

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.

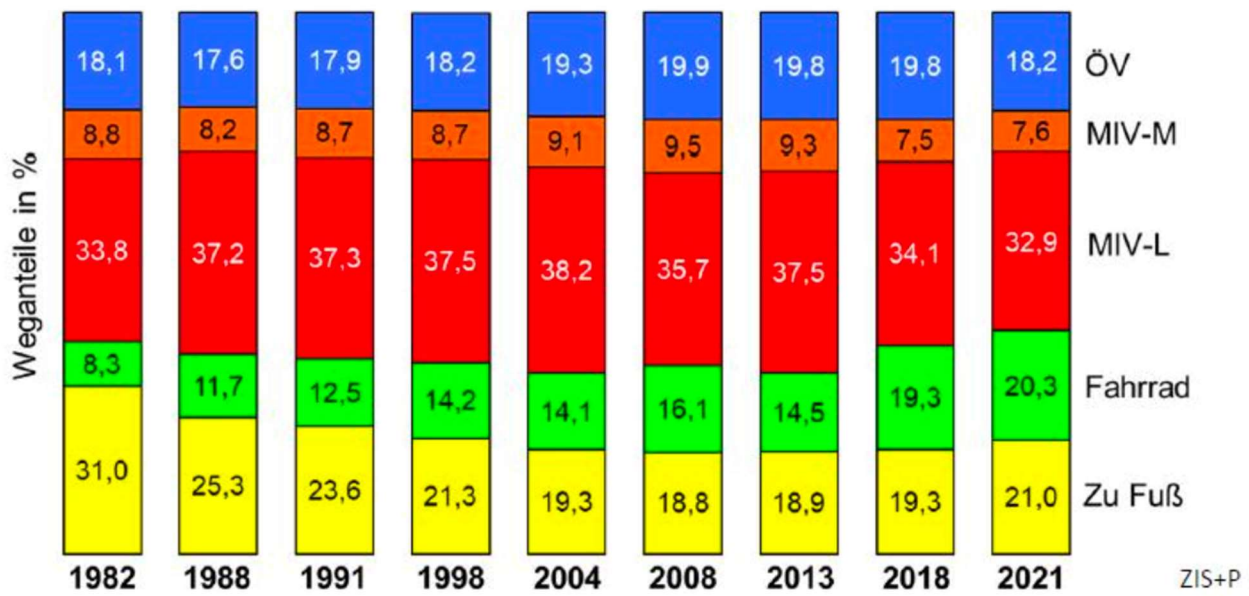


Abbildung 1: Entwicklung des Modal Split in Graz (Quelle: ZIS+P im Auftrag der Stadt Graz)

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: Maßnahnumsetzung 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.