

# REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



## RMP Oststeiermark

Endbericht Juli 2019



Das Land  
Steiermark

**PLANUM**



**REGIONALER MOBILITÄTSPLAN  
OSTSTEIERMARK**

**Impressum:**

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

Bearbeitung: PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH  
Wastiangasse 14  
8010 Graz  
T +43 (0) 316 39 33 08  
E [office@planum.eu](mailto:office@planum.eu)  
W [www.planum.eu](http://www.planum.eu)

DI Dr. Kurt Fallast, Ass.Prof.i.R.  
DI Markus Moser  
Christoph Harg, MSc.  
Barbara Koinegg

Status: Endbericht  
Datum: 04.07.2019

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>AUFGABENSTELLUNG UND PROZESSABLAUF</b>	<b>3</b>
1.1	ZEITLICHE ABGRENZUNG	4
1.2	INHALTLICHE BEARBEITUNG UND ABLAUF	5
1.3	PROZESSABLAUF	6
<b>2</b>	<b>AUSGANGSLAGE UND REGIONALANALYSE</b>	<b>7</b>
2.1	PLANUNGSGBIET UND (ÜBER)REGIONALE VERFLECHTUNGEN	7
2.2	RAUM- UND UMWELTRELEVANTE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN	8
2.2.1	Landesentwicklungsprogramm LEP 2009	8
2.2.2	Landesentwicklungsleitbild LEB 2013	8
2.2.3	Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030	10
2.2.4	Regionales Entwicklungsleitbild Oststeiermark 2014+	12
2.2.5	Regionales Entwicklungsprogramm REPRO Oststeiermark 2016	13
2.3	VERKEHRS- UND MOBILITÄTSRELEVANTE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN	15
2.3.1	Übergeordnete Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Verwaltung	15
2.3.2	Übergeordnete Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Infrastrukturbetreiber	20
2.3.3	RVK Fürstenfeld – Hartberg 2006	21
2.3.4	RVK Weiz 2007	23
2.3.5	Mikro-ÖV-Strategie Steiermark	24
2.3.6	Mikro-ÖV Oststeiermark	25
2.3.7	Radverkehrsstrategie Steiermark 2025	26
2.3.8	Radverkehrskonzepte Hartberg, Weiz, Fürstenfeld und Gleisdorf	28
2.3.9	Masterplan Radtourismus Oststeiermark	29
2.4	REGIONALE BESTANDSANALYSE	31
2.4.1	Analysen zu Demographie, Beschäftigung und Wirtschaft	31
2.4.1	Analyse des regionalen Verkehrssystems	36
2.4.2	Befragung der Region	52
2.4.3	ExpertInnen-Workshops	56
2.4.4	Workshops mit der Region	57
<b>3</b>	<b>MOBILITÄTSSTRATEGIE FÜR DIE OSTSTEIERMARK</b>	<b>58</b>
3.1	ENTWICKLUNGEN – TRENDS – VISIONEN	58
3.2	LEITSÄTZE	59
3.3	ZIELE FÜR OSTSTEIERMARK	61
3.3.1	Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung	61
3.3.2	Öffentlicher Verkehr	63
3.3.3	Fußgänger- und Radverkehr	64
3.3.4	Motorisierter Individualverkehr	66
3.3.5	Multimodales Verkehrsverhalten	66
3.4	KATEGORISIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	67

3.4.1	Öffentlicher Verkehr	67
3.4.2	Fußgänger- und Radverkehr	72
3.4.3	Motorisierter Individualverkehr	74
3.4.4	Multimodales Verkehrsverhalten	79
<b>4</b>	<b>HANDLUNGSFELDER</b>	<b>80</b>
4.1	HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER VERKEHR	80
4.2	HANDLUNGSFELD FUßGÄNGER- UND RADVERKEHR	81
4.3	HANDLUNGSFELD MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	83
4.4	HANDLUNGSFELD VERKEHRSSICHERHEIT	84
4.5	HANDLUNGSFELD MULTIMODALES VERKEHRsverhalten	84
4.6	HANDLUNGSFELD MOBILITÄTSMANAGEMENT UND BEWUSSTSEINSBILDUNG	85
4.7	HANDLUNGSFELD WIRTSCHAFTSVERKEHR	86
4.8	ERFOLGSKONTROLLE / MONITORING	86
<b>5</b>	<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>88</b>
<b>6</b>	<b>TABELLENVERZEICHNIS</b>	<b>90</b>
<b>7</b>	<b>ANHANG</b>	<b>91</b>

# 1 Aufgabenstellung und Prozessablauf

Vor dem Hintergrund knapper budgetärer Mittel und dringend erforderlicher Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen erfolgt mit der Erstellung des regionalen Mobilitätsplanes die Weichenstellung für eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung der Mobilität im Osten der Steiermark. Diese Zukunftsstrategie baut auf das Steirische Gesamtverkehrskonzept, die Klima und Energiestrategie Steiermark 2030 und die Bedürfnisse in der Planungsregion auf.

In den Bezirken Weiz und Hartberg – Fürstenfeld entstand durch Zersiedelung eine starke Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr, welche in Kombination mit der immer älter werdenden Bevölkerung und den knappen budgetären Mitteln der Verwaltung (Land Steiermark bzw. Gemeinden) ein Umdenken im Mobilitätsbereich erfordern.

Dem steht gegenüber, dass seit einigen Jahren alternativen Mobilitätsformen wieder größere Bedeutung beigemessen wird. Der Öffentliche- und der Radverkehr werden verstärkt als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen. Dieser Trend wird sich bei geeigneter Förderung dieser Verkehrsträger auch in dieser Region immer stärker bemerkbar machen.

Künftige Mobilitätsbedürfnisse können nicht mit einem einzelnen Verkehrsmittel abgedeckt werden, sondern es bedarf der **intelligenten Kombination aller Verkehrsträger**. Jede Form der Mobilität hat ihre Berechtigung mit all den Vor- und Nachteilen, dieser Tatsache kann man durch faires Aufteilen der vorhandenen Räume und Mittel gerecht werden.

Seit einiger Zeit lässt sich eine Änderung der Werthaltung im Bereich des Verkehrs in unserer Gesellschaft erkennen. Seit 2010 ist ein rückläufiger Trend (-14,3%) beim Erwerb von Lenkerberechtigungen in der Steiermark bemerkbar<sup>1</sup>, der Führerschein ist nicht mehr das klassische Statussymbol für Jugendliche und so werden alternative Mobilitätsangebote immer attraktiver.

Der vorliegende Regionale Mobilitätsplan richtet sich an alle Akteure, die mit dem Thema Mobilität und deren Auswirkungen befasst sind. Er stellt eine Handlungsanleitung für die politischen EntscheidungsträgerInnen und das Fachpersonal auf Landes-, Bezirks- und Kommunalebene, die Verkehrsträger ASFINAG, ÖBB, Steiermärkische Landesbahnen, den Verkehrsverbund sowie EntwicklerInnen von verkehrsgenerierenden Vorhaben dar.

Ziel des Regionalen Mobilitätsplanes Oststeiermark ist es, durch Ausloten von Handlungsspielräumen und Erkennen von Stärken und Defiziten eine Strategie für ein nachhaltiges und effizientes regionales Verkehrssystem zu entwickeln und Möglichkeiten aufzuzeigen, mit denen die erforderliche Mobilität in der Region für die nächsten Jahre, unter Berücksichtigung von europäischen-, österreichischen und steirischen Zielen, sichergestellt werden kann.

---

<sup>1</sup> Quelle: <http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12664596/141979459/>; Download vom 21.05.2019

## 1.1 Zeitliche Abgrenzung

Die vorangegangenen „Regionalen Verkehrskonzepte“ wurden auf Bezirksebene erarbeitet und auf einen Planungshorizont von etwa 10 Jahren hin entwickelt, da es sich hierbei um einen guten überschau- und planbaren Rahmen handelt. Technische und gesellschaftliche Entwicklungen, die den Verkehrsbereich maßgeblich beeinflussen, fanden kontinuierlich, aber nicht sehr rasch bzw. überraschend statt. In den letzten Jahren hat sich jedoch die Entwicklungsgeschwindigkeit für Innovationen in der Kommunikationstechnologie, der Fahrzeugtechnik und die gesellschaftspolitischen Werthaltungen im Verkehrsbereich maßgeblich beschleunigt. Ein Blick auf derzeitige Entwicklungen, wie zum Beispiel auf das autonome Fahren, zeigt in welchem Tempo derzeit diese Veränderungen vorstattengehen und mit welchen weitreichenden Veränderungen wir konfrontiert sind bzw. sein werden.

Es wird an dieser Stelle auch der Sachstandsbericht Mobilität des Bundesumweltamtes erwähnt, welcher das Spannungsfeld zwischen der Gewährleistung zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse und der erforderlichen Reduktion der Umweltauswirkungen und Verkehrsbelastungen aufzeigt.

Modellrechnungen der OECD (2017) zufolge kann ein rasches und entschiedenes Ergreifen eines Maßnahmenbündels zur Dekarbonisierung die Wirtschaftsleistung der G20-Länder um durchschnittlich 2,5–2,8 % steigern, während eine Verzögerung bis 2025 zu einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um durchschnittlich 2 % bis 2035 führen würde. Gesamtwirtschaftlich werden die „costs of action“ hinsichtlich des Klimawandels mittlerweile deutlich geringer eingeschätzt als die „costs of inaction“<sup>2</sup>.

Bei der zeitlichen Abgrenzung eines regionalen Mobilitätsmasterplanes müssen diese veränderten Rahmenbedingungen Eingang finden. Das bedeutet, dass sehr wohl die zu erreichenden Ziele für einen längeren Zeitraum festgeschrieben werden sollen, allerdings wird hinsichtlich der Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele von den EntscheidungsträgerInnen in Zukunft mehr Flexibilität verlangt werden.

Für den regionalen Mobilitätsplan wird vorgeschlagen, dass die Ziele langfristig festgeschrieben werden.

Die Handlungsschwerpunkte werden für einen mittelfristigen Zeitraum von 10-15 Jahren entwickelt. Dabei handelt es sich nicht wie in den bisherigen Verkehrskonzepten um Bauprogramme und detaillierte Einzelmaßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel, sondern vielmehr um Maßnahmenbündel im Sinne der multimodalen Mobilität. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind die beschlossenen Ziele im Auge zu behalten, bei der Wahl der Maßnahmen und des Zeitplans kann durchaus flexibel vorgegangen werden.

Die Evaluierung bzw. Adaptierung der Maßnahmen sollte jedoch in einem kürzeren Zeitraum erfolgen. Vorgeschlagen wird an dieser Stelle ein Evaluierungszeitraum von 5 Jahren.

---

<sup>2</sup> Sachstandsbericht Mobilität; Bundesumweltamt; Wien, 2018

## 1.2 Inhaltliche Bearbeitung und Ablauf

In Hinblick auf die komplexe Aufgabenstellung erfolgte die Bearbeitung verkehrsträger- und fachübergreifend unter Einbindung der wesentlichen Akteure der Region. Aufbauend auf die Evaluierung der bestehenden regionalen Verkehrskonzepte wurde anhand ausgewählter Kriterien eine qualitative Beurteilung und eine Überprüfung der Zielerreichung der beiden bestehenden Verkehrskonzepte durchgeführt.

Danach wurden die neuen Rahmenbedingungen (z.B. REPRO, regionales Leitbild, Änderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, externe Einflüsse wie Megatrends und ihre Entwicklungen), interne Einflüsse (Verwaltung, Gemeindestruktur, Stakeholder), Änderungen der verkehrspolitischen Werthaltung und regionale Veränderungen (Soziodemografie, Wirtschaftsentwicklung...) analysiert. Weiters wurden im Rahmen einer umfangreichen Befragung die Wünsche, Ziele und Beschwerden der Region zum Thema Mobilität erhoben.

Auf dieser Basis wurden mit Stakeholdern aus der Planungsregion und einer ExpertInnengruppe, bestehend aus den ErstellerInnen des Mobilitätsplanes und MitarbeiterInnen der Fachabteilung 16 des Landes Steiermark, die bestehenden Kategorisierungen der Verkehrsnetze auf Plausibilität überprüft und falls erforderlich an die neuen Gegebenheiten und Zielsetzungen angepasst.

Basierend auf den neuen Rahmenbedingungen definiert das regionale Verkehrsleitbild Ziele und Leitsätze für die Themenbereiche Mobilität in der gesamten Oststeiermark.

Als zentrales Element des Regionalen Mobilitätsplanes werden Strategien, Prioritäten und Handlungsfelder für die einzelnen Verkehrsträger entwickelt, damit die festgelegten Ziele erreicht werden können.

Der Bearbeitungsablauf ist in Abbildung 1-1 ersichtlich und garantiert eine maximale Übereinstimmung zwischen Landesstraßenverwaltung und Region. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für eine hohe Identifikation der beiden Akteure mit den Zielen des Konzeptes und soll so zu einem sehr hohen Umsetzungsgrad führen.

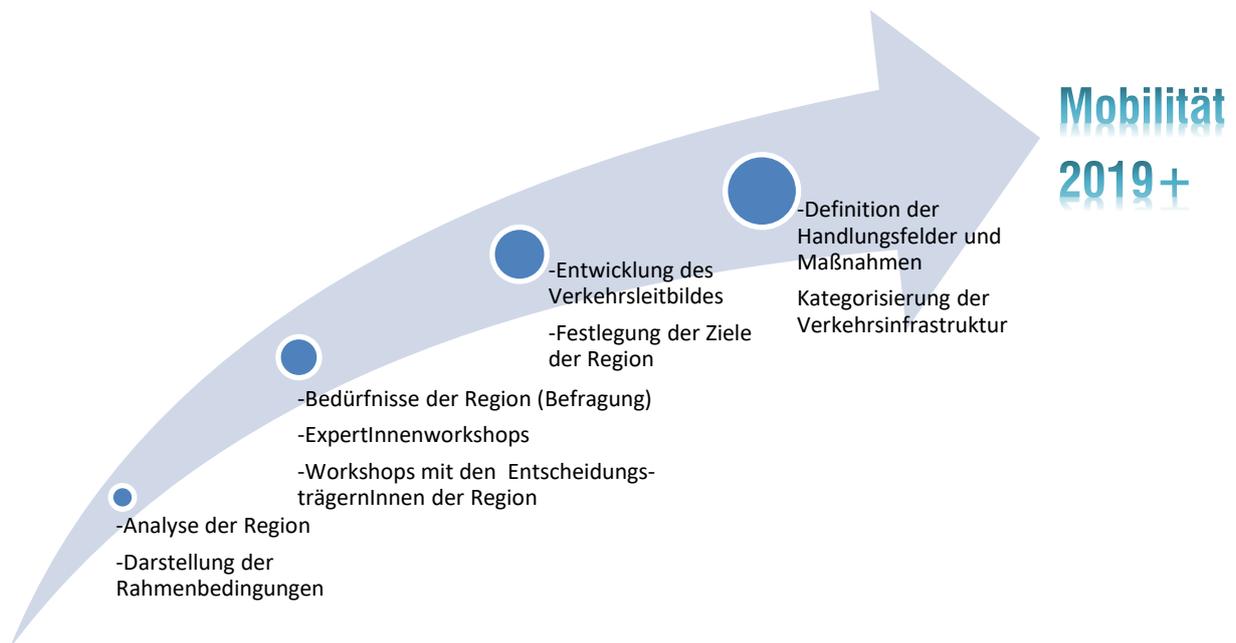


Abbildung 1-1: Darstellung des Bearbeitungsablaufes; (Quelle: eigene Darstellung Planum, 2019).

Abschließend soll der abgestimmte Regionale Mobilitätsplan in der Regionalversammlung beschlossen werden.

Als zentrale Ziele im Regionalen Mobilitätsplan können genannt werden:

- Sicherstellung der erforderlichen Mobilität in der Region,
- Reduzierung der Umweltauswirkung durch den Verkehr,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Sicherstellung eines finanzierbaren Verkehrssystems.

### 1.3 Prozessablauf

Im Zuge der Erstellung des Regionalen Mobilitätsplanes wurde der Dialog mit den VertreterInnen der Planungsregion und mit der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark als wesentliche Grundlage zur Entscheidungsfindung gesehen, d.h. die Funktionskonzepte, die Handlungsschwerpunkte und die Maßnahmen wurden mit den VertreterInnen der Planungsregion akkordiert.

Der Auftrag zur Erstellung des regionalen Mobilitätsplanes für die Oststeiermark wurde dem Büro Planum am 18.06.2018 erteilt. Nach der Analyse erster Grundlagendaten und der Durchführung der Mobilitätsbefragung wurde am 13.09.2018 dem Regionalvorstand im Rahmen eines Kick-offs erste Ergebnisse präsentiert, sowie der Bearbeitungszeitplan vorgestellt. In weiterer Folge fanden im Jahr 2019 mehrere Workshops mit ExpertInnen bzw. der Bevölkerung der Region zu den Themen Öffentlicher Verkehr, Radverkehr und motorisierter Individualverkehr statt.

---

## 2 Ausgangslage und Regionalanalyse

In der Regionalanalyse sind ausgehend von verkehrsrelevanten Einflussgrößen der Region, wie z.B. Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung, verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen sowie Rahmenbedingungen auf EU-, National- und Landesebene, dargestellt.

### 2.1 Planungsgebiet und (über)regionale Verflechtungen

Der Mobilitätsplan wird für die Planungsregion Oststeiermark, welche die politischen Bezirke Hartberg-Fürstenfeld und Weiz umfasst, erstellt. Auf einer Fläche von 2 322 km<sup>2</sup> befinden sich die vier regionalen Zentren Gleisdorf, Weiz, Hartberg und Fürstenfeld und das regionale Nebenzentrum Birkfeld. Hinsichtlich der Siedlungsstruktur ist die Oststeiermark abseits der Zentren teilweise sehr stark zersiedelt, was in der Vergangenheit zu einer sehr starken Abhängigkeit vom Pkw führte.

Die regionalen und überregionalen Verkehrsanbindungen und Verflechtungen des Planungsgebietes werden in Abbildung 2-1: dargestellt. In der Oststeiermark befinden sich mit der A2 Südautobahn, der in Bau befindlichen S7 Fürstenfelder Schnellstraße, der B54 Wechsel Straße, der B64 Rechberg Straße und der B72 Weizer Straße sowie den S-Bahn Korridoren S3 und S31 hochrangige Verkehrsinfrastrukturen, auf deren Basis die Oststeiermark erschlossen wird (siehe Abbildung 2-1). Die überregionale Anbindung im Kfz-Verkehr erfolgt hauptsächlich über die A2 Süd Autobahn und nach Fertigstellung der S7 Fürstenfelder Schnellstraße in Richtung Osten. Im Öffentlichen Verkehr verfügt die Region über einen gut ausgebauten Regionalbusverkehr in Richtung Graz, Fernbusse in Richtung Wien und mit den S-Bahnlinien S3 und S31 ein leistungsfähiges Rückgrat, das wiederum eine gute Anbindung an Hauptbahnhöfe von Graz und Wien und deren Flughäfen gewährleistet.

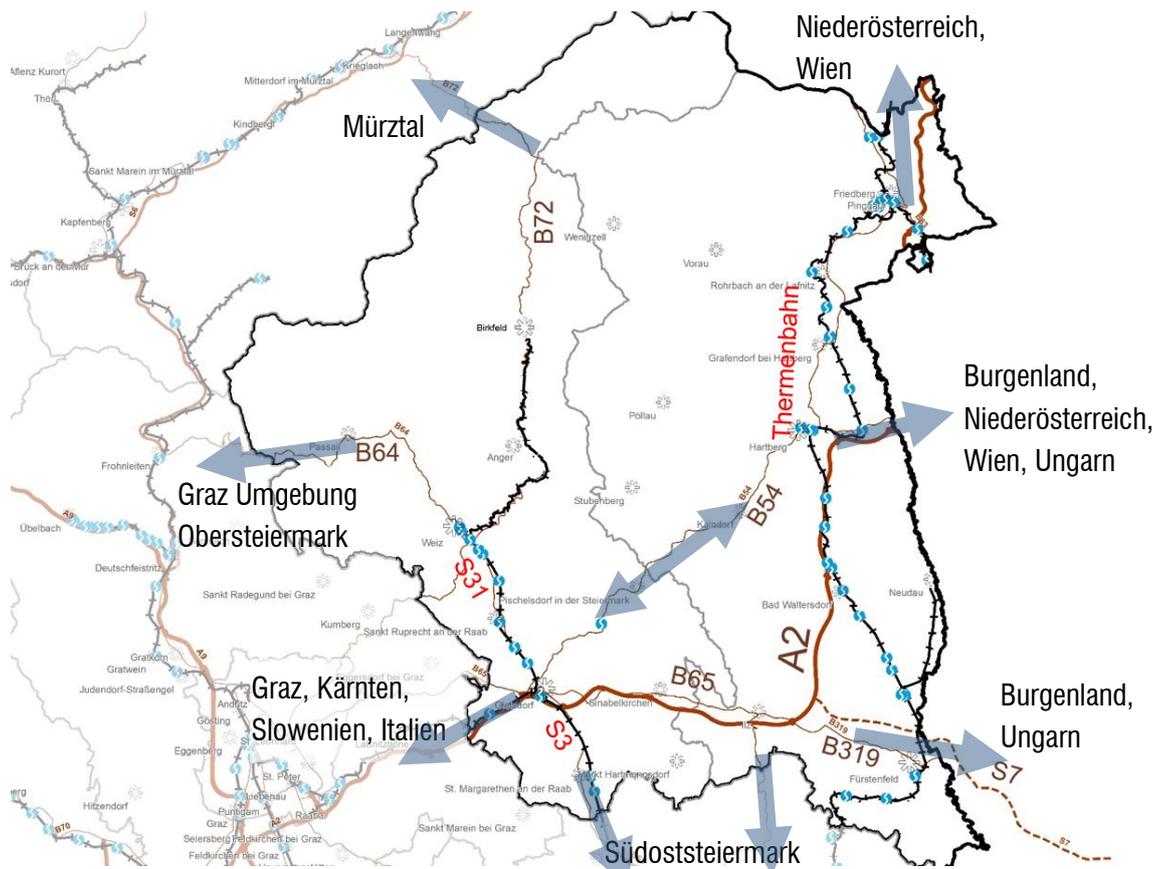


Abbildung 2-1: Planungsraum Oststeiermark; (Quelle: Planum, 2019)

## 2.2 Raum- und umweltrelevante Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

### 2.2.1 Landesentwicklungsprogramm LEP 2009

Gemäß Erläuterungsbericht hat das Landesentwicklungsprogramm 2009 (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, A16, 2009) „...die anzustrebende räumlich-funktionelle Entwicklung des Landes darzustellen ...“

Das LEP 2009 definiert daher auch die Steirischen Planungsregionen, ihre Abgrenzung und generelle Funktion („... die erforderlichen Voraussetzungen für möglichst alle Daseinsgrundfunktionen ... wie Wohnen, Arbeiten, Erholen, Bildung, Ver- und Entsorgung, soziale Kommunikation und Verkehr“). Die **Planungsregion Oststeiermark** wird in § 2 (2) festgelegt und besteht aus den damaligen politischen Bezirken Weiz, Hartberg und Fürstenfeld.

### 2.2.2 Landesentwicklungsleitbild LEB 2013

Die Steiermärkische Landesregierung hat am 18.04.2013 das Landesentwicklungsleitbild (LEB) als nachhaltige räumliche Strategie zur Landesentwicklung beschlossen. Die darin enthaltenen Richtlinien sind verbindlich und dienen nicht nur der Positionierung regionalpolitischer Zielsetzungen der Steiermark nach außen, sondern sind auch Vorgabe für die Regionen der Steiermark, insbesondere bei der Erstellung der regionalen Entwicklungsleitbilder.

Das LEB zeigt deutlich eine starke Entwicklungsachse von Kapfenberg/Bruck über Graz weiter bis Maribor. Der Raum um die regionalen Zentren Gleisdorf und Weiz wird als Gebiet mit industriell-gewerblichen Schwerpunkt gekennzeichnet und liegt unweit dieser wichtigen Wirtschaftsachse. Um die Region zwischen Hartberg und Fürstenfeld sieht das LEP einen touristischen Schwerpunkt, wobei Fürstenfeld und die Region Wirtschaftsregion Hartberg mit einem industriell-gewerblichen Schwerpunkt gekennzeichnet ist.

Für den Süden der Region Oststeiermark kann mit einer dynamischen Bevölkerungsentwicklung gerechnet werden. Die weitere Verstärkung der Bezirkshauptstädte und ihrer Umlandgemeinden, die zunehmende Konzentration der Bevölkerung und Arbeitsplätze entlang von Entwicklungsachsen sowie das Wachstum und die Ausdehnung des Zentralraumes Graz bergen große Chancen, aber auch große Herausforderungen.

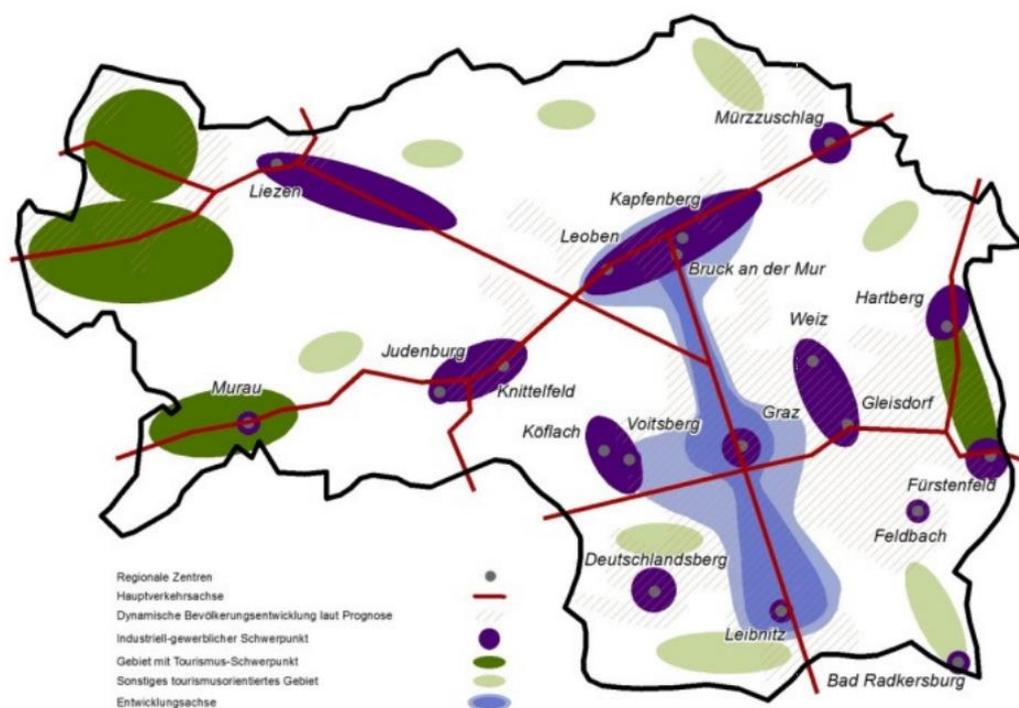


Abbildung 2-2: Strukturbild Steiermark; (Quelle: Landesentwicklungsleitbild, 2013).

### 2.2.3 Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030

Die Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030 wurde abteilungsübergreifend durch das Amt der Steiermärkischen Landesregierung erarbeitet und im November 2017 fertiggestellt. Als „*steirische Formel für Klima und Energie bis 2030*“ wurden **4 Hauptziele bis 2030** erarbeitet, die in 8 thematischen Schwerpunktsetzungen zukünftig über konkrete Aktionspläne weiterverfolgt und erreicht werden sollen:

- **Senkung der Treibhausgasemissionen um 36 Prozent**
- **Steigerung der Energieeffizienz um 30 Prozent**
- **Anhebung des Anteils an Erneuerbaren auf 40 Prozent**
- **Leistungsfähige Energie und Versorgungssicherheit**



Abbildung 2-3: 8 thematische Schwerpunktbereiche der KESS Steiermark 2030; (Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 15, 2017).

Der Bereich **Mobilität (M)** nimmt mit **46 % der steirischen Gesamtemissionen** im -Emissions-handelsbereich eine wesentliche Rolle ein, weshalb in der KESS 2030 **Ziele und Maßnahmen-bündel** für die Bereiche Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr definiert wurden.

- **M1 Individualverkehr:** Den Anteil aktiver Mobilität (Fuß und Rad) und den Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im motorisierten Individualverkehr erhöhen. Diese Ziele sollen mit Maßnahmen, wie etwa Mobilitätskonzepten, rechtlichen Rahmenbedingungen zur Reduktion des MIV, alternativen Antriebstechnologien respektive Infrastruktur sowie durch Stärkung des FußgängerInnen- und Radverkehrs und Bewusstseinsbildung als auch durch Stärkung der nachhaltigen Mobilität im Sinne einer energiesparenden Raumplanung erreicht werden.
- **M2 Öffentlicher Verkehr:** Den Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtmobilität (Modal Split) und den Anteil effizienter Fahrzeuge sowie alternative Antriebe im Busbereich steigern.  
Maßnahmen wie die Verbesserung von Angebot und Qualität, Ausbau und Modernisierung des ÖV und Ausbau und Optimierung von multimodalen Verkehrsmanagementsystemen sollen zur Zielerreichung beitragen.
- **M3 Güterverkehr:** Den Güterverkehr weitestgehend von der Straße auf die Schiene verlagern und den Anteil von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben erhöhen. Einen Beitrag zur Erreichung der Ziele soll der Ausbau der Schienen-Infrastruktur und unterstützende Maßnahmen im Bereich der Güterlogistik und Förderpolitik leisten.

Aufbauend auf die KESS 2030 wurde im Februar 2019 der **Aktionsplan 2019-2021** veröffentlicht. Für den Bereich Mobilität wurden 14 konkrete Maßnahmen ausgearbeitet und deren Wirkung hinsichtlich der Reduktion der Treibhausgase, der Energieeffizienz, des Themenkreises erneuerbare Energien und der Sicherheit und Leistbarkeit beurteilt. Weiter wurde die Budgetwirksamkeit der einzelnen Maßnahmen definiert.

Maßnahmen des Aktionsplanes sind etwa nachhaltige Mobilitätspläne, Einführung einer CO<sub>2</sub> Steuer, Parkraumbewirtschaftung, Ausbau von Park & Ride, verkehrersparende Raumordnung, Unterstützung der Gemeinden bei der Umsetzung von Radverkehrskonzepten, Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie Errichtung beziehungsweise Ausbau von Güterverkehrszentren und -terminals.

## 2.2.4 Regionales Entwicklungsleitbild Oststeiermark 2014+

Mit dem Regionalem Entwicklungsleitbild RELB 2014, das auch zukunftsfähige Visionen beschreibt, hat die Regionalversammlung der Region Oststeiermark am 23. Juli 2014 die Umsetzung verschiedener strategischer Ziele beschlossen.

Leitthemen:



Abbildung 2-4: Leitthemen gemäß dem Regionalem Entwicklungsleitbild Oststeiermark 2014; (Quelle: Regionales Entwicklungsleitbild Oststeiermark 2014+).

Im Leitbild werden fünf miteinander verbundene Leitthemen formuliert (siehe Abbildung 2-4), für die wiederum Ziele und Maßnahmen, auch mit verkehrsrelevantem Bezug, abgeleitet werden.

Um den Standort zu stärken sollen beispielsweise Maßnahmen gesetzt werden, um die Mobilität für die gesamte Oststeiermark zu verbessern, die bestehende Schieneninfrastruktur zu erhalten, das Angebot an Zugverbindungen zu erhöhen und die höherrangigen Straßeninfrastrukturen wie S7 und B64 auszubauen.

## 2.2.5 Regionales Entwicklungsprogramm REPRO Oststeiermark 2016

Das Regionale Entwicklungsprogramm (REPRO) der Planungsregion Oststeiermark wurde am 07.07.2016 vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung beschlossen und definiert wesentliche Zielvorgaben für die räumliche Planung.

Insbesondere die **zentralörtlichen Festlegungen** (regionale und teilregionale Zentren, siehe unten) als auch die planlich erfassten **Vorrangzonen** (Industrie- und Gewerbe, Landwirtschaft, Rohstoffe, Grünzonen; siehe Regionalplan) haben direkte Auswirkungen auf die zukünftige räumliche Entwicklung der Planungsregion.

**Regionale Zentren** laut Landesentwicklungsprogramm 2009 sind die Bezirkshauptstädte Hartberg und Weiz, sowie die damalige Bezirkshauptstadt Fürstenfeld und die Stadt Gleisdorf.

Gemäß §4 des Regionalen Entwicklungsprogrammes werden folgende 19 **Teilregionale Zentren** festgelegt.

Anger, Bad Waltersdorf, Friedberg / Pinggau, Grafendorf bei Hartberg, Hofstätten an der Raab, Ilz, Kaindorf, Ludersdorf-Wilfersdorf, Markt Hartmannsdorf, Neudau, Passail, Pischelsdorf am Kulm, Pöllau, Rohrbach an der Lafnitz, St. Margarethen an der Raab, St. Ruprecht an der Raab, Sinabelkirchen, Stubenberg, Vorau

Im Regionalen Entwicklungsprogramm werden darüber hinaus Vorrangzonen festgelegt, welche die Raumfunktionen mit öffentlichem Interesse dokumentieren.



## 2.3 Verkehrs- und mobilitätsrelevante Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

Die Mobilitätsplanung einer Region ist einer Vielzahl von Einflüssen unterworfen, die nur zu einem Teil im Verantwortungsbereich der regionalen EntscheidungsträgerInnen selbst liegen. Externe Einflüsse können von einer Region kaum maßgeblich beeinflusst werden. Umso wichtiger ist es deshalb, diese externen Rahmenbedingungen aufzuzeigen, zu analysieren und zu erkennen, welche Handlungsspielräume sich für die Region daraus ergeben.

Als wesentlicher und neuer Einfluss von außerhalb (Bundes- bzw. EU Ebene) kann an dieser Stelle der Umweltbereich und die Bekämpfung des Klimawandels genannt werden, der durch die erforderliche Senkung der Treibhausgasemissionen ein Umdenken in der Mobilitätspolitik erfordert.

Aufgabe der Politik ist es dann, diese Handlungsspielräume bestmöglich zur Erreichung der eigenen Ziele auszuschöpfen und falls erforderlich, externe Rahmenbedingungen auch bestmöglich zu lenken bzw. zu beeinflussen.

### 2.3.1 Übergeordnete Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Verwaltung

Das **Weißbuch Verkehr** der EU beschreibt die Zukunftsausrichtung des europäischen Verkehrsraumes bis 2050. Nach diesen Zielvorgaben richten sich Legislativvorschläge und andere Initiativen der Europäischen Kommission. Es handelt sich um ein Strategiepapier mit definierten Zielen und Fristen für deren Umsetzung. Eines der wichtigsten Ziele darin ist ein umweltfreundlicher Stadt- und Pendlerverkehr.

Auch wenn sich das Weißbuch in Teilen mit dem urbanen Raum befasst, sind wichtige Grundsätze der europäischen Verkehrspolitik auf Regionen bezogen.

