

Stellungnahme zum Thema

# Attraktivierung der Innenstadt

Graz, 07.07.2020

## Was braucht die Innenstadt-Wirtschaft?

mehr Umsatz =>

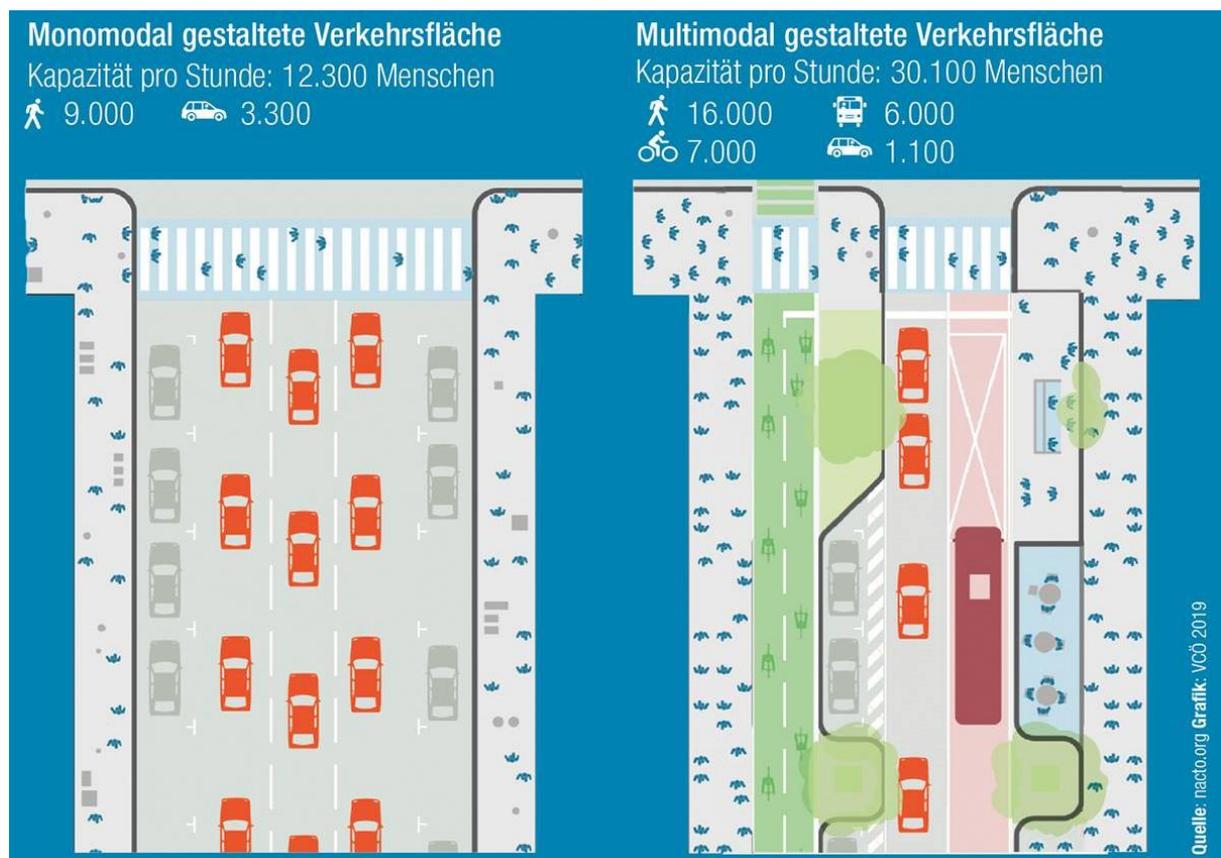
A. mehr Kund\*innen => mehr Frequenz => **bessere Erreichbarkeit**

B. **kaufkräftigere Kund\*innen**

## A. Wie kommen möglichst viele Menschen in die Innenstadt?

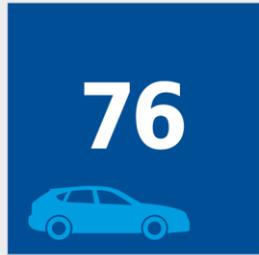
### Wer braucht wie viel Platz?

