



Öffentlicher Verkehr am Andritzer Hauptplatz. Quelle: Gartner, 2022

BESTANDSANALYSE **ANDRITZ und STATTEGG** **NICHT-MOTORISIERTER UND** **ÖFFENTLICHER VERKEHR**

P2 | Räumliche Entwicklungsplanung
November 2022

8 Nicht motorisierter Verkehr und öffentlicher Verkehr

8.1 Daten zur Mobilität

8.1.1 Mobilitätsdaten

8.1.2 Pendlerbeziehungen

8.2 Öffentlicher Verkehr

8.2.1 Straßenbahn

8.2.2 Busverkehr

8.2.3 Planungen und Konzepte

8.2.4 ÖV-ergänzende Angebote

8.2.5 Andritzer Schleppbahn

8.3 Rad- und Fußverkehr

8.3.1 Radverfügbarkeit

8.3.2 Topographie

8.3.3 Überörtliche Routen

8.3.4 Fuß- und Radverkehrsnetz

8.2.5 Planungen und Konzepte

8.2.5 Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen für den NMIV

8.4 Fokus: Andritzer Zentrumsbereich

8.4.1 Mobilitätsverhalten

8.4.2 Linienführung des ÖV

8.4.3 Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

8.4.4 Verkehrszählung

8.4.5 Straßenraumaufteilung

8.5 Schlussfolgerungen und Handlungsbedarf

8.6 Quellenverzeichnis



Einfahrende Straßenbahn am Andritzer Hauptplatz. Quelle: Gartner, 2022

8 Nichtmotorisierter Verkehr und öffentlicher Verkehr

Dieses Kapitel widmet sich dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr.

Einen Einblick in die Mobilitätsdaten gibt der Modal Split und bestehende Pendlerbeziehungen in Andritz und Stattegg. Hierbei werden die Pendlerbeziehungen in sowie aus den Grazer Stadtbezirken, Grazer Umlandgemeinden und Gemeinden außerhalb der Steiermark analysiert und wichtige Pendelachsen aufgezeigt. Die Konzentration von Bildungseinrichtungen im Ballungsraum Graz wird anhand der Bildungspendlerströme verdeutlicht. Außerdem wird die untergeordnete Rolle des ÖV im Grazer Umland im Vergleich zur Stadt Graz anhand des Modal Split und des Motorisierungsgrades dargestellt.

Ein weiterer Fokus liegt auf dem öffentlichen Verkehr. Dabei wird die Verfügbarkeit und das Angebot des ÖV in Andritz und Stattegg dargestellt. Dies beinhaltet die Straßenbahn, Stadt- und Regionalbusse sowie Mikro-ÖV und Sharing-Angebote. Weiterer Bestandteil dieses Kapitels ist die Analyse der künftigen Ausbaupläne rund um den öffentlichen Verkehr im Planungsgebiet und eine genauere Betrachtung der in Andritz bestehenden Schlepplbahn.

Zudem wird der Fuß- und Radverkehr betrachtet. Es wird dargestellt, wie viel Prozent der Bevölkerung in der Steiermark bzw. in Graz überhaupt Zugang zu einem Rad haben und welche Rad bzw. Lastenradverleihangebote in Andritz und Stattegg existieren. Anschließend wird auf die topographischen Gegebenheiten eingegangen, die den Fuß- und Radverkehr in manchen Bereichen erschweren. Die bestehende Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur und geplante Ausbaumaßnahmen werden außerdem als Karte dargestellt. In weiterer Folge wird auf die konkreten Problembereiche eingegangen. Abschließend wird die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen für den NMIV dargestellt.

Der Andritzer Hauptplatz als Verknüpfungspunkt zwischen öffentlichem Verkehr, motorisierten Individualverkehr und Fuß- und Radverkehr wird in einem eigenen Unterkapitel nochmals detailliert betrachtet. Dies beinhaltet die exakte Führung des öffentlichen Verkehrs, der Verortung der Radfahrinfrastruktur bzw. der Radrouten und der Ergebnisse einer durchgeführten Verkehrszählung.

8.1 Daten zur Mobilität

Der technische Fortschritt und veränderte Siedlungsstrukturen bringen eine veränderte Form der Mobilität mit sich. Außerdem findet zwischen der Hauptstadt der Steiermark und dem Umland ein reger Austausch an Erwerbstätigen und Auszubildenden statt. Dies stellt die Region vor große Herausforderungen. Im Folgenden soll deshalb zunächst ein Überblick über die Verkehrsmittelwahl und die Pendlerbeziehungen im Grazer Raum gegeben werden.

8.1.1 Mobilitätsdaten

Anhand des Modal Splits und des Motorisierungsgrades wird die geringere Bedeutung des MIV im städtisch geprägten Gebiet verglichen mit den Umlandgemeinden deutlich.

Modal Split

Das bevorzugte Verkehrsmittel in Graz war im Jahr 2018 mit insgesamt 46% das KFZ, gefolgt vom ÖV mit 21% und dem Fußverkehr mit 18% (siehe Abb. 8.1). Verglichen mit dem Durchschnitt in der Steiermark ist in der Landeshauptstadt ein höherer Anteil an Wegen mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt worden. Die Grazer Umlandgemeinden stehen im Vergleich besonders mit dem hohen MIV-Anteil (73%) und dem niedrigsten Anteil an zurückgelegten Wegen mit dem Rad (3%) hervor (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2018, S. 9).

Der Unterschied zwischen Stadt und Umland macht sich besonders im MIV-Ver-

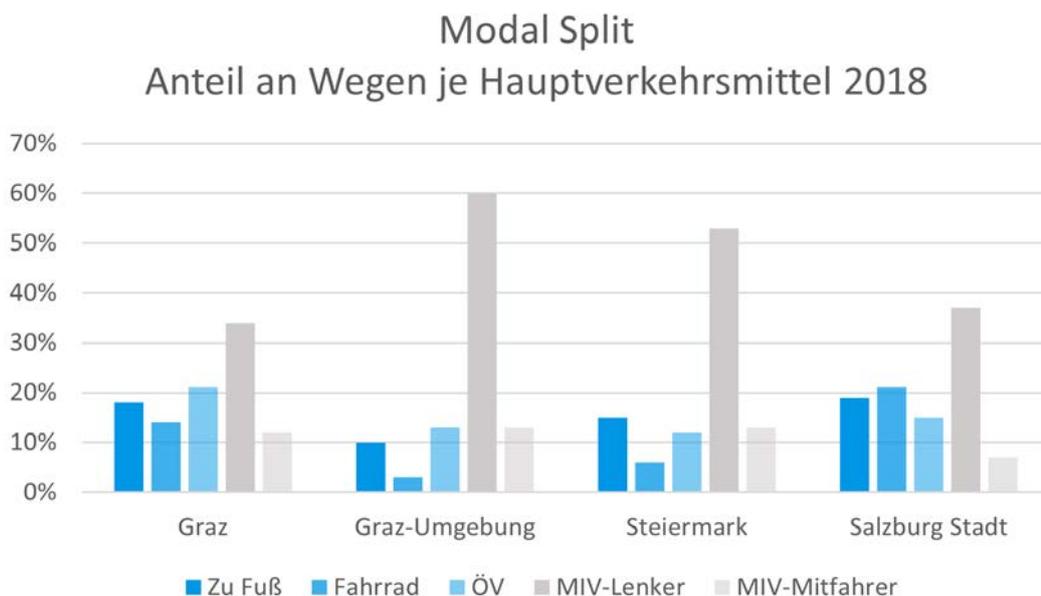


Abb. 8.1: Modal Split 2018. Eigene Darstellung, Quelle: REK Salzburg 2021, Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2018

kehr bemerkbar. Der Anteil der Fahrten, die mit dem KFZ zurückgelegt werden, ist im Vergleich zum Durchschnitt der Steiermark und den peripheren Bezirken wie Graz-Umland in den Grazer Stadtgemeinden geringer. (vgl. Amt der Steiermärkischen Landesregierung 2018).

Pkw- Motorisierungsgrad

In den Grazer Umland Gemeinden fällt der Motorisierungsgrad mit 664,7 PKW je 1000 Einwohner im Jahr 2021 größer aus als in der Landeshauptstadt der Steiermark (siehe Abb. 8.2). Im Ballungsraum Graz liegt der Motorisierungsgrad wiederum bei weniger als 50 Prozent, Der Kontrast zwischen dem Ballungsraum Graz mit einer geringeren PKW-Nutzung und den umliegenden Gemeinden wird somit auch anhand des Motorisierungsgrades deutlich (vgl. Land Steiermark 2021).



Abb. 8.2: Motorisierungsgrad 2021. Eigene Darstellung, Quelle: Land Steiermark 2021

8.1.2 Pendlerbeziehungen

Sowohl Andritz als auch Stattegg wiesen im Jahr 2019 einen negativen Pendlersaldo auf. Verglichen mit anderen Grazer Stadtbezirken hatte Andritz mit 6092 Erwerbstätigen die sechstmeisten Auspendler zu verzeichnen. Nur in vier Bezirken in Graz pendelten weniger Erwerbstätige ein zum Arbeitsplatz (vgl. Land Steiermark 2019).

Auspendler Andritz

Die größten Pendlerströme innerhalb

des Bezirks Graz sind nach Geidorf zu verzeichnen (siehe Abb. 8.3). Dorthin verläuft die Landesstraße B67a. Weitere große Pendlerströme führen in die Innere Stadt mit der Verbindung durch die Straßenbahnlinie 3 und 5. In den Grazer Stadtbezirk Lend er ist außerdem eine gute ÖPNV-Anbindung gegeben durch die Linien 52 und 53, welche die Strecke Hauptbahnhof-Andritz-Fuß der Leber bedienen (vgl. Land Steiermark 2019).

Auch mit der Grazer Umlandgemeinde Gratkorn ist Andritz durch starke Pend-

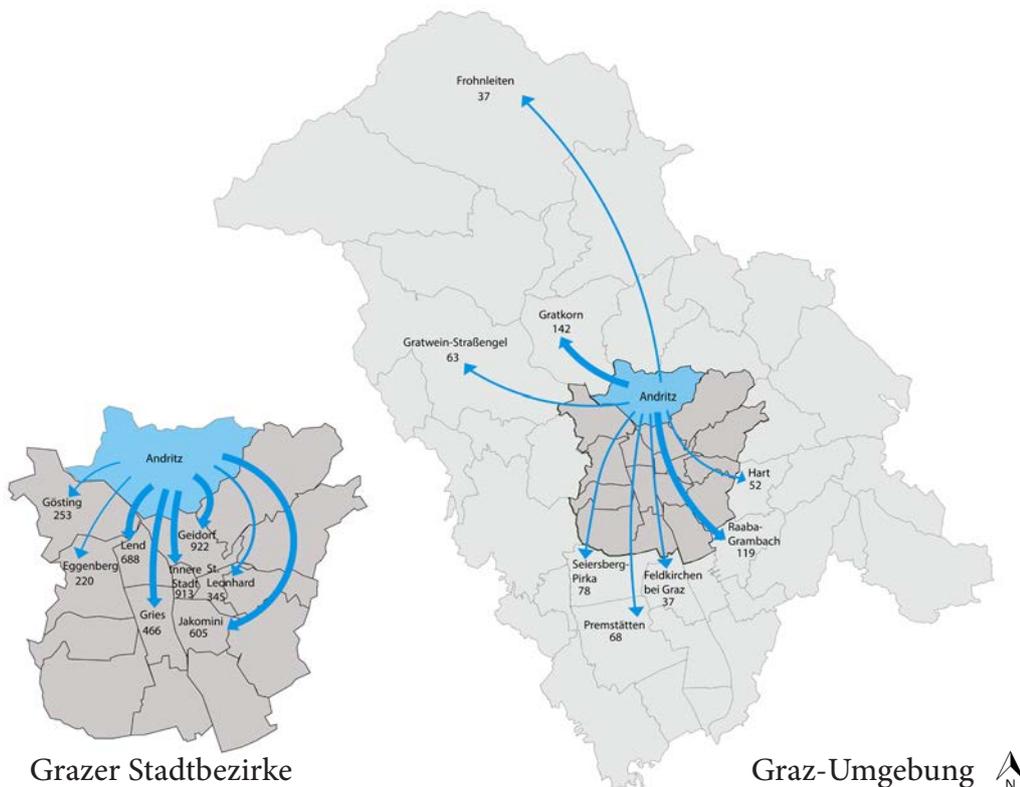


Abb. 8.3: Auspendler in Graz und Graz Umland. Quelle: Land Steiermark 2019

lerströme verbunden. Hier befinden sich große Arbeitgeber, wie die Papierfabrik Sappi und die Produktentwicklungseinrichtung NXP Semiconductors. Als Verbindung fungiert die Landesstraße B67 sowie eine Busverbindung mit einem 15 Minuten-Takt. In den südlich angrenzenden Grazer Umlandgemeinden befinden sich weitere größere Betriebsstandorte wie z.B. Raaba-Grambach, Seiersberg-Pirka. Diese sind durch die Autobahnen A9 und A2 angebunden (vgl. Land Steiermark 2019).

Außerhalb der Steiermark verlaufen die größten Pendlerströme nach Wien außerdem über die A9 (siehe Abb. 8.4).

Einpendler Andritz

Die ÖV-Verbindung durch die Buslinien 52 und 53 sowie Straßenbahnlinien 3 und 5 stellen für Pendler aus den inneren Grazer Stadtbezirken eine attraktive Alternative zum MIV dar (siehe Abb. 8.6). Aus angrenzenden Umlandgemeinden wie Gratkorn oder Stattegg sind Arbeitsplätze in Andritz vergleichsweise schnell mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu er-

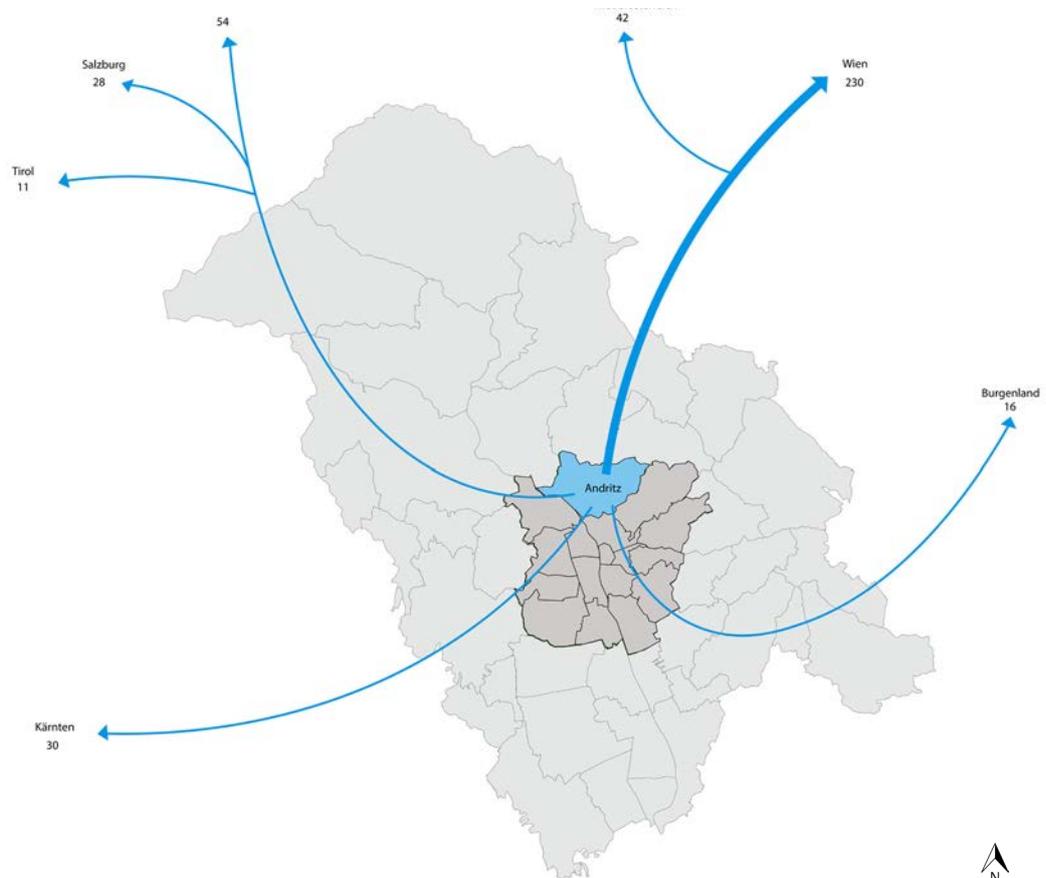


Abb. 8.4: Auspendler außerhalb der Steiermark. Quelle: Land Steiermark 2019

reichen. Dies spiegelt sich auch in den Pendlerzahlen wieder (siehe Abb. 8.5). Deutlich wird jedoch, dass die Qualität des Grazer ÖV-Netzes in der Peripherie abnimmt. Wer in weiter entfernte Grazer Umlandgemeinden wie etwa Frohnleiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln pendelt, ist angewiesen auf die Verbindung über den Hauptbahnhof Graz (vgl. Land Steiermark 2019).

pendlerzahlen ersichtlich. Neben der Inneren Stadt ist Andritz zweitgrößtes Ziel für Pendler, die in Stattegg wohnen. Im Jahr 2020 kamen ca. 53% der 177 Einpendler aus Graz, mit den beiden größten Pendlerströmen aus den Stadtbezirken Andritz und Lend. Hier verkehrt die Buslinie 53 zwischen Hauptbahnhof Graz und Stattegg Fuß der Leber im 15 Minuten-Takt (vgl. Land Steiermark 2019).

Pendler Stattegg

Die Verflechtung des Bezirks Andritz und der Gemeinde Stattegg ist an den Aus-

Bildungspendler

Die Konzentration von Bildungseinrichtungen in der Grazer Kernzone ist an-

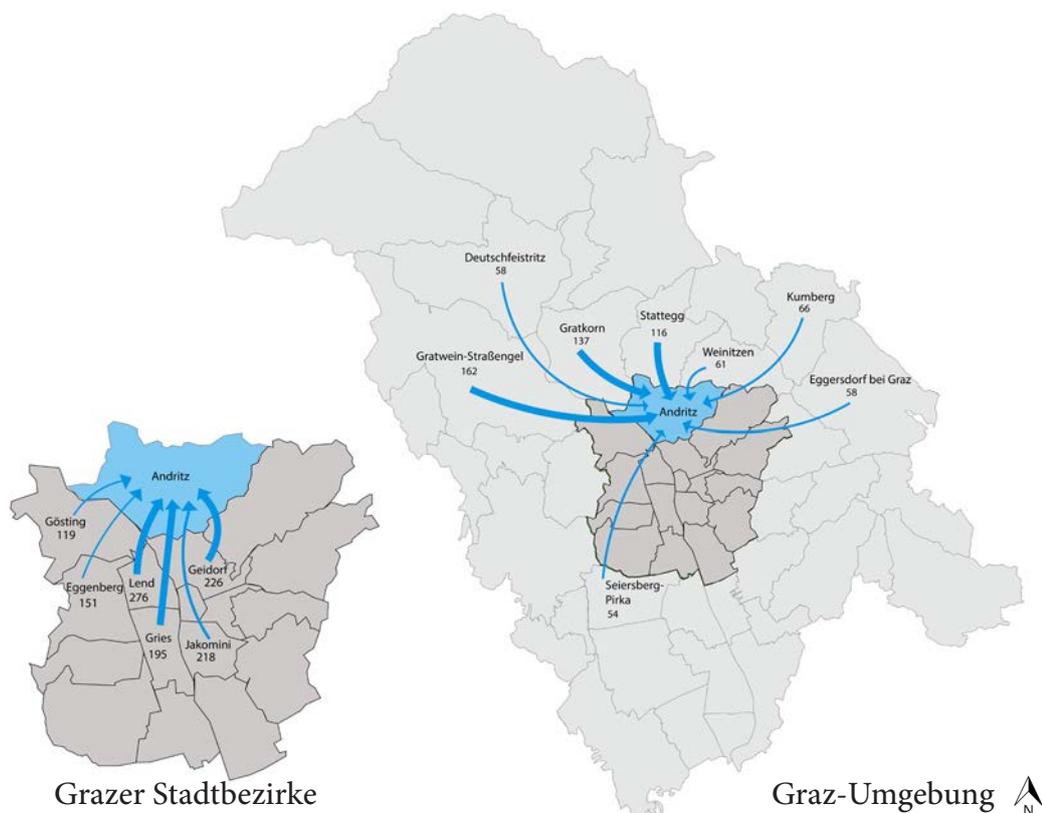


Abb. 8.5: Einpendler von Graz und Grazer Umlandgemeinden. Quelle: Land Steiermark 2019

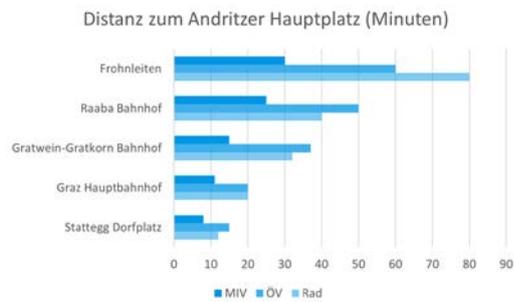


Abb. 8.6: Entfernung in Minuten zum Andritzer Hauptplatz von ausgewählten Standorten. Eigene Darstellung, Quelle: Google Maps

hand des Stroms an Bildungspendlern ersichtlich. Auszubildende aus Stattegg und Andritz pendeln größtenteils in die Grazer Kernzone, da hier auf dichten Raum mehrere Bildungsstandorte konzentriert sind. In Stattegg und Andritz selbst befinden sich keine höherrangigen Bildungseinrichtungen. Mit 29 Einpendlern aus Graz und 263 Auspendlern nach Graz besteht ein negativer Pendler-saldo von -234 Bildungspendlern (vgl. Land Steiermark 2019).



Abb. 8.7: Einpendler außerhalb der Steiermark. Quelle: Land Steiermark 2019




Stattegg Sonnenhang
53 Hauptbahnhof
Kommune Stattegg

Bushaltestelle in Stattegg. Quelle: Vaterl, 2022

8.2 Öffentlicher Verkehr

Andritz und Stattegg verfügen grundsätzlich über ein gutes ÖV-Angebot. Vor allem moderne Busse und Straßenbahnen sowie ein dichter Taktfahrplan machen ihn attraktiv. Ein wichtiger Knotenpunkt für den ÖV ist der Andritzer Hauptplatz, wo zwischen Bussen, Straßenbahn und Mikro-ÖV umgestiegen werden kann. Nicht zu vernachlässigen sind jedoch die schwierigen topografischen Bedingungen für den ÖV in den Randlagen des Siedlungsraumes.

8.2.1 Straßenbahn

Graz verfügt über 6 Straßenbahnlinien mit ca. 33 km Netzlänge. Sie bilden das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und weisen wichtige Umsteigepunkte mit dem regionalen und überregionalen Zugverkehr der ÖBB und GKB auf. Der Betrieb erfolgt auf Gleisen mit Normalspur und großteils mit modernen Niederflurfahrzeugen. (vgl. Stadt Graz, 2022)

Andritz ist durch die Linien 3 und 5 an das Straßenbahnnetz angebunden. Der Hauptplatz Andritz bildet die nördliche Endstation der beiden Linien. Die Linie 3 verläuft zwischen Graz Andritz und Graz Krenngasse und benötigt für die Strecke 23 Minuten. Mit der Linie 5 gelangt man von Graz Andritz bis Graz Puntigam und benötigt dafür 34 Minuten. An Werktagen fahren beiden Linien in einem 7-8 Minutentakt. Es ergibt sich so am Andritzer Hauptplatz ein „Straßenbahn-Takt“ von 3-5 Minuten.

Die Linien verlaufen, wie alle Grazer Straßenbahnlinien, durch das Stadtzentrum. Die wichtigen zentralen Haltestellen



Abb. 8.8: Straßenbahngarnitur am Andritzer Hauptplatz. Quelle: Gartner, 2022

Hauptplatz-Congress und Jakominiplatz erreicht man so von Andritz aus in 13 bzw. 15 Minuten. Da die Linien 3 und 5 direkt am Schlossberg vorbeilaufen ist es auch möglich direkt in die Schloßbergbahn umzusteigen. (vgl. oebb.at, 2022; holding.graz.at, 2022)

8.2.2 Busverkehr

Städtischer Busverkehr

In den letzten Jahren erhielt der Norden von Graz eine attraktive Busanbindung mit mehr Linien, dichteren Intervallen und großen Gelenkbussen. Eingesetzt werden dieselbetriebene Fahrzeuge. Die Stadtbuslinien 41, 52 und 53 verkehren an Werktagen im 10- bzw. 15-Minutentakt und binden Andritz und Stattegg an das höherrangige ÖV-Netz an. Alle Linien verlaufen über den Andritzer Hauptplatz welcher einen multimodalen Knotenpunkt darstellt (siehe Abb. 8.8). Hier befinden sich zudem Radabstellanlagen und es kann zwischen Stadt- und Regionalbussen und der Straßenbahn umgestiegen werden. An Sonnta-

gen und am Abend fahren die Linien 41 und 52 unter der Bezeichnung 41E und 52E. Die Linie 41 verkehrt zwischen Dürngrabenweg und St. Leonhard/Klinikum Mitte. Die Linie 52 zwischen Ziegelstraße und Zentralfriedhof. Die Stadtbuslinie 53 führt von Stattegg Fuß der Leber (siehe Abb. 8.9) bis Graz Hauptbahnhof und verbindet Andritz mit Stattegg. Die Fahrzeit zwischen den Hauptplatz Andritz und dem Dorfplatz Stattegg beträgt 15 Minuten. Die Linien 42, 43 und 45 verkehren ohne Taktfahrplan und dienen unter anderem dem Schulverkehr. (vgl. oebb.at, 2022; holding.graz.at, 2022)



