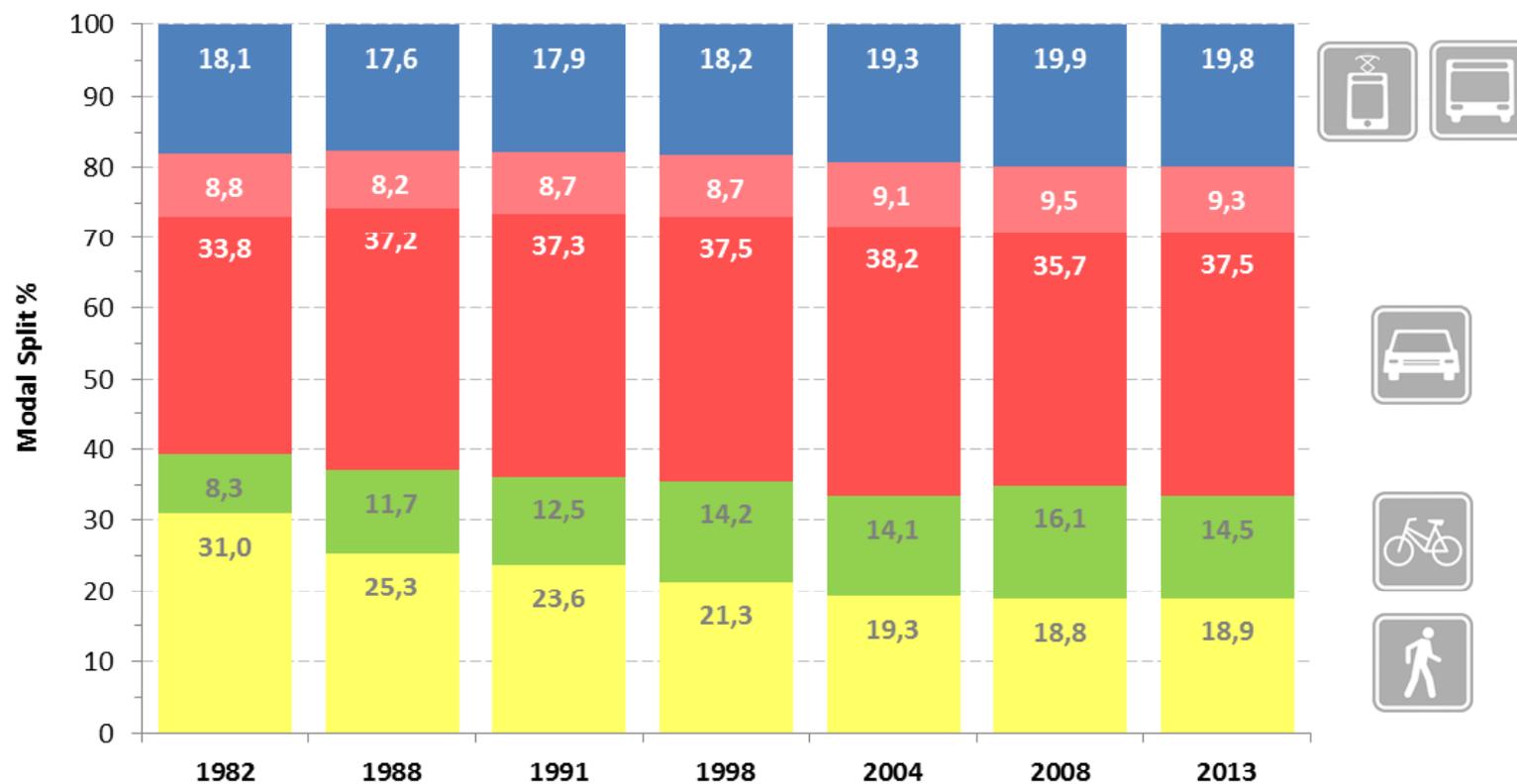


Mobilität der Grazer Wohnbevölkerung 2013 – Modal Split



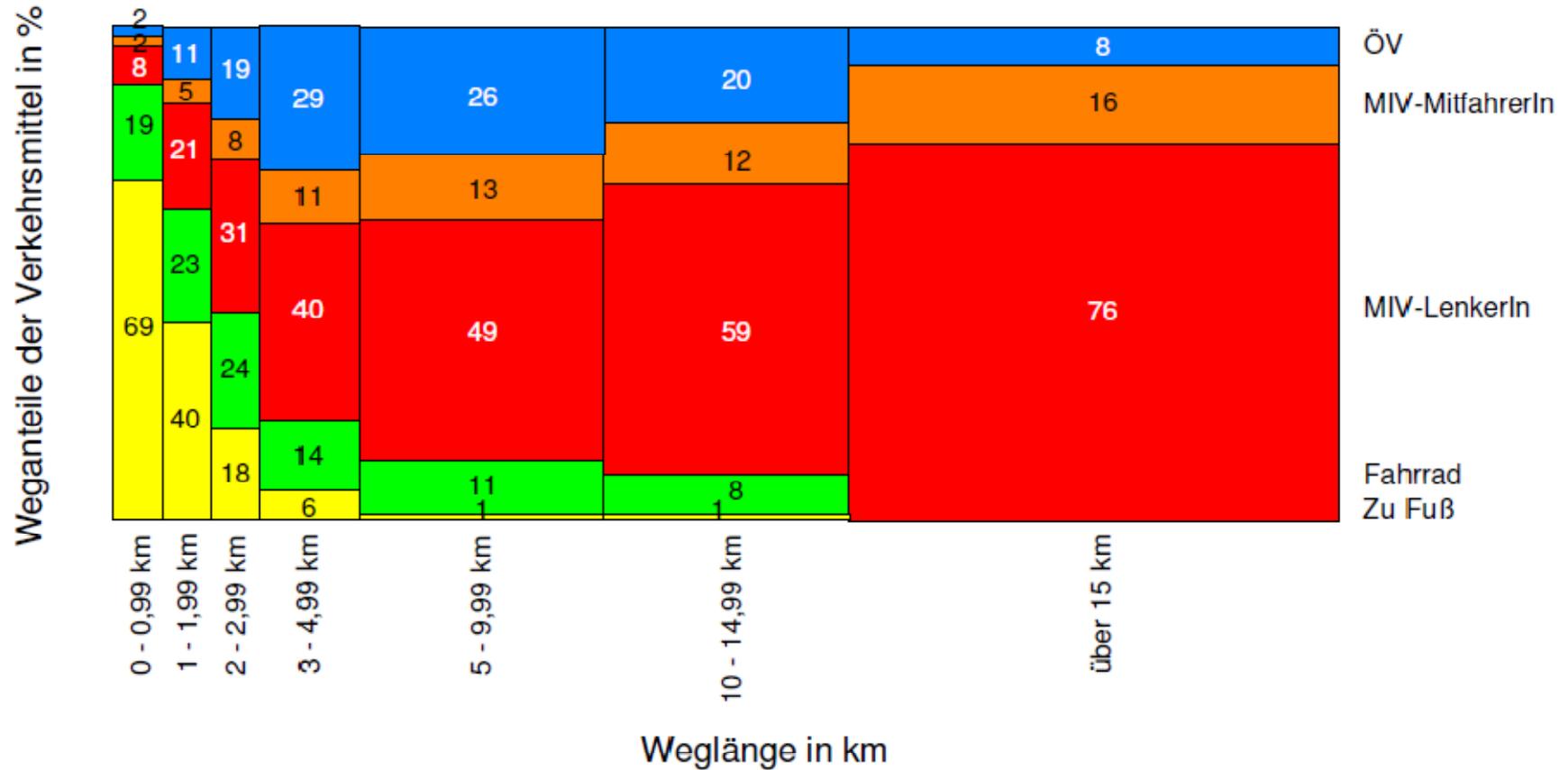
Quelle: KOSTKA, 2018

Mobilität der Grazer Wohnbevölkerung 2013 – Wegelängen I

- Zu Fuß zurück gelegte Wege sind durchschnittlich 1,1 km lang (über die Jahre relativ konstant);
- Zunahme der Entfernungen von Wegen unter 100 km (vgl. 1991-2013: 5,3 km → 6,8 km) → Dezentralisierung der Siedlungsentwicklung
- Zunahmen der Weglängen werden Großteils durch den Autoverkehr getragen;
- Fast ein Drittel der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind kürzer als 3 km → hohes Verlagerungspotential zu Fuß und Rad vorhanden