Wenn ich Platz für Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen und ÖV-Nutzer\*innen schaffe, können mehr Menschen in die Innenstadt gelangen.



## BEISPIEL GRAZ

Platzbedarf unterschiedlicher Verkehrsmittel in Ruhe und Bewegung in Graz  
Angaben in m<sup>2</sup> pro Person bei Ø Reisegeschwindigkeit und Ø Besetzungsgrad



**Auto in Betrieb**  
mit 1,2 Personen, bei 30 km/h



**Auto geparkt**



**Bus**, 30 % besetzt, bei 30 km/h



**Straßenbahn**  
30 % besetzt, bei 30 km/h



**Rad in Betrieb**  
mit 15 km/h



**Rad geparkt**

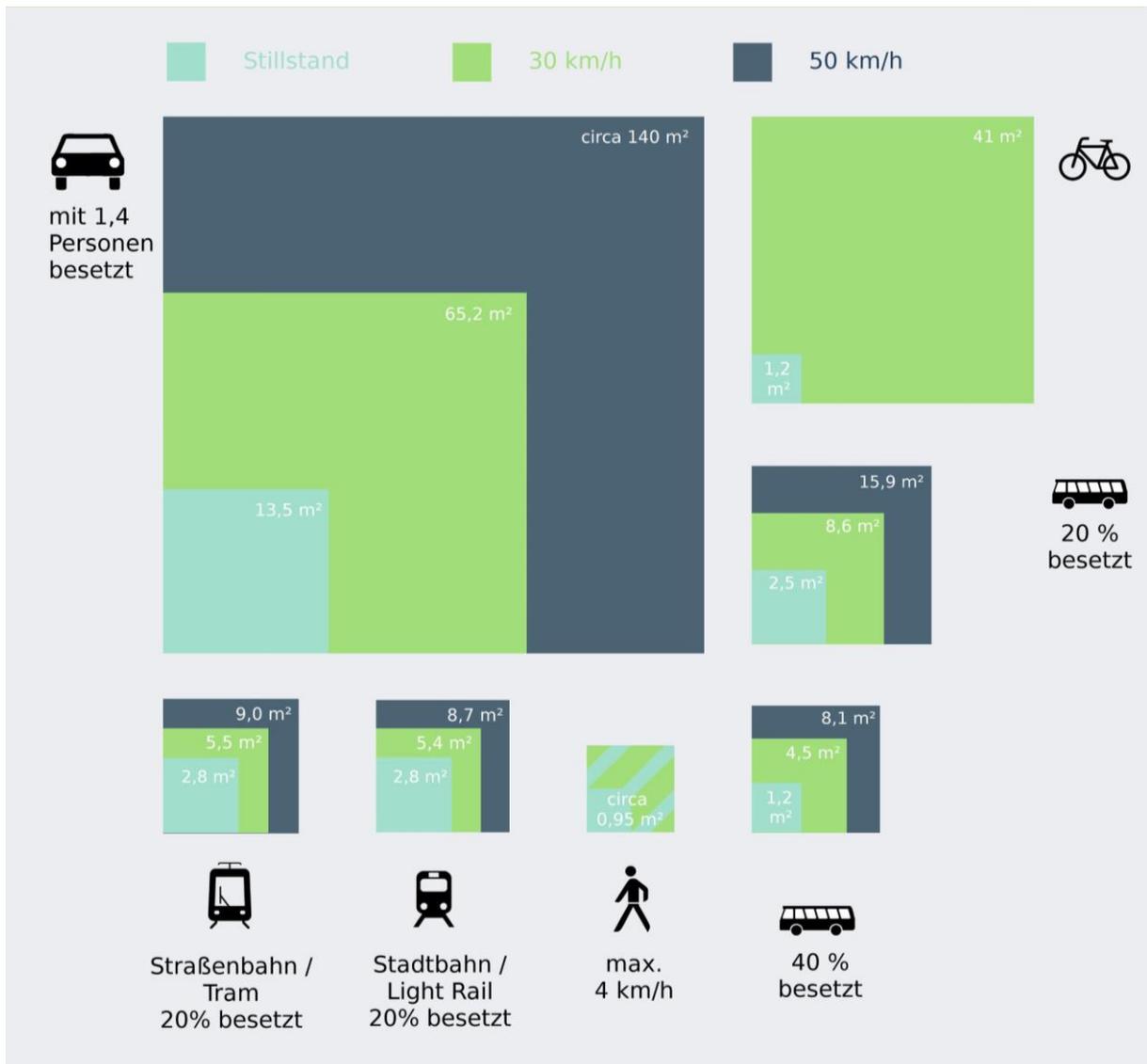


**Fußgänger/in gehend**



**Fußgänger/in stehend**

Quelle: Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM 2020, basierend auf Daten der Stadt Graz, Stadt Amsterdam und Portal Zukunft Mobilität, Grafik: © FGM



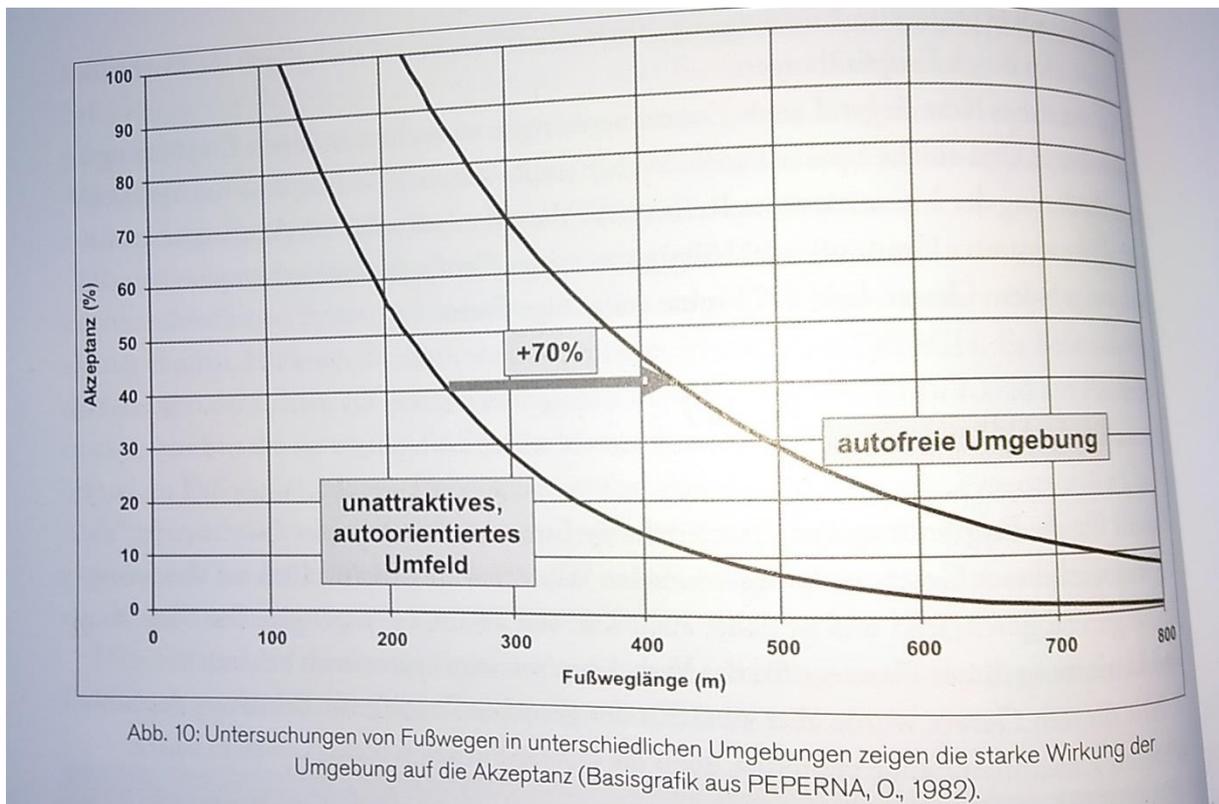
**Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw ist nicht das Problem:**

