

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 stellt 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 m² 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.