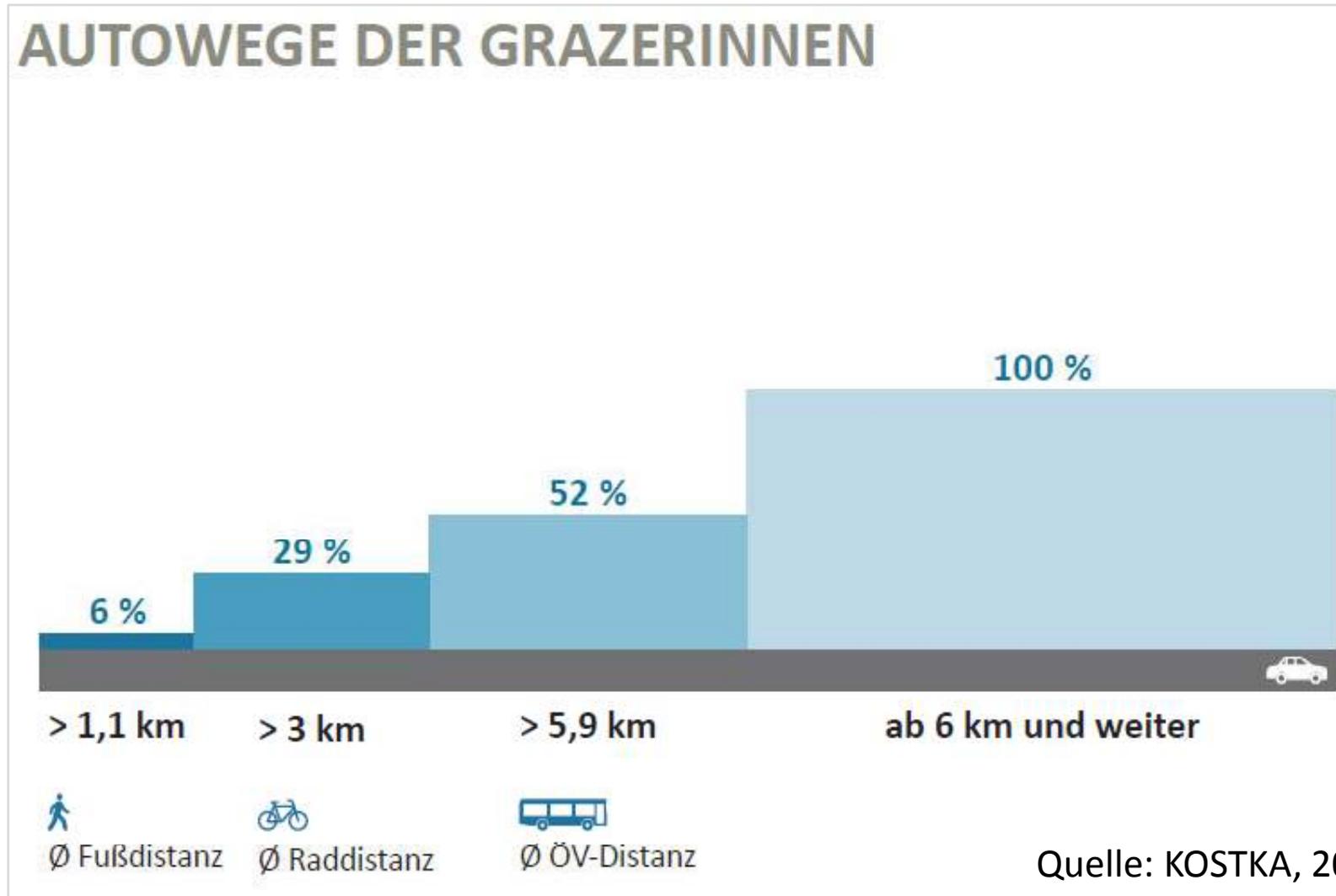
Quelle: KOSTKA, 2018

Mobilität der Grazer Wohnbevölkerung 2013 – Wegelängen II



Quelle: KOSTKA, 2018

Mobilität der Grazer Wohnbevölkerung 2013 – Wegelängen III



Verkehrspolitische Strategien zur Verkehrsentwicklung

Mobilitätsstrategie der Stadt Graz

■ MOBILITÄTSSTRATEGIE DER STADT GRAZ

- Verkehrspolitische Leitlinie 2020
- Grazer Mobilitätskonzept 2020
 - Ziele
 - Verkehrsplanungsrichtlinie
 - Maßnahmenprogramm

Quelle: KOSTKA, 2018

Verkehrspolitische Leitlinie 2020 Graz

(Ziele: Gemeinderatsbeschluss vom 19.1.2012)

Grundsätze der Verkehrspolitik in Graz:

1. Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt
- 2. Graz als Stadt der kurzen Wege**
3. Mobilität ist in ihrer Gesamtheit zu betrachten
4. Mobilität im urbanen Raum bedeutet Vorrang für die Sanfte Mobilität
5. Graz als Teil einer Region setzt auf Kooperation

Quelle: KOSTKA, 2018

Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität als messbares Ziel

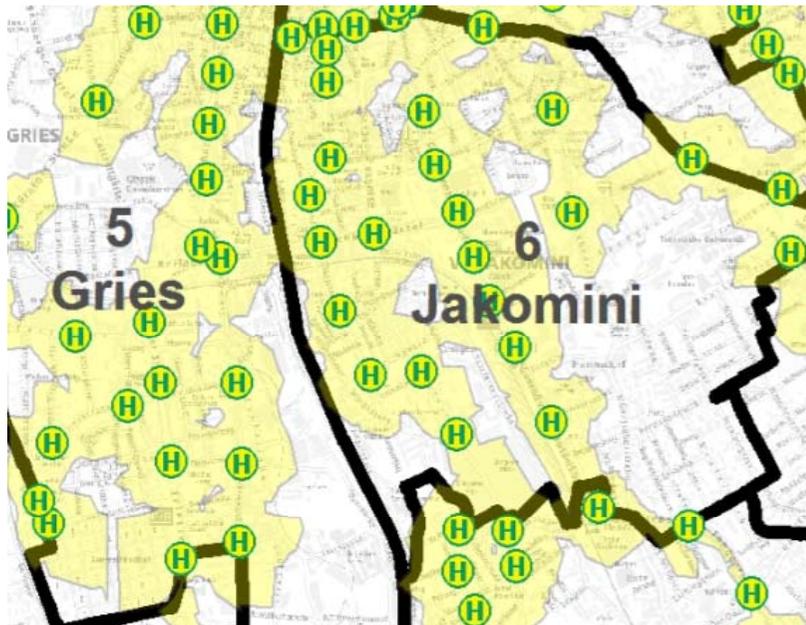
(Ziele: Gemeinderatsbeschluss vom 19.1.2012)

Ziele für die Nahmobilität					
Ziel	Messgröße	Ausgangswert 2011	Ziel	IST	Ziel
			2016	2016	2021
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen ¹³	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine Nahversorgungseinrichtung in einer Wegentfernung von max. 300m haben	36,4%	39%	39,8%	42%
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen der Kategorie 1 bis 3 ¹⁴	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine ÖV-Haltestelle (Kat. 1 bis 3) in einer Wegentfernung von max. 300m haben	63,3%	66%	63,1% *	70%
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen und Volksschulen (VS)	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine Kinderbetreuungseinrichtung oder VS in einer Wegentfernung von max. 300m haben	42,9%	45%	45,4%	48%

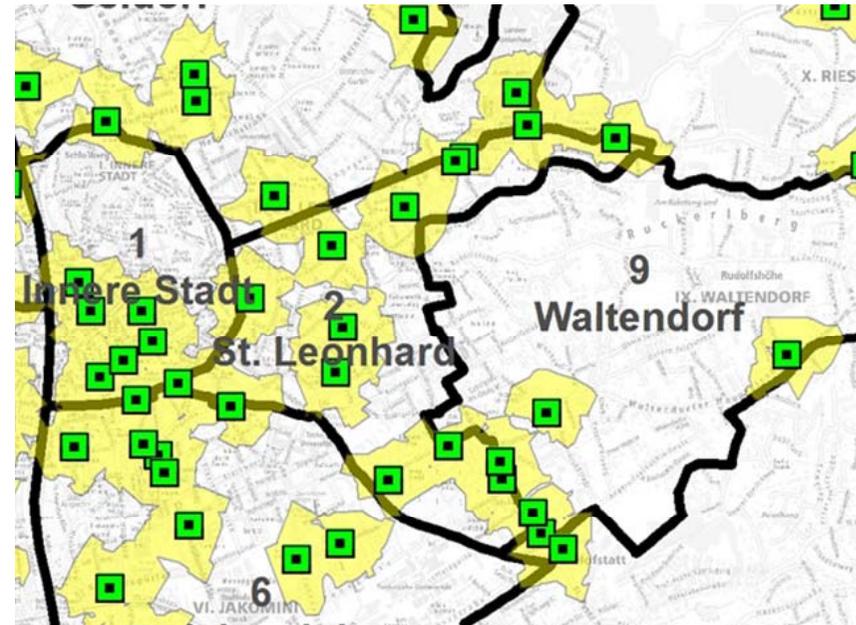
* nicht mit Ausgangswert 2011 und Ziel 2016 vergleichbar, da Ausgangswert fehlerhaft (zu hoch)

Quelle: KOSTKA, 2018

Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität als messbares Ziel



Haltestellen Kat 1-3 (Auswertung 2011)



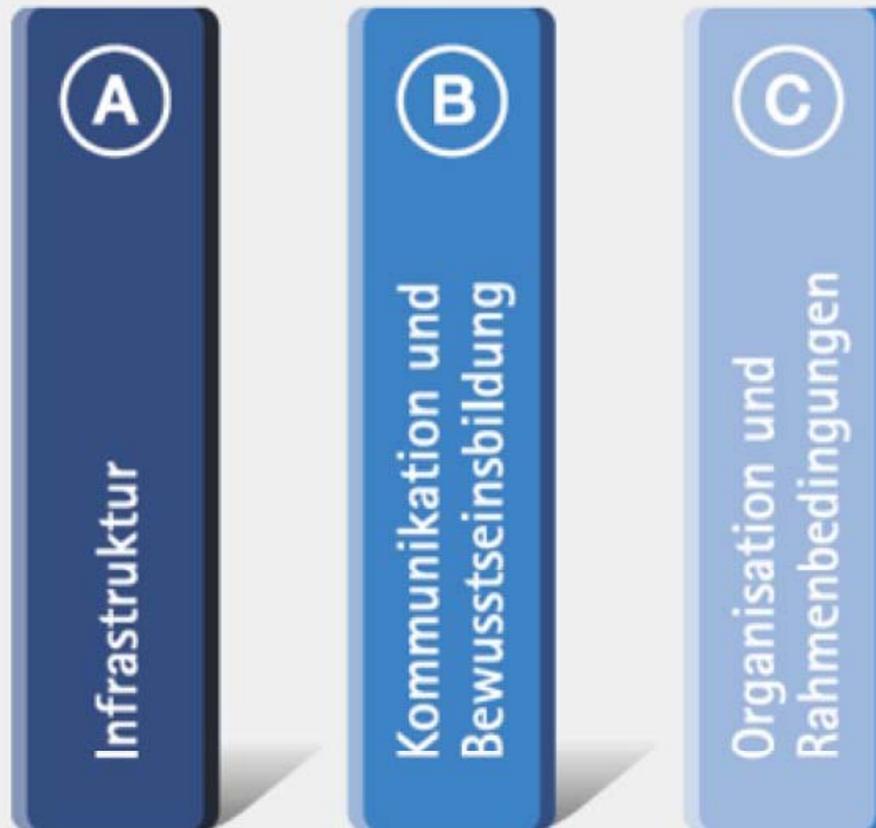
Nahversorger (Auswertung 2011)

Quelle: KOSTKA, 2018

Maßnahmen der Stadt Graz für den Fußverkehr

- Gehsteigplanungen ev. mit Grundstücksabtretungen, Gehsteigvorschreibungen
- Gehsteiglückenschlüsse ev. mit Abgrenzung durch Leitpflöcke
- Schutzwegumbauten zur Erhöhung der Fußgänger*innen-Sicherheit
- Verkehrsmaßnahmen mit Bodenmarkierungen zur Erhöhung der Sicherheit
- Umbauten im Zuge von Straßensanierungen zur Erhöhung der Sicherheit

Säulenmodell zur Förderung des Radverkehrs



Grafik 4: FGM, 2008

Quelle: SCHMITT, 2018

Gründe für Fuß- und Radverkehr

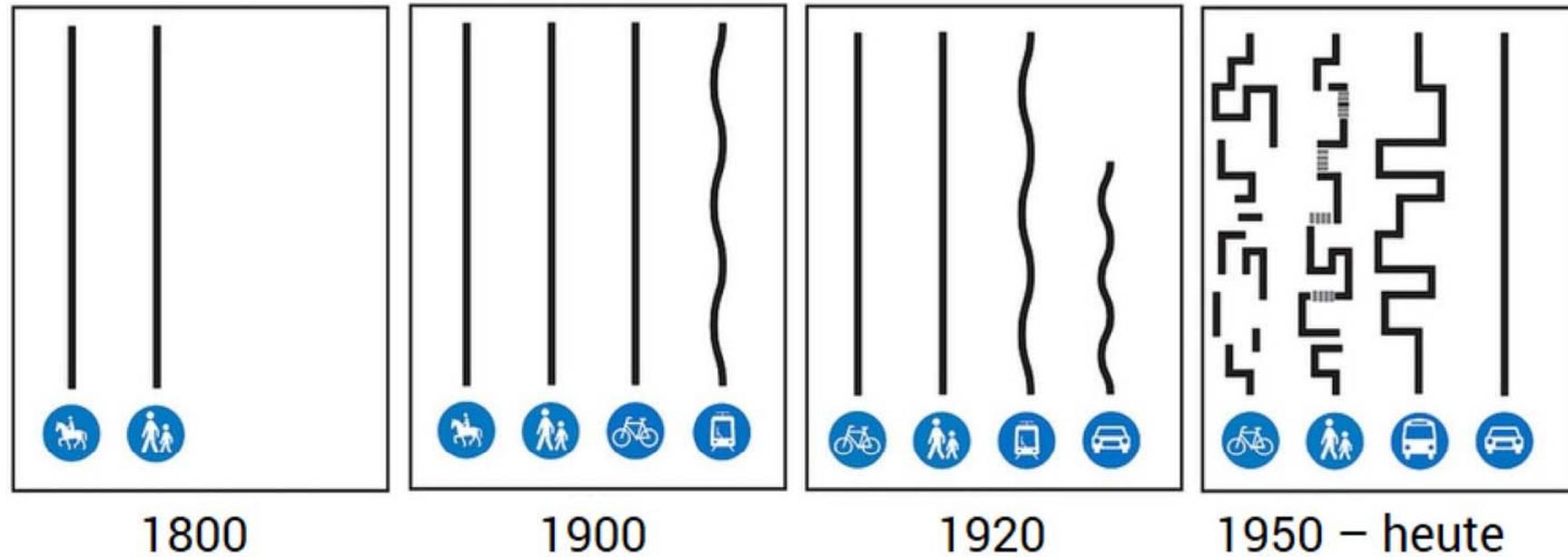
- Klimaschutz
- Menschenschutz (Feinstaub etc.)
- Lärmschutz
- Attraktivität des öffentlichen Raums
- sozialverträglich – Mobilität für alle
- mehr Arbeitsplätze / Wertschöpfung in der Region
– weniger Geld an multinationale Konzerne
- Gesundheitsprävention