Erreichbarkeit	Fuß	Rad	ÖV	Auto
gut	Innere Stadt	Innere Stadt, entlang Mur	entlang Straßenbahn	ganz Graz
mittel	entlang Mur, Gründerzeit-Viertel Nord/Ost	Richtung Nord/Ost	entlang Buslinien 30, 31, 32, 33, 34, 39, 40 + RegioBusse Nord/Ost	restl. Steiermark
schlecht	restliche innere Bezirke	Richtung Süd/West	restliche Stadt, restl. Steiermark	-

**Der Autoverkehr vor dem eigenen Geschäft bringt mehr Nachteile als Vorteile:**

Vorteile	Nachteile
sehen ev. das Geschäft	Lärm
potenzielle Kund*innen	schlechte Luft
	Konkurrenz zu Werbefläche/Gastgarten/Radabstellplatz/...
	weniger potenzielle Kund*innen zu Fuß
	weniger potenzielle Kund*innen mit dem Fahrrad
	viele Straßenquerungen (Stehzeiten, Unfallgefahr, ...)
	insgesamt mehr Autoverkehr => weniger Lebensqualität

**Eine autofreie Umgebung macht Gehen interessanter:**



## Was heißt Aufenthaltsqualität?

- Bäume
- Sträucher
- Grünflächen
- Fassadenbegrünung
- Haltestellenbegrünung
- Sitzgelegenheiten
- Schanigärten
- Cafés und Wirtshäuser
- Trinkbrunnen
- Beschattung
- ordentliche Pflasterung
- Spielplätze
- Freiflächen
- Kunstwerke
- schöne Fassaden
- abwechslungsreiche Erdgeschosszone
- kein Konsumzwang
- ...

=> In Graz gibt es in den inneren Bezirken **viel Potenzial**, das derzeit kaum genutzt wird.

## B. Wie steigern ich die Kaufkraft?

Wer öfter das **Fahrrad** nutzt oder **zu Fuß** geht, ist **häufiger Gast** in lokalen Geschäften. Im Laufe des Jahres **geben sie bis zu 40 Prozent mehr aus** als Autokund\*innen. Das bedeutet, dass sie nicht nur die besseren Kund\*innen sind, sondern auch dafür sorgen, dass der Umsatz im lokalen Umfeld bleibt. Verbesserungen im öffentlichen Raum für Radfahrer\*innen, Fußgänger\*innen und öffentliche Verkehrsmittel können zu einer Umsatzsteigerung von bis zu 30 Prozent führen (FGM, 2019).

## Immer mehr Unternehmer\*innen verstehen es.

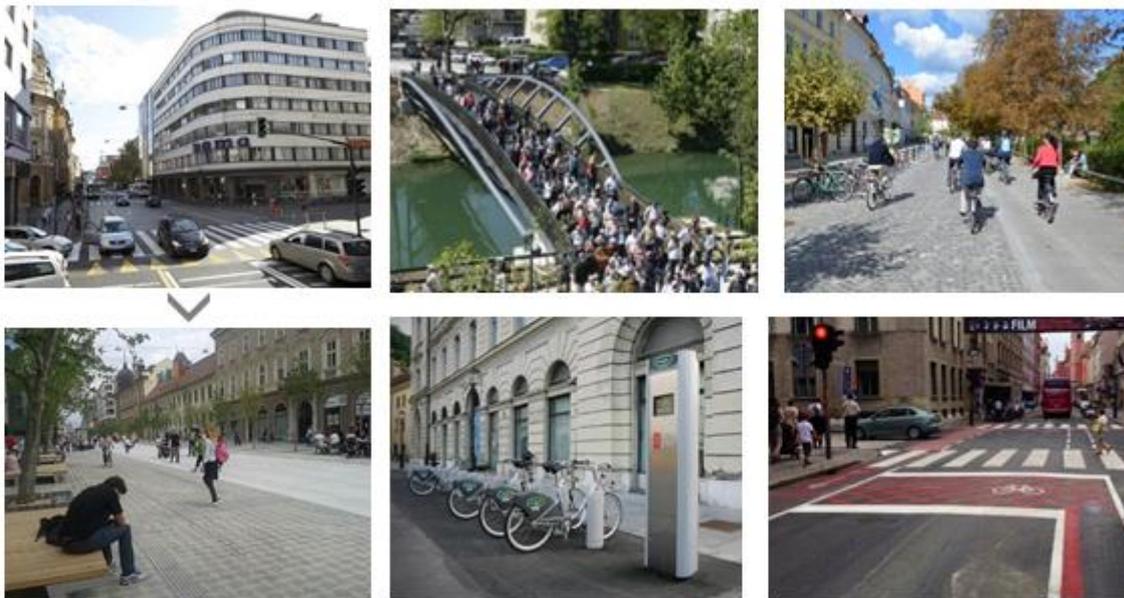
Welche Fortbewegungsmittel sollte die Stadt fördern?

