

Sanfte Mobilität

Ein Grazer Erfolgsmodell



G R A Z

| | |
|--|----|
| Vorrang für Menschen | 3 |
| Graz – Stadt der Vielfalt | 4 |
| Entscheidung: Stadt für Autos oder Stadt für Menschen..... | 6 |
| Sanfte Mobilität: Idee für die Zukunft..... | 8 |
| Platz für Menschen..... | 12 |
| Ein grünes Netz für Graz | 14 |
| Graz fährt Rad..... | 15 |
| Vorrang für den Öffentlichen Verkehr | 17 |
| Glanzpunkte im Straßenbahnnetz..... | 20 |
| Tempo 30/50 in Graz | 21 |
| Parken in Graz..... | 22 |
| Graz setzt Trends | 24 |
| Daten zur Stadt Graz und zum Verkehr | 28 |

Dank für die Entstehung dieser Broschüre gebührt DI Gerhard Ablasser und DI Heike Falk (Stadtbaudirektion / EU-Programme und internationale Kooperationen) sowie DI Thomas Fischer (Stadtbaudirektion).



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY
THE EUROPEAN UNION

KONTAKT:

Stadtbaudirektion
EU-Programme und
internationale Kooperationen,
Bauamtsgebäude, 5. Stock
A-8020 Graz, Europaplatz 20
Tel. +43 (0) 316/872-4201
Tel. +43 (0) 316/872-3581
Fax +43 (0) 316/872-3589

Abteilung für Verkehrsplanung
Bauamtsgebäude, 7. Stock
A-8020 Graz, Europaplatz 20
Tel. +43 (0) 316/872-2881

Straßenamt
Bauamtsgebäude
4. und 5. Stock
A-8020 Graz, Europaplatz 20
Tel. +43 (0) 316/872-3601



Die Straßenbahn gleitet durch die Fußgängerzone in der Herrengasse



Der Jakominiplatz ist eine Drehscheibe für den Öffentlichen Verkehr



Sanfte Mobilität bedeutet...



...auch viel gemühtlichen Platz für Menschen

Vorrang für Menschen

Eine hohe Lebensqualität ist das Um und Auf für das Leben in der Stadt. Ist die Lebensqualität schlecht, leidet das Image der Stadt als Wohnort. Die Folge einer schlechten Lebensqualität ist das Absiedeln der Bewohner, was wiederum fatale Folgen für die Wirtschaft mit sich bringt.

Die Stadt Graz schreibt Lebensqualität in allen Belangen groß. Diese definiert sich nicht nur durch eine intakte Umwelt, ideale Wohnbedingungen und ein attraktives wirtschaftliches Geschehen, sondern auch durch gute Voraussetzungen für das individuelle Mobilitätsverhalten. Bei der sanften Mobilität hat der Mensch Vorrang – doch das war nicht immer so. Die Verkehrsplanung der 50er- und 60er-Jahre war fast ausschließlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet; kein Wunder angesichts der geringen Anzahl an Kraftfahrzeugen und der damals nicht absehbaren Explosion bei den Kfz-Zulassungen. Diese Ausrichtung führte zusammen

mit dem rasant wachsenden Verkehrsaufkommen zu massiven Umwelt- und Verkehrsproblemen. Die Stadt Graz hat sich deshalb schon früh von der Kfz-orientierten Straßenplanung verabschiedet und einen neuen Weg beschritten.

Dabei setzt die Stadt auf zukunftsorientierte Verkehrsmaßnahmen – auf das Fördern des Radverkehrs, auf den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, auf eine flächendeckende Tempo-30-Zone, auf eine moderne Parkraumbewirtschaftung und auf moderne Technologien zum Verringern des Schadstoffausstoßes. Allein der Rückgang der Unfallzahlen in den Tempo-30-Gebieten belegt die Wirksamkeit dieses Umdenkens.

Alle diese Verkehrsmaßnahmen resultieren aus der Umsetzung der Leitlinien 2000 – der „Sanften Mobilität“ – der Verkehrsphilosophie von Graz, die in mehreren EU-Programmen Platz findet und international auf Beachtung stößt.

Der Vorreiter bei der Umsetzung der „Sanften Mobilität“ war der Stadtrat für Verkehr und spätere Grazer Vizebürgermeister Erich Edegger. Konsequenz setzte der passionierte Radfahrer auf

Überzeugungsarbeit gegen viele Widerstände und hatte stets die Vision vor Augen, den Platz für Menschen wiederzugewinnen. Dabei stand für ihn das Stärken der Schwachen im Vordergrund: Kinder, ältere Menschen, Behinderte, Eltern mit Kleinkindern, vor allem Fußgänger und Radfahrer tragen durch ihre Art der Mobilität am meisten zu einer intakten Umwelt und guten Lebensqualität bei.

Bei der „Sanften Mobilität“ geht es darum, die einzelnen Verkehrsmittel so umwelt- und stadtverträglich wie möglich einzusetzen. Im Zentrum stehen dabei folgende Aspekte: Mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, eine umweltschonende und effiziente Verkehrsabwicklung, bei der unnötige Autofahrten vermieden werden, sowie ein möglichst attraktiver öffentlicher Raum – eben Platz für Menschen.

Diese Vorgaben sorgten für einen Inter-essenskonflikt. Besonders Einschränkungen beim motorisierten Individualverkehr führen nach wie vor zu heftigen Diskussionen, die damals wie heute Verzögerungen und Rückschläge für die intelligente Philosophie bringen.



Graz – Stadt der Vielfalt

Das Kunsthaus, das im Kulturhauptstadtjahr 2003 eröffnet wurde, ist ein Meilenstein im kulturellen Stadtgeschehen

Europäische Kulturhauptstadt, Unesco-Weltkulturerbe, Fahrrad-Hochburg, Wirkungsstätte mehrerer Nobelpreisträger, Kultur-Hochburg, Schmelztiegel verschiedenster Kulturen – Graz hat viele Gesichter. Einmal zeigt sich die Stadt als Metropole, einmal als beschauliche Oase mit mediterranem Flair. Immer zieht sie Touristinnen und Touristen und Bewohnerinnen und Bewohner in ihren Bann, die ihrem Charme erliegen.

Seit Jahrhunderten – oder besser seit Jahrtausenden – ist das Grazer Becken ein beliebter Aufenthaltsort menschlicher Wesen. Wo sich heute auf einer Fläche von rund 128 Quadratkilometern täglich an die 350.000 Menschen tummeln, waren zwischen 3000 und 2000 vor Christus die ersten „Grazerinnen und Grazer“ unterwegs: Steinzeit-Menschen, die freilich noch weit von dörflichen Strukturen entfernt waren. Diese tauchen um 800 vor Christus auf; im Bereich von Pfauengarten und Karmeliterplatz, am Fuß des Schloßbergs, fanden Archäologen 2002 bei Bauarbeiten zur größten Tiefgarage der Stadt die ältesten Siedlungsreste auf Grazer Boden aus der Hallstattzeit.

Seit 955 gibt es den Namen Graz – oder besser „Gradec“, die slawische Bezeichnung für „Kleine Burg“. Die stand übrigens – wie könnte es anders sein – am Schloßberg (473 m). 1128 wurde „Gradec“ zu „Grac“, wie eine Urkunde im Stift Rein – dem ältesten noch bewohnten Zisterzienserstift der Welt knapp 15 km von Graz

entfernt – belegt. 1260 bekommt Graz das Stadtrecht und sein Wappen – den Panther der Grafen von Steyr.

Aufschwung im Mittelalter

Zwischen 1438 und 1493 erlebt Graz eine erste Blütezeit. Erzherzog Friedrich V., der spätere Kaiser Friedrich III., machte die Murstadt zu seiner Lieblingsresidenz und gab der „Stadtkrone“ um den Dom ihr Gesicht. Die zweite Blüte kam unter Erzherzog Karl II., der die erste Universität, die Jesuiten-Universität in der Hofgasse, errichten ließ und den Grundstein für den Bildungsstandort legte, der Graz heute ist. Denn nun werden rund 40.000 junge Menschen an den vier Universitäten und in unzähligen Fachhochschul-Lehrgängen zu hoch qualifiziertem Personal ausgebildet, die der Stadt zu Studienzeiten eine jugendliche Dynamik verleihen. Mit dem Aufschwung gegen Ende des Mittelalters, der sich heute an unzähligen Bauwerken des Stadtzentrums ablesen lässt, wurde Graz als Wohn-

ort immer beliebter. Und gleichzeitig als Beute für durchziehende Heere begehrt. Ob der Bedrohung durch die Türken wird der Schloßberg 1543 zur Festung ausgebaut. 1642 bekommt die Stadt das Zeughaus. Von den einst 188.000 Waffen und Rüstungen sind heute noch 32.000 Exponate in dieser größten historischen Waffenkammer der Welt zu sehen. Mit Napoleon kam das Ende der Schloßberg-Befestigung. Entsprechend dem Friedensvertrag von Schönbrunn musste die Anlage 1809 geschleift werden; wahrscheinlich aus Wut, weil die Armeen des kleinen Korsen die Feste nicht erobern konnten.

Ab dem 19. Jahrhundert ging es Schlag auf Schlag in Graz: 1868 bekommt der Stadtpark sein heutiges Gesicht, 1887 nimmt die erste Straßenbahn den Betrieb auf, die von Pferden gezogen wird. 1899 wird die Oper gebaut, 1912 das Landeskrankenhaus eröffnet. 1938 zählt die Stadt 16 Bezirke – der 17. (Puntigam) folgt 1988.

Graz ganz modern

Ende des 20. Jahrhunderts rückt die Murmetropole zusehends ins internationale Rampenlicht: 1999 wird die Innenstadt zum Unesco-Weltkulturerbe erklärt – wegen ihres Charmes als belebter und bewohnter Ort mit historischer Substanz und einer einmaligen Dachlandschaft. Ebenfalls 1999 erhält die Mariatroster Wallfahrtskirche den Rang einer Basilika.

2002 wird die Stadthalle mit dem Weltbuddhistentreffen „Kalachakra“ im Beisein des Dalai Lama eröffnet – ein Zeichen mehr für den interkulturellen und internationalen Dialog in Graz. Ein Weg, für den die Stadt schon 1979 mit dem Europapreis des Europarates gewürdigt wurde und der etwa mit der Schaffung des Integrationsreferates im Jahr 2005 konsequent fortgesetzt wird.

2003 ist Graz die Kulturhauptstadt Europas, bekommt eine Insel in der Mur und ein Kunsthaus, das seither weltweit für Furore sorgt.

Eine Stadt der Wirtschaft und Kultur

Der Titel Kulturhauptstadt ist ein Beleg für das reiche kulturelle Geschehen in Graz. Neben den etablierten Namen wie „Styriarte“, „Steirischer Herbst“, „Forum Stadtpark“ oder „Camera Graz“ haben sich auch Festivals wie „La Strada“ oder der „Jazz-Sommer“ längst etabliert und finden immer mehr Anhängerinnen und Anhänger, die sogar weitere Anreisen in Kauf nehmen.

Daneben findet in der Stadt ein Drittel aller Steirerinnen und Steirer Arbeit – 184.000 Beschäftigte zählt die Statistik. Der Autocluster rund um „Magna-Steyr“ und die Grazer Traditionsfirma „AVL“ ist der größte Arbeitgeber in Graz, der zudem internationalen Ruf genießt; wie zum Beispiel auch die Siemens-SGP-Verkehrstechnik. Der „Holzcluster“, die „human.technologie.styria“ oder der „Material-Cluster“ sorgen für zukunftsträchtige Innovationen und sichern den Arbeitsplatz und Wirtschaftsstandort Graz. Unterstützt werden die Betriebe von Forschungseinrichtungen wie Joanneum Research, der Christian Doppler Forschungsgesellschaft oder



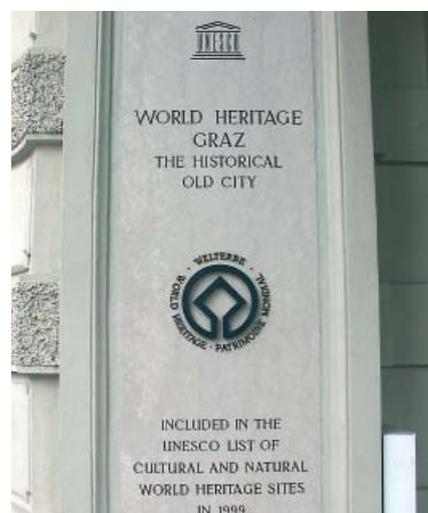
Im Jahr 2002 wurde der Grazer Hauptplatz neu gestaltet

der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. Geballtes Wissen findet sich in den Kompetenzzentren der Stadt, deren Arbeit von der Biokatalyse bis zum virtuellen Fahrzeug reicht.

Im Zentrum Südost-Europas

Der Status als Wirtschafts- und Forschungsstandort stützt sich nicht zuletzt auf die zentrale Lage von Graz in Südost-Europa. Innerhalb der 300-Kilometer-Schlagweite liegen nicht nur Wien, Linz und Salzburg, sondern auch Budapest, Zagreb, Ljubljana oder Triest.

Für eine bessere Erreichbarkeit wurde der Grazer Flughafen in den vergangenen Jahren zum vergleichsweise kleinen – dafür aber umso feineren – Terminal ausgebaut. Dazu kommen die Koralbahn und der Semmering-Tunnel, welche dem Personen- und Güterverkehr zur und von der Murmetropole weg zu neuen Höhen verhelfen sollen.



Weltkultuerbe seit 1999

Graz wächst
Seit Mitte des 19. Jahrhunderts geht es mit der Grazer Bevölkerung bergauf (Quelle: Zentrales Melderegister)

| | |
|-------|-----------------------|
| 1850: | rund 50.000 Einwohner |
| 1900: | 168.808 Einwohner |
| 1951: | 226.476 Einwohner |
| 1971: | 248.500 Einwohner |
| 1991: | 237.528 Einwohner |
| 2010: | 257.898 Einwohner |

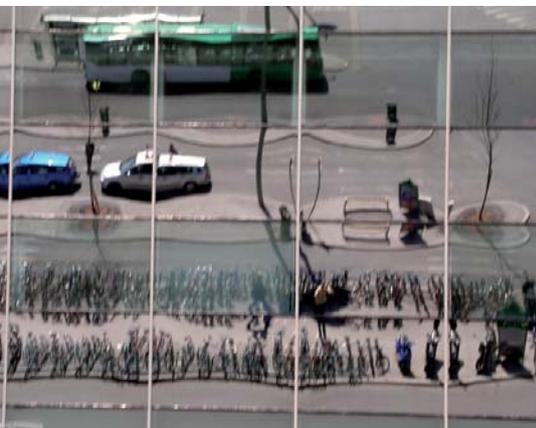


Grazer Wahrzeichen – der Uhrturm

Entscheidung: Stadt für Autos oder Platz für Menschen



Heute undenkbar: Autos im Stadtkern



Ein Spiegelbild der Mobilität



Sicher per pedes unterwegs in der Fußgängerzone

Lange versprach das Automobil uneingeschränkte Mobilität für Jedermann. Auf der einen Seite konnte es dieses Versprechen halten – die Mobilität ist hoch wie nie zuvor. Auf der anderen Seite bringt es Unfallopfer, Lärm und Umweltverschmutzung. Der Traum von der Mobilität ohne Grenzen wurde längst zum Albtraum.

Das erste Automobil war 1886 eine epochale Erfindung. Seit Karl Friedrich Benz die erste Ausfahrt mit seiner dreirädrigen „Motorkutsche“ mit gerade einem PS gemacht hat, steht das Auto für technischen Fortschritt, für wirtschaftlichen Aufschwung, aber auch für einen gesellschaftlichen Status. Das Ego spiegelt sich im eigenen Auto wider – der Grund, warum Diskussionen zum Auto zu oft über die emotionelle Ebene nicht hinaus kommen.

Wie in den meisten europäischen und nordamerikanischen Städten orientierte sich auch die Verkehrspolitik der Stadt Graz lange am motorisierten Individualverkehr, der in seiner Frühzeit viele Vorteile versprach (und unbestritten auch heute noch bietet). Die Verkehrspolitik definierte sich über Maßnahmen zum Ausweiten des Straßenraumes – Hochleistungsstraßen sollten den Verkehrsfluss aufrecht erhalten und so den Schadstoffausstoß und den Treibstoffverbrauch senken.

Damit der Kfz-Verkehr uneingeschränkt fahren konnte, wurden in Graz Straßenbahnlinien eingestellt – die Ringlinie 2 um den Glacis wurde schrittweise zwischen 1962 und 1971 still gelegt, die Linie 3 nach Gösting schon zwischen 1955 und 1957. Hatte das Grazer Tramnetz bis 1950 noch 41,3 Kilometer gezählt, waren es 20 Jahre später nur noch 29,3 km. Der letzte Grazer O-Bus, der zwischen dem Griesplatz und Straßgang unter-

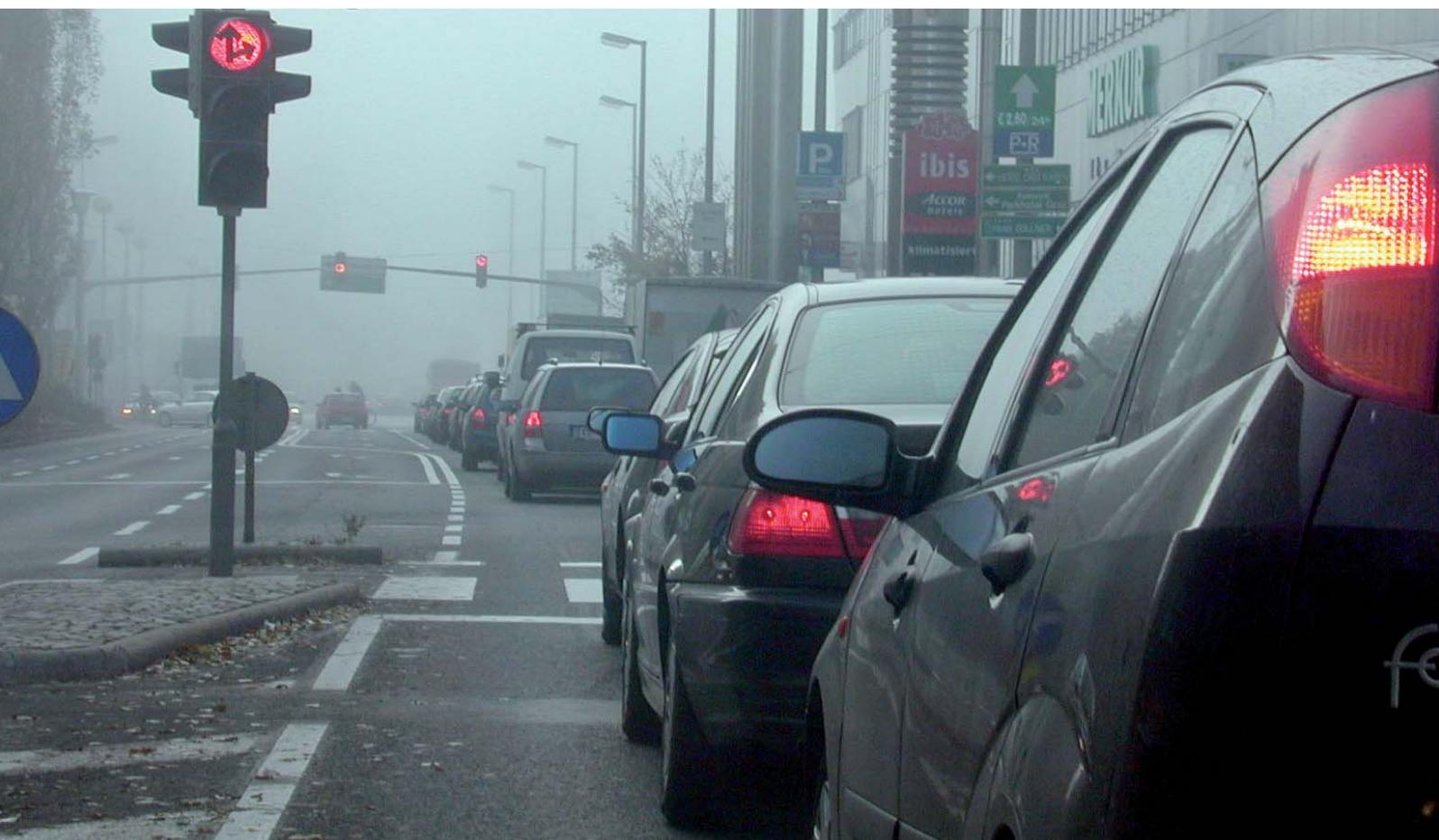
wegs war, fuhr am 28. Juni 1967 zum allerletzten Mal.

Nicht nur der öffentliche Verkehr wurde zurück gestutzt, auch freie Flächen mussten dem Auto ihren Tribut zollen. Aus einst grünen Innenhöfen wurden Parkplätze, Grünanlagen und Alleebäume fielen dem Asphalt zum Opfer.

Diese Rechnung der Politik ging nicht auf. Mehr Verkehrsfläche bringt zusätzlichen Verkehr, wie man inzwischen längst weiß. Das Problem der mangelhaften Mobilität tritt neuerlich auf – zeitverzögert und in verstärkter Form. Der immer größer werdende Kfz-Anteil verstärkt die Umweltbelastung – erst seit kurzem weiß man um die Gefahr des Feinstaubs Bescheid, der im Großraum Graz hauptsächlich vom Verkehr verursacht wird – und verringert die Lebensqualität. Die klimatisch ungünstige Beckenlage der Stadt sorgt zusammen mit den Inversionswetterlagen im Winter für regelmäßige Überschreitungen der Schadstoff-Grenzwerte. In den 70er- und 80er-Jahren war es vor allem der Smog, der die Stadt in Atem hielt; heute sind es Feinstaub, Stickoxide und im Sommer das Ozon.

Die schlechte Luft, der immer öfter bekriftelte Verkehrslärm und die negative Verkehrssicherheitsbilanz der 70er-Jahre bewirkten ein Umdenken bei der Stadtpolitik. Man löste sich von der autoorientierten Stadtplanung. Erleichtert wurde diese Entscheidung durch die historischen Vorgaben: Der mittelalterliche Kern von Graz ist alles andere als autogerecht gebaut, die engen Gassen entfalten ihren Reiz am besten ohne Kraftfahrzeuge.

Das Ziel der Stadtverantwortlichen war nun, die Lebensqualität zu erhalten und zu verbessern, ohne das Bedürfnis nach Mobilität zwanghaft einzuschränken. Um die Entwicklung des Verkehrs und seine Folgewirkungen in der Region Graz steuern zu können, wurde der aktuelle Verkehrszustand erhoben und bewertet. Expertinnen und Experten erarbeiteten drei Szenarien, die verschiedene



Schlimm für Autofahrerinnen und Autofahrer wie für Bewohnerinnen und Bewohner: Staus, Schadstoffe, Verkehrslärm. Die Alternative: Sanfte Mobilität.

Maßnahmen und ihre Auswirkungen bis zum Jahr 2010 erfassten. Das Szenario, das den Menschen und der Stadt am zuträglichsten war, sollte die Grundlage für ein zukunftsorientiertes Leitbild und Basis für ein generelles Maßnahmenkonzept werden.

Pendlerinnen und Pendler – ein verkehrstechnisches Problem

Mehr als 184.000 Beschäftigte zählt die Stadt Graz – ein Gutteil davon pendelt ein. Von 70.000 Pendlerinnen und Pendlern ging man im Gesamtverkehrskonzept 1995 (GIVE) aus, heute sind es mehr als doppelt so viele; wegen günstigerer Haus- und Wohnungspreise, eines für viele attraktiveren Lebensumfeldes außerhalb der Stadtgrenzen und wegen der größeren Motorisierung der Menschen. Die Tendenz weist ungebrochen in Richtung mehr Pendlerinnen und Pendler – ein Problem für die eingeschränkte Verkehrskapazität historisch gewachsener Städte. Die „Sanfte Mobilität“ hat deshalb zum Ziel, die Pendlerströme zu verringern und zum Öffentlichen Verkehr zu ver-

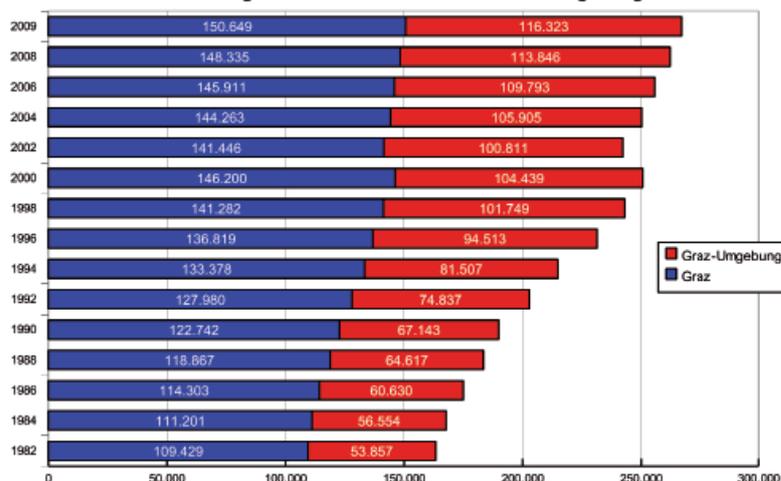
lagern. Die Parkraumbewirtschaftung mit neuen Park+Ride-Plätzen (etwa bei Magna Steyr, beim Autobahnzubringer A2Z am Sternäckerweg oder in Weinzödl) soll zusammen mit neuen Routen und Attraktivierungsprojekten im Öffentlichen Verkehr (die verlängerte Linie 4 zum P+R-Platz am Sternäckerweg in Puntigam oder die neuen Nahverkehrsknoten an der Südbahn in Puntigam und Don Bosco) die Verkehrssituation in Graz entlasten.

Verkehr in Graz

52.000 Grazerinnen und Grazer fahren täglich mit 40.000 KfZ zur Arbeit. 136.000 Pendlerinnen und Pendler kommen pro Tag mit 100.000 Autos nach Graz. Täglich führen 220.000 KfZ-Fahrten über die Stadtgrenze. 47.000 Personen überqueren pro Tag die Stadtgrenze mit dem Öffentlichen Verkehr.

(Grazer Parkraummanagement GmbH, Stadtbauverwaltung/Abteilung für Verkehrsplanung)

Entwicklung der Kfz-Zahlen in Graz und Graz-Umgebung



1987 stand die Stadt vor einer ernüchternden Prognose: Bis zum Jahr 2010 sagten Verkehrsexpertinnen und Experten eine Kfz-Zunahme von 25 Prozent voraus; eine Prognose, die aus heutiger Sicht sogar übertroffen wird. Daraus ergaben sich drei Szenarien für eine verkehrspolitische Entscheidung.

Das „Szenario Trend“ zeichnete jenen Weg nach, der einer Entwicklung ohne steuernde Maßnahmen gleich kommt. Nur die Verkehrsinfrastruktur wird an die rasch wachsende Verkehrsleistung und Motorisierung angepasst. Die Straßenflächen nehmen demnach um 30 % im Zentrum und um 50 % bei den Einfahrtsstraßen zu.

Der Trend

Das Ergebnis: Das Verkehrsaufkommen beim Individualverkehr würde um 30 % steigen, wogegen die Anteile des Öffentlichen Verkehrs, der Radfahrerinnen und Radfahrer und Fußgängerinnen und Fußgänger deutlich sinken. Lärm und Schadstoffe belasten Bewohnerinnen, Bewohner und Umwelt, die Verkehrssicherheit für schwächere Teilnehmer wie Radelnde oder zu Fuß Gehende wird geringer. Die städtische Wohn- und Lebensqualität verschlechtert sich gravierend, zentralere Bereiche werden entwertet; die Zersiedelung und Absiedelung ins Grazer Umland nimmt zu.

Autogerechte Stadt

Beim Szenario „Autogerechte Stadt“ wird der Kfz-Verkehr bewusst gefördert; Teile der historischen Altstadt müssten Verkehrsflächen – Straßen und Parkplätzen – weichen. Dieses Szenario benötigt im 70 % mehr Straßenkapazität und ebenso wie das Szenario Trend um 30 % mehr Abstellplätze für Autos. Die negativen Auswirkungen des Szenarios Trend werden dadurch noch stärker und treten noch massiver zu Tage.

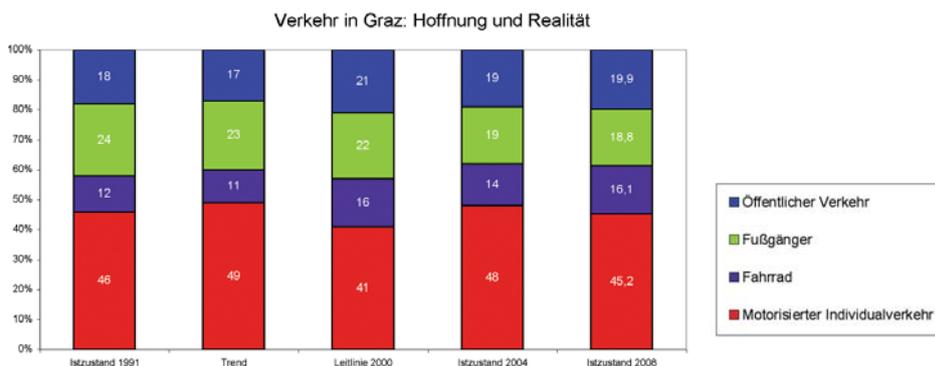


Sanfte Mobilität

Eine deutliche Verbesserung für Bewohnerinnen, Bewohner, Umwelt und die Verkehrssicherheit bietet das Szenario „Sanfte Mobilität“. Dabei setzt man auf eine konsequente Förderung der Gehenden, der Radelnden und des Öffentlichen Verkehrs. Dazu sind regulierende Maßnahmen vorgesehen, welche den Kfz-Verkehr auf ein notwendiges Maß einschränken und jene Fahrten vermeiden sollen, die mit „sanften“ Möglichkeiten zu bewältigen sind. Die Folgen sind das Sinken der Luftschadstoffe sowie eine größere

Verkehrssicherheit und mehr Wohnqualität.

Die Analyse der Szenarien führte zu einem eindeutigen Ergebnis: Nur durch das Umsetzen der „Sanften Mobilität“ können die Lebensqualität der Bewohner und die Mobilitätsbedürfnisse in der Stadt erhalten und verbessert werden. Die Leitlinie für sanfte Mobilität wurde deshalb vom Grazer Gemeinderat als „Verkehrspolitische Leitlinie 2000“ im Dezember 1992 beschlossen.





Verkehrsmittelwahl, das Mobilitätsverhalten und letztendlich die gesamte Stadtentwicklung. Diese Erkenntnisse führten zum Erarbeiten von Verkehrsmittel übergreifenden Konzepten.

Zwischen 1977 und 1985 erarbeiteten die Verkehrsexperten der Stadt Graz erstmals eine „Verkehrsmittel übergreifende Lösung“ – jene für den Grazer Osten (VÜP). Dabei wurden alle Verkehrsmittel entsprechend ihren Stärken und Schwächen berücksichtigt.

Die Ergebnisse der VÜP legten eine Abkehr von der einseitigen Förderung des motorisierten Individualverkehrs nahe: Nur durch ein attraktiveres Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln (Straßenbahn und Bus) kann das gesamte Verkehrsaufkommen besser bewältigt und gleichzeitig die Umweltsituation verbessert werden, ohne dass die Erreichbarkeit in der Stadt leidet.

Die „Leitlinien 2000“

Deshalb sah das vom Gemeinderat beschlossene Paket eine intensive Förderung von Bus und Straßenbahn vor, die zusammen mit der gezielten Parkraumbewirtschaftung Vorteile für alle bringen soll. Einen Ausbau des Straßennetzes sieht das Paket nur vor, wenn für die Anrainer keine unzumutbare Belastung auftritt. Die Kapazität der innerstädtischen Verkehrswege soll nicht vergrößert werden, um nicht noch mehr Kfz-Verkehr anzuziehen und damit die Belastung – etwa durch den Feinstaub oder den CO₂-Ausstoß – zu steigern.

Die Grundsätze der „Sanften Mobilität“ dienen als Basis für die „Ver-

Umbruch in der Verkehrspolitik: Ein langer Weg

Dennoch blieb den Verwirklichern der „sanften Mobilität“ ein steiniger Weg. Schon in den 70er-Jahren entstanden erste Strategien mit dem Ziel, das Bedürfnis nach Mobilität in den Städten abzudecken und gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf Menschen, Stadt und Umwelt klein zu halten. Denn Stadtbewohnerinnen und -bewohner sind im Durchschnitt etwas mehr als eine Stunde pro Tag mobil unterwegs – die restlichen 23 Stunden sind sie von den Auswirkungen des Ver-

kehrsverhaltens anderer betroffen. Im urbanen Bereich ist demnach gefragt, einen Ausgleich zwischen der raschen und sicheren Erreichbarkeit von Zielen einerseits und dem Bedürfnis nach einer möglichst hohen Lebensqualität andererseits zu finden.

Dafür bedurfte es einer Neuorientierung bei der Verkehrsplanung. Lange wurden Konzepte für den Straßenbau und den Öffentlichen Verkehr nebeneinander entwickelt. Allerdings sind alle Elemente des städtischen Verkehrsgeschehens voneinander abhängig. Angebot und Nachfrage beeinflussen die



Eine Bike und Ride Anlage



Schönster Bahnhof Österreichs 2003



Zeitgemäß: Bus mit Biodiesel-Antrieb



Heute undenkbar: Durchzugsverkehr in der Griesgasse (li. oben), am Jakominiplatz (li. Mitte), in der Schmiedgasse (li. unten, re.)

kehrspolitischen Leitlinien 2000“, die Ende 1992 vom Grazer Gemeinderat beschlossen wurden. Sie legen fünf Ziele samt Umsetzungsstrategien fest, mit deren Hilfe die „Sanfte Mobilität“ in Graz Wirklichkeit werden sollte und konnte. Die „Leitlinien 2000“ waren mit dem „Österreichischen Gesamtverkehrskonzept 1991“ und dem „Steirischen Gesamtverkehrsprogramm 1991“ abgestimmt.

Gute Erreichbarkeit

Die gute Erreichbarkeit aller Ziele für den Stadt-, Regional-, Fern- und Güterverkehr ist ein erster Schwerpunkt der neuen Verkehrsplanung. Nicht nur die Stadt sondern auch die Ziele innerhalb der Stadt müssen gut erreichbar sein und bleiben – und das nicht nur mit dem eige-

nen Fahrzeug, sondern vor allem mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln, die massiv gefördert werden sollen – im Sinne eines neuen Verkehrs- und Umweltbewusstseins in der Stadt.

Verträglicher Verkehr

Das Verkehrsgeschehen soll sicherer, umweltfreundlicher und verträglicher für die Stadt werden. Die Geschwindigkeiten sollen der Umgebung angepasst sein – nicht umgekehrt.

Kurze Wege

Die Zersiedelung ist eines der großen Probleme unserer Zeit. Neue Wohnstrukturen im Umland und Einkaufszentren an der Periphe-

rie verlangen nicht nur nach mehr Kraftfahrzeugen, sie ziehen motorisierte Verkehrsströme an. Hier soll die Raumordnungspolitik eingreifen und die notwendige Infrastruktur so zur Verfügung stellen, dass kurze Wege – die etwa mit Fahrrädern oder zu Fuß bewältigt werden können – vorhanden sind.

Platz für alle Verkehrsmittel

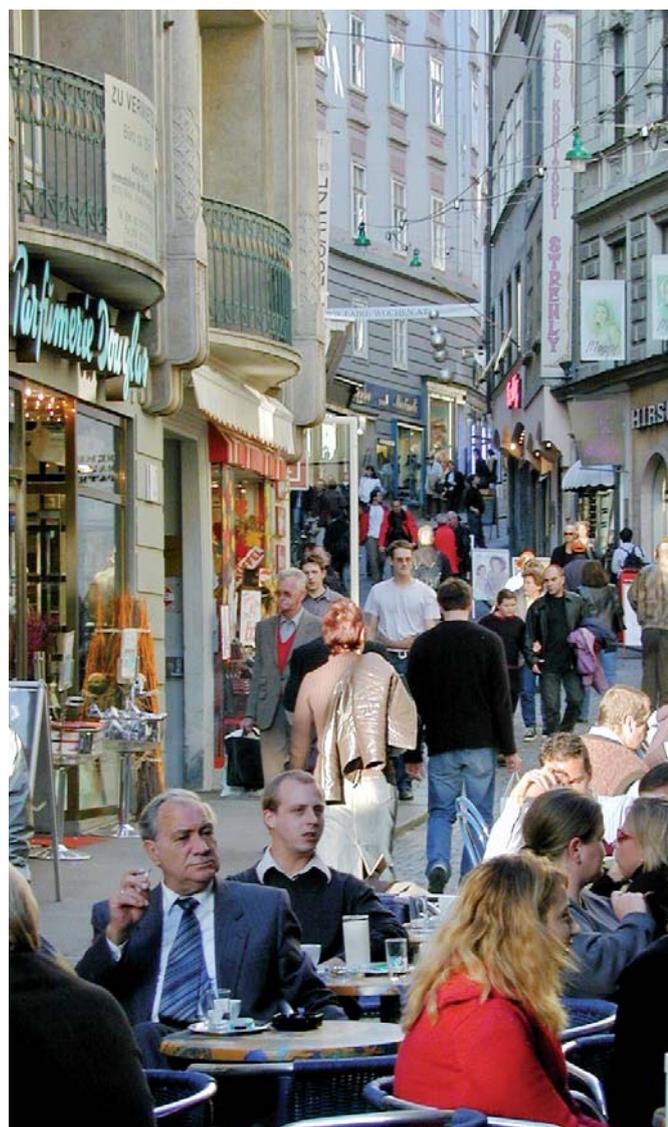
Der Anteil von Radelnden und zu Fuß Gehenden am Gesamtverkehr muss weiter steigen. Zudem soll der Anteil des Öffentlichen Verkehrs wachsen und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll auf ein ökologisch vertretbares Maß reduziert werden. Das ökologische und ökonomische Zusammenspiel aller Verkehrsträger steht im Mittelpunkt.

Beschlüsse zur Verkehrspolitik der Stadt Graz

Quelle: Amt für Stadtentwicklung/Abteilung für Verkehrsplanung, Magistrat Graz



Die Grazer Innenstadt war nicht immer eine Platz für Menschen. Noch in den 70er-Jahren fuhren Autos durch die Sporgasse (re.), parkten am Jakominiplatz oder in der Schmiedgasse – dort, wo heute Fußgängerzonen sind.



Bürgerbeteiligung

Kaum etwas spüren die Bewohnerinnen und Bewohner so wie die Auswirkungen des Verkehrs – ist doch jeder täglich damit konfrontiert. Deshalb ist Verkehrspolitik Demokratie pur. Und deshalb sind die „Leitlinien Sanfte Mobilität“ das Ergebnis einer langen, öffentlichen Diskussion zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Expertinnen und Experten sowie PolitikerInnen und Politikern, die mit viel Information begleitet wurde. Daraus resultierte eine hohe Akzeptanz der Maßnahmen, wie zwei Volksbefragungen im Juli 1995 klar bestätigten.

Die „GIVE“

Die nächste Stufe am Weg zur „Sanften Mobilität“ war das Gesamt-

verkehrskonzept „Grazer Integrierte Verkehrsentwicklung“ (GIVE), das vom Gemeinderat Ende 1995 beschlossen wurde. Die Umsetzung sollte anhand von 215 Punkten erfolgen, die von Experten festgelegt und dann diskutiert worden waren. Die GIVE enthält Schwerpunktprojekte, Handlungsrichtlinien für Routinearbeiten und verkehrspolitische Maßnahmen, welche die Region um Graz, das Land und den Bund einschließen.

Verkehrsorganisation

Um den Autoverkehr – den Wirtschafts-, Einkaufs- und Pendlerverkehr – auf ein „notwendiges“ Maß einzuschränken, bedarf es einer neuen Verkehrsabwicklung vor allem im Zentrum: Fußgängerzonen, Radwege oder Tempo-30-

Zonen haben die Stadt wirkungsvoll entlastet. Die neue Verkehrsorganisation geht von zentralen Fußgängerzonen aus, durch die nur Linien des Öffentlichen Verkehrs und Radwege führen. Daran grenzen die Straßen und Gassen für die Bewohnerinnen und Bewohner und den Lieferverkehr. Um den Parkdruck von den Straßen zu nehmen, sind in der zentralen Stadt in den letzten Jahren mehrere neue Tiefgaragen mit hunderten Stellplätzen entstanden. Außerhalb der Kernzone erstreckt sich nun die gebührenpflichtige Kurzparkzone bis an die Gürtelstraßen, darauf folgt die neue „Grüne Parkzone“. Ausnahmeregelungen eröffnen den Anrainerinnen und Anrainern Parkmöglichkeiten, wohingegen die Pendlerinnen und Pendler in Park+Ride-Bereiche und P+R-Plätze mit Anschluss an den Öffentlichen Verkehr ausweichen.



Platz für Menschen

Fast der gesamte Stadtkern ist als Fußgängerzone als Platz für Menschen ausgeführt. Der Kfz-Verkehr ist auf ein notwendiges Minimum eingeschränkt.



Gehen ist nicht nur die ursprünglichste Bewegungsform des Menschen, Gehen ist auch gesund für Körper und Kreislauf. Wer geht, sieht mehr, hat mehr von seiner Umgebung und trägt enorm zu einer intakten Umwelt bei.

Der Fußgängeranteil am Grazer Verkehrsgeschehen hat in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich abgenommen und sich bei derzeit rund 14 Prozent eingependelt. Die Ursachen dafür liegen in der Auflösung der gewachsenen Strukturen: Die Nahversorger weichen großen Einkaufszentren, die wiederum mit großen Parkplätzen um Autos buhlen. Die Zersiedelung und der steigende Motorisierungsgrad bringen mit sich, dass viele meinen, ihre Wege nur noch mit dem Auto abwickeln zu

können. Kein Wunder also, dass der Fußgängeranteil von mehr als 24 Prozent aller Wege im Jahr 1982 oder immerhin noch 21 Prozent im Jahr 1991 bis 2004 auf 14 Prozent zurückgegangen ist. 1991 war für das Jahr 2000 übrigens noch ein Fußgängeranteil von 23 Prozent prognostiziert worden.

Platz für Menschen

1986 stellte die Stadt Graz die Weichen für die Umsetzung der „Sanften Mobilität“ im Innenstadtbereich. Die Altstadt im Zentrum und die historische Murvorstadt am rechten Murrufer wurden zu einer zusammenhängenden Fußgängerzone, die an einigen Stellen lediglich von Radelnden durchfahren werden darf. Vormittags ist die Zone überdies für Ladetätigkeiten offen.

Die Fußgänger können in dieser Zone flanieren, ohne den Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt zu sein – die Innenstadt wurde wieder zum Lebensraum für Menschen und steht für vielfältige Aktivitäten zur Verfügung. Am 11.500 m² großen Hauptplatz etwa, der 2002 nach einem 2-jährigen Umbau eröffnet wurde, fanden bereits Beach-Volleyball- und Street-Soccer-Turniere statt. Der Karmeliterplatz, der seit Ende 2004 in neuer Pracht erstrahlt, ist die jüngste Fußgängerzone der Stadt. Er wurde im Winter 2005 erstmals als Eislaufplatz für Groß und Klein genutzt. Der Freiheitsplatz ist seit 2004 ebenfalls freier – ein Teil des Platzes ist nun nicht mehr Parkplatz, sondern steht den Grazerinnen und Grazern sowie Besucherinnen und Besucher der Stadt als Ort des Verweilens zur Verfügung.

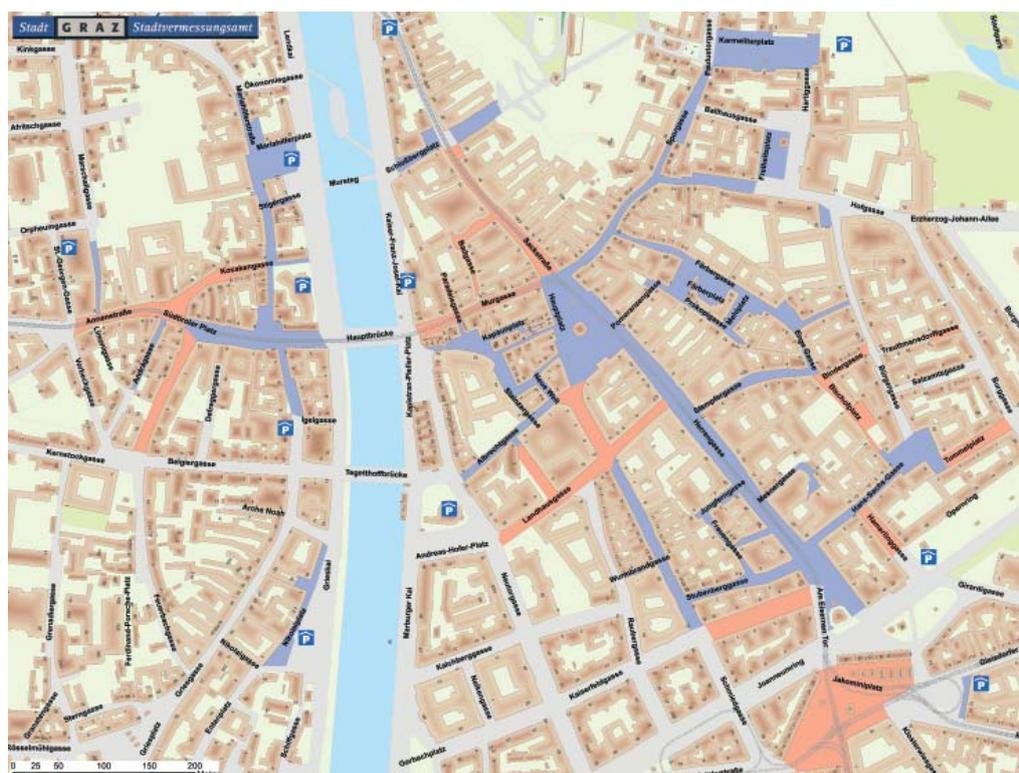
Ausgezeichnet

1992 wurde Graz als „Fußgängerfreundlichste Großstadt Österreichs“ ausgezeichnet. 1993 war die Stadt Sieger der Aktion „Kindersicherer Straßenverkehr“ des Kuratoriums für Verkehrssicherheit. 1994 bekam Graz eine weitere Prämierung – für das Engagement im Rahmen der Aktion „Kinder unterwegs“ die Verkehrsclubs Österreich. 2005 gab es den Verkehrssicherheitspreis des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, 2008 wurde Graz zur „Civitas-Stadt des Jahres“.

Weiter mit Volldampf

Graz ruht sich nicht auf diesen Lorbeeren aus. Das Ziel der Stadt ist ein flächendeckendes, komfortables und sicheres Netz an Fußgängerzonen. Vor allem in den Außenbezirken der Stadt soll noch viel zum Schutz und Komfort der zu Fuß Gehenden passieren: Fußgängerachsen sollen die Stadt durchlässig machen und schnelle Verbindungen zu den Zielen eröffnen.

Dieses „grüne Netz“, das zudem Vorteile für Rad Fahrende bringt, soll alle wichtigen Ziele verbinden, damit man daheim zu Fuß starten kann – ohne Auto. Wenn Geschäfte, Schulen, Kindergärten oder Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs einfach und auch für Fußgängerinnen und Fußgänger



An die Fußgängerzone (blau) und schließen verkehrsberuhigte Bereiche (rosa) an



Am Karmeliterplatz: Fußgängerzone samt Brunnen als Spielplatz – statt einem Parkplatz

schnell erreichbar sind, entfallen viele Autofahrten. Damit steigt die Lebensqualität in der Stadt. Daneben will Graz seinen zu Fuß gehenden Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Gästen auch Attraktionen bieten: Die Murinsel, die vom amerikanischen Star-Architekten Vito Acconci für die „Europäische Kulturhauptstadt 2003“ geplant worden war, ist eine Fußgängerzone in der Mur. In ihrer einem Amphitheater ähnlichen Hälfte finden immer wieder Theateraufführungen statt, in ihrer geschlossenen Hälfte befindet sich ein gemütliches Cafe,

das von der Mur umströmt wird. Und in der Mitte finden Kinder einen kleinen Spielplatz.

Am linken Murofer gleich neben der Insel beginnt die Murpromenade, die im Juni 2002 eröffnet wurde. Sie führt unter der Haupt- und Tegetthof-Brücke durch und endet beim Augarten. Die Promenade mit vielen Aussichtspunkten, Sitzbänken und gemütlichen Plätzchen zum Verweilen erfreut sich seither großer Beliebtheit. Kletterer dürfen sich seit Oktober 2003 über eine Kletterwand an der Promenade nah der Murinsel freuen.

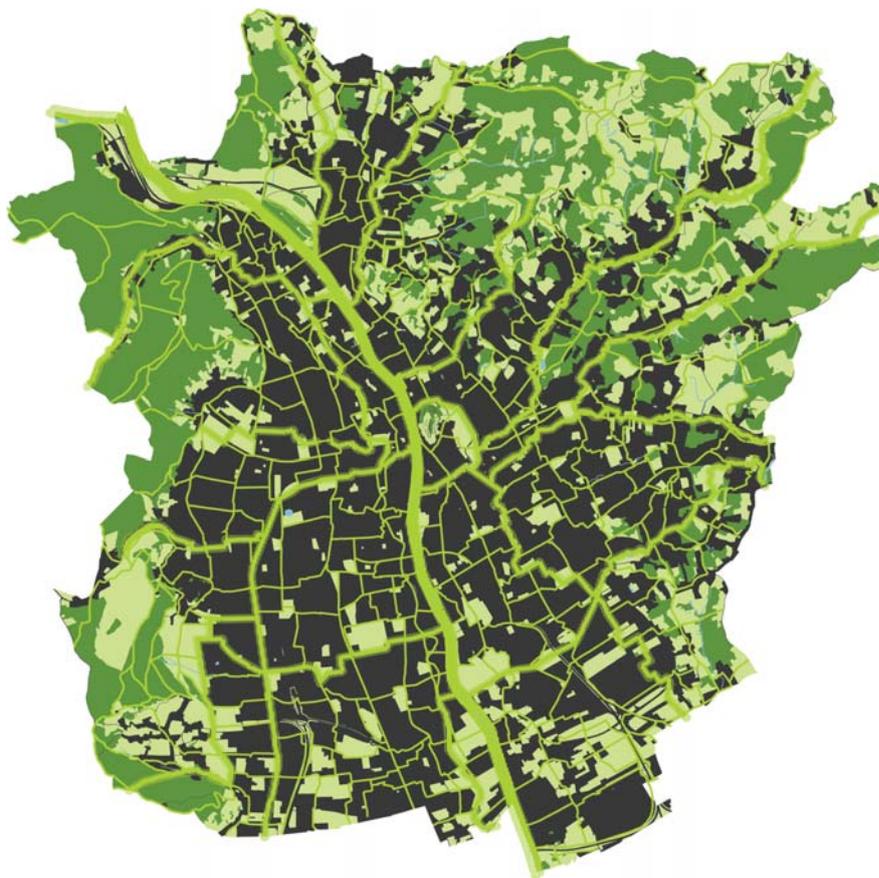
Ein grünes Netz für Graz

Grünzonen stehen für Lebensqualität in der Stadt. In Graz sind viele Grünzonen gleichzeitig Verkehrswege für ein sanftes Vorankommen. 550 Kilometer misst das „Grüne Netz“, das für Radelnde, Gehende, Kinder wie Erwachsene für viel Lebensqualität sorgt.

Betrachtet man Graz auf einem Satellitenbild, sieht man das grüne Gesicht der Stadt. Doch nicht nur aus der Ferne, auch von ganz nah ist Graz eine grüne Stadt. Parks, Alleen, Spielplätze, grüne Höfe und Gärten sind quer durch die Stadt zu finden. Das „Grüne Netz“ verbindet diese Grünzonen, verknüpft Wohnbereiche mit Parkanlagen, Spielplätzen, mit den Wäldern am Stadtrand. Die Verknüpfung erfolgt dabei wiederum auf „grüne“ Art und Weise, durch Pfade, begrünte Fuß- und Radwege und andere Fortbewegungsflächen, die der sanften Mobilität vorbehalten sind. Das Netz besteht aus Grün- und Freiflächen und deren Verbindungen.

Das Grüne Netz berücksichtigt das Wachsen der Stadt. Es verhindert, dass dort, wo neue Siedlungen und Verkehrswege entstehen, wo Vorhandenes umgebaut wird, grüne Bereiche verschwinden. Parks, Spielplätze, Vorgärten und sogar einzelne Bäume haben ihr Gewicht; im Sinne der Stadtökologie, der Lebensqualität.

Um die Grünbereiche ausreichend zu sichern, ist im Stadtentwicklungskonzept schon seit 1980 deren Schutz festgehalten. Das Grüne Netz ist die logische Fortsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes in diesem Bereich. Gleichzeitig ist das Grüne Netz keine festgeschriebene Norm, sondern ein wachsendes System, das der Stadtplanung als Grundlage für neue Planungen dient. Das langfristige Ziel ist eben ein Netz zwischen allen Grünräumen, welches die Natur in der Stadt erlebbar macht.



Das Grüne Netz hat vier Hauptaufgaben. Zum einen ist da die Verkehrsfunktion. Auf grünen Wegen, verkehrberuhigten Straßen, entlang von Wiesen oder Bächen gelangt man angenehm und gesund von der Wohnung zum Einkauf, Arbeiten, zum nächsten Park oder Spielplatz. Das Auto kann getrost stehen bleiben.

Angenehm und gesund

Die zweite Aufgabe ist die Erholungsfunktion. Bewegung und Aufenthalt in Parks oder auf Sport- und Spielplätzen ist gleichermaßen gesund wie erholend. Ausschspannen vom Alltag ist ohne große Ausflüge möglich – bei Zielen, die mit Hilfe der sanften Mobilität erreichbar sind. Eine weitere Aufgabe des Netzes ist die stadtökologische Wichtigkeit von Grünbereichen. Es ist Lebensraum für Tiere und Pflanzen, verbessert den Luftaustausch in Graz, beeinflusst das Klima und filtert Schadstoffe. Zu guter Letzt hat

das Netz eine gestalterische Funktion. Alleen und Baumreihen sind nicht nur schön anzuschauen, sie sind ein gliederndes Element, das sonst unattraktiven Stadtteilen ein angenehmes Aussehen gibt und nebenbei die Orientierung erleichtert.

Über allem steht die Idee, den GrazerInnen und Grazern sichere und angenehme Wege ohne Gefahr für Kinder oder Erwachsene anzubieten, Erholung vor der Haustür, schöne Straßenräume und Wohngebiete zu gewährleisten, für gute Luft und ökologische Vielfalt in der Stadt zu sorgen. In Graz wird diese Idee zur Wirklichkeit.



Augarten

Mit vielen Impulsen für den Radverkehr errang Graz den Ruf der „Fahrradhauptstadt Österreichs“. Die Stadt setzt weiter auf das Fahrrad – das „sanfte Verkehrsmittel“ par excellence.

Radfahren ist „in“ in Graz. Allein ein Blick auf den Hauptplatz zeigt, wie beliebt der Drahtesel in der Murstadt ist: Die Abstellplätze sind meist zum Bersten gefüllt, Radfahrerinnen und Radfahrer gehören gleich wie Fußgängerinnen und Fußgänger zum Stadtbild. Und das ist kein Wunder, denn seit dem Bekenntnis zur „Sanften Mobilität“ hat Graz viel in den Ausbau der Radwege investiert und ein weites Netz an Radwegen geschaffen. Ausgehend vom Stadtzentrum dehnt es sich bis in die Randbezirke und darüber hinaus in die Region um Graz aus. Mehr als 110 Kilometer misst das Radwegnetz der Stadt im Jahr 2008, und laufend wird es erweitert. Das Ziel sind 190 Kilometer Radwege und Radrouten, auf den sich die Biker gefahrlos und schnell durch die Stadt bewegen können.

Vorrang für Radelnde

Damit Radfahrerinnen und Radfahrer die kürzest möglichen Wege nehmen können, hat die Stadt Einbahnen für sie geöffnet und Ausnahmen von Fahrverboten erlassen. Mehr Platz für Radwege und Radabstellplätze wurde vom Kfz-Straßenraum abgezwickelt. Wo man mit dem Auto lange warten muss, schlüpft man radelnd kurzerhand durch.

Velo-City 1999

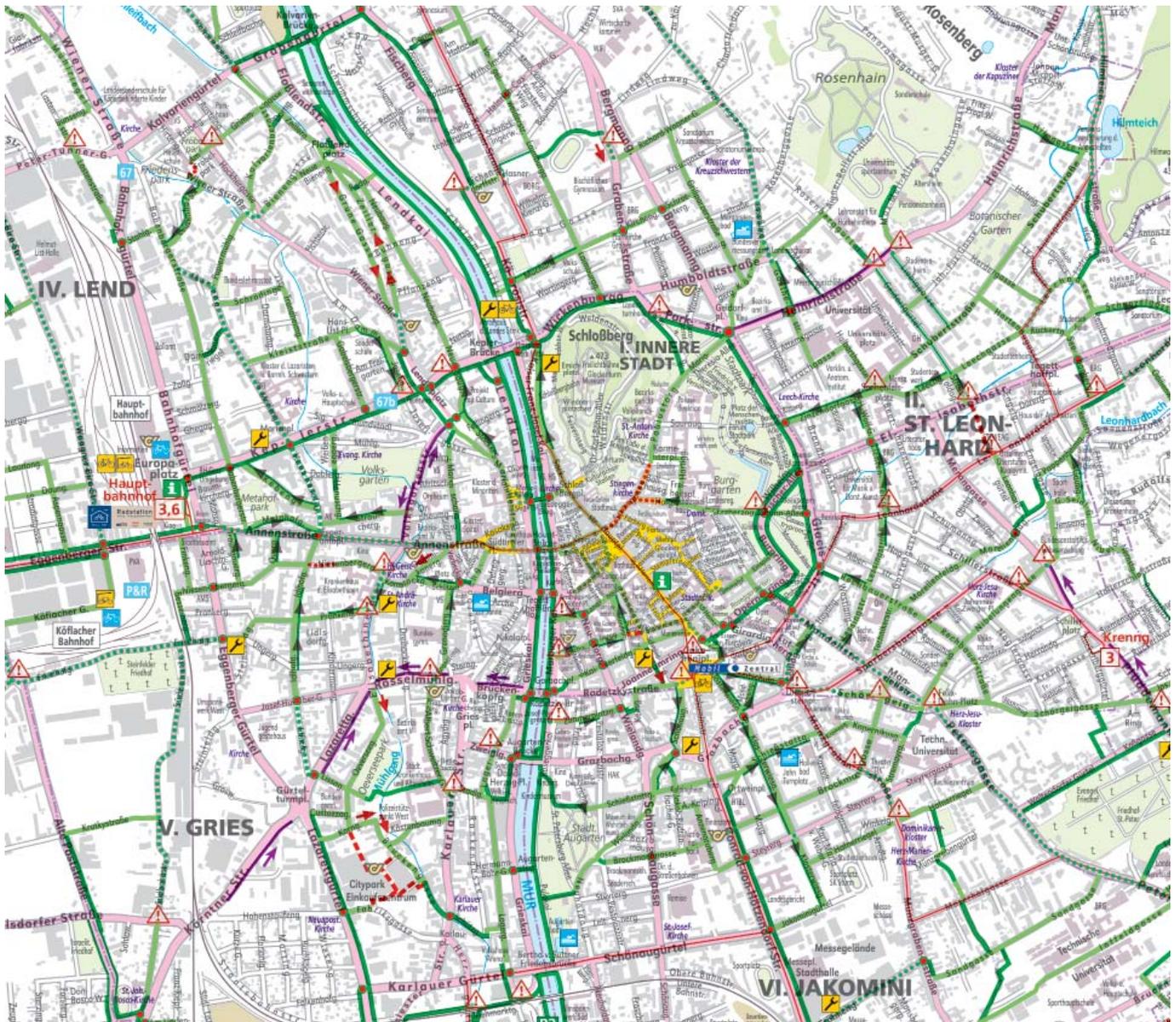
Gemeinsam mit Maribor veranstaltete Graz im April 1999 den internationalen „Velo-City Congress“. 400 Fachleute aus 38 Nationen tauschten sich in 160 Veranstaltungen zum Thema Fahrrad aus. Der Congress wirkte nachhaltig in der Stadt – so wurde etwa der Radweg am Lendkai im Rahmen dieser Veranstaltung fertiggestellt. Nach „Velo-City“ entstanden viele Anschlussverbindungen in die Randbezirke, Tangentialrouten



190 Kilometer soll das Grazer Radwegnetz im Endausbau messen



Vorzeigeprojekt im Radverkehr: Die Radunterführung unter der Keplerstraße



Radwegenetz

zwischen den Bezirken und Routen hinaus in die Region. Ein Höhepunkt im Grazer Radgeschehen war der Anschluss an die „Alpentour“, die mit 1134 Kilometern längste Bike-Strecke in Österreich mit den Eckpunkten Graz und Wien. Die Ausrichtung der Mountain-Bike-EM in Graz und Stattegg im Jahr 2003 und die „UEC Mountainbike Marathon Masters Europameisterschaft“, die 2005 bis 2007 in Graz und Stattegg stattfanden, belegen einmal mehr, dass Graz eine Fahrradhochburg ist.

Mehr Radfahrer in der Stadt

Die Maßnahmen der Stadt zeigen auch Wirkung. Lag der Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrer im Jahr 1982 noch bei rund acht Prozent,

so stieg er bis 2004 auf mehr als 14 Prozent an; das Ziel sind 16 Prozent. Und um das zu erreichen, baut die Stadt auf attraktive Maßnahmen, die Grazerinnen und Grazern wie Pendlerinnen und Pendlern das Radeln schmackhaft machen sollen.

Radstation, digitale Radkarte, Radverleih, Radservice

Im Dezember 2004 wurde die Radstation am Grazer Hauptbahnhof eröffnet, die erste derartige Station in Österreich, die Bike+Ride Realität werden lässt. Mit der Bahn in die Stadt zur Arbeit pendeln und vor Ort mit Rad weiterfahren – in Graz kein Problem. Ein Fahrradverleih und eine Service-Einheit sorgen für ein zügiges und problemloses Vorankom-

men auf zwei Rädern. Wer in Graz mit dem Rad unterwegs und dabei vielleicht nicht so ortskundig ist, kann auf die digitale Radkarte der Stadt zurückgreifen. Sie ist einfach im Internet verfügbar. Nach dem Eintippen des gesuchten Ortes zeigt die Karte sofort die besten Radwegverbindungen in der Umgebung! Ganz nebenbei sind am digitalen Plan Gefahrenstellen, Fahrradverleihe und Radwerkstätten eingezeichnet. Der digitale Fahrradplan wurde im Rahmen des EU-Mobilitätsprojektes „Trendsetter“ zur Realität. Eine besondere Erleichterung für Radelnde, zu Fuß Gehende und Skatende ist die um 1,5 Millionen Euro errichtete Unterführung der Keplerbrücke, die Anfang 2006 eröffnet wurde. Ende 2007 wurde die Serpentine bei der Unterführung der Augartenbrücke „entschärft“.

Vorrang für den Öffentlichen Verkehr



Gerade im Öffentlichen Verkehr tut sich seit 2000 viel in Graz. Tangentiallinien wurden eingerichtet, neue Nahverkehrsknoten wurden gebaut, drei Straßenbahnlinien werden verlängert. Das Ziel ist, den Öffentlichen Verkehr so attraktiv zu machen, dass der stetig wachsenden Zahl der Autofahrten endlich Einhalt geboten werden kann.

Bedingt durch die Zersiedelung und die immer größer werdende Zahl an Menschen und Fahrzeugen im Großraum Graz hat das Verkehrsaufkommen drastisch zugenommen. Vor allem der Autoverkehr zwischen dem Umland und

der Stadt nimmt immer bedrohlichere Ausmaße an – rund 157.000 Personen kommen pro Tag aus der Region Graz in die Stadt. Rund 21.000 davon setzen auf den Öffentlichen Verkehr, 136.000 hingegen fahren mit dem Auto – entweder selbst oder als Mitfahrer. Die Trendentwicklung lässt eine weitere Steigerung erwarten.

Im Sinne der „Sanften Mobilität“ muss diese Masse an Autofahrten durch den Öffentlichen Verkehr (ÖV) abgefangen werden. 1991 betrug der Anteil des Öffentlichen Verkehrs in Graz am Gesamtverkehrsgeschehen noch 18 Prozent. Der Wert stieg bis 2005 leicht auf 19 Prozent – die Vorgaben der „Leitlinien 2000“, den ÖV-Anteil bis 2010 auf 21 Prozent steigern zu können, hat angesichts der Zunahme der insgesamt zurückgelegten Kfz-

Fahrten mehr Aktualität denn je. Um diese Vorgabe erreichen zu können, muss nicht nur die Kapazität des öffentlichen Regionalverkehrs beträchtlich gesteigert werden, sondern der ÖV bedarf einer neuen Attraktivität. Und an dieser wird in Graz vehement gearbeitet.

Attraktiver Öffentlicher Verkehr

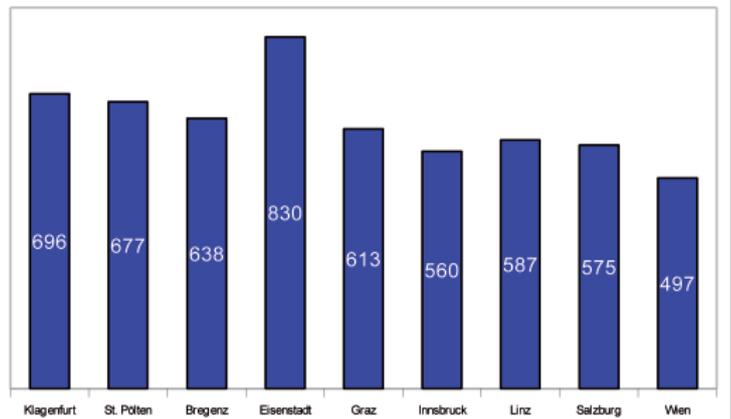
In einen attraktiven Öffentlichen Verkehr haben Stadt, Land Steiermark und Bund in den vergangenen Jahren viele Millionen Euro investiert: Im März 2001 nahm der erste von 18 neuen „Cityrunnern“ den Betrieb auf. Die moderne und komfortable Niederflurstraßenbahn hat sich bewährt, weitere Fahrzeuge des Typs



Ohne die Straßenbahn ist ein Öffentlicher Verkehr in Graz nicht denkbar. Mehr als 52 Millionen Fahrgäste nutzen sie pro Jahr.



Zahl der Fahrzeuge pro 1000 Einwohner



Variobahn folgen zwischen 2009 und 2012. Beim Ausbau der Koralmbahn entstanden an der Südbahnstrecke zwei neue Nahverkehrsknoten in Puntigam und Don Bosco. Hier können Pendlerinnen und Pendler direkt in den Bus und/oder die Straßenbahn umsteigen und so ihr Ziel in der Stadt bequem erreichen.

Am 1. Februar 1999 wurde die erste Tangentiallinie, die „Route 62“, in Betrieb genommen. Sie quert sechs Bezirke im Grazer Westen. Im Jahr 2000 folgte der „64er“ im Süden. Derzeit verfügt die Stadt mit den Linien 41, 50, 52, 58, 62, 63 und 64 über ein umfassendes Tangentialnetz. Um den Stadtflaneuren auch des Nachts eine Alternative zum Auto bieten zu können, sind in Graz seit Jänner 2003 sieben Nachtbuslinien unterwegs, die ihre Fahrgäste bis in die frühen Morgenstunden sicher heimwärts brin-

gen. Bei den Endstationen wartet bei Bedarf ein Taxi, das die Fahrgäste schon seit 1997 von der Haltestelle bis zur Haustüre bringt.

Zudem sind die Busse der Grazer Verkehrsbetriebe (GVB) Vorbilder in Umweltbelangen. Schon 1994 hat die Stadt im Rahmen des Projektes Ökodrive begonnen, Dieseltreibstoff durch Biodiesel aus Altspeseöl zu ersetzen. Inzwischen fahren alle GVB-Busse ausschließlich mit Biodiesel. Außerdem sind seit Ende 2006 alle GVB-Busse mit Partikelfiltern zur Feinstaubreduktion ausgestattet.

Mehr Straßenbahn

1999 feierte die elektrische Straßenbahn in Graz ihren 100. Geburtstag. Heute ist sie das Grundgerüst für einen funktionierenden Öffentlichen

Verkehr. Rund 11,6 Millionen km legen die „Öffis“ pro Jahr auf dem 286 km langen Verbundnetz in der Stadt zurück und befördern bis zu 314.000 Fahrgäste pro Tag! Für noch mehr Attraktivität wurde das Straßenbahnnetz zwischen 2005 und Ende 2007 um rund vier Kilometer verlängert. Die Linie 6 führt nun bis ins Peterstal und bietet in ihrem Einzugsgebiet rund 12.000 Bewohnern eine attraktive Alternative zum eigenen Auto.

Die Linie 4 fährt um 1,3 km weiter bis zum Einkaufszentrum Murpark, bei dem ein Park & Ride-Platz errichtet wurde. Einpendeln, Umsteigen und Einkaufen sind hier in perfekter Form vereint. Die Linie 5 wendet nun am Nahverkehrsknoten Puntigam, der 2006 zeitgleich mit der Straßenbahnverlängerung eröffnet wurde. Dort können Pendler komfortabel vom Zug oder Bus in die Straßenbahn umsteigen.

Lärmdämmende und schwingungs-freie Unterkonstruktionen stimmen sowohl Anrainer als auch Fahrgäste positiv.

Verkehrsverbund

Am 28. Februar 1994 nahm der Verkehrsverbund Steiermark den Betrieb auf. Der Verkehrsverbund ist ein Zusammenschluss von 63 steirischen Verkehrsunternehmen (Stand 2008). Die Steiermark ist in Zonen unterteilt, die mit dem Verbundticket be- und durchfahren werden können – ein einheitliches System für 1,2 Millionen Steirer. Schon im ersten Verbund-Jahr stieg die Fahrgastzahl im Öffentlichen Verkehr um 16 Prozent. Mehr als 70 Millionen Fahrgäste (ohne Schülerfreifahrten!) benutzen inzwischen jährlich die steirischen Verbundlinien, allein 55 Millionen sind wiederum im Großraum Graz unterwegs; die Schülerinnen und Schüler sind da nicht mitgerechnet. Mit den Schülern befördern allein die Grazer Verkehrsbetriebe mehr als 100 Millionen Fahrgäste pro Jahr! Der Verbund arbeitet maßgeblich am „Steirertakt“ mit – seit 1996 wird konsequent der Schienenverkehr im Großraum Graz und dessen Umfeld

(Bahnhöfe und Haltestellen) attraktiviert. Das Ziel ist eine S-Bahn für die Region Graz – die Alternative für Pendlerinnen und Pendler im Sinne der „Sanften Mobilität“. Die Desiro-Niederflur-Triebwagen der ÖBB, die seit 2004 zwischen Graz und dem Umland unterwegs sind, sind ein komfortables Beispiel dafür, wie die Schiene anstatt der Straße schmackhaft werden kann. Die S-Bahn startet am 9.12.2007 mit 71 neuen Bahnverbindungen nach Graz. Die Finanzierung des Verbundes teilen sich im Großraum Graz der Bund (33,33 %), das Land Steiermark (42,43 %) und die Stadt Graz (24,24 %). Da die Gemeinden um Graz praktisch keinen Beitrag zu den Verbundlinien leisten, obwohl diese in allen Gemeinden unterwegs sind, gibt es Bestrebungen, einen gerechteren Finanzierungsschlüssel auszuarbeiten.

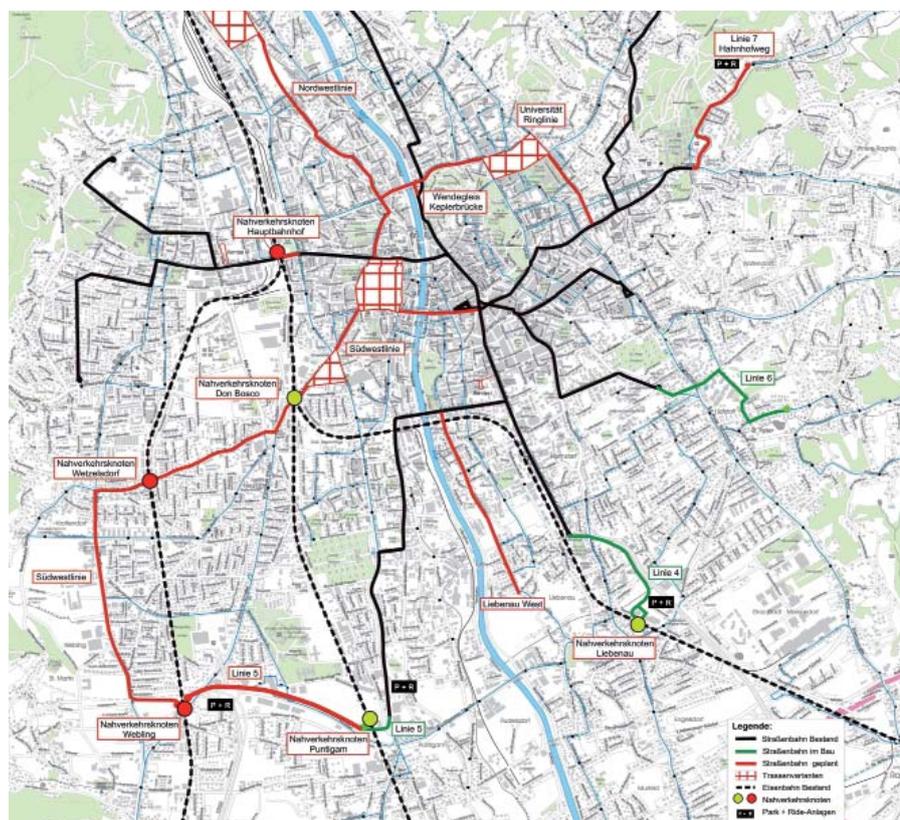
Besser ins Ausland

Einpendlerinnen und Pendler, die weitere Entfernung zurücklegen müssen, kommen um die Eisenbahn nicht herum. Deshalb setzen ÖBB, Stadt, Land und Bund viele Akzente, um die Bahn aufzuwerten. So wurde der Grazer Hauptbahnhof zwischen Juli

2001 und März 2003 so attraktiv umgebaut, dass er von den Fahrgästen zum schönsten Hauptbahnhof Österreichs gewählt wurde. Noch heute verleiht ihm ein Riesengemälde, das im Rahmen der Europäischen Kulturhauptstadt „Graz 2003“ entstanden ist, ein einmaliges Ambiente. Schon während des Hauptbahnhof-Umbaus begann der Ausbau der Südbahnstrecke zur Hochleistungsstrecke. Im Endausbau soll man von Graz nach Klagenfurt nur noch knapp eine Stunde unterwegs sein. Zusätzlich wird die Eisenbahn zum Flughafen Thalerhof geführt und an diesen unterirdisch angeschlossen, wodurch Fluggästen eine komfortable Weiterreise ins Zentrum ermöglicht wird. Dieses Bauprojekt ist seit 2004 in Arbeit, während das Koralm-tunnel-Projekt selbst zwischen 2008 und 2016 abgewickelt werden soll.

Schiene statt Straße

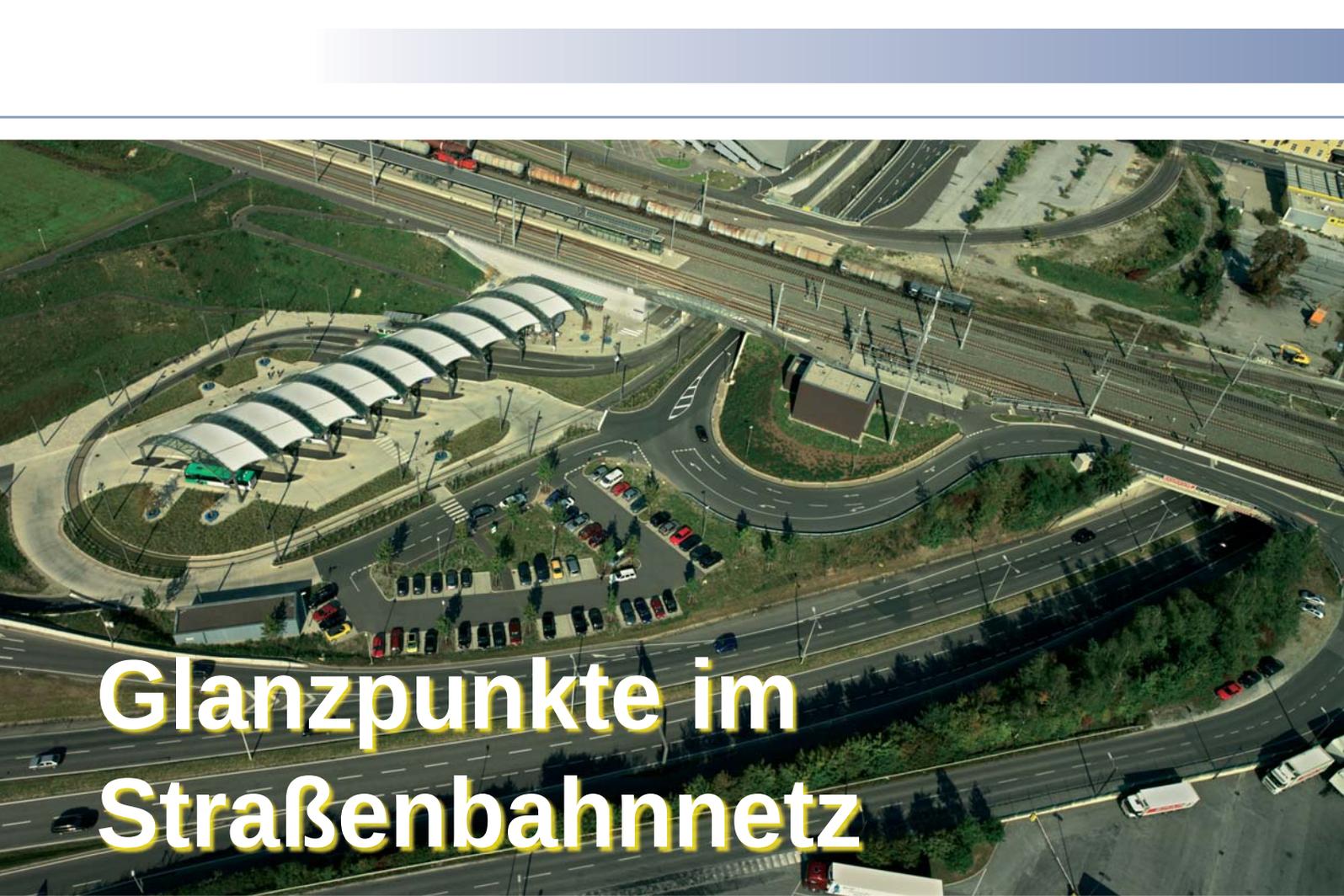
Im Juni 2003 nahm der Güterterminal Werndorf den Betrieb auf. Auf einer Gesamtfläche von 500.000 m² erfolgt dort der Gütertransfer von der Straße auf die Schiene, was wiederum den Lkw-Verkehr in der Stadt Graz verringert und die Umwelt entlastet.



Plan Netzausbau Straßenbahnlinien



Dynamische Fahrgastinformation



Glanzpunkte im Straßenbahnnetz

Der Nahverkehrsknoten Puntigam verbindet Straßenbahn, Bahn, Bus, Pkw und Fahrrad

Drei Straßenbahnlinien wurden zwischen 2005 und 2007 verlängert – das Grazer Tramnetz wuchs um 3,5 Kilometer. Davon profitieren Pendler, Auto- und Radfahrer, Einkäufer.

Beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) tat sich zwischen 2005 und 2007 viel. Sogar mehr als 1986, als die Straßenbahn von Alt-Eggenberg zum Unfallkrankenhaus verlängert wurde. Um 3,5 Kilometer wuchs also das Grazer Tramnetz. Von den Ausbaumaßnahmen profitieren ganz nebenbei auch Rad- und Autofahrerinnen und -fahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger.

Nahverkehrsknoten

Wie das geht? Etwa durch den Ausbau der Koralmbahn zur Hochleistungsbahn vom Hauptbahnhof in Richtung Süden. Es entstanden insgesamt sieben neue Unterführungen. Damit hat das Warten vor Bahnschranken ein Ende. Es geht komfortabler von Ost nach West für zu Fuß Gehende, Rad

Fahrende und den Kfz-Verkehr. Der neuen Koralmbahn ist auch die Verlängerung der Linie 5 zu verdanken. Die fährt seit Dezember 2006 durch eine der Unterführungen bis zum neuen Nahverkehrsknoten Puntigam; zu einer attraktiven Umsteigemöglichkeit zwischen Eisen- und Straßenbahn, Bus, Fahrrad und Auto.

Umsteigen und Einkaufen

Für Pendelnde und zum Einkaufen wurde die Straßenbahnlinie 4 um rund 1,3 Kilometer zum Einkaufszentrum Murpark verlängert. Dort lässt sich seit März 2007 im neuen Park+Ride-Haus parken und umsteigen sowie in 80 Geschäften im Einkaufszentrum Murpark einkaufen. Des Nachts stehen die gut 2000 Stellplätze des Einkaufszentrums ebenfalls als Park+Ride-Plätze für Besucher von Veranstaltungen in der Stadthalle oder der Innenstadt zur Verfügung.

Verlängerung für die Grazer

Nicht für Pendlerinnen und Pendler, sondern für die Grazerinnen und

Grazer führt die Tramlinie 6 statt zum Schulzentrum ins Peterstal; in der besonders erschütterungsarmen „Grazer Bauweise“. Seit November 2007 fährt der 6er um 1,8 Kilometer weiter bis zur Wienerberger Siedlung; durch die Petersgasse, Eisteichgasse, den Breitenweg und die Peterstalstraße. An die 12.000 Menschen wohnen im Einzugsgebiet um die 6er-Strecke und profitieren von der verlängerten Straßenbahnlinie.

Stadt Graz, Land Steiermark, Bund, HL-AG und andere Projekt-Teilhaber griffen tief in die Taschen, um dem ÖV in der Stadt auf die Sprünge zu helfen. 21,4 Millionen Euro kostet die Verlängerung der Linie 6. Für den 4er fielen 10,4 Millionen Euro an, der 5er brauchte samt Nahverkehrsknoten 15,5 Millionen Euro.

Schneller unterwegs

Um Straßenbahn und Bus zu beschleunigen, hat die Stadt mehr Bus- und Trampuren angelegt. Zusätzlich gibt es Beschleunigungsmaßnahmen wie an die Fahrzeiten vom Bus und Straßenbahn angepasste Ampelphasen.

Tempo 30/50 in Graz

Seit der Einführung der Tempo 30-Zone im Jahr 1992 verringerte sich nicht nur die Zahl der Verkehrsunfälle, auch die Lebensqualität wurde durch weniger Lärm und weniger Abgase stark verbessert.

996 Kilometer misst das Grazer Straßennetz (ohne Autobahnen im Stadtgebiet).

802 Kilometer davon befinden sich in der Tempo 30-Zone. Lediglich auf Vorrangstraßen gilt Tempo 50. Die Einführung der 30er-Zone war der am heftigsten diskutierte Schritt auf dem Weg zur „Sanften Mobilität“ – und gleichzeitig der wirkungsvollste. Diese „Entschleunigung“ hat die Lebensqualität in Graz und nebenbei die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Allein vor Schulen halbierte sich durch den 30er das Unfallrisiko. Die Gefahr eines tödlichen Unfalls sank dort sogar um 90 Prozent!

Weniger Verletzte

Heute stößt die 30er-Zone auf eine breite Akzeptanz – die letzte Erweiterung um 23 Kilometer (oder 40 Straßenzüge) Ende 2003 wurde durchwegs begrüßt. Derzeit liegen 80 Prozent aller Grazer Straßen im Tempo 30-Bereich. Auf den restlichen 20 Prozent – den Vorrang- und Durchzugsstraßen – passieren nun 80 Prozent der Grazer Verkehrsunfälle.

Dass es in Graz zu dieser Verbesserung kommen konnte, die auf internationale Beachtung stößt, ist einer zweijährigen Testphase zwischen September 1992 und August 1994 zu verdanken, die durchwegs positive Ergebnisse erbrachte: Mit Einführung der Zone ging die Unfallzahl um 24 Prozent zurück; so konnten rund 250 durch den Straßenverkehr Verletzte pro Jahr vermieden werden!

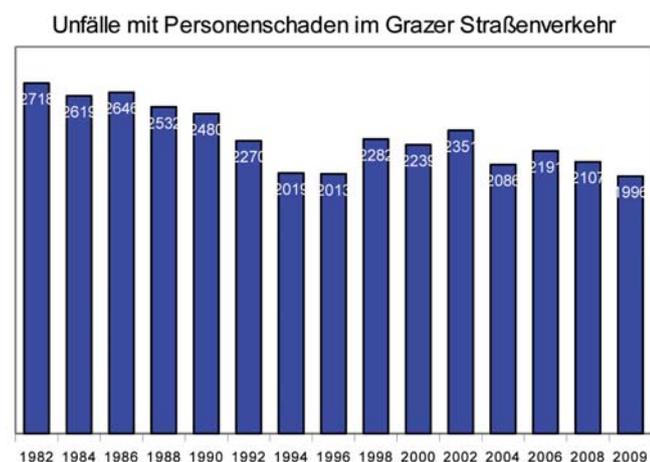
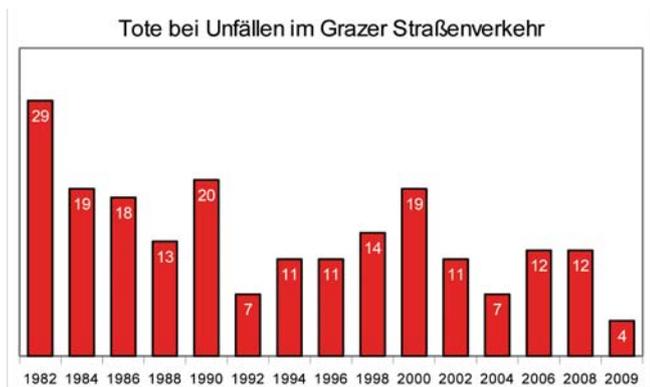
Außerdem sank in der Zone sowohl der Lärm als auch der Schadstoffausstoß. Die Emission von Stickoxiden (NOx) ging innerhalb der Zone um

24, im gesamten Stadtgebiet um zwei Prozent zurück. Die subjektive empfundene Lärmbelastung für Anrainerinnen und Anrainer an vorher verkehrsreichen Straßen sank deutlich.

Mehr Verkehrssicherheit

Das Geschwindigkeitsniveau hat sich zuerst verringert – nicht zuletzt dank stetiger Geschwindigkeitskontrollen. Da in jüngster Zeit wieder ein Anstieg erkennbar war, werden private Geschwindigkeitsmessungen in der Zone seit 2006 forciert, damit die Verkehrssicherheit weiter gesteigert werden kann.

Die anfängliche Ablehnung der Zone – 1992 war gerade ein Drittel der Autofahrerinnen und -fahrer dafür – wich einer breiten Zustimmung. 1994 sprachen sich zwei Drittel für den Erhalt der Zone aus, heute hat sie sich längst bewährt und ist kein Diskussthema mehr.



Seit 1992 nur auf Vorrangstraßen Tempo 50



Mehr als 13.000 Parkplätze in der Kurzparkzone zählt die Stadt. Umweltfreundliche Fahrzeuge parken günstiger.

Parken in Graz

Das Grazer Konzept zur Parkraumbewirtschaftung erweist sich immer mehr als wirkungsvolles Instrument zum Steuern des Autoverkehrs. Das Ziel ist weiterhin das Verlagern der Pendlerströme zum Öffentlichen Verkehr.

Eine Stadt muss erreichbar sein, eine Stadt braucht Parkplätze. Deshalb hatte die Stadt Graz zum Ziel, den Einkaufsverkehr zu erleichtern und den Wirtschaftsverkehr zu fördern. Gleichzeitig ist es für alle Städte problematisch, den Bewohnerinnen und Bewohnern, den Einkaufenden und den Pendlerinnen und Pendlern ausreichend Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Im Sinne der „Sanften Mobilität“ galt es also vor allem, die gewaltigen Pendlerströme in Richtung Öffentlicher Verkehr zu verlagern. Der dadurch frei werdende Raum sollte Radelnden, Laufenden, Gehenden oder spielenden Kindern zur Verfügung stehen.

Blaue Zone

Dieses Konzept ging durch eine gezielte Parkraumbewirtschaftung und Parkraumpolitik auf. 1995 standen innerhalb der Gürtelzone rund 12.500 Parkplätze zur Verfügung – 8000 davon wurden zu Kurzparkplätzen in der „Blauen Zone“ mit einer Parkdauer von maximal drei Stunden. Seit der letzten Erweiterung 2005 bewirtschaftet die Stadt Graz mehr als 13.000 Stellplätze, für die an Werktagen großteils zwischen 9 und 20 (und samstags von 9 bis 13 Uhr) Parkgebühren zu bezahlen sind (1,20 Euro pro Stunde, maximale Parkdauer sind drei Stunden).

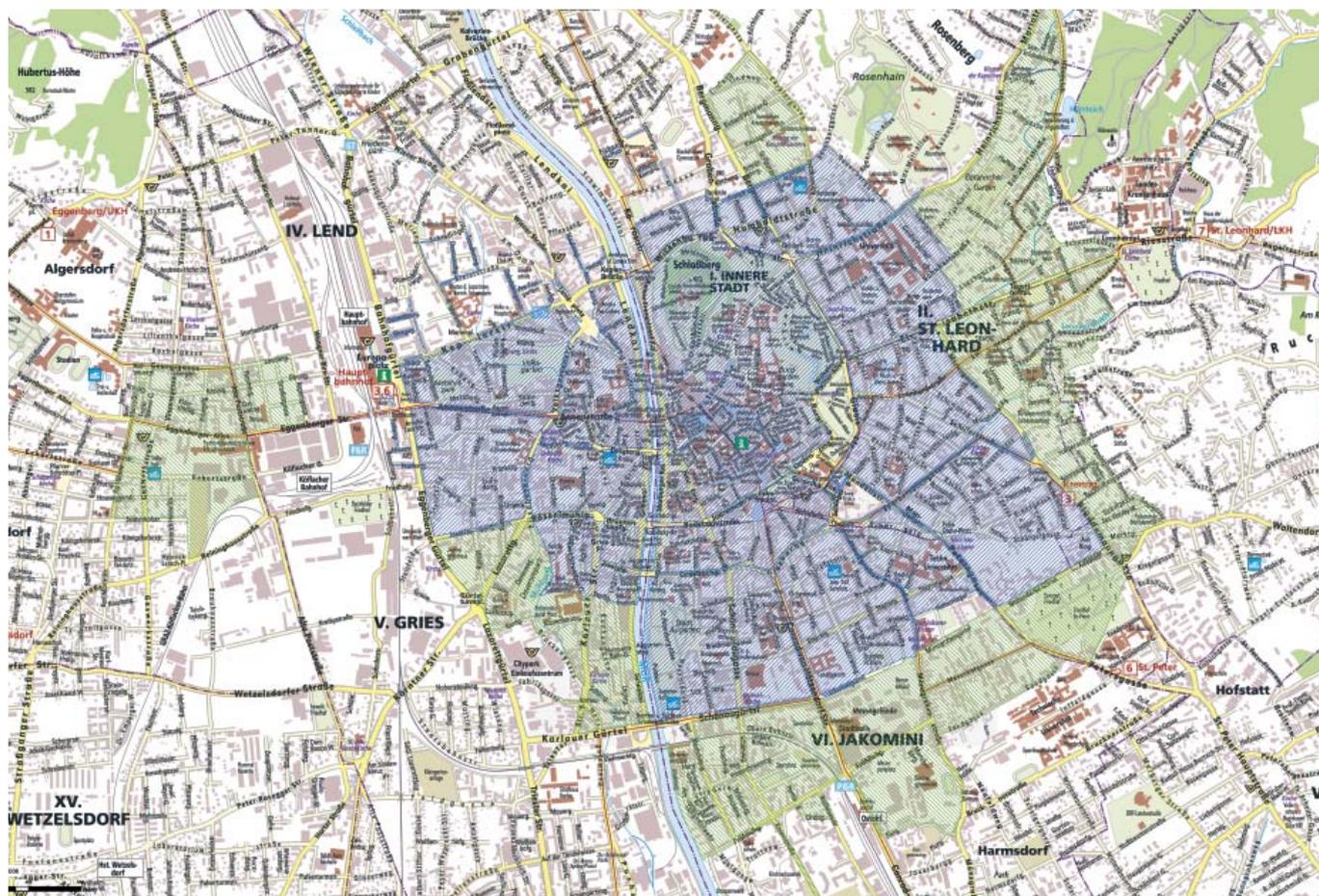
Die Blaue Zone reicht nun bis an die Gürtelstrassen, wodurch die Pendlerinnen und Pendler sanft gezwungen wurden, Park & Ride-Plätze – oder gleich den Öffentlichen Verkehr – zu benutzen.

Für die Grazer gibt es Anrainer-Parktickets, mit denen die Bewohnerinnen und Bewohner Dauerparkplätze in der Zone lösen können. Seit der Er-

weiterung der Zone und der Einführung der Anrainer-Tickets sind die Klagen über fehlende Parkplätze für Bewohner innen und Bewohner weitgehend verstummt. Einen Sondertarif („Umweltparken“) gibt es für umweltfreundliche Fahrzeuge, welche die Euro-IV-Abgasnorm erfüllen und einen geringen CO₂-Ausstoß vorweisen können. Sie parken um 40 statt um 80 Cent für eine halbe Stunde. Bei den Parkzeiten setzt die Stadt auf Toleranz anstatt auf Strafe: Nur wer seine Parkzeit um mehr als 13 Minuten überzieht, erhält eine Organstrafverfügung.

Grüne Zone

„Parkraumbewirtschaftung ist das einzige wirksame Mittel, um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen“, meinte der Wegbereiter der „Sanften Mobilität“, der einstige Vizebürgermeister Erich Edegger. Er führte die Blaue Zone ein. 2006 folgte unter Verkehrsstadtrat Gerhard Rüschi die „Grüne Zone“, ein Parkbereich quasi um die Baue Zone. Die Grüne Zone



Die günstigeren Grüne Parkzone schließt an die blaue Parkzone im Stadtzentrum an

zielt darauf ab, die Pendlerautos, die in Graz große Verkehrsprobleme verursachen, an der Stadtgrenze zu stoppen und den Parkdruck aus den Wohnvierteln zu nehmen.

8.000 Stellplätze umfasst die Grüne Zone zum Start im Sommer 2006. Eine halbe Stunde Parken schlägt dort mit 40 Cent zu Buche. Der Tagesstarif macht fünf Euro aus, wobei es für Pendelnde eine Monatskarte um 34 und eine Jahreskarte um 324 Euro gibt. Anrainerinnen und Anrainer zahlen nur vier Euro pro Monat für einen Parkplatz in der Zone, der ihnen dann allerdings sicher ist.

Die Grüne Zone ist eigentlich ein Gegenmodell zur City-Maut, die etwa in London oder Stockholm die Verkehrslawine eindämmen soll. Graz will den Verkehr nicht aussperren, aber durch ein gestaffeltes Anheben der Parktarife das Umsteigen auf sanfte Verkehrsmittel schmackhaft machen. Die Einnahmen aus der Zone werden für verkehrspolitische Maßnahmen verwendet.

Parkgaragen

Damit der Einkaufsverkehr nicht auf der Strecke bleibt, sind in Graz zwischen 2001 und 2005 hunderte neue Stellplätze in Tiefgaragen entstanden. Unter dem neuen Kunsthaus, dem Nikolaiplatz, seit 2004 unter dem Kaufhaus Kastner & Öhler und unter dem Karmeliterplatz (in der Pfauengarten-Garage) kann man nun zentral das Auto abstellen und auf Einkaufstour gehen oder sich den kulturellen Genüssen der Stadt hingeben. Den Ende der 1990er-Jahre beklagten Parkplatzmangel gibt es in der Innenstadt nicht mehr.

Mit der Pfauengarten-Garage verfügt die Stadt zudem über eine Tiefgarage mit ausgesprochen attraktiven Preisen: Tagsüber zahlt man dort 2,20 Euro pro Stunde.

Durch den Bau dieser Garage konnten zwei Plätze wesentlich fußgängerfreundlich gestaltet werden. Der gesamte Karmeliterplatz ist nun Fußgängerzone, Kinder freuen sich über einen Brunnen zum Plantschen. Am Freiheitsplatz findet man nun nette Gastgärten.

Park + Ride

Den Pendelnden ihre gewohnten Stellplätze zu nehmen und keine Alternativen anzubieten, war in Graz keine Überlegung wert. Vielmehr setzt man auf Park+Ride-Plätze mit bequemen Umsteigemöglichkeiten für die Weiterfahrt in die Stadt. Einige Projekte sind bereits verwirklicht, wie die P+R-Anlage in Andritz, das Parkhaus nahe Magna Steyr in Liebenau oder die P+R-Anlage am Sternäckerweg, die mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 im März 2007 in Betrieb gegangen ist. Andere sollen folgen, etwa der P+R-Platz beim Nahverkehrsknoten Puntigam, der 2008 vollendet wurde, bei der Osteinfahrt in Mariatrost und in Graz-Webling. Damit die Park + Ride-Anlagen auch angenommen werden, setzt die Stadt auf faire Tarife. Die Monatskarte für den Park+Ride-Platz am Sternäckerweg etwa kostet 53,- Euro – inklusive GVB-Monatskarte. Das sind nur 16,90 Euro mehr als die Monatskarte für den Öffentlichen Verkehr allein!

Graz setzt Trends



Volle Info über den Fahrplan



Von Tür-zu-Tür-Auskunft bei Mobil Zentral



Der E. Steininger-Steg ist die längste Brücke von Graz

Seit 2002 nimmt Graz am größten EU-Programm teil, welches das Fördern von innovativen Maßnahmen im Verkehr zum Ziel hat: „CIVITAS Trendsetter Graz“ setzt neue Trends im Verkehrsgeschehen und prolongiert die Erfolge um die „Sanfte Mobilität“.

Gleich 17 Projekte im Verkehrsbereich wurden in Graz dank des EU-Projektes „CIVITAS Trendsetter“ Wirklichkeit. Gemeinsam mit Stockholm, Lille, Pecs und Prag wickelt die Stadt Graz dieses EU-Programm ab – als eines von acht Siegerprojekten, das aus der CIVITAS-Ausschreibung der Europäischen Kommission hervorging. Projektbeginn war 2002, die Dauer betrug vier Jahre. In dieser Zeit wurden insgesamt 12 Millionen Euro in neue, durchschlagende Strategien für einen umweltfreundlicheren und effizienten städtischen Verkehr eingesetzt. Die EU-Förderung macht rund 4,2 Millionen Euro des Gesamtbudgets aus. Das Ergebnis: „Trendsetter“ setzte in Graz tatsächlich neue Trends in allen Bereichen des Verkehrsgeschehens.

Impulse für den Öffentlichen Verkehr

Am meisten wurde in den Öffentlichen Verkehr investiert. Die Einführung der Grazer Nachtbusse im Jahr 2003 wäre ohne „Trendsetter“ nicht möglich gewesen. Heute fahren sieben Linien erfolgreich durch die Grazer Nächte und transportieren inzwischen an die 100.000 Fahrgäste pro Jahr. Damit das lästige Warten an den Haltestellen für alle ein absehbares Ende bekommt, wurde ein elektronisches Informationssystem installiert, das die Fahrgäste nun auf die Minute genau informiert, wie lange sie auf die nächste Straßenbahn warten müssen. Dazu erhielten die Haltestellen eine behindertengerechte Form – Öff-

entlicher Verkehr ohne Barrieren. Die Elektronik ist bei den Haltestellen übrigens nicht zu Ende: Die Positionen von Straßenbahnen und Bussen sind nun über die Leitzentrale koordiniert. Die Wahrscheinlichkeit, dass dem Fahrgast ein Anschlussverkehrsmittel vor der Nase davonfährt, sinkt auf ein systembedingtes Minimum.

Auskünfte zum Fahrplan und zu allen Formen der öffentlichen Mobilität gibt es seit 2004 im Mobilitätszentrum in der Jakoministraße, das ebenfalls mit Hilfe des „Trendsetter-Programmes“ verwirklicht werden konnte.

Wer es nicht bis dorthin schafft, kann auf die „BusBahnBim-Auskunft“, die elektronische Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes, zurückgreifen. Die „BusBahnBim-Auskunft“ kennt alle Fahrpläne der Grazer Straßenbahnen, der steirischen Busse und der österreichischen und internationalen Züge. Dazu kommt eine „Tür-zu-Tür-Auskunft“ im Grazer Stadtgebiet. Wer also in der Stadt Graz – oder in der Steiermark – von A nach B möchte, bekommt unter www.busbahnbim.at den besten und schnellsten Routenplan ausgewiesen! Haltestellen muss man nicht mehr kennen, es reicht die Eingabe von Straßen oder wichtigen Punkten wie Hotels, Kirchen, Sehenswürdigkeiten oder Veranstaltungsorte. Ende 2005 berechnete die elektronische „BusBahnBim-Auskunft“ rund 15.000 Fahrten pro Tag.

Mehr Platz für Menschen

Auch die Fußgängerinnen und Fußgänger kamen durch „Trendsetter“ auf ihre Kosten. Der Umbau der oberen Neutorgasse, deren Planung aus einem Bürgerbeteiligungsverfahren hervor gegangen war, wurde im Rahmen dieses EU-Projektes umgesetzt. Die Straße ist nun verkehrsberuhigt, erhielt ein „Einfahrtsportal“ und am Ende einen vergrößerten Platz für Menschen.

Noch mehr Platz für Menschen gibt es am Karmeliterplatz, der jüngsten Fußgängerzone der Stadt. Der neu gestaltete Platz mit einem Spielbrun-

nen für Kinder, gemütlichen Bänken und Bäumen wurde im Mai 2005 eröffnet. Auch der Freiheitsplatz wird nun seinem Namen gerecht: Dort sind Parkplätze neuem Platz für Menschen gewichen. Zehn Feldahorn-Bäume, Bänke und ein Brunnen sorgen für beschauliche Ruhe am Freiheitsplatz.

Mehr Komfort für Radelnde

Radfahren hat Tradition und ist in Graz außerordentlich beliebt. Nicht nur wegen des gesundheitsfördernden Aspektes, sondern auch wegen der Umweltfreundlichkeit hat „Trendsetter“ beim Radverkehr für weitere Verbesserungen gesorgt. Der „Digitale Fahrrad-Stadtplan“ gibt Auskunft über die beste Radroute von A nach B, auf der mit dem wenigsten Individualverkehr zu rechnen ist. Gleich nach der Eröffnung schien der „Elise-Steininger-Steg“ unter der Keplerbrücke am digitalen Fahrrad-Stadtplan auf – ein von den Radlern lange erwarteter Lückenschluss beim Murradweg; und ein Bekenntnis für eine umweltfreundliche Politik.

„Trendsetter“ setze auch beim Mobilitätsverhalten generell an und förderte Mobilitätsprojekte in Grazer Betrieben, die den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zum Ziel hatten. Informa-

tionsveranstaltungen, Fitnesskampagnen, Fahrrad-Aktionen und Gewinnspiele ließen den Autoanteil bei den teilnehmenden Betrieben um bis zu 15 Prozent sinken.

Und damit sich auch die Kleinen möglichst wohl am Rad fühlen, war es Dank „Trendsetter“ 2004 erstmals möglich, ein Radfahrtraining an allen Grazer Volksschulen anzubieten. Seither gehört es dort zum Standardprogramm.

Eine bessere Umwelt

Dank „Trendsetter“ fahren neben den GVB-Bussen auch die Grazer Taxis großteils mit Biodiesel. Der Treibstoff aus ALTspeiseöl ist – da keine fossilen Ressourcen verbraucht werden – was den Schadstoffausstoß angeht nahezu umweltneutral. Außerdem hat Graz das Umweltparken eingeführt: Mit dem Umweltjeton zahlen besonders umweltfreundliche Fahrzeuge um ein Drittel weniger Parkgebühr in der Kurzparkzone. Für mehr Sicherheit auf den Straßen hat die Stadt im Rahmen von „Trendsetter“ Geschwindigkeitsmessgeräte aufgestellt, welche die Autofahrerinnen und Autofahrer in der Tempo 30-Zone über ihre echte Geschwindigkeit informieren. Allein durch das Aufstellen der Messgeräte



Verkehrssicherheit durch Tempo 30



Weniger CO₂: Gut für Alt und Jung



Projekt Ökodrive: GVB-Busse und Taxis fahren in Graz mit Biodiesel aus ALTspeiseöl und sind damit CO₂-neutral und umweltfreundlicher unterwegs.

sank das Geschwindigkeitsniveau um 5 km/h, die Spitzengeschwindigkeiten nahmen gar um 20 Prozent ab – Bewusstseinsbildung der „sanften Art“.

„Grüne Flotten“

Wegen der erfolgreichen Teilnahme an den ersten EU-Projekten zum Thema Verkehr setzt Graz weiter auf verkehrswirksame EU Programme. Die Fortsetzung von Civitas trendsetter bildete „SUGRE - Sustainable Green Fleets (Nachhaltige Grüne Flotten)“. Das Programm hatte zum Ziel, den städtischen Öffentlichen Verkehr umweltfreundlich zu gestalten. Wie schon bei Trendsetter wurde gemeinsam mit der Graz AG und den dazugehörigen Grazer Verkehrsbetrieben (GVB) das Projekt „Ökodrive“ fortgesetzt. Ökodrive steht für Niedrig-Emissions- oder gar Null-Emissions-Fahrzeuge samt der zum Betrieb notwendigen Infrastruktur.

Gleichzeitig festigte die Stadt durch die Teilnahme bei SUGRE ihre Position als Know-How-Träger bei der sanften, umweltfreundlichen Mobilität. Das Wissen der Stadt Graz kommt in diesem Fall 21 europäischen Städten zu Gute.



„Grüne“ Busflotten dank EU-Programmen

Im Oktober 2005 fiel der Startschuss für PIMMS, für die „Partner-Initiative zur Entwicklung von Mobilitäts-Management. Das Hauptthema von PIMMS war, wie Mobilitätsmanagement stärker und effektiver im regionalen Transport und in einer umweltverträglichen Politik eingesetzt werden kann. Mobilitätsmanagement wurde dabei als bedarfsorientierter Ansatz angesehen, um eine umweltfreundliche Mobilität zu fördern.

Graz, Bromly (GB), Stockholm (Swe), Serres (GR), Terrassa (Esp), Treviso (It), Almada (P) und Frankfurt (D) waren die PIMMS-Teilnehmer. Diese Städte haben bis Mai 2007 Bewusstseinsbildung für die Verkehrsmittelwahl betrieben, Mobilitätserziehung besonders in Schulen angeboten und regionale Vernetzungen beim Mobilitätsmanagement herbeigeführt. Jeder Euro, der für „sanfte Maßnahmen“ wie die Förderung des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs aufgewendet wird, bringt durch die verringerte Verkehrs- und Umweltbelastung einen Gewinn von zehn Euro! Fortgesetzt wurde die Initiative mit dem Projekt „PIMMS transfer – Interreg IV C“, bei dem ein Großteil der schon vorher beteiligten Städte den Erfahrungsaustausch weiter pflegen und durch die Kooperation mit der

Erasmus Universität Rotterdam intensivieren. Pilotprojekte wie „Shared Space“ © am Sonnenfelsplatz in Graz aber auch die Unterstützung der Maßnahmen anlässlich des europaweiten autofreien Tages am 22. September zeigen sichtbare Ergebnisse.



Mehr Radfahrer und Fußgänger

Im Februar 2006 begann das EU-Projekt ASTUTE. Es hatte ein ehrgeiziges Ziel: Den RadfahrerInnen- und FußgängerInnenanteil im städtischen Verkehr um zehn Prozent anzuheben und den CO₂-Ausstoß um zehn Prozent zu verringern. Neben Graz waren Budapest (H), Dublin (IRL), Granada (E), London (GB) und Syrakus (I) beteiligt.

Die Basis für das Projekt bildete eine Untersuchung der Britischen



Aufklärungsarbeit für mehr Radfahrer in Graz trägt Früchte: Voller Parkplatz vor dem Hauptbahnhof

Regierung, wonach durch ein besseres Mobilitätsmanagement zu Spitzenzeiten 21 Prozent des städtischen Individualverkehrs vermieden werden können. Gleichzeitig sind die gesündesten und im Sinne von weniger CO₂-Ausstoß nachhaltigsten Fortbewegungsarten das Gehen und Radfahren.

Intelligent Energy Europe

Das ASTUTE-Projekt lief bis Jänner 2009. In den teilnehmenden Städten stieg die Akzeptanz für das Gehen und Radeln signifikant, der Anteil der FußgängerInnen und RadfahrerInnen war größer als zum Projektstart und die CO₂-Belastung ist gesunken.

Weniger Feinstaub

Nicht nur in den Städten Klagenfurt, Graz und Bozen wird im Winterhalbjahr an weit mehr als von der EU erlaubten 35 Tagen der Grenzwert für Feinstaub (PM₁₀) massiv überschritten. Wie Untersuchungen zeigen, verursacht in Graz der Verkehr gut zwei Drittel der Belastung – durch Abgase, Abrieb und Aufwirbelung. Dazu kommt der Hausbrand, während der Industrieanteil vernachlässigbar ist.

Im Rahmen des EU-LIFE Projektes KAPA GS (Klagenfurts Anti-PM₁₀-Aktionsprogramm mit Graz und Südtirol) ging es darum, verursachergerechte Maßnahmen zu setzen. Während Bozen an Feinstaubspitzen mit Fahrverboten für Entlastungen sorgt, ist das Ziel in Graz, den motorisierten Individualverkehr generell zu verringern; allerdings weniger durch Fahrverbote als mehr durch einen attraktiveren, sauberen Öffentlichen Verkehr, durch eine optimierte Straßenreinigung und einen verbesserten Winterdienst. Ein verdichtetes Luftgütemessnetz und ein Rechenmodell im Echtzeitbetrieb unterstützten das Vorgehen der beteiligten Städte gegen die Staubpartikel.

Erfahrungen weitergeben

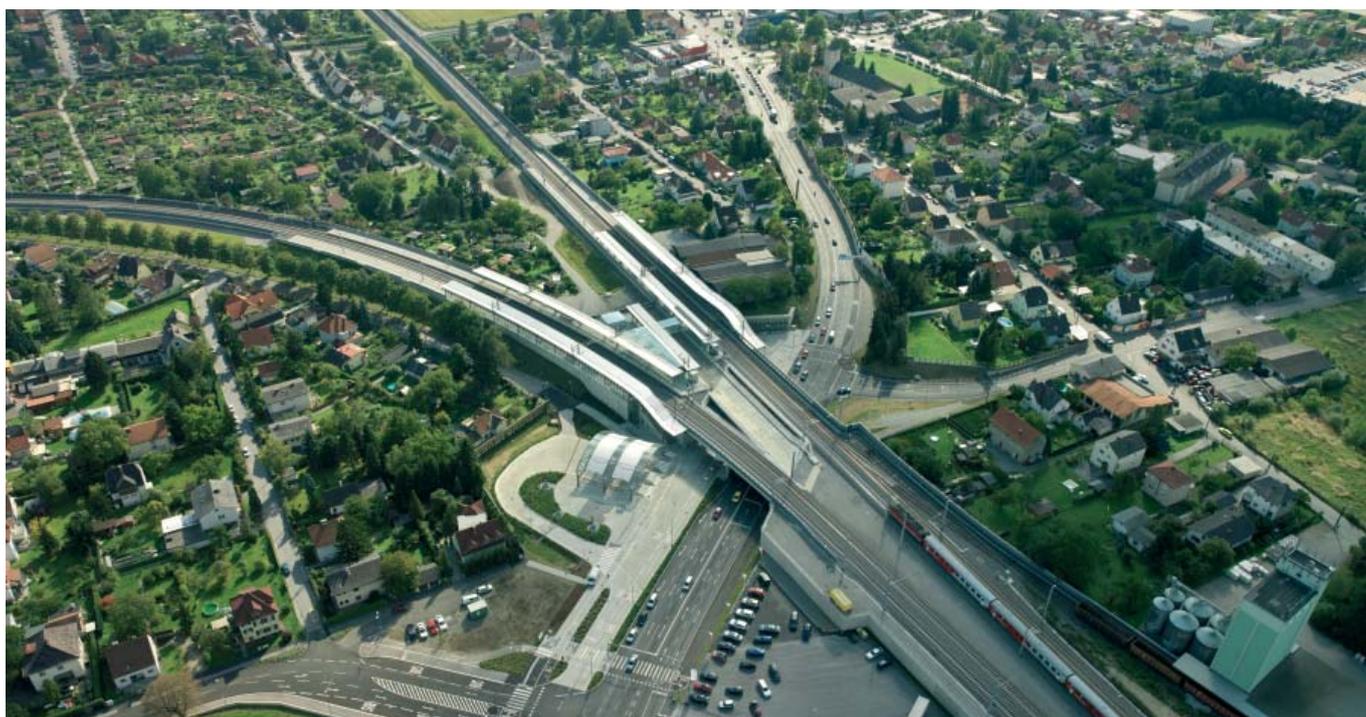
Mit der Beteiligung am Civitas Catalist-Programm der Europäischen Union setzt Graz seine Tradition fort, stets für den Erfahrungsaustausch offen zu sein. Das Projekt bietet interessierten Städten die Möglichkeit, dank eines „Activity Fonds“ um Unterstützung für Veranstaltungen und Workshops anzusuchen und das Netzwerk der CIVITAS Städte zu nutzen, die eigenen verkehrsbedingten Probleme zu lösen (www.civitas.eu).

Preiswürdig

Das Engagement machte sich bezahlt. Graz wurde als „CIVITAS Stadt des Jahres 2008“ ausgezeichnet – für seine jahrelangen, beispielhaften Bemühungen um innovative Lösungen für einen sauberen Stadtverkehr.

EU-Programme in Graz

Verkehrsprogramme der EU fielen in Graz schon immer auf einen fruchtbaren Boden. Von 2002 bis 2006 entstanden im Rahmen von CIVITAS trendsetter das Mobilitätszentrum, eine zeitgemäße Fahrplanauskunft oder barrierefreie Haltestellen. International größtes Ansehen erlangte aber die 100 Prozent mit Biodiesel fahrende Busflotte des städtischen Verkehrsunternehmens – eine Tradition, die durch den Umstieg auf Biogas fortgesetzt werden soll. EU Programme dienen in Graz dazu, ohnehin geplante Maßnahmen zu unterstützen und die Vernetzung zum Erfahrungsaustausch zu nutzen. Die aktuellen Veränderungen der Modal Split-Werte zeigen, das durch eine kontinuierliche Arbeit und eine gute Kooperation (in diesem Fall mit dem Land Steiermark) sichtbare Ergebnisse erzielt werden können.



Der Nahverkehrsknoten Don Bosco macht das Umsteigen in Bus, Bim und Bahn attraktiv – jeder Verzicht auf Autos bringt weniger Feinstaub.

Daten zur Stadt Graz und zum Verkehr

| | | |
|---|---------------------------------------|-------|
| Fläche | 127,6 km ² | |
| Anwesende Bevölkerung** | rund 310.000 | |
| • davon gemeldete Hauptwohnsitze* | 257.898 | |
| • davon Frauen | 133.899 | |
| • davon Männer | 123.999 | |
| Haushalte | 105.826 | |
| Unselbstständige Erwerbstätige | 183.393 | |
| Gewerbebetriebe | 10.692 | |
| Individualverkehr* | | |
| Ein- und Auspendler | rund 136.000 mit mehr als 100.000 Pkw | |
| Bestand an Kraftfahrzeugen | 146.923 | |
| • davon Pkw | 117.206 | |
| Durchschnittliche Personenzahl pro Pkw | 1,22 | |
| Pkw/1.000 Einwohner | 473 | |
| Straßennetz | 1.100 km | |
| • davon Vorrangstraßen | 194 km | |
| Verkehrs-Signal-Anlagen | 268 | |
| Ampeln am Verkehrsrechner | 168 | |
| Stellplätze in der Kurzparkzone | 14.300 | |
| Stellplätze in öffentlichen Garagen | 10.500 | |
| Radwegenetz | > 110 km | |
| Gestaltete Fußgängerzonen | 53.000 m ² | |
| Stellplätze in Kurzparkzone | Blaue Zone: 14.300 | |
| Stellplätze in Dauerparkzone | Grüne Zone: 7.500 | |
| Innerstädtischer Öffentlicher Verkehr* | | |
| Straßenbahnnetz seit 2008 | 49 km | |
| Busliniennetz | 343 km | |
| Anzahl der Straßenbahnlinien | 8 | |
| Anzahl der Buslinien | 37 | |
| Zurückgelegte Kilometer | 11,4 Millionen | |
| Beförderte Personen (pro Jahr) | 98,2 Millionen | |
| • davon mit der Straßenbahn | 52,3 Millionen | |
| Schwarzfahreranteil | 4,3 % | |
| Modal Split* | | |
| Kfz-Lenker | 35,7 % | |
| Kfz-Mitfahrer | 9,5 % | |
| Öffentlicher Verkehr | 19,9 % | |
| Fahrrad | 16,1 % | |
| Fußgänger | 18,8 % | |
| Verkehrssicherheit* | 2008 | 2009 |
| Unfälle mit Personenschaden | 2.107 | 1.996 |
| Im Straßenverkehr Verletzte | 2.592 | 2.405 |
| Im Straßenverkehr Getötete | 12 | 4 |
| Fußgängerunfälle | 280 | 224 |
| Fahrradunfälle | 442 | 434 |

* Stand 2009, ** Stand 2010



Impressum:

Stadtbaudirektion
EU-Programme und internationale Kooperationen

Gefördert von der EU

Fotos und Grafiken:
G. Ablasser, H. Falk, T. Fischer,
H. Steiner, Magistrat Graz, ÖBB.

Text: T. Stanzer
Layout: I. Brischnik

Stadt **GRAZ**