- Temporeduktion erhöht die Verkehrssicherheit
z.B. Tempo 30:

- kürzerer Anhalteweg (14 m statt 28 m)
- geringere Unfallwahrscheinlichkeit
- geringere Unfallfolgen
- höhere Überlebenschancen nach Aufprall
90% statt 30%



Geschichte der Verkehrsplanung



Quelle: 
Copenhagenize Design Co.
2013

Quelle: SCHMITT, 2018

Was wird in Graz derzeit zur Förderung des Radverkehrs getan?



- Stadtintern: mehrere Abteilungen der Stadt Graz setzen Maßnahmen um
 - Abteilung für Verkehrsplanung, Radverkehrskoordinator Helmut Spinka helmut.spinka@stadt.graz.at
 - Stadtbaudirektion (z.B. EU-Projekte im Bereich Radverkehr)
 - Umweltamt der Stadt Graz (z.B. Lastenrad-Förderung)
- Arbeit der Interessensvertretung Radlobby ARGUS Steiermark <http://stmk.radlobby.at/>
- BürgerInneninitiativen (z.B. Unser Griesplatz)

Platzbedarf zum Transport von 60 Personen



Auto?



Bus?



Fahrrad?

Quelle: Poster im Planungsbüro der Stadt Münster. August 2001 © Pressebüro der Stadt Münster. Deutschland

Quelle: SCHMITT, 2018

Qualität der Abstellplätze

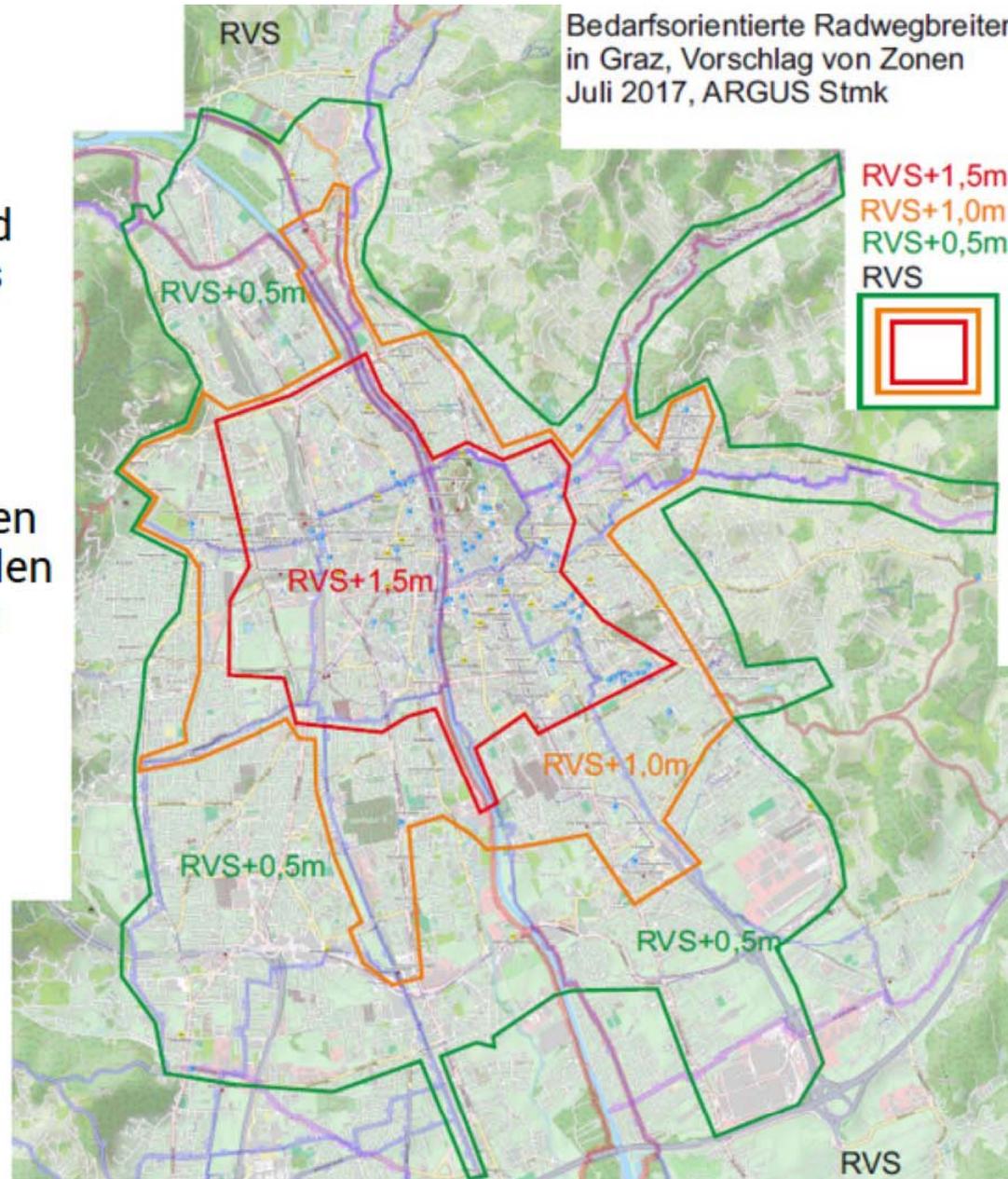


Quelle: SCHMITT, 2018

Zonenplan

RVS: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen gibt Mindestbreiten vor.

In hochfrequentierten Bereichen sind für den Radverkehr breitere Wege erforderlich.



Beispiel zum Zustand der Radwege

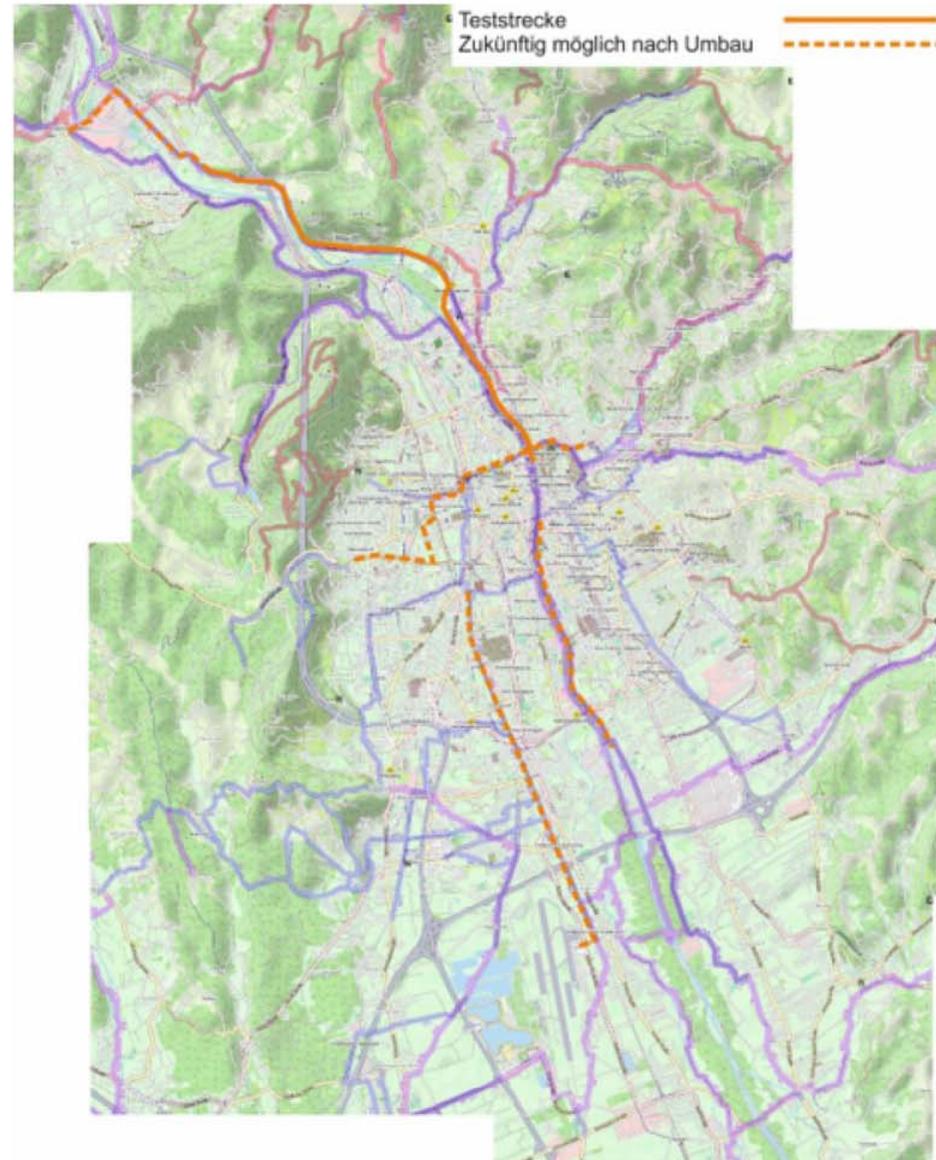
Der kurze Weg von Puntigam ins Zentrum über Triesterstraße

- Länge 5,8 km, also optimale Distanz für das Rad
- Fahrzeit ca. 17 min netto, real 25 min (Nachrang, Ampeln, etc.)
- Radroute völlig veraltet, umständlich, unattraktiv, unkomfortabel, unsicher
- Einwohner Puntigam: 7061 (1.1.2017), Gries: 26517 (1.1.2017)
- Puntigam (71 % MIV-Anteil, Urban Plus)
- Weitere Raderschließung in Verbindung zur S-Bahn (S5, S6) , Linie 5, Busse

Pendlerradrouten

Teststrecke Graz – Gratkorn
und Potenzial für weitere
leistungsfähige Pendlerrouten von
G nach GU

- Frequenzabhängige Breiten
- Keine Längsparkplätze
- Entschärfung von Kreuzungen
- Geschwindigkeitslimits für KFZ
- Bevorrangung
- Bodenmarkierungen



Abstände für Radfahrer*innen



Quelle: SCHMITT, 2018

Mögliche Maßnahmen im Radverkehr

- Fahrverbote bei Schulen (ggf. zeitlich begrenzt)
- Fahrradstraßen (z.B. Rechbauerstraße, Laimurggasse/Vogelweiderstraße, Schubertstraße)

- **Investitionen** in den Kfz-Verkehr bisher um ein vielfaches höher als in den Radverkehr

Südgürtel Graz: € 170 Mio. für 2 km 

Radschnellweg Ruhr: € 180 Mio. für 100 km 

Ausgaben für den Radverkehr in **Graz**:

ca. € 7 pro Einwohner und Jahr → ca. **€ 2,1 Mio**

Mobilitätsgesetz **Berlin** / Volksentscheid Rad:

€ 200 Mio und 60 neue Stellen

- **Steuerliche** Begünstigung des motorisierten Verkehrs abschaffen

Quelle: SCHMITT, 2018

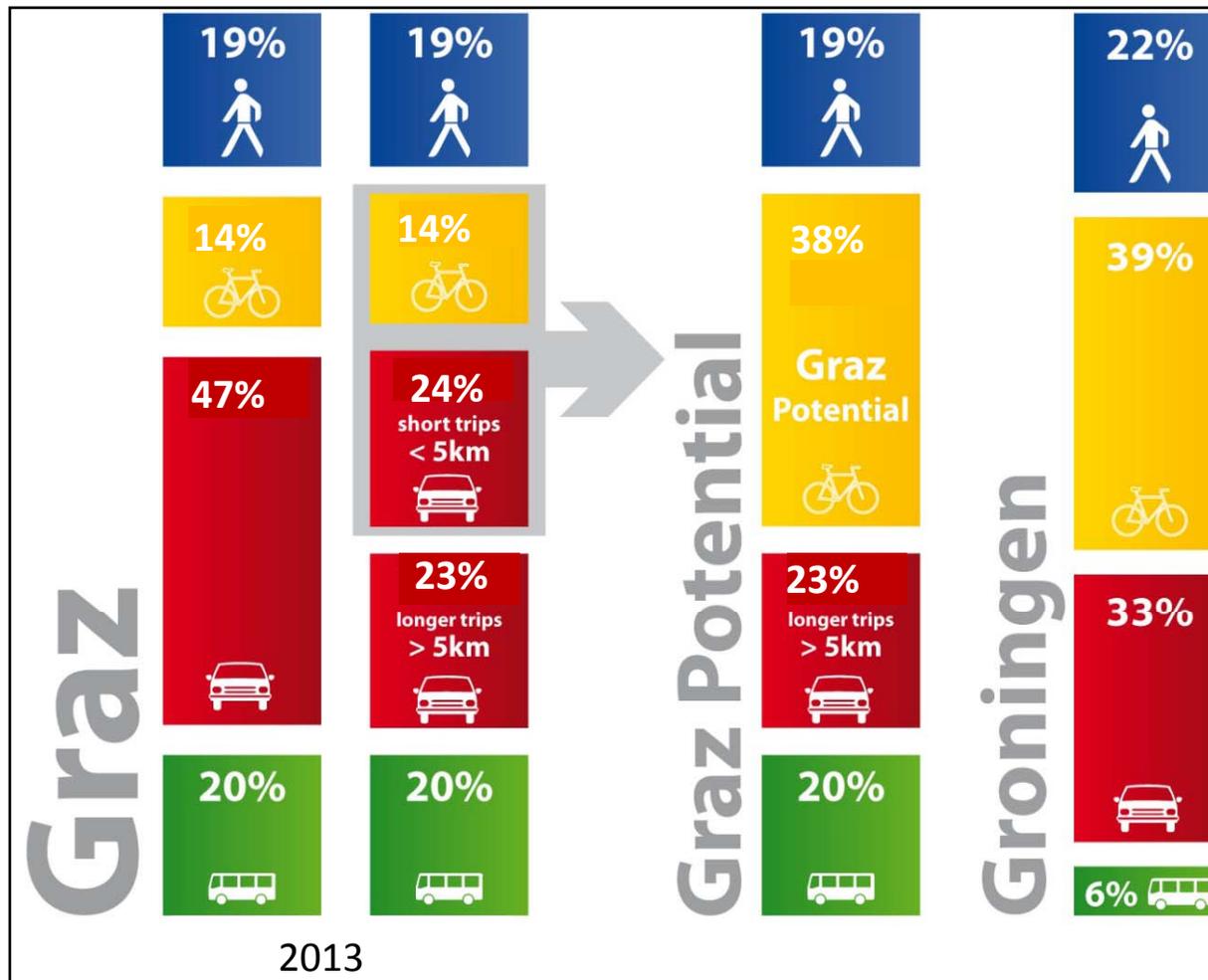
Anteil der Wege mit Fahrrad



Graz (AT)	280.000	14,5%
Eindhoven (NL)	225.000	40 %
Groningen (NL)	200.000	39 %
Münster (DE)	292.000	38 %
Freiburg (DE)	230.000	34 %
Västeras (SE)	120.000	33 %
Copenhagen (DK)	590.000	30 %
Appeldorn (NL)	160.000	30 %
Odense (DK)	190.000	27 %
Bremen (DE)	545.000	25 %

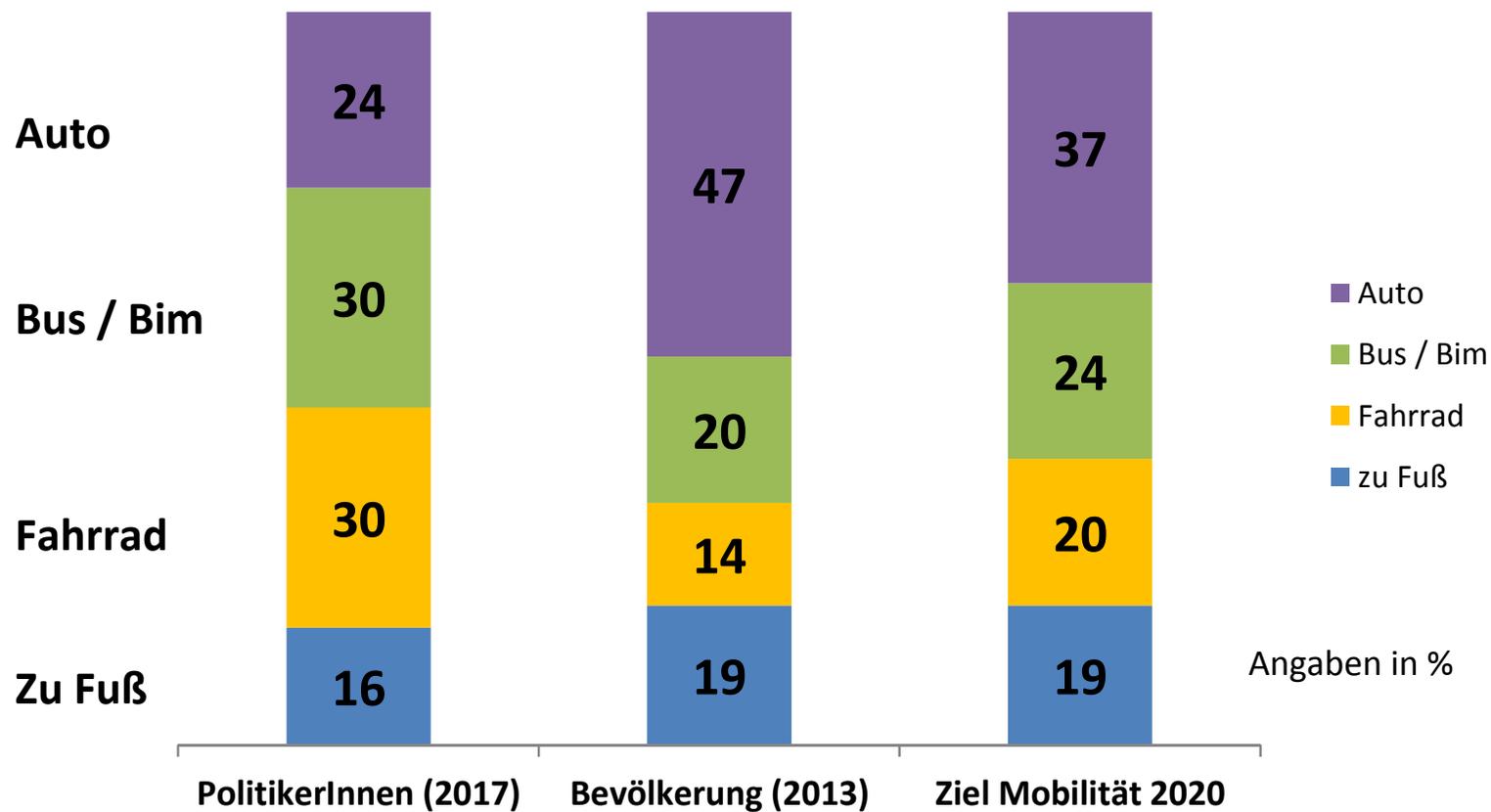
Quelle: REITER, 2018

Großes Potential für den Radverkehr



Quelle:
Verkehrserhebung Stadt Graz
2013 und
Stadt Groningen

Quelle: REITER, 2018

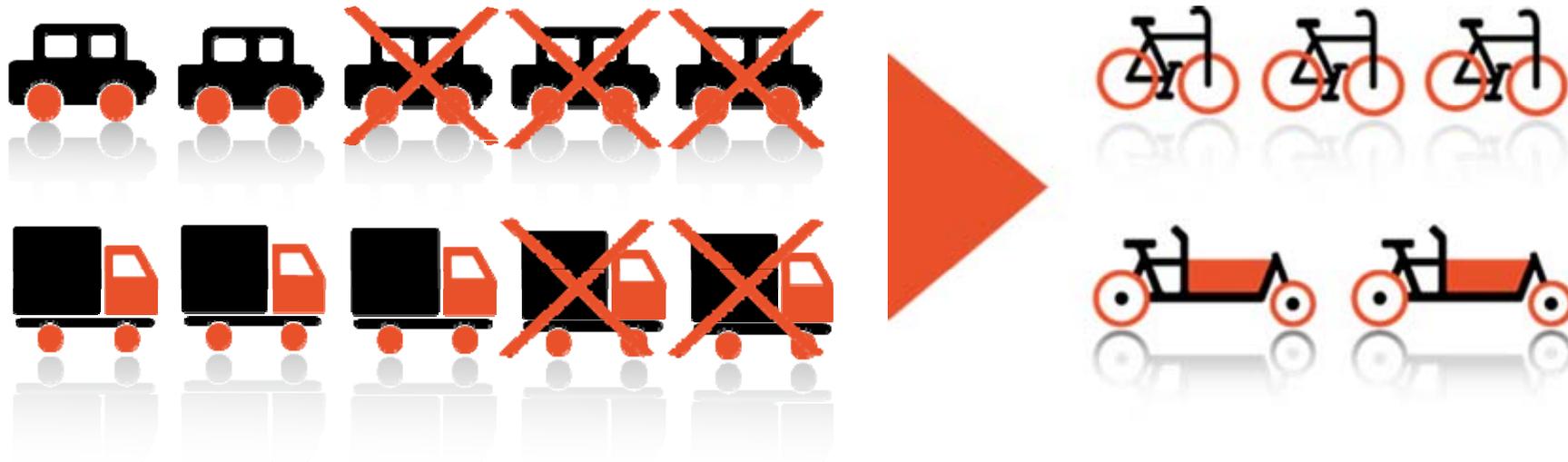


Graz Mobilitätsverhalten Politik -Bevölkerung und Ziele bis 2020

Quelle: REITER, 2018

Quelle: Verkehrserhebung Graz 2013
 Politikerbefragung BIG 2017
 Leitlinien Mobilität Stadt Graz

Enormes Potenzial



**Jede zweite städtische Kfz-Fahrt (51%) die mit
Gütertransport zu tun hat könnte per Rad oder
Lastenrad erledigt werden**

Quelle: REITER, 2018

Platzverbrauch für den ruhenden Verkehr

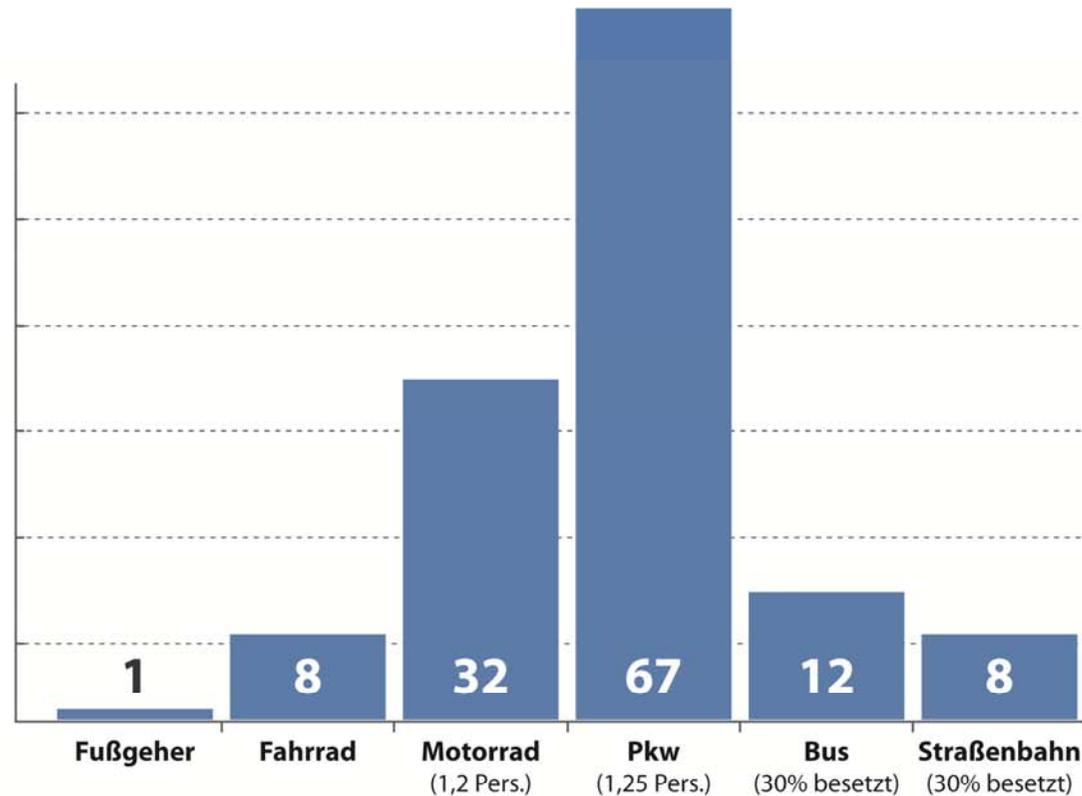
Quelle: Kalkulation FGM auf Basis von Daten des Straßen-amtes und der Holding Graz

Graz				
Heute (2016)	92%	3%	3%	2%
Mit 5000 Cargo bikes	90%	3%	3%	4%

Quelle: REITER, 2018

Flächenverbrauch verschiedener Verkehrsmittel im Vergleich

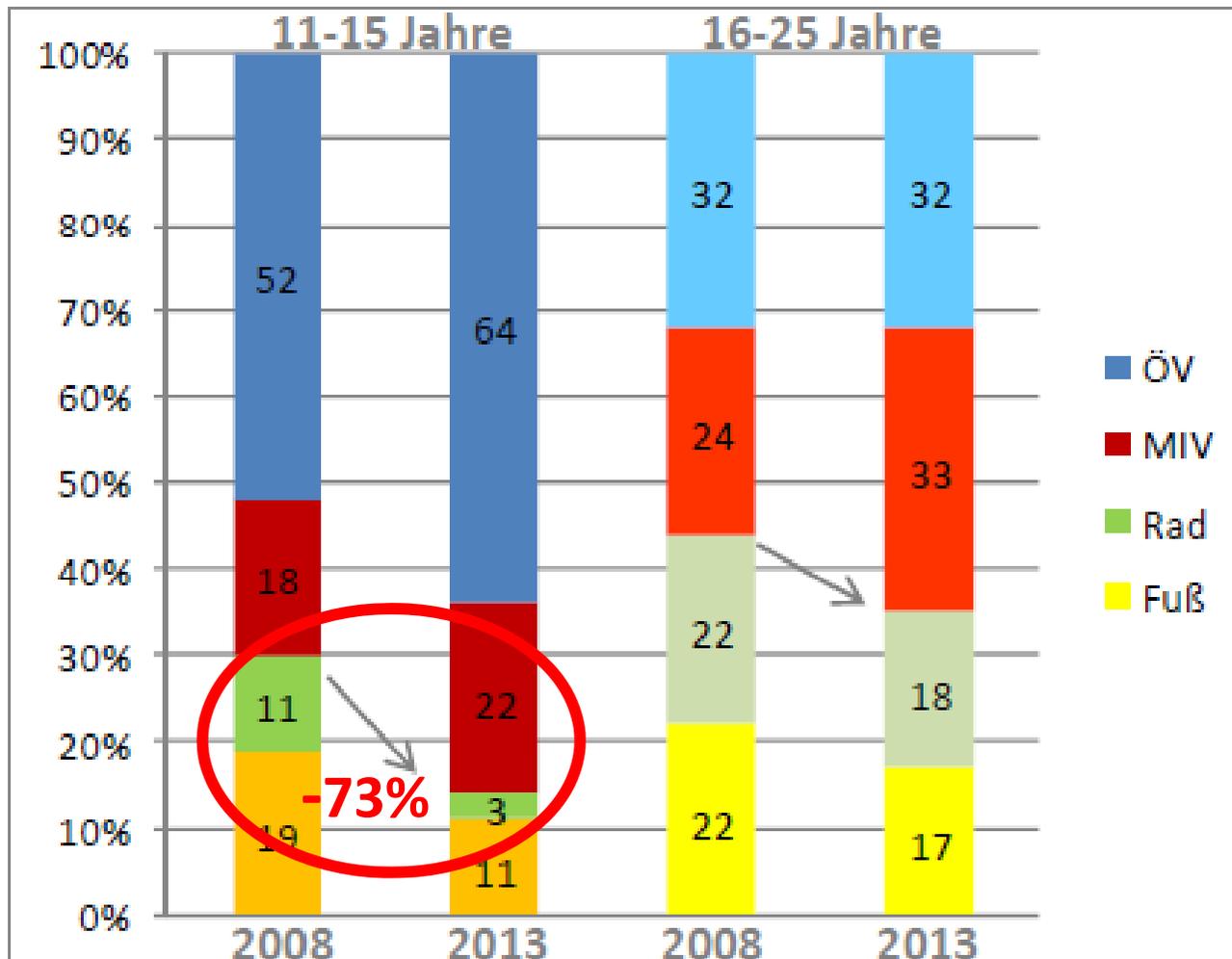
Fläche [m² / Person]
gerundet



Pfaffenbichler, P. C. (2001). „Verkehrsmittel und Strukturen.“
Wissenschaft & Umwelt INTERDISZIPLINÄR (3): 35-41.

Quelle: REITER, 2018

Alarmierender Rückgang des Radverkehrsanteils bei Kindern in Graz



Source:
City of Graz 2013

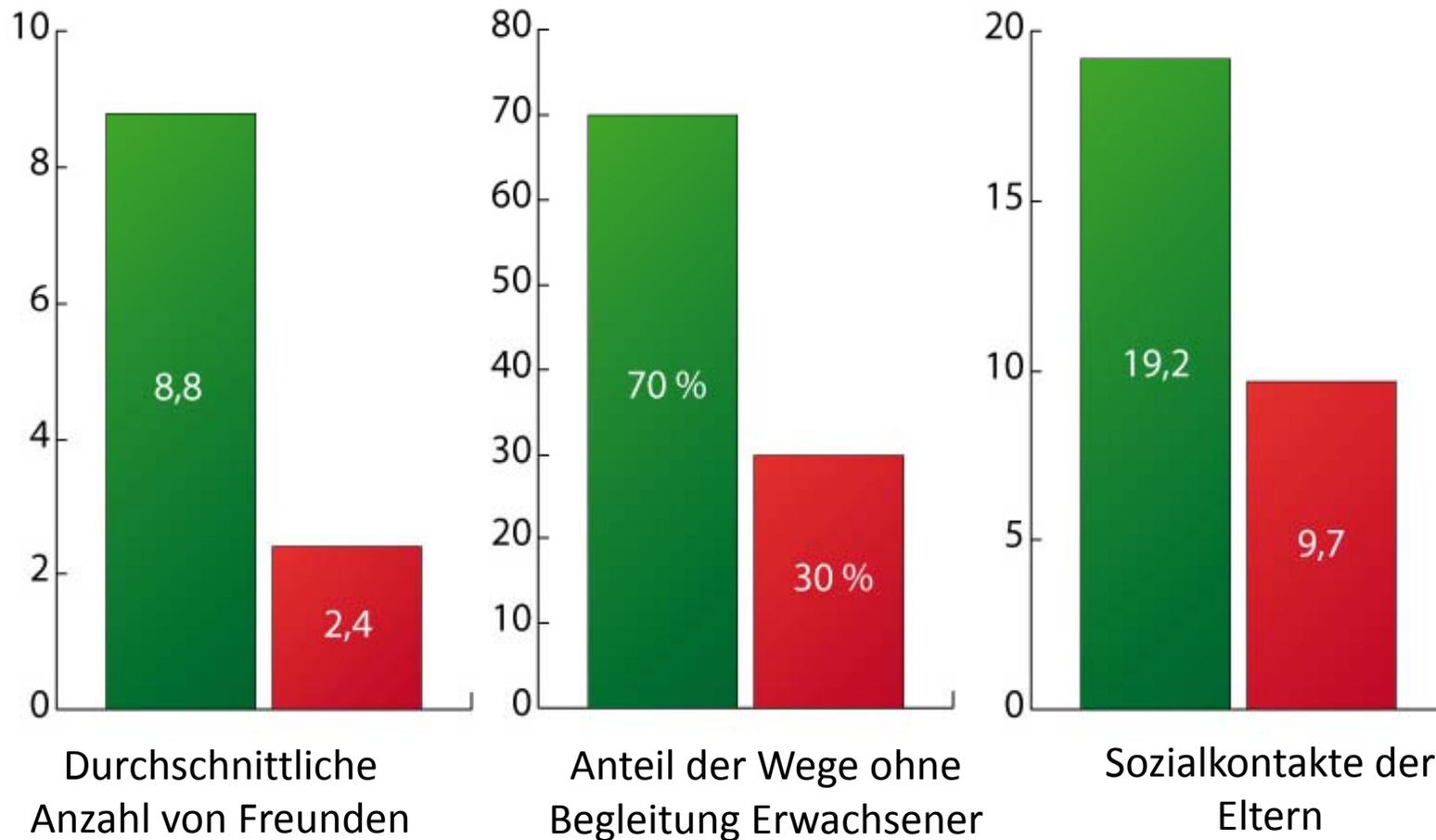
Quelle: REITER, 2018

Anzahl der Wohnstraßen

- Graz 11
- Salzburg 31
- Freiburg 179

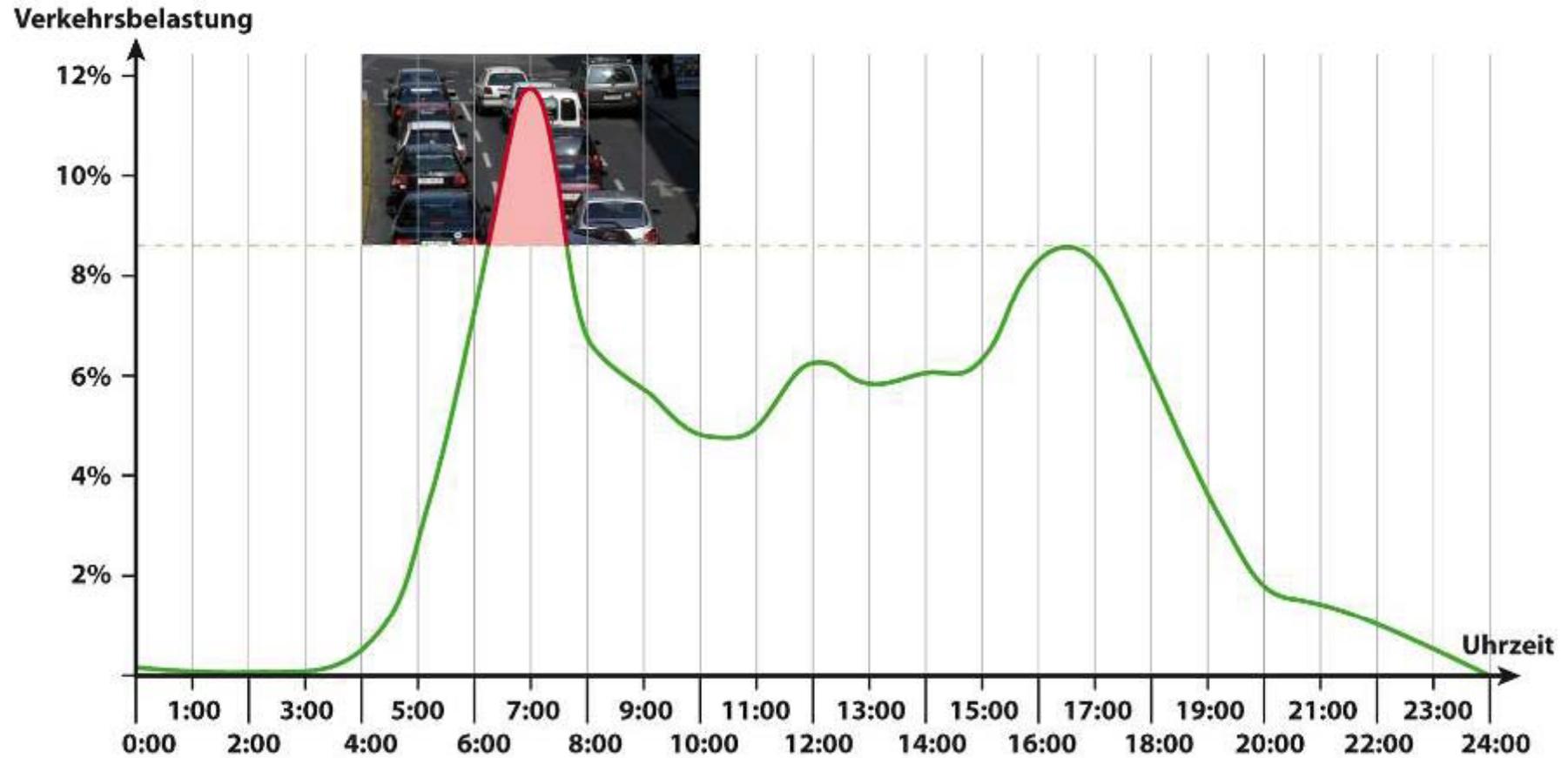
Verkehrsberuhigung bringt Freunde

5-jährige Kinder und ihre Eltern



Quelle: REITER, 2018

Verkehrsbelastung pro Stunde



Quelle: REITER, 2018