weniger fördern	Verkehrsmittel	mehr fördern
10%	ÖV	89%
30%	Rad	67%
35%	Fuß	59%
67%	Auto	30%

## In anderen Städten funktioniert es!

Städte werden nicht dadurch bekannt und beliebt, dass sie so tolle Tiefgaragen, Einkaufszentren, Straßentunnel und Stadtautobahnen bauen, sondern weil sie offensiv **Infrastruktur für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen** errichten und viel Mut zeigen, die Dominanz des Autos in Innenstädten zu reduzieren. Damit kommen sie international in die Schlagzeilen.

Bestes Beispiel in der Nähe: **Ljubljana**. Gleich groß wie Graz, war es bis vor 25 Jahren fast unbekannt und wenn dann als eher graue, langweilige Stadt. Jetzt ist es aufgestiegen zum "Hot Spot". Mit mutiger Umwandlung von Straßen zu Fußgängerzonen, 4 neuen Fußgängerbrücken, autofreien Plätzen, Bevorzugung von Fuß, Rad und ÖV... Es hat Graz weit hinter sich gelassen.



Ähnlich ist es in **Amsterdam** und **Kopenhagen**. Auch **Paris**, **Berlin**, **New York** und **London** punkten ausschließlich mit ihrer Fuß- und Fahrradinfrastruktur und ihrem Autoinfrastruktur-Rückbau und sicher nicht mit tollen Stadtautobahnen und Tiefgaragen.

## Die Erfolgsformel für attraktive Innenstädte

**Die Innenstadt hat große Standort-Vorteile gegenüber Einkaufszentren.**

Diese gilt es zu nutzen:

- Viel Platz für Fußgänger\*innen
- + gute Fahrrad-Anbindung in alle Richtungen
- + gute ÖV-Anbindung in alle Richtung
- + hohe Aufenthaltsqualität
- + guter Branchenmix
- = **attraktive Innenstadt**

# Verkehrsberuhigte statt autofreie Innenstadt

## Was soll bleiben?

- Zufahrt für Anrainer\*innen
- Zufahrt zu Parkgaragen
- Zufahrt für Taxis
- Zufahrt für Lieferant\*innen (zeitlich eingeschränkt)
- Wege für Einsatzfahrzeuge

## Was soll fallen?

- Durchfahrtsmöglichkeiten in Nebenstraßen (Superblock-Modell)  
=> deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verlagerung auf Hauptachsen
- mehrere Spuren für Kfz-Verkehr => Platz für Radwege und ÖV
- öffentliche Parkplätze in Nebenstraßen => kein Parkplatz-Suchverkehr, mehr Platz für Anrainer\*innen, Ladetätigkeiten, Umgestaltung der Straßen

## Was soll kommen?

- Fußgängerzonen in Nebenstraßen
- breite Gehwege an Hauptstraßen
- Radschnellwege für Rad-Durchzugsverkehr
- Radabstellplätze vor Geschäften
- Straßenbahnen in alle Bezirke
- Schnellbusse über die Stadtgrenzen hinaus

## Was soll nicht kommen?

- Begegnungszonen (keine Verbesserung, hohes Konfliktpotenzial)
- weitere Parkgaragen
- andere, nicht integrierbare Verkehrsmittel (U-Bahn, Gondel)

---

**Impressum:** Verein für Mobilität und Verkehr in Transformation, Schönaugasse 8a/I, 8010 Graz | Kontakt: Dr. Christian Kozina | [presse@move-it-graz.at](mailto:presse@move-it-graz.at) | [www.move-it-graz.at](http://www.move-it-graz.at)