



**Die Grünen – ALG/Bezirk Jakomini**

**Sachantrag zur Sitzung des Bezirksrats Jakomini am 06.07.2020**

**Graz, 06.07.2020**

**Betreff:** Verkehrsberuhigung für die Wohnsiedlung der Händelstraße

Die Händelstraße im Südosten des Bezirks Jakomini an der Grenze zu St. Peter ist eine Wohngegend, wo viele Familien leben. Aktuell wird der gesamte Straßenverlauf jedoch von vielen AutofahrerInnen genutzt und es kommt auf ganzer Strecke sehr häufig zu teils massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen. Das ergeben Datenauswertungen aus einer Analyse der Abteilung 15 des Landes Steiermark.<sup>1</sup> Die beschriebene Verkehrssituation stellt für viele AnrainerInnen, besonders Familien mit Kindern, ein erhöhtes Gefahrenrisiko und eine eingeschränkte Lebensqualität in ihrer Siedlung dar. Eine Verkehrsberuhigung würde nicht nur die Sicherheit der AnwohnerInnen erhöhen, sondern auch einen niedrigeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß fördern und Hitzeinseln entgegenwirken. Eine entsprechende Initiative zu mehr Verkehrssicherheit von mehreren Familien aus der Händelstraße wurde bisher leider nicht ernst genommen. Aus diesen Gründen wird folgender Antrag an den Bezirksrat Jakomini gestellt.

**Antrag:**

Der Bezirksrat möge beschließen, dass die Abteilung für Verkehrsplanung im gesamten Straßenverlauf der Händelstraße überprüft, welche Maßnahmen gesetzt werden können, um die Einhaltung der gesetzten Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h dauerhaft zu gewährleisten, und diese ggf. umsetzt. Insbesondere soll geprüft werden, welche Maßnahmen eine Unterbindung des Schleich- und Durchgangsverkehrs, des weiteren Anstiegs der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie des zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Wohngebiet fördern. Zu berücksichtigen sind dabei die Vermeidung von sommerlichen Hitzeinseln und die Förderung der Resistenz bei Starkregenereignissen durch Begrünungsflächen (wie auch in anderen Straßen). Die Abteilung möge zusätzlich einen FußgängerInnen-Übergang im Kreuzungsbereich Händelstraße/Kochstraße einrichten.

Die Grünen/ALG  
Lukas Georg Hartleb, BA

---

<sup>1</sup> Analyse und Darstellung der Gesamtsituation umseitig

## **Anhang zum Antrag**

### **Teil 1: Verkehrssituation 30-iger Zone Händelstraße Graz**

Eine Analyse des Verkehrsaufkommens in der Händelstraße – die Ergebnisse der Auswertung befinden sich im zweiten Teil – erfordert aus Sicht der Verkehrssicherheit, der Verkehrsberuhigung im Wohngebiet der Vermeidung und Anpassung an den Klimawandel jedenfalls weitere Maßnahmen.

In den nachfolgend angeführten Punkten wird die unzureichende Verkehrssituation kurz beschrieben und der dringende Handlungsbedarf im Anschluss daran zusammengefasst:

#### **Verbesserung der Verkehrssicherheit Kreuzung Kochstraße**

Die Auswertung der gemessenen Geschwindigkeiten von ein- und zweispurigen Fahrzeugen zeigt u.a. im Bereich der Kreuzung Händelstraße - Kochstraße im Durchschnitt stark überhöhte Geschwindigkeiten in der 30-iger-Zone. Die maximale gemessene Geschwindigkeit war 78 km/h.

Diese Kreuzung ist zudem eine hochfrequentierte Kinder- und FußgängerInnen-Verbindung, die zum Fußgängerweg in den ORF-Park mit Naherholungsraum, Spielplatz und Hundewiese führt. Die Händelstraße muss dort derzeit ohne Schutzweg gequert werden.

#### **Tempo 30 – besser Tempo 20 – verstärkt überwachen**

Die Auswertungen im zweiten Teil zeigen, dass in der 30-iger-Zone Händelstraße nahezu zwei Drittel der zweispurigen Fahrzeuge und rund ein Drittel der einspurigen Fahrzeuge schneller als 30 km/h in der 30-iger Zone unterwegs sind. Die Verkehrsberuhigung über die Geschwindigkeitsbeschränkung ist demnach nicht gegeben.

