

# REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



## RMP Südoststeiermark

Februar 2018



Das Land  
Steiermark

**Impressum:**

Herausgeber: Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
A16 Gesamtverkehrsplanung  
Stempfergasse 7  
8010 Graz  
Projektleitung DI Alfred Nagelschmied

**Inhaltliche Bearbeitung:**

Regionalis Verkehrsplanung und Regionalentwicklung e. U.  
Wastiangasse 1/I - 8010 Graz, Austria  
Telefon: +43 (0) 316 / 811 614 - 22  
Fax: +43 (0) 316 / 811 614 - 5  
email: [office@regionalis.at](mailto:office@regionalis.at)  
UID: ATU47670907, FN: 349382y

[www.regionalis.at](http://www.regionalis.at)



Status: Endbericht  
Datum: Februar 2018

Inhalt

<b>1</b>	<b>Vorwort</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Aufgabenstellung, Definition und Ziele eines regionalen Mobilitätsplanes</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Erstellung des Regionalen Mobilitätsplanes</b>	<b>9</b>
3.1	Prozessablauf	9
3.2	Befragung der Gemeinden und Interessensvertretungen	10
3.3	Thematische Workshops	12
<b>4</b>	<b>Charakteristik des Bearbeitungsgebietes</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Analyse</b>	<b>15</b>
5.1	Regionsstruktur	15
5.1.1	Bevölkerungsentwicklung	15
5.1.2	Mobilität der EinwohnerInnen	18
5.1.3	Beschäftigte, Gewerbe und Wirtschaft	23
5.1.4	Tourismus	27
5.2	Bestehende Planungen sowie allgemeine Trends	29
5.2.1	Wirksamkeit bisheriger Regionalverkehrskonzepte (RVKs)	29
5.2.2	Raumordnungspolitische Rahmenbedingungen	31
5.2.3	Verkehrspolitische Rahmenbedingungen	33
5.2.4	Trends in der Mobilität der Menschen	34
5.3	Verkehrsentwicklung	37
5.3.1	Fuß- und Radverkehr	37
5.3.2	Öffentlicher Verkehr	39
5.3.3	Motorisierter Individualverkehr	43
<b>6</b>	<b>Mobilitätsstrategie 2025</b>	<b>51</b>
6.1	Förderung aktiver Mobilitätsformen	51
6.2	Hierarchie der regionalen Verkehrsachsen	56
6.3	Kategorisierung des Liniennetzes im Öffentlichen Verkehr	61
6.4	Einführung eines ÖV-ergänzenden Mobilitätsangebotes in der Fläche (Mikro-ÖV)	66
6.5	Kategorisierung des regionalen Straßennetzes	67
6.6	Internationale Anbindungen „Zukunftsregion Südost“	72
<b>7</b>	<b>Aktionsplan, Handlungsfelder und Maßnahmen</b>	<b>75</b>
7.1	Förderung aktiver Mobilitätsformen	75
7.2	Öffentlicher Verkehr	77
7.3	Mikro-ÖV als Ergänzung des ÖV-Linienverkehrs	81
7.4	Straßeninfrastruktur	82
7.5	Intermodalität	83
7.6	Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung	84

<b>7.7</b>	<b>Verkehrssicherheit</b>	<b>85</b>
<b>7.8</b>	<b>Monitoring</b>	<b>87</b>
<b>8</b>	<b>Maßnahmenschwerpunkte</b>	<b>89</b>
<b>9</b>	<b>Resümee</b>	<b>98</b>
<b>10</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>99</b>
<b>11</b>	<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>99</b>
<b>12</b>	<b>Diagrammverzeichnis</b>	<b>99</b>



## 1 Vorwort

Die Südoststeiermark mit seiner über das gesamte Bezirksgebiet kleinräumig verteilten Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur erzeugt unterschiedliche, nur wenig gebündelte Verkehrsbeziehungen in einem flächigen Netz, die oft nur vom motorisierten Individualverkehr abgedeckt werden können.

Was kann ein regionaler Mobilitätsplan vor diesem Hintergrund bewirken?

Der regionale Mobilitätsplan, der zum Ziel hat, auf Basis der übergeordneten Ziele und unter der Berücksichtigung der vorhersehbaren gesellschaftlichen und räumlichen Entwicklung ein zukunftsfähiges Verkehrssystem zu entwickeln um damit die Mobilität der Bevölkerung und Wirtschaft zu sichern, kann mit einer Laufzeit von 10 bis 15 Jahren die Strukturen nicht grundlegend ändern, aber er kann den Rahmen für eine neue Verkehrsstrategie abstecken und eine Trendwende auf regionaler Ebene einleiten. Es kann zwar nicht die Höhe der einzelnen zur Verfügung stehenden Budgets beeinflusst werden, aber die kleinräumige Verteilung der Maßnahmen, die mit diesem Geld umgesetzt werden.

Der regionale Mobilitätsplan und die darin festgelegten Ziele, Strategien und Handlungsschwerpunkte können auch das Bewusstsein fördern, wie unterschiedliche Mobilitätsformen auf Umwelt, Klima und Gesundheit wirken. Gegen den nationalen und internationalen Trend sollen dadurch zumindest die auf regionaler Ebene durchführbaren Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität argumentativ gestärkt werden.

Die mit den für die Südoststeiermark verantwortlichen VertreterInnen und EntscheidungsträgerInnen festgelegten Strategien und Handlungsschwerpunkte sind in diesem Bericht niedergeschrieben und dienen als Leitlinie für die Weiterentwicklung des regionalen Verkehrssystems.

In einem eigenen Materialienband zu diesem regionalen Mobilitätsplan sind die detaillierten Ergebnisse der Befragung von Gemeinden, Gemeinderatsfraktionen und Interessensvertretungen sowie die Detailpläne zu den Unfallhäufungspunkten im Bezirk enthalten.

## 2 Aufgabenstellung, Definition und Ziele eines regionalen Mobilitätsplanes

**Der regionale Mobilitätsplan (RMP) für die Südoststeiermark soll die Strategie zur Entwicklung der Mobilität in der Region für die nächsten 10 – 15 Jahre festschreiben.**

Die Bearbeitung erfolgt verkehrsträgerübergreifend und unter Einbindung wesentlicher Akteure in der Region. Vor dem Hintergrund von steigenden Budgetrestriktionen ist eine abgestimmte Mobilitäts- und Verkehrsplanung mit einer Prioritätenreihung erforderlich.

Auf Grundlage einer Evaluierung der bestehenden regionalen Verkehrskonzepte (RVKs) für die ehemaligen Bezirke Feldbach und Radkersburg, der aktuellen raumordnungspolitischen und verkehrspolitischen Ziele und Festlegungen auf regionaler, landesweiter, nationaler und europäischer Ebene, einer Erhebung der Strukturen und Bedürfnisse in den Gemeinden sowie einer Analyse der aktuellen regionalen Mobilität sollen die wesentlichen Ziele und Anforderungen an die Mobilitätsangebote definiert werden.

Zentrale Ziele sind

- die Grundversorgung und die Sicherstellung der Erreichbarkeiten durch Mobilitätsangebote für alle Bevölkerungsgruppen,
- ein Maximum an Verkehrssicherheit,
- die bewusste Unterstützung des nicht motorisierten und Öffentlichen Verkehrs sowie
- die optimale Verknüpfung von Individual- und Öffentlichen Verkehr.

Als Ergebnis des Prozesses werden im Verkehrsnetz Prioritäten festgelegt und regionale Handlungsschwerpunkte für die Entwicklung der Mobilität im Bezirk Südoststeiermark formuliert, die im Regionalvorstand abgestimmt und beschlossen werden.

Die Schwerpunkte können sich sowohl auf die gesamte Region als auch auf Teilregionen beziehen.

Eine Erhebung der wesentlichen Kenndaten der Gemeinden sowie deren Anregungen und Wünsche in Bezug auf die Mobilität wurde bereits im Vorfeld durchgeführt und festgehalten.

Der Prozess „Regionaler Mobilitätsplan“ ist nach Vorlage des abgestimmten und beschlussfähigen Papiers nicht abgeschlossen. Es soll auch innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre möglich sein, auf neue Rahmenbedingungen Rücksicht zu nehmen und den Plan entsprechend anzupassen.

Wenn die Infrastruktur für den MIV weiterhin flächenhaft gefördert und gleichzeitig ohne Abstimmung der Öffentliche Verkehr (ÖV) flächenhaft ausgebaut wird, entstehen zwei teure, sich konkurrierende Systeme. Eine Elektrifizierung des privaten KFZ-Verkehrs ändert an dieser Situation nichts, sondern prolongiert den Ausbau ÖV-ferner Siedlungsstrukturen. Ziel sollte es sein, dass Investitionen in eine vernünftige Infrastruktur für den MIV und ÖV sich ergänzen.

**Zentrale Anliegen des Regionalen Mobilitätsplanes** sollen daher sein, dass

- sich die unterschiedlichen Verkehrsarten und Mobilitätsformen im Sinn einer gezielten Multimodalität stärker ergänzen und dass
- umwelt- und sozialverträglichere Mobilitätsformen gefördert werden.

Diese Anliegen können langfristig nur erreicht werden, wenn parallel zu einer neuen Verkehrspolitik auch eine konsequente Raumordnungspolitik umgesetzt wird. Der Regionale Mobilitätsplan kann mit einer Laufzeit von 10 bis 15 Jahren die Strukturen nicht grundlegend ändern, **aber er kann den Rahmen für eine neue Verkehrsstrategie abstecken und eine Trendwende einleiten!**

Die Trendwende soll sich entlang der folgenden **strategischen Ziele** vollziehen:

- Klare Prioritätensetzung: Festlegung von Hauptachsen, durch deren Stärkung und Entwicklung von guten Qualitäten im Öffentlichen Verkehr (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Region und für den PendlerInnen- und Wirtschaftsverkehr (Wirtschaftsverkehr = Lieferung von Gütern und Dienstleistungen) erzielt wird.
- Möglichst komfortable und umweltverträgliche Abwicklung des PendlerInnen- und Wirtschaftsverkehrs.
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch Umsetzung einer „Drei – V – Strategie“: Vermeiden – Verlagern – Verträglich gestalten.
- Förderung der Intermodalität mit Fußgänger- und Fahrradverkehr, Mikro-ÖV und ÖV im Sinn eines Mehrwerts für die VerkehrsteilnehmerInnen (finanzielle Aspekte, Gesamtreisezeit)
  - Umstiegspunkte zum ÖV (Park&Ride, Bike&Ride)
  - Umstiegspunkte für Carpooling (mehrere Personen nutzen ein Auto) in Form von Pendlerparkplätzen / Sammelplätzen
  - SchülerInnen und Beschäftigte teilen ein Fahrzeug und steigen ab dem intermodalen Knoten auf den hochrangigen ÖV um

- Monetäre Anreize zur Nutzung der Intermodalität, z.B. regional abgestimmte oder firmenbezogene „Mobilitätspackages“
- Förderung der Partnerschaft im Verkehr als Grundprinzip für den Verkehr auf den abseits der Hauptachsen gelegenen Verkehrswegen.
- Schaffung eines sicheren und durchgehenden Fußwegenetzes, das der Prämisse der kurzen Wege entspricht.
- Schaffung eines für den Alltagsverkehr tauglichen Radwege- / Radroutennetzes in und zu den (teil-)regionalen Zentren.
- Unterstützung der oben genannten Ziele durch Imagekampagnen und Bewusstseinsbildung für eine langfristige Veränderung des Mobilitätsverhaltens.
- Festlegung einfacher Erfolgsindikatoren zur Überprüfung der Wirkungen der beschlossenen Strategien und Maßnahmen.

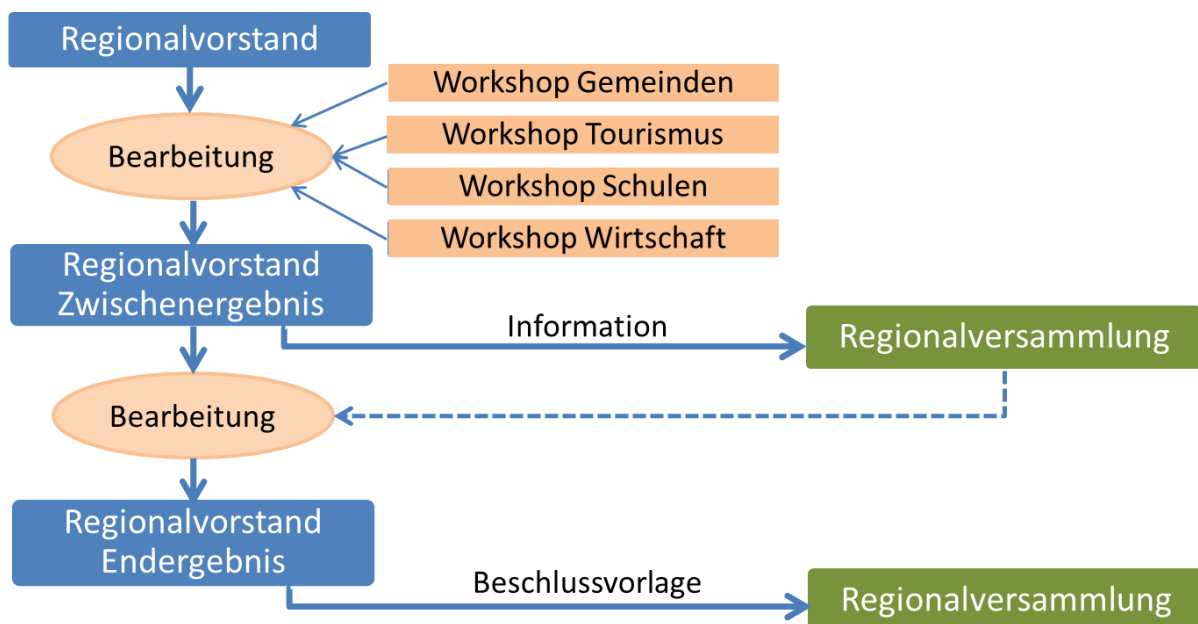
### 3 Erstellung des Regionalen Mobilitätsplanes

#### 3.1 Prozessablauf

Mit den Arbeiten zum regionalen Mobilitätsplan für die Südoststeiermark wurde bereits im Jahr 2016 mit einer Befragung der Gemeinden und Interessensvertretungen begonnen.

Die folgende Abbildung zeigt den Ablauf der Erstellung des Regionalen Mobilitätsplanes für die Südoststeiermark.

Abbildung 1: Zeitlicher Prozessablauf



Quelle: eigene Darstellung

Die vier thematischen Workshops haben im März 2017 stattgefunden. Die Präsentation des Zwischenergebnisses im Regionalvorstand erfolgte im Mai 2017, die erste Präsentation in der Regionalversammlung im Juni 2017.

Den Abschluss des Prozesses stellt die Beschlussfassung in der Regionalversammlung dar.

### 3.2 Befragung der Gemeinden und Interessensvertretungen

Im Jahr 2016 fand eine sich im Inhalt unterscheidende Befragung der Gemeinden, Gemeinderatsfraktionen und der Interessensvertretungen statt. Im Fragebogen wurden sowohl qualitative als auch quantitative Fragen zu folgenden Schwerpunkten gestellt:

- Vorhandene Verkehrsstudien/Mobilitätskonzepte und deren Inhalte
- Aktiver Klimaschutz
- Verkehrseinschränkungen für KFZ-Verkehr
- Finanzierung des ÖVs
- Beschwerden bzgl. Verkehrslärm, Schadstoffbelastung, Schwerverkehr, Stau
- Wünsche und Anträge der Gemeinde
- Einschätzung zur Erreichbarkeit mit dem ÖV
- Entwicklungen in Bezug auf Bauland, Siedlungsbild, verkehrsintensive Projekte
- Vorhandene Verkehrsprobleme und Ursachen

Von 26 Gemeinden haben 12 (46%) den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt, des Weiteren haben 31 Fraktionen und 20 Interessensvertretungen an der Befragung teilgenommen.

Während die Gemeinden und Fraktionen in den meisten Fällen ähnliche Einschätzungen bei den Fragen haben, gab es zwischen Gemeinden / Fraktionen und Interessensvertretungen größere bzw. erhebliche Unterschiede bei den Merkmalsausprägungen zu einzelnen Fragen.

Die Befragung hat ergeben, dass die Erreichbarkeit mit dem KFZ überwiegend sehr gut ist. Die Bewertung für die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und zu Fuß fällt ebenfalls positiv aus. Die Anbindung bzw. Erreichbarkeit mit dem ÖV insbesondere am Abend und in der Nacht werden als sehr schlecht bewertet.

Verkehrsprobleme sind vor allem im Bereich des hohen Schwerverkehrsanteils, der schlechten Anbindung an den ÖV sowie an die Autobahn und Städte genannt worden.

Die Wünsche der **Gemeinden** beziehen sich vorwiegend auf den Ausbau und die Verbesserung der Anbindung an den ÖV. Für die Anbindung mit dem Regionalbus gibt es vor allem in Gnas (Anbindung an St. Stefan, Feldbach und Graz), Mureck und St. Stefan (über Mettersdorf nach Leibnitz) Bedarf an einem verbesserten Angebot. Im Bereich der Bahn wird eine ÖV-Anbindung an die S-Bahn Richtung Leibnitz bzw. Richtung Gleisdorf / Graz besonders für SchülerInnen, PendlerInnen und SeniorInnen gewünscht. Des Weiteren wird die Aufrechterhaltung der Verbindung Bad Radkersburg – Spielfeld sowie ein Lückenschluss nach Gornja Radgona gewünscht. Die Erschließung weiterer Rad- und Fußwege ist auch gewünscht (Zehensdorf, Landorf, Mettersdorf, Rannersdorf, Rohrbach).

**Gemeinderatsfraktionen** wünschen sich eine verbesserte Anbindung an die Autobahn und die Bezirkshauptstädte, eine Reduktion des Schwerverkehrs, eine verbesserte Busanbindung in die teilregionalen Zentren, einen Ausbau der Radwege (Zehensdorf, Landorf, Mettersdorf, Rannersdorf, Rohrbach) und Förderungen im Bereich der E-Mobilität.

Allgemeine Wünsche der **Interessensvertretungen** sind ein verbessertes Angebot im ÖV (Anbindung an Feldbach und Gleisdorf, verkürzte Fahrtzeiten der Radkersburg Bahn, Abendangebot von Bad Radkersburg nach Spielfeld, Mikro-ÖV Angebote für Tourismus und Berufsverkehr, technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, Ausbau der P&R Anlagen entlang der Bahn, Wiedererrichtung der Bahnverbindung nach Gornja Radgona). Des Weiteren soll der Anschluss an die Autobahn verbessert und der Ausbau bestimmter Straßen (z.B. B68 und B66) fertiggestellt werden. Zusammengefasst lässt sich sagen, dass ein großer Wunsch nach einem verbesserten ÖV Angebot und einem Ausbau der Rad- und Fußverbindungen sowie einen Ausbau der Hauptverkehrsrouten besteht.

Im **Materialienband** zum regionalen Mobilitätsplan Südoststeiermark sind die ausführlichen Ergebnisse der Befragung dargestellt und grafisch aufbereitet.

### 3.3 Thematische Workshops

Insgesamt fanden vier Workshops mit regionalen Stakeholdern und InteressensvertreterInnen zu folgenden thematischen Schwerpunkten statt:

1. Gemeinde: 06.03.2017
2. Schule und Bildung: 15.03.2017
3. Wirtschaft: 15.03.2017
4. Tourismus: 16.03.2017

Hauptthemen der Diskussionen waren der Neubau B68 und der A2 Auffahrt von der B66 aus, drei Nord-Süd-Achsen im Wirtschafts- und SchülerInnenverkehr, Ost-West-Achse(n) abseits vom Raab- und Murtal sowie die Tourismusregion zwischen Hartberg und Bad Radkersburg als eigener Mobilitätsraum. Die Bahnlinien werden als Hauptachse im ÖV betrachtet und die Ostbahn soll weiter ausgebaut werden.

Abseits der Hauptachsen sollte mit einem regionalen, gesamten Mikro ÖV System ein auf die Region abgestimmtes, ergänzendes Mobilitätsangebot geschaffen werden, das allen Bewohnern 24 h 7 Tage die Woche zur Verfügung steht und eine umfassende, regionale Erschließung der Fläche ermöglicht. Ausreichende Mobilitätsangebote sind Voraussetzung gegen die Landflucht.

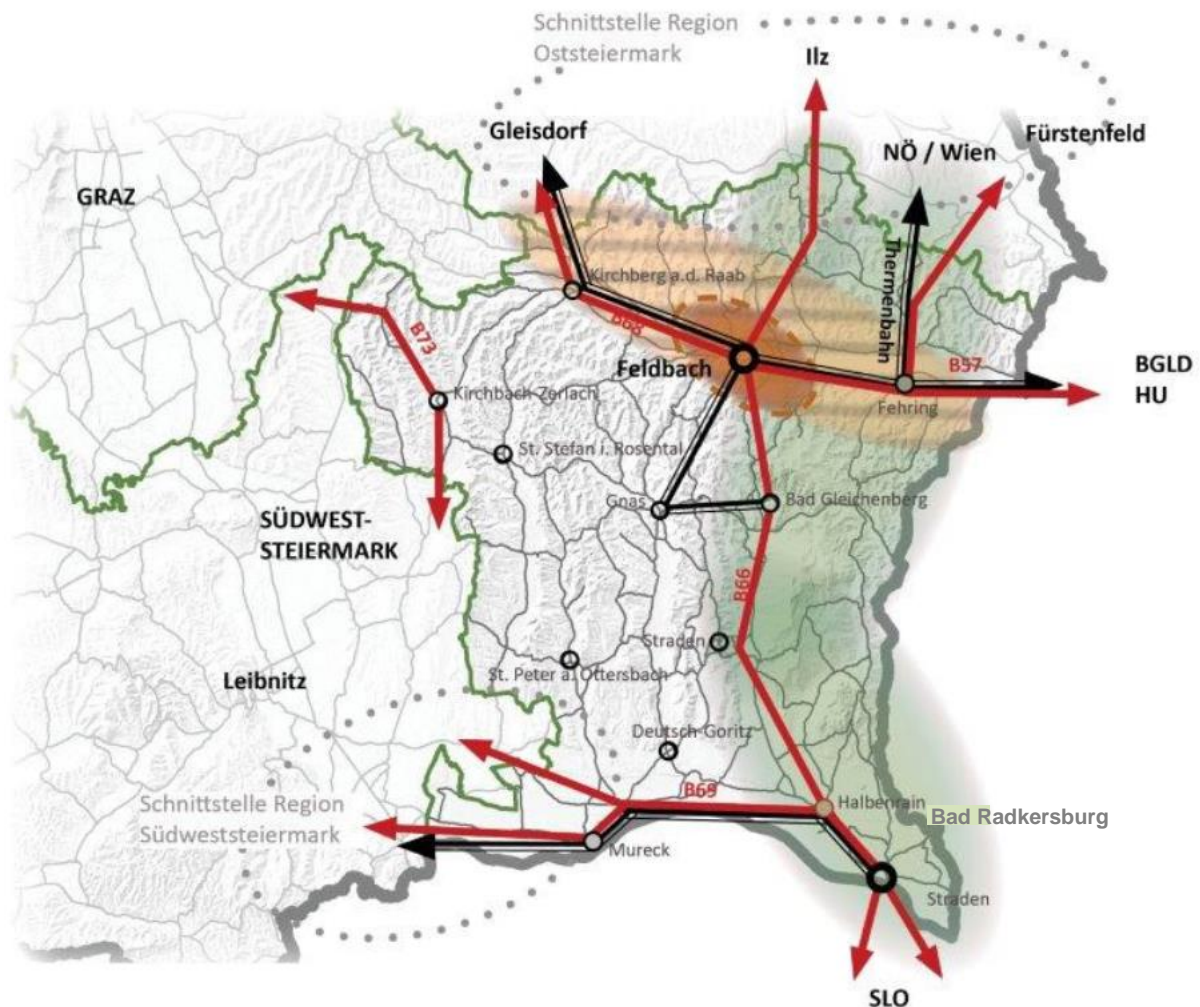
Eine Hauptforderung aus der Region ist, dass im neuen Bezirk Südoststeiermark zumindest der Verkehr zusammengeführt werden muss, wenn die Trennung der beiden alten Bezirke überwunden werden soll.



## 4 Charakteristik des Bearbeitungsgebietes

Der Mobilitätsplan umfasst den gesamten Bezirk Südoststeiermark. Abbildung 2 zeigt das Bearbeitungsgebiet sowie die wichtigsten innerregionalen und überregionalen Verkehrsverbindungen der Region.

Abbildung 2: Bearbeitungsgebiet und die wichtigsten überregionalen Verkehrsverbindungen



Quelle: Regionales Entwicklungsprogramm Südoststeiermark

Mit einer Fläche von 1.009 km<sup>2</sup> ist die Südoststeiermark die kleinste der steirischen Regionen. Die Region Südoststeiermark weist mit 69,2% einen sehr hohen Anteil an Dauersiedlungsraum bezogen auf die Gesamtfläche auf. Aufgrund weitgehend fehlender naturräumlicher Beschränkungen erfolgt die Siedlungstätigkeit wenig konzentriert, was zu einer traditionell kleinteiligen und über die gesamte Fläche verteilten Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Bezirk Südoststeiermark führt,

welche durch die geografischen Voraussetzungen begünstigt wird. Die einzig größere Siedlungskonzentration weist die Stadtgemeinde Feldbach auf mit ca. 5.000 EinwohnerInnen im Siedlungskern.

Der Bezirk hat als Folge dieser Umstände ein dichtes Straßennetz und die Bevölkerung ist sehr stark auf den MIV angewiesen. Das bedeutet eine hohe (wirtschaftliche und ökologische) Belastung für die BewohnerInnen sowie eine geringe Nachhaltigkeit des Verkehrs.

Wenn die Infrastruktur für den MIV weiterhin flächenhaft gefördert und gleichzeitig der Öffentliche Verkehr (ÖV) flächenhaft ausgebaut wird, entstehen zwei teure, sich konkurrierende Systeme. Eine Elektrifizierung des privaten KFZ-Verkehrs ändert an dieser Situation nichts, sondern prolongiert den Ausbau ÖV-ferner Siedlungsstrukturen. Ziel sollte es sein, dass Investitionen in eine vernünftige Infrastruktur für den MIV und ÖV sich ergänzen.

**Zentrale Anliegen des Regionalen Mobilitätsplanes** sollen daher sein, dass

- sich die Systeme im Sinn einer gezielten Multimodalität stärker ergänzen und dass
- umwelt- und sozialverträglichere Mobilitätsformen gefördert werden.

**Diese Anliegen können langfristig nur erreicht werden, wenn parallel zu einer neuen Verkehrspolitik auch eine konsequente Raumordnungspolitik umgesetzt wird.**

## 5 Analyse

### 5.1 Regionsstruktur

#### 5.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Südoststeiermark hatte 2016 86.144 EinwohnerInnen. Mit einer Bevölkerungsdichte von 85 EinwohnerInnen/km<sup>2</sup> liegt die Südoststeiermark über dem steirischen Durchschnitt (74 EW/km<sup>2</sup>). In Tabelle 1 ist der Bevölkerungsstand aller 26 Gemeinden im Bearbeitungsgebiet vom Jahr 2016 zu sehen. Mit 13.313 EinwohnerInnen ist Feldbach die größte und Klöch mit 1.213 die kleinste Gemeinde.

Tabelle 1: Bevölkerungsstand 2016

Gemeinde-Kennzahl	Gemeindename	EinwohnerInnen 2016 Landesstatistik Steiermark
62375	Bad Gleichenberg	5.288
62376	Bad Radkersburg	3.114
62377	Deutsch Goritz	1.795
62311	Edelsbach bei Feldbach	1.334
62314	Eichkögl	1.292
62378	Fehring	7.445
62379	Feldbach	13.313
62380	Gnas	6.056
62326	Halbenrain	1.735
62330	Jagerberg	1.641
62332	Kapfenstein	1.585
62381	Kirchbach-Zerlach	3.272
62382	Kirchberg an der Raab	4.408
62335	Klöch	1.213
62343	Mettersdorf am Saßbach	1.294
62383	Mureck	3.567
62347	Murfeld	1.655
62384	Paldau	3.076
62385	Pirching am Traubenberg	2.579
62386	Riegersburg	4.952
62387	St. Anna am Aigen	2.357
62388	St. Peter am Ottersbach	3.006
62389	St. Stefan im Rosental	4.004
62390	Straden	3.644
62368	Tieschen	1.281
62372	Unterlamm	1.238

Quelle: Land Steiermark, Landesstatistik 2016

Die räumliche Konzentration der Bevölkerung lässt sich in der folgenden Abbildung der Siedlungskerne ablesen, die sich auf die Anzahl der EinwohnerInnen je 100 x 100 m großen Rasterzellen beziehen. Ebenfalls dargestellt ist die zentralörtliche Funktion der Gemeindehauptorte.

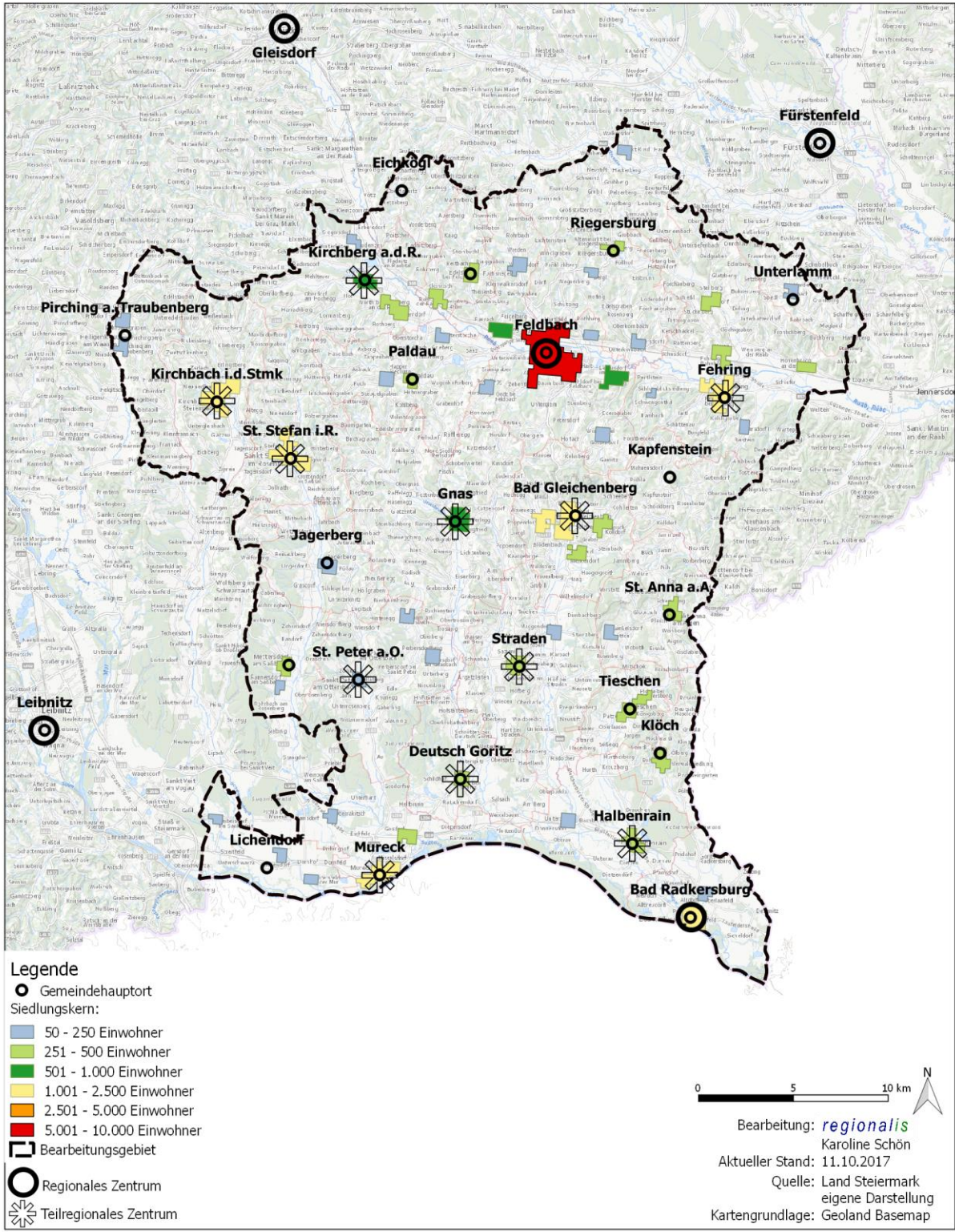


Abbildung 3: Siedlungskerne und zentrale Orte

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## Siedlungskerne und zentrale Orte

Regionale und teilregionale Zentren

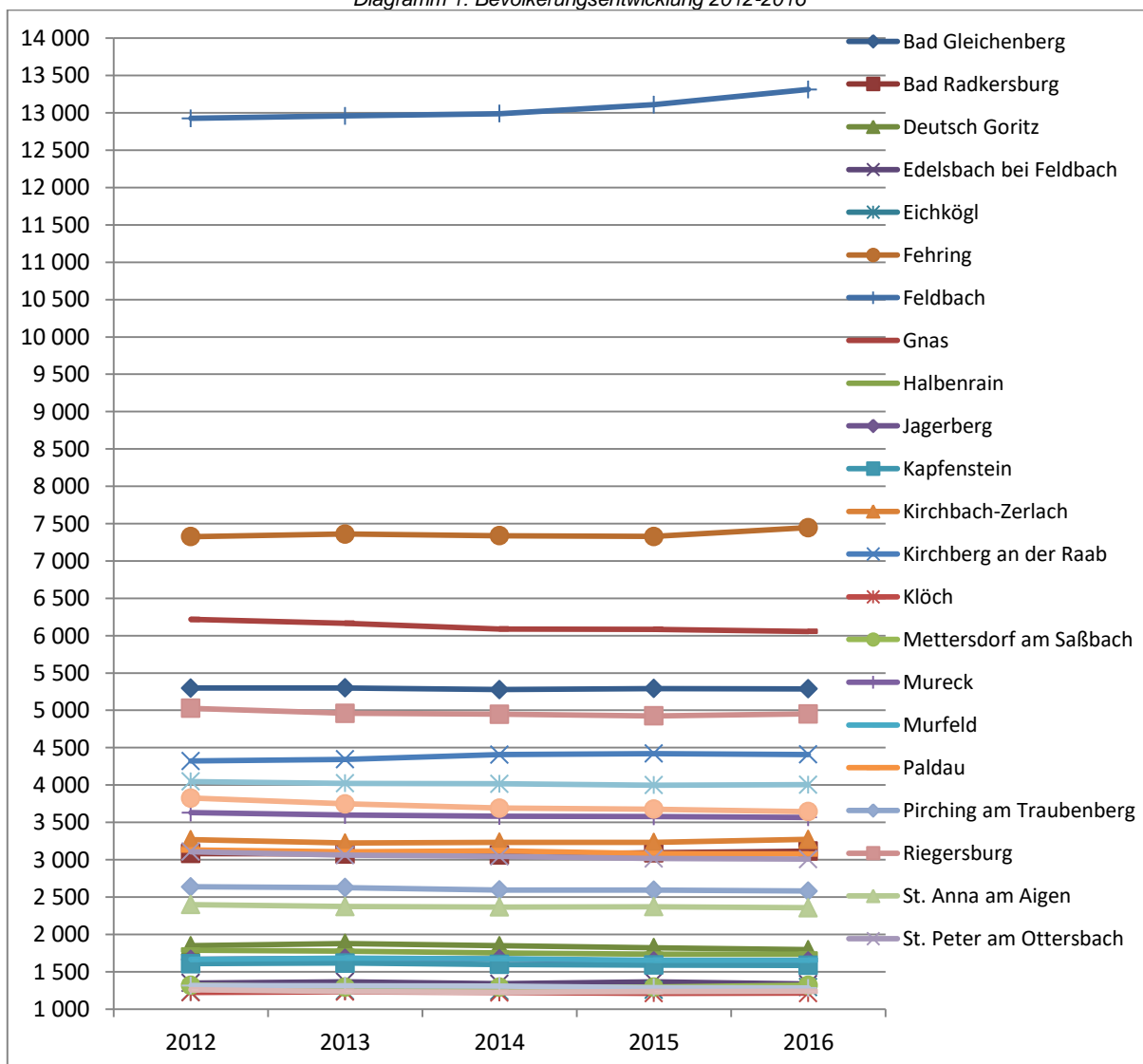


## Bevölkerungsentwicklung und -prognose

Die Bevölkerungsdaten, der für den regionalen Mobilitätsplan relevanten Gemeinden, zeigen in allen Gemeinden ein ähnliches Bild (Diagramm 1). In den letzten fünf Jahren ist die Bevölkerungsentwicklung konstant bis rückläufig.

Für das Prognosejahr 2030 wird eine Bevölkerungszahl von 84.873 EinwohnerInnen erwartet (Abbildung 4, Tabelle 2). Dies bedeutet einen Rückgang von ca. 5,0%. Betrachtet man die Bevölkerungsveränderung in Bezug auf das Alter so zeigt sich, dass die Altersgruppen der **0 - 19 Jährigen** (Kinder und Jugendliche) sowie die der **20 – 64 Jährigen** (Erwerbsalter) abwandern. Die Zahl der Bevölkerung im Alter von **65 und mehr Jahren** steigt jedoch zwischen 20 und 40%.

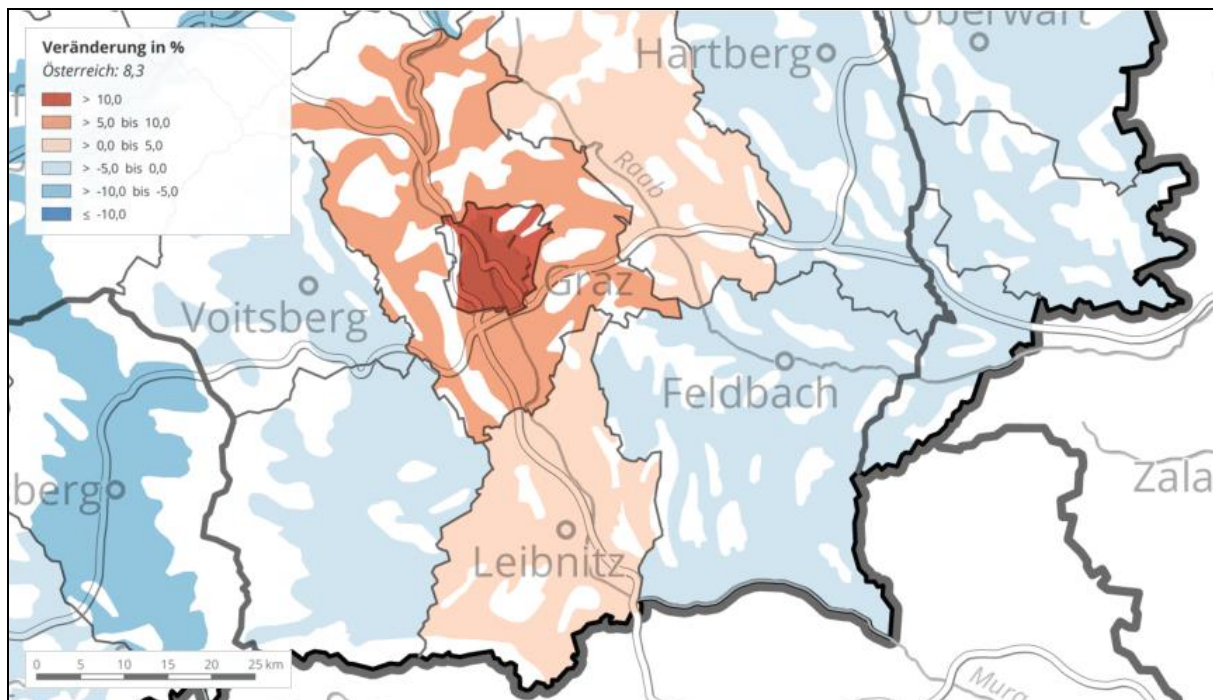
Diagramm 1: Bevölkerungsentwicklung 2012-2016



Quelle: Landesstatistik Steiermark



Abbildung 4: Bevölkerungsveränderung 2014-2030



Quelle: ÖROK Regionalprognosen

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose

Region	Prognosejahr						
	2015	2020	2030	2040	2050	2060	2075
Bezirk Südoststeiermark	88.843	87.314	84.873	82.233	78.783	74.871	70.711

Quelle: ÖROK Regionalprognosen, eigene Darstellung

### 5.1.2 Mobilität der EinwohnerInnen

Für die Erstellung eines regionalen Mobilitätsplanes spielen die PendlerInnenbeziehungen eine wesentliche Rolle. Es werden sowohl ErwerbspendlerInnen als auch SchulpendlerInnen, die sich im Bearbeitungsgebiet bewegen, analysiert. Datengrundlage bilden hier die PendlerInnenstatistik der Statistik Austria sowie die SchülerInnenfreifahrtsanträge beim Verbund.

#### ErwerbspendlerInnen

Die Statistik der ErwerbspendlerInnen bezieht sich auf Ein- und AuspendlerInnen in den Gemeinden des Bearbeitungsgebietes. Für die Bearbeitung wird das Jahr 2014 herangezogen. In weiterer Folge werden zur genaueren Analyse und Veranschaulichung nur PendlerInnenbeziehungen die mehr als 50 Personen pro Tag

betreffen berücksichtigt und zur Darstellung in fünf Klassen geteilt (Abbildung 5, Seite 22).

Für die Darstellung werden Ein- und AuspendlerInnen je Quellort zusammengezählt. Insgesamt gibt es im Bezirk 27.556 AuspendlerInnen und 16.528 EinpendlerInnen. Davon pendeln 22.215 innerhalb des Bezirks und 17.893 pendeln in einen anderen politischen Bezirk (Graz, Graz-Umgebung, Leibnitz, Weiz, und Hartberg-Fürstenfeld). Für die Darstellung der PendlerInnen in einen anderen Bezirk werden alle Beziehungen zusammengezählt und als eine Beziehung zum Bezirkshauptort dargestellt. 443 Pendelbeziehungen gibt es ins Burgenland (Jennersdorf und St. Martin an der Raab).

Die stärkste Pendelbeziehung besteht zwischen Feldbach und Graz mit 1.152 Personen pro Tag. Im politischen Bezirk ist vor allem die Pendelbeziehung zwischen Feldbach und Fehring besonders stark (775 Personen/Tag).

Werden die wichtigen Pendlerbeziehungen nach Korridoren zusammengefasst, ergibt sich folgendes Bild (Basis sind alle Beziehungen mit mehr als 50 PendlerInnen):

Korridor Murtal								
von	Bad Radkersburg	Halbenrain	Mureck	Murfeld	Straden	St. Peter a.O.	Mettersdorf	gesamt
nach								
<b>Bezirk Graz</b>	205	79	249	143	186	235	97	<b>1.194</b>
<b>Bezirk Graz-Umgebung</b>			96	69		104		<b>269</b>
<b>Bezirk Leibnitz</b>	94		413	211	66	154	196	<b>1.134</b>

Korridor Raabtal												
von	St. Anna	Kapfenstein	Bad Gleichenberg	Unterlamm	Fehring	Riegersburg	Feldbach	Paldau	Edelsbach	Kirchberg a.d.R.	Eichkögl	gesamt
nach												
<b>Bezirk Graz</b>	103	87	348	56	440	316	1.152	255	126	480	153	<b>3.516</b>
<b>Bezirk Graz-Umgebung</b>			170		98	87	460			220	54	<b>1.089</b>
<b>Bezirk Leibnitz</b>							173	89				<b>262</b>
<b>Bezirk Hartberg-Fürstenfeld</b>				178	391	234	428					<b>1.231</b>
<i>davon Stadt Fürstenfeld</i>				108	170	112	126					<b>516</b>
<b>Bezirk Weiz</b>			69		117	150	657	78		359	111	<b>1.541</b>
<i>davon Stadt Gleisdorf</i>							168			92		<b>260</b>





Mureck:	gesamt 1.380 Fahrzeuge (davon 1.339 PKW+LW)
Bad Radkersburg:	gesamt 3.006 Fahrzeuge (davon 2.895 PKW+LW)
Sicheldorf:	gesamt 1.620 Fahrzeuge (davon 1.492 PKW+LW)
<b>Gesamt gezählte Fahrzeuge:</b>	<b>14.456 Fahrzeuge (davon 12.956 PKW+LW)</b>

Die Befragung von LenkerInnen brachte folgende Ergebnisse: Bei allen fünf untersuchten Grenzübergängen überwiegen jene Fahrten, die zumindest zweimal pro Woche erfolgen. Bei den Fahrten, die zumindest zweimal pro Woche erfolgen, ist der Anteil an Fahrten mit dem Fahrtzweck Berufspendeln am höchsten.

Bei den Befragungen in Sicheldorf und Bad Radkersburg waren die wichtigsten Ziele der Berufspendler Feldbach, Bad Radkersburg und Graz, in der Gegenrichtung Gornja Radgona. In Mureck und Spielfeld (B67) wurden Graz, Leibnitz und Mureck als wichtigste Pendelziele angegeben.

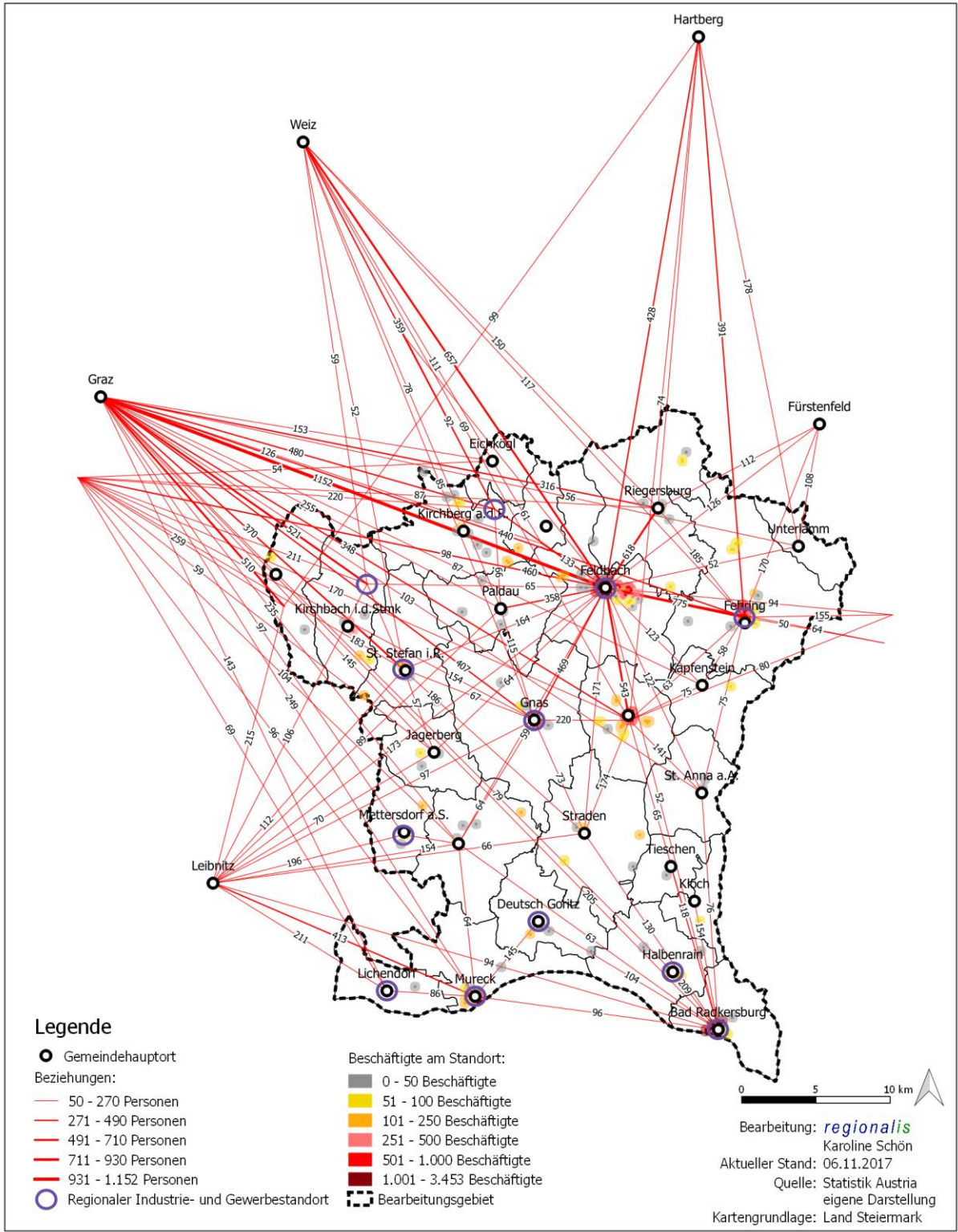
Die Ausnahme bildet der Grenzübergang Spielfeld A9, wo aufgrund des überregionalen Charakters der meisten Fahrten ca. 46% aller Wege weniger als einmal pro Woche erfolgen.

Abbildung 5: ErwerbspendlerInnen, Arbeitsstättenschwerpunkte und Industrie- und Gewerbestandorte

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## ErwerbspendlerInnen - Personen Gesamt für die Südoststeiermark

Mehr als 50 Personen pro Tag, Arbeitsstättenschwerpunkte, Beschäftigte am Standort und Industrie- und Gewerbestandorte



### 5.1.3 Beschäftigte, Gewerbe und Wirtschaft

In der Südoststeiermark sind 25.557 Personen unselbstständig beschäftigt. Die Arbeitslosenquote liegt bei 7,7% und ist unter dem steirischen Durchschnitt (2015 8,3%). 59% aller Beschäftigten sind im Tertiärsektor, 32% im Sekundärsektor, 6,9% im Tourismus und 2,1% im Primärsektor beschäftigt.

Die regionale Wirtschaft der Südoststeiermark weist eine heterogene Struktur auf, es können allerdings die **drei Schwerpunkte**

- Bau- und Handwerk,
- Nahrungs- und Genussmittel- und Weiterverarbeitung und
- der Thermentourismus

als wichtige Bereiche identifiziert werden. Erwähnenswert ist zusätzlich ein Großbetrieb der Lederindustrie.

In Abbildung 5 sind die Arbeitsstättenschwerpunkte sowie die Industrie- und Gewerbestandorte und die Beschäftigten am Arbeitsplatz abgebildet. Die Südoststeiermark hat insgesamt 2.478 Arbeitgeberbetriebe, davon sind mehr als 80% Kleinbetriebe. Die meisten Beschäftigten weist Feldbach auf. Weitere wichtige Schwerpunkte finden sich in Bad Radkersburg, Fehring, Bad Gleichenberg, Gnas und Mureck.

## SchulpendlerInnen

Die Daten für die Ermittlung der SchulpendlerInnen stammen von Statistik Austria (Tabelle 3). Nach Feldbach pendeln mit über 800 Personen die meisten SchülerInnen. Weitere wichtige Zielorte sind Bad Gleichenberg, Bad Radkersburg, Fehring, und Mureck. Die meisten AuspendlerInnen weisen Feldbach, Fehring, Riegersburg und St. Anna am Aigen auf.

Tabelle 3: SchulpendlerInnen

Gemeinde	SchülerInnen am Wohnort	AuspendlerInnen	EinpendlerInnen
Bad Gleichenberg	588	214	482
Bad Radkersburg	287	78	312
Deutsch Goritz	195	78	30
Edelsbach bei Feldbach	185	112	47
Eichkögl	147	104	6
Fehring	842	337	336
Feldbach	1.534	465	805
Gnas	688	294	33
Halbenrain	161	110	60
Jagerberg	175	118	2
Kapfenstein	199	145	1
Kirchbach-Zerlach	344	127	63
Kirchberg an der Raab	519	199	116
Klöch	140	96	1
Mettersdorf am Saßbach	166	116	1
Mureck	362	148	382
Murfeld	191	143	1
Paldau	319	125	27
Pirching am Traubenberg	344	290	1
Riegersburg	526	275	30
St. Anna am Aigen	224	77	53
St. Peter am Ottersbach	307	121	48
St. Stefan im Rosental	482	178	46
Straden	383	153	30
Tieschen	135	87	2
Unterlamm	123	81	8

Quelle: Statistik Austria, 2014

Für eine genauere Darstellung wurden SchülerInnenfreifahrten vom Steirischen Verkehrsverbund herangezogen. Abbildung 6 stellt alle Personen Gesamt für die Südoststeiermark sowie die Schulstandorte dar.

Innerhalb der Südoststeiermark stellt Feldbach das wichtigste Zentrum für SchulpendlerInnen dar. Besonders stark sind die Beziehungen mit den unmittelbaren

Nachbarorten Fehring, Bad Gleichenberg, Gnas, Kirchberg an der Raab und Riegersburg. Mureck und Bad Radkersburg sind zwei weitere Hauptorte mit wichtigen Pendelbeziehungen.

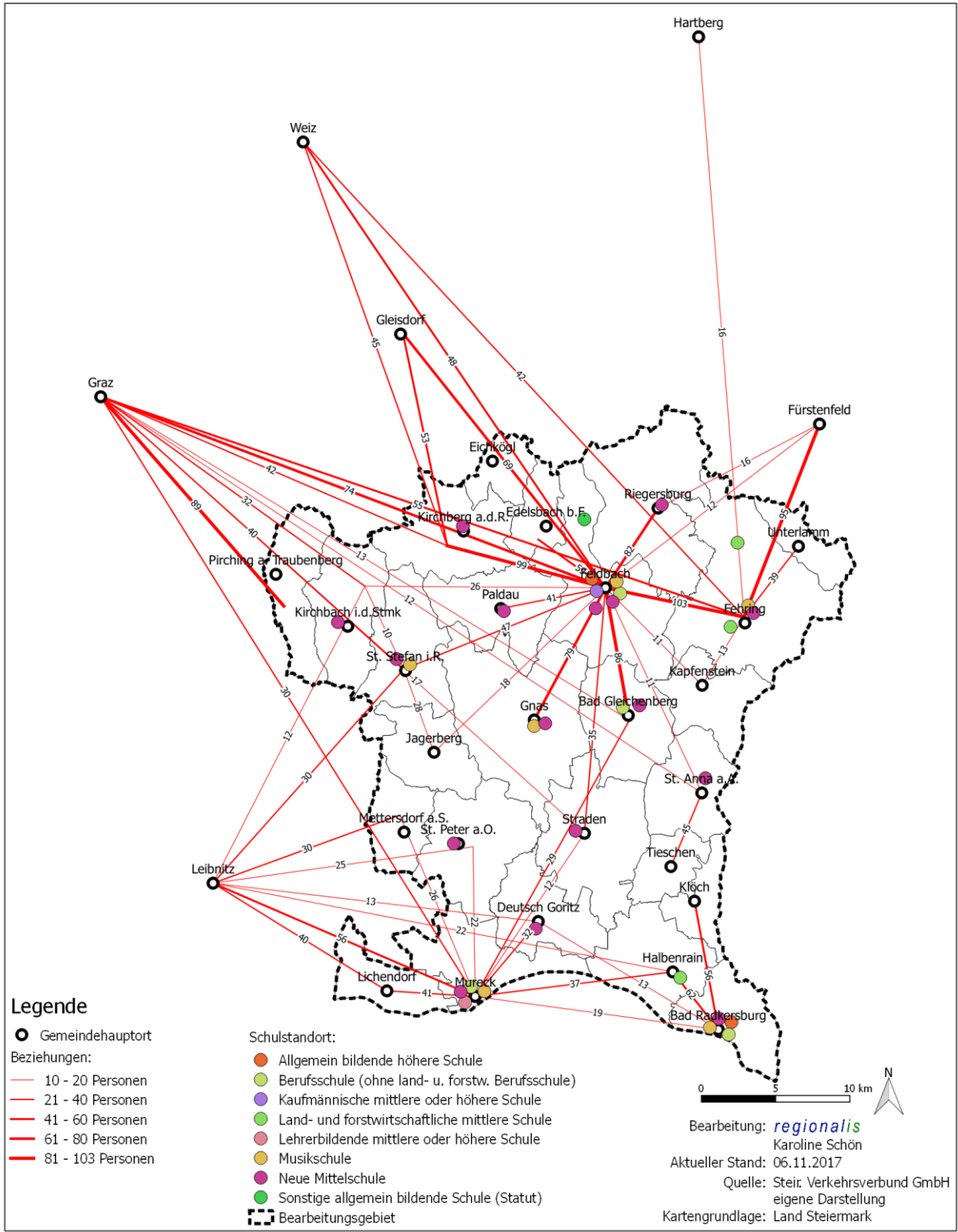
Außerhalb des Bezirks sind Graz, Weiz, Gleisdorf, Fürstenfeld und Leibnitz wichtige Zielorte. Die Pendelbeziehungen spiegeln sich auch in den Schulstandorten wieder. Feldbach, Mureck und Bad Radkersburg weisen die höchste Anzahl an vorhandenen Schulen auf. Im Bearbeitungsgebiet gibt es 71 Pflichtschulen und 18 weiterführende Schulen mit Matura (Quelle: REPRO 2016).

Abbildung 6: SchulpendlerInnen und Schulstandorte

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## SchulpendlerInnen - Personen Gesamt für die Südoststeiermark

Mehr als 10 Personen pro Tag und Schulstandorte



#### 5.1.4 Tourismus

Die Südoststeiermark verzeichnet im Bezugsjahr 2015/2016 1.060.159 Nächtigungen. Ca. 8% der Nächtigungen entfielen auf Gäste aus dem Ausland. Hauptsaison ist das Sommerhalbjahr wobei es durch die Thermen zu einer guten Auslastung über das gesamte Jahr kommt. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt 4,0 Tage. Nächtigungsschwerpunkte (mit mehr als 10.000 Nächtigungen pro Jahr) liegen in Bad Radkersburg, Bad Gleichenberg, Mureck, Feldbach, Riegersburg, Klöch, Gnas, Straden, Fehring und St. Anna am Aigen.

Tabelle 4: Ankünfte und Nächtigungen

Gemeinde	Ankünfte 2015/2016	Nächtigungen 2015/2016
Bad Gleichenberg	54.252	296.211
Bad Radkersburg	106.952	547.952
Deutsch Goritz	831	2.586
Fehring	4.765	12.698
Feldbach	13.366	27.035
Gnas	8.184	22.763
Halbenrain	3.505	8.556
Kapfenstein	3.626	7.715
Kirchberg an der Raab	1.271	4.702
Klöch	8.060	22.836
Mureck	25.049	50.709
Riegersburg	13.190	26.407
St. Anna am Aigen	4.520	12.314
St. Peter am Ottersbach	570	2.145
St. Stefan im Rosental	1.124	2.490
Straden	5.309	13.040

Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Die am stärksten frequentierten Ausflugsziele in der Region sind Burg Riegersburg, Zotter Schokoladen Manufaktur, Gölles – Essig und Brände Manufaktur, die Schiffsmühle in Mureck, Vulkanland Sektmanufaktur, Schloss Kapfenstein, Vinothek & Weinbaumuseum, Styrrassic Park und vier Kirchen.

