



Parken in Nebenstraßen. Königsmaier, 2022.

# BESTANDSANALYSE ANDRITZ und STATTEGG VERKEHRSORGANISATION

P2 | Räumliche Entwicklungsplanung  
November 2022



## **7. Verkehrsorganisation**

### **7.1 Überörtliche Verkehrsanbindung & Erreichbarkeiten**

7.1.1 Regionale Verkehrserschließung

7.1.2 Erreichbarkeiten von übergeordneten Zentren

7.1.3 Erreichbarkeiten von Arbeitsstandorten mit vielen Beschäftigten

### **7.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes**

### **7.3 Verkehrsströme und Verkehrsaufkommen**

7.3.1 Verkehrsströme

7.3.2 Verkehrslage

### **7.4 Verkehrsregelungen**

7.4.1 Verkehrsregelungen im fließenden Verkehr Andritz

7.4.2 Verkehrsregelungen im fließenden Verkehr Stattegg

### **7.5 Ruhender Verkehr**

7.5.1 Parkraumbewirtschaftung

7.5.2 Kategorisierung der Stellplatzanlagen

7.5.3 Parkregelungen

7.5.4 Kapazität ausgewählter Stellplatzanlagen

7.5.5 Auslastung von Stellplatzanlagen

### **7.6 Wirtschaftsverkehr**

### **7.7 Raumplanerisches Fazit**

### **7.8 Anhang**

### **7.9 Abbildungen, Tabellen, Quellen**



Verkehrsorganisation an der Andritzer Reichsstraße. Königsmayer, 2022.

---

## 7 Verkehrsorganisation

Das Kapitel 7 der Bestandsanalyse Andritz/Stattegg setzt sich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) im Analysegebiet Andritz / Stattegg auseinander und legt den Fokus dabei insbesondere auf den Bereich rund um den Andritzer Hauptplatz, wo es einige Nutzungskonflikte zwischen dem MIV und anderen Verkehrsteilnehmer\*innen bzw. Nutzungen gibt. Andritz und Stattegg sind nur bedingt von Durchzugsverkehr betroffen, da die Verkehrsachsen von Graz Richtung Norden östlich bzw. westlich des Stadtzentrums von Andritz und der Gemeinde Stattegg verlaufen. Ein relevanter Verkehrserreger ist das Werksgelände der Andritz AG, welche mit 1800 Mitarbeiter\*innen und entsprechendem An- und Ablieferverkehr eine starke Belastung für das örtliche Straßennetz darstellt.

Neben der aktiven Mobilität wird auch der ruhende Verkehr analysiert und hierbei insbesondere auf die Auslastung bestehender Stellplatzanlagen und zum Parken angeeigneter Räume eingegangen.

Ein weiterer thematischer Schwerpunkt liegt bei der Verkehrsorganisation. Dabei sind besonders Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsregelungen, welche häufig im Gebiet vorkommen,

kontextualisiert worden.

Die überwiegende Mehrheit der Inhalte konnte durch eine Primärdatenerhebung im Rahmen der Exkursion (11. Oktober - 14. Oktober 2022) der Lehrveranstaltung „Projekt 2 - Räumliche Entwicklungsplanung W2022“ erhoben werden. Eine Woche später wurden eine Verkehrszählung (20. Oktober 2022) und eine fundierte Analyse des realen, alltäglichen Verkehrsgeschehens durchgeführt. Ergänzende bzw. größer-maßstäbliche Inhalte konnte via Google Maps erarbeitet werden. Darüber hinaus sei Richard Resch, Mitglied der Initiative „Lebenswertes Andritz“, als Ansprechperson dankend erwähnt.

---

## 7.1 Überörtliche Verkehrsanbindung & Erreichbarkeiten

Der Planungs- bzw. Analyseraum Andritz / Stattegg ist naturgemäß in ein Netz an höherrangigen Straßen eingebunden. Besagtes Netz wurde kontinuierlich ausgebaut, wodurch die regionale Anbindung des Analyseraums deutlich verbessert wurde. Aufgrund einer ungleichen Investitions- bzw. Prioritätenlage in den letzten Jahrzehnten sind Andritz und Stattegg durch den motorisierten Individualverkehr deutlich schneller erreichbar, als dies durch den öffentlichen Verkehr möglich wäre.

### 7.1.1 Regionale Verkehrserschließung

In der Abbildung 7.1 ist die regionale Erschließung des Gebiets erkennbar. Diese erfolgt primär über die Landesstraßen B67 & B67a, welche Andritz mit der A9 und dem nördlichen Murtal auf der einen, sowie mit Graz auf der anderen Seite verbinden. Durch die Nähe des Gebiets zur Anschlussstelle Gratkorn Süd besteht eine direkte Anbindung an die A9, die durch Nutzung des Plabutschunnels und Umgehung des Grazer Stadtgebiets eine schnelle Anbindung von Andritz und Stattegg in den Süden ermöglicht. In Richtung Norden wird via A9 und S35 die Mur-Mürz-Furche angebunden. Von primär lokaler Relevanz ist die L329, in Andritz auch als Radegunder Straße bezeichnet, welche ausgehend von der B67a die Gemeinden nordwestlich von Graz an die Stadt anbindet.



Abb. 7.1: Überörtliche Verkehrsanbindung von Andritz & Stattegg. Quelle: Kastberger, 2022

### 7.1.2 Erreichbarkeiten von übergeordneten Zentren

In den nachstehenden Tabellen, 7.1 und 7.2, sind die Fahrdauer, Fahrstrecke sowie die Streckenlänge zu den umliegenden Städten Leoben, Bruck an der Mur, Kapfenberg und Leibnitz dargestellt. Jene Orte wurden aufgrund ihrer übergeordneten Bedeutung und den damit einhergehenden Nutzungen ausgewählt.

Mit dem Auto ist man, aufgrund der Streckenlänge, am schnellsten in Bruck an der Mur, am längsten braucht man hingegen nach Leoben. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sind diese Zentren ebenfalls erreichbar, dafür wird jedoch um einiges mehr Zeit benötigt. Dies ist zu einem großen Teil auf das Umsteigen am, verkehrstechnisch nicht günstig gelegenen, Grazer Hauptbahnhof zurückzuführen.

Der Andritzer Hauptplatz wurde als Ausgangspunkt angenommen, da jener als Einbindungspunkt in das höherrangige öffentliche Verkehrsnetz fungiert (Straßenbahn Endstation).

Auf Basis dieser Erkenntnisse zeichnet sich ein Bild von strukturell bevorzugter MIV-Förderung ab.

Erreichbarkeiten von wichtigen Zentren mit dem Auto				
von	nach	Fahrzeit	Streckenlänge	Über
Andritz Hauptplatz	Graz Hauptplatz	12 min	5,5 km	Grabenstraße/ Lendkai
Andritz Hauptplatz	Graz Hauptbahnhof	11 min	4,9 km	Grabenstraße/ 67a/67b/67
Andritz Hauptplatz	Leoben Hauptplatz	47 min	64,9 km	S35
Andritz Hauptplatz	Bruck an der Mur Hauptplatz	35 min	50 km	S35
Andritz Hauptplatz	Kapfenberg Hauptplatz	41 min	53,8 km	S35
Andritz Hauptplatz	Leibnitz Hauptplatz	41 min	50,3 km	A9

Tab .7.1: Erreichbarkeiten mit dem MIV. Quelle: Google Maps, 2022



Erreichbarkeiten von wichtigen Zentren mit dem ÖV				
von	nach	Fahrzeit	Streckenlänge	Über
Andritz Hauptplatz	Graz Hauptplatz	12 min	5,0 km	Straßenbahn 3 oder 5
Andritz Hauptplatz	Graz Hauptbahnhof	15 min	5,0 km	Bus 53
Andritz Hauptplatz	Leoben Hauptbahnhof	1 h 16 min	71,5 km	Bus 53 bis Graz Hbf - IC/ EC Richtung Salzburg/ Innsbruck
Andritz Hauptplatz	Bruck an der Mur Hauptbahnhof	60 min	58,5 km	Bus 53 bis Graz Hbf - Rj Richtung Wien
Andritz Hauptplatz	Kapfenberg Hauptbahnhof	1 h 07 min	63,0 km	Bus 53 bis Graz Hbf - Rj Richtung Wien
Andritz Hauptplatz	Leibnitz Hauptbahnhof	1 h 14 min	41 km	Bus 53 bis Graz Hbf - S5

Tab. 7.2: Erreichbarkeiten mit dem ÖV. Quelle: Google Maps, 2022

### 7.1.3 Erreichbarkeiten von Arbeitsstandorten mit vielen Beschäftigten

Neben der Anbindung an zentrale Orte wurde in Tabelle 7.3 ebenso die Erreichbarkeit von regionalen Beschäftigungsstandorten am Arbeitsmarkt untersucht, um einen Rückschluss auf Pendelbeziehungen zu ermöglichen. Die Auswahl basiert auf dem Ranking des Wirtschaftsmagazins „top of styria“<sup>1</sup>, in welchem die größten Arbeitgeber\*innen in der Steiermark gelistet wurden. Für die präsentierte Analyse wurden Unternehmen in Graz ausgewählt.

Erreichbarkeiten von Arbeitsstandorten mit vielen Beschäftigten mit dem MIV				
von	nach	Fahrzeit	Streckenlänge	Über
Andritz Hauptplatz	Andritz AG	4 min	850 m	Andritzer Reichsstraße
Andritz Hauptplatz	AVL, Alte Poststraße 152	15 min	5,8 km	67b
Andritz Hauptplatz	Siemens AG, Straßganger Straße 315	20 min	9,4 km	Straßganger Straße
Andritz Hauptplatz	Magna Steyr, Liebenauer Hauptstraße 317	27 min	11,9 km	A2
Andritz Hauptplatz	Energie Steiermark AG	14 min	5,0 km	67a

Tab. 7.3: Erreichbarkeiten von Arbeitsstandorten mit vielen Beschäftigten mit dem MIV. Quelle: Google Maps; topofstyria.com, 2022

In den Abbildung 7.2 ist ein Vergleich zwischen den Fahrtzeiten des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs für Berufspendler\*innen wiedergegeben. Angenommen wurde ein Arbeitsbeginn um 08:00 Uhr in den jeweiligen Städten, der Abfahrtszeitpunkt geht ebenso vom Hauptplatz in Andritz aus.

Es zeigt sich ein ähnliches Bild, wie bei den zuvor getätigten Erreichbarkeitsanalysen: Die MIV-Zeiten unterschreiten deutliche jene des öffentlichen Verkehrs.

Dies könnte auf eine Inkompatibilität des Öffi-Angebots mit den Arbeitszeiten zurückzuführen sein, wodurch es oft zu langen Wartezeiten zwischen Ankunft des Zuges und Arbeitsbeginn kommen kann. Da in den frühen Morgenstunden mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, wurde bei der Fahrtzeit des

MIVs ein durchschnittlicher Zuschlag (errechnet durch Google Maps, basierend auf internen Daten über Verzögerungsmuster) für die Hauptverkehrszeit angenommen.

Der Hauptplatz in Andritz ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Falls eine Fortbewegung durch den öffentlichen Verkehr passiert müssen Personen aus dezentraler Wohnlage, aufgrund der schlechteren Erschließung durch den ÖV, mehr Zeit einplanen.

Auf Grund der Nähe von Stattegg zu Andritz können die Werte annäherungsweise auch für Stattegg herangezogen werden, wobei sich die Fahrtzeiten sowohl im Individualverkehr wie auch im öffentlichen Verkehr um ca. 10 Minuten verlängern.

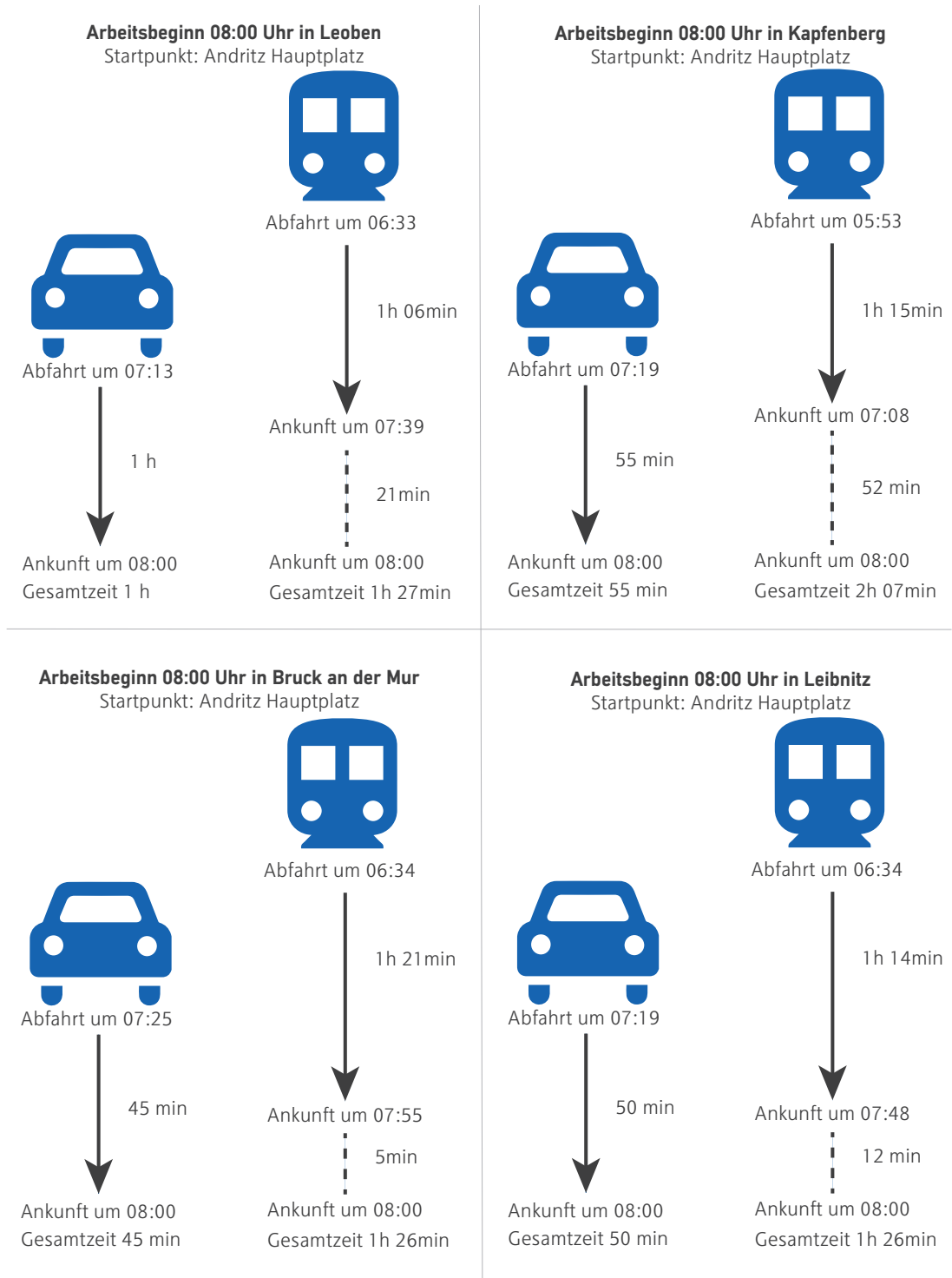


Abb. 7.2 : Beispielhafte Arbeitsanreise vom Andritzer Hauptplatz in umliegende Zentren. Quelle: Google Maps; fahrplan.oebb; Hochradl, 2022

## 7.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Wie aus der Abbildung 7.6 ersichtlich, führen sowohl die B67a (Weinzöttlstraße) als auch die L329 tangential südwestlich bzw. südöstlich am Andritzer Bezirkszentrum vorbei. Gemeinsam mit der durch Oberandritz führenden L330 (Straßenzug St. Gotthard Straße - St. Veiter Straße - Weinitzenstraße) bilden sie ein Dreieck, das einen Großteil des Durchzugverkehrs am Andritzer Stadtzentrum vorbeiführt.

Im Ortszentrum von Andritz erfolgt die Erschließung primär durch die L328 (Andritzer Reichsstraße). Sie verläuft parallel zur B67a und knüpft im Westen und Süden an diese an. Die Anbindung der Gemeinde Stattegg erfolgt durch die L338 (Stattegger Straße) welche im Norden am „Fuß der Leber“ beginnt und durch das Hauptsiedlungsgebiet der Gemeinde Stattegg und Oberandritz führt, um unterhalb des Betriebsgeländes der Andritz AG in die Andritzer Reichsstraße zu münden.

Die Viertel zwischen diesen Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen sind durch eine Vielzahl von Erschließungsstraßen angebunden, welche teilweise durch kurze Privatstraßen ergänzt werden. Es gibt eine Vielzahl von Sackgassen, weswegen

das „Abkürzen“ durch diese Gebiete nur schwer möglich ist. In Abbildung 7.4 und 7.5 sind Straßenquerschnitte dargestellt, welche sich häufig im Gebiet wiederfinden.

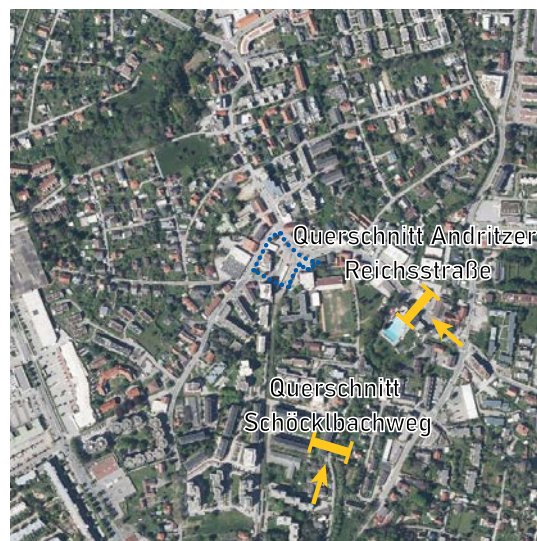


Abb. 7.3: Verortung der Schnitte. Quelle: Google Maps; Kastberger, 2022

Schnitt Schöcklbachweg  
Höhe Hausnummer 43

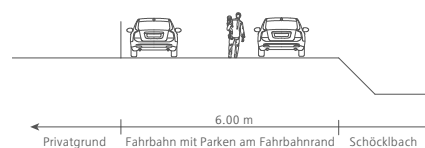


Abb. 7.4: Straßenquerschnitt Schöcklbachweg. Quelle: Kastberger, 2022



Abb. 7.5: Straßenquerschnitt Andritzer Reichsstraße. Quelle: Kastberger, 2022



Abb. 7.6: Straßenhierarchie in Andritz & Stattegg. Quelle: Kastberger, 2022

## 7.3 Verkehrsströme und Verkehrsaufkommen

Um das Verkehrsaufkommen in Andritz festzustellen und daraus die am häufigsten frequentierten Relationen erkennen zu können, wurde eine Verkehrsstromanalyse durchgeführt. Als Erhebungspunkt ist der Andritzer Hauptplatz gewählt worden, da an diesem Platz mehrere Straßen zusammen treffen und es sich um einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt handelt. Um diese punktuelle Erhebung einzuordnen erfolgt ein Abgleich mit einer Verkehrszählung des Landes Steiermark aus dem Jahr 2019.

### 7.3.1 Verkehrsströme

#### Eigene Erhebungsergebnisse

Das Verkehrsaufkommen wurde durch zwei Verkehrszählungen (Donnerstag 20. Oktober 2022) erhoben. Dabei wurde jeweils für zwei Stunden (6:30 bis 8:30 und 11:30 bis 13:30) gezählt und der stündliche Durchschnitt daraus für die Analyse herangezogen.

Die Zählungen wurden rund um den Hauptplatz in Andritz durchgeführt, da an dieser Stelle zwei Hauptverkehrs-

straßen sowie der Umsteigepunkt für den öffentlichen Verkehr zusammenkommen. Um einen Rückschluss auf die Art der Verkehrsteilnehmenden treffen zu können, wurden die einzelnen Verkehrsarten unterschieden. In der untenstehenden Luftaufnahme, Abb. 7.7, ist der betrachtete Knotenpunkt gekennzeichnet.

Die Verkehrszählungen wurden am gleichen Tag zu unterschiedlichen Spitzenzeiten durchgeführt, wobei am Morgen durchschnittlich in einer Stunde 761 Fahrzeuge gezählt, in der Mittagszeit knapp 20% weniger. Dabei blieb der Anteil an Bussen wie an Lastkraftwagen fast gleich. In der Tabelle 7.4 ist besonders in den Morgenstunden zu erkennen, dass die Abbiegerelation 14 (Andritzer Reichsstraße auf die Grazer Straße) die Hauptrelation, mit 252 abbiegenden Fahrzeugen, ist. In der weiteren Tabelle 7.5 und den Abbildungen 7.8 und 7.9 sind die Zählungsergebnisse erkennbar. Im Anhang befindet sich noch eine Tabelle mit den Zählungswerten im 15 Minuten Takt.



Abb. 7.7 : Luftaufnahme Andritzer Hauptplatz. Quelle: Google Maps; Hochradl



Abschließend lässt sich sagen, dass der Hauptstrom die Abbiegerelation von der Andritzer Reichsstraße auf die Grazer Straße ist. Besonders in den Morgenstunden ist der Verkehr ab und an ins Stocken gekommen. Zu Mittag war keine Staubbildung erkennbar.

Das Verkehrsaufkommen in den morgendlichen Spitzenstunden kann dafür verwendet werden den durchschnittlichen täglichen Verkehr zu berechnen. Dabei werden die erhobenen Werte mit 10 multipliziert, sodass ein DTV von 4400 Kfz/Tag auf der Grazer Straße im Bereich Hauptplatz festgestellt werden kann. Auf der Andritzer Reichsstraße kann ein maximaler DTV von 6160 Kfz/Tag errechnet werden. Diese Werte stellen die Summe in beiden Richtungen dar.

### Verkehrszählungen des Landes Steiermark

Das Bundesland Steiermark stellt Daten zum Jährlichen durchschnittlichen Täglichen Verkehr (JDTV) zur Verfügung, welche in den nachstehenden Grafiken für den Planungsraum Graz und Stattegg (Tab. 7.6/Abb. 7.11) und Andritz (Abb. 7.12/Tab. 7.7) gefiltert und konkretisiert wurden. Die Werte des Landes sind nur für den Gesamtwert in beiden Richtungen vorhanden. Großteils befinden sich mehrere Zählstellen in einer Straße, somit sind die Straßen zum Teil in Abschnitte mit unterschiedlichem DTV unterteilt. Je breiter eine Straße dargestellt ist, desto höher ist das Verkehrsaufkommen.

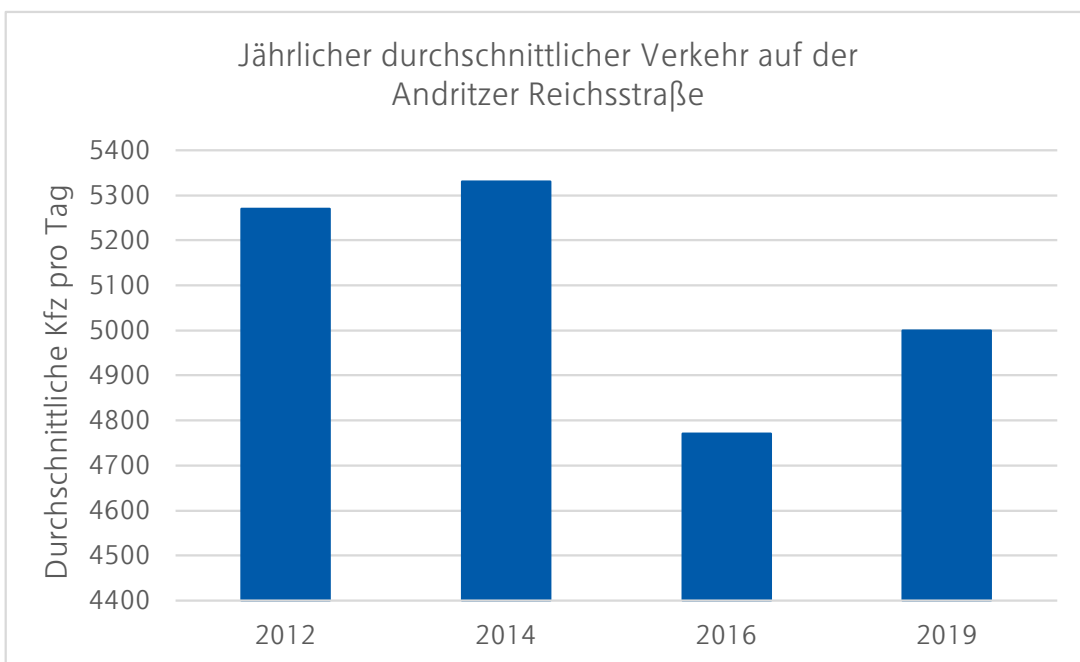


Abb. 7.10: Verkehrszählung Lande Steiermark: JDTV auf der Andritzer Reichsstraße. Quelle: gis.stmk.gv.at; Hochradl, 2022



Straßenname	DTV	Schwerverkehr in %
Radegunderstraße L329	9600	3%
Weinzöttelstraße B67a	28700	1%
Kalvariengürtel B67b	26600	2%
Wiener Straße B67	30110	5%
Judendorferstraße L302	14600	5%
A9	45200	14%

Tab. 7.6: Verkehrszählung Land Steiermark und Asfinag: JDTV ausgewählter Straßen in Graz. Quelle: gis.stmk.gv.at; asfinag.at; Hochradl, 2022

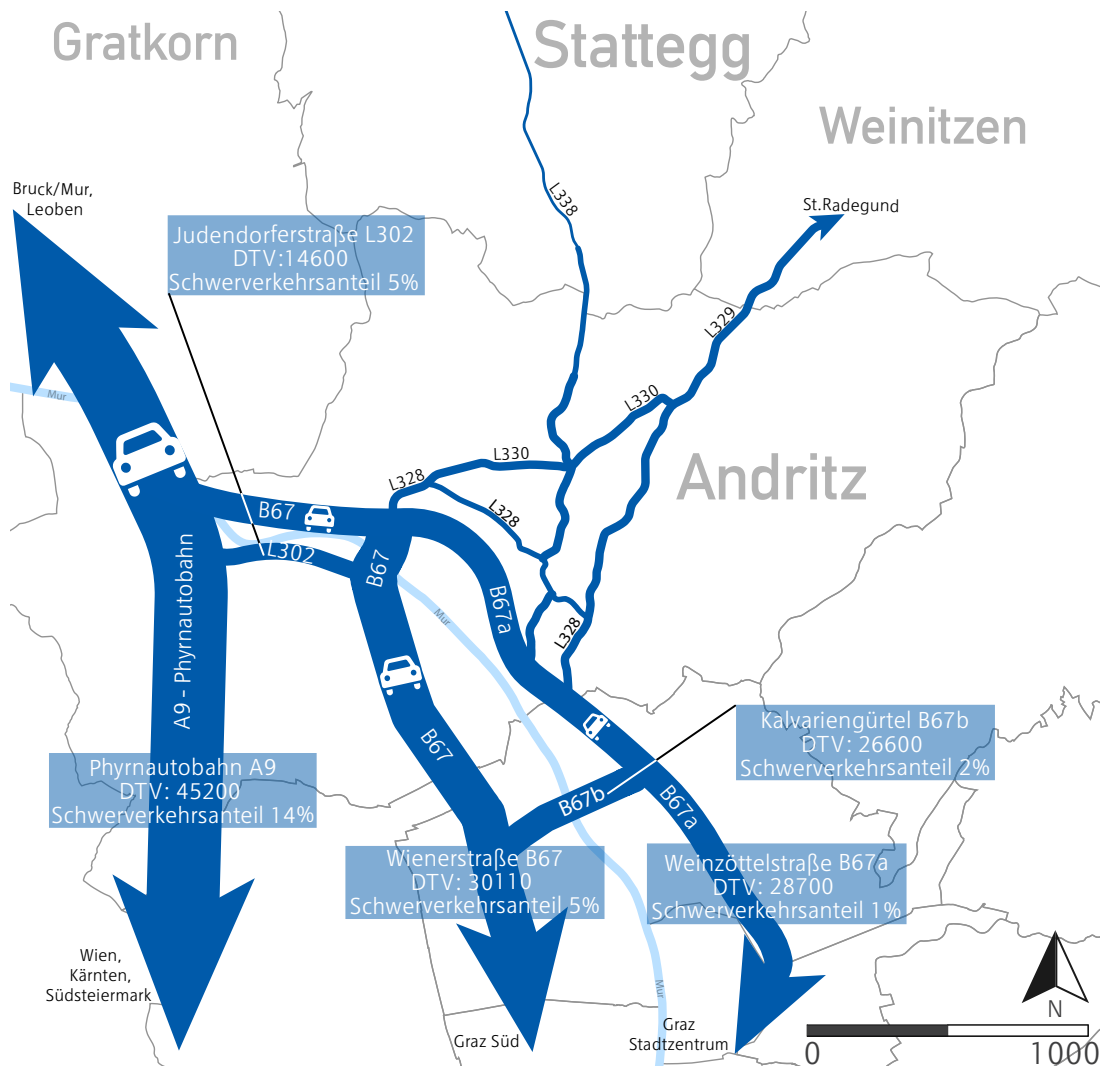


Abb. 7.11: Verkehrszählung Land Steiermark und Asfinag: JDTV ausgewählter Straßen in Graz. Quelle: gis.stmk.gv.at; asfinag.at; Hochradl, 2022

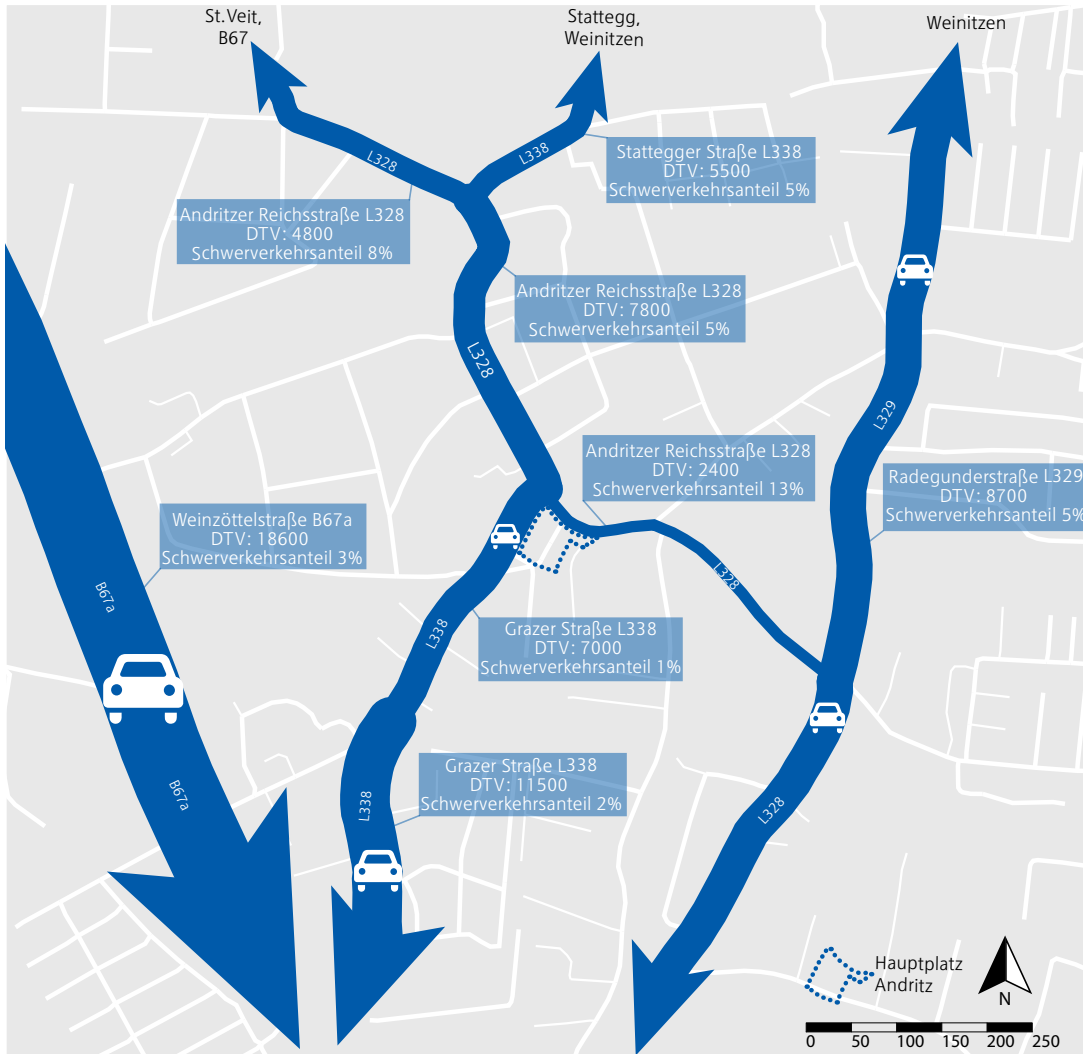


Abb. 7.12: Verkehrszählung Land Steiermark: JDTV wichtiger Straßen im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: gis.stmk.gv.at; Hochradl, 2022

Aus dem Abgleich mit den zuvor präsentierten Erhebungsergebnissen zeigt sich eine Diskrepanz zwischen den eigens erhobenen Werten und jenen des Landes. Auffällig ist, dass zweitens tendenziell höher ausfallen. Da sie im Jahr 2019 und somit vor der COVID-19-Pandemie erfasst wurden, besteht Grund zur Annahme, dass sich die Muster der täglichen

Wege (beispielsweise durch neue Home-Office-Regelungen) dauerhaft verändert haben. Warum genau diese Diskrepanz jedoch besteht konnte nicht herausgefunden werden.

Das Verhältnis der Belastungen auf den einzelnen Straßen deckt sich wiederum mit den Werten der eigenen Verkehrszählung.

Straßenname	DTV	Schwerverkehr in %
Weinzöttelstraße B67a	18600	3%
Grazer Straße L338	11500	2%
Grazer Straße L338	7000	1%
Andritzer Reichsstraße L328	7800	5%
Andritzer Reichsstraße L328	4800	8%
Andritzer Reichsstraße L328	2400	13%
Stattegger Straße L338	5500	5%
Radegunderstraße L329	8700	5%

Tab. 7.7: Verkehrszählung Land Steiermark: JDTV wichtiger Straßen in Andritz. Quelle: gis.stmk.gv.at, 2022

Zum Verkehrsaufkommen in Stattegg wurde keine eigene Zählung durchgeführt. Vom Land Steiermark gibt es Werte über das Verkehrsaufkommen auf der Stattegger Straße. Dabei befindet sich das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen auf dieser Straße im Bereich Hauptplatz bei circa 2000 Kfz pro Tag für beide Richtungen und nimmt im weiteren Verlauf Richtung Norden immer weiter ab.

### 7.3.2 Verkehrslage

Die in Abb. 7.30 dargestellte Verkehrslage ist eine von Google Maps vorhergesagte Situation, welche aufgrund vergangener Verkehrsaufkommen errechnet wird.

Ersichtlich ist ein typischer Donnerstag, 7:00 am Morgen. Grüne Signaturen suggerieren einen fließenden Verkehr, je mehr die Farbe in Richtung rot geht, desto stockender ist er.

Es zeigt sich, dass in den Morgenstunden der Bereich um den Andritzer Hauptplatz stark frequentiert ist. Außerhalb des Ausschnitts ist bei der Kreuzung St. Weiter Straße - Stattegger Straße ein Stocken in Richtung Osten (Weinitzenstraße) zu beobachten, ebenso wie eine Häufung von abschnittswisen Verzögerungen an der Radegunder Straße.

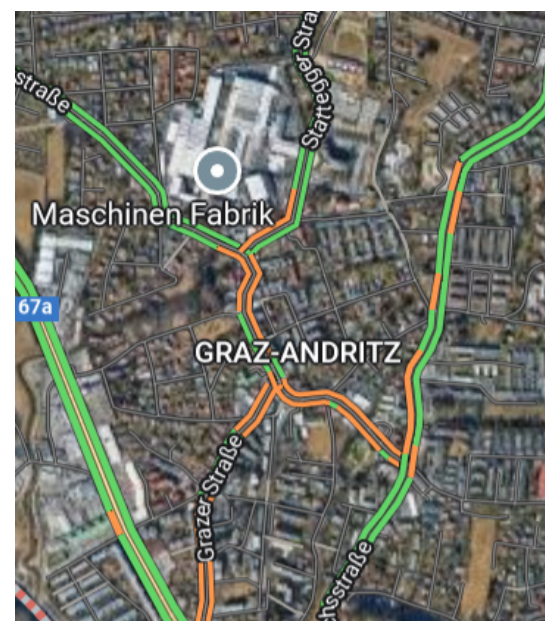


Abb. 7.13: Verkehrslage Donnerstag, 7:00. Quelle: Google Maps, 2022

## 7.4 Verkehrsregelungen

Verkehrsregelungen können einen großen Beitrag zu einer höheren Verkehrssicherheit und Lebensqualität für Anrainer\*innen beitragen. Die Regelungen für den fließenden Verkehr rund um den Hauptplatz sind sehr simpel gehalten. Im folgenden Kapitel werden diese verortet und erläutert.

### 7.4.1 Verkehrsregelungen im fließenden Verkehr Andritz

Geschwindigkeitsbeschränkungen:

In der Stadt Graz gilt grundlegend eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (Beispiel ist in Abbildung 7.14 zu erkennen). Ausgenommen sind Vorrangstraßen. Somit sind die Andritzer Reichsstraße, die Radegunderstraße und die Stattegger Straße von dieser Regelung nicht betroffen. Rund um den Hauptplatz von Andritz (circa 120 m in die östliche Richtung und circa 420 m in die westliche Richtung) ist die Geschwindigkeit trotzdem mit maximal 30 km/h festgelegt. Auf der Weinzöttelstraße (B67a) gilt eine Beschränkung von 60 km/h.

Sackgassen:

Von der Andritzer Reichsstraße aus ist das Zufahren in die Querstraßen für Kfz oft nur bis zu einem bestimmten Punkt möglich, ein Beispiel hierfür ist in Abbildung 7.15 zu erkennen. Weiterfahren ist nur Fahrrädern erlaubt. Neben jenen an der Andritzer Reichsstraße finden sich auch einige Sackgassen in den Wohngebieten wieder, welche großteils ebenfalls nur für den MIV gedacht sind.

Einbahnen:

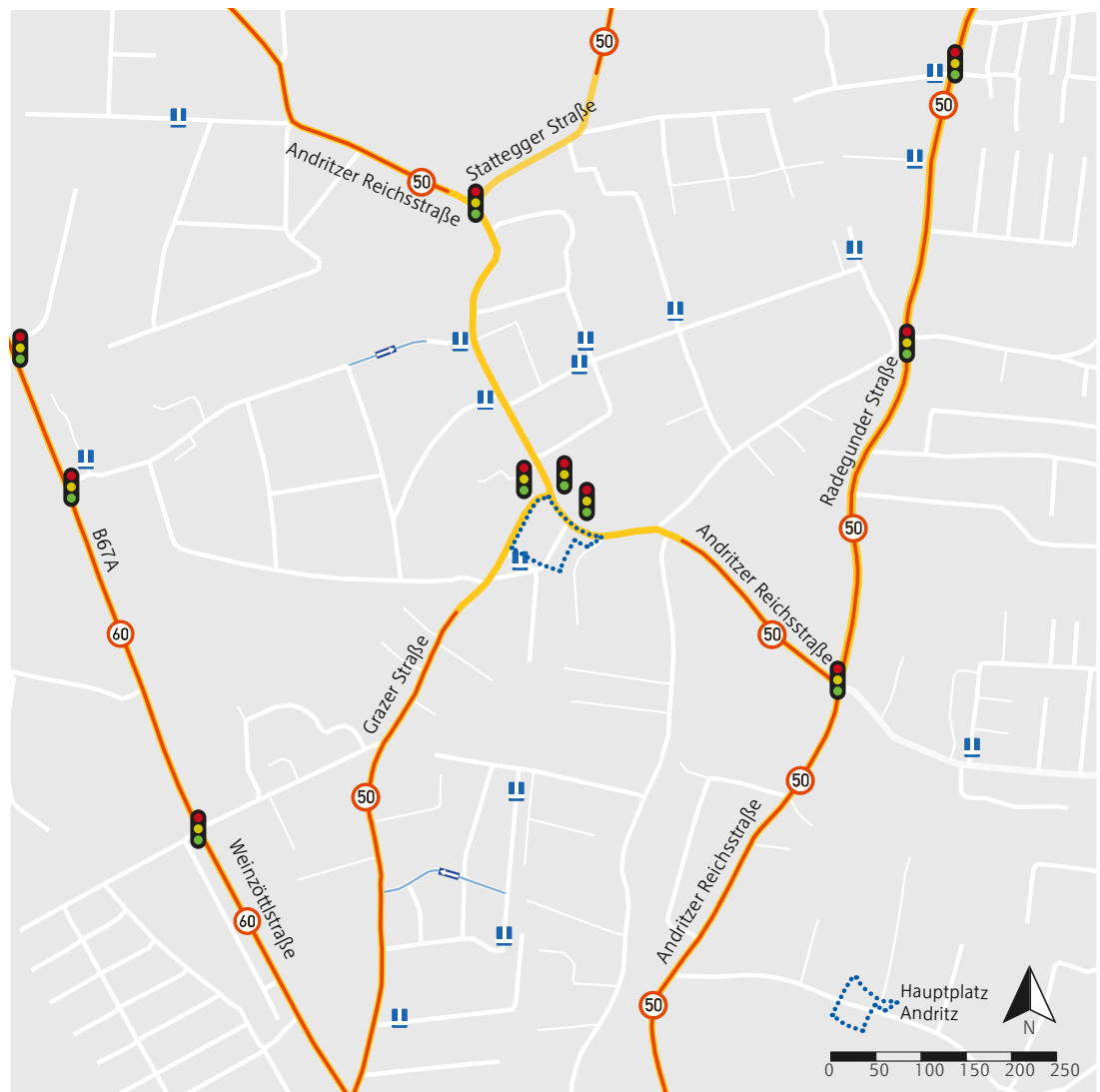
Im gewählten Andritzer Analyseabschnitt, siehe Abbildung 7.16, sind zwei Einbahnen verortet. Somit lässt sich sagen, dass Einbahnen keine besondere Rolle im Bereich rund um den Andritzer Hauptplatz spielen.



Abb. 7.14: 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Andritzer Reichsstraße. Quelle: Google Maps, 2022



Abb. 7.15: Sackgasse am Andritzbach. Quelle: Google Maps, 2022



- Legende:
- Vorrangstraße
  - 50 Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h
  - 60 Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h
  - Einbahn
  - || Sackgasse
  - Lichtverkehrssignalanlage

Abb. 7.16: Verkehrsregelungen im Bereich Andritz Hauptplatz.  
 Quelle: Google Maps; Hochradl, 2022

### 7.4.2 Verkehrsregelungen im fließenden Verkehr Stattegg

Bei den Verkehrsregelungen in Stattegg, Abbildung 7.17, wurde nur die Stattegger Straße, beziehungsweise im weiteren Verlauf die Leberstraße erhoben. Grundsätzlich gilt auf der Stattegger Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Rund um den Hauptplatz in Stattegg und um die Volksschule darf nur 30 km/h gefahren werden. Dabei gilt es im Bereich Volksschule nur an Schultagen zwischen 07:00 und 19:00 Uhr.

Ab dem Ort an dem die Stattegger Straße zur Leberstraße wird gilt wieder eine Beschränkung von 30 km/h. Grund dafür ist, dass die Straße sehr schmal und steil (mit bis zu 28% Steigung) ist.

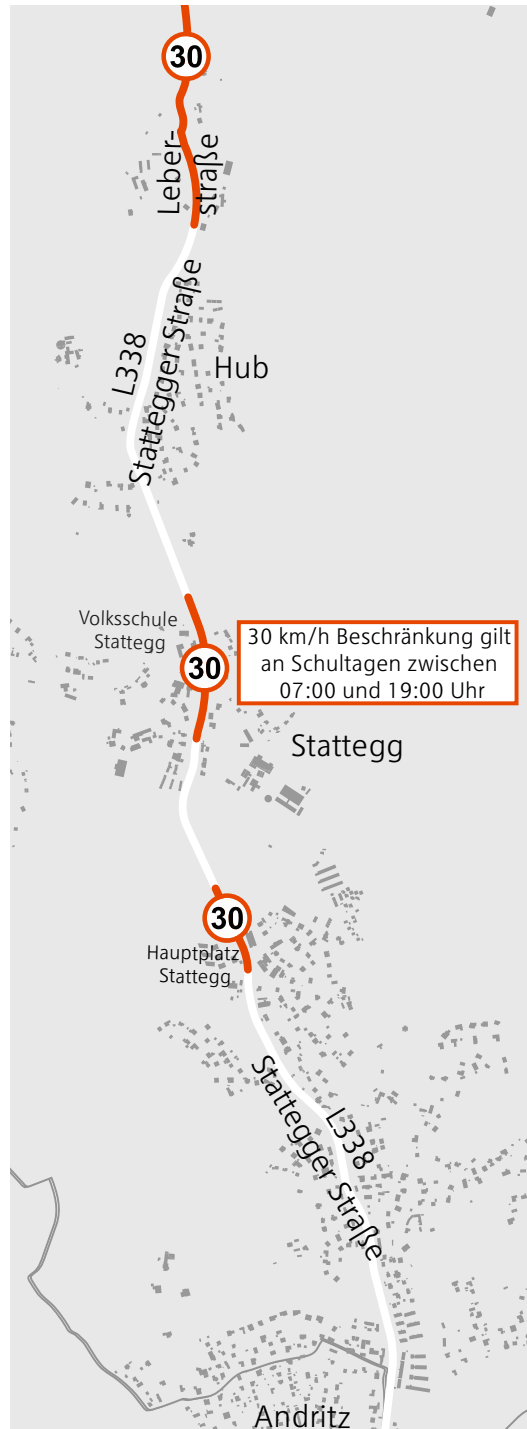


Abb. 7.17: Verkehrsregelungen auf der Statteggerstraße. Quelle: Google Maps; Hochradl, 2022



Erhöhtes Verkehrsaufkommen in Andritz. Königsmair, 2022.

## 7.5 Ruhender Verkehr

Aufgrund der vorherrschenden Siedlungsstruktur in Stattegg, die vor allem aus Einfamilienhäusern und einem geringen Anteil von Nicht-Wohn-Nutzung zusammengesetzt ist, spielen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nur eine untergeordnete Rolle. Dementsprechend wird in diesem Kapitel nicht weiter auf Stattegg eingegangen.

In sämtlichen runden Darstellungen dieses Kapitels ist der bereits etablierte 10-Minuten-Fußweg-Ausschnitt (ausgehend von einem zentrierten Punkt im Bereich Hauptplatz) dargestellt. Als Orientierungshilfe wurde der Andritzer Hauptplatz mit einer punktierten Linie umrandet.



Abb. 7.18: Verordnete blaue Kurzparkzonen in Andritz. Quelle: gps.graz., 2022

### 7.5.1 Parkraumbewirtschaftung

In Graz werden kostenpflichtige Stellplatzanlagen in eine grüne und eine blaue Zone unterteilt. Wie in Abbildung 7.18 ersichtlich, sind Abschnitte der Andritzer Reichsstraße in einer solchen „blauen Kurzparkzone“ gelegen. Die konkreten Konditionen sind in Abbildung 7.19 erläutert.

#### Geltungszeit (Gebührenpflicht):

- werktags, Montag - Freitag, von 9-20 Uhr und Samstag von 9-13 Uhr
- Ausnahme: Europaplatz (vor dem Hauptbahnhof), täglich von 8-22 Uhr

#### Parkdauer:

- Maximale Parkdauer: 3 Stunden
- Ausnahme: Europaplatz (vor dem Hauptbahnhof): 1 Stunde
- Ausnahme: Kaiser-Josef-Platz, Schlögelgasse und Lendplatz: 1,5 Stunden

Abb. 7.19: Konditionen der blauen Kurzparkzonen. Quelle: Stadt Graz, 2022

### 7.5.2 Kategorisierung der Stellplatzanlagen

Die dargestellten Flächen wurden durch Begehungen vor Ort (Exkursion 11.-14. Oktober 2022 und 20. Oktober 2022) erhoben. Das Ziel war die Dokumentation der Parkflächen, um jene in weiterer Folge analysieren zu können. Aufgrund dieser Analyse konnten lokalspezifische Kategorien erstellt werden:



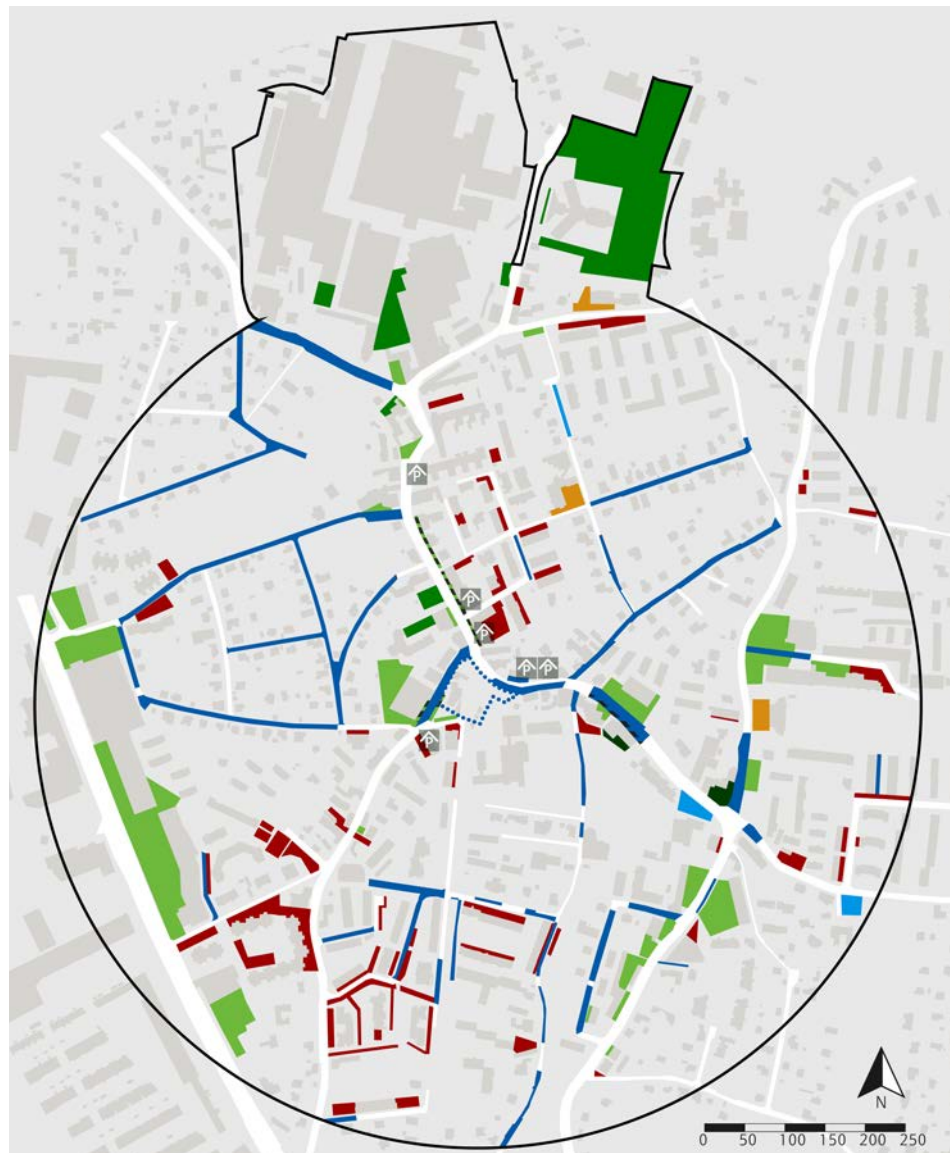
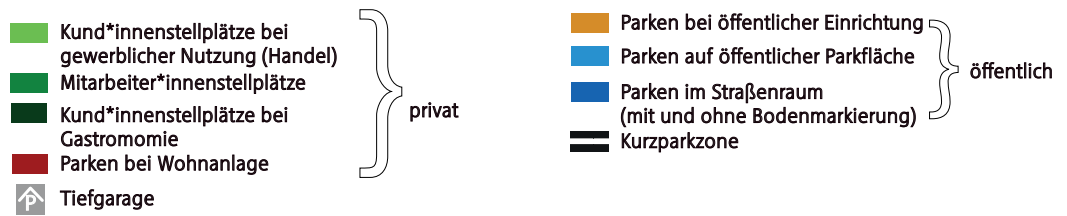


Abb. 7.20: Kategorisierung der Stellplatzanlagen im Bereich Andritz Hauptplatz.  
 Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Durch die Kategorisierung und Verortung, erkenntlich in Abbildung 7.20, der Stellplatzanlagen in Zentrumsnähe wird der Stellenwert des MIV im Planungsraum ersichtlich. Es zeigt sich insbesondere, dass das Abstellen eines PKWs in Nebenstraßen, auf nicht gekennzeichneten Flächen, im Zentrumsraum Andritz eine gängige und tolerierte Praxis ist.

Auffällig ist, dass der Anteil der privaten Parkflächen zahlenmäßig überwiegt, es jedoch im analysierten Bereich nur zwei als öffentlich markierte Parkflächen gibt. Eine mögliche Erklärung wäre die mindere touristische und administrative Bedeutung des Gebietes. Parkende sind überwiegend Anwohner\*innen, Angestellte oder Einkaufende, deren Stellplatzbedarf durch private Flächen abgedeckt wird.

Ebenso verortet sind die Tiefgaragen im zentrumsnahen Bereich. Es ist eine klare Anhäufung entlang der Andritzer Reichsstraße zu beobachten, wobei der Großteil jener zu privaten Wohnanlagen zugehörig ist. Lediglich in der Grazer Straße werden im Moment Dauerparkplätze vermietet, wobei es sich laut Angaben des Betreibers um circa 95 Stellplätze handelt, jene Stellplätze sind hoch gefragt und alle vergeben. Somit lässt sich eine Diskrepanz zwischen vermieteten Dauerparkplätzen und öffentlichen Parkplätzen erkennen. Vermietete Parkplätze könnten einen Ausbau benötigen, öffentliche Stellplatzanlagen beziehungsweise jene, die als solche wahrgenommen werden sind ausreichend vorhanden.

Des Weiteren erwähnenswert ist der Besucher\*innenparkplatz des Chinarrestaurants an der Andritzer Reichsstraße. Es handelt sich um eine Brache, für welche Planungen im Gespräch sind. Aufgrund der momentanen Nutzung, wurde jene aber als Stellplatzanlage verortet.



Abb. 7.21: Besucher\*innenparkplatz an der Andritzer Reichsstraße. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

### 7.5.3 Parkregelungen

Gemäß Paragraph 24 Abs. 3 lit. d StVO (Straßenverkehrsordnung) gilt: „Das Parken ist verboten auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr, wenn nicht mindestens zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr frei bleiben.“<sup>2</sup> Trotz dieses Umstands ist in den blau dargestellten Straßen, abgesehen von der Andritzer Reichsstraße, in den meisten Fällen nach Abstellen des PKWs lediglich eine Fahrstreifen frei (erkennlich in Abbildung 7.22).



Abb. 7.22: Parken entlang der Fahrbahn. Quelle: Königsmayer, 2022



Abb. 7.23: Halten verboten - Stattegger Straße / Andritz AG. Quelle: Google Maps, 2022



Abb. 7.24: Halten / Parken verboten - Grazer Straße / Billa. Quelle: Google Maps, 2022



Abb. 7.25: Einfahrt-freihalten-Schild. Quelle: Google Maps, 2022

- Parken im Straßenraum (mit und ohne Bodenmarkierung)
- Halten und Parken verboten

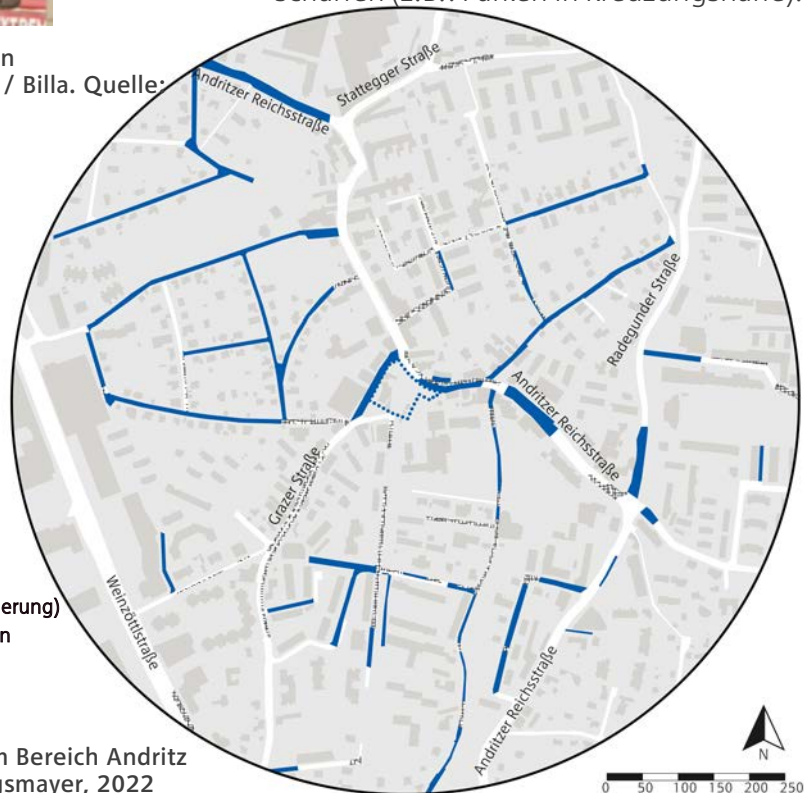


Abb. 7.26: Parkverbote im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: Königsmayer, 2022

Konkrete Nutzungskonflikte (bspw. Blockade der Einfahrt) regeln die Anwohner\*innen durch informelle Beschilderungen (siehe Abbildung 7.25). In der nachstehenden Abbildung 7.256 sind sämtliche Parkverbote (inklusive jener zeitlicher Begrenzung) vermerkt. Die Abbildungen 7.23 und 7.24 zeigen wiederum lokalspezifische Halteverbote auf, die insbesondere der Belieferung von Nahversorgern oder dem Schulbus problemloses Zufahren gewähren sollen.

Nach den Beobachtungen erfüllen die Parkverbote im Analyseraum zwei grundsätzliche Funktionen: Flächen für bestimmte Personengruppen freizuhalten (bspw. vor der Kirche) oder um Gefahrenbereiche zu entschärfen (z.B.: Parken in Kreuzungsnähe).

### 7.5.4 Kapazität ausgewählter Stellplatzanlagen

Die dargestellten Stellplatzanlagen, exklusive der nördlichsten bei der Andritz AG, wurden wegen ihrer Wahrnehmung als „öffentlich“ (wobei bspw. die Flächen vor Geschäften per Definition privat sind) definiert.

Die angegebenen Kapazitäten beziehen sich auf die Begehungen vor Ort (Exkursion 11-14. Oktober 2022, 20. Oktober 2022). Bei Flächen, bei denen die Kapazität nicht gezählt wurde, wurde die Fläche (abzüglich 30 % für die Erschließung) für eine Annäherung durch 2,5 x 5m Parkstände dividiert.

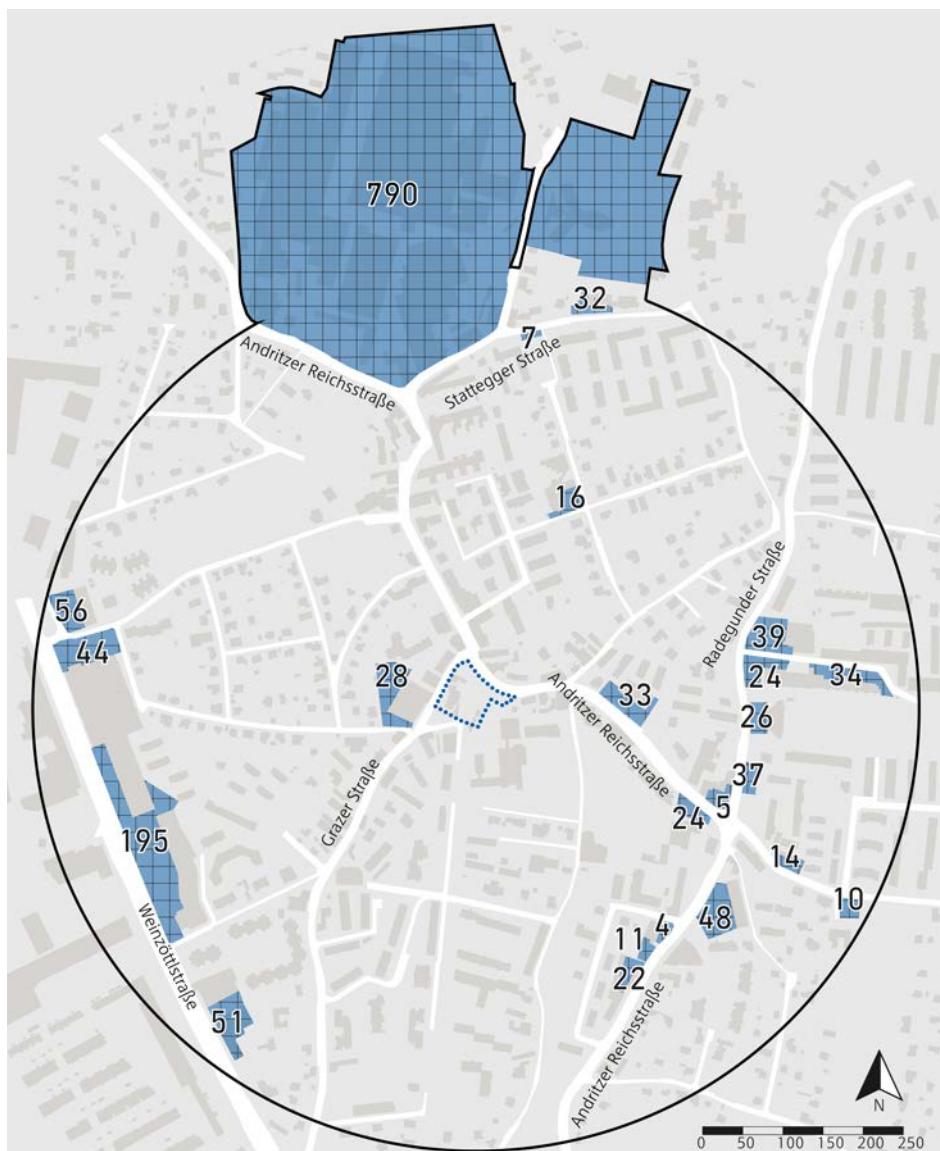


Abb. 7.27: Kapazität ausgewählter Stellplatzanlagen im Bereich Andritz Hautplatz. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

---

Es zeigt sich, dass insbesondere im Westen, im Bereich der Einzelhandelsmärkte, und auch im Osten, entlang der Rade-gunder Straße, in Relation viele Stellplätze vorhanden sind.

Ein gesonderter Fokus liegt auf dem Areal der Andritz AG, die am Andritzer Standort 1800 Mitarbeiter\*innen beschäftigt. Inklusiv der Stellplätze vor dem Betriebskindergarten sowie sämtlichen markierten Parkständen, könnten rund 800 PKW gleichzeitig am Gelände in den markierten Flächen abgestellt werden.

### **7.5.5 Stellplatzanlagenauslastung**

Aus dem Abgleich des maximalen Fassungsvermögens der Stellplatzanlagen und den Ergebnissen der Zählung am 20. Oktober 2022 kann auf die Auslastung der Flächen rückgeschlossen werden.

In den Folgenden Abbildungen und Tabellen werden die Ergebnisse für Zonen, ebenso wie für konkrete Stellplatzanlagen dargestellt.



Parkfläche an der Andritzer Reichsstraße. Königsmajer, 2022.

### Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen - Vormittag

Im beobachteten Zeitraum von 09:00 bis 10:30 sind die meisten Flächen in Verwendung, nicht aber voll ausgelastet, in der Tabelle 7.28 sind diese Ergebnisse erkennbar. Eine Ausnahme stellen die nördlichsten untersuchten Flächen dar, welche fast ausgeschöpft sind. Neben diesen Stellplätzen bei öffentlichen Einrichtungen ist ebenso eine erhöhte Frequentierung der Parkplätze vor den größeren Supermarktketten auszumachen.

Die Auswahl erfolgt nach dem bereits benannten Kriterium der empfundenen Öffentlichkeit der Flächen.

Die Verortung der Buchstaben zu Flächen erfolgt auf der nächsten Seite.

### Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen - Nachmittag

Am Nachmittag (13:30 bis 15:00) ist eine ähnliche Auslastung wie am Vormittag in Tabelle 7.28 zu erkennen. In den Bereichen, die bereits am Vormittag viele Parkende aufgewiesen haben, finden sich zur späteren Uhrzeit tendenziell noch mehr PKWs. Dennoch ist kein einheitliches Muster zu erkennen.

Für beide Uhrzeiten kann festgehalten werden, dass grundsätzlich kein Bedarf an weiteren Parkflächen besteht. Abgesehen von Parkplatz B, dort ist die Auslastung erreicht worden. Auf mehreren Parkplätzen, wie zum Beispiel Parkplatz M, ist eine geringe Auslastung zu erkennen. Diese Flächen würden somit Potenzial für eine andere Nutzung bieten.

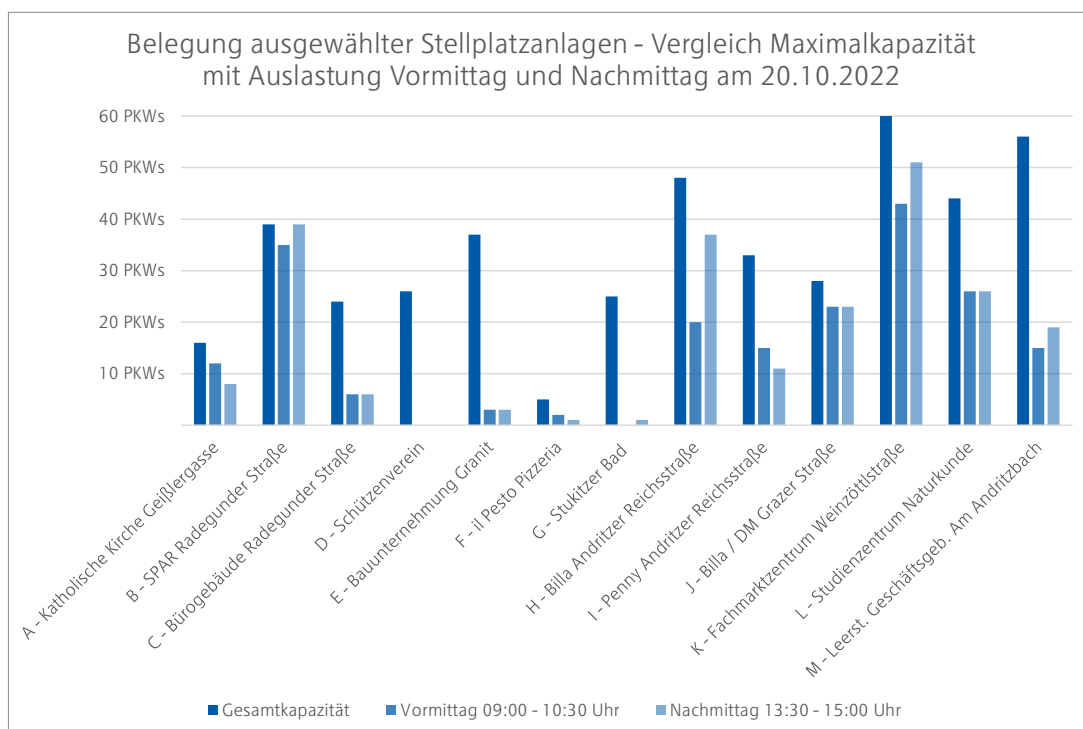


Abb. 7.28: Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen am 20.10.2022. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

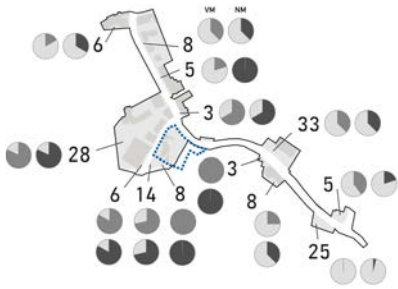


Abb. 7.29: Auslastung Fokusbereich Andritzer Hauptstraße.  
Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022



Abb. 7.30: Auslastung Vormittag im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

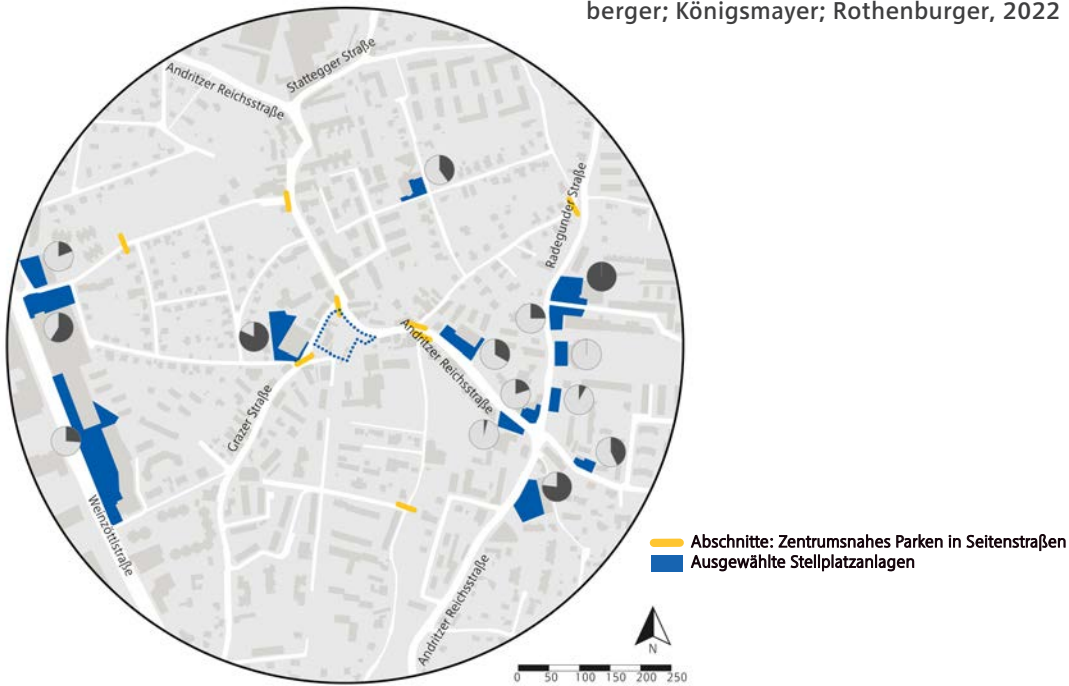


Abb. 7.31: Auslastung Vormittag im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022



### Fokusbereich Andritzer Hauptstraße

Die Abbildung 7.29 legt einen Fokus auf das Parken im Bereich Andritzer Hauptplatz. Entlang der Andritzer Reichsstraße wurden öffentliche Parkflächen und jene im Bereich vor gewerblichen Nutzungen (Handel, Gewerbe, Gastronomie), wegen der bereits beschriebenen Wahrnehmung als öffentlich, genauer untersucht.

Es kann wie auch bei den vorangegangenen Analysen zwischen der Auslastung an den beiden erhobenen Tageszeiten unterschieden werden. Hier zeigt sich, dass zwischen 13:30 und 15:00 ein leichter Anstieg der Auslastung zu verzeichnen ist.

Punktuell, hauptsächlich im Bereich um die Grazer Straße, liegt die Auslastung an der oberen Kapazitätsgrenze, grundsätzlich aber ist bei den meisten Stellplatzanlagen der Bedarf gedeckt.

### Zentrumsnahes Parken in Seitenstraßen

Um die Belastung der Anwohner\*innen in den Nebenstraßen der Andritzer Hauptstraße zu erheben, wurden exemplarisch drei ausgewählt (siehe Abbildung 7.32).

Die Berechnung der Maximalkapazität erfolgte durch die Abmessung der potenzielle beparkbaren Straßenseite (in jeder Straße wurde nur eine Seite angenommen). Von jenem Wert wurden 15 % abgezogen, um Ein- / Ausfahrten zu berücksichtigen. Es handelt sich um eine grobe Annäherung, da in diesen Bereichen keine Bodenmarkierungen vorhanden sind und ein Parkstand von 5 x 2,5 m angenommen wurde.

Die wesentliche Erkenntnis ist, dass zuwider der Gesetzeslage in den Nebenstraßen der Andritzer Reichsstraße geparkt wird, dennoch aber keine volle Auslastung / Überlastung der besagten Flächen aufgefunden wurde (siehe Parkregelungen).

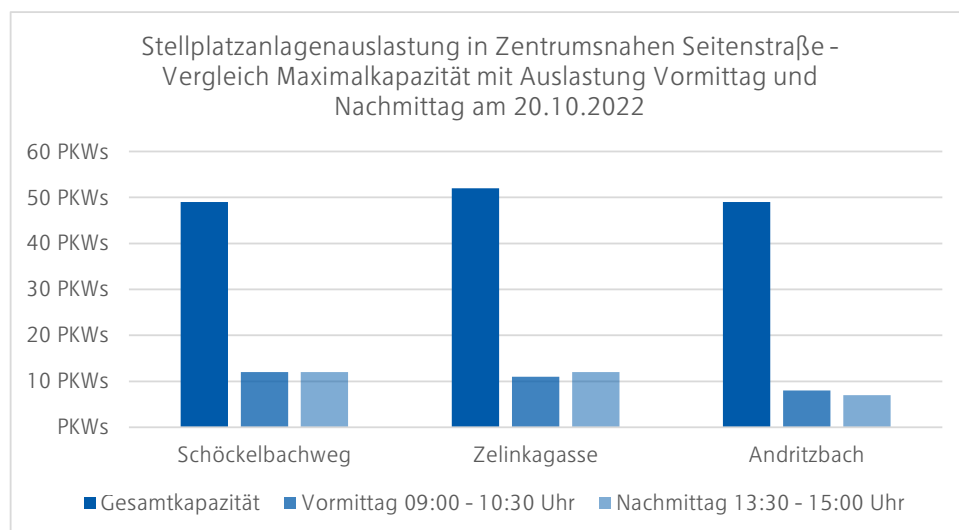


Abb. 7.32: Stellplatzauslastung in Seitenstraßen am 20.10.2022. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

---

### **Zonierung des Untersuchungsgebiets**

Das Instrument der Zonierung räumlich kohärenter Flächen wurde angewendet, da es zum einen nicht möglich ist in Bereichen ohne Bodenmarkierungen (meist in den Nebenstraßen) eine Maximalkapazität zu definieren und zum anderen, wegen der Größe des analysierten Gebietes.

Aus dem Abgleich der absoluten Zahlen an gezählten abgestellten PKWs in den Zonen kann ein Rückschluss auf die parkenden Personengruppen getroffen werden.

Offensichtlich ist, dass in drei von vier Zonen kaum Unterschiede zwischen Vormittag und Nachmittag ausgemacht werden können. In der Zone Süd ist zwischen 13:30 und 15:00 ein deutlicher Überhang zum Zeitraum 09:00 und 10:30 beobachtet worden.

Eine mögliche Schlussfolgerung wäre, dass in diesem Bereich mehr arbeitende und konsumierende, als wohnende Menschen parken, wobei dies nicht mit Bestimmtheit postuliert werden kann, da im Rahmen der Zählung keine Kennzeichen erfasst wurden.



