

Hohensinner und Experten präsentieren Mobilitätskonzept: „Parken neu gedacht“

Statement VP-Spitzenkandidat, Stadtrat Kurt Hohensinner:

„2.000 gestrichene Parkplätze ohne Ersatz, Dauerstau und Baustellenchaos – so kann es in Graz nicht weitergehen. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass eine ideologisch geprägte Verkehrspolitik die Probleme nicht löst, sondern verschärft: Verkehrsteilnehmer werden gegeneinander ausgespielt, die Erreichbarkeit leidet und der Frust bei den Menschen wächst. Graz braucht daher einen echten Kurswechsel. Unser Ansatz ist klar: Wir wollen Mobilität und vor allem das Parken in Graz neu denken. Nicht durch Verdrängung, sondern durch ein funktionierendes Gesamtsystem. Das bedeutet, Stellplätze gezielt in Garagen und an strategische Punkte zu verlagern, Park&Ride konsequent auszubauen und den Parkplatzsuchverkehr deutlich zu reduzieren. Gleichzeitig schaffen wir mehr Platz für Menschen und Grünflächen und erhöhen die Lebensqualität in der Stadt. Wir setzen auf attraktive Angebote statt auf Bevormundung, damit mehr Menschen freiwillig umsteigen. Unser Ziel ist eine Verkehrspolitik mit Vernunft: weniger Stau, weniger Stress im Alltag und vor allem eines: Erreichbarkeit für alle.“

Statement VP-Clubobfrau Anna Hopper:

„Dauerstau, Parkplatzmangel und Erreichbarkeitskrise – das ist die traurige Verkehrsbilanz der rot-rot-grünen Koalition. Graz braucht wieder eine Politik, die Probleme löst, anstatt neue zu schaffen. Mit diesem Mobilitätskonzept legen wir Lösungen vor, für einige jener Probleme, die Rot-Rot-Grün in den vergangenen Jahren geschaffen hat.“

Ausführungen der Experten: Kurt Fallast (Verkehrsplaner) und Guido Strohecker (Architekt):

Mehr Platz zum Leben und trotzdem Erreichbarkeit für alle Menschen

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept wird das Parken in Graz neu gedacht. Graz hat im Vergleich zu anderen Städten wenig Stellplätze in öffentlich zugänglichen Garagen (rund 30 Einwohner pro Stellplatz) und damit einen hohen Parkdruck an der Oberfläche. Zusätzlich sind die bestehenden Garagen zu einem großen Teil fest vermietet und so stehen zumeist nur 20-30 % der Kapazität für „Gastparker“ zur Verfügung.

Im Mobilitätskonzept wird durch die Schaffung neuer Parkflächen, vorwiegend in neuen oder erweiterten Tiefgaragen, die Möglichkeit geschaffen, mehr öffentlichen Straßenraum für Menschen nutzbar zu machen. Das ermöglicht den Ersatz oberirdischer Parkplätze und so können stattdessen in Anlehnung an das New European Bauhaus Grünflächen, Boulevards, Plätze, Märkte oder Radwege entstehen. Das Konzept folgt dabei dem Vorbild anderer Städte wie dem Prinzip Superblock in Barcelona oder den Garagenringen rund um die Kernstadt wie am Beispiel in Amsterdam oder Ljubljana. Auch Städte, in denen der Radverkehr einen hohen Stellenwert hat wie z.B. Groningen oder Utrecht haben ein hohes Angebot an Pkw-Stellplätzen in zentrumsnahen Bereichen.

Kernelement sind dabei der Neubau oder die Erweiterungen von Park&Ride Anlagen wie Webling, Murpark, Gösting und Andritz, an strategisch wichtigen Punkten für Einpendler. Diese Standorte reduzieren den Kfz-Verkehr im Stadtgebiet durch die Verlagerung der Weganteile auf den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr. Wichtig ist dabei die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie auch an das Radnetz und die Möglichkeit ein Fahrrad auszuborgen. Ergänzt werden die Park&Ride Anlagen durch zentrumsnahe Garagen. Zwei davon werden an wichtigen Verkehrsknotenpunkten positioniert. Die Anlagen in Don Bosco und Graz Ost/Ostbahnhof sind ein Hybrid aus P&R und Anrainergarage, wobei die Kernstadt durch die Anbindung an Bus- und Radnetz und die schon bestehende oder zukünftige Anbindung an die Straßenbahn gut erreichbar ist und durch die vorhandene S-Bahn Anbindung ergänzt wird. Die Stadtgaragen am Lendkai und Andreas-Hofer-Platz verringern durch die Einbindung in ein künftiges Parkleitsystem den Parkplatzsuchverkehr in zentrumsnahen Bereichen. Der Ausbau eines Parkleitsystems ist eine notwendige Maßnahme um Umwegfahrten möglichst gering zu halten.

Klare Ziele sind die Verbesserung der Verkehrssituation durch Reduktion des Pendlerverkehrs und des Parkplatzsuchverkehrs, sowie den Ersatz von Pkw-Stellplätzen im Straßenraum. Dadurch entsteht mehr Raum für Menschen und Grünflächen, also mehr Lebensqualität für Grazerinnen und Grazer, ohne dabei die Erreichbarkeit für Kunden und Besucher einzuschränken.

Annäherung über die Kennzahl Einwohner pro Stellplatz

Eine Möglichkeit um zu vergleichen wie attraktiv Städte für den MIV sind kann die Ermittlung der Hauptwohnsitze pro Stellplätze (frei zugängliche Garagen) hilfreich sein. Dabei ist zu erwähnen, dass die Einwohner auch private Stellplätze zur Verfügung haben oder über Parkausweise und mit extra ausgewiesenen Anwohnerparkplätzen im Straßenraum parken können. Die Pkw-Stellplätze sprechen verschiedene Zielgruppen mit sehr unterschiedlichen Ansprüchen an. Deshalb sind die Kennwerte nur ein grober Überblick. Das Senken der Kennzahl durch Erhöhung der Parkplätze in frei zugänglichen Garagen ermöglicht das Reduzieren von Parkplätzen an der Oberfläche und schafft das Potenzial für Grünräume, Freiflächen und Plätze also mehr Platz für Menschen. Angaben zu Fahrradabstellplätzen sind in vielen Städten schwer zu ermitteln.

Aktuelle Situation Park&Ride und Garagenparkplätze in Graz

Alle bestehenden Stellplätze (frei zugängliche Parkhäuser, Tiefgaragen die Kurzparken zulassen und P&R Standorte excl. nur DP) im Stadtraum addiert kommt man auf einen Gesamtwert von 10.388 verfügbare Stellplätze (Quelle: Garagen in Graz - Stadtportal der Landeshauptstadt Graz).

Bei 307.912 Hauptwohnsitzen (Quelle: Statistik Graz: Bevölkerung, Bezirke, Wirtschaft, Geografie - Stadtportal der Landeshauptstadt Graz) in Graz ergeben sich ca. 30 Einwohner pro 1 Stellplatz.

Die Kfz-Dichte in Graz-Stadt liegt bei 603,1 je 1000 EinwohnerInnen, (Quelle: <https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12658772/142970621/>) d.h. es kommen ca. 18 Kfz pro 1 Stellplatz.

Mobilitätskonzept Zukunft Graz: Neue Situation Park& Ride und Garagenparkplätze in Graz

Nach der Endausbaustufe des Mobilitätskonzepts Zukunft Graz ergibt sich eine neue Gesamtsituation mit ca. 14 Einwohner pro 1 Stellplatz und mit der bestehenden KFZ-Dichte ca. 8 Kfz pro 1 Stellplatz.

Die Halbierung dieser Kennzahl ist ein Weg, um mehr Platz für Grazerinnen und Grazer zu schaffen und folgt den Leitlinien internationaler Stadtentwicklung und dem New European Bauhaus: Mehr Freiraum und Plätze zum Verweilen für Menschen und zugleich Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel erhalten.

BESTAND Park+ Ride und Garagenparkplätze	NEU Park+ Ride und Garagenparkplätze
~ 30 Einwohner pro Stellplatz	~ 14 Einwohner pro Stellplatz
~ 18 Kfz pro 1 Stellplatz	~ 8 Kfz pro 1 Stellplatz

Beispielhafte Vergleichswerte anderer Städte (Stand Untersuchung 2023):

Salzburg	11 Einwohner pro 1 Stellplatz
Klagenfurt	10 Einwohner pro 1 Stellplatz
Linz	27 Einwohner pro 1 Stellplatz
Krems	15 Einwohner pro 1 Stellplatz
Passau	10 Einwohner pro 1 Stellplatz
Udine	9 Einwohner pro 1 Stellplatz
Verona	20 Einwohner pro 1 Stellplatz

Bestehende Kapazitäten der Garagenparkplätze in Graz

Durch die, entsprechend dem Stand der Technik gängige Dauervermietung von Stellplätzen über die Kennzeichenerkennung von einfahrtsberechtigten Fahrzeugen, ist die tatsächliche Verfügbarkeit von Stellplätzen für Kurzparker durch Lokalausweise schwer erfassbar. Es können nicht alle frei erscheinenden Stellplätze kurz vermietet werden. Bei der Stichprobenerhebung durch Betreiberbefragung für diese Studie zeigt sich, dass bei dem überwiegenden Teil der angefragten Garagen die Stellplätze zu einem großen Teil fest vermietet sind und so stehen im Schnitt nur rund 20-30 % der Kapazität für „Gastparker“ zur Verfügung. Die Stichprobenerhebung bestätigt außerdem grundlegend die Erfordernis eines Parkleitsystems. Die Garage am Andreas-Hofer-Platz ist am Vormittag zu 95% ausgelastet. Die Garage in der Schönaugasse ist am Vormittag hingegen nur zu 36% von Kurzparkern ausgelastet. Durch ein Parkleitsystem können PKW ohne Umwege in die nächstgelegenen freien Garagenplätze geleitet werden und auch die ungenutzten Potenziale ausgeschöpft werden.

STANDORT WEBLING

Hoch- und Tiefgarage

1.000 bis max. 6.000 PKW-Stellplätze

Park&Ride und Logistikzentrum

Bestandssituation:

Bei der Park&Ride-Anlage in Webling handelt es sich derzeit um einen ebenerdigen Parkplatz mit 219 Stellplätzen. Erreichbar ist dieser derzeit nur über die B67a – Weblinger Gürtel (indirekt auch von der Autobahn). Aus Westen pendeln täglich ca. 16.500 Pkw und aus Süden ca. 35.000 Pkw ein. In unmittelbarer Nähe befindet sich eine Bushaltestelle, von der aus man mit den Linien 32, 62 und N6 Richtung Graz-Innenstadt (Jakominiplatz) oder Seiersberg fahren kann. Circa 1,5 Kilometer entfernt liegt die Straßenbahnhalttestelle Puntigam. Die Hauptradroute 8 führt vom P+R über Don Bosco in die Grazer Innenstadt. Zusätzlich verläuft eine Nebenradroute im Westen ebenfalls in die Innenstadt.

Mobilität Zukunft Graz:

Die Park&Ride-Anlage in Webling wurde im Konzept durch eine Hoch- und Tiefgarage in der Mitte des Verteilerkreises erweitert und bietet nun zwischen 1.000 und 6.000 Stellplätze auf mehreren Geschossen. Die Anlage ist gut über die A9 oder die B67a zu erreichen. In unmittelbarer Nähe befindet sich weiterhin eine Bushaltestelle, von der aus man mit den Linien 32, 62 und N6 Richtung Graz-Innenstadt (Jakominiplatz) oder Seiersberg fahren kann. Die Straßenbahnlinie 5 wurde von der Endhaltestelle „Puntigam“ bis zur Park-and-Ride-Anlage Webling verlängert und hat ihre Wendeschleife und damit auch die Haltestellen direkt im Parkhaus. Im Konzept wird auf der Westseite die geplante Linie 18 unterirdisch an die Park-and-Ride-Anlage angeschlossen. Ein überdachter Umstieg vom Auto in die Straßenbahn ist nun möglich. Die Hauptradroute 8 führt vom P+R über Don Bosco in die Grazer Innenstadt. Zusätzlich verläuft eine Nebenradroute im Westen ebenfalls in die Innenstadt. Bikeshaing-Angebote wie „Nextbike“ stehen an der Anlage zur Verfügung. Durch die günstige Lage mit der guten Erreichbarkeit vom hochrangigen Straßennetz aus und die ausgezeichnete Anbindung an das Straßenbahnnetz hat dieser Standort ein hohes Potenzial, den in das Stadtgebiet gerichteten Kfz-Verkehr noch vor dem städtischen Straßennetz auf den ÖV und das Fahrrad zu verlagern. Potenzial als Logistik-Hub: Es besteht das Potenzial, den Standort als einen Logistik Hub auszubauen und über das Straßenbahn- Schienennetz die Pakete zu einem Verteilerstandort in der Innenstadt zu befördern. Das bietet die Möglichkeit den Lieferverkehr mit Lkw in der Innenstadt stark zu reduzieren.



LOGISTIKACHSE WEBLING | ANDREAS-HOFER-PLATZ

Der Park&Ride Knoten Webling bietet neben der Funktion des Parkens und Umsteigens auf ÖVs von Pendler und Touristen auch weitere Potenziale. Zu Zeitpunkten geringen Individualverkehrs, wie beispielsweise nachts, kann der Standort als Logistikhub dienen. Dazu wird ein Teil des Parkhauses als Logistikverteilerzentrum etabliert. Der an die Autobahn ideal angebundene Standort fängt dabei einen großen Teil des LKW- Lieferverkehrs ab. Die Ware wird in Transportstraßenbahnen umgeladen und in die Innenstadt transportiert. Dafür kann, nach entsprechender Verlängerung der Linie 5, bestehende Schieneninfrastruktur genutzt werden und somit das Netz auch zu wenig frequentierten Zeiten besser ausgelastet werden. Am Andreas- Hofer-Platz entsteht das innerstädtische Logistikzentrum. Von dort aus wird die Lieferware auf Lastenräder und E Transporter umgeladen und in der Innenstadt verteilt. Damit reduziert sich der Lieferschwerverkehr in der Innenstadt erheblich und die Emissionen sinken. Weiters können weitere Innerstädtische Logistikzentren angedacht werden. Der Knoten Webling wird in Verbindung mit dem Andreas-Hofer-Platz zu einer Logistikachse der Stadt Graz.

STANDORT GRAZ OST

Hoch- und Tiefgarage

rund 1.100 PKW-Stellplätze

Hybrid Innenstadt / Messe / Stadion

Bestandssituation:

Im Bereich des Ostbahnhofs gibt es derzeit kein P&R-Angebot. In rund 800m Entfernung befindet sich die Stadion-Parkgarage. Diese Garage wird ebenso wie der Murpark über die Südautobahn erreicht. Vom Stadion aus kann man mit der Linie 4 bis ins Zentrum fahren. Der Murradweg 1 oder 2 ist nutzbar.



Mobilität Zukunft Graz:

Der OBI-Parkplatz wird erweitert und als Hoch- und Tiefgarage ausgestaltet. Die Garage kann auf 1.100 Stellplätze konzipiert werden. Die sehr gute Anbindung des Zentrums erfolgt über die Straßenbahnlinie 4. Der Ostbahnhof als Zugknotenpunkt befindet sich in unmittelbarer Nähe. Eine Nextbike-Station am Standort erleichtert den Umstieg auf das Fahrrad. Die Hauptradroute 6 bietet die sehr gute Rad-Anbindung an das Zentrum. Die Integration des Parkhauses in die Umgebung ermöglicht neben potenzieller Nutzflächenerweiterung auch die Ausgestaltung als Dachpark. Es entwickelt sich somit zum grünen Zentrum in der dicht bebauten Umgebung.



STANDORT DON BOSCO

Hoch- und Tiefgarage
rund 2.000 PKW-Stellplätze
Hybrid Park&Ride / Quartier

Bestandssituation:

Der Nahverkehrsknoten „Don Bosco“ ist derzeit durch verschiedene Buslinie sehr gut mit der Grazer Innenstadt verbunden. Eine Park&Ride-Anlage gibt es in diesem Bereich derzeit nicht. Die Anzahl der einpendelnden PKWs aus Westen in Richtung Graz liegt bei ca. 16.500 pro Tag. Die Straßenbahnlinie 4 hat ihre Endhaltestelle in Reininghaus in 600m Entfernung. Der Bahnhof Don Bosco ist hauptsächlich eine S-Bahn-Haltestelle, vereinzelt auch für Fernzüge. Auch die Hauptradrouten 8 und 9 sowie der Murradweg sind gut erreichbar.

Mobilität Zukunft Graz:

Eine Hybridgarage nördlich der Wetzelsdorfer Straße zwischen „Alte Poststraße“ und „Südbahnstraße“ entsteht. Drei unterirdische sowie drei oberirdische Geschosse bieten Platz für 1.500 bis 2.500 PKWs. Mit dem Pkw kann die Anlage von Westen über die L301 und dann über die Wetzelsdorfer Straße erreicht werden. Der Bahnhof Don Bosco liegt 200m entfernt von der Anlage. Die Straßenbahn-Linie 4 Richtung Innenstadt kann über die Haltestelle „Jochen-Rindt-Platz“ erreicht werden; diese liegt lediglich 350m entfernt. Durch die neu geplante Straßenbahnlinie 8 mit einer neuen Haltestelle in unmittelbarer Nähe ist die Anlage direkt an die Innenstadt angebunden. Die Hauptradrouten 8 und 9 sowie der Murradweg bleiben weiterhin gut erreichbar. Eine Nextbike-Station am Standort erleichtert den Umstieg auf das Fahrrad.

STANDORT ANDREAS-HOFER-PLATZ

Hoch- oder Tiefgarage
rund 400 PKW-Stellplätze
Innenstadtgarage

Bestandssituation:

Die aktuelle Tiefgarage am Andreas-Hofer-Platz bietet Platz für 220 Pkw. In unmittelbarer Nähe befindet sich bereits die historische Altstadt. In wenigen Gehminuten sind der Grazer Hauptplatz, die Herrengasse und das Kunsthaus zu erreichen. Die bestehende Tiefgarage entspricht nicht mehr den modernen Anforderungen und kann nicht sinnvoll modernisiert und erweitert werden. Durch die Haltestelle der Straßenbahn-Linien 16 und 17 ist der Jakominiplatz gut angebunden, damit sind weite Stadtbereiche mit dem ÖV gut erreichbar.

Mobilität Zukunft Graz:

Die Tiefgarage am Andreas-Hofer-Platz wird neu errichtet und kann bis zu 400 Pkw fassen. Eine Nextbike Station ermöglicht einen schnellen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad. Durch die Straßenbahnhaltestelle in der Neutorgasse ist das gesamte ÖV-Netz in Graz gut erreichbar. Auch das Murufer ist in unmittelbarer Nähe und ist perfekt angebunden. Gemeinsam mit dem Knoten Webling kann der Standort als Logistikverteilerzone fungieren.

STANDORT LENDKAI

Tiefgarage
rund 400 PKW-Stellplätze
Innenstadtgarage

Bestandssituation:

Am Standort Lendkai Ecke Pflanzengasse befindet sich aktuell eine einstöckige Garage. Diese ist sehr gut von Norden über den Lendkai zu erreichen, eine Weiterfahrt ist mit dem Fahrrad entlang der Mur möglich. Die nächstgelegene Bushaltestelle liegt ca. 300 m entfernt (Zeillergasse); von dort kann man mit verschiedenen Buslinien (40, 67) in die Innenstadt gelangen. Der nahegelegene Murradweg ist in etwa ab der Höhe Keplerbrücke erreichbar.

Mobilität Zukunft Graz:

Auf dem Grundstück Lendkai Ecke Pflanzengasse wird eine Tiefgarage mit vier Etagen, auf der ca. 400 Pkw Platz haben situiert. Die Stellplätze werden überwiegend als Quartiersgarage und für Innerstädtische Besucher genutzt. Für die Mieter der Stellplätze aus dem Quartier ist die Bushaltestelle Zeillergasse in kürzerer Entfernung zu erreichen, damit könnten Pkw-Fahrten auf den ÖV umgelegt und somit Fahrten reduziert werden. Der Murradweg ist durch die Öffnung einer Verbindung durch die Heimgärten leichter erreichbar.

STANDORT ANDRITZ

Hoch- und Tiefgarage
rund 1.000 PKW-Stellplätze
Park&Ride

Bestandssituation:

In Andritz besteht aktuell nur die P+R-Anlage Weinzödl mit rund 150 Stellplätzen. Die Anzahl der einpendelnden PKWs, die aus Norden in Richtung Graz kommen, liegt bei ca. 25.000 pro Tag, überwiegend über die B67a. Andritz ist über die Straßenbahn-Linien 3 und 5 im regelmäßigen Takt mit der Innenstadt verbunden. Die Bus-Linie 41 führt bis nach St. Leonhard. Die Hauptradrouten 2 und 3 führen von Andritz in die Innenstadt.

Mobilität Zukunft Graz:

Östlich der Grabenstraße im Bereich Andritz-Maut ist eine Park&Ride-Anlage, die 1.000 Stellplätze auf drei oberirdischen und drei unterirdischen Etagen zur Verfügung stellt, vorgesehen. Die Anlage erreicht man über die B67a oder aus nordöstlicher Richtung über die Andritzer Reichsstraße. In 250m Entfernung von der Park&Ride-Anlage liegt die Straßenbahn Haltestelle „Grazer Straße“, von der aus man mit den Linien 3 oder 5 das Stadtzentrum erreicht. Die Linie 5 führt weiter bis Puntigam und die Linie 3 bis zum Schillerplatz. Die Bus Linie 41 führt bis nach St. Leonhard. Die Hauptradrouten 2 und 3 bleiben weiterhin gut erreichbar. Eine Nextbike-Station am Standort erleichtert den Umstieg auf das Fahrrad.

STANDORT KNOTEN GÖSTING

Hoch- und Tiefgarage
rund 1.000 PKW-Stellplätze
Park&Ride

Bestandssituation:

Im Wohnpark Gösting, Anton-Kleinoscheg-Straße 62 befindet sich aktuell eine Tiefgarage mit ca. 300 Parkplätzen, diese kann als Park and Ride Angebot genutzt werden. Man erreicht sie von Norden kommend über die B67 - Wiener Straße. Die Anzahl der einpendelnden PKWs, die aus Norden in Richtung Graz kommen, liegt bei ca. 25.000 PKWs pro Tag. Von Gösting fährt die Buslinie 52 in Richtung Hauptbahnhof und 40 in die Innenstadt.

Mobilität Zukunft Graz:

Die bestehende Tiefgarage wird um eine Park&Ride-Anlage gegenüber der Bahntrasse an der Exerzierplatzstraße ergänzt. Sie bietet Platz für rund 1.000 Pkw (3 Geschosse oberirdisch und 3 Geschosse unterirdisch). Mit dem Pkw erreicht man das P+R-Angebot von Norden kommend über die B67 – Wiener Straße. Die neue Park&Ride- Anlage wird über die neue Straßenbahnlinie 8 (Nordtrasse) angebunden und ermöglicht einen schnelleren Zugang in das Stadtzentrum. Auch die S-Bahn-Haltestelle Gösting bietet die Möglichkeit, direkt bis Don Bosco oder Puntigam zu fahren. Die Hauptradrouten 12 bietet zusätzlich zum Murradweg (HR 1) die Möglichkeit, auch mit dem Fahrrad in die Stadt zu gelangen. Eine Nextbike-Station am Standort erleichtert den Umstieg auf das Fahrrad.

STANDORT MURPARK

Hochgarage

rund 500 PKW-Stellplätze

Park&Ride Erweiterung

Bestandssituation:

Aktuell gibt es eine P&R-Anlage beim Einkaufszentrum MURPARK mit 447 Stellplätzen, diese Anlage ist die Größte im Grazer Gemeindegebiet und wird sehr gut angenommen. Sie ist über den Autobahnzubringer A2Z mit dem Pkw schnell erreichbar. Die Anzahl der einpendelnden PKW aus Süden nach Graz liegt bei ca. 35.000 pro Tag. Auch aus Südosten fahren rund 15.000 PKWs täglich ein, anteilig auch über die Südautobahn. Über die Straßenbahnlinie 4 und die Buslinien 64 und 74 ist die Anlage gut an das Zentrum angeschlossen. Mit der Buslinie 66 sind auch die Inffeldgründe oder die TU-Graz angeschlossen. Aktuell verläuft die Hauptroute 6 nahe der Anlage und führt zum Murradweg. Der Bericht an den Gemeinderat vom 8.7.2021: „Da die Auslastung des P&R-Parkhauses seit geraumer Zeit bei 100 Prozent liegt – das heißt, dass bereits bis 9.00 Uhr werktags die Kapazität erschöpft ist –, gibt es Überlegungen zur Erweiterung der Stellplatzkapazität.“ zeigt, dass das Angebot gut angenommen wird und ausgebaut werden sollte.

Mobilität Zukunft Graz:

Der P&R-Standort Murpark wird um rund 500 Stellplätze in einem neuen Parkhaus erweitert und kann so mehr Einpendler aus dem Süden und Osten bedienen und den Verkehr in der Innenstadt reduzieren. Die Weiterfahrt mit ÖPNV oder Rad bleibt unverändert. Die bestehenden Verbindungen mit den Linien 4 und 66 bleiben bestehen. Ebenso ist die P+R Anlage an die S-Bahn angeschlossen. Die Hauptroute 6 und die Verbindung zum Murradweg bleiben weiterhin gut erreichbar.

BEISPIELHAFTE REALISIERTE LÖSUNGEN

Barcelona Superblocks

Als Herausforderungen in Barcelona zählen starker Individualverkehr und damit verbunden schlechte Luftqualität sowie Lärm. Mit einem Maßnahmenbündel verbessert die Stadt sukzessive die Situation. Ein zentrales Element des Maßnahmenbündels sind sogenannte „Superblocks“. Beim Konzept der Superblocks werden Häuserblöcke mit dazwischenliegenden Straßen zu einem Superblock zusammengefasst.

Der Superblock selbst ist für den Durchzugsverkehr weitgehendst gesperrt, ausgenommen davon ist Anrainer- und Lieferverkehr mit reduzierter Geschwindigkeit. Die oberirdische Parkierung wird reduziert und als Parkinfrastruktur dienen Tiefgaragen und Parkhäuser an den Rändern des Superblocks. Es wird dadurch mehr Platz für Menschen, Boulevards, Grünflächen geschaffen. Straßenräume und Parkierungsflächen können dadurch reduziert werden. Trotz anfänglicher Proteste hat sich das Konzept bewährt und wurde mittlerweile bei vielen Projekten zur Anwendung gebracht. Neben den Superblocks setzt Barcelona auf intensiven Ausbau von Park and Ride Anlagen an strategisch günstigen Positionen und dem Ausbau von ÖNV.

Prinzip des Garagenrings

Das Prinzip der Verkehrsentslastung durch einen Garagenring rund um die Kernstadt ist ein städtebauliches Konzept, das darauf abzielt, den motorisierten Individualverkehr aus dicht bebauten Innenstädten zu reduzieren, ohne die Erreichbarkeit einzuschränken. Städte wie Amsterdam und Ljubljana haben dieses Modell in unterschiedlicher Ausprägung umgesetzt und dienen als gute Beispiele für eine erfolgreiche Verkehrsberuhigung in Innenstädten.

Im Kern basiert das Konzept auf der Idee, Parkmöglichkeiten gezielt an den Rand der Innenstadt zu verlagern. Statt direkt ins Zentrum zu fahren, werden Autofahrerinnen und Autofahrer dazu angehalten, ihre Fahrzeuge in Parkgaragen entlang eines sogenannten „Garagenrings“ abzustellen. Von dort aus erfolgt die Weiterbewegung in die Innenstadt zu Fuß, mit dem Fahrrad oder über gut ausgebaute öffentliche Verkehrsmittel. Ein wesentlicher Vorteil dieses Systems liegt in der Entlastung der innerstädtischen Straßenräume. Gleichzeitig entsteht Raum für alternative Nutzungen: breitere Gehwege, Radwege, Grünflächen oder Plätze. Die Innenstadt wird dadurch attraktiver und lebenswerter.

In Amsterdam wird dieses Prinzip durch ein umfassendes Verkehrsmanagement ergänzt. Eine begrenzte Anzahl an Stellplätzen in der Kernstadt sowie die Förderung des Radverkehrs verstärken die Wirkung des Garagenrings. In Ljubljana wurde zusätzlich ein großer Teil der Altstadt autofrei gestaltet, wobei Parkgaragen die Schwellenfunktion zur Altstadt einnehmen. Entscheidend ist eine gute Anbindung der Garagen an den öffentlichen Verkehr sowie eine klare Verkehrsführung, damit Autofahrer intuitiv zu den Ringgaragen geleitet werden. Zudem müssen ausreichende Kapazitäten vorhanden sein, um Ausweichverkehr zu vermeiden. Auch von der Einwohnerzahl mit Graz vergleichbare Städte in den Niederlanden, in denen der Radverkehr einen hohen Stellenwert hat, bieten eine große Anzahl an zentrumsnahen Pkw Stellplätzen in Tief- und Hochgaragen an. Ebenso sind attraktive und sichere Abstellanlagen für Fahrräder in Garagen vorhanden. Diese Angebote führen zu einem hohen Anteil an Wegen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.