Folgende Faktoren die zu höheren Fahrgeschwindigkeiten führen können genannt werden:

- Die Tempobremse durch die versetzt angeordneten Parkstreifen funktioniert nicht.
- Weiters führt das Fehlen der Rechtsregel bei einmündenden Straßen zusätzlich zu erhöhten Fahrgeschwindigkeiten.

- An vielen Stellen in der Händelstraße ist ein gleichzeitiger zweispuriger PKW-Verkehr durch die Straßenbreite möglich.
- In der gesamten Händelstraße gibt es keine verstärkte Tempoüberwachung, wie sie in benachbarten Straßen bereits in Form der neuen schwarzen Radarsäulen besteht.

### **Schließen des beliebten Schleichwegs für Durchgangs- und Pendlerverkehr**

Die Händelstraße als untergeordnete Straße stellt neben der Brucknerstraße und der Petrifelderstraße eine der wenigen weithin durchgängigen Ost-West-Verbindungen ohne Tempo-Überwachung im Umkreis dar. Deshalb wird sie sehr gerne als Schleichweg von PendlerInnen, die nicht AnrainerInnen sind, und für den Durchgangsverkehr genutzt (siehe dazu auch Ganglinie in Teil 2). Die Straße gilt nebenbei auch als beliebte Ausweichroute für Taxis.

Im Bereich der Schule in der Brucknerstraße wurde vor kurzem eine „neue“ schwarze Radarsäule installiert. Dadurch weichen zusätzliche Fahrzeuge in die nicht überwachte Händelstraße aus.

### **Prävention vor zunehmender direkter Lärm- und Luftschadstoffbelastung**

Teile des Bezirks Jakomini gehören zu jenen Gebieten in Graz, die durch Feinstaubemissionen am stärksten belastet sind. Der Verkehr ist einer der wesentlichen Verursacher von Feinstaub. Der übergeordnete öffentliche Auftrag für die Gesundheit ist es die Luftschadstoff- und Feinstaubbelastung in Wohngebieten zu reduzieren und so gering wie möglich zu halten. Verkehrsberuhigende Maßnahmen reduzieren einerseits die Luftschadstoff- und Feinstaubbelastung und erreichen zusätzlich eine wesentliche Reduzierung von Verkehrslärm.

Die Fa. LEGRO an der Ecke Marburgerstraße - Händelstraße hat ihren Firmensitz verlagert. An derselben Stelle soll ein Geschoßwohnbau entstehen. Es ist anzunehmen, dass dadurch das Verkehrsaufkommen ohne weitere Maßnahmen in der Händelstraße und den benachbarten Nebenstraßen weiter ansteigt.

Über das Wohngebiet hinausgehend wäre ebenfalls mit weiteren Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass das motorisierte Verkehrsaufkommen abnimmt und sich in Richtung klimaschonende und sanfte Mobilität (Radfahren und Zufußgehen) verschiebt.

## Hitzeinseln vermeiden

Zukünftig ist zu erwarten, dass bedingt durch die Klimaerhitzung die Temperaturen ansteigen werden. In den heißen Sommermonaten verstärken versiegelte Flächen ohne Bepflanzung (Bäume, Sträucher) und Grünflächen, wie es in der Händelstraße durch den durchgängigen schwarzen Asphalt der Fall ist, diesen Effekt durch die Bildung von lokalen Hitzeinseln.

Weiters werden bei Starkregenereignissen Puffer-Flächen benötigt, die einer Überbelastung des Kanalnetzes entgegenwirken.

## Zusammenfassung und dringender Handlungsbedarf

<b>1</b>	<i>Die Kombination von stark überhöhten Fahrzeuggeschwindigkeiten in der gesamten 30-iger Zone Händelstraße und das Fehlen eines Schutzwegs bei der Kreuzung Kochstraße stellen ein erhöhtes Unfallrisiko für Kinder und FußgängerInnen dar. Auf diesen Umstand wurde bereits vor sieben Jahren schon einmal hingewiesen.</i>
<b>2</b>	<i>Damit</i> <i>a) eine nachhaltige Tempobremse in der Händelstraße ermöglicht werden kann,</i> <i>b) eine Unterbindung des Schleich- und Durchgangsverkehrs im Wohngebiet erreicht werden kann,</i> <i>c) ein weiterer Anstieg der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie zusätzlicher CO2-Ausstoß im Wohngebiet vermieden werden kann,</i> <i>sind jedenfalls weitere Maßnahmen (z.B. Wohnstraße, Tempo 20-Zone, Einbahnregelung, Befahren nur für AnrainerInnen, verstärkte Tempoüberwachung, verkehrsbauliche und -regelnde Maßnahmen, ...) erforderlich.</i>
<b>3</b>	<i>Grüninseln mit Bäumen, Sträuchern oder Wiesenflächen vermeiden sommerliche Hitzeinseln und fördern die Resistenz gegen Starkregenereignisse. Dazu sind in einigen Bereichen der Straße Grünbereiche neu zu schaffen.</i>



## Was und wie wurde gemessen?

Das verwendete Messgerät (Typ SR 4 von Sierzega) war ein mobiles Verkehrserfassungsgerät das radar-basiert arbeitet und folgende Daten je Fahrzeug aufzeichnete:

- Fahrzeugklassifikation (Einspurige, PKW, LKW, LKW-Zug)
- Datum und Uhrzeit
- Fahrzeuglänge
- Geschwindigkeit
- Abstand
- Fahrtrichtung

## Ergebnisse

Insgesamt wurden im Messzeitraum 14.319 Fahrzeuge gezählt. Die Verteilung auf die Fahrzeugklassen ist in

**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zusammengefasst.

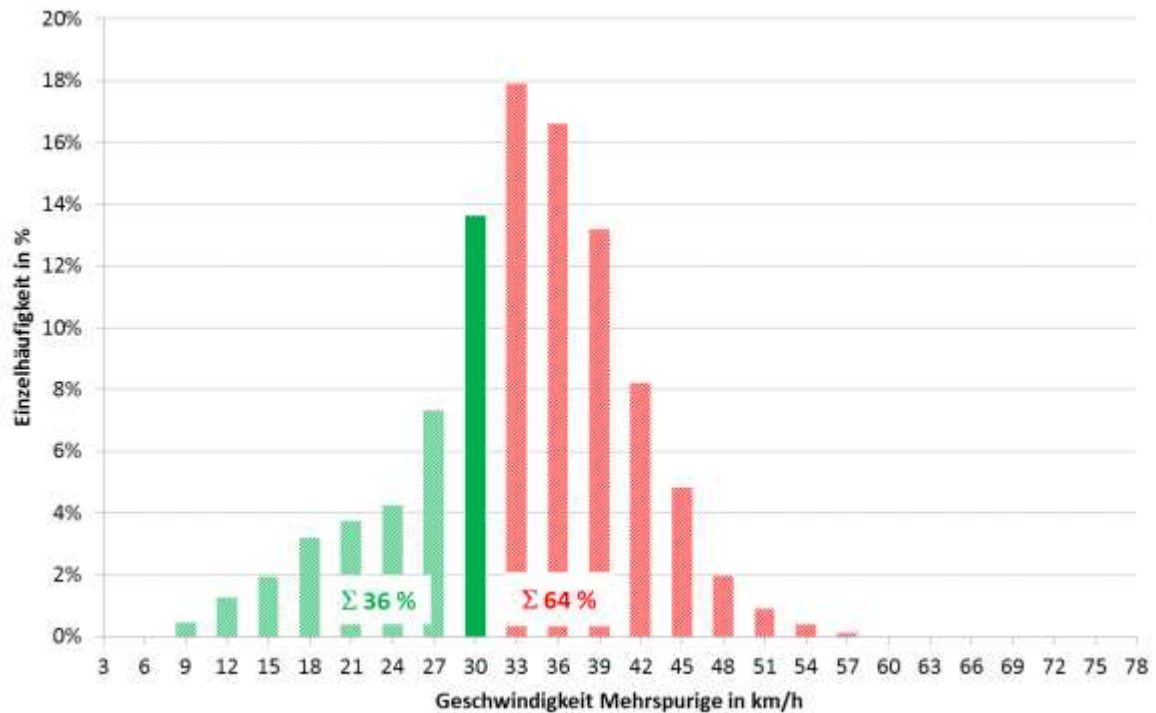
	Kategorie	Anzahl	Anteil in %
	Einspurige	2.215	15,5 %
Mehr- spurige	PKW	11.911	83,2 %
	LKW	184	1,3 %
	LKW* und LKW-Zug	9	0,1 %
	<b>Gesamt</b>	<b>14.319</b>	<b>100 %</b>

\*LKW mit Überlänge (ab 12 m)

**Tabelle 1: Aufteilung der erfassten Fahrzeuge auf die Fahrzeugklassen**

## Mehrspurige

Bei der Geschwindigkeitsverteilung der insgesamt 12.103 erfassten mehrspurigen Fahrzeuge zeigte sich folgendes Bild (Abbildung 2):



**Abbildung 2: Geschwindigkeitsverteilung der mehrspurigen Fahrzeuge in der 30-er Zone Händelstraße**  
Knapp zwei Drittel – genau waren es 64 %, dies entsprach 7.773 Fahrzeugen – der gezählten mehrspurigen Fahrzeuge fuhr schneller als 30 km/h in der 30-er Zone. Fahrzeuge, die schneller als 33 km/h fuhren, hatten immer noch einen Anteil von 46 % (5.608 Fahrzeuge). 112 Fahrzeuge (1 %) wurden mit Geschwindigkeiten über 50 km/h gezählt.

Die zwei höchsten gemessenen Geschwindigkeiten waren **76, 68 und 66 km/h**.

### Anmerkung:

Bei einem durchschnittlichen Bußgeld von 35 EUR für Geschwindigkeitsübertretungen mit 10 % Toleranz – also Ahndungen ab 33 km/h – wären im Messzeitraum (15 Tage!) **196.280 EUR** an Strafe angefallen. Einem Bericht in der Kronen-Zeitung<sup>2</sup> nach zu schließen kostet eine „neuartige“ Radarsäule inkl. einem Jahr Betrieb vergleichsweise rund 130.000 EUR.

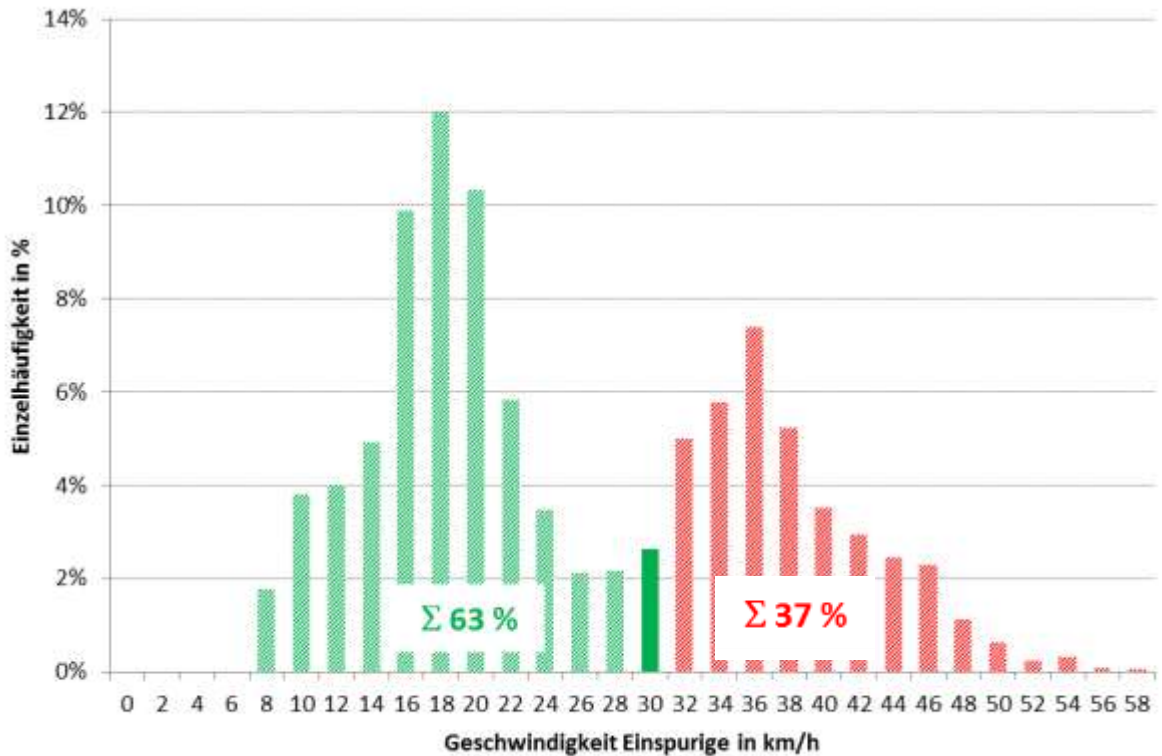
---

2

Artikel „Aktion scharf in den Grazer 30er-Zonen“ vom 07.06.2018 in der Kronen Zeitung

## Einspurige

Bei der Geschwindigkeitsverteilung der insgesamt 2.215 einspurigen Fahrzeuge zeigte sich folgendes Bild (Abbildung 3):



**Abbildung 3: Geschwindigkeitsverteilung der einspurigen Fahrzeuge in der 30-er Zone Händelstraße**

63 % der einspurigen Fahrzeuge fuhren langsamer als 30 km/h. Die überwiegende Mehrheit dieser Fahrzeuge – zumindest jene bis etwa 22 km/h – waren mit höchster Wahrscheinlichkeit Fahrräder. 37 % der Fahrzeuge (821) fuhren schneller als 30 km/h. 652 Fahrzeuge bzw. rund 30 % fuhren schneller als 33 km/h in der 30-er Zone. 15 Fahrzeuge (1 %) wurden mit Geschwindigkeiten über 50 km/h gezählt. Die höchste gemessene Geschwindigkeit bei einspurigen Fahrzeugen war **57 km/h**.

### Anmerkung:

Bei einem durchschnittlichen Bußgeld von 35 EUR für Geschwindigkeitsübertretungen mit 10 % Toleranz – also Ahndungen ab 33 km/h – wären im Messzeitraum **zusätzlich** zu den mehrspurigen Fahrzeugen **23.000 EUR** an Strafe angefallen.



## Tagesganglinie

Die folgende Darstellung zeigt den Durchschnitt der Tagesganglinien an den Werktagen im Betrachtungszeitraum.

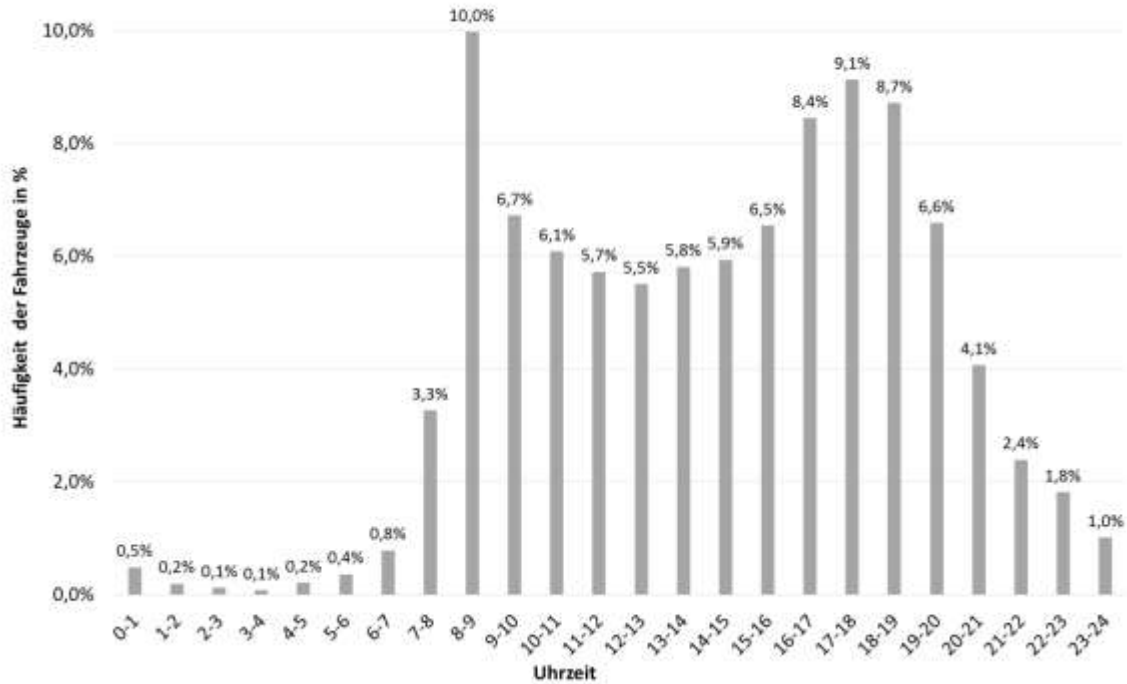


Abbildung 4: Durchschnitt der Tagesganglinien an den Werktagen

Vergleicht man diese Darstellung mit den Tagesganglinien aus dem Lärmkataster der Stadt Graz des Jahres 2011 und 2016 so kann man sie dem „Gürtelstraßen Typ P – Pendler“ zuordnen. Diese Straßen werden hauptsächlich durch den PendlerInnenverkehr beeinflusst. Dort sind deutliche Morgen- und Abendspitzenbelastungen beschrieben. Der Anteil in der Morgenspitze kann 8 % am Tagesverkehr übersteigen.