Abb. 7.33: Zonierung der Parkräume im Bereich Hauptplatz. Quelle: Königsmayer, 2022

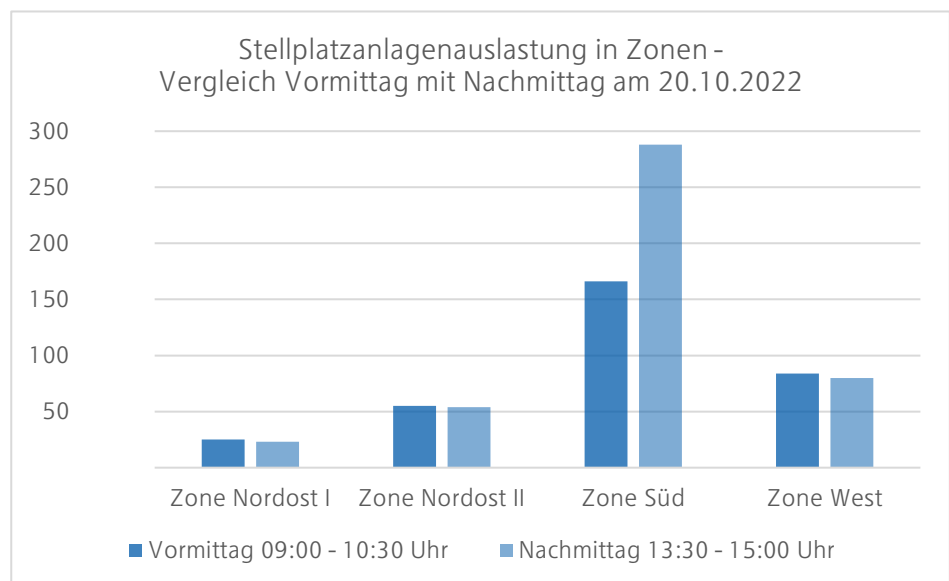


Abb. 7.34: Stellplatzanlagen auslastung der Zonen am 20.10.2022. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

---

## 7.6 Wirtschaftsverkehr

**Wirtschaftliche Tätigkeit stellt besondere Raumansprüche, von welchen einer der Bedarf nach Ladezonen, inklusive entsprechender Zufahrten, ist. Sind diese Bereiche nicht entsprechen ausgewiesen, kann dies in Nutzungskonflikten resultieren.**

Insbesondere entlang der Andritzer Reichsstraße sowie im Fachmarktzentrum an der Weinzöttlstraße ist eine Vielzahl von Wirtschaftsbetrieben angesiedelt, die entsprechenden An- und Ablieferverkehr generiert. Dem entgegen stehen nur drei ausgewiesene Ladezonen, wodurch anzunehmen ist, dass ein Teil des Lieferverkehrs bzw. der Liefertätigkeit auf sonstigen Flächen im Straßenraum stattfindet.

Insbesondere im Fachmarktzentrum sowie bei Gebäuden mit Gewerbenutzung finden sich Ladezonen auf den Grundstücken mit entsprechend dimensionierten Zufahrten, dies ist in Abbildung 7.36 zu erkennen.

Der Anlieferverkehr, Abbildung 7.35, der Andritz AG wird über die Stattegger Straße abgewickelt, der Ablieferverkehr wird hingegen im Westen des Betriebsgeländes auf die L328 geleitet und nimmt nur minimalen Einfluss auf das dicht bebaute Gebiet.

Aufgrund der geringen gewerblichen Aktivität in Stattegg wird auf den Wirtschaftsverkehr in Stattegg nicht weiter eingegangen.

Der Anlieferverkehr der Andritz AG wird über die Stattegger Straße abgewickelt, der Ablieferverkehr wird hingegen im Westen des Betriebsgeländes auf die L328 geleitet und nimmt nur minimalen Einfluss auf das dicht bebaute Gebiet.

- Werksgelände Andritz AG
- Anlieferrouten
- Ablieferrouten

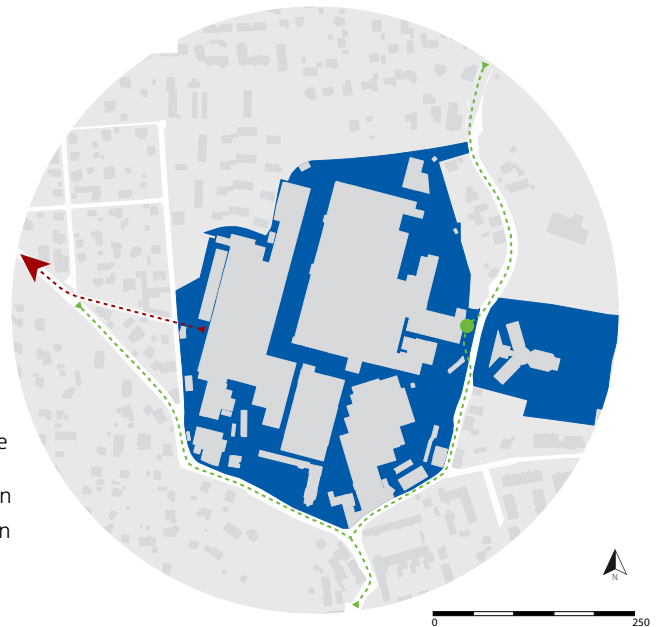


Abb. 7.35: An- und Ablieferverkehr der Andritz AG. Quelle: Kastberger, 2022



Abb. 7.36: Wirtschaftsverkehr verursachende Firmen im Bereich Hauptplatz, Ladezonen im öffentlichen Raum & Zufahrten zu privaten Ladezonen. Quelle: Kastberger, 2022

## 7.7 Raumplanerisches Fazit

### 7.8.1 Fachliche Zusammenfassung



Der Analyseraum Andritz / Stattegg zeichnet sich durch ein relativ gut ausgebautes Straßennetz bei gleichzeitig verhältnismäßig geringer Belastung durch Durchzugs- bzw. Wirtschaftsverkehr aus. Bei der Verkehrszählung wurde allerdings besonders in den Morgenstunden ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufgrund des Pendelverkehrs festgestellt. Die Verkehrsader B67a im Westen, welche einen Großteil des Durchzugs- und Pendelverkehrs aufnimmt, verläuft am Rand des Andritzer Siedlungsgebiets und ermöglicht eine Umfahrung des Bezirkszentrums. Stattegg hingegen ist durch seine Tallage eine „Sackgasse“ und weist so gut wie keinen Durchzugsverkehr auf.



Es bestehen im Andritzer Bezirkszentrum ausreichende Parkmöglichkeiten. Insbesondere in den Erschließungsstraßen ist Parken auf der Fahrbahn jedoch weit verbreitet, was zu einer deutlichen Verengung der Verkehrsfläche führt. In der Andritzer Reichsstraße besteht eine Kurzparkzone, dabei weist diese, zum Zeitpunkt der Erhebung, keine volle Auslastung auf. Das relativ großzügige Angebot an Parkflächen stellt keinen besonderen Anreiz dar, auf nachhaltige Mobilitätsformen umzusteigen.



Die regionale Anbindung von Andritz sowie Stattegg ist bei Nutzung des MIVs deutlich attraktiver als bei Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Dies ist durch die unmittelbare Nähe der A9 – Phyrnautobahn sowie zur relativ großen Entfernung zum nächsten relevanten Bahnhof (Graz Hauptbahnhof) als vielseitiger Knoten- und Umsteigepunkt begründet. Besonders bei einer Fahrt in eine nahegelegene Stadt wie Leoben oder Kapfenberg fällt auf, dass die Reisedauer mit dem MIV deutlich kürzer ist. Eine diskutierte S-Bahn-Station als Umsteigepunkt im benachbarten Gösting würde diesem Ungleichgewicht zumindest teilweise entgegenwirken.



Insbesondere im Andritzer Bezirksgebiet gelten fast flächendeckend 30-km/h-Beschränkungen, abgesehen von Vorrangstraßen. Diese beruhigen den Verkehr und erhöhen die Sicherheit für Verkehrsteilnehmer\*innen ohne Auto. Insbesondere die Andritzer Hauptstraße weist allerdings selbst mit 30-km/h-Beschränkung keine hohe Aufenthaltsqualität auf. Eine Umgestaltung mit Fokus auf nachhaltige Verkehrsmittel wäre auch mit Blick auf die bestehenden Alternativrouten für den MIV (B67a, L330, L328) wünschenswert.

---

### 7.8.2 Persönliche Wahrnehmung & Handlungsempfehlung



Gesamtheitlich betrachtet zeigt sich eine deutliche (politische) Förderung des MIV in den letzten Jahrzehnten. Besonders prägend war die Erzählung des Vizebürgermeister von Stattegg (Philipp Ozek), dass die Buslinie 53 nur durch Zufall bis nach Stattegg verlängert wurde. Ein ähnliches Bild liefert die Aufteilung des Straßenquerschnitts: Das Auto, ob in Bewegung auf der Fahrbahn, oder parkend am Straßenrand, nimmt die meiste Fläche ein und reduziert Lebens- und Aufenthaltsqualität für alle anderen Verkehrsteilnehmer\*innen.

## 7.8 Anhang

Im Anhang befinden sich detaillierte Verkehrszählungsergebnisse im 15 Minuten Takt. Die angegebenen Relationen beziehen sich auf die Darstellung 7.8 und 7.9.

Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Realtion 12					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	28	0	0%	0	0%
06:45-07:00	28	0	0%	2	7%
07:00-07:15	30	0	0%	0	0%
07:15-07:30	31	0	0%	1	3%
07:30-07:45	28	0	0%	1	4%
07:45-08:00	41	0	0%	1	2%
08:00-08:15	46	0	0%	1	2%
08:15-08:30	38	0	0%	0	0%
11:30-11:45	28	0	0%	1	4%
11:45-12:00	30	1	3%	0	0%
12:00-12:15	32	1	3%	1	3%
12:15-12:30	32	0	0%	0	0%
12:30-12:45	24	0	0%	0	0%
12:45-13:00	37	0	0%	1	3%
13:00-13:15	46	0	0%	1	2%
13:15-13:30	30	0	0%	0	0%

Anhang 1: Verkehrszählungsergebnisse Relation 12. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022



Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Relation 13					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	0	0	0%	0,0	0%
06:45-07:00	1	1	100%	0,0	0%
07:00-07:15	3	3	100%	0,0	0%
07:15-07:30	4	4	100%	0,0	0%
07:30-07:45	1	1	100%	0,0	0%
07:45-08:00	2	2	100%	0,0	0%
08:00-08:15	1	1	100%	0,0	0%
08:15-08:30	1	1	100%	0,0	0%
11:30-11:45	2,0	2,0	100%	0,0	0%
11:45-12:00	2,0	2,0	100%	0,0	0%
12:00-12:15	1,0	1,0	100%	0,0	0%
12:15-12:30	2,0	2,0	100%	0,0	0%
12:30-12:45	1,0	1,0	100%	0,0	0%
12:45-13:00	2,0	2,0	100%	0,0	0%
13:00-13:15	1,0	1,0	100%	0,0	0%
13:15-13:30	1,0	1,0	100%	0,0	0%

Anhang 2: Verkehrszählungsergebnisse Relation 13. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Relation 14					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	31,0	0,0	0%	0,0	0%
06:45-07:00	37,0	0,0	0%	2,0	5%
07:00-07:15	75,0	1,0	1%	1,0	1%
07:15-07:30	84,0	0,0	0%	0,0	0%
07:30-07:45	89,0	5,0	6%	1,0	1%
07:45-08:00	70,0	3,0	4%	0,0	0%
08:00-08:15	62,0	0,0	0%	1,0	2%
08:15-08:30	55,0	0,0	0%	34,0	62%
11:30-11:45	37,0	0,0	0%	1,0	3%
11:45-12:00	29,0	0,0	0%	0,0	0%
12:00-12:15	40,0	0,0	0%	0,0	0%
12:15-12:30	35,0	0,0	0%	0,0	0%
12:30-12:45	29,0	1,0	3%	0,0	0%
12:45-13:00	47,0	0,0	0%	1,0	2%
13:00-13:15	62,0	0,0	0%	1,0	2%
13:15-13:30	34,0	1,0	3%	0,0	0%

Anhang 3: Verkehrszählungsergebnisse Relation 14. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Relation 23					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	3,0	3,0	100%	0,0	0%
06:45-07:00	3,0	3,0	100%	0,0	0%
07:00-07:15	3,0	3,0	100%	0,0	0%
07:15-07:30	3,0	3,0	100%	0,0	0%
07:30-07:45	2,0	2,0	100%	0,0	0%
07:45-08:00	3,0	0,0	0%	0,0	0%
08:00-08:15	3,0	3,0	100%	0,0	0%
08:15-08:30	3,0	3,0	100%	1,0	33%
11:30-11:45	3,0	3,0	100%	0,0	0%
11:45-12:00	1,0	1,0	100%	0,0	0%
12:00-12:15	3,0	3,0	100%	0,0	0%
12:15-12:30	2,0	2,0	100%	0,0	0%
12:30-12:45	3,0	3,0	100%	0,0	0%
12:45-13:00	2,0	2,0	100%	0,0	0%
13:00-13:15	3,0	3,0	100%	0,0	0%
13:15-13:30	2,0	2,0	100%	0,0	0%

Anhang 4: Verkehrszählungsergebnisse Relation 23. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Relation 24					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	13,0	0,0	0%	0,0	0%
06:45-07:00	11,0	0,0	0%	0,0	0%
07:00-07:15	18,0	1,0	6%	0,0	0%
07:15-07:30	27,0	0,0	0%	0,0	0%
07:30-07:45	32,0	0,0	0%	0,0	0%
07:45-08:00	24,0	0,0	0%	0,0	0%
08:00-08:15	13,0	0,0	0%	0,0	0%
08:15-08:30	15,0	0,0	0%	1,0	7%
11:30-11:45	10,0	0,0	0%	0,0	0%
11:45-12:00	10,0	1,0	10%	1,0	10%
12:00-12:15	6,0	1,0	17%	0,0	0%
12:15-12:30	23,0	0,0	0%	0,0	0%
12:30-12:45	23,0	0,0	0%	1,0	4%
12:45-13:00	15,0	0,0	0%	0,0	0%
13:00-13:15	16,0	1,0	6%	1,0	6%
13:15-13:30	15,0	1,0	7%	1,0	7%

Anhang 5: Verkehrszählungsergebnisse Relation 24. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Relation 21					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	36,0	0,0	0%	1,0	3%
06:45-07:00	42,0	0,0	0%	2,0	5%
07:00-07:15	40,0	0,0	0%	1,0	3%
07:15-07:30	63,0	0,0	0%	2,0	3%
07:30-07:45	86,0	0,0	0%	2,0	2%
07:45-08:00	73,0	0,0	0%	4,0	5%
08:00-08:15	58,0	0,0	0%	1,0	2%
08:15-08:30	57,0	1,0	2%	2,0	4%
11:30-11:45	44,0	0,0	0%	0,0	0%
11:45-12:00	44,0	1,0	2%	2,0	5%
12:00-12:15	51,0	1,0	2%	0,0	0%
12:15-12:30	55,0	0,0	0%	0,0	0%
12:30-12:45	47,0	0,0	0%	1,0	2%
12:45-13:00	59,0	2,0	3%	0,0	0%
13:00-13:15	52,0	1,0	2%	2,0	4%
13:15-13:30	48,0	1,0	2%	1,0	2%

Anhang 6: Verkehrszählungsergebnisse Relation 21. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Relation 31					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	2,0	2,0	100%	0,0	0%
06:45-07:00	2,0	2,0	100%	0,0	0%
07:00-07:15	3,0	3,0	100%	0,0	0%
07:15-07:30	2,0	2,0	100%	0,0	0%
07:30-07:45	4,0	4,0	100%	0,0	0%
07:45-08:00	3,0	3,0	100%	0,0	0%
08:00-08:15	2,0	2,0	100%	0,0	0%
08:15-08:30	2,0	2,0	100%	0,0	0%
11:30-11:45	3,0	3,0	100%	0,0	0%
11:45-12:00	2,0	2,0	100%	0,0	0%
12:00-12:15	2,0	2,0	100%	0,0	0%
12:15-12:30	1,0	1,0	100%	0,0	0%
12:30-12:45	2,0	2,0	100%	0,0	0%
12:45-13:00	3,0	3,0	100%	0,0	0%
13:00-13:15	3,0	3,0	100%	0,0	0%
13:15-13:30	3,0	3,0	100%	0,0	0%

Anhang 7: Verkehrszählungsergebnisse Relation 31. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Relation 32					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	3,0	3,0	100%	0,0	0%
06:45-07:00	2,0	2,0	100%	0,0	0%
07:00-07:15	2,0	2,0	100%	0,0	0%
07:15-07:30	3,0	3,0	100%	0,0	0%
07:30-07:45	5,0	5,0	100%	0,0	0%
07:45-08:00	5,0	0,0	0%	0,0	0%
08:00-08:15	1,0	1,0	100%	0,0	0%
08:15-08:30	2,0	2,0	100%	0,0	0%
11:30-11:45	1,0	1,0	100%	0,0	0%
11:45-12:00	3,0	3,0	100%	0,0	0%
12:00-12:15	3,0	3,0	100%	0,0	0%
12:15-12:30	1,0	1,0	100%	0,0	0%
12:30-12:45	0,0	0,0	0%	0,0	0%
12:45-13:00	2,0	2,0	100%	0,0	0%
13:00-13:15	2,0	2,0	100%	0,0	0%
13:15-13:30	2,0	2,0	100%	0,0	0%

Anhang 8: Verkehrszählungsergebnisse Relation 32. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Relation 41					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	9,0	0,0	0%	0,0	0%
06:45-07:00	10,0	0,0	0%	0,0	0%
07:00-07:15	18,0	0,0	0%	1,0	6%
07:15-07:30	20,0	0,0	0%	0,0	0%
07:30-07:45	21,0	0,0	0%	0,0	0%
07:45-08:00	29,0	0,0	0%	0,0	0%
08:00-08:15	24,0	0,0	0%	1,0	4%
08:15-08:30	25,0	0,0	0%	0,0	0%
11:30-11:45	29,0	0,0	0%	0,0	0%
11:45-12:00	19,0	0,0	0%	0,0	0%
12:00-12:15	22,0	0,0	0%	0,0	0%
12:15-12:30	20,0	0,0	0%	0,0	0%
12:30-12:45	17,0	0,0	0%	0,0	0%
12:45-13:00	17,0	0,0	0%	0,0	0%
13:00-13:15	20,0	0,0	0%	0,0	0%
13:15-13:30	22,0	0,0	0%	1,0	5%

Anhang 9: Verkehrszählungsergebnisse Relation 41. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022



Verkehrszählungsergebnisse im 15-Minuten Takt im Bereich Andritzer Hauptplatz am Donnerstag 20.10.2022					
Relation 42					
Uhrzeit	Kfz gesamt	Davon Bus	Bus in %	Davon LKW	LKW in %
06:30-06:45	3,0	0,0	0%	1,0	33%
06:45-07:00	3,0	0,0	0%	1,0	33%
07:00-07:15	13,0	1,0	8%	0,0	0%
07:15-07:30	23,0	0,0	0%	0,0	0%
07:30-07:45	15,0	0,0	0%	0,0	0%
07:45-08:00	10,0	0,0	0%	0,0	0%
08:00-08:15	12,0	0,0	0%	1,0	8%
08:15-08:30	9,0	0,0	0%	0,0	0%
11:30-11:45	12,0	0,0	0%	0,0	0%
11:45-12:00	10,0	0,0	0%	0,0	0%
12:00-12:15	12,0	0,0	0%	0,0	0%
12:15-12:30	11,0	0,0	0%	1,0	9%
12:30-12:45	9,0	0,0	0%	0,0	0%
12:45-13:00	16,0	0,0	0%	0,0	0%
13:00-13:15	10,0	0,0	0%	0,0	0%
13:15-13:30	8,0	0,0	0%	0,0	0%

Anhang 10: Verkehrszählungsergebnisse Relation 42. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

---

## 7.9 Abbildungsverzeichnis

### Abbildungen:

Abb. 7.1: Überörtliche Verkehrsanbindung von Andritz & Stattegg. Quelle: Kastberger, 2022

Abb. 7.2 : Beispielhafte Arbeitsanreise vom Andritzer Hauptplatz in umliegende Zentren. Quelle: Google Maps; fahrplan.oebb; Hochradl, 2022

Abb. 7.3: Verortung der Schnitte. Quelle: Google Maps; Kastberger, 2022

Abb. 7.4: Straßenquerschnitt Schöckelbachweg. Quelle: Kastberger, 2022

Abb. 7.5: Straßenquerschnitt Andritzer Reichsstraße. Quelle: Kastberger, 2022

Abb. 7.6: Straßenhierarchie in Andritz & Stattegg. Quelle: Kastberger, 2022

Abb. 7.7 : Luftaufnahme Andritzer Hauptplatz. Quelle: Google Maps; Hochradl

Abb. 7.8: Verkehrsströme am Andritzer Hauptplatz der Verkehrszählung zwischen 06:30 und 08:30. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Abb. 7.9: Verkehrsströme am Andritzer Hauptplatz der Verkehrszählung zwischen 11:30 und 13:30. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Abb. 7.10: Verkehrszählung Lande Steiermark: JDTV auf der Andritzer Reichsstraße. Quelle: gis.stmk.gv.at; Hochradl, 2022

Abb. 7.11: Verkehrszählung Land Steiermark und Asfinag: JDTV ausgewählter Straßen in Graz. Quelle: gis.stmk.gv.at; asfinag.at; Hochradl, 2022

Abb. 7.12: Verkehrszählung Land Steiermark: JDTV wichtiger Straßen im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: gis.stmk.gv.at; Hochradl, 2022m

Abb. 7.13: Verkehrslage Donnerstag, 7:00. Quelle: Google Maps, 2022

Abb. 7.14: 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Andritzer Reichsstraße. Quelle: Google Maps, 2022

Abb. 7.15: Sackgasse am Andritzbach. Quelle: Google Maps, 2022

Abb. 7.16: Verkehrsregelungen im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: Google Maps; Hochradl, 2022

Abb. 7.17: Verkehrsregelungen auf der Statteggerstraße. Quelle: Google Maps; Hochradl, 2022

Abb. 7.18: Verordnete blaue Kurzparkzonen in Andritz. Quelle: gps.graz., 2022

Abb. 7.19: Konditionen der blauen Kurzparkzonen. Quelle: Stadt Graz, 2022

Abb. 7.20: Kategorisierung der Stellplatzanlagen im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Abb. 7.21: Besucher\*innenparkplatz an der Andritzer Reichsstraße. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Abb. 7.22: Parken entlang der Fahrbahn. Quelle: Königsmayer, 2022

Abb. 7.23: Halten verboten - Stattegger Straße / Andritz AG. Quelle: Google Maps, 2022

Abb. 7.24: Halten / Parken verboten - Grazer Straße / Billa. Quelle: Google Maps, 2022

Abb. 7.25: Einfahrt-freihalten-Schild. Quelle: Google Maps, 2022

Abb. 7.26: Parkverbote im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: Königsmayer, 2022

Abb. 7.27: Kapazität ausgewählter Stellplatzanlagen im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Abb. 7.28: Auslastung ausgewählter Stellplatzanlagen am 20.10.2022. Quelle: Hochradl;

---

Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Abb. 7.29: Auslastung Fokusbereich Andritzer Hauptstraße. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Abb. 7.30: Auslastung Vormittag im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Abb. 7.31: Auslastung Vormittag im Bereich Andritz Hauptplatz. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Abb. 7.32: Stellplatzauslastung in Seitenstraßen am 20.10.2022. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Abb. 7.33: Zonierung der Parkräume im Bereich Hauptplatz. Quelle: Königsmayer, 2022

Abb. 7.34: Stellplatzanlagenauslastung der Zonen am 20.10.2022. Quelle: Hochradl; Kastberger; Königsmayer; Rothenburger, 2022

Abb. 7.35: An- und Ablieferverkehr der Andritz AG. Quelle: Kastberger, 2022

Abb. 7.36: Wirtschaftsverkehr verursachende Firmen im Bereich Hauptplatz, Ladezonen im öffentlichen Raum & Zufahrten zu privaten Ladezonen. Quelle: Kastberger, 2022

### **Tabellen:**

Tab .7.1: Erreichbarkeiten mit dem MIV. Quelle: Google Maps, 2022

Tab. 7.2: Erreichbarkeiten mit dem ÖV. Quelle: Google Maps, 2022

Tab. 7.3: Erreichbarkeiten von Arbeitsstandorten mit vielen Beschäftigten mit dem MIV. Quelle: Google Maps; topofstyria.com, 2022

Tab. 7.4: Verkehrszählungsergebnisse zwischen 06:30 und 08:30. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Tab. 7.5: Verkehrszählungsergebnisse zwischen 11:30 und 13:30. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Tab. 7.6: Verkehrszählung Land Steiermark und Asfinag: JDTV ausgewählter Straßen in Graz. Quelle: gis.stmk.gv.at; asfinag.at; Hochradl, 2022

Tab. 7.7: Verkehrszählung Land Steiermark: JDTV wichtiger Straßen in Andritz. Quelle: gis.stmk.gv.at, 202

---

### **Anhang:**

Anhang 1: Verkehrszählungsergebnisse Relation 12. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Anhang 2: Verkehrszählungsergebnisse Relation 13. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Anhang 3: Verkehrszählungsergebnisse Relation 14. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Anhang 4: Verkehrszählungsergebnisse Relation 23. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Anhang 5: Verkehrszählungsergebnisse Relation 24. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Anhang 6: Verkehrszählungsergebnisse Relation 21. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Anhang 7: Verkehrszählungsergebnisse Relation 31. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Anhang 8: Verkehrszählungsergebnisse Relation 32. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Anhang 9: Verkehrszählungsergebnisse Relation 41. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

Anhang 10: Verkehrszählungsergebnisse Relation 42. Quelle: Hochradl; Kastberger; Rothenburger, 2022

### **Piktogramme:**

flaticon.com

stock.adobe.com

pimpmydrawing.com

freecadblock.com

Eigene Bearbeitung

### **Quellen:**

<sup>1</sup> top of styria Das einmalige Wirtschaftsmagazin der Steiermark. <https://www.topofstyria.at/tos2022/top100-aktuell.php> (15.11.2022)

<sup>2</sup> StVO, Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960): BGBl Nr. 159/1969 idF BGBl I Nr. 122/2022





---

## IMPRESSUM

### Verfasser\*innen

Hanna Hochradl | 12009637

Philipp Kastberger | 12004640

Jana Königsmeier | 12009233

Björn Rothenburger | 12021372

Dario Schier | 12013455

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