

# REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



## RMP Oststeiermark

Kurzbericht Juli 2019



Das Land  
Steiermark

**PLANUM**



# **REGIONALER MOBILITÄTSPLAN OSTSTEIERMARK**

Kurzbericht

**Impressum:**

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

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

DI Dr. Kurt Fallast, Ass.Prof.i.R.  
Mag. Johannes Leitner  
DI Markus Moser  
Barbara Koinegg

Status: Kurzbericht  
Datum: Juli 2019

**PLANUM**



FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>AUSGANGSLAGE UND REGIONALANALYSE</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>VERKEHRSPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN</b>	<b>3</b>
3.1	ENTWICKLUNGEN – TRENDS – VISIONEN	3
<b>4</b>	<b>STRATEGIE REGIONALER MOBILITÄTSPLAN OSTSTEIERMARK</b>	<b>4</b>
4.1	LEITSÄTZE	4
4.2	ZIELE UND HANDLUNGSFELDER FÜR DEN PLANUNGSRAUM OSTSTEIERMARK	6
4.2.1	Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung	6
4.2.2	Fußgänger- und Radverkehr	7
4.2.3	Öffentlicher Verkehr	10
4.2.4	Motorisierter Individualverkehr	13
4.2.5	Multimodales Verkehrsverhalten und Bewusstseinsbildung	15
4.2.6	Wirtschaftsverkehr	15
4.2.7	Erfolgskontrolle / Monitoring	16

Detaillierte Inhalte können der Langfassung des RMP Oststeiermark entnommen werden (Endbericht Juli 2019).

# 1 Aufgabenstellung

Die nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung der Mobilität im Osten der Steiermark 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 erfordert.

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.

Ziel des Regionalen Mobilitätsplanes Oststeiermark ist es, durch 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.

Die vorangegangenen „Regionalen Verkehrskonzepte“ wurden auf Bezirksebene erarbeitet und auf einen Planungshorizont von etwa 10 Jahren hin entwickelt, da es sich hierbei um einen gut überschaubar und planbaren Rahmen handelt. 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 voranschreiten und mit welchen weitreichenden Veränderungen wir konfrontiert sind bzw. sein werden.

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. Die Handlungsschwerpunkte werden für einen mittelfristigen Zeitraum von 10-15 Jahren entwickelt. Dabei handelt es sich

---

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

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.

## 2 Ausgangslage und Regionalanalyse

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.

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.

## 3 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

Das **Weißbuch Verkehr** der EU beschreibt die Zukunftsausrