

Sanfte Mobilität

Ein Grazer Erfolgsmodell



GRAZ



PROJECT PART-FINANCED
BY THE EUROPEAN UNION

G R A Z

Sanfte Mobilität

Inhaltsverzeichnis

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
Graz fährt Rad	14
Vorrang für die Öffis.....	16
Glanzpunkte im Straßenbahnnetz	19
Tempo 30/50 in Graz	20
Parken in Graz.....	21
Graz setzt Trends.....	23
Daten zur Stadt Graz und zum Verkehr	27

Dank bei der Entstehung dieser Broschüre gebührt DI Gerhard Ablasser (Stadtbaudirektion/EU-Programme und internationale Kooperationen) und DI Thomas Fischer (Stadtbaudirektion/Abteilung für Verkehrsplanung).

KONTAKT:

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

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

Verkehrsstadtrat
DI Dr. Gerhard Rüscher
A-8010 Graz, Rathaus
3. Stock, Zimmer 308
Tel. +43 (0) 316/872-2090





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 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 in Wohngebieten, auf eine moderne Parkraumbewirtschaftung, 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 Interessenskonflikt. Besonders Einschränkungen beim motorisierten Individualverkehr führen nach wie vor zu heftigen Diskussionen, die damals wie heute Verzögerungen und Rückschläge für die intelligente Philosophie bringen.



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 von Welt, einmal als beschauliche Oase mit mediterranem Flair. Immer zieht sie Touristen und Bewohner in ihren Bann, die dem Charme von Graz 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 „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, tauchten 2002 bei Bauarbeiten zur größten Tiefgarage der Stadt die ältesten Siedlungsreste auf Grazer Boden aus der Hallstattzeit auf.

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 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 Wohnort 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. Entsprechende 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“ unter 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 Anhänger, die sogar weitere Anreisen in Kauf nehmen.

Daneben findet in der Stadt ein Drittel aller 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 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 letzten Jahren zum vergleichsweise kleinen – dafür aber umso feineren – Terminal ausgebaut. Dazu kommen die Koralmbahn und der Semmering-Tunnel, welche dem Personen- und Güterverkehr zur und von der Murmetropole weg zu neuen Höhen verhelfen soll.



Graz in Zahlen

Erstmals genannt: 955 n. Chr.



Entscheidung: Stadt für Autos oder für Menschen



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 eignen Auto wieder – 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. Zählte das Grazer Tramnetz bis 1950 noch 41,3 Kilometer, waren es 20 Jahre später nur noch 29,3 km. Der letzte Grazer O-Bus, der zwischen dem Griesplatz und Straßgang unterwegs

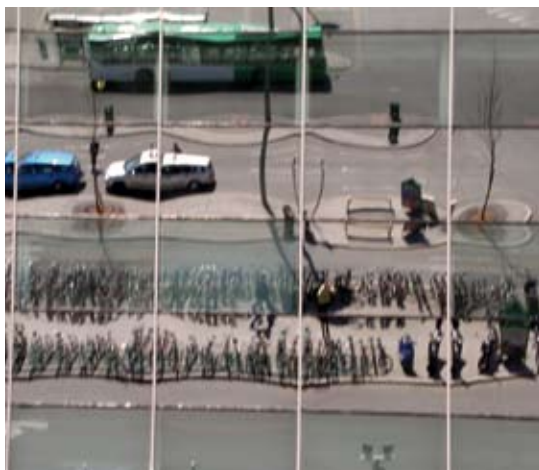
war, fuhr am 28. Juni 1967 zum allerletzten Mal.

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 Alleeabäume 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 bekittelte 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. Experten erarbeiteten drei





Szenarien, welche verschiedene 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.

Die Pendler – ein verkehrstechnisches Problem

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

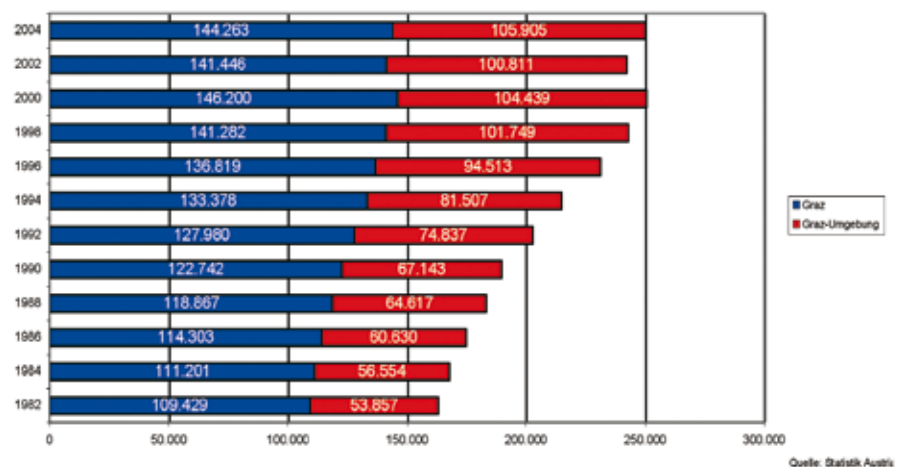
und zum öffentlichen Verkehr zu verlagern. Die Parkraumbewirtschaftung mit neuen Park+Ride-Plätzen (etwa bei Magna Steyr, beim Autobahnzubringer A2Z am Sternäckerweg oder in Weinzödl) soll zusammen mit neuen Routen und Attraktivierungsprojekten im öffentlichen Verkehr (die verlängerte Linie 4 zum P+R-Platz 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 Grazer fahren täglich mit 40.000 KFZ zur Arbeit. 136.000 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



1997 stand die Stadt vor einer ernüchternden Prognose: Bis zum Jahr 2010 sagten Verkehrsexperten eine Zunahme an Kraftfahrzeugen von 25 % voraus; eine Prophezeiung, die aus heutiger Sicht sogar übertroffen wird. Daraus ergaben sich drei Szenarien für eine verkehrspolitische Entscheidung.

