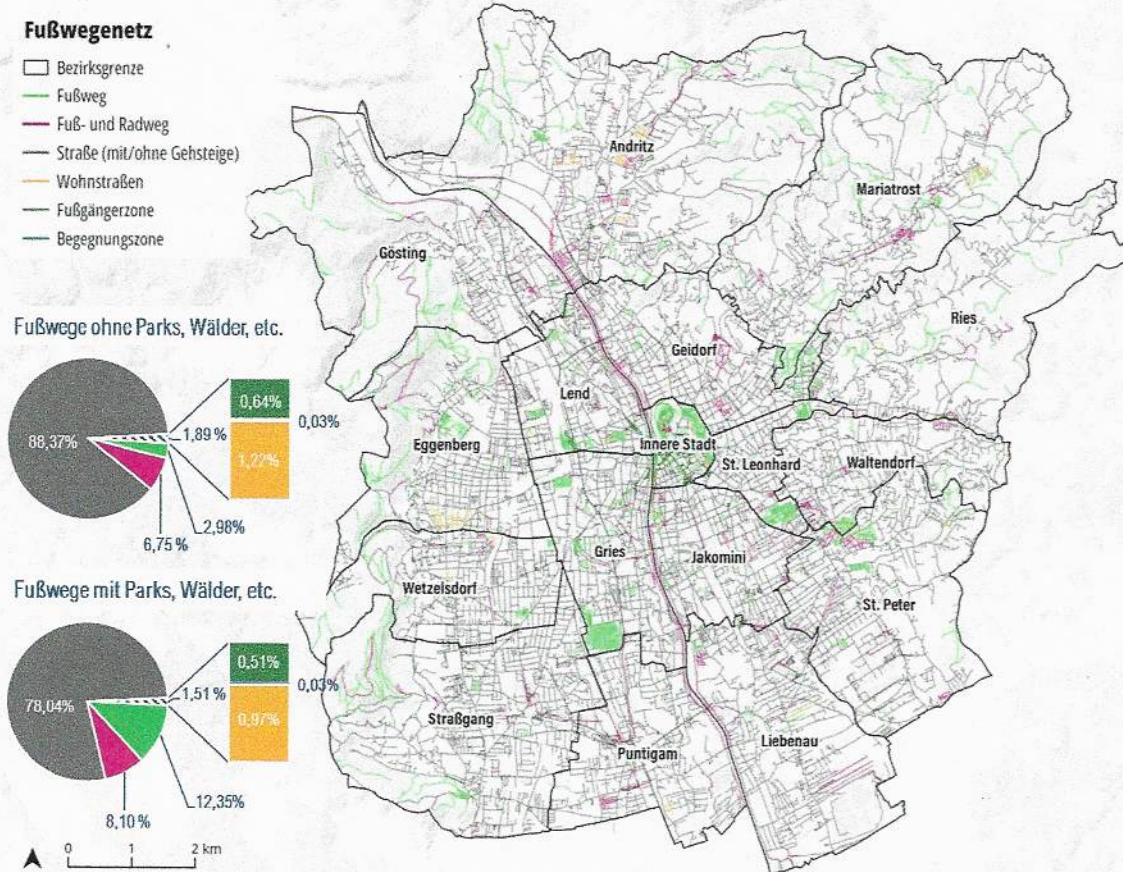
Demnach besteht ca. 88% des Fußwegenetzes in Graz (ohne Betrachtung von Parks, Wälder usw.) aus Straßen mit oder ohne Gehsteige, die keine besondere Verkehrsregelung aufweisen und allen Verkehrsteilnehmer:innen zur Verfügung stehen. Nur knapp 10% sind Fußwege oder Fuß- und Radwege.

Zudem wurden die Fußgängerzonen, Begegnungszonen und Wohnstraßen gesondert hervorgehoben. Die meisten Wegeverbindungen verlaufen entlang von Straßenzügen, die allen Verkehrsteilnehmer:innen zur Verfügung stehen. Umso wichtiger ist es, eine gerechte Verteilung der Verkehrsflächen

² Österreichweiter Datenstandard für Verkehrsinfrastruktur

insbesondere in Stadtteilen und Umfeldern mit hoher Einwohnerdichte, mit wichtigen Points of Interest, mit größeren Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs sowie im Umfeld von sensiblen Nutzungen, wie Bildungseinrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen und Wohneinrichtungen für Senior:innen sicherzustellen.

Abbildung 8: IST-Wegenetz Stadt Graz

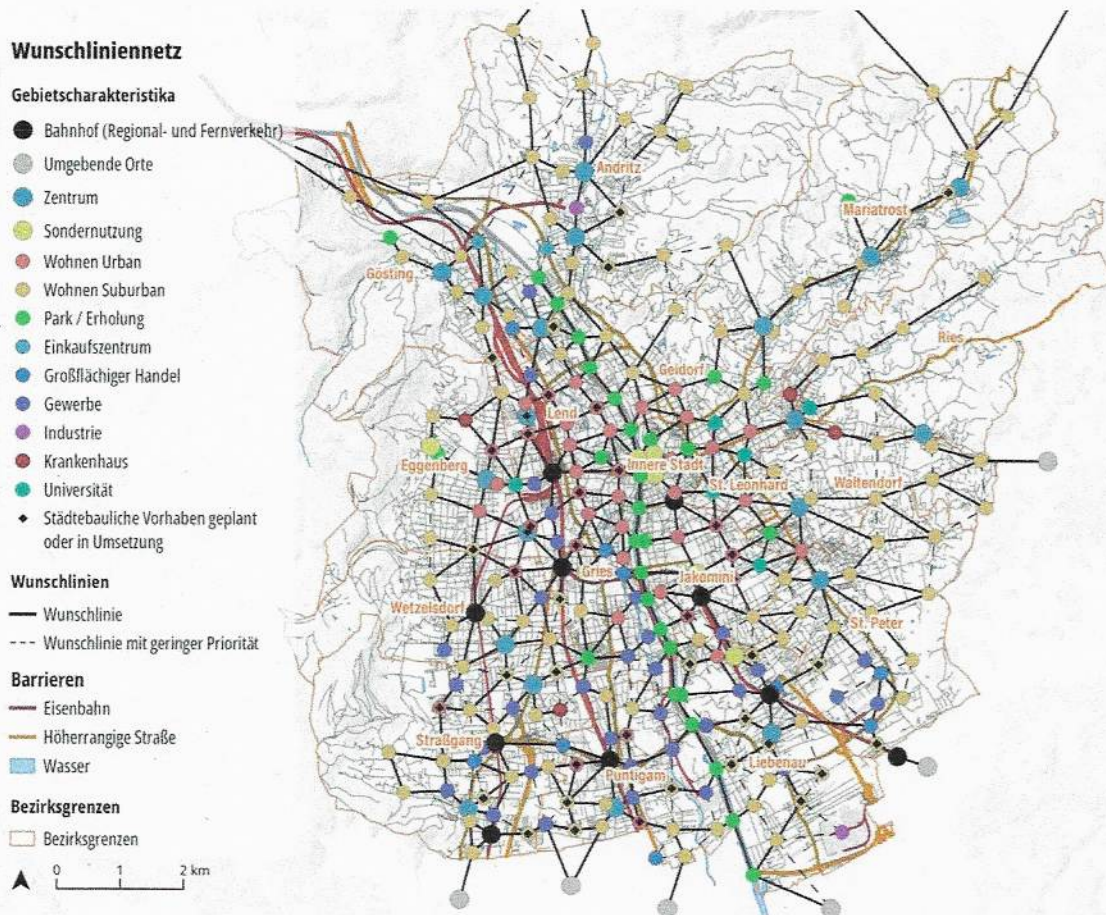


Quelle: GIP, Open Street Map (OSM)

3.3. Points of Interest, Wunschlinien und Ziele im Wegenetz

Anhand der wichtigen Quellen und Ziele für den Fußverkehr wie z.B. Wohngebiete, Stadtteilzentren, Bildungs-, Gesundheits- und Gewerbeeinrichtungen, Erholungsräume, Stadtentwicklungsgebiete usw. werden potenzielle Quell-Ziel-Beziehungen und somit Wunschlinien für das Zu-Fuß-Gehen definiert. Diese Wunschlinien sind die Grundlage für die Erarbeitung eines Soll-Wegenetzes

Abbildung 9: Points of Interest, Wunschlinien / Ziele



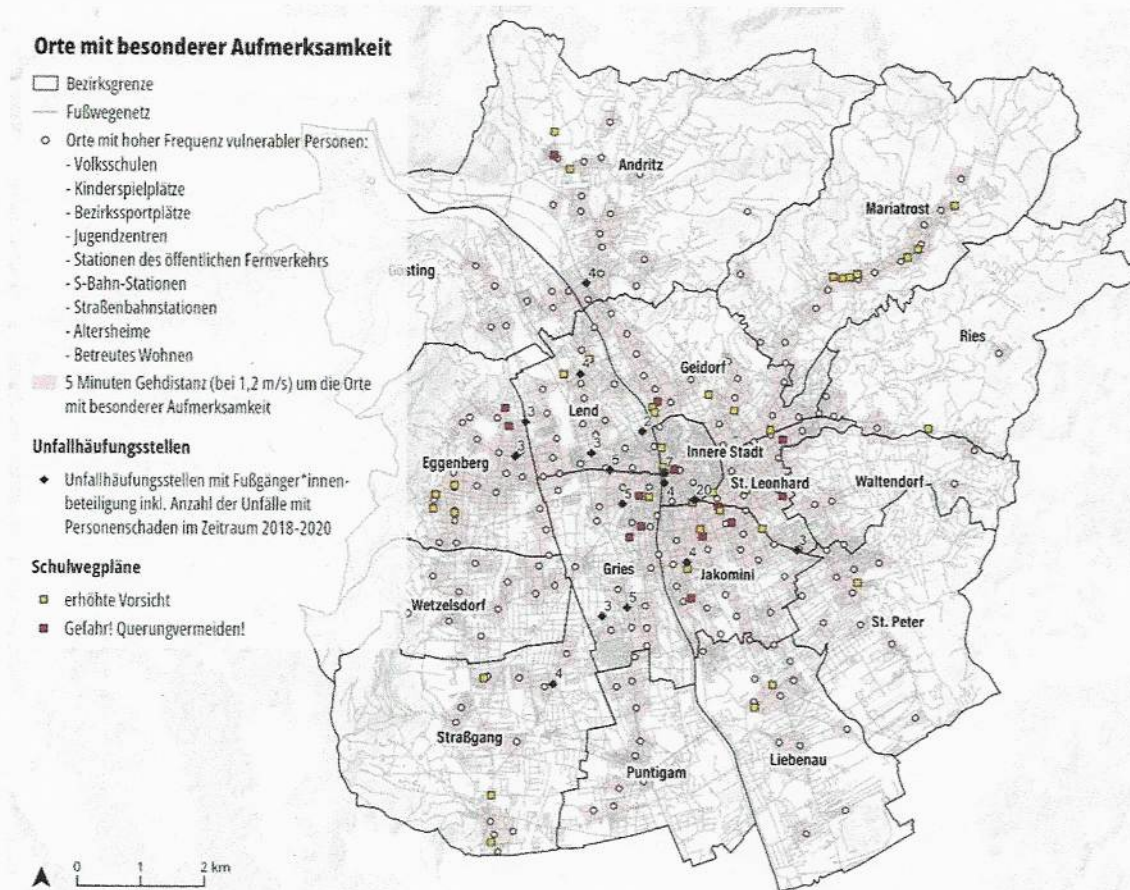
3.4. Verkehrssicherheit und Schwachstellenanalyse

Die von der Stadt Graz zur Verfügung gestellten Daten zu Unfallhäufungsstellen mit Fußgänger:innenbeteiligung für den Zeitraum zwischen 2018 und 2020 wurden ausgewertet und gemeinsam mit den Gefahrenstellen gemäß den Schulwegplänen verortet (Abbildung 10).

Es wird ein Fokus auf Orte mit hoher Frequenz vulnerabler Personen gelegt. Dazu zählen Volksschulen, Kinderspielplätze, Bezirkssportplätze, Jugendzentren, Altersheime und Wohneinrichtungen für das betreute Wohnen sowie Haltestellen des Schienenverkehrs. Dabei werden die Umfelder dieser Einrichtungen in einer Gehdistanz von fünf Minuten genauer betrachtet³ und das Angebot und die Qualität der Gehsteige und Gehwege, die Unfallhäufungspunkte sowie die Gefahrenstellen gemäß den Schulwegplänen untersucht. Diese Methode liefert wichtige Hinweise für die Schwachstellenanalyse und für die Erarbeitung von Empfehlungen und Maßnahmen.

³ Gehgeschwindigkeit 1,2 m/s

Abbildung 10: Orte mit besonderer Aufmerksamkeit

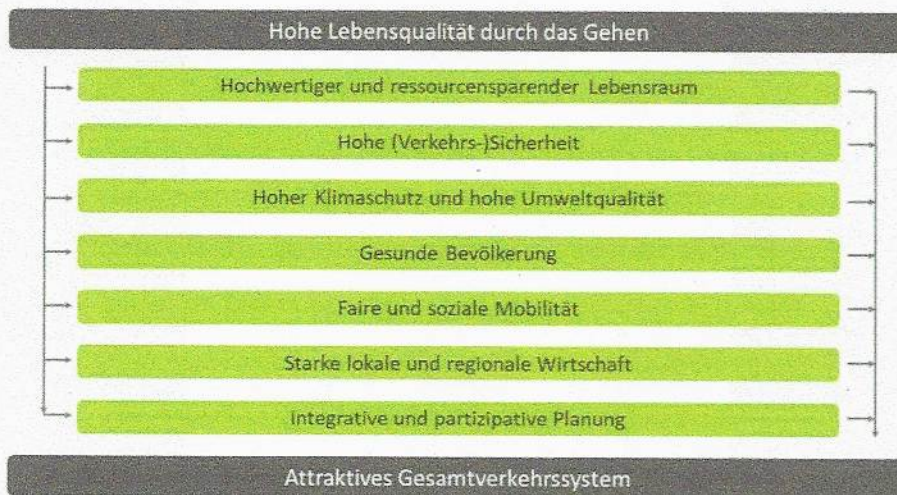


3.5. Strategien und Masterpläne der Stadt Graz und des Bundes

3.5.1. Masterplan Gehen 2030 Österreich

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

Abbildung 11: Ziele Masterplan Gehen 2030



Quelle: Masterplan Gehen 2030 /3/

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

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

3.5.2. Langfriststrategie 2050 Österreich

In der Langfriststrategie 2050 für Österreich wird unter anderem als Zielbild die Dekarbonisierung des Verkehrssektors definiert. Eine wichtige Rolle als Rückgrat des Verkehrssystems soll dabei der öffentliche Verkehr übernehmen. Durch Ausbau der Mobilitätsangebote sowie durch individualisierte Mobilitätsmanagement-Konzepte soll sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum die freie Wahl der Mobilitätsform bestehen. Des Weiteren wird festgehalten, dass lokale Wirtschaftskreisläufe, eine intelligente Raumplanung sowie die Stärkung der Stadt- und Ortskerne kurze Wege ermöglichen sollen, die aktiv mobil – zu Fuß oder mit dem Rad – zurückgelegt werden können./4/