Im **transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T)** wurden 9 prioritäre Verkehrskorridore definiert, die die TEN Standards erfüllen und damit das bestehende Netz ergänzen sollen. Ziel dieser Korridore ist die Verbesserung der Handelsbeziehungen aller EU Mitgliedsstaaten.

In der Oststeiermark befindet sich mit der A2 ein Teil des TEN-T Kernnetzes bzw. des Baltisch-Adriatischen Korridors.

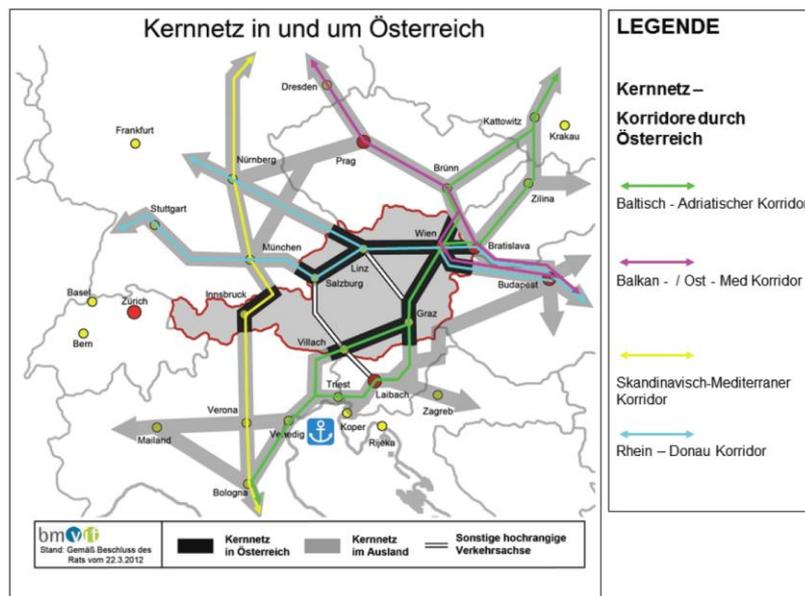


Abbildung 2-6: Kernetz und Kernkorridore im Umfeld Österreichs; (Quelle: Transeuropäische Verkehrsnetze, bmvit, Wien, April 2016).

Der **Gesamtverkehrsplan für Österreich** (2012) formuliert die Ziele und Strategien einer umfassenden Verkehrspolitik bis 2025. Als Ziel werden „Mobilität sozialer gestalten“, „Verkehr sicherer machen“, „Verkehr umweltfreundlicher machen“ und „Verkehr effizient organisieren“ genannt. Zur Erreichung einer Reduktion des motorisierten Kfz-Verkehrs wird ein Schwerpunkt auf die Förderung des Öffentlichen- und des Fahrradverkehrs gesetzt.

Unter **sozialer** wird verstanden, dass der Verkehr leistbar, bedarfsgerecht und barrierefrei gestaltet wird. Als Ziel im Bereich der **Verkehrssicherheit** wird eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 und eine Reduzierung der Anzahl der Unfälle mit Personenschäden um 20 % genannt. Als **Umweltziel** soll der CO<sub>2</sub> Ausstoß bis 2025 um 19 %, die Feinstaubemissionen um 50% und die NO<sub>x</sub> Emissionen um bis zu 70 % im Vergleich zu 2010 gesenkt werden. Weiters soll das Verkehrssystem **effizienter** organisiert werden, was bedeutet, dass bei gleichbleibender Verkehrsleistung das Verkehrsaufkommen reduziert wird.

Konkrete Maßnahmen in der Planungsregion können jedoch aus dem Gesamtverkehrsplan für Österreich nicht abgeleitet werden (siehe Abbildung 2-7).

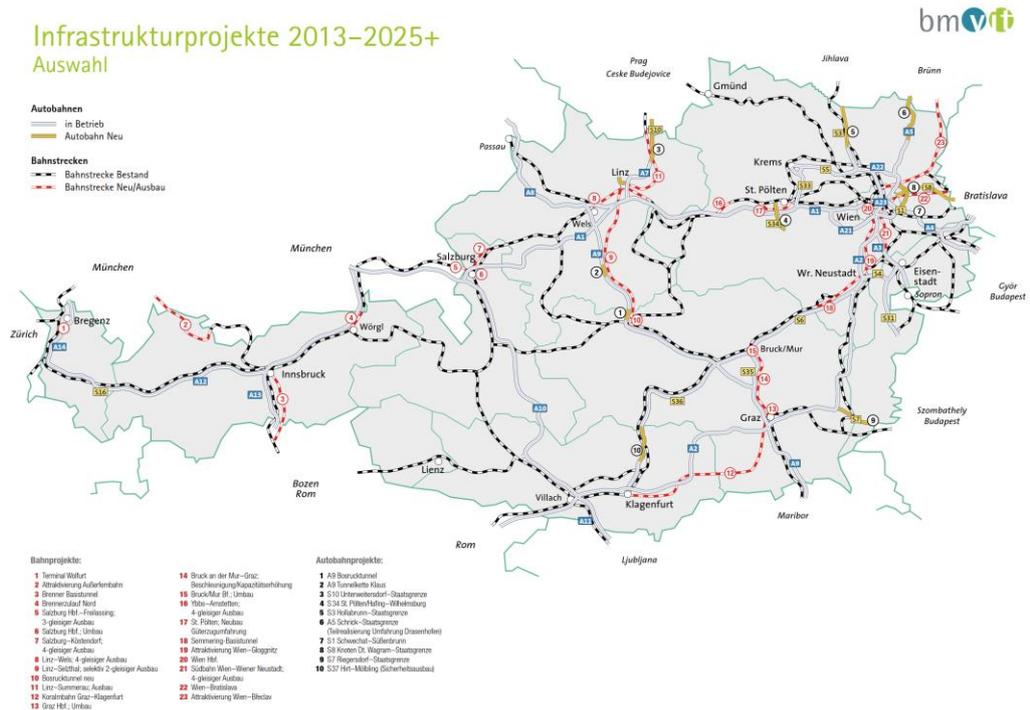


Abbildung 2-7: Infrastrukturprojekte 2013-2025+; (Quelle bmvit, 2013).

In der **Verkehrsprognose Österreich 2025+** werden verschiedene Szenarien der Verkehrsentwicklung behandelt. Eines der Szenarien behandelt auch eine Entwicklung im Sinne einer restriktiven Verkehrspolitik hinsichtlich des motorisierten Kfz-Verkehrs. Im österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 wird eine Reduktion der Unfallzahlen angestrebt. Derzeit findet gerade eine Überarbeitung der Verkehrsprognose Österreich statt. Mit Ergebnissen ist im Jahr 2021 zu rechnen.

Eine länderübergreifende Arbeitsgruppe hat einen bundesweiten **ÖV-Standard für Österreich im Regionalverkehr** festgelegt und im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz für verbindlich erklärt. Dabei wurden ÖV-Bedienungsstandards für Siedlungskerne ab 500 Einwohner zum nächsten ÖV-Knoten, dem nächsten regionalen Zentrum bzw. dem nächsten überregionalen Zentrum definiert (siehe Tabelle 2-1). Der Standard wurde für Werktage von Montag bis Freitag (auch während der Ferien) definiert.

Tabelle 2-1: Bundesweite ÖEV-Standards; (Quelle: Abteilung 16).

Siedlungskerngröße	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

Im **Sachstandsbericht Mobilität** wurde mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030 definiert.

Die folgenden fünf Personenverkehrsmaßnahmen sind absteigend in Abhängigkeit von ihrem zu erwartenden Treibhausgas-Reduktionspotenzial aufgelistet:

- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen und Schnellstraßen auf 100 km/h. Ausgenommen von dieser Geschwindigkeitsreduktion sind Zero Emission Vehicles. Potenzial: groß
- Citymaut in den Hauptstädten für Pkw. Zero Emission Vehicles werden ausgenommen: Potenzial: Mittel
- Qualitätsoffensive für das zu Fuß gehen und Radfahren. Potenzial: mittel  
Hier wird insbesondere die konsequente Umsetzung und Fortführung der Masterpläne Radfahren und Gehen erwähnt.
- Ein Bezug von Umwelt-, Klima- und Mobilitätspolitik in die Raumplanung. Potenzial: Mittel  
Durch Wohnbauförderung, Stellplatzverpflichtung, Ökologisierung der Pendlerpauschale, Baulastträgerschaft bei Straßenbau im Ortsgebiet und Anpassung der Grundsteuer-Befreiung von Verkehrsflächen soll eine Verdichtung der Ortskerne und damit eine Verkürzung der Wege erreicht werden.
- Eine Erhöhung der Investitionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Potenzial: mittel

Die folgenden fünf Güterverkehrsmaßnahmen sind absteigend in Abhängigkeit von ihrem zu erwartenden Treibhausgas-Reduktionspotenzial aufgelistet:

- Einführung eines elektrifizierten Systems auf dem hochrangigen Straßennetz (z.B. Oberleitungen). Potenzial; sehr groß
- Verlagerungsmaßnahmen vom Straßen- auf den Schienengüterverkehr. Potenzial: mittel
- Flächendeckende LKW Maut. Potenzial: mittel
- Förderung von Güterverkehrszentren und kranbaren Sattelaufliegern samt Anpassung der dafür notwendigen Abmessungen und Gewichte der Kfz. Potenzial: mittel

- City Logistik Maßnahmen zur Förderung von Betriebslogistikkonzepten zur Transport-rationalisierung. Potenzial: mittel

Im Jahr 2008 wurde mit dem **Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+** festgelegt, in welche Richtung sich der Verkehr in Zukunft in der Steiermark bewegen soll. Der Leitsatz lautete „bewusst behutsam bewegen“. Dem Bedürfnis nach Mobilität soll unter Berücksichtigung der Raum-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung und größtmöglicher Schonung aller Ressourcen entsprechende Angebote zur Verfügung gestellt werden können, die im Sinne des ganzheitlichen Denkens und der umfassenden Abschätzung ihrer Auswirkung gesetzt werden.

Die Grundpfeiler des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes 2008+ sind:

- Politischer Konsens für ein zukunftsfähiges Gesamtverkehrssystem
- Überregionale, ressourcenschonende Gesamtplanung
- Sicherung des Wirtschaftsstandortes Steiermark
- Sicherung der Mobilität für alle Menschen in der Steiermark
- Höchstmögliche Verkehrssicherheit
- Bewusste Unterstützung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fußgänger- und Fahrradverkehr vor allem in den Ballungsräumen
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel
- Schaffung eines umwelt- und sozialverträglichen sowie volkswirtschaftsförderlichen Gesamtverkehrssystems

Im Bereich des Radverkehrs wurde hauptsächlich auf touristische Nutzung eingegangen. Die in Planung befindlichen Radwege R65, R51 und Lückenschlüsse im Bereich des R8 wurde inzwischen abgeschlossen.

Beim Öffentlichen Verkehr wurde als zentrale Aufgabe die Sicherstellung einer Grundversorgung in der gesamten Steiermark definiert. Im Bereich der Thermenbahn wurden Bahnhofs- Linienverbesserungen und Auflösungen von EK-Kreuzungen genannt.

Als Straßeninfrastrukturmaßnahmen wird an dieser Stelle der Bau der S7 Fürstenfelder Schnellstraße, die Ortsumfahrung Hartberg und die Umfahrung Preding – Weiz genannt.

Das **Steirische Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020** basiert auf der dreisäuligen Strategie „Bewusstseinsbildung und Mobilitätserziehung“, „Legislative und Überwachung“ und „Infrastruktur“. Als Schwerpunkte werden die Reduzierung der Risikobereitschaft, die Stärkung der Eigenverantwortung, die interdisziplinäre Zusammenarbeit zur Erhöhung der Wirkung bei bewusstseinsbildenden Maßnahmen im Straßenverkehr und die Schaffung einer Verkehrskultur gesetzt, mit dem Ziel, die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr um 50 %, die der Schwerverletzten um 40 % und die Unfälle mit Personenschaden um 20 % zu reduzieren.

### 2.3.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Infrastrukturbetreiber

Die **Steiermärkischen Landesbahnen** betreiben die S-Bahn-Strecke S31 zwischen Gleisdorf und Weiz (Weizerbahn). Für diese Strecke gibt es derzeit Überlegungen bezüglich einer Elektrifizierung, ein Ergebnis und die weitere Vorgehensweise liegt aber noch nicht vor.

Die **Ausbaustrategie von BMVIT und ÖBB** wurde im Zielnetz 2025+ festgelegt. Damit liegt ein umfassendes Gesamtkonzept inklusive konkreter Umsetzungsschritte für die Bahninfrastruktur vor. Als vorrangige Ziele werden die Stärkung der Marktposition, die Steigerung der Wirtschaftlichkeit und die Weiterentwicklung der Sicherheit definiert. Wie in Abbildung 2-8 ersichtlich, befinden sich in der Oststeiermark keine Erweiterungsinvestitionen zur Erreichung des Zielnetzes. Eine detaillierte Studie beschäftigt sich derzeit mit der Zukunftsperspektive der Thermenbahn, in welcher auf Basis der vorhandenen und künftigen Potenziale die weitere Vorgehensweise festgelegt wird. Ebenfalls gibt es für die steirische Ostbahn zwischen Graz und Gleisdorf Überlegungen zu Beschleunigungsmaßnahmen, die Vorgangsweise wurde noch nicht fixiert.

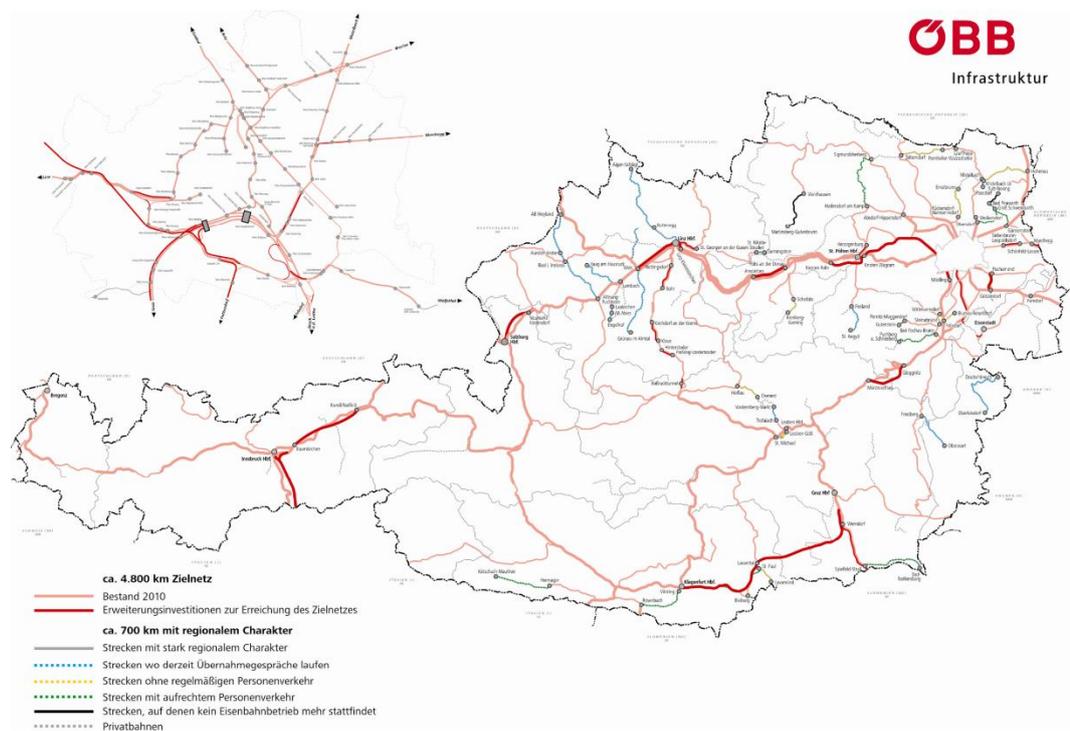


Abbildung 2-8: Österreichisches Zielnetz Projekte Personenverkehr; (Quelle: Zielnetz 2025+, ÖBB Infrastruktur AG; September 2011).

Im **Infrastruktur-Investitionsprogramm 2016 der ASFINAG** liegt der Schwerpunkt auf 24 Tunnel-Großprojekten, Neubauvorhaben und Generalerneuerungen (siehe Abbildung 2-9). In der Oststeiermark wird die Errichtung der der S7 Fürstenfelder Schnellstraße genannt, die sich derzeit in Bau befindet.



Abbildung 2-9: Infrastruktur-Investitionsprogramm 2016; (Quelle: www.asfinag.at vom 03.11.2016).

### 2.3.3 RVK Fürstenfeld – Hartberg 2006

Im regionalen Verkehrskonzept Fürstenfeld – Hartberg (RVK) aus dem Jahr 2006 wurde ausgehend von einer Bestandsanalyse gemeinsam mit der Region in einem partizipativen Prozess ein Verkehrsleitbild mit Handlungsschwerpunkten festgelegt. Dieses Leitbild dient zur Festlegung einer langfristigen Strategie der Verkehrspolitik für alle Verkehrsarten und für eine nachhaltige Sicherung und Entwicklung der Attraktivität des Bezirkes als Lebens- und Wirtschaftsraum.

Das erarbeitete Verkehrsleitbild enthält 5 Handlungsschwerpunkte:

- Erreichbarkeit im Straßennetz
- Sicherung der Aspangbahn
- Verbesserung des ÖV Angebotes
- Ausweitung der Radwege
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

Weiters wurden das Straßennetz und der Öffentliche Verkehr kategorisiert. Die Kategorisierung des Straßennetzes basierte auf der Bedeutung des Straßennetzes für Wohnbevölkerung, den Arbeits-, Wirtschafts- und Ausbildungsverkehr, sowie den Einkaufs- und Freizeitverkehr. Die Gesamterreichbarkeit des Bezirkes mit dem MIV im hochrangigen Straßennetz wird sehr gut beurteilt und wird sich durch den Bau der S7 und der Umfahrung von Hartberg weiter verbessern. Die

Verkehrsqualität wird allgemein als gut beschrieben. Die Straßen sind jedoch vor allem abseits der Haupttrouten oft in mangelhaftem Zustand.

Die Erreichbarkeit des Bezirkes mit dem Öffentlichen Verkehr für Fürstenfeld und den Zentralraum Hartberg wird als einigermaßen erträglich beurteilt. An Wochenenden und in den peripheren Gebieten (insbesondere in den peripheren Gebieten in Hartberg) wird der Öffentliche Verkehr jedoch als völlig unzureichend beschrieben. Es wird befürchtet, dass der Öffentliche Verkehr im Modal Split Anteile verlieren wird.

Das Radwegenetz wurde als für den Tourismus wichtig beurteilt, für andere Daseinsfunktionen wurde dem Radverkehr eine untergeordnete Bedeutung attestiert.

Die Kategorisierung des Straßennetzes bildet zusammen mit der Verkehrsbelastung die Grundlage für die Reihung von Straßenbaumaßnahmen bzw. die Prioritäten in der Straßenerhaltung. Auch für die Stärkung des ÖV wurden Maßnahmen vorgeschlagen.

Im Rahmen der Evaluierung der regionalen Verkehrskonzepte erfolgte abschließend eine Überprüfung der Maßnahmenumsetzung. Im Maßnahmenprogramm wurden ausschließlich Straßenbaumaßnahmen vorgeschlagen. Von den vorgeschlagen 154 Maßnahmen wurden 124 durchgeführt, das entspricht rund 81 % (siehe Tabelle 2-2). Es kann von einem sehr hohen Umsetzungsgrad gesprochen werden.

	Maßnahmen	umgesetzt
RVK Hartberg - Fürstenfeld kurzfristig	53	49 (92 %)
RVK Hartberg - Fürstenfeld mittel- und langfristig	65	42 (65 %)
RVK Hartberg - Fürstenfeld Sanierungen	36	33 (92 %)

Tabelle 2-2: Umsetzungsgrad der Maßnahmen aus dem Bauprogramm (Quelle: Planum, 2019).

Bei der Überprüfung der Bedienqualität im Regionalbusverkehr wurde festgestellt, dass entlang der Hauptachsen Gleisdorf – Hartberg und Gleisdorf – Fürstenfeld die Bedienqualität weit besser realisiert wurde als im RVK vorgesehen. Die Achsen Hartberg – Fürstenfeld und die Anbindung an das Burgenland weisen jedoch nicht die geforderte Bedienqualität auf. Dramatisch stellt sich die Situation im Hartberger Hinterland (Vorau und Pöllau) dar, wo die geforderten Qualitäten bei weitem nicht erreicht werden konnten. Im Öffentlichen Verkehr wurden somit vor allem die Busachsen in Richtung Graz massiv gestärkt, in der Region bzw. im Bereich der wichtigen innerregionalen Verbindungen und bei den Anbindungen des Burgenlandes besteht jedoch Aufholbedarf.

Im Bereich des Radverkehrs wurde im Großen und Ganzen keine der vorgeschlagenen Maßnahmen realisiert.

### 2.3.4 RVK Weiz 2007

Im regionalen Verkehrskonzept Weiz (RVK) aus dem Jahr 2007 wurde ausgehend von dieser Bestandsanalyse gemeinsam mit der Region in einem partizipativen Prozess ein Verkehrsleitbild mit Handlungsschwerpunkten festgelegt. Dieses Leitbild dient zur Festlegung einer langfristigen Strategie der Verkehrspolitik für alle Verkehrsarten und für eine nachhaltige Sicherung und Entwicklung der Attraktivität des Bezirkes als Lebens- und Wirtschaftsraum sicherzustellen.

Das erarbeitete Verkehrsleitbild enthält 5 Handlungsschwerpunkte:

- Erreichbarkeit des Straßennetzes
- Sicherung und Ausbau der Schiene
- Verbesserung des Busangebotes
- Ausweitung der Radwege
- Verkehrssicherheit und Umweltschutz

Weiters wurden im RVK das **Straßennetz** und der Öffentliche Verkehr kategorisiert. Die Kategorisierung des Straßennetzes basierte auf der Bedeutung des Straßennetzes für Wohnbevölkerung, den Arbeits-, Wirtschafts- und Ausbildungsverkehr, sowie den Einkaufs- und Freizeitverkehr. Der Bezirk Weiz besitzt eine qualitativ gute Anbindung an das höchstrangige Straßennetz. Im untergeordneten Straßennetz ist die Erreichbarkeit – trotz des teilweise schlechten Straßenzustands – zufriedenstellend. Dem Bezirk Weiz wird ein gut strukturiertes Netz für den Kfz Verkehr attestiert, welches den heutigen und künftigen Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt.

Die Erschließung des Bezirkes durch **Öffentliche Verkehrsmittel** erfolgt hauptsächlich durch die S-Bahn im durchgehenden 30/60-Minuten-Takt, sowie durch die regionalen Bus-Hauptachsen von Graz nach Gleisdorf und weiter nach Hartberg bzw. Fürstenfeld sowie der Hauptachse von Graz nach Weiz bis Anger. Während die Stärken des ÖV in der Anbindung von Weiz und Gleisdorf nach Graz mit Schnellbussen liegen, ist das Angebot im Norden des Bezirkes Weiz im ÖV vergleichsweise schlecht und die Fahrzeiten zu den Hauptzielen im Gegensatz zum MIV sind oft mehr als doppelt so lang.

Im Rahmen der Evaluierung des regionalen Verkehrskonzeptes Weiz erfolgte ebenfalls eine Überprüfung der Maßnahmenumsetzung. Im Maßnahmenprogramm wurden Maßnahmen für den Rad- und den Kfz Verkehr vorgeschlagen. Von den vorgeschlagen 63 Maßnahmen für den Kfz-Verkehr wurden 52 umgesetzt, das entspricht rund 83 % (siehe Tabelle 2-3). Es kann von einem sehr hohen Umsetzungsgrad gesprochen werden.

Tabelle 2-3: Umsetzungsgrad der Maßnahmen aus dem Bauprogramm; (Quelle: Planum, 2019).

Kfz- Verkehr	Maßnahmen	umgesetzt
RVK Weiz kurzfristig	8	7 (88 %)
RVK Weiz mittelfristig	14	13 (93 %)
RVK Weiz langfristig	25	19 (76 %)
RVK Weiz Sanierungen	16	13 (81 %)

Bei der Überprüfung der Bedienqualität im Regionalbusverkehr wurde festgestellt, dass nahezu auf sämtlichen Busachsen die Bedienqualität gemäß RVK erreicht und an den Hauptachsen (Gleisdorf – Weiz – Birkfeld und Gleisdorf – Fürstenfeld) sogar überschritten wurde. Lediglich auf der Achse Pischelsdorf – Ilz wurde das gesetzte Ziel nicht erreicht. Es kann von einer sehr erfolgreichen Umsetzung gesprochen werden.

Im Bereich des Radverkehrs wurde 13 Maßnahmen vorgeschlagen von denen 5 bereits umgesetzt wurden und eine heuer verwirklicht wird. Der Umsetzungsgrad beträgt somit 46 % und kann als mittel bezeichnet werden.

### **2.3.5 Mikro-ÖV-Strategie Steiermark**

Im Rahmen der Mikro ÖV-Strategie Steiermark sollen neue Wege der Mobilität im ländlichen Raum angeboten werden. Der Mikro ÖV schließt eine bedeutende Lücke im bestehenden Angebot des Öffentlichen Verkehrs. Der Ausbau sollte möglichst flächendeckend geschehen und eröffnet Menschen Zugang zu Mobilität, denen dieser aus unterschiedlichen Gründen zum derzeitigen Mobilitätssystem verwehrt wird. So kann ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des ländlichen Raumes geleistet werden.

Die Mikro-ÖV-Strategie Steiermark trägt als grundlegende Idee die Sicherung der Erreichbarkeit im ländlichen Raum in sich und basiert auf folgenden **7 Grundsätzen**:

1. Mikro-ÖV leistet für viele Menschen – insbesondere im ländlichen Raum – einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung und Sicherung von Daseinsgrundfunktionen.
2. Mikro-ÖV leistet einen Beitrag zur sozialen Inklusion.
3. Mikro-ÖV soll einen Beitrag zur Erhöhung des Modal Split Anteils des Öffentlichen Verkehrs leisten.
4. Mikro-ÖV darf nie in Konkurrenz zu den Linienangeboten des Öffentlichen Verkehrs treten, sondern soll – wo immer das möglich ist – als Zubringer fungieren.
5. Bedient werden vorrangige Zielgruppen wie SeniorInnen, ökonomisch benachteiligte Personen, Jugendliche, PendlerInnen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität
6. Mikro-ÖV erfordert sorgfältige Planung.
7. Qualitätsverbesserung durch regelmäßige Evaluierung.

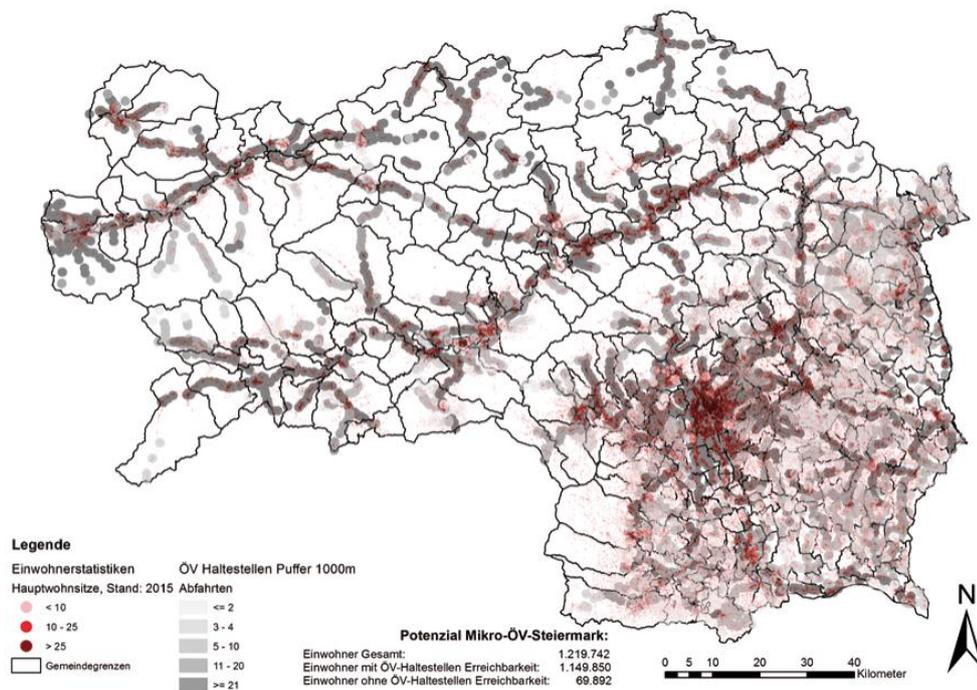


Abbildung 2-10: Erreichbarkeit ÖV-Haltestellen Steiermark / Potenzial Mikro-ÖV; (Quelle: Mikro-ÖV-Strategie Steiermark, Abteilung 16, 2016).

### 2.3.6 Mikro-ÖV Oststeiermark

Seit dem Jahr 2018 wird eine Mikro-ÖV Lösung für die Bezirke Weiz und Hartberg-Fürstenfeld sowie die angrenzenden Gemeinden Pernegg an der Mur und Breitenau am Hochlantsch im Bezirk Bruck-Mürzzuschlag für die Erstellung eines vernetzten Gesamtverkehrssystems entwickelt. Das Mobilitätsangebot in peripher gelegenen Gemeindegebieten soll verbessert werden und das Mikro-Mobilitätsangebot soll gleichzeitig als ergänzendes Angebot zum bestehenden Öffentlichen Verkehr fungieren.

Durch eine unterschiedliche Ausgangssituation in den einzelnen Teilregionen müssen regionspezifische Anforderungen berücksichtigt werden. Wegen einer zu geringen Anbindung an den Öffentlichen Verkehr in das nächstgelegene, wichtige teilregionale Versorgungszentrum, müssen auch Fahrten innerhalb von Gemeinden meist mit dem eigenen Pkw durchgeführt werden. Speziell für die sogenannte „letzte Meile“ fehlt die Versorgung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, was sich vor allem auf den Motorisierungsgrad auswirkt.

Auf Basis einer umfangreichen Analyse wurde ein Mikro-ÖV System für die Planungsregion entwickelt. Die Auswertung dieser Analysen zeigte, dass bereits bestehende Mikro-ÖV Angebote den Bedarf und die Annahme einer flächendeckenden Lösung unterstreichen. Auch die Umfragen gaben Erkenntnis über den Wunsch an eine flächendeckende Anbindung an das bestehende ÖV-Angebot. Eine Übersicht der geplanten Haltestellen ist in Abbildung 2-11 ersichtlich.

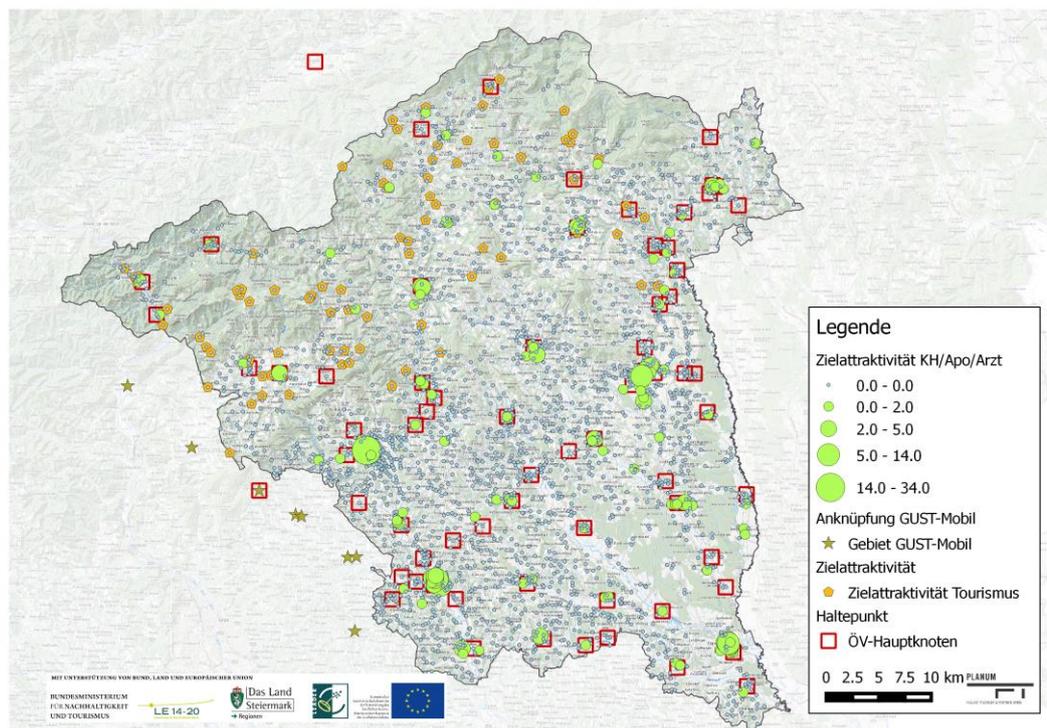


Abbildung 2-11: Übersicht Haltepunkte und Auswahl Zielattraktivitäten; (Quelle: Planum, 2019).

Die Ausschreibung der erforderlichen Leistungen ist momentan in Vorbereitung.

### 2.3.7 Radverkehrsstrategie Steiermark 2025

Mit der **Radverkehrsstrategie Steiermark** wird der Radverkehr als wesentliches Bindeglied einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität in der Steiermark gestärkt.<sup>3</sup>

Als wirksames Mittel die gegen Staus, den ausufernden Platzbedarf für Verkehrsinfrastruktur und mangelnde Bewegung sowie zur Reduzierung der klimaschädlichen Emissionen wird der Radverkehr in der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 angesehen. Die Entwicklung erfolgt in erster Linie nach den in Abbildung 2-12 ersichtlichen Radverkehrspotenzial, da hier aufgrund der geringen Weglänge das höchste Radverkehrspotenzial vorhanden ist und somit die höchste Wirksamkeit der Maßnahmen erwartet werden kann.