Abb. 8.9: Stadtbus an der Endhaltestelle Stattegg Fuß der Leber. Quelle: Gartner, 2022

Regionaler Busverkehr

Von Andritz aus gelangt man mit mehreren Regionalbuslinien in die Umlandgemeinden. Die Linien 100, 110 und 140 durchqueren den Bezirk im Westen, wo bei Graz Weinzödelbrücke zugestiegen werden kann. Die Linie 100 verläuft über Gratkorn und Frohnleiten bis nach Bruck an der Mur. Die Linien 110 und 140 fahren über Gratkorn weiter bis Gratwein und Enzenbach bzw. bis Friesach und Semriach. Weiters gelang man vom Andritzer Hauptplatz aus mit der Linie 240

über Niederschöckl und Faßberg nach Eggersdorf. Kurz nach der Stadtgrenze kann mit Umstieg auf die Linie 241 Weinitzen, Rinneg und Kreuzberg erreicht werden. (vgl. oebb.at, 2022; holding.graz.at, 2022)

Nachtbus

Die Grazer Nachtbusse fahren von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag bzw. vor Feiertagen, ab Jakominiplatz um 0:30 Uhr, 1:30 Uhr, 2:30 Uhr. Der Nachtbus N5 fährt bis nach Andritz, wo eine Schleife mit mehreren Haltestellen gefahren wird (siehe Abb. 8.10). (vgl. holding.graz.at, 2022)

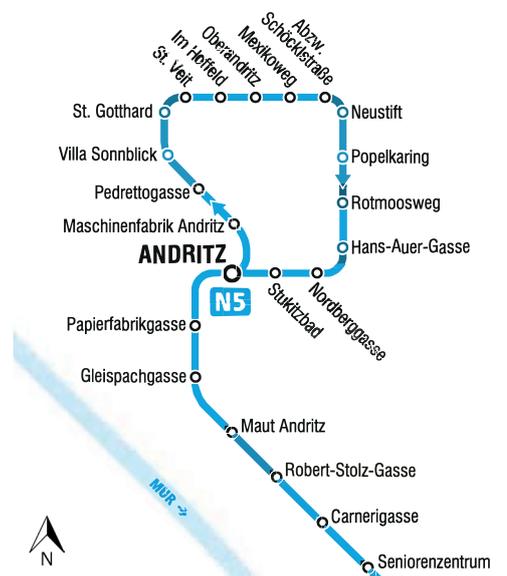


Abb. 8.10: Linienführung des Nachbus N5 in Andritz Quelle: Holding Graz

Der nebenstehende Liniennetzplan (Abb. 8.11) bietet einen topologischen Überblick über alle in Andritz und Stattegg verkehrenden ÖV-Linien. Es wird die wichtige Rolle des Andritzer Zent-

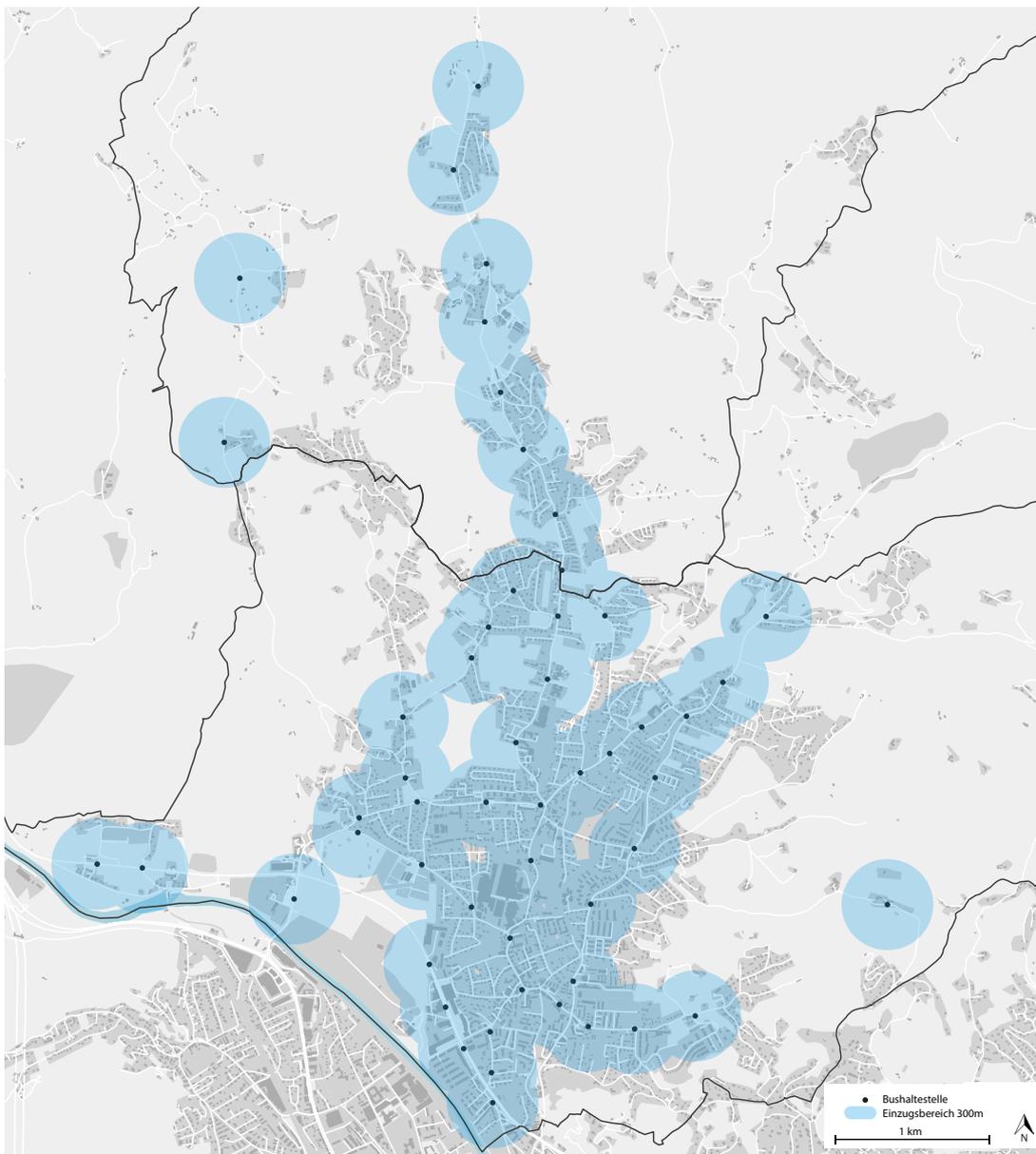


Abb. 8.12: Einzugsbereiche der Bushaltestellen in Andritz und Stattegg. Quelle: adaptiert von Openstreetmap

rums als ÖV-Knoten sichtbar.

Einzugsbereiche des Busverkehrs

Die Analyse der Einzugsbereiche (siehe Abb. 8.12) der Stadt- und Regionalbusse zeigt, dass das Siedlungsgebiet im Allgemeinen gut abgedeckt ist. Einige Bereiche in Randlagen werden jedoch nicht durch die Buslinien abgedeckt, hier können Mikro-ÖV Angebote ergänzend wirken und die Situation verbessern.

8.2.3 ÖV -ergänzende Angebote

GUSTmobil

Das GUSTmobil funktioniert ähnlich wie ein Anruf-Sammel-Taxi und ist in Andritz und Stattegg verfügbar. Es soll die innerörtliche Erreichbarkeit und den bestehenden Öffentlichen Verkehr dort wo es notwendig ist unterstützen und eine Alternative zum privaten PKW darstellen. Andritz gehört zum GUSTmobil-Graz, welches die Stadtrandgebiete von Graz abdeckt. Stattegg hingegen zum GUSTmobil Graz-Umgebung. Bedient werden Haltepunkte die sich zum Beispiel bei Nahversorgern, Freizeiteinrichtungen oder an ÖV-Haltestellen befinden. Weiters sind über extreme Haltepunkte wich-



Abb. 8.13: Haltepunkt des GUSTmobils an einer Bushaltestelle in Stattegg. Quelle: Gartner, 2022

tige Ziele außerhalb des Bediengebietes erreichbar.

Die Betriebszeiten des GUSTmobils sind Montag bis Donnerstag von 06.00 bis 20.00 Uhr, Freitag von 06.00 bis 23.00 Uhr, Samstag von 07.00 bis 23.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 07.00 bis 20.00 Uhr. Die Fahrten können telefonisch oder online per App bestellt werden. (vgl. istmobil.at, 2022)



Abb. 8.14: TIM Standort am Stattegger Dorfplatz. Quelle: Verkehrsplus

TIM

TIM steht für täglich.intelligent.mobil und vereint an seinen Standorten im Steirischen Zentralraum e-Carsharing, Bus, Bahn, Sammeltaxis sowie Leih-Lasteräder und Fahrradabstellplätze.

In Stattegg gibt es seit 2021 einen dieser Mobility-Hubs am Standort der Bushaltestelle Dorfplatz. Neben dem Bus kann hier ein Sharing-Elektroauto und ein Sammeltaxi genutzt werden. Zudem stehen Fahrradabstellplätze und 5 Ladesäulen für private Elektroautos zur Verfügung. (vgl. tim-oesterreich.at, 2022)

8.2.4 Planungen und Konzepte

Die stark wachsende Bevölkerung der Stadt Graz und ihres Ballungsraumes stellt die Verkehrsorganisation vor große Herausforderungen. Um höher werdende Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden, muss eine stärkere Verlagerung in Richtung des effizienteren öffentlichen Verkehrs zu erreicht werden. Die Stadt will den ÖV daher attraktivieren und mas-

siv ausbauen. Dafür sind bereits einige Vorhaben in Planung bzw. Umsetzung. Die Straßenbahn soll als Rückgrat des ÖV weiter ausgebaut werden, dazu zählt die Errichtung einer Innenstadt-Entlastung, der zweigleisige Ausbau Richtung Puntigam und Mariatrost und die Planung einer Süd-West-Linie Richtung Don Bosco und Straßgang. Die städtischen Buslinien sollen im Bereich Hauptbahnhof – Universität verstärkt werden und alle Regionalbusse mindestens im 30-Minutentakt fahren. Weiters sollen die bestehenden S-Bahn-Achsen mitsamt neuer Nahverkehrsknoten in Gösting, Reininghaus, Wetzelsdorf und Straßgang bzw. Seiersberg ausgebaut werden. So soll die S-Bahn in das städtische Netz eingebunden und Regionalverbindungen in die Umlandgemeinden sichergestellt werden. (vgl. Stadt Graz, 2022)

ÖV Strategie Graz

Um das längerfristige Ziel der Stadt Graz, einen ÖV-Anteil von 30% im Modalsplit, zu erreichen, sind jedoch weitere Ausbaumaßnahmen nötig. Die Stadt beauftragte daher im Mai 2021 ein Expertengremium rund um Stadtbaudirektion, Verkehrsplanung, Holding, Land Steiermark und externen Experten sowie dem prozessbegleitenden Unternehmen Trigon, das passende ÖV-System für die Erreichung dieses Ziels zu finden. (vgl. Stadt Graz, 2022)

Seit Mai 2022 liegen die Ergebnisse in Form eines Expertenberichts vor. Ausgehend davon, dass die bereits beschlossenen Ausbaupläne im Jahr 2040 abgeschlossen sein sollen, wurden Fünf

Lösungen erarbeitet. Nach Abschätzung der Kosten- und Nutzenrelation der verschiedenen Konzepte wurden davon zwei unterirdische S-Bahnlösungen weiter geprüft. (vgl. ÖVS Graz Endbericht, 2022)

Anfang November 2022 gab die Stadt schließlich bekannt, dass die Entscheidung auf einen S-Bahn Ring um die Stadt mithilfe eines kurzen Tunnels gefallen ist. Diese Lösung soll über die Stadtgrenzen hinaus für die ganze Region Vorteile bringen. Bei der Finanzierung des Projektes bräuchte die Stadt Graz die Unterstützung des Landes Steiermark und des Bundes. (vgl. Stadt Graz, 2022, steiermark.orf.at, 2022)

Auswirkungen für Andritz und Statteg

Die Auswirkungen die dieses große ÖV-Projekt auf Andritz und Stattegg haben wird, sind noch nicht genau absehbar. Der geplante Ausbau von S-Bahn mitsamt Bahn-Nahverkehrsknoten wie dem Bahnhof Gösting wäre für Andritz und Stattegg von Vorteil, vorausgesetzt man schafft eine gute ÖV-Anbindung über die Mur nach Gösting. Auch eine Straßenbahnverlängerung nach Oberandritz und eine City-S-Bahn von Gösting nach Andritz auf der Trasse der Andritzer Schlepfbahn werden in einer der Lösungen des ÖVS-Expertenberichtes vorgestellt. Von der Stadt Graz werden diese Pläne wie seit November 2022 klar ist, jedoch nicht favorisiert. (vgl. Stadt Graz, 2022, steiermark.orf.at, 2022)

8.2.5 Andritzer Schleppebahn

Die Bezeichnung Schleppebahn stammt aus dem Bergwerksbetrieb und beschreibt eine Güterbahn, die auf die Beförderung von Kohle, Erz oder anderen Massengütern ausgelegt ist. In Andritz gibt es bis heute eine Schleppebahntrasse mit intakter Gleisanlage (siehe Abb. 8.15) die von der Maschinenfabrik Andritz westwärts abgeht und in einer Linkskurve südwestwärts über die Weinzöttl-Straßenbrücke über die Mur in den Bezirk Gösting führt, wo sie an die Südbahn anschließt (siehe Abb. 8.16). Die heutige Andritz AG hat

den gewerblichen Betrieb auf der Gleisanlage jedoch eingestellt und wickelt den kompletten Zu- und Abtransport ihrer Güter mit LKWs ab. Die Konzession der ÖBB zur Güterbeförderung auf der Schleppebahn hat die Andritz AG jedoch bis heute. Um diese bei der ÖBB aufrechtzuerhalten wird die Strecke einmal pro Jahr befahren. Das Unternehmen will sich so die Option, auf der Anlage Güter zu transportieren, weiterhin offen halten, um im Falle von geänderten Rahmenbedingungen in der Zukunft darauf zurückgreifen zu können. (vgl. de.wikipedia.org, 2022, Andritz AG, 13.10.2022)



Abb. 8.15: Schleppebahntrasse mit Blick Richtung Westen. Quelle: Gartner, 2022

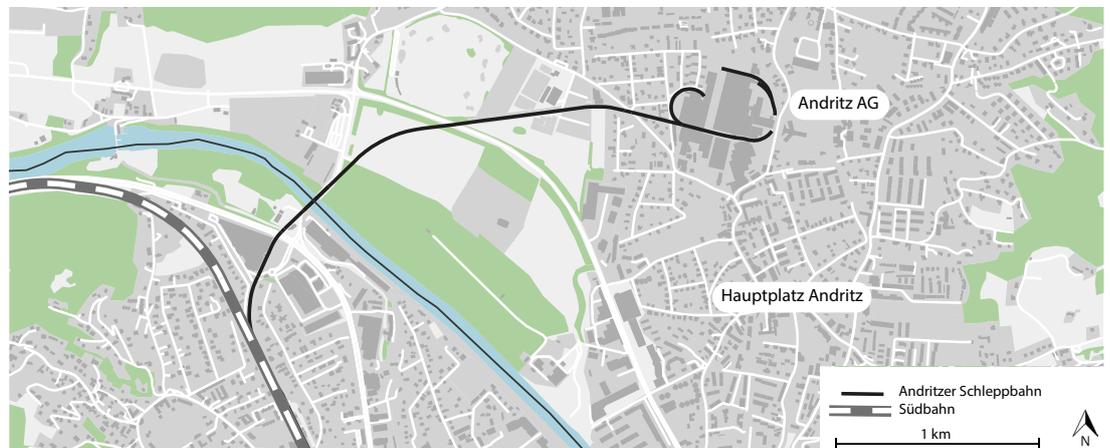


Abb. 8.16: Planansicht der Andritzer Schleppebahn. Quelle: adaptiert von Openstreetmap



Radabstellanlage am Andritzer Hauptplatz. Quelle: Vater, 2022

8.3 Fuß- und Radverkehr

Der Bezirk Andritz verfügt über eine Vielzahl an Radrouten sowie Geh- und Radwege, auf denen sicher Radgefahren werden kann. In Stattegg fokussiert sich die Rad- und Fußinfrastruktur hauptsächlich auf jenen Bereich, der an den Bezirk Andritz anschließt. Während in der Stadt Graz die Planung neuer Radwege eine hohe Relevanz genießt und viele konkrete Projekte angedacht sind, existieren in Stattegg keine konkreten Planungen. In Konzepten bekennt man sich aber grundsätzlich zum Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur.

8.3.1 Radverfügbarkeit

Fahrradbesitz

Im Bundesland Steiermark besitzen einer Studie aus dem Jahr 2013 nach, von 1000 Einwohnern rund 730 ein eigenes Fahrrad. Dies ist zwar mehr als in Wien, wo dieser Wert bei 620 liegt, doch etwas weniger als im Spitzenbundesland Vorarlberg, wo dieser Wert bei 810 liegt. Daten aus 2009 zeigen zudem, dass in Graz 56 Prozent aller Frauen und 60 Prozent aller Männer ein Fahrrad besitzen. Tendenziell sinkt in Österreich der Anteil der Personen, die ein Fahrrad besitzen, mit der Wohnortgröße. (vgl. bmvit, 2013)

Fahrradverleih

Die Stadt Graz verfügt über kein flächendeckendes Radverleihsystem vergleichbar mit dem Citybike in Wien oder dem Stadtrad in Innsbruck. Es ist im Bezirk Andritz auch sonst nicht möglich ein Rad auszuleihen. Die nächsten Verleihstationen befinden sich alle in und um

den Grazer Innenstadtbereich und werden zum Teil privat betrieben. Auch in Stattegg fehlt die Möglichkeit sich ein Fahrrad auszuleihen. Die räumlich nächste Verleihmöglichkeit befindet sich im Stadtbezirk Geidorf, etwa 3 Kilometer vom Andritzer Hauptplatz entfernt. (vgl. Google Maps, Stand 2022)

Lastenfahrradverleih

In der Stadt Graz gibt es mehrere Möglichkeiten gratis ein Lastenfahrrad zu entleihen. Diese werden zum Teil von den Bezirken, Ämtern und Vereinen zur Verfügung gestellt. Der Verleih eines Großteils der Räder wird vom Verein zur Förderung von Lastenrädern koordiniert. Dieser weist im Raum Graz 26 Lastenfahrräder aus, die entliehen werden können. Auch hier sind die meisten Standorte in Innenstadtnähe angesiedelt, aber es gibt auch einige in südlichen Grazer Stadtbezirken wie St. Peter. Der Bezirk Andritz verfügt über keinen Standort an dem ein Lastenfahrrad entliehen werden kann. Bisher befindet sich der nächste Verleihstandort am Hasnerplatz im Stadtbezirk Geidorf, etwa 2,6 Kilometer vom Andritzer Hauptplatz entfernt. Ab dem ersten November 2022 wird jedoch das multimodale Angebot rund um tim ausgeweitet. Das Unternehmen tim ist Teil der Graz Holding und bietet unter anderem einen Lastenradverleih an. Zu den neuen Standorten in Graz und seinen Umlandgemeinden gehört ab November auch Stattegg. (vgl. radverteiler.at, Stand 2022; holding-graz.at, Stand 2022; nachhaltig-in-graz.at, Stand 2022)

8.3.2 Topographie

Im Bezirksgebiet Andritz und im Gemeindegebiet Stattegg bestehen aufgrund topographischer Gegebenheiten sehr viele Höhenunterschiede (siehe Abb. 8.17). Der Schöckl mit 1445 Metern ist die größte Erhebung der Umgebung und befindet sich nördlich von Stattegg. Im Osten und Westen befinden sich mit dem Pfangberg bzw. dem Admonter Kogel weitere Hügel. Mit einer Höhe zwischen 500 und 600 Metern sind diese aber deutlich niedriger als der Schöckl im Norden. In Anbetracht dieser Erhebungen sind große Teile von Andritz und Stattegg Hanglagen und es bestehen zum Teil große Steigungen. Dies kann Mobilität mit dem Rad oder zu Fuß

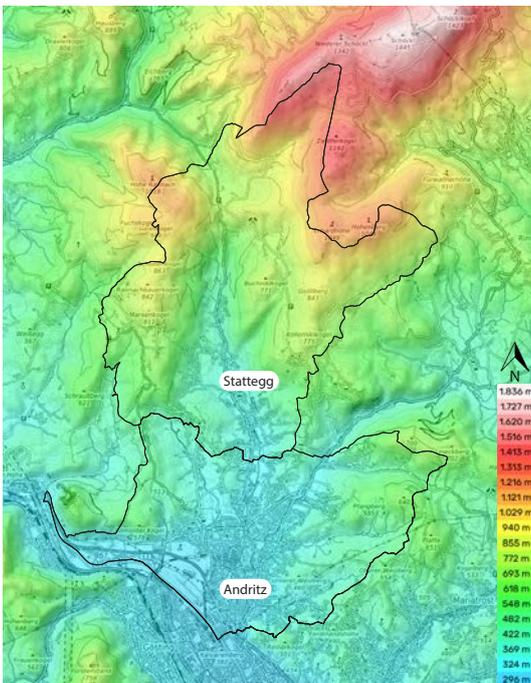


Abb. 8.17: Topographische Karte. Quelle: adaptiert von topographic-map.com

erschweren. Die Leberstraße beispielsweise, die im Norden an die Stattegger Straße anschließt, ist mit einer Steigung von 28 Prozent die steilste Straße der Steiermark. Das Kerngebiet von Andritz rund um den Hauptplatz, sowie der Süden des Bezirks weisen hingegen aber kaum größere Höhenunterschiede auf, sind somit eher flach. (vgl. MeinBezirk, 2015)

8.3.3 Überörtliche Routen des Rad- und Fußverkehrs

Murradweg

Graz Andritz liegt am Murradweg. Dieser führt auf rund 460 Kilometern von Österreich über Slowenien bis nach Kroatien. Der Beginn liegt in der Gemeinde Muhr im Bundesland Salzburg, in unmittelbarer Nähe zum Nationalpark Hohe Tauern. Die Route führt in weiterer Folge über St. Michael, Murau, Knittelfeld nach Bruck an der Mur. Anschließend wird die Stadt Graz entlang des Flusses durchquert, bevor die Route weiter südlich über Leibnitz und Bad Radkersberg bis nach Legrad in Kroatien führt. Dort, an der Mündung der Mur in die Drau, endet der Radweg. (vgl. fahrrad-tour.de, Stand 2022)

Steierischer Voralpenweg

Der Steierische Voralpenweg beginnt bzw. endet in Stattegg. Er führt insgesamt über 100 Kilometer durch die Fischbacher Alpen und das Grazer Bergland. (vgl. walter-ebner.com, Stand 2022)

Mariazellerweg

In Stattegg startet eine Variante des Ma-

riazellerweges, ein Pilgerweg, der auf der gesamten Länge etwa 230 Kilometer lang ist. Der eigentliche Beginn liegt in der Gemeinde Soboth in der Steiermark unweit der Grenze zu Slowenien. Der Endpunkt des Pilgerweges ist Mariazell im Norden der Steiermark an der Grenze zum Bundesland Niederösterreich. (vgl. Bergfex.at, Stand 2022)

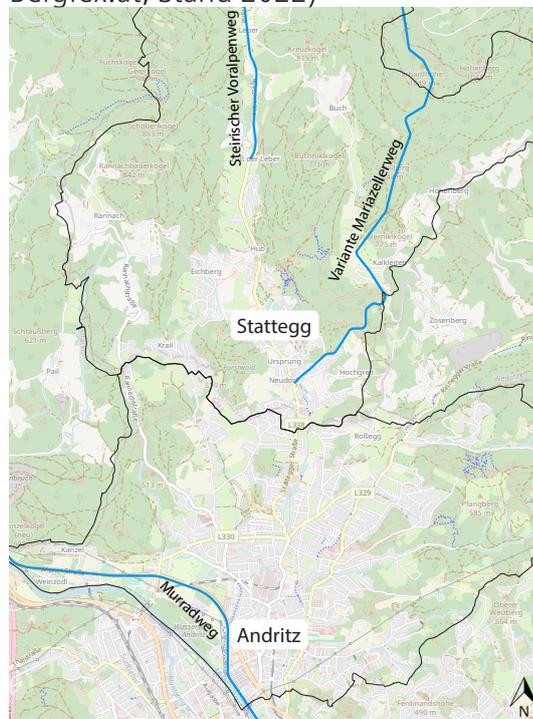


Abb. 8.18: Überörtliche Routen des NMIV.
Quelle: ad. von radtouren.at, Openstreetmap

8.3.4 Fuß- und Radverkehrsnetz

Die Karte mit der Abbildung 8.21 stellt das Fuß und Radwegenetz dar. Im Bezirk Andritz und in der Gemeinde Stattegg existieren einige Fuß- und Radwege sowie Radrouten. Die Karte beinhaltet die beiden geplanten Baumaßnahmen sowie geplante Haupttrouten und Fahrradstraßen. Dadurch ist erkennbar, wo eine

Verbesserung der Radfahrinfrastruktur in mittelfristiger Zukunft erwartet werden kann. Es ist erkennbar, dass sehr viel Radinfrastruktur und Planungen im Andritzer Zentralbereich rund um den Hauptplatz bestehen. Dies ist auch jener Bereich des Bezirks der in der Ebene liegt und eher wenig Steigung aufweist. Im Zuge der Analyse wurden einige Problembereiche erkannt, die nachfolgend detailliert betrachtet werden.

Bereich A - Andritzbach (Abb. 8.19)

In diesem Bereich existiert keine Fahrradverbindung entlang des Andritzbach. Als Alternative muss der Ursprungweg genutzt werden, dieser ist jedoch von einer starken Steigung geprägt und vor allem für Kinder bzw. ältere Personen anstrengend zu befahren. Eine Verbindung entlang des Andritzbaches oder die geplante Hauptroute entlang der Stattegger Straße könnte Abhilfe schaffen.

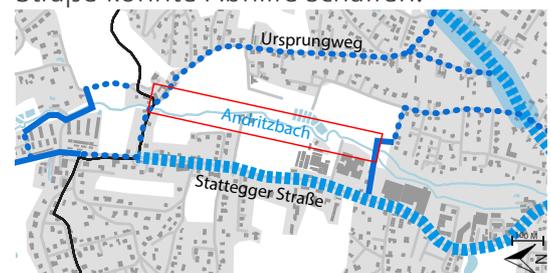
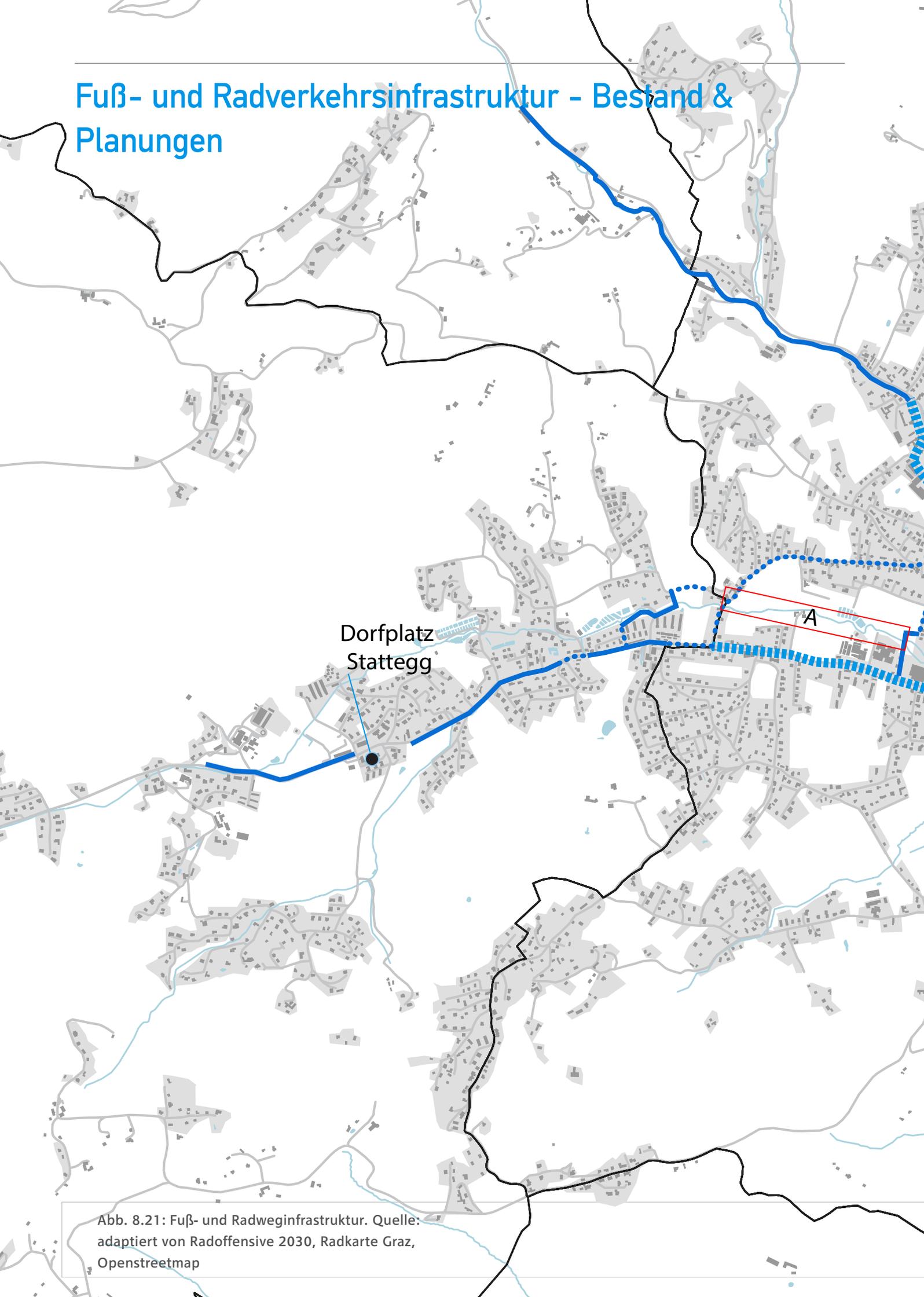


Abb. 8.19: Problembereich A

Bereich B - Schöckelbach (Abb. 8.20)

In diesem Bereich fehlt eine direkte Verbindung zweier Geh- und Radwege entlang des Schöckelbaches. Als Alternative stehen hierbei nur Radrouten im Mischverkehr zur Verfügung. Diese Radrouten dürfen vom motorisierten Verkehr zwar nur mit 30 km/h befahren werden, dennoch ist die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr geringer

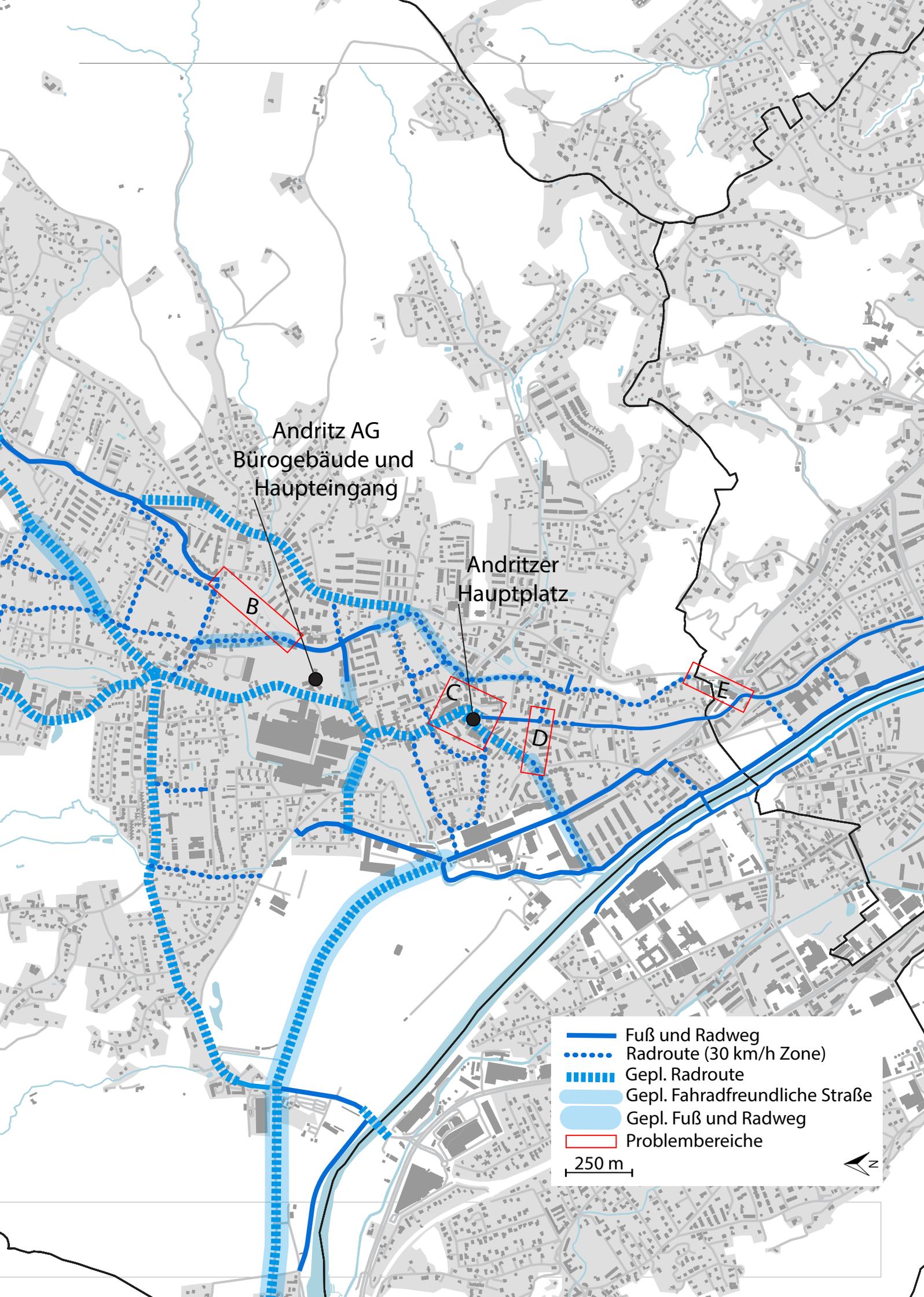
Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur - Bestand & Planungen



Dorfplatz
Stattegg

A

Abb. 8.21: Fuß- und Radwegeninfrastruktur. Quelle:
adaptiert von Radoffensive 2030, Radkarte Graz,
Openstreetmap



Andritz AG
Bürogebäude und
Haupteingang

Andritzer
Hauptplatz

B

C

D

E

-  Fuß und Radweg
-  Radroute (30 km/h Zone)
-  Gepl. Radroute
-  Gepl. Fahrradfreundliche Straße
-  Gepl. Fuß und Radweg
-  Problembereiche

250 m



als bei der Benutzung eines Geh- und Radweges. Außerdem müssen Rad- und Fußgänger*innen einen Umweg in Kauf nehmen, die Wegstrecke wird dadurch verlängert. Ein Geh- und Radweg entlang des Schöckelbaches könnte hier Abhilfe schaffen.



Abb. 8.20: Problembereich B

Bereich C - Hauptplatz (Abb. 8.22)

Im Bereich rund um den Andritzer Hauptplatz trifft sich der Fuß- und Radverkehr, der öffentliche Verkehr und motorisierte Individualverkehr. Auf den Hauptstraßen (Andritzer Reichsstraße, Grazer Straße) existiert keine Radfahrinfrastruktur und durch das hohe Verkehrsaufkommen ist der Bereich generell unübersichtlich und es entstehen gefährliche Situationen im Sinne der Verkehrssicherheit.

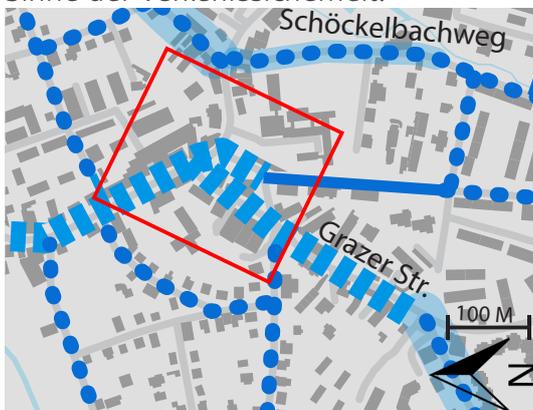


Abb. 8.22: Problembereich C

Bereich D - Grazer Straße (Abb. 8.23)

In diesem Bereich existieren einige Nord-Süd Korridore, die für den Radverkehr relevant sind. Es fehlt ist eine durchgehende Querverbindung. Fährt man vom Murradweg die Radroute Am Arlandgrund entlang und möchte zum Schöckelbachweg gelangen, versperrt ein umzäuntes Wohngebäude die Durchfahrt.

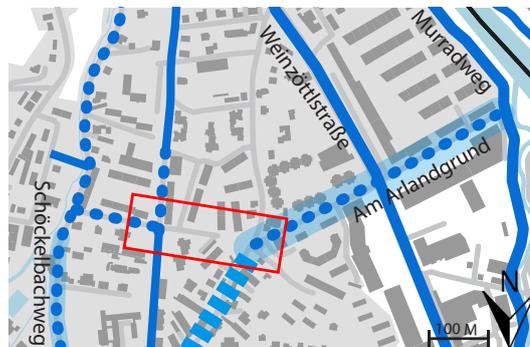


Abb. 8.23: Problembereich D

Bereich E - Maut (Abb. 8.24)

Während zwischen dem Murradweg und der Körösisstraße eine Radroute in einer Tempo 30 km/h Zone existiert ist der Schöckelbachweg von dieser Infrastruktur abgeschnitten. Es existiert keine sichere Radinfrastruktur zwischen dem Schöckelbachweg und der Körösisstraße. Um sie zu erreichen muss im Mischverkehr die Andritzer Hauptstraße entlang gefahren werden, auf der eine Geschwindigkeit bis 50 km/h zulässig ist. Anschließend muss die vielbefahrene Grazer Ring Straße, eine Landesstraße, gekreuzt werden.



Abb. 8.24: Problembereich E

eines gemischten Geh- und Radweges auf einen 400 Meter langen Teilstück der Weinitzenstraße, beginnen östlich der Kreuzung mit dem Ursprungsweg, einer wichtigen Radroute. Im Bereich um den Andritzer Hauptplatz sieht der Masterplan jeweils eine Radroute entlang der Grazer Straße und der Andritzer Reichstraße vor. Letztere soll am Hauptplatz beginnen und in Richtung Norden führen. (vgl. Masterplan Radoffensive Graz, 2019)

8.3.5 Planungen und Konzepte

Radoffensive 2030

Die Stadt Graz verfügt über einen im Herbst 2019 veröffentlichten Masterplan, welcher sich der Radmobilität widmet. Dieser trägt den Namen Radverkehrs-offensive 2030 und enthält neben allgemeinen Gestaltungsrichtlinien einen Maßnahmenkatalog mit dem Ziel die Stadt Graz zu einer der europäischen Radhauptstädte zu machen. Die Hauptrolle spielt dabei die Verbesserung und Neuerrichtung von Radfahrinstrastruktur. Hierfür sollen bis 2030 rund 100 Millionen Euro aufgewendet werden. Dieser enthält auch konkrete Maßnahmen für den Stadtbezirk Andritz, wie etwa die Planung neuer Haupt- bzw. Nebenrouten durch den Bezirk sowie denkbare künftige Fahrradstraßen. Im Zuge der Radoffensive soll ein Teil des Murradweges zwischen der Wiener Straße und der Weinzötzelstraße auf einer Länge von 4 km mit einem Geh- und Radweg ausgestattet werden. Eine weitere Bau- maßnahme im Bezirk ist die Errichtung

Örtliches Entwicklungskonzept Stattegg

Teil des Konzeptes sind Ziele und Maßnahmen zum Verkehr und zur Mobilität. Bezüglich des Fuß- und Radverkehrs nimmt sich die Gemeinde Stattegg die Verbesserung für den nichtmotorisierten Verkehr und die Steigerung ihrer Verkehrssicherheit zum Ziel. Dies soll durch mehrere Maßnahmen sichergestellt werden. Hierzu gehört der Ausbau und der Erhalt des gesicherten Fußwegenetzes. Besonderes Augenmerk soll hier auf Wege zu Schulen, Kindergärten und Nahversorgern gelegt werden. Weiters soll der Alltagsradverkehr und der Fußverkehr durch bewusstseinsbildende Maßnahmen, neue Radverkehrskonzepte und dem Ausbau von Verleihsystemen und Abstellanlagen gefördert werden. Zudem soll das Gemeindewegenetz in Wohngebieten erhalten, saniert und ausgebaut werden. Hierfür sollen die zur Erschließung von Siedlungsbereichen erforderlichen Wege in öffentliches Eigentum übergehen. (vgl. ÖEK Stattegg, 2022)

8.3.6 Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen für den NMIV

Zentrale Einrichtungen in Andritz sind meist gut an das Rad- und Fußwegenetz angebunden (siehe Abb. 8.26). Durch die räumliche Agglomeration um den Andritzer Hauptplatz sind die Mehrheit der zentralen Einrichtungen fußläufig nicht weit voneinander entfernt (siehe Abb. 8.25). Die Andritz AG ist derzeit noch nicht ideal an das Fuß- und Radwegenetz angebunden, künftige Erweiterungen sind jedoch in Planung. So würden neben der Andritz AG auch einige weitere Einrichtungen wie die neu errichtete Volksschule vom Ausbau des Fuß- und Radwegenetz entlang der Statteggerstraße profitieren. Das Pflegewohnheim Erika Horn, welches sich

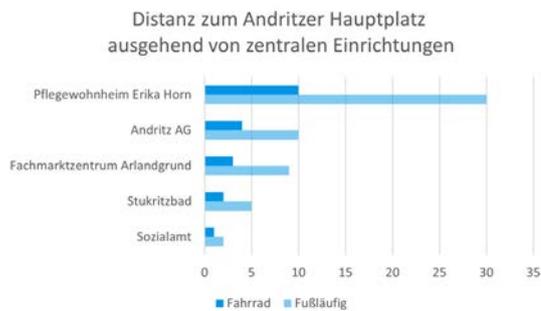


Abb. 8.25: Distanz bis zum Andritzer Hauptplatz. Quelle: Google Maps

weiter entfernt vom Hauptplatz befindet, ist durch die kürzlich errichtete Geh- und Radweg-Spange Strasserhofweg – Statteggerstraße schnell mit dem Rad vom Hauptplatz aus zu erreichen (vgl Google Maps).



Abb. 8.26: Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen in Andritz. Quelle: adaptiert von Radoffensive 2030, Radkarte Graz, Google Maps, Openstreetmap



Hier kommt die Musik!
www.cook-music.at

Steuermärkische
SPARKASSE
#glaubanmorgen

229

28.5
NENNEN
GRAZ | MESSE

EGON7
25 JAHRE DAS ALBUM
DAS KONZERT GRAZ | STEUERMARKS
G.O.B. DIE PARTY HALB | MEXICO

BITTE KURZ WARTEN
WENIGER WARTEN
MEHR ALLEN
Graz | Messe

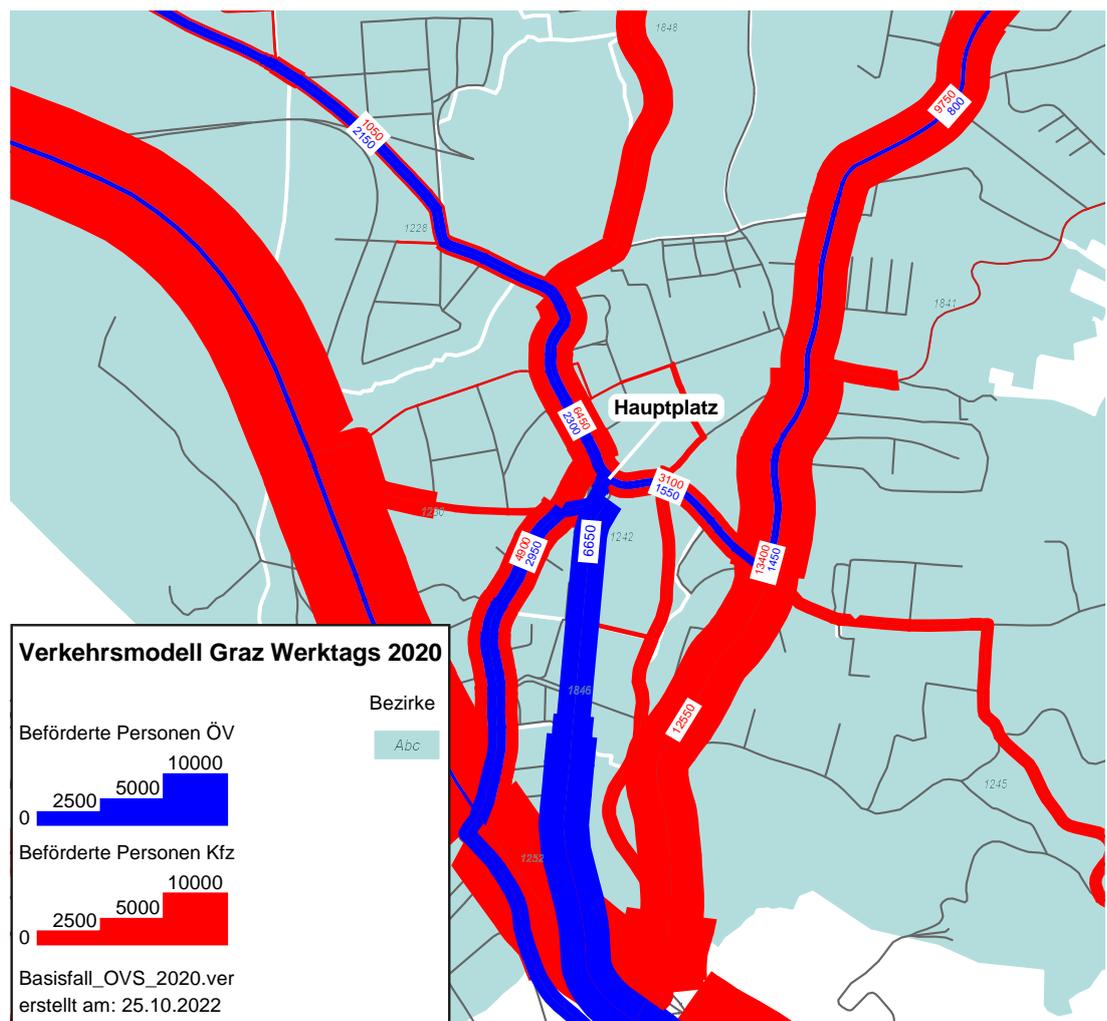
Straßenbahn und Stadtbuss am Andritzer Hauptplatz. Quelle: Gartner, 2022

8.4 Verkehrsorganisation im Andritzer Zentralbereich

Im Zentralbereich rund um den Andritzer Hauptplatz trifft der Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche und motorisierte Individualverkehr aufeinander. Um die Situation in diesem Bereich künftig zu entschärfen, ist ein detaillierter Blick auf die Verkehrsorganisation notwendig.

8.4.1 Mobilitätsverhalten

Anhand der untenstehenden Verkehrsmodellierung aus dem Jahr 2020 kann man die Anzahl der ÖV-Nutzer*innen ablesen (Abb. 8.27). Vom Hauptplatz Andritz aus benutzen täglich rund 6500 Personen die Straßenbahn. Einmal mehr wird somit die Bedeutung dieser sichtbar. Bedenken muss man aber, dass 2020 die Fahrgastzahlen aufgrund der Covid-19 Pandemie geringer waren als



unter normalen Bedingungen. (vgl. Verkehrsmodellierung TU Graz, 2022)

8.4.2 Linienführung des ÖV

Der Andritzer Hauptplatz stellt wie bereits erwähnt einen wichtigen Knotenpunkt dar. Dies liegt vor allem an der zentralen Lage im Bezirk und der Endstation der Straßenbahnlinien 3 und 5. Zudem verkehren hier mehrere Buslinien, davon

die Stadtbuslinien 41, 52 und 53 in einem dichten Takt. Ein entscheidender Faktor, welcher zu Konflikten im ÖV führen kann ist, dass die Busse um die zentralgelegenen Haltestellen zu erreichen, die Straßenbahngleise queren müssen. Kommt es zu Verzögerungen im Fahrplan der Busse bzw. der Straßenbahnen kann es daher passieren, dass sich diese in die Quere kommen und weitere Verzögerungen entstehen. Die Kapazitäten des ÖV



Abb. 8.28: Linienführung im Zentralbereich. Quelle: adaptiert von Holding Graz, Grundlage: Openstreetmap