3.5.3. Fußverkehrsstrategie Land Steiermark

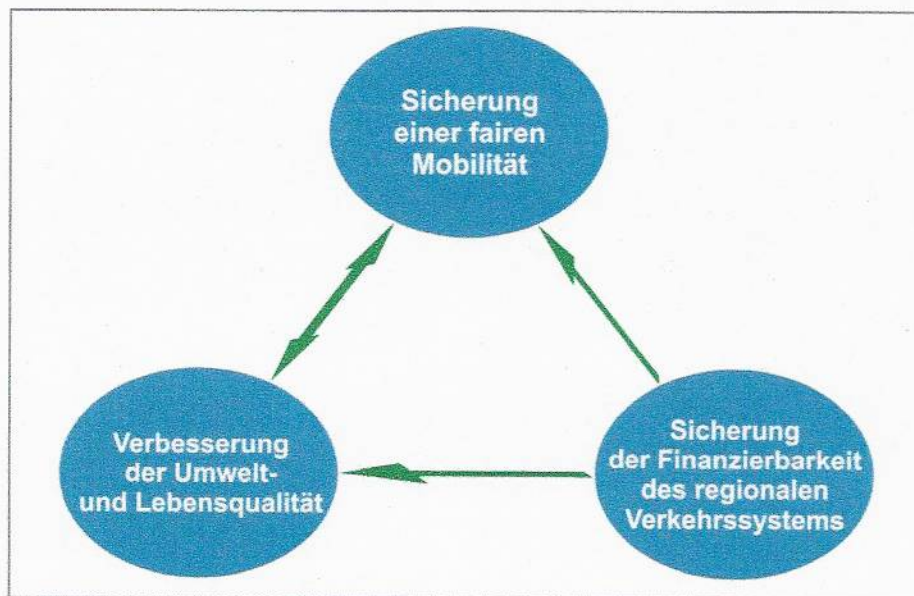
Die Fußverkehrsstrategie des Landes Steiermark befindet sich derzeit in Ausarbeitung.

3.5.4. Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung 2020

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

- » Veränderung des Modal Splits durch Stärkung des Umweltverbundes und Reduktion des MIV-Anteils
- » Umweltschonende Mobilitätsformen (ÖV, Fahrrad, Fuß, E-Mobilität) sind durch innovative Systeme zu fördern.
- » Durch eine nachhaltige Raumordnungspolitik nach dem Prinzip der Innenentwicklung (Konzept der „kurzen Wege“) und Verdichtung entlang von ÖV-Achsen, ist der Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern./5/

Abbildung 12: Leitsätze des Regionalen Verkehrskonzeptes Graz – Graz Umgebung



Quelle: Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung 2020 /5/

3.5.5. Klimaschutzplan der Stadt Graz

Im Klimaschutzplan bekennt sich Graz bis zum Jahr 2040 zu einer klimaneutralen, lebenswerten und innovativen Stadt. Durch Entsiegelung und mehr Grünflächen sollen Hitzepole reduziert werden. Durch kurze und sichere Wege soll das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren gefördert werden. Moderne und emissionsarme Mobilitätslösungen führen zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Zudem soll der öffentliche Verkehr ausgebaut werden./7/

3.5.6. Stadtentwicklungskonzept Graz STEK 4.0

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

- » **Graz bietet attraktive Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet:** „Eine engmaschige Durchwegung ermöglicht in allen Vierteln das Erreichen von nutzbaren Freiräumen auf kurzem Wege. Sowohl in der Altstadt als auch in den Außenbezirken stehen gestaltete öffentliche Räume als Grundlage für Begegnung und Kommunikation / Austausch zur Verfügung und laden zum Verweilen ein. Die infrastrukturelle Ausstattung vor Ort erlaubt ein „Leben im Grätzel“ und verringert den Zeitverbrauch alltäglicher Wege für alle.“
- » **Graz bietet Urbanität und Vielfalt:** „Städtische Dichte legt den Grundstein für das Nebeneinander von unterschiedlichen Nutzungen und Nutzer:innengruppen, reduziert die täglichen Weglängen und begründet Nachbarschaften. Durch die attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume und Grünflächen wird die Stadt zum Lebensraum und ermöglicht Kommunikation./6/

Abbildung 13: Zehn Grundsätze der Stadtentwicklung



Quelle: Stadtentwicklungskonzept Graz STEK 4.0 /6/

3.5.7. Mobilitätsstrategie der Stadt Graz 2020 / Mobilitätsplan der Stadt Graz 2040

In der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 als Teil der Grazer Mobilitätsstrategie 2020 sind die Grundsätze der Verkehrspolitik festgehalten. Im Mittelpunkt der städtischen Verkehrspolitik steht die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Dabei werden Chancengleichheit beim Zugang zur Mobilität, Verhaltensänderungen durch Bewusstseinsbildung und Information sowie Akzeptanz durch eine transparente Planung und durch Beteiligungsprozesse angestrebt werden.

Graz soll sich als Stadt der kurzen Wege etablieren. Die wichtigsten Voraussetzungen dafür sind kompakte Strukturen und die Sicherung der Nahversorgung (z.B. Lebensmittelgeschäfte, Kinderbetreuungseinrichtungen für Kinder bis 10 Jahre, ÖV-Haltestellen) in einer fußläufigen Entfernung. Die Stadtbezirke sind an ihre Zentren sowie an das Stadtzentrum mit einem Fuß- und Radverkehrsnetz anzubinden und sollen ohne mehrfaches Umsteigen oder lange Fußwege mit Straßenbahn oder Bus erreichbar sein. Den Verkehrsarten des Umweltverbundes als nachhaltige Verkehrsformen ist langfristig konsequent Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. Ein Mobilitätswachstum soll in Richtung Stärkung des Umweltverbundes über den öffentlichen Verkehr, Fuß- und Fahrradverkehr abgedeckt werden./8/

Die Stadt Graz überarbeitet derzeit diese Mobilitätsstrategie 2020. Die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze sollen im Mobilitätsplan 2040 aktualisiert und angepasst werden.

3.5.8. Masterplan Radoffensive 2030

Im Masterplan Radoffensive 2030 für die Stadt Graz werden Planungsgrundsätze mit positiven Effekten auf die aktive Mobilität, auf das Stadtbild sowie auf die Lärm-, Feinstaub- und CO₂-Emissionen definiert. Darin enthalten sind z.B. ein Fokus auf den öffentlichen Raum und zusätzliche Verweilzonen und Grünraum, die Vermeidung von Mischnutzungen von Rad- und Fußverkehr, ausgenommen in Bereichen, wo dies der Aufenthaltsqualität zugutekommt. In der Innenstadt sowie in den Stadtteil- und Bezirkszentren sollen der Fuß- und Radverkehr oberste Priorität bekommen./9/

Abbildung 14: Masterplan Radoffensive 2030



Quelle: Masterplan Radoffensive 2030 /9/

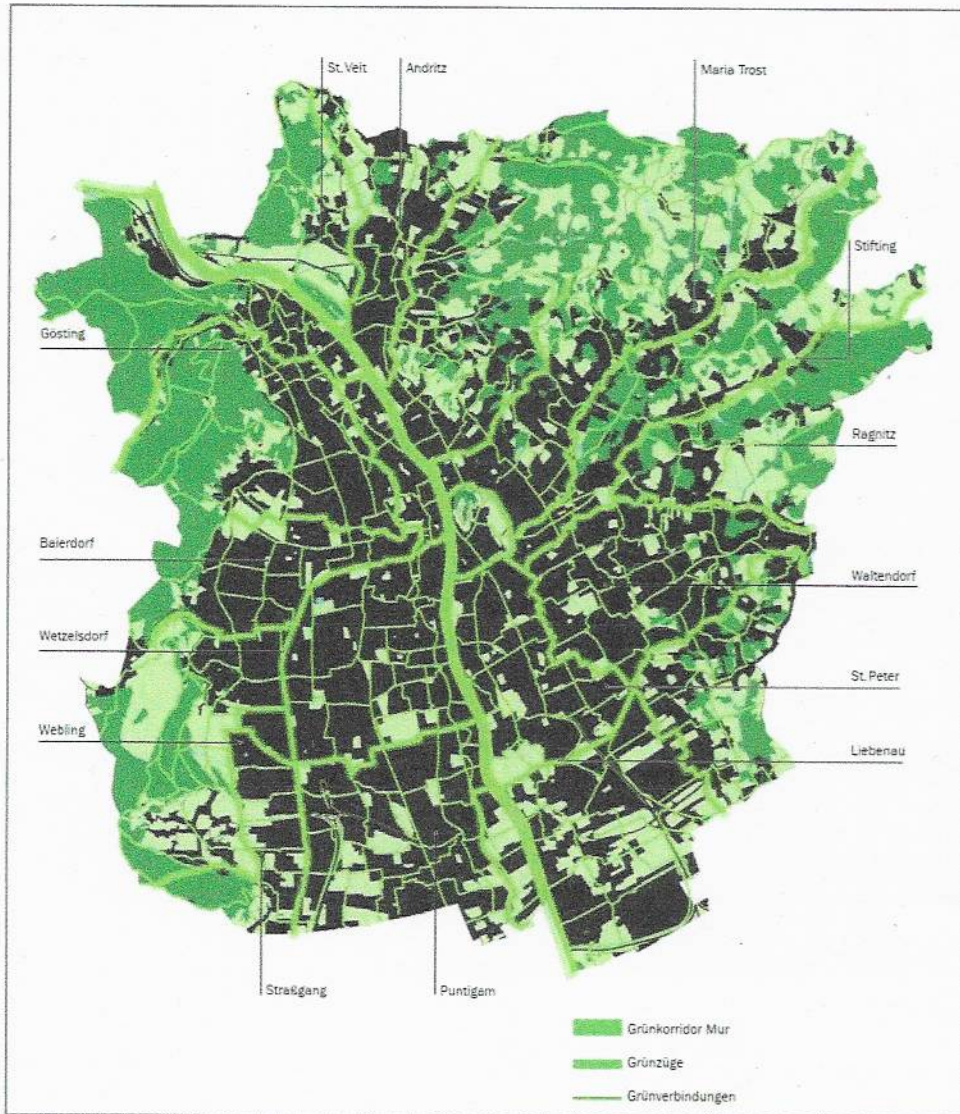
3.5.9. Grünes Netz Graz

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

In Bezug auf die Verkehrsfunktion soll das grüne Netz dazu beitragen, dass Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf möglichst sicheren, erholsamen und komfortablen Wegen ihre täglichen Ziele (z.B. zum nächsten Park, zum Einkaufen oder zur Schule) erreichen können. Im dicht bebauten Stadtgebiet sind auch Wege mit Verbindungsfunktion Bestandteil des grünen Netzes, bei denen die

Ausstattung mit Grünelementen nicht möglich ist (z.B. Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Straßen, Rad- und Fußgängerunterführungen usw.). Somit ergeben sich zwischen dem Grünen Netz Graz und dem im Rahmen des Masterplans Gehen zu erarbeitenden Fußwegenetz wichtige Schnittstellen, die zu berücksichtigen sind./10/

Abbildung 15: Grünes Netz Graz



Quelle: Grünes Netz Graz /10/

3.5.10. Öffentlicher Verkehr – Gemeinderat Grundsatzbeschluss 2019

Der Grundsatzbeschluss sieht zwei neue Straßenbahnstrecken für das Grazer Schienennetz vor /11/, /12/:

- » Linie 8 von Gösting über den Lendplatz und den Griesplatz nach Webling
- » Linie 2 über den Geidorfplatz und die Universität Graz

3.5.11. Grundsatzbeschluss „Klimaorientierte Stadtentwicklung“

Aufgrund der Klimaveränderungen in den letzten Jahrzehnten wie z.B. Temperaturanstieg, Extremwetterereignisse (Starkregen, Hochwasser, Trockenperioden), die auch in der Stadt Graz spürbar sind, sowie aufgrund von europäischen und nationalen Zielvorgaben hat der Gemeinderat der Stadt Graz im Oktober 2022 dem Grundsatzbeschluss „Klimaorientierte Stadtentwicklung“ zugestimmt /13/.

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

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

4. Ziele, Handlungsfelder und Monitoring

Unter der Berücksichtigung der bestehenden Strategien und Konzepte sowie im Abgleich mit den Zielen des Mobilitätsplans 2040 (Entwurf) wurden vier Ziele für den Fußverkehr in Graz formuliert. Sie dienen als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung.

Im Rahmen von drei Workshops mit Expert:innen der Verwaltung, Stakeholdern (Interessensvertreter, Initiativen, Wissenschaft, Wirtschaft, Tourismus, öffentliche Verwaltung und Unternehmen) sowie mit der Stadt- und Bezirkspolitik wurden die vorgeschlagenen Ziele abgestimmt, Handlungsfelder für die Konkretisierung der Ziele definiert sowie Problemstellen und Maßnahmen für die weitere Bearbeitung des Masterplans eingeholt.

Abbildung 16: Workshops für die Abstimmung der Ziele des Masterplan Gehen



Abbildung 17: Ziele und Handlungsfelder für den Masterplan Gehen



5. Ausblick Masterplan Gehen – Teil 2

Im zweiten Teil des Masterplan Gehen Graz werden Indikatoren für die laufende Zielevaluierung definiert und mit der Politik abgestimmt. Aus dem Wunschliniennetz und unter der Berücksichtigung von Orten mit hoher Frequenz vulnerabler Personengruppen wird ein Soll-Wegenetz erarbeitet. Maßnahmenempfehlungen und ein Kriterienkatalog für deren Priorisierung werden erstellt. Zusätzlich werden konkrete Projekte der Stadt Graz aufgezeigt, die sich für eine Einreichung im Rahmen der Förderschiene klimaaktiv mobil eignen.

6. Literatur

- /1/ Handbuch zur Erstellung eines Örtlichen Fußverkehrskonzeptes oder lokalen Masterplans Gehen
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Wien, 2023
- /2/ Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2021 – Präsentation der Ergebnisse
ZIS+P Verkehrsplanung i.A. der Stadt Graz
Graz, 2022
- /3/ Besser Gehen in Österreich!
Masterplan Gehen 2030
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Wien, 2022
- /4/ Langfriststrategie 2050 – Österreich
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
Wien, 2019
- /5/ Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung
Amt der Stmk. Landesregierung
Fachabteilung 18A Gesamtverkehr und Projektierung
Graz, 2010
- /6/ 4.0 Stadtentwicklungskonzept Graz
Fassung 4.02
Stadt Graz
Graz, 2018
- /7/ Klimaschutzplan Graz
Stadt Graz Stadtbaudirektion und Umweltamt
Graz, 2022
- /8/ Mobilitätsstrategie der Stadt Graz 2020
Stadt Graz Abteilung für Verkehrsplanung
Graz, 2010
- /9/ Masterplan Radoffensive 2030
Stadt Graz Abteilung für Verkehrsplanung & Land Steiermark, Abteilung Verkehr und Landes-
hochbau
Graz, 2021
- /10/ Grünes Netz Graz
Stadt Graz, Stadtbaudirektion
Graz, 2006

- /11/ Bericht an den Gemeinderat
Grundsatzbeschluss „Masterplan ÖV, Straßenbahnausbau 2023+“
Graz, November 2019

- /12/ Bericht an den Gemeinderat
Weichenstellung für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs in Graz, Grundsatzbeschluss
Graz, Mai 2023

- /13/ Bericht an den Gemeinderat
Grundsatzbeschluss „Klimaorientierte Stadtentwicklung“
Graz, Oktober 2022