



## **Frage an Stadträtin Elke Kahr**

eingbracht in der Gemeinderatssitzung am 18. Juni 2020

von

**KO GR Karl Dreisiebner**

### **Betreff: Maßnahmen gegen zunehmenden Abschneide- und Schleichverkehr durch Wohnviertel**

Sehr geehrter Frau Stadträtin, liebe Elke,

immer häufiger wird in letzter Zeit über starke und als unhaltbar wahrgenommene Verkehrszunahmen in Straßenzügen des untergeordneten Straßennetzes und somit in Wohngebieten berichtet. Jedoch nicht nur in der Medienberichterstattung spiegelt sich die Wahrnehmung des Verlustes von Gesundheits- und Lebensqualität in den eigenen vier Wänden, im Straßenraum vor der Haustüre und im gesamten Grätzl wider. Die Hilferufe erreichen uns als Gemeinderät\*innen und bestimmt auch alle Stadtregierungsmitglieder, unabhängig davon, ob sie für diese Probleme zuständig sind oder nicht.

Die Erfahrungen aus den Wochen des Lockdowns am Höhepunkt der Covid19-Pandemie haben manche Grazer\*innen an früher erinnert und zugleich die Hoffnung erweckt, dass auch zukünftig weniger Autoverkehr den Straßenraum prägt und es mehr Platz und Sicherheit für jene geben wird, die ihre Wege nicht nur mit dem Auto zurücklegen. Auch die mittlerweile sehr bekannten Beispiele aus anderen Städten, die in hohem Ausmaß verkehrsberuhigte Zonen aller Art schaffen und damit den sogenannten Straßenraum wieder stärker zum Aufenthalts-, Kommunikations- und Lebensraum im Grätzl aufwerten, mögen dazu beitragen, dass sich immer mehr Menschen rasche Veränderungen wünschen.

Gerade wenn große Bau- und Investitionsprojekte anstehen und man sich seitens der Stadtplanung für nachhaltige Mobilitätspakete und Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr einsetzt, fehlen häufig darüber hinausgehende Maßnahmen für die Lenkung des motorisierten Verkehrs im näheren Umfeld oft völlig. Die Chance, etwa mit umfassenden Maßnahmenbündeln die Verkehrswende im gesamten Quartier weiter voranzutreiben, bleibt oftmals ungenützt.

Dieser Wunsch – und die gleichzeitige manifeste Befürchtung – beschreibt die aktuelle Stimmung im Gebiet um das Margaretenbad, die Körblergasse und die Humboldtstraße, wo die Menschen zwar das Entwicklungsprojekt der WKO selbst nicht negativ bewerten, aber auch keine weiteren Verkehrszunahmen mehr akzeptieren möchten.

Der Wunsch der Menschen nach Unterbindung des, Jahr für Jahr stärker wachsenden Schleichverkehrs, der zumeist gar nicht die WKO als Ziel hat, sondern den Stauzonen rund um Geidorfplatz, Heinrichstraße, Bergmannngasse und Grabenstraße entkommen will, ist nach meinem Dafürhalten mehr als gerechtfertigt. Nach Möglichkeit sollte eine Beschränkung der freien Durchfahrt durch Wohngebiete und Straßen, die für solche Verkehrsmengen auch nicht geeignet sind, vorgenommen werden.

In diesem Sinne, liebe Stadträtin Elke Kahr, möchte ich dir namens des Grünen Gemeinderatsklubs folgende Frage stellen:

**Welche Maßnahmen planst du zusätzlich zu jenen Verkehrsmaßnahmen, die im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens gesetzt werden, um den zunehmend anwachsenden Abschneide- und Schleichverkehr durch Wohnquartiere, wie beispielsweise durch das Margaretenbad-Grätzl und die Körblergasse, zu unterbinden?**

## 17. GR Dreisiebner: Maßnahmen gegen Schleichverkehr

Grundsätzlich ist das Straßennetz in Graz sehr klar gegliedert und sieht **als wichtigste Verbindungsmöglichkeit** für den öffentlichen Verkehrsgebrauch **das Landesstraßennetz** vor.

Darunter steht das **Tempo50-Gemeindestraßennetz** als zweite Kategorie.

Das in den 1990er Jahren zuerst als Pilotprojekt und nun als europaweit anerkanntes Erfolgs- und Vorzeigemodell eingeführte **Tempo30-Netz rundet das Verkehrsnetz in seiner Gesamtheit nach unten hin ab** und steht größtenteils zur lokalen Verteilung der Verkehre zur Verfügung.

Jedenfalls gilt der Grundsatz, dass **alle öffentlichen Straßen zum Befahren von jedermann gewidmet ist und dafür geeignet sein sollten**.

Bei jeder Änderung des Verkehrssystems muss das *Straßenamt* eine etwaige Schlechterstellung von weiteren betroffenen Anrainern durch Verkehrsverlagerungen genauestens prüfen.

Bei großen Bau- und Investitionsprojekte werden, wenn es die Randbedingungen zulassen (zB ausreichender ÖV-Anschluss, > 10.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche) von der *Abteilung für Verkehrsplanung* sogenannte Mobilitätsverträge mit den Bauträgern abgeschlossen, um zahlreiche Maßnahmen zur Mobilitätssteuerung vertraglich zu fixieren.

Die Mobilitätsverträge haben sich nach anfänglichen Widerstand übrigens zu einem stark nachgefragten Instrument für zahlreichen Bauträgern entwickelt und haben sich gut bewährt.

Die starke bauliche Entwicklung im von Dir angesprochenen Bereich der Körblergasse ist natürlich bekannt. (WKO und Lindweg).

Ende des Monats werde ich deswegen auch die Vertreter der gegen diese Maßnahmen eingebrachten Petition persönlich treffen um mir ein Bild von deren Anliegen zu machen.

In der Vergangenheit wurden das Verkehrssystem übrigens bereits in zahlreichen Grätzeln oder Quartieren geändert – ich denke da nur an das Pestalozziviertel oder das Herz-Jesu-Viertel - um unnötigen Abschneide- und Schleichverkehr zu vermeiden.