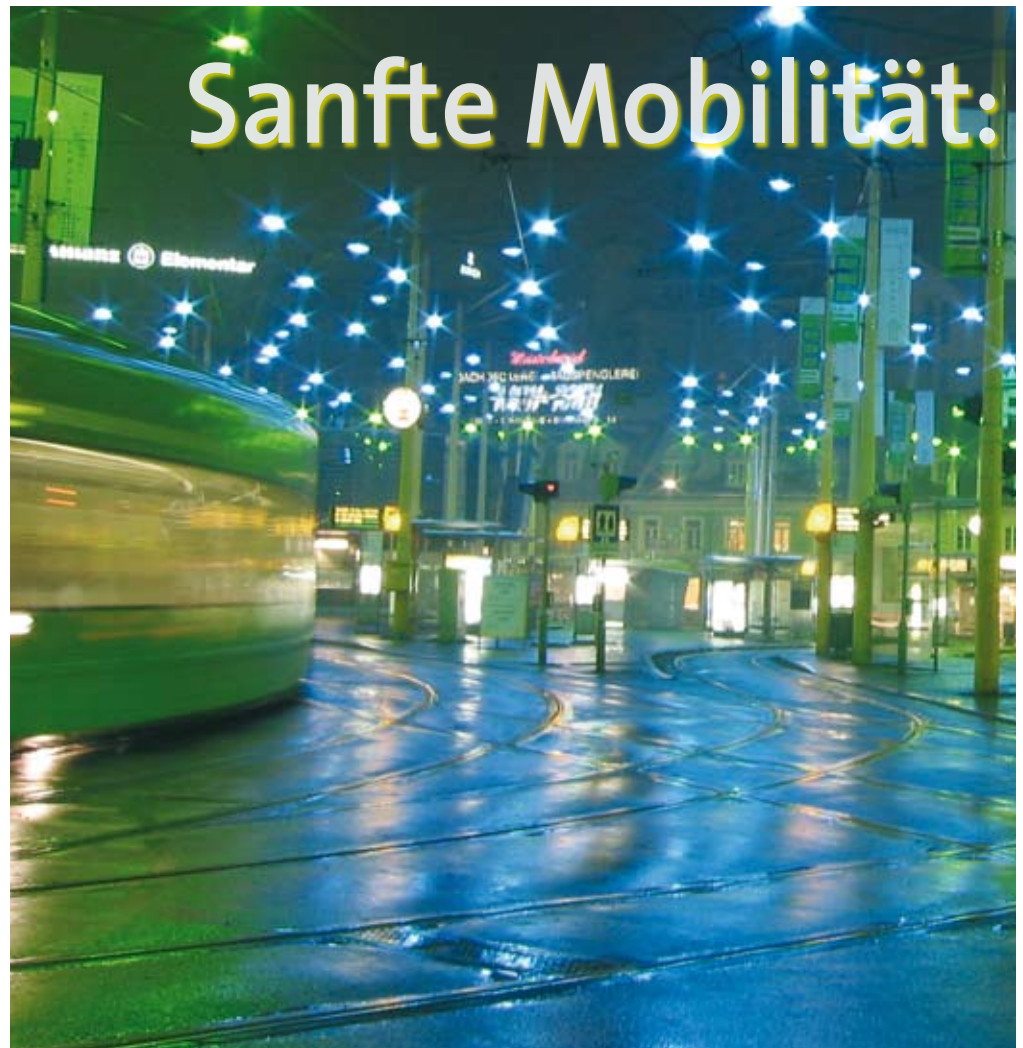
Das „Szenario Trend“ zeichnete jenen Weg nach, der einer Entwicklung ohne steuernde Maßnahmen gleich kommt. Nur die Verkehrsinfrastruktur wird an die rasch wachsende Verkehrsleistung und Motorisierung angepasst. Die Straßenflächen nehmen demnach um 30 % im Zentrum und um 50 % bei den Einfahrtsstraßen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

Der Trend

Das Ergebnis: Das Verkehrsaufkommen beim Individualverkehr würde um 30 % steigen, wogegen die Anteile des öffentlichen Verkehrs, der Radfahrer und Fußgänger deutlich sinkt. Lärm und Schadstoffe belasten Bewohner und Umwelt, die Verkehrssicherheit für schwächere Teilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger 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 Bewohner, Umwelt und die Verkehrssicherheit bietet das Szenario „Sanfte Mobilität“. Dabei setzt man auf eine konsequente Förderung der Fußgänger, Radfahrer und des öffentlichen Verkehrs. Dazu sind regulierende Maßnahmen vorgesehen, welche den Kfz-Verkehr auf ein notwendiges Maß einschränken und jene Fahrten vermeiden soll, die mit „sanften“ Möglichkeiten zu bewälti-

gen sind. Die Folge ist ein Sinken der Luftschadstoffe und ein Anheben der Verkehrssicherheit.

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.



Idee für die Zukunft



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 Stadtbewohner sind im Durchschnitt nur eine Stunde pro Tag mobil unterwegs – die restlichen 23 Stunden

sind sie von den Auswirkungen des Verkehrsverhaltens anderer betroffen.

Im urbanen Bereich ist demnach gefragt, einen Ausgleich zwischen der raschen und sicheren Erreichbarkeit von Zielen einerseits und dem Bedürfnis nach 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. An-

gebot und Nachfrage beeinflussen die Verkehrsmittelwahl, das Mobilitätsverhalten und letztendlich die gesamte Stadtentwicklung. Diese Erkenntnis führte zum Erarbeiten von Verkehrsmittel übergreifenden Konzepten.

Zwischen 1977 und 1985 erarbeiteten die Verkehrsexperten der Stadt Graz erstmals eine „verkehrsmittelübergreifende 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.

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 „Leitlinien 2000“

Die Grundsätze der „Sanften Mobilität“ dienten als Basis für die „Verkehrspolitischen Leitlinien 2000“, die Ende 1992 vom Grazer Gemeinderat beschlossen wurden. Sie legen fünf Ziele samt Umsetzungsstrategien fest, mit deren Hil-





fe 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 muss erreichbar sein, auch die Ziele innerhalb der Stadt müssen gut erreichbar sein und bleiben – und das nicht nur mit dem eigenen Fahrzeug, sondern vor allem mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, die massiv gefördert werden sollen – im

Sinne eines neuen Verkehrs- und Umweltbewusstseins in der Stadt.

Verträgliche Verkehrsabwicklung

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 Peripherie verlangen nicht nur nach mehr Kraftfahrzeugen,

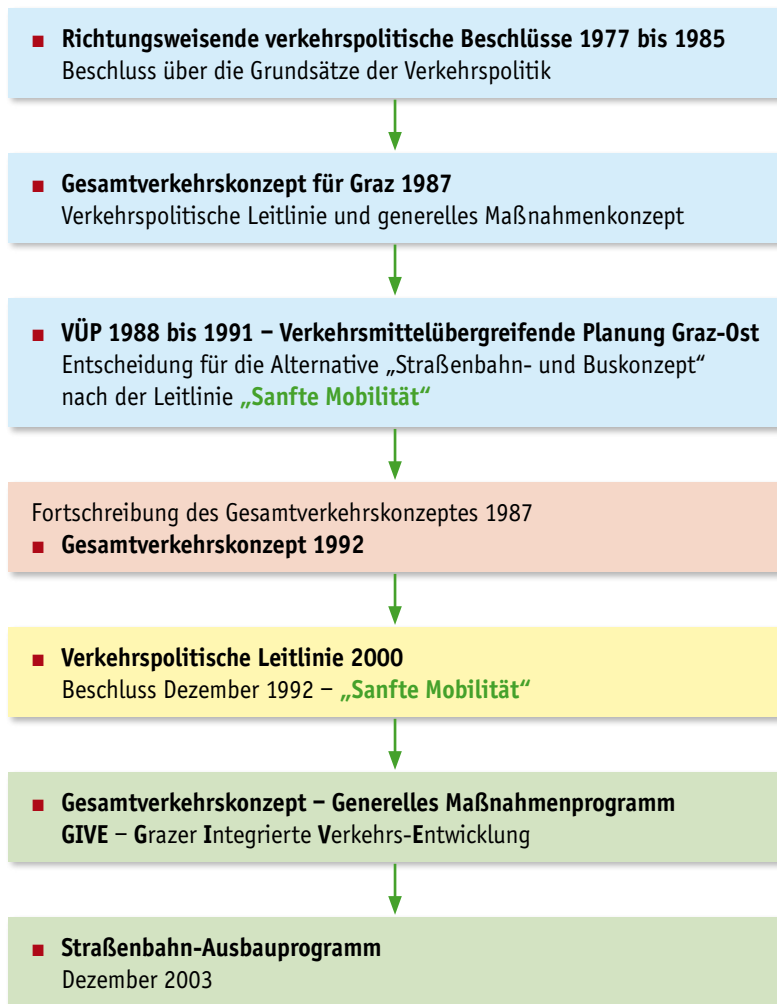
sie ziehen motorisierte Verkehrsströme an. Hier soll die Raumordnungspolitik eingreifen und die notwendige Infrastruktur so zur Verfügung stellen, dass kurze Wege – die etwa mit Fahrrädern oder zu Fuß bewältigt werden können – vorhanden sind.

Platz für alle Verkehrsmittel

Der Anteil von Radfahrern und Fußgängern 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 ökologisch 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 Herrengasse, parkten am Jakominiplatz oder in der Schmiedgasse – dort, wo heute Fußgängerzonen sind.

Bürgerbeteiligung

Kaum etwas spüren die Bewohner so wie die Auswirkungen des Verkehrs – ist doch jeder täglich mit einer Form der Mobilität konfrontiert. Deshalb ist Verkehrspolitik Demokratie pur. Und deshalb sind die „Leitlinien Sanfte Mobilität“ das Ergebnis einer langen, öffentlichen Diskussion zwischen Bürgern, Experten 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“

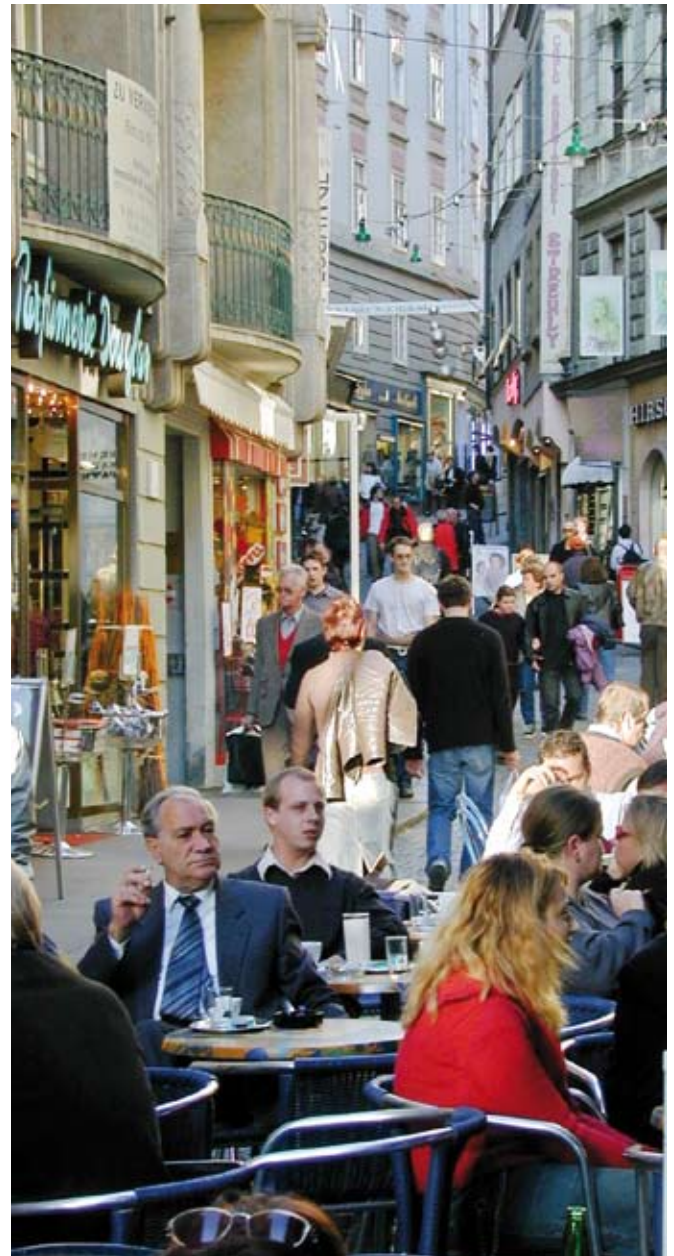
Die nächste Stufe am Weg zur „Sanften Mobilität“ war das Gesamtverkehrskon-

zept „Grazer Integrierte Verkehrsentwicklung“ (GIVE), das vom Gemeinderat Ende 1995 beschlossen wurde. Die Umsetzung sollte an Hand 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 der öffentliche Verkehr und Radwege führen. Daran grenzen die Straßen und Gassen für die 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“, die vom Gemeinderat 2006 beschlossen wurde. Ausnahmeregelungen eröffnen den Anrainern Parkmöglichkeiten, wohingegen die Pendler in Park+Ride-Bereiche und P+R-Plätze mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr ausweichen.





Platz für Menschen



Gehen ist nicht nur die ursprüngliche 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

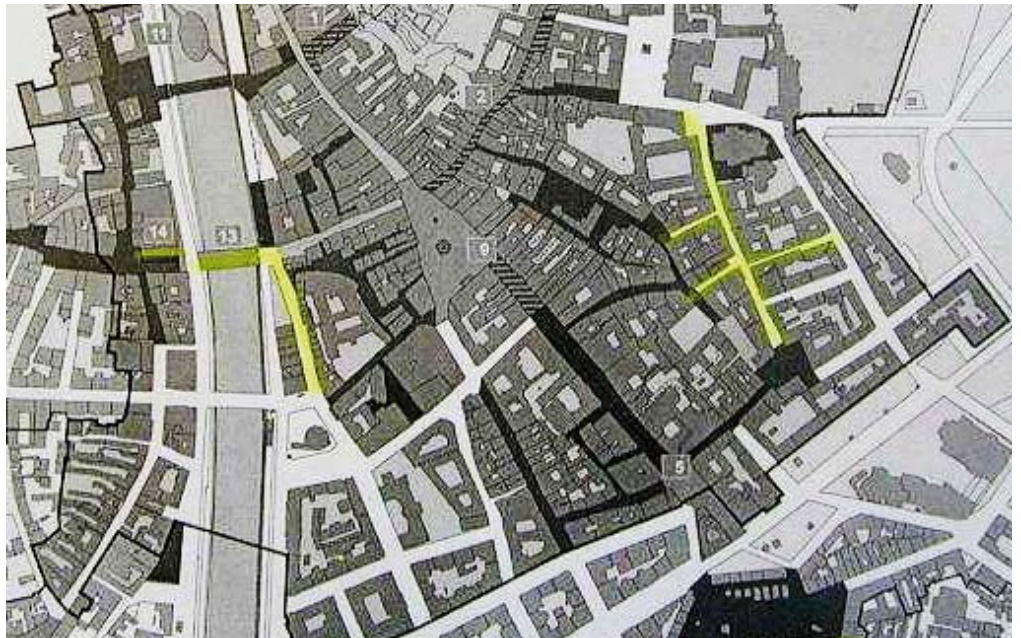
dem Auto abwickeln zu können. Kein Wunder also, dass der Fußgängeranteil von mehr als 24 Prozent aller Wege im Jahr 1982 oder immerhin noch 21 Prozent im Jahr 1991 bis 2004 auf 14 Prozent zurückgegangen ist. 1991 wurde für das Jahr 2000 übrigens noch ein Fußgängeranteil von 23 Prozent prognostiziert.

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 Murofer wurden zu einer zusammenhängenden Fußgängerzone, die an einigen Stellen lediglich von Radfahrern 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 erstrahlte, ist die jüngste Fußgängerzone der Stadt. Er wurde im Winter 2005 erstmals als Eislaufplatz für Groß und Klein benutzt. Der Freiheitsplatz ist seit 2004 ebenfalls freier – ein Teil des Platzes ist nun nicht mehr Parkplatz, sondern steht den Grazern und den Besuchern 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 wurde Graz mit einer weiteren Prämierung im Rahmen der Aktion „Kinder unterwegs“ des Verkehrsclubs Österreich für das Engagement belohnt. Und 2005 gab es den Verkehrssicherheitspreis des Kuratoriums für Verkehrssicherheit.



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 Fußgänger passieren: Fußgängerachsen sollen die Stadt durchlässig machen und Fußgängern schnelle Verbindungen zu ihren Zielen eröffnen. Dieses „grüne Netz“, das Vorteile für Radfahrer und Fußgänger bringt, soll alle wichtigen Ziele der Grazer verbinden, damit diese daheim zu Fuß starten können, ohne Auto. Wenn Geschäfte, Schulen, Kindergärten oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs einfach und auch für Fußgänger schnell erreichbar sind, entfallen viele Autofahrten. Damit steigt die Lebensqualität in der Stadt. Daneben will Graz seinen zu Fuß gehenden Bewohnern und 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 Café, das von der Mur umströmt wird. Und in der Mitte finden Kinder einen kleinen Spielplatz.

Am rechten 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 südlich des Andreas-Hofer-Platzes. Die Promenade mit ihren zehn Aussichtspunkten und 23 Sitzbänken erfreut sich seither großer Beliebtheit. Kletterer dürfen sich seit Oktober 2003 über eine Kletterwand an der Promenade freuen.





Graz fährt Rad

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, Radfahrer gehören gleich wie 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. 106 Kilometer misst das Radwegnetz der Stadt im Jahr 2005, 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.

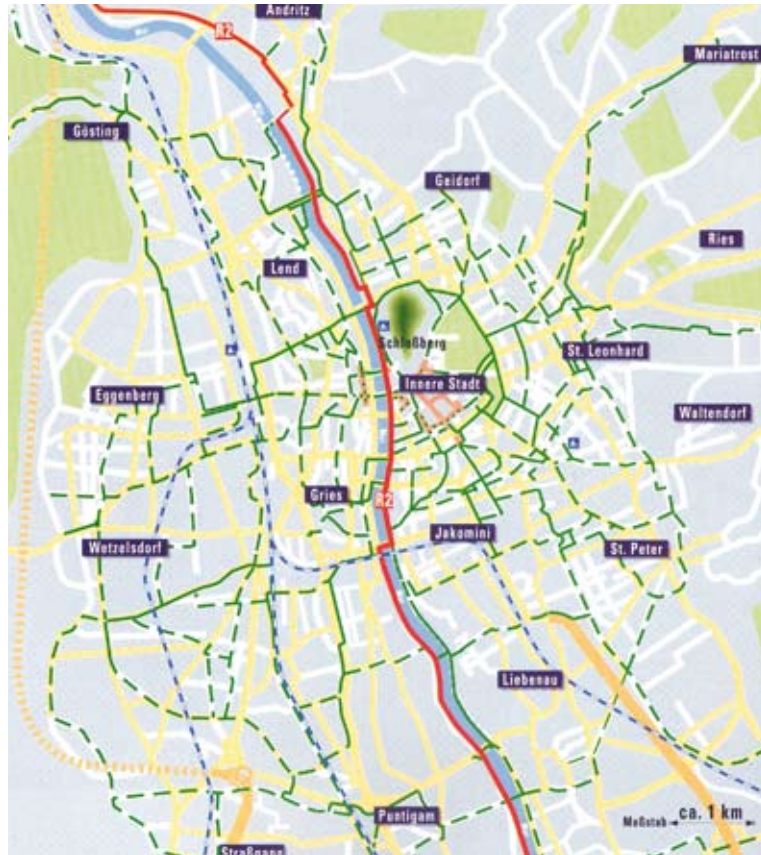
Vorrang für Radfahrer

Damit 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 als Radfahrer 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 ist etwa der Radweg am Lendkai im Rahmen dieser Veranstaltung fertiggestellt worden.

Nach „Velo-City“ entstanden viele Anschlussverbindungen in die Randbezirke, Tangentialrouten 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 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 Grazern wie 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 Vorankommen 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, Fahrradverleihs und Radwerkstätten eingezeichnet. Der digitale Fahrradplan wurde im Rahmen des EU-Mobilitätsprojektes „Trendsetter“ zur Realität. Eine besondere Erleichterung für Radler, Fußgänger und Skater ist die um 1,5 Millionen Euro errichtete Unterführung der Keplerbrücke, die Anfang 2006 eröffnet wurde. Als nächstes soll die Serpentine bei der Unterführung der Augartenbrücke „entschärft“ werden.

Vorrang für den öffentlichen Verkehr



Gerade im Öffentlichen Verkehr tut sich seit 2000 viel in Graz. Tangentiallinien wurden eingerichtet, neue Nahverkehrsknoten werden 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 Verkehrs (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 Ak-

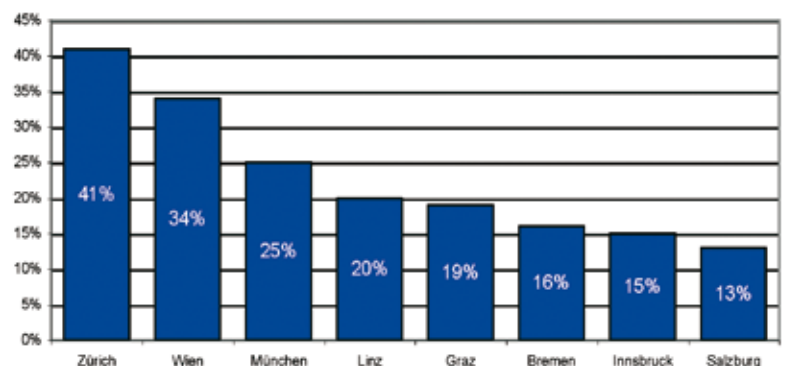
tualität denn je. Um diese Vorgabe erreichen zu können, muss nicht nur die Kapazität des öffentlichen Regionalverkehrs beträchtlich gesteigert werden, sondern der ÖV bedarf einer neuen Attraktivität. Und an dieser wird in Graz vehement gearbeitet.

Attraktiver öffentlicher Verkehr

In einen attraktiven öffentlichen Verkehr haben Stadt, Land Steiermark und Bund in den letzten 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 sollen schon bald angeschafft werden. Beim Ausbau der Koralmbahn entstan-



Anteile des öffentlichen Verkehrs im Vergleich



Quelle: Stadt Wien

den an der Südbahnstrecke zwei neue Nahverkehrsknoten in Puntigam und Don Bosco. Hier können 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 folgt 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 bringen. Bei den Endstationen wartet bei Bedarf ein Taxi, das die Fahrgäste

schon seit 1997 von der Haltestelle bis zur Haustüre bringt.

Dazu 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 werden bis 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 „Öf-

fis“ 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 wird das Straßenbahnnetz zwischen 2005 und 2008 um rund vier Kilometer verlängert. Die Linie 6 führt bald bis ins Peterstal und bietet in ihrem Einzugsgebiet rund 12.000 Bewohnern eine attraktive Alternative zum eigenen Auto.

Die Linie 4 wird vom Liebenauer Stadion bis zum Einkaufszentrum Murpark verlängert, bei dem ein Park & Ride-Platz errichtet wurde. Einpendeln, Umsteigen und Einkaufen sind hier in perfekter Form vereint. Die Linie 5 fährt zwar vorerst nur ein kurzes Stück weiter, dafür wendet sie bald am neuen Nahverkehrsknoten Puntigam, wo Pendler komfortabel vom Zug oder Bus

in die Straßenbahn umsteigen können. Lärmdämmende und schwingungsfreie 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 66 steirischen Verkehrsunternehmen (Stand 2006). 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 68 Millionen Fahrgäste (ohne Schülerfreifahrten!) benutzen inzwischen jährlich die steirischen Verbundlinien, allein 55 Millionen sind wiederum im Großraum Graz unterwegs; die Schüler sind da nicht mitgerechnet. Mit den Schülern befördern allein die Grazer Verkehrsbetriebe rund 92 Millionen Fahrgäste pro Jahr!

Der Verbund arbeitet maßgeblich am „Steirertakt“ mit – seit 1996 wird konsequent der Schienenverkehr im Groß-

raum Graz und dessen Umfeld (Bahnhöfe und Haltestellen) attraktiviert. Das Ziel ist eine S-Bahn für die Region Graz – die Alternative für Pendler im Sinne der „Sanften Mobilität“. Die neuen 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 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

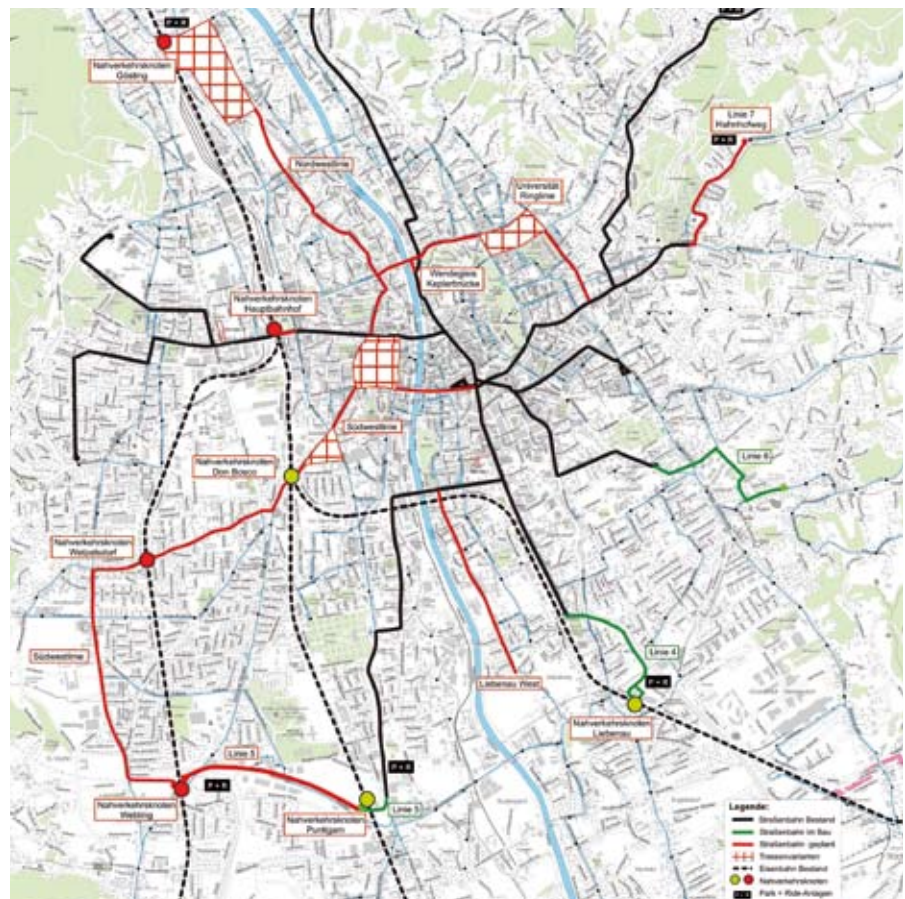
Einpendler, die weitere Entfernung zurücklegen müssen, kommen um die Eisenbahn nicht herum. Deshalb setzen ÖBB, Stadt, Land und Bund viele Akzente, um die Bahn aufzuwerten. So wurde der Grazer Hauptbahnhof zwischen Juli 2001 und März 2003 so at-

traktiv umgebaut, dass er von den Fahrgästen zum schönsten Hauptbahnhof Österreichs gewählt wurde. Noch heute verleiht ihm ein Riesengemälde, das bei 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 der Koralmtunnel selbst zwischen 2008 und 2016 gegraben 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.



Glanzpunkte im Straßenbahnnetz

Drei Straßenbahnlinien werden verlängert: Das Grazer Tramnetz wächst bis 2008 um 3,5 Kilometer. Davon profitieren Pendler, Auto- und Radfahrer, Einkäufer.

Beim öffentlichen Verkehr tut sich zwischen 2005 und 2008 unglaublich viel. Sogar mehr als zuletzt 1986; damals wurde die Straßenbahn von Alt-Eggenberg zum Unfallkrankenhaus verlängert. Um 3,5 Kilometer wächst also das Grazer Tramnetz. Und noch besser: Von den Ausbaumaßnahmen profitieren ganz nebenbei auch Rad- und Autofahrer und Fußgänger.

Nahverkehrsknoten

Wie das geht? Etwa durch den Ausbau der Koralmbahn zur Hochleistungsbahn vom Hauptbahnhof in Richtung Süden. Da entstanden insgesamt sieben neue Unterführungen. Damit hat das Warten

vor geschlossenen Bahnschranken ein Ende – es geht komfortabler von Ost nach West – für Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer. Gerade 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 hinter dem Cineplexx-Kino; zu einer attraktiven Umsteigemöglichkeit zwischen Eisen- und Straßenbahn, Bus, Fahrrad und Auto.

Umsteigen und Einkaufen

Ebenfalls für Pendler wird die Straßenbahnlinie 4 um rund 1,3 Kilometer zum Einkaufszentrum Murpark am Sternäckerweg verlängert. Dort lässt sich seit März 2007 nicht nur im neuen Park + Ride-Haus parken und umsteigen, sondern auch gleich 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 Pendler, sondern für die Grazer wird die Tramlinie 6 ins Peterstal geführt; in der besonders erschütterungsarmen „Grazer Bauweise“. Ab Anfang 2008 wird der 6er um 1,8 Kilometer weiter bis zur Wienerberger-Siedlung fahren; durch die Petersgasse, Eisteichgasse, den Breitenweg und die Peterstalstraße. An die 12.000 Grazer wohnen im Einzugsgebiet um die 6er-Strecke und profitieren von der verlängerten Straßenbahnlinie.

Stadt Graz, Land Steiermark, Bund, HL-AG und andere Projekt-Teilhaber greifen tief in die Taschen, um dem öffentlichen Verkehr 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.

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 für die Bewohner wurde durch weniger Lärm und weniger Abgase verbessert.

996 Kilometer misst das Grazer Straßennetz (ohne Autobahnen im Stadtgebiet). 802 Kilometer davon befinden sich in der Tempo 30-Zone. Lediglich auf Vorrangstraßen und in einigen wenigen Sammelstraßen, in denen wichtige Linien des öffentlichen Verkehrs unterwegs sind, 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.

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 internationale Aufmerksamkeit 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 Anrainer an verkehrsreichen Straßen sank deutlich.

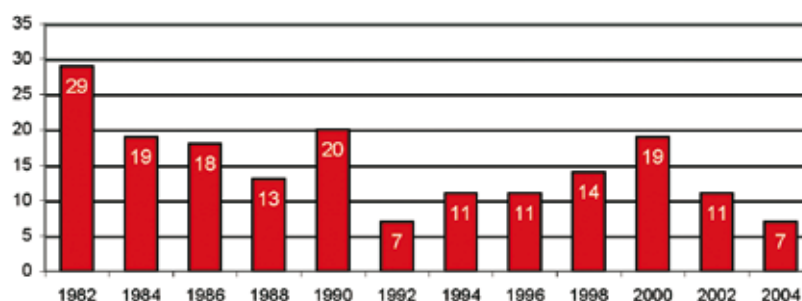
Mehr Verkehrssicherheit

Das Geschwindigkeitsniveau hat sich zuerst verringert – nicht zuletzt dank stetiger Geschwindigkeitskontrollen. Da in letzter 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 Autofahrer dafür – wich schnell einer breiten Zustimmung. 1994 sprachen sich zwei Drittel für den Erhalt der Zone aus, heute hat sie sich längst bewährt und ist kein Diskussionsthema mehr.

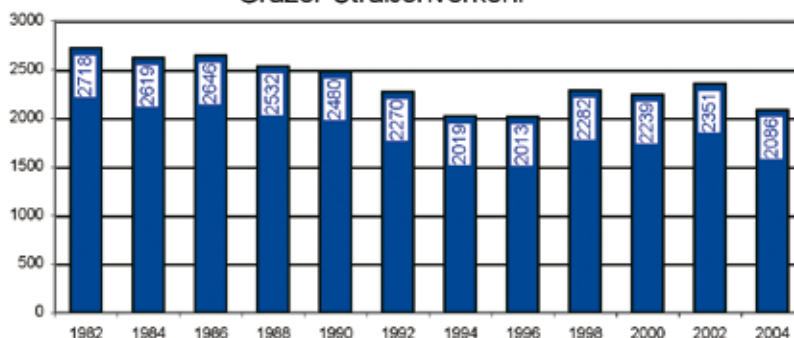


Tote bei Unfällen im Grazer Straßenverkehr

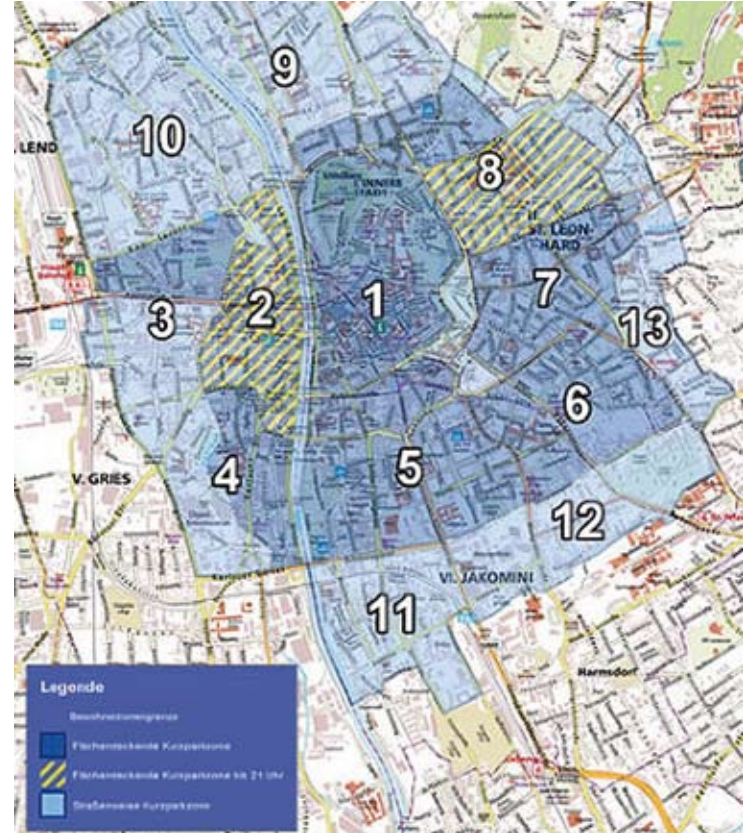


Quelle: Statistik Austria

Unfälle mit Personenschaden im Grazer Straßenverkehr



Quelle: Statistik Austria



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 Bewohnern, Einkäufern und den Pendlern ausreichend Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Im Sinne der „Sanften Mobilität“ galt es also vor allem, die gewaltigen Pendlerströme in Richtung öffentlichen Verkehr zu verlagern. Der dadurch frei werdende Raum sollte dann den Bewohnern, Fußgängern und Radfahrern 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 14.000 Stellplätze, für die an Werktagen großteils zwischen 9 und 19 Uhr und in den Bezirken Lend und Gries sowie im Univiertel bis 21 Uhr (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 Pendler sanft gezwungen wurden, Park & Ride-Plätze – oder gleich den öffentlichen Verkehr – zu benutzen.

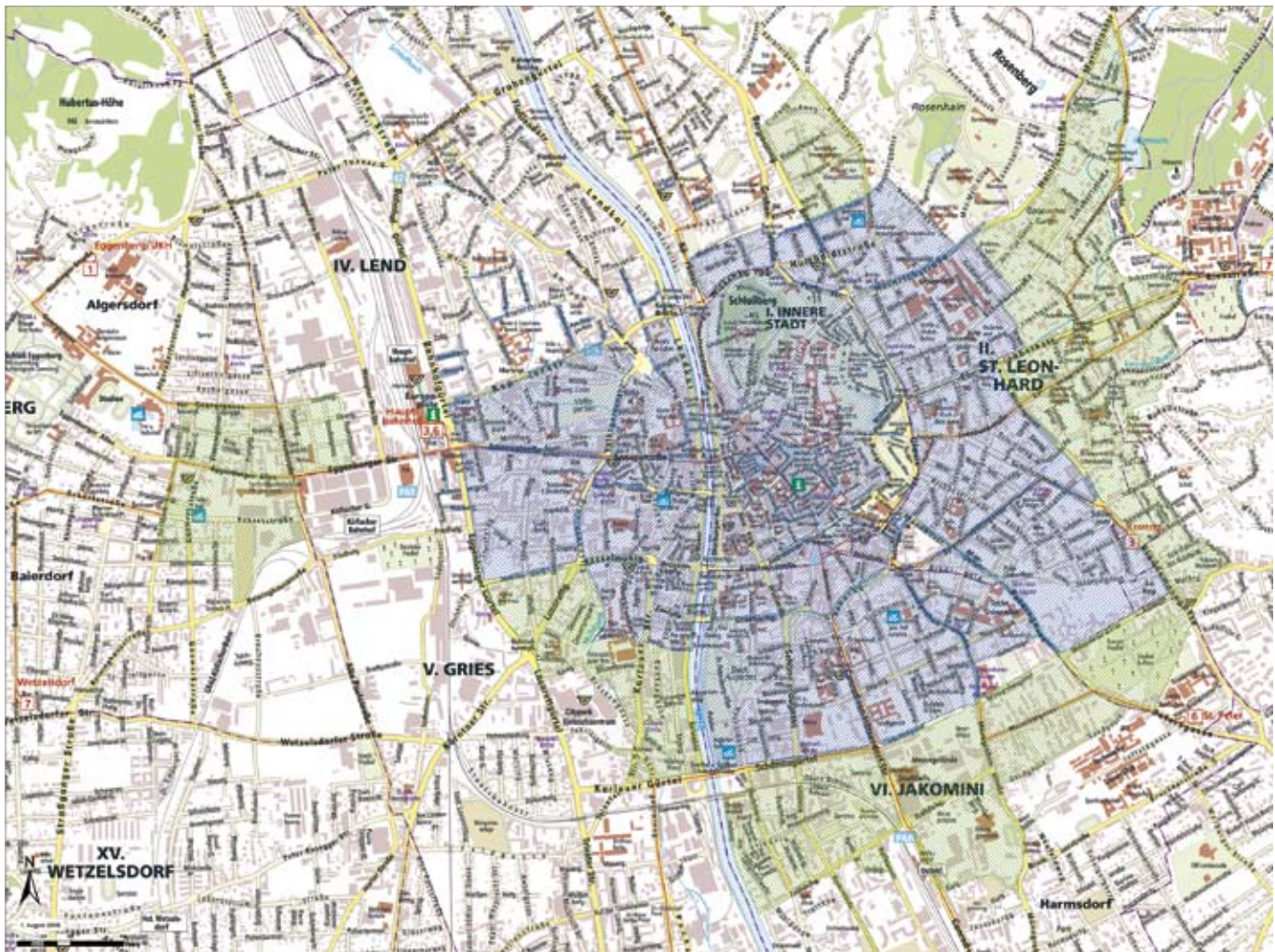
Für die Grazer gibt es Anrainer-Parktickets, mit denen die Bewohner Dauer-

parkplätze in der Zone lösen können. Seit der Erweiterung der Zone und der Einführung der Anrainer-Tickets sind die Klagen über fehlende Parkplätze für 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 60 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.

Parkzone

„Parkraumbewirtschaftung ist das einzige wirksame Mittel, um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen“, meinte der Wegbereiter der „Sanften Mobilität“, der einstige Vizebürger 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 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 30 Cent zu Buche. Der Tagstarif macht vier Euro aus, wobei es für Pendler eine Monatskarte um 25 und eine Jahreskarte um 240 Euro gibt. 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 Verkehrsslawine eindämmen soll. Graz will den Verkehr nicht aussperren, aber durch ein gestaffeltes Anheben der Parktarife das Umsteigen auf sanftere 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 Nikolaipplatz, 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: Tafsüber zahlt man dort zwei, ab 18.30 Uhr einen Euro pro Stunde. Durch den Bau dieser Garage konnten zwei Plätze für Fußgänger wesentlich attraktiver 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 Pendlern 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 beim Nahverkehrsknoten Puntigam, der bis 2008 vollendet wird, 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 wurde 39 Euro kosten – inklusive GVB-Monatskarte. Das sind nur acht Euro mehr als die Monatskarte für den öffentlichen Verkehr allein!

Graz setzt Trends

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 Verkehrsreich 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 beträgt vier Jahr. In dieser werden 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“ setzt 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 Straßen-

bahn warten müssen. Dazu erhielten die Haltestellen eine behindertengerechte Form – öffentlicher 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 Fußgänger kamen durch „Trendsetter“ auf ihre Kosten. Der Umbau der oberen Neutorgasse, dessen Planung aus einem Bürgerbeteiligungsverfahren hervor ging, wurde im Rahmen dieses EU-Projektes umgesetzt. Die Straße ist nun verkehrsberuhigt,



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY
THE EUROPEAN UNION



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 Spielbrunnen 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. 10 Feldahorn-Bäume, Bänke und ein Brunnen werden für beschauliche Ruhe am Freiheitsplatz sorgen.

Mehr Komfort für Radfahrer

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. Informationsveranstaltungen, 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.

Eine bessere Umwelt

Dank „Trendsetter“ fahren nun 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 Autofahrer in der Tempo 30-Zone über ihre echte Geschwindigkeit informieren. Allein durch das Aufstellen der Messgeräte 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 nennt sich „SUGRE“ – „Sustainable Green Fleets (Nachhaltige Grüne Flotten)“. Das Projekt hat zum Ziel, den städtischen öffentlichen Verkehr umweltfreundlich zu gestalten. Wie schon bei Trendsetter begonnen, soll gemeinsam mit den Grazer Stadtwerken und den Grazer Verkehrsbetrieben das Projekt „Ökodrive“ fortgesetzt werden. Ökodrive steht für Niedrig-Emissions- oder gar Null-Emissions-Fahrzeuge samt der zum Betrieb notwendigen Infrastruktur. Gleichzeitig festigt 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.

Fortbewegung – gewusst wie

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



Graz, Bromley (GB), Stockholm (Swe), Serres (G), Terrassa (Esp), Treviso (It), Almada (P) und Frankfurt (D) heißen die PIMMS-Teilnehmer. Diese Städte wollen bis Mai 2007 Reisemarketing und Bewusstseinsbildung für die Verkehrsmittelwahl betreiben, Mobilitätserziehung insbesondere in Schulen anbieten und regionale Vernetzungen beim Mobilitätsmanagement herbeiführen.

Das Projekt soll sich für alle finanziell rechnen: Jeder Euro, der für „sanfte

Maßnahmen“ wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs oder des Radverkehrs aufgewendet wird, bringt durch die verringerte Verkehrs- und Umweltbelastung einen Gewinn von zehn Euro!

Mehr Radfahrer und Fußgänger

Im Februar 2006 begann das ASTUTE-Projekt der Europäischen Kommission. Es hat ein ehrgeiziges Ziel: Den Radfahrer- und Fußgängeranteil am städtischen Verkehrsgeschehen um zehn Prozent anzuheben und gleichermaßen den CO₂-Ausstoß um zehn Prozent zu verringern. Neben Graz machen bei ASTUTE Budapest (H), Dublin (IRL), Granada (E), London (GB) und Syrakus (G) mit.



Die Basis für das Projekt bildet eine Untersuchung der britischen Regierung, wonach durch das Verbessern des Mo-

bilitätsmanagements 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.

Das ASTUTE-Projekt läuft bis Jänner 2009. Bis dahin soll in den teilnehmenden Städten die Akzeptanz für das Gehen und Radeln signifikant gestiegen, der Anteil der Fußgänger und Radfahrer größer als zum Projektstart und die CO₂-Belastung gesunken sein. Außerdem erhofft man sich Unterstützung von Unternehmen, die klare Vorteile aus maßgeschneiderten Mobilitätskonzepten ziehen können.

Weniger Feinstaub

Nicht nur in den Städten Klagenfurt, Graz und Bozen wird im Winterhalbjahr an weit mehr als den von der EU erlaubten 35 Tagen der Grenzwert für Feinstaub (PM₁₀) massiv überschrit-

ten. 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 KAPAGS (Klagenfurts Anti-PM₁₀-Aktionsprogramm mit Graz und Südtirol) geht es darum verschiedene, verursachergerechte Maßnahmen zu setzen. Während Bozen an Feinstaubspitzen mit Fahrverboten für Entlastungen sorgt, ist das Ziel in Graz, ebenso den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Allerdings weniger durch Fahrverbote als mehr durch einen attraktiveren öffentlichen Verkehr und durch eine optimierte Straßenreinigung und einen verbesserten Winterdienst. Dem Hausbrand will man durch nachhaltige Heizmethoden ein Ende zu setzen; etwa durch geförderte Fernwärme-Anschlüsse.

Ein verdichtetes Luftgütemessnetz und ein Rechenmodell im Echtbetrieb unterstützen das Vorgehen der beteiligten Städte gegen die Staubpartikel.

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.

Mit Hilfe des EU-Programms SUGRE konnte die Umstellung der GVB-Busflotte auf Biodiesel vollendet werden.

Im Oktober 2005 startete PIMMS, welches ein Überdenken des Mobilitätsverhaltens zum Inhalt hat.

Seit Februar 2006 will Graz im Rahmen von ASTUTE den städtischen CO₂-Ausstoß um zehn Prozent senken – durch einen noch höheren Anteil von Radfahrern und Fußgängern am Verkehrsgeschehen.



Daten zur Stadt Graz und zum Verkehr

Fläche	127,6 km²
Anwesende Bevölkerung	rund 310.000
• davon gemeldete Hauptwohnsitze*	226.244
• davon Frauen*	120.016
• davon Männer*	106.228
Haushalte**	105.826
Unselbstständige Erwerbstätige	184.135
Gewerbebetriebe	10.692
Individualverkehr***	
Ein- und Auspendler	rund 157.000 mit mehr als 100.000 Pkw
Bestand an Kraftfahrzeugen	144.263
• davon Pkw	116.446
Durchschnittliche Personenzahl pro Pkw	1,22
Straßennetz	1.100 km
• davon Vorrangstraßen	194 km
Verkehrs-Signal-Anlagen	268
Ampeln am Verkehrsrechner	168
Stellplätze in der Kurzparkzone	14.300
Stellplätze in Tiefgaragen	10.500
Radwegenetz	106 km
Gestaltete Fußgängerzonen	53.000 m²
Innerstädtischer öffentlicher Verkehr****	
Straßenbahnnetz ab 2008	33 km
Busliniennetz	250 km
Anzahl der Straßenbahnlinien	7
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	38,2 %
Kfz-Mitfahrer	9,1 %
Öffentlicher Verkehr	19,3 %
Fahrrad	14,1 %
Fußgänger	19,3 %
Verkehrssicherheit***	
Unfälle mit Personenschaden	2.093
Im Straßenverkehr Verletzte	2.528
Im Straßenverkehr Getötete	5
Fußgängerunfälle	246
Fahrradunfälle	363

* Stand 2001, ** Stand 2003, *** Stand 2004, **** Stand 2006

Impressum:

Auftraggeber:
Stadt Graz/Stadt Baudirektion
EU Referat. Gefördert von der EU im Rahmen des Projektes „Trendsetter“

Projektentwicklung:
M+N Medienverlag
A-8042 Graz, Schmiedlstraße 1
Tel. (0316) 38 16 15-0
www.medienverlag.at

Fotos und Grafiken:
G. Ablasser, Magistrat Graz, Medienverlag