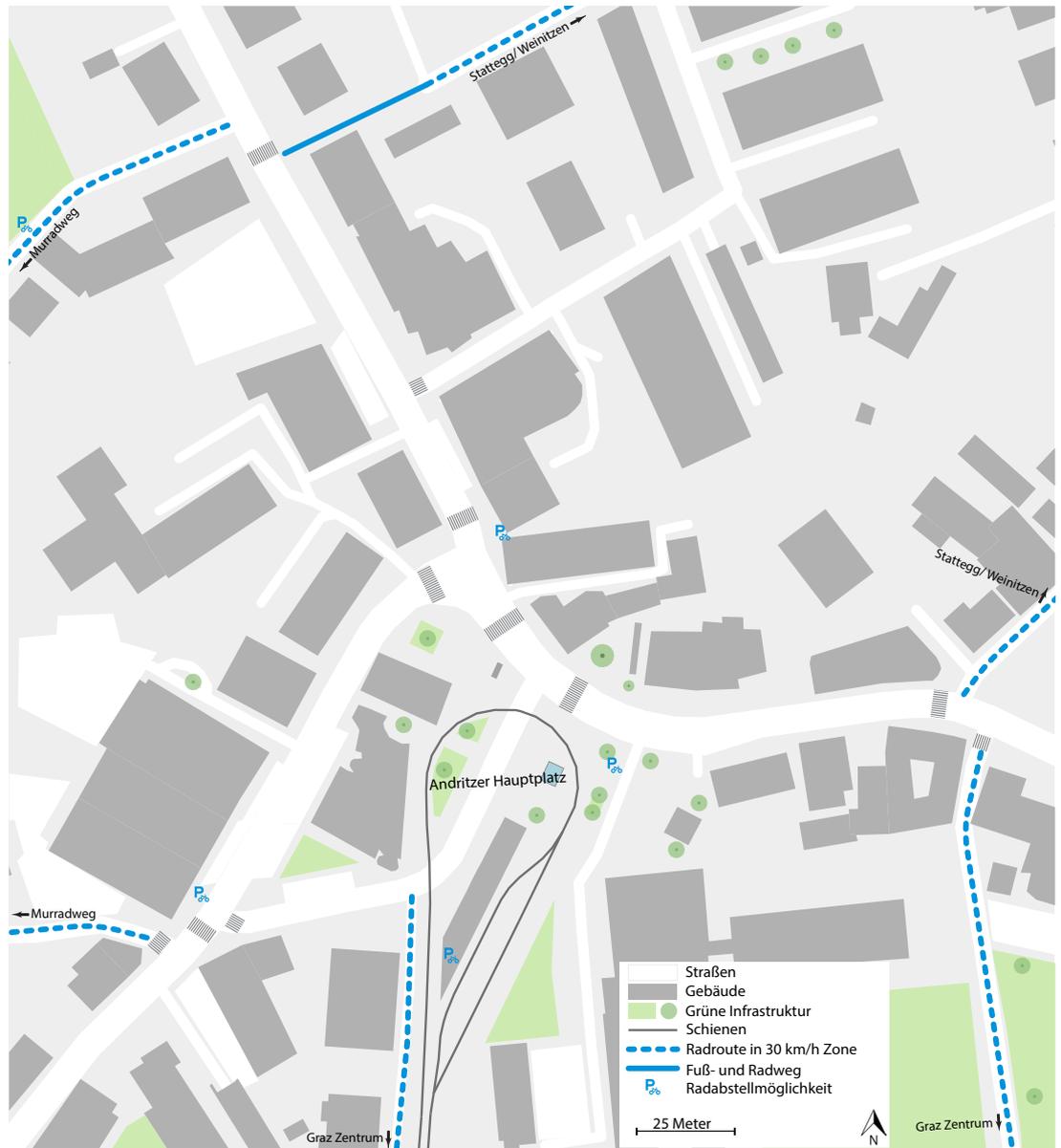


Abb. 8.29: Radinfrastruktur im Zentralbereich. Quelle: adaptiert von Radoffensive 2030, Radkarte Graz, Grundlage: Openstreetmap

sind daher am Andritzer Hauptplatz auch in Hinblick auf einen Ausbau als eher begrenzt einzuschätzen.

8.4.2 Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr,

welcher die Hauptstraßen befährt, befinden sich Geh- und Radwege hauptsächlich auf den Nebenstraßen. Die Grazer Straße bzw. die Andritzer Reichstraße verfügen über keine Radfahrinfrastruktur, die ein sicheres Fortkommen ermöglicht. Für Fußgänger existieren im Bereich rund um den Hauptplatz aber viele Schutzwege.

8.4.3 Verkehrszählung

Um einen Eindruck vom Fußgängeraufkommen rund um den Andritzer Hauptplatz zu erhalten wurde eine Verkehrszählung durchgeführt. Diese fand an einem Freitag um 12:45 bis 13:00 Uhr statt. In weiterer Folge wurden die Werte auf eine Stunde hochgerechnet. Auffallend ist, dass in der Spitzenstunde der Großteil der Personen den Bereich zwischen dem Billa Supermarkt und der Raiffeisen Bank quert. Hier besteht jedoch weder eine Ampelanlage, noch ein Schutzstreifen. Vor allem Schulkinder

waren durch parkende Autos schwer zu erkennen und es kam zu mehreren gefährliche Situationen. Dieser Bereich kann dem Schnitt B entnommen werden. Der bestehende Schutzstreifen südlich davon wurde weitaus weniger genutzt. Hier besteht zwar keine Ampelanlage, doch zum Zeitpunkt der Verkehrszählung war ein Schülerlotse vor Ort. Nördlich des Hauptplatzes bestehen einige Querungen, die alle über einen Schutzstreifen sowie Ampelanlagen verfügen. Die genaue Anzahl der Querungen je Richtung kann der Abbildung 8.30 entnommen werden.

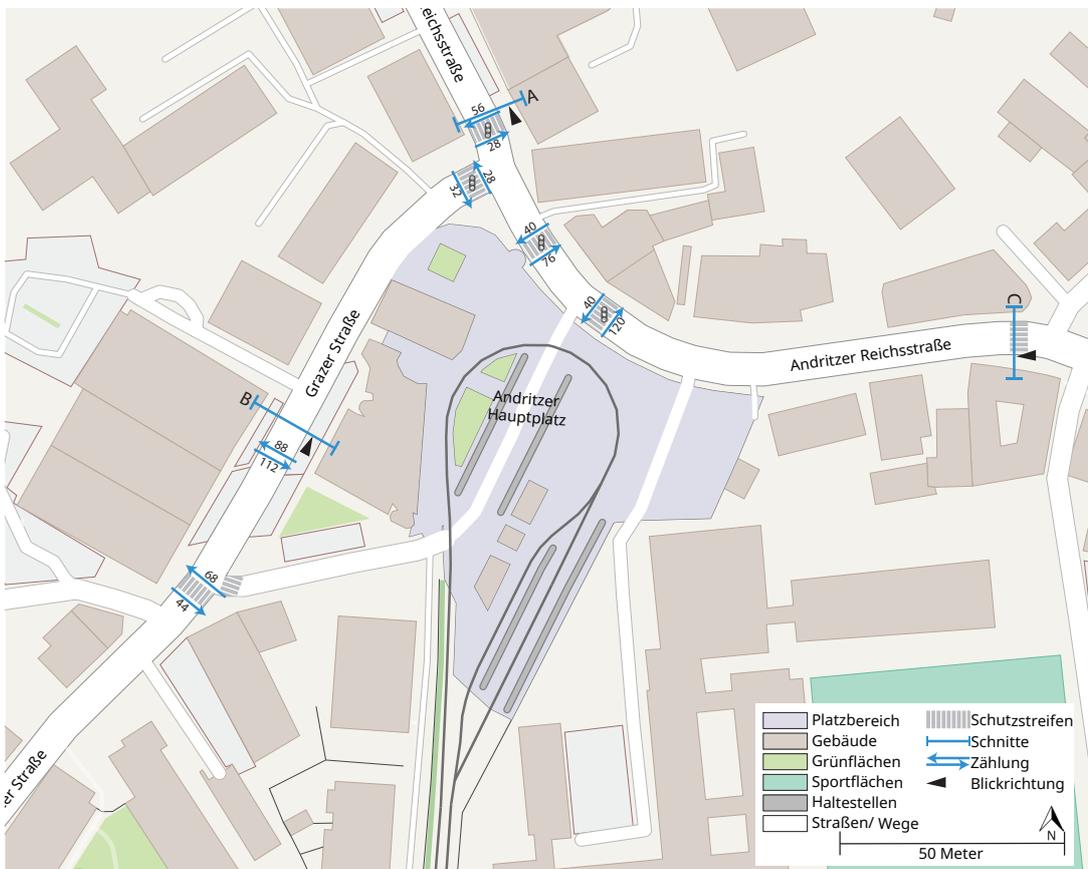


Abb. 8.30: Querungszählung des Fußverkehrs am Andritzer Hauptplatz von 12:45 - 13:00 Uhr an einem Freitag, hochgerechnet auf eine Stunde. Quelle: adaptiert von Openstreetmap

8.4.4 Straßenraumaufteilung

Im Folgenden wird die Aufteilung des Straßenraums an einigen wichtigen Straßen rund um den Andritzer Hauptplatz im Detail dargestellt.

Schnitt A: West (Abb. 8.31):

Dieser Schnitt befindet sich in der Andritzer Reichsstraße und zeigt die räumliche Aufteilung des Straßenraumes. Neben einem östlich-liegenden Parkstreifen existiert jeweils ein Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr pro Richtung. Es existiert keine Radfahrinfrastruktur und der südliche Gehsteig ist mit 1,70 Meter Breite eher schmal.

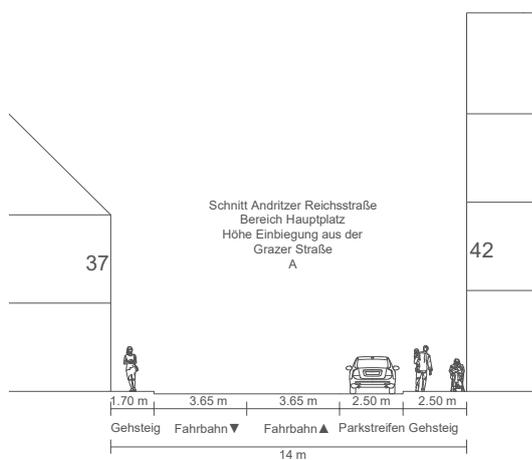


Abb. 8.31: Schnitt A; eigene Darstellung.

Quelle: Google Maps

Schnitt B: Süd (Abb. 8.32):

Dieser Schnitt betrachtet den Straßenraum in der Grazer Straße zwischen dem Billa Supermarkt und der Raiffeisen Bank. Auf Basis der Verkehrszählung wird deutlich, dass hier ein hohes Fußverkehrsaufkommen besteht. Auffallend ist der große Anteil der Parkflächen, die insg. 7 Meter bzw. circa 50 Prozent der Gesamtbreite belegen. Auch hier besteht keine Radfahrinfrastruktur.

Vor allem der östliche Gehsteig ist mit einer Breite von 1,50 Metern sehr schmal. Dem motorisierten Verkehr steht jeweils ein Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.

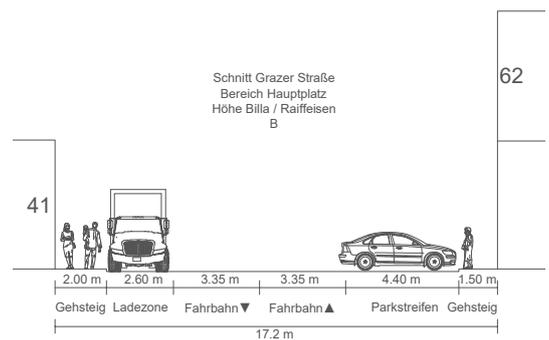


Abb. 8.32: Schnitt B; eigene Darstellung. Quelle: Google Maps

Schnitt C: Ost (Abb. 8.33):

Dieser Schnitt beschreibt die Straßenaufteilung in der Andritzer Reichsstraße auf Höhe der Polizeistation. An dieser Stelle existieren keine Stellplätze für Kfz und keine Radfahrinfrastruktur. Vor allem der nördliche Gehsteig ist mit 1,10 Breite sehr schmal. Auch hier besteht jeweils ein Fahrstreifen je Richtung für den motorisierten Verkehr.

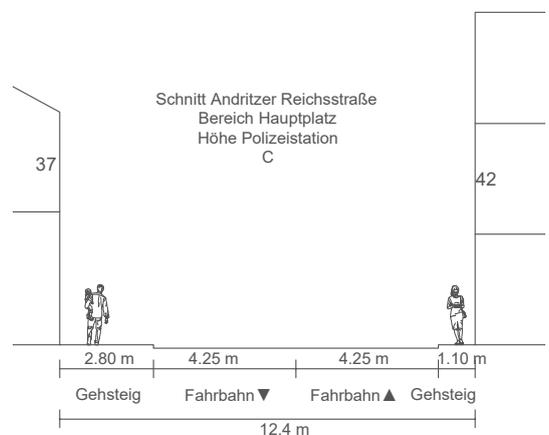


Abb. 8.33: Schnitt C; eigene Darstellung.

Quelle: Google Maps

8.5 Schlussfolgerungen und Handlungsbedarf

In diesem Kapitel werden die gesammelten Informationen über Mobilitätskennzahlen, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr abschließend betrachtet. Als Hilfe für den weiteren Projektlauf werden zudem sämtliche wichtigen Analyseerkenntnisse dargelegt. Daraus kann in weiterer Folge der konkreter Handlungsbedarf abgeleitet werden.

Nachhaltigere Formen der Mobilität wie ÖV, Rad- und Fußverkehr spielen in den Randbezirken von Graz und den angrenzenden Umlandgemeinden noch eine eher untergeordnete Rolle. Besonders in der Stadt Graz gewinnen diese Mobilitätsformen aber weiter an Bedeutung. Das spiegelt sich auch in den geplanten Ausweitungen des ÖV- und NMIV-Netzes wider: Mit dem Masterplan Radoffensive 2030 werden in Andritz neue Haupt- und Nebenrouten sowie mögliche Fahrradstraßen im Bezirk angedacht. Einige konkrete Teilstücke befinden sich sogar schon in einer fortgeschritteneren Planungsphase. In Stattegg hingegen existieren keine Planungen, jedoch bekennt man sich offiziell zum Ausbau des Fuß- und Radverkehrs.

8.5.1 Öffentlicher Verkehr

Andritz und Stattegg verfügen grundsätzlich über ein gutes ÖV-Angebot. Vor allem moderne Busse und Straßenbahnen sowie ein dichter Taktfahrplan machen ihn attraktiv. Ein wichtiger Knotenpunkt für den ÖV ist der Andritzer Hauptplatz, wo zwischen Bussen, Straßenbahnen und Mikro-ÖV umgestiegen werden kann. Zu Bedenken sind jedoch die schwierigen Bedingungen

für den ÖV durch die Topographie und die Zersiedelung. In diesen Bereichen des Siedlungsgebietes bedarf es Angebotsausweitungen und innovativer Lösungen, um das ÖV-Angebot zu verbessern. Angebote wie das GUSTmobil und die TIM-Standorte können hier einen großen Beitrag leisten, jedoch sind sie nicht als Universallösung für alle Einwohner:innen abseits der Bus- und Straßenbahn-Korridore zu sehen. Weiters müssen auch die Auswirkungen des geplanten S-Bahn Knotens in Gösting bedacht werden. Hier steht die Frage der Anbindung von Andritz und Stattegg im Fokus.

8.5.2 Fuß- und Radverkehr

Das Fuß- und Radwegenetz ist in weiten Teilen des Bezirks Andritz attraktiv. In Stattegg hingegen existiert weniger Radinfrastruktur. Jedoch ist hier zu bedenken, dass hier generell weniger Verkehrsaufkommen vorhanden ist, was Radinfrastruktur nicht auf allen Straßen notwendig macht. Bestehende und geplante Radfahrinfrastruktur befindet sich hauptsächlich rund um den Andritzer Zentralbereich. Dieser eignet sich aufgrund der topographischen Lage ohne nennenswerte Steigungen auch gut hierfür. Im Planungsraum existieren mehrere überörtliche Routen für den Rad- und Fußverkehr. Am relevantesten hiervon ist der Murradweg, welcher auch gut an das Rad- und Fußverkehrsnetz in Andritz angebunden ist. Es gibt aber auch einige Problembereiche im Fuß- und Radwegenetz. Hauptsächlich handelt es sich dabei um fehlende Verbindungen im Fuß- und Radwegenetztes. Einerseits muss aufgrund dessen teilweise im Mischverkehr gefahren

werden, was im Sinne der Verkehrssicherheit suboptimal ist. Andererseits kann es aber auch dazu führen, dass Umwege über längere und/oder steilere Alternativrouten in Kauf genommen werden müssen.

8.6 Quellenverzeichnis

Quellen

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau (Hrsg.) (o. J.): Leitfaden, Förderungen für den Radverkehr, S. 8

Bergfex (2022), Mariazeller Weg, <https://www.bergfex.at/sommer/steiermark/touren/pilgerweg/10322,mariazeller-weg-06/> (30. Oktober 2022)

BMVIT, (2013), Radverkehr in Zahlen, https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/riz.html (30. Oktober 2022)

Fahrrad-Tour.de, (2022), Mur-Radweg, Etappenbeschreibung des Mur-Radweges, https://www.fahrrad-tour.de/mur-radweg/MurRadweg_ueberblick.htm (30. Oktober 2022)

Freecadblock (2022), <https://freecadblock.com> (30. Oktober 2022)

Holding Graz (2022), „tim“ bietet nun noch mehr Lastenräder an, <https://www.holding-graz.at/de/tim-bietet-nun-noch-mehr-lastenraeder-an/> (30. Oktober 2022)

Istmobil (2021), Istmobil Regionen, GUSTmobil, <https://istmobil.at/istmobil-regionen/gustmobil/> (28. Oktober 2022)

Stadt Graz (2019) Masterplan Radoffensive, https://www.graz.at/cms/beitrag/10375678/8106610/Masterplan_fuer_die_Radhauptstadt.html?fbclid=IwAR2-JuFr5kYNalt3AswdABk681RvT0f5wyvGaWMLwVY3SdgDreQvQEjKsqg (25. Oktober 2022)

Mein Bezirk (2021), Neuer Tim Standort in Stattegg, https://www.meinbezirk.at/graz-umgebung/c-lokales/neuer-tim-standort-in-stattegg_a4756430 (30. Oktober 2022)

Mein Bezirk (2021), Ruhige Wohngegend im Grazer Bergland, https://www.meinbezirk.at/graz-umgebung/c-lokales/ruhige-wohngegend-im-grazer-bergland_a1499432# (28. Oktober 2022)

Nachhaltig in Graz (2022), Gratis-Verleih Lastenräder Graz, <https://nachhaltig-in-graz.at/gratisverleih-lastenraeder-graz/> (28. Oktober 2022)

ÖBB SCOTTY (2022); Fahrplanauskunft, <https://fahrplan.oebb.at/webapp/> (30. Oktober 2022)

Gemeinde Stattegg (2022), ÖEK Stattegg, <https://www.stattegg.eu/fileadmin/Stat->

tegg/Dokumente/FI%C3%A4chenwidmungsplan/STATT_500_%C3%96EK_Verordnung___Erl%C3%A4uterungen_AUFLAGE.pdf (30. Oktober 2022)

ORF Steiermark(2022), Neuer S-Bahn-Ring plus Tunnel für Graz, <https://steiermark.orf.at/stories/3181125/> (7. November 2022)

Pimpmydrawing (2022), <https://pimpmydrawing.com> (30. Oktober 2022)

Stadt Graz (2022) Radfahren in Graz, Radkarte Graz, <https://www.graz.at/cms/beitrag/10122448/7760192> (25. Oktober 2022)

Radtouren.at (2022), Interaktive Radkarte, https://www.radtouren.at/interaktive-radkarte/#area=* &cat=* &filter=r-fullyTranslatedLangus-,r-onlyOpened-,sb-sortedBy-0&ov=hiking&zc=12,15.54188,47.13696 (26. Oktober 2022)

Radverteiler (2022), Die Plattform zum einfachen Verleihen und Ausleihen von Fahrrädern, <https://www.radverteiler.at/> (24. Oktober 2022)

Stadt Graz (2022), Fakten zur Mobilität, https://www.graz.at/cms/beitrag/10192602/8032890/Fakten_zur_Mobilitaet.html (30. Oktober 2022)

Stadt Graz (2022), Öffentlicher Verkehr: Präsentation des Endberichts, https://www.graz.at/cms/beitrag/10391899/8107167/Oeffentlicher_Verkehr_Praesentation_des.html (30. Oktober 2022)

Stadt Graz (2022), S-BAHN-RING als ÖV-Lösung für klimafreundliche Zukunft, https://www.graz.at/cms/beitrag/10400274/8107167/S_BAHN_RING_als_OeV_Loesung.html (25. Oktober 2022)

TIM Österreich (2022), Steirischer Zentralraum, <https://www.tim-oesterreich.at/steirischer-zentralraum/> (20. Oktober 2022)

Verbundlinie (2022), Fahrplanauskunft, <https://www.verbundlinie.at/de/fahrplan/fahrplaene/fahrplandownload-pdf> (30. Oktober 2022)

Walter Ebner (2022), Steirischer Voralpenweg 740, <https://www.walter-ebner.com/weitwandern/steirischer-voralpenweg-740/> (28. Oktober 2022)

Wikipedia (2022), Straßenbahn Graz, https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Graz (28. Oktober 2022)

Wikipedia (2022), Schlepplbahn, <https://de.wikipedia.org/wiki/Schlepplbahn> (30. Oktober 2022)

Wikipedia (2022), Nordpfeil, https://de.wikipedia.org/wiki/Nordpfeil#/media/Datei:North_Pointer.svg (30. Oktober 2022)

Abbildungen

Abb. 8.1 REK 2021; https://www.stadt-salzburg.at/fileadmin/landingpages/stadtplanung/rek-neu/rek_grundlagenbericht_2021_kap7.pdf

Ingrid Gruber 2019; <https://unipub.uni-graz.at/obvugrhs/download/pdf/4556142?originalFilename=true>

Abb. 8.2 Land Steiermark 2021; https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12651346_141979459/329aaed2/Graz-Stadt.pdf

Land Steiermark 2021; https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12651346_141979459/4a9cb9e4/Graz-Umgebung.pdf

Abb. 8.3 Land Steiermark, 2019; https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12853082_141979459/e8bd9c39/Graz%20-%20Stadtbezirke%20Auspendler%20in%20GU%20Gemeinden%202019.pdf

Abb. 8.4 Land Steiermark, 2019; https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12853082_141979459/2222e025/Graz%20-%20Stadtbezirke%20Auspendler%20inkl.%20Bundesl%C3%A4nder%202019.pdf

Abb. 8.5 Land Steiermark 2019; https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12853082_141979459/cfc4d5fd/Graz%20-%20Stadtbezirke%20Einpendler%20aus%20GU%20Gemeinden%202019.pdf

Abb. 8.6 <https://www.google.at/maps>

Abb. 8.7 Land Steiermark, 2019; https://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12853082_141979459/b5a4b94d/Graz%20-%20Stadtbezirke%20Einpendler%20inkl.%20Bundesl%C3%A4nder%202019.pdf

Abb. 8.8 Eigene Aufnahme

Abb. 8.9 Eigene Aufnahme

Abb. 8.10 Nachtbus Netz Graz, 2022; https://www.verbundlinie.at/images/service/pdfs/liniennetz/graz_nightline.pdf

Abb. 8.11 Netzplan Graz, 2022; <https://www.verbundlinie.at/images/service/pdfs/liniennetz/graz.pdf>

Abb. 8.12 Eigene Darstellung, Openstreetmap, 2022; <https://www.openstreetmap.org/>

Abb. 8.13 Eigene Aufnahme

Abb. 8.14 Verkehrplus, 2022; <https://www.verkehrplus.at/eroeffnung-regiotim-stattegg/>

Abb. 8.15 Eigene Aufnahme

Abb. 8.16 Openstreetmap, 2022; <https://www.openstreetmap.org/>

OpenRailwayMap, 2022; <https://www.openrailwaymap.org/>

Abb. 8.17 Topographic Map, Stand 2022: <https://de-at.topographic-map.com/map-hb8gt/Graz/?center=47.14501%2C15.43751&zoom=13&base=6>

Abb. 8.18 Radtouren, Stand 2022; https://www.radtouren.at/interaktive-radkarte/#area=* &cat=* &filter=r-fullyTranslatedLangus-,r-onlyOpened-,sb-sortedBy-0&ov=hiking&zc=12,15.54188,47.13696

Abb. 8.19 - 8.24 Openstreetmap, 2022; <https://www.openstreetmap.org/>

Radkarte Graz, Stand 2022; <https://www.graz.at/cms/beitrag/10122448/7760192>

Masterplan Radoffensive, 2019; https://www.graz.at/cms/beitrag/10375678/8106610/Masterplan_fuer_die_Radhauptstadt.html?fbclid=IwAR2-JuFr5kYNalt3AswdABk681RvT0f5wyvGaWMIwVY3SdgDreQvQEjKsqg

Abb. 8.25 Openstreetmap, 2022; <https://www.openstreetmap.org/>

Radkarte Graz, Stand 2022; <https://www.graz.at/cms/beitrag/10122448/7760192>

Masterplan Radoffensive, 2019; https://www.graz.at/cms/beitrag/10375678/8106610/Masterplan_fuer_die_Radhauptstadt.html?fbclid=IwAR2-JuFr5kYNalt3AswdABk681RvT0f5wyvGaWMIwVY3SdgDreQvQEjKsqg

<https://www.google.at/maps>

Abb. 8.26 <https://www.google.at/maps>

Abb. 8.27 Openstreetmap, 2022; <https://www.openstreetmap.org/>

Abb. 8.28 Martin Fellendorf, TU Graz, Makroskopisches Verkehrsmodell der Stadt Graz, 2022

Abb. 8.29 Openstreetmap, 2022; <https://www.openstreetmap.org/>

Radkarte Graz, Stand 2022; <https://www.graz.at/cms/beitrag/10122448/7760192>

Masterplan Radoffensive, 2019; https://www.graz.at/cms/beitrag/10375678/8106610/Masterplan_fuer_die_Radhauptstadt.html?fbclid=IwAR2-JuFr5kYNalt3AswdABk681RvT0f5wyvGaWMIwVY3SdgDreQvQEjKsqg

Abb. 8.30 Openstreetmap, 2022; <https://www.openstreetmap.org/>

Abb. 8.31 Google Maps; <https://www.google.at/maps>

Abb. 8.32 Google Maps; <https://www.google.at/maps>

Abb. 8.33 Google Maps; <https://www.google.at/maps>

IMPRESSUM

Verfasser*innen

Nikolaus Gartner | 11933806

Rebecca Mildenerger | 12016833

Anton Schulze | 12017548

Johannes Vaterl | 01517291

Iris Wonisch | 12009196

Betreuungsteam TU Wien, Institut für Raumplanung

Johann Bröthaler, Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik

Arnold Faller, Digital Architecture and Planning

Bardo Hörl, Verkehrssystemplanung

Julia Pechhacker, Örtliche Raumplanung

Werner Tschirk, Örtliche Raumplanung

Andreas Voigt, Örtliche Raumplanung

in Zusammenarbeit mit

Bernhard Inninger, Amtsleiter Stadtplanung Graz

Andreas Kahr-Walzl, Bürgermeister Stattegg

Helena Linzer, Örtliche Raumplanung

Richard Resch, Initiative lebenswertes Andritz



Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung