



Projekt Ortskern OK Gratwein
Planungsnachmittag Verkehr
Protokoll
5. 7. 2023 (im Generationenhaus Gratwein)



Mit Unterstützung von Land und Europäischer Union



Europäischer
Landwirtschaftsfonds für
die Entwicklung des
ländlichen Raums:
Hier investiert Europa in
die ländlichen Gebiete.



Einladung

Liebe Beteiligte am Projekt Gratwein!

Nach einem spannenden Rundgang durch den Ortskern und einer produktiven Planungssitzung steht als nächstes eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Themen Gestaltung des öffentlichen Raums und Mobilität im Zentrum von Gratwein an. Insbesondere der Verkehr spielt eine zentrale Rolle, wenn es darum geht, das historische Zentrum zu stärken. Im Rahmen dieser Veranstaltung wird uns DI Markus Frewein vom Büro verkehrplus eine Verkehrsanalyse präsentieren und über mögliche Lösungsansätze informieren.

Datum: Mittwoch, 5. Juli 2023

Uhrzeit: 17:00 - 19:00

Veranstaltungsort: Generationenhaus Gratwein

Wir hoffen auf Ihre bzw. eure Teilnahme. Nur gemeinsam können wir daran arbeiten, den Ortskern zu stärken.

Mit freundlichen Grüßen,

das OK-Gratwein Planungs- und Beteiligungsteam

Planungsnachmittag Verkehr

Am Planungsnachmittag Verkehr haben rd. 25 – 30 Teilnehmer*innen partizipiert.

Zu Beginn erfolgte eine kurze Begrüßung durch Thomas Frewein, Obmann des Gemeinderats-Ausschusses für Ortsentwicklung und Bürger*innenbeteiligung. Durch Rainer Rosegger von der Agentur Scan wurde eine Zusammenfassung des Projekts OK Gratwein hinsichtlich der Bürger*innenbeteiligung präsentiert. Die vorhandenen Ressourcen, wie der historische Ortskern sowie das Generationenhaus, wurden hervorgehoben sowie das Ergebnis eines Planungsnachmittags im April, welcher ergab, dass der KFZ Verkehr (Durchzug) alles blockiert sowie das Freiräume im historischen Ortszentrum von KFZ Verkehr dominiert werden.

Danach folgte ein **Vortrag zur Verkehrssituation durch Markus Frewein (Verkehrplus):**

- Österreich = vollmotorisiert – mehr Autofahrten sind eigentlich nicht zu erwarten (Trend zu 2-Auto)
- Von 5,1 Mio. Autos sind 3,5 im täglichen Gebrauch
- „Mehrfachtäter“ – man fährt nicht nur einmal die Strecke, bei nur Wegfall einer Fahrt lässt sich bereits einiges reduzieren; ca. die Hälfte des Verkehrs wird von den Gratweiner*innen selbst verursacht....
- Vermeiden/ verlagern/ verbessern
- Raum = begrenzt: Priorisierung! Kleine Schritte sind wichtig, Fahrradstellplätze etc.

- Beispiele/ good practise



Fragen (aus dem Publikum) und Antworten durch den Experten Markus Frewein:

F: Haben wir in der Ortsdurchfahrt tatsächlich etwa $\frac{1}{4}$ der Fahrten wie auf der Autobahn?

A: Ja.

F: Zu der Reduzierung der (beispielhaften) 10.000 Fahrten – wie soll das funktionieren?

A: *Durch Verlagerung: Einen Weg zu Fuß, mit dem Rad oder mit Öffis zurücklegen, oder durch Vermeiden eines Weges.*

F: Aber eine Verlagerung auf E-Autos ist nicht sinnvoll, E-Autos brauchen ja auch Energie?

A: *Ja, vermeiden und verlagern sind auf jeden Fall besser!*

A: *Können wir gerne im Anschluss diskutieren, aber wir haben noch viele konkrete Fragen - konzentrieren wir uns auf das Heute und die Problemlage vor Ort.*

F: Was sind eigentlich die Kriterien für eine Begegnungszone?

A: *Alle Verkehrsteilnehmer*innen werden gleichberechtigt, vor allem bei Überlagerungen aufgrund eines zu geringen Platzangebotes ist das sehr sinnvoll.*

Kommentar: Ich bin früher alles mit dem Auto gefahren, heute alles mit dem E-Bike!

F: Wenn wir eine Begegnungszone machen, wandert dann der KFZ-Verkehr woandershin?

A: *Die Effekte sind da ganz verschieden, die Auswirkungen sind jedoch normalerweise weniger Autoverkehr, genaue Analyse erst bei „Ernstfall“ möglich.*

Ausprobieren wäre eine wichtige Sache: es muss ja nicht gleich in Stein gemeißelt werden: zunächst ein Pilotprojekt, und dann kann man nachadjustieren.

F: Ich bin schockiert über den Verkehr und den Lärm im Zentrum von Gratwein – vor allem, weil die Geschwindigkeitsbegrenzung so oft nicht eingehalten wird; wir haben ja Tempo 30!
(Radar, Kontrolle, Schilder, Strafen?)

F: die Beispiele Tamsweg und St. Johann sind ja beides Tourismusgemeinden; der Verkehr läuft über Einbahn-Systeme – hier haben wir ja den Durchzugsverkehr aus der Region?

A: Ja, z.B. der Verkehr nach Rein und Schirning – aber der Bau neuer Straßen löst das Problem nicht! (Straßen sorgen für mehr Verkehr). Zu 40-50% sind es die GratweinerInnen selbst, die mit dem Auto fahren.

F: Für die Verkehrssicherheit wäre es meiner Meinung nach wichtig, einen Kreisverkehr in den Grünanger zu machen?

A: Nein, das Problem ist dort eher, dass die Autos zu schnell aus der Unterführung kommen. Man darf nicht immer nur zuerst an die Autos denken, aber mit einem Kreisverkehr bedient man vor allem wieder die Autofahrer.



F: Kennen Sie auch Begegnungszonenprojekte, die gescheitert sind?

A: Ja sicher, und es gab zwei Projekte, aus denen wir uns auch zurückgezogen haben, Feldkirchen und Gleinstätten. Leider wird der „Erfolg“ oft nur daran gemessen, ob sich der Autoverkehr verringert hat, dabei ist das nicht der einzige/maßgebliche Indikator.

F: Aber in der Begegnungszone Zeltweg ist ja kein Grün mehr vorhanden?

A: Ja, das war die Abwägung: die Schulen brauchten gemeinsam mit dem Kindergarten einen Schulhof, und der Platz wurde auch entsiegelt. Auf einem angrenzenden Grünstreifen wurde der Parkplatz geschaffen, Ersatzpflanzungen an anderen Stellen wurden vorgenommen.

F: Jetzt liegen ja diese Verkehrskonzepte schön länger auf, 2017 wurde es politisch einstimmig beschlossen. Warum ist noch nichts passiert? Wie sollen wir das angehen?

A: Einfach machen. Angehen. Druck auf die Landesregierung erzeugen, dabei hilft auch das Bürgerbeteiligungskonzept.

Formal ist bei einer Landesstraße die Gemeinde „Passagier“ – da braucht es starken Druck aus der Bevölkerung und ein gemeinsames politisches Vorgehen!

Kommentar: Machen wir es doch einfach, machen wir es jetzt!

F: Sie haben aus den Maßnahmen für das Verkehrskonzept jetzt zwei herausgenommen – warum sollen gerade diese jetzt Priorität haben? Und welche sind schon begonnen worden?

A: Dieses Projekt hat gerade jetzt bessere Chancen, weil es mit dem LA21- Projekt unterstützt wird.

Kommentar: Die Lösung der Kirchengasse ist einfach wunderbar geworden! Als Radfahrer sehe ich sehr viele Vorteile, eine Lösung für den Hauptplatz wäre dringend notwendig!

F: Die größten Belastungen entstehen doch durch die Art der Fahrzeuge, am schlimmsten sind die landwirtschaftlichen, dann die LKW und die Baufahrzeuge, dann erst die PKWs?

A: Von einer Minderung der Geschwindigkeit profitieren aber gerade auch diese Fahrzeuge am meisten, und der Lärm steigt zur Geschwindigkeit überproportional an.

F: Wie können wir weiter vorgehen?

A: Die Bürgerbeteiligung ist sehr wichtig, weil sich die Zuständigkeiten im Land Steiermark sich schwierig gestalten. Man muss als Gemeinde gemeinsam den Druck verstärken, und die politischen Kräfte bündeln. Es muss ein klares Commitment zwischen Behörde und Politik erreicht werden.

F: Wie lange sollte der Pilotversuch andauern?

A: Ca. ein halbes Jahr, damit man die Auswirkungen gut beobachten kann, und ein wenig nachschärfen kann. Aber genauso wichtig ist die gute Vorbereitung, auch da würde ich ein halbes Jahr zumindest veranschlagen.

F: Aber dann ist das erste Ziel auch eine Bewusstseinsbildung der einheimischen Bevölkerung?

A: Ja, es ist ja ein Gesamtmobilitätssystem. Deshalb ist auch die Vorbereitungsphase wesentlich.

F: Aber es gibt diese Engstellen, wo Busse und Autos und Fahrräder und Fußgänger nicht genug Platz haben? Das geht sich ja nicht aus?

A: Müssen sich ja auch nicht gleichzeitig. Diese Engstellen sind verkehrsberuhigend. Platz herzaubern können wir nicht.

Aus der Diskussion können folgende Punkte abgeleitet werden:

- Es wird festgestellt, dass in der Ortsdurchfahrt etwa ein Viertel der Fahrten im Vergleich zur Phyrnautobahn stattfinden, was ein sehr hoher Wert und eine starke Belastung für das Ortszentrum von Gratwein ist.
- Es wird darauf hingewiesen, dass der Verkehr zu einem hohen Anteil durch Bürger*innen aus Gratwein selbst entsteht.
- Eine Möglichkeit zur Reduzierung der Fahrten kann durch Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel wie Gehen, Radfahren oder öffentlichen Verkehr erfolgen.
- Kriterien für eine Begegnungszone werden genannt, bei der alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind, insbesondere in engen Bereichen mit begrenztem Platzangebot.
- Es wird die Besorgnis über Verkehr und Lärm im Zentrum von Gratwein geäußert und die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung diskutiert. Es werden Fragen zu Radar, Kontrollen, Schildern und Strafen aufgeworfen.
- Die Auswirkungen einer Begegnungszone auf den KFZ-Verkehr werden als unterschiedlich beschrieben und eine genaue Analyse ist erst bei einer Umsetzung möglich. Ein Pilotprojekt wird vorgeschlagen, das bei Bedarf angepasst werden kann.
- Es wird bestätigt, dass es gescheiterte Begegnungszoneprojekte gibt und dass der Erfolg nicht ausschließlich am Autoverkehr gemessen werden sollte.
- Es wird betont, dass das Verkehrskonzept mit der Einführung einer Begegnungszone einstimmig im Gemeinderat beschlossen wurden und Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Gemeinsam sollte Druck auf die Landesregierung ausgeübt werden. Bürgerbeteiligung und gemeinsames politisches Vorgehen werden als wichtige Faktoren genannt.
- Es wird empfohlen, einen Pilotversuch von etwa einem halben Jahr durchzuführen, um die Auswirkungen zu beobachten und bei Bedarf anzupassen.
- Eine Bewusstseinsbildung bei der einheimischen Bevölkerung wird als notwendige Maßnahme genannt, da es um den Umgang mit Mobilität insgesamt geht.

Mögliche weitere Vorgehensweise

1. Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung: Es ist wichtig, die Bevölkerung über die Vorteile einer nachhaltigen Mobilität und das Ziel einer Verkehrsberuhigung aufzuklären. Informationskampagnen und Veranstaltungen können dazu beitragen, das Bewusstsein zu schärfen und Verhaltensänderungen zu fördern.

2. Bürger*innenbeteiligung: Die weitere Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in den Entscheidungsprozess ist entscheidend. In der Arbeitsgruppe können Bedenken, Ideen und Vorschläge abgeleitet werden, die zu berücksichtigen sind. Mit weiteren Formaten wie Workshops, Befragungen

und Diskussionsrunden ist es möglich, ein breites Meinungsbild zu erhalten und eine gemeinsame Basis für die Umsetzung zu schaffen.

3. Politischer Druck: Es ist wichtig, dass die Gemeinde und die politischen Vertreter gemeinsam handeln und Druck auf die Landesregierung ausüben, um die notwendigen Genehmigungen und Ressourcen für die Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen zu erhalten. Ein koordiniertes Vorgehen und eine enge Zusammenarbeit sind hierbei erfolgsentscheidend. Vor allem ist der LA21 Prozess mit der Bürger*innenbeteiligung eine wichtige Grundlage und Argument.

4. Pilotprojekt: Die Durchführung eines halbjährigen Pilotprojektes ermöglicht es, die Auswirkungen von Verkehrsmaßnahmen zu testen und bei Bedarf anzupassen. Durch eine sorgfältige Planung, Durchführung und Auswertung können wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden, die als Grundlage für die breitere Umsetzung dienen.

5. Multimodale Verkehrslösungen: Es sollte ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden, der verschiedene Verkehrsmittel wie Fußgänger, Fahrräder, öffentlichen Verkehr und Autos berücksichtigt. Die Schaffung von sicheren und attraktiven Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs können dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

6. Verkehrsinfrastruktur und -gestaltung: Die Gestaltung des Straßenraums spielt eine entscheidende Rolle bei der Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Die Schaffung von Begegnungszonen, verkehrsberuhigten Bereichen, Fahrradwegen, Fußgängerüberwegen und Verkehrsinseln kann die Verkehrssicherheit erhöhen und das Verkehrsaufkommen reduzieren.

7. Monitoring und Evaluierung: Es ist wichtig, die Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen zu analysieren und zu bewerten. Durch regelmäßige Messungen, Verkehrszählungen und Umfragen kann der Erfolg der Verkehrsmaßnahmen beurteilt und bei Bedarf angepasst werden.

Diese Schritte und Maßnahmen können als Grundlage für die Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrskonzepts dienen. Es ist wichtig, dass sie an die spezifischen Gegebenheiten und Bedürfnisse der Gemeinde angepasst werden. Ein kontinuierlicher Dialog mit den Beteiligten und eine flexible Vorgehensweise sind entscheidend, um erfolgreiche Ergebnisse zu erzielen.