

Mehr Zeit für Graz - Forum

29. Oktober 2018

Graz

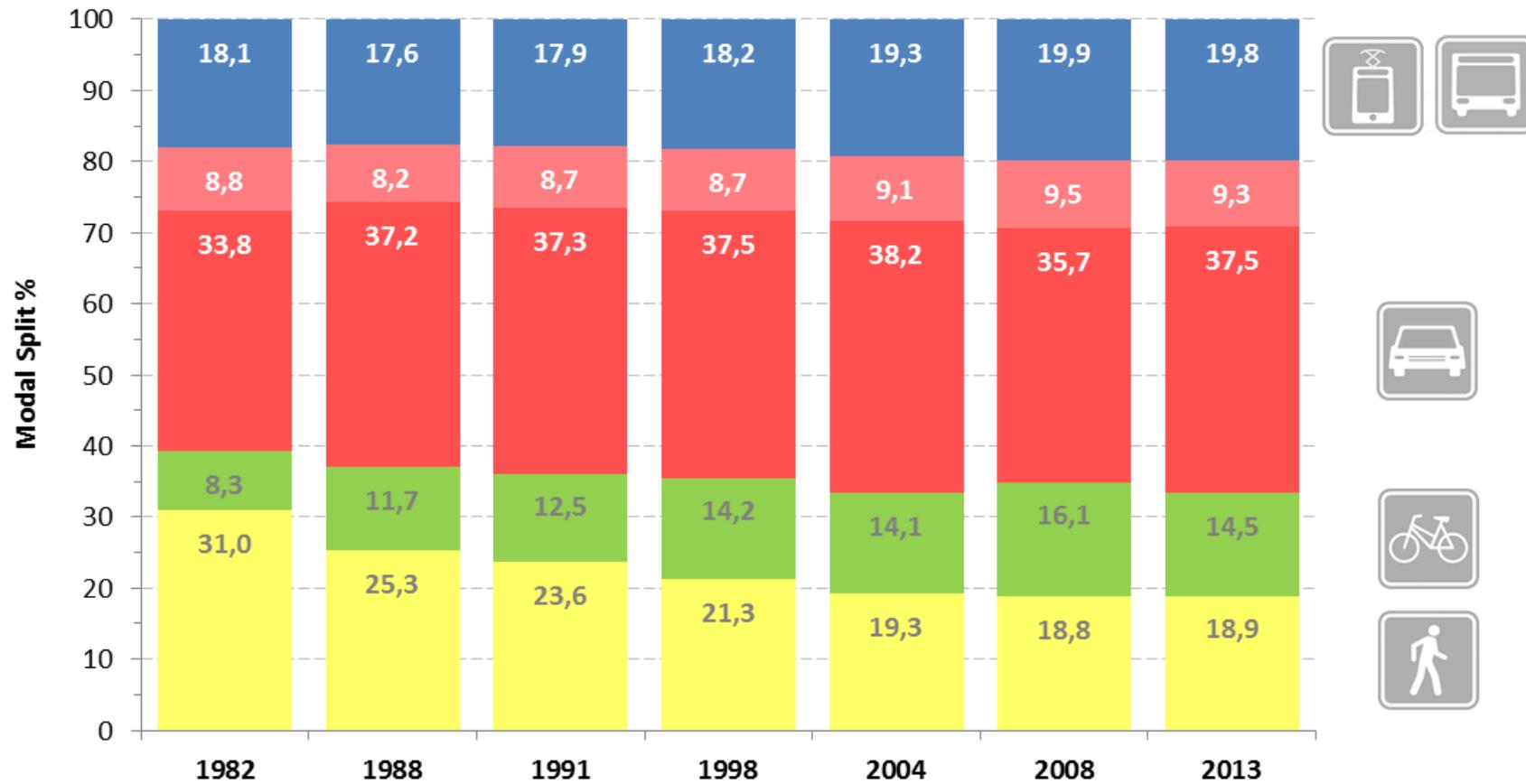
Graz als Stadt der kurzen Wege Mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr?

