

## Stellungnahme

# Das Innenstadt-Paket der WKO und die Auswirkungen auf den Verkehr

Graz, 24.02.2020

Die Wirtschaftskammer Steiermark hat ein „Paket zur Rettung der Innenstadt“ vorgelegt (<https://www.grazer.at/de/mWIWA0mm/wirtschaftskammer-legt-paket-zur-rettung-der-vor>). Dieses enthält neun Maßnahmen, von denen vier unmittelbar den Verkehr thematisieren. Welche Auswirkungen hätten diese auf den Verkehr? Hier sind die Fakten.

## Infrastruktur: Bau von Tiefgaragen

**Vorschlag der WKO:** „Parkplätze sollen in neu zu bauenden zentralen Tiefgaragen untergebracht werden. Der gewonnene Raum kann für den nötigen Ausbau von Straßen und Radwegen genutzt werden.“

**1. Fakt:** Die Innenstadt ist umringt von Tiefgaragen, die nicht ausgelastet sind. Solange diese nicht ausgelastet sind, ist jede Diskussion über neue Parkmöglichkeiten obsolet.



Tiefgaragen und Parkhäuser rund um die Grazer Innenstadt. Quelle: geodaten.graz.at

**2. Fakt:** Wenn Parkplätze an der Oberfläche reduziert werden, verschwinden die Autos, aber dafür kommen die Menschen – auch dann, wenn man KEINE neuen Tiefgaragen errichtet.

Warum? Weil Menschen dann zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖV in die Stadt kommen. Und weil die Menschen, die in der Stadt wohnen, auch viel lieber dort bleiben und den öffentlichen Raum beleben. Eine Reduktion der Parkplätze in Innenstadt-Nähe führt automatisch zu einer Erhöhung der Fußgänger\*innen-Frequenz.

**3. Fakt:** Die Innenstadt lebt nicht von den Autos. Die Innenstadt lebt seit dem 19. Jahrhundert von Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und ÖV-Nutzer\*innen.

**4. Fakt:** Die Innenstadt kann aus infrastrukturellen Gründen nie gut mit dem Auto erreichbar sein – weil das gleichzeitig bedeuten würde, dass der Rest der Stadt im Autoverkehr erstickt. Bzgl. Auto-Erreichbarkeit haben die Einkaufszentren am Stadtrand einen Standort-Vorteil. Die Innenstadt hat dafür viele andere Vorzüge. Es ist eine Frage des Managements, sie richtig zu vermarkten.

**5. Fakt:** Die meisten Einkäufe, die in der Innenstadt getätigt werden, sind so klein bzw. leicht, dass ein Auto für den Transport gar nicht nötig ist.

**6. Fakt:** Für die wenigen größeren Einkäufe könnte die Innenstadt-Wirtschaft Leihfahrzeuge anbieten – Lastenräder, kleine E-Autos oder E-Transporter, mit denen man seine Einkäufe bequem nach Hause transportieren kann. Auch ein Transport-Service könnte angeboten werden. Etwas Derartiges gibt es bisher nicht.

**7. Fakt:** Was rund um die Innenstadt fehlt, sind adäquate Fahrradabstellplätze. Rund um den Hauptplatz sind die wenigen Abstellflächen permanent überfüllt, sodass es sehr schwierig ist, sein Fahrrad sicher abzustellen.

**Fazit:** *Ja, Parkplätze sollen an der Oberfläche verschwinden. Aber nein, dafür sind keine neuen Tiefgaragen notwendig, sondern eine bessere Infrastruktur für Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und ÖV. Ziel ist ja, dass die Menschen umsteigen! Der gewonnene Raum ist daher auch nicht für den Ausbau von Straßen, sondern für den Ausbau von Radwege, Fußgänger\*innen-Zonen und ÖV-Trassen zu nutzen.*

## **Attraktivität: Verbesserung der Aufenthaltsqualität**

**Vorschlag der WKO:** *„Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt kann verbessert werden: Hier sind einerseits die Pflichtaufgaben (z.B. Erneuerung der Pflasterung am Tummelplatz) entsprechend zu erfüllen, gleichzeitig aber auch neue Impulse zu setzen (z.B. Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, Neugestaltung Andreas-Hofer-Platz, Einrichtung einer Markthalle).“*

**1. Fakt:** Eine höhere Aufenthaltsqualität bringt eine höhere Fußgänger\*innen-Frequenz und damit mehr potenzielle Kund\*innen. Daher müssten in allen Straßen, in denen Geschäfte weiterhin existieren wollen, die größten Flächen für Fußgänger\*innen zur Verfügung gestellt werden.

**2. Fakt:** Einkaufszentren wissen, wie Konsument\*innen funktionieren. Zwischen den Geschäften gibt es dort keinen störenden Autoverkehr, sondern schattige Sitzgelegenheiten, Kinderspielplätze und kleine Marktstände. Genauso könnte es in der Innenstadt auch sein.

**Fazit:** *Volle Zustimmung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität!*

## Erreichbarkeit: Mehr Anreize, um in die Stadt zu kommen

**Vorschlag der WKO:** „Es müssen Anreize geboten werden, um aus dem Umland in die Stadt zu kommen, wie etwa durch einen kostenlosen Graz-Linien-Samstag im Monat, Verlängerung der Altstadtbim zum Bahnhof, eine Stunde kostenloses Parken in Innenstadtparkgaragen.“

**1. Fakt:** Monetäre Anreize führen nicht dazu, dass Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern. Um ihre Bedürfnisse zu befriedigen, suchen sie sich Ziele, die rasch und bequem erreichbar sind. Die Kosten spielen hingegen eine sehr untergeordnete Rolle. „Kostenlose Graz-Linien-Samstage“, eine „Verlängerung der Altstadtbim“ oder „kostenloses Parken in Innenstadtparkgaragen“ hätten deshalb keine nennenswerten Effekte auf das Mobilitätsverhalten – weil die Innenstadt dadurch eben nicht schneller oder bequemer zu erreichen ist!

**2. Fakt:** Fast alle Regio-Busse fahren in die Innenstadt zum Andreas-Hofer-Platz. Allerdings werden die meisten Linien am Samstag massiv ausgedünnt, sodass eine Nutzung zum Einkauf unattraktiv wird. Hinzu kommt, dass sie keine eigenen Trassen haben und genauso im Stau stehen wie die Autos; und dass das Warten häufig sehr unangenehm ist (keine oder zu kleine Wartehäuschen).

**3. Fakt:** Auch innerhalb von Graz ist die Innenstadt aus vielen Stadtteilen nur mittelmäßig oder schlecht erreichbar. Nach Südwesten und Nordwesten fahren nur Busse, die nachweislich unattraktiver sind als Straßenbahnen. Im Westen, Süden, Südosten, Osten und Norden der Stadt haben große Gebiete überhaupt keine direkte Verbindung in die Innenstadt.

**4. Fakt:** Die Einkaufszentren am Stadtrand sind für viele Menschen rascher und

bequemer zu erreichen als die Innenstadt – egal, mit welchem Verkehrsmittel. Und das ist gut so: Um den Verkehr gering zu halten, sollen die Menschen das nächstgelegene Einkaufszentrum aufsuchen – und nicht jedes Mal in die Innenstadt fahren.

**Fazit:** Es ist zu hinterfragen, ob wirklich mehr Menschen in die Innenstadt gebracht werden müssen – oder ob man Anreize setzt, dass diejenigen, die rund um die Innenstadt leben, auch mehr dort einkaufen (z.B. durch den Ausbau von Fußgänger\*innen-Zonen). Will man dennoch mehr Menschen in die Innenstadt bringen, kann der Weg nur über den Ausbau der Straßenbahn und die Errichtung von Radschnellwegen führen. Monetäre Anreize werden hingegen wenig Wirkung zeigen.



**ÖV-Erreichbarkeit der Grazer Innenstadt.**  
grün = gut, gelb = mittelmäßig, sonstige = schlecht  
Quelle: Eigene Darstellung (openstreemap.org)

## Leitsysteme: Bessere Orientierung in der Innenstadt

**Vorschlag der WKO:** „Gerade für nicht ortskundige Besucher ist die Orientierung in der Grazer Innenstadt schwierig. Bereits seit vielen Jahren wird ein Fußgängerleitsystem geplant und ein Parkleitsystem gefordert.“

**1. Fakt:** „Fußgängerleitsysteme“ erleichtern ortsfremden Personen die Orientierung. Ihr Einfluss auf Mobilitätsverhalten im Alltag ist jedoch gering.

**2. Fakt:** Parkleitsysteme sind ein Magnet für den Autoverkehr. Je eher Menschen davon ausgehen, dass sie einen Parkplatz finden, desto eher nehmen sie das Auto. Zudem legen sie weitere Strecken zurück, weil sie keine Zeit mehr für die Parkplatzsuche einplanen müssen. Dadurch steigt der Verkehr in der gesamten Stadt.

**3. Fakt:** Parkleitsysteme sind sehr kostenintensiv in der Errichtung.

**4. Fakt:** Besonders schwierig ist die Orientierung in Graz für Radfahrer\*innen. Viele Haupt- und Nebenstraßen führen verwinkelt über Nebenstraßen, und die Tafeln sind so klein, dass es nur sehr aufmerksamen Radfahrer\*innen gelingt, immer am richtigen Weg zu bleiben.

**5. Fakt:** Das ÖV-Informationssystem ist nicht am neuesten Stand. Viele ÖV-Haltestellen haben gar keine digitale Anzeige. Dort, wo eine solche existiert, wird nur das nächstkommende Fahrzeug angekündigt – obwohl Platz für die nächsten vier Verbindungen wäre. Und auch in den Fahrzeugen werden keine Umsteigemöglichkeiten in Echtzeit angezeigt, obwohl das technisch längst möglich wäre.

**Fazit:** Ja zu besseren Leitsystemen – allerdings nicht für Autos, sondern für Radfahrer\*innen und ÖV-Nutzer\*innen. Dadurch kommen die Menschen komfortabler und ggf. auch schneller in die Innenstadt.

## Zusammenfassung

Die Innenstadt lebt von den Menschen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖV unterwegs sind. Wenn der Platz an der **Oberfläche** für sie **attraktiv gestaltet** ist, wird die Innenstadt noch viel stärker frequentiert als heute.

Parkplätze im öffentlichen Raum schaden hingegen der Innenstadt-Wirtschaft, weil sie eine Belegung der Straßen und Plätze verhindern. Stattdessen sind einzelne **Haltezonen** zu errichten, in denen ein Be- und Entladen möglich ist. Zudem sind innovative Lösungen wie **Leihfahrzeuge** oder **Transport-Services** anzubieten, die einen Transport von Einkäufen ohne eigenes Auto ermöglichen.

Die Innenstadt hat viele Vorzüge – die Erreichbarkeit mit dem Auto kann aber einfach nicht dazu gehören. Neue Tiefgaragen und Parkleitsysteme sind daher nicht notwendig und in Hinblick auf die Mobilitätsziele auch kontraproduktiv. Stattdessen sind **Straßenbahnen, Regio-Busse und die Fahrrad-Infrastruktur auszubauen und zu verbessern.**