

Bericht an den Gemeinderat

GZ: A10/8-003256/2021/0003

Bearbeiterin:
Dipl.-Ing.^m Barbara Urban

Betreff:
Mobilitätsplan Graz 2040
Analyse der Mobilitätssituation, Herausforderungen und Trends, Ziele
Beschluss

BerichterstellerIn:

GR UOBINA-VOIT

Graz, 21.09.2023

1 Ausgangslage

Die aktuelle Mobilitätsstrategie der Stadt Graz wurde von 2011 bis 2015 erarbeitet und bis zum Jahr 2020 formuliert. Die Zielwerte der Mobilität darin sind bis zum Jahr 2021 definiert. Eine Fortschreibung und Weiterentwicklung der aktuellen **Mobilitätsstrategie** (siehe www.graz.at/mobilitaetsstrategie) mit ihren **3 Bestandteilen**, nämlich **Verkehrspolitische Leitlinie, Ziele, Maßnahmenprogramm**, war daher notwendig. Der Grazer Gemeinderat hat in seiner Sitzung im Februar 2021 den Grundsatzbeschluss gefasst, dass die überarbeitete Strategie als Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), einem zentralen verkehrspolitischen Konzept der Europäischen Kommission, erstellt werden soll (GZ: A10/8-3256/2021/0001 „Grundsatzbeschluss_Moko_2040“).

Ein SUMP ist ein integrierter, strategischer, langfristiger Mobilitätsplan mit klaren überprüfbaren Zielen, der auf eine bessere Erreichbarkeit und Lebensqualität in der Stadtregion abzielt. Die zu überarbeitende Mobilitätsstrategie 2020 ist bereits wie ein SUMP aufgebaut, die Bestandteile sollen daher bestehen bleiben und fortgeschrieben werden.

Im Juli 2022 wurde im Gemeinderat der genaue Zeitplan für den Mobilitätsplan Graz 2040 (MP 2040) und das dazugehörige Beteiligungskonzept vorgestellt und diese einstimmig beschlossen (GZ: A10/8-3256/2021/0002 „Bericht_Moko2040_Zeitplan und Beteiligungskonzept“). Gleichzeitig erfolgte auch der Finanzierungsbeschluss für den Beteiligungsprozess und die fachliche Erarbeitung der Strategie (für die Jahre 2022, 2023 und 2024 ein Budget in Höhe von 300.000 Euro).

2 Inhalt

Seit Sommer 2022 wird mit Hochdruck an der Erarbeitung des Mobilitätsplan 2040 entsprechend dem damals vorgestellten Zeitplan gearbeitet.

Der MP 2040 weist folgende Struktur auf:

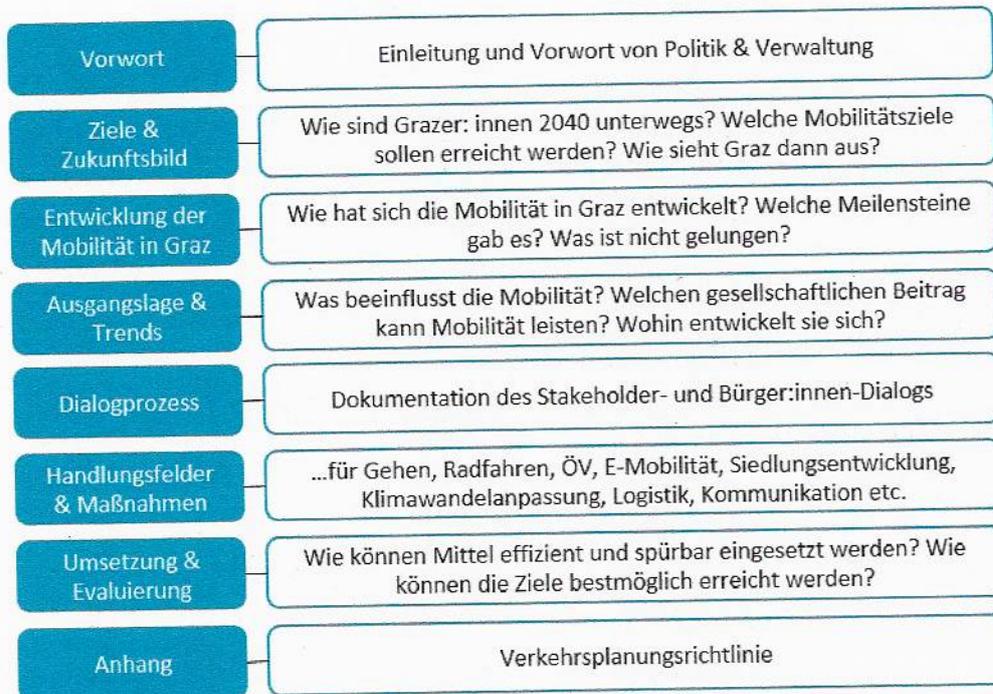


Abb1.: Struktur des Mobilitätsplan Graz 2040

Die Erarbeitung der ersten drei Bestandteile des MP 2040 ist nun abgeschlossen und soll mit dem gegenständlichen Bericht dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt werden.

- **Ziele & Zukunftsbild:** wie sind die Grazerinnen und Grazer im Jahr 2040 unterwegs? Welche Mobilitätsziele sollen erreicht werden? Wie sieht Graz dann aus?
- **Entwicklung der Mobilität in Graz:** Wie hat sich die Mobilität in Graz entwickelt? Welche Meilensteine gab es? Was ist nicht gelungen?
- **Ausgangslage und Trends:** Was beeinflusst die Mobilität? Welchen gesellschaftlichen Beitrag kann Mobilität leisten? Wohin entwickelt sie sich?

Alle drei Berichtsteile liegen als Anhang bei.

Ziele und Zukunftsbild der Mobilität in Graz für 2040

Die Stadt Graz ist seit Jahrzehnten bestrebt, die Mobilität im Stadtgebiet nachhaltig zu gestalten. Dies spiegelt sich in den Mobilitätskonzepten und -strategien der Vergangenheit wider. Der Mobilitätsplan Graz 2040 ist hinsichtlich der Ziele als Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2020 anzusehen. Die darin enthaltene „verkehrspolitische Leitlinie“ bleibt vom Grundsatz her weiterhin gültig. Sie wird im Mobilitätsplan 2040 als Kapitel „übergeordnete Ziele“ weiterentwickelt und mit aktuellen Themen ergänzt. Insbesondere die Aspekte Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind dabei hervorzuheben.

Die quantitativen Mobilitätsziele – gesamtheitlich, verkehrsmittel- und themenspezifisch – werden ebenfalls zu einem guten Teil aus der Mobilitätsstrategie 2020 übernommen, teilweise ergänzt und die

Zielgrößen werden aktualisiert. Darüber hinaus soll ein Zukunftsbild der Mobilität im Jahr 2040 bildhaft veranschaulichen, wie die Grazerinnen und Grazer künftig mobil sein werden.

Der Mobilitätsplan Graz 2040 verfügt somit über ein mehrstufiges, hierarchisches Zielgerüst, welches die Grundlage für die Handlungsfelder der Mobilität und in weiterer Folge für das Maßnahmenprogramm bildet. Eine Abstimmung der Ziele und Maßnahmen mit anderen städtischen und regionalen Strategien wurde vorgenommen (Stadtentwicklungskonzept, etc.).

In der nachfolgenden Abbildung ist das Zielgerüst dargestellt:

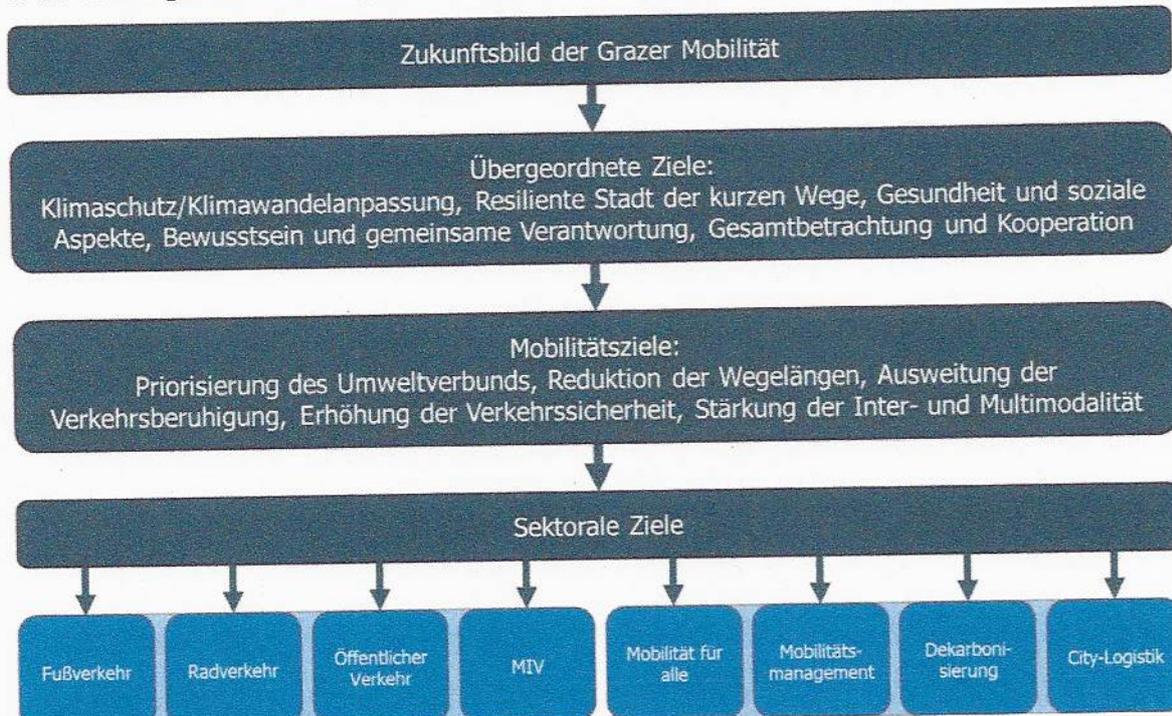


Abb. 2 Struktur des Zielgerüsts

Entwicklung der Grazer Mobilität

Dieses Kapitel beleuchtet die Verkehrsmittelwahl, die Meilensteine in der Grazer Mobilität in den vergangenen Jahren und beinhaltet die Ergebnisse der Evaluierung des Mobilitätskonzepts Graz 2020.

Herausforderungen & Trends

Welche gesellschaftlichen Herausforderungen & Rahmenbedingungen beeinflussen die Mobilität (Klimakrise, Energiekrise, Urbanisierung, Bevölkerungsentwicklung, Siedlungsentwicklung, Luftqualität, begrenzte finanzielle und personelle Mittel, etc.)?

Welche internationalen, europäischen und nationalen Zielsetzungen sind zu berücksichtigen und welche relevanten, vorhandenen bzw. in Ausarbeitung befindliche Konzepte der Stadt bzw. Stadtregion Graz gibt es bereits?

Welche positiven Beiträge kann die Mobilität für die Gesellschaft leisten (Qualitativ hochwertiges Wohnumfeld, Gesundheit, Bewegung im Alltag, soziale Interaktionen, Chancengleichheit in der Mobilität, etc.)?

Welche Trends beeinflussen die Mobilität jetzt und in Zukunft (effiziente Raumnutzung, Dekarbonisierung, Remote Office, Digitalisierung, autonomes Fahren, etc.)?

3 Überblick zur Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit Phase 1+2 August 2022 – August 2023

Ein wesentliches Prinzip dabei ist die Beteiligung von Interessengruppen und der Öffentlichkeit, sowie die Zusammenarbeit über institutionelle Zuständigkeiten hinaus. Der SUMP folgt daher einem transparenten, partizipatorischen Ansatz. Die Zusammenarbeit von Verwaltungseinheiten (z.B. Stadtplanung, Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft/Arbeiten, Soziales) zur Bündelung von Kapazitäten und Ressourcen steht ebenso im Fokus wie die Abstimmung zwischen den politischen Ebenen und Verkehrsgesellschaften, sowie den Bürger:innen und Stakeholdern. Von Beginn an und während der Planerarbeitung und der Umsetzungsphase sollen sie zu sinnvollen Zeitpunkten einbezogen werden, um letztendlich eine hohe Akzeptanz von Zielen und Maßnahmen zu erhalten. Außerdem ergibt sich dadurch die Möglichkeit der Integration unterschiedlicher Perspektiven und Kompetenzen.

Für den Fortschreibungsprozess wurde daher ein umfassendes Beteiligungskonzept erarbeitet, das eine begleitende Bürger:inneninformation und punktuell vertiefende Beteiligungsangebote umfasst.

Das Beteiligungskonzept für den Mobilitätsplan Graz 2040 sieht die Einbindung von drei Schwerpunktgruppen außerhalb des Hauses Graz zu unterschiedlichen Zeitpunkten vor. (siehe auch Beteiligungskonzept (GR-Beschluss Juli 2022))

- Externe Stakeholder
- Bezirksebene
- Breite Öffentlichkeit

Die in den ersten drei Arbeitsschritten des Mobilitätsplans 2040 erarbeiteten Inhalte wurden in unterschiedlichen Runden unter anderem mit dem Land Steiermark und den relevanten Abteilungen im Haus Graz ebenso wie mit dem Planungsausschuss des Gemeinderates erörtert und diskutiert. Zusätzlich gab es einen weiteren Termin mit Vertreter:innen aller im Gemeinderat vertretenen Fraktionen zur Information, sowie einen Austausch mit dem Klimabeirat der Stadt Graz.

Die im Zuge einer umfassenden Stakeholderanalyse herausgearbeiteten Stakeholdergruppen wurden am 10. Mai zur Teilnahme an einem Stakeholder-Dialog eingeladen.

Auf Ebene der Grazer Bezirke wurden in einem ersten Schritt die Bezirksvorstehungen angesprochen und zu einem Bezirks-Dialog Vertreter:innen der 17 Grazer Bezirke (Bezirksvorsteher:innen und Bezirksrät:innen) am 22. Mai eingeladen.



Abb. 3: Überblick zur Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit in Phase 1 und Phase 2

Die Nennungen und Rückmeldungen aus dem Abstimmungsprozess wurden durch das inhaltlich verantwortliche Projektteam laufend gesichtet und in weiteren Bearbeitungsschritten mit den bereits vorhandenen Inhalten entsprechend berücksichtigt.

Die breite Öffentlichkeit umfasst alle Grazer Bürger:innen sowie auch die nach Graz einpendelnden Menschen, durch die ein großer Teil des Verkehrsaufkommens in Graz entsteht. In Bezug auf die Bürger:innen ist bei der Konzeptionierung von Beteiligungsangeboten auf die vielfältige Zusammensetzung der Grazer Gesellschaft zu achten.

Der Schwerpunkt in der Beteiligung der Grazer Bevölkerung liegt in der Phase 3 (2024). Als erster Schritt wurde mit der Website www.graz.at/mp2040 in Phase 1 und 2 bereits ein zentrales Kommunikationsmedium erarbeitet und veröffentlicht.

Die Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit der Phase 1 und 2 zwischen August 2022 und August 2023 kann dem Bericht im Anhang entnommen werden.

Der Fachentwurf des Maßnahmenprogramms soll in mehreren Ebenen durch unterschiedliche Beteiligungsformate den Bezirksvertretungen, der organisierten Öffentlichkeit sowie zivilgesellschaftlichen Interessensgruppen und der breiten Öffentlichkeit präsentiert werden, mit einer Feedbackmöglichkeit zum Entwurf und der Möglichkeit, weitere Maßnahmenvorschläge einzubringen.

4 Ausblick

Nach der Er- und Bearbeitung der Bestandteile des Mobilitätsplan 2040 in Phase 1 und 2 werden in einem nächsten Schritt aus den Ergebnissen die Handlungsfelder und Maßnahmen abgeleitet.

In der nächsten Phase können Vorschläge und Anmerkungen zum Maßnahmenprogramm von der Bezirkspolitik, den Stakeholdern sowie der Bevölkerung im Rahmen von weiteren

Beteiligungsangeboten eingebracht werden. Die Entwicklung dieser Angebote wird im vierten Quartal 2023 erfolgen. Eine Angebotsumsetzung wird ab dem erste Quartal 2024 angestrebt.

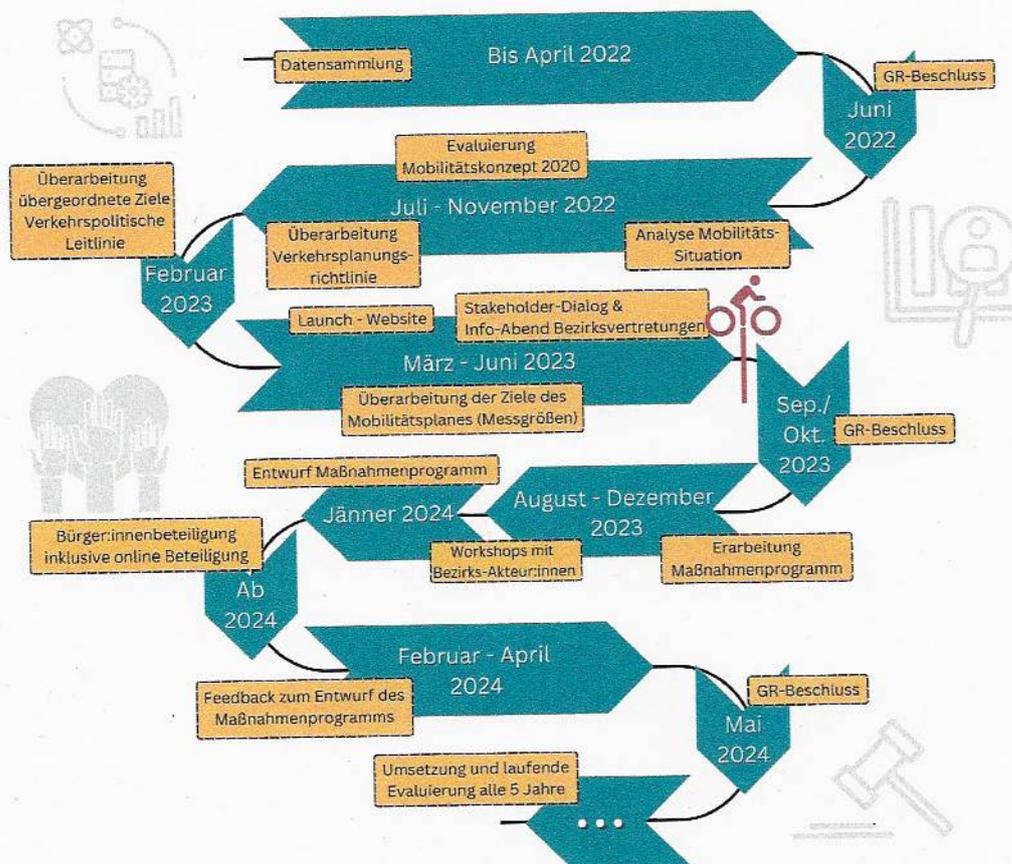


Abbildung 4: Zeitplan Mobilitätsplan Graz 2040

Anlage/n:

- Mobilitätsplan Graz 2040 - Ziele
- Mobilitätsplan Graz 2040 - Entwicklung der Grazer Mobilität
- Mobilitätsplan Graz 2040 - Herausforderungen und Trends
- Mobilitätsplan Graz 2040 - Überblick zur Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit Phase 1+2 August 2022 – Juli 2023

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

Antrag

der Gemeinderat möge beschließen:

1. Der vorstehende Bericht wird genehmigt.
2. Die Abteilung für Verkehrsplanung wird beauftragt, unter Beiziehung der inhaltlich relevanten Magistratsabteilungen und städtischen Unternehmungen die nächsten Schritte durchzuführen.

Die Bearbeiterin
in der Abteilung für Verkehrsplanung:

DI Barbara Urban
elektronisch unterschrieben

Der Abteilungsleiter
der Abteilung für Verkehrsplanung:

DI Wolfgang Feigl
elektronisch unterschrieben

Der Stadtbaudirektor

DI Mag. Bertram Werle
elektronisch unterschrieben

Die Stadtsenatsreferentin für Verkehr

Mag. Judith Schwentner
(elektronisch unterschrieben)

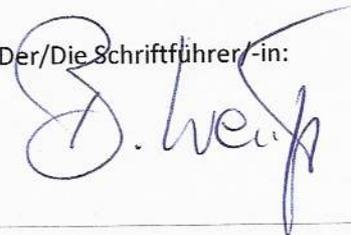
Vorberaten und ^{Mehrheitlich} ^(vorbehaltlich gegen 2 Stimmen ÖVP) angenommen in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Stadt- und Grünraumplanung

am 20.9.2023

Der/die Vorsitzende:



Der/Die Schriftführer/-in:



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 type="checkbox"/> einstimmig	<input checked="" type="checkbox"/> Mehrheitlich (mit Stimmen / Gegenstimmen) angenommen.	
<input type="checkbox"/> Beschlussdetails siehe Beiblatt		
Graz, am 21.9.23	Der/die Schriftführerin: i.V. Bk	

Vorhabenliste/Bürger:innenbeteiligung:

- Vorhabenliste ja
- Bürger:innenbeteiligung vorgesehen ja

Das Beteiligungskonzept für den Mobilitätsplan Graz 2040 wurde mit dem Gemeinderatsbeschluss vom Juli 2022 vorgelegt und beschlossen.

	Signiert von	Urban Barbara
	Zertifikat	CN=Urban Barbara,O=Magistrat Graz, L=Graz,ST=Styria,C=AT,
	Datum/Zeit	2023-09-11T09:04:58+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	2023-09-12T10:31:09+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	2023-09-12T13:17:01+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	2023-09-13T15:43:44+02:00
	Hinweis	Dieses Dokument wurde digital signiert und kann unter: https://sign.app.graz.at/signature-verification verifiziert werden.

