

MOBILITÄT UND VERKEHR

Sanfte Mobilität ...

Die Mobilität in Europas Städten befindet sich im Wandel. Umweltbewusstsein, der Wunsch nach Flexibilität und Unabhängigkeit und nicht zuletzt der Blick auf die eigene Geldtasche bewegen die Menschen dazu, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. So auch in Graz. Fahrrad, Bus und Straßenbahn sowie die ursprünglichste aller Mobilitätsformen, das zu Fuß gehen, lösen das Auto in unserer Stadt sukzessive ab. Die Sanfte Mobilität ist im Vormarsch und belebt die Stadt auf eine umwelt- und menschenfreundliche Art.

...Rückgewinnung von Lebensraum

Die Jahrzehnte vor der Grünen Regierungsbeteiligung bis zum Jahr 2008 waren in der Grazer Verkehrspolitik dem Auto gewidmet. Knapp 90 Prozent der Verkehrsflächen stehen dem Autoverkehr zur Verfügung, während sich die wachsende Gruppe der RadfahrerInnen und FußgängerInnen schmale Wege und zugeparkte Randbereiche teilen muss.

Förderung der Sanften Mobilität bedeutet für uns Grüne die Anpassung der räumlichen Erfordernisse an die aktuelle Entwicklung - weniger Raum für den Autoverkehr und mehr Platz für die neue Mobilität.

DAS GRÜNE GRAZ SCHAFFT EINE NEUE MOBILITÄT

- » Grüne Mobilitätspolitik fördert diese Entwicklung aktiv und nachhaltig und stellt den Menschen in den Vordergrund - für eine bessere Atemluft, eine geringere Lärmbelastung, mehr Sicherheit durch stadtverträgliche Geschwindigkeiten und für die Rückgewinnung von neuem Lebens- und Begegnungsraum. Wir bauen den öffentlichen Verkehr aus, verbessern die Bedingungen für den Radverkehr, fördern das zu Fuß gehen und schaffen Räume für das städtische Leben.

SANFTE MOBILITÄT- KONKRET

NEUVERTEILUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Dass ein Straßenraum nicht zwangsläufig aus getrennten Fahrbahnen, zwei Parkstreifen und einem schmalen Gehsteig bestehen muss, zeigen uns erste positive Beispiele in Graz und viele neu gestaltete öffentliche Räume in zahlreichen europäischen Städten. Wir Grüne setzen uns für maßgeschneiderte Planungen ein, die umweltfreundliche Mobilität in den Vordergrund stellen, sie sicherer gestalten, ihr mehr Raum geben und gleichzeitig den Aufenthalt im öffentlichen Raum für Alt und Jung wieder attraktiv machen.

Wir Grüne stehen für:

- » flächendeckendes Tempo 30 im Stadtgebiet
 - » Shared Space: Shared Space steht für einen gemeinsam genutzten Raum, der auf Ampeln, Verkehrsschilder und Barrieren verzichtet und sich für Straßen, Wege und Plätze eignet, an denen verschiedene Mobilitätsformen aufeinander treffen. Shared Space verwandelt die Verkehrsfläche in einen Begegnungs- und Aufenthaltsraum, in dem gegenseitige Rücksichtnahme das oberste Gebot ist. Temporeduktion, achtsamer Umgang der VerkehrsteilnehmerInnen untereinander und Steigerung der Aufenthaltsqualität sind seine Erfolge.
-

- » Wohnstraßen: Vor der eigenen Haustüre sorglos spielen, mit den Nachbarn und Nachbarinnen tratschen oder ein eigenes Blumenbeet pflegen. Das ist der Wunsch vieler StadtbewohnerInnen. Wohnstraßen machen das möglich. Sie können in Straßenzügen eingerichtet werden, die wenig motorisierten Durchzugsverkehr aufweisen und von vielen Kindern, Senioren und Seniorinnen bewohnt werden. Wohnstraßen eignen sich gut, um sie gemeinsam mit den BewohnerInnen nach ihren Bedürfnissen zu gestalten.
- » Begegnungszonen: Die Begegnungszone gestaltet den Straßenraum vorrangig für Fußgänger und Fußgängerinnen. In der Begegnungszone dürfen FußgängerInnen die gesamte Straße, also auch die Fahrbahn, nutzen. Andere VerkehrsteilnehmerInnen können die Begegnungszone durchfahren, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Die Begegnungszone ist ein in der Schweiz sehr erfolgreich erprobtes Gestaltungselement. Nach Vorliegen der notwendigen Verankerung in der StVO wird Graz die ersten Begegnungszonen umsetzen.
- » Schulstraßen: Vor und nach dem Unterricht spielen sich vor den Schulen oft gefährliche Szenen ab. Autos fahren vor, stehen in zweiter und dritter Spur, Autotüren gehen auf und zu. Eltern und Kinder, die mit dem Rad oder zu Fuß kommen, sind dadurch gefährdet. Durch ein Einfahrverbot für Autos vor Unterrichtsbeginn und nach Schulende ermöglicht die Schulstraße den Kindern einen gefahrlosen Schulweg zu ihrer Schule, einen unbeschwerten Aufenthalt im Schulbereich und fördert ihre Selbstständigkeit.

BEWUSSTSEIN ÄNDERN – VERHALTEN ÄNDERN

Mobilität beginnt im Kopf. Die Bereitschaft der Grazerinnen und Grazer, auf ihr Auto zu verzichten und auf umweltfreundliche Mobilitätsformen umzusteigen, ist so groß wie nie zuvor. Wir Grüne stehen für ein wirkungsvolles und finanziell langfristig abgesichertes Mobilitätsmanagement, das Lust darauf macht, alte Gewohnheiten abzulegen und die Menschen dazu motiviert, ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern, damit sie sich frei, umweltbewusst und gesund in der Stadt bewegen können.

- » Mobilitätsmanagement an allen Grazer Schulen: Ein Viertel der Eltern bringt ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, in dem falschen Glauben, dass ihre Sprösslinge dadurch sicherer sind. So lernen die Kinder früh das Auto als einzige Mobilitätsform kennen und versäumen die wichtige Entdeckung ihrer eigenen Aktionsräume und die Erfahrung selbstständiger Mobilität. Schulisches Mobilitätsmanagement fördert das Bewusstsein über die eigene Mobilität - durch Spiel und Spaß bei den Kindern und durch Information und Beratung bei Eltern und LehrerInnen. Nur durch dieses Angebot, das auch auf höhere Schulstufen ausgeweitet werden muss, kann langfristig eine Änderung des Mobilitätsverhaltens erreicht werden.
 - » Mobilitätsmanagement für Klein-, Mittel und Großbetriebe: Betriebliche Mobilität umfasst den Transport von Gütern ebenso wie den Weg der ArbeitnehmerInnen und KundInnen zu Geschäften und Betrieben. In Graz entfällt auf den Berufsverkehr rund ein Viertel aller Wege. Der Großteil dieser Wege wird nach wie vor mit dem Auto zurückgelegt. Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet Unternehmen und Beschäftigten Lösungen, die Mobilität rund um ihre Betriebe kosten- und ressourceneffizienter zu gestalten, Warentransporte zu optimieren und Fahrzeugflotten ökonomisch und ökologisch zu verbessern.
 - » Mobilitätsmanagement bei Neuansiedlung: Wann immer Menschen ihren Wohnort wechseln, ändert sich auch ihre Mobilität. Diesen Moment gilt es zu nutzen, um in Kooperation mit WohnbauträgerInnen, Informationspakete über Angebote des öffentlichen Verkehrs, nächstgelegene Radweganbindungen, Car-Sharing und andere neue Mobilitätsangebote aktiv zu kommunizieren.
-

GRÜNE MOBILITÄT FÜR FUSSGÄNGER UND FUSSGÄNGERINNEN

In den letzten 30 Jahren hat der Anteil der Fußgänger und Fußgängerinnen am allgemeinen Mobilitätsaufkommen drastisch abgenommen. Graz als Stadt der kurzen Wege bietet seinen BewohnerInnen und BesucherInnen gute Voraussetzungen, Alltags- und Freizeitwege auch zu Fuß zu genießen. Wir Grüne sehen es als Aufgabe einer umweltfreundlichen Mobilitätspolitik, diese Voraussetzungen auszubauen und zu fördern.

- » Bestellung einer oder eines FußgängerInnenbeauftragten: Die Fußgänger und Fußgängerinnen zählen zu den schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen. Analog zu den Radfahrbeauftragten bedarf es eines oder einer Verantwortlichen, die oder der bei Neuplanungen auf die Interessen der FußgängerInnen achtet, Verbesserungspotenziale aufzeigt und deren fußgängerInnenfreundliche Umsetzung verfolgt.
- » Ausweitung von FußgängerInnenzonen: Eine Ausweitung bestehender FußgängerInnenzonen und die Schaffung zusätzlicher FußgängerInnenzonen und Begegnungszonen heben die Attraktivität des zu Fuß Gehens in Bereichen mit hoher PassantInnenfrequenz. Beispiele für zukünftige FußgängerInnenzonen in Graz: Jakoministraße, Schörgelgasse, Kaiserfeldgasse, Lendplatz, Griesgasse, Kaiser-Josef-Platz.
- » Entflechtung von Geh- und Radwegen: Die Anlage breiterer Geh- und Radwege durch Umverteilung des Straßenraums ermöglicht die Trennung der Radwege von den Bereichen der Fußgänger und Fußgängerinnen, schafft mehr Platz und ein subjektiv erhöhtes Sicherheitsgefühl. Dazu gehört auch die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen.
- » FußgängerInnenfreundliche Ampelschaltung: Die laufende Überprüfung und die Umsetzung entsprechender Wünsche aus der Bevölkerung können unzumutbar lange Wartezeiten und damit auch Gefahren reduzieren.
- » Sichere Gestaltung von Kreuzungen:
Die Freihaltung von Sichtfeldern zur besseren Einsehbarkeit von FußgängerInnenübergängen ist eine wesentliche Verkehrssicherheitsmaßnahme für FußgängerInnen, die auch auf Kosten von KFZ-Stellflächen umgesetzt werden muss.

GRÜNE MOBILITÄT FÜR RADFAHRERINNEN UND RADFAHRER

Die Grünen haben Graz zur Fahrradhauptstadt Österreichs gemacht. Immer mehr Grazerinnen und Grazer entdecken die Vorzüge des schnellen, unabhängigen und günstigen Zweirades und machen es zur ersten Wahl, wenn es darum geht, den Weg zur Arbeit, in die Schule, zum Einkaufen oder in den Park zurückzulegen. Wir Grüne sehen im Fahrrad die Zukunft der Stadt. Denn jeder Umstieg vom Auto auf das Fahrrad ist ein unmittelbarer Beitrag zu besserer Luft, weniger Lärm und mehr Platz für die Menschen. Den Radverkehr zu fördern, bedeutet für uns auch die Notwendigkeit zur Umverteilung des Straßenraumes: weniger Platz für das Auto - mehr für den Radverkehr.

- » Einrichtung von Radschnellstraßen: Radschnellstraßen sind komfortable, breite Radwege, die ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sind. Sie dienen RadfahrerInnen dazu, ungehindert von anderen VerkehrsteilnehmerInnen, auf schnellem Weg von einem Ende der Stadt an das andere zu gelangen. Beispiele für die Errichtung zukünftiger Grazer Radschnellstraßen sind die Elisabethstraße und der Ring.
 - » Einrichtung von Fahrradstraßen: Auf einer Fahrradstraße haben Fahrräder gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen Vorrang. Sie dürfen nebeneinander fahren und haben mehr Platz und Sicherheit. Autoverkehr sowie öffentlicher Verkehr müssen sich hinter den RadfahrerInnen einreihen. In Graz erfüllen viele Straßen die Kriterien für eine Fahrradstraße. Beispiele für zukünftige Fahrradstraßen in Graz: Zinzendorfgasse, Raubergasse.
-

- » Lückenschlüsse konsequent vorantreiben: Lückenschlüsse im Radwegenetz sind für die Sicherheit und das Vorankommen des steigenden Radverkehrs bedeutend. Notwendige Grundstücksablösen oder schwierige technische Lösungen müssen im Infrastrukturbudget berücksichtigt werden.
- » Ausbau der Abstellanlagen: 98 Prozent der öffentlichen Abstellflächen stehen dem Auto zur Verfügung, nur 2 Prozent dem Radverkehr. Eine Umwidmung von KFZ-Parkflächen für Radabstellplätze ermöglicht die Errichtung komfortabler und sicherer Vorrichtungen.
- » Bestellung eines/einer zweiten Radverkehrsbeauftragten: Der ansteigende Radverkehr verlangt in der Verwaltung nach zusätzlichen Ressourcen für Planung, Kommunikation und Mobilitätsmanagement. Mit einem oder einer zusätzlichen Radverkehrsbeauftragten können die Anforderungen an eine schnellere Umsetzung von Radverkehrsförderung besser erfüllt werden.
- » Ausbildung von Radfahrscouts: Radscouts sind RadfahrerInnen, die ihr Wissen im Bereich Radfahren Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen und SeniorInnen kompetent vermitteln. Sie geben Radfahrtrainings in der Praxis, machen Radreparaturkurse und sind kompetente BegleiterInnen im Straßenverkehr, wenn jemand neu in der Stadt ist und sich Tipps und Infos für Alltags-Entdeckungsreisen mit dem Fahrrad holen will, Radfahren lernen oder wieder damit anfangen will.
- » Budgetäre Absicherung von Radfahrtrainings: Die in den letzten Jahren ausgebauten Angebote für Radfahrtrainings für spezielle Zielgruppen (SchülerInnen, SeniorInnen und MigrantInnen) haben großen Zuspruch erfahren. Es gilt diese Angebote in Zukunft zu stärken und langfristig abzusichern.
- » Ausbau von Radrouten zu Grazer Schulen: Im Sinne der Förderung schulischer Mobilität und der Förderung eines Schulweges ohne Auto ist der gezielte Ausbau von Radrouten rund um Grazer Schulen notwendig.
- » Schwerpunktaktionen zu Sicherheitsfragen: Die steigende Anzahl an RadfahrerInnen erfordert eine erhöhte Konzentration auf deren Sicherheit. Aufklärende Aktionen zu einer sicheren Ausstattung und insbesondere guten Beleuchtung von RadfahrerInnen müssen weitergeführt werden. Auch mehr Wissen über die Regeln im Straßenverkehr fördert die eigene Sicherheit ebenso, wie die der Anderen.

GRÜNE MOBILITÄT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR - KONKRET

Die Qualität von Straßenbahn und Bus hat sich in den letzten Jahren in der Stadt Graz deutlich verbessert. Moderne Fahrzeuge, neue Buslinien, mehr Service und die Verdichtung der Takte haben die KundInnenzufriedenheit steigen lassen und den Graz Linien jedes Jahr neue Rekordwerte bei den Fahrgastzahlen gebracht. Die Grüne Regierungsbeteiligung hat hier eine deutliche Handschrift hinterlassen und auch schon die Weichen für die kommenden Jahre gestellt. Damit der öffentliche Verkehr in Graz fit für die Zukunft und ein attraktives Angebot auch für die Pendler und Pendlerinnen ist, müssen folgende Maßnahmen gesetzt werden:

AUSBAU DER SÜD-WEST-LINIE:

Die Umsetzung der Straßenbahnlinie in den Grazer Westen ist in greifbare Nähe gerückt. Die Erschließung über den Griesplatz, die Lazarettgasse, die Kärntnerstraße, über Don Bosco bis zur Hummelkaserne und in einer weiteren Ausbaustufe bis zur Grottenhofstraße ist ein historischer Meilenstein in der Grazer Mobilitäts- und Stadtentwicklung. Sämtliche erforderlichen Vorbereitungen wurden in den letzten Jahren getroffen. Nun gilt es, diese Erschließung konsequent und mit allen zur Verfügung stehenden Ressourcen voranzutreiben. Eine Fertigstellung im Jahr 2018 ist realistisch.

- » Einrichtung einer Entflechtungsstrecke für die Herrengasse: 1.200 Straßenbahnen fahren täglich durch die Herrengasse. Jede Minute verlässt ein Wagen pro Richtung den Hauptplatz. Im Nadelöhr Herrengasse stößt der Straßenbahnverkehr zunehmend an seine Grenzen. Eine Entflechtungsstrecke über den Griesplatz, die Rösselmühlgasse, die Elisabethinergasse und die Annenstraße ermöglicht den Bau der Süd-West-Linie.
- » Verlängerung der Linie 7 in das Stiftingtal: Mit dem geplanten MedUni Campus neben dem LKH gewinnt die Stadt Graz einen neuen Universitätsstandort und die Chance, durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement, die Verkehrsströme rund um das LKH neu zu lenken. Die Verlängerung der Linie 7 über die Stiftingtalstraße ist ein notwendiger Baustein für eine attraktive ÖV-Anbindung zum neuen Standort.
- » Errichtung neuer S-Bahn Haltestellen: Neue S-Bahn Haltestellen zum Zwecke der direkten Anbindung an den städtischen öffentlichen Verkehr erhöhen die Attraktivität für den überregionalen Verkehr. Die Stadt Graz muss gemeinsam mit den ÖBB und dem Land Steiermark geeignete Knotenpunkte ausbauen. Beispiel für eine zukünftige Haltestelle: Nahverkehrsdrehscheibe Murpark.
- » Regionalbusbahnhof NEU: Die Zusammenlegung aller Regionalbuslinien zu einem zentralen Knotenpunkt vereinfacht für alle Kunden und Kundinnen das Umsteigen. Zugleich werden dadurch wichtige Plätze im Innenstadtbereich von parkenden Bussen befreit: hochwertige öffentliche Räume wie der Andreas-Hofer-Platz, der Griesplatz, Dietrichsteinplatz und Lendplatz öffnen sich für neue Nutzungen und können zu neuen Orten des sozialen Lebens, des entspannten Aufenthalts und der spontanen Begegnung werden.
- » Busse mit moderner Antriebstechnologie: Die schlechte Luftgüte im Großraum Graz erfordert rasche Umstellungen in den Fuhrparks der Graz Linien. Die Anschaffung von Bussen mit umweltfreundlicher Antriebstechnologie muss finanziell abgesichert und zügig fortgesetzt werden.
- » Bevorrangung von Bus und Straßenbahn: Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit sind die zentralen Kriterien für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Die Bevorrangung von Bus und Straßenbahn im Stadtverkehr ist weiterhin sicherzustellen und laufend zu optimieren.

MOBILITÄT PLANEN UND VERHANDELN - KONKRET

MOBILITÄT PLANEN

Wir Grüne verstehen Verkehrsplanung daher als Teil der Stadtplanung, der Stadtentwicklung, der Grünraumplanung, der Gesundheitspolitik und der überregionalen Standortpolitik.

Wir Grüne fordern für die nachhaltige Gestaltung der Stadt:

- » eine ine Einbindung der Verkehrsplanung in sämtliche Agenden der Stadtentwicklung
 - » eine Einbindung der Verkehrsplanung in die Entwicklung von Bebauungsplänen und in die Umset-
-

zung von einzelnen Bauvorhaben

» eine Einbindung in Entscheidungen von regionaler Bedeutung

MOBILITÄT VERHANDELN

In den vergangenen Jahren ist es gelungen, durch rechtzeitige, inhaltliche Zusammenarbeit mit WohnbauträgerInnen und BauträgerInnen für große, standortrelevante Bauprojekte Mobilitätsverträge - wie z.B. beim Wohnbaugroßprojekt Waagner-Biro-Straße oder dem MedUni Campus - abzuschließen. Diese Verträge verpflichten sowohl die Stadt Graz als auch die jeweiligen BauträgerInnen zu konkreten Leistungen, mit dem Ziel, ein optimales Mobilitätsmanagement am neuen Standort zu erreichen. Der Abschluss von Mobilitätsverträgen ist österreichweit vorbildlich und soll auch in Zukunft in der Stadt Graz weiter praktiziert werden.

MOBILITÄT FINANZIEREN- KONKRET

Bei der Finanzierung von Mobilität ist das Spannungsverhältnis zwischen dem Grundbedürfnis nach Mobilität, den hohen Kosten und dem massiven Marktversagen im Mobilitätsbereich aufzulösen.

Da der gesamte Mobilitätsbereich bereits derzeit seine Gesamtkosten (z.B. negative Einflüsse auf die Umwelt) bei weitem nicht selbst trägt und somit hoch subventioniert ist, sind vor allem volkswirtschaftlich sinnvolle Mobilitätsformen zu fördern. Deshalb ist die massive Förderung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen die beste Möglichkeit, Mobilität gesamtwirtschaftlich und individuell günstig bereitzustellen. Diese Mobilitätsformen bestechen durch geringen Ressourceneinsatz, minimale Umweltbelastungen (Lärm, Abgase, Flächenverbrauch), durch die positiven Auswirkungen auf die Gesundheit (regelmäßige Bewegung) und auch durch die jederzeitige individuelle Verfügbarkeit für nahezu alle gesellschaftlichen Gruppen.

Natürlich können nicht alle Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Deshalb ist zusätzlich das ÖV-Angebot zu verbessern. Der öffentliche Verkehr verursacht hohe Infrastruktur- und Betriebskosten. Diese Kosten werden derzeit zwischen den NutzerInnen und der öffentlichen Hand aufgeteilt. Der ÖV ist im städtischen Bereich dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ökonomisch, ökologisch und volkswirtschaftlich überlegen. Deshalb ist eine höhere Förderung des ÖV anzustreben. Mit den zusätzlichen öffentlichen Mitteln ist vor allem der Ausbau des ÖV (Quantität und Qualität) voranzutreiben, zu beachten ist aber auch die private Finanzierbarkeit von Mobilität für alle Menschen (z.B. billigere ÖV-Tickets für einkommensschwache Gruppen). Ein genereller Nulltarif würde aber unerwünschte Anreize zur Übernutzung des volkswirtschaftlichen teuren ÖVs zu Lasten der wirklich sanften und günstigen Mobilitätsformen (Radfahren und zu Fuß gehen) setzen.

Die zusätzlichen öffentlichen Mittel für den ÖV sind vor allem zu Lasten der derzeit am höchsten subventionierten Mobilitätsform, dem motorisierten Individualverkehr (MIV), zu generieren. Der MIV deckt nicht einmal seine direkten Kosten - z.B. wird alleine der Bau des rund 1,3 km langen Südgürtels in Graz in den nächsten Jahren rund 200 Mio. Euro kosten (das sind rund 150.000 Euro/Meter!), der MIV verursacht aber auch hohe indirekte (externe) Kosten (Lärm, Feinstaub, Abgase, Flächenverbrauch, Unfälle usw.) und reduziert dadurch die Lebensqualität vieler Menschen.

Fiskalische Maßnahmen, wie z.B. City Maut, Stau-Maut, Stellplatzabgabe (Steuer auf Großparkplätze, insbesondere bei Einkaufszentren) und höhere Parkgebühren und Parkstrafen im öffentlichen Raum haben positive Lenkungseffekte (weniger MIV) und unterstützen die Finanzierung des dringend notwendigen Ausbaus des ÖV. Diese Maßnahmen scheitern aber an der politischen Willensbildung. Beispielsweise sind die Parkgebühren und die Parkstrafen in Graz inflationsbereinigt viel geringer als vor 20 Jahren, während der ÖV jedes Jahr teurer wird.

- » Für eine sinnvolle Finanzierung von Mobilität fordern wir Grüne:
- » höhere Parkgebühren und Parkstrafen als erste Schritte
- » notwendige Maßnahmen sind von Land und Bund vorzubereiten und umzusetzen

Zum Abschluss nochmals ein kleiner Kostenvergleich: Die zwei großen, angeblich so teuren Radwegausbauten in Graz, der Radweg zum LKH und die neue lange Radwegbrücke in Gösting, haben gemeinsam ähnliche Kosten (rund 1,4 Mio. Euro) verursacht, wie zwei Autolängen (10 m!) Südgürtel oder der öffentlich Zuschuss zum ÖV für rund 1 Woche. Allein durch diesen Vergleich wird offensichtlich, dass der Ausbau von Fuß- und Radwegen innerstädtisch die sinnvollste Mobilitätsförderung ist.
