

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



RMP Südoststeiermark

Kurzbericht



Das Land
Steiermark

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN SÜDOSTSTEIERMARK

Kurzbericht

Inhalt

VORWORT.....	3
AUFGABENSTELLUNG, DEFINITION UND ZIELE	4
CHARAKTERISTIK DES BEARBEITUNGSGEBIETES	5
MOBILITÄTSSTRATEGIE 2025	6
HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN.....	15
RESÜMMEE.....	19

Impressum:

Herausgeber: Amt der Steiermärkischen Landesregierung
A16 Gesamtverkehrsplanung
Stempfergasse 7
8010 Graz

Inhaltliche Bearbeitung:
regionalis verkehrsplanung und regionalentwicklung
Wastiangasse 1 / I
8010 Graz

Graz, Juni 2018

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** kann mit einer Laufzeit von 10 bis 15 Jahren die Strukturen nicht grundlegend ändern, aber er **soll den Rahmen für eine neue Verkehrsstrategie abstecken und eine Trendwende auf regionaler Ebene einleiten.**

Der regionale Mobilitätsplan und die darin festgelegten Maßnahmen 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.

In dieser Kurzfassung werden die wichtigsten Aussagen des Regionalen Mobilitätsplanes, wie er am 09.05.2018 in der Regionalversammlung beschlossen wurde, zusammengefasst.

Kapitel 1 erklärt Aufgabenstellung, Definition und Ziele des regionalen Mobilitätsplanes.

Kapitel 2 gibt eine Übersicht über Charakteristik des Bezirks Südoststeiermark, der Bevölkerungsverteilung und -entwicklung, den Pendelbeziehungen sowie dem Tourismus. Es fasst wesentliche Verkehrsentwicklungen im Fuß- und Radverkehr, im Öffentlichen Verkehr sowie im Motorisierten Individualverkehr zusammen.

Kapitel 3 beschreibt die Korridore der Verkehrsachsen sowie die Netzhierarchie für den Öffentlichen Verkehr und für das Straßennetz.

Kapitel 4 zeigt wichtige Handlungsfelder und Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr, Öffentlichen Verkehr und Straßeninfrastruktur auf. Des Weiteren werden Verknüpfungspunkte zwischen Verkehrsträgern, Bewusstseinsbildung und die Förderung von Intermodalität behandelt.

AUFGABENSTELLUNG, DEFINITION UND ZIELE

Der regionale Mobilitätsplan für die Südoststeiermark soll die **Strategie zur Entwicklung der Mobilität** in der Region für die nächsten **10 bis 15** Jahre festlegen.

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

Auf Grundlage einer Evaluierung der früheren regionalen Verkehrskonzepte, der bisherigen 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 wurden die wesentlichen Ziele und Anforderungen an die Mobilitätsangebote definiert.

Zentrale Ziele sind:

- **Grundversorgung** für alle Bevölkerungsgruppen,
- **Unterstützung** des **nicht motorisierten** und des **öffentlichen Verkehrs**,
- Maximum an **Verkehrssicherheit**,
- **Optimale Verknüpfung** von Individual- und öffentlichem Verkehr.

Weitere Anliegen des **regionalen Mobilitätsplanes** sind, dass

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

Der Regionale Mobilitätsplan soll ein dynamisches Instrument sein. Innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre soll auf neue Rahmenbedingungen Rücksicht genommen und der Plan entsprechend angepasst werden.

Alle genannten Ziele und Anliegen können langfristig nur erreicht werden, wenn parallel zu einer neuen Verkehrspolitik und zur Bewusstseinsbildung auch eine konsequente Raumordnungspolitik umgesetzt wird.

Der regionale Mobilitätsplan kann das Mobilitätsverhalten kurzfristig nur in geringem Ausmaß beeinflussen, muss aber 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 eine Verbesserung der Erreichbarkeit erzielt wird
- Möglichst **komfortable** und **umweltverträgliche Abwicklung** des PendlerInnen- und Wirtschaftsverkehrs
- **Reduktion des motorisierten Individualverkehrs** (zumindest Vermeidung eines weiteren Anstiegs) durch Umsetzung einer „Drei – V – Strategie“: **Vermeiden – Verlagern – Verträglich gestalten**
- **Förderung der Intermodalität** zwischen Fußgänger- und Fahrradverkehr, Mikro-ÖV und ÖV im Sinn eines Mehrwerts für die VerkehrsteilnehmerInnen
- **Förderung der Partnerschaft im Verkehr** als Grundprinzip für die abseits der Hauptachsen gelegenen Verkehrswege.
- Schaffung eines für den **Alltagsverkehr tauglichen Fußwegnetzes sowie eines Radwege- / Radroutennetzes** in und zu den (teil-)regionalen Zentren.
- Unterstützung aller genannten Ziele durch **Imagekampagnen** und **Bewusstseinsbildung** für eine langfristige Veränderung des Mobilitätsverhaltens
- Festlegung **einfacher Erfolgsindikatoren** zur Überprüfung der Wirkungen der beschlossenen Strategien und Maßnahmen

CHARAKTERISTIK DES BEARBEITUNGSGEBIETES

REGIONSSTURKTUR

Charakteristik und Bevölkerungsverteilung

Die Südoststeiermark hat **86.144** EinwohnerInnen und eine Bevölkerungsdichte von 85 EinwohnerInnen/km². Für das Prognosejahr 2030 wird ein Bevölkerungsrückgang von ca. 5% erwartet. Es zeigt sich ein Trend zur Abwanderung der Altersgruppen der 0 – 19 und 20 – 64 jährigen. Die Zahl der Personen 65+ wird zwischen 20 und 40% steigen.

Mit einer Fläche von 1.009 km² ist die Südoststeiermark die kleinste der steirischen Regionen. Bezogen auf die Gesamtfläche weist die Region mit **69,2%** einen sehr hohen Anteil an **Dauersiedlungsraum** auf und ist **stark zersiedelt**.

Die Südoststeiermark weist mit einer regionalen Spezialisierung im Bereich der Nahrungs- und Genussmittelerzeugung sowie der Lederindustrie eine heterogene Wirtschaftsstruktur auf. Die meisten **Beschäftigten** weist Feldbach auf. Weitere Arbeitsplatzzentren sind Bad Radkersburg, Fehring, Bad Gleichenberg, Gnas und Mureck.

Mobilität der Bevölkerung

Feldbach weist neben Mureck und Bad Radkersburg die höchste Anzahl an Schulen auf und hat mit über 800 EinpendlerInnen (aus z.B. Fehring, Bad Gleichenberg, Gnas, Kirchberg a. d. Raab und Riegersburg) die meisten **SchulpendlerInnen**.

22.215 **Erwerbstätige** pendeln innerhalb des Bezirkes Südoststeiermark zwischen Wohn- und Arbeitsort, 17.893 Personen pendeln in einen anderen politischen Bezirk. Aus dem Raabtal gibt es starke Verkehrsbeziehungen nach Graz und Weiz. Aus dem Murtales sowie aus den westlichsten Gemeinden des Bezirkes führen die meisten Pendelbeziehungen nach Graz und in den Bezirk Leibnitz.

Tourismus

Die Südoststeiermark verzeichnet im Bezugsjahr 2015/2016 **1.060.159 Nächtigungen**. Mehr als 90% der Gäste stammen aus dem Inland. Hauptsaison ist das Sommerhalbjahr, wobei es durch die Thermalbäder in Bad Radkersburg und in Bad Gleichenberg zu einer guten Auslastung über das gesamte Jahr kommt.

VERKEHRSENTWICKLUNG

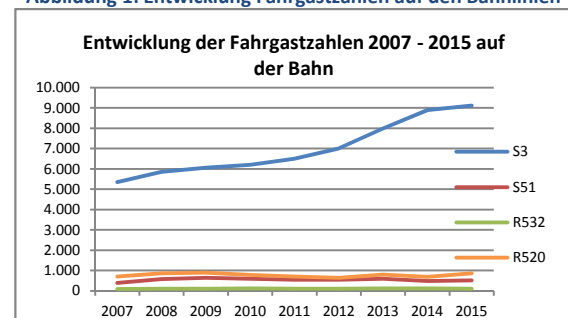
Fußgänger- und Radverkehr

In der Steiermark werden 15% aller täglichen Wege zu Fuß und 6% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Nähere Zahlen zum Bezirk Südoststeiermark liegen nicht vor.

Öffentlicher Verkehr

Die Fahrgastzahlen der **Steirischen Ostbahn (S3)** haben seit 2007 (Einführung der S-Bahn) **um ca. 70% zugenommen**.

Abbildung 1: Entwicklung Fahrgastzahlen auf den Bahnlinien



Dagegen sind die Fahrgastzahlen auf der Radkersburgerbahn (S51), der Gleichenbergerbahn (R532) und der Thermenbahn (R520) konstant geblieben.

Motorisierter Individualverkehr

Im Korridor **Fehring – Feldbach – Gleisdorf – Graz** hat der Verkehr seit 2007 kontinuierlich um insgesamt ca. 20% zugenommen. Erhöht hat sich auch der Anteil des Schwerverkehrs. Auf den **übrigen Korridoren** hat hauptsächlich der Schwerverkehr zugenommen.

MOBILITÄTSSTRATEGIE 2025

FÖRDERUNG AKTIVER MOBILITÄTSFORMEN

Das **Zu-Fuß-Gehen** und das **Radfahren** sind die am stärksten umwelt- und gesundheitsfördernden Mobilitätsformen.

In Österreich sind 7% aller PKW-Fahrten kürzer als ein Kilometer und 60% kürzer als 10 Kilometer (Quelle: VCÖ 2017). Diese Wege sollen in Zukunft öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Je mehr Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, desto sicherer wird deren Verkehrsteilnahme.

In der Südoststeiermark besteht bereits ein Netz von touristischen Radwegen und Radrouten.

Aufbauend auf dem Drei-Säulen-Modell der Radverkehrsstrategie des Landes Steiermark werden folgende acht Schwerpunkte festgelegt:

1. Radverkehr stärken
2. Siedlungsschwerpunkte und starke ÖV-Korridore mit dem Rad erreichbar machen
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 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.

Einen besonderen Schwerpunkt bildet die Förderung des Fahrradfahrens für tägliche Wege. Mögliche **Potenzialräume für den Alltagsradverkehr** wurden für die Südoststeiermark abgegrenzt:

- **Feldbach – Paldau**
- **Feldbach – Fehring**
- **Halbenrain und Bad Radkersburg mit Einbeziehung von Gornja Radgona**
- **Mureck – Deutsch Goritz**

Für die Stadtgemeinde Feldbach wurde zwischen 2015 und 2016 ein Radverkehrskonzept erstellt. Die dort vereinbarten Maßnahmen sollen jetzt sukzessive umgesetzt werden.

Abbildung 2: Hauptradrouten Pilotregion Feldbach



Quelle: Radverkehrskonzept Feldbach

Potenzial für den Einsatz von Pedelecs und E-Bikes

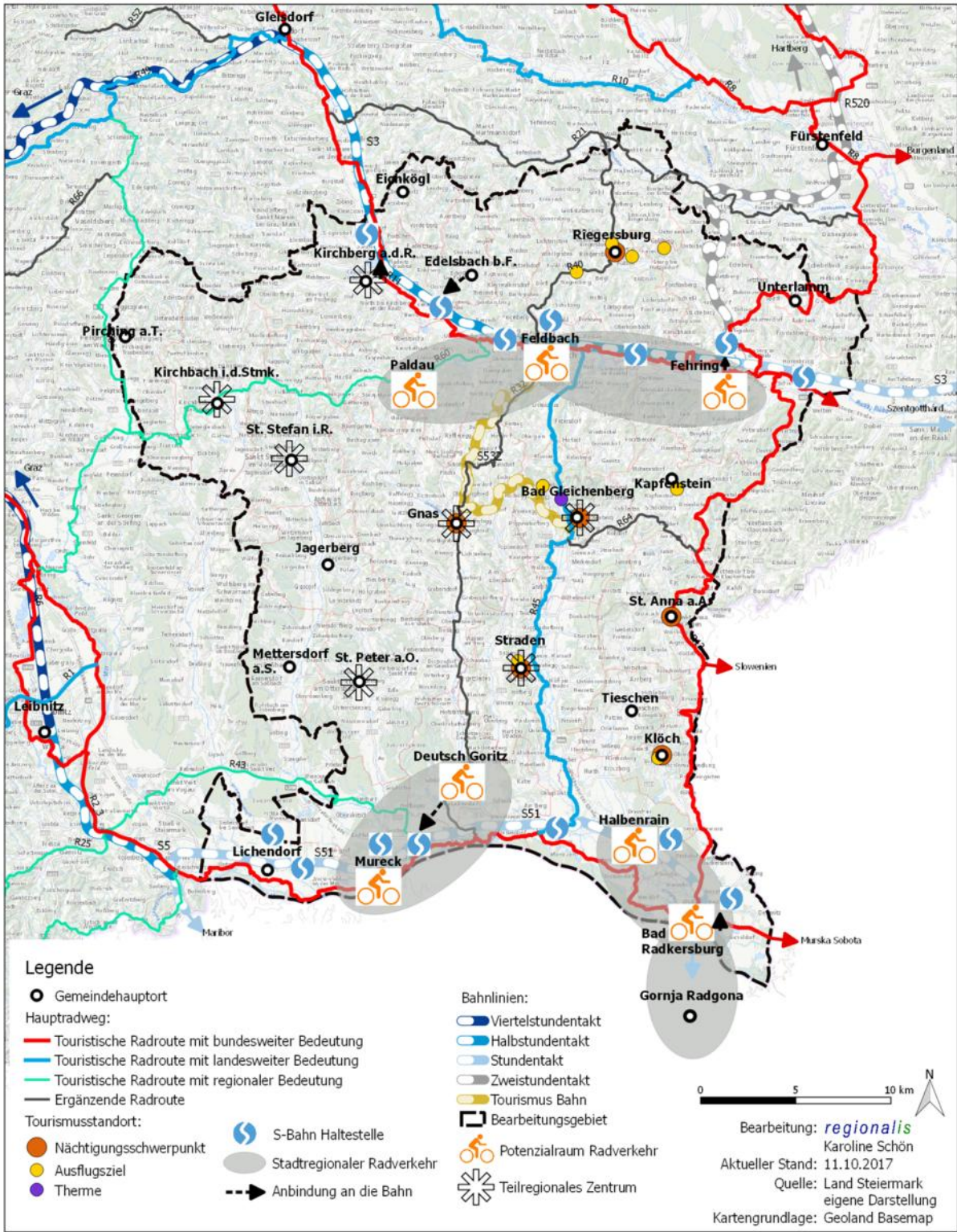
Aus Gründen der Topografie und der längeren Wegstrecken gibt es im Raum Südoststeiermark ein Potenzial für den Einsatz von Pedelecs und E-Bikes. Dies ist bei der Ausstattung von Bike&Ride-Plätzen, Fahrradabstellanlagen und beim Fahrradverleih zu berücksichtigen.

Abbildung 3: Radverkehrsnetz und Potenzialräume für das Fahrradfahren

Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

Radverkehr Potenzialräume

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



HIERARCHIE DER VERKEHRSACHSEN

Wirtschaft und Bevölkerung siedeln sich langfristig dort an, wo günstige Verkehrsanbindungen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr vorhanden sind.

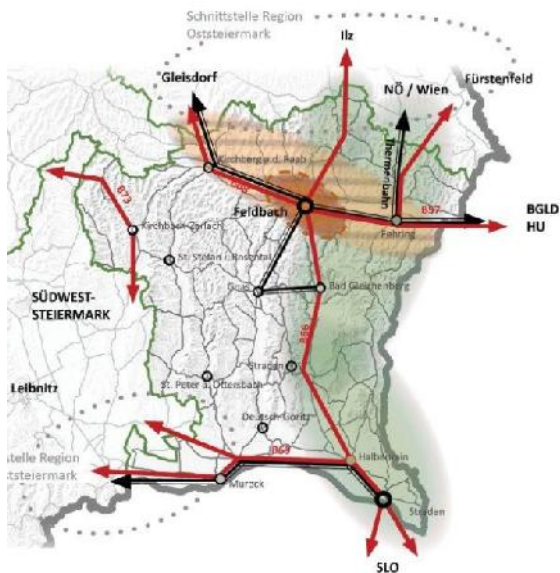
Diese Voraussetzung – günstige Verkehrsanbindungen – flächendeckend im gesamten Bezirk Südoststeiermark herzustellen ist einerseits aus budgetären und volkswirtschaftlichen Gründen nicht realistisch und andererseits mit übergeordneten Umwelt- und Mobilitätsstrategien nicht vereinbar.

Schwerpunktsetzungen sind daher erforderlich.

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

Diese Netzhierarchie baut auf dem bestehenden großräumigen Verkehrsnetz von Bahn und Straße auf.

Abbildung 4: überregionale Verkehrsanbindung im Bestandsnetz Eisenbahn und Straße



Quelle: Regionales Entwicklungsprogramm Südoststeiermark

Netzhierarchie I - Raabtal: Sicherung einer 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 A2).

- Weiterer Ausbau der Steirischen Ostbahn
- Ausbau der B68, Schaffung einer Anbindung an die A2 Ilz West

Begründung: das Raabtal bietet die Chance auf weitere wirtschaftliche Entwicklung und die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Gewerbe und Industrie.

Netzhierarchie II - Murtal: zentralörtliche Hauptverbindung entlang des Murtales für den PendlerInnen- und Tourismusverkehr im Schienenpersonenverkehr (S51) und im Straßenverkehr (B69 / L208).

- Attraktivierung der Radkersburgerbahn mit attraktiven Fahrzeiten nach Graz
- Selektiver Ausbau der B69/L208 zur Autostraße

Begründung: das Murtal bietet die Chance auf Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen (Kleingewerbe, Dienstleistungen und Tourismus). Dafür benötigt man eine gute Straßenanbindung sowie eine gute ÖV-Anbindung für PendlerInnen.

Netzhierarchie II – Korridor St. Stefan: Sicherung einer Verkehrsachse von St. Stefan i. R. und Kirchbach Richtung Graz bzw. Leibnitz für den PendlerInnen- und Wirtschaftsverkehr.

- Stunden-Grundtakt am Korridor 500
- Selektiver Ausbau B73 zur Autostraße

Begründung: die westlichen Siedlungsschwerpunkte des Bezirkes sind stark Richtung Graz orientiert. Die Maßnahmen sichern die Funktion als Teilregionale Zentren und als Gewerbe- und Industriestandorte ab.

Netzhierarchie II – Nord-Süd Hauptachse: Schaffung einer Verkehrsachse vorrangig für den PendlerInnen- und Wirtschaftsverkehr von der A2 über das Raabtal bis zum Murtal.

- Neue ÖV-Hauptlinie zwischen Bad Radkersburg / Mureck und Feldbach
- Selektiver Ausbau der B66 für den Schwerverkehr

Begründung: Ausgehend von der A2 im Norden 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 im ÖV und im MIV bündeln.

Netzhierarchie III – Nord-Süd Ergänzungsachsen: weitere 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 Pendlerverkehrs für SchülerInnen und der Verkehrsangebote im Tourismus.

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.

Netzhierarchie III – Ost-West Ergänzungsachse: Verkehrsachse von St. Stefan i. R. über Gnas nach Bad Gleichenberg und Kapfenstein im MIV und im ÖV für die kleinräumige Ost-West Erschließung der Wohn- und Gewerbestandorte sowie zur Verbesserung des SchülerInnenverkehrs.

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 eine Bündelung auf eine Achse angestrebt.

Netzhierarchie IV – Flächenerschließung: Das ÖV- sowie Straßennetz sollen abseits der Verkehrsachsen von den Siedlungskernen und den Wirtschaftsstandorten als kurze Zubringer zu den Hauptachsen dienen.

Begründung: Der Zugang zum höherrangigen Verkehrsnetz soll aus der Fläche auf kurzen Wegen erfolgen. Aufgrund der flächigen Siedlungsstruktur werden lokale und kleinregionale bedarfsgesteuerte ÖV-Lösungen gebraucht. Das Straßennetz ist in einem solchen Zustand zu erhalten, dass die Anbindungen zur jeweiligen nächsten hochrangigen Verkehrsachse als nachrangige Infrastruktur gesichert bleiben.

Entspannte Verkehrsspitzen:

Zu den Stoßzeiten gibt es Engpässe im bestehenden Verkehrssystem. Um **kurzzeitige Verkehrsspitzen zu bewältigen**, müsste das Verkehrssystem für diese Spitzenbelastung ausgebaut werden. Wesentlich ökonomischer ist eine bessere Verteilung des Verkehrs über den gesamten Tag. Eine Reduktion des Verkehrsaufkommens um 5% reicht aus, um Stauungen auf den Straßen und Überfüllungen im ÖV deutlich zu reduzieren oder sogar zu beseitigen.

Begründung: zur Entlastung des Verkehrsnetzes in den Spitzenzeiten ist eine stärkere Verteilung des Verkehrs über den Tag kostengünstiger zu erreichen als ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Eine weitere Möglichkeit ist, den Verkehr in den Spitzenzeiten auf aktive Mobilitätsformen zu verlagern.



KATEGORISIERUNG DES LINIENNETZES IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Um eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu erreichen, ist der ÖV weiter zu attraktivieren (durch Fahrzeitverkürzungen und Taktverdichtungen bei Bahn und Bus, Park&Ride- sowie Bike&Ride-Stellplätze an den wichtigsten Knotenpunkten und eine konsequente Verknüpfung von Bahn und Bus).

Österreichweite Angebotsstandards für den Linienverkehr reichen nicht aus

Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) gibt für den ÖV im Regionalverkehr folgende bundesweite Empfehlung vor:

Abbildung 5: Empfohlenes ÖV-Mindestangebot laut ÖROK

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

Dieses Mindestangebot gewährleistet keine ausreichende flächige ÖV-Grundversorgung in der Südoststeiermark. **Um den Zielen des regionalen Mobilitätsplanes gerecht zu werden, benötigen wichtige Siedlungskerne mit weniger als 500 EinwohnerInnen (z.B. St. Peter a. O., Straden, Deutsch Goritz, Klösch oder St. Anna a. A.) ein Angebot, welches über diese Mindeststandards hinausgeht.**

Das zukünftige Bedienungsniveau der **S-Bahn und der Regionalbahnen** wird in **drei Kategorien** unterteilt:

S-Bahn Grundtakt: Im Allgemeinen verkehrt die S-Bahn im 60- oder 30-Minuten-Takt

S-Bahn verdichteter Takt: zu Hauptverkehrszeiten (HVZ) im suburbanen Raum wird bis zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet.

Regionalbahntakt: auf Regionalbahnen und für ein nachfrageorientiertes Grundangebot auf Tourismusbahnen ist zukünftig ein 2-Stunden-Takt vorgesehen.

Die folgende Tabelle (Abbildung 4) zeigt die Umlegung der Kategorien auf die Bahnlinien in der Südoststeiermark:

Abbildung 6: Bahnangebot Südoststeiermark

Takt	Bezeichnung	Strecke
¼-Stundentakt	S3	Graz – Gleisdorf
	S5	Graz- Leibnitz
½-Stundentakt	S3	Gleisdorf – Fehring
	S5	Leibnitz – Spielfeld
Stundentakt	S3	Fehring – Szentgotthárd
	S5	Spielfeld – Maribor
	S51	Spielfeld – Bad Radkersburg
2 -Stundentakt	R520	Fehring – Hartberg
Tourismus Bahn	R532	Feldbach – Bad Gleichenberg

Der **regionale Busverkehr** wird auf Basis des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes in vier Kategorien gegliedert, die sich aus dem Bedienungsniveaus über Abfahrten je Haltestelle und Richtung pro Tag ergeben.

Kategorie A – suburbane Achsen sind in der Südoststeiermark nicht vertreten.

Kategorie B - regionalen Hauptachsen (10 werktägliche Kurspaare) verbinden das Umland mit der Landeshauptstadt und Verbindungen zwischen den Bezirkshauptstädten darstellen.

Kategorie C – regionale Ergänzungslinien (5 werktägliche Kurspaare) verbinden teilregionale Zentren und dienen als untergeordnete Zubringer aus der Region.

Kategorie D – Ergänzungslinien und bedarfsorientierter Verkehr sichern die Grundmobilität in Gebieten mit geringer Nachfrage und verbinden die (Haupt-) Orte.

Der reine **Schülerverkehr** verbindet wichtige Siedlungskerne zwischen den teilregionalen Zentren.

Abbildung 7: Bedienungsniveau regionaler Busverkehr

Kategorie	Werktag	SA	SO
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	Schüler + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV	Mikro-ÖV

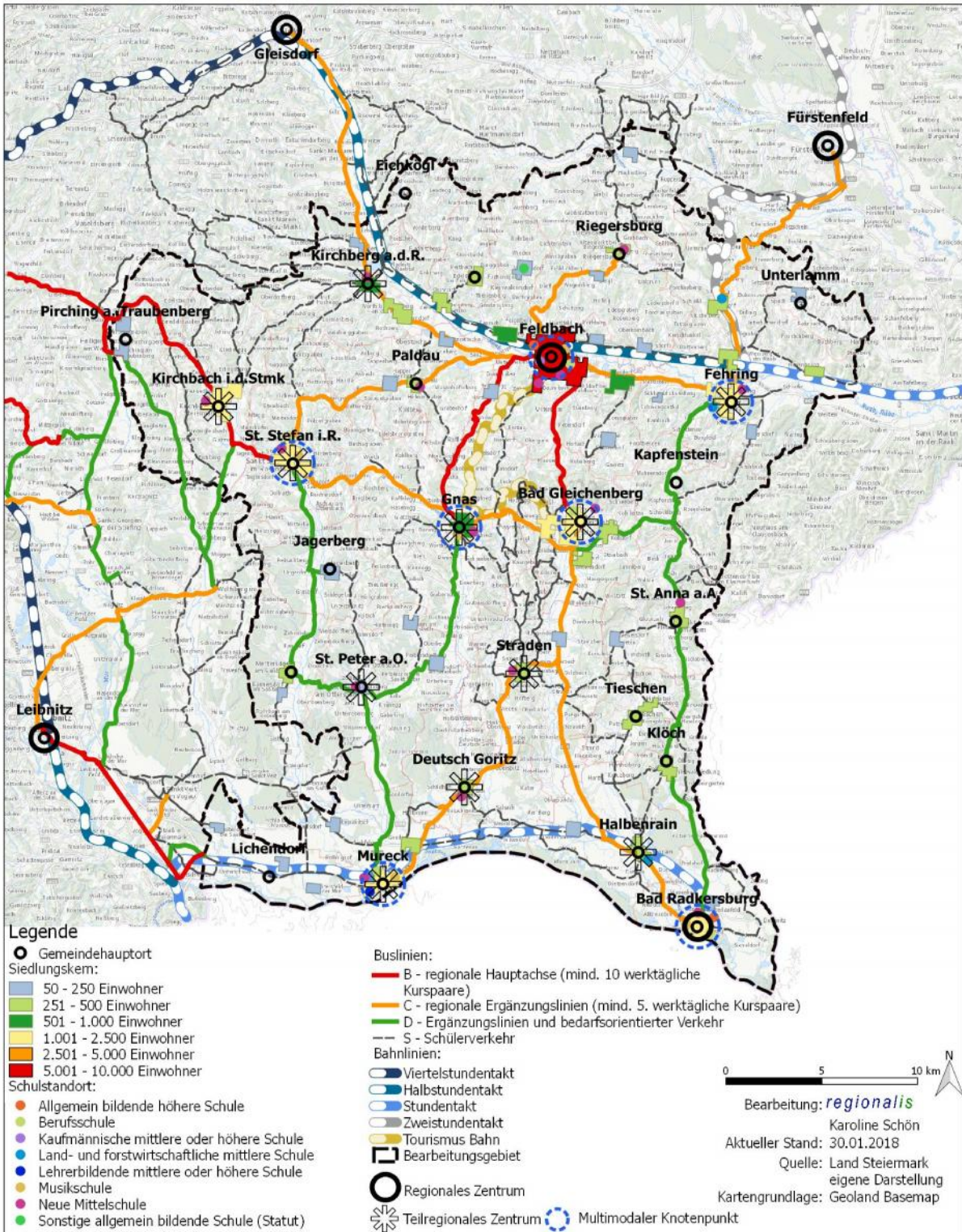
Die Abbildung 6 zeigt das **zukünftig anzustrebende Angebot** im regionalen Bahn- und Busverkehr der Südoststeiermark.

Abbildung 8: Hauptachsen ÖV Bahn und Bus

Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

Hauptachsen ÖV Bus

Regionale und teilregionale Zentren, multimodale Knotenpunkte, Siedlungskerne und Schulstandorte



EINFÜHRUNG EINES MIKRO-ÖV ANGEBOTES IN DER FLÄCHE

Abseits der Hauptachsen des öffentlichen Linienverkehrs sollen ausreichende Mobilitätsangebote in Form von Schülerverkehren (Linienverkehr) und ergänzenden, bedarfsgesteuerten Anruf-Sammeltaxisystemen (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 auf die Einhaltung folgender Punkte geachtet werden:

- **Keine Konkurrenz zum ÖV-Linienverkehr**
- **Fahrtenbündelung**
- **Niedrige Zugangsbarrieren** zum bedarfsgesteuerten System
- **Zuverlässiges System**
- **Enge Kooperation** mit einheimischen Taxi- und Mietwagenunternehmen
- **Berücksichtigung regionsübergreifender Strategien** (Vulkan- und Thermenland)
- **Hauptaufgabe: Zubringung** zu den Hauptachsen des ÖVs sowie zu den **teilregionalen Zentren** (kurze Fahrdistanzen)
- **Leistbares Angebot** für Einheimische
- **Langfristige Finanzierbarkeit** und
- **Einfaches, gut kommunizierbares System** (Preis und Regeln sind vor Fahrtantritt bekannt)

Idealerweise passt das Angebot sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für die Gäste. Für **Gäste** in der Region gelten folgende **zwei Besonderheiten**:

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

Die Umsetzung eines neuen Mikro-ÖV-Systems ist von einem integrierten Werbe- und Informationskonzept zu begleiten.

KATEGORISIERUNG DES STRASSENNETZES

Die begrenzten Mittel für Straßenbau und –erhaltung seitens des Landes sollen zukünftig auf Grundlage der folgenden Kategorisierung des Landesstraßennetzes eingesetzt werden:

Abbildung 9: Kategorisierung Landesstraßennetz

Kategorie	Räumlich verkehrliche Verbindungsfunktion
Autobahn	<u>Transnationale</u> oder <u>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> : Anbindung von Gemeindeteilen an das übergeordnete Straßennetz und untergeordnete Verbindungen im übergeordneten Straßennetz

Zusätzlich wurden in Zusammenhang mit Neubauabschnitten zeitlich begrenzte Kategorien festgelegt:

- **Kategorie A/D (B319)**: Abhängig von Neubau der A7 Fürstenfelder Schnellstraße; dargestellt in einer rot/grün strichlierten Linie
- **Kategorie B/D**: Abhängig von Neubau der B68; dargestellt in einer orange/grün strichlierten Linie
- **Neubauabschnitte** sind jeweils in Doppellinie dargestellt

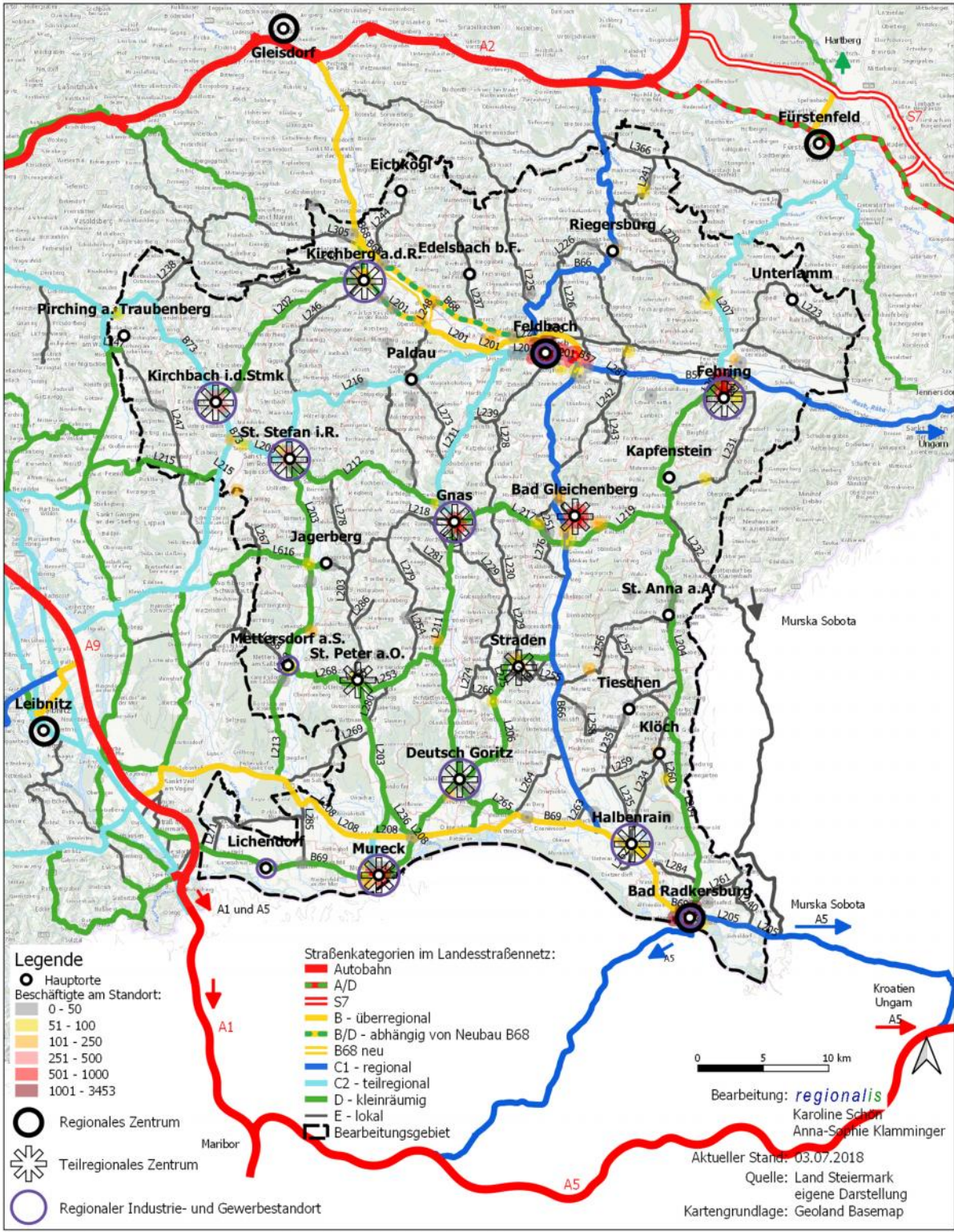
In der Südoststeiermark selbst gibt es keinen direkten Anschluss an die Autobahnen. Allerdings ist der Bezirk über die angrenzenden Bezirke Weiz (Südautobahn A2) und Leibnitz (Pyhrn Autobahn A9) verkehrstechnisch gut angeschlossen. Die Autobahnen werden über die überregionalen Verbindungen L208 und B68 sowie die Innerregionale Hauptverbindung B66 erreicht. Die **folgende Abbildung 8** zeigt die Kategorisierung des Landesstraßennetzes.

Abbildung 10: Hauptachsen Landesstraßen

Regionaler Mobilitätsplan Südoststeiermark

Hauptachsen Landesstraßen

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



ANBINDUNG „ZUKUNFTSREGION SÜDOST“

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.

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 wirtschaftlichen und sozialen Beziehungen zu den angrenzenden Regionen im Osten (über das Südburgenland bis Ungarn) und im Süden bzw. Südosten (Slowenien, Kroatien) zu verstärken, sind gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen notwendig. Unter dem Titel „Zukunftsregion Südost“ werden folgende Projekte zusammengefasst:

BAHNACHSEN:

- Auf-/Ausbau von grenzüberschreitenden 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)
- Regelmäßige und kurze **Anschlüsse der Radkersburgerbahn** zur Bahnverbindung Graz – Spielfeld – Maribor
- Weiterverfolgung des **Lückenschlusses** im Bahnnetz zwischen Bad Radkersburg und Gornja Radgona

STRASSENACHSEN:

- **B57 als regionale Hauptachse** von Feldbach Richtung Jennersdorf/Ungarn
- **L205 als regionale Hauptachse** von Bad Radkersburg Richtung Murska Sobota und zur slowenischen Autobahn A5
- **B69 als regionale Hauptachse** von Bad Radkersburg nach Gornja Radgona und zur slowenischen Autobahn A5

Der sehr gute Ausbaugrad und die Leistungsfähigkeit der B57 sind zu erhalten. Eine allenfalls zukünftig höhere Bedeutung ist durch Einhaltung des Bauverbotsbereiches, durch neue Anbindungen nur über bestehende Knoten mit abschnittsweiser Errichtung von Begleitstraßen zu gewährleisten.

Die Kapazitäten und Ausbauqualitäten der internationalen Verbindungen im Raum Bad Radkersburg sind derzeit ausreichend. Sollte sich das Verkehrsaufkommen im Rahmen einer engeren Kooperation der "Zukunftsregion Südost" 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" auch 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, Klösch und St. Anna am Aigen.

Diese weisen derzeit lediglich lokale Bedeutung auf und werden - sofern im Landesstraßennetz verankert - in der Kategorie E klassifiziert. Sollte sich die Bedeutung 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.

HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

AKTIVE MOBILITÄTSFORMEN

Das zentrale Ziel der Förderung aktiver Mobilitätsformen soll zukünftig durch die konsequente Beachtung der folgenden Strategien umgesetzt werden:

1. **Fußgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung von Ortszentren**
2. Gestaltung des Straßenraumes als Förderung des **Miteinander** unterschiedlicher Verkehrsarten
3. **Gemeindeübergreifende Radverkehrskonzepte** in den Potenzialräumen
4. **Sichere Fuß- und Radwegverbindungen** zu Bahnhöfen und Bahnhaltstellen
5. **Verbesserung der Infrastruktur** für das Fahrradparken
6. **Bewusstseinsbildende Veranstaltungen**

Schwerpunkt „zu-Fuß-gehen“

Maßnahmen für den **Fußgängerverkehr** werden auf lokaler Ebene gesetzt, die Gemeinden treten als Verantwortliche bzw. Akteure in den Vordergrund. Folgende Faktoren dienen der Attraktivierung und Verbesserung:

- Schaffung **barrierefreier Fußgängeranlagen**, die ein rasches Vorankommen ermöglichen
- **Komfortverbesserung** durch Verbreiterung der Gehsteige auf vorgeschriebene Mindestbreite
- **Absenkung** der Gehsteige an Kreuzungen
- **Eindeutige Markierung** an gefährlichen Übergängen
- **Bereinigung** der Gehsteige von Hindernissen (Postkästen, Schaltkästen)
- **Vermeidung** von Umwegen

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Steirische Ostbahn

Auf den Teilstrecken der Steirischen Ostbahn sind in Zukunft folgende Angebotsqualitäten vorgesehen:

- **Graz – Gleisdorf:** Halbstunden-Grundtakt, Verdichtung auf Viertelstundentakt in der HVZ
- **Gleisdorf – Fehring:** Stunden-Grundtakt, Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ
- **Fehring – Szentgotthard:** Stundentakt

Aufgabenträger: Land Steiermark und das BMVIT.

Radkersburgerbahn

Die Radkersburgerbahn soll erhalten bleiben und für einen beschleunigten, attraktivierten Betrieb ertüchtigt werden.

- **Spielfeld – Bad Radkersburg:** Stunden-Grundtakt, Kurze Anschlüsse in Spielfeld zu den Zügen Richtung Graz
- **Fahrzeit:** Reduktion der Fahrzeit auf unter 30 Minuten

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

Aufgabenträger: Land Steiermark, BMVIT sowie die Gemeinden (Pflege und Winterdienst der Haltestellen, Reduktion der Eisenbahnkreuzungen).

Gleichenbergerbahn

Die Verkehrswirkung der **Gleichenbergerbahn** im Alltagsverkehr ist aufgrund der Streckenführung, der Lage der Bahnhöfe und der Fahrzeit sehr gering. Eine Attraktivierung würde viel Geld kosten und keine große Wirkung zeigen.

Die Chance der Bahn liegt in ihrem Potenzial als **Tourismusattraktion**. Die Bahn bietet aufgrund ihrer Gebäude und Fahrzeuge, die aus der Gründerzeit stammen, ein nostalgisches Fahrerlebnis mit schönem Ausblick auf die Landschaft des Vulkanlandes.

- **Erarbeitung eines Touristikbahnkonzeptes** in enger Abstimmung mit den Gemeinden und den Tourismusorganisationen

Aufgabenträger: Steiermärkische Landesbahn, Tourismusregion und Gemeinden.



Regionalbus

Für die **Angebotsplanung der Regionalbuslinien** werden die Leistungen auf den Regionalbuslinien im Zuge des „Linienbündels Vulkanland“ mit Betriebsbeginn im Sommer 2020 neu ausgeschrieben.

Das zu planende **Regionalbusangebot darf zukünftig den Festlegungen des RMP nicht widersprechen**.

Die festgelegten Achsen und Qualitäten bilden die Grundlage für das zukünftige Angebot auf den Regionalbuslinien.

- **Umsetzung der Vorgaben des RMP** für die Angebotsplanung der Regionalbus-Linienbündel
- **Prüfung des Einsatzes von Schnellbussen** auf dem Korridor Bad Gleichenberg – Gnas – St. Stefan im Rosental - Graz

Aufgabenträger: Verkehrsverbund (Planung), Land und Gemeinden (Bestellung der Verkehrsdienstleistungen).

Nachfragegesteuerter Mikro-ÖV

Mikro-ÖV Systeme unterstützen den liniengebundenen ÖV, fahren wenn kein Linienverkehr besteht oder dienen der innerörtlichen Mobilität.

Bedienungszeiten und Einsatzgebiete werden auf die Gemeinde bzw. Region abgestimmt. Für die Südoststeiermark wurden speziell folgende Anforderungen formuliert:

- Das **Mobilitätsangebot** stellt eine **Ergänzung zum ÖV-Linienverkehr** dar
- Der **Betrieb** soll **ganzjährig täglich** stattfinden
- Der **Zugang** für Fahrgäste ist so **einfach** wie möglich zu gestalten
- Eine **Fahrtenbündelung** ist **notwendig**
- Zielgruppen: **Einheimische** und **Gäste**
- Eine umfassende **Öffentlichkeitsarbeit** hat begleitend für die gewünschte Umsetzung des Systems zu sorgen

- **Konzeption und Einführung eines nachfragegesteuerten Mikro-ÖV** in der Fläche in enger Zusammenarbeit mit regionalen Taxiunternehmen.

Aufgabenträger: Gemeinden, unterstützt durch das Regionalmanagement. Die Umsetzung erfolgt in Kooperation mit dem Land Steiermark.

STRASSENINFRASTRUKTUR

Als Grundlage für die zukünftigen Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen wird die in Abbildung 8 dargestellte Kategorisierung des Landesstraßennetzes herangezogen.

Für den Bezirk Südoststeiermark werden hinsichtlich der Straßenerhaltungs- und Ausbaukonzepte für Landesstraßen folgende Maßnahmen festgelegt:

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

Aufgabenträger: Land Steiermark (Straßenbau und Instandhaltung der Landesstraßen).

INTERMODALITÄT

Für die **Nutzung von mehreren Verkehrsträgern innerhalb einer Wegekette** sind intermodale Knotenpunkte entlang der ÖV-Achsen und in den regionalen Zentren zu schaffen.

Multimodale Knoten sollen den ÖV mit Radverkehr, Carsharing, Taxis und Individualverkehr verknüpfen. Ausreichend Park&Ride- sowie Bike&Ride-Anlagen mit Witterungsschutz für Fahrräder sind zur Verfügung zu stellen.

Besonders geeignet sind die Haltestellen der S-Bahn-Linien sowie die Regionalbus-Knoten in St. Stefan im Rosental oder in Bad Gleichenberg.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

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

Aufgabenträger: ÖBB, Land Steiermark und Gemeinden.

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.

Für Gäste und Einheimische sollen spezielle Angebote gezielt beworben werden. Mit Schnuppertickets kann auf das ÖV-Angebot auch der Buslinien aufmerksam gemacht werden.

Maßnahmen, um das Bewusstsein für den Radverkehr zu fördern:

- **Mobilitätsberatung** in Kindergärten und Schulen
- **social media und Apps** zur Planung der persönlichen Mobilität bewerben, allenfalls entwickeln (Fahrplan-Apps, Radrouten-Apps, Mitfahrbörsen, etc.)
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement**
- **Veranstaltungen** zum Mitmachen und zur Information zu den Themen Alltagsradverkehr und öffentlicher Verkehr

Aufgabenträger: Land Steiermark, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen und Gemeinden mit Unterstützung des Regionalmanagements.

VERKEHRSSICHERHEIT

Im Zuge des Projektes „Maßnahmen Assistenten“ werden seit 2016 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.

Im Rahmen der Analyse wurden die **Unfallhäufungspunkte auf den Landesstraßen** (B + L) aufgelistet. Es sollen Maßnahmen zur Reduktion der Unfallgefahren an den Häufungspunkten entwickelt und in den nächsten Jahren sukzessive umgesetzt werden. Es wird empfohlen, auch die **Unfallhäufungspunkte auf Gemeindestraßen** gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit zu analysieren.

Eisenbahnkreuzungen: Angestrebt wird die Auflösung möglichst vieler EKS, im Einzelfall auch mit Ersatzbauwerken. Die Umsetzung erfordert hohen finanziellen Aufwand, der von den Gemeinden mit zu tragen ist.

Folgende Maßnahmen sollen die Verkehrssicherheit im Bezirk Südoststeiermark erhöhen:

- **Überprüfung** und Evaluierung der Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen
- **Gestaltungskonzepte zur Förderung der Sicherheit** der Fußgänger in den Ortszentren der Teilregionalen Zentren
- **Aufklärungskampagne** zur Erhöhung der Aufmerksamkeit von Fußgängern und der Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen sowie zur besseren Sichtbarkeit von Fußgängern
- **Umsetzung der Eisenbahnkreuzungskonzepte** für die Steirische Ostbahn und für die Radkersburgerbahn sowie Erarbeitung eines solchen Konzeptes für die Gleichenbergerbahn

Aufgabenträger: Land Steiermark, BH Südoststeiermark, Gemeinden, Kuratorium für Verkehrssicherheit, ÖBB-Infrastruktur AG, Steiermärkische Landesbahnen, Unterstützung durch Regionalmanagement

MONITORING

Die Erfolgskontrolle kann sowohl mit *quantitativen* als auch mit *qualitativen* Evaluierungen erfolgen.

Quantitative Evaluierungen können auf Basis folgender Zahlen durchgeführt werden:

- **Vergleich** der Zählstellen im **DTV**
- **Reduktion** des MIV-Anteils am Berufsverkehr und im Schwerverkehr
- **Erhöhung** der **Verkehrssicherheit**
- **Reduktion** der **Unfallhäufungspunkte, von Verkehrstoten bzw. –verletzten**
- **Steigerung** des **Fahrgastaufkommens im ÖV**
- **Steigerung** des **ÖV-Angebotes**
- **Verbesserung** der **Erreichbarkeit zu Fuß** und mit dem **Rad** von Nahversorgungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen und Ortszentren
- **Automatische Dauerzählstellen** an den **Hauptradrouten**

Auf Basis der bereits durchgeführten Fragebogenaktion durch die Gemeinden, Gemeinderatsfraktionen und Interessensvertretungen kann eine **qualitative** Evaluierung durchgeführt werden.

Maßnahme:

- **Erstellung eines Evaluierungsberichtes „Umsetzung des RMP“**, erstmals im Jahr 2022

Aufgabenträger: Land Steiermark, Abteilung 16 mit Unterstützung des Regionalmanagements.

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 Südoststeiermark hat 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 öffentlichen Verkehr 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 muss ein völlig neues, flächendeckendes Mobilitätsangebot entwickelt werden, das die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Gäste der Region bestmöglich erfüllen kann. 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 keinen unmittelbaren Anschluss an das übergeordnete Straßennetz (Autobahnen) hat, ist die Verbesserung der äußeren Anbindung an die Zentralräume (Graz, Wien, Maribor) über die benachbarten Autobahnen von großer Bedeutung.

Die Änderung der Mobilitätskultur ist notwendig. Dafür müssen umfangreiche Initiativen zur Bewerbung und Bewusstseinsbildung gesetzt werden. Gemeinsam mit Schulen und Betrieben sollen die Kenntnisse 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 des regionalen Mobilitätsplanes zusätzlichen Druck auf die Maßnahmenumsetzung erzeugen.

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk