



MoVe iT

Mobilitätsplan

Graz 2030

**Der Plan für ein nachhaltiges
Verkehrssystem im Raum Graz**

*Zusammenfassung für Entscheidungsträger*innen*

Der MoVe iT Mobilitätsplan Graz 2030 zeigt auf, wie die **Verkehrsinfrastruktur für ein ökologisch nachhaltiges und sozial gerechtes Verkehrssystem im Raum Graz aussehen könnte**, und welche Maßnahmen getroffen werden müssten, um dieses umzusetzen.

Er wurde in einem **transdisziplinären Forschungsprojekt** von einem Expert*innen-Team aus Wissenschaft und Zivilgesellschaft entwickelt und stellt die planerische Konkretisierung der 12 Forderungen dar.

12 Forderungen



- 1** Sichere Schulwege für Kinder
- 2** Kurze und direkte Fußwege
- 3** Ausweitung der Fußgänger*innen-Zonen
- 4** Ein durchgängiges, hochrangiges Radwegenetz
- 5** Mehr Radabstellplätze
- 6** Mehr Geld für den Radverkehr
- 7** Verdichtung des innerstädtischen ÖV-Netzes
- 8** Aufbau eines dichten ÖV-Netzes ins Umland
- 9** Mehr Personal für die Fuß- und Radverkehrsplanung
- 10** Sicherung der Kreuzungen
- 11** Mehr Grünflächen für das Stadtklima
- 12** Verkehrsberuhigung in Wohngebieten



Übergeordnetes **ÖV-Netz** 2030



Übergeordnetes **Radwegenetz** 2030



Fußgänger*innen-Infrastruktur 2030



Übergeordnetes **Kfz-Verkehrsnetz** 2030



Verkehrsberuhigte Viertel 2030

Graz 2030 Übergeordnetes ÖV-Netz



Graz 2030 ÖV-Netz



ÖV-Netz im Raum Graz (ohne Stadtbusse)

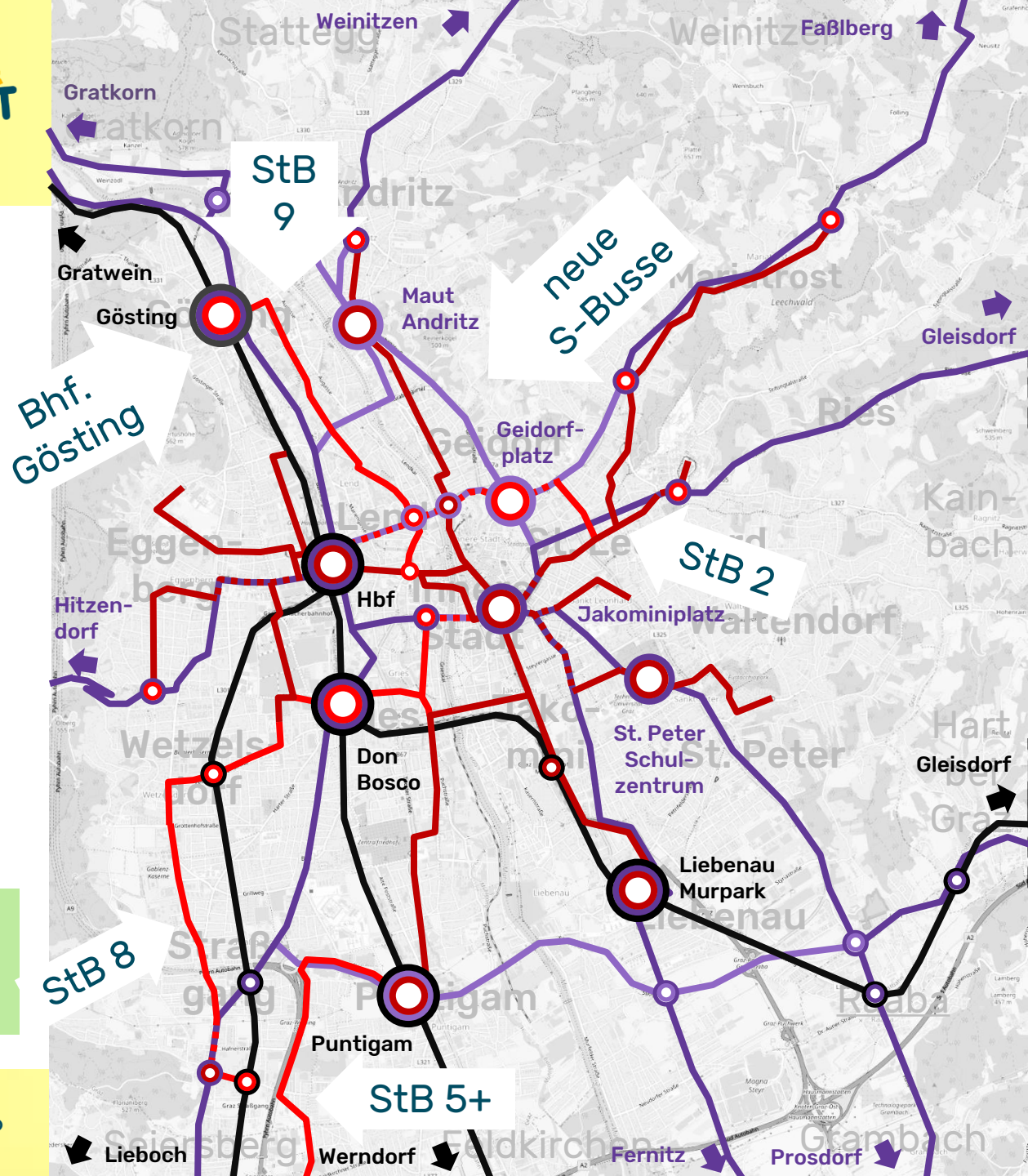
- S-Bahn
- = S-Bus (alt/neu)
- = Straßenb. (a/n)

Umsteigeknoten

○ groß ○ klein

Quelle: Eigene Darstellung.

Graz erhält ein flächen-
deckendes ÖV-Netz.



Graz 2030 Übergeordnetes Radwegenetz



Quelle: ADAC (2020).

Graz 2030 Radnetz

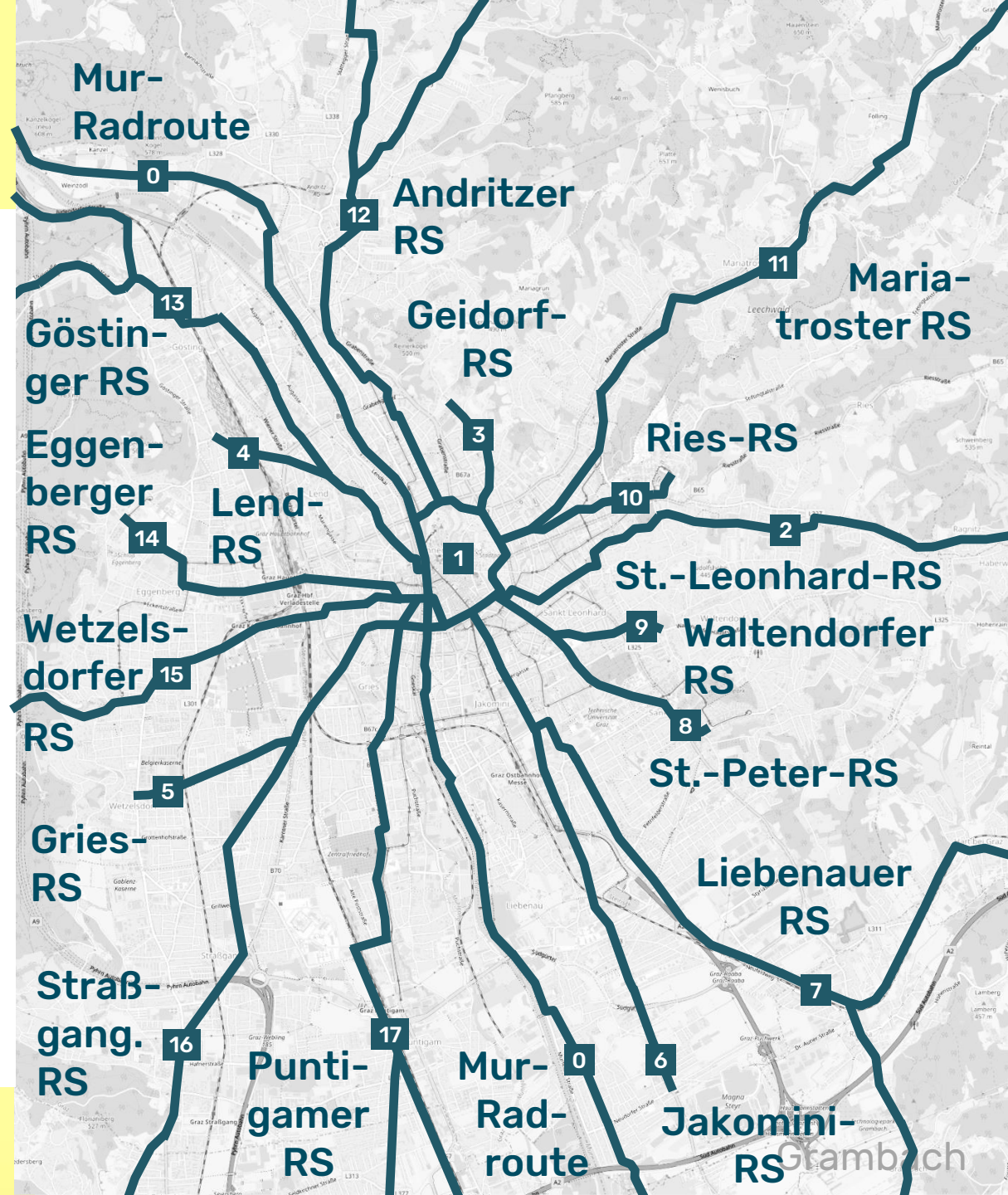


Radschnellwege im Raum Graz

- A-Netz (radial)
in alle Bezirke

Quelle: Eigene Darstellung.

Das A-Netz verbindet
alle Stadtbezirke und
Umgebungsgemeinden
mit dem Stadtzentrum
– schnell, bequem und
sicher.



Graz 2030 Radnetz

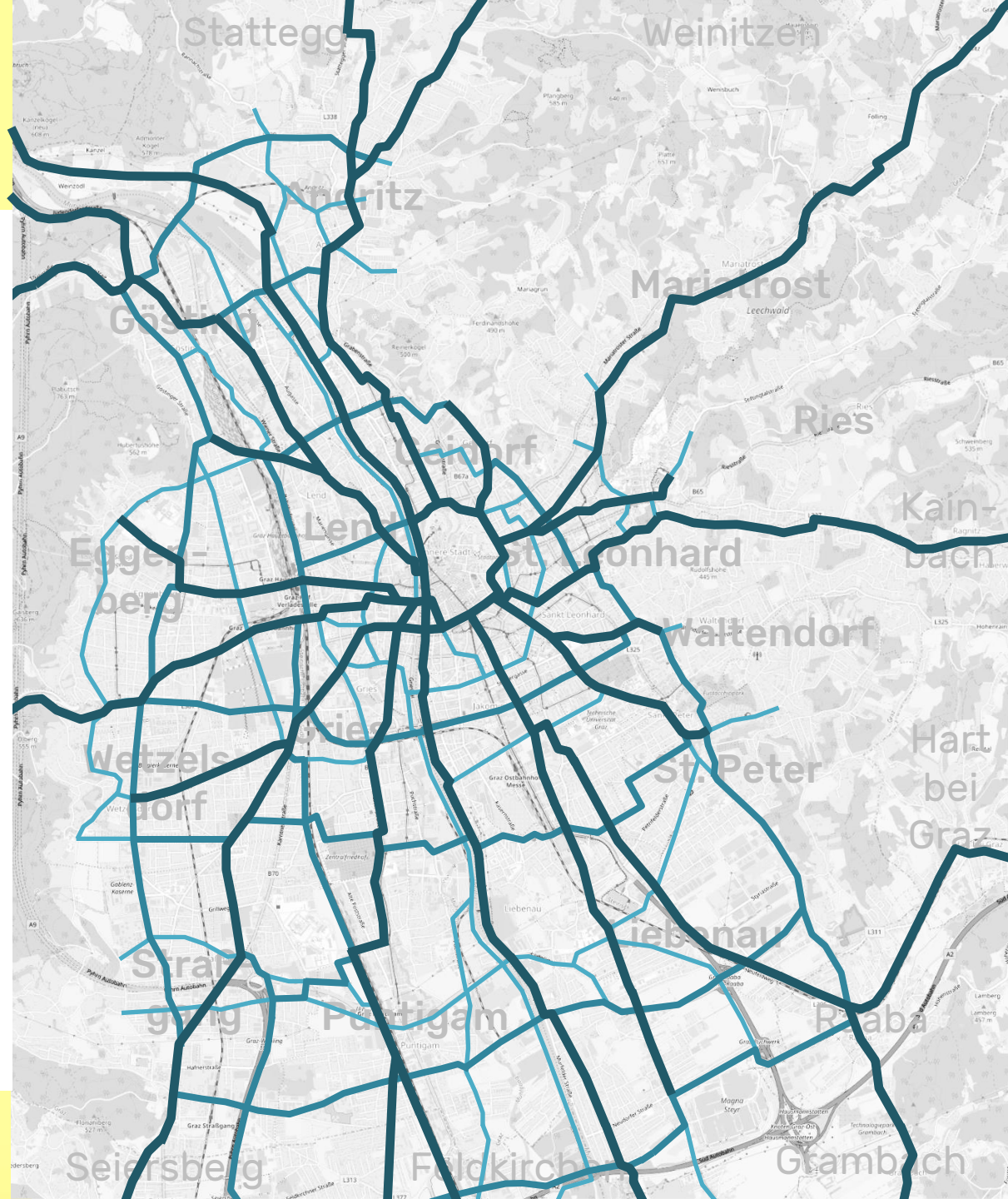


Radschnellwege im Raum Graz

- A-Netz (radial)
- B-Netz (tangential)
- C-Netz (ergänzend)

Quelle: Eigene Darstellung.

Das B-Netz schafft die Querverbindungen, das C-Netz schließt die verbleibenden Lücken.

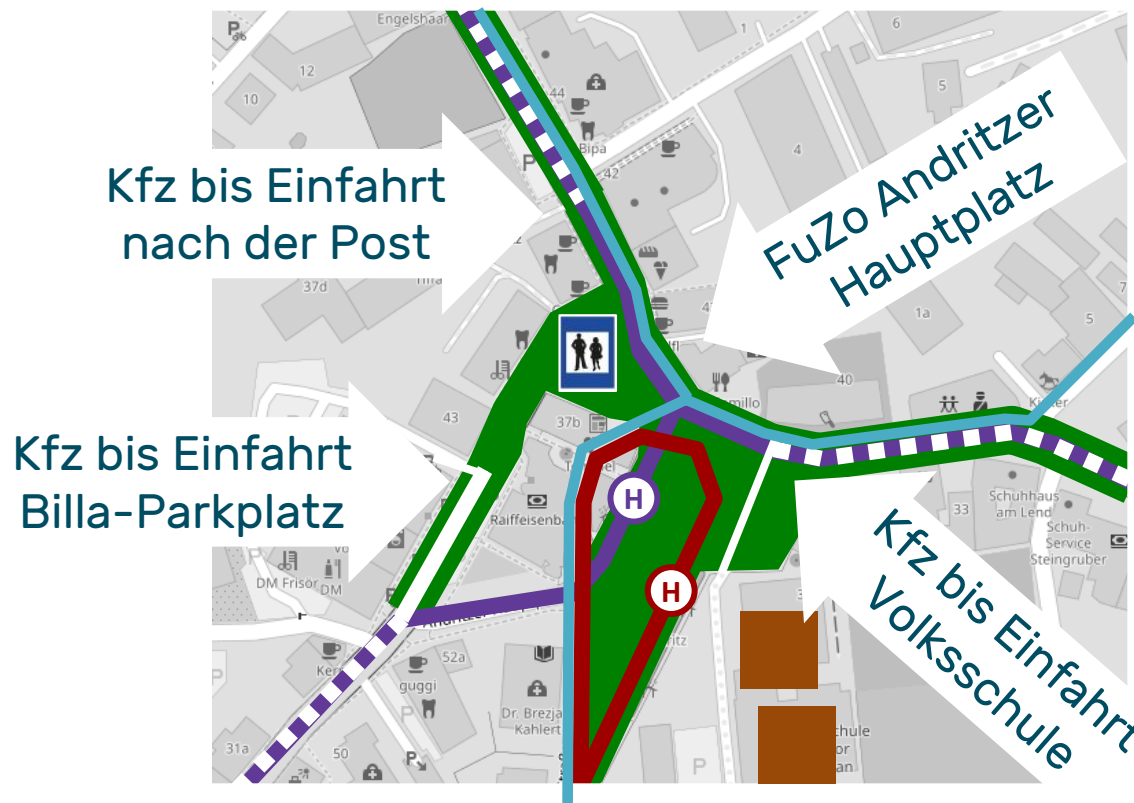


Graz 2030 Fußgängerzonen



Bezirkzentrum für Andritz

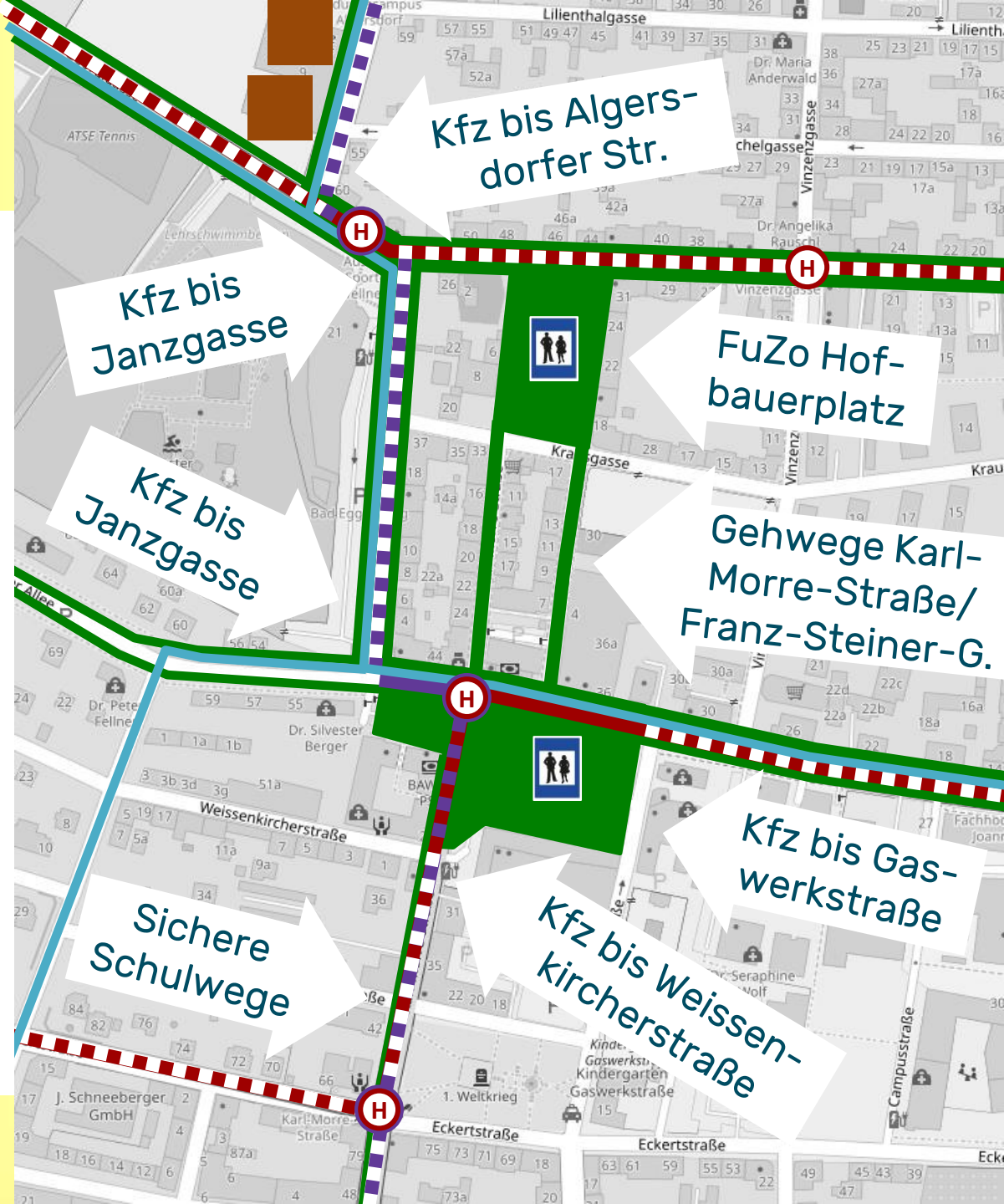
Quelle: Eigene Darstellung.



Bezirkszentrum für Eggenberg

-  Fußgängerzone (inkl. Rad, ÖV und Zufahrt für Anrainer*innen) od. breiter Gehweg
-  Radschnellweg
-  Straßenbahn
-  Bus
-  Kfz-Verkehr
-  Schule

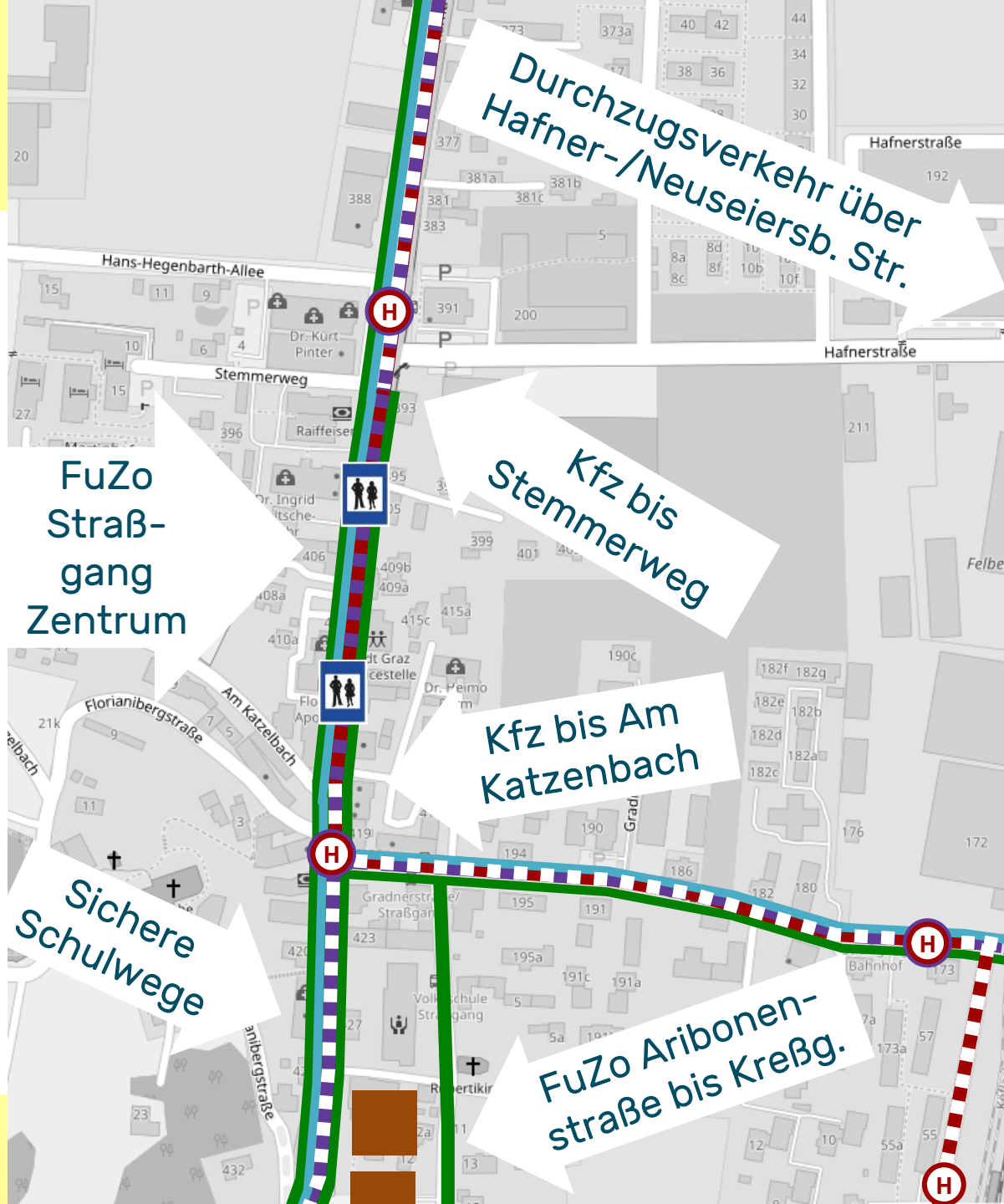
Quelle: Eigene Darstellung.



Bezirkszentrum für Straßgang

- Fußgängerzone
(inkl. Rad, ÖV und
Zufahrt für An-
rainer*innen) od.
breiter Gehweg
- Radschnellweg
- Straßenbahn
- Bus
- Kfz-Verkehr
- Schule

Quelle: Eigene Darstellung.



Graz 2030 Kfz-Netz



Kfz-Verkehr

- großräumig
- überregional
- regional
- teilregional
- kleinräumig
- = lokal
- Mur

Quelle: Eigene
Darstellung.

Die Straßen werden
neu kategorisiert.

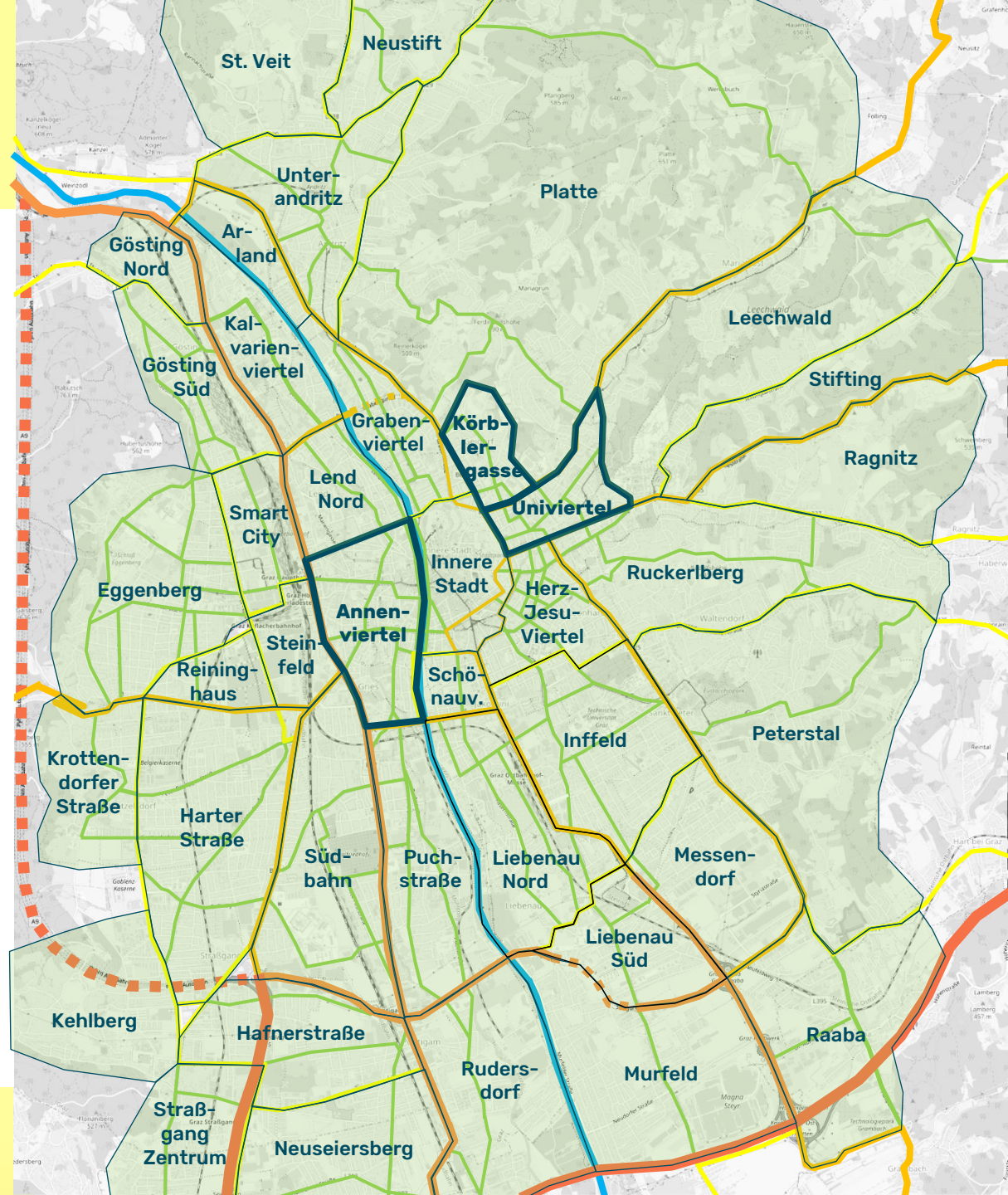


Verkehrsberuhigte Viertel in Graz

Name des
verkehrsberuhigten
Viertels

Quelle: Eigene Darstellung.

Zwischen allen übergeordneten Straßen werden verkehrsberuhigte Viertel eingerichtet.



Graz 2030 Körblergasse



Fußverkehr

■ FuZo ■ Schule

Radverkehr

— Rad(schnell)weg

Öffentlicher Verkehr

⊙ Straßenbahn

⊙ Stadtbus

⊙ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

— regional

— teilregional

— kleinräumig / lokal

→ Verkehrsführung

— Unterbrechung

Sichere
Schulw.



Graz 2030 Univiertel



Fußverkehr

■ FuZo ■ Schule

Radverkehr

— Rad(schnell)weg

Öffentlicher Verkehr

⊙ Straßenbahn

⊙ Stadtbus

⊙ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

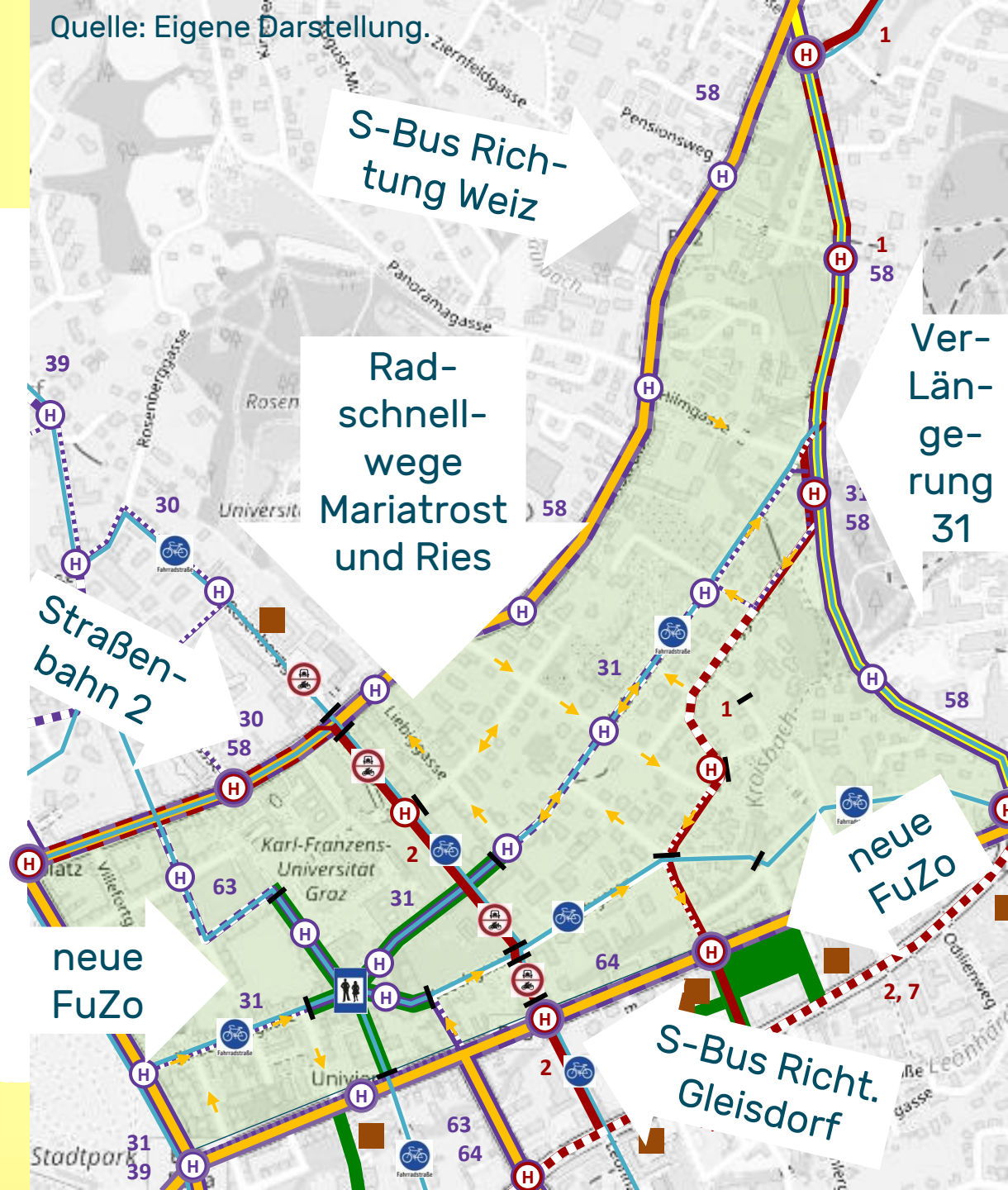
— regional

— teilregional

— kleinräumig / lokal

→ Verkehrsführung

— Unterbrechung



Graz 2030

Verkehrsberuhigte Viertel



Graz 2030 Annenviertel



Fußverkehr

■ Fußweg ■ Schule

Radverkehr

— Rad(schnell)weg

Öffentlicher Verkehr

⊙ Straßenbahn

⊙ Stadtbus

⊙ Regio-/S-Bus

Kfz-Verkehr

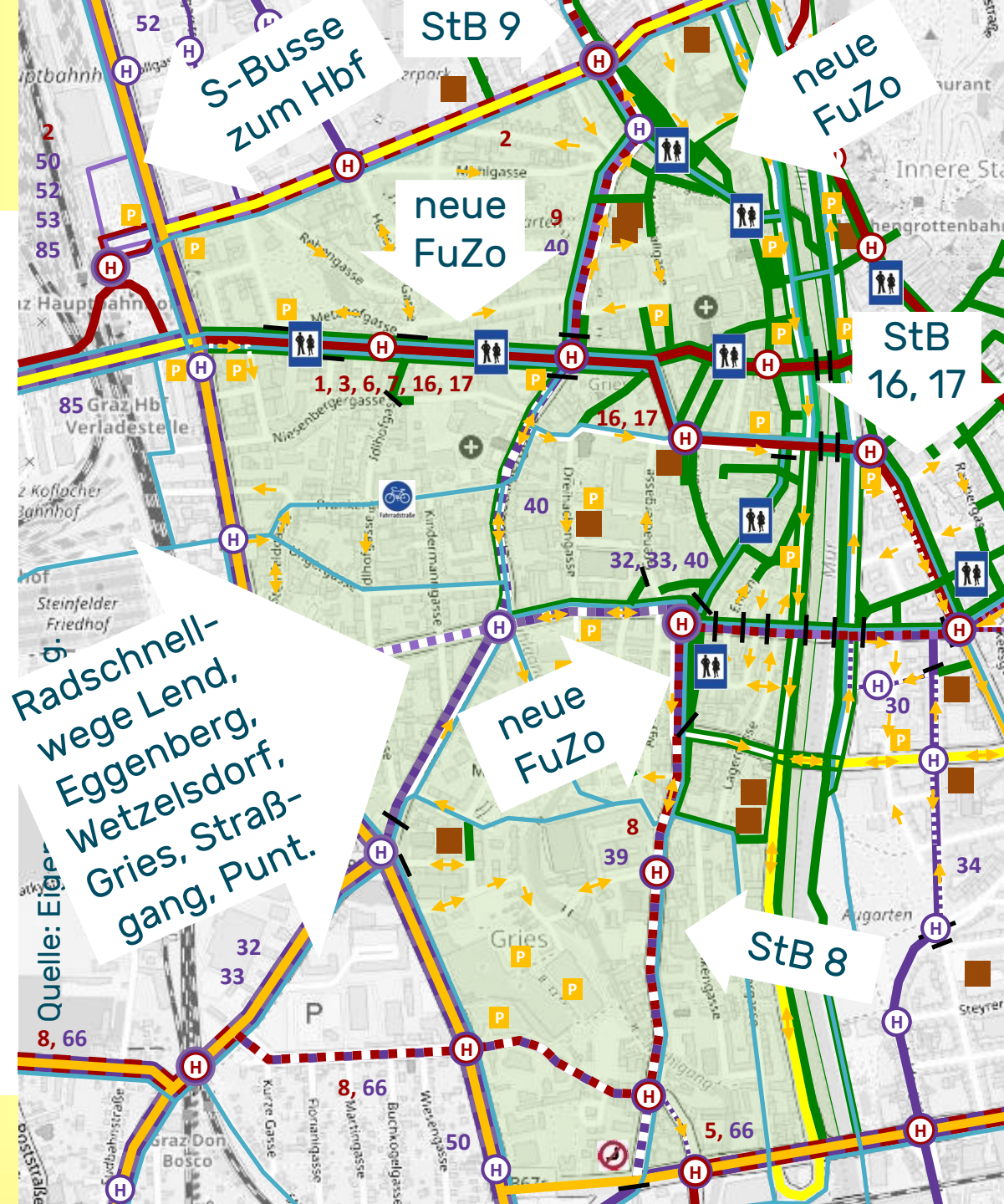
— regional ■ Parkgarage

— teilregional

— kleinräumig / lokal

→ Verkehrsführung

— Unterbrechung



Graz 2030

Verkehrsberuhigte Viertel



Veränderungen bei Umsetzung:

				
Wegdauer				
Komfort				
Flexibilität				
Kosten				

 = steigt

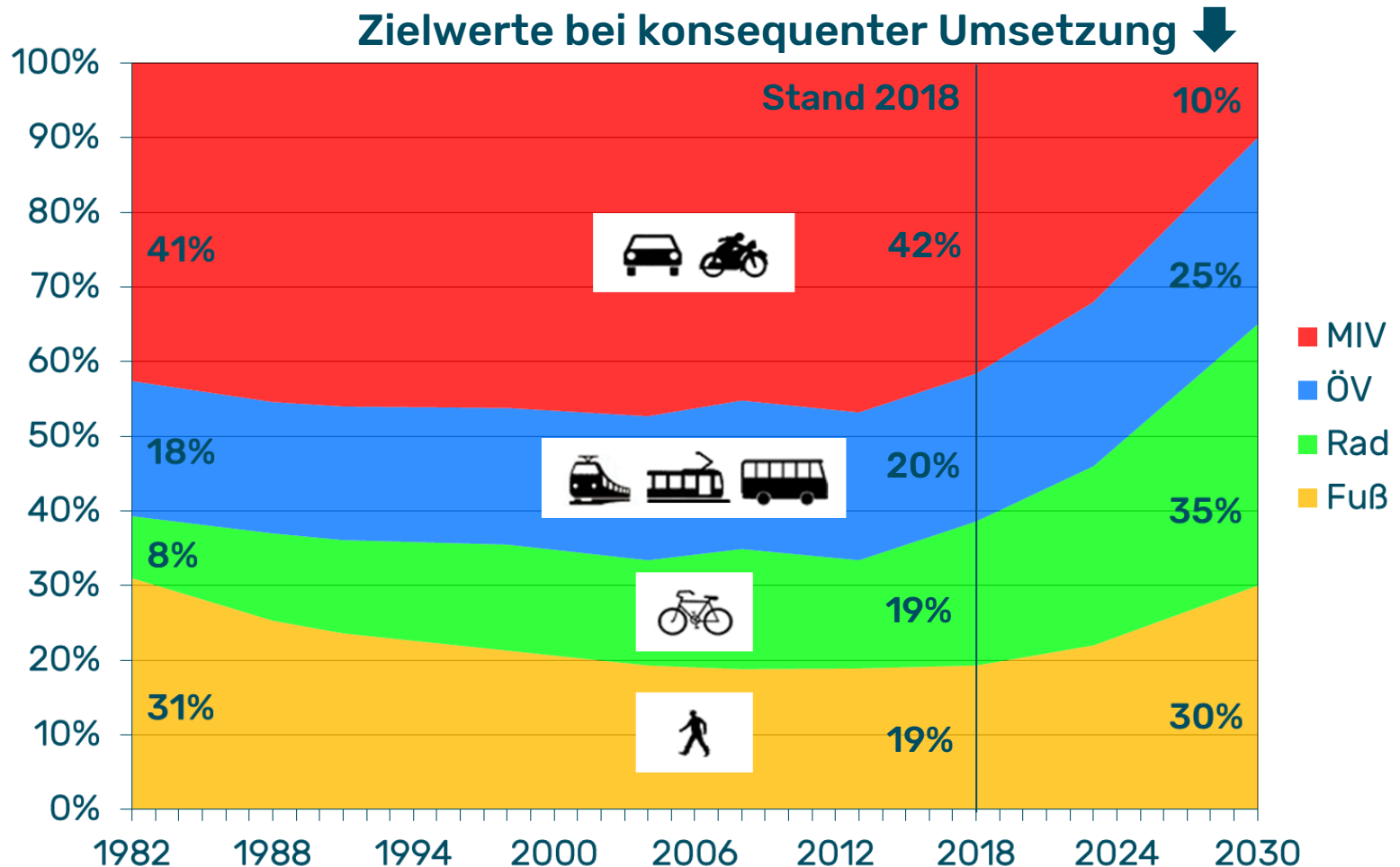
 = bleibt gleich

 = sinkt

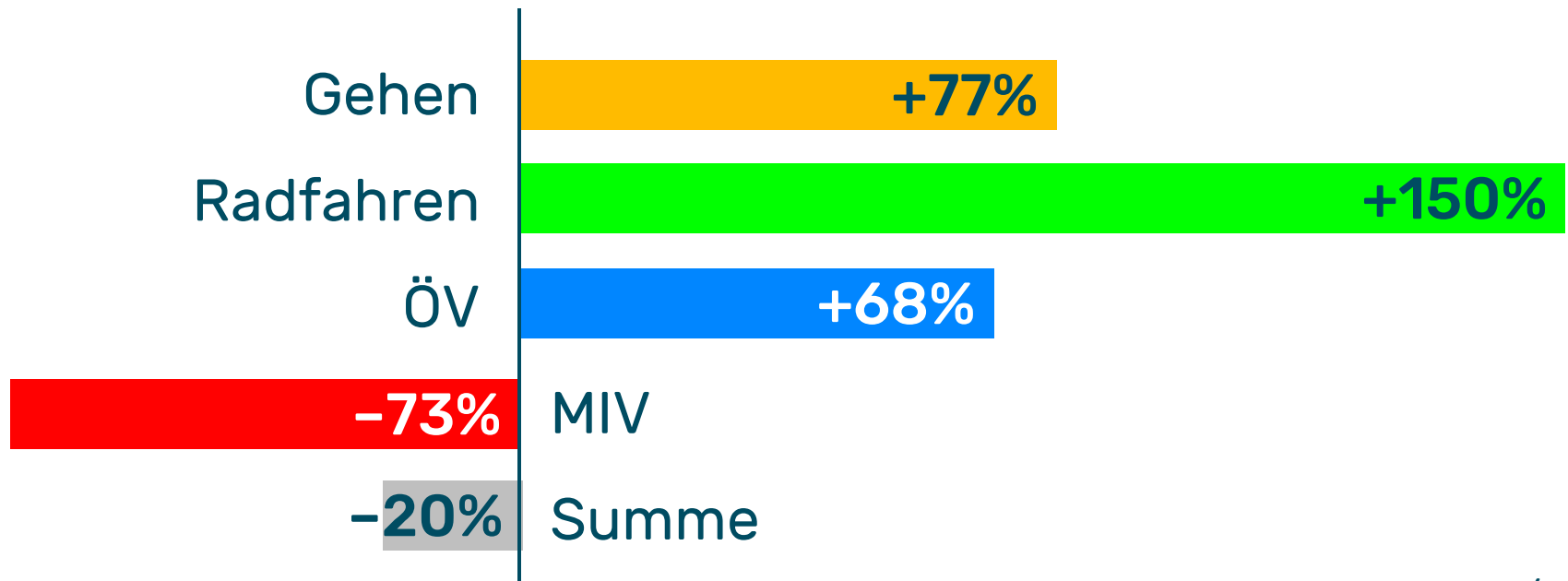
=> Fuß, Rad und ÖV werden deutlich attraktiver!

Auswirkungen im Modal Split:

Quelle: Eigene Darstellung.



Veränderung der Verkehrsleistung 2018-2030



Quelle: Eigene Darstellung.

Annahmen 2030: 3,7 Wege/Tag;
Durchschnittliche Weglängen: Fuß 1 km;
Rad 3,5 km; ÖV 6,9 km; MIV 10 km;
Bevölkerung Graz: 330.000 EW

Ökologische und soziale Auswirkungen:

- Rückgang der personenverkehrsbedingten Emissionen (Feinstaub, CO₂, NO_x, ...) um 50-70% => Gesundheit + Klimaschutz + Umweltschutz => Lebensqualität
- Rückgang der benötigten Verkehrsflächen, v.a. durch die Reduktion des fließenden MIV => andere Nutzungen werden möglich (Grünflächen, Spielplätze usw.)
- Rückgang des Verkehrslärms durch weitreichende Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden durch hohen Fuß- und Radverkehrsanteil



MoVe iT Graz – Mobilität und Verkehr in Transformation

office@move-it-graz.at
www.move-it-graz.at