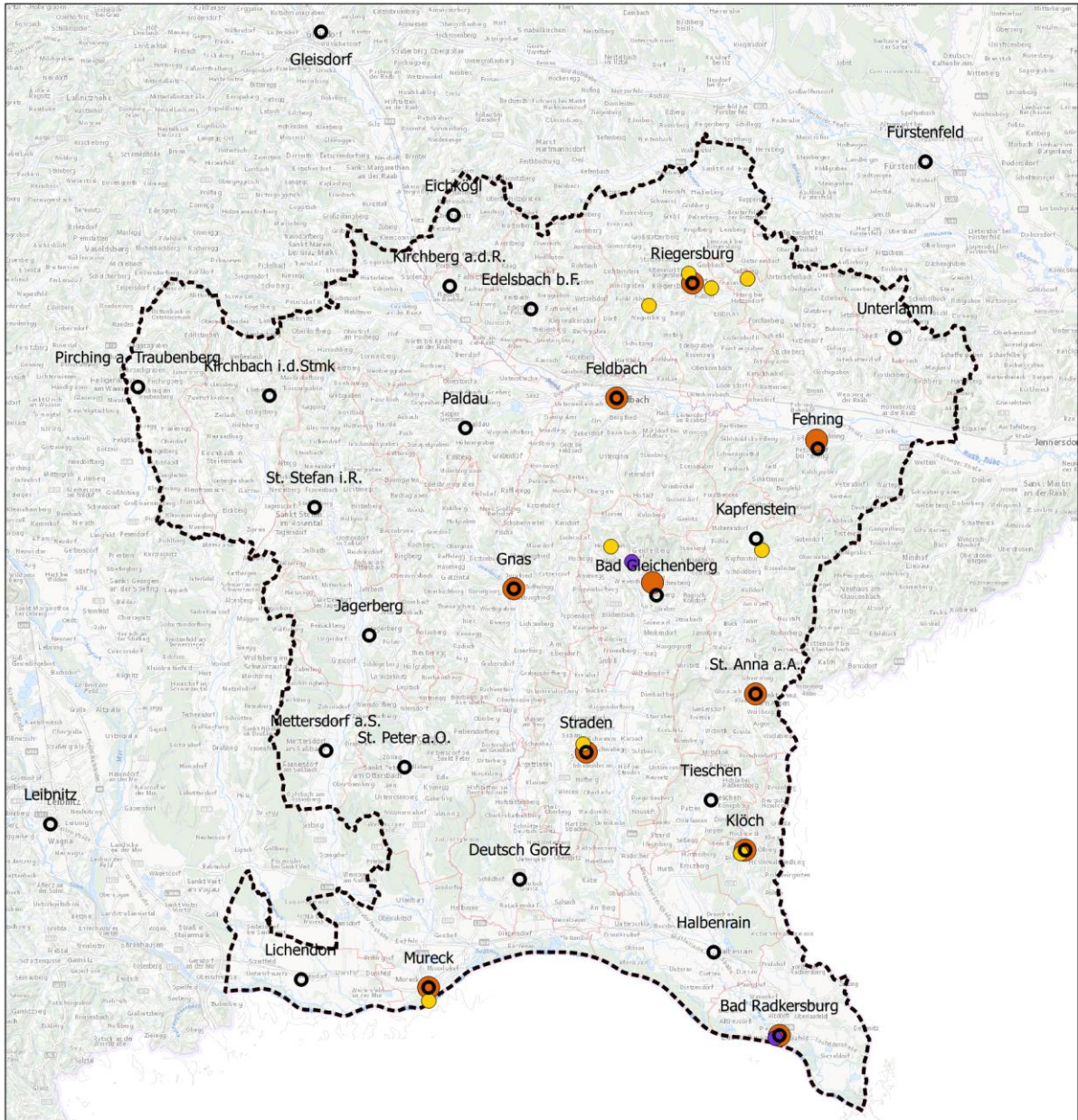
In Bad Radkersburg gibt es die Parktherme und in Bad Gleichenberg die Therme der Ruhe. Des Weiteren gibt es ein touristisches Radwegenetz, zahlreiche Wanderwege und kulinarische Angebote. Auf Abbildung 9 sind Nächtigungsschwerpunkte, Ausflugsziele sowie Thermen abgebildet.



Abbildung 7: Tourismus

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## TOP-Ausflugsziele und Nächtigungsschwerpunkte



**Legende**

- Gemeindehauptort
- Nächtigungsschwerpunkt
- Ausflugsziel
- Theme
- ▭ Bearbeitungsgebiet



Bearbeitung: regionalis  
 Karoline Schön  
 Aktueller Stand: 11.10.2017  
 Quelle: Land Steiermark  
 eigene Darstellung  
 Kartengrundlage: Geoland Basemap



## 5.2 Bestehende Planungen sowie allgemeine Trends

### 5.2.1 Wirksamkeit bisheriger Regionalverkehrskonzepte (RVKs)

In den regionalen Verkehrskonzepten aus den Jahren 2003 / 2004 für die Bezirke Feldbach und Bad Radkersburg wurden eine Reihe von Maßnahmen (detailliert für den MIV, allgemein für den ÖV) definiert. Die Umsetzung der Maßnahmen und die Zielerreichung sind unterschiedlich.

Daher soll kurz auf die Gründe eingegangen werden, warum einzelne Vorhaben nicht in der gewünschten Form realisiert werden konnten.

#### 1. Vergleichbarkeit der RVK (Bearbeitungstiefe, Berichtsstruktur, Datengrundlage, Dokumentation etc.)

Von der Bearbeitungstiefe sind beide Regionalverkehrskonzepte in etwa gleich. Die allgemeinen und die ÖV-bezogenen Maßnahmen sind eher überblicksmäßig beschrieben. Die Straßeninfrastrukturmaßnahmen sind in beiden RVKs in höherer Detailliertheit beschrieben (Bauprogramm), insgesamt waren frühere Konzepte eher straßenlastig.

Die Ausrichtung der Vorhaben fußt auf in der Region gefassten Zielen, die mit den gesetzten Maßnahmen erreicht werden sollen. Die zentralen Ziele sind in beiden RVKs mehr oder weniger dieselben – bessere Erreichbarkeiten durch MIV und ÖV.

#### • Leitbild und Handlungsschwerpunkte

Zentrales Ziel war ein zielorientiertes und ausgewogenes Erreichbarkeitsgefüge im MIV und ÖV.

Des Weiteren sollten Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung umgesetzt werden, um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel der aktiven Mobilitätsformen (zu Fuß gehen, Radfahren, ÖV nutzen) zu erhöhen.

#### 2. Wie weit wurden die Ziele der RVK erreicht, welche Maßnahmen waren erfolgreich?

Der Schwerpunkt der Maßnahmen lag im Bereich der Straßeninfrastruktur. Im Bezirk Feldbach wurde in der Zeit von der Erstellung des RVK 2003 bis zum jetzigen Zeitpunkt in diese Richtung einiges erreicht, das Ziel der Aufwertung des

Wirtschaftsstandortes Raabtal wurde aber laut übereinstimmenden Aussagen der RegionsvertreterInnen nicht erreicht. Festgemacht werden kann diese fehlende Zielerfüllung unter anderem an den nicht reduzierten Fahrzeiten für PKW und LKW bis zur Autobahnauffahrt oder die Menge der auf der Bahn beförderten Güter pro Jahr.

Konkret können folgende Infrastrukturmaßnahmen evaluiert werden:

Ausbau der Landesstraßen B+L:

Prioritätsstufe 1: teilweise erledigt (Straßenausbauprogramm bis 2008)

Prioritätsstufe 2 (bis 2013): der Anschluss Ilz West an die A2 (Ilz – Riegersburg) und die Umfahrung Fehring-Brunn sind noch nicht umgesetzt.

Prioritätenstufe 3 (nach 2013): Umfahrungen Bad Gleichenberg und Riegersburg – nicht umgesetzt

Der Straßenausbau im Raabtal wurde teilweise umgesetzt, die Fertigstellung ist beschlossen.

Attraktivierung der Steirischen Ostbahn im Stufenkonzept:

- Ausweichen Autal, Laßnitzthal und Takern wurden errichtet
- Steirertakt – Einbindung der Steirischen Ostbahn in die S-Bahn (S3) und der Radkersburgerbahn (S51) wurde erledigt
- Ausbau von Verkehrsstationen an der Radkersburgerbahn ist teilweise erfolgt

Insgesamt wurden die Maßnahmen mit Ausnahme der Aufwertung der Steirischen Ostbahn nur teilweise umgesetzt, die Ziele wurden nur teilweise erreicht.

Für den ehemaligen Bezirk Radkersburg gab es auch das Ziel / das Handlungsfeld der besseren Erreichbarkeit der Region. Dieses Ziel wird von den RegionsvertreterInnen als noch nicht ausreichend erreicht beurteilt. Angemerkt wurde von den RegionsvertreterInnen auch, dass es noch zu keiner ausreichenden qualitätssteigernden Beschleunigung des Individualverkehrs gekommen ist.

### 3. Warum wurden Ziele nicht erreicht?

Die größten Hemmschwellen in der Region sind:

- Fehlende Finanzierbarkeit beim Neu- und Ausbau der Bundes- und Landesstraßen
- Zeitaufwändige UVP-Verfahren verzögern auch bereits beschlossene Vorhaben

- Aufgrund von Einzelinteressen von Gemeinden und Anrainern konnte der geplante Ausbau wichtiger Straßenverbindungen im Raabtal und im Murtal zu Autostraßen fast nirgends umgesetzt werden.
- Der schlechte Zustand der Infrastruktur bei der Radkersburgerbahn hat seit Beschlussfassung des RVK Radkersburg zu einer Erhöhung der Langsamfahrstellen und damit verbunden zu einer Verlängerung der Fahrzeiten geführt.

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass die Erwartungen der Region und die Bereitschaft von Bund und Land für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im ländlichen, dünn besiedelten Raum deutlich auseinandergehen.

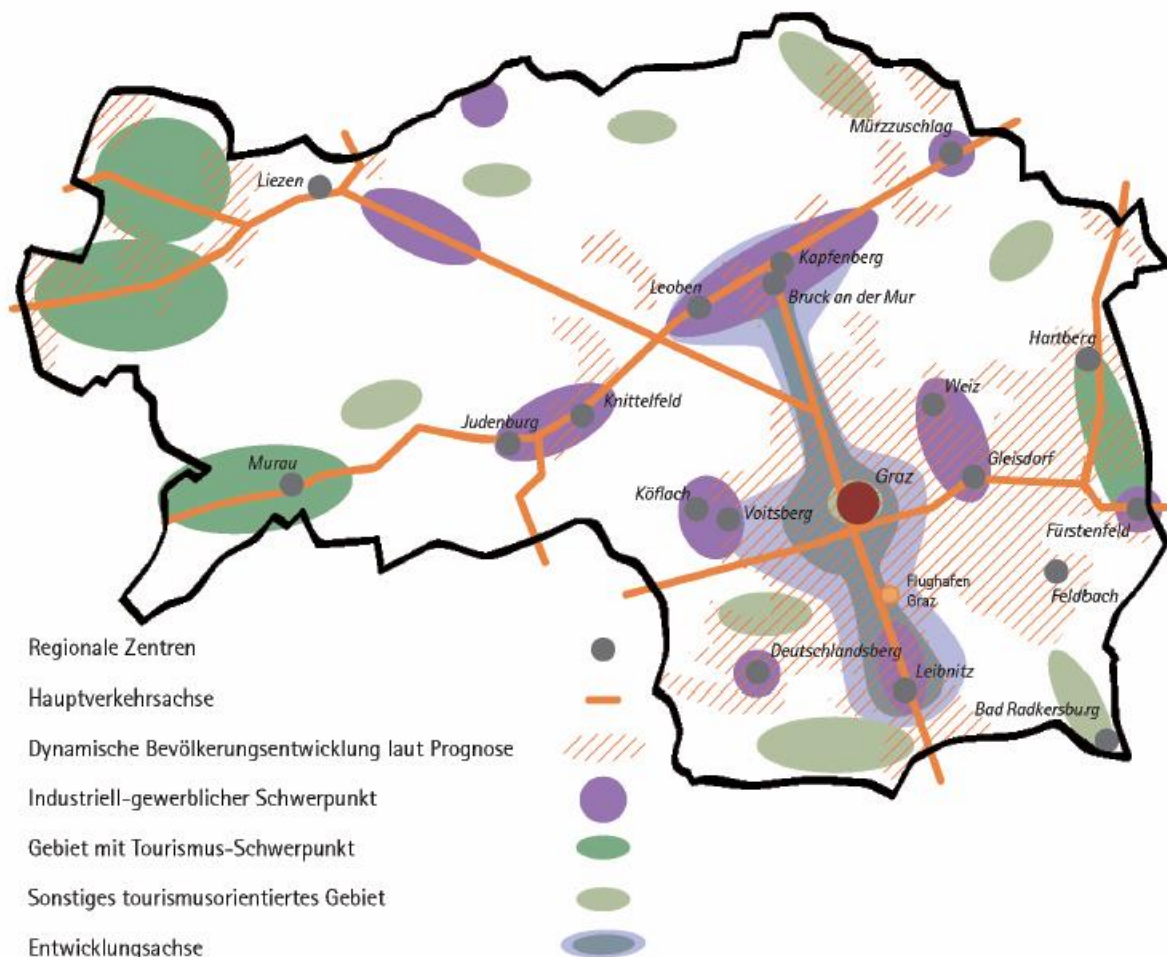
### 5.2.2 Raumordnungspolitische Rahmenbedingungen

Das **Landesentwicklungsprogramm LEP 2009** dient der planmäßigen und vorrausschauenden Gestaltung des Landes, basierend auf und ergänzend zu den Zielen und Grundsätzen des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes. Es definiert generelle Daseinsgrundfunktionen wie Wohnen, Arbeiten, Erholen, Bildung, Ver- und Entsorgung, soziale Kommunikation und Verkehr. Des Weiteren wird der Begriff „Region“ definiert sowie die sieben Planungsregionen der Steiermark festgelegt. Die Planungsregion Südoststeiermark besteht aus den politischen Bezirken Feldbach und Radkersburg. Ein wesentlicher Bestandteil ist die „Ordnung der Raumstruktur“ nach dem Konzept der dezentralen Konzentration mit einem abgestuften Netz zentraler Orte. In der Südoststeiermark werden die Stadtgemeinden Feldbach und Bad Radkersburg als regionale Zentren ausgewiesen. Regionale Zentren sind Orte mit einem öffentlichen und privaten Güter- und Leistungsangebot des gehobenen Bedarfs der Bevölkerung einer Region. Teilregionale Zentren sollen den Grundbedarf an öffentlichen und privaten Gütern sowie Dienstleistungen für die Bevölkerung mehrerer Gemeinden anbieten. Die Hauptorte der Gemeinden Bad Gleichenberg, Kirchberg an der Raab, Deutsch Goritz, Mureck, Fehring, St. Peter am Ottersbach, Gnas, St. Stefan im Rosental, Halbenrain, Straden und Kirchbach-Zerlach zählen zu den teilregionalen Zentren (Quelle: Land Steiermark, Abteilung 16, LGBl. Nr. 75/2009).

Das **Landesentwicklungsleitbild LEB 2013** wurde als nachhaltige räumliche Strategie zur Landesentwicklung beschlossen. Es ergänzt das LEP 2009 als nicht rechtsverbindliches Instrument mit dem Ziel, die Position der Steiermark zum Nutzen der steirischen Bevölkerung, Wirtschaft und der europäischen Integration weiter zu entwickeln. Zum Thema Mobilität wird festgelegt, dass unter Berücksichtigung der

Raum-, Wirtschafts- und Tourismusedwicklung sowie unter größtmöglicher Schonung aller Ressourcen bewusst, im Sinne eines ganzheitlichen Denkens und umfassender Abschätzung ihrer Auswirkungen, entsprechende Angebote zur Verfügung gestellt und Maßnahmen gesetzt werden. Des Weiteren wird festgehalten, dass der Verkehr mit denjenigen Verkehrsmitteln stattfinden soll, welche die geringsten negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben. In Abbildung 8 ist die dezentrale Lage der Südoststeiermark deutlich zu erkennen. Die Hauptverkehrsachsen führen alle außerhalb vom Bearbeitungsgebiet vorbei und industriell-gewerbliche bzw. touristische Schwerpunkte gibt es ebenfalls keine. Im Raabtal, um die Stadt Feldbach ist jedoch mit einer dynamischen Bevölkerungsentwicklung zu rechnen (Quelle: Land Steiermark, Abteilung 7).

Abbildung 8: Strukturbild Steiermark



Quelle: Landesentwicklungsleitbild 2013

Das **Regionale Entwicklungsprogramm REPRO 2016** definiert wesentliche Zielvorgaben für die ländliche Planung. In § 2 (2) wird definiert, dass die zentralen Orte auf regionaler und teilregionaler Ebene sowie die Hauptverkehrsachsen das

Grundgerüst der regionalen Siedlungsstruktur bilden. Des Weiteren soll die räumliche Verteilung und Ausstattung der Zentren mit Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen so gestaltet werden, dass sie für die Bevölkerung eine hohe Angebotsqualität in guter Erreichbarkeit gewährleisten. Neben der Festlegung der teilregionalen Zentren werden zur Sicherung der Standortvoraussetzungen für bestehende Betriebe von regionaler Bedeutung bzw. zur langfristigen Sicherung regional bedeutsamer Flächenpotenziale für die industriell-gewerbliche Nutzung Bad Radkersburg, Deutsch Goricz, Fehring, Feldbach, Gnas, Halbenrain, Kirchbach-Zerlach, Kirchberg an der Raab, Mettersdorf am Saßbach, Mureck, Murfeld und St. Stefan im Rosental als regionale Industrie- und Gewerbestandorte festgelegt.

### 5.2.3 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Im **Weißbuch Verkehr** der EU werden neben einem transeuropäischen Haupt-Verkehrsnetz (TEN-T) vor allem

- die Reduktion der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen und
- die umweltfreundliche Ausrichtung der Stadt- und Pendelverkehre

gefordert.

Im **Gesamtverkehrsplan für Österreich** (2012) werden allgemeine Ziele für die Entwicklung der Mobilität in Österreich formuliert: diese soll sozialverträglicher, sicherer, umweltfreundlicher und effizient organisiert sein. Schwerpunkte sollen in der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs gesetzt werden, um eine Reduktion des motorisierten KFZ-Verkehrs zu erreichen.

Der **Leitsatz des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes 2008+** lautet: „**bewusst behutsam bewegen**“. Die Mobilitätsangebote sollen im Sinn des ganzheitlichen Denkens und umfassender Abschätzung ihrer Auswirkungen bereitgestellt werden.

- STRATEGIE: Aktive Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten und öffentlicher Verkehrsmittel
- WIRKUNGSZIEL: Erhöhung der Anteile am Modal Split für den Fußgänger- und Radverkehr sowie für den Öffentlichen Verkehr

Das Steirische Gesamtverkehrskonzept fordert, dass die immer knapper werdenden öffentlichen Mittel entsprechend der größtmöglichen Effektivität für die Region eingesetzt werden. In regionalen Verkehrskonzepten soll die **zukünftig erwünschte Entwicklung** der Bevölkerung und der regionalen Wirtschaft als verkehrsrelevante Einflussgröße eingehen.

Die Umsetzung des **Steirischen Verkehrssicherheitsprogrammes 2011-2020** hat zum Ziel, die Zahl der Unfälle mit Personenschaden und damit die Zahl der Getöteten und Verletzten deutlich zu reduzieren.

Im Jahr 2016 wurde die **Radstrategie Steiermark** erarbeitet und beschlossen, in deren Rahmen der Alltags-Radverkehr als wichtiger Teil einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität gestärkt werden soll.

Aus dem Jahr 2017 stammt die **Mikro-ÖV Strategie** des Landes Steiermark und ein damit verbundenes Förderungsprogramm für die Installierung von kleinräumigen Mobilitätsangeboten, die in Gebieten und Zeiten sehr geringer Nachfrage den ÖV-Linienverkehr im Sinn eines Nahverkehrsangebotes ergänzen sollen.

#### 5.2.4 Trends in der Mobilität der Menschen

Gesellschaftliche Megatrends (demographischer Wandel, Urbanisierung, Globalisierung, wachsender Energiebedarf sowie Klimawandel) führen dazu, dass sich das Mobilitätsverhalten verändert. Während sich Schwellenländer erst jetzt zu einer modernen Mobilitätsgesellschaft entwickeln, kommt es in entwickelten Ländern zu einem verstärkten gesundheitlichen und ökologischen Bewusstsein und somit zu einem Rückgang der Motorisierung.

Der demographische Wandel, welcher gut prognostizierbar ist, führt zu einem veränderten Mobilitätsverhalten. Österreich hatte im Jahr 2016 8,69 Millionen Einwohner und bis zum Jahr 2025 wird mit einem Anstieg von fünf Prozent (8,86 Millionen) gerechnet. Während im ländlichen Raum ein Bevölkerungsrückgang erwartet wird, werden die Städte und deren Umland stark wachsen. 2030 werden in Österreichs Städten eine halbe Millionen Menschen mehr leben als 2013. Auch die Altersverteilung spielt eine wesentliche Rolle im veränderten Mobilitätsverhalten. Bis 2050 wird der Anteil von Kindern und Jugendlichen bis 19 Jahre von 20 auf 18 Prozent sinken, der Anteil von 20- bis 65-Jährigen von 62 auf 53 Prozent sinken und der Anteil von über 65-Jährigen wird von 18 auf 28 Prozent steigen.

Neben den soziodemographischen Gegebenheiten wie Geschlecht und Alter beeinflussen vor allem die soziale Lage, der Wohnort, verkehrsinfrastrukturelles Angebot und die Verfügbarkeit von Verkehrsmittel das Mobilitätsverhalten. Ob öffentlicher Verkehr genutzt wird oder doch Individualverkehr hängt weniger vom Einkommen ab, sondern viel mehr vom Wohnort und der individuellen Wertvorstellung (Lebensstil, soziale Milieus). Mit der Wahl eines Wohnstandortes wird bereits eine Vorentscheidung für die künftige Verkehrsmittelwahl getroffen.



Mobilität ohne Auto stellt eine Möglichkeit dar, frei und individuell zu entscheiden. Angebote wie Carsharing und Leihräder unterstützen diesen Trend. Nutzen statt besitzen wird beim Thema Auto immer interessanter. Die Idee des kostenlosen Teilens von Gütern spielt in der Gesellschaft eine immer größere Rolle, egal ob privates Carsharing, Couch-Surfen oder sogar Food-Sharing. Wer nach dem Motto „Nutzen statt Besitzen“ lebt, teilt Elektrogeräte, lebt oft in selbstverwalteten Wohnformen mit eigenem Mobilitätskonzept, ernährt sich bewusster und erzieht seine Kinder dementsprechend. Solche Milieu- und Lebensstile gibt es bereits, jedoch ist es noch unklar, wie sie die Mobilität verändern bzw. gestalten werden. Umweltbewusste Milieus können in Wien leichter auf ein Auto verzichten als in der Steiermark bzw. wird man das Auto in Umlandregionen vielleicht öfter benutzen als man es aus eigener Überzeugung eigentlich gerne möchte.

Steigende Energie- und Mobilitätspreise sowie der Klimawandel führen auch zu einem veränderten Mobilitätsverhalten. E-Mobilität gewinnt an Beliebtheit. Ein weiterer Trend ist die voranschreitende Technik, die neue Kommunikations- und Informationstechnologien ermöglicht. Das Radfahren wird als Lifestyle angesehen. Es steigt nicht nur der Mobilitätsbedarf sondern auch die Vielfalt an Mobilitätsformen. Wir sind immer, überall und gleichzeitig unterwegs – das führt zu einer Multi-Mobilität. Die Mobilität wird von der Art der Fortbewegung und wie wir am besten ans Ziel gelangen bestimmt. In Großstädten ist man mit dem Fahrrad oft schneller als mit dem Auto (Staus, Baustellen, rote Ampeln, schlechte Parkplatzsituation, Gebühren, etc.).

Dem Auto wird auch in Zukunft eine Schlüsselstellung zukommen. Dennoch ändert sich der Mobilitätsmix und es kommt zu neuen Nutzungsgewohnheiten und intermodaler Mobilität. Man entscheidet situationsgerecht, pragmatisch und am bestmöglichen.

Eine Veränderung ist beispielsweise der Verzicht aufs eigene Auto und die Nutzung von Carsharing. Carsharing ermöglicht vor allem in Städten, Ballungsräumen und Metropolregionen eine flexible Nutzung. In Österreich besitzt jeder 4. Haushalt zwei oder mehrere Autos. In ländlichen Regionen sind es noch deutlich mehr Haushalte, deren Mitglieder eigene KFZ besitzen und auch benötigen. Würden sich mehrere Haushalte ein Auto teilen, könnte die Belastung pro Person gesenkt werden. VCÖ-Experte Gansterer sieht folgende Möglichkeit: *„Am Land sind die Voraussetzungen für privates Carsharing sehr gut. Viele kennen einander, die Vertrauensbasis für das gemeinsame Nutzen ist leichter herstellbar. Die Mobilitätskosten für die Haushalte können so stark reduziert werden“*. Ein Carsharing Auto kann im **städtischen** Bereich acht bis 15 private Autos ersetzen. Mit dem gewonnenen Platz können in den Städten und Ortszentren Bäume und Grünoasen gewonnen werden. Ist Carsharing in der Nähe der Nutzerinnen und Nutzer verfügbar, kommt bei den aktuellen Tarifen bis zu einer Fahrleistung von rund 12.000 Kilometern pro Jahr das Carsharing günstiger als mit einem eigenen Auto zu fahren. Carsharing kann auch

Teil einer neuen Multi-Mobilität werden: egal ob berufliches Pendeln, Schulweg, Shopping, Freizeit oder Urlaub – für die „last mile“ kann Carsharing unter bestimmten Umständen eine neue Alternative sein. Neue Nutzungsgewohnheiten lassen sich verstärkt auch im **ländlichen** Raum erkennen, z.B. mit dem Auto zum Zug und mit dem Zug zur Arbeit zu fahren (siehe den Erfolg der S-Bahn Steiermark). Carsharing funktioniert bisher vor allem in Ballungsräumen und Städten. Für die Südoststeiermark ist ein erfolgreiches Carsharing eher unrealistisch, da die Gemeinden zu klein sind und ein verlustfreier Carsharing-Betrieb ein Einzugsgebiet mit mind. 5.000 EinwohnerInnen benötigt. Wenn, dann funktionieren im Bearbeitungsgebiet eher einfache Dinge mit kleinen Gemeinschaften.

Der Besitz von Führerschein und Auto ist jungen Menschen nicht mehr so wichtig. Vielmehr ist die persönliche Freiheit mit multimodaler Mobilität wichtig. Das Auto verliert in größeren Städten an Bedeutung und der Motorisierungsgrad geht zurück. Der Führerscheinbesitz sowie die Zahl gefahrener Kilometer ist in vielen Ländern rückläufig. Vor allem bei männlichen Erwachsenen wird das beobachtet.

Auch der öffentliche Nahverkehr, das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen wird in Zukunft, vor allem bei den 20- bis 29-Jährigen, eine immer wichtigere Rolle spielen. Die Kombination aus Kostenvorteilen, Umweltschutz, Bequemlichkeit und Image begünstigt die Abnahme am Individualverkehr.

Die Veränderung der Altersstruktur führt zu einem Wandel im Mobilitätsverhalten. Junge Menschen werden multimodaler unterwegs sein und ältere Personen werden bis ins hohe Alter über größere Distanzen mobil sein.



## 5.3 Verkehrsentwicklung

### 5.3.1 Fuß- und Radverkehr

Steiermarkweit werden 15% aller täglichen Wege zu Fuß und 6% mit dem Fahrrad zurückgelegt. In der Stadt Graz beträgt der Radverkehrsanteil ca. 14,5% und in den Pilotregionen Fürstenfeld, Kapfenberg, Wildon und Feldbach sind es zwischen 8 und 10%. Radverkehr wird in die zwei Gruppen zielorientierter Alltagsradverkehr und wegorientierter Freizeitverkehr gegliedert (Tabelle 5).

**AlltagsradfahrerInnen** haben in der Regel dieselben Motive wie Personen, die motorisiert unterwegs sind. Private Erledigungen, Ausbildungs-, Arbeits- und Einkaufsverkehr stehen hierbei im Vordergrund und beschränken sich auf den Nahverkehr von max. 10 km. Die Distanz und die Topographie spielen hierbei eine wesentliche Rolle.

**FreizeitradfahrerInnen** hingegen benötigen schöne Strecken und Sehenswürdigkeiten sowie ein lohnendes Ziel und interessante Routen. Es werden längere Distanzen zurückgelegt.

Tabelle 5: Unterschied zwischen Alltags- und FreizeitradfahrerInnen

Zielorientierte AlltagsradfahrerInnen	Wegorientierte FreizeitradfahrerInnen
Fährt zügig	Fährt eher gemütlich
Sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist	Akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist
Fährt eher Ziele im dicht bebauten Ortsgebiet an	Fährt Ziele außerhalb und innerhalb des Ortsgebietes an
Meist geübt	Kann geübt oder ungeübt sein
Wetterresistent	Wetterabhängig
Bevorzugt Radverkehrsanlagen und Mischformen	Bevorzugt selbstständig geführte Radwege
Benötigt Wegweisung im übergeordneten Netz	Benötigt Beschilderung und Wegweisung
Benötigt engmaschiges Netz	Nutzt Hauptrouten
Planungsgebot: Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit	Planungsgebot: Sicherheit, Erlebniswert, Erholungswert, Komfort und Attraktivität
Der Weg ist die Strecke zum Ziel	Der Weg ist das Ziel

Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025

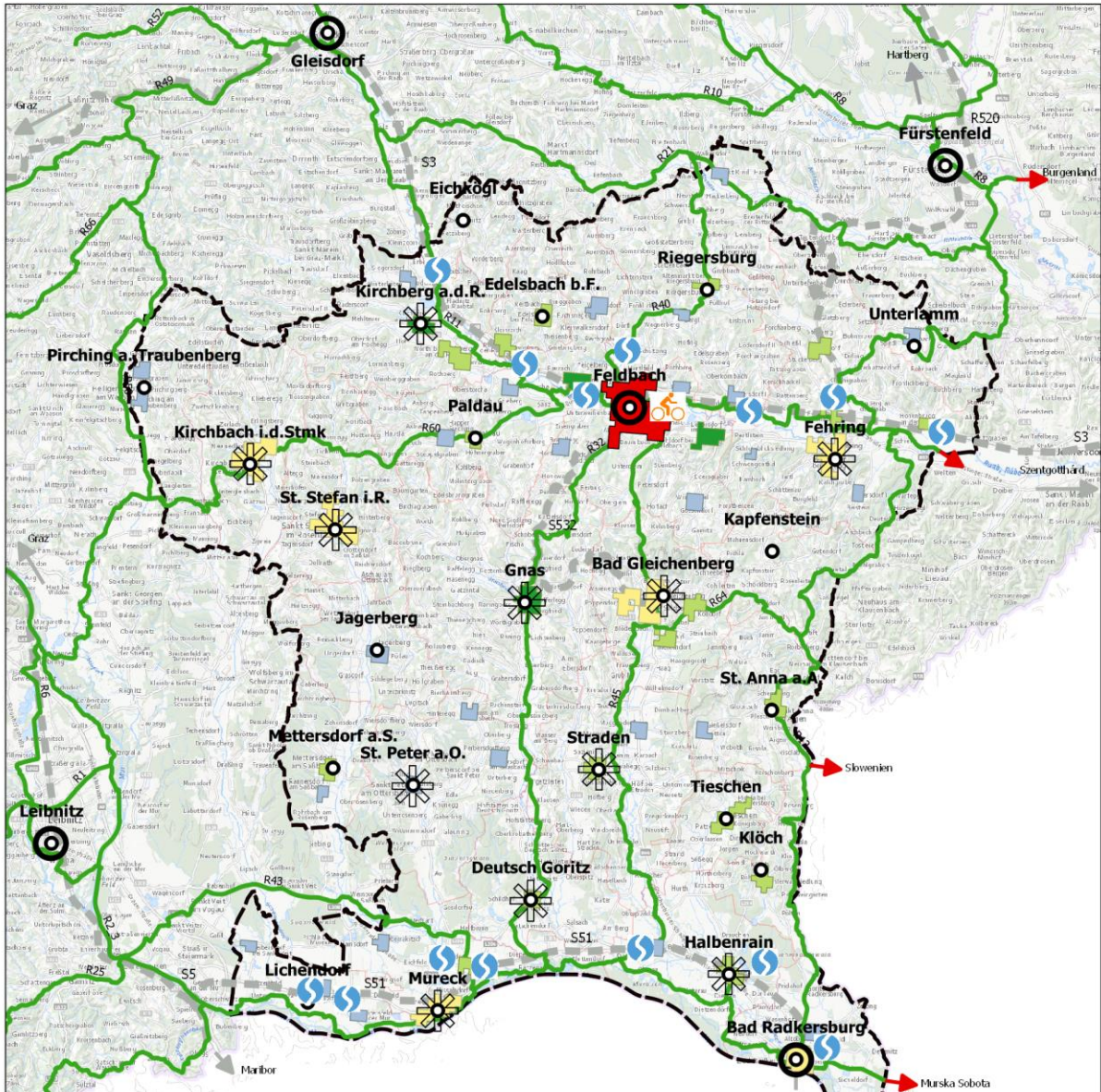
Abbildung 9 zeigt den Bestand an touristischen Landesradrouten. In dieser Abbildung sind auch alle Bahnlinien, die Siedlungskerne und die regionalen und teilregionalen Zentren dargestellt.

Abbildung 9: Touristische Radrouten

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## Radverkehr

Siedlungskerne, regionale und teilregionale Zentren, Bahnlinien und S-Bahn Haltestellen



### Legende

- Gemeindehauptort
- Touristische Landesradrouten
- Siedlungskern
  - 50 - 250 Einwohner
  - 251 - 500 Einwohner
  - 501 - 1.000 Einwohner
  - 1.001 - 2.500 Einwohner
  - 2.501 - 5.000 Einwohner
  - 5.001 - 10.000 Einwohner
- Regionales Zentrum
- ★ Teilregionales Zentrum
- S-Bahn Haltestelle
- 🚲 Pilotregion Radverkehrskonzept Feldbach
- Bahnlinien
- ▭ Bearbeitungsgebiet



Bearbeitung: regionalis  
 Karoline Schön  
 Aktueller Stand: 06.11.2017  
 Quelle: Land Steiermark  
 eigene Darstellung  
 Kartengrundlage: Geoland Basemap

Im Jahr 2016 wurde als Pilotvorhaben das **Radverkehrskonzept Feldbach** erarbeitet und beschlossen. Der **Fokus liegt hier beim Alltagsradverkehr**. Basierend auf den Vorgaben der Radverkehrsstrategie Steiermark wurden ein langfristiges und verbindliches Entwicklungsprogramm für den Bereich Radverkehr von Land und dem Raum Feldbach gemeinsam geschaffen und ein Rahmenvertrag zur Umsetzung unterzeichnet (Ergebnisbericht unter [www.verkehr.steiermark.at/rk](http://www.verkehr.steiermark.at/rk)).

### 5.3.2 Öffentlicher Verkehr

Die Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs in der Südoststeiermark bilden die Bahnlinien mit S-Bahn Verkehr:

Abbildung 10: S-Bahn Netz Steiermark, Ausschnitt



Quelle: Styria-Mobile

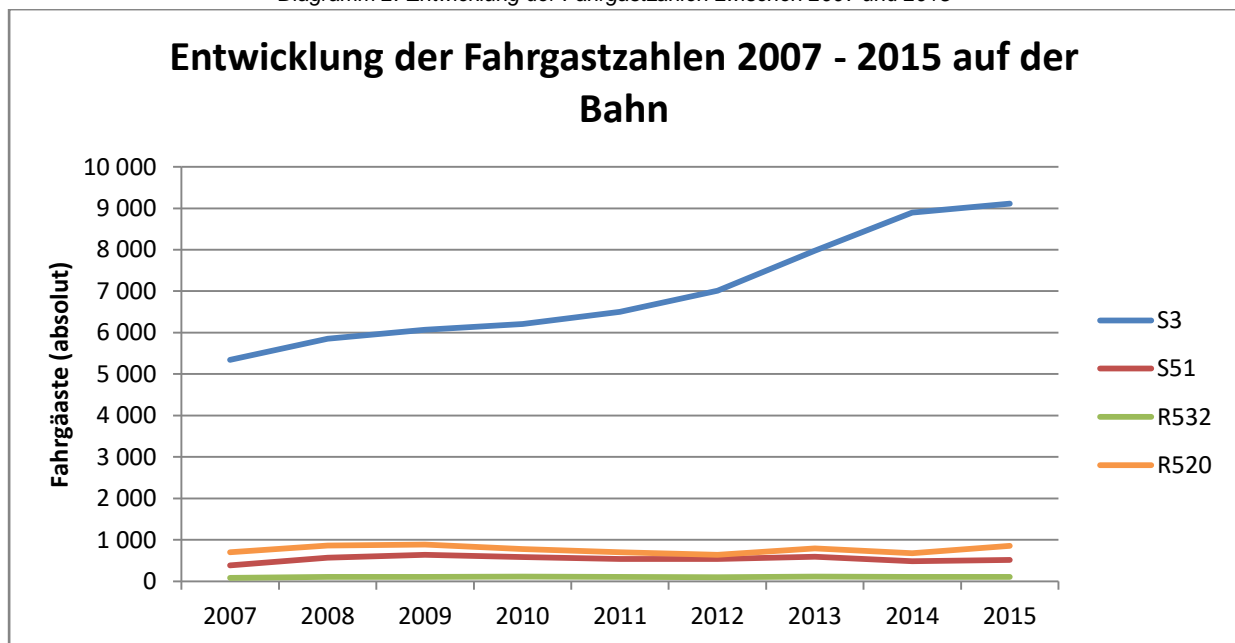
Für die **Steirische Ostbahn S3**, die **Radkersburgerbahn S51**, die **Thermenbahn R520** (Fehring – Hartberg – Friedberg) und die **Gleichenbergerbahn R532** (Feldbach – Bad Gleichenberg) liegen Fahrgastzählungen für den Zeitraum 2007 bis 2015 vor.

Diagramm 2 zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen und Diagramm 3 die Veränderung in Prozent zum Jahr 2007 (Umstellung auf S-Bahn). Wie man gut erkennen kann, sind die Fahrgastzahlen der Steirischen Ostbahn S3 seit 2007



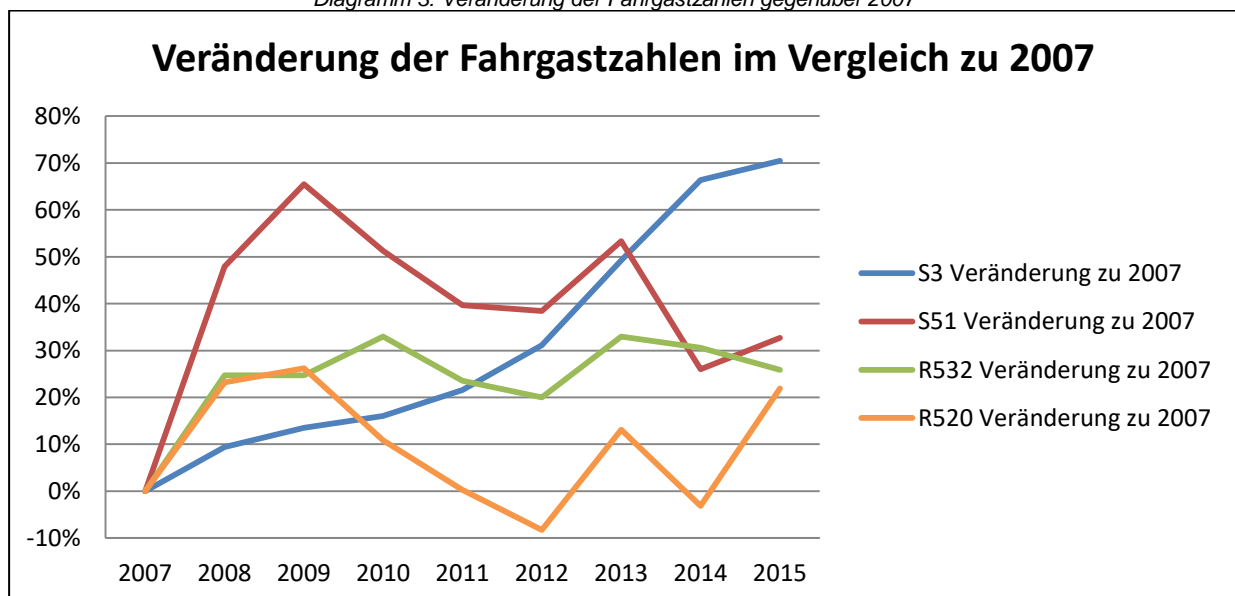
kontinuierlich gestiegen. Gegenüber 2007 haben die Fahrgastzahlen um 70% zugenommen. Die Fahrgastzahlen der übrigen Bahnlinien S51, R520 und R532 liegen alle unter 1.000 Personen pro Werktag und sind in den letzten Jahren konstant geblieben. Seit 2007 ist aber grundsätzlich eine positive Tendenz bei allen Bahnen zu erkennen.

Diagramm 2: Entwicklung der Fahrgastzahlen zwischen 2007 und 2015



Quelle: Land Steiermark, A16

Diagramm 3: Veränderung der Fahrgastzahlen gegenüber 2007



Quelle: Land Steiermark, A16

Bestehende P&R Anlagen entlang der Bahnstrecken:

Tabelle 6: Bestehende Park&Ride Anlagen entlang der Bahnstrecken

Haltestelle (Bahnnummer)	Park&Ride Stellplätze	Barrierefreie Parkplätze
Hohenbrugg an der Raab (S3)	4	Nein
Fehring (S3)	202	Nein
Lödersdorf (S3)	12	Nein
Feldbach/Raab Bahnhof (S3)	405	Ja
Gniebing (S3)	35	Nein
Rohr an der Raab (S3)	45	Nein
Studenzen-Fladnitz (S3)	150	Nein
Bad Radkersburg (S51)	23	Nein
Halbenrain (S51)	18	Nein
Purkla (S51)	36	Nein
Gosdorf (S51)	28	Nein
Mureck (S51)	33	Nein
Weitersfeld an der Mur (S51)	2	Nein
Hatzendorf (R520)	6	Nein

Quelle: ÖBB

Das **regionale Busnetz** ist in der folgenden Abbildung 11 dargestellt. Alle Strecken mit regelmäßigem und dichtem Fahrplanangebot sind in dunkelgrüner Farbe dargestellt, alle Linien mit unregelmäßigem bzw. geringem Fahrplanangebot sind in hellgrüner Farbe dargestellt.

Nur die Regionalbus-Verbindungen von Graz nach St. Stefan im Rosental, von Feldbach nach St. Stefan im Rosental, von Feldbach nach Gnas sowie von Feldbach nach Bad Gleichenberg und Straden verfügen über ein gutes Grundangebot. Alle anderen Busverbindungen in der Südoststeiermark bieten kein Grundangebot und verkehren überwiegend nur im Schülerverkehr.

Abbildung 11: Regionales Busnetz, Ausschnitt



Quelle: Steirische Verkehrsverbund GmbH

### 5.3.3 Motorisierter Individualverkehr

Wesentlich dichter als das Grundangebot im Regionalbusnetz ist das regionale Bundes- und Landesstraßennetz, das in Abbildung 12 dargestellt ist.

Die Karte zeigt, dass es in der Südoststeiermark ein sehr dichtes Netz an Landesstraßen der Kategorie „L“ gibt. Diese werden durch drei Hauptachsen mit Landesstraßen der Kategorie „B“ ergänzt. Im Süden verbindet die B69 den Westen der Region mit dem Osten und damit teilregionale Zentren wie Mureck und dem regionalen Zentrum Bad Radkersburg. Die B68 stellt im Norden des Bezirks die Verbindung zwischen dem Westen und Norden mit dem Osten her, wodurch teilregionale Zentren wie Kirchberg a. d. Raab (über eine Landesstraße L) und das regionale Zentrum Feldbach angebunden sind. Sowohl B69 als auch B68 stellen die Anbindung an die Autobahn her. Richtung Fehring bzw. darüber hinaus ins Burgenland führt die B57.

Neben den beiden Ost-West-Achsen stellt die B66 eine Nord-Süd-Achse dar und bildet die Spange zwischen den beiden regionalen Zentren Feldbach und Bad Radkersburg. Darüber hinaus verbindet die B66 die Bezirke Südoststeiermark und Hartberg-Fürstenfeld.

Die B73 im Westen der Region stellt ebenfalls eine wichtige Verbindung für jene Gemeinden dar, die Richtung Graz oder Richtung Leibnitz ausgerichtet sind.

Wie schon erwähnt, ergänzt das sehr dichte Netz an Landesstraßen L das höherrangige Verkehrsnetz in der Region Südoststeiermark.

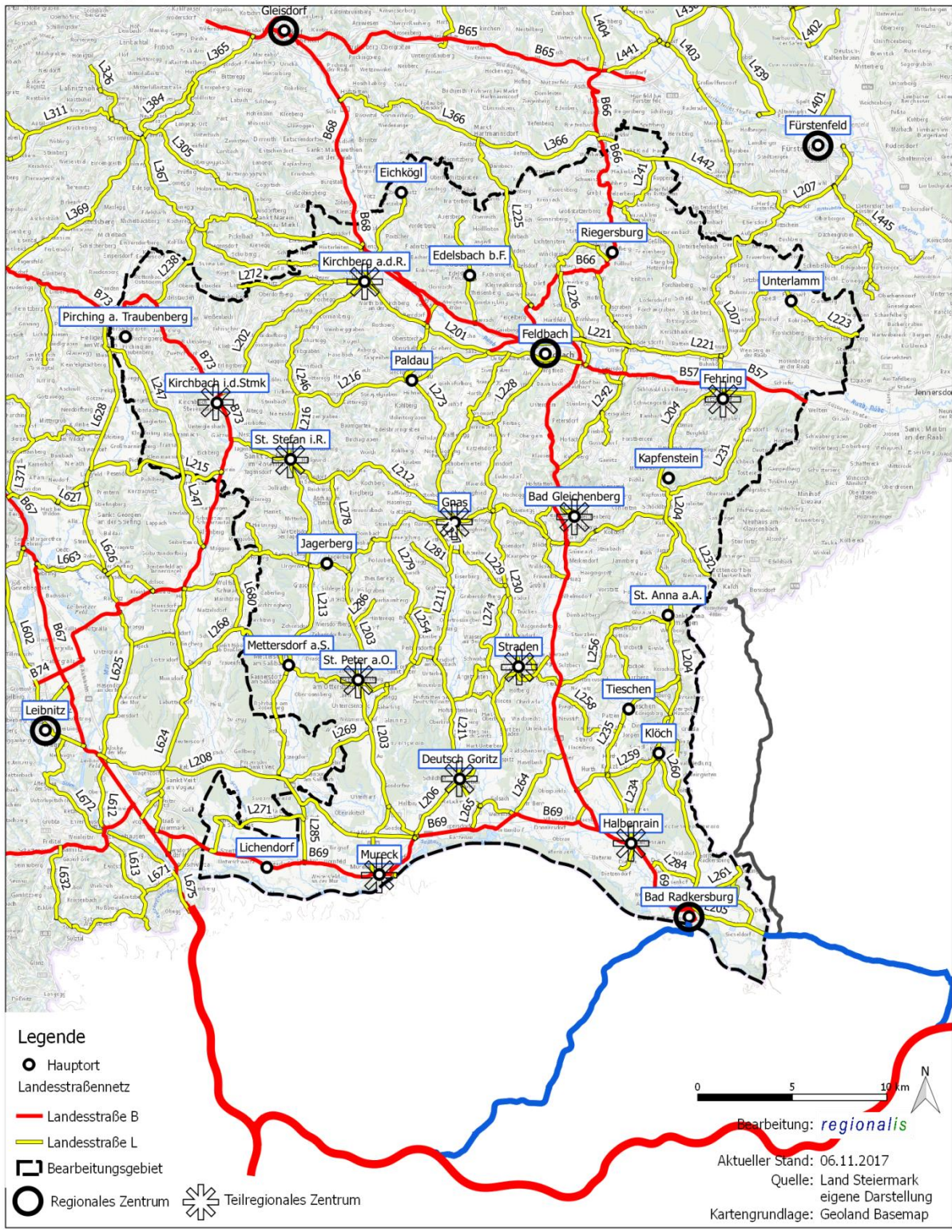


Abbildung 12: Landesstraßennetz L und B, Ausschnitt

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## Landesstraßennetz L + B

Regionale und teilregionale Zentren





Die Auswertung des JDTV's (jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) ergibt folgende Straßenbelastungen:

Tabelle 7: DTV und Schwerverkehrsanteil an ausgewählten Messstellen

Straßen und Abschnitt	JDTV 2016	Anteil Schwerverkehr
B057/01, Güssinger Straße - Schiefer Km.63,660	5.000	10%
L211/01, Gnaserstraße - Fische Km.8,123	3.700	9%
B068/02, Feldbacher Straße - Gniebing Km.21,382	6.300	6%
L201/01, Berndorferstraße - Berndorf Km.10,350	10.300	11%
L216/01, Paldauerstraße - Puch Km.8,622	3.400	10%
L203/01, Ottersbacherstr. - St. Stefan i.R.Km.3,80	2.600	7%
L203/02, Ottersbacherstr. - Glazau Km.0,766	5.300	8,5%
B073/04, Kirchbacherstr. - "Silo" Km.19,800	4.300	7%
B073/05, Kirchbacherstr. - Ziprein Km.31,848	3.600	7%
B066/03, Gleichenbergerstraße - D.Glbg. Km.31,933	7.300	10%
B066/05, Gleichenbergerstraße - H.b.Straden Km.45,26	3.700	11%

Quelle: Land Steiermark, A16

Die in Tabelle 7 abgebildeten Zählstellen wurden zur besseren Veranschaulichung in drei Korridore zusammengefasst. Die folgenden Diagramme stellen die durchschnittliche Entwicklung des JDTV's in den Korridoren dar und zeigen sowohl den Anteil ohne als auch den Anteil mit Schwerverkehr. Für die Diagramme wurden die Daten der einzelnen Zählstellen zusammengefasst und der Durchschnitt für den im Diagramm abgebildeten Korridor dargestellt (aufgrund der geringen Anzahl an Daten der wenigen Zählstellen war die Bildung eines Durchschnittswertes die Methode mit der höchsten Repräsentativität).

In den Korridor **Fehring – Feldbach – Gleisdorf – Graz** fallen die Zählstellen B057/01, L211/01, B068/02 und L201/01. Die L201 ist mit 10.300 gezählten Fahrzeugen die Straße mit der höchsten DTV und auch die mit dem höchsten Schwerverkehrsanteil. Wie aus Diagramm 4 gut ersichtlich ist, ist der DTV in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Der Anteil des Schwerverkehrs ist über die letzten zehn Jahre ebenfalls gestiegen.

Diagramm 4: DTV Entwicklung Korridor Fehring - Feldbach - Gleisdorf

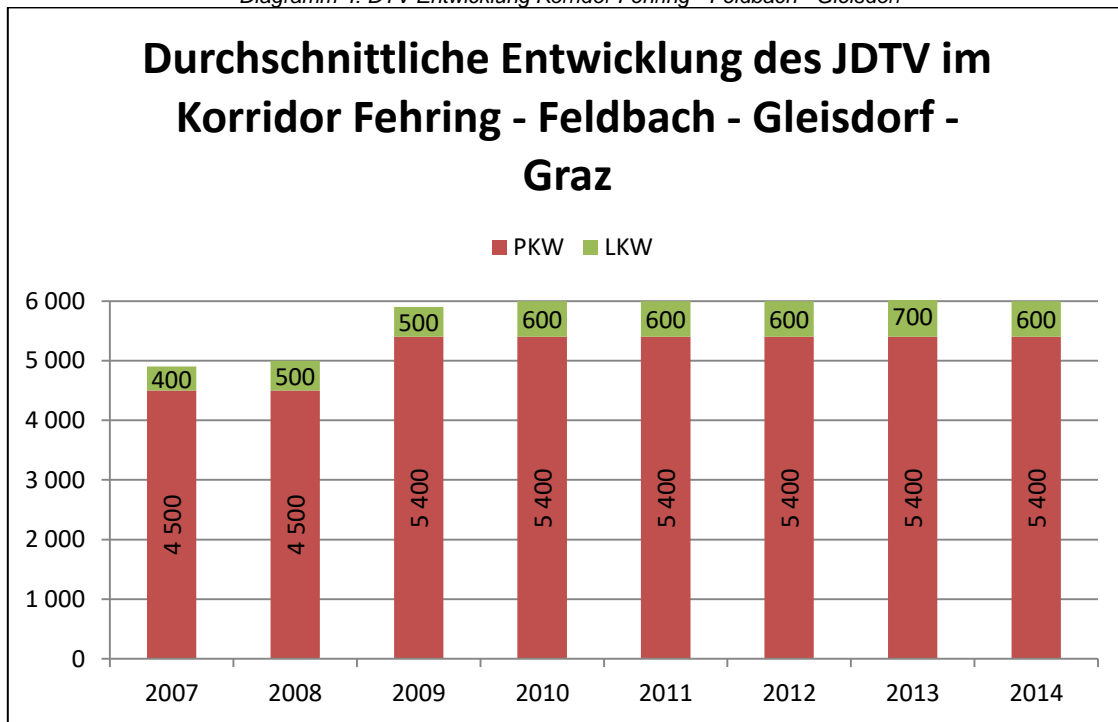
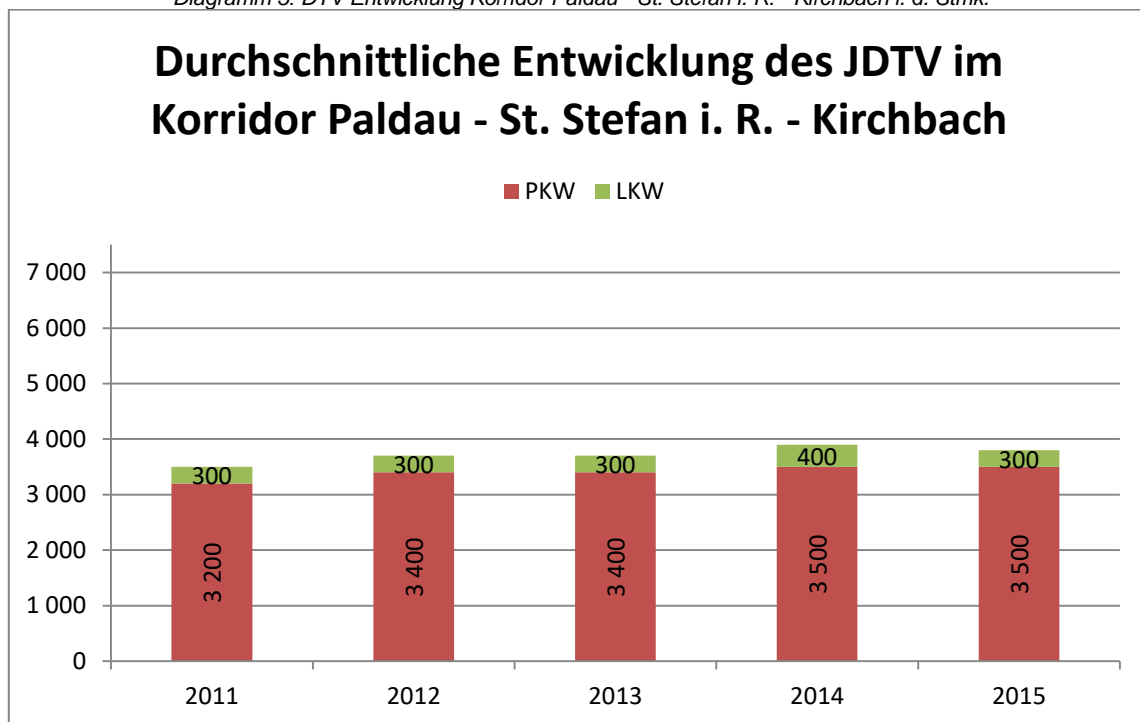


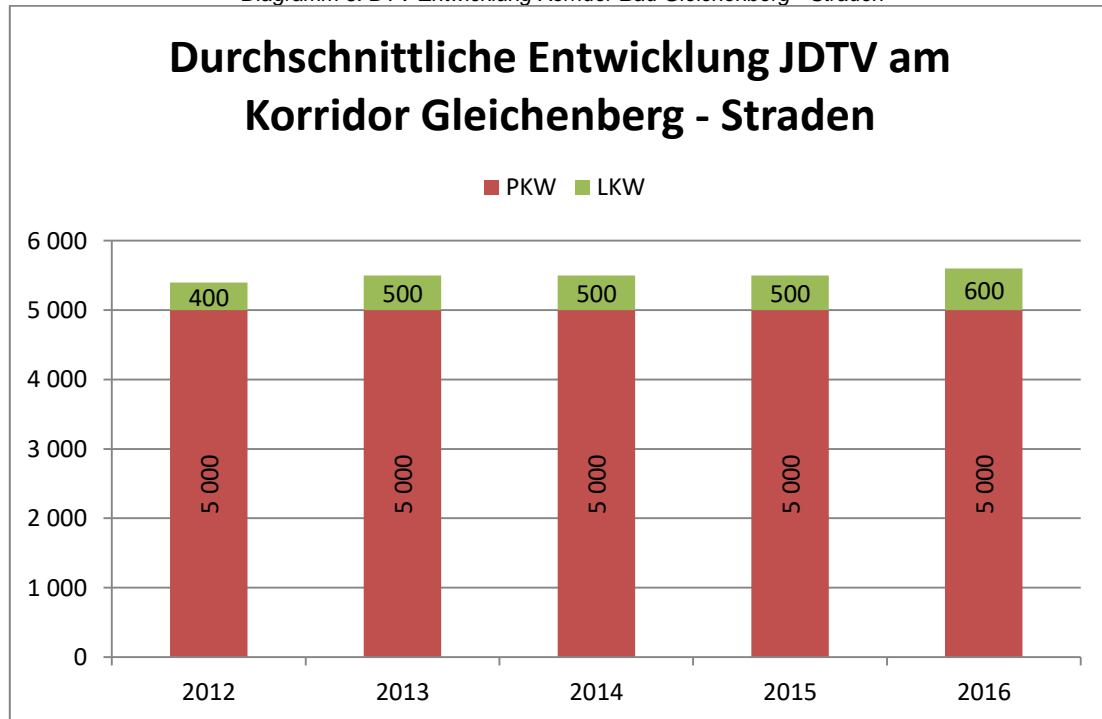
Diagramm 5: DTV Entwicklung Korridor Paldau - St. Stefan i. R. - Kirchbach i. d. Strmk.



L216/01, L203/01, L203/02, L073/04 und B073/05 fallen in den Korridor **Paldau – St. Stefan i. R. – Kirchbach**. Auf der L216 verkehrt mit 10% besonders viel Schwerverkehr. Auch hier zeigt sich eine immer stärker werdende Verkehrsbelastung und ein stetig steigender Anteil an Schwerverkehr (Diagramm 5).

Für den Korridor **Gleichenberg – Straden** werden die Daten der Zählstellen auf den Straßenabschnitten B066/03 und B066/05 herangezogen. Der PKW- sowie LKW-Anteil ist in den letzten Jahren konstant geblieben (Diagramm 6).

Diagramm 6: DTV Entwicklung Korridor Bad Gleichenberg - Straden

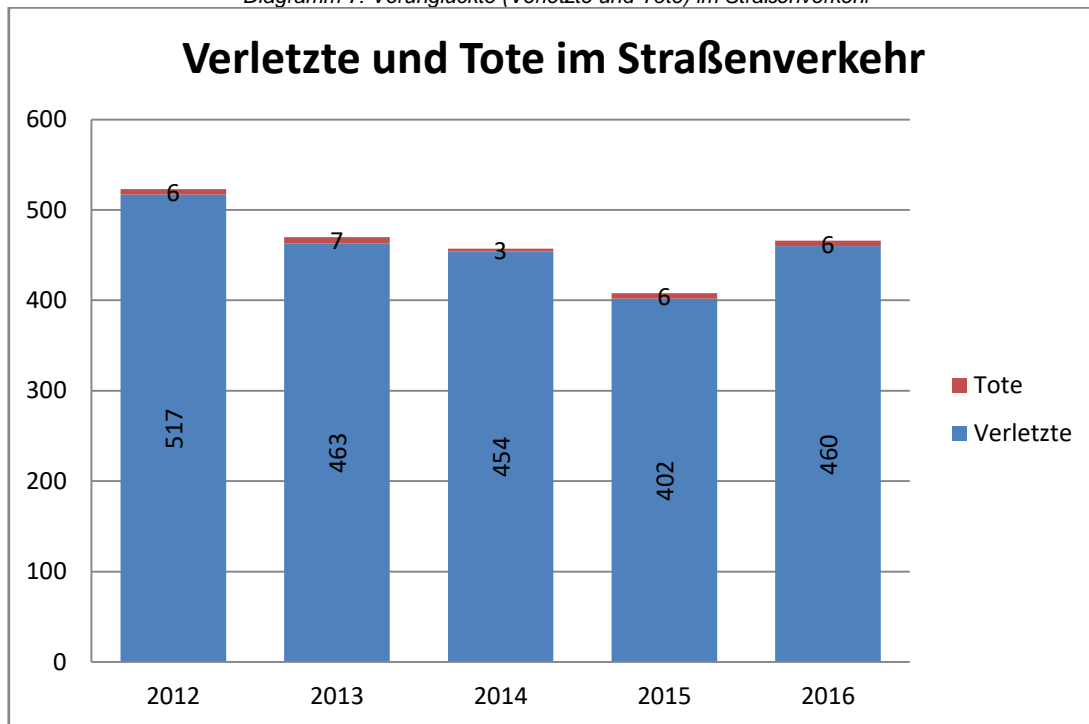


Quelle: Land Steiermark, A16

### Unfallstatistik

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit verunglückten Personen auf Landes- und Gemeindestraßen hat in den letzten vier Jahren leicht abgenommen.

Diagramm 7: Verunglückte (Verletzte und Tote) im Straßenverkehr



Quelle: Landesstatistik Steiermark

Die Daten der Unfallhäufungsstellen für den Zeitraum 1.1.2013 bis 31.12.2015 zeigen, dass es im Bearbeitungsgebiet 15 Unfallhäufungsstellen im Landesstraßennetz gibt (Tabelle 8).

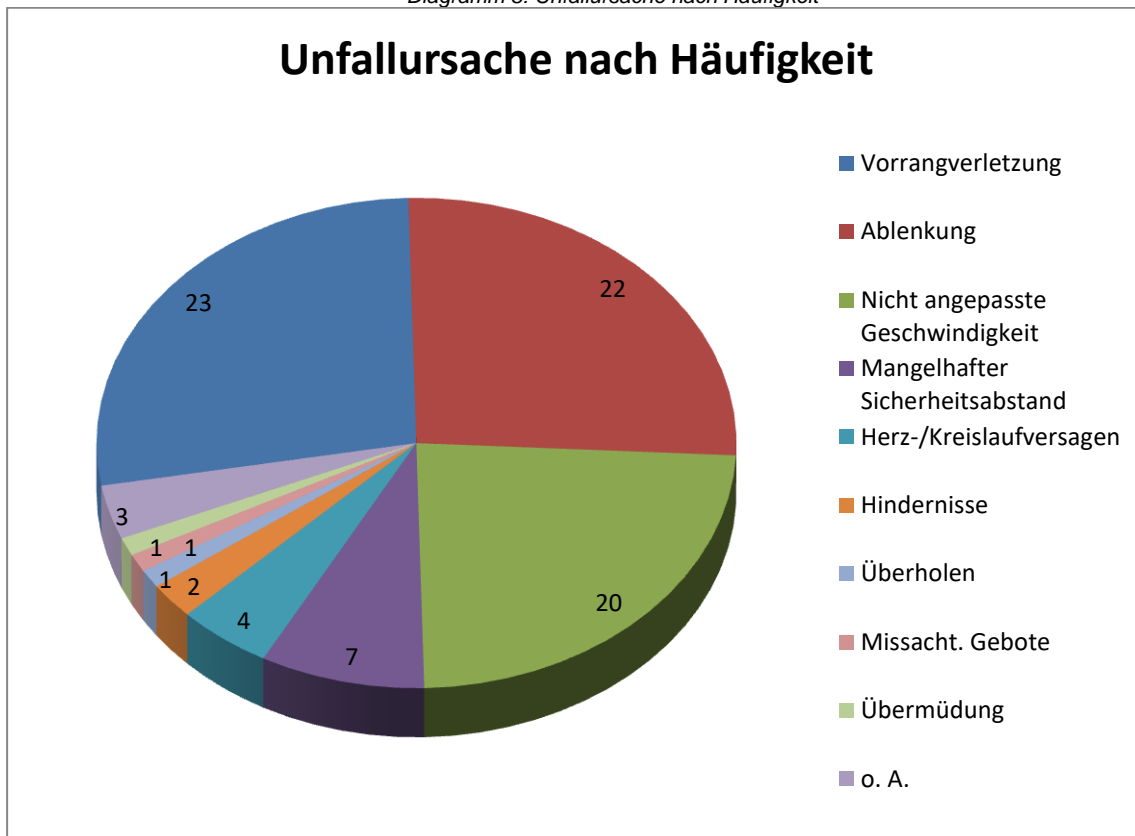
Tabelle 8: Unfallhäufungsstellen im Bearbeitungsgebiet

Unfallhäufungsstelle	Straße	Von km	Bis km	Verletzte	Tote
1	B57	69,35	69,60	3	0
2	B66	9,44	9,65	3	0
3	B66	12,39	12,50	10	0
4	B66	23,62	23,75	24	0
5	B66	24,31	24,40	6	0
6	B66	31,05	31,20	4	0
7	B66	34,20	34,42	8	1
8	B69	93,05	93,09	3	0
9	B69	106,10	106,38	5	0
10	L201	0,50	0,60	5	0
11	L201	1,00	1,42	13	0
12	L201	1,52	1,70	8	0
13	L201	8,25	8,30	4	0
14	L204	3,25	3,43	3	0
15	L280	0,42	0,73	6	0

Quelle: Land Steiermark, Abteilung 16

Insgesamt hat es in diesem Zeitraum 84 Unfälle mit 104 Verletzten und einem Toten gegeben. Die Unfallursachen werden in Diagramm 8 dargestellt. 23 Unfälle wurden aufgrund von nicht Beachtung der Vorrangregel ausgelöst, in 22 Fällen war Ablenkung (nicht genauer erläutert) der Grund und in 20 Fällen eine nicht angepasste Geschwindigkeit. Mehr als die Hälfte aller Unfälle ist somit auf das Fahrverhalten zurückzuführen.

Diagramm 8: Unfallursache nach Häufigkeit



Quelle: Land Steiermark, Abteilung 16

In Abbildung 13 werden alle 15 Unfallhäufungsstellen auf den Landesstraßen im Untersuchungsgebiet dargestellt.

Hinweis: eine genaue Plandarstellung der einzelnen Unfallhäufungsstellen ist im **Materialienband** enthalten.

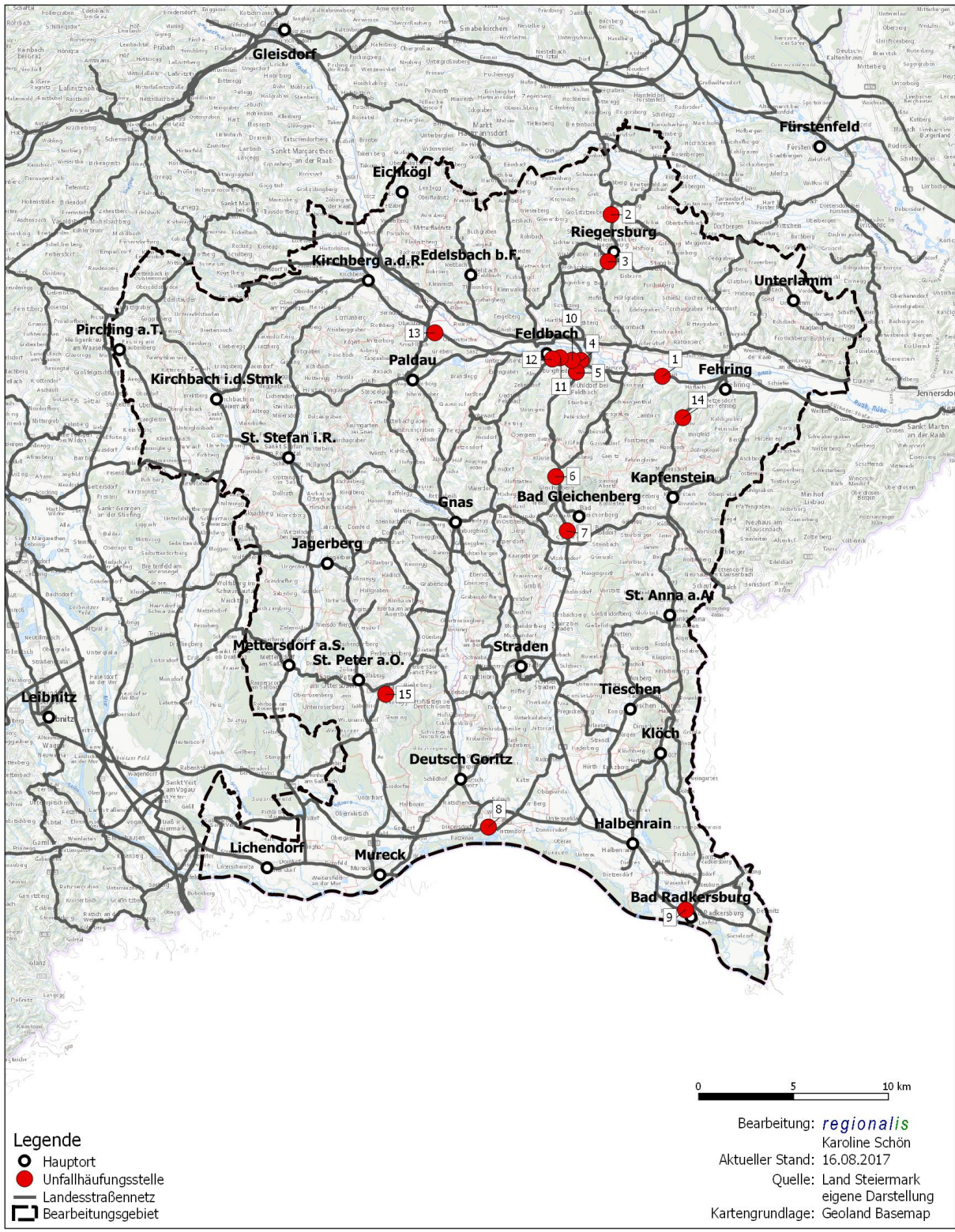


Abbildung 13: Unfallhäufungsstellen auf Landesstraßen

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## Unfallhäufungsstellen Landesstraßen

Landesstraßennetz



## 6 Mobilitätsstrategie 2025

### 6.1 Förderung aktiver Mobilitätsformen

Die am stärksten umwelt- und gesundheitsfördernden Mobilitätsformen sind das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren.

Österreichweit sind sieben Prozent aller PKW-Fahrten kürzer als ein Kilometer, 60 Prozent der PKW-Fahrten sind kürzer als 10 Kilometer (Quelle: VCÖ 2017). In Zukunft sollen diese Wege öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Das Miteinander in den Orten, auf den Straßen und Wegen und die damit einhergehenden Kontakte tragen zum sozialen und mentalen Wohlbefinden bei (Quelle: Litman T., 2017). Je mehr Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf den Verkehrsflächen unterwegs sind, desto sicherer wird deren Verkehrsteilnahme (Quelle: Elvik R. et al, 2017).

In der Südoststeiermark besteht bereits ein überregionaler touristischer **Radverkehr**.

Die Entwicklung und Stärkung des Alltagsradverkehrs kann durch die Ausarbeitung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten, einzelnen Lückenschlüssen und durch die Verbesserung der Verkehrssicherheit (Unfallstellen beseitigen) erreicht werden.

Das Land Steiermark möchte den Radverkehr gezielt unterstützen. Dabei soll der Alltagsradverkehr gefördert und das Fahrrad als vorrangiges Verkehrsmittel für kürzere Alltagswege etabliert werden. Auf Basis der **Radverkehrsstrategie Steiermark 2025** und der darauf aufbauenden Förderrichtlinie des Landes können Gemeinden auf Fördermittel des Landes zugreifen. Grundlage für die Umsetzung ist das Drei-Säulen-Modell der Radverkehrsstrategie. Das Modell richtet sich nach den Eckpfeilern Planen & Bauen, Kommunizieren & Motivieren und Organisieren & Kooperieren. Im Rahmen der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 werden folgende acht Schwerpunkte festgelegt:

1. Radverkehr stärken
2. Siedlungsschwerpunkte und starke ÖV-Korridore
3. Ganzheitliche Planung: Radverkehrskonzepte als Basis
4. Multimodalität – Verknüpfung Rad und ÖV

5. Verkehrssicherheit
6. Radfahren als Lebensgefühl
7. Begleiten und messen
8. Kooperation, Strukturen und Budgetmittel

Die Förderung des Radverkehrs konzentriert sich auf die dafür ausgewiesenen "Potenzialräume" für den Alltagsradverkehr, wobei auch touristische Radwege und Radrouten bestmöglich für den Alltagsradverkehr zu nutzen sind.

Die wichtigsten touristischen Radrouten mit nationaler Bedeutung sind:

- R2 Murradweg (Spielfeld – Lichendorf – Mureck – Bad Radkersburg – Belgrad)
- R12 Thermenradweg (Fürstenfeld – Unterlamm – Fehring – St. Anna am Aigen – Bad Radkersburg)

Auf regionaler Ebene verbinden

- der R45 Gleichenberger Radweg Feldbach mit Bad Gleichenberg sowie Straden und bindet gleichzeitig an den übergeordneten Radweg R2 an.
- der R11 Raabtalradweg Gleisdorf mit Szentgotthard (über Kirchberg an der Raab, Feldbach und Fehring)

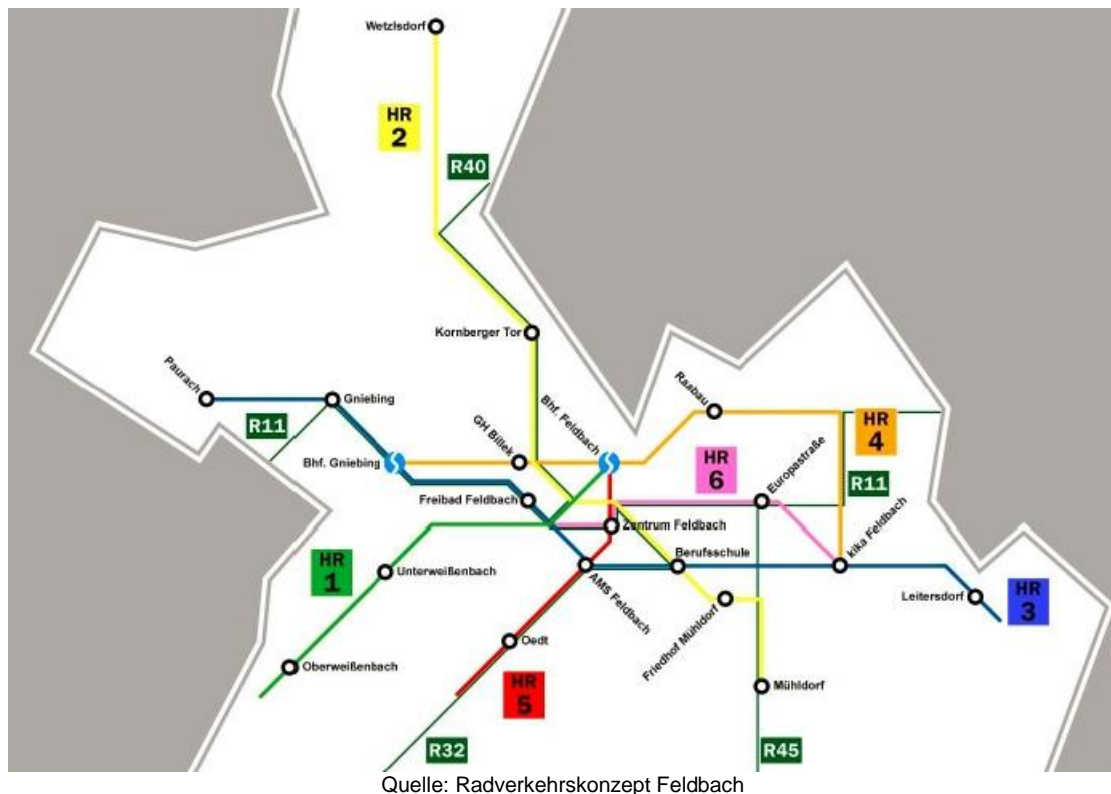
Radrouten mit lokaler Bedeutung sind der R60 Paldauer Radweg und der R43 Sterzradweg. Der R60 wird im Westen an den R50 und im Osten an den R11 angebunden. Der R43 zweigt direkt vom R2 ab und führt wieder zum R2 zurück.

Mögliche Potenzialräume und –strecken für Alltagsradverkehr werden in Abbildung 15 dargestellt.

Für die **Stadtgemeinde Feldbach** wurde zwischen 2015 und 2016 ein Radverkehrskonzept erstellt. Dabei wurden sechs Hauptradrouten mit einer Gesamtlänge von 37 km entwickelt. Im Laufe der Konzepterstellung wurden bestehende Radwege in Hinblick auf mögliche Lücken oder Sicherheitsmängel untersucht und analysiert. Jetzt sollen die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes vereinbarten Maßnahmen sukzessive umgesetzt werden.



Abbildung 14: Hauptradrouten Pilotregion Feldbach



Im Murtal bietet der **stadtrregionale Radverkehr Halbenrain und Bad Radkersburg** das größte Potenzial. Für diese beiden Orte werden alle wesentlichen Aspekte eines Potenzialraumes erfüllt. Die topographischen Gegebenheiten sind so, dass die gesamte Strecke eine Steigung von unter 4% aufweist. Halbenrain und Bad Radkersburg liegen beide entlang der S51 und haben beide Haltestellen im fußläufigen und mit dem Fahrrad erreichbaren Einzugsbereich. Die Fahrtzeit von Halbenrain nach Bad Radkersburg beträgt bei einer Weglänge von ca. 6 km ungefähr 20 Minuten. Die Pendelstatistik zeigt, dass es zwischen Halbenrain und Bad Radkersburg ca. 200 BerufspendlerInnen und 62 SchulpendlerInnen gibt.

Im Sinn des Zukunftsraumes Südost ist dieser **Potenzialraum grenzüberschreitend Richtung Gornja Radgona zu erweitern.**

Ein weiteres Potenzial für alltäglichen Radverkehr bietet der Bereich **Paldau – Feldbach**. Mit einer Distanz von 8 km, ca. 24 Fahrtminuten und einer Steigung von weniger als vier Prozent ist die Strecke für den Radverkehr gut geeignet. Des Weiteren pendeln täglich 358 Berufstätige und 41 SchülerInnen pro Tag zwischen Paldau und Feldbach. Touristische Radwege mit nationaler (R11) und lokaler Bedeutung (R60) sind bereits vorhanden.

**Feldbach – Fehring** stellt mit 775 täglichen BerufspendlerInnen und 103 SchulpendlerInnen einen weiteren Potenzialraum dar. Die Distanz beträgt 10,6 km und die Fahrtzeit ca. 33 Minuten. Die topographischen Gegebenheiten sind optimal für das Radfahren. Eine Verbindung der beiden Städte über den R11 ist bereits vorhanden und kann in das Radnetz für den Alltagsverkehr eingebunden werden.

**Mureck – Deutsch Goritz** stellt mit einer Distanz von ca. 7 km und einer Fahrtzeit von 23 Minuten einen weiteren Potenzialraum dar. Die Topographie ist größtenteils flach. Radinfrastruktur ist keine vorhanden, dennoch ist eine Anbindung von Deutsch Goritz an die Bahn und in weiterer Folge an Mureck über die L206 und die B69 sinnvoll.

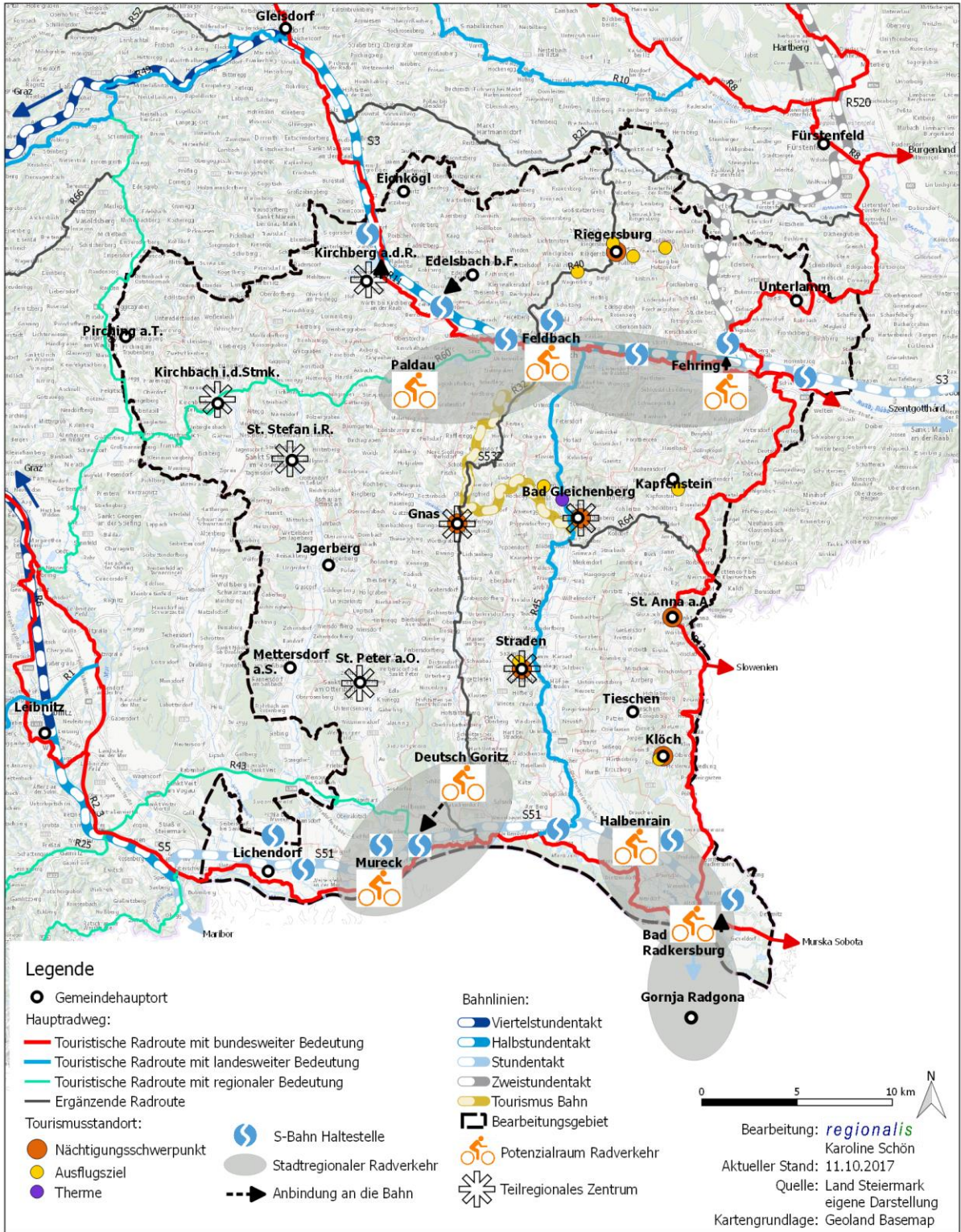
Aus Gründen der Topografie und der teilweise längeren Wegstrecken gibt es im Raum Südoststeiermark ein besonderes Potenzial für den **Einsatz von Pedelecs und E-Bikes**. Dies ist insbesondere bei der Ausstattung von Bike&Ride-Plätzen, Fahrradabstellanlagen und beim Fahrradverleih zu berücksichtigen.

Abbildung 15: Radverkehr und mögliche Potenzialräume

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## Radverkehr Potenzialräume

Teilregionale Zentren, Potenzialraum Radverkehr, Bahnlinien, S-Bahn Haltestellen und touristische Einrichtungen





## 6.2 Hierarchie der regionalen Verkehrsachsen

### **Vorschlag für eine klare Netzhierarchie im Verkehrssystem:**

Wirtschaft und Bevölkerung siedeln sich langfristig dort an, wo günstige Verkehrsanbindungen im MIV und im ÖV vorhanden sind. Diese Voraussetzung flächendeckend im Bezirk Südoststeiermark herzustellen ist einerseits nicht realistisch und andererseits im Sinne der Umwelt, der vorhandenen Ressourcen und der Effizienz auch mit übergeordneten Umwelt- und Mobilitätsstrategien nicht vereinbar. Schwerpunktsetzungen sind daher erforderlich.

Grundlage für eine Umsetzung der im Regionalen Mobilitätsplan festgelegten Strategien und Maßnahmen ist **eine klare Netzhierarchie im Verkehrssystem.**

#### **Netzhierarchie I - Raabtal:**

Sicherung der Anbindung an den Steirischen Zentralraum mit der hochrangigen Verkehrsachse (zentralörtliche Hauptverbindung) für den Wirtschaftsverkehr entlang des Raabtales im Schienenverkehr (für den Personen- und den Güterverkehr) und im Straßenverkehr (B68 / B57 / Anbindung an die A2)

- Ausbau der Steirischen Ostbahn für einen schnellen, dichten und umweltfreundlichen S-Bahn-Verkehr (S3) und entsprechend der Anforderungen für den regionalen Güterverkehr
- Fertigstellung der B68 Neu (Studenzen – Unterstorcha) und Ausbau der B68 zur Autostraße

#### *Begründung:*

*das Raabtal bietet die Chance auf weitere wirtschaftliche Entwicklung und die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Gewerbe und Industrie. Erforderlich ist eine hochrangige Verkehrsanbindung in Richtung wichtiger Absatzmärkte und die sehr gute, hochwertige Erreichbarkeit der Arbeitsplätze in der Region.*

#### **Netzhierarchie II - Murtal:**

Sicherung der Anbindung an den Steirischen Zentralraum über die Verkehrsachse entlang des Murtales (zentralörtliche Hauptverbindung) vorrangig für den PendlerInnen- und Tourismusverkehr im Schienenpersonenverkehr (S51) und im Straßenverkehr (B69 / L208)

- Stundentakt und Fahrzeitverkürzung auf der Radkersburgerbahn mit attraktiven Anbindungen nach Graz
- Selektiver Bestandsausbau der B69 / L208

- Weiterverfolgung eines Lückenschlusses im Schienennetz Richtung Gornja Radgona / Ljutomer in Slowenien, Überprüfung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit

**Begründung:**

*das Murtal bietet die Chance auf Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen vorrangig im Kleingewerbe, Dienstleistungen und Tourismus. Die dafür erforderliche Verkehrsinfrastruktur ist eine gute Straßenanbindung sowie eine gute ÖV-Anbindung für PendlerInnen sowie an die Herkunftsmärkte im Tourismus.*

**Netzhierarchie II – Nord-Süd Hauptachse:**

Sicherung der innerregionalen Verbindung der beiden regionalen Zentren und Schaffung direkter Anbindung an den Raum Wien vorrangig für den PendlerInnen- und Wirtschaftsverkehr, aber auch für die Tourismusregion über die Verkehrsachse von der A2 über das Raabtal bis zum Murtal im ÖV (Regionalbus) und im MIV (B66)

- Stundentakt und Fahrzeit unter 60 Minuten zwischen Bad Radkersburg / Mureck und Feldbach
- Selektiver Bestandsausbau der B66 für den Schwerverkehr (Reduktion von Engstellen), Schaffung einer direkten Anbindung der B66 an die A2 Ilz West

**Begründung:**

*Gewerbebetriebe abseits des Raabtales bis zur Mur sind dispers im gesamten Bearbeitungsgebiet verteilt. Es ist nicht möglich, jeden einzelnen Betrieb hochrangig an die Verkehrsinfrastruktur anzubinden. Ausgehend von der A2 im Norden (Ilz, Gleisdorf) soll eine gute Nord-Süd-Verkehrsachse im ÖV und MIV ausgebaut werden, von der aus die einzelnen Standorte in der Fläche auf kurzen Wegen erreichbar sind.*

*Diese Verkehrsachse soll auch den bezirksinternen Verkehr zwischen dem Murtal (Mureck / Bad Radkersburg) und Feldbach im ÖV und im MIV bündeln.*

### **Netzhierarchie II – Korridor St. Stefan:**

Sicherung der Verkehrsanbindungen an die benachbarten regionalen Zentren mit der Achse von St. Stefan im Rosental und Kirchbach Richtung Graz bzw. Richtung Leibnitz, Fürstenfeld, Jennersdorf/Ungarn und Murska Sobota (SI) vorrangig für den PendlerInnen- und Wirtschaftsverkehr im ÖV (Korridor 500) und im MIV (B73 / L203)

- Stundentakt mit Verdichtungen in der HVZ am Bus-Korridor 500
- Selektiver Bestandsausbau der B73

#### *Begründung:*

*die westlichen Siedlungsschwerpunkte des Bezirkes sind stark Richtung Graz orientiert. Die Maßnahmen sichern die Funktion als Teilregionales Zentrum und als Gewerbe- und Industriestandorte ab.*

### **Netzhierarchie III – Nord-Süd Ergänzungsachsen:**

Absicherung zusätzlicher Verkehrsachsen zwischen Murtal und Raabtal im MIV und im ÖV in erster Linie für die Erreichbarkeit der abseits der Hauptachsen gelegenen Wohn- und Gewerbestandorte, zur Verbesserung des SchülerInnenpendlerverkehrs und der Verkehrsangebote im Tourismus.

- Teilregionale Straßenverbindung von Bad Radkersburg über St. Anna und Kapfenstein nach Fehring sowie durchgehende ÖV-Ergänzungslinie mit Schülerkursen und bedarfsorientiertem Busangebot. Verknüpfung bzw. Weiterführung dieser Nord-Süd Ergänzungsachse im ÖV Richtung Fürstenfeld und Hartberg für den SchülerInnen- und den touristischen Verkehr.
- Teilregionale Straßenverbindung von Mureck über St. Peter am Ottersbach und Mettersdorf nach St. Stefan im Rosental sowie von Mureck über Deutsch Goritz nach Gnas.
- ÖV-Ergänzungslinien mit Schülerkursen und bedarfsorientiertem Busangebot von Mureck über Mettersdorf nach St. Stefan im Rosental sowie von Mureck über St. Peter am Ottersbach nach Gnas.

#### *Begründung:*

*Gewerbebetriebe abseits der Nord-Süd-Hauptachse, das teilregionale Zentrum St. Peter am Ottersbach sowie die Tourismusorte entlang der Grenze zu Slowenien und zum Burgenland erhalten mit diesen zusätzlichen Nord-Süd-Achsen einen adäquaten Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz. Diese Ergänzungsachsen bilden gemeinsam mit der Nord-Süd-Hauptachse entlang der B66 sowie den innerregionalen Verbindungen von Gnas und St. Stefan im Rosental nach Feldbach die Nord-Süd Erschließung des Bezirkes. Im Osten mündet die Achse von Bad*



*Radkersburg nach Fehring in die weiterführende innerregionale Verbindung Richtung Fürstenfeld und Hartberg und bildet damit eine wichtige touristische Verkehrsachse im Thermenland.*

### **Netzhierarchie III – Ost-West Ergänzungsachse:**

Absicherung der Verkehrsachse von St. Stefan im Rosental über Gnas nach Bad Gleichenberg und Kapfenstein im MIV und im ÖV in erster Linie für die kleinräumige, teilregionale Ost-West Erschließung der Wohn- und Gewerbestandorte sowie zur Verbesserung des SchülerInnenpendlerverkehrs zwischen den Riedeln des Oststeirischen Grabenlandes.

- Teilregionale Straßenverbindung von St. Peter am Ottersbach über Gnas und Bad Gleichenberg bis nach Kapfenstein (Anschluss an die L204)
- Schaffung einer regionalen Ergänzungslinie im ÖV von St. Stefan im Rosental über Gnas nach Bad Gleichenberg sowie einer weiterführenden Ergänzungslinie nach Kapfenstein

#### *Begründung:*

*Das Murtal und das Raabtal sind ca. 30 km Luftlinie voneinander entfernte Ost-West-Hauptachsen. Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur gibt es dazwischen viele kleinräumige Ost-West Verkehrsbeziehungen. Mit der Schaffung einer zusätzlichen Ost-West gerichteten Ergänzungsachse wird diesem Umstand Rechnung getragen und gleichzeitig eine Bündelung auf eine Achse angestrebt. Neben der kleinräumigen, teilregionalen Ost-West Erschließung der Wohn- und Gewerbestandorte im Oststeirischen Grabenland dient diese Ergänzungsachse zur Verbesserung der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Schulstandorte im Bezirk.*

### **Netzhierarchie IV – Flächenerschließung:**

Innerregionale Erschließung für alle Verkehrszwecke abseits der Haupt- und Ergänzungsachsen: Kurze und attraktive Zubringersysteme von den Siedlungskernen und den Wirtschaftsstandorten zu den regionalen und teilregionalen Zentren und zu den Verkehrsachsen.

- Erreichbarkeit des nächsten ÖV-Knotens ohne Umsteigen
- Erreichbarkeit der regionalen Zentren Feldbach und Bad Radkersburg aus den Siedlungskernen mit maximal 1x Umsteigen im ÖV (unter Einbeziehung von Mikro-ÖV Lösungen)

- Kategorisierung des Landesstraßennetzes abseits der Verkehrsachsen in der Landesstraßenkategorie „E“ und Erhaltung dieser Netzteile entsprechend den Anforderungen an lokale Straßenverbindungen
- Verbesserung der Anbindungen der ÖV-Knoten sowie der regionalen und teilregionalen Zentren im Radverkehr und Entwicklung von leistungsfähigen stadtreionalen Radverkehrsnetzen

**Begründung:**

*Der Zugang zum höherrangigen Verkehrsnetz soll aus der Fläche auf kurzen Wegen erfolgen. Die flächige Siedlungsstruktur mit geringen Siedlungsdichten abseits der Hauptachsen erfordert im ÖV lokale und kleinregionale bedarfsgesteuerte Lösungen, da ein Linienverkehr aufgrund der räumlich und zeitlich dispersen Nachfrage nicht zweckmäßig und zu teuer ist. Das Straßennetz ist in einem solchen Zustand zu erhalten, dass die Anbindungen zur jeweiligen nächsten hochrangigen Verkehrsachse gesichert bleiben. Der Radverkehr ist auch in ländlichen Regionen als Alltagsverkehrsmittel zu etablieren. Insbesondere im Einzugsbereich der regionalen und teilregionalen Zentren besteht großes Potenzial zum Umstieg vom MIV auf das Fahrrad.*

**Vorschlag für eine Entspannung der Verkehrsspitzen:**

Engpässe im bestehenden Verkehrssystem – sowohl bei Bahn und Bus als auch im Straßennetz – gibt es vor allem zu den Stoßzeiten des Verkehrs. Um diese kurzzeitigen Verkehrsspitzen zu bewältigen, müsste das Verkehrssystem für diese Spitzenbelastung ausgebaut werden.

Wesentlich ökonomischer ist eine bessere Verteilung des Verkehrs über den gesamten Tag. Wie Beispiele zeigen, reicht oft die Reduktion des Verkehrsaufkommens um 5%, um Stauungen auf den Straßen und Überfüllungen im öffentlichen Verkehr deutlich zu reduzieren oder sogar zu beseitigen.

Im regionalen Mobilitätsplan sollen auch Ziele und Maßnahmen formuliert werden, die eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens bewirken. Beispiele sind die bessere Staffelung von Schulbeginn- und Endzeiten oder die Motivation von Beschäftigten, ihren Arbeitsbeginn und ihr Arbeitsende nach Möglichkeit zu verlegen.

### 6.3 Kategorisierung des Liniennetzes im Öffentlichen Verkehr

Um eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf öffentlichen Verkehr zu erreichen, ist eine Verbesserung des ÖV-Angebots unumgänglich. Die wichtigsten Maßnahmen sind daher der Ausbau des regionalen Busangebotes und der S-Bahn durch verkürzte Fahrtzeiten und verdichteten Takt. Weitere wesentliche Maßnahmen können im Bereich der Infrastruktur getätigt werden. Ausreichend Park&Ride und Bike&Ride Stellplätze an den wichtigsten Knotenpunkten sind zu gewährleisten bzw. zu verbessern. Des Weiteren ist eine Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern Bahn und Bus anzustreben.

In Folge werden **Rahmenbedingungen für die Planung des ÖV-Liniennetzes** in der Südoststeiermark formuliert, die als Grundlage für die Ausschreibungsvorbereitung der Regionalbuslinien dienen.

Die Einteilung bzw. Kategorisierung sowie die Farbgebung der folgenden Karteninhalte wurde auf Basis des *Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes 2008* gewählt.

Die S-Bahn wird in drei Kategorien geteilt. Im Allgemeinen verkehrt die S-Bahn im 60- oder 30-Minuten-Takt, wobei sie zu Hauptverkehrszeiten (HVZ) bis zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet wird. Des Weiteren gibt es noch einen 2-Stunden-Takt auf Regionalbahnen und ein nachfrageorientiertes touristisches Angebot auf Tourismusbahnen.

In Abbildung 16 wird das derzeitige **Schienennetz** im Raum Südoststeiermark dargestellt. Das Zielangebot der Bahnlinien wird in fünf Kategorien geteilt:

Tabelle 9: Einteilung Schienenverkehr

Takt	Bezeichnung	Strecke
1. Viertelstundentakt (HVZ)	S3 S5	Graz – Gleisdorf Graz- Leibnitz
2. Halbstundentakt	S3 S5	Gleisdorf – Fehring Leibnitz - Spielfeld
3. Stundentakt	S3 S5 S51	Fehring – Szentgotthárd Spielfeld – Maribor Spielfeld – Bad Radkersburg (Radkersburgerbahn)
4. Zweistundentakt	R520	Fehring – Hartberg (Thermenbahn)
5. Tourismus Bahn	R532	Feldbach – Bad Gleichenberg (Gleichenbergerbahn)

Quelle: Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, eigene Darstellung

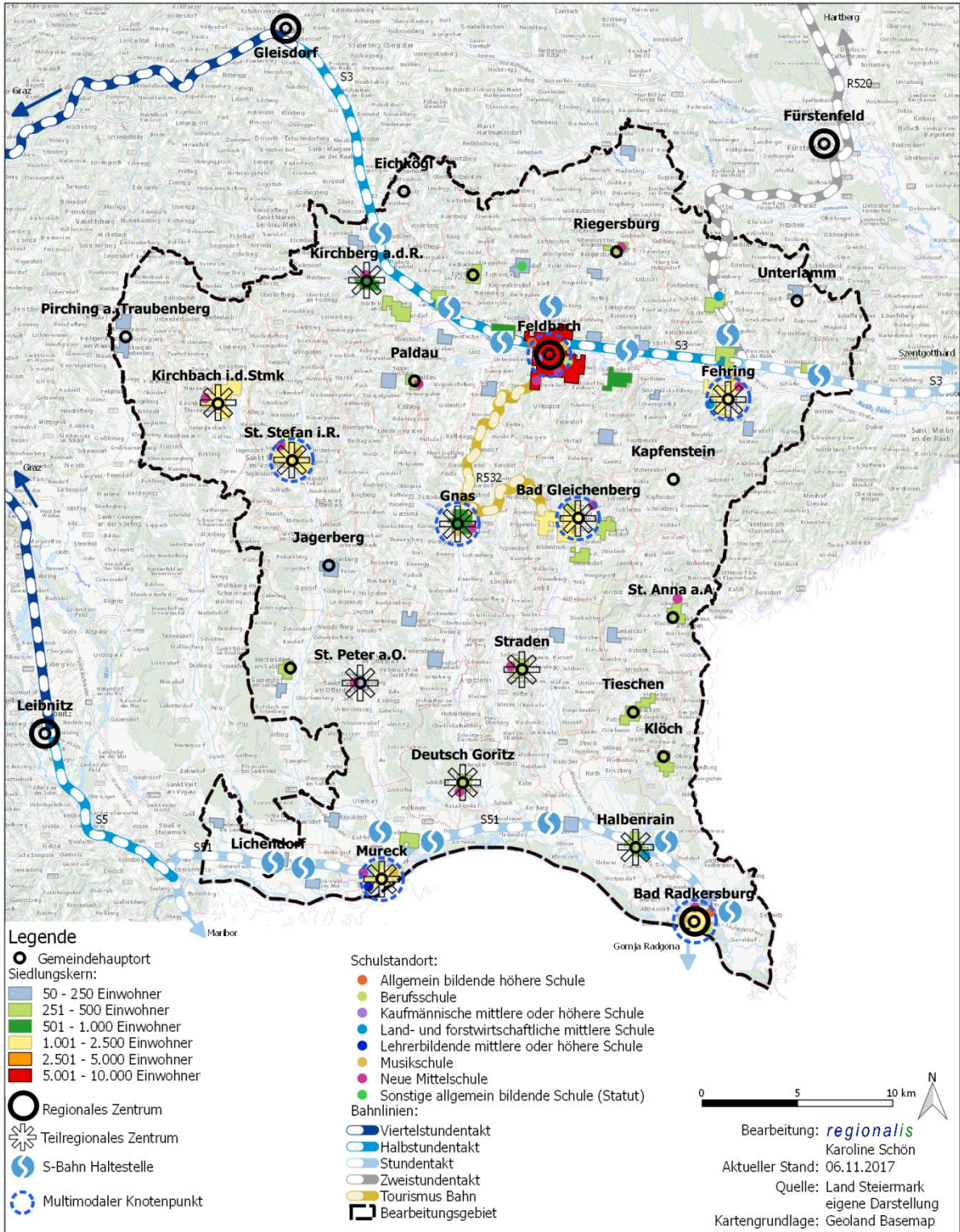


Abbildung 16: Hauptachsen ÖV Bahn

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## Hauptachsen ÖV Bahn

Regionale und teilregionale Zentren, multimodale Knotenpunkte, S-Bahn Haltestellen, Siedlungskerne und Schulstandorte



## Regionalbus: österreichweite Angebotsstandards für den Linienverkehr

Die ÖROK gibt folgende bundesweite Empfehlung für den ÖV-Standard im Regionalverkehr vor:

Tabelle 10: Bundesweite ÖV Mindeststandards

Siedlungskerne	Empfohlenes Mindestangebot in Kurspaaren pro Werktag zum nächsten			Nachfrageabhängiges Mindestangebot in Kurspaaren / Werktag zum nächsten		
	ÖV-Knoten	Reg. Zentrum	Überreg. Zentrum	ÖV-Knoten	Reg. Zentrum	Überreg. Zentrum
Ab 251 EW	-	-	-	4	-	-
Ab 501 EW	4	-	-		6	-
Ab 1.001 EW		6	-		8	6
Ab 2.501 EW		8	-		13	8
Ab 5.001 EW			13			13

Quelle: Land Steiermark

Das empfohlene Mindestangebot ist auf allen Buslinien der Region vorhanden. Dieses empfohlene Mindestangebot gewährleistet jedoch keine ausreichende flächige ÖV-Grundversorgung. Siedlungskerne mit weniger als 500 EinwohnerInnen, dazu zählen Jagerberg, Mettersdorf am Saßbach, St. Peter am Ottersbach, Straden, Deutsch Goritz, Klösch und St. Anna am Aigen sind in der Betrachtung der Mindestbedienstandards nicht relevant.

### Strategie im regionalen Mobilitätsplan:

Um den Zielen des regionalen Mobilitätsplanes RMP gerecht zu werden, ist ein Angebot über diese Mindeststandards hinaus erforderlich. Der **regionale Busverkehr** wird dazu in vier angebotsorientierte Kategorien gegliedert, die sich aus den Bedienungsniveaus über Abfahrten je Haltestelle und Richtung pro Tag ergeben (Tabelle 11).

Tabelle 11: Das Bedienungsniveau

Kategorie	Werktag	Samstag	Sonntag
A - Suburbane Achse	20	15	8
B - Regionale Hauptachsen	10	8	5
C - Regionale Ergänzungslinien	5 + Mikro-ÖV	2 + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV
D - Ergänzungslinien und bedarfsorientierter Verkehr	Schülerkurse + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV	Mikro-ÖV

Quelle: Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, 2008

Zur Erreichung eines attraktiven und adäquaten ÖV-Angebotes werden in der Region Südoststeiermark folgende Bedienstandards (Kurspaare) angestrebt:

*Kategorie B - regionale Hauptachsen (10 werktägliche Kurspaare)* sind Achsen, die das Umland mit der Landeshauptstadt verbinden und Verbindungen zwischen den Bezirkshauptstädten darstellen. Werktags erfolgen mindestens zehn Abfahrten je Richtung, Wochenendverkehr soll angeboten werden und das Angebot soll so gut wie möglich vertaktet sein. Für die Südoststeiermark werden folgende Verbindungen in diese Kategorie eingeteilt: **Feldbach – Gnas, Feldbach – Bad Gleichenberg** sowie **St. Stefan i. R. – Kirchbach i. d. Stmk. – Pirching a. T. – Graz**.

*Kategorie C – regionale Ergänzungslinien (5 werktägliche Kurspaare)* verbinden teilregionale Zentren oder dienen als untergeordnete Zubringer aus der Region. Es erfolgen werktags mindestens fünf Abfahrten pro Richtung und am Wochenende soll ein entsprechendes Angebot bestehen. Für die Südoststeiermark werden folgende Verbindungen in diese Kategorie eingeteilt: **Feldbach – Kirchbach an der Raab – Gleisdorf, Feldbach – Riegersburg, Feldbach – Fehring, Fehring – Fürstenfeld, Feldbach – Paldau – St. Stefan i. R., St. Stefan i. R. – Gnas – Bad Gleichenberg, Bad Gleichenberg – Halbenrain – Bad Radkersburg, Straden – Deutsch Goritz – Mureck**.

*Kategorie D – Ergänzungslinien:* Ergänzungslinien sichern die Grundmobilität im Öffentlichen Verkehr, wobei sich das Angebot ohne Definition eines Mindestangebotes an der tatsächlichen Nachfrage orientiert. Ergänzende Linien verbinden im Bearbeitungsgebiet die übrigen Gemeindehauptorte mit den (teil)regionalen Zentren. Wenn der öffentliche Linienverkehr aufgrund geringer Fahrgastzahlen und geringer Nachfrage nicht sichergestellt werden kann übernimmt der bedarfsorientierte Verkehr (Mikro-ÖV) die flächendeckende Sicherstellung der Grundmobilität.

Der *Schülerverkehr* stellt für die SchülerInnen abseits der kategorisierten ÖV-Linien die Erreichbarkeit der Schulstandorte sicher.

Die festgelegten Kategorien im regionalen Busliniennetz sind in der Abbildung 17 dargestellt.

Auf der Verbindung **Bad Gleichenberg – Gnas – St. Stefan i.R. – Graz** ist ergänzend zu der vorgenommenen Kategorisierung zu prüfen, ob ein Teil des werktäglichen Angebotes als **Schnellbusverbindung** nach Graz konzipiert werden kann. Dadurch könnte die Attraktivität des ÖV auf diesem Korridor abseits der bestehenden Bahnlinien erhöht werden.

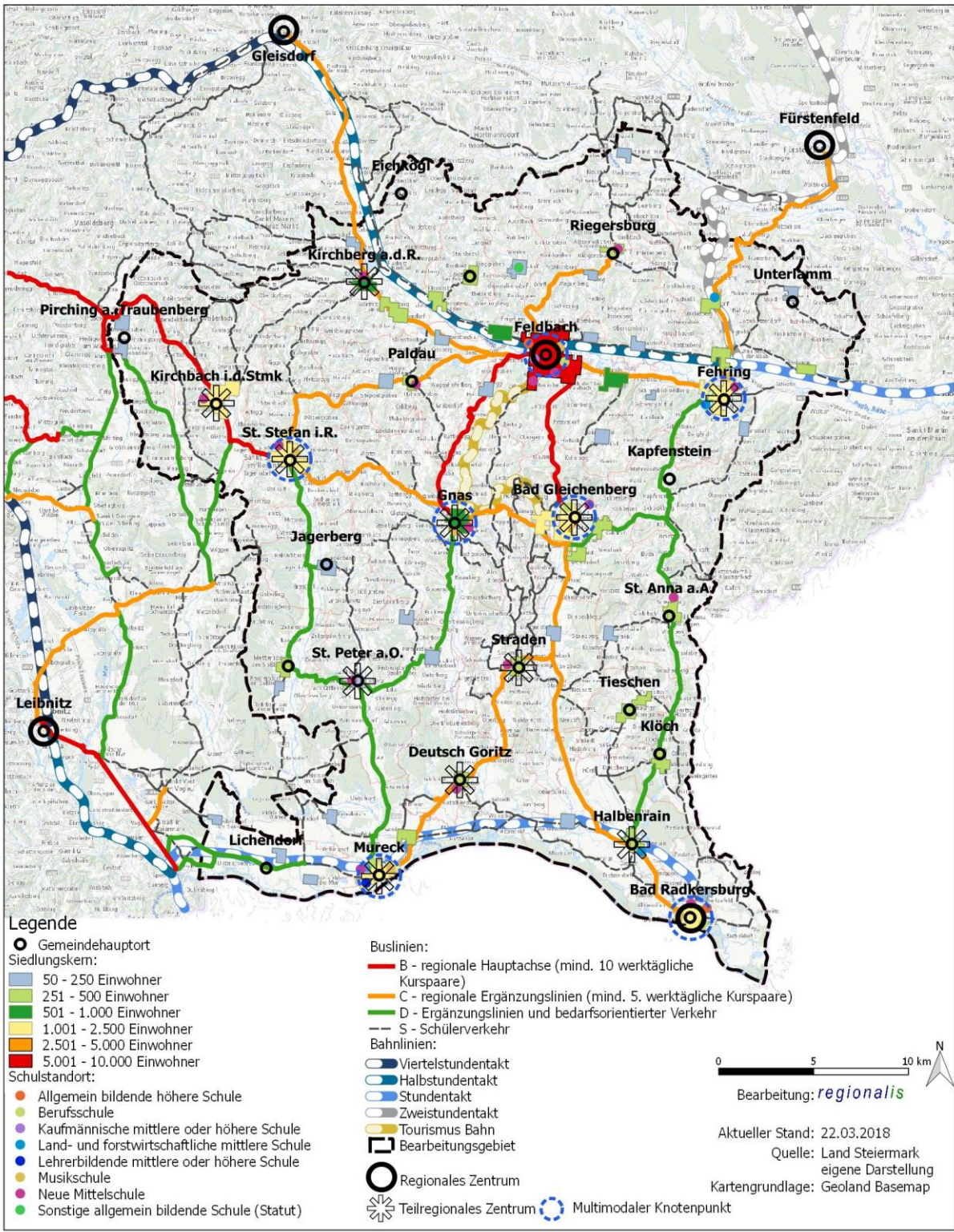


Abbildung 17: Hauptachsen ÖV Bus

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## Hauptachsen ÖV Bus

Regionale und teilregionale Zentren, multimodale Knotenpunkte, Siedlungskerne und Schulstandorte



## **6.4 Einführung eines ÖV-ergänzenden Mobilitätsangebotes in der Fläche (Mikro-ÖV)**

Abseits der Hauptachsen des öffentlichen Linienverkehrs sollen ausreichende Mobilitätsangebote in Form von Schülerverkehren (Linienverkehr) und ergänzenden, bedarfsgesteuerten Taxi- und/oder Rufbussystemen (Gelegenheitsverkehr) sichergestellt werden.

Der Erfolg ergänzender ÖV-Angebote in der Fläche in Form von „Mikro-ÖV - Lösungen“ hängt von mehreren Faktoren ab. In der Südoststeiermark soll insbesondere darauf geachtet werden, dass

- Fahrten gebündelt werden,
- keine Konkurrenz zum ÖV entsteht,
- die Zugangsbarrieren zu einem bedarfsgesteuerten System niedrig sind,
- es sich um ein zuverlässiges System handelt,
- ein Angebot in enger Kooperation mit einheimischen Taxi- und Mietwagenunternehmen aufgebaut wird,
- regionsübergreifende Strategien im Rahmen des Vulkan- und Thermenlandes berücksichtigt werden,
- die Hauptaufgabe in der Zubringung zu den Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs sowie zu den teilregionalen Zentren liegt und damit die Fahrdistanzen kurz bleiben,
- die Nutzung für Einheimische leistbar bleibt,
- die Finanzierung des Gesamtsystems langfristig möglich ist (am besten erreichbar durch eine kluge Fahrtenbündelung),
- es sich um ein einfaches, gut kommunizierbares System handelt: der Fahrgast kennt den Tarif vor Fahrtantritt und kennt die wenigen Regeln für die Inanspruchnahme der Leistung.

Im Idealfall passt das Angebot sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für die Gäste. Dabei ist zu beachten, dass für Gäste in der Regel zwei Besonderheiten gelten:

- Gäste sind bereit, einen höheren Fahrpreis als Einheimische zu akzeptieren und
- Im Tourismus- und im Freizeitverkehr ist die Chance auf Fahrtenbündelung höher als bei Fahrten der einheimischen Bevölkerung.

Die Umsetzung ist von einem integrierten Werbe- und Informationskonzept zu begleiten, das auch auf Besonderheiten einzelner funktionaler Teilräume abgestimmt ist (z.B. ob der Fokus auf die Nutzung durch die einheimische Bevölkerung oder durch Gäste liegt).

Das Mikro-ÖV Angebot soll in Abstimmung mit der Mikro-ÖV Strategie des Landes und nach Möglichkeit unter Inanspruchnahme von Förderungen entsprechend dem Mikro-ÖV Förderungsprogramm des Landes umgesetzt werden.

## 6.5 Kategorisierung des regionalen Straßennetzes

Die Kategorisierung der Straßen im Landesstraßennetz basiert auf der steiermarkweit einheitlichen Bewertung. Sie richtet sich nach der räumlichen Struktur und der funktionalen Bedeutung der Straßenabschnitte, wobei regionale Zentren grundsätzlich mit der Landesstraßenkategorie B an die Kernstadt Graz bzw. an das übergeordnete Bundesstraßennetz (Autobahn oder Schnellstraße der ASFINAG) angeschlossen werden. Teilregionale Zentren werden grundsätzlich mit Straßen der Landesstraßenkategorie C2 an das nächste regionale Zentrum angeschlossen.

Unterschieden werden folgende sechs Kategorien:

Tabelle 12: Straßenkategorien im Landesstraßennetz

Kategorie	Räumlich verkehrliche Verbindungsfunktion
A	<u>Transnationale oder transregionale Hauptverbindung:</u> Verbindung zwischen den steirischen Zentralräumen mit den benachbarten zentralen Wirtschaftsräumen
B	<u>Zentralörtliche Hauptverbindung:</u> Anbindung der regionalen Zentren an Graz
C1	<u>Innerregionale Hauptverbindung:</u> Anbindung von regionalen und teilregionalen Zentren sowie hochwertigen Standorten an das übergeordnete Straßennetz
C2	<u>Innerregionale Verbindung:</u> Anbindung teilregionaler Zentren und hochwertiger Standorte an das regionale Zentrum und an das übergeordnete Straßennetz
D	<u>Kleinräumige, teilregionale Verbindung:</u> Anbindung von Gemeinden an regionale und teilregionale Zentren
E	<u>Lokale Verbindung:</u> Anbindungen von Gemeindeteilen an das übergeordnete Straßennetz und untergeordnete Verbindungen im Landesstraßennetz

Quelle: Land Steiermark, eigene Darstellung

Die räumlich verkehrlichen Verbindungsfunktionen beinhalten einheitliche Qualitätsstandards und sind mit Qualitätsanforderungen wie zum Beispiel Straßentyp oder mittlere Betriebsgeschwindigkeit verknüpft (siehe Tabelle 13 auf Seite 71). Diese Kategorisierungen sind jedoch nicht nur mit einem Ausbau der Straßen entsprechend dem zugeordneten Anforderungsprofil verbunden, sondern beinhalten – insbesondere für die Gemeinden – auch Restriktionen. Beispielsweise wird es nicht



mehr möglich sein, neue Gewerbegebiete an Straßen der Kategorie B oder C1 außerhalb von Ortsgebieten direkt anzuschließen. Das Verkehrsaufkommen solcher Flächen ist im untergeordneten Netz zu sammeln und an definierten Punkten einzuleiten. So sind in Zukunft für die Erschließung von Standorten, Aufschließungs- und Entwicklungsgebieten etc. an Straßen der Kategorie B und C1 verbindliche Konzepte zu deren Anbindung vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren. Neue Anbindungen sind nur in Verbindung mit einer Verbesserung der gesamten verkehrlichen Situation, vor allem durch Zusammenlegung bestehender Zufahrten möglich.

Die Bedeutung der jeweiligen räumlich verkehrlichen Verbindungsfunktion der Landesstraßen in der Region Südoststeiermark ist in Abbildung 18 ersichtlich.

Neben diesen sechs Kategorien haben Straßenabschnitte in Zusammenhang mit Neubauabschnitten zeitlich begrenzte Kategorien:

- Kategorie A/D (B319): Abhängig von Neubau der S7 Fürstenfelder Schnellstraße; dargestellt in einer rot/grün strichlierten Linie. Die derzeitige B319 erfüllt mit der Verkehrsfreigabe der S7 nur noch eine kleinräumige bzw. teilregionale Verbindungsfunktion.
- Kategorie B/D: Straßenabschnitte, die abhängig von Neubau der B68 zu sehen sind; dargestellt in einer orange/grün strichlierten Linie. Teilabschnitte der B68 und der L201 erfüllen mit der Verkehrsfreigabe der B68neu nur noch kleinräumige bzw. teilregionale Verbindungsfunktionen.
- Neubauabschnitte sind jeweils als Doppellinie dargestellt.