Peter Kostka / Stadt Graz - Verkehrsplanung

Inhalt

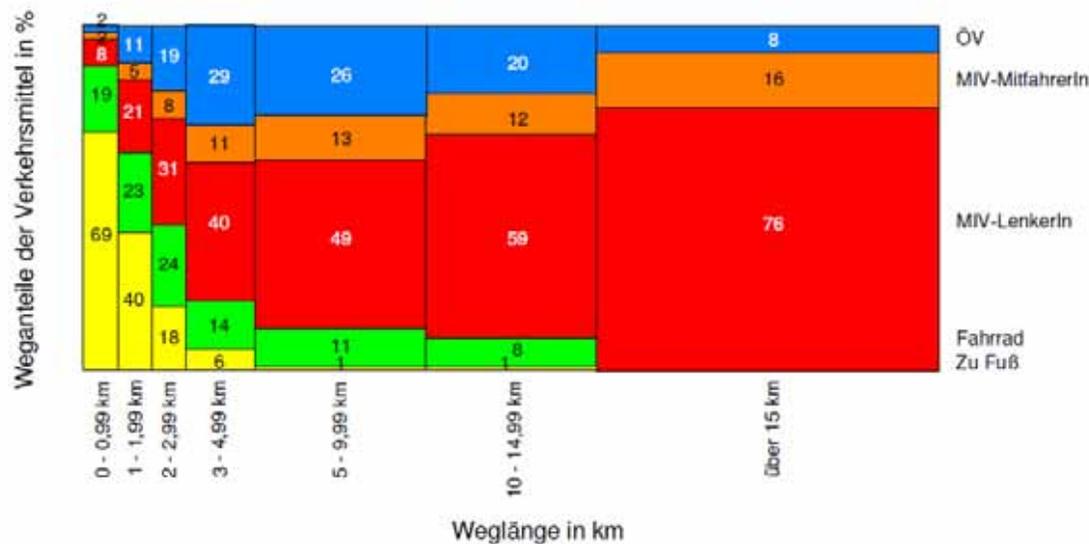
- Ausgangssituation – Mobilität der Grazer Wohnbevölkerung
- Verkehrspolitische Strategie
- Stadt der kurzen Wege als messbares Ziel
- Mittel und Wege zur „Stadt der kurzen Wege“

Mobilität der Grazer Wohnbevölkerung 2013 – Modal Split



Mobilität der Grazer Wohnbevölkerung 2013 - Wegelängen

- 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;



Verkehrspolitische Strategien zur Verkehrsentwicklung Mobilitätsstrategie der Stadt Graz

MOBILITÄTSSTRATEGIE DER STADT GRAZ

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



www.graz.at/mobilitaetsstrategie

Verkehrspolitische Leitlinie 2020 Graz

(Gemeinderatsbeschluss vom 23.9.2010)

Politischer Rahmen für die Verkehrsplanung der Stadt für die nächsten Jahre.

Szenario „Sanfte Mobilität“ findet darin seine Fortsetzung.



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

Graz als Stadt der kurzen Wege



- Kompakte Siedlungsstrukturen zur Vermeidung von unnötigem Verkehr – Mischung verträglicher Nutzungen und Sicherung der Nahversorgung in möglichst fußläufiger Entfernung;
- Vermeidung von Zwangsmobilität mit den Instrumenten Stadtentwicklungs- und Bebauungsplanung;
- Nahversorgungsbereich: Erreichbarkeit der Ziele auch für den nicht motorisierten Verkehr – Anbindung Stadtbezirke/Zentren an Fuß-/Radwegenetz und gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität als messbares Ziel

(Ziele: Gemeinderatsbeschluss vom 19.1.2012)

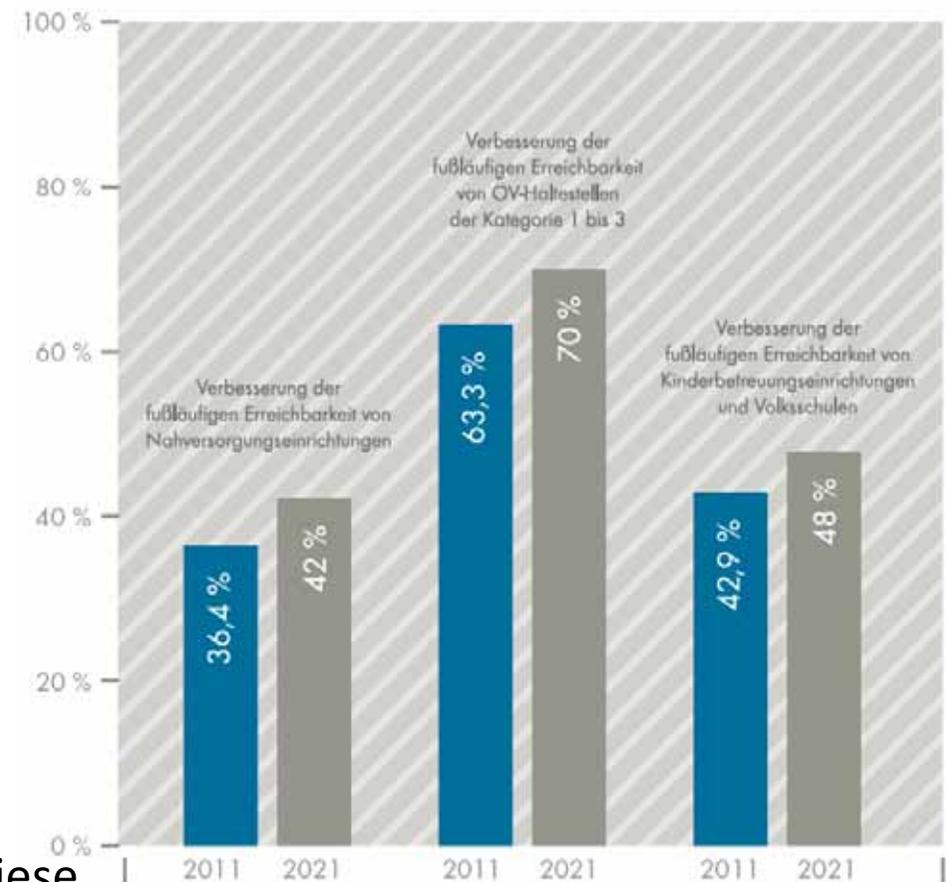
- Neben Zielwerten für den Modal Split u.a. auch **Ziele zur Steigerung der „Nahmobilität“**
- Erstmals: Messbarkeit, Evaluierbarkeit
- Zielwerte für 2016 und 2021 definiert

→ **Maßzahl: Anteil der Wohnbevölkerung im 300-m-Einzugsbereich von**

- Nahversorger des tägl. Bedarfs
- ÖV-Haltestellen der Qualitätsstufen 1-3
- Kinderbetreuungseinrichtungen, Volksschulen

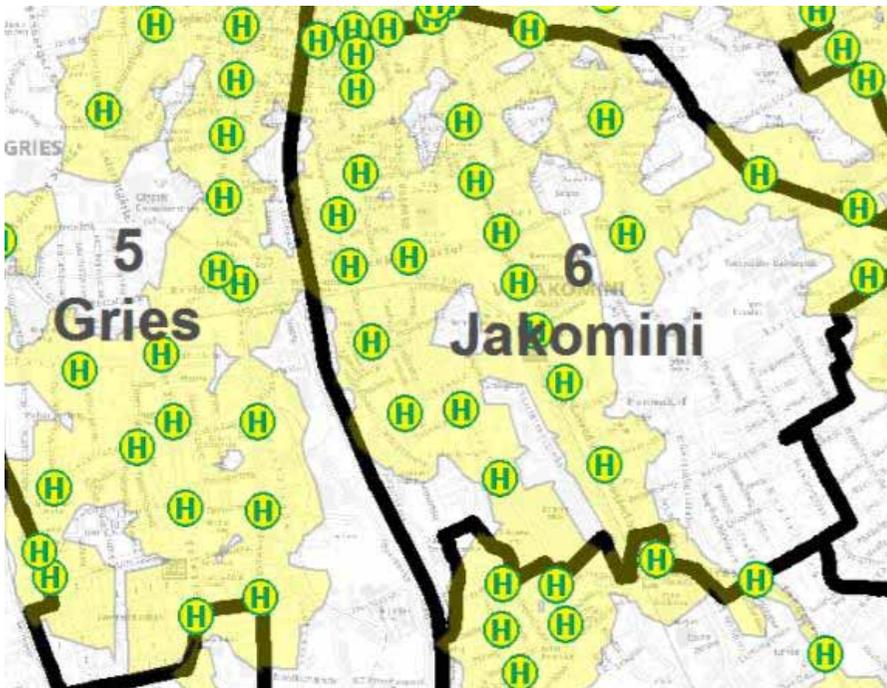
→ **Enge Verknüpfung zur Stadtentwicklung**

Zum Zeitpunkt der Zielwerte-Definition:
eingeschränkte Erwartungen, wie realistisch diese
sind (Neuland!)

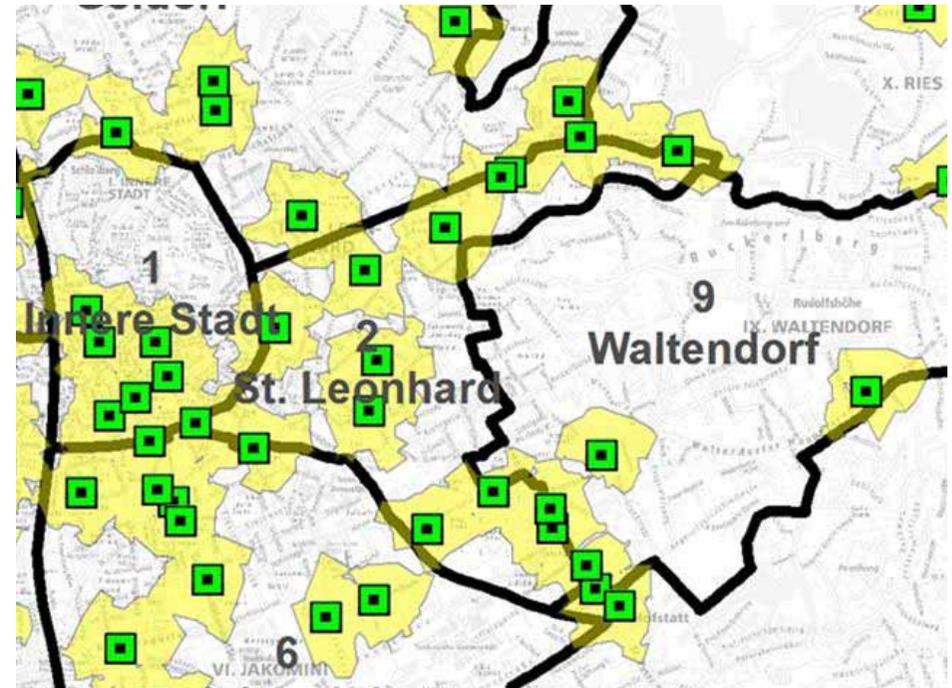


Stadt der kurzen Wege – Nahmobilität als messbares Ziel

- Datengrundlagen: Fußwegegraph, ZMR, ausgewählte Einrichtungen;
- Überlagerung und Ermittlung der Wohnbevölkerung absolut im tatsächlich fußläufigen 300-m-Einzugsbereich, Ermittlung des Anteiles an der Gesamtbevölkerung



Haltestellen Kat 1-3 (Auswertung 2011)



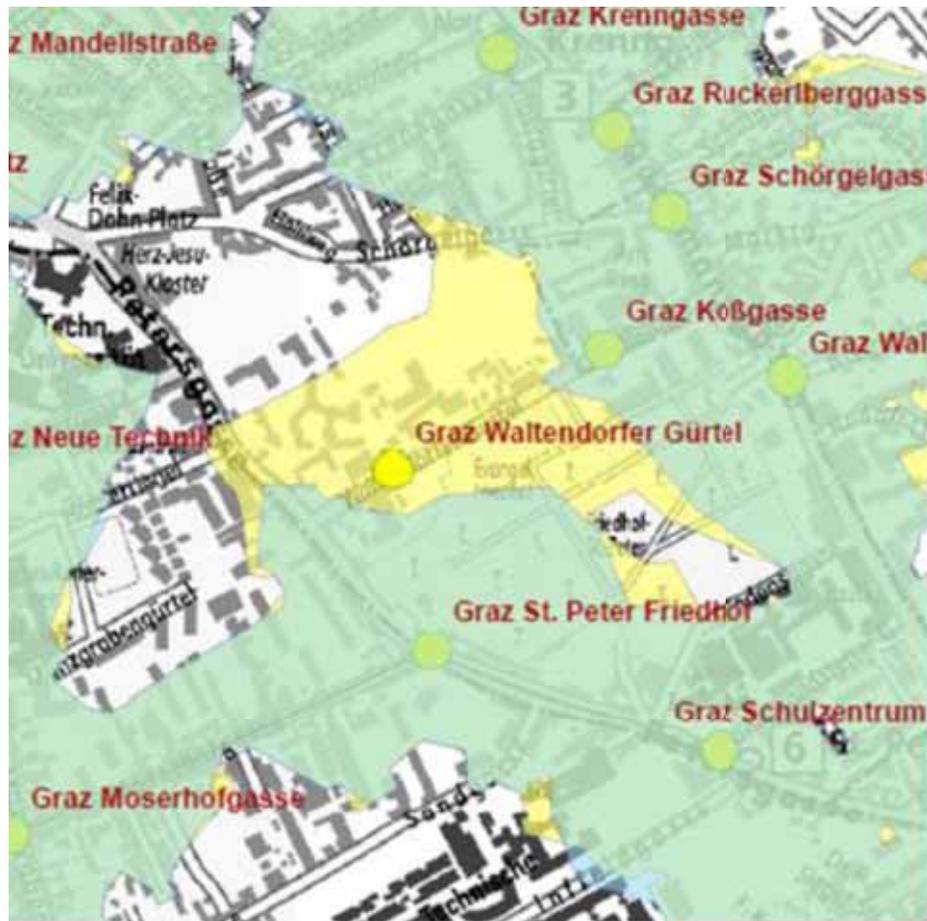
Nahversorger (Auswertung 2011)

Evaluierung Nahmobilität – Werte 2016

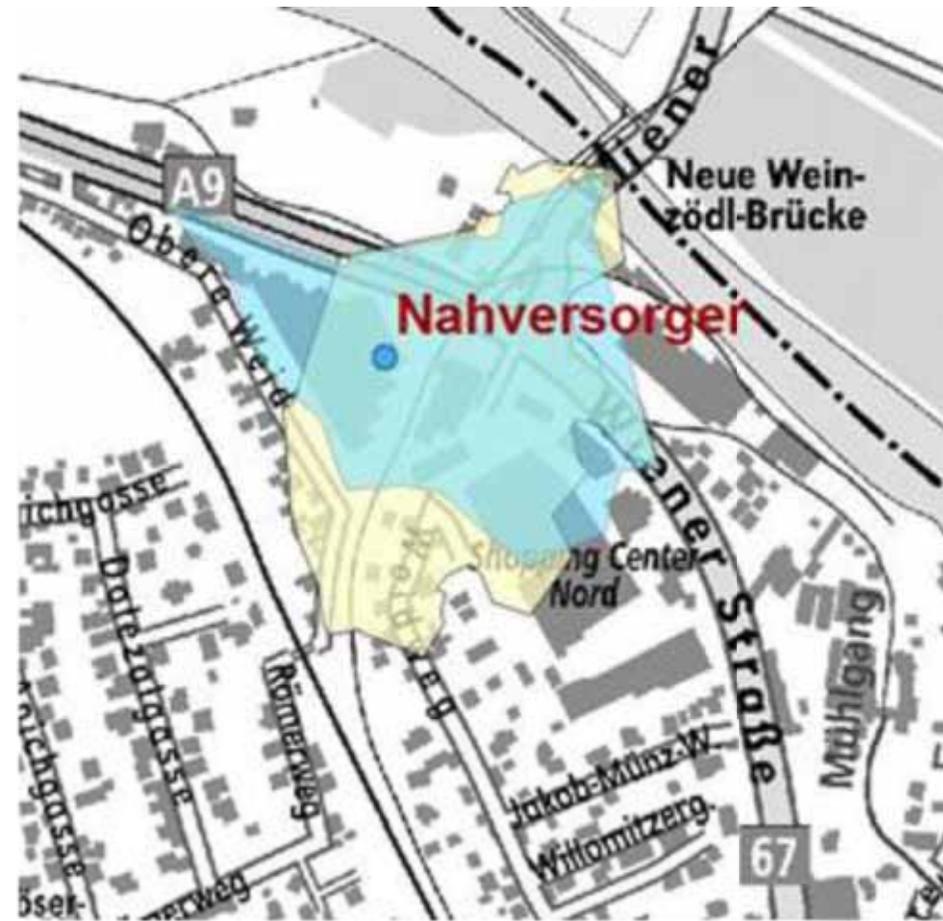
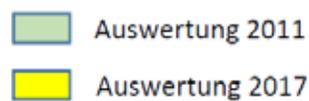
Ziele für die Nahmobilität					
Ziel	Messgröße	Ausgangswert 2011	Ziel	IST	Ziel
			2016	2016	2021
Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen ¹³	Prozent der Wohnbevölkerung, die eine Nahversorgungseinrichtung in einer Wegentfernung von max. 300m haben	36,4%	39%	39,8%	42%
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)

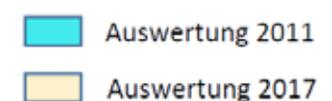
Evaluierung Nahmobilität – Ergebnis 2016



Neue Buslinie



Neue Gehverbindung



Flächenwidmungsplanung



GRW Leonhardbach



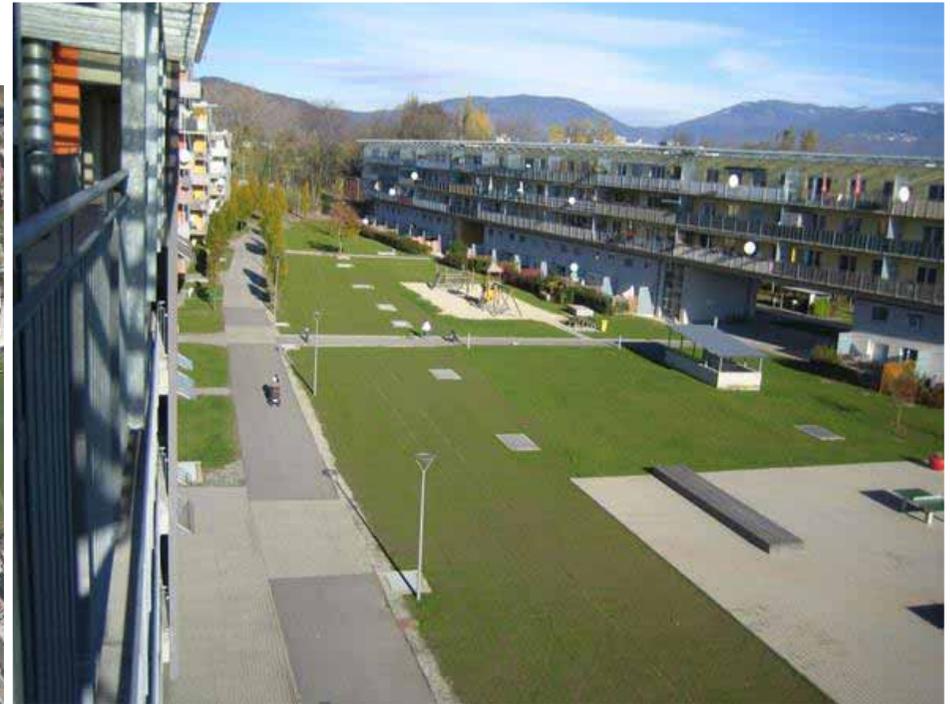
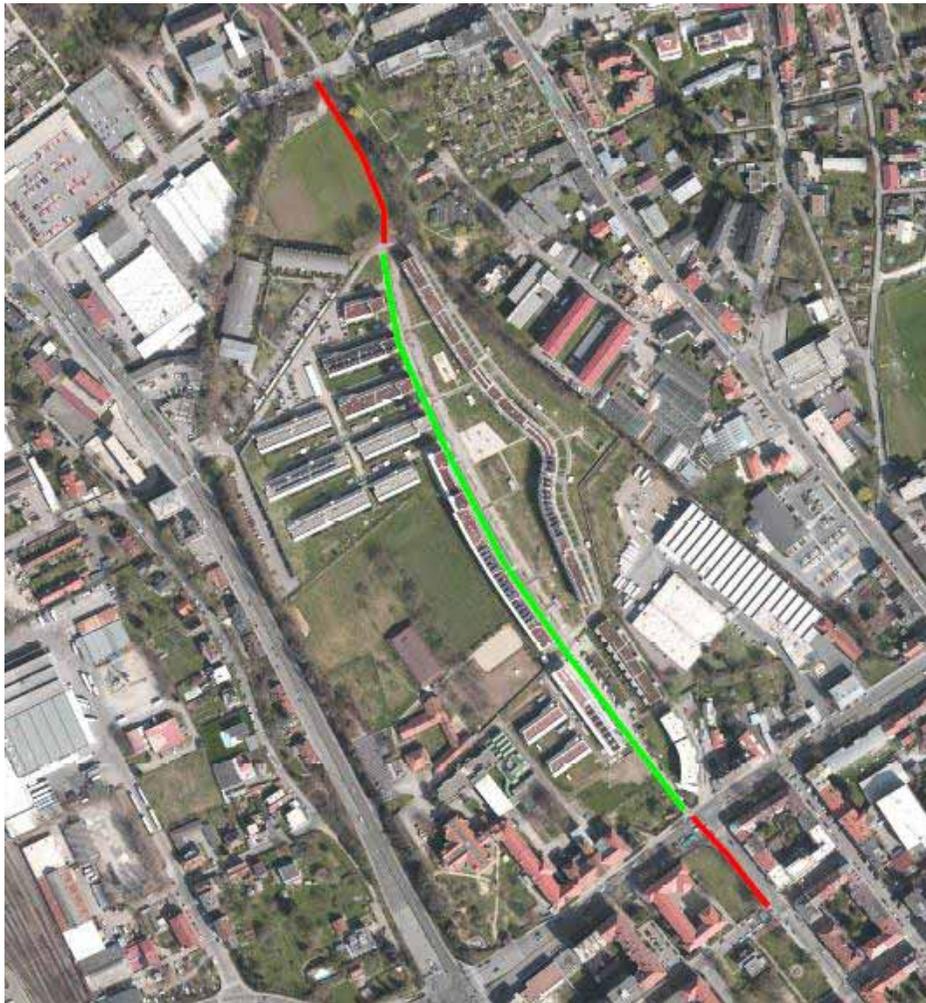
Bebauungsplanung



GRW – Durchstich Grüne Gasse bis Fichtestraße

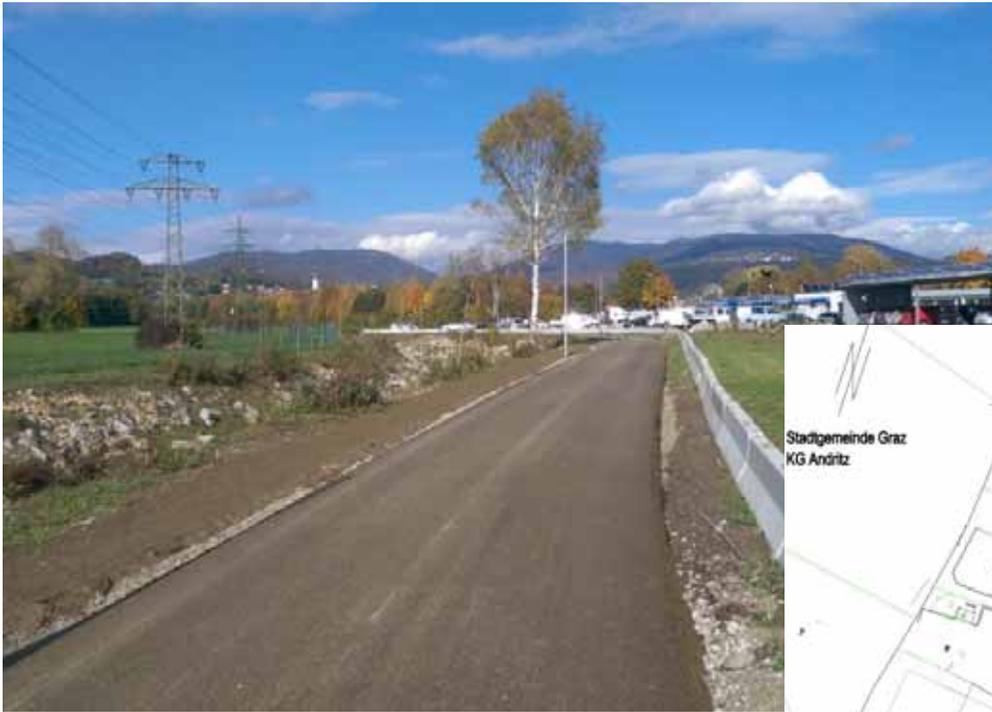


Städtebauliche Großprojekte

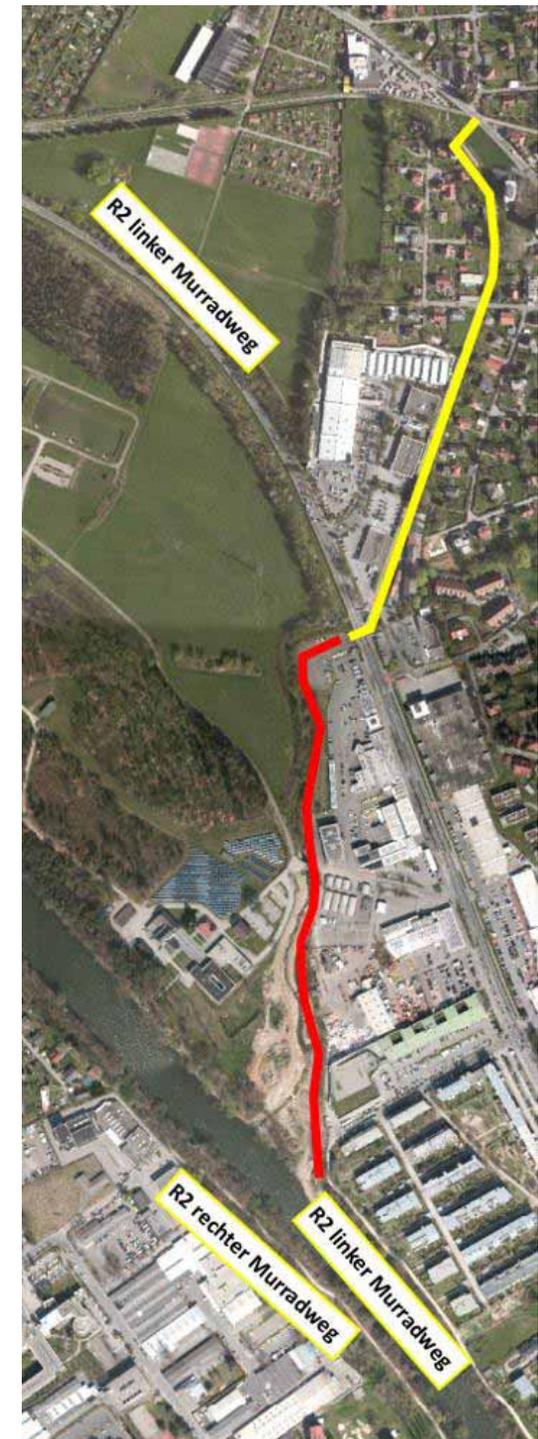


GRW Hirtenkloster

mit Hochwasserschutzbauten



GRW Andritzbach und Gabriachbach



Gehsteigplanungen ev. mit Grundstücksabtretungen, Gehsteigvorschreibungen

Kahngasse 1



Gehsteiglückenschlüsse ev. mit Abgrenzung durch Leitpföcke

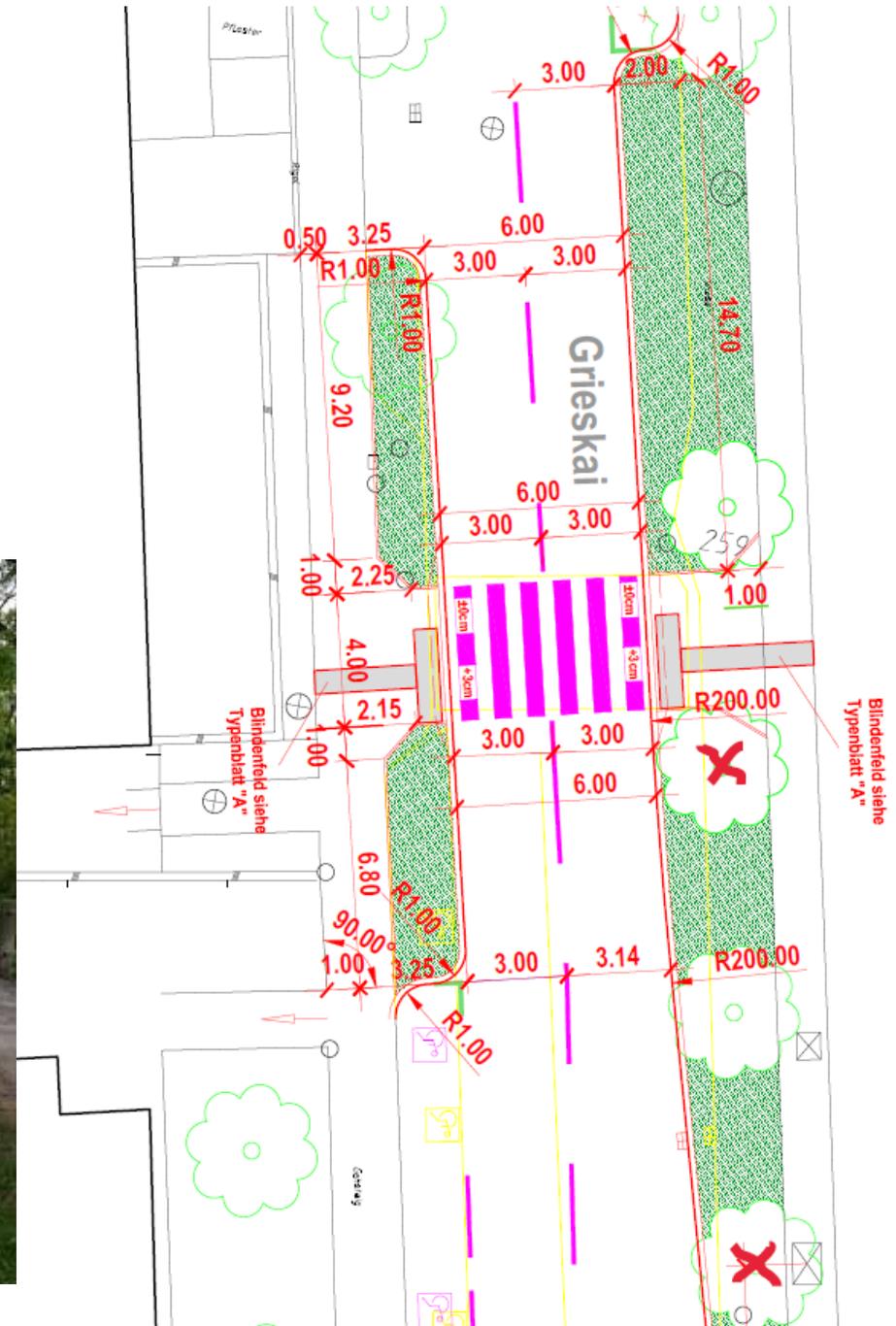
Karl-Huber-Gasse 36



Schutzwegumbauten Zur Erhöhung FG-Sicherheit

Grieskai 98

SH
86



Verkehrsmaßnahmen mit Bodenmarkierung Zur Erhöhung Sicherheit

Grillparzerstraße - Franckstraße



Umbauten im Zuge von Straßensanierungen Zur Erhöhung Sicherheit

Leechgasse - Schanzelgasse





Danke für Ihre Aufmerksamkeit

DI Peter Kostka

Stadt Graz-Abteilung für Verkehrsplanung

www.graz.at/verkehrsplanung