Mobilitätsplan Graz 2040 Ziele

Abteilung für Verkehrsplanung
Europaplatz 20, 8011 Graz

Tel.: +43 316 872-2881
verkehrsplanung@stadt.graz.at
[graz.at/verkehrsplanung](https://www.graz.at/verkehrsplanung)



INHALT

1	ZIELE UND ZUKUNFTSBILD DER MOBILITÄT IN GRAZ FÜR 2040	4
2	ZUKUNFTSBILD DER GRAZER MOBILITÄT	5
3	ÜBERGEORDNETE ZIELE	7
3.1	KLIMASCHUTZ UND KLIMAWANDELANPASSUNG	7
3.2	RESILIENTE „STADT DER KURZEN WEGE“	8
3.3	GESUNDHEIT UND SOZIALE ASPEKTE	9
3.4	BEWUSSTSEIN UND GEMEINSAME VERANTWORTUNG	10
3.5	GESAMTBETRACHTUNG DER MOBILITÄT UND KOOPERATION	11
4	ZIELE DER GESAMTMOBILITÄT	13
4.1	ENTWICKLUNG DER SEKTORALEN MODAL SPLIT-ZIELE.....	16
4.2	QUALITATIVE MOBILITÄTSZIELE	17
4.3	QUANTITATIVE MOBILITÄTSZIELE.....	18
5	SEKTORALE ZIELE	19
5.1	FUSSVERKEHR.....	20
5.1.1	Qualitative Ziele	20
5.1.2	Quantitative Ziele.....	21
5.2	RADVERKEHR.....	22
5.2.1	Qualitative Ziele	22
5.2.2	Quantitative Ziele.....	23
5.3	ÖFFENTLICHER VERKEHR.....	24
5.3.1	Qualitative Ziele	24
5.3.2	Quantitative Ziele.....	25
5.4	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	26
5.4.1	Qualitative Ziele	26
5.4.2	Quantitative Ziele.....	27
5.5	MOBILITÄT FÜR ALLE	28
5.5.1	Qualitative Ziele	28
5.5.2	Quantitative Ziele.....	29
5.6	MOBILITÄTSMANAGEMENT	30
5.6.1	Qualitative Ziele	30
5.6.2	Quantitative Ziele.....	31
5.7	DEKARBONISIERUNG.....	31
5.7.1	Qualitative Ziele	31

5.7.2	Quantitative Ziele	32
5.8	CITY-LOGISTIK.....	33
5.8.1	Qualitative Ziele	33
5.8.2	Quantitative Ziele.....	34

1 ZIELE UND ZUKUNFTSBILD DER MOBILITÄT IN GRAZ FÜR 2040

Die Stadt Graz ist seit Jahrzehnten bestrebt, die Mobilität im Stadtgebiet nachhaltig zu gestalten. Dies spiegelt sich in den Mobilitätskonzepten und -strategien der Vergangenheit wider. Der Mobilitätsplan Graz 2040 ist hinsichtlich der Ziele als Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2020 anzusehen. Die darin enthaltene „verkehrspolitische Leitlinie“ bleibt vom Grundsatz her weiterhin gültig. Sie wird im Mobilitätsplan 2040 als Kapitel „übergeordnete Ziele“ weiterentwickelt und mit aktuellen Themen ergänzt. Insbesondere die Aspekte Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind dabei hervorzuheben.

Die quantitativen Mobilitätsziele – gesamtheitlich, verkehrsmittel- und themenspezifisch – werden ebenfalls zu einem guten Teil aus der Mobilitätsstrategie 2020 übernommen, teilweise ergänzt und die Zielgrößen werden aktualisiert. Darüber hinaus soll ein Zukunftsbild der Mobilität im Jahr 2040 bildhaft veranschaulichen, wie die Grazerinnen und Grazer künftig mobil sein werden.

Der Mobilitätsplan Graz 2040 verfügt somit über ein mehrstufiges, hierarchisches Zielgerüst, welches die Grundlage für die Handlungsfelder der Mobilität und in weiterer Folge für das Maßnahmenprogramm bildet. Eine Abstimmung der Ziele und Maßnahmen mit anderen städtischen und regionalen Strategien wurde vorgenommen (Stadtentwicklungskonzept, etc.).

In der nachfolgenden Abbildung ist das Zielgerüst dargestellt:

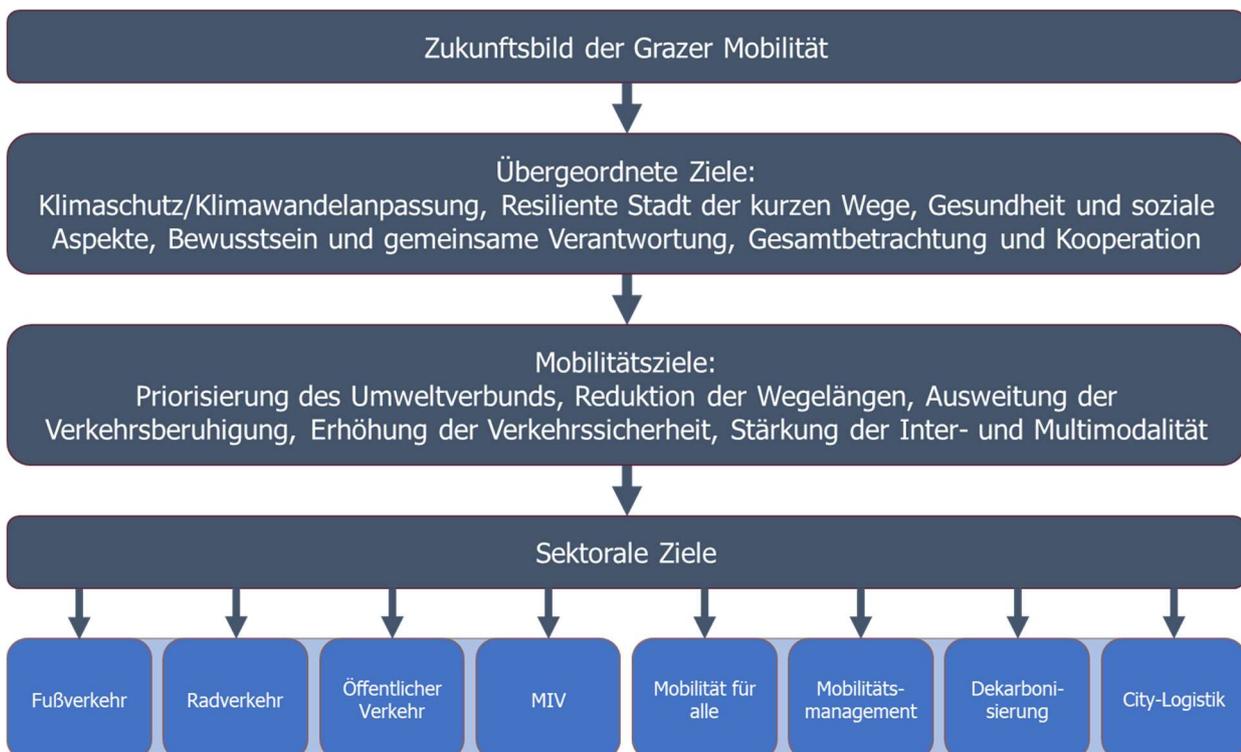


Abbildung 1: Struktur des Zielgerüsts

2 ZUKUNFTSBILD DER GRAZER MOBILITÄT

Wie werden die Menschen in der Stadt Graz im Jahr 2040 mobil sein? Welche Qualitäten werden im Straßenraum und auf Plätzen künftig spürbar sein? Ergänzend zu den fachlich formulierten Zielen des Mobilitätsplanes werden nachfolgend mögliche Antworten auf die oben gestellten Fragen formuliert. Die bildhaften Beschreibungen sollen das angestrebte Zukunftsbild der Grazer Mobilität leichter verständlich und nachvollziehbar machen.

Die Stadt Graz im Jahr 2040 könnte folgendermaßen erlebt werden:

Es ist viel leiser als damals im Jahr 2023, sogar auf den Hauptstraßen. Elektroautos surren langsam und beinahe lautlos durch die Stadt, Straßenbahnen gleiten ruhig über die Schienen. Beim Zu-Fuß-Gehen und nebeneinander Radfahren kann man sich deshalb gut unterhalten. Und aus den zahlreichen Bäumen hört man die Vögel zwitschern. Es ist auffällig, dass viel mehr Kinderlachen zu hören ist. Seitdem die Schulwege sicherer und die Schulumfelder autofrei sind, kommen fast alle Kinder ohne Elternbegleitung in die Schulen und haben schon gemeinsam Spaß bevor die 1. Schulstunde beginnt.

Radfahren ist für viele das praktischste Verkehrsmittel, egal ob jung oder alt, auf dem Weg ins Büro oder beim Einkaufen. Selbst bei Schlechtwetter ist die Stadt voller Radler:innen. Auf den breiten Radwegen und den verkehrsberuhigten Routen lässt sich mit entsprechender Ausrüstung auch bei Regen gut fahren. Das Rad ist einfach das schnellste Verkehrsmittel und lässt sich an den Grazer Radbügeln überall gut und einfach parken. Sogar die Anlieferung erfolgt in der Innenstadt fast nur noch mit Lastenrädern, die Zeit der großen Diesel-Lkws ist jedenfalls vorbei.

In der Stadt bewegen sich spürbar weniger Autos auf den Straßen als früher. Statt einem eigenen Pkw nutzen inzwischen die meisten Carsharing – wenn sie mal ein Auto brauchen. Die meiste Zeit ist es einfach praktischer und angenehmer zu Fuß, mit dem Rad oder den Öffis unterwegs zu sein, weil diese Verkehrsarten mehr Platz haben und an den Kreuzungen priorisiert werden. Aber wer's braucht, kann selbstverständlich sein eigenes Auto nutzen. Geparkt wird inzwischen fast nur noch in Garagen, Dauerstellplätze an der Oberfläche gibt es nur noch an bestimmten Stellen in der Stadt.

Aus dem Umland kommen die meisten Pendler:innen mit der S-Bahn oder den Regiobussen. Innerhalb der Stadt ist der dichte Straßenbahntakt perfekt für all jene, die gerne den öffentlichen Verkehr benutzen. Viele sind gerne flexibel und haben eine Jahreskarte, auch wenn sie an manchen Tagen mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.

Seit die Straßen und Plätze im großen Stil begrünt wurden und ein dichteres Fuß- und Radwege-Netz zur Verfügung steht, ist die Stadt Graz noch lebendiger geworden. Die Sitzgelegenheiten unter den Bäumen und in den Gastgärten sind gut besucht, sobald es das Wetter einigermaßen zulässt. Auch ältere Menschen sieht

man auf den Straßen wieder öfters. Gemeinsam plaudernd oder auf der Bank sitzend, um das rege Treiben auf den Straßen zu beobachten. Die Lebendigkeit auf den Straßen erinnert an das Flair südlicher, mediterraner Städte, wie man es früher nur aus dem Urlaub gekannt hat.

Vier persönliche fiktive Geschichten zur Mobilität in Graz im Jahr 2040:

- Julia, 12, wohnt in St. Peter und besucht mit ihren Freundinnen und Freunden das Gymnasium in der Pestalozzistraße. Für sie alle ist es heute kein Problem mehr, mit dem Rad in die Schule und zurück oder ins Sportzentrum Eggenberg zu fahren. Die Petersgasse ist mittlerweile eine verkehrsberuhigte Begegnungszone und seit die Schulvorplätze in der Pestalozzistraße und Zimmerplatzgasse autofrei gemacht und begrünt wurden, ist auch die Schule viel einfacher erreichbar.
- Nikolai, 41, wohnt in Gratwein und arbeitet an der Uni. Früher ist er täglich mit dem Auto gekommen. Seit es aber die neue City-S-Bahn gibt und er ohne Umsteigen in die Stadt fahren kann, lässt er das Auto stehen und kommt lieber umweltfreundlich in die Stadt. Während der Zugfahrt liest er noch die Zeitung fertig und der kurze Spaziergang von der S-Bahn zur Uni kurbelt den Kreislauf an, bevor es an die Arbeit geht. Manchmal nimmt er auch das Rad mit, um abends nach Hause zu fahren. Der neue Radhighway führt ihn von der Uni direkt zur Mur, wo es im Grünen dann wieder gegen Norden geht. Muss er aber doch einmal mit dem Auto nach Graz kommen, geht das immer noch, nur eben etwas langsamer.
- Alex (32) & Robin (36), wohnen in der Wiener Straße und haben vergangenes Jahr Nachwuchs im Doppelpack bekommen. Mit zwei Kindern geht's nicht immer mit Öffis oder Rad, daher borgen sie sich manchmal ein Sharing-Auto aus. Bei Bedarf etwas mit dem Auto zu erledigen ist heute viel angenehmer, als sie das aus ihrer eigenen Kindheit kennen, denn mittlerweile gibt es einfach nicht mehr so viele Autos und das Vorankommen ist einfacher. Ihre Kinder werden in ein paar Jahren ohne Probleme und Sorgen der Eltern selbstständig nach draußen gehen können. Der Verkehr ist heute schließlich viel sicherer.
- Antonina, 76, wohnt seit Jahrzehnten in ihrer Altbauwohnung am Schillerplatz und trifft sich heute wieder mit ihrer Damenrunde am Hilmteich. Seit ein paar Jahren fühlt sie sich beim Autofahren nicht mehr so wohl, vor allem das Einsteigen und beengte Sitzen ist problematisch. Sie lässt sich heute lieber von einer barrierefreien Straßenbahn chauffieren, die ohnehin alle paar Minuten kommt. Auch die Hitze wurde in der Stadt zuletzt immer mehr zum Problem. Die zahlreichen neuen Bäume, die aber vor einigen Jahren ums Eck gepflanzt wurden, spenden mittlerweile schon ordentlich viel Schatten.

3 ÜBERGEORDNETE ZIELE

Die übergeordneten Ziele – vormals „Verkehrspolitische Leitlinie“ in der Mobilitätsstrategie 2020 – bilden den strategischen Rahmen und sind zugleich wichtige Vorgabe für die Grazer Verkehrspolitik. Sie umfassen alle Bereiche, in denen die Mobilität einen direkten oder indirekten Beitrag zu leisten hat. Mobilität ist mehr als nur Fortbewegung von A nach B, sie ist integraler Lösungsbestandteil für gesellschaftlichen Herausforderungen und leistet einen wichtigen Beitrag zur urbanen Lebensqualität der Zukunft.

„Heute umgesetzte Mobilitätsmaßnahmen beeinflussen maßgeblich die Situation der nächsten Jahrzehnte und sind daher stets durch die Augen der Grazer:innen des Jahres 2040 zu betrachten.“

3.1 KLIMASCHUTZ UND KLIMAWANDELANPASSUNG

Emissionen reduzieren, Stadtklima verbessern

Die Reduktion der Treibhausgase im Verkehrssektor ist eine der großen Herausforderungen bei der Bewältigung der Klimakrise. Unabhängig davon sind Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu setzen, von dem historisch gewachsene, dicht bebaute Städte besonders betroffen sind. Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind daher höchst relevante Ziele für den Mobilitätsplan 2040.

- Als nationale Umsetzung der Ziele auf Ebene der Europäischen Union definiert der nationale Energie- und Klimaplan¹ die Klimaziele auf Bundesebene. Die angestrebte Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 ist auch auf städtischer Ebene in Graz zu erreichen und in der Grazer Klimastrategie verankert. Ein Schwerpunkt aller Maßnahmen muss auf der Reduktion des Energiebedarfs liegen, da die Mobilität im Jahr 2040 noch nicht emissionsfrei sein wird. Die erforderliche Reduktion von CO₂-Emissionen ist somit nur mit einer deutlichen Verschiebung des Modal Split in Richtung Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs möglich. Die Modal Split-Ziele wurden daher im Einklang mit den Klimazielen festgelegt.
- Mit dem im Jahr 2022 beschlossenen Klimaschutzplan² hat sich die Stadt Graz zudem noch ambitioniertere Ziele gesetzt. Das gemäß des Pariser Abkommens festgelegte CO₂-Kontingent der Stadt Graz soll auf dem Weg bis zur Klimaneutralität nicht überschritten werden. Und für das „Haus Graz“ –

¹ https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/klimaschutz/nat_klimapolitik/energie_klimaplan.html

² Klimaschutzplan Graz, März 2022

also alle städtischen Betriebe und Institutionen – wird sogar eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 angestrebt.

- Zur Bewältigung des Klimawandels und des damit einhergehenden Temperaturanstieges bedarf es einer Erweiterung des städtischen Grünraumnetzes im Sinne des „Grünen Netzes Graz“, einer intensiven Bepflanzung des öffentlichen Raums, der (Wieder-)Herstellung von Wasserflächen, einer Entsiegelung von städtischen Flächen sowie der Sicherstellung von Frischluftschneisen vom Stadtrand ins Zentrum. Damit wird einem Aufheizen der Stadt bei starker Sonneneinstrahlung entgegengewirkt und urbane Hitzeinseln werden vermieden. Eine stärkere Abkühlung in der Nacht sichert zudem die städtische Lebensqualität während der Sommermonate. Die erforderlichen Flächen für Klimawandelanpassungsmaßnahmen sind primär vom Kfz-Verkehr zu lukrieren.

3.2 RESILIENTE „STADT DER KURZEN WEGE“

Verkehrs- und Stadtplanung verschränken, aktive Mobilität stärken

Mit der Stadtstruktur wird die Basis für eine nachhaltige Mobilität gelegt. Während weitläufige, dezentrale Strukturen lange Wege verursachen und kaum mit dem öffentlichen Verkehr zu erschließen sind, bieten kompakte, durchmischte und polyzentrische Strukturen gute Rahmenbedingungen einer „Stadt der kurzen Wege“. Dort können die Bedürfnisse des täglichen Bedarfs fußläufig erledigt werden, nachhaltige Mobilitätsformen stehen damit naturgemäß im Vordergrund. Die Stadt Graz hat diesbezüglich sehr gute Voraussetzungen – in vielen Bereichen wird das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ bereits heute gelebt. Ein besonderes Augenmerk ist auf die neuen Stadtentwicklungsgebiete zu legen.

- Die Stadt- und Verkehrsplanung ist weiterhin eng zu verschränken, das Stadtentwicklungskonzept und der Mobilitätsplan 2040 werden daher in enger fachlicher Abstimmung erarbeitet.
- Für eine funktionierende Stadt der kurzen Wege bedarf es im gesamten Stadtgebiet einer attraktiven Infrastruktur für das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren und durchgängig hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- Die Verkehrsarten der aktiven Mobilität – also das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren – sind zudem in hohem Maße krisensicher. Das hat sich sehr deutlich während der Covid-Pandemie gezeigt, aber auch in Zeiten hoher Treibstoffpreise. Somit trägt die Förderung des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens zur Erhöhung der Resilienz der Stadt Graz bei, indem die Mobilität unabhängiger von äußeren, kritischen Einflüssen gemacht wird.

- Selbstverständlich gibt es auch in einer Stadt der kurzen Wege längere Strecken zurückzulegen, das betrifft insbesondere Ein- und Auspendler:innen nach bzw. aus Graz. Für diese längeren Wege stellt der öffentliche Verkehr das Rückgrat einer nachhaltigen und resilienten Mobilität dar. Ein höchst attraktives städtisches und regionales ÖV-Angebot ist daher wesentlicher Bestandteil der zukünftigen Mobilität der Stadt Graz.
- Neue Technologien und Antriebsarten bieten nicht nur eine Chance für geringere CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen, die Vielfalt unterschiedlicher Technologien kann auch einen Beitrag zur Erhöhung der Resilienz leisten.

3.3 GESUNDHEIT UND SOZIALE ASPEKTE

Luftqualität verbessern, Lärm mindern, gleichberechtigten Zugang zur Mobilität sichern

Das Thema Mobilität betrifft auch die Gesundheit, einerseits hinsichtlich Luftqualität und Lärm und andererseits im Hinblick auf körperliche Bewegung. Soziale Aspekte der Mobilität sind unter anderem ein gleichberechtigter Zugang zu Mobilität für alle Menschen sowie eine faire Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes.

- Die Beeinträchtigungen der städtischen Luft infolge der Mobilität sind künftig weiter zu minimieren. Das betrifft neben Feinstaub, der durch Abrieb von Reifen oder Straßenbelag entsteht, vor allem die durch Verbrennungsmotoren ausgestoßenen Atemgifte Stickstoffdioxid und Schwefeldioxid, die bei entsprechender Konzentration einen maßgeblichen Effekt auf die Luftqualität und ihre Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen haben.
- Auch der Verkehrslärm kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, in etlichen Straßen werden gesundheitsrelevante Schwellenwerte überschritten und Menschen im Schlaf gestört. Die Reduktion des Verkehrslärmes ist daher ein wichtiges übergeordnetes Ziel.
- Ein zunehmend wichtiger Gesundheitsaspekt ist die körperliche Aktivität, die heute vielen Menschen im eng getakteten Alltag fehlt. Wer regelmäßig aktive Mobilitätsformen in Anspruch nimmt, wird die WHO-Empfehlung von 150 Minuten moderater körperlicher Aktivität pro Woche erreichen, ohne gesondert Zeit für Sport aufzuwenden. Auch unter diesem Gesichtspunkt sind attraktive Rahmenbedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sehr wichtig.
- Dem gleichberechtigten Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und Menschen aller Altersgruppen ist ein besonderes Augenmerk zu schenken. Barrierefreiheit spielt dabei eine wichtige

Rolle. Kindern – als Vertreter:innen künftiger Generationen – soll künftig eine noch stärkere Aufmerksamkeit in der städtischen Verkehrsplanung gewidmet werden. Für ältere Menschen sind etwa sichere Straßenquerungen mit ausreichenden Grünzeiten an Ampeln, ausreichende Gehsteigbreiten und regelmäßige Sitzgelegenheiten eine Grundvoraussetzung für ihre Alltagsmobilität zu Fuß.

- Die Bedürfnisse der städtischen Bevölkerung im öffentlichen Straßenraum sind vielfältig und beinhalten unter anderem sichere Flächen zum Zu-Fuß-Gehen und Radfahren, schattenspendende Bäume im Sommer, Sitzgelegenheiten zur Erholung, Barrierefreiheit, gute Beleuchtung oder konsumfreie Zonen für Aufenthalt und Begegnung. Die städtische Verkehrsplanung hat die Vielfalt dieser Bedürfnisse zu berücksichtigen und die begrenzten städtischen Flächen fair für alle Nutzergruppen zu verteilen.

3.4 BEWUSSTSEIN UND GEMEINSAME VERANTWORTUNG

Die Bereitstellung einer adäquaten Mobilitätsinfrastruktur ist primär eine städtische Aufgabe. Die Mobilität der Menschen basiert jedoch auf individuellen Entscheidungen zur Wahl des Verkehrsmittels für die im Alltag entstehenden Wege. Die Bewusstseinsbildung für stadtverträgliche Mobilitätsangebote und die Vermittlung positiver Aspekte nachhaltiger Mobilität sind daher von zentraler Bedeutung.

- „Mobilität beginnt im Kopf: nachhaltige Mobilität ist ohne persönliche Verhaltensänderungen nicht zu erreichen. Dem ist künftig durch geeignete „soft-policies-Maßnahmen“, wie zum Beispiel kontinuierlicher Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung eines stadtverträglichen Mobilitätsverhaltens Rechnung zu tragen. Zur Verankerung solcher Maßnahmen bedarf es entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen.
- Mobilitätsmanagement leistet einen wesentlichen Beitrag für nachhaltige Mobilität. Dafür braucht es künftig noch mehr Angebote auf städtischer Ebene, betriebliches Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte bei der Errichtung neuer Nutzungen und im Zuge der Stadtentwicklung.
- Die Mobilitäts- und Klimaziele können nur erreicht werden, wenn sie von allen Bürger:innen, Unternehmen und Institutionen akzeptiert und eigenverantwortlich mitgetragen werden. Wichtige Mobilitätsmaßnahmen sind daher in transparenten, partizipativen Planungsprozessen für die Bürger:innen – und möglichst mit ihnen – zu führen. Die verkehrspolitischen Ziele sind dabei stets im Auge zu behalten. Das Bewusstsein für einen stadtverträglichen Verkehr und ein stadtverträgliches Verkehrsverhalten soll erhöht werden, insbesondere bei jenen, die an Verkehrsplanungsprojekten beteiligt sind (Bürger:innen, Politiker:innen, Fachleute). Darüber hinaus erhöhen partizipative Prozesse die Akzeptanz für im Sinne der Gemeinschaft notwendige, aber für einzelne nicht bequeme Maßnahmen.

- Veränderungen verursachen bei Menschen generell oftmals Skepsis und Sorgen, das betrifft auch Maßnahmen im Mobilitätsbereich. Pilotversuche, Testbetriebe oder kostengünstige Pop-up-Verkehrslösungen sind hilfreiche Instrumente, um Maßnahmen und neuartige Mobilitätslösungen auszuprobieren, bevor sie permanent errichtet werden. Solche Lösungen sollen zukünftig verstärkt eingesetzt werden, kombiniert mit möglichst transparenter Kommunikation rund um den Planungsprozess.

3.5 GESAMTBETRACHTUNG DER MOBILITÄT UND KOOPERATION

Stadt Graz als Teil einer Mobilitätsregion, Verwaltungshandeln optimieren

Mobilität ist stets gesamthaft zu betrachten und kennt auch keine administrativen Grenzen. Städte werden größer, Siedlungsgebiete wachsen zusammen und Wege finden immer öfter über Gemeindegrenzen hinweg statt. Dieser Entwicklung ist in der Verkehrspolitik und -planung Rechnung zu tragen, indem Mobilität strukturübergreifend und kooperativ geplant wird.

- Alle Strategien und Maßnahmen der städtischen Verkehrsplanung stehen im Einklang mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Die Stadt Graz trägt mit ihren Projekten im Mobilitätsbereich dazu bei, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und geteilter Mobilität deutlich zu steigern.
- Die Mobilitätsplanung hat alle Verkehrsarten in ihrem Wirkungszusammenhang zu umfassen. Die erforderliche Steigerung des Wegeanteils für die stadtverträglichen Verkehrsarten des Umweltverbundes erfordert neben angebotsseitigen Attraktivierungen auch Restriktionen für den Kfz-Verkehr („push- und pull Maßnahmen“).
- Den Schnittstellen unterschiedlicher Verkehrsarten ist besonderes Augenmerk zu schenken (zum Beispiel Bike & Ride, Park & Ride). Auch im Güterverkehr gewinnen Schnittstellen und innovative Lösungen an Bedeutung – Stichwort City-Logistik mit emissionsfreien Fahrzeugen.
- Die Stadt Graz ist sich ihrer besonderen Rolle als Kernstadt des steirischen Ballungsraumes bewusst und setzt in der Mobilitätspolitik auf enge Kooperation mit dem Land Steiermark und den umliegenden Gemeinden. Ein kooperativ erarbeiteter regionaler Mobilitätsplan für den steirischen Zentralraum mit abgestimmten Mobilitätsmaßnahmen ist Grundvoraussetzung zur Erreichung der Mobilitätsziele.

- Innerhalb des Hauses Graz sind die Ziele des Mobilitätsplanes 2040 allen Institutionen und Abteilungen bekannt und finden bei allen mobilitätsrelevanten Projekten Berücksichtigung. Eine enge Kooperation aller relevanten Abteilungen und Akteure sichert eine hohe Qualität der Umsetzung bei Mobilitätsprojekten.

4 ZIELE DER GESAMTMOBILITÄT

Die Ziele der Gesamtmobilität sind verkehrsmittelübergreifend und umfassen sowohl quantitative als auch qualitative Ziele. Einer der wesentlichen Indikatoren für die Erreichung der Ziele des Mobilitätsplanes der Stadt Graz 2040 sind die Modal Split-Anteile im Binnenverkehr und im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr. Die Erreichung der nachfolgend angeführten Ziele erfordert umfassende kontinuierliche Anstrengungen aller relevanten Akteure. Für die Umsetzung der notwendigen Mobilitätsmaßnahmen bedarf es einer intensiven Kooperation innerhalb der Grazer Stadtverwaltung und gemeindeübergreifender Zusammenarbeit.

Die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln werden für die Modal Split-Ziele der Gesamtmobilität als Umweltverbund zusammengefasst. Weil im Jahresverlauf witterungsbedingt Verlagerungen zwischen den Verkehrsarten des Umweltverbundes auftreten, ist eine Gesamtbetrachtung des Umweltverbundes zweckmäßig. Für die einzelnen Verkehrsarten werden in den nachfolgenden Kapiteln sektorale Ziele in Form von Bandbreiten definiert und die gewünschte Entwicklung qualitativ beschrieben.

Im Jahr 2040 werden vier Fünftel aller Wege (80 %) der Grazer Wohnbevölkerung im Umweltverbund zurückgelegt, das heißt zu Fuß, mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein Fünftel der Wege (20 %) entfallen im Jahr 2040 auf den motorisierten Individualverkehr. Bezogen auf die Ausgangswerte von 2021 ist etwa jeder zweite Weg vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Ein wichtiger Meilenstein der Mobilitätswende in Graz ist eine Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes auf 70 % bis zum Jahr 2030, gefolgt von der Erhöhung auf 75 % im Jahr 2035. Das Erfordernis der Erhöhung des Modal Split-Anteils im Umweltverbund ergibt sich aus den Kriterien Flächenverbrauch, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Mikroklima, kurze Wege bzw. Nutzungsmischung, leistbare Mobilität, etc. Mit den Zielwerten werden zudem die Klimaschutzziele gemäß des Grazer Klimaschutzplanes, insbesondere der Reduktionspfad für die produktionsbasierten Treibhausgas-Emissionen, eingehalten und eine zukunftsfähige Mobilität sichergestellt.

Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung für das Jahr 2040

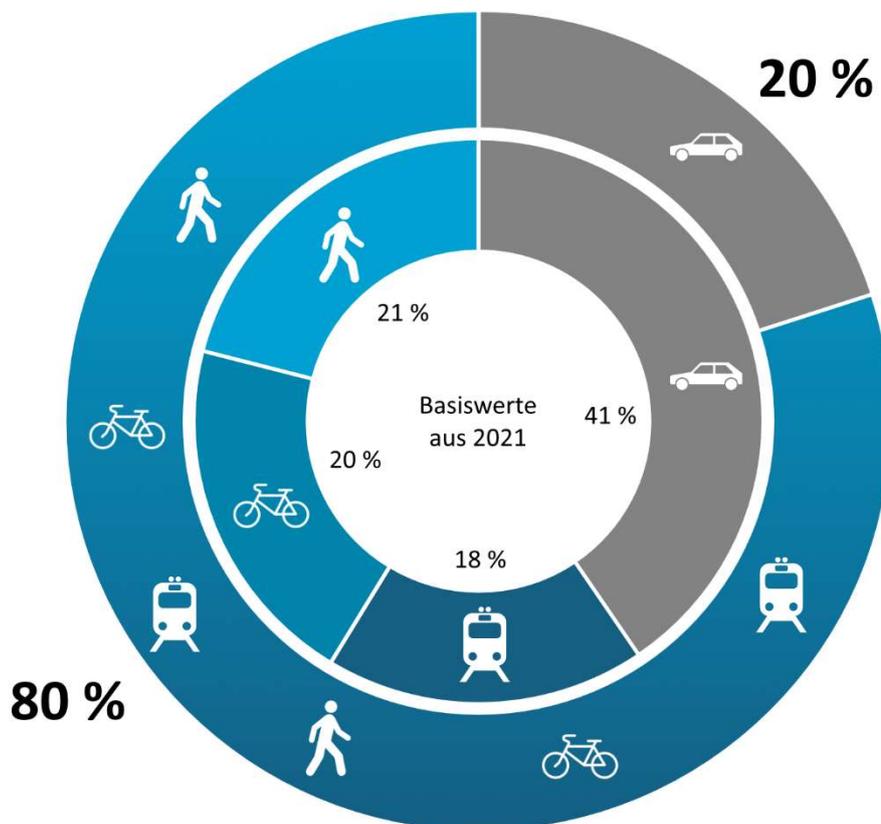


Abbildung 2: Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung für die Jahre 2021 und 2040 (eigene Darstellung)

Die Modal Split-Ziele basieren auf Plausibilitätseinschätzungen zur technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Machbarkeit, wie zum Beispiel Kapazitäten im öffentlichen Verkehr und zeitliche Umsetzungshorizonte für Verkehrsinfrastruktur. Die Mobilitätskennwerte anderer europäischer Städte – insbesondere in der Schweiz und Deutschland – zeigen, dass die Modal Split-Ziele für die Stadt Graz ambitioniert, aber erreichbar sind. Das gilt sowohl für die Zielwerte des Modal Split, als auch für die jährlichen Veränderungen. Eine Verschiebung des Modal Split von ca. einem Prozentpunkt pro Jahr vom MIV in Richtung Umweltverbund ist bei kontinuierlicher Umsetzung ambitionierter Maßnahmen realistisch.

Kurz- bis mittelfristig hat der Radverkehr das größte Potenzial zur Verlagerung von MIV-Wegen, weil eine Attraktivierung des Radfahrens vergleichsweise rasch und kostengünstig möglich ist und die stadtstrukturellen Rahmenbedingungen günstig sind. Der Radverkehr wird daher bei der Mobilitätswende der Stadt Graz eine entscheidende Rolle spielen. Der Fußverkehr hat schon jetzt in Graz eine hohe Bedeutung. Eine weitere kontinuierliche Steigerung des Modal Split-Anteils für den Fußverkehr wird angestrebt, ist jedoch nur in kleinen Schritten möglich. Investitionen in den öffentlichen Verkehr haben einen längeren Planungs- und Realisierungszeitraum und werden erst mittel- bis langfristig wirksam. Dementsprechend sind

signifikante Steigerungen des Modal Split-Anteils für den öffentlichen Verkehr erst im Zeitraum 2035 – 2040 zu erwarten.

Im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr ist zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimaziele ebenfalls ein Paradigmenwechsel erforderlich. Hier wird der öffentliche Verkehr eine tragende Rolle haben: Bis zum Jahr 2040 soll sich der Anteil im Umweltverbund von ca. 20 % im Jahr 2022 auf 45 % erhöhen und damit mehr als verdoppeln. Eine stärkere Steigerung des Anteils des Umweltverbundes ist durch die bis dahin möglichen Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr in den Spitzenstunden begrenzt. Darüber hinaus gehende Verlagerungen vom MIV auf den ÖV nach 2040 sind notwendig.

Modal Split des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs für das Jahr 2040

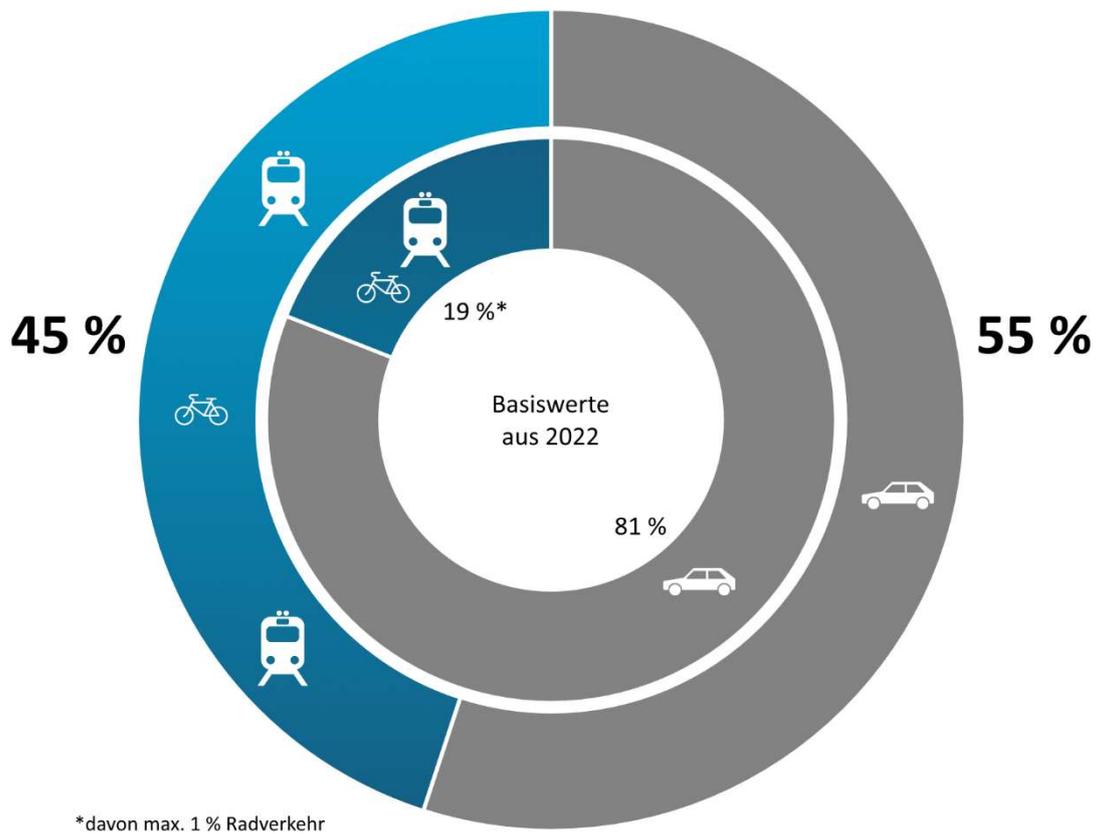


Abbildung 3: Modal Split des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs für die Jahre 2022 und 2040 (eigene Darstellung)

4.1 ENTWICKLUNG DER SEKTORALEN MODAL SPLIT-ZIELE

Beim primären Ziel des MP 2040, den Umweltverbund zu stärken und den Anteil des MIV am Modal Split zu reduzieren, spielen die einzelnen Verkehrsmittel jeweils unterschiedliche strategische Rollen zur Zielerreichung. Klar ist, dass die Reduktion des MIV auf verschiedene Arten erreicht werden kann und die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes dabei unterschiedlich stark priorisiert werden können. Um im Zuge der Zieldefinition einen gewissen Spielraum zu ermöglichen, wurden bei den sektoralen Zielen des Umweltverbundes Bandbreiten definiert, innerhalb derer die Entwicklung der einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes stattfinden soll. Als fix gelten die Zielwerte des MIV bzw. der Gesamtzielwert des Umweltverbundes.

Verkehrsmittel	Ist 2021 ³	Ziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2040
Fußverkehr	21 %	21-22 %	22-23 %	23-25 %
Radverkehr	20 %	28-30 %	30-33 %	32-36 %
Öffentlicher Verkehr	18 %	19-21 %	20-23 %	21-25 %
Motorisierter Individualverkehr	41 %	30 %	25 %	20 %

Tabelle 1: Entwicklung der sektoralen Modal-Split-Ziele inkl. der Bandbreiten zur Zielerreichung

Im Basisjahr 2021 werden bereits etwas mehr als ein Fünftel der Wege in Graz zu Fuß zurückgelegt. Aufgrund der Covid-Pandemie war der Modal Split-Anteil der Fußwege in diesem Jahr vermutlich außergewöhnlich hoch. Ziel der Stadt Graz ist es, diesen hohen Fußverkehrsanteil durch Maßnahmen zur lokalen Attraktivierung der Fußverkehrsinfrastruktur, Schaffung neuer Verbindungen und der generellen Zielsetzung einer Stadt der kurzen Wege kontinuierlich moderat zu erhöhen. Etwa jeder vierte Weg in Graz soll im Jahr 2040 zu Fuß zurückgelegt werden.

Auch mit dem Fahrrad legen die Grazer:innen im Basisjahr 2021 etwa ein Fünftel der Wege zurück. Aufgrund der guten Ausgangslage und des hohen Potenzials des Radverkehrs (Stadtgröße, Stadtstruktur, Topografie) kann dieser künftig einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds leisten. Im Jahr 2040 sollen etwa ein Drittel aller Wege der Grazer Wohnbevölkerung mit dem Rad zurückgelegt werden. Für die Erreichung des ambitionierten Modal Split-Zieles von 70 % für den Umweltverbund bis zum Jahr 2030 spielt der Radverkehr eine entscheidende Rolle. Mit vergleichsweise rasch umsetzbaren und leistbaren ambitionierten Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil bis 2030 auf 28 – 30 % gesteigert werden und damit den größten Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Der öffentliche Verkehr lag im Jahr 2021 mit einem Anteil am Modal Split von 18,2 % knapp unter den beiden aktiven Mobilitätsformen Fuß- und Radverkehr, was zum Teil auch den generellen Abnahmen von ÖV-Fahrgästen im Zuge der Covid-Pandemie geschuldet ist. Zur Verlagerung der längeren und insbesondere der stadtgrenzüberschreitenden Wege auf den Umweltverbund, wird der ÖV in den kommenden Jahren deutlich

³ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

ausgebaut werden. Der S-Bahn- und Straßenbahnausbau ist dabei hervorzuheben. Aufgrund der großen Zeithorizonte bei der Errichtung von Schieneninfrastruktur sind signifikante Steigerungen des ÖV-Anteils erst im Zeitraum 2030 – 2040 möglich. Bis 2040 soll ca. jeder vierte Weg der Grazer Wohnbevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden.

Zwar macht der motorisierte Individualverkehr mit 40,5 % auch im Basisjahr 2021 schon nicht mehr die Mehrheit der Wege aus, er ist dennoch der größte Einzelposten, inkl. aller negativer Begleiterscheinungen. Um das Ziel einer lebenswerten, gesunden und klimafitten Stadt zu erreichen, soll der Anteil des MIV am Modal Split bis zum Jahr 2040 auf einen Wert von 20 % etwa halbiert werden.

4.2 QUALITATIVE MOBILITÄTSZIELE

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
Forcierung einer Stadt der kurzen Wege	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erreichbarkeit von lokalen Zielen zu Fuß oder mit dem Rad • Stärkung einer polyzentralen Versorgungsstruktur im Zuge der Stadtentwicklung
Priorisierung der Verkehrsmittel nach ihrer Flächeneffizienz	<ul style="list-style-type: none"> • Priorisierter Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes der Verkehrsmittel mit der größten Flächeneffizienz (transportierte Personen unter geringstem Flächenbedarf) • Darstellung einer verkehrsmittelübergreifenden Straßenklassifizierung
Ausweitung verkehrsberuhigender Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung und Neuerrichtung von Fußgänger- und Begegnungszonen sowie Wohn- und Schulstraßen • Verkehrsberuhigte Umfelder bei allen Schulen und Kindergärten, wo dies umsetzbar ist. • Umsetzung lokaler Verkehrskonzepte zur Reduktion des MIV-Durchgangsverkehrs (Einbahnsysteme, Superblocks etc.)
Reduktion des Motorisierungsgrades	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung von Sharing-Angeboten • Ausweitung von On-Demand-Services • Reduktion des Stellplatzangebotes zugunsten einer Neuverteilung des öffentlichen Raums
Reduktion der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit als integraler Bestandteil aller Verkehrsprojekte • Konsequente Verkehrssicherheitsarbeit weiterführen • Verbesserung der Regelkenntnisse und Erhöhung der Regelakzeptanz
Ausbau der Inter- und Multimodalität	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Park & Ride-Stellplätzen vorwiegend im Umland • Ausbau von Bike & Ride-Stellplätzen • Strategischer Einsatz von Car-Sharing als Ersatz für Privat-PKW und als Teil inter- und multimodaler Wegeketten. • Einrichtung inter- und multimodaler Knoten als gut erreichbare Orte der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel

Tabelle 2: Qualitative Ziele der Gesamtmobilität

4.3 QUANTITATIVE MOBILITÄTSZIELE

Ziel	Indikator	Ist 2021 ⁴	Ziel 2030	Ziel 2035	Ziel 2040
Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split	Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung nach Wegen (MIV:Umweltverbund)	41:59	30:70	25:75	20:80
Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes im Stadt-Umland-Verkehr	Modal Split Stadt-Umland-Relationen nach Wegen (MIV:Umweltverbund)	81:19	70:30	62:38	55:45
Reduktion der Fahrleistung des PKW-Verkehrs im Grazer Stadtgebiet um 50 % bis 2040	Jährliche Fahrleistung des PKW-Verkehrs im Grazer Stadtgebiet in mio. km	1.214	900	750	607
Reduktion der Wegelängen	Durchschnittliche Wegelänge der Grazer Wohnbevölkerung	6,3 km	5,9 km	5,7 km	5,5 km
Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche	Fläche der Fußgänger- und Begegnungszonen in m ²	127.105	160.000	175.000	190.000

Tabelle 3: Quantitative Ziele der Gesamtmobilität

⁴ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

5 SEKTORALE ZIELE

Die sektoralen Ziele umfassen verkehrsmittel- und themenspezifische Ziele. Sie werden unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele und der allgemeinen Mobilitätsziele definiert und bilden die Verbindung zu den Handlungsfeldern und Maßnahmen.

Die Ziele – samt Zwischenzielen – und deren Indikatoren sind die wesentlichen Parameter zur Evaluierung der Entwicklung der Mobilität in Graz. Im Fall von Zielabweichungen sind die dazugehörigen Maßnahmen zu überprüfen und anzupassen.

Folgende sektorale Ziele werden betrachtet:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Mobilität für alle
- Mobilitätsmanagement
- Dekarbonisierung
- City-Logistik

Auch die sektoralen Ziele werden in qualitative und quantitative Ziele unterteilt. Die qualitativen Ziele stellen inhaltliche Ansprüche an die Verkehrsplanung und -politik dar, die in weiterer Folge auf der Maßnahmenebene abgebildet werden sollen. Darauf aufbauend entstehen die quantitativen Ziele mit konkret messbaren Zielwerten für die Jahre 2030, 2035 und 2040. Die ausgewählten Indikatoren repräsentieren die übergeordneten Ziele auf den einzelnen Ebenen und sind auf vorhandene Daten bzw. die Möglichkeit zur Datenerhebung abgestimmt.