In der Südoststeiermark selbst gibt es keinen direkten Anschluss an das hochrangige Verkehrsnetz (Autobahn). Allerdings ist der Bezirk über die angrenzenden Bezirke Weiz (Südautobahn A2) und Leibnitz (Pyhrn Autobahn A9) verkehrstechnisch gut angeschlossen. Beide Autobahnen werden mit einer zentralörtlichen Hauptverbindung angeschlossen. Die Route über die L208 und B69 stellt die Verbindung zwischen A9 und Bad Radkersburg her und die B68 bindet Feldbach an die A2 an. Innerregionale Hauptverbindungen stellen die B57, die B66 und die L205 dar, wobei die B66 auch eine weitere wichtige Verbindungsfunktion zum Autobahnnetz und in Richtung Wiener Zentralraum übernimmt.

Zu den wichtigsten innerregionalen Verbindungen, die die teilregionalen Zentren an das übergeordnete Straßennetz anbinden, zählen B73, L203, L207, L211, L216, L233. Die Anbindung an teilregionale Zentren Kirchberg an der Raab, Kirchbach in der Steiermark, St. Stefan im Rosental, Gnas, Bad Gleichenberg, Fehring, St. Peter am Ottersbach, Straden, Deutsch Goritz, Mureck und Halbenrain erfolgt durch die Straßen B69, L202, L203, L204, L206, L211, L212, L213, L215, L216, L217, L219,

L233, L236, L256, L268, L616. Des Weiteren gibt es zahlreiche lokale Verbindungen die die Gemeinden an das übergeordnete Straßennetz anbinden.

Die vorhandenen begrenzten Mittel für Straßenbau und -erhaltung seitens des Landes werden zukünftig auf Grundlage der festgelegten Kategorisierung des Landesstraßennetzes eingesetzt werden.



Abbildung 18: Hauptachsen MIV - Entwurf

# Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

## Hauptachsen MIV - Entwurf

Regionale und teilregionale Zentren, Arbeitsplätze und regionale Industrie- und Gewerbestandorte

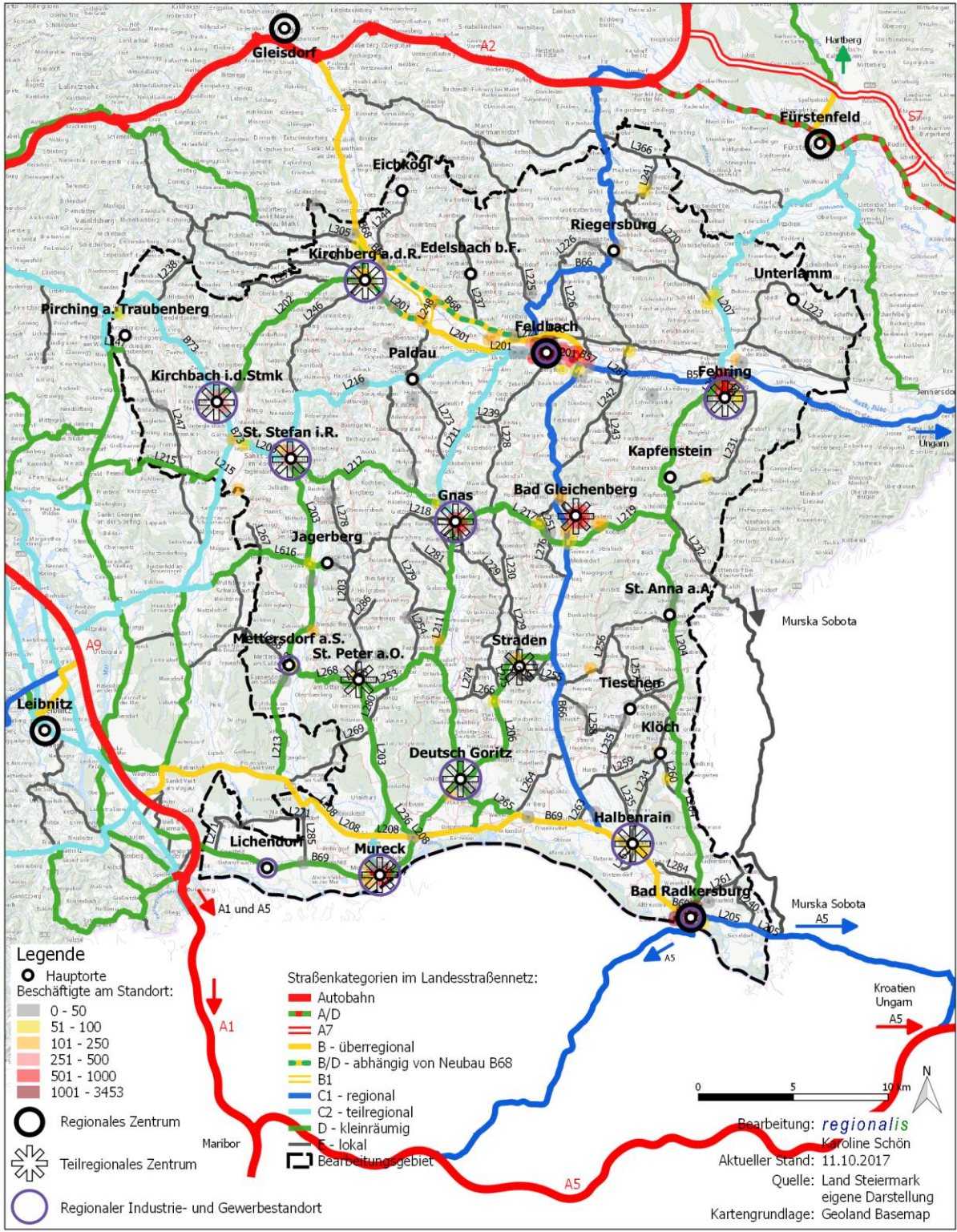


Tabelle 13: Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz

Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz *						
Freiland, außerhalb von Ortsgebieten						
Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
räumlich verkehrliche Verbindungsfunktion	transnationale oder transregionale Hauptverbindungen: Verbindung zwischen den steirischen Zentralräumen (Graz und Obersteiermark) mit den benachbarten zentralen Wirtschaftsräumen	zentralörtliche Hauptverbindungen: Anbindung der regionalen Zentren (Bezirkshauptstädte) an Graz	innerregionale Hauptverbindungen: Anbindungen von regionalen und teilregionalen Zentren sowie hochwertigen Standorten an das übergeordnete Straßennetz	innerregionale Verbindungen: Anbindung teilregionaler Zentren und hochwertiger Standorte an das regionale Zentrum und an das übergeordnete Straßennetz	kleinräumige, teilregionale Verbindungen: Anbindung von Gemeinden an regionale und teilregionale Zentren	lokale Verbindungen: Anbindungen von Gemeindeteilen an das übergeordnete Straßennetz und untergeordnete Verbindungen im übergeordneten Straßennetz
Kategorie lt. RVS 03.01.13	II		III		IV	
Kategorie lt. RVS 03.03.23 RVS 03.03.31	Schnellstraße oder Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße, Straße mit großer regionaler Verkehrsbedeutung	Straße mit größerer regionaler Verkehrsbedeutung		Straße mit geringerer regionaler Verkehrsbedeutung	
Straßen-Typ	Schnellstraße oder Autostraße	Vorrangstraße, Autostraße anstreben	Vorrangstraße			
Ortsgebiet	nein	Umfahrungen anstreben	ja			
Querschnitt	2-4 streifig je nach Bemessung lt. RVS ..., ggf. mit Mitteltrennung		2 streifig, ggf. mit lokal erforderlicher zusätzlicher Steigungsspur je nach Bemessung lt. RVS ...		2-streifig	
Anbindungen	nein	über bestehende Knoten mit Gemeindestraßen bzw. öffentliches Gut ***		über bestehende Knoten, Gemeindestraßen oder öffentliches Gut anstreben ***		entsprechend verkehrstechnischen Erfordernissen und Nachweisen
Knotentyp	planfrei	planfrei anstreben, KVA oder VLSA möglich	plangleich, KVA oder VLSA möglich			
V <sub>zul</sub> [km/h]	100	100 (50-70 im Bereich von Knoten)	80-100 (50-70 im Bereich von Knoten)			
mittlere Betriebsgeschwindigkeit	80-90	70-80	60-75	50-70	50-60	40-50
Bushaltestellen	Busbucht mit planfreier Fußgängerquerung	Busbucht mit planfreier oder sicherer plangleicher Fußgängerquerung	Busbucht mit sicherer Fußgängerquerung		Busbucht oder Fahrbahnhaltestelle mit sicherer Fußgängerquerung	
Radrouten	im untergeordneten Straßennetz	baulich getrennter Radweg			Radweg oder Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen	Radweg, Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen oder Fahrbahn
Bemautbarkeit	ja	nur im Rahmen einer flächendeckenden Straßenbemautung				

\* Die Qualitätsanforderungen für die Landesstraßenkategorien sind als Zielqualitäten zu verstehen. Allenfalls werden in den einzelnen regionalen Mobilitätsplänen (RMP) für einzelne Landesstraßenabschnitte davon abweichende Ausprägungen der Qualitäten festgelegt.  
 \*\*\* für die Erschließung von Standorten, Aufschließungs- und Entwicklungsgebieten etc., die über private Zufahrten erfolgen sollen, oder für jene, die im jeweils gültigen regionalen Mobilitätsplan (RMP) in dafür festgelegten Straßenabschnitten liegen, sind verbindliche Konzepte zur Anbindung dieser Standorte, Aufschließungs- und Entwicklungsgebiete vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren.

Quelle: Land Steiermark



## 6.6 Internationale Anbindungen „Zukunftsregion Südost“

Ein Hintergrund für die oben dargestellte Kategorisierung der ÖV-Achsen sowie der Bundes- und Landesstraßen ist die zukünftige Verstärkung grenzüberschreitender Beziehungen zu den benachbarten Regionen im Osten (über das Südburgenland bis Ungarn) und im Süden / Südosten (Slowenien, Kroatien) sowie der Anschluss an die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T).

Um die wirtschaftlichen und sozialen Verflechtungen zu diesen Regionen verstärken zu können, sind gut ausgebaute Verkehrsangebote eine notwendige Voraussetzung. Unter dem Titel „Zukunftsregion Südost“ können folgende Projekte und Bemühungen zusammengefasst werden:

- Die Steirische Ostbahn stellt neben der regional bedeutenden Anbindung der Region an Westungarn als Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) auch die überregional und international bedeutende Anbindung der Steiermark an Ungarn dar. Deshalb sind neben dem Auf- und Ausbau von grenzüberschreitender Verbindungen im Öffentlichen Verkehr Richtung Szentgotthard / Sopron (Weitere Attraktivierung der Steirischen Ostbahn bis zur Grenze, Taktverkehr mit regelmäßigen und kurzen Anschlüssen zu den Zügen der GYSEV) auch die Verbindungen im Personen- und Güterfernverkehr entsprechend auszuweiten
- Regelmäßige und kurze Anschlüsse der Radkersburgerbahn zur Bahnverbindung Graz – Spielfeld – Maribor
- Weiterverfolgung des Lückenschlusses im Bahnnetz zwischen Bad Radkersburg und Gornja Radgona
- Hochwertige Straßenachsen von der Südoststeiermark in die benachbarten Regionen:

Die überregional und international bedeutenden Hauptverbindungen nach Slowenien und Ungarn stellen einerseits die Autobahn A9 über Spielfeld nach Slowenien (Baltisch-Adriatischer Korridor im TEN-T Kernnetz) und die B319/B65 bzw. zukünftig die S7 über Heiligenkreuz nach Ungarn dar, die jedoch nicht unmittelbar in der Region Südoststeiermark liegen. Um die "Zukunftsregion Südost" im regionalen Straßenverkehr besser zu vernetzen, sind die direkten Verbindungen zwischen der Region und dem benachbarten Ausland von großer Bedeutung. In diesem Sinne erhalten die grenzüberschreitenden Straßen der Region folgende Bedeutungen:

- Die B57 stellt neben einer innerregionalen Hauptverbindung und der Anbindung von Jennersdorf an den Grazer Zentralraum die wichtigste Anbindung des Raabtals an Ungarn dar. Deshalb erhält die B57 von Feldbach Richtung Jennersdorf / Ungarn die Kategorie C1 (regionale Hauptachse). Um den Großteils bereits vorhandenen sehr guten Ausbaugrad und die Leistungsfähigkeit der Straße zu erhalten sowie für eine allenfalls zukünftig höhere Bedeutung gewährleisten zu können, ist entlang der B57 der Bauverbotsbereich von 15m grundsätzlich einzuhalten, Anbindungen nur über bestehende bzw. entsprechend auszubauende Knoten möglich und die vorhandenen Planungen für ein Begleitstraßennetz weiter zu verfolgen.
- Die internationale Anbindung von Bad Radkersburg in Richtung Slowenien erfolgt über Murska Sobota (L205) und Gornja Radgona (B69). Diese Anbindungen stellen auch den Zugang zur slowenischen Autobahn A5 dar, die im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T Kernnetz) verankert ist und werden entsprechend ihrer regionalen Bedeutung als Kategorie C1 (regionale Hauptachse) festgelegt. Die Kapazitäten und Ausbauqualitäten dieser internationalen Verbindungen sind derzeit ausreichend. Sollte sich das Verkehrsaufkommen im Rahmen einer engeren Kooperation der "Zukunftsregion Südost" durch verstärkten Austausch von Waren und Personen erhöhen, sind entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen zu setzen.
- Neben den regional bedeutenden Straßenverbindungen in Richtung Slowenien und Ungarn sind für die bessere Vernetzung der "Zukunftsregion Südost" weitere Grenzübergänge von Landes- und Gemeindestraßen von Bedeutung für den kleinräumigen Grenz- und Wirtschaftsverkehr:
  - Murbrücke Mureck
  - L232 über Kalch (Burgenland) in Richtung Sveti Jurij
  - L261 über Zelting
  - weitere Grenzübergänge an Gemeindestraßen in Bad Radkersburg, Klöch und St. Anna am Aigen

Diese weisen derzeit jedoch lediglich lokale Bedeutung auf und werden - sofern im Landesstraßennetz verankert - in der Kategorie E klassifiziert. Sollte sich die Bedeutung von lokalen grenzüberschreitenden Verbindungen vor allem im Zusammenhang mit einer dynamischen Entwicklung der "Zukunftsregion Südost" wesentlich ändern, ist sowohl eine entsprechende Anpassung der Landesstraßenkategorie als auch die Übernahme von

Gemeindestraßen in das Landesstraßennetz auf der Basis der geltenden Richtlinien und Gesetze (z.B. im Abtausch mit bestehenden Landesstraßen der Kategorie E) möglich.



## 7 Aktionsplan, Handlungsfelder und Maßnahmen

### 7.1 Förderung aktiver Mobilitätsformen

Die Förderung aktiver Mobilitätsformen soll in der Südoststeiermark zukünftig durch folgendes Maßnahmenbündel erfolgen:

1. Erarbeitung und Umsetzung einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Gestaltung von Ortszentren
2. Gestaltung des Straßenraumes in Orts- und Siedlungsgebieten in einer Form, die ein Miteinander unterschiedlicher Verkehrsarten fördern
3. Erarbeitung und Umsetzung von gemeindeübergreifenden Radverkehrskonzepten in den ausgewiesenen Potenzialräumen (Siehe Abbildung 15 auf Seite 55)
4. Schaffung attraktiver und sicherer Fuß- und Radwegverbindungen aus den Ortszentren und den Siedlungszentren zu den Bahnhöfen und Bahnhaltstellen
5. Verbesserung der Infrastruktur für das Fahrradparken (ausreichende, komfortable, sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen bei allen öffentlichen Einrichtungen, in Ortszentren und bei größeren Verkehrserregern)
6. Durchführung bewusstseinsbildender Veranstaltungen in Kindergärten, Schulen, Betrieben und Gemeinden in Form von Kampagnen, die eine Änderung des individuellen Verkehrsverhaltens zum Ziel haben

Maßnahmen für den Schwerpunkt **Fußverkehr** werden auf lokaler Ebene gesetzt. Als Verantwortliche bzw. Akteure treten vor allem die Gemeinden selbst in den Vordergrund. Um den Fußgängerverkehr beliebter zu machen und zu verbessern sind folgende Faktoren wichtig:

- Schaffung einer barrierefreien Fußgängeranlage, die ein rasches Vorankommen ermöglicht, gute Durchwegung der Siedlungsgebiete und Ortskerne
- Komfortverbesserung durch Verbreiterung der Gehsteige auf vorgeschriebene Mindestbreite

- Absenkung der Gehsteige an Kreuzungen , barrierefreie Gehsteige und Gehwege, Blindenleitsysteme
- Eindeutige Markierung an gefährlichen Übergängen
- Bereinigung der Gehsteige von Hindernissen (z.B. Postkästen, Schaltkästen)
- Vermeidung von Umwegen

### Radverkehrskonzepte

---

Mögliche Potenzialräume und –strecken für Alltagsradverkehr werden in Kap. 6.1 dargestellt.

Folgende Ziele sollen in allen Radverkehrskonzepten für die Südoststeiermark verfolgt werden:

- Entwicklung eines durchgängigen Radnetzes, das die werktäglichen Ziele anbindet und die Planungsprinzipien „Leichtigkeit – Flüssigkeit – Sicherheit“ erfüllt.
- Das Fahrrad soll als Alltagsverkehrsmittel etabliert werden (Bewusstseinsbildung, Kampagnen, Vorbildfunktion durch regionale Akteure),
- Das Fahrrad soll die Anbindung und Erreichbarkeit von wichtigen Bus- und Bahnknoten gewährleisten, und die Anbindung und Erreichbarkeit von wichtigen Ausflugszielen ermöglichen.

Mit den Radverkehrskonzepten soll die Grundlage geschaffen werden, um

- die Fahrradinfrastruktur (z.B. Abstellanlagen etc.) zu verbessern und
- ein Angebot an Fahrradverleihsystemen, eventuell auch E-Bikes, zu schaffen.

Aufgabenträger für die Radverkehrskonzepte sind die Gemeinden. Die Erstellung der Konzepte und die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit dem Land Steiermark auf der Basis der steirischen Radverkehrsstrategie und den Förderrichtlinien des Landes.

## Ausbau der Anbindungen an die Bahnhöfe

Anbindungen mit dem Rad zur Bahn bieten sich auf Grund der Topographie, der Fahrtzeit und der Distanz in Bad Radkersburg, Deutsch Goritz, Edelsbach b. F., Fehring und in Kirchberg a. d. R. anbieten (Tabelle 14).

Tabelle 14: Potenzialstrecken mit dem Rad zur Bahn

Hauptort	Haltestelle	Topographie	Distanz	Fahrtzeit	B&R
Bad Radkersburg	Bad Radkersburg (S51)	< 4%	Ca. 2 km	7-8 Min	40
Deutsch Goritz	Gosdorf Bahnhof (S51)	< 4%	Ca. 4 km	12 Min	32
Edelsbach b. F.	Rohr/Raab Bahnhof (S3)	< 4%	Ca. 5 km	15 Min	22
Fehring	Fehring Bahnhof (S3)	< 4%	Ca. 2 km	6 Min	108
Kirchberg a. d. R.	Studenzen-Fladnitz (S3)	< 4%	Ca. 1,5 km	6 Min	48

Quelle: eigene Darstellung

## 7.2 Öffentlicher Verkehr

### Ausbau und Attraktivierung der Steirischen Ostbahn

Der Erfolg der S-Bahn (Linie 3) mit Fahrgastzuwächsen von 70% seit Einführung der S-Bahn zeigt die Attraktivität eines hochwertigen Schienenverkehrsmittels.

Auf den Teilstrecken sind in Zukunft folgende verbesserte Angebotsqualitäten vorgesehen:

- Graz – Gleisdorf: Halbstunden-Grundtakt, Verdichtung durch ein bis zwei weitere Zugpaare in der HVZ
- Gleisdorf – Fehring: Stunden-Grundtakt, Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ
- Fehring – Szentgotthard: Stundentakt

Hinweis: die Abstimmung mit der Thermenbahn Fehring – Friedberg erfolgt in Abhängigkeit von der Entwicklung der Thermenbahn auf Basis des Konzeptes des ÖIR.

Aufgabenträger für das Angebot auf den Schienenstrecken sind das Land Steiermark und das BMVIT.

### Erhaltung und Attraktivierung der Radkersburgerbahn

Wie im Straßennetz hängt die Nachfrage auf den Hauptachsen auch bei der Bahn von einem funktionierenden Gesamtnetz mit entsprechend attraktiven Zubringern ab.

Die Radkersburgerbahn ist eine zentrale Verkehrsinfrastruktur für den Süden des Bezirks Südoststeiermark, die es den Menschen und der Wirtschaft ermöglicht, langfristig zu bleiben und sich zu entwickeln.

Der Erhalt der Bahnlinie ist zu sichern und für einen beschleunigten, attraktivierten Betrieb zu ertüchtigen. Gemeinsam mit allen Beteiligten ist eine Lösung zu finden, wie diese Regionalbahn möglichst kostengünstig adaptiert, attraktiviert und betrieben werden kann.

Für eine zukunftsfähige Absicherung, kostengünstigen Betrieb und die Attraktivierung der Bahn sind jedenfalls eine Beschleunigung, die intensive Reduktion von Eisenbahnkreuzungen und eine Zusammenführung der Halte im Bereich Murfeld erforderlich. Zu diesem Schluss kommt das „Verkehrskonzept Radkersburgerbahn“ der TU Graz 2016. In dieser Studie werden die Kosten für die Bestvariante zur Attraktivierung der Radkersburgerbahn mit bis zu ca. 50 Mio. Euro beziffert.

Der mögliche Lückenschluss zwischen Bad Radkersburg und Gornja Radgona (mit Weiterführung bis Ljutomer) ist weiter zu verfolgen.

Aufgabenträger für den Erhalt und die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur sind das BMVIT, das Land Steiermark und die Gemeinden (letztere z.B. für die Pflege der Haltestellen, den Winterdienst in den Haltestellen und vor allem für die Reduktion der Eisenbahnkreuzungen).

### Erhaltung und Attraktivierung der Thermenbahn

Aktuell wird eine Studie über die Zukunft der Thermenbahn erarbeitet. Diese Bahnlinie bindet Fürstenfeld und Hartberg in Fehring an die S3 nach Feldbach, Gleisdorf und Graz an.

Um die Bedeutung der Bahnlinie zu heben, sollen die Ergebnisse der laufenden Studie in diesen Regionalen Mobilitätsplan einfließen und empfohlene Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden.

### Entwicklung der Gleichenbergerbahn zur Touristikbahn

Das Potenzial der Gleichenbergerbahn im Alltagsverkehr ist aufgrund der Streckenführung, der Lage der Bahnhöfe und Haltestellen und der Fahrzeit sehr gering. Eine Attraktivierung würde viel Geld kosten (z.B. Kreuzungssicherung) und keine große Wirkung entfalten.

Die Chance der Bahn liegt in ihrem Potenzial als Tourismusattraktion. Die Strecke, einige Gebäude und Fahrzeuge stammen aus der Gründerzeit der Bahn. Trotz zwischenzeitlich vorgenommener teilweiser Umbauten und Modernisierungen bei Gebäuden und Fahrzeugen bietet die Bahn ein nostalgisches Fahrerlebnis mit spektakulären Ausblicken auf die Landschaft des Vulkanlandes.

Gemeinsam mit den Gemeinden und interessierten Betrieben ist ein **Touristikbahnkonzept** zu erarbeiten, das die dauerhafte Erhaltung der Infrastruktur gewährleistet und einen finanzierbaren Betrieb mit Touristikzügen ermöglicht. Im Konzept ist darzustellen, ob der Betrieb zukünftig mit historischen Zügen, mit modernen Zügen oder im Mischbetrieb abgewickelt werden soll. Weiters ist zu klären, welche gestalterischen Maßnahmen erforderlich sind, um der Bahn eine unverwechselbare Identität zu geben (z.B. Gestaltung der Abfahrtsstelle in Bad Gleichenberg). Zusätzlich sind die Möglichkeiten auszuloten, wie die Bahn bei der An- und Abreise der (Kur-) Gäste zukünftig eingesetzt werden könnte. Voraussetzungen dafür sind auch dadurch gegeben, dass Fremdfahrzeuge auf der Bahn eingesetzt werden können und daher auch durchgehende Züge z.B. von Wien bis Bad Gleichenberg möglich wären.

Die bisherigen Fahrplanleistungen der Gleichenbergerbahn sollen auf die Regionalbuslinien umgelegt werden und damit eine hochwertige ÖV-Anbindung von Bad Gleichenberg und Gnas an Feldbach ermöglichen.

Aufgabenträger für die touristische Entwicklung der Gleichenbergerbahn ist die Tourismusregion in enger Abstimmung mit den Gemeinden, der Steiermärkischen Landesbahn und dem Land Steiermark.



### Vorgaben für die Angebotsplanung beim Regionalbus

Für den größten Teil der Gemeinden der Südoststeiermark werden die Leistungen auf den Regionalbuslinien im Zuge des „**Linienbündels Vulkanland**“ mit **Betriebsbeginn im Sommer 2020** neu ausgeschrieben. Dazu starten im Herbst 2017 die Planungen für das zukünftige Regionalbusangebot, zu denen die beteiligten Gemeinden eingeladen werden.

Die westlichsten Gemeinden der Südoststeiermark (ab St. Stefan im Rosental / Mettersdorf) sind je nach Verkehrsrelation Teil des „Linienbündels Vulkanland“ bzw. des „Linienbündels Graz Südost“, das erst drei Jahre später ausgeschrieben wird (Betriebsbeginn voraussichtlich Sommer 2023).

Im Rahmen des RMP werden die Basisanforderungen mit den wichtigsten Verbindungen und den geforderten Mindestbedienungen aufgezeigt. Die Verbindung von Mureck bzw. Bad Radkersburg nach Feldbach (Bezirkshauptstadt) und die Verbindung Feldbach – Fürstenfeld (Krankenhausverbund) als neue ÖV-Hauptachsen sind zu verbessern.

**Die Festlegungen des regionalen Mobilitätsplanes** bilden die Basis für das zu planende **Regionalbusangebot**. Die festgelegten Achsen und Bedienungsqualitäten stellen das Zielangebot im Buslinienverkehr dar und bilden daher eine wichtige Grundlage für das zukünftige Angebot auf den Regionalbuslinien der Region.

Für den Korridor Bad Gleichenberg – Gnas – St. Stefan i.R. – Graz, der abseits der Bahnlinien liegt, ist die Einführung einzelner Schnellbusverbindungen nach Graz zu prüfen.

Festgehalten wird, dass die Erreichung der Mindestbedienqualität im Verantwortungsbereich und in der Finanzierungspflicht des Landes liegt. Die Finanzierung der Differenz des Bestandsangebotes zum Zielangebot liegt auch in der Verantwortung der Region bzw. der Gemeinden.

Aufgabenträger für das Regionalbusangebot sind das Land Steiermark und die Gemeinden, die Angebotsplanung und die Bestellung der Verkehrsdienstleistungen im Busbereich erfolgt durch die Steirische Verkehrsverbund GmbH in Abstimmung mit dem Land Steiermark und den Gemeinden.

### 7.3 Mikro-ÖV als Ergänzung des ÖV-Linienverkehrs

#### *Einführung eines nachfragegesteuerten Mikro-ÖV Angebotes in der Fläche*

---

Mit Hilfe des Mikro-ÖV's können vorhandene Lücken im bestehenden Angebot des öffentlichen Linienverkehrs geschlossen werden. Menschen, die kein eigenes Auto besitzen können durch Anruf-Sammeltaxis, Rufbusse, Gemeindebusse oder ähnliche Systeme ihren Erledigungen nachgehen. Grundsätzlich haben Mikro-ÖV Systeme den liniengebundenen ÖV zu unterstützen, zu fahren wenn kein Linienverkehr besteht oder der innerörtlichen Mobilität zu dienen.

In der **Mikro-ÖV Strategie Steiermark** wird der Unterstützung des bestehenden Linien-ÖV Angebotes oberste Priorität eingeräumt. Die Erreichbarkeit von Gebieten ohne ÖV-Versorgung soll durch die zeitliche Ergänzung des bestehenden ÖV-Angebotes sichergestellt werden. Bedienungszeiten und Einsatzgebiete werden auf die Gemeinde bzw. Region abgestimmt. Ein Mikro-ÖV Angebot soll:

- den bestehenden Linienverkehr räumlich und zeitlich ergänzen und
- als Zubringer zu Angeboten der teilregionalen Versorgungszentren laut Raumordnung oder dem weiterführenden ÖV fungieren.

Ziel ist, für die Grundversorgung der Region ein flächendeckendes System von Mikro-ÖV Angeboten zu realisieren. Im Regionalvorstand wurden folgende Anforderungen an ein Mikro-ÖV Angebot formuliert:

- Das Mobilitätsangebot stellt eine Ergänzung zum ÖV dar und konkurriert diesen nicht
- Der Betrieb soll ganzjährig täglich stattfinden
- Die Entwicklung und der Betrieb des Mikro-ÖV Angebotes sollen in enger Kooperation mit den regionalen Taxiunternehmen erfolgen
- Der Zugang für Fahrgäste ist so einfach wie möglich zu gestalten
- Eine Fahrtenbündelung ist notwendig und soll durch folgende Bausteine einzeln oder in Kombination sichergestellt werden:
  - Fahrtenbündelung über eine Dispositionszentrale
  - Fahrtenbündelung durch die Fahrgäste (Zusammenreden)
- Zielgruppe: Einheimische und Gäste
- Eine **umfassende Öffentlichkeitsarbeit** hat begleitend für die erfolgreiche Umsetzung des Systems zu sorgen

Aufgabenträger für Mikro-ÖV-Systeme sind die Gemeinden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in Kooperation mit dem Land Steiermark auf Basis der Mikro-ÖV-Strategie des Landes sowie den Förderrichtlinien des Landes.

In Hinblick auf die Planung und Umsetzung von Projekten ist eine Kooperation der Gemeinden sinnvoll. Des Weiteren müssen Synergien mit Kindergarten-, Schul- und Krankentransporten geprüft werden.

## 7.4 Straßeninfrastruktur

Die Kategorisierung des Landesstraßennetzes bildet die Grundlage für die zukünftigen Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen seitens des Landes Steiermark.

### Straßenerhaltungs- und Ausbaukonzept für Landesstraßen

Auf Basis der Kategorisierung des Landesstraßennetzes werden für den Bezirk Südoststeiermark folgende Maßnahmen festgelegt:

- Fertigstellung der B68 Neu (Studenzen – Unterstorcha)
- Durchgehender Ausbau der B68 zur Autostraße
- Selektiver Bestandsausbau der B69 / L208
- Selektiver Bestandsausbau der B73
- Selektiver Bestandsausbau der B66 für den Schwerverkehr (Reduktion von Engstellen)
- Schaffung einer direkten Anbindung der B66 an die A2 Ilz West
- Erhaltung des Straßennetzes entsprechend des Erhaltungsmanagements des Landes Steiermark (EMS) auf der Basis der festgelegten Straßenkategorie
  - KAT. „B“ / „C1“: hohe Instandhaltungspriorität
  - KAT. „C2“ / „D“: mittlere Instandhaltungspriorität
  - KAT. „E“: niedrige Instandhaltungspriorität

Aufgabenträger für den Straßenbau und die Instandhaltung von Landesstraßen ist das Land Steiermark.

## 7.5 Intermodalität

Für die **Nutzung von mehreren Verkehrsträgern innerhalb einer Wegekette** sind Knotenpunkte entlang der ÖV-Achsen und in den regionalen Zentren zu erstellen. Multimodale Knoten sollen den ÖV mit Radverkehr, Carsharing, Taxis und Individualverkehr verknüpfen. Deshalb ist ein attraktives und gut abgestimmtes ÖV-Angebot unbedingt notwendig. Abhängig vom Standort ist die Ausstattung der Infrastruktur besonders wichtig. Ausreichend Park&Ride- sowie Bike&Ride-Anlagen mit Witterungsschutz für Fahrräder sind zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren sind die Haltestellen direkt, schnell und komfortabel zu erreichen.

### Maßnahmen für die Förderung zur Kombination von Rad und Bahn:

- Ausbau von Bike&Ride-Anlagen an ÖV-Knotenpunkten
- Erschließung von ÖV-Knotenpunkten durch attraktive Zuwege
- Erweiterung der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn
- Einführung von Bike-Sharing-Systemen

### Weitere Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität:

- Erschließung von ÖV-Knotenpunkten durch attraktive Zuwege für FußgängerInnen
- Ausbau von gesicherten Abstell- und Ladeplätzen für Pedelecs und E-Bikes an ÖV-Knotenpunkten
- Sichtbare Verknüpfung von Linienverkehr und Mikro-ÖV an wichtigen Zustiegsstellen des attraktiven Linienverkehrs (alle Bahnhofshaltestellen, zu Knoten auszubauende Bushaltestellen in der Region wie St. Stefan im Rosental, Gnas, Bad Gleichenberg, Hof bei Straden)

Aufgabenträger für die Förderung von intermodalen Schnittstellen sind ÖBB, Land Steiermark und die Gemeinden.

## 7.6 Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung

Um eine Veränderung im Mobilitätsverhalten zu erreichen, ist es wichtig, Bevölkerung und Gäste über vorhandene Mobilitätsangebote zu informieren und bewusstseinsbildende Maßnahmen für die Verkehrsmittelwahl zu setzen. Die Wahl des Verkehrsmittels wird von **rationalen Überlegungen** wie Kosten oder Dauer und von **subjektiven Empfindungen** wie Komfort und Sicherheit gesteuert.

Bewusstseinsbildung ist aktiv zu betreiben und positive Effekte des Zu-Fuß-Gehens, des Radverkehrs sowie des ÖVs sind zielgruppenspezifisch aufzubereiten. Kinder und Jugendliche werden als Erwachsene das Verkehrsgeschehen der Zukunft prägen, deshalb ist es sinnvoll Mobilitätsberatung bereits in Kindergärten und Schulen anzubieten. In Form eines Wettbewerbes (z.B. Wettbewerb betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadt Graz) bekommen Betriebe Anreize und Unterstützung für die Umsetzung eines nachhaltigen Berufsverkehrs. Neben Bevölkerung und Gästen müssen sich Kommunikationsmaßnahmen auch an Politiker, Verwaltungen und andere Multiplikatoren richten.

Moderne Kommunikationsmittel (social media und Apps) können vor allem bei Jugendlichen dazu beitragen, mit verschiedensten Verkehrsmitteln mobil zu sein. Beispiele dafür bieten die digitalen Angebote von ÖBB, Verkehrsverbund aber auch diversen Mitfahrbörsen und Carsharing Anbietern.

Für Gäste und Einheimische sollen spezielle Angebote gezielt beworben werden. Als Vorbild kann die Imagekampagne der S-Bahn Steiermark herangezogen werden. Mit Schnuppertickets kann auch auf das ÖV-Angebot der Buslinien aufmerksam gemacht werden.

### Mögliche Maßnahmen um das Bewusstsein für den Radverkehr zu fördern:

- Erarbeitung einer Dachmarke zum Thema Radverkehr in der Südoststeiermark (inkl. Logo und Motto)
- Landesweite Auszeichnung von Gemeinden (Infrastruktur als Imagerträger und radfreundliche Akteure)
- Veranstaltungen zum Mitmachen und zur Information zum Thema Alltagsradverkehr (Fahrradfest, Fahrradservicetage, Radfahrtraining, Radforum, Runder Tisch für Radler, etc.)

Aufgabenträger sind das Land Steiermark, der Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen und die Gemeinden.



## 7.7 Verkehrssicherheit

### Schwerpunkt: Allgemeine Verkehrssicherheit

Im Rahmen des **Verkehrssicherheitsprogrammes** soll im Bezirk die Verkehrssicherheit verbessert werden. Für die Umsetzung müssen alle VerkehrsteilnehmerInnen miteinbezogen werden. Es gilt die Eigenverantwortung aller VerkehrsteilnehmerInnen für die eigene Sicherheit zu stärken.

2013 wurde von der Bezirkshauptmannschaft eine Evaluierung der im Bezirk aufgestellten Verkehrszeichen beschlossen. Durch diese Evaluierung sollen Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleistet werden.

Im Zuge des **Projektes „Maßnahmen Assistenten“** werden sämtliche Verkehrszeichen im Bezirk elektronisch erfasst, überprüft und wenn erforderlich ersetzt oder entfernt. Mit 2019 soll dieses Projekt abgeschlossen werden. Danach findet eine Erfassung aller Bodenmarkierungen statt.

### Schwerpunkt: Verkehrssicherheit im Straßenverkehr

Im Rahmen der Analyse wurden die **Unfallhäufungspunkte auf den Landesstraßen** (B + L) aufgelistet. Gemeinsam mit der Landesstraßenverwaltung sollen die Gemeinden Maßnahmen zur Reduktion der Unfallgefahren an den Häufungspunkten entwickeln und in den nächsten Jahren sukzessive umsetzen.

Um das Bewusstsein für Verkehrsregeln und Ablenkungen zu fördern, könnten gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) Workshops für Jugendlichen zum Thema „Unfallursache Ablenkung“ und für SeniorInnen mit dem Thema „Bewusst sicher“ angeboten werden.

An den Straßenabschnitten, an denen es zu einer erhöhten Unfallhäufigkeit kommt, können mobile Tempoanzeigen aufgestellt werden.

Es wird empfohlen, auch die **Unfallhäufungspunkte auf Gemeindestraßen** gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit zu analysieren und entsprechende Maßnahmen zur Reduktion der bestehenden Gefahrenpunkte einzuleiten.

### Schwerpunkt: Fußgänger

Eine verkehrsberuhigte **Gestaltung der Ortszentren** kann die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen. Man unterscheidet zwischen:

- verkehrsberuhigten Straßenräumen, die *bestimmte Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen* priorisieren (Tempo-30-Zone, Wohnstraße, Fußgängerzone); in Tempo-30-Zonen hat der KFZ-Verkehr Vorrang, in Wohnstraßen und Fußgängerzonen wird der Fußverkehr priorisiert
- Begegnungszonen, die eine *gleichwertige Nutzung* des Straßenraums *durch alle Verkehrsteilnehmer* durch gegenseitige Rücksichtnahme in den Mittelpunkt stellen.

Um die Verkehrssicherheit für Fußgänger effizient und nachhaltig zu erhöhen können **bauliche Maßnahmen** eingesetzt werden. Durch bauliche Maßnahmen wie Gehsteigvorziehung, Fahrbahnteiler und Fahrbahnanhebungen kann die Geschwindigkeit vom KFZ-Verkehr reduziert und die Sichtbarkeit sowie die allgemeine Aufmerksamkeit von VerkehrsteilnehmerInnen verbessert werden.

Eine weitere konkrete Möglichkeit um die Verkehrssicherheit für Fußgänger zu erhöhen ist die **Bewusstseinsbildung**. Dazu gehören zum Beispiel folgende Punkte:

- Fußgänger können einen Beitrag zur Erhöhung ihrer eigenen **Aufmerksamkeit** leisten, indem sie sich selbst weniger ablenken (Handy, Kopfhörer, etc.).
- Verkehrssicherheitsarbeit bei Fußgängern bedeutet auch das wieder Bewusstmachen, dass Fußgänger Verkehrsteilnehmer sind und sich an entsprechende **Regeln** zu halten haben.
- Bei Dunkelheit oder schlechten Lichtverhältnissen werden Fußgänger schnell übersehen. Das sich **sichtbar machen** durch helle Kleidung und Reflexionsmaterial lebensrettend sein.
- Auch Aufklärungskampagnen zur **Anhaltebereitschaft** vor Zebrastreifen und eine zielgerichtete Überwachung können die Verkehrssicherheit erhöhen.

### Schwerpunkt: Eisenbahnkreuzungen

Die **Eisenbahnkreuzungsverordnung** von 2012 erfordert die bundesweite Überprüfung aller niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen (EKs) und Eisenbahnübergänge. Eine Aufrüstung aller EKs mit technischen Sicherungen ist sehr teuer und wartungsintensiv und stellt im Sinne der Sicherheit nur die zweitbeste Lösung dar. Angestrebt wird daher die Auflösung möglichst vieler EKs, im Einzelfall auch mit Ersatzbauwerken (Über- oder Unterführungen).

Die Erreichbarkeit aller Grundstücke muss weiterhin gewährleistet werden, wobei in manchen Fällen Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Erst im Fall der unmöglichen Umsetzung derartiger Maßnahmen ist eine technische Sicherung anzuwenden. Die Umsetzung der Verordnung erfordert hohen finanziellen Aufwand, der von den Gemeinden mitzutragen ist. Wenn die Möglichkeit besteht, mehrere EKs aufzulassen, zeigt die ÖBB grundsätzlich Entgegenkommen die Gemeinden bei der Errichtung von neuen technischen Sicherungen und von Ersatzmaßnahmen (z.B. Über- oder Unterführungsbauwerke) finanziell zu entlasten.

## 7.8 Monitoring

Die Erfolgskontrolle für die Umsetzung des Regionalen Mobilitätsplanes kann sowohl mit quantitativen als auch mit qualitativen Evaluierungen erfolgen.

Quantitative Evaluierungen können auf Basis folgender Daten durchgeführt werden:

- Vergleich der Zählstellen im JDTV
- Reduktion des MIV Anteils am Berufsverkehr
- Reduktion des Schwerverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduktion der Unfallhäufungspunkte, Verkehrstote bzw. –verletzte
- Steigerung des Fahrgastaufkommens im ÖV
- Steigerung des ÖV-Angebotes
- Verbesserung der Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad von Nahversorgungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen und Ortszentren
- Überprüfung der Erhöhung des Fahrradaufkommens anhand automatischer Dauerzählstellen an den Hauptradrouten

Mit Hilfe der bereits durchgeführten Fragebogenaktion an die Gemeinden, Gemeinderatsfraktionen und Interessensvertretungen kann eine qualitative Evaluierung durchgeführt werden. Des Weiteren kann die subjektive Wahrnehmung der Bevölkerung zu folgenden Fragen erhoben werden:

- Erreichbarkeit der Gemeinde/Region mit dem ÖV
- Erreichbarkeit der Gemeinde/Region am Abend und am Wochenende mit dem ÖV
- Erreichbarkeit wichtiger Ziele (Schule, Nahversorger, ÖV-Haltestellen) mit dem Fahrrad
- Erreichbarkeit mit dem PKW

## 8 Maßnahmenschwerpunkte

Zielsetzung	Maßnahme	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
	<b>Zu-Fuß-Gehen</b>			
Erhöhung der Bereitschaft zum Zu-Fuß-Gehen	Attraktivierung der Gestaltung des Öffentlichen Raumes in den Teilregionalen Zentren für die Fußgänger	Gemeinden	kontinuierlich	
Erhöhung der Bereitschaft zum Zu-Fuß-Gehen	Ausbau sicherer Fußwege aus den Siedlungsschwerpunkten zu den Bahnhöfen und Bahnhaltstellen	Gemeinden, Land Steiermark (an Landesstraßen)	kontinuierlich	



Zielsetzung	Maßnahme	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
	<b>Radverkehr</b>			
Erschließung möglicher Potenzialräume und Verdichtung des bestehenden Radwegenetzes für den Alltagsradverkehr.	Radverkehrskonzepte für die Potenzialräume <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bad Radkersburg – Halbenrain (- Gornja Radgona)</li> <li>- Feldbach-Paldau</li> <li>- Feldbach-Fehring</li> <li>- Mureck – Deutsch Goritz</li> </ul>	Gemeinden	ab sofort, abhängig vom Interesse der Städte und Regionen	Ausarbeitung der Konzepte und Umsetzung der Maßnahmen auf der Basis der Radverkehrsstrategie und der diesbezüglichen Förderrichtlinie des Landes Steiermark  Zweites Radverkehrskonzept nach der Pilotregion Feldbach wird der Raum Bad Radkersburg – Gornja Radgona
Die Anbindung an die Bahnhöfe soll verbessert und ausgebaut werden.	Einzelmaßnahmen: Ausbau sicherer Fahrradwege und –routen aus den Siedlungsschwerpunkten zu den Bahnhöfen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bad Radkersburg</li> <li>• Gosdorf</li> <li>• Rohr/Raab</li> <li>• Fehring</li> <li>• Studenzen-Fladnitz</li> </ul>	Gemeinden, Land Steiermark	kontinuierlich	s.o.

Zielsetzung	Maßnahme	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
	<b>Öffentlicher Verkehr Bahn</b>			
Umsetzung des weiter verbesserten Taktverkehrs auf den S-Bahnlinien	Taktverdichtungen speziell in der Hauptverkehrszeit auf der S3 (Steirische Ostbahn) und Einführung eines Stundentaktes auf der S51 Radkersburgerbahn	Land Steiermark BMVIT	kontinuierlich (auch in Abhängigkeit vom weiteren Infrastrukturausbau)	Graz – Gleisdorf: Halbstunden-Grundtakt, Verdichtung auf Viertelstundentakt in der HVZ Gleisdorf – Fehring: Stunden-Grundtakt, Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ Fehring – Szentgotthard: Stundentakt
Durch technische Verbesserungen soll die Ostbahn attraktiviert werden.	Ausbau und Attraktivierung der Steirischen Ostbahn	ÖBB, Land Steiermark, Gemeinden	2020 – 2022	Aufgaben der Gemeinden: Pflege und Winterdienst bei den Haltestellen, Reduktion der Eisenbahnkreuzungen
Die Radkersburgerbahn soll erhalten bleiben und aufgewertet werden.	Adaptierung und Attraktivierung der Radkersburgerbahn	BMVIT, Land Steiermark, Gemeinden	2018 – 2022	Aufgaben der Gemeinden: Pflege und Winterdienst bei den Haltestellen, Reduktion der Eisenbahnkreuzungen
Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen für die Thermenbahn	Infrastrukturentwicklung entlang der Thermenbahn	BMVIT, Land Steiermark, Gemeinden		Studie ist derzeit in Ausarbeitung
Internationale Vernetzung im Schienennetz	Weiterverfolgung des Lückenschlusses Richtung Slowenien	Land Steiermark, Gemeinden	kontinuierlich	
Erhaltung der Gleichenbergerbahn als Touristikbahn	Erarbeitung eines Touristikbahnkonzeptes für die Gleichenbergerbahn	Tourismusregion in enger Abstimmung mit den Gemeinden, der Stmk. Landesbahn und dem Land Steiermark	2018	Erarbeitung in enger Abstimmung mit den Gemeinden

Zielsetzung	Maßnahme	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
	<b>Öffentlicher Verkehr Bus</b>			
Sicherung eines Grundangebotes im Linienverkehr abseits der Bahnachsen.	Umsetzung der Vorgaben des RMP für die Angebotsplanung beim Regionalbus	Land Steiermark, Gemeinden	Ab Herbst 2017	Ausschreibung „Linienbündel Vulkanland“ mit Betriebsbeginn im Sommer 2020. Planung ab Herbst 2017 durch die Steir. Verkehrsverbund GmbH
Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes aus der Region nach Graz	Prüfung des Einsatzes von Schnellbussen auf dem Korridor Bad Gleichenberg – Gnas – St. Stefan im Rosental - Graz	Land Steiermark	2018	
	<b>Mikro-ÖV</b>			
Entwicklung eines regional eigenständigen Anruf-Sammeltaxis.	Konzeption und Einführung eines nachfragegesteuerten Mikro-ÖV in der Fläche in enger Zusammenarbeit mit regionalen Taxiunternehmen	Regionalmanagement und Gemeinden, in Abstimmung mit den Taxiunternehmen	Konzept 2017 Umsetzung 2018	Die Umsetzung des Mikro-ÖV-Angebotes erfolgt in Kooperation mit dem Land Steiermark auf Basis der Mikro-ÖV-Strategie des Landes sowie den Förderrichtlinien des Landes

Zielsetzung	Maßnahme	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
	<b>Straßeninfrastruktur</b>			
Für das bestehende Landesstraßennetz soll eine direkte Anbindung an höherrangige Straßen geschaffen werden.	Ausbau der B68 - "B68 neu" im Abschnitt Fladnitz - Saaz	Land Steiermark	Neubau Fladnitz – Saaz, Fertigstellung 2023	
Bessere Anbindung der Region an den Wiener Zentralraum	Umsetzung der Auf- und Abfahrt an der A2 in Ilz West	ASFINAG, Land Steiermark	kontinuierlich	Planung derzeit ruhend gestellt aufgrund des gewünschten Finanzierungsvorschlages
Sicherung eines für die regionalen Bedürfnisse ausreichenden übergeordneten Straßennetzes	Berücksichtigung der im RMP definierten Qualitäten für das Straßenerhaltungs- und Ausbaukonzept für Landesstraßen	Land Steiermark	kontinuierlich	

Zielsetzung	Maßnahme	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
	<b>Intermodalität</b>			
Verbesserung der Erschließung von ÖV-Knotenpunkten entlang der ÖV-Achsen und in der Region	Attraktivierung der Zugangs- und Zufahrtswege für Fußgänger und Radfahrer	Land Steiermark, Gemeinden	kontinuierlich	
Verbesserung der Erschließung von ÖV-Knotenpunkten entlang der ÖV-Achsen und in der Region	Ausbau von Bike&Ride-Anlagen an den Bahnhöfen und Bahnhaltstellen	ÖBB, Land Steiermark, Gemeinden	kontinuierlich	
Verbesserung der Erschließung von ÖV-Knotenpunkten entlang der ÖV-Achsen und in der Region	Ausbau von Bike&Ride-Anlagen an ausgewählten Bushaltstellen, vor allem in St. Stefan im Rosental, Gnas und Bad Gleichenberg	Land Steiermark, Gemeinden	kontinuierlich	



Zielsetzung	Maßnahme	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
	<b>Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung</b>			
Bewusstseinsbildung ist aktiv zu betreiben und positive Effekte des Radverkehrs sowie des ÖVs sind zielgruppenspezifisch aufzubereiten.	Mobilitätsberatung in Kindergärten und Schulen	Land Steiermark, Verkehrsverbund gemeinsam mit Gemeinden, Schulen		
Forcierung digitaler Angebote im Bereich der Mobilität	<i>social media</i> und Apps zur Planung der persönlichen Mobilität bewerben, allenfalls zu entwickeln (Fahrplan-Apps, Radrouten-Apps, Mitfahrbörsen, etc.)	Regionalmanagement, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Unternehmen, Betriebe, Gemeinden, Land Steiermark		
Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fuß- und Radverkehr	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Regionalmanagement, Verkehrsunternehmen Betriebe		
Maßnahmen zur Bewusstseinsförderung für den Alltagsradverkehr	Veranstaltungen zum Mitmachen und zur Information	Land Steiermark, Verkehrsverbund, Gemeinden		

Zielsetzung	Maßnahme	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
	<b>Verkehrssicherheit</b>			
Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit	Überprüfung und Evaluierung vorhandener Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen.	Land Steiermark, BH Südoststeiermark	Verkehrszeichen bis 2019 Markierungen bis 2021	Umsetzung im Rahmen des europäischen Projektes „Maßnahmen Assistenten“
Durch Ortsgestaltung, bauliche Maßnahmen und Bewusstseinsbildung ist eine Verbesserung der Verkehrssicherheit anzustreben.	Gestaltungskonzepte zur Förderung der Sicherheit der Fußgänger in den Ortszentren der Teilregionalen Zentren	Gemeinden Land Steiermark (Landesstraßen)	2019 - 2020	Erarbeitung mit Einbeziehung der Bevölkerung
Förderung der Verkehrssicherheit durch Bewusstseinsbildung der Verkehrsteilnehmer	Aufklärungskampagne zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und zur besseren Sichtbarkeit von Fußgängern sowie zur Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen	Regionalmanagement mit Gemeinden und Kuratorium für Verkehrssicherheit		Kooperation mit Schulen und Betrieben im Rahmen des schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements
Erreichung der größtmöglichen Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen und Verkürzung der Fahrzeiten auf der Bahn	Umsetzung der EK-Vorstudien für die Eisenbahnkreuzungen an der Steirischen Ostbahn und der Radkersburgerbahn	ÖBB-Infrastruktur AG, Gemeinden, Land Steiermark		
Erreichung der größtmöglichen Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen und Verkürzung der Fahrzeiten auf der Bahn	Erarbeitung eines EK-Konzeptes für die Gleichenbergerbahn	STLB, Gemeinden, Land Steiermark		In enger Abstimmung mit dem Touristikbahnkonzept (vor allem Auflassung nicht mehr benötigter Eisenbahnkreuzungen und -übergänge)

Zielsetzung	Maßnahme	Zuständigkeit	Fristigkeit	Anmerkungen
	<b>Monitoring</b>			
Erfolgskontrolle von Zielen und Maßnahmen des RMP durch qualitative und/oder quantitative Evaluierungen.	Erstellung eines Evaluierungsberichtes Umsetzung des RMP	Land Steiermark, Regionalmanagement	Erster Bericht Ende 2022	

## 9 Resümee

Im Bezirk Südoststeiermark ist die Bevölkerung aufgrund der Streusiedlungsstruktur mit geringer Bevölkerungsdichte überdurchschnittlich stark auf den MIV angewiesen. Es gibt mehr KFZ als Einwohner, der Bezirk hat nach Waidhofen an der Thaya den zweithöchsten Motorisierungsgrad Österreichs. Gleichzeitig hat der Bezirk die geringsten Haushaltseinkommen – damit gibt jede Bewohnerin und jeder Bewohner überdurchschnittlich viel für die Mobilität aus.

Durch die Zusammenlegung der beiden Bezirke Feldbach und Bad Radkersburg mit der gemeinsamen Bezirkshauptstadt Feldbach (teilweise in Funktionsteilung mit Bad Radkersburg) besteht die Notwendigkeit, neue ÖV-Verbindungen zwischen dem Mur- und dem Raabtal aufzubauen, damit die Menschen die Bezirkshauptstadt im ÖV erreichen können.

Die Mobilitätsangebote müssen auf diese spezielle Situation Rücksicht nehmen: es gibt wenige Hauptachsen des Öffentlichen Verkehrs, diese sind weiter zu stärken und zu attraktivieren. Abseits der ÖV-Hauptachsen wird ein völlig neues, flächendeckendes Mobilitätsangebot entwickelt, das die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Gäste der Region bestmöglich erfüllen soll. Damit soll es gelingen, dass Haushalte auf Zweit- und Drittautos verzichten können.

Durch die bewusste Förderung der Mobilitätsformen des Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren, Nutzung des Öffentlichen Verkehrs) soll es gelingen, dass die Zahl der Fahrten mit dem privaten PKW nicht weiter ansteigt bzw. dass die Anteile des Umweltverbundes am Modal Split steigen. Damit wird den Mobilitätszielen sowie den Umwelt- und Klimaschutzzielen des Landes, des Bundes und der EU entsprochen.

Für die regionale Wirtschaft, die selbst keinen unmittelbaren Anschluss an das übergeordnete Straßennetz hat, ist die Verbesserung der äußeren Anbindung über die benachbarten Autobahnen an die Zentralräume (Graz, Wien, Maribor) von großer Bedeutung.

Die Änderung der Mobilitätskultur ist notwendig. Dafür müssen umfangreiche Initiativen zur Bewerbung und Bewusstseinsbildung gesetzt werden, die einen wichtigen Teil der Maßnahmenumsetzung bilden. Gemeinsam mit Schulen und Betrieben sollen die Kenntnis über die Mobilitätsangebote verbessert und die Verlagerung von Verkehren hin zum Öffentlichen Verkehr und zu den aktiven und gesundheitsfördernden Mobilitätsarten unterstützt werden.

Die Südoststeiermark ist mehr als andere steirische Regionen aufgerufen, das Mobilitätsverhalten der Einheimischen und der Gäste zu beeinflussen, daher soll ein einfaches, aber konsequentes Evaluieren der Umsetzung des regionalen Mobilitätsplanes zusätzlichen Druck auf die Maßnahmenumsetzung erzeugen.

## 10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitlicher Prozessablauf.....	9
Abbildung 2: Bearbeitungsgebiet und die wichtigsten überregionalen Verkehrsanbindungen .....	13
Abbildung 3: Siedlungskerne und zentrale Orte.....	16
Abbildung 4: Bevölkerungsveränderung 2014-2030 .....	18
Abbildung 5: ErwerbsspendlerInnen, Arbeitsstättenschwerpunkte und Industrie- und Gewerbestandorte .....	22
Abbildung 6: SchulpendlerInnen und Schulstandorte .....	26
Abbildung 7: Tourismus.....	28
Abbildung 8: Strukturbild Steiermark .....	32
Abbildung 9: Touristische Radrouten.....	38
Abbildung 10: S-Bahn Netz Steiermark, Ausschnitt .....	39
Abbildung 11: Regionales Busnetz, Ausschnitt.....	42
Abbildung 12: Landesstraßennetz L und B, Ausschnitt.....	44
Abbildung 13: Unfallhäufungsstellen auf Landesstraßen .....	50
Abbildung 14: Hauptradrouten Pilotregion Feldbach.....	53
Abbildung 15: Radverkehr und mögliche Potenzialräume.....	55
Abbildung 16: Hauptachsen ÖV Bahn .....	62
Abbildung 17: Hauptachsen ÖV Bus .....	65
Abbildung 18: Hauptachsen MIV - Entwurf .....	70

## 11 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerungsstand 2016 .....	15
Tabelle 2: Bevölkerungsprognose .....	18
Tabelle 3: SchulpendlerInnen.....	24
Tabelle 4: Ankünfte und Nächtigungen.....	27
Tabelle 5: Unterschied zwischen Alltags- und FreizeitradfahrerInnen.....	37
Tabelle 6: Bestehende Park&Ride Anlagen entlang der Bahnstrecken.....	41
Tabelle 7: DTV und Schwerverkehrsanteil an ausgewählten Messstellen.....	45
Tabelle 8: Unfallhäufungsstellen im Bearbeitungsgebiet.....	48
Tabelle 9: Einteilung Schienenverkehr .....	61
Tabelle 10: Bundesweite ÖV Mindeststandards .....	63
Tabelle 11: Das Bedienungsniveau .....	63
Tabelle 12: Straßenkategorien im Landesstraßennetz.....	67
Tabelle 13: Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz.....	71
Tabelle 14: Potenzialstrecken mit dem Rad zur Bahn .....	77

## 12 Diagrammverzeichnis

Diagramm 1: Bevölkerungsentwicklung 2012-2016.....	17
Diagramm 2: Entwicklung der Fahrgastzahlen zwischen 2007 und 2015 .....	40
Diagramm 3: Veränderung der Fahrgastzahlen gegenüber 2007 .....	40
Diagramm 4: DTV Entwicklung Korridor Fehring - Feldbach - Gleisdorf .....	46
Diagramm 5: DTV Entwicklung Korridor Paldau - St. Stefan i. R. - Kirchbach i. d. Stmk. ....	46
Diagramm 6: DTV Entwicklung Korridor Bad Gleichenberg - Straden.....	47
Diagramm 7: Verunglückte (Verletzte und Tote) im Straßenverkehr .....	48
Diagramm 8: Unfallursache nach Häufigkeit.....	49



Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

[abteilung16@stmk.gv.at](mailto:abteilung16@stmk.gv.at)