<sup>3</sup> Vgl.: Radstrategie Steiermark 2025, Quelle: [www.radland.steiermark.at](http://www.radland.steiermark.at)

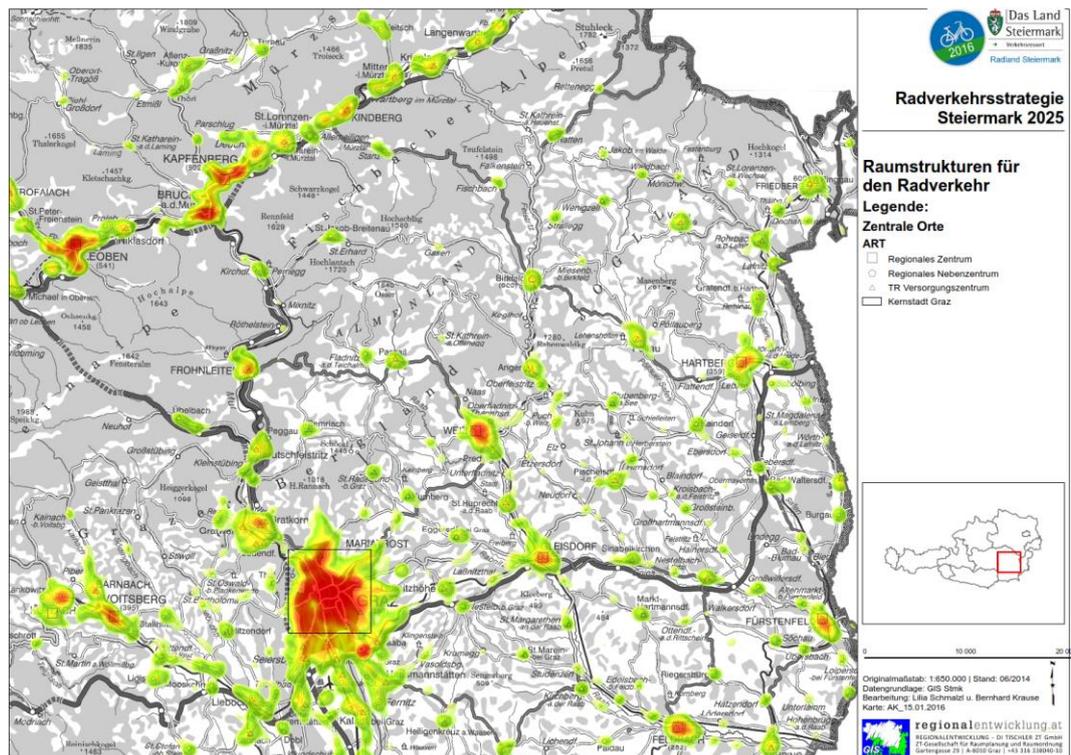


Abbildung 2-12: Radverkehrspotenziale in der Oststeiermark; (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, 2016).

Der zweite Fokus wird auf das multimodale Verkehrsverhalten gelegt, wo vor allem die Verknüpfung zwischen Rad und ÖV verstärkt gefördert werden soll. Dies geschieht vor allem entlang der starken ÖV Korridore, die Potenziale im Bereich der S-Bahn Bahnhöfe sind in Abbildung 2-13 ersichtlich. Erwähnt wird an dieser Stelle, dass abweichend von Abbildung 2-13 ebenfalls hohe Potenziale entlang der Regionalbusachsen Hartberg – Gleisdorf und Fürstenfeld – Gleisdorf und, wenn auch in geringerer Ausprägung, entlang der Thermenbahn vorhanden sind.

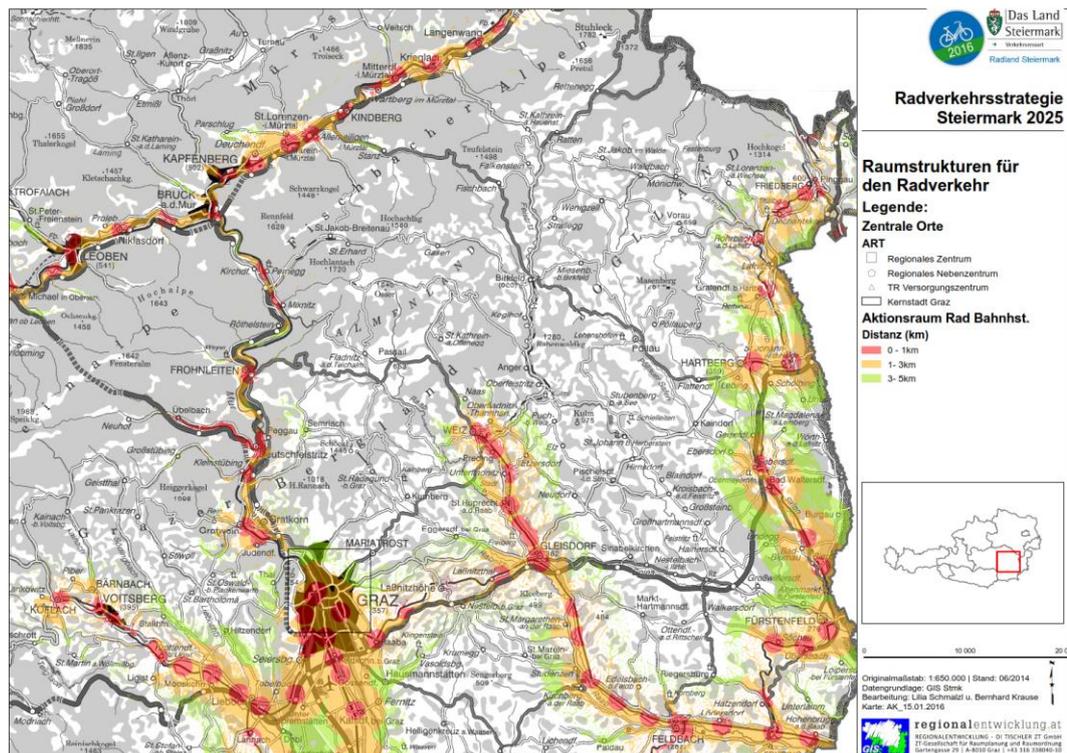


Abbildung 2-13: Radpotenziale im Bereich der Bahnhöfe in der Oststeiermark; (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, 2016).

### 2.3.8 Radverkehrskonzepte Hartberg, Weiz, Fürstenfeld und Gleisdorf

Die Verkehrskonzepte für die regionalen Zentren Weiz, Fürstenfeld und Gleisdorf befinden sich derzeit in Bearbeitung und jenes für Hartberg wurde abgeschlossen und befindet sich in Umsetzung. Dies wird als wichtiger Schritt zur Ökologisierung unseres Verkehrssystems betrachtet. Die zur Kenntnis gebrachten, geplanten Radverkehrsnetze bedienen die in Abbildung 2-12 ersichtlichen Radverkehrspotenziale genau.

In Abbildung 2-14 ist das Ergebnis des Radverkehrskonzeptes der Region Hartberg ersichtlich. Im Rahmen des Konzeptes wurde ein Radverkehrsnetz, gegliedert in Haupttradrouten, Nebenrouten und Regionale Radwege, entwickelt. Die Umsetzung erfolgt im Laufe der nächsten Jahre.

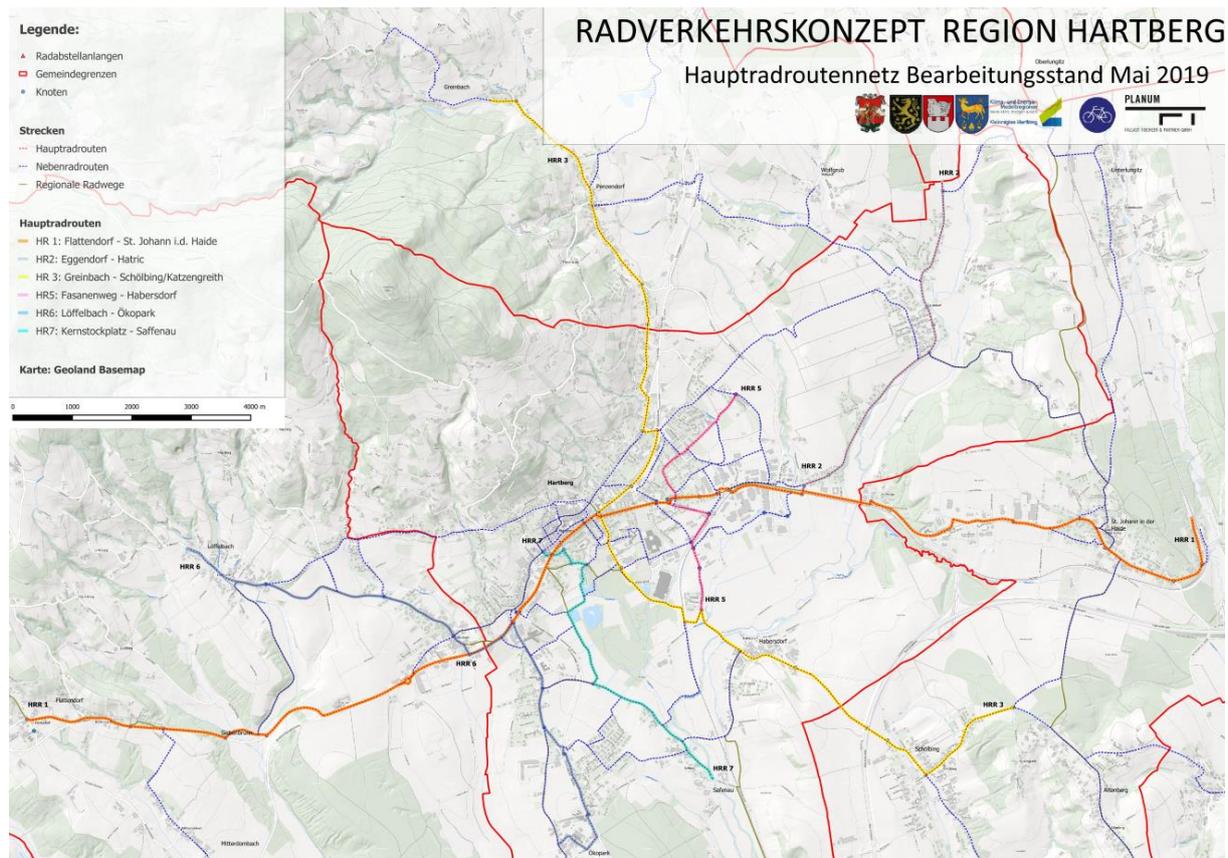


Abbildung 2-14: Haupttradroutennetz der Region Hartberg; (Quelle: Planum, 2019).

### 2.3.9 Masterplan Radtourismus Oststeiermark

Die regionale Entwicklung der Oststeiermark wird u.a. auch von Tourismusschwerpunkten geprägt, wobei sich auch der (Touren)Radtourismus als potenzielles Zukunftsfeld darstellt. Unter Federführung des Regionalmanagements Oststeiermark wurde daher im Sommer 2018 im Rahmen des EU-Interreg-Projektes „VELOREGIO ATHU64“ eine regionsweite Analyse der (touristisch fokussierten) Radverkehrsinfrastruktur für die Oststeiermark erarbeitet.

Auf Basis des touristischen Gesamtpotentials wurden Verbindungs- und Straßenradrouten definiert und ein **Masterplan Radtourismus Oststeiermark** entwickelt. Leitmotiv ist es „den Garten Österreichs mit dem Rad erlebbar“ zu machen. Im Rahmen des Masterplanes wurden Hierarchieebenen definiert, die zukünftig strategisch in der Infrastruktur- und Tourismusedwicklung Berücksichtigung finden sollen.



Abbildung 2-15: Hierarchieebenen mit zielgruppenspezifischer Tourenlänge; (Quelle: Masterplan Radtourismus Oststeiermark, 2018).

Neben den (inner)regionalen Maßnahmen sind auch Vernetzungen in den Nachbarregionen sowie grenzüberschreitend in das Burgenland sowie nach Ungarn Bestandteil der strategischen Entwicklungsplanung.

## 2.4 Regionale Bestandsanalyse

Als Basis für die Zielableitung und Strategieentwicklung ist das Wissen um die Vergangenheit und die prognostizierte Entwicklung der Planungsregion unerlässlich. Eine weitere Grundlage bietet die Analyse und Bewertung des bestehenden regionalen Mobilitätsangebotes und die Kenntnis der regionalen Bedürfnisse.

Ziel ist es neben der Bestandsanalyse des realisierten Mobilitätsverhaltens, fachliche Auswertungen und Betrachtungen unter Einbezug der EntscheidungsträgerInnen der Region vorzunehmen, damit regionale Bedürfnisse erfasst und berücksichtigt werden können. Die Evaluierung der Ansprüche hinsichtlich Mobilität und an die Infrastruktur erfolgt daher in einem mehrstufigen interdisziplinären Ansatz.

### 2.4.1 Analysen zu Demographie, Beschäftigung und Wirtschaft

#### 2.4.1.1 Status quo

Den landschaftlichen Gegebenheiten der Region Oststeiermark folgend ist der Süden der Region deutlich dichter besiedelt als die Regionen des Steirischen Randgebirges im Norden. Drei der 10 kleinsten Gemeinden der Steiermark (hinsichtlich Einwohner) befinden sich in der Region Oststeiermark im Bezirk Weiz: Sankt Kathrein am Hauenstein, Miesenbach bei Birkfeld und Rettenegg<sup>4</sup>.

Der Bezirk Weiz hatte 2018 in Summe 90.075 Einwohner, Hartberg-Fürstenfeld 90.452 – die Gesamtregion somit 180.527 Einwohner. Derzeit haben die beiden Bezirke annähernd gleich viel Einwohner.

#### 2.4.1.2 Entwicklungen der letzten Jahre und Prognose

Die Oststeiermark hat sich vor allem im Bereich der regionalen Zentren Weiz, Gleisdorf, Hartberg und Fürstenfeld in den letzten Jahrzehnten hinsichtlich des Arbeitsplatzangebotes, der touristischen Angebote und als Wohnstandort als dynamischer Lebens- und Wirtschaftsraum gezeigt.

Die Region selbst zeigt sich jedoch hinsichtlich der Arbeitsplatz-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung wenig homogen. Während für den Bezirk Weiz eine Bevölkerungszunahme prognostiziert wird, wird für den Bezirk Hartberg-Fürstenfeld von einem Rückgang der Bevölkerung ausgegangen.

Zwischen 1991 und 2018 hat sich die Anzahl der Bewohner im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld kaum geändert. Der jährliche Bevölkerungszuwachs betrug in Hartberg-Fürstenfeld rund 0,03 % (+79 Personen) und im Bezirk Weiz 0,3 % (+ 778 Personen).

Wie schon erwähnt liegt in beiden Bezirken die Anzahl der Beschäftigten bei knapp über 40 000. Wie bei der Bevölkerung zeigt sich auch bei den Arbeitsplätzen im politischen Bezirk Weiz eine dynamischere Entwicklung. Das jährliche Wachstum betrug hier 1,3 %, das entspricht 2 668

---

<sup>4</sup> Landesstatistik Steiermark, Steirische Statistiken, Heft 7/2018 – Steiermark – Wohnbevölkerung am 1.1.2018, Wanderungen 2017

zusätzlichen Arbeitsplätzen von 2011 bis 2016. Im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld konnte im selben Zeitraum ein Zuwachs von 743 Arbeitsplätzen erzielt werden, das entspricht 0,4 % pro Jahr.

Wird die touristische Entwicklung betrachtet, dreht sich das vorhin gezeigte Bild. Die Anzahl der Nächtigungen war im Jahr 2018 im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld mit 1 413 684 rund 3,5 mal so hoch wie im Bezirk Weiz (420 950), wobei auch Weiz während der letzten vier Jahre ein Nächtigungsplus von 22 537 aufweisen kann, dies entspricht einem jährlichen Zuwachs von 5,7 %. In Hartberg-Fürstenfeld konnte eine Steigerung der Nächtigungen von 46 133 (+3,2 %) verzeichnet werden.

Ein ähnlich disperses Bild zeigt ein Blick in die Vergangenheit der regionalen Zentren. Der langfristige Trend (1991-2018) zeigt in Hartberg, Fürstenfeld, Gleisdorf und Weiz ein Bevölkerungswachstum zwischen 0,1 % bis 0,7 % p.a. und in Birkfeld einen Bevölkerungsrückgang von 0,4 % p. a (siehe Tabelle 2-4).

Weitere Eckdaten der regionalen Zentren sind in Tabelle 2-4 ersichtlich.

Tabelle 2-4: Daten der regionalen Zentren; Statistik Steiermark; (Quelle: <http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/ziel/141979478/DE/>, Download 30.04.2019).

	Wohnbevölkerung			Beschäftigte			Nächtigungen		
	1991	2018	% p.a.	2011	2016	% p.a.	2015	2018	% p.a.
<b>Weiz</b>	10 499	11 627	0,4	10 634	11742	2,0	21 269	27 139	8,5
<b>Gleisdorf</b>	8 849	10 763	0,7	5 596	5 818	0,8	11 976	11 709	-0,7
<b>Birkfeld</b>	5 558	4 992	-0,4	2 228	2 144	-0,8	8 705	6 077	-11,3
<b>Hartberg</b>	6 169	6 650	0,3	6 420	6 995	1,7	15 857	23 100	13,4
<b>Fürstenfeld</b>	8 260	8 549	0,1	6 451	5 579	-2,9	40 560	45 791	4,1

### 2.4.1.3 Bevölkerungsprognose

Laut Bevölkerungsprognose 2015-2030 wird für den Bezirk Weiz ein Bevölkerungsplus prognostiziert, während für den Bezirk Hartberg-Fürstenfeld ein Bevölkerungsrückgang erwartet wird. Regionale Gewinner in der Einwohnerentwicklung bleiben insbesondere Gemeinden mit Nähe zum Grazer Zentralraum, in geringerem Maß auch jene um die (Teil-)Regionalen Zentren. Diesbezüglich fällt das regionale Zentrum Hartberg auf: hier verzeichnen die Nachbargemeinden Zuwächse, während für die Gemeinde Hartberg ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert wird (siehe Abbildung 2-16).

Es wird an dieser Stelle angemerkt, dass die Bevölkerungsprognose für Hartberg für das Jahr 2030 dem Trend der letzten Jahre widerspricht und dementsprechend kritisch hinterfragt werden sollte.

Auch hinsichtlich der Zahlen zur Erwerbstätigkeit liegen die beiden Bezirke etwa gleich auf: im Bezirk Weiz gibt es etwas mehr Beschäftigte in den Arbeitsstätten (42.827 in Weiz, 40.175 in H-F), der Pendleranteil ist in Hartberg-Fürstenfeld geringfügig höher (67,1 in H-F, 66,9 in Weiz). Steiermarkweit zählen die beiden Bezirke zu den einwohnerstärksten, sieht man von der Landeshauptstadt Graz und dem Bezirk Graz-Umgebung ab.

Zu ausgewählten Indikatoren aus den Bereichen Mensch, Arbeit und Wirtschaft vgl. die WIBIS Factsheets für die Bezirke Weiz und Hartberg-Fürstenfeld im Anhang.

Tabelle 2-5: Gemeindedaten Bezirk Weiz

\* Steiermark – Wohnbevölkerung am 1.1.2018, Wanderungen 2017, Heft 7/2018; Statistik Steiermark

\*\* Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/2016 – Bundesland, Bezirke, Gemeinden, Heft 5/2016, Statistik Steiermark

\*\*\* Abgestimmte Erwerbsstatistik 2016; Statistik Austria

Bezirk Weiz	Bevölkerung 2018*	Bevölkerungsprognose 2030*	Erwerbstätigenquote der 15-64-Jährigen ***	Beschäftigte in den Arbeitsstätten ***	Anteil der Auspendler/-innen an den aktiv Erwerbstätigen am Wohnort***
Albersdorf-Prebuch	2.037	2.013	77,3	1.668	79,4
Fischbach	1.528	1.264	74,4	345	68,1
Floing	1.195	1.166	78,4	271	73,8
Gasen	915	910	78,7	301	54,6
Markt Hartmannsdorf	2.950	3.019	77,4	885	69,9
Hofstätten an der Raab	2.253	2.429	76,6	1.216	81,8
Ludersdorf-Wilfersdorf	2.397	2.614	77,0	824	85,0
Miesenbach bei Birkfeld	696	644	80,1	161	68,1
Mitterdorf an der Raab	2.056	2.031	79,0	351	80,9
Mortantsch	2.182	2.145	80,3	240	85,0
Naas	1.377	1.400	79,4	312	80,5
Puch bei Weiz	2.091	1.958	79,0	557	69,5
Ratten	1.122	1.211	75,7	599	59,0
Rettenegg	741	765	78,8	234	57,7
St. Kathrein am Hauen-	633	656	76,9	116	71,7
St. Kathrein am Offenegg	1.086	1.008	80,5	327	64,8
St. Margarethen an der	4.074	4.422	78,0	1.381	72,1
Sinabelkirchen	4.223	4.450	77,5	1.506	73,9
Strallegg	1.925	1.769	77,7	430	67,5
Thannhausen	2.429	2.376	78,0	474	82,0
Anger	4.098	3.904	76,2	1.823	61,2
Birkfeld	4.992	4.772	77,9	2.144	54,4
Fladnitz an der Teichalm	1.792	1.705	83,8	917	55,4
Gersdorf an der Feistritz	1.699	1.640	78,3	652	69,5
Gleisdorf	10.763	11.638	74,4	6.528	67,9
Gutenberg-Stenzengreith	1.773	1.777	82,3	249	84,0
Ilztal	2.148	2.179	77,7	583	76,6
Passail	4.261	4.111	80,2	1.511	60,4
Pischelsdorf am Kulm	3.712	3.725	75,7	1.587	68,7
St. Ruprecht an der Raab	5.300	5.496	78,5	2.893	71,2
Weiz	11.627	12.160	73,1	11.742	44,5
<b>Summe Bezirk</b>	<b>90.075</b>	<b>91.357</b>	<b>77,1</b>	<b>42.827</b>	<b>66,9</b>

Tabelle 2-6: Gemeindedaten Bezirk Hartberg-Fürstenfeld

\* Steiermark – Wohnbevölkerung am 1.1.2018, Wanderungen 2017, Heft 7/2018; Statistik Steiermark

\*\* Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/2016 – Bundesland, Bezirke, Gemeinden, Heft 5/2016, Statistik Steiermark

\*\*\* Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria

Bezirk Hartberg-Fürstenfeld	Bevölkerung 2018*	Bevölkerungs- prognose 2030*	Erwerbstätigen- quote der 15-64-Jähri- gen ***	Beschäftigte in den Arbeits- stätten ***	Anteil der Aus- pendler/-innen an den aktiv Erwerbstätigen am Wohnort***
Bad Blumau	1.641	1.533	75,0	807	71,0
Buch-St. Magdalena	2.171	2.143	75,0	470	79,6
Burgau	1.040	1.059	72,5	323	76,5
Ebersdorf	1.275	1.235	78,0	354	75,1
Friedberg	2.601	2.567	73,8	796	70,4
Greinbach	1.795	1.728	73,8	589	74,7
Großsteinbach	1.248	1.163	75,1	305	79,6
Hartberg	6.650	6.450	70,6	6.995	52,0
Hartberg Umgebung	2.248	2.271	74,8	875	75,7
Lafnitz	1.451	1.397	71,2	733	71,0
Ottendorf an der Rittschein	1.560	1.575	79,8	267	83,4
Pinggau	3.150	3.270	75,3	1.201	71,7
Pöllauberg	2.049	1.984	79,0	430	77,5
Sankt Jakob im Walde	1.056	957	80,1	267	67,0
Sankt Johann in der Haide	2.159	2.254	74,1	887	80,4
Sankt Lorenzen am Wechsel	1.487	1.324	77,6	298	71,2
Schäffern	1.374	1.378	75,7	296	70,8
Söchau	1.413	1.411	75,6	291	83,2
Stubenberg	2.171	2.270	73,8	864	65,0
Wenigzell	1.391	1.355	76,7	499	59,2
Bad Waltersdorf	3.790	3.812	77,5	1.978	64,6
Dechantskirchen	2.042	1.859	75,5	442	76,0
Feistritztal	2.417	2.324	75,8	685	77,3
Fürstenfeld	8.549	8.619	71,3	5.579	53,4
Grafendorf bei Hartberg	3.082	2.971	77,6	1.312	65,5
Großwilfersdorf	2.071	1.847	72,7	1.072	68,5
Hartl	2.130	2.067	78,1	832	71,1
Ilz	3.736	3.452	77,1	2.056	72,1
Kaindorf	2.935	3.022	76,1	1.185	68,4
Loipersdorf bei Fürstenfeld	1.876	1.881	74,9	1.037	70,3
Neudau	1.495	1.397	60,8	540	67,8
Pöllau	6.054	5.593	78,0	2.435	58,6
Rohr bei Hartberg	1.457	1.393	73,6	309	82,7
Rohrbach an der Lafnitz	2.634	2.469	75,3	1.030	67,9
Vorau	4.731	4.536	76,8	1.699	55,4
Waldbach-Mönichwald	1.523	1.290	74,1	437	60,4
<b>Summe Bezirk</b>	<b>90.452</b>	<b>87.856</b>	<b>75,0</b>	<b>40.175</b>	<b>67,1</b>

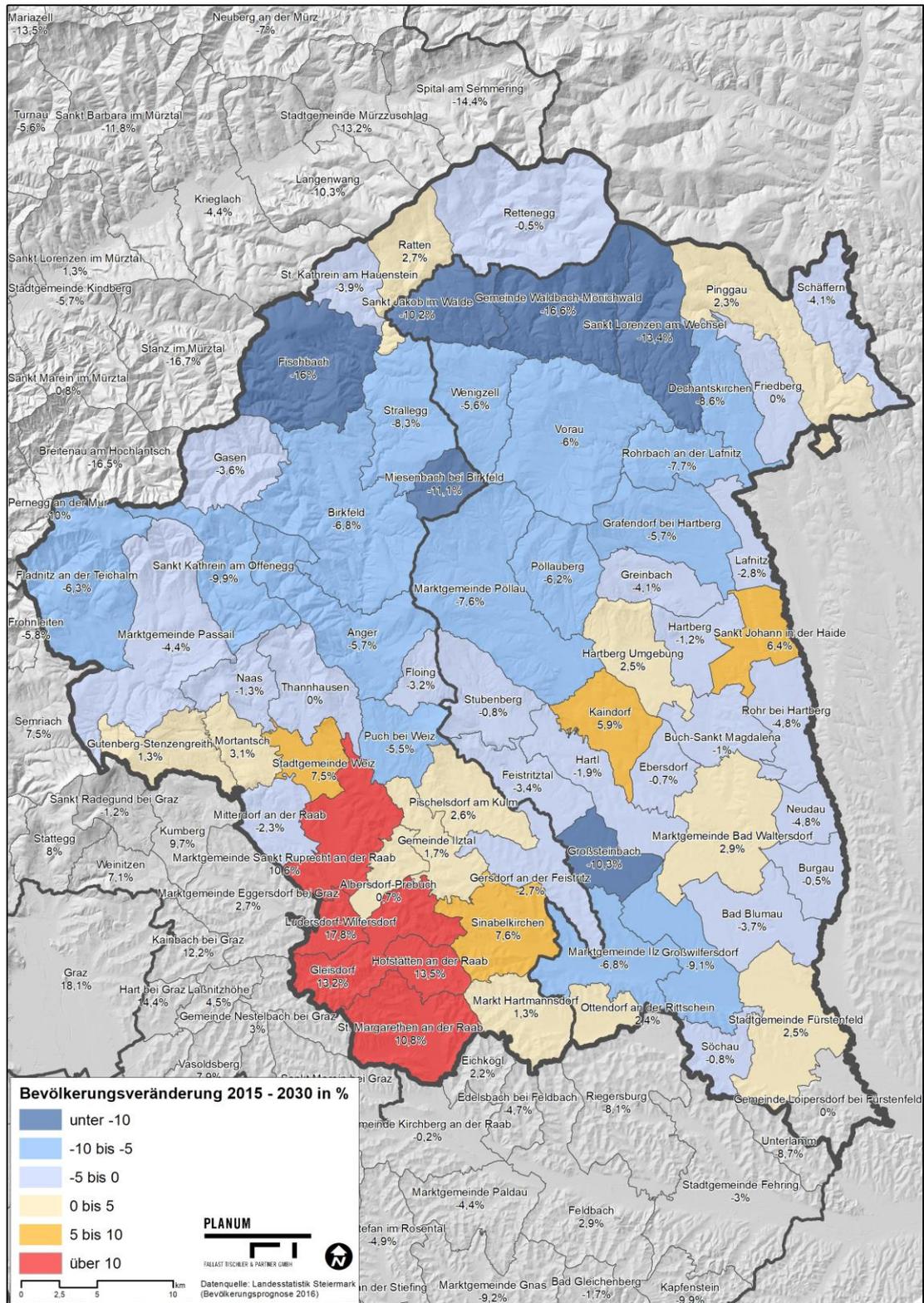


Abbildung 2-16: Bevölkerungsveränderung 2015-2030 in %; (Quelle: Darstellung PLANUM ,2018; Datenquelle: Landesstatistik Steiermark, 2016).

## 2.4.1 Analyse des regionalen Verkehrssystems

### 2.4.1.1 Ergebnisse der Mobilitätserhebung Österreich unterwegs 2013/2014

Mit den Ergebnissen der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ stehen seit Veröffentlichung Ende 2016 bundesweit aktuelle Mobilitätskennwerte zur Verfügung. Die Ergebnisse beziehen sich im Wesentlichen auf die Raumtypen Städte, zentrale und periphere Bezirke. Details und Berichte zur österreichweiten Erhebung können über das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) eingesehen bzw. bezogen werden.<sup>5</sup> Wie auch andere Bundesländer entschied sich das Land Steiermark für eine Verdichtung der bundesweit vorgesehenen Stichprobengröße, um im Anschluss an die Untersuchung detaillierte Auswertungen in Bezug auf das Mobilitätsverhalten in der Steiermark durchführen zu können.

Die Ergebnisse der Auswertung sind in Abbildung 2-17 ersichtlich. In der Planungsregion erweitert um den Bezirk Südoststeiermark wurde der zweithöchste Anteil von Kfz-Wegen und der geringste Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split in der ganzen Steiermark festgestellt. Die mittlere Tageswegehäufigkeit und die mittlere Tageswegedauer sind leicht unterdurchschnittlich, jedoch die mittlere Tageswegelänge leicht überdurchschnittlich. Dies weist darauf hin, dass ein überdurchschnittlicher Anteil des Weges im freien Verkehrsfluss oder bei überdurchschnittlichen hohen Geschwindigkeiten zurückgelegt werden kann. Auffällig ist ebenfalls die annähernd doppelte Wegedauer bei einem Vergleich zwischen ÖV und Kfz. Die weist auf eine niedrige Angebotsqualität im Öffentlichen Verkehr hin.

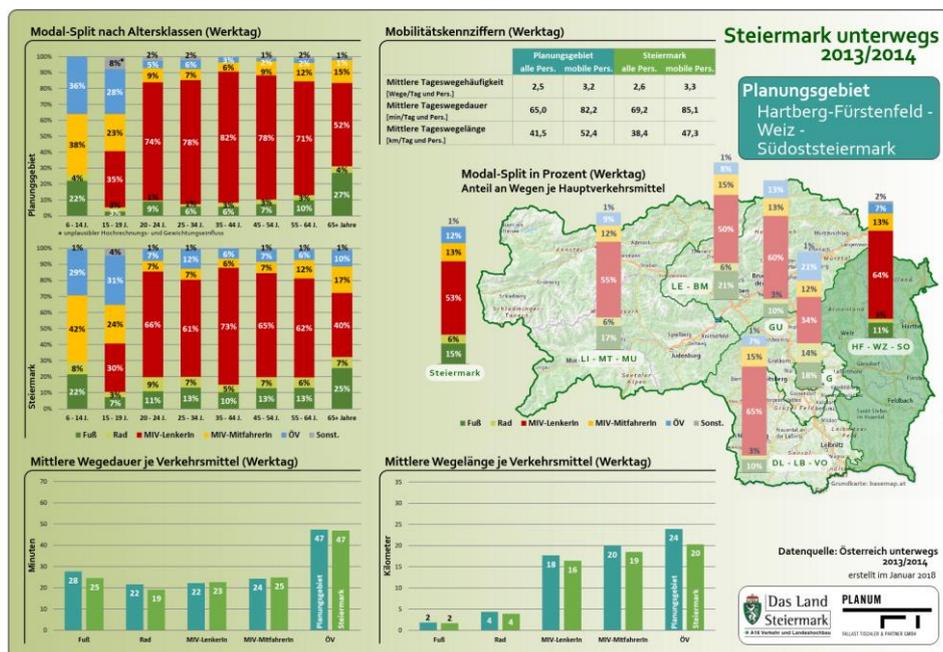


Abbildung 2-17: Modal Split Steiermark Werktag (Mo-Fr); (Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014, Steiermark unterwegs 2018).

<sup>5</sup> [https://www.bmvit.gov.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich\\_unterwegs/](https://www.bmvit.gov.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/)

### 2.4.1.2 Potenzialanalyse ÖV-Güteklassen

Auf Grundlage der Haltestellenkategorien gemäß ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr – ÖV Güteklassen; 2017“, wurde steiermarkweit überprüft, wie vielen EinwohnerInnen bzw. Beschäftigten ein Öffentlicher Verkehr in einer bestimmten Qualitätsstufe zur Verfügung steht. Die ermittelten Güteklassen koppeln die Bedienqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen. Dabei wurde Bedienqualität (8 Haltestellenkategorien) in Abhängigkeit der Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle und des Kursintervalls festgelegt und mit der Distanz zur Haltestelle (6 Fußwegdistanzklassen) verschnitten.

In Abbildung 2-18 und Abbildung 2-19 ist ersichtlich, dass 2/3 der EinwohnerInnen und fast 50% der Beschäftigten der Region überhaupt keiner Güteklasse zugeordnet werden konnten. Auch für jene, die über eine Anbindung an den Öffentlichen Verkehr verfügen, stellt sich die Qualität im steiermarkweiten Vergleich als extrem unterdurchschnittlich dar. Der Grund für diese Bewertungen ist sicherlich in der starken Zersiedelung der Region und den damit verbunden hohen Kosten für die Führung von Öffentlichen Verkehrsmitteln zu suchen.

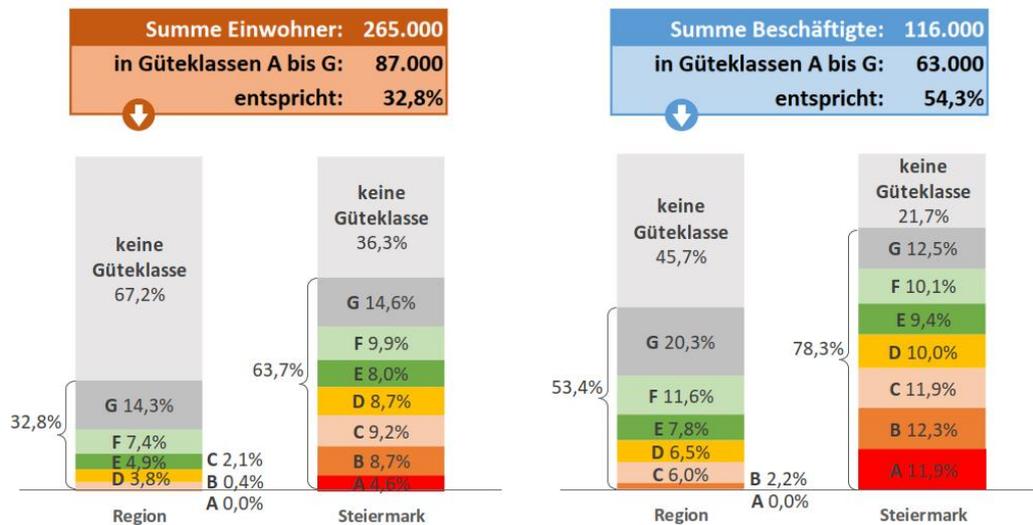


Abbildung 2-18: Anteil der EinwohnerInnen und Beschäftigten in der Region in den als Güteklassen ausgewiesenen Bereichen; (Quelle: Qualitätsanalyse der ÖV-Güteklassen Steiermark; 2018).

Güteklasse	Einwohner	Anteil	Beschäftigte	Anteil
A	0	0,0 %	0	0,0 %
B	1.000	1,1 %	2.500	4,0 %
C	5.500	6,3 %	7.000	11,1 %
D	10.000	11,5 %	7.500	11,9 %
E	13.000	14,9 %	9.000	14,3 %
F	19.500	22,4 %	13.500	21,4 %
G	38.000	43,7 %	23.500	37,3 %
Σ	87.000	100,0 %	63.000	100,0 %

Abbildung 2-19: Güteklassenzuordnung der Einwohner und Beschäftigten in der Region; (Quelle: Qualitätsanalyse der ÖV-Güteklassen Steiermark; 2018).

### 2.4.1.3 Erhebung des Mobilitätsverhalten im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Hartberg

Zur Erfassung von Grundlagendaten und Meinungen der Bevölkerung zum Thema Radverkehr wurde in enger Abstimmung mit der federführenden Stadtgemeinde Hartberg ein online-Fragebogen mit überwiegend rad-relevanten Fragen erstellt. Lediglich 2 % der Befragten besitzen kein Fahrrad und 53 % der TeilnehmerInnen gaben an, das Rad mehrmals pro Wochen zu nutzen (siehe Abbildung 2-20 und Abbildung 2-21).

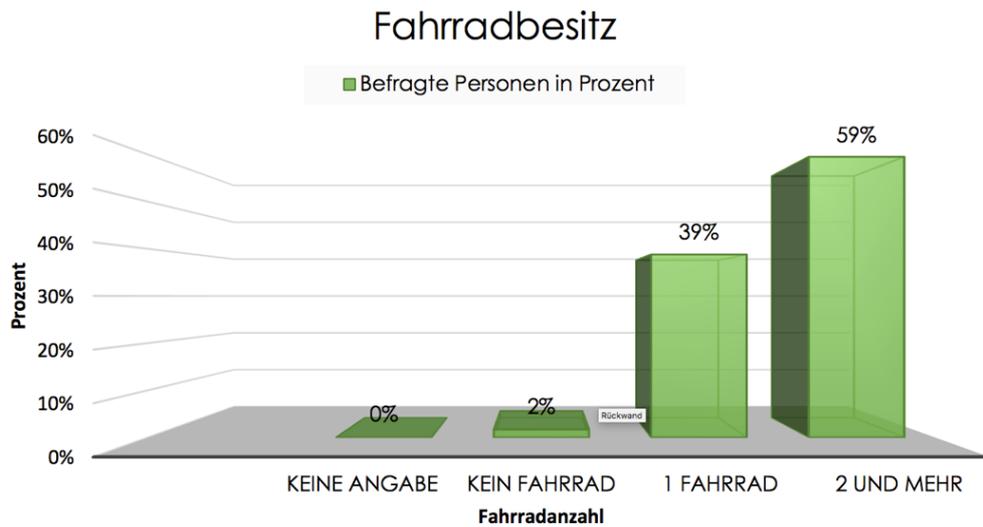


Abbildung 2-20: Fahrradbesitz unter den TeilnehmerInnen der Befragung; (Quelle: Online Erhebung Planum, 2018).

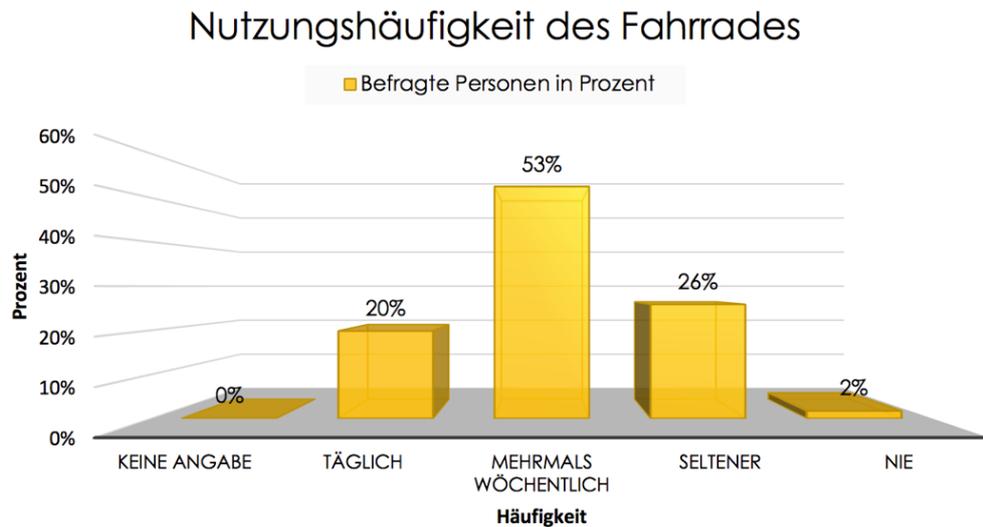


Abbildung 2-21: Häufigkeit der Fahrradnutzung der befragten Personen; (Quelle: Online Erhebung Planum, 2018).

Das Fahrrad wird von einem überwiegenden Anteil der Befragten in der Freizeit (91%) genutzt, rund 1/3 der Befragten nutzen das Fahrrad auch für die Fahrt zur Arbeit (siehe Abbildung 2-22).

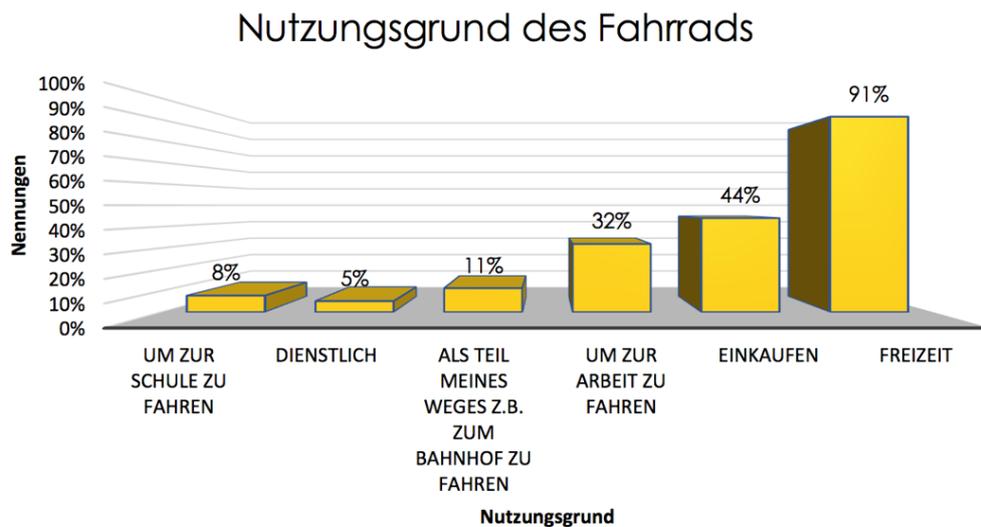


Abbildung 2-22: Wegezweck für die Nutzung des Fahrrades; (Quelle: Online Erhebung Planum, 2018).

#### 2.4.1.4 PendlerInnenverhalten

Ein erster Blick auf das Mobilitätsverhalten der Region lässt sich durch eine Analyse der ErwerbpendlerInnen bewerkstelligen. Mehr als 63 % aller PendlerInnen (49 841) arbeiten in der Oststeiermark. 28 908 Personen pendeln aus der Region hinaus und 14 044 Personen pendeln in die Region ein. Die stärksten Pendlerbeziehungen gibt es mit dem steirischen Zentralraum, gefolgt vom Burgenland, der Süd-Ost Steiermark und Wien (siehe Tabelle 2-7).

Tabelle 2-7: Pendlerbeziehungen der Planungsregion; (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik, 2016).

		Auspendler- Innen	Einpendler- Innen	Summe
Planungsregion	Graz	10820	2628	13448
Planungsregion	Burgenland	2720	3988	6708
Planungsregion	Graz-Umgebung	3853	2217	6070
Planungsregion	Südoststeiermark	1336	2893	4229
Planungsregion	Wien	3788	367	4155
Planungsregion	Niederösterreich	1908	333	2241
Planungsregion	Bruck-Mürzzuschlag	1187	234	1420

Ein genauer Blick auf die Pendlerbewegungen zeigt ein starkes Ost-Westgefälle. Rund 14 700 Personen aus der Planungsregion pendeln nach Graz und Graz-Umgebung. In die Gegenrichtung pendeln rund 4 850 Personen. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei Betrachtung der Pendlerbeziehungen zwischen der Planungsregion und den burgenländischen Bezirken Oberwart, Jennersdorf und Güssing. Aus den drei burgenländischen Bezirken pendeln rund 3 950 Personen in die Oststeiermark ein, wohingegen aus den Bezirken Weiz und Hartberg-Fürstenfeld 2 500 Personen in Richtung Burgenland auspendeln.

Auch regionsintern spiegelt sich dieses Bild wider, zwischen den Bezirken Weiz und Hartberg-Fürstenfeld pendeln rund 4 700 Personen, rund 2/3 davon pendeln von Hartberg-Fürstenfeld nach Weiz ein.

Werden die Pendlerbeziehungen zwischen den östlichen Nachbarbezirken und Hartberg betrachtet, kann ein Pendleraufkommen von genau 6 000 Personen ausgemacht werden, wobei wie oben erwähnt rund 60 % der PendlerInnen in den Bezirk Hartberg-Fürstenfeld einpendeln. Die Pendlerbeziehung zwischen Hartberg-Fürstenfeld und den burgenländischen Bezirken ist somit rund ein Viertel größer als jene in Richtung Weiz.

Bei einer detaillierten Betrachtung der regionalen Zentren Weiz, Gleisdorf, Hartberg und Fürstenfeld und des regionalen Nebenzentrums Birkfeld fällt auf, dass ein Großteil der Pendlerbeziehungen als lokal bzw. kleinregional bezeichnet werden können (siehe Abbildung 2-23 bis Abbildung 2-27). Vor allem beim Einpendeln in die jeweiligen regionalen Zentren finden wir kurze Fahrtweiten vor. Als wichtige Pendlerziele können die Landeshauptstadt bzw. die angrenzenden Bezirkshauptstädte identifiziert werden.

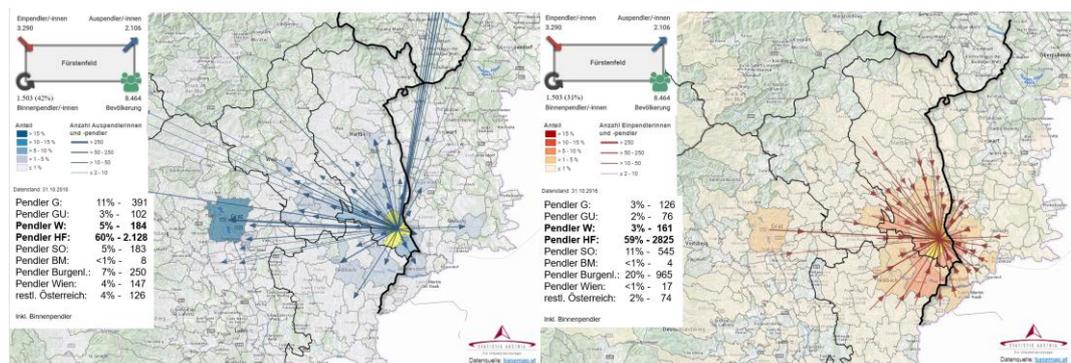


Abbildung 2-23: Pendlerbeziehungen Fürstenfeld; (Quelle: Atlas der Erwerbsspendlerinnen und Pendler, <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>, Zugriff 05/2019).

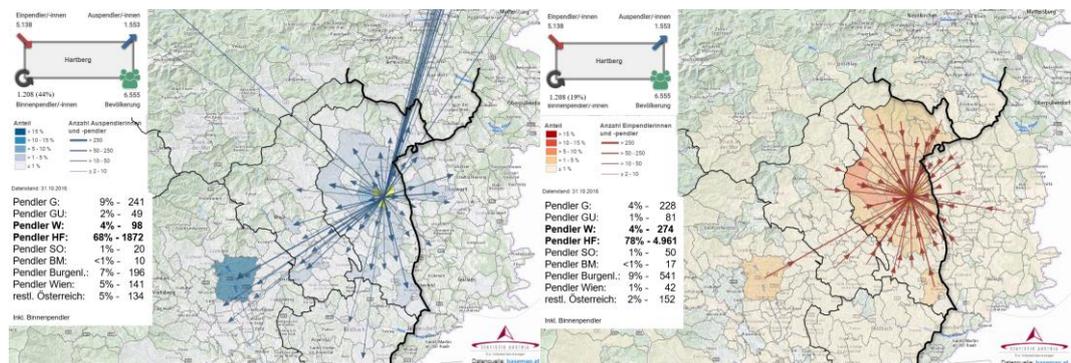


Abbildung 2-24: Pendlerbeziehungen Hartberg; (Quelle: Atlas der Erwerbsspendlerinnen und Pendler, <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>, Zugriff 05/2019).

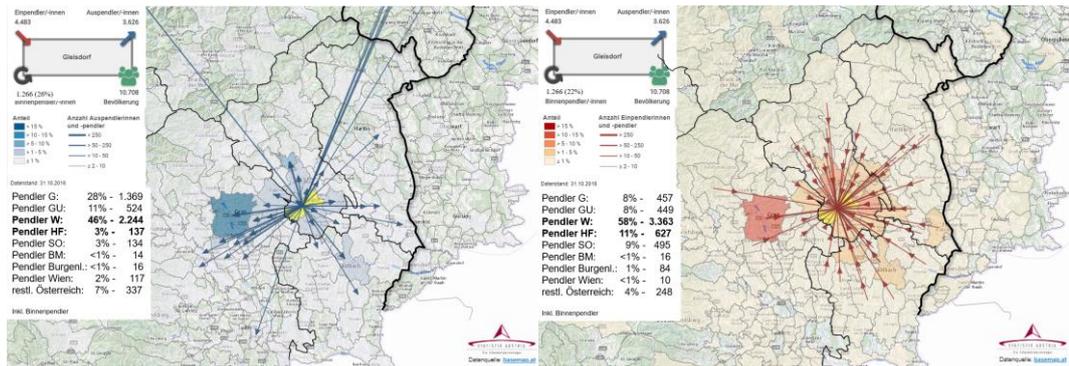


Abbildung 2-25: Pendlerbeziehungen Gleisdorf; (Quelle: Atlas der Erwerbspenderinnen und Pendler; <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>, Zugriff 05/2019).

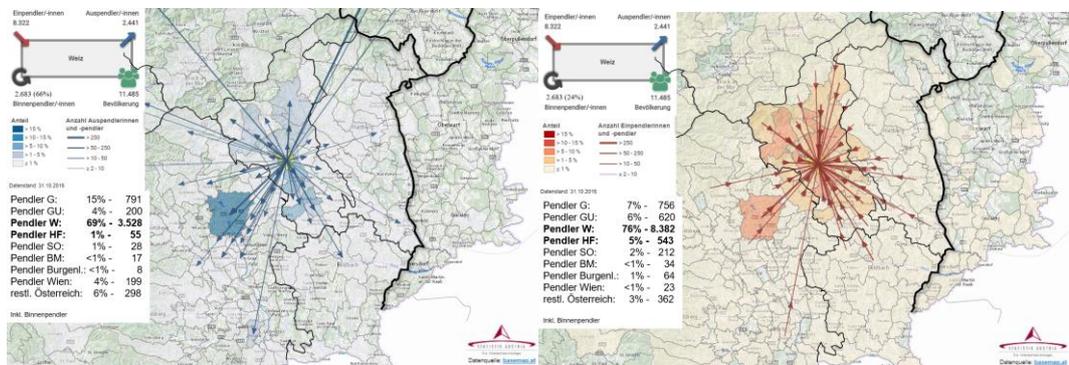


Abbildung 2-26: Pendlerbeziehungen Weiz; (Quelle: Atlas der Erwerbspenderinnen und Pendler; <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>, Zugriff 05/2019).

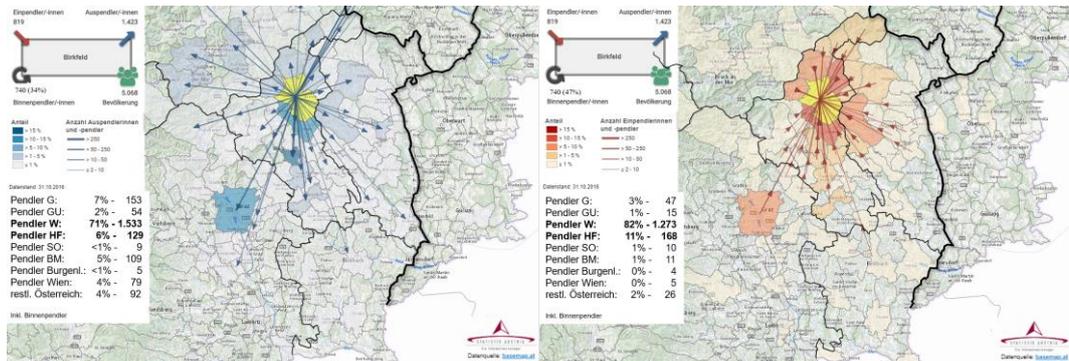


Abbildung 2-27: Pendlerbeziehungen Birkfeld; (Quelle: Atlas der Erwerbspenderinnen und Pendler; <https://www.statistik.at/atlas/pendler/>, Zugriff 05/2019).

Die Analyse der Daten zeigt, dass ein Großteil der PendlerInnen in der Oststeiermark arbeitet. Im Bereich der regionalen Zentren sind die Pendlerdistanzen, vor allem im Bereich der EinpendlerInnen, eher kurz. Dieses Verkehrsaufkommen kann als lokal bezeichnet werden.

### 2.4.1.5 Fuß- und Radverkehr

Rund 21 % aller täglichen Wege in der Steiermark werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt<sup>6</sup>, wobei zwischen zielorientierten Alltagswegen und wegorientierten Freizeitverkehren unterschieden wird. Für den touristischen Radverkehr gibt es in der Region ein sehr gut ausgebautes regionales Radwegenetz, welches durch Bezirks- und Lokalradrouten ergänzt wird. Durch den Masterplan Radtourismus Oststeiermark findet eine weitere Verdichtung des Radwegenetzes statt. Für den Alltagsverkehr bestehen große Defizite im Infrastrukturbereich wie Lücken im Fuß- und Radwegenetz, zu schmale Verkehrswege oder schlechter Allgemeinzustand udgl. Diese Problemstellen werden aber derzeit im Rahmen der Radverkehrskonzepte Weiz, Gleisdorf, Fürstenfeld und Hartberg beseitigt. Es ist hier besonders wichtig, den Fokus der aktiven Mobilität auf die alltäglichen Verkehre zu legen, um bestehende Potentiale zu realisieren und positive Effekte hinsichtlich Umwelt- und Ressourcenschonung sowie Gesundheit der Mobilitätsteilnehmer zu fördern.

Um das Potenzial des Fuß- und Radverkehrs im zielorientierten Alltagsverkehr zu verdeutlichen, zeigen die Abbildung 2-28 und Abbildung 2-29 die Erreichbarkeiten des an der Weizerbahn situiereten Bahnhofs ST. Ruprecht bei Veränderung des Zugangsverkehrsmittels.

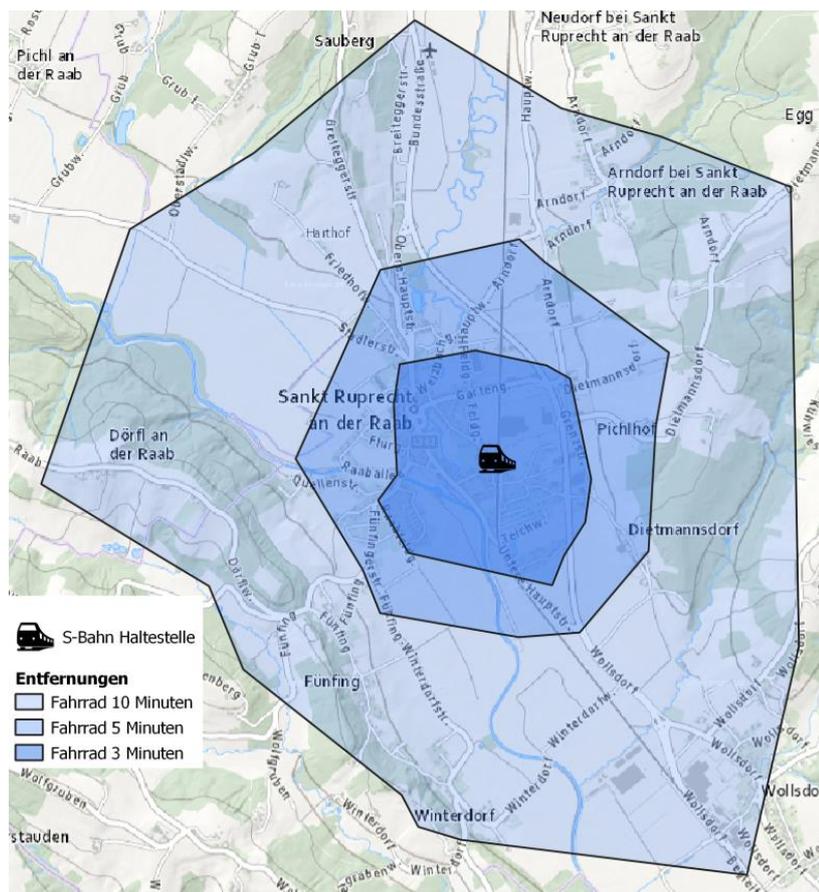


Abbildung 2-28: Beispiel Erreichbarkeit Bahnhof St. Ruprecht im Radverkehr; (Quelle: Planum, 2019).

<sup>6</sup> Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Graz im Juni 2016

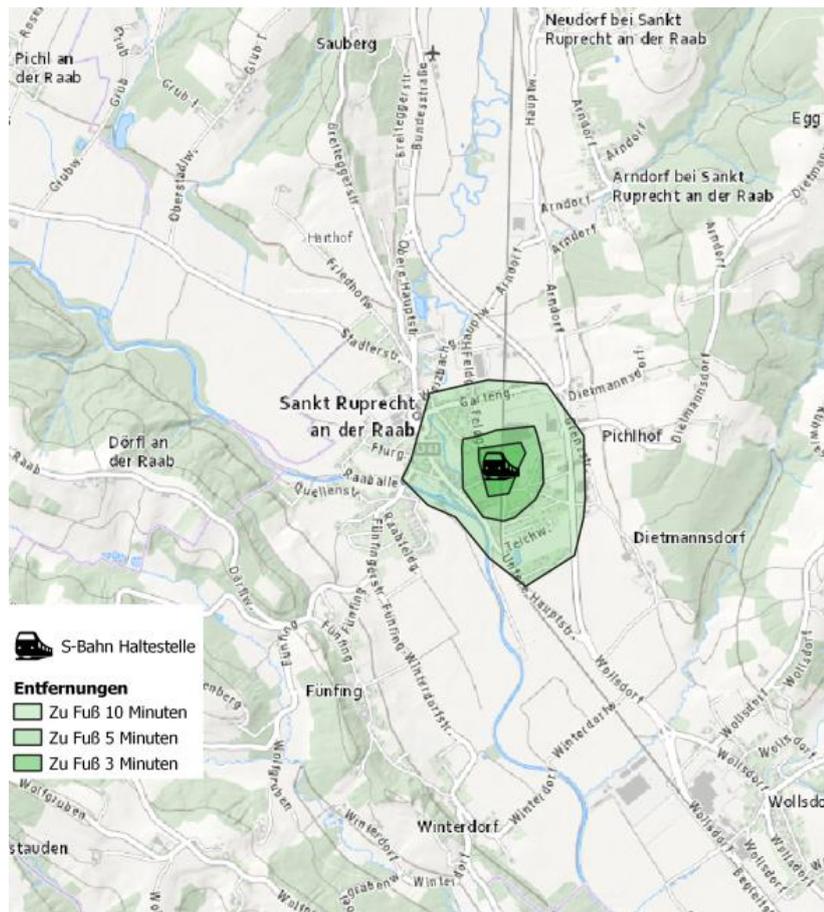


Abbildung 2-29: Erreichbarkeit Bahnhof St. Ruprecht im Fußverkehr; (Quelle: Planum, 2019).

Dies ermöglicht im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Verkehr, an neue kombinierte Mobilitätsformen zu denken und hilft das Gesamtsystem nachhaltig positiv zu beeinflussen.

In Bezug auf den Freizeitverkehr wird dem Fuß- und Radverkehr bereits seit vielen Jahren eine hohe Aufmerksamkeit geschenkt. Das regionale Radwegenetz in der Oststeiermark besteht aus 11 Radwegen bzw. -routen mit einer Gesamtlänge von rund 420 km. Durch die zahlreichen Sehenswürdigkeiten, regionalen Attraktionen sowie die anmutende Landschaft existiert zudem ein dichtes Netz an Wanderwegen.

#### 2.4.1.6 Öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs bildet die S-Bahn, welche durch rund 83 Regionalbuslinien ergänzt wird. Die internationale und die nationale Anbindung der Region erfolgt derzeit vor allem über die Südbahn, die Pyhrnbahn und über die steirische Ostbahn. Die steirische S-Bahn wird zu Recht als Erfolgsgeschichte bezeichnet, konnten doch die Fahrgastzahlen seit der S-Bahn-Offensive massiv gesteigert werden. Zwischen 2007 und 2018 wurde ein Fahrgastzuwachs von 5 360 Personen verzeichnet, das entspricht einer Steigerung um rund 77 % (siehe Tabelle 2-8 und Abbildung 2-30).

Tabelle 2-8: Fahrgastzahlen S-Bahn 2007 und 2018; (Quelle: steirischer Verkehrsverbund).

	2007	2018
S3	5 070	9 700 (+91 %)
S31	1 100	1 620 (+47 %)
Thermenbahn	770	980 (+28%)
Summe	6 940	12 300 (+77 %)



Abbildung 2-30: S-Bahnnutzung im Vergleichszeitraum 2007-2018; (Quelle: steirischer Verkehrsverbund).

Ergänzt wird das S-Bahn-Netz in der Oststeiermark durch den Regionalbusverkehr, der mit rund 83 Linien das Angebot abseits der Bahn-Korridore erweitert. Die ganzjährige Bedienqualität an Werktagen (Montag -Freitag) ist in Abbildung 2-31 ersichtlich. Vor allem zwischen den regionalen Zentren Gleisdorf und Hartberg und Gleisdorf und Fürstenfeld ist eine ausgezeichnete Anbindungsqualität vorhanden. Diese Regionalbusachsen können aufgrund der Kurshäufigkeit als suburban bezeichnet werden. Weiters ist mit 10 bis 19 Buspaaren eine sehr gute Angebotsqualität (regionale Hauptachse) auf den Achsen Weiz-Birkfeld, Weiz-Graz, Gleisdorf-Graz und Hartberg-Friedberg/Pinggau-Aspang vorhanden. 5 bis 9 Zugpaare verkehren zwischen den regionalen Zentren Hartberg, Fürstenfeld und Fehring. Vor allem der innerregionale Busverkehr im Hartberger Hinterland und die Anbindungen des Burgenlandes über Pinggau, Hartberg und Fürstenfeld können als mangelhaft beschrieben werden.

Abschließend kann gesagt werden, dass wir im Öffentlichen Verkehr entlang der Hauptachsen und vor allem in Richtung Graz eine sehr gute Angebotsqualität vorfinden. Der innerregionale Verkehr im Hartberger Hinterland und die Anbindung des Burgenlandes und der Südoststeiermark müssen jedoch als mangelhaft beschrieben werden.

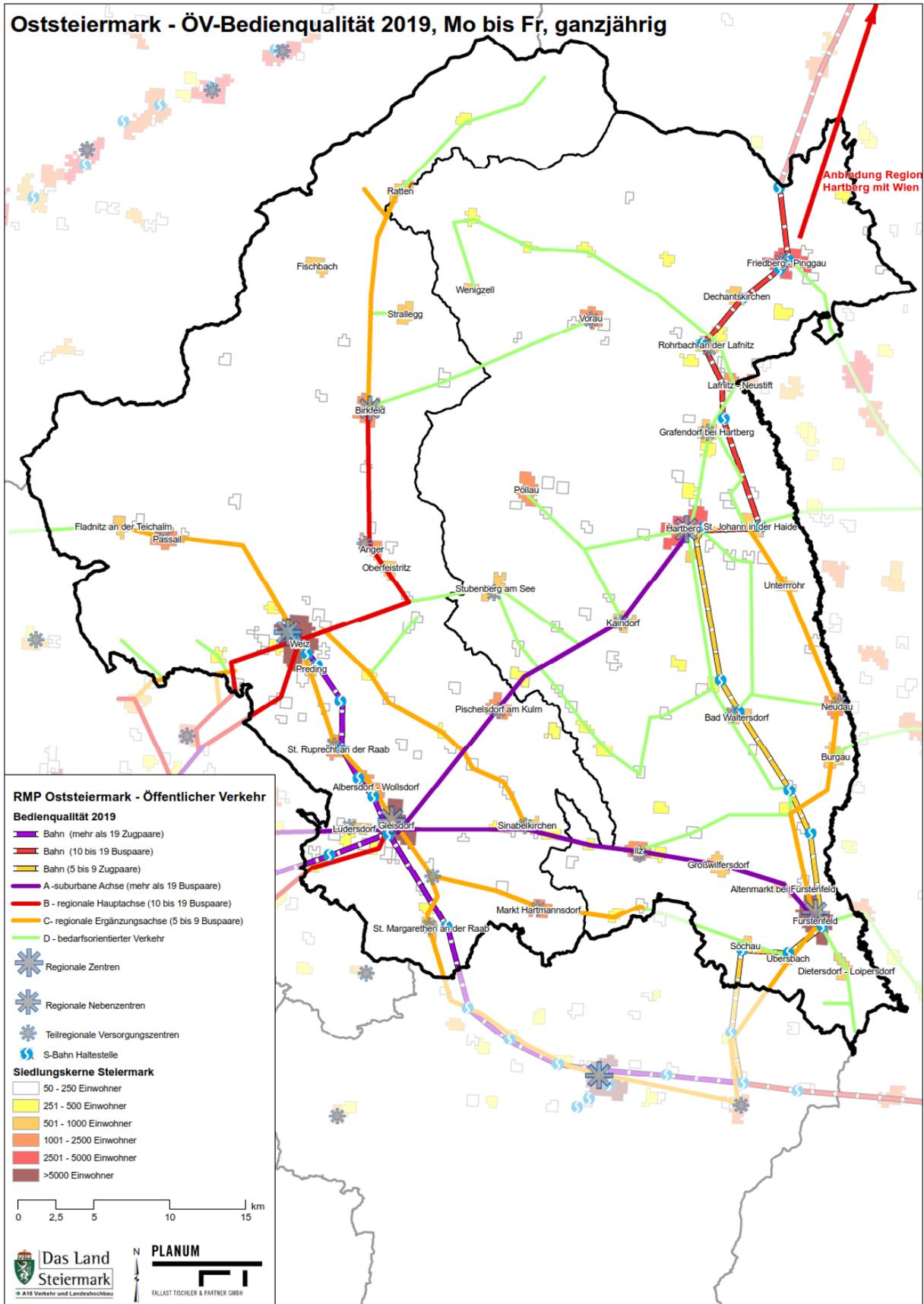


Abbildung 2-31: Bedienqualität 2019, werktags; (Quelle: Planum, 2019).

Die erforderliche Mindestbedienqualität des ÖV in der Region leitet sich auf Basis der bundesweiten ÖV-Standards (siehe Tabelle 2-1) vor allem von der Größe der Siedlungskerne und der Zentralörtlichkeit der bedienten Gemeinde ab und ist in Abbildung 2-32 ersichtlich. Entsprechend dieser sind Siedlungskerne ab 501 EinwohnerInnen mit mindestens 4 Kurspaaren pro Tag an den nächsten ÖV-Knoten anzubinden. Ab 1.001 (bzw. 2.501) EinwohnerInnen ist der Siedlungskern an das nächste regionale Zentrum mit mindestens 6 (bzw. 8) Kurspaaren anzubinden. Wie in Abbildung 2-32 ersichtlich ist die Mindestbedienqualität für Fischbach, Wenigzell, Strallegg, Vorau, Pöllau, Passail, Stubenberg am See, Neudau, Burgau, Markt Hartmannsdorf und Loipersdorf derzeit noch nicht gegeben. Im Rahmen von derzeit laufenden bzw. in den nächsten Jahren geplanten Linienbündelvergaben wird die Angebotsqualität entsprechend der Vorgaben gehoben.

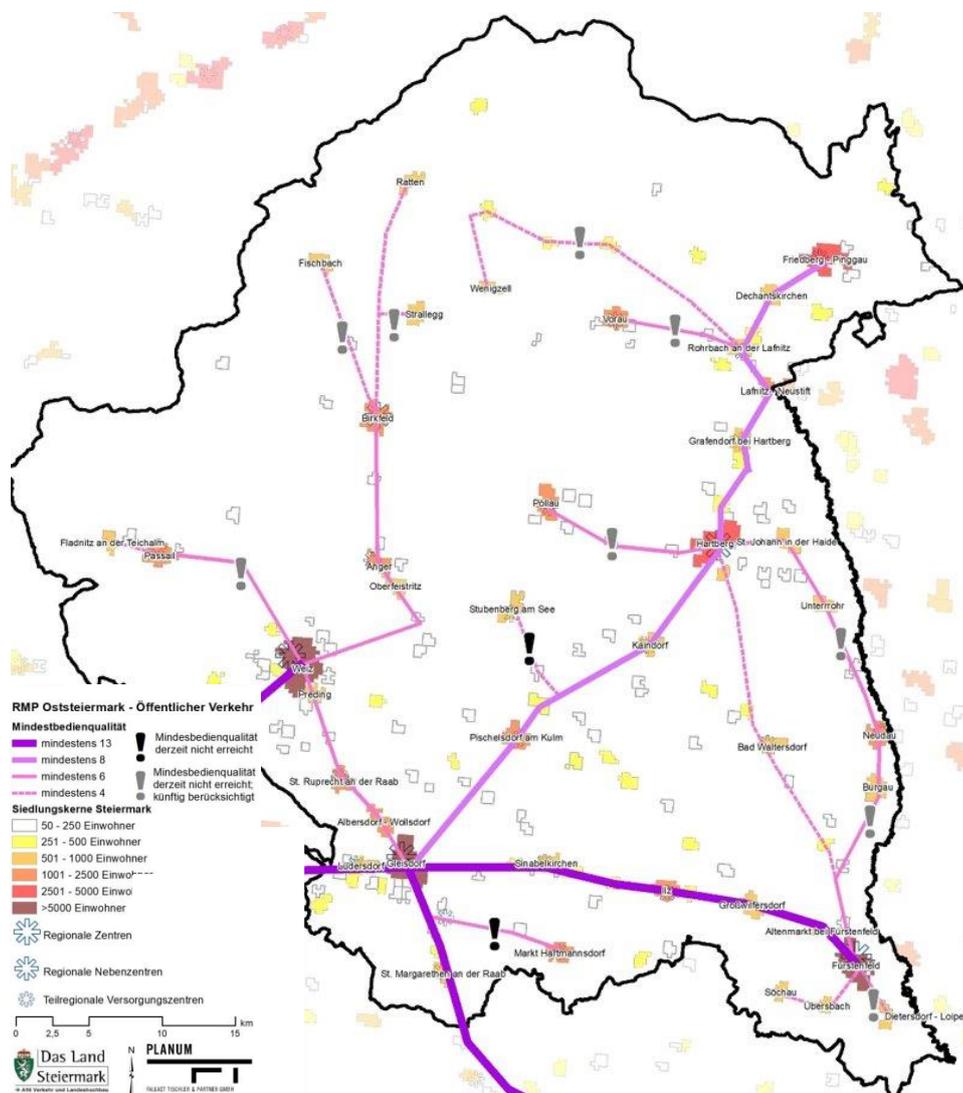


Abbildung 2-32: Erforderliche Mindestbedienqualitäten; (Quelle: Planum, 2019).

Die Feistritzalbahn weist derzeit rein touristischen Charakter auf und wird auf Vereinsbasis für Ausflugsfahrten genutzt.

#### 2.4.1.7 Motorisierter Individualverkehr

Die Oststeiermark verfügt über ein dichtes Landesstraßennetz mit einer Länge von rund 920 km. Hinzu kommen 722 Brücken, 970 Stützmauern und ein Tunnel. Wie in Abbildung 2-33 ersichtlich verfügt die Oststeiermark über ein dichtes Landesstraßennetz. Abseits der A2 Südautobahn stellen folgende Landesstraßen das hochrangige Haupterschließungsnetz der Oststeiermark dar:

- **B54 Wechsel Straße**, die von Gleisdorf über Hartberg und Friedberg in Richtung Niederösterreich verläuft und als zentrale Verbindungsachse der Bezirke Weiz und Hartberg-Fürstenfeld bezeichnet werden kann.
- **B64 Rechberg Straße**, welche die Anbindung des regionalen Zentrums Weiz an die A2 Süd Autobahn und das Murtal sicherstellt.
- **B72 Weizer Straße**, als wichtige Nord-Süd-Achse im Bezirk Weiz, die das Mürztal und die Landeshauptstadt Graz verbindet.
- **B68 Feldbacher Straße**, die mit der **B66 Gleichenberger Straße** die Verbindung der Bezirke Weiz und Südoststeiermark und die Anbindung der Südoststeiermark an die A2 Süd Autobahn darstellt.
- **B319 Fürstenfelder Straße**, welche bis zur Fertigstellung der S7 Fürstenfelder Schnellstraße eine wesentliche Anbindung des Burgenlandes an die Steiermark darstellt.

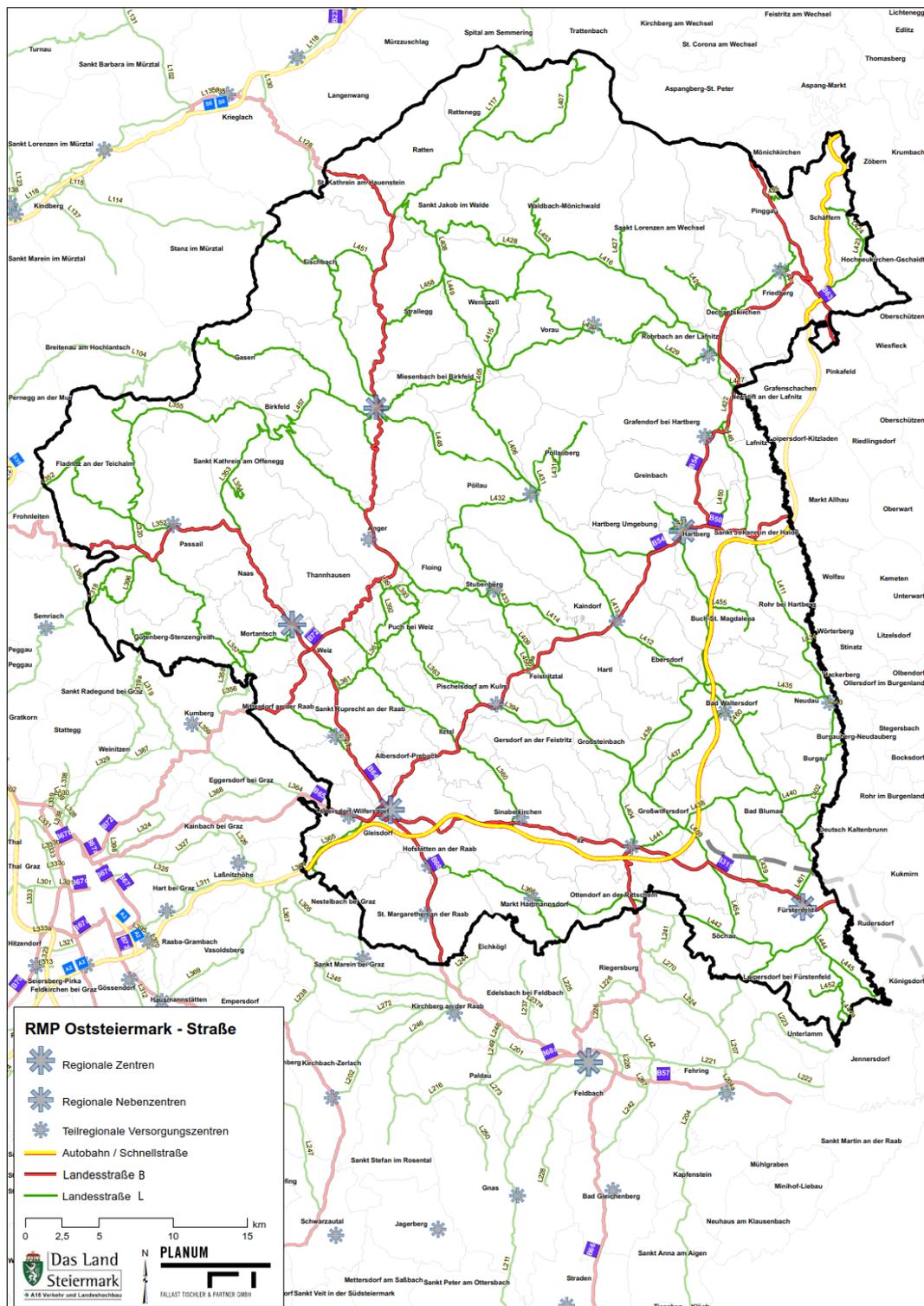


Abbildung 2-33: Landesstraßennetz in der Planungsregion; (Quelle: Planum, 2019).

Durch die Analyse der Verkehrsentwicklung im Straßennetz zeigen sich dynamische Entwicklungen im Straßenverkehr, die Rückschlüsse auf die Dynamik der Regionsentwicklung zulassen

bzw. können auch aufgrund des Auslastungsgrades im Straßennetz Überlegungen zu erforderlichen Maßnahmen getroffen werden. Die aktuell verfügbaren Verkehrsstärken und die Verkehrssteigerungen der letzten Jahre sind in Tabelle 2-9 ersichtlich.

Die höchsten Verkehrsbelastungen finden sich im Bereich der regionalen Zentren, wobei die Landesstraßen in Hartberg im Spitzenfeld liegen. Die stärksten jährlichen Verkehrszuwächse wurden auf der B50, der B54 und der B64 detektiert, eine Abnahme der Verkehrsbelastung konnte nur auf der B64 in der Weizklamm verzeichnet werden. Die Schwerverkehrsbelastung ist im Hartberger Raum besonders stark gestiegen. Starke Rückgänge wurden im Bereich von Fürstenfeld, der Weizklamm, auf der B72 und der B64 verzeichnet.

Tabelle 2-9: Verkehrsstärken im Landesstraßennetz, JDTV Mo-Fr; (Quelle: Erhebungen Land Steiermark).

ID	Bezeichnung	km	Jahr	Kfz	SV	Δ Kfz p.a.	Δ Lkw p.a.
A2 - 361	Hochenegg	144,20	2009-2018	41.0260	15,2%	1,84%	4,31%
B54/1	Kaibing	90,23	2009-2016	6.957	13,9%	0,83%	3,27%
B50/2	Hartberg	45,71	2009-2016	21.140	8,9%	2,02%	4,87%
B54/25	Seibersdorf	70,20	2009-2016	11.705	9,7%	2,43%	0,75%
B64/4	Rondokreuzung	5,90	2011-2016	15.458	13,2%	2,52%	-2,08%
B64/2	Weizklamm	20,29	2009-2014	4.853	17,7%	-0,01%	-6,98%
B72/3	Anger	40,58	2009-2016	9.559	6,4%	0,89%	-1,20%
B72/5	Birkfeld	53,94	2012-2016	3.230	11,4%	0,99%	1,19%
B319/1	Fürstenfeld	57,00	2009-2016	14.506	10,0%	1,74%	-2,41%

Wie unterschiedliche Erhebungen zum Verkehrszweck durchgeführter Kfz-Fahrten zeigen, nehmen der Berufspendler- und Wirtschaftsverkehr den größten Anteil an der Verkehrsleistung auf dem Verkehrsträger Straße ein.

Die Auswertung der Verkehrsunfälle für die Jahre 2015-2017 weist für den Bezirk Weiz 19 und für den Bezirk Hartberg-Fürstenfeld 11 Unfallhäufungsstellen aus. Im Bereich dieser Unfallhäufungsstellen war im Bezirk Weiz ein Verkehrstoter, 17 schwerverletzte und 118 leichtverletzte Personen zu beklagen und in Hartberg-Fürstenfeld 9 schwerverletzte Personen und 94 leichtverletzte Verkehrsteilnehmer. Fast alle Unfälle fanden auf den hochrangigen Landesstraßen B54, B64; B72 und B319 statt (siehe Abbildung 2-34 und Abbildung 2-35).

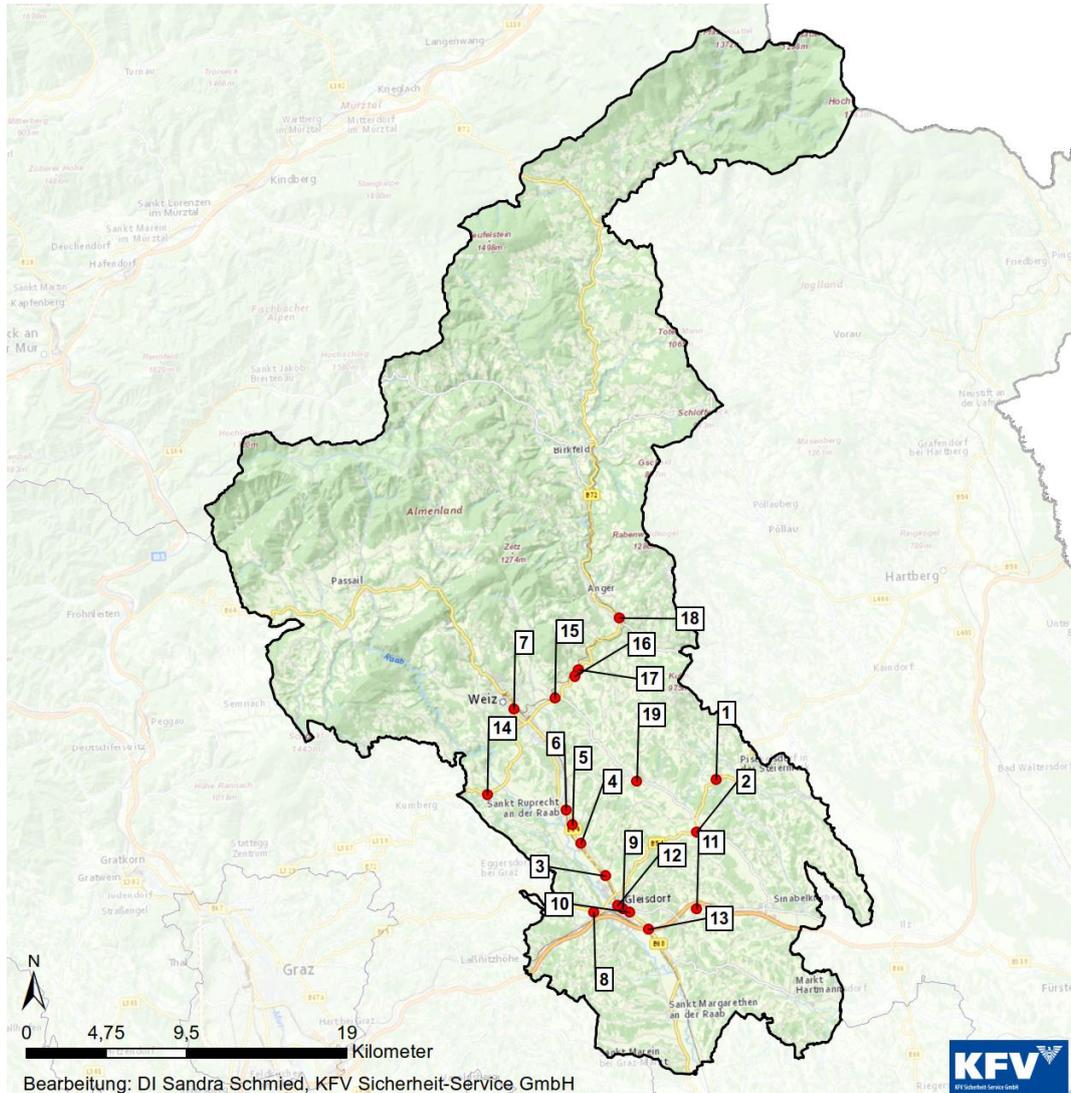


Abbildung 2-34: Unfallhäufungsstellen Bezirk Weiz 2017; (Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit).

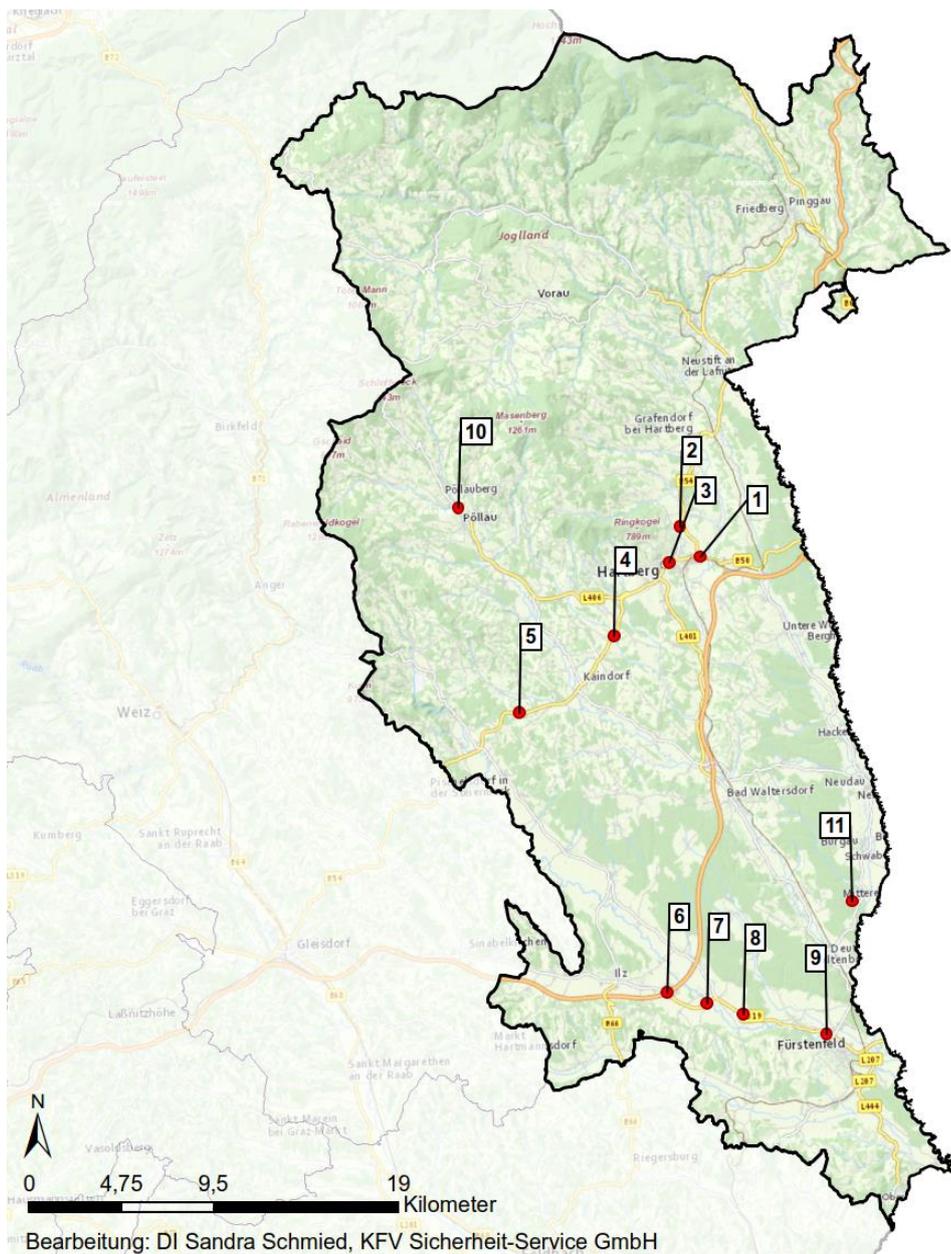


Abbildung 2-35: Unfallhäufungsstellen Bezirk Weiz 2017; (Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit).

## 2.4.2 Befragung der Region

Eine regionale Einschätzung in die Verkehrsthematik der Oststeiermark wurde mithilfe einer Befragung der Region erfasst. Durch diesen partizipativen Ansatz wurden nicht nur ein wesentlicher Input für die Entwicklung der Zukunftsstrategie durch Einbindung der regionalen Stakeholder gegeben, sondern es wurden auch Informationen über den derzeitigen Zustand und die Qualität des Verkehrssystems übermittelt.

Befragt wurden sämtliche Gemeinden in der Oststeiermark, die im Gemeinderat vertretenen Fraktionen und Interessensvertretungen und EntscheidungsträgerInnen im Bezirk. Die Fragebögen wurden speziell für die jeweiligen AnsprechpartnerInnen aufbereitet. Zur Erhöhung der Rücksendequote wurde im Frühjahr 2019 ein zweiter Aufruf mit der Bitte um Teilnahme gestartet.

Es wurden qualitative und quantitative Aussagen und Meinungen zu Themenfeldern rund um die Mobilität in den Bezirken eingeholt.

- Gibt es/ oder wird es ein Verkehrskonzept in der Gemeinde geben
- Welche Verkehrsinfrastruktur ist in der Gemeinde vorhanden
- Existieren Verkehrsprobleme
- Wohin möchte sich die Gemeinde in verkehrlicher Hinsicht entwickeln
- Arbeitet die Gemeinde aktiv an der Umsetzung von Klimaschutzziele
- Welche Restriktionen gibt es für den motorisierten Individualverkehr
- Wie richtet sich die Gemeinde hinsichtlich S-Bahn strategisch aus
- Welche Entwicklungen (Raum und Verkehr) sind vorgesehen
- Stimmungsbild zu verkehrspolitischen Fragestellungen
- Wie wird die Erreichbarkeit der Gemeinde eingeschätzt
- Meinungen zu Leitsätzen der Mobilität
- Abfrage von Verkehrsproblemen und Verbesserungsvorschlägen

Der Fragebogen wurde an 67 Gemeinden ausgesendet und von 23 Gemeinden retourniert (12 aus Hartberg-Fürstenfeld und 11 aus Weiz), das entspricht einer Quote von rund 34 %. Weiters übermittelten 41 VertreterInnen von Gemeinderatsfraktionen einen Fragebogen. Aus 6 Gemeinden erreichten uns Antworten von mehreren unterschiedlichen Fraktionen und aus einer Gemeinde wurden uns von einer Fraktion drei Fragebögen zugesendet. Eine Interessensvertretung beteiligte sich ebenfalls an der Befragung. Aufgrund der eher geringen Anzahl an Rücksendungen muss an dieser Stelle gesagt werden, dass das Ergebnis keineswegs als repräsentativ angesehen werden kann, es gibt aber ganz gut das derzeitige Stimmungsbild der Region wieder.

20 der 23 Gemeinden gaben an, dass sie aktiv an der Umsetzung von **Klimaschutzziele** arbeiten: Dies unterstreicht die Wichtigkeit, die diesem Themenbereich in der Region beigemessen wird. Mehrere Gemeinden sind Mitglieder von Klimaenergieregionen und fördern klimaschonende Lebensweisen. Maßnahmen werden vor allem im Bereich der erneuerbaren Energie gesetzt (9 Nennungen), gefolgt von Maßnahmen im Mobilitätsbereich (5 Nennungen).

In 14 Gemeinde gab es Beschwerden über den **Verkehrslärm** und das **Schwerverkehrsaufkommen**, es handelte sich hierbei überwiegend um die Städte der Oststeiermark und um Gemeinden an Straßen mit höheren Verkehrsbelastungen. Aber auch in abseits liegenden Gemeinden gab es

diese Beschwerden. Dies unterstreicht die subjektive Wahrnehmung von Verkehrslärm. Bei beiden Fragestellungen handelte es sich um nahezu dieselben Gemeinden, Unterschiede zwischen den beiden Bezirken konnten nicht registriert werden.

Fünf der 23 Gemeinden gaben an, dass in ihrer Gemeinde Beschwerden über die **Schadstoffbelastung** des Kfz-Verkehrs vorliegen und in sechs Gemeinden wurde eine Stauproblematik registriert.

Wie in Abbildung 2-36 ersichtlich sind Verbesserungen im Bereich des Rad- und Fußverkehrs das größte Anliegen in der Region, gefolgt von einer Verbesserung der Anbindung des Öffentlichen Verkehrs an die regionalen Zentren und der flächigen Erschließung der Oststeiermark durch ein Mikro ÖV System. Die geringste Notwendigkeit wird bei Verbesserungen im Bereich des Straßenverkehrs, der Errichtung von multimodalen Knoten und verkehrsberuhigten Zonen gesehen.

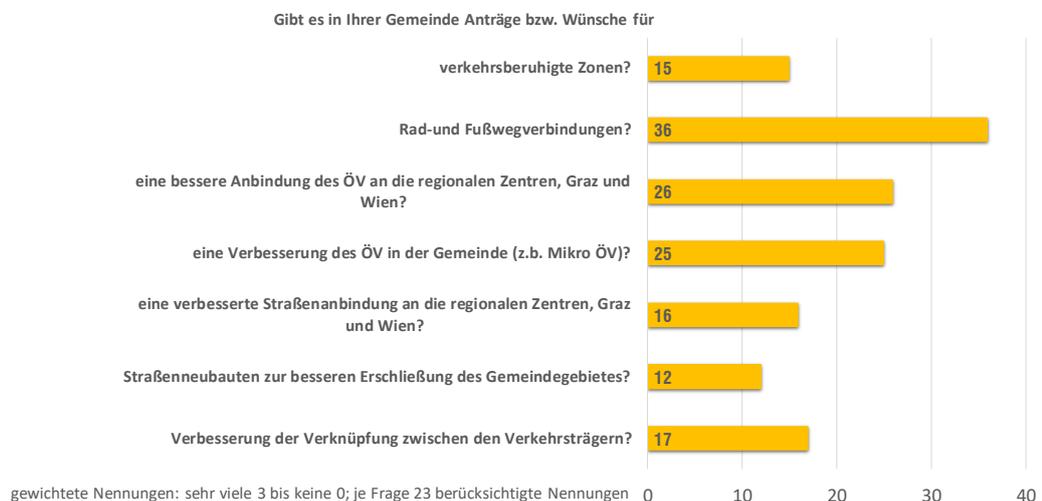


Abbildung 2-36: Auswertung Fragebögen: Wünsche der Gemeinden (Quelle: Planum, 2019).

Die Gemeinden und die Region beurteilen ihre **Erreichbarkeit** mit dem Kfz als überwiegend sehr gut. Ebenso spiegelt die positive Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß das Vorhandensein bestehender Verkehrsinfrastruktur wider. Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs und hier speziell zu den Abendstunden verdeutlicht die Auswertung notwendigen Handlungsbedarf. Dieses Ergebnis deckt sich auch mit den Wünschen im Mobilitätsbereich, welche in den Gemeinden zur Kenntnis gebracht wurden. Lediglich die Reihung Radverkehr und Öffentlicher Verkehr unterscheidet sich bei den beiden Fragen.

Im Öffentlichen Verkehr trifft der Wunsch nach einer Verbesserung der Anbindungsqualität mit einem mangelhaften Angebot zusammen, was auf erhöhten Handlungsbedarf hinweist.

Die Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer und Fußgänger wird leicht positiv bewertet, es besteht jedoch ein sehr deutlicher Wunsch nach Verbesserung der Angebotsqualität. Dies deutet auf den hohen Stellenwert hin, welchen der Radverkehr in der Region haben soll.

Die Straßeninfrastruktur für den Kfz-Verkehr wird mit großem Abstand am besten bewertet, auch der Wunsch nach Verbesserung hält sich in Grenzen. Es kann somit kein ausgeprägter Handlungsbedarf festgestellt werden.

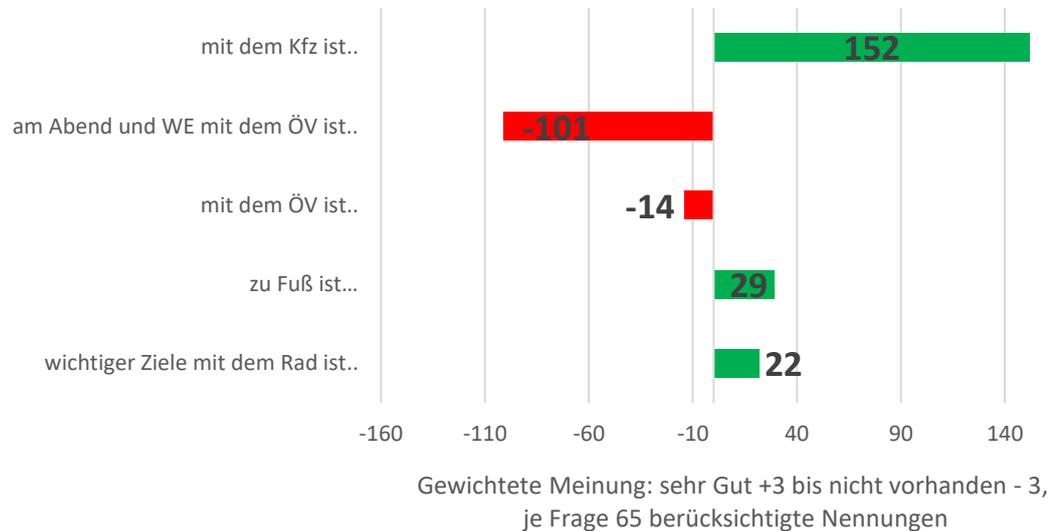


Abbildung 2-37: Auswertung Fragebögen: Erreichbarkeit der Gemeinde/Region; (Quelle: Planum, 2019).

Im Rahmen des nachfolgenden Frageblockes wurde die Meinung zu verkehrspolitischen Fragestellungen abgefragt.

Beim Themenkreis „Auswirkung der Raumordnung auf das Mobilitätsverhalten“ herrscht eine sehr große Übereinstimmung und ein hohes Bewusstsein in der Region bezüglich der verkehrsgenerierenden Auswirkung der Raumplanung. Lediglich bei der Verwertung von Wohn- und Wirtschaftsstandorten abseits der ÖV Erschließung wird der Berücksichtigung des Öffentlichen Verkehrs ein geringer Wert beigemessen.

Es ist ein sehr hohes Bewusstsein in der Region vorhanden, dass verkehrspolitische Maßnahmen für die Erreichung der Klimaziele erforderlich sind.

Ebenfalls ist der Wille sehr ausgeprägt, Wohn- und Erholungsgebiete vom Autoverkehr zu befreien. Auch wird das Erfordernis gesehen, dass der Öffentliche Verkehr mehr Platz benötigt.

Obwohl in den vorangegangenen Fragestellungen dem Öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr eine hohe Wichtigkeit zugesprochen wird, ist kein ausgeprägter Wunsch der Umverteilung des Straßenbaubudgets in Richtung Umweltverbund vorhanden.

Sehr negativ wird die Reduktion der Geschwindigkeit auf Freilandstraßen gesehen und auch eine Mobilitätsabgabe zur Finanzierung des Umweltverbundes. Zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs sollen jedoch keine Grünflächen zur Verfügung gestellt werden.

Im Großen und Ganzen deckt sich das Ergebnis dieses Frageblocks mit den Wünschen und der Beurteilung des Verkehrssystems der Region. Lediglich auf die Diskrepanz zwischen hohen Fahrgeschwindigkeiten und der gewünschten Lärmreduzierung in Wohngebieten muss an dieser Stelle hingewiesen werden.

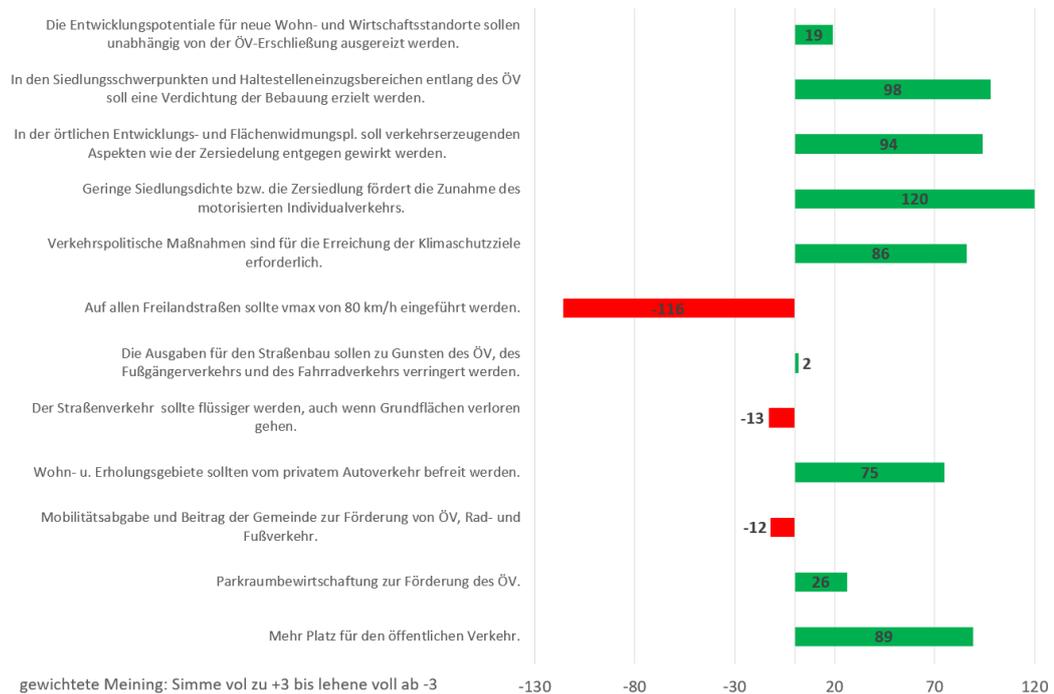


Abbildung 2-38: Auswertung Fragebögen zum Themenkreis verkehrspolitischer Meinungen; (Quelle: Planum, 2019).

Abschließend wurden die TeilnehmerInnen der Befragung gebeten, folgende vier **Leitsätze der Mobilität** zu bewerten (In Summe konnten 100 Punkte vergeben werden):

1. Faire Mobilitätschancen sind eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität. Allen Menschen soll unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialer Stellung jene Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die sie zur Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse benötigen.
2. Der Schutz unserer Umwelt sowie das Erreichen der Klimaschutzziele haben einen hohen Stellenwert. Unser Mobilitätsverhalten soll sich verstärkt daran orientieren, damit umweltbezogene Zielvorgaben eingehalten werden können.
3. Die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems muss gewährleistet sein. Beim Einsatz von finanziellen Mitteln sind in der Wirkung auch die Folgekosten, wie zum Beispiel für die Beseitigung von negativen Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen oder ungünstige Standortentscheidungen im Rahmen von Prioritätenreihungen, mit einzubeziehen.
4. Die Entwicklung von Wohn- bzw. Wirtschaftsstandorten orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen, sondern an der verkehrlichen Erschließung. Die Nichtbeachtung der Wechselwirkung Mobilität – Raumplanung führt langfristig zu Raum- bzw. Siedlungsstrukturen, die immer mehr Ressourcen verbrauchen. Da das für Kommunen bzw. den Einzelnen immer teurer wird, soll sich die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung stärker an den Siedlungsschwerpunkten und Hauptachsen orientieren.

Die mit Abstand größte Zustimmung erhielt der Leitsatz bezüglich der fairen Mobilitätschancen. Dem Thema Umweltschutz bzw. der Finanzierung des Verkehrssystems wurde keine so große Wichtigkeit beigemessen. Die geringste Zustimmung erhielt der Leitsatz bezüglich der Entwicklung von Wohn- und Wirtschaftsstandorten an Hauptverkehrsachsen (siehe Abbildung 2-39).

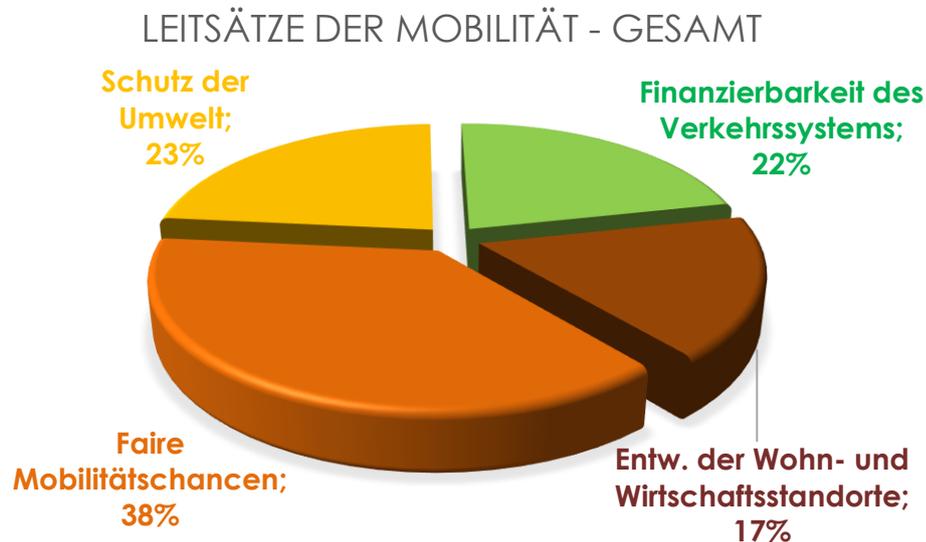


Abbildung 2-39: Auswertung Fragebögen: Wichtigkeit Mobilitätsleitsätze, Planungsregion; (Quelle: Planum, 2019).

Werden die beiden Bezirke getrennt voneinander betrachtet, verändern sich die Prioritäten nur ein wenig, die Aussage bleibt jedoch dieselbe. Im Bezirk Hartberg Fürstenfeld besitzt der Themenkreis faire Mobilitätschancen eine etwas höhere Wichtigkeit, dies lässt sich auf die Siedlungsstruktur und die damit verbundenen Probleme im Mobilitätsbereich zurückführen.

Aufgrund der etwas kompakteren Siedlungslage spielen faire Mobilitätschancen im Bezirk Weiz keine ganz so große Rolle wie in Hartberg-Fürstenfeld. Eine höhere Wichtigkeit erhalten dafür der Schutz der Umwelt und die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems.

### 2.4.3 ExpertInnen-Workshops

Im Rahmen der ExpertInnen-Workshops wurden im Beisein von ExpertInnen (Abteilung 16, Baubezirksleitung, Verkehrsverbund, MitarbeiterInnen politischer Büros) ein erster Vorschlag für die Kategorisierung der Verkehrsnetze vorgestellt und unter reger Teilnahme der ExpertInnen präzisiert. Diese Termine fanden getrennt für die jeweiligen Verkehrsträger statt, das Ergebnis bildete die Grundlage für die nachfolgenden Regionstermine.

- 25.02.2019: ExpertInnen-Workshop Öffentlicher Verkehr
- 06.03.2019: ExpertInnen-Workshop Kfz-Verkehr
- 14.03.2019: ExpertInnen-Workshop Radverkehr

#### **2.4.4 Workshops mit der Region**

In den beiden Bezirken fanden zwei Termine (Weiz: 25.03.2019 und Hartberg-Fürstenfeld: 28.03.2019) statt, in denen die Themenkreise Kfz-Verkehr, Öffentlicher Verkehr und Radverkehr besprochen und auf drei Themenkarten die Bedürfnisse der Region aufgenommen wurden. Nach einer fachlichen Prüfung fand gegebenenfalls eine Berücksichtigung in den jeweiligen Kategorisierungen statt. Sämtliche Anmerkungen und die weitere Vorgehensweise wurden dokumentiert, die Ergebnisliste ist beim Bearbeiter jederzeit einsehbar.

Die Ergebniskarten zum Fuß- und Radverkehr, Öffentlichen Verkehr und zum Straßenverkehr können in Kapitel 3.3 eingesehen werden.

### 3 Mobilitätsstrategie für die Oststeiermark

Aufbauend auf die von der Region festgelegten Leitsätze können Ziele definiert und Handlungsfelder und Maßnahmen entwickelt werden. Durch diese Vorgehensweise wird garantiert, dass alle Maßnahmen den Leitsätzen und damit den Zielvorstellungen der Region entsprechen. Es wird auch verhindert, dass durch zu frühe Maßnahmenorientierung ein „Tunnelblick“ entsteht, der den wichtigen Blick auf die Strategie verhindert.

#### 3.1 Entwicklungen – Trends – Visionen

Beobachtungen der Verkehrsentwicklung der letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass durch Umsetzung von kapazitätssteigernden Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur weder gewünschte Lenkungseffekte eintreten, noch die Straßeninfrastruktur dauerhaft leistungsfähig gehalten werden kann, ohne dass die finanziellen Ressourcen der Straßenverwaltung bei weitem überstrapaziert werden. Zusätzlich treten immer mehr negative Nebeneffekte, wie höher werdende Umweltbelastungen durch Verkehrslärm und -schadstoffe, auf und belasten die Verwaltungsbudgets durch erforderliche Kompensations- und Förderungsmaßnahmen immer stärker.

Als besonderes Manko der Planungsregion kann die geringe Siedlungsdichte und -konzentration bezeichnet werden, welche zusätzlich zu den oben genannten Problemen zu einem erhöhten Reformdruck führt, da der Entleerung der ländlichen Gebiete entgegengewirkt werden soll.

Bei fehlender (Reform-)Umsetzungsbereitschaft bzw. bei der Umsetzung kontraproduktiver Maßnahmen, verschlechtert sich im schlimmsten Fall die Erreichbarkeit der Region weiter, was zu einem Wettbewerbsverlust der Region gegenüber anderen MitbewerberInnen führt.

Keine Maßnahmen zu setzen, bzw. mit Maßnahmen lange zu warten heißt also keineswegs Stillstand, sondern bedeutet, einer ungesteuerten und in vielen Fällen ungewollten Entwicklung gegenüberzustehen. Dies ist also definitiv auch eine Entscheidung, auch wenn dies vielen EntscheidungsträgerInnen nicht bewusst ist.

Das verzögerte Gegensteuern gegen den Trend erfordert dann viel größere Anstrengungen (finanziell und politisch) und in den meisten Fällen auch noch unpopulärere Entscheidungen als eine gleichmäßige Umsetzung zielorientierter Maßnahmen über einen definierten und vereinbarten Zeitrahmen. Solche Schritte sind leichter zu kommunizieren, die Betroffenen können sich auf solche vorhersehbaren Maßnahmen und die dadurch veränderten Rahmenbedingungen (Wohnumfeld, Arbeitsplatzentwicklung, Mobilitätsangebote usw.) einstellen.

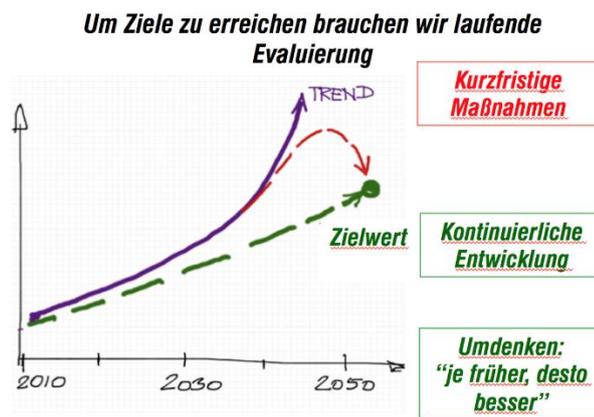


Abbildung 3-1: Trendkorrektur zur Zielerreichung; (Quelle: Planum, 2016).

Es ist also an der Zeit neue Wege zu beschreiten, da der Trend in den meisten Fällen ein schlechter Partner einer zielbewussten Planung ist.

## 3.2 Leitsätze

Um ein gesellschaftspolitisch solidarisches und nachhaltiges Verkehrssystem für die Oststeiermark aufzubauen, bedarf es der gemeinsamen Bemühungen aller PartnerInnen der Verkehrspolitik, insbesondere der Gemeinden der Planungsregion und des Landes Steiermark.

Dem Ergebnis der Befragung folgend stellt somit die Verwirklichung eines gerechten Mobilitätszuganges die wesentliche Leitlinie bei der Erstellung des Mobilitätsplanes für die Oststeiermark dar.

In Hinblick auf die Siedlungsstruktur der Oststeiermark ist ein flächenhaftes Verkehrssystem erforderlich, welches in derzeitiger Form aufgrund der budgetären Situation im erforderlichen Ausmaß unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nur schwer finanzierbar ist. Hohe Mobilitätskosten gepaart mit langen Fahrtzeiten wegen der schlechten linienhaften ÖV-Erschließung abseits der Hauptachsen und ein nicht ausreichendes Arbeitsplatzangebot im Nahbereich führen vor allem in den Randlagen zu Bevölkerungsrückgängen. Für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit ist das Erfüllen wesentlicher Daseinsfunktionen (Arbeit, Einkauf, Ausbildung oder Freizeit) nur schwer möglich.

Die Erhöhung der Chancengleichheit im Bereich der Mobilität kann nur erfolgen, wenn allen Verkehrsträgern eine gleiche Wertigkeit beigemessen wird. Aufgrund der bestehenden Verhältnisse in der Region hat künftig – abgesehen von wenigen Leitprojekten – die **bauliche Qualitätssicherung** (z.B. Straßeninstandhaltung) und punktuelle Kapazitätsverbesserung (z.B. Kreuzungsausbauten) Vorrang. Straßenneubau ist nur bei Erhöhung der Verkehrssicherheit oder einer in der Gesamtbetrachtung relevanten Verringerung von negativen Umweltauswirkungen (Lärm, Luft) vertretbar.

**Faire Mobilitätschancen** sind eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität. Allen Menschen sollen unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialer Stellung jene Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die sie zur Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse benötigen.

Größtes Augenmerk wird auf die Weiterentwicklung des **Öffentlichen Verkehrs** in der Region gelegt. Zur Stärkung des ländlichen Raumes sind weitere Verbesserungen der ÖV Verbindung zwischen den regionalen Zentren und Verbesserung der Anbindung der Umlandregionen an die Regionalen Zentren, entsprechend des Bedarfes (Mikro ÖV System bzw. linienhafte ÖV Angebote), erforderlich.

Durch einen verstärkten Ausbau der Verkehrsnetze für den **Fuß- und Radverkehr** kann die Abhängigkeit vom Kfz-Verkehr weiter reduziert werden und gleichzeitig wird auch multimodales Verkehrsverhalten unterstützt.

Nicht nur zur Reduzierung künftiger Mobilitätskosten, sondern auch zur Sicherung einer fairen Mobilität ist eine **mobilitätsschonende Raumentwicklung** von höchster Wichtigkeit, da nur kurze Wege die Wahlmöglichkeit zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern erhöht. Auch wenn diesem Thema in der Region nicht die höchste Wichtigkeit beigemessen wird, ist dies eine wesentliche Voraussetzung für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem.

Es wird an dieser Stelle auch erwähnt, dass eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf andere Verkehrsträger einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der **Verkehrssicherheit** leistet.

Umweltbelastungen durch den motorisierten Verkehr finden in vielen Bereichen statt: Neben Luftschadstoffen (Treibhausgase, PM10, Ozon) und Lärm sind auch längerfristige Auswirkungen wie der Flächenverbrauch und die Trennwirkung durch neue Verkehrsanlagen sowie der Eintrag von Schadstoffen in den Boden und die Gewässer anzuführen.

**Der Schutz unserer Umwelt** sowie das Erreichen der Klimaschutzziele hat einen hohen Stellenwert. Unser Mobilitätsverhalten soll sich verstärkt daran orientieren, damit umweltbezogene Zielvorgaben eingehalten werden können.

Durch die Förderung des so genannten Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Verkehr) wird die Kfz Fahrleistung reduziert. Dies gilt für den Personen- aber auch für den Güterverkehr. In Kombination mit einer Geschwindigkeitsreduktion für den Kfz Verkehr können negative Umweltauswirkungen wie Verkehrslärm und Schadstoffausstoß wesentlich reduziert werden. Die Wohn- und Aufenthaltsfunktionen respektive der Schadstoffausstoß im straßennahen Bereich werden stark verbessert.

Die seit Jahren anhaltende budgetäre Situation verlangt einen äußerst effizienten Einsatz der finanziellen Mittel, damit ein funktionierendes und finanzierbares Verkehrssystem auch künftigen Generationen zur Verfügung gestellt werden kann.

**Die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems** muss gewährleistet sein.

Beim Einsatz von finanziellen Mitteln sind bei der Beurteilung der Wirkung auch die **Folgekosten**, wie zum Beispiel für die Beseitigung von negativen Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen oder

aufgrund von ungünstigen Standortentscheidungen im Rahmen von Prioritätenreihungen miteinander zu beiziehen. So kann garantiert werden, dass die **volkswirtschaftlich sinnvollsten und die gesamtregional wirksamsten Maßnahmen** zur Umsetzung gelangen. Alternativen werden auch verkehrsmittelübergreifend im Rahmen von Variantenuntersuchungen mit beurteilt.

Straßenneubauten sind nur mehr in beschränktem Ausmaß möglich. Die zur Verfügung stehenden Mittel werden vorrangig für die **Wartung und Instandhaltung** der vorhandenen Straßeninfrastruktur herangezogen.

Die **Bedienung von peripheren Regionen** mit dem Öffentlichen Verkehr ist mit dem derzeitigen System nicht finanzierbar. Alternative Bedienungsformen werden für diese Regionen entwickelt und umgesetzt.

Durch die Zersiedelung der Region sind die derzeitigen Infrastrukturkosten um ein Vielfaches höher als in kompakt bebauten Gebieten. Wird hier nicht gegengesteuert, wird es für Kommunen bzw. den Einzelnen immer teurer.

Die **Entwicklung von Wohn und Wirtschaftsstandorten** orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen, sondern an der verkehrlichen Erschließung und an den Siedlungsschwerpunkten.

Durch verstärkte Innenentwicklung und **Siedlungsentwicklung entlang der ÖV-Hauptachsen** sollen **weitere Zersiedlung** und **steigende Infrastrukturkosten vermieden** werden. Durch lagebezogene Wohnbauförderung wird diese Entwicklung unterstützt. **Standortentscheidungen für große Verkehrserreger** sollen auf Basis von interkommunalen Gesamtkonzepten erfolgen.

## 3.3 Ziele für Oststeiermark

### 3.3.1 Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung

Die integrierte Raumordnungs- und Verkehrspolitik versucht, die Entwicklung von Raum und Verkehr in gewünschte Bahnen zu lenken. Dabei sollen die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft mit einem möglichst geringen Aufwand an Ressourcen – natürliche Lebensgrundlagen, Boden, Energie, Finanzen – befriedigt werden.

Im Rahmen der Erstellung des Regionalen Mobilitätsplans werden übergeordnete Ziele der Mobilitätsentwicklung definiert. Diese Ziele sind so zu formulieren, dass sie durch geeignete Indikatoren beschreibbar sind und damit auch einer Evaluierung unterzogen werden können.

Grundsätzliche übergeordnete Ziele und Indikatoren aus **verkehrspolitischer** Sicht sind:

- Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Modal Split)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (relative Unfallzahl und Anzahl der Unfallhäufungsstellen)
- Erhöhung des ÖV-Anteils (ÖV-Anteil an den Wegen)
- Erhöhung des Radverkehrsanteils (Radanteil an den Wegen)

- Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) insbesondere im PendlerInnenverkehr (MIV Anteil an den Wegen)
- Reduktion der Kfz-Verkehrsleistung (Kfz-km in der Oststeiermark)
- Steigerung des Besetzungsgrades von Pkw (Besetzungsgrad an repräsentativen Querschnitten)

Im Rahmen der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“ wurde seitens der ÖROK-Geschäftsstelle im März 2015 ein **Argumentarium mit Empfehlungen zur Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung** ausgearbeitet und im laufenden Abstimmungsprozess mit dem BMVIT und der Landesverkehrsreferentenkonferenz als Grundlage für weitere Planungen eingebracht.

Die Ableitung **regionsspezifischer Ziele** für eine integrierte Raum- und Mobilitätsplanung in der Planungsregion Oststeiermark orientiert sich im Wesentlichen an den im Planungsprozess erarbeiteten Ergebnissen sowie den Zielformulierungen zur Stabilisierung der peripheren ländlichen Räume und zur Sicherung der Funktionalität stadtreionaler Räume:

- Die wichtigsten „Ankerpunkte“ der räumlichen Entwicklung in der Region stellen die **4 regionalen Zentren, das regionale Nebenzentrum und 19 teilregionalen Zentren** dar (vgl. § 4 REPRO), welche untereinander über starke Verkehrsachsen miteinander verbunden und an das hochrangige Verkehrsnetz und die Landeshauptstadt Graz angebunden werden.
- Zur Verbesserung der regionalen Arbeitsmarktsituation werden interkommunale Industrie- und Gewerbestandorte gemeinschaftlich im Nahbereich von hochrangigen Verkehrsträgern und öffentlichen Verkehrsmitteln entwickelt.
- Die **Stärkung der Ortszentren** wird durch den Erhalt und Ausbau der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs in fuß- und radläufiger Entfernung unterstützt.
- Um die Siedlungsentwicklung und das Mobilitätssystem besser aufeinander abzustimmen, orientiert sich die zukünftige **Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung entlang der Hauptachsen und Knoten des leistungsfähigen Öffentlichen Verkehrs** in Abstimmung mit dem Regionalen Entwicklungsprogramm sowie dem Regionalen Mobilitätsplan. In den Ortsplanungen werden diese Entwicklungspotenziale klar priorisiert.
- Zum Ausbau einer zukunftsfähigen Mobilität erfolgt auf regionaler und örtlicher Ebene die **Flächen- und Korridorvorsorge für Infrastrukturmaßnahmen** (bspw. Ortsumfahrung Hartberg, Ausbau B64 zwischen Gleisdorf und Weiz, ASt Buch etc.).
- Im Zuge der **Neuorientierung der örtlichen Raumplanung** (Siedlungsleitbilder in ÖEK/STEK, FLÄWI) werden Mobilitäts- und Umweltkosten sowie Folgewirkungen bei Standortwahl und Widmungsverfahren berücksichtigt (bspw. Energieraumplanung).

### 3.3.2 Öffentlicher Verkehr

In einem fairen Mobilitätssystem spielt der Öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle. Für kein anderes Verkehrsmittel sind die Zugangsvoraussetzungen so gering, wichtig ist nur die Entfernung zur nächsten Haltestelle, die persönliche Fitness, ein Führerschein oder das Finanzkapital für ein eigenes Auto spielen keine Rolle. Wichtig ist jedoch die hohe Verfügbarkeit eines auf den Bedarf abgestimmten Systems.

Zur Erhöhung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr soll ein flächendeckendes ÖV-Angebot geschaffen werden, welches **flexibel** auf die vorhandene Nachfrage abgestimmt werden kann. Eine hohe Wichtigkeit haben die überregionalen Anbindungen nach Wien und Graz und die regionalen Anbindungen an die Bezirke Südoststeiermark, Graz Umgebung, Güssing, Jennersdorf und Oberwart.

Die Etablierung eines hierarchischen ÖV-Systems besitzt hier eine zentrale Bedeutung. Höchste Angebotsqualitäten werden für die Verbindung der regionalen Zentren (Birkfeld, Fürstenfeld, Gleisdorf, Hartberg und Weiz) mit dem überregionalen Zentrum Graz zur Verfügung gestellt. Darauf aufbauend erfolgt eine qualitativ hochwertige Anbindung der teilregionalen Versorgungszentren an die regionalen Zentren und darauf aufbauend eine flächige, bedarfsorientierte Grundversorgung der Region.

Der **S-Bahn**, den **S-Bahn Ersatzkorridoren** zwischen Gleisdorf und Hartberg sowie Gleisdorf und Fürstenfeld und den **ÖV-Hauptachsen** zwischen Hartberg und Fürstenfeld bzw. Weiz und Birkfeld kommen als Rückgrat eine besondere Bedeutung zu. Sie sichern die regionale Erreichbarkeit zwischen den regionalen Zentren und der Kernstadt Graz. Hier soll mit dem weiteren Ausbau der S-Bahn und der wichtigen Buskorridore eine besonders hohe Angebotsqualität geschaffen werden. Die Elektrifizierung der S-Bahnstrecken, Fahrzeitverkürzungen und Taktverdichtungen sind wesentliche Elemente für die Zielerreichung. Langfristig ist eine deutliche Verkürzung der Fahrzeiten im S-Bahnnetz, zur Verbesserung der Anbindung der Oststeiermark an die Landeshauptstadt Graz, anzustreben.

Aufbauend auf die S-Bahn und die wichtigen Buskorridore soll bei entsprechender Nachfrage ein qualitativ hochwertiger, linienhafter **Regionalbusverkehr** die teilregionalen Zentren mit den regionalen Zentren, der Kernstadt Graz und der S-Bahn verbinden. Wichtig ist die Verhinderung einer Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Bus (Parallelverkehre nur wenn sie auch sinnvoll sind) und die verstärkte Nutzung des Regionalbusverkehrs als Zugangsmittel zur S-Bahn.

Im Rahmen einer länderübergreifenden Initiative wurde bundesweit eine **Mindestbedienqualität für Siedlungskerne** festgelegt, die auch in der Planungsregion zur Anwendung kommt (siehe Kapitel 2.3.1). Die Anzahl der Kurspaare zum nächsten ÖV-Knoten, regionalen Zentrum bzw. überregionalen Zentrum ist abhängig von der Siedlungsgröße (EinwohnerInnen in den definierten Siedlungskernen). Dieses **nachfrageunabhängige ÖV-Angebot** ist in der ganzen Steiermark umzusetzen. Es bietet aber auch darüber hinaus die Möglichkeit, durch geschickte Widmungsplanung eine hohe Bedienqualität als Zusatznutzen zu generieren.

In den dünn besiedelten Bereichen der Region soll durch **Umsetzung von Mikro-ÖV-Systemen** die Erreichbarkeit verbessert werden. Zur Reduktion der Betriebskosten bei entsprechender Bedarfsdeckung ist eine Flexibilisierung des bisher sehr starren Konzessionsmodells im Öffentlichen Verkehr notwendig (Mikro-ÖV – Schulbusverkehr – Regionalbusverkehr). Durch die Kombination der unterschiedlichen Nutzungen lässt sich der Öffentlichen Verkehr in diesen Regionen effizienter betreiben.

Aufbauend auf den Leitsätzen können für den Öffentlichen Verkehr folgende Ziele definiert werden:

- Weiterentwicklung der steirischen S-Bahn
- Stärkung der Hauptachsen des regionalen Busverkehrs
- Verbesserung der Anbindung der teilregionalen Versorgungszentren
- Umsetzung der Mindestbedienqualität
- Etablierung eines Mikro-ÖV Systems in den peripheren Räumen
- Verbesserung der Vernetzung zwischen den Bezirken Hartberg-Fürstenfeld und Weiz abseits der Hauptachsen
- Reduzierung der Umsteigezeit an (Takt)Knoten
- Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs an der Gesamtmobilität
- Flexibilisierung des derzeitigen Konzessionsmodells
- Entwicklungen mit großer Verkehrserregung nur an leistungsfähigen ÖV-Achsen

### 3.3.3 Fußgänger- und Radverkehr

Als Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr stellt der Fußgänger- und Radverkehr einen wesentlichen Baustein für ein faires und umweltfreundliches Verkehrssystem dar. Vor allem in den dicht besiedelten Bereichen in und um die regionalen Zentren stellt das Rad aufgrund der kurzen Fahrtweiten ein konkurrenzfähiges Verkehrsmittel dar.

Die Attraktivierung des **Fußgängerverkehrs** ist primär auf lokaler Ebene zu erreichen. Von hoher Wichtigkeit ist ein durchgängiges und dichtes Netz an Gehwegen in den Ortszentren. Zur Vermeidung von Umwegen für FußgängerInnen ist vor allem im Rahmen der Flächenwidmungsplanung bzw. beim Erstellen von Bebauungsplänen eine engmaschige Durchwegung für den Fußgänger- und Radverkehr zu sichern. Zusätzlich soll die zerschneidende Wirkung von stark belasteten Straßenverkehrsachsen minimiert werden. Durch die Attraktivierung des öffentlichen Raumes als Bewegungs- und Ruhefläche (Durchgrünung, Beleuchtung, Rastmöglichkeiten, Begegnungszonen) werden die aktiven Mobilitätsformen weiter gefördert.

Der **Radverkehr** kann in der Oststeiermark auf ein bestehendes Netz an überregionalen Radwegen und -routen aufbauen, die jedoch meist einen starken Fokus auf den touristischen Radverkehr legen. Weitere Angebotsverbesserungen für den **touristischen Radverkehr** werden als sinnvoll erachtet, vor allem die Beseitigung der Lücken im regionalen Radwegenetz und die Bestandssicherung stellen die künftigen Herausforderungen dar.

Die Weiterentwicklung des touristischen Radwegenetzes soll auf Basis des Masterplans Radtourismus Oststeiermark vorangetrieben werden.

Der Fokus der Radverkehrsentwicklung liegt jedoch aufgrund der großen Defizite auf der Stärkung des **Alltagsradverkehrs**, dadurch können sowohl die Lebensqualität, als auch das Gesamtmobilitätssystem verbessert werden. Ziel für die kommenden Jahre ist, für die Potenzialräume durchgängige, direkte Zielnetze zu entwickeln und zu realisieren.

Auf Basis der **Radverkehrsstrategie Steiermark 2025** (Amt der Stmk. Landesregierung, 2016) mit den 3 Säulen Planen & Bauen, Kommunizieren & Motivieren sowie Organisieren & Kooperieren soll die Planungsregion Vorzeigeradland werden. Was im touristischen Bereich sehr gut funktioniert, soll auch in den Alltagsbereich getragen werden!

Der Radverkehr wird als wesentliches Bindeglied einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität positioniert, die Freude am Radfahren wird zum Lebensgefühl. Die Etablierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel wird durch die integrative Erarbeitung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten in den Regionen mit hohem Radverkehrspotenzial erreicht. Darauf aufbauend erfolgt eine weitere Stärkung des Radverkehrs durch die Anbindung von Siedlungsschwerpunkten an die Haltestellen der starken ÖV Korridore.

Neben den budgetären Mitteln für den Infrastrukturausbau sollen auch dauerhaft Mittel für weiche Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden, da nur die Kombination von Meinungsbildung und guter Angebotsqualität zu kurzfristigen Verhaltensänderungen führen wird.

Durch eine kontinuierliche Beseitigung von Unfallstellen wird die Verkehrssicherheit erhöht.

### 3.3.4 Motorisierter Individualverkehr

Wie im Öffentlichen Verkehr steht auch für den Individualverkehr die Stärkung des ländlichen Raumes bei gleichzeitiger Sicherung der Finanzierung bei der Zielsetzung im Vordergrund. Die höchstrangigen Anbindungen für den motorisierten Individualverkehr erfahren die regionalen Zentren, gefolgt von den teilregionalen Versorgungszentren.

Aufgrund des gut ausgebauten Straßenverkehrsnetzes steht im motorisierten Individualverkehr nicht die Erhöhung der Verkehrsleistung und die Geschwindigkeit im Vordergrund, sondern die **Verbesserung der Verträglichkeit des Straßenverkehrs** (Lärm und Schadstoffe) für Anwohner und Umwelt, der **Erhalt des bestehenden Landesstraßennetzes** und die **Erhöhung der Verkehrssicherheit**.

Für die regionalen Zentren hat die langfristige **Sicherung der Erreichbarkeit** einen hohen Stellenwert, auf die Beseitigung von Kapazitätsengpässen ist Augenmerk zu legen.

Werden zur Änderung des Modal Splits (durch verstärkten ÖV und Radverkehrsförderung) kapazitätssteigernde Maßnahmen erforderlich, ist ein punktueller Ausbau dem linienhaften vorzuziehen.

Durch eine Förderung von **Car-Sharing Angeboten** soll auch die Notwendigkeit für die Anschaffung eines Zweitautos reduziert werden. Zur **Förderung der E-Mobilität** ist ein dichtes Netz von Ladestationen erforderlich. Eine oft unterschätzte Maßnahme zur Reduzierung der Kfz-Verkehrslastungen ist die Erhöhung des Besetzungsgrades, diese soll durch einen Ausbau von Park+Drive Anlagen an Verkehrsknoten unterstützt werden.

### 3.3.5 Multimodales Verkehrsverhalten

Die Mobilität der Zukunft wird multimodal sein. In urbanen Räumen hat diese Zielsetzung in Mobilitätsplänen schon seit einiger Zeit ihren Niederschlag gefunden. Seit einigen Monaten wird mit dem Projekt RegioTim eine Ausrollung des Grazer Erfolgsmodells in den Steirischen Zentralraum durchgeführt. So erscheint es sinnvoll, auch in der Oststeiermark mit der Errichtung von zentralen Mobilitätsknoten dem **multimodalen Verkehrsverhalten** eine entsprechende Priorität einzuräumen.

Kern dieses Konzeptes ist hierbei, die verschiedenartigen Widerstände beim Wechsel zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Individualverkehr zu minimieren, um die Attraktivität und Akzeptanz verknüpfter Mobilitätsangebote zu steigern. Der verkehrspolitische Fokus liegt schwerpunktmäßig auf der **Reduktion des motorisierten Individualverkehrs** (MIV) zugunsten alternativer Verkehrsmittel wie ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Sammeltransporte, **Fahrgemeinschaften und Carsharing**, wobei auch die Entwicklungen der E-Mobilität zu berücksichtigen sein werden. Ein hohes Potenzial werden dabei den multimodalen Knotenpunkten in den regionalen Zentren und an den hochrangigen ÖV-Achsen eingeräumt. Durch den Ausbau von Park+Ride Anlagen an ÖV-Knoten in der Region wird dieses Verhalten ebenfalls unterstützt.

## 3.4 Kategorisierung der Verkehrsinfrastruktur

Das wesentliche Ergebnis des regionalen Mobilitätsplanes stellt die Kategorisierung der Verkehrsnetze dar. Dabei werden für die Netzteile der einzelnen Verkehrsträger unter Bezugnahme auf die verkehrsmittelübergreifende Betrachtung Standards und die erforderlichen Leistungsmerkmale festgelegt. Die Kategorisierung der Verkehrsnetze stellt somit eine Priorisierung für Netzteile mit Bezug auf die Bedeutung und den Gesamtnutzen für die gesamte Region entsprechend der Zielsetzungen dar.

### 3.4.1 Öffentlicher Verkehr

Die höchste Bedienqualität wird durch die steirische S-Bahn und durch die S-Bahn Ersatzkorridore zur Verfügung gestellt. Damit ist eine hohe Bedienqualität für die regionalen Zentren Weiz, Gleisdorf, Hartberg und Fürstenfeld sichergestellt. Das Ausbauziel ist ein 30 Minuten Takt, der auf dem Abschnitt zwischen Graz und Gleisdorf auf einen 15 Minuten Takt verdichtet wird und ein durch Sprinter verstärkter Halbstundentakt zwischen Gleisdorf und Weiz (siehe Abbildung 3-2).



Abbildung 3-2: Netzentwicklung Bahn Steiermark; (Quelle: Land Steiermark, 2016).

Die Highlights der bestehenden Angebotsqualität für die Korridore Hartberg und Fürstenfeld und die ab Sommer gültigen Verbesserungen am Korridor Weiz sind in Abbildung 3-3 ersichtlich. Für diese Achsen wird ein werktags Zieltakt von 30 min (06:00–20:00 Uhr) mit Verdichtungen während der Spitzenstunden und vom 60 min zwischen 20:00 und 22:00 Uhr angestrebt.

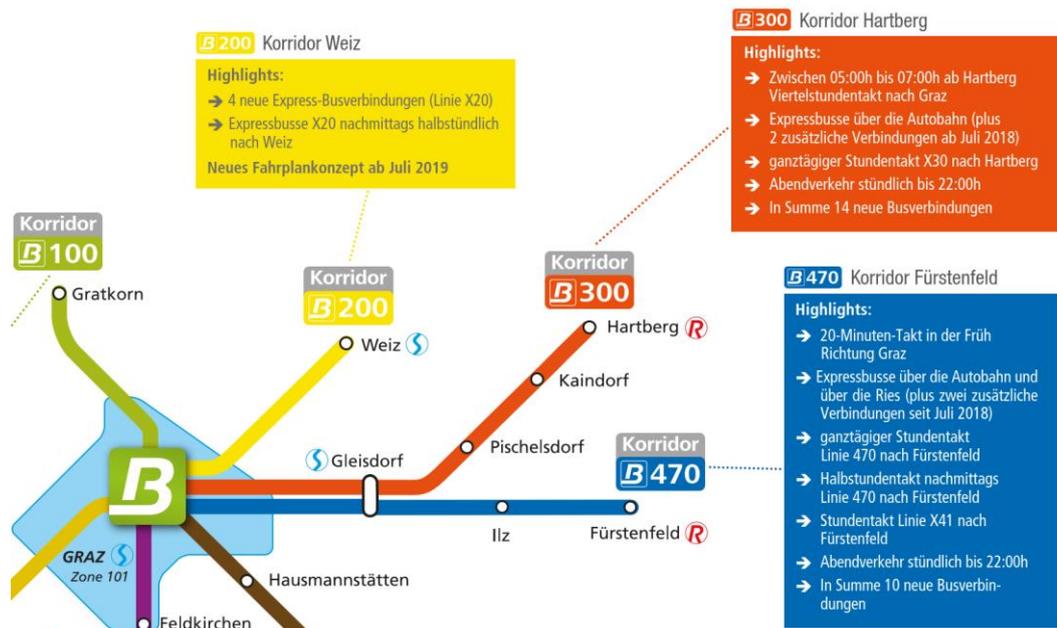


Abbildung 3-3: Fahrplan 2019; (Quelle: Steirische Verkehrsverbund GmbH, 2018).

Wo die S-Bahn oder die S-Bahn Ersatzkorridore die Hauptfunktion im ÖV nicht übernehmen können, besteht im Busverkehr großer Handlungsbedarf. Aber auch dort, wo die S-Bahn fährt, ist der Busverkehr aufgrund der geografischen Gegebenheiten nicht zur Gänze substituierbar. Dennoch soll grundsätzlich die Kapazität der S-Bahn genutzt werden und der Busverkehr, wenn sinnvoll, als Zubringerverkehr zur S-Bahn fungieren.

Die in Abbildung 3-4 ersichtliche Kategorisierung des Regionalbusnetzes ist die Basis für die anstehenden bzw. auch für die derzeit laufende Linienbündelvergabe in der Oststeiermark.

Der Regionalbusverkehr wird gemäß Steirischem Gesamtverkehrskonzept 2008+ in vier angebotsabhängige Kategorien gegliedert. Die Bedienungsniveaus können der Tabelle 3-1 entnommen werden.

Tabelle 3-1: Bedienungsniveau im regionalen Busverkehr; (Quelle: das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, 2008).

Kategorie	Werktag	Samstag	Feiertags
suburbane Achsen	20	15	8
regionale Hauptachse	10	8	5
regionale Ergänzungssachse	5	2	Nach Bedarf
Ergänzungslinien	Nach Bedarf		

Der Zieldefinition des Regionalen Mobilitätsplanes folgend, wird den regionalen und teilregionalen Zentren eine Anbindung zuteil, die über die Mindestbedienqualitäten hinausgeht.

So werden alle regionalen Zentren, die über keinen S-Bahn Anschluss verfügen, wie Hartberg und Fürstenfeld mit **suburbanen Achsen** an die Landeshauptstadt mit mindestens 20 Kurspaaren pro Werktag angebunden.

Birkfeld als regionales Nebenzentrum wird mit mindestens 10 Buspaaren (**regionalen Hauptachse**) an Weiz bzw. Graz angebunden.

**Regionale Ergänzungsachsen** erfüllen eine Zubringerfunktion und binden die Region und die teilregionalen Zentren an die regionalen Zentren oder an qualitativ hochwertigen ÖV-Achsen an. Diese Anbindung erfolgte für sämtliche teilregionalen Versorgungszentren und zusätzlich aufgrund des Bedarfes für Fischbach, Strallegg, Wenigzell, Ratten und Fladnitz an der Teichalm. Sie stellen mit 5 Kurspaaren pro Werktag die Grundversorgung sicher und gemeinsam mit dem Schülerverkehr die Basisversorgung der Region dar.

**Ergänzungslinien** sind bedarfsorientiert entsprechend der Bedürfnisse z.B. im Schülerverkehr, touristischen Verkehr oder saisonal angepassten Verkehr zu planen.

Der Weiterbestand der Thermenbahn zwischen Fehring und Hartberg ist aufgrund der geringen Auslastung und der anstehenden Investitionen der Infrastruktur (Eisenbahnkreuzungen, Oberbauzustand...) seitens der ÖBB in Frage gestellt. Außer Zweifel steht eine notwendige Angebotsqualität zwischen Hartberg und Fehring. Im Falle einer Auflassung des Bahnverkehrs zwischen Hartberg und Fehring ist die Bedienung durch entsprechende Busverkehre in der Qualität einer regionalen Hauptachse sicherzustellen.

Es gibt Überlegungen zur Aufwertung der Feistritztalbahn als öffentliches Verkehrsmittel. Sollte ein Betreiber dafür gefunden werden, ist für den Buskorridor Weiz – Birkfeld eine Untersuchung bezüglich einer Neuorganisation des ÖV unter Berücksichtigung der Kosten in diesem Bereich durchzuführen.

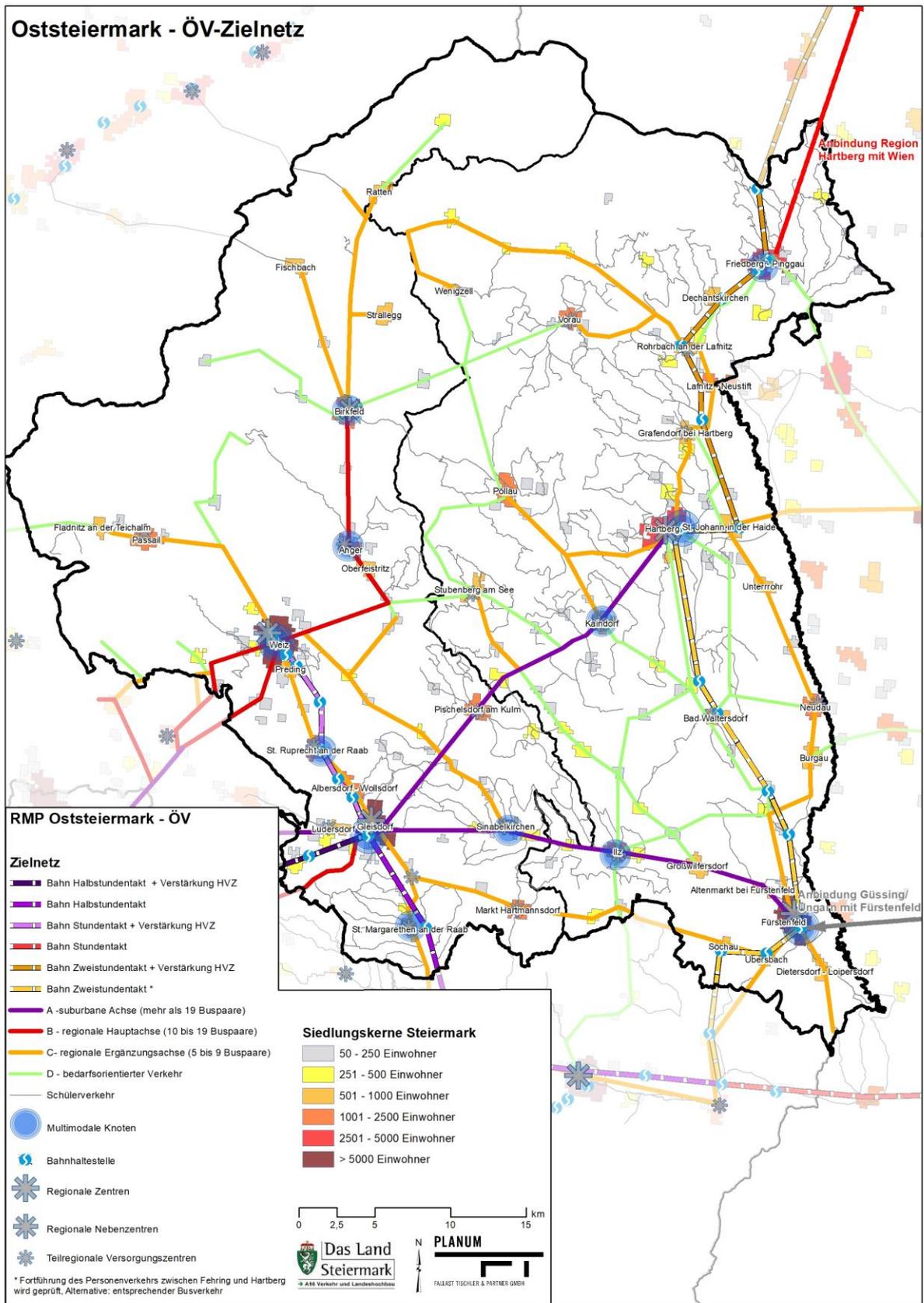


Abbildung 3-4: Kategorisierung des Regionalbusnetzes; (Quelle: Planum, 2019).

Da eine alleinige Verbesserung des Angebotes nicht zu der gewünschten Veränderung des Modal Splits führen wird, sind neben der Verbesserung der Angebotsqualität weitere Maßnahmen erforderlich. Die Verringerungen der Wartezeiten an Umsteigeknoten und ein verbessertes Angebot für den multimodalen Verkehr und Fahrzeitverkürzungen auf den Hauptachsen werden als zusätzlich notwendige Maßnahmen erforderlich sein. Darüber hinaus sind insbesondere in städtischen Bereichen auch restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr notwendig. Es ist auch darauf zu achten, dass die Bedienqualität zu den Tagesrandzeiten und an den Wochenenden im erforderlichen Ausmaß vorhanden ist.

Aufgrund der starken Zersiedelung in der Planungsregion gibt es weite Bereiche wo die Bedienung mit einem linienhaften ÖV Angebot aus Kostengründen nicht möglich ist.

In diesen Bereichen wird mittels **ergänzender ÖV-Angebote** (Mikro-ÖV Lösungen) eine Grundversorgung sichergestellt. Wichtig ist dabei, dass keine Konkurrenz zum ÖV entsteht, aber eine Zubringerfunktion zum Öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann. Diese Angebote werden in Kooperation mit den regionalen Taxi- und Mietwagenunternehmern zur Verfügung gestellt. Der Fokus liegt auf kurzen Fahrdistanzen und einer Anbindung der ÖV-Hauptachsen. Damit ein langfristiger Erhalt dieser Maßnahme möglich ist, ist auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fahrpreis und Finanzierungsbedarf durch die Gemeinden zu achten.

Einem regionalen System ist der Vorzug zu geben, da ein solches gut kommunizier- und bewerbbar ist. Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Verbindung zwischen touristischer Nutzung und Nutzung durch Einheimische einen Mehrwert darstellt, der die Finanzierung erleichtert.

Aufgabenträger für Mikro-ÖV-Systeme sind die Gemeinden bzw. die Region. Das Land Steiermark unterstützt als Fördergeber den Aufbau solcher Systeme. Erste Untersuchungen in der Region wurden bereits durchgeführt, die Ausschreibung der Leistung erfolgt in Kürze.

### 3.4.2 Fußgänger- und Radverkehr

Aufgrund der unterschiedlichen Erfordernisse erfolgte eine getrennte Betrachtung für den touristischen Radverkehr und den Alltagsradverkehr.

Die Förderung des Alltagsradverkehrs konzentriert sich vor allem auf die Potenzialräume um die Zentren Weiz, Gleisdorf, Fürstenfeld und Hartberg und die Anbindung von Siedlungsräumen an die Hauptachsen des Öffentlichen Verkehrs.

Für sämtliche in Abbildung 3-5 ersichtlichen Potenzialräume ist die Ausarbeitung von Radverkehrskonzepten im Gange, eine Umsetzung wird dringend empfohlen. Ein großes Potenzial im Bereich des multimodalen Verkehrs stellt die Förderung des Radverkehrs als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr dar. Diese Potenziale wurden mit blauen Pfeilen markiert, da hier aufgrund der Distanzen und Steigungen von einer hohen Radverkehrstauglichkeit ausgegangen wird.

Bei der Einteilung der touristischen Radwege wurde auf die aktuell gültige Radroutensystematik Österreich (Beschluss im Rahmen der Landesverkehrsreferenten Konferenz 17.05.2019) zurückgegriffen.

Als Radroute mit **österreichweiter bzw. europäischer Bedeutung** wurde der Thermenradweg/EuroVelo 9 (R12) und der geplante EuroVelo 14 klassifiziert. Aufgrund der Längen und der Netzwirkung sind folgende Radwege als **regionale Hauptradrouten** klassifiziert:

- R8 Feistritzalradweg
- R10 Ilztalradweg
- R11 Raabtalradweg
- R11a Route Mitterdorf
- R21 Ritscheintalradweg
- R51 Feistritzsattelradweg
- R57 Pöllauer Radweg

Eine sinnvolle Ergänzung im bestehenden Netz der regionalen Hauptradrouten ist der Weinland Steiermark Radweg, der in mehreren Tagesetappen um die Landeshauptstadt Graz herumführt und zusätzlich einen sinnvollen Verbindungsradweg in der Oststeiermark darstellt.

Aufgrund der fehlenden Netzwirkung und ihrer Länge (16-32 km) sind der R33 Harter Teichradweg, R34 Leitersdorfer Radweg, R35 Hartberger Radweg, R36 St. Magdalener Radweg und der R65 Jogellandradweg **lokale Hauptradrouten**.

Die darüber hinaus gehenden, im **Masterplan Radtourismus Oststeiermark** verankerten Radwege und -routen stellen einen integrierten Bestandteil des gesamten touristischen Radwegenetzes in der Oststeiermark dar und sind ebenfalls als lokale Hauptradrouten zu klassifizieren. Mit Beschluss des Masterplan Radtourismus Oststeiermark und nach der finalen Abstimmung und Freigabe des Zielnetzes durch das Land Steiermark (Abteilung 16) sollen die entsprechenden Radwege und -routen zur Darstellung des geografischen Informationssystems (GIS Steiermark) übernommen werden.

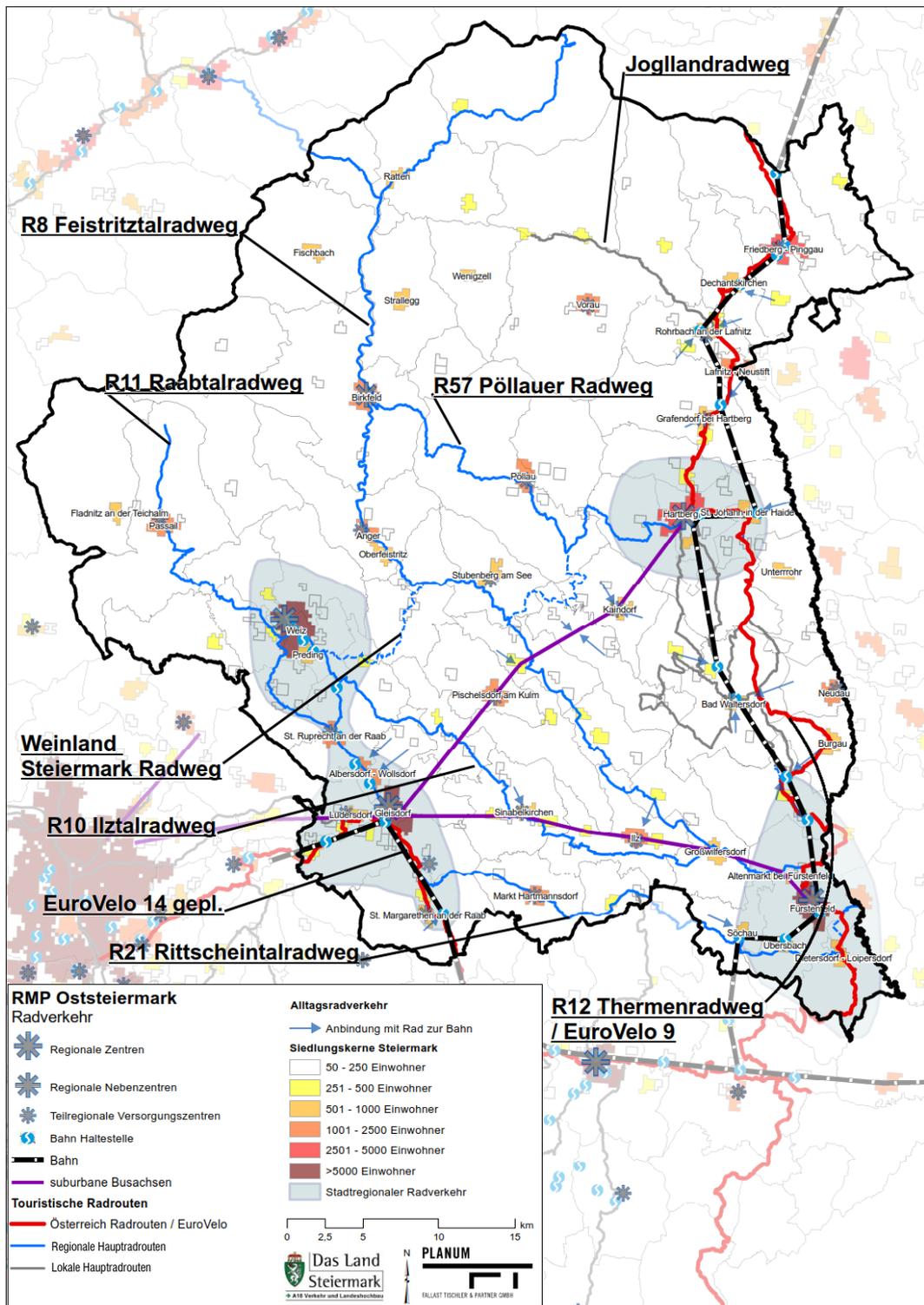


Abbildung 3-5: Kategorisierung des Radwegenetzes für den Alltags- und Freizeitradverkehr (ohne Darstellung der Routen des Masterplans Radtourismus Oststeiermark); (Quelle: Planum, 2019).

### **3.4.3 Motorisierter Individualverkehr**

Grundlage für die Kategorisierung des Landesstraßennetzes bildete eine steiermarkweit einheitliche Bewertung. Das hierarchische System orientiert sich an der zentralörtlichen Struktur und soll dieser folgend einen maximalen Nutzen für die Gesamtregion erzielen.

Für die Kategorisierung des Straßennetzes sind fünf Kategorien definiert, denen unterschiedliche Anforderungen bzw. Qualitäten zugeordnet werden. Die unterschiedlichen Anforderungen für Landesstraßen im Freiland und in Ortsgebieten sind in Tabelle 3-2 dargestellt.

Tabelle 3-2: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz im Freiland; (Quelle: Land Steiermark).

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		V	
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 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.

\*\* Insbesondere bei autobahnparallelen Straßenabschnitten kann lt. Erhaltungsmanagement Straße (EMS) eine höhere Kategorie erforderlich sein.

\*\*\* 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.

Diese Kategorisierung ist nicht nur mit einem Ausbau der Straßen entsprechend dem zugeordneten Anforderungsprofil verbunden, sondern beinhaltet – 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 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.

Den Zielen der Region entsprechend werden die regionalen Zentren Weiz, Gleisdorf, Fürstenfeld und Hartberg mit Landesstraßen der Kategorie B an das hochrangige Straßennetz angebunden. Die Anbindungen des regionalen Nebenzentrums Birkfeld und die B65 zwischen Gleisdorf und Friedberg wurden mit der Kategorie C1 kategorisiert. Die Anbindungen aller kleinregionalen Versorgungszentren erfolgte mit der Kategorie C2. Sämtliche Kategorisierungen erfolgten aufgrund der Wichtigkeit des jeweiligen Straßenabschnittes für die regionale Erschließung. Zusätzlich zur zentralörtlichen Funktion wurden Fahrtweitenverteilung, Verkehrsbelastungen und die Kategorisierung in den benachbarten Planungsregionen in die Bewertung miteinbezogen, sodass ein steiermarkweites und stimmiges Gesamtbild entsteht.

Die gesamte Kategorisierung des bestehenden Landesstraßennetzes kann der Abbildung 3-6 entnommen werden.

Nicht alle vorgesehenen Anforderungen sind kurz- und mittelfristig vollständig zu realisieren, teilweise können die damit verbundenen Qualitäten erst langfristig erreicht werden.

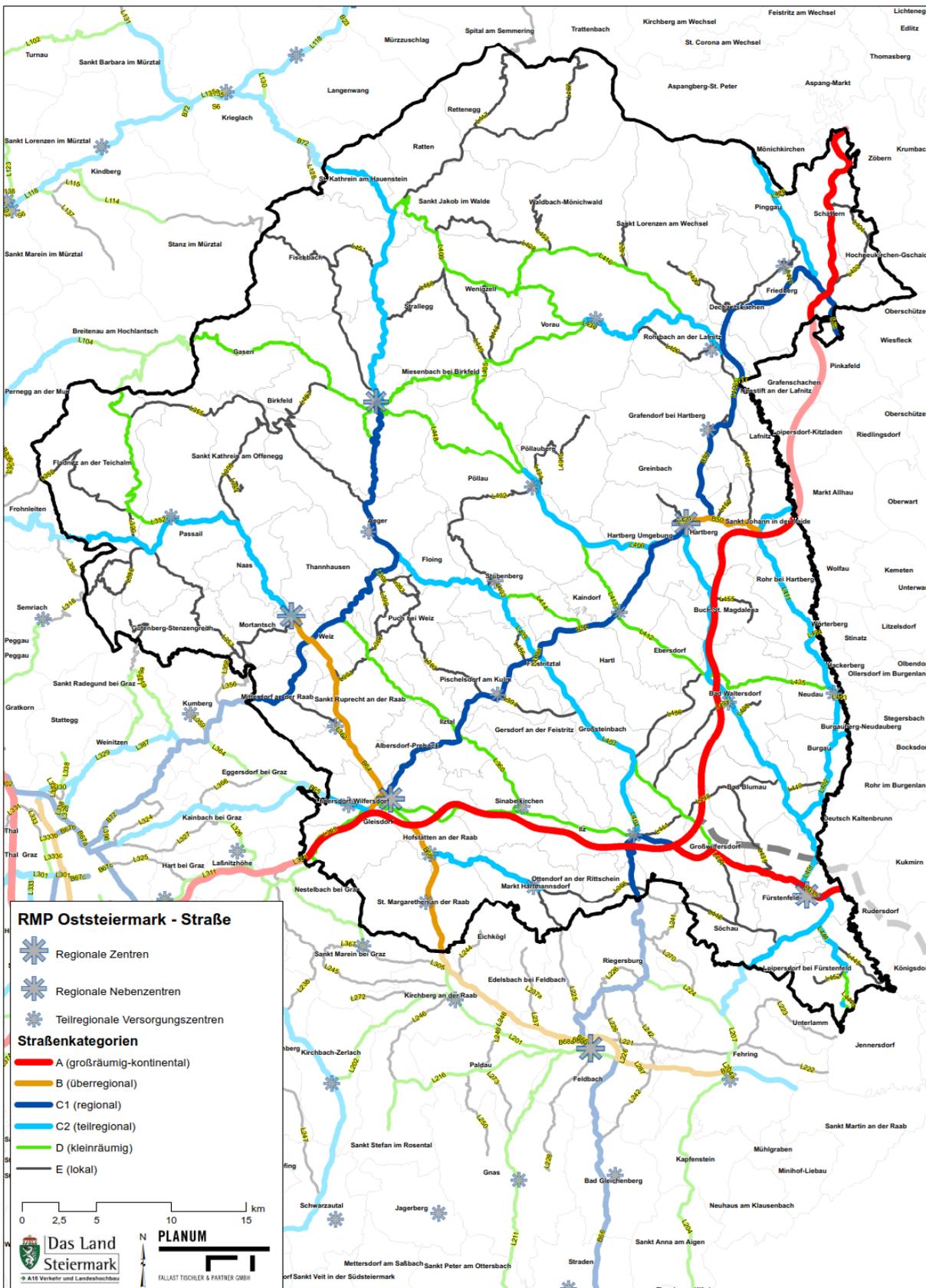


Abbildung 3-6: Kategorisierung des Landesstraßennetzes; (Quelle: Planum, 2019).

In der Planungsregion gibt es drei Leitprojekte, welche nach der Umsetzung eine Auswirkung auf die Kategorisierung des Landesstraßennetzes haben. Es handelt sich dabei um die S7 Fürstenfelder Schnellstraße, die Errichtung der Ortsumfahrung Weiz und die ASt Buch bzw. die Fertigstellung der Ortsumfahrung Hartberg.

Die Auswirkungen der Ortsumfahrung Hartberg wurden aufgrund des fraglichen bzw. langfristigen Realisierungshorizontes nicht dargestellt. Die Auswirkungen der drei anderen Projekte sind in Abbildung 3-7 ersichtlich.

Bei Errichtung der ASt Buch erfolgt eine Aufwertung der L401 Hartbergerstraße zwischen der Anschlussstelle und der B54 Wechsel Straße von C2 auf C1. Dies sollte vor allem bei künftigen Erschließungen in diesem Bereich berücksichtigt werden.

Nach Fertigstellung der S7 Fürstenfelder Schnellstraße verliert die B319 Fürstenfelder Straße ihre hochrangige Funktion und wird als C2 klassifiziert. Die Anbindung von Fürstenfeld an die S7 erfolgt mit der Kategorie B.

Nach Fertigstellung der OUF Weiz erfolgt ein Landstraßenabtausch mit der Gemeinde. Die B64 wird zwischen dem Ortszentrum und der B72 ins Gemeindefraßennetz und die Kategorie B an die neue Ortsumfahrung übergeben.



Abbildung 3-7: Kategorisierung des Landesstraßennetzes nach Umsetzung der Ausbaumaßnahmen; (Quelle: Planum, 2019).

### 3.4.4 Multimodales Verkehrsverhalten

Multimodales Verkehrsverhalten bedeutet z.B., wenn für einen Weg unterschiedliche Verkehrsmittel verwendet werden. Für die Anreise zum Bahnhof wird ein Fahrrad oder ein Pkw verwendet und die Weiterfahrt erfolgt mit dem Zug. Die Ausstattung von wichtigen ÖV Haltestellen als multimodalen Knoten fördert dieses Mobilitätsverhalten, das wiederum die Reduktion der Verkehrsleistungen mit Pkw zum Ziel hat. Die Ausstattungsqualität erfolgt in Abhängigkeit von der damit erschlossenen Region. So wäre in den regionalen Zentren eine Vollaussattung (wie unten angeführt) sinnvoll. Für die restlichen Knotenpunkte ist die reduzierte Ausstattung mit einem Basisangebot ausreichend.

Voraussetzung für einen multimodalen Knoten ist eine Haltestelle einer hochrangigen ÖV-Linie (S-Bahn oder Hauptachse des regionalen Busverkehrs). Solche Knoten werden wie in Abbildung 3-4 ersichtlich an folgenden hochrangigen ÖV-Haltestellen für sinnvoll erachtet:

- Bahnhof/Busbahnhof Weiz
- Bahnhof/Busbahnhof Gleisdorf
- Bahnhof/Busbahnhof Hartberg
- Bahnhof/Busbahnhof Fürstenfeld

In abgeschwächter Form, aber trotzdem für sinnvoll erachtet werden Multimodale Knoten in:

- Birkfeld
- Anger
- Friedberg
- Kaindorf
- Pischelsdorf
- St. Ruprecht
- St. Margareten an der Raab
- Ilz
- Sinabelkirchen

Ausschlaggebend für die Auswahl waren die Einwohnerpotenziale im Einzugsbereich dieser Haltestellen.

Die Abstufung der Ausstattung richtet sich sowohl nach dem Standort als auch nach den Kategorien der zu verbindenden bzw. angebotenen Verkehrsmittel, wobei eine Vollaussattung folgende Elemente umfasst:

- ÖV-Ergänzung / Mikro-ÖV
- Anbindung an das Radverkehrsnetz (sicher und direkt)
- Sichere Radabstellplätze / Radboxen / Schließfächer
- P+R
- Car-Sharing bzw. E-Car-Sharing
- E-Ladestationen
- Radverleih
- Mietauto
- Paketboxen

## 4 Handlungsfelder

Die Entwicklung von Handlungsfeldern stellt, aufbauend auf den Leitsätzen und den Definitionen der Ziele, neben der Kategorisierung der Verkehrsnetze den wesentlichen Output des regionalen Mobilitätsplanes dar. Die Handlungsfelder bedienen kurz-, mittel und langfristige Zielsetzungen, die aber aufgrund der Kurzlebigkeit unserer Zeit in regelmäßigen Abständen evaluiert werden müssen. Im Gegensatz zu den beiden vorangegangenen regionalen Verkehrskonzepten, handelt es sich nicht um detaillierte Maßnahmen und Bauprogramme, sondern um Handlungsschwerpunkte, die das Mobilitätsverhalten in der Region einer gewünschten Veränderung zuführt.

Bei der Umsetzung sind die beschlossenen Ziele im Auge zu behalten, bei der Entwicklung der darauf basierenden Maßnahmen und Maßnahmenprogramme kann durchaus flexibel vorgegangen werden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden der Region und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark.

### 4.1 Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

Zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ist eine Verkürzung der Fahrzeiten, die Verdichtung des Taktes und eine Ausweitung des Angebotes unerlässlich. Die wichtigsten Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr sind daher die Weiterentwicklung der S-Bahn und der Ausbau des regionalen Busverkehrs.

Zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit ist die Weiterentwicklung der **S-Bahn Steiermark** (S-Bahn Linie S3 / S31) voranzutreiben. Zwischen Graz und Gleisdorf soll ein Halbstundentakt (HVZ 15 Minuten) und zwischen Gleisdorf und Weiz und Gleisdorf und Fehring ein Halbstundentakt mit Verstärkung durch Sprinter während der Hauptverkehrszeit (siehe Abbildung 3-2) etabliert werden. Für eine Verkürzung der Fahrzeiten im Bereich der steirischen S-Bahn ist eine durchgehende Elektrifizierung bzw. Neutrassierungen (Graz-Gleisdorf) langfristig sicherzustellen.

Für die geplante Neubautrasse zwischen Graz und Gleisdorf sind der erforderlichen Flächen freizuhalten und die geplante Trasse mittels Trassenverordnung rechtlich zu verankern.

Eine Entscheidung zur Zukunft der Thermenbahn ist möglichst zeitnah und im Sinne einer nachhaltigen Lösung für den Öffentlichen Verkehr der Region zu treffen.

Seitens der „Wirtschaftsregion Hartberg“ besteht der Wunsch nach einer direkten Bahnanbindung zwischen Hartberg und Gleisdorf. Bezüglich der Fahrgastpotenziale, der Trassenführung und der Wirkung auf das bestehenden ÖV System sollen Untersuchungen durchgeführt werden. Bei einer allfälligen Neukonzeption des ÖV-Netzes ist auf ein Optimum für das ÖV-System der Gesamtregion zu achten.

Das **regionale Busverkehrssystem** soll auf Basis der Kategorisierung des Regionalbusnetzes (siehe Abbildung 3-4) weiterentwickelt und bei Bedarf in Kooperation mit der Region die Qualität weiter verbessert werden. Um Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn zu minimieren, sind die regionalen Buslinien, wo es sinnvoll ist, verstärkt als Zubringerverkehrsmittel zur S-Bahn einzusetzen. Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen den regionalen Verkehrsmitteln ist ein schnelles Umsteigen in den ÖV-Knotenpunkten zu gewährleisten.

Für den größten Teil der Gemeinden ist die Linienbündelvergabe derzeit im Laufen bzw. erfolgt in den nächsten Jahren. Im Rahmen dieser Vergaben wird für Siedlungskerne ab 500 Einwohner eine Mindestbedienung garantiert und die Qualität der Anbindung der regionalen Zentren erhöht. Für eine verbesserte Vernetzung der beiden Bezirke ist nördlich der B54 Sorge zu tragen. Ab Sommer 2019 werden bereits umfangreiche Verbesserungen im Bereich des Weizer S-Bahn Ersatzkorridors verkehrswirksam.

Die Realisierung der Mindestbedienqualität liegt im Verantwortungs- und Finanzierungsbereich des Landes. Bestandsverbesserungen können nur unter Mitwirkung der Region durchgeführt werden.

Aufgrund der teilweise sehr geringen Siedlungsdichte stellen Mikro ÖV Systeme eine notwendige Ergänzung dar, wo linienhafter Öffentlicher Verkehr nicht mehr finanzierbar ist.

Dieses System verringert die Zugangshürde zum ÖV für Personen, die keinen eigenen Pkw besitzen oder nutzen wollen. Auf Basis der **Mikro-ÖV** Strategie Steiermark wird der Unterstützung des bestehenden Linien ÖV Angebots oberste Priorität eingeräumt. Das Bedienkonzept wird dabei auf die gesamte Region oder einzelne Gemeinden abgestimmt, mit dem Ziel einer zeitlichen und räumlichen Ergänzung des bestehenden Linienverkehrs. Einer einheitlichen regionalen Lösung sollte der Vorzug vor kleinteiligen Einzellösungen gegeben werden.

Seit Jänner 2017 wurde mit dem Beschluss der Mikro ÖV Strategie ein Förderprogramm inklusive der Fördersätze fixiert, sowie entsprechende Budgetmittel bereitgestellt.

Zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs soll in der Oststeiermark mit einem Netz von **multimodalen Knoten** (Abbildung 3-4) die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern verbessert werden. Das höchste Potenzial wird in den regionalen Zentren und an den ÖV Hauptachsen gesehen.

Aufgabenträger für den Ausbau der S-Bahn ist das Land Steiermark und für das regionale Busangebot das Land Steiermark in Kooperation mit den Gemeinden. Aufgabenträger für Mikro-ÖV-Systeme sind die Gemeinden bzw. die Region. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in enger Kooperation zwischen den Gemeinden und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark.

**Ansprechpartner:**

Öffentlicher Verkehr: DI Bernhard Breid, Abteilung 16

Mikro-ÖV: DI Gernot Aigner, Abteilung 16

Horst Fidlschuster, Regionalmanagement Oststeiermark

Eisenbahninfrastruktur: DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

## 4.2 Handlungsfeld Fußgänger- und Radverkehr

Das Handlungsfeld **Fußgängerverkehr** wird auf lokaler örtlicher Ebene behandelt, wobei als Akteure vor allem die Gemeinden aktiv werden. Die Umsetzung der Maßnahmen entlang von Landesstraßen erfolgt in enger Kooperation zwischen den Gemeinden und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark. Die Ziele können auf strategischer Ebene (z.B. in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen) definiert und auf konkreter Projektebene umgesetzt werden.

Die konsequente Entwicklung der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung des Planungsgrundsatzes „leicht, sicher, flüssig und umwegfrei“<sup>7</sup>, trägt zu einer Etablierung des Alltagsradverkehrs bei. Die regionalen Zentren bieten das größte Potenzial für die Erhöhung des Radverkehrsanteils und stellen durch die Umsetzung der gemeindeübergreifenden Radverkehrskonzepte die Basis der Radverkehrsstrategie für die Oststeiermark dar. Darauf aufbauend hat die Anbindung der Siedlungsgebiete an die ÖV-Hauptknoten eine besondere Bedeutung. Der Fokus liegt auf den Knotenpunkten entlang der Bahnachsen und der starken Busachsen. Mit Verbesserung der lokalen Radverkehrsinfrastruktur wird das Angebot abgerundet.

Durch die Weiterentwicklung des touristischen Radwegenetzes entsteht auch ein Mehrwert für den Alltagsverkehr, und kann als „Katalysator (Beschleuniger)“ den Alltagsradverkehr unterstützen (z.B. Fahrradmitnahme im Bus durch Pilotprojekte erproben und in zukünftigen Konzessionsvergaben verankern).

#### **Strategien und Maßnahmen für den Radverkehr:**

1. Erarbeitung und Umsetzung der überörtlichen Radverkehrskonzepte (Zielnetze) in Weiz, Gleisdorf, Fürstenfeld und Hartberg.
2. Anbindung von Siedlungsräumen an die Hauptachsen des Öffentlichen Verkehrs.
3. Entwicklung des touristischen Radwegenetzes auf Basis des Masterplans Radtourismus Oststeiermark.
4. Angebotsverbesserungen für den Alltagsradverkehr abseits der regionalen Zentren.
5. Errichtung von Radabstellanlagen gemäß dem Stand der Technik (ausreichend, komfortabel, sicher und witterungsgeschützt) im Nahbereich wichtiger Ziele und großer Verkehrserreger (Bahnhof, Zentren, Schulen, Verwaltung...).
6. Bewusstseinsbildung, -kampagnen an Schulen, Betrieben und in den Gemeinden, zusätzliche Verstärkung aktives „Vorleben“ durch regionale MeinungsbildnerInnen.
7. Sicherung und Freihaltung von Flächen für eine direkte Geh- und Radwegführung im Rahmen der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung.
8. Fahrradmitnahme in der Bahn sowie im Bus unter Berücksichtigung der touristischen Potenziale verbessern bzw. ermöglichen
9. Etablierung von lokalen Radverkehrsbeauftragten als Ansprechpartner und Bindeglieder zur regionalen (Baubezirksleitung) und landesweiten (Radverkehrskordinator) Ebene.
10. Umsetzung von fußgänger- und radfahrerfreundlichen Ortszentren
11. Reduzierung der trennenden Wirkung von Straßenverkehrsachsen
12. Komfortverbesserungen für Fußgänger umsetzen (Querungen und Infrastruktur)

#### **Ansprechpartner:**

Radverkehrskordinator: Mag. Bernhard Krause, Abteilung 16

Radverkehrsbeauftragter: Ing. Josef Zettel, Baubezirksleitung Oststeiermark

Fußverkehrskordinator: DI Dr. Peter Sturm, Abteilung 16

<sup>7</sup> Vgl.: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, S36 ff

### 4.3 Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr

Die Kategorisierung des Landesstraßennetzes bildet die Grundlage für alle künftigen Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen.

Zentrales Thema im Bereich der Straßeninfrastruktur ist die Verbesserung der Anbindung der regionalen Zentren Weiz, Fürstenfeld und Hartberg. Diesbezüglich ist das Ziel einer durchgehenden Verordnungsung der B64 als Autostraße zwischen der A2 und Weiz weiterzuverfolgen. Neben der in Bau befindlichen Errichtung der S7 Fürstenfelder Schnellstraße ist die Realisierung der ASt Buch voranzutreiben. Weiters sind für die Ortsumfahrung Hartberg und den ASt Buch die erforderlichen Flächen langfristig zu sichern. Es ist darauf zu achten, dass im Bereich dieser hochwertigen Anbindungen die Verkehrsqualität dauerhaft hoch bleibt. Dies ist bei der Wahl der Knotenpunkte und durch eine reduzierte Anzahl von Anbindungen zu berücksichtigen.

Folgende für die Region besonders wichtige Leitprojekte wurden auf Basis der Kategorisierung festgelegt:

- Fertigstellung der S7 Fürstenfelder Schnellstraße.
- Fertigstellung der Ortsumfahrung Weiz.
- Realisierung der ASt Buch oder Fertigstellung der Ortsumfahrung Hartberg
- Durchgehender Ausbau der B64 zwischen Gleisdorf und Weiz als Autostraße.
- Sicherung der erforderlichen Kapazität und der Verkehrssicherheit von Knoten auf der B64 und B54 (z.B. Knoten B54 / B64, Anbindungen der Gewerbeparks Wollsdorf, Greinbach und Grafendorf...).

Die immer knapper werdenden Budgetmittel auf der einen und die steigenden Verkehrsmengen (insbesondere im Schwerverkehr) auf der anderen Seite, fordern einen durchdachten optimalen Einsatz von Finanzmitteln. Dies wird im Bereich des Landesstraßennetzes durch die Anwendung des „Erhaltungsmanagement Straße“ (EMS) als strategische Maßnahmenplanung garantiert. Als Grundlage für die Prioritätensetzung zum Einsatz der Landesmittel dient die Kategorisierung des Landesstraßennetzes.

Wenn im Zuge von Neubaumaßnahmen (z.B. im Bereich der B64, B319) bestehende Landesstraßenabschnitte an regionaler Bedeutung verlieren, sollen im Sinne eines umwelt- und anrainerfreundlichen Verkehrssystems entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. zur Verbesserung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs getroffen werden.

Durch die Errichtung bzw. Vergrößerung von Sammelparkplätzen und P+R Plätzen an den hochrangigen Verkehrsachsen (B54, A2 und S7) soll eine Steigerung des Besetzungsgrades und damit eine Reduktion der Pkw-Verkehrsleistungen erreicht werden. Entlang der B54 zwischen dem Busbahnhof in Hartberg und Kaindorf wurden aus der Region Kapazitätsprobleme gemeldet, nach der Prüfung des Sachverhaltes wird gemeinsam mit der Abteilung 16 die weitere Vorgehensweise fixiert. Aufgabenträger für die Ausbaumaßnahmen sind die Gemeinden, das Land Steiermark unterstützt entsprechende Ausbaumaßnahmen als Fördergeber.

Durch Förderung der E-Mobilität kann aktiv die Lärm- und Luftschadstoffbelastung minimiert werden. Hierfür ist es vor allem notwendig, die multimodalen Knotenpunkte bzw. Park+Ride Anlagen mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge auszustatten und ein dichtes Netz von Schnellladestation zu errichten. Auch durch die Etablierung von E-Carsharing wird „umweltfreundliche“ Mobilität gefördert.

**Ansprechpartner:**

Straßeninfrastruktur:	DI (FH) Brigitte Luef, Baubezirksleiterin Oststeiermark
Straßeninfrastruktur – Neubau:	DI Herbert Reiterer, Abteilung 16
Straßeninfrastruktur – Bestand:	DI Robert Rast, Abteilung 16
E-Mobilität:	RegR. Werner Mosser, Abteilung 16
P+R:	Ing. Ralf Loy, Abteilung 16

#### 4.4 Handlungsfeld Verkehrssicherheit

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine kontinuierliche Entschärfung der **Unfallhäufungsstellen** vorzunehmen. In Ortszentren, Wohngebieten und im Bereich von Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen ist die Geschwindigkeit auf ein verträgliches Maß zu reduzieren und entsprechend zu überwachen. Bei den Straßenzügen mit einer Vielzahl an Unfallhäufungsstellen wird eine Verkehrssicherheitsanalyse bzw. ein Verkehrssicherheitsaudit empfohlen auf dessen Basis eine sukzessive Beseitigung der Unfallhäufungsstellen erfolgen kann.

Durch temporeduzierende Maßnahmen (Tempo 30, Begegnungszonen Fußgängerzonen) soll die Verkehrssicherheit in den Ortszentren gesteigert werden. Es ist darauf zu achten, dass Querungsstellen für den **Fußgängerverkehr** dem Stand der Technik entsprechen, die eine verbesserte Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmer gewährleisten.

Aufgrund der Eisenbahnverordnung aus dem Jahr 2012 muss eine Überprüfung aller niveaugleichen **Eisenbahnkreuzungen** erfolgen. Aufgrund des Kostenaufwandes für technische Sicherungen sollte der tatsächliche Bedarf der bestehenden Kreuzungen evaluiert und auf dessen Basis eine Entscheidung über Fortbestand und Art und Weise der Sicherung getroffen werden. In den Überlegungen zur Zukunft der Thermenbahn ist insbesondere auf die Eisenbahnkreuzungen der Fokus zu legen.

**Ansprechpartner:**

Straßeninfrastruktur – Bestand:	DI Robert Rast, Abteilung 16
---------------------------------	------------------------------

#### 4.5 Handlungsfeld multimodales Verkehrsverhalten

Entlang der starken ÖV-Achsen und in den regionalen Zentren sind Knotenpunkte zu errichten (siehe Abbildung 3-4), an denen NutzerInnen ein interessantes ÖV Angebot, attraktive Fahrzeugstellplätze und bei Bedarf Fahrzeugverleihsysteme (Car-Sharing) zur Verfügung stehen. Eine Einbindung in das lokale Radverkehrsnetz ist unerlässlich. Diese multimodalen Knoten sind Mobilitätshotspots zur Verknüpfung

von ÖV, Radverkehr, (E)-Carsharing, und (E)-Taxis und dem konventionellen Pkw-Verkehr. Das Angebot ist stark vom jeweiligen Standort abhängig, zwingend notwendig ist jedoch ein sehr gutes ÖV-Angebot, Park+Ride bzw. Bike+Ride Anlagen mit einer ausreichenden Kapazität, wobei auf den Witterungsschutz und aufgrund der steigenden Bedeutung der Elektromobilität auf den Diebstahlschutz besonderes Augenmerk zu legen ist. Bei höherer Bedeutung des Knotenpunktes kann das Angebot auf Carsharing und Taxi erweitert werden. Zur Unterstützung der E-Mobilität ist auch die Errichtung von Ladestationen notwendig.

Die Umsetzung derartiger Projekte abseits der Zentren wird derzeit im Rahmen des EFRE-geförderten Projektes RegioTim forciert.

Aufgabenträger für die Errichtung der multimodalen Schnittstellen sind die Standortgemeinden, die ÖBB, die Steiermärkischen Landesbahnen und das Land Steiermark.

**Ansprechpartner:**

Öffentlicher Verkehr: Ing. Ralf Loy, Abteilung 16

Gesamtverkehrsplanung: DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

## 4.6 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung

Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens stellt eine sehr schwierige Herausforderung dar, da gewohnte und über Jahrzehnte angelesene Mobilitätsabläufe verändert werden müssen. Geschieht das nicht aufgrund eines persönlichen Veränderungswillens, ist eine Unterstützung von außen notwendig, die Alternativen und Vorteile anderer Mobilitätsformen aufzeigt und sie im besten Fall auch vorlebt. Beispiele für solche Maßnahmen werden in der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 angeführt.

Die Vorbildfunktion von in der Öffentlichkeit stehenden Personen kombiniert mit einer entsprechenden medialen Aufbereitung garantiert besonders große Reichweiten (z.B. GemeindeRADsitzung – alle Gemeinderäte kommen mit dem Fahrrad zur Sitzung, Verleihung von Preisen...).

Auch Betriebe können Anreize für ihre Mitarbeiter in Form von Betriebsrädern, Zuschüssen zu ÖV Tickets udgl. setzen und sollten bei solchen Aktionen gefördert werden.

Eine Unterstützung bei der „richtigen“ Verkehrsmittelwahl kann auch durch digitale Kommunikationsmittel erfolgen, indem z. B. bei Routensuchen immer auch Alternativen präsentiert werden. Oder bei der Vorbeifahrt an einer ÖV Haltestelle wird auf einen bevorstehenden Stau in einer Stadteinfahrt hingewiesen und gleichzeitig eine staufreie Anreise mit einem öffentlichen Verkehrsmittel beworben.

Schnuppertickets und Mobilitätsberatungen für neu Zugezogene, aber natürlich auch für alt eingesessene Personen stellen eine sinnvolle Ergänzung dar.

Aufgabenträger sind die Gemeinden, der Verkehrsverbund und das Land Steiermark

**Ansprechpartner:**

Öffentlicher Verkehr: DI Bernhard Breid, Abteilung 16

## 4.7 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr

Die Verlagerung des Güterverkehrs weg von den Siedlungsgebieten bzw. von der Straße auf die Schiene ist ein großes Anliegen von durchzugsverkehrsgeplagten Gemeinden.

Die Herausforderung im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr liegt vor allem in der Bereitstellung von nachhaltigen Lieferketten und der Verbesserung der Anbindung der regionalen Standorte für Industrie und Gewerbe an die hochrangige Verkehrsinfrastruktur (A2, S7 und B64) und an das Schienennetz. Die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene soll über die Anbindung von großen Gewerbestandorten gefördert werden, exemplarisch wird hier ein neuer Gleisanschluss der Gewerbegebiete in St. Johann und Wollsdorf genannt. Der verbleibende Straßengüterverkehr soll zur Reduzierung von Verkehrssicherheitsproblematiken und Lärmbelastigungen möglichst schnell auf das hochrangige Straßennetz geleitet werden. Wobei der Verhinderung von Mautflucht ein besonderes Augenmerk zuteilwerden sollte. Es wird aber angemerkt, dass hierbei ein politischer Wille zur Änderung der gesetzlichen Grundlagen (z.B. Bemaßung des Schwerverkehrs auf Landesstraßen) erforderlich ist.

Eine Ausweisung von Zielgebieten für Industrie und Gewerbe kann nur mehr bei ausreichender Verkehrserschließung erfolgen.

### **Ansprechpartner:**

Gesamtverkehrsplanung: DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

## 4.8 Erfolgskontrolle / Monitoring

Zum konsequenten Verfolgen einer Strategie ist das Wissen um den derzeitigen Stand unerlässlich. Die Festlegung von quantifizierbaren und evaluierbaren Zielen ist somit die wichtige Basis für die Erfolgskontrolle. Die Festlegung dieser Ziele ergibt sich aus der Beobachtung der Entwicklungen der Vergangenheit und aus einer Vorschau auf die unmittelbare Zukunft. Entwicklungen aus der Vergangenheit fortzuschreiben ist jedoch nur sinnvoll, wenn die Tendenz der Zielerfüllung dient, anderenfalls muss durch eine gezielte Setzung von Maßnahmen der gewünschte Endzustand bzw. eine gewünschte Richtungsänderung erzielt werden.

Aufgrund der Zielsetzung wird ein Mobilitätsmonitoring anhand folgender Kriterien empfohlen:

- Erreichbarkeit der Region / der Gemeinden mit dem ÖV (Anzahl der Kurspaare an Werktagen) (Anzahl der Kurspaare am Abend und an Wochenenden, durchschnittliche Fahrzeiten in die regionalen Zentren bzw. die Kernstadt Graz, % der Wohnbevölkerung im Einzugsbereich des ÖV)
- Erreichbarkeit der Region / der Gemeinden mit dem Pkw (durchschnittliche Fahrzeiten in die regionalen Zentren bzw. die Kernstadt Graz,
- Überprüfung der Erreichbarkeit der Region / Gemeinden mit dem ÖV (Anzahl der Kurspaare an Werktagen)

- Erreichbarkeit von wichtigen Zielen wie Nahversorgungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen, Kinderbetreuungseinrichtungen und Ortszentren zu Fuß und per Fahrrad über gesonderte Fußwege bzw. Radwege und Radrouten (% der Wohnbevölkerung im Einzugsbereich für Fußgänger- und Radverkehr)
- Überprüfung der Erreichbarkeit mit dem Kfz (Fahrzeit in die regionalen Zentren bzw. die Kernstadt Graz)
- Modal Split (Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an Wegen)
- Pkw Besetzungsgrad (durchschnittliche Anzahl an Personen pro Pkw)
- Verkehrssicherheit (Unfallhäufungsstellen, Unfallzahlen)

Ein Großteil der vorgeschlagenen Indikatoren ist bereits vorhanden, es ist nur eine regelmäßige Zusammenführung und Interpretation der Daten notwendig.

## 5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Darstellung des Bearbeitungsablaufes; (Quelle: eigene Darstellung Planum, 2019).	6
Abbildung 2-1: Planungsraum Oststeiermark; (Quelle: Planum, 2019)	8
Abbildung 2-2: Strukturbild Steiermark; (Quelle: Landesentwicklungsleitbild, 2013).	9
Abbildung 2-3: 8 thematische Schwerpunktbereiche der KESS Steiermark 2030; (Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 15, 2017).	10
Abbildung 2-4: Leitthemen gemäß dem Regionalem Entwicklungsleitbild Oststeiermark 2014; (Quelle: Regionales Entwicklungsleitbild Oststeiermark 2014+).	12
Abbildung 2-5: REPRO Oststeiermark: Übersicht Vorrangzonen; (Quelle: Land Steiermark, A17, 2016).	14
Abbildung 2-6: Kernnetz und Kernkorridore im Umfeld Österreichs; (Quelle: Transeuropäische Verkehrsnetze, bmvit, Wien, April 2016).	16
Abbildung 2-7: Infrastrukturprojekte 2013-2025+; (Quelle bmvit, 2013).	17
Abbildung 2-8: Österreichisches Zielnetz Projekte Personenverkehr; (Quelle: Zielnetz 2025+, ÖBB Infrastruktur AG; September 2011).	20
Abbildung 2-9: Infrastruktur-Investitionsprogramm 2016; (Quelle: www.asfinag.at vom 03.11.2016).	21
Abbildung 2-10: Erreichbarkeit ÖV-Haltestellen Steiermark / Potenzial Mikro-ÖV; (Quelle: Mikro-ÖV-Strategie Steiermark, Abteilung 16, 2016).	25
Abbildung 2-11: Übersicht Haltepunkte und Auswahl Zielattraktivitäten; (Quelle: Planum, 2019).	26
Abbildung 2-12: Radverkehrspotenziale in der Oststeiermark; (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, 2016).	27
Abbildung 2-13: Radpotenziale im Bereich der Bahnhöfe in der Oststeiermark; (Quelle: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, 2016).	28
Abbildung 2-14: Hautradroutennetz der Region Hartberg; (Quelle: Planum, 2019).	29
Abbildung 2-15: Hierarchieebenen mit zielgruppenspezifischer Tourenlänge; (Quelle: Masterplan Radtourismus Oststeiermark, 2018).	30
Abbildung 2-16: Bevölkerungsveränderung 2015-2030 in %; (Quelle: Darstellung PLANUM ,2018; Datenquelle: Landesstatistik Steiermark, 2016).	35
Abbildung 2-17: Modal Split Steiermark Werktag (Mo-Fr); (Quelle: Österreich unterwegs 2013/2014, Steiermark unterwegs 2018).	36
Abbildung 2-18: Anteil der EinwohnerInnen und Beschäftigten in der Region in den als Güteklassen ausgewiesenen Bereichen; (Quelle: Qualitätsanalyse der ÖV-Güteklassen Steiermark; 2018).	37
Abbildung 2-19: Güteklassenzuordnung der Einwohner und Beschäftigten in der Region; (Quelle: Qualitätsanalyse der ÖV-Güteklassen Steiermark; 2018).	37
Abbildung 2-20: Fahrradbesitz unter den TeilnehmerInnen der Befragung; (Quelle: Online Erhebung Planum, 2018).	38

Abbildung 2-21: Häufigkeit der Fahrradnutzung der befragten Personen; (Quelle: Online Erhebung Planum, 2018).	38
Abbildung 2-22: Wegezweck für die Nutzung des Fahrrades; (Quelle: Online Erhebung Planum, 2018).	39
Abbildung 2-23: Pendlerbeziehungen Fürstenfeld; (Quelle: Atlas der Erwerbpendlerinnen und Pendler, <a href="https://www.statistik.at/atlas/pendler/">https://www.statistik.at/atlas/pendler/</a> , Zugriff 05/2019).	40
Abbildung 2-24: Pendlerbeziehungen Hartberg; (Quelle: Atlas der Erwerbpendlerinnen und Pendler; <a href="https://www.statistik.at/atlas/pendler/">https://www.statistik.at/atlas/pendler/</a> , Zugriff 05/2019).	40
Abbildung 2-25: Pendlerbeziehungen Gleisdorf; (Quelle: Atlas der Erwerbpendlerinnen und Pendler; <a href="https://www.statistik.at/atlas/pendler/">https://www.statistik.at/atlas/pendler/</a> , Zugriff 05/2019).	41
Abbildung 2-26: Pendlerbeziehungen Weiz; (Quelle: Atlas der Erwerbpendlerinnen und Pendler; <a href="https://www.statistik.at/atlas/pendler/">https://www.statistik.at/atlas/pendler/</a> , Zugriff 05/2019).	41
Abbildung 2-27: Pendlerbeziehungen Birkfeld; (Quelle: Atlas der Erwerbpendlerinnen und Pendler; <a href="https://www.statistik.at/atlas/pendler/">https://www.statistik.at/atlas/pendler/</a> , Zugriff 05/2019).	41
Abbildung 2-28: Beispiel Erreichbarkeit Bahnhof St. Ruprecht im Radverkehr; (Quelle: Planum, 2019).	42
Abbildung 2-29: Erreichbarkeit Bahnhof St. Ruprecht im Fußverkehr; (Quelle: Planum, 2019).	43
Abbildung 2-30: S-Bahnnutzung im Vergleichszeitraum 2007-2018; (Quelle: steirischer Verkehrsverbund).	44
Abbildung 2-31: Bedienqualität 2019, werktags; (Quelle: Planum, 2019).	45
Abbildung 2-32: Erforderliche Mindestbedienqualitäten; (Quelle: Planum, 2019).	46
Abbildung 2-33: Landesstraßennetz in der Planungsregion; (Quelle: Planum, 2019).	48
Abbildung 2-34: Unfallhäufungsstellen Bezirk Weiz 2017; (Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit).	50
Abbildung 2-35: Unfallhäufungsstellen Bezirk Weiz 2017; (Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit).	51
Abbildung 2-36: Auswertung Fragebögen: Wünsche der Gemeinden (Quelle: Planum, 2019).	53
Abbildung 2-37: Auswertung Fragebögen: Erreichbarkeit der Gemeinde/Region; (Quelle: Planum, 2019).	54
Abbildung 2-38: Auswertung Fragebögen zum Themenkreis verkehrspolitischer Meinungen; (Quelle: Planum, 2019).	55
Abbildung 2-39: Auswertung Fragebögen: Wichtigkeit Mobilitätsleitsätze, Planungsregion; (Quelle: Planum, 2019).	56
Abbildung 3-1: Trendkorrektur zur Zielerreichung; (Quelle: Planum, 2016).	59
Abbildung 3-2: Netzentwicklung Bahn Steiermark; (Quelle: Land Steiermark, 2016).	67
Abbildung 3-3: Fahrplan 2019; (Quelle: Steirische Verkehrsverbund GmbH, 2018).	68
Abbildung 3-4: Kategorisierung des Regionalbusnetzes; (Quelle: Planum, 2019).	70
Abbildung 3-5: Kategorisierung des Radwegenetzes für den Alltags- und Freizeitradverkehr (ohne Darstellung der Routen des Masterplans Radtourismus Oststeiermark); (Quelle: Planum, 2019).	73
Abbildung 3-6: Kategorisierung des Landesstraßennetzes; (Quelle: Planum, 2019).	77

Abbildung 3-7: Kategorisierung des Landesstraßennetzes nach Umsetzung der Ausbaumaßnahmen; (Quelle: Planum, 2019).	78
Abbildung 7-1: Weiz – Factsheet Bezirksprofil (Quelle: wibis-steiermark.at, 11/2018).	92
Abbildung 7-2: Hartberg-Fürstenfeld – Factsheet Bezirksprofil (Quelle: wibis-steiermark.at, 11/2018).	93

## 6 Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1: Bundesweite OEV-Standards; (Quelle: Abteilung 16).	18
Tabelle 2-2: Umsetzungsgrad der Maßnahmen aus dem Bauprogramm (Quelle: Planum, 2019).	22
Tabelle 2-3: Umsetzungsgrad der Maßnahmen aus dem Bauprogramm; (Quelle: Planum, 2019).	23
Tabelle 2-4: Daten der regionalen Zentren; Statistik Steiermark; (Quelle: <a href="http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/ziel/141979478/DE/">http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/ziel/141979478/DE/</a> , Download 30.04.2019).	32
Tabelle 2-5: Gemeindedaten Bezirk Weiz	33
Tabelle 2-6: Gemeindedaten Bezirk Hartberg-Fürstenfeld	34
Tabelle 2-7: Pendlerbeziehungen der Planungsregion; (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik, 2016).	39
Tabelle 2-8: Fahrgastzahlen S-Bahn 2007 und 2018; (Quelle: steirischer Verkehrsverbund).	44
Tabelle 2-9: Verkehrsstärken im Landesstraßennetz, JDTV Mo-Fr; (Quelle: Erhebungen Land Steiermark).	49
Tabelle 3-1: Bedienungsniveau im regionalen Busverkehr; (Quelle: das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, 2008).	68
Tabelle 3-2: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz im Freiland; (Quelle: Land Steiermark).	75

## **7 Anhang**

# Weiz (WZ; B617)

## WIBIS Steiermark

## Factsheet Bezirksprofil

Autoren: Karolin Gstinig, Clemens Habsburg-Lothringen, Dominik Janisch, Nicholas Katz, Eric Kirschner, Andreas Niederl

**ELEKTROTECHNIK :: LEDER :: HOHES BESCHÄFTIGUNGSWACHSTUM :: NIEDRIGSTE ARBEITSLOSENQUOTE**



### Bevölkerung

#### Demografie 2016

	WZ	Stmk.	Rang <sup>1</sup>
Einwohner (01.01.2017)	89.760	1.237.298	5
Trend Ø2013-2017	0,5 %	0,5 %	4
Prognose 2017-2030	1,7 %	1,4 %	3
Bevölkerungsanteil	7,3 %	100,0 %	4
Geburtenquote <sup>2</sup>	9,8	9,1	2
Sterbequote <sup>2</sup>	9,0	9,9	12
Wanderquote <sup>2</sup>	6,5	5,1	3
Katasterfläche [km <sup>2</sup> ]	1.098	16.399	6
Flächenanteil	6,7 %	100,0 %	6
Anteil Dauersiedlungsraum	48 %	32 %	6
Einwohner / km <sup>2</sup>	82	76	5

#### Erwerbspersonen nach Altersgruppen (Anteile in %)

Jahr	15 bis 34 Jahre	35 bis 49 Jahre	50 Jahre plus
2016	35,4	37,6	27,0
2020	34,6	36,1	29,3
2030	32,5	38,1	29,4

#### Bildungsstand der Bevölkerung (25-64 Jahre) 2015

Anteile in %	WZ	Stmk.	Rang
max. Pflichtschule	14,6	15,0	10
Lehre bzw. Meisterprüfung	46,3	39,7	2
Fachschule ohne Matura	17,0	15,1	6
Matura	12,6	14,1	7
Universität, Akademie, FH	9,4	15,2	7

#### Einkommen 2016

in €	WZ	Stmk.	Rang
Bruttomedianeinkommen	2.365	2.483	8
Frauen	1.717	1.876	8
Männer	2.752	2.916	7

Hohe/Niedrige Einkommen

	WZ	Stmk.	Rang
20% verdienen weniger als	1.468	1.496	7
20% verdienen mehr als	3.405	3.705	7

### Arbeit

#### Beschäftigung 2017

	WZ	Stmk.	Rang
Unselbstständig Beschäftigte	33.730	496.719	4
Trend 2016-2017	2,3 %	2,5 %	5
Trend Frauen 2016-2017	2,6 %	2,2 %	3
Trend Männer 2016-2017	2,1 %	2,7 %	6
Trend Ø2013-2017	1,8 %	1,4 %	4
Beschäftigungsanteil	6,8 %	100,0 %	4

#### Beschäftigungsstruktur

#### Arbeitsmarkt 2017

##### Arbeitslosenquote

	WZ	Stmk.	Rang <sup>1</sup>
Arbeitslosenquote	4,6 %	7,3 %	1
Arbeitslose	1.846	40.189	5
Frauen	771	17.230	4
Männer	1.075	22.660	5
Schulungsteilnehmer	552	8.341	9
Frauen	282	4.316	7
Männer	270	4.025	10
Lehrstellensuchende	48	862	8
Frauen	24	385	8
Männer	25	477	9

#### Arbeitslose nach Bildung

Anteile in %	WZ	Stmk.	Rang
keine abgeschlossene Bildung	0,2	0,3	6
Pflichtschule	31,8	41,8	12
Lehre bzw. Meisterprüfung	50,8	37,5	2
Fachschule ohne Matura	4,3	4,6	11
Matura	8,7	9,3	5
Universität, Akademie, FH	4,2	6,3	4

### Wirtschaft

#### Betriebe/Unternehmen 2017

	Betriebe <sup>a</sup>	Beschäftigte <sup>b</sup>
Arbeitgeberbetriebe	2.541	100,0 %
Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	2.073	15,3 %
Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)	372	22,4 %
Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)	79	25,9 %
Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	17	36,4 %

#### Industrie und wissensintensive Dienstleister

Anteil an der Gesamtbeschäftigung	WZ	Stmk.	Rang
Industrie (ÖNACE B-E): TOP 3 aus C <sup>a</sup>	35,8 %	22,2 %	3
...Elektrotechnik und Elektronik	8,4 %	2,8 %	2
...Herstellung von Metallerzeugnissen	5,8 %	2,4 %	3
...Nahrungs-, Futtermittel-, Getränkeherstellung u.	3,7 %	2,1 %	5
wissensintensive Dienstleister <sup>b</sup>	5,4 %	9,3 %	11

#### TOP 5 der Industriebetriebe (ÖNACE B-E; nach Beschäftigten)

Siemens Aktiengesellschaft Österreich	27
VA TECH HYDRO GmbH & Co	27
MAGNA Presstec AG	25
Tesma Motoren und Getriebetechnik GmbH	29
WOLLSDORF LEDER SCHMIDT & Co. Ges.m.b.H.	15

#### Unternehmensgründungen 2017

	WZ	Stmk.	Rang
Aktive Kammermitglieder (31.12.)	5.387	75.609	4

#### Tourismus 2017

##### Nächtigungsentwicklung im Kalenderjahr (2013 = 100)

	WZ	Stmk.	Rang
Anzahl der Nächtigungen	430.970	12.821.161	10
... davon aus dem Ausland	22,4 %	40,9 %	11
Nächtigungsdichte <sup>a</sup>	4,8	10,3	8
Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsyear	36,2 %	44,5 %	10

<sup>1</sup> Reihung der 13 Bezirke. Mit Ausnahme der Arbeitslosenquote absteigend gereiht (höchster Wert entspricht Rang 1).  
<sup>2</sup> Geburten, Todesfälle und Wanderungen je 1.000 Einwohner.  
<sup>3</sup> Aufsteigend gereiht (niedrigster Wert entspricht Rang 1).  
<sup>4</sup> Anzahl der Betriebe bezogen auf den Hauptstandort.  
<sup>5</sup> Anteil der unselbstständig Beschäftigten, welcher in der jeweiligen Betriebsgrößenklasse tätig ist.  
<sup>6</sup> ÖNACE Abschnitt C: Herstellung von Waren  
<sup>7</sup> ÖNACE Abschnitte: J, K, 69-75  
<sup>8</sup> Nächtigungen je Einwohner.  
 Quellen: AMS, HVS, ÖRDK, Statistik Austria, WK; Berechnungen und Darstellung JR-POLICIES.  
 Stand: Mai 2018  
 Rundungsdifferenzen werden nicht ausgeglichen.

Im Auftrag von: Erstellt durch:

Abbildung 7-1: Weiz – Factsheet Bezirksprofil (Quelle: wibis-steiermark.at, 11/2018).

# Hartberg-Fürstenfeld (HF; B622)

## WIBIS Steiermark

## Factsheet Bezirksprofil

Autoren: Karolin Gstinig, Clemens Habsburg-Lothringen, Dominik Janisch, Nicholas Katz, Eric Kirschner, Andreas Niederl

**THERMENTOURISMUS :: ELEKTROTECHNIK UND MASCHINENBAU :: LEBENSMITTEL**



### Bevölkerung

#### Demografie 2016

	HF	Stmk.	Rang <sup>1</sup>
Einwohner (01.01.2017)	90.539	1.237.298	4
Trend Ø2013-2017	0,2 %	0,5 %	5
Prognose 2017-2030	-2,8 %	1,4 %	6
Bevölkerungsanteil	7,3 %	100,0 %	4
Geburtenquote <sup>2</sup>	8,8	9,1	4
Sterbequote <sup>2</sup>	10,0	9,9	9
Wanderquote <sup>2</sup>	1,0	5,1	7
Katasterfläche [km <sup>2</sup> ]	1.224	16.399	5
Flächenanteil	7,5 %	100,0 %	5
Anteil Dauersiedlungsraum	57 %	32 %	4
Einwohner / km <sup>2</sup>	74	76	7

#### Erwerbspersonen nach Altersgruppen (Anteile in %)



#### Bildungsstand der Bevölkerung (25-64 Jahre) 2015

Anteile in %	HF	Stmk.	Rang
max. Pflichtschule	16,8	15,9	4
Lehre bzw. Meisterprüfung	43,9	39,7	10
Fachschule ohne Matura	19,5	15,1	2
Matura	11,3	14,1	11
Universität, Akademie, FH	8,5	15,2	11

#### Einkommen 2016

in €	HF	Stmk.	Rang
Bruttomedianeinkommen	2.136	2.483	11
Frauen	1.633	1.876	12
Männer	2.579	2.916	12
Hohe/Niedrige Einkommen			
20% verdienen weniger als	1.324	1.496	12
20% verdienen mehr als	2.966	3.705	12

<sup>1</sup> Reihung der 13 Bezirke. Mit Ausnahme der Arbeitslosenquote absteigend gerahmt (höchster Wert entspricht Rang 1).  
<sup>2</sup> Geburten, Todesfälle und Wanderungen je 1.000 Einwohner.  
<sup>3</sup> Aufsteigend gerahmt (niedrigster Wert entspricht Rang 1).  
<sup>4</sup> Anzahl der Betriebe bezogen auf den Hauptstandort.  
<sup>5</sup> Anteil der unselbstständig Beschäftigten, welcher in der jeweiligen Betriebsgrößenklasse tätig ist.  
<sup>6</sup> ÖNACE Abschnitt C: Herstellung von Waren  
<sup>7</sup> ÖNACE Abschnitte: J, K, 89-75  
<sup>8</sup> Nchtigungen je Einwohner.

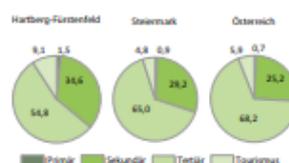
Quellen: AMS, HVS, ÖROK, Statistik Austria, WK; Berechnungen und Darstellung JR-POLICIES.  
 Stand: Mai 2018  
 Rundungsdifferenzen werden nicht ausgeglichen.

### Arbeit

#### Beschäftigung 2017

	HF	Stmk.	Rang
Unselbstständig Beschäftigte	27.447	496.719	5
Trend 2016-2017	1,9 %	2,5 %	6
Trend Frauen 2016-2017	0,2 %	2,2 %	13
Trend Männer 2016-2017	3,4 %	2,7 %	5
Trend Ø2013-2017	0,7 %	1,4 %	7
Beschäftigungsanteil	5,5 %	100,0 %	5

#### Beschäftigungsstruktur



#### Arbeitsmarkt 2017

##### Arbeitslosenquote



	HF	Stmk.	Rang <sup>1</sup>
Arbeitslosenquote	6,7 %	7,3 %	8
Arbeitslose	2.705	40.189	9
Frauen	1.210	17.230	9
Männer	1.495	22.660	9
Schulungsteilnehmer	633	8.341	10
Frauen	365	4.316	10
Männer	267	4.025	9
Lehrstellensuchende	43	862	5
Frauen	19	385	5
Männer	24	477	8

##### Arbeitslose nach Bildung

Anteile in %	HF	Stmk.	Rang
keine abgeschlossene Bildung	0,2	0,3	5
Pflichtschule	34,8	41,8	9
Lehre bzw. Meisterprüfung	47,5	37,5	6
Fachschule ohne Matura	6,8	4,6	1
Matura	8,0	9,3	9
Universität, Akademie, FH	2,6	6,3	12

### Wirtschaft

#### Betriebe/Unternehmen 2017

	Betriebe <sup>4</sup>	Beschäftigte <sup>5</sup>
Arbeitgeberbetriebe	2.652	100,0 %
Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	2.153	21,3 %
Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)	432	32,0 %
Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)	62	25,6 %
Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	5	21,1 %

#### Industrie und wissensintensive Dienstleister

Anteil an der Gesamtbeschäftigung	HF	Stmk.	Rang
Industrie (ÖNACE B-E; TOP 3 aus C <sup>6</sup> )	22,2 %	22,2 %	9
...Nahrungs-, Futtermittel-, Geträmkohinstellung u.	3,8 %	2,1 %	4
...Holz-, Flacht-, Korb- und Korkwaren (ohne Möbel)	2,9 %	1,0 %	2
...Möbel, sonst. Waren, Reparatur/Installation v. Maschinen	2,7 %	1,5 %	4
wissensintensive Dienstleister <sup>7</sup>	5,7 %	9,3 %	9

#### TOP 5 der Industriebetriebe (ÖNACE B-E; nach Beschäftigten)

Licht-Loidl Gesellschaft m.b.H.	43
Secop Kompressoren GmbH	28
Haas Fertigtbau Holzbauwerk Gesellschaft	16
Meisterfrost Tiefkühlkostherzeugung-	10
Abesse Ges.m.b.H.	17

#### Unternehmensgründungen 2017



	HF	Stmk.	Rang
Aktive Kammermitglieder (B.1.12.)	5.916	75.609	3

#### Tourismus 2017

##### Nchtigungsentwicklung im Kalenderjahr (2013 = 100)



	HF	Stmk.	Rang
Anzahl der Nchtigungen	1.475.058	12.821.161	2
... davon aus dem Ausland	11,7 %	40,9 %	12
Nchtigungsichte <sup>8</sup>	16,3	10,3	3
Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrs-	42,0 %	44,5 %	7

Im Auftrag von:



Erstellt durch:



Abbildung 7-2: Hartberg-Fürstenfeld – Factsheet Bezirksprofil (Quelle: wibis-steiermark.at, 11/2018).

---

**PLANUM**



FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

**T** +43 (0) 316 39 33 08  
**E** office@planum.eu  
**W** www.planum.eu

Firmensitz  
Wastiangasse 14  
8010 Graz, Österreich

weitere Standorte  
Gartengasse 29  
8010 Graz, Österreich  
Benediktinerplatz 10  
9020 Klagenfurt/Wörthersee, Österreich

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau  
abteilung16@stmk.gv.at [www.verkehr.steier](http://www.verkehr.steier)