5.1 FUSSVERKEHR

Fußverkehr bildet die Basis unserer Mobilität. Wir alle gehen täglich zu Fuß, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel wir letzten Endes einen Großteil unserer Mobilität bewältigen. Das Zu-Fuß-Gehen vereint viele Vorteile: Es ist platzsparend, gesund, verursacht keine Lärm- oder Schadstoffemissionen und ist sozial gerecht. Wird mehr zu Fuß gegangen, bleibt im öffentlichen Raum auch mehr Platz für andere dringend benötigte Nutzungen, wie etwa Begrünung. Die Stärkung des Zu-Fuß-Gehens ist daher ein wesentliches Ziel des Mobilitätsplanes 2040. Mit dem Masterplan Gehen gibt es ein eigenständiges, umfassendes Konzept für den Fußverkehr in der Stadt Graz. Die Ziele für den Fußverkehr sind nachfolgend angeführt.

5.1.1 Qualitative Ziele

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
Flächendeckende Bereitstellung sicherer und komfortabler Fußverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> Herstellung von Gehsteigen in Straßen mit Tempo 30 und höher unter Berücksichtigung des prognostizierten Bedarfs und vermehrter Verwendung von Gehhilfen (z. B. Rollatoren), jedoch mindestens entsprechend der Verkehrsplanungsrichtlinie Optimierung der Beleuchtung der Fußverkehrsinfrastruktur Schaffung eines engmaschigen und attraktiven Wegenetzes für den Fußverkehr, Herstellung neuer Durchwegungen und Abkürzungen Vermeidung von Gehsteig-Engstellen (Einbauten, Verkehrszeichen etc.)
Qualitätsstandards für Fußgängerquerungen einführen	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung sicherer Querungsstellen für den Fußverkehr durch Ausstattung mit Querungshilfen (Schutzweg, Gehsteigvorziehungen, Mittelinseln, Fahrbahnanhebungen, Fahrbahneinengungen) Reduktion von Querungslängen Optimierung der Qualität für Zu-Fuß-Gehende an VLSA-geregelten Kreuzungen (Kürzere Querungslängen, Längere Grünzeiten, etc.)
Verbesserung der Barrierefreiheit für Zuzußgehende	<ul style="list-style-type: none"> Standardmäßige Herstellung taktiler und akustischer Leitsysteme an den Kreuzungsbereichen Barrierefreie Ausgestaltung der Gehsteige (taktil erfassbare Kanten, Obergrenze bei Querneigung)
Erhöhung der Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> Herstellung regelmäßig vorhandener Mikro-Aufenthaltsbereiche (Bänke, Begrünung und Beschattung, Trinkbrunnen etc.) Herstellung von begleitender Begrünung und Beschattung Schaffung hochwertiger und attraktiver Bodenbeläge in stark frequentierten Bereichen Sicherstellung der Beroll- und Befahrbarkeit im Sinne der Barrierefreiheit (Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen)
Monitoring des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> Errichtung von Zählstellen für den Fußverkehr

Tabelle 4: Qualitative Ziele des Fußverkehrs

5.1.2 Quantitative Ziele

Ziel	Indikator	Ist 2021 ⁵	Soll 2030	Soll 2035	Soll 2040
Fußläufige Erreichbarkeit von Produkten und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs	Anteil der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 5 Minuten Wegdauer ⁶ einen Nahversorger erreichen können.	52,6 %	56,5 %	58,0 %	60,0 %
Fußläufige Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen und Volksschulen	Anteil der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 5 Minuten Wegdauer eine Kinderbetreuungseinrichtung für Kinder unter 10 Jahre erreichen können.	54,5 %	57,0 %	58,5 %	60,0 %
Umsetzung der Leitprojekte aus dem Masterplan Gehen	umgesetzte Leitprojekte aus dem Masterplan Gehen in Prozent		100%		
Monitoring des Fußverkehrs	Vorhandene Dauerzählstellen für den Fußverkehr	0	5	8	10

Tabelle 5: Quantitative Ziele des Fußverkehrs

⁵ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

⁶ 5 Minuten entsprechen einer Distanz von 360 m, die mit einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s zurückgelegt werden. Gilt für alle gleichartigen Indikatoren.

5.2 RADVERKEHR

Rund einer von drei Pkw-Wegen der Grazerinnen und Grazer im Jahr 2021 war kürzer als 3,3 km und somit kürzer als die mittlere Distanz der mit dem Rad zurückgelegten Wege. Insgesamt waren die Autofahrenden von Tür zu Tür (mit 11 km/h) dabei sogar langsamer unterwegs als die Radfahrenden (mit 12 km/h).⁷ Es besteht daher ein erhebliches Verlagerungspotenzial von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad.

Wer mit dem Rad unterwegs ist, braucht bedeutend weniger Platz, verursacht weder Lärm noch Abgase und hat trotzdem eine beträchtliche Reichweite, die sich bei Verfügbarkeit eines E-Bikes noch weiter vergrößert. Für den MP 2040 spielt das Rad eine zentrale Rolle, trägt es doch zur Erreichung nahezu aller gesetzten Mobilitätsziele bei. Steigen mehr Menschen aufs Rad um, kann der begrenzte städtische Raum effizienter genutzt und so verstärkt für andere Funktionen, wie etwa Grünraum, Aufenthaltsflächen und Klimawandelanpassungsmaßnahmen, genutzt werden. Der MP 2040 nimmt Bezug auf den MP Radoffensive, der als eigenständiges Konzept detaillierte Planungsvorgaben und Maßnahmen für den Radverkehr enthält.

5.2.1 Qualitative Ziele

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
Umsetzung der Radoffensive	<ul style="list-style-type: none"> • Konsequente Planung, Weiterentwicklung und Umsetzung des Zielnetzes der Radoffensive • Evaluierung umgesetzter Maßnahmen, erforderlichenfalls Anpassung der fachlichen Grundlagen
Flächendeckende Förderung des Rad-Fließverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von Radinfrastruktur laut Zielnetz Radoffensive, vorzugsweise baulich getrennt • Ertüchtigung des Straßennetzes (Radfahren gegen die Einbahn, Fahrradstraßen, Bevorrangung von Radrouten, Verkehrsfilter etc.) • Ausbau der stadtgrenzüberschreitenden Radinfrastruktur • Konsequente Verkehrssicherheitsarbeit, Sanierung von Unfallhäufungsstellen
Flächendeckende Bereitstellung von Radabstellanlagen und Servicestationen	<ul style="list-style-type: none"> • Definition und Einhaltung eines Qualitätsstandards für Radabstellanlagen in Graz • Ausbau der Radabstellanlagen im öffentlichen Raum (auch für Lastenräder) • Errichtung von Radservicestationen • Einführung eines Bike-Sharing-Systems
Verstärkte Erhebung des fließenden Radverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung zusätzlicher Radzählstellen • Einrichtung eines Monitoring-Systems

Tabelle 6: Qualitative Ziele des Radverkehrs

⁷ Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung, 2021

5.2.2 Quantitative Ziele

Ziel	Indikator	Ist 2021 ⁸	Soll 2030	Soll 2035	Soll 2040
Erweiterung der Radinfrastruktur im Sinne der Radoffensive	umgesetzte Radinfrastruktur im A-, B-, C-Netz in Kilometer	1,7	100	120	140
Flächendeckende Erhebung des fließenden Radverkehrs	Absolute Anzahl der Radverkehrszählstellen im Grazer Stadtgebiet	8	50	60	70
Erweiterung der Radabstellanlagen	Absoluter Zuwachs der errichteten Radabstellplätze im öffentlichen Raum unter Einhaltung definierter Qualitäten		3.600	1.500	1.500

Tabelle 7: Quantitative Ziele des Radverkehrs

⁸ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

Das Grazer Radverkehrsnetz beträgt rund 150km Kilometer (Stand: 05/2022) und besteht aus Radwegen, gemischten Geh-/Radwegen (GRW), Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen und beschilderten Radrouten. 800 Kilometer der Grazer Straßen sind außerdem Tempo-30-Straßen, welche zum Radfahren gut geeignet sind

5.3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der Grazer Mobilität. Busse, Straßenbahnen und die S-Bahn sind wichtige Bausteine, um die Menschen auf effiziente Weise von A nach B zu bringen und sind auch das Mittel der Wahl, um den aktuell sehr stark vom MIV geprägten Stadt-Umland-Verkehr zu ökologisieren. Mit der ÖV-Strategie hat Graz einen hochwertigen Leitfaden entwickelt, der etwa mit der S-Bahn-Anbindung der Innenstadt eine der Maßnahmen mit dem größten zu erwartenden Verlagerungspotenzial vom MIV zum Umweltverbund enthält. Auch das Straßenbahnnetz soll in den nächsten Jahrzehnten wachsen, wodurch neue Direktverbindungen ins Grazer Zentrum und zu anderen wichtigen Zielen entstehen.

5.3.1 Qualitative Ziele

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
Konsequente Verfolgung der ÖV-Strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Straßenbahnnetzes. • Anbindung der Innenstadt an die S-Bahn. • Ausbau der Regionalbuskorridore, die nicht an der S-Bahn liegen. • Ausbau der S-Bahn • Ausbau der Nahverkehrsknoten
Erhöhung der Qualität der Betriebsführung	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Straßenbahn und Bus durch getrennte Verkehrsflächen, koordinierte Ampelschaltungen etc.
Weitere Verdichtung und Ergänzung des Netzes	<ul style="list-style-type: none"> • Wo möglich, Schließung von Bedienlücken im Stadtgebiet durch Angebotsausweitung in Bedienqualität der Kategorien 1-3. • Schaffung eines ergänzenden ÖV-Angebots in den verbleibenden Bereichen des Stadtgebiets. • Ausweitung stadtgrenzüberschreitender Verbindungen (nach Vorbild Linie 32 Seiersberg)
Minimierung der Umsteigerelationen im ÖV	<ul style="list-style-type: none"> • Führung von Regionalbuslinien ins Stadtzentrum bzw. zu städtischen ÖV-Knoten. • Ausbau des Straßenbahnnetzes anstatt von Buslinien gemäß Masterplan ÖV.
Verbesserung der Haltestellenumfelder	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung eines Mindeststandards für Haltestellenausstattung (z. B. gesicherte und witterungsgeschützte Warteflächen, Barrierefreiheit, digitale Anzeige, Beleuchtung, Bike&Ride, Beschattung) • Umsetzung eines Mindeststandards für Haltestellenumfelder (Querungen, adäquate Gehsteigbreiten, generelle Erreichbarkeit der Haltestelle trockenen Fußes und auf kürzestem Wege)
Einhaltung der VDV-Qualitätskriterien bezüglich Besetzungsgrade durch Kapazitätserhöhungen	<ul style="list-style-type: none"> • Kapazitätserhöhung durch Ausweitung des Fahrplanangebotes. • Erhöhung der Fahrzeugkapazitäten.
Ausbau der digitalen Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des online und an der Haltestelle abrufbaren Informationsangebots im öffentlichen Verkehr (Echtzeitdaten, Auslastung, Anschlussinformationen etc.)

	<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung intermodaler Wegeketten (Kombination aus ÖV und Sharing-Angeboten) inkl. Fahrt- und Tarifinformationen in Echtzeit in einer Mobilitätsapp
--	--

Tabelle 8: Qualitative Ziele des öffentlichen Verkehrs

5.3.2 Quantitative Ziele

Ziel	Indikator	Ist 2021 ⁹	Soll 2030	Soll 2035	Soll 2040
Fußläufige Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen der Kategorien 1 bis 3	Anteil der Wohnbevölkerung, die innerhalb von 5 Minuten Wegedauer ¹⁰ eine ÖV-Haltestelle der Qualitätsstufen 1 bis 3 erreichen können.	71,6 %	75,0 %	77,5 %	80,0 %
Netzverdichtung	Anteil der Wohnbevölkerung, der werktags durch eine ÖV-Haltestelle der Qualitätsstufen 1 bis 3 erschlossen wird ¹¹ .	86,8%	90,0 %	90,0 %	90,0 %
Erhöhung der Anzahl ausgestellter Dauerkarten	Absolute Anzahl ausgestellter Dauerkarten (Gültigkeit > 1 Monat) für die Zone 101	34.470	80.000	90.000	100.000

Tabelle 9: Quantitative Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs

⁹ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

¹⁰ 5 Minuten entsprechen einer Distanz von 360 m, die mit einer Geschwindigkeit von 1,2 m/s zurückgelegt werden. Gilt für alle gleichartigen Indikatoren.

¹¹ Dieser Indikator wurde als einziger der „Erreichbarkeits-Indikatoren“ mit einer Luftlinie von 300 m erhoben.

5.4 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Autos, fahrend wie parkend, dominieren nach wie vor vielerorts das Stadtbild. Dabei nehmen sie viel Platz ein, tragen zu Luftverschmutzung und städtischem Verkehrslärm bei und stellen für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, ein relevantes Verkehrssicherheitsrisiko¹² dar.

Der Pkw wird auch zukünftig eine Rolle in der Mobilität spielen, jedoch bedarf es zur Erreichung von Klima- und Umweltzielen und zur Steigerung der Verkehrssicherheit eines gezielteren Einsatzes dieses Verkehrsmittels. Jener Anteil am MIV, der hinsichtlich Örtlichkeiten, Transportgut oder physischer Einschränkungen von Verkehrsteilnehmer:innen nicht auf den Umweltverbund verlagerbar ist, soll zukünftig auf ökologische und effiziente Weise abgewickelt werden. Neue Antriebsarten, Sharing-Angebote und On-Demand-Services spielen hierbei eine wesentliche Rolle. Durch einen stadtverträglichen Pkw-Verkehr wird das Mobilitätssystem künftig für alle Verkehrsteilnehmer:innen sicherer und komfortabler; all jene Menschen, die für ihre Mobilität zwingend einen Pkw benötigen sowie der notwendige Wirtschaftsverkehr mit Kfz, werden von einem entspannteren Verkehrsgeschehen profitieren und letztlich besser vorankommen.

5.4.1 Qualitative Ziele

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
Minderung der negativen Umwelt-, Klima- und Gesundheitsauswirkungen des MIV	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung und Evaluierung des Vorrangstraßen-Netzes (gegebenenfalls Rückführung in das untergeordnete Tempo 30-Sträßennetz) • Verkehrssteuernde und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs • Reduktion des Durchzugsverkehrs im untergeordneten Sträßennetz
Reduktion des MIV am gesamten Verkehrsaufkommen	<ul style="list-style-type: none"> • Flächenumverteilung zur Förderung des Umweltverbundes, für Begrünungsmaßnahmen und zur Schaffung von Aufenthaltsbereichen • Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche im Zentrum sowie in Stadtteilzentren
Zeitgemäßes Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Flächen des ruhenden Verkehrs an der Oberfläche • Errichtung von Sammelgaragen, Schaffung eines entsprechenden Fördermodells • Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung als wichtiges Steuerungsinstrument für den Modal Split (räumliche Ausweitung, Tarife, ...) • Einführung einer Stellplatzverordnung
Nutzen statt besitzen, Reduktion des Motorisierungsgrades	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Car-Sharing-Angeboten • Ausbau von On-Demand-Services
Erhöhung des Besetzungsgrades der PKW (Grazer Wohnbevölkerung)	<ul style="list-style-type: none"> • High Occupancy Vehicle Lanes (Fahrstreifen für Fahrgemeinschaften)

¹² Strassenverkehrsunfallstatistik 2021, Unfälle nach Verursacher und Beteiligten

Tabelle 10: Qualitative Ziele des MIV

5.4.2 Quantitative Ziele

Ziel	Indikator	Ist 2021 ¹³	Soll 2030	Soll 2035	Soll 2040
Senkung des MIV-Anteils am Modal Split	MIV-Anteil am Modal Split (Grazer Wohnbevölkerung)	40,5 %	30 %	25 %	20 %
Reduktion der absoluten werktäglichen Verkehrsleistung des MIV (Grazer Wohnbevölkerung)	Absolute werktägliche Verkehrsleistung des MIV in mio. PKW-Kilometern (Grazer Wohnbevölkerung)	2,95	2,20	2,00	1,80

Tabelle 11: Quantitative Ziele des MIV

¹³ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

5.5 MOBILITÄT FÜR ALLE

Dass unser Mobilitätssystem aktuell so stark auf den Pkw ausgerichtet ist, schränkt nicht nur die Benützung anderer Verkehrsmittel ein, sondern auch bestimmte Gruppen an Verkehrsteilnehmer:innen insgesamt. Um einen gleichberechtigten Zugang zur Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten, sind vor allem die altersbedingten Veränderungen des Mobilitätsverhaltens zu berücksichtigen. Hinzu kommen physische oder mentale Veränderungen, die Menschen aufgrund unterschiedlicher Vorkommnisse in ihrem Alltag begleiten.

Selbstbestimmte Mobilität ist vor dem Alter von 17 Jahren (frühestes Alter der Führerscheinerlangung) nur dann möglich, wenn sichere Infrastruktur zum Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sowie ein robustes öffentliches Verkehrsnetz vorhanden sind.

Im hohen Alter nimmt vor allem das Zu-Fuß-Gehen wieder eine zentrale Rolle ein, während Fahrten mit dem Pkw immer seltener werden. Dies führt auch dazu, dass bei einer auf das Auto ausgerichteten Mobilität die Gefahr der Immobilität im hohen Alter deutlich zunimmt, wenn die Pkw-Nutzung aus gesundheitlichen oder ökonomischen Gründen nicht mehr möglich ist.¹⁴

Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung können, wie etwa im Falle von Rollstuhlfahrer:innen, in ihrer persönlichen Mobilität bedeutend durch die Benützung eines Pkw profitieren. Hingegen sind etwa sehbehinderte bzw. blinde oder gehörlose Menschen sehr stark auf ein gut ausgebautes ÖV-Netz und sichere Fußverkehrsinfrastruktur angewiesen.

Ein Mobilitätssystem, das alle Teilnehmer:innen gleichermaßen berücksichtigt und ihre Mobilität sicherstellt, bedarf eines breiten Angebots im Umweltverbund sowie einer für alle sicher und komfortabel zu benützenden Infrastruktur.

5.5.1 Qualitative Ziele

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
Förderung der selbstbestimmten Mobilität der 6-14-Jährigen	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung sicherer Straßenräume insbesondere im Wohnumfeld • Herstellung kindertauglicher Fuß- und Radinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet • Sicherstellung des schulischen Bedarfsverkehrs
Förderung der aktiven Mobilität am Weg zu Schule und zum Kindergarten	<ul style="list-style-type: none"> • Abwicklung der Schul- und Kindergartenwege in Gruppen (z. B. Pedibus) • Motivation der Eltern zur Begleitung und Anleitung der Kinder zur eigenständigen Mobilität am Schulweg. • Sanierung der in Schulwegplänen ausgewiesenen Gefahrenstellen • Verkehrsberuhigung von Schul- und Kindergartenvorplätzen • Forcierung des schulischen Mobilitätsmanagements

¹⁴ Mobilität im Alter, BMVIT, Wien 2013

Sicherstellung der selbstbestimmten Mobilität im Alter (65+ Jahre)	<ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckende Bereitstellung von öffentlichem Verkehr mit hoher Verfügbarkeit • Bereitstellung ergänzender On-Demand-Services zur Abdeckung von Bedienlücken • Durchführung von Radfahrtrainings
Flächendeckende Barrierefreiheit im Mobilitätssystem	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der physischen Barrierefreiheit im Straßenraum (Gehsteigabsenkungen/Fahrbahnanhebungen, ausreichende Gehsteigbreiten, Haltestellenzugänge etc.) • Bereitstellung von taktilen und akustischen Leitsystemen • Bereitstellung barrierefreier ÖV-Fahrzeuge

Tabelle 12: Qualitative Ziele der Mobilität für Alle

5.5.2 Quantitative Ziele

Ziel	Indikator	Ist 2021 ¹⁵	Soll 2030	Soll 2035	Soll 2040
Erhöhung der im Umweltverbund erledigten Schulwege (6-10-Jährige)	Anteil der Schulwege von Kindern von 6 bis 10 Jahren, die im Umweltverbund erledigt werden	53,0 %	70,0 %	77,5 %	85,0 %
Verkehrsberuhigung vor Schulen	Anzahl der Schulen mit verkehrsberuhigtem Schulvorfeld (Schulstraße, Fußgängerzone, Wohnstraße)	5	15	20	25
Barrierefreiheit der ÖV-Fahrzeugflotte	Anteil der barrierefreien Fahrzeuge der Graz-Linien	Bus: 100 % Strab: 88 %	95 %	100 %	

Tabelle 13: Quantitative Ziele der Mobilität für Alle

¹⁵ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

5.6 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Die Mobilitätswende ist eine der größten Herausforderungen der modernen Gesellschaft. Viele Gewohnheiten müssen geändert, viele individuelle Situationen berücksichtigt und angepasst werden. Die öffentliche Hand kann finanzielle, rechtliche und infrastrukturelle Maßnahmen setzen, um die Mobilität in eine zeitgemäße Richtung zu gestalten. Dennoch sind es letzten Endes die Menschen, die mit ihrem individuellen Mobilitätsverhalten das Gesamtbild erzeugen. Um diese Herausforderung zu einer gemeinsamen und kooperativen Aufgabe zu machen, benötigt es neben den zuvor angesprochenen „harten“ auch „sanfte“ Maßnahmen wie etwa Bewusstseinsbildung und Mobilitätsmanagement. Diese Maßnahmen ermöglichen Menschen ein entspanntes, begleitetes und gut informiertes Verändern ihrer Mobilitätsgewohnheiten und fördern das Verständnis für die kollektive Verantwortung zur Schaffung einer umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität.

5.6.1 Qualitative Ziele

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
Mobilitätsmanagement im Neubau („Mobilitätsverträge“)	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Pflichtstellplätze bzw. Einführung eines Stellplatzmaximums • Radabstellanlagen in hoher Qualität • Quartiers- oder gebäudebezogene Sharing-Angebote • Fokus auf Fuß- und Radverkehr im Objekturnfeld
Mobilitätsmanagement für Schulen und Betriebe	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle/organisatorische Förderung betrieblicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen (Prämie, Jobrad, Jobticket, Stellplatzbewirtschaftung etc.) und Beratung • Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements (Klimafreundliche und selbstständige Schulwege, Wissensvermittlung etc.)
Bewusstseinsbildung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes	<ul style="list-style-type: none"> • Bewusstseinsbildende Aktionen und Veranstaltungen

Tabelle 14: Qualitative Ziele des Mobilitätsmanagements

5.6.2 Quantitative Ziele

Ziel	Indikator	Ist 2021 ¹⁶	Soll 2030	Soll 2035	Soll 2040
Förderung des schulischen Mobilitätsmanagements	Anzahl der Schulen mit schulischem Mobilitätsmanagement (graz.at/smm)	58 ¹⁷	70	75	80

Tabelle 15: Quantitative Ziele des Mobilitätsmanagements

5.7 DEKARBONISIERUNG

Auch im Mobilitätssystem von morgen werden noch motorisierte Fahrzeuge in bestimmtem Umfang unterwegs sein. Autos werden immer noch fahren, Busse werden auch zukünftig ein wesentliches Element des ÖV sein und auch Lkw werden weiterhin einen Baustein des Wirtschaftsverkehrs darstellen. Um jedoch auch diesen Fahrzeugverkehr konform Zielen wie Klimaschutz und hoher städtischer Lebensqualität abzuwickeln, ist ein flächendeckender Umstieg auf Antriebe ohne direkte Emissionen erforderlich.

5.7.1 Qualitative Ziele

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
Forcierung der E-Mobilität im privaten Fahrzeug-Bestand	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von einem Mindestmaß an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum, wenn es keine Möglichkeiten auf Privatgrund gibt und dadurch keine Einschränkungen für andere Verkehrsarten entstehen • Unterstützung für das Nachrüsten von Pkw-Ladeinfrastruktur im Bestandswohnbau • Unterstützung zur Nutzung halböffentlicher Räume (EKZ-Stellplätze, Tankstellen, P+R-Anlagen etc.) für öffentlich zugängliche Pkw-Ladeinfrastruktur. • Unterstützung zur Schaffung attraktiver E-Bike-Abstellanlagen im privaten Wohnbau
Forcierung emissionsfreien Antrieben in der kommunalen Fahrzeugflotte und bei Mobilitätsdienstleistern	<ul style="list-style-type: none"> • Sukzessive Umstellung der städtischen Busflotte auf emissionsfreie Antriebe • Ausbau des Straßenbahnnetzes anstatt von Buslinien gemäß Masterplan ÖV. • Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe im kommunalen Fuhrpark des Hauses Graz • Unterstützung der Taxiflotten bei der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe

Tabelle 16: Qualitative Ziele der E-Mobilität

¹⁶ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

¹⁷ Aufgrund der Corona-Maßnahmen liegt nur der Wert aus 2022 vor (2019: 50).

5.7.2 Quantitative Ziele

Ziel	Indikator	Ist 2021 ¹⁸	Soll 2030	Soll 2035	Soll 2040
Forcierung der emissionsfreien Mobilität im kommunalen Fuhrpark (ÖV, Haus Graz)	Anteil der KFZ mit emissionsfreiem Antrieb am gesamten kommunalen KFZ-Bestand	24,1 %	55 %	80 %	100 %
Forcierung der emissionsfreien Mobilität bei den Taxi-Flotten	Anteil der KFZ mit emissionsfreiem Antrieb am gesamten Grazer Taxi-Bestand	6 %	50 %	80 %	100 %

Tabelle 17: Quantitative Ziele der E-Mobilität

¹⁸ Erhebungen durch oder im Auftrag der Stadt Graz

5.8 CITY-LOGISTIK

Trends wie etwa der zunehmende Online-Handel verursachen aktuell (und auch zukünftig) ein enormes Wachstum der innerstädtischen Logistik, deutlich größer, als in anderen Bereichen des Güterverkehrs. Allein zwischen 2015 und 2021 hat sich die Menge an Paketen, die durchschnittlich je Haushalt zugestellt werden, mehr als verdreifacht.

Bedingt durch die eher kurzen Wege samt häufiger Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge verursacht die innerstädtische Logistik aktuell einen überdurchschnittlich hohen Anteil an den durch den Güterverkehr insgesamt verursachten CO₂-Emissionen. Hinzu kommen Zeitdruck und mangelnde Flächen für Be- und Entladevorgänge, was zu einer überproportional hohen Beteiligung an Verkehrsunfällen und zum Blockieren von Geh- bzw. Radwegen oder Parken in 2. Spur führt.¹⁹

Mittels verschiedener Strategien kann auch die City-Logistik Teil eines effizienten und nachhaltigen Mobilitätssystems werden und ihre Funktionen dabei umso besser erfüllen. So kann etwa die „letzte Meile“ mit kleineren Fahrzeugen bewältigt werden, Zustellwege gebündelt oder mittels Abholstationen ein für alle einfacherer Zustellprozess durchgeführt werden. Auch zukünftig werden größere Transportfahrzeuge eine Rolle in den Wegeketten des Warenverkehrs spielen, jedoch werden auch hier emissionsfreie Antriebsarten zu einer Ökologisierung führen.

5.8.1 Qualitative Ziele

Ziel	Mögliche Handlungsfelder
Konsolidierung und Effizienzsteigerung des städtischen Gütertransports, Reduktion des innerstädtischen Lieferverkehrs und sukzessive auch in peripheren Bereichen	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung alternativer Zustellkonzepte im innerstädtischen Raum in Kooperation mit Unternehmen und der Bevölkerung • Bereitstellung von kooperativen, emissionsfreien White-Label-Lösungen zum Warenumschatz und zur konsolidierten Last Mile-Zustellung.
Ökologisierung des städtischen Gütertransports	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Warentransporten mit Transporträdern • Flächenmäßige Ausweitung und zeitliche Reduktion der Zustellzeitfenster in verkehrsberuhigten Bereichen der Innenstadt • Schaffung von Anreizen, auf emissionsfreie Fahrzeuge umzusteigen
Reduktion von Mehrfachzustellungen und Abholwegen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Angebots an White-Label-Paketboxen im öffentlichen sowie privaten Bereich
Weiterentwicklung des Zufahrts- und Ladezonen-Managements	<ul style="list-style-type: none"> • Elektronisches Zufahrtsmanagement • Beauskunftung von Ladezonen (Information zur Belegung) • Lokal beschränkte Einführung eines Curb-Side-Managements (zeitlich variable Nutzung von Stellplatzflächen)

Tabelle 18: Qualitative Ziele der City-Logistik

¹⁹ VCÖ-Factsheet „Effiziente City-Logistik zum Standard machen“

5.8.2 Quantitative Ziele

Zum Zeitpunkt der Planerstellung war das Thema City-Logistik stark im Wandel begriffen. Neue Ideen und Konzepte wurden und werden in relativ kurzen Abständen vorgestellt, darüber hinaus gab es fortwährende Trends wie den Online-Handel, die keine plausible Einschätzung der weiteren Entwicklung ermöglichten. Weiters gibt es gerade bei diesem Thema einen variierenden, zumeist jedoch geringen bis keinen Einfluss seitens der öffentlichen Verwaltung, weshalb hier auf die Definition quantitativer Ziele verzichtet wurde. Die Stadt Graz wird jedoch entsprechend der qualitativen Ziele unterstützend bei der Weiterentwicklung der City-Logistik mitwirken und wo möglich entsprechende Maßnahmen als Teil einer integrativen und gesamthaften Stadt- und Verkehrsplanung berücksichtigen.

Mobilitätsplan Graz 2040

Entwicklung der Grazer Mobilität

Abteilung für Verkehrsplanung

Europaplatz 20, 8011 Graz

Tel.: +43 316 872-2881

verkehrsplanung@stadt.graz.at

graz.at/verkehrsplanung



INHALT

1	VERKEHRSMITTELWAHL	3
2	MEILENSTEINE DER GRAZER MOBILITÄT	4
3	EVALUIERUNG DES MOBILITÄTSKONZEPTES 2020	5
3.1	QUANTITATIVE INDIKATOREN	5
3.2	MASSNAHMENPROGRAMM.....	7
3.3	RESÜMEE	9

1 VERKEHRSMITTELWAHL

Die Verkehrsmittelwahl – auch Modal Split genannt – ist der wesentliche Indikator zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens der Grazer Wohnbevölkerung. Aus wiederkehrenden Mobilitätsbefragungen liegen für den Modal Split seit dem Jahr 1982 Daten vor, die in der nachfolgenden Abbildung dargestellt sind.

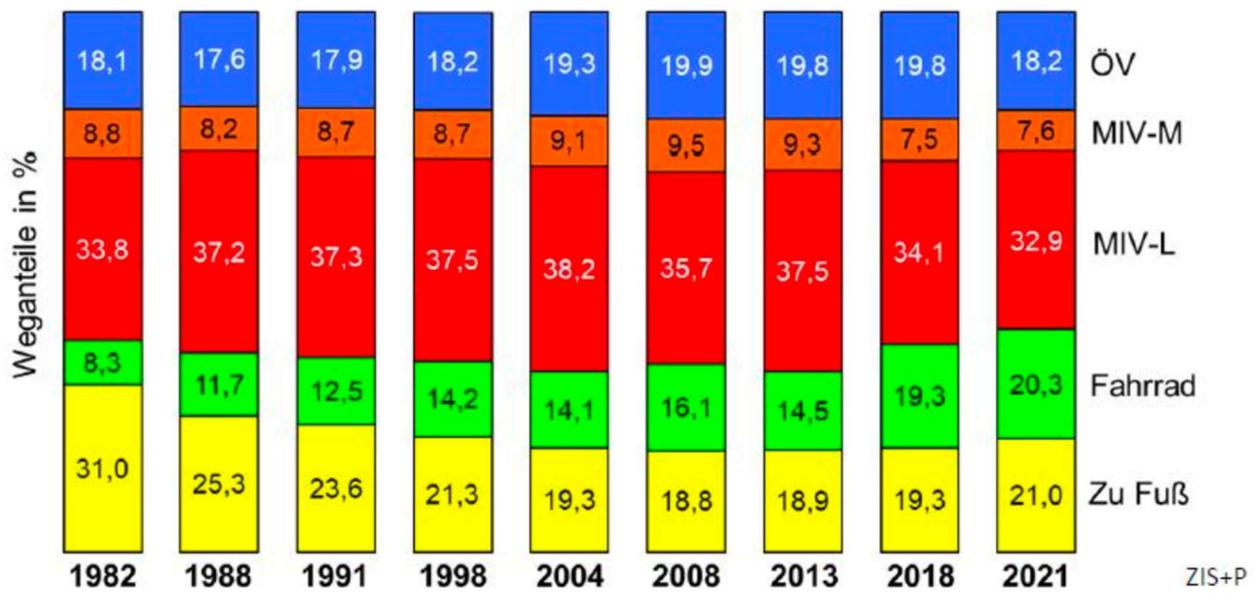


Abbildung 1: Entwicklung des Modal Split in Graz (Quelle: ZIS+P im Auftrag der Stadt Graz)

Die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in den letzten 30 Jahren zeigt folgendes Bild: Bis zum Jahr 2004 gab es eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs von 42,6 % auf 47,3 %. Zudem ist eine signifikante Zunahme des Radverkehrsanteiles von 8,3 % auf 14,1 % sowie eine leichte Steigerung des öffentlichen Verkehrs von 18,1 % auf 19,3 % zu erkennen. Sämtliche Zunahmen gingen zu Lasten des Anteils des Fußverkehrs, der von 31 % im Jahr 1982 auf 19,3 % im Jahr 2004 abnahm.

Nach dem Jahr 2004 ist eine Trendumkehr beim Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu beobachten. Insbesondere von 2013 bis 2018 gab es hier eine deutliche Reduktion auf 41,6 %, also auf ein niedrigeres Niveau als der Ausgangswert von 1982. Auch beim Radverkehrsanteil ist in diesem Zeitraum ein deutlicher Sprung von 14,5 % auf 19,3 % erfolgt. Der Fußverkehr ist konstant geblieben und konnte das Niveau von 2004 halten. Im öffentlichen Verkehr gab es eine leichte Steigerung auf knapp unter 20 %.

Das Jahr 2021 war von der Covid-Pandemie geprägt, aus diesem Grund sind die Erhebungswerte vermutlich von eingeschränkter Repräsentativität und jedenfalls nicht 1:1 mit den anderen Werten der Zeitreihe vergleichbar. Die Erhebung im Jahr 2021 zeigt Zunahmen beim Fuß- und Radverkehr und Abnahmen beim motorisierten Individualverkehr und beim öffentlichen Verkehr. Erfreulich ist, dass der Umweltverbund –

also Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr – in Summe mit knapp 60 % den höchsten Wert der gesamten Zeitreihe erreicht.

Im Zuge der Pandemie hat sich insbesondere die Arbeitswelt verändert. Mit Videokonferenzen und einem höheren Anteil an Home Office verändert sich auch die Mobilität der Beschäftigten. Welchen dauerhaften Einfluss dies auf die Verkehrsmittelwahl und andere Mobilitätsindikatoren hat, wird sich erst bei der nächsten Mobilitätserhebung zeigen.

2 MEILENSTEINE DER GRAZER MOBILITÄT

Die Stadt Graz war in der Vergangenheit bereits mehrfach Vorreiterin für innovative Mobilitätslösungen. Die Einführung von flächendeckendem Tempo 30 abseits von Hauptstraßen im Jahr 1992 war und ist noch immer Vorbild für viele Städte und Gemeinden, sowohl in Österreich als auch international.

Eine weitere besondere Qualität ist die kontinuierliche Erweiterung und Optimierung des Grazer Straßenbahnnetzes. Meilensteine für den öffentlichen Verkehr sind der Umbau des Grazer Hauptbahnhofes mit Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe, des ÖV-Knotens Don Bosco und die Verlängerung von Straßenbahnlinien – zum Beispiel in das Stadtentwicklungsgebiet Reininghaus. Die Errichtung der Innenstadt-Entlastungsstrecke ist zudem ein strategisch wichtiges Projekt zur Erhöhung der ÖV-Kapazität im Stadtzentrum.

Ein Vorzeigeprojekt für den Fußverkehr ist die Umgestaltung des Sonnenfelsplatzes. Zunächst als Shared Space konzipiert und später als Begegnungszone verordnet ist der Sonnenfelsplatz ein innovatives Beispiel für das sichere und gleichberechtigte Miteinander aller Verkehrsarten. Die Umgestaltung der Straßen um den Lendplatz mit Mitteln des „tactical urbanism“ – also kostensparendem Einsatz von Markierungen und Möblierungen – ist ein weiteres Leuchtturmprojekt mit Vorbildwirkung.

Zudem hat die Stadt Graz seit vielen Jahren ein Radhauptnetz definiert, dessen Qualität kontinuierlich verbessert wird. Das dazugehörige Wegweisungskonzept mit Schildern und markierten Leitelementen ist in Österreich einzigartig. Projekt-Highlights für die Radverkehrsinfrastruktur sind zum Beispiel die Radwege in der Wickenburggasse und am Marburger Kai, wo zugunsten des Radverkehrs Fahrbahnen rückgebaut wurden.

Auch im Bereich des Mobilitätsmanagements und der Bewusstseinsbildung setzt die Stadt Graz seit vielen Jahren Akzente. Als Beispiele seien hier die tim-Mobilitätsknoten, Mobilitätsverträge bei größeren städtebaulichen Neubauprojekten, Mobilitätsmanagement in Schulen und Betrieben, und das CityRadeln erwähnt.

Seit dem Jahr 2018 setzt sich die Stadt auch mit der Entwicklung nachhaltiger Lösungen im Bereich der Citylogistik auseinander. Neben der Prüfung und Etablierung von Angeboten an White Label Paketboxen konnte mit dem Projekt *GrazLog* im Jahr 2021 im Rahmen eines Förderprojektes ein speziell für Graz entwickeltes kooperativ betriebenes innerstädtisches Güterkonsolidierungs-Zentrum – ein sogenannter Midi-Hub – mit einem emissionsfreien, elektrifizierten Last-Mile-Liefersystem ermöglicht werden.

3 EVALUIERUNG DES MOBILITÄTSKONZEPTES 2020

Die Evaluierung des Mobilitätskonzeptes 2020 bezieht sich einerseits auf quantitative Indikatoren und andererseits auf das Maßnahmenprogramm. Für die Analyse der verkehrsplanerischen Kennzahlen wird der Zeitraum von 2008 – als Basisjahr des Mobilitätskonzeptes 2020 – bis zum Jahr 2021 (aktuelle Datenlage) herangezogen. Veränderungen werden sowohl für die Zeiträume 2008 bis 2018, als auch 2008 bis 2021 dargestellt, da die Mobilitätskennwerte für das Jahr 2021 aufgrund der Covid-Pandemie eingeschränkt repräsentativ sind. Die angeführten Zielwerte sind jene aus dem Mobilitätskonzept 2020.

3.1 QUANTITATIVE INDIKATOREN

Der Modal Split als zentrale Messgröße des Verkehrsverhaltens hat sich in Graz im Betrachtungszeitraum entsprechend den Zielen in Richtung Umweltverbund entwickelt. Innerhalb des Umweltverbundes gibt es jedoch deutliche Unterschiede. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs hat bis zum Jahr 2018 im Wesentlichen stagniert (-0,1 %). Mit der Covid-Pandemie ist der ÖV-Anteil im Jahr 2021 – wie in anderen Städten – gesunken, während beim Fuß- und Radverkehr deutliche Zunahmen aufgetreten sind.

	2008	2013	2018	Veränderung 2008-2018	2021	Veränderung 2008-2021
MIV-M	9,5 %	9,3 %	7,5 %	-2,0 %	7,6 %	-1,9 %
MIV-S	35,7 %	37,5 %	34,1 %	-1,6 %	32,9 %	-2,8 %
ÖV	19,9 %	19,8 %	19,8 %	-0,1 %	18,2 %	-1,7 %
Rad	16,1 %	14,5 %	19,3 %	+3,2 %	20,3 %	+4,2 %
Fuß	18,8 %	18,9 %	19,3 %	+0,6 %	21,0 %	+2,2 %

Tabelle 1: Modal Split 2008-2021 (Quelle: Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung)

Abkürzungen: MIV-M, MIV-S ... motorisierter Individualverkehr Mitfahrer:in bzw. Selbstfahrer:in

Als Resultat dieser Entwicklungen wurde das Modal-Split-Ziel von 63,0 % für den Umweltverbund im Jahr 2021 mit einem Wert von 59,5 % nicht erreicht, wenngleich gegenüber dem Basiswert von 2008 eine deutliche Steigerung von knapp 5 % erzielt wurde. Die beiden sektoralen Ziele für den Fuß- und Radverkehr wurden übertroffen, dies allerdings unter erheblichem Anteilsverlust des öffentlichen Verkehrs. Der Anteil der MIV-Wege mit dem Wegezweck Arbeit hat sich wunschgemäß reduziert, jedoch nicht in dem angestrebten Ausmaß. In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen quantitativen Mobilitätsindikatoren aus dem Mobilitätskonzept 2020 dargestellt.

Zielparameter	Basiswert 2008	Zielwert 2021	Ist-Wert 2021
Anteil Umweltverbund (+)	54,8 %	63,0 %	59,5 %
ÖV-Anteil (+)	19,9 %	24,0 %	18,2 %
Radverkehrsanteil (+)	16,1 %	20,0 %	20,3 %
Fußverkehrsanteil (+)	18,8 %	19,0 %	21,0 %
MIV-Anteil im Wegezweck Arbeit (-)	45 %	40,0 %	42,0 %
KFZ-Wege/Tag der Grazer Wohnbevölkerung (-)	360.800	330.900	328.860
Besetzungsgrad PKW (+)	1,27	1,5	1,23
Unfälle mit Personenschaden (-)	2.036 (Jahr 2010)	1.222	1.418

Tabelle 2: Zielwerte des Mobilitätskonzeptes 2020 (Quellen: Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung, Abteilung für Stadt- und Verkehrsplanung, Statistik Austria)

Die Zahl der mit KFZ zurückgelegten Wege der Grazer Wohnbevölkerung beträgt für das Jahr 2021 knapp unter 330.000 pro Tag, damit wird das gesetzte Ziel erreicht. Die angestrebte Erhöhung des PKW-Besetzungsgrades ist nicht eingetreten, der Wert von 1,23 Personen pro PKW ist sogar niedriger als der Ausgangswert im Jahr 2008. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden hat sich erfreulicherweise deutlich reduziert, wenngleich der angestrebte Zielwert nicht erreicht wird.

Für den Bereich der Nahmobilität wurden im Mobilitätskonzept 2020 quantitative Ziele formuliert, als Basis für die Evaluierung werden Werte aus dem Jahr 2011 herangezogen.

Zielparameter	Basiswert 2011	Zielwert 2021	Ist-Wert 2021 ¹
Prozent der Wohnbevölkerung, die eine Nahversorgungseinrichtung in einer Wegentfernung von max. 300 m zur Verfügung haben.	36,4 %	42 %	43,7 %
Prozent der Wohnbevölkerung, die eine ÖV-Haltestelle der Kategorien 1 bis 3 in einer Wegentfernung von max. 300 m zur Verfügung haben.	63,3 %	70 %	62,0 %
Prozent der Wohnbevölkerung, die eine Kinderbetreuungseinrichtung oder VS in einer Wegentfernung von max. 300 haben.	42,9 %	48 %	43,4 %

Tabelle 3: Ziele der Nahmobilität des Mobilitätskonzeptes 2020 und Ist-Werte 2022 (Quelle: Stadtvermessung Graz)

Bei den Zielen der Nahmobilität wird die deutliche Verbesserung der Nahversorgung in Graz sichtbar. Das gesetzte Ziel von 42 % konnte mit 43,7 % deutlich übertroffen werden. Die Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen und der Kinderbetreuungseinrichtungen ist gegenüber 2011 etwa gleich geblieben, die Ziele des Mobilitätskonzeptes 2020 wurden somit nicht erreicht.

3.2 MASSNAHMENPROGRAMM

Das Mobilitätskonzept 2020 enthält ein umfangreiches Maßnahmenprogramm, welches Ende des Jahres 2015 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Für dessen Umsetzung standen daher 7 Jahre zur Verfügung. Das Programm umfasst sowohl übergeordnete strategische Maßnahmen, als auch räumlich zuordenbare Maßnahmen.

Bei der Evaluierung des Maßnahmenprogrammes zeigt sich die Dynamik urbaner Planung und Stadtentwicklung. Im Evaluierungszeitraum wurden 48 Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept umgesetzt. Darunter fallen u.a.:

- Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 sowie die Umsetzung Linien nach Reininghaus und in die Smart City.
- Neuerrichtung mehrerer (Geh- und-) Radwege, etwa am Eggenberger Gürtel, in der Wetzelsdorfer Straße, in der Keplerstraße oder am Andritzbach.
- Maßnahmen zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs, etwa Busfahrstreifen, Angebots-Verbesserungen im suburbanen Bereich oder Aufwertung von Haltestellen.
- Neuerrichtung mehrerer Gehwege, etwa in der Puntigamer Straße, Kahngasse oder Ziegelgasse.

¹ Stichtag der Analyse: 1.1.2022

Darüber hinaus wurde eine noch höhere Anzahl von Maßnahmen unterschiedlicher Größenordnung realisiert, die nicht im Konzept enthalten waren. Im Sinne der Nachvollziehbarkeit erfolgt die Maßnahmenevaluierung separat für Maßnahmen, die Teil des Mobilitätskonzeptes waren und jene, die darüber hinaus umgesetzt wurden.

Die 48 aus dem Mobilitätskonzept 2020 umgesetzten Maßnahmen verteilten sich in etwa gleichmäßig auf die verschiedenen Verkehrsarten, wobei der öffentliche Verkehr am intensivsten weiterentwickelt wurde. Eine Übersicht ist in der nachfolgenden Tabelle enthalten, einzelne Maßnahmen können dabei mehreren Verkehrsarten zugeordnet sein.

	absolute Anzahl	Umsetzungsgrad
Insgesamt	48	27%
Fußverkehr	23	29%
Radverkehr	19	23%
Öffentlicher Verkehr	26	38%
Motorisierter Individualverkehr	6	15%

Tabelle 4: Maßnahmenumsetzung Mobilitätskonzept 2020

Der durchschnittliche Umsetzungsgrad von knapp 30 % der im Mobilitätskonzept enthaltenen Maßnahmen erscheint auf den ersten Blick nicht hoch. Gemeinsam mit den Maßnahmen, die nicht im Mobilitätskonzept enthalten waren, ergibt sich jedoch insgesamt eine große Anzahl an realisierten Mobilitätsmaßnahmen. Nachfolgend wird eine Auswahl von Maßnahmen angeführt, die umgesetzt wurden, aber nicht im Maßnahmenprogramm des Mobilitätskonzeptes 2020 enthalten waren.

- Verkehrskonzepte, Potenzialanalyse Begegnungszonen, Wohnstraßen
- Stadtteilerschließungskonzepte (insbesondere Graz-Reininghaus und Smart City Waagner Biro) und Begleitmaßnahmen zu städtebaulichen Projekten
- Zahlreiche Planungs- und Umsetzungsaktivitäten für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (Planung von Straßenbahnverlängerungen, Pünktlichkeitskonzepte, Finanzierungskonzepte, Flottenmanagement, optimierte Linienführungen, Erweiterungen des Bedienungsgebietes etc.)
- Straßenraumgestaltungen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Umsetzung Begegnungszone und Fußgängerzone im Bereich Lendplatz, Begegnungszone Bischofplatz und Fußgängerzone Schmiedgasse-Landhausgasse, Planung Begegnungszone Zinzendorfgasse, Wohnstraßen)
- Rund 15 Projekte zur Planung und Umsetzung von Gehsteigen an Gemeinde- und Landesstraßen
- Verbesserung von Querungsstellen für den Fußverkehr (Schutzwege, Mittelinseln etc.)

- Rund 30 Projekte zu Sanierung, Ausbau und Neuerrichtung von Radverkehrsanlagen, insbesondere Geh- und Radwegen
- Errichtung von 1.510 Radabstellanlagen in den Jahren 2019 – 2021 (Zahlen der Vorjahre nicht bekannt)
- Errichtung von 14 multimodalen Mobilitätsknoten (tim) und laufende Evaluierung und Erweiterung
- Etablierung eines Car-Sharing-Angebots an insgesamt 22 Standorten (tim Carsharing) und laufende Evaluierung und Erweiterung
- Einführung von GUST-Mobil Graz in drei Gebieten ohne ÖV-Versorgung
- Mobilitätsmanagement für Schulen, Betriebe sowie spezifisch für verschiedene Altersgruppen
- Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Citylogistik: Umsetzung eines Whitelabel Hubs mit CO2 freier Zustellung in die Innenstadt (Projekt GrazLog), Teststellungen für Whitelabel Paketboxen im öffentlichen Raum (Projekt SOWAS)
- Abschluss von 40 Mobilitätsverträgen im Zuge von Bebauungsplänen seit dem ersten Vertrag im Jahre 2011

3.3 RESÜMEE

Auf der Ebene der strategischen Maßnahmen konnten durch die bereits umgesetzten und geplanten Erweiterungen des Straßenbahnnetzes sowie durch zahlreiche kleinere Optimierungen wichtige Fortschritte im öffentlichen Verkehr erzielt werden.

Im Bereich des Radverkehrs wurde mit dem „Masterplan Radoffensive“ ein hochwertiges Konzept als Basis für die Weiterentwicklung des Grazer Radnetzes erstellt, wobei zum Zeitpunkt der Analyse die Umsetzung erst begonnen wurde. Abseits davon wurden jedoch mehrere Radinfrastrukturprojekte aus dem Maßnahmenprogramm umgesetzt.

Die Offensive zu Nahmobilität bzw. Fußverkehr fand sich in der Umsetzung vor allem durch die Anwendung städtebaulicher Verträge sowie die Umsetzung von zahlreichen kleineren Infrastrukturprojekten wieder. Mit dem im Jahr 2023 entwickelten Masterplan Gehen und der Besetzung einer Fußverkehrsbeauftragten für die Stadt Graz liegt nunmehr auch eine Strategie zur systematischen Förderung des Zu-Fuß-Gehens und Schaffung eines hochqualitativen Fußverkehrsnetzes vor.

Die Förderung der multimodalen Mobilität kann auf Basis eines Grundsatzbeschlusses im Gemeinderat zur Förderung der Einführung eines Carsharing-Systems gemeinsam mit den Graz Linien mit der Errichtung von 14 tim-Standorten und weiteren einzelnen ergänzenden Carsharing-Standorten als erfolgreich betrachtet werden. Die Einführung von Mikromobilitäts-Sharing (Bike- und E-Tretroller-Sharing) im öffentlichen Raum

wurde strategisch bewertet und konzeptionell vorbereitet, jedoch von der zu dem Zeitpunkt zuständigen Stadtpolitik abgelehnt.

Der motorisierte Individualverkehr hat sich zwischen 2013 und 2021, wie auch in den Erhebungsintervallen zuvor, leicht reduziert. Einerseits dürfte dies auf die graduellen Verbesserungen im Umweltverbund zurückzuführen sein, andererseits auf vereinzelte Projekte, die zu einer Reduktion der für den MIV verfügbaren Fläche geführt haben. Dass der angestrebte Zielwert für die MIV-Reduktion nicht erreicht wurde, zeigt jedoch, dass es hier maßnahmensseitig zukünftig einer deutlich intensiveren Steuerung bedarf und eine weitere Aufwertung des Umweltverbundes, auch und insbesondere zulasten der Flächen des MIV, erforderlich sein wird.

Hingewiesen wird in diesem Sinne auch auf die stark MIV-fördernde Wirkung des bereits realisierten Projektes Südgürtel, welches die Mobilitätsziele der Stadt Graz konterkariert. Zudem wurden die im Mobilitätskonzept 2020 dafür vorgesehenen Begleitmaßnahmen (Restrukturierung Puntigamer Straße und Liebenauer Hauptstraße) bislang nicht umgesetzt.

Insgesamt hat sich die Grazer Mobilität im Evaluierungszeitraum weitgehend in Richtung der Ziele entwickelt, wenngleich auch insgesamt nicht im gewünschten Ausmaß. Diesbezüglich erwähnenswert sind die in der Umsetzung (aber auch Planung) kaum vorhandenen Push-Maßnahmen im MoKo 2020, welche jedoch für eine erfolgreiche Reduktion des MIV-Anteils allgemein als essenziell gelten, da dies mit Pull-Maßnahmen alleine in der Regel nicht bewältigt werden kann.

Zur Einhaltung der Klimaziele der Stadt Graz bedarf es künftig einer konsequenten Umsetzung von Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit – nur damit können die ambitionierten Mobilitätsziele erreicht werden. Dafür wird eine Kombination aus Pull- und verstärkt Push-Maßnahmen erforderlich sein.

Mobilitätsplan Graz 2040 Herausforderungen & Trends

Abteilung für Verkehrsplanung
Europaplatz 20, 8011 Graz

Tel.: +43 316 872-2881
verkehrsplanung@stadt.graz.at
[graz.at/verkehrsplanung](https://www.graz.at/verkehrsplanung)



INHALT

1	RAHMENBEDINGUNGEN	3
2	INTERNATIONALE, EUROPÄISCHE UND NATIONALE ZIELSETZUNGEN	4
3	KONZEPTE DER STADTREGION GRAZ	5
4	HERAUSFORDERUNGEN/TRENDS IN DER VERKEHRS- UND STADTPLANUNG	5
4.1	BEVÖLKERUNGSWACHSTUM UND URBANISIERUNG	6
4.2	ERREICHUNG DER KLIMANEUTRALITÄT BIS 2040	7
4.3	MASSNAHMEN ZUR LUFTREINHALTUNG	8
4.4	KLIMAWANDELANPASSUNG	9
4.5	ABSTIMMUNG ZWISCHEN STADTENTWICKLUNG UND VERKEHRSPPLANUNG	9
4.6	AUSWIRKUNGEN UND CHANCEN DER DIGITALISIERUNG	10
4.7	RESILIENZ VON VERKEHRSSYSTEMEN IN BEZUG AUF KRISEN UND ZUNEHMENDE RESSOURCENKNAPPHEIT	11
4.8	BEITRAG DER MOBILITÄT ZUR LEBENSQUALITÄT	11
4.9	„UNBEQUEMER“ WANDEL	12

1 RAHMENBEDINGUNGEN

Mit dem zentralen Ziel der Verlagerung des Verkehrs auf nachhaltige Verkehrsmittel wird von der Europäischen Union¹ die Erstellung urbaner Mobilitätspläne (SUMP – „Sustainable Urban Mobility Plans“)² gefördert. Ein SUMP ist ein integrierter, strategischer, langfristiger Mobilitätsplan mit klaren überprüfbaren Zielen, der auf eine bessere Erreichbarkeit und Lebensqualität in der Stadtregion abzielt.

Ein SUMP basiert auf den folgenden 8 Prinzipien:

- Nachhaltige Mobilität unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland planen
- Über institutionelle Zuständigkeiten hinweg zusammenarbeiten
- Bürger:innen sowie Interessensträger:innen einbeziehen
- Aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems bewerten
- Langfristige Vision und einen klaren Umsetzungsplan definieren
- Alle Verkehrsträger integriert entwickeln
- Monitoring und Evaluierung vorbereiten
- Qualität im gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess sichern

Der vorliegende Mobilitätsplan für die Stadt Graz stellt eine Aktualisierung der Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2015 dar und ist auf den Zeithorizont 2040 ausgelegt. Bei der Erstellung dieser waren vor allem folgende Rahmenbedingungen zentral – europäische und nationale Vorgaben in Bezug auf Klimaschutz, vorhandene Konzepte für die Stadtregion Graz, generelle Herausforderungen und Trends in der Verkehrs- und Stadtplanung sowie die Ausgangslage in der Stadt Graz.

1 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_13_1255

2 <https://www.eltis.org/glossary/sustainable-urban-mobility-plan>

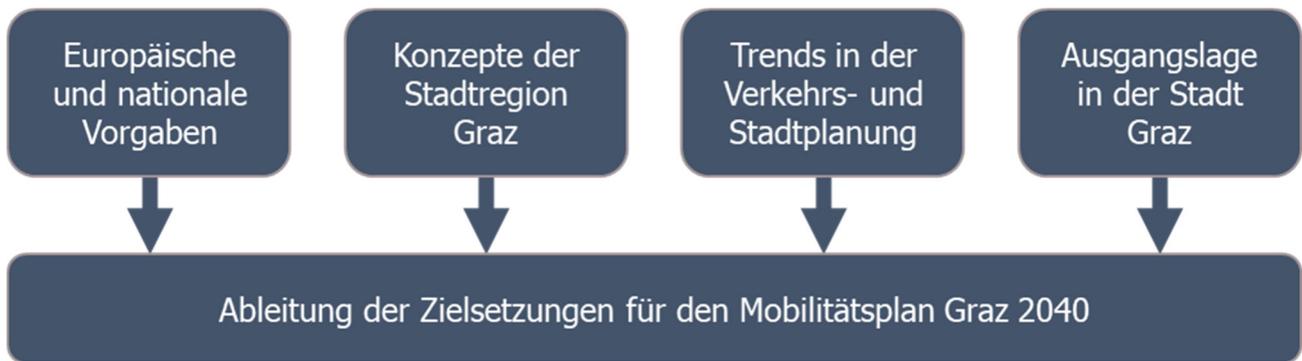


Abbildung 1: Rahmenbedingungen des Mobilitätsplans Graz 2040

2 INTERNATIONALE, EUROPÄISCHE UND NATIONALE ZIELSETZUNGEN

Zentrale übergeordnete Vorgaben für den Mobilitätssektor können aus dem European Green Deal der Europäischen Kommission und dem aktuellen österreichischen Regierungsprogramm entnommen werden. Von der Europäischen Kommission wurde im Juli 2021 das Paket „Fit for 55“ vorgelegt. Zentrales Ziel ist die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um mindestens 55 % im Vergleich zum Jahr 1990.³ Die österreichische Bundesregierung hat das Ziel der Klimaneutralität⁴ bis zum Jahr 2040 im Regierungsprogramm festgeschrieben.⁵

Zentrale Perspektiven und Ziele für ein nachhaltigeres Verkehrssystem in Österreich stellt der Mobilitätsmasterplan 2030 dar. Die Stellschrauben Vermeiden, Verlagern und Verbessern wurden dabei so variiert, dass sich ein plausibler Zustand für ein nachhaltig CO₂-freies Verkehrssystem einstellt und klare Maßnahmen abgeleitet werden können. Im Personenverkehr soll das Ziel durch einen gegenüber den bisherigen Planungen und Konzepten deutlich gesteigerten Ausbau des öffentlich zugänglichen Verkehrs für alle Siedlungsräume, den massiven Ausbau und die Umwidmung von Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr sowie den ambitionierten Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeugtechnologien erreicht werden.

Der Mobilitätsplan 2040 der Stadt Graz soll auch einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der nachhaltigen Entwicklungsziele (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen leisten. Neben dem Aufbau einer nachhaltigen Infrastruktur (SDG 9), beeinflusst das Mobilitätssystem ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters (SDG 3) und liefert einen Beitrag, Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten (SDG 11). Der Mobilitätsplan 2040 der Stadt Graz soll diese Ziele erreichen, die für den Mobilitätsbereich in den SDGs festgeschrieben sind.

³ https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/eu_international/euop_greendeal.html

⁴ Von Klimaneutralität spricht man, wenn ein Gleichgewicht zwischen Kohlenstoffemissionen und der Aufnahme von Kohlenstoff aus der Atmosphäre hergestellt wird.

⁵ BMK; 2021; Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

3 KONZEPTE DER STADTREGION GRAZ

Als Grundlage bei der Erstellung des Mobilitätsplans 2040 wurden relevante, vorhandene bzw. in Ausarbeitung befindliche Konzepte der Stadt bzw. Stadtregion Graz herangezogen. Mobilitätsbezogene Inhalte aus bereits vorhandenen Konzepten wurden in den Mobilitätsplan berücksichtigt bzw. eingebettet. Zentral waren dabei vor allem die folgenden Konzepte:

- 4.0 Stadtentwicklungskonzept (4.0 STEK, beschlossen im Jahr 2013) ⁶
- Klimaschutzplan der Stadt Graz (Grundsatzbeschluss im Jahr 2020, Eröffnungsbilanz und Fortschrittsbericht 2023 veröffentlicht) ⁷
- Klimawandelanpassung in Graz, Aktionsplan 2022 ⁸
- ÖV-Strategie (abgeschlossen und veröffentlicht im Jahr 2022) ⁹
- Masterplan Radoffensive 2030 (beschlossen März 2022) ¹⁰
- Masterplan Gehen (Fertigstellung für Herbst 2023 erwartet) ¹¹
- Mobilitätsstrategie Steiermark (Fertigstellung für Ende 2023 erwartet) ¹²
- Regionales Verkehrskonzept Graz – Graz Umgebung (Beschluss 2010) ¹³

4 HERAUSFORDERUNGEN/TRENDS IN DER VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Nachfolgend werden generelle Herausforderungen für urbane Räume bzw. Trends in der Stadtentwicklung kurz zusammengefasst und deren Wirkungszusammenhänge zum Thema Mobilität und Verkehr aufgezeigt.

6 https://www.graz.at/cms/beitrag/10165681/7758015/Stadtentwicklungskonzept_STEK.html

7 https://www.umwelt.graz.at/cms/beitrag/10336935/6696679/Klimaschutzplan_der_Stadt_Graz.html

8 https://www.umweltservice.graz.at/infos/andere/Klimawandelanpassung_Aktionsplan2022.pdf

9 https://www.graz.at/cms/dokumente/10391899_8107167/0d609271/%C3%96VS%20Graz%20Endbericht-Mai%202022_klein.pdf

10 <https://www.inside-graz.at/wp-content/uploads/2021/08/masterplan-radoffensive-graz-2030.pdf>

11 <https://www.rosinak.at/project/masterplan-gehen-graz>

12 <https://www.politik.steiermark.at/cms/beitrag/12899849/121400860/>

13 <https://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/11293415/11160874>

4.1 BEVÖLKERUNGSWACHSTUM UND URBANISIERUNG

Im Jahr 1950 lebten knapp 30 % der Weltbevölkerung in urbanen Räumen, bis zum Jahr 2050 wird dieser Anteil laut Prognose der Vereinten Nationen auf knapp 70 % steigen. In Österreich wird der Anteil der in urbanen Räumen lebenden Bevölkerung bis zum Jahr 2050 auf über 70 % steigen.

Zeitraum	1950	2020	2050
Welt	29,6	56,2	68,4
Europa	51,7	74,9	83,7
Österreich	63,6	58,7	70,9

Tabelle 1: Anteil der in urbanen Räumen lebenden Bevölkerung¹⁴

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum für die Stadt Graz und den Bezirk Graz Umgebung (siehe Abbildung 2) bringt Herausforderungen für die Verkehrsplanung mit sich. Die Anzahl der Wege, sowohl innerstädtisch als auch im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr, nimmt aufgrund des Bevölkerungswachstums zu. Die Kapazitäten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen bzw. im öffentlichen Verkehr sind – mit Blick auf die gesetzten Ziele – zu adaptieren. Im dicht bebauten innerstädtischen Raum spielt das Thema der Flächeneffizienz eine zentrale Rolle. Erhöhter Verkehrsbedarf und vielfältiger werdende Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum (Forderung nach mehr Flächen für Begrünung und zum Verweilen) erfordern eine Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel. Personen, die Verkehrsmittel des Umweltverbunds nutzen, sind deutlich flächeneffizienter unterwegs als jene im motorisierten Individualverkehr.

14 United Nations, Department of Economic and Social Affairs; World Urbanization Prospects: The 2018 Revision

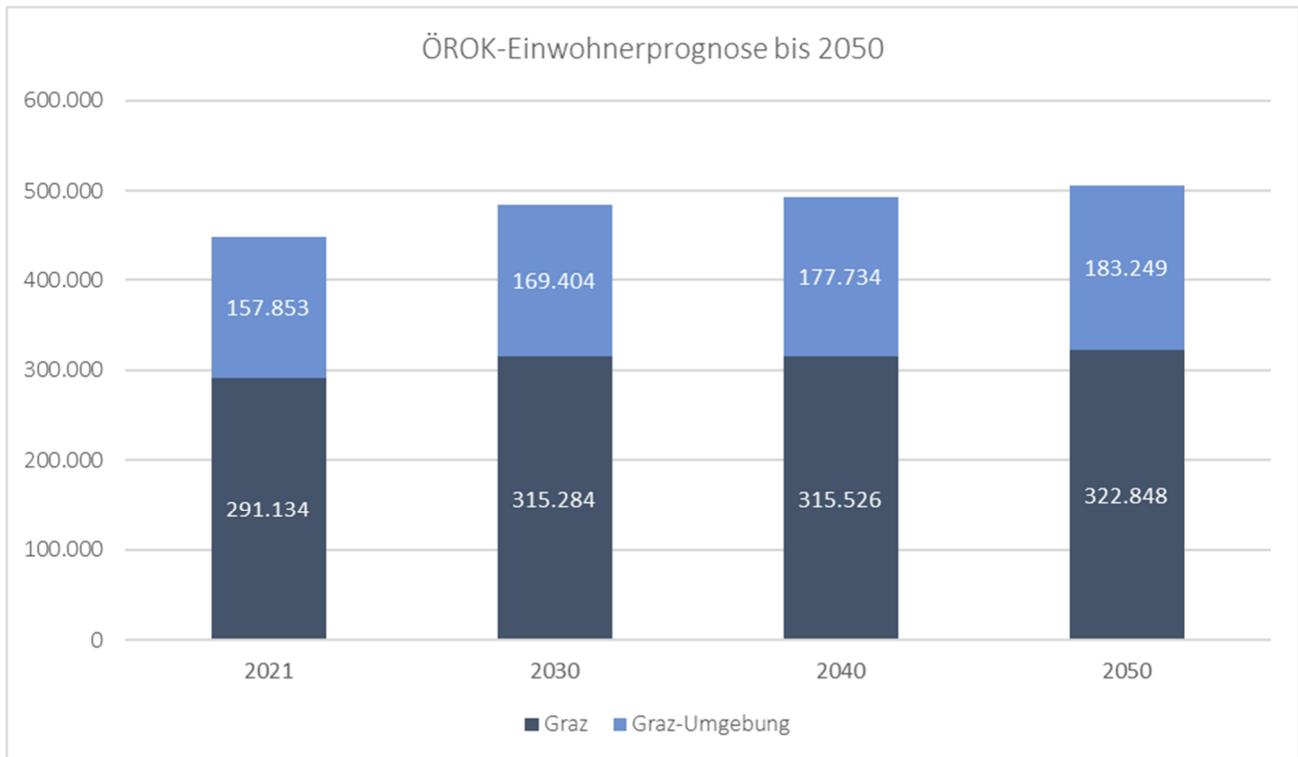


Abbildung 2: Einwohnerprognose für die Bezirke Graz und Graz-Umgebung (Stand 2021) ¹⁵

4.2 ERREICHUNG DER KLIMANEUTRALITÄT BIS 2040

Mit Blick auf die Erreichung der Klimaziele besteht im Verkehrssektor großer Handlungsbedarf. Dieser ist – nach dem Sektor „Energie und Industrie - Emissionshandel“ – mit 27,8 % der größte Verursacher von THG-Emissionen in Österreich. Zudem ist zu beachten, dass im Verkehrssektor im Zeitraum 1990 bis 2021 ein starkes Wachstum an THG-Emissionen verzeichnet wurde, während in den Sektoren Energie und Industrie, Gebäude, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft ein Rückgang verzeichnet wurde.¹⁶ Besonders im Verkehrssektor ist man demnach, auch nach einer COVID-19 bedingten Reduktion der Emissionen im Jahr 2020, besonders weit von der Erreichung der gesetzten Klimaziele – der Klimaneutralität im Jahr 2040 – entfernt.¹⁷

Für die Stadt Graz stellt der Klimaschutzplan 2022 die übergeordnete Strategie zur Erreichung der Klimaschutzziele dar.¹⁸ Darin wird neben dem festgelegten THG-Budget (28,7t für 2016-2050) der Zielpfad und der damit verbundene Verbrauch des THG-Restbudgets, das Graz noch zur Verfügung steht definiert. Dieser Zielpfad verlangt eine jährliche Reduktion der produktionsbasierten THG-Emissionen um 10 % von den

¹⁵

https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12658765_141979497/7826ccbe/Heft%206-2022%20Bev%C3%B6lkerungsprognose.pdf

¹⁶ <https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase>

¹⁷ <https://vcoe.at/publikationen/infografiken/energie-und-klimaschutz>

¹⁸ https://www.umwelt.graz.at/cms/beitrag/10336935/6696679/Klimaschutzplan_der_Stadt_Graz.html

jeweilig verbleibenden Restemissionen des Vorjahres. Im Jahr 2040 verbleiben noch maximal 1 t THG-Emissionen pro Grazer:in, welche im Sinne des Netto-Null-Ziels nachhaltig kompensiert werden müssen (40-10-1). Der Anteil des Straßenverkehrs an den (produktionsbasierten) CO₂-Gesamtemissionen im Stadtgebiet (ohne Haus Graz) beträgt rund 21% (320.500t).

4.3 MASSNAHMEN ZUR LUFTREINHALTUNG

Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sind zum Großteil meist zugleich auch Klimaschutzmaßnahmen. Die Luftqualität in Graz wird durch besondere topografische und klimatische Gegebenheiten beeinflusst. Das Grazer Becken liegt südlich der Alpen in einer abgeschirmten Lage, mit einer ausgesprochenen Windarmut und hoher Inversionswahrscheinlichkeit im Winterhalbjahr. Diese häufigen Witterungsverhältnisse unterbinden den notwendigen Luftaustausch zur Erhaltung der Luftqualität. Von relevanten Ferneinträgen ist gerade bei den austauscharmen Inversionssituation im Winterhalbjahr nicht auszugehen, lokale Belastungen dominieren die Situation.¹⁹

Aus diesen erschwerten Rahmenbedingungen ergab sich für Graz die Notwendigkeit einer koordinierten Luftreinhalteplanung. Zusätzlich zum Luftreinhalteplan des Landes Steiermark wurde für Graz bereits 2004 ein Maßnahmenkatalog zur Verringerung der Feinstaubbelastung erstellt. In diesem Plan, welcher zuletzt 2021 evaluiert wurde, sind die Aktivitäten der Stadt zur Luftreinhaltung in den Bereichen Bewusstseinsbildung, Verkehr, Energie/Heizungen sowie begleitende Maßnahmen festgeschrieben.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen sollen die NO₂- und PM-(Feinstaub)-Emissionen in den drei Hauptverursacherbereichen - Verkehr, Hausbrand und Gewerbe – deutlich verringert werden.

Beim Verkehr sind die PM-Emissionen aus Aufwirbelung und Abrieb deutlich höher als Auspuff-Emissionen der Fahrzeuge der neueren Generation infolge der Technologieverbesserung. Dadurch ergibt sich die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs als wichtigste Maßnahme im Bereich Luftreinhaltung und somit auch Klimaschutz.

In den letzten 10 Jahren hat die Immissionsbelastung aufgrund mehrerer Faktoren (geänderte Wetterlagen, Umsetzung von Maßnahmen wie Fernwärmeausbau, Flottenerneuerung, etc.) deutlich abgenommen. Aufgrund neuerer medizinischer Erkenntnisse ist allerdings eine Verschärfung der Grenzwerte zu erwarten, welche weitere Anstrengungen zur Verringerung der Emissionen in allen Bereichen erfordern wird.

¹⁹ Quelle: 6.Massnahmenkatalog 2013

4.4 KLIMAWANDELANPASSUNG

Die Auswirkungen des Klimawandels sind bereits deutlich messbar. Bei der Messstation Universität Graz wurde im Zeitraum von 1960 bis 2000 eine durchschnittliche Jahrestemperatur von 9,9° Celsius verzeichnet, im Zeitraum von 2001 bis 2015 erhöhte sich diese auf 11,3° Celsius.²⁰

Neben dem generellen Temperaturanstieg hat sich die Anzahl der Hitzetage (Tage mit über 30° Celsius) pro Jahr in Österreich in den letzten Jahrzehnten vervielfacht. In der Stadt Graz wurden im Zeitraum 1961 bis 1990 im Schnitt 4 Hitzetage pro Jahr aufgezeichnet, im Zeitraum 1991 bis 2020 waren es 17 Hitzetage. Die Hitzetage haben sich damit mehr als vervierfacht. Für den Zeitraum 2071 bis 2100 werden bei weiterhin ungebremstem Ausstoß von Treibhausgasen für Graz 45 Hitzetage berechnet und bei Einhaltung der Paris-Ziele berechnet man 22 Hitzetage.²¹

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind beispielsweise beschattete Geh- und Radwege, Grünflächen bzw. Straßenbäume zur Abkühlung öffentlicher Räume und Trinkbrunnen von Bedeutung. Zur Senkung der Temperaturen und Reduktion urbaner Hitzeinseln sind Begrünung und Flächenentsiegelung erforderlich.

Weitere Maßnahmen, welche die Schnittstelle Mobilität und Klimawandelanpassung betreffen, können dem Aktionsplan 2022 zur Klimawandelanpassung in der Stadt Graz entnommen werden. Die dort angeführten Maßnahmen wurden bei der Erstellung der vorliegenden Mobilitätsstrategie berücksichtigt bzw. in diese integriert.

4.5 ABSTIMMUNG ZWISCHEN STADTENTWICKLUNG UND VERKEHRSPANUNG

In urbanen Räumen gewinnt das Konzept einer Stadt der kurzen Wege immer mehr an Bedeutung. Dafür braucht es eine gute Durchmischung in den Stadtteilen – Geschäfte des täglichen Bedarfs oder Grünräume müssen gut verteilt und für die Bevölkerung fußläufig erreichbar sein. Monofunktionale Strukturen oder Einkaufszentren am Stadtrand führen hingegen zu längeren Wegen und einer stärkeren Abhängigkeit vom privaten Pkw.

In der Verkehrsplanung braucht es eine starke Abstimmung mit der generellen Stadtentwicklung. Die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel wirkt sich auf die Akzeptanz und Nutzung dieser aus. Die Bevölkerungsdichte hat einen starken Einfluss auf den Energieverbrauch im Mobilitätsbereich. Kompakt bebaute Städte verbrauchen im Verkehrssektor deutlich weniger Energie als urbane Räume mit geringer Bevölkerungsdichte.

20 https://www.umweltservice.graz.at/infos/andere/Klimawandelanpassung_Aktionsplan2022.pdf

21 <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/news/massive-zunahme-an-hitzetagen>

4.6 AUSWIRKUNGEN UND CHANCEN DER DIGITALISIERUNG

Die Digitalisierung stellt einen der größten Trends der heutigen Zeit dar²² und hat unterschiedliche Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in Städten bzw. bietet zahlreiche Möglichkeiten zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität.

Die Digitalisierung ermöglicht eine flexible Nutzung verschiedener, in urbanen Räumen vorhandener Mobilitätsangebote. Mittels App können vom E-Scooter im Bereich der Mikromobilität bis zum Car-Sharing Auto unterschiedliche Fahrzeuge ausgeliehen werden. Öffentliche Verkehrsbetriebe werden zunehmend zu Mobilitätsdienstleistern mit einer Vielzahl unterschiedlicher Angebote („Shared Mobility“). Multimodale MaaS-Plattformen „Mobility as a Service“ gewinnen weiter an Bedeutung.²³

Zudem bietet die Verfügbarkeit und Analyse von Echtzeitdaten Möglichkeiten – unter anderem werden unregelmäßige Intervalle im öffentlichen Verkehr einbezogen oder alternative Routen zur Umfahrung von Staus im motorisierten Individualverkehr vorgeschlagen.

Auch der Handel ist stark von der Digitalisierung betroffen und hat Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in Städten. Generell ist eine Zunahme des Internethandels und ein Rückgang des stationären Handels zu beobachten. Der Lieferverkehr (inkl. Retouren) nimmt stark zu. Häufige Start- und Beschleunigungsvorgänge der Lieferfahrzeuge und kurze Distanzen führen zu erhöhten CO₂-, Schadstoff- und Lärm-Emissionen. Fehlende Lieferzonen führen zu Halten auf Gehsteigen und Radwegen.²⁴ City-Logistik-Konzepte – Standorte der Verteilzentren, Einrichtung von Mikro-Hubs, Abwicklung der Feinverteilung auf der letzten Meile, Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, Einsatz von Lastenrädern, etc. – sind erforderlich und in urbanen Verkehrsstrategien zu verankern.

In der Arbeitswelt ermöglicht die zunehmende Digitalisierung eine flexiblere Gestaltung des Arbeitstages. Möglichkeiten wie Home-Office werden vermehrt genutzt. Die Abhaltung von Videokonferenzen reduziert die Anzahl der Dienstreisen bzw. Dienstwege.

Im Bereich der Stadtplanung müssen Innenstädte auf die Entwicklung des zunehmenden Online-Handels reagieren, um zukünftig attraktiv zu bleiben.²⁵

22 https://www.alexandria.unisg.ch/253291/2/Zukunft%20Mobilit%C3%A4t%20-%20Gigatrend%20Digitalisierung_A5_final.pdf

23 <https://www.upstream-mobility.at/news/2018/7/12/uitp-training-zum-thema-mobility-as-a-service-in-wien>

24 <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/effiziente-city-logistik-zum-standard-machen>

25 <https://difu.de/nachrichten/auswirkungen-des-online-handels-auf-innenstaedte-und-ortszentren>

4.7 RESILIENZ VON VERKEHRSSYSTEMEN IN BEZUG AUF KRISEN UND ZUNEHMENDE RESSOURCENKNAPPHEIT

In der Stadtplanung gewinnt das Konzept der Resilienz zunehmend an Bedeutung. Der aktuelle Diskurs über die Anfälligkeit und „Verwundbarkeit“ von Städten – vor allem durch globale sozioökonomische Krisen, den Klimawandel und die weltweit zunehmende Verstädterung – wird international intensiv geführt. Resilienz weist dabei die zwei Dimensionen der Stabilität bzw. Widerstandsfähigkeit bestehender Systeme und deren Anpassungsfähigkeit auf Veränderungen auf.²⁶

Städte müssen dementsprechend gegenüber unterschiedlichsten Krisen widerstandsfähig sein – unter anderem klimaresilient, energieresilient und wirtschaftlich resilient. Städte müssen resilient gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels, gegenüber schwankenden Energiepreisen oder Schwankungen der Immobilien- und Finanzmärkte sein. Energiekrisen und zunehmende Ressourcenknappheit erfordern auch im Mobilitätssektor ein Umdenken. Verkehrssysteme müssen mit möglichst geringem Erhaltungsaufwand funktionieren sowie störungsresilient und widerstandsfähig gegenüber möglichen Krisen sein.

Die Abhängigkeit von Treibstoffen (Verfügbarkeit, Preise) spielen aktuell im motorisierten Individualverkehr eine zentrale Rolle. Die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern ist abzubauen. Der Umstieg auf alternative Antriebsformen (Elektrifizierung, Wasserstoff) trägt dazu bei und unterstützt die Dekarbonisierung des Verkehrssystems.

4.8 BEITRAG DER MOBILITÄT ZUR LEBENSQUALITÄT

Die Lebensqualität in Städten ist unter anderem stark von der Ausgestaltung des Verkehrssystems abhängig. Eine an den Umwelterfordernissen und Bedürfnissen des Menschen ausgerichtete Verkehrsplanung, welche die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördert, den Verkehr damit flächeneffizient abwickelt und nebenbei Flächen für Aufenthaltsfunktionen und die erforderliche Begrünung im öffentlichen Raum freischafft, kann wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. Die Förderung aktiver Mobilität hat positive gesundheitliche Auswirkungen auf die Gesellschaft (Bewegung). Die Reduktion der Abgase führt zu einer besseren Luftqualität. Eine erhöhte Lebensqualität verschafft den Städten einen Standortvorteil im internationalen Wettbewerb, Städterankings gewinnen in der global vernetzten Welt zunehmend an Bedeutung.

²⁶ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (D); 2018; Stresstest Stadt - wie resilient sind unsere Städte?

4.9 „UNBEQUEMER“ WANDEL

Verhaltensänderungen sind für viele Menschen nicht einfach. Das gilt grundsätzlich in allen Lebensbereichen und natürlich auch für das Mobilitätsverhalten. Die Chancen auf positive Auswirkungen von Veränderungen werden meistens weniger hoch bewertet als die Sorgen über mögliche persönliche Verschlechterungen. Die zur Erreichung der Ziele des Mobilitätsplanes 2040 erforderliche Mobilitätswende bedeutet einen Perspektivenwechsel und führt zwangsläufig zu Interessenskonflikten, wie zum Beispiel bei der Neuaufteilung öffentlicher Straßenräume.

Aus diesem Grund werden die Erstellung des Mobilitätsplanes und sämtliche nachfolgende Planungsprozesse von intensiver Kommunikation und Information begleitet. Bei der Partizipation sind die allgemeine Öffentlichkeit ebenso wie Stakeholder:innen und die Zivilgesellschaft stets auf Augenhöhe einzubinden. Die Interessen und Bedürfnisse sind aufzunehmen, zu würdigen und vor dem Hintergrund der gesetzten Ziele zu bewerten. In vielen Situationen wird es darum gehen, mit menschlichem Fingerspitzengefühl und dennoch faktenbasiert Interessensabwägungen vorzunehmen und Entscheidungen im Sinne der Ziele des Mobilitätsplanes zu treffen. Trotz einer angestrebten Ausgewogenheit bei der Berücksichtigung von Interessen, wird es vorkommen, dass Maßnahmen zu setzen sind, die für manche Menschen als „unbequem“ oder nachteilig empfunden werden. Ein respektvoller Umgang aller Beteiligten auf Augenhöhe ist angesichts dessen umso wichtiger. Letztlich dienen die Maßnahmen des Mobilitätsplanes 2040 dazu, die Lebensqualität aller Grazer:innen und Grazer langfristig zu sichern und die Resilienz der Stadt Graz im Hinblick auf künftige Herausforderungen sicher zu stellen.



Mobilitätsplan Graz 2040

Überblick zur Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit
Phase 1+2 August 2022 – August 2023

Abteilung für Verkehrsplanung

Europaplatz 20, 8010 Graz

Tel.: +43 316 872-2891

mp2040@stadt.graz.at

graz.at/verkehrsplanung



Inhaltsverzeichnis

Motivation und Hintergrund.....	3
Projekttablauf und aktueller Stand der Beteiligung	3
Externe Stakeholder.....	5
Stakeholder-Dialog	5
Bezirksebene	7
Bezirks-Dialog	8
Breite Öffentlichkeit.....	10
Website	10
Ausblick.....	11



Motivation und Hintergrund

Die aktuelle Mobilitätsstrategie der Stadt Graz wurde von 2011 bis 2015 erarbeitet und definierte Mobilitätsziele bis zum Jahr 2021. Der Grazer Gemeinderat hat im Jänner 2021 beschlossen, dass die Strategie fortgeschrieben werden soll – als „Mobilitätsplan Graz 2040“. Die überarbeitete Strategie soll als Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) erstellt werden. Ein SUMP ist ein integrierter, strategischer, langfristiger Mobilitätsplan mit klaren überprüfbaren Zielen, der auf eine bessere Erreichbarkeit und Lebensqualität in der Stadtregion abzielt. Ein wesentliches Prinzip dabei ist die Beteiligung von Interessengruppen und der Öffentlichkeit, sowie die Zusammenarbeit über institutionelle Zuständigkeiten hinaus. Der SUMP folgt daher einem transparenten, partizipatorischen Ansatz. Die Zusammenarbeit von Verwaltungseinheiten (z.B. Stadtplanung, Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft/Arbeiten, Soziales) zur Bündelung von Kapazitäten und Ressourcen steht ebenso im Fokus wie die Abstimmung zwischen den politischen Ebenen und Verkehrsgesellschaften, sowie den Bürger:innen und Stakeholdern. Von Beginn an und während der Planerarbeitung und der Umsetzungsphase sollen sie zu sinnvollen Zeitpunkten einbezogen werden, um letztendlich eine hohe Akzeptanz von Zielen und Maßnahmen zu erhalten. Außerdem ergibt sich dadurch die Möglichkeit der Integration unterschiedlicher Perspektiven und Kompetenzen.

Für den Fortschreibungsprozess wurde daher ein umfassendes Beteiligungskonzept erarbeitet, das eine begleitende Bürger:inneninformation und punktuell vertiefende Beteiligungsangebote umfasst.

Verantwortlich für die Erarbeitung des Mobilitätsplans 2040 ist die Abteilung für Verkehrsplanung, unterstützt wird sie in der Projektsteuerung der Beteiligung durch das Referat für Bürger:innenbeteiligung. Mit der Durchführung der Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit wurde das StadtLABOR betraut.

Projekttablauf und aktueller Stand der Beteiligung

Mit Gemeinderatsbeschluss im Jänner 2021 wurde die Abteilung für Verkehrsplanung mit der Erstellung des Mobilitätsplans Graz 2040 beauftragt.

Wie Abbildung 1 darstellt wurde in den ersten drei Arbeitsschritten des Mobilitätsplans 2040 an der Analyse der Mobilitätssituation, der Darstellung von Trends und Herausforderungen sowie der Entwicklungen von übergeordneten Zielen wie bspw. Klima- und Umweltschutz oder Gesundheit gearbeitet. Diese Ziele wurden in einem weiteren Schritt auf die einzelnen Verkehrsarten zugeschnitten.



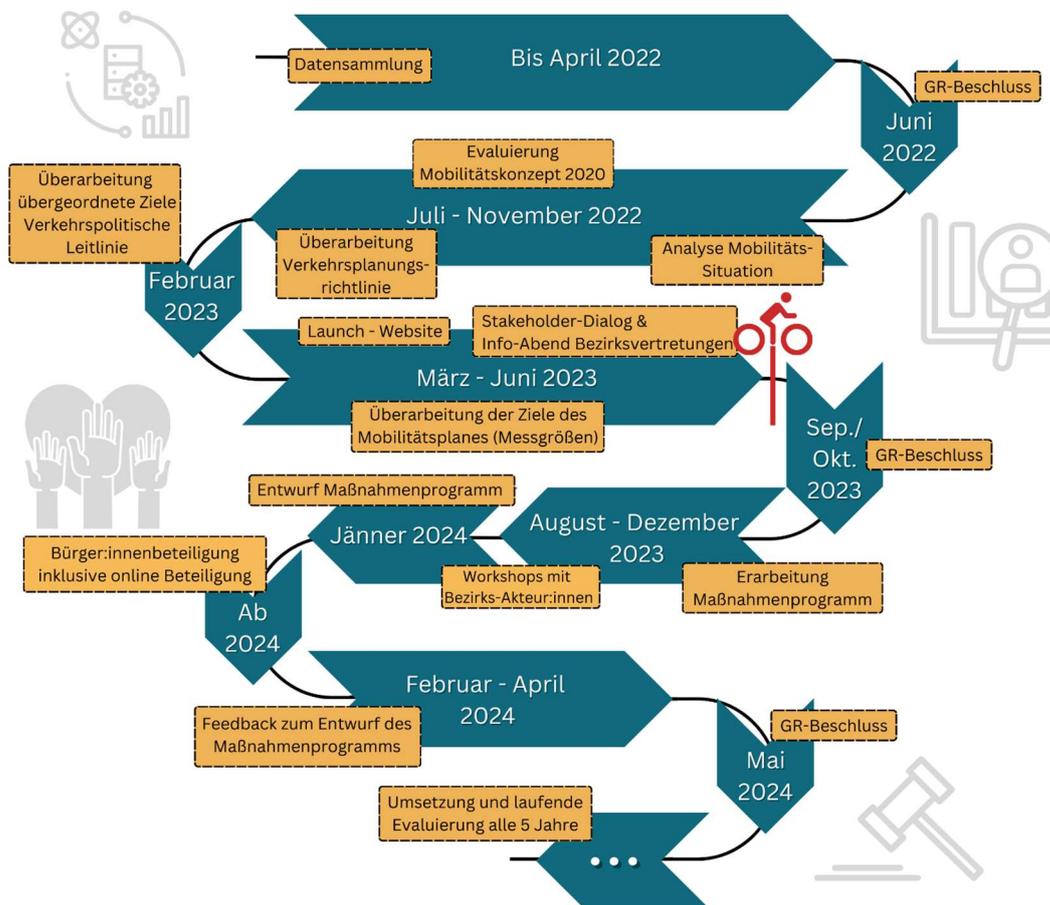


Abbildung 1: Zeitplan Mobilitätsplan Graz 2040

Die erarbeiteten Inhalte wurden in unterschiedlichen Runden unter anderem mit dem Land Steiermark und den relevanten Abteilungen im Haus Graz ebenso wie mit dem Planungsausschuss des Gemeinderates erörtert und diskutiert. Zusätzlich gab es einen weiteren Termin mit Vertreter:innen aller im Gemeinderat vertretenen Fraktionen zur Information, sowie einen Austausch mit dem Klimabeirat der Stadt Graz.

Das Beteiligungskonzept für den Mobilitätsplan Graz 2040 sieht die Einbindung von drei Schwerpunktgruppen außerhalb des Hauses Graz zu unterschiedlichen Zeitpunkten vor. (siehe auch Beteiligungskonzept (GR-Beschluss Juli 2022))

- Externe Stakeholder
- Bezirksebene
- Breite Öffentlichkeit

In einem kontinuierlichen Planungs- und Abstimmungsprozess wurden die Schritte des Beteiligungsprozesses gemäß der inhaltlichen Meilensteine durch die Projektgruppe bestehend aus Verwaltungsmitarbeiter:innen und externen Auftragnehmer:innen entwickelt und umgesetzt. Im Folgenden werden anhand der drei Schwerpunktgruppen die allgemeine inhaltliche und methodische Herangehensweise und die jeweils konkreten Maßnahmen von Phase 1 und 2 dargestellt.

Externe Stakeholder

Die Grundlage für die Einbindung von relevanten Stakeholdergruppen außerhalb des Hauses Graz war die umfassende Stakeholderanalyse, welche im November 2022 durch das Projektteam durchgeführt wurde. Dabei wurde besonders darauf geachtet, dass neben Vertreter:innen aus dem Bereich Mobilität auch verschiedene Vertreter:innen von gesellschaftlichen Gruppen bzw. Interessenverbänden in den Kanon aufgenommen wurden.

Zu den externen Stakeholdern zählen Interessensvertretungen/Organisationen/Gruppen aus den Bereichen Wissenschaft, Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Verwaltung sowie Interessenverbände aus dem Bereich Mobilität.

Grundsätzlich werden durch die Beteiligung folgende Ziele in den Phasen 1 und 2 verfolgt:

- Gemeinsame Reflexion der (Zwischen)Ergebnisse (Analyse, Ziele)
- Feedback zum MP2040 Entwurf (Ziele, Zukunftsbilder)
- Einbringen der jeweiligen Expert:innen-Sichtweisen
- Gewinnen von Multiplikator:innen für den MP 2040-Prozess

Stakeholder-Dialog

Die durch die Analyse herausgearbeiteten Stakeholdergruppen wurden zur Teilnahme am Stakeholder-Dialog eingeladen. Dabei wurde bereits im Einladungsprozess darauf geachtet, dass durch persönliche Anrede sowie eine erste inhaltliche Verortung der Stellenwert dieses Projekts für die angesprochenen Vertreter:innen deutlich wird.

Insgesamt wurden Vertreter:innen aus 49 Organisationen, Abteilungen und Interessensverbänden eingeladen. Der Einladungen zur vierstündigen Veranstaltung im Kunsthhaus Graz folgten am 10. Mai 38 Personen aus 28 Organisationen, Einrichtungen, Abteilungen usw.

Nach der offiziellen Begrüßung durch **Wolfgang Feigl** und **Barbara Urban** (Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung) zeichnete Harald Frey (Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien) in seinem Impulsvortrag **Bilder der „Zukunft der urbanen Mobilität“**.

Vizebürgermeisterin **Judith Schwentner** als zuständige politische Referentin lieferte im Interview mit Moderatorin Barbara Hammerl (StadtLABOR) Einblicke in die politischen Ziele und Erwartungshaltungen der Stadt Graz.

Von **Mark Richter** (Büro cons.ens) wurde die wichtige Faktengrundlage geschaffen:

Ausgehend von einer überblickshaften Betrachtung der Analyseergebnisse aus dem Mobilitätskonzept 2020, wurden im weiteren Impulsvortrag Trends, Herausforderungen sowie Ziele des Mobilitätsplans 2040 vorgestellt.

Mit den vorgestellten Inhalten, die eine gemeinsame Wissensbasis darstellten, wurden die Teilnehmer:innen an sechs Arbeitstischen zum gemeinsamen Dialog geladen. Dabei standen die Reflexion sowie das Feedback zu den vorgestellten Inhalten sowie die Einschätzungen zur Entwicklung der Mobilität in Graz im Mittelpunkt. Die Strukturierung der Dialogtische fand durch die Tischmoderator:innen statt. Darüber hinaus wurden an jedem Tisch durch eine zuständige Person die Ergebnisse detailliert dokumentiert.

Im Folgenden werden die Inhalte in Themenrunden an den Dialogtischen überblickshaft dargestellt. Dabei wurde bei der Zusammensetzung der Dialogtische auf eine heterogene Teilnehmer:innengruppe geachtet.



Ausgehend von den gestellten Fragen, werden in der folgenden Darstellung erste Tendenzen aus den Rückmeldungen präsentiert:

Insgesamt wurden in den Themenrunden rund 267 Rückmeldungen (Anregungen, Einschätzungen und Vorschläge) gesammelt.

Thema 1: Analyseergebnisse Mobilitätskonzept 2020

- Teilen Sie die Analyseergebnisse oder haben Sie andere Interpretationen?
- Wo sehen Sie die größten „Baustellen“/ Herausforderungen?

Inhaltliche Tendenzen aus den Teilnehmer:innenrückmeldungen zum Thema 1:

- *Analyseergebnisse werden von den Teilnehmer:innen geteilt.*
- *Monitoring für zukünftiges Konzept soll besser verankert werden, damit Lenkung im Prozess bis 2040 einfacher wird.*
- *Zukünftiges Konzept sollte so aufgestellt sein, dass es die Mehrheit der umgesetzten Maßnahmen beinhaltet. Damit würde auch ein höherer Grad der Umsetzung erreicht werden.*
- *Die Herausforderung liegt in der Finanzierung.*
- *Eine weitere Herausforderung wird in der Stärkung und im Ausbau der Mobilitätsangebote und –infrastruktur gesehen.*

Thema 2: Ziele des Mobilitätsplans Graz 2040

- Sind die vorgestellten Ziele und Zielwerte aus Ihrer Sicht nachvollziehbar, gibt es etwas zu ergänzen?
- Wie muss sich die Grazer Mobilität entwickeln, damit die übergeordneten Ziele erreicht werden?
- Wie sind die Menschen in Graz 2040 klimafreundlich, zeiteffizient und leistungsfähig unterwegs? (gewünschte/ utopische Zukunftsbilder zur Mobilität in Graz 2040)

Inhaltliche Tendenzen aus den Teilnehmer:innenrückmeldungen zum Thema 2:

- *Die präsentierten Ziele waren nachvollziehbar. Jedoch verortete sich die Einschätzung der Erreichbarkeit der Ziele im Spannungsfeld von sehr ambitioniert/unrealistisch bis hin zu nicht ambitioniert.*
- *Ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Ziele kann durch den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs gelingen. Dadurch müssen die Nutzer:innen in die Lage versetzt werden, die Mobilität bewusst wählen zu können.*
- *Für die Zielerreichung wurden die Datenerhebung, das Monitoring sowie der Dialog und die Einbindung von Betroffenen als wesentliche Gelingfaktoren genannt.*

Thema 3: Erwartungen an den Prozess und Kooperationen für den Mobilitätsplan 2040

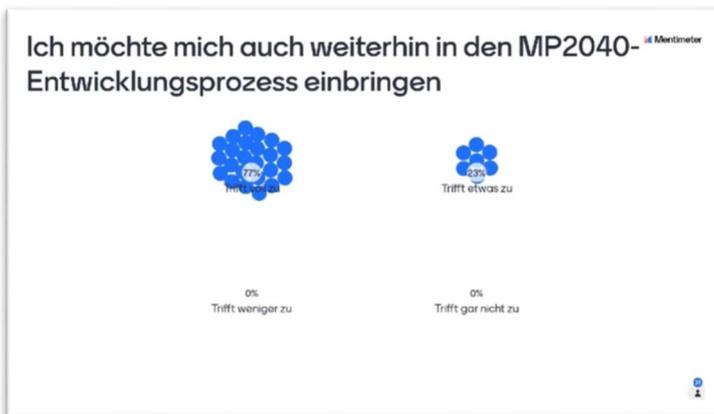
- Wie relevant ist der MP2040 für das eigene Unternehmen / den eigenen Wirkungs- / Arbeitsbereich? / Sehen Sie für Ihre Organisation / Ihr Unternehmen eine Rolle für das Erreichen der Mobilitätsziele? Wie könnte diese Rolle aussehen?
- Welchen Beitrag können Sie zur Zielerreichung und Umsetzung bzw. zum Prozess des MP2040 leisten?



- (Wo) Gibt es Bedarf einer engeren Zusammenarbeit mit der Stadt Graz? Wie könnte diese aussehen? Wo benötigt es Unterstützung oder Kommunikation?

Inhaltliche Tendenzen aus den Teilnehmer:innenrückmeldungen zum Thema 3:

- *Die Relevanz des Mobilitätsplans 2040 wurde als sehr hoch für den jeweiligen eigenen Wirkungs- und Arbeitsbereich eingeschätzt.*
- *Es gab eine Offenheit, Projekte gemeinsam umzusetzen. So kann es Unterstützung bei der Bewusstseinsbildung geben. Auch kann man Ansprechpartner:in bzw. Bindeglied zu wichtigen Gruppen sein.*
- *Die engere Zusammenarbeit mit der Stadt Graz wurde als notwendig erachtet, damit die Umsetzung gelingen kann. Kooperationen können je nach Wirkungsbereich von Datenaustausch über Forschungsprojekte bis hin zu Aktivierung von besonderen Gruppen gehen.*



Als eines der Ergebnisse der Veranstaltung ist festzuhalten, dass eine offene und frühzeitige Beteiligung verschiedener Akteursgruppen als wichtig empfunden wurde und die Teilnehmer:innen erfreut waren, schon zu einem frühen Zeitpunkt zum Dialog eingeladen zu werden. Ein Großteil möchte sich auch weiter in den Prozess einbringen (siehe Mentimeter-Umfrage).

Abbildung 2: Mentimeter-Abfrage Stakeholderdialog

Die rund 267 Nennungen an den Dialogtischen wurden während der Veranstaltung detailliert dokumentiert. In einem weiteren Schritt wurden alle Nennungen nach der Häufigkeit geclustert. Diese ersten Ergebnisse wurden durch das inhaltlich verantwortliche Projektteam gesichtet und in einem weiteren Bearbeitungsschritt mit den bereits vorhandenen Inhalten abgeglichen.

Bezirksebene

Auf Ebene der Grazer Bezirke wurden in einem ersten Schritt die Bezirksvertretungen angesprochen (Bezirksvorsteher:innen und Bezirksrät:innen).

Grundsätzlich werden durch die Beteiligung auf Bezirksebene folgende Ziele in den Phasen 1 und 2 verfolgt:

- Gemeinsame Reflexion der (Zwischen-)Ergebnisse (Analyse, Ziele)
- Feedback zum MP2040 Entwurf (Ziele, Zukunftsbilder)
- Einbringen der spezifischen Bezirksperspektive und Herausforderungen
- Gewinnen von Multiplikator:innen für den MP 2040-Prozess
- Breite Akzeptanz des MP 2040 auf Bezirksebene

Bezirks-Dialog

Zum Bezirks-Dialog wurden Vertreter:innen der 17 Grazer Bezirke (Bezirksvorsteher:innen und Bezirksrät:innen) durch ein persönliches Anschreiben eingeladen. Angelehnt an die Vorgehensweise im Stakeholder-Dialog wurde in dieser Einladung ebenfalls durch die inhaltliche Verortung auf den Stellenwert des Vorhabens aufmerksam gemacht.

Der Einladung zur zweistündigen Veranstaltung am 22. Mai im Lendhafen folgten 21 Personen aus 14 Bezirken.

Nach der offiziellen Begrüßung durch **Wolfgang Feigl** und **Barbara Urban** (Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung) und dem Impulsvortrag zur „Zukunft der Mobilität“ von **Harald Frey** (Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien) wurde von **Mark Richter** (Büro cons.ens) die wichtige Faktengrundlage zum Mobilitätsplan Graz 2040 geschaffen: Ausgehend von einer überblickshaften Betrachtung der Analyseergebnisse aus dem Mobilitätskonzept 2020, wurden im weiteren Impulsvortrag Trends, Herausforderungen sowie Ziele des Mobilitätsplans 2040 vorgestellt.



Abbildung 3: Stimmungsbilder Setting Bezirks-Dialog

An drei moderierten Dialogtischen wurden in drei Themenrunden die präsentierten Inhalte nach einer vorgegebenen Fragenstruktur bearbeitet. Bei der Zusammensetzung der Dialogtische wurde auf eine heterogene Verteilung der Teilnehmer:innen, u.a. nach Einwohner:innenzahl des Bezirks und Lage des Bezirks, geachtet.

Ausgehend von den gestellten Fragen, werden in der folgenden Darstellung erste inhaltliche Tendenzen dazu präsentiert:

Insgesamt wurden in den Themenrunden rund 90 Rückmeldungen (Anregungen, Einschätzungen und Vorschläge) gesammelt.

Thema 1: Analyseergebnisse Mobilitätskonzept 2020

- Waren Elemente der vorgestellten Analyseergebnisse für Sie überraschend? Welche waren nicht überraschend?
- Was waren aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen in der Umsetzung der Maßnahmen in der Vergangenheit?

Inhaltliche Tendenzen aus den Teilnehmer:innenrückmeldungen zum Thema 1:

- *Überraschend in der Analyse war, dass die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs gering war bzw. der Anteil der Öffentlichen Verkehrs ungefähr gleichgeblieben ist.*
- *Als Herausforderung wurden die unterschiedlichen Bedarfe der Bezirke – Randbezirk vs. Innenbezirk – angeführt.*
- *Ebenfalls wurde als Herausforderung die Schaffung von Infrastruktur in Verbindung mit der Finanzierung genannt: Ausbau und Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs ist notwendig, damit der Umstieg auf andere Mobilitätsarten erleichtert wird.*

Thema 2: Ziele Mobilitätsplan Graz 2040

- Teilen Sie die Vision und Zieldefinitionen?
- Was braucht es aus Ihrer Sicht für die Bevölkerung im Bezirk, um die Ziele zu erreichen?

Inhaltliche Tendenzen aus den Teilnehmer:innenrückmeldungen zum Thema 2:

- *Die Vision sowie die Zieldefinition fand Zustimmung. Jedoch wurden auch auf die Finanzierung als entscheidender Faktor für die Zielerreichung hingewiesen.*
- *Für die Erreichung der Ziele wird die Bewusstseinsbildung der Bevölkerung ebenfalls als wichtig erachtet.*
- *Die Einbindung der Bezirksvertretungen sowie die Einbeziehung der Umlandgemeinden werden ebenfalls notwendig erachtet.*
- *Eine stärkere Verschränkung von Stadt- und Verkehrsplanung kann ebenfalls einen wichtigen Teil zur Zielerreichung beitragen.*

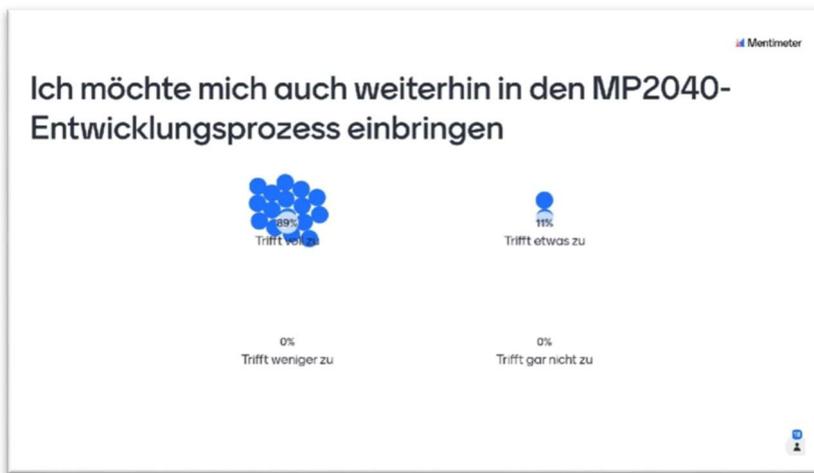
Thema 3: Erwartungen an den MP2040 Prozess, Kooperationspotenziale, Rollen

- Wo sehen Sie Ihre Rolle – die Rolle der Bezirksvertretung – welchen Beitrag können die Bezirksvertretungen leisten, um auf dem Weg, die Ziele des MP2040 zu erreichen?

Inhaltliche Tendenzen aus den Teilnehmer:innenrückmeldungen zum Thema 3:

- *Kommunikation wird als wesentliches Kriterium auf dem Weg erachtet. Dabei handelt es sich um einen breiten Kommunikationsbegriff: Es wurde auf die Kommunikation zwischen den Bezirksvertretungen und der Stadt ebenso verwiesen, wie auf den Austausch zwischen Bezirken aber auch in der Funktion als Multiplikator:innen in die Bevölkerung.*





Der Austausch in den Kleingruppen und die Möglichkeit sich frühzeitig in den Prozess einzubinden, wurden von den Teilnehmer:innen als positiv wahrgenommen und der Wunsch nach Fortführung der Einbindung der Bezirke und der Aufrechterhaltung der Kommunikation zwischen Bezirken und Stadt Graz wurde mehrfach ausgesprochen. Dies kann auch der folgenden Mentimeter-Abstimmung entnommen werden.

Abbildung 4: Stimmungsbild Mentimeter-Abfrage Bezirks-Dialog

Die rund 90 Nennungen wurden während der Veranstaltung detailliert dokumentiert. In einem weiteren Schritt wurden alle Nennungen nach der Häufigkeit geclustert. Diese ersten Ergebnisse wurden durch das inhaltlich verantwortliche Projektteam gesichtet und in einem weiteren Bearbeitungsschritt mit den bereits vorhandenen Inhalten abgeglichen.

Breite Öffentlichkeit

Die breite Öffentlichkeit umfasst alle Grazer Bürger:innen sowie auch die nach Graz einpendelnden Menschen, durch die ein großer Teil des Verkehrsaufkommens in Graz entsteht. In Bezug auf die Bürger:innen ist bei der Konzeptionierung von Beteiligungsangeboten auf die vielfältige Zusammensetzung der Grazer Gesellschaft zu achten.

Grundsätzlich werden durch die Beteiligung folgende Ziele verfolgt:

- Transparenz über den MP2040-Prozess schaffen
- Thema „urbane Mobilität“ / Mobilitätswende verständlich erklären
- Bewusstseinsbildung und Lernen über die Herausforderungen urbaner Mobilität
- Menschen als aktive Akteur:innen der Mobilitätswende ansprechen, motivieren und ermächtigen

Der Schwerpunkt in der Beteiligung der Grazer Bevölkerung liegt in der Phase 3 (2024). Als erster Schritt wurde mit der Website www.graz.at/mp2040 in Phase 1 und 2 bereits ein zentrales Kommunikationsmedium erarbeitet und veröffentlicht.

Website

Die Website beinhaltet die wesentlichen Schritte zur Erarbeitung des Mobilitätsplans. Diese können von den Besucher:innen intuitiv erfasst werden.

Wesentliche Kernbotschaften:

- Die Stadt Graz arbeitet gerade an der Zukunft der Grazer Mobilität.
- Mit dem Mobilitätsplan Graz 2040 wird die Mobilitätswende eingeleitet und umgesetzt.
- Die Stadt Graz möchte alle Menschen aktivieren, motivieren und ermächtigen, selbst Teil der Mobilitätswende zu werden.

Die Website wurde in einem 3-Stufen-Modell umgesetzt. Die Stufe 1 bietet zu jedem Thema eine kurze inhaltliche Annäherung. Auf Stufe 2 wird das Thema im Detail über Fließtext, Grafiken und Bilder beschrieben und auf Stufe 3 sind Links zu good practice-Beispielen und externen Websites mit weiterführendem Hintergrundwissen.

Die Struktur der Website orientiert sich dabei am Aufbau des Mobilitätsplan Graz 2040. Die folgende Abbildung zeigt die Startseite der Website des Mobilitätsplan Graz 2040:

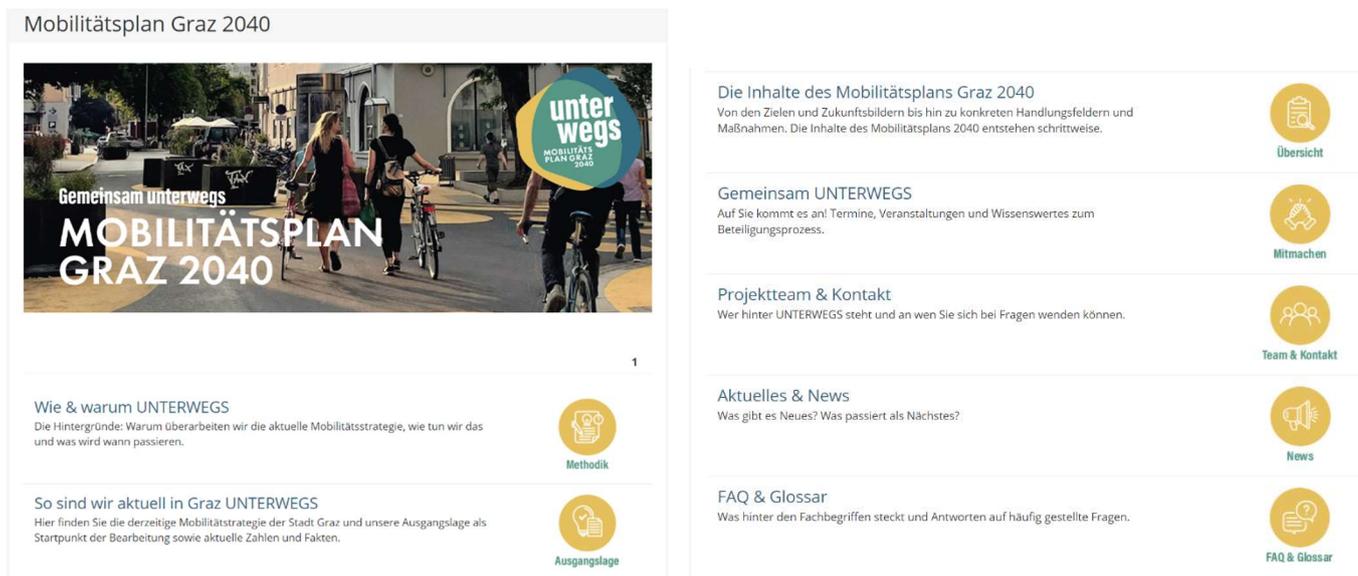


Abbildung 5: Startseite Website MP2040

Im Menüpunkt „Gemeinsam UNTERWEGS“ werden die Angebote beschrieben und die durchgeführten Beteiligungsformate dokumentiert. Ebenso wird über eine Zeitleiste dargestellt, zu welchem Zeitpunkt welche Beteiligungsangebote stattfinden und in welcher Phase sich der Prozess gerade befindet:



Abbildung 6: Zeitleiste Beteiligungsmomente (Stadt Graz/ StadtLABOR)

Ausblick

Nach der Er- und Bearbeitung der Bestandteile des Mobilitätsplan 2040 in Phase 1 und 2 werden in einem nächsten Schritt aus den Ergebnissen die Handlungsfelder und Maßnahmen abgeleitet.



In der nächsten Phase können Vorschläge und Anmerkungen zum Maßnahmenprogramm von der Bezirkspolitik, den Stakeholdern sowie der Bevölkerung im Rahmen von weiteren Beteiligungsangeboten eingebracht werden. Die Entwicklung dieser Angebote wird im vierten Quartal 2023 erfolgen. Eine Angebotsumsetzung wird ab dem erste Quartal 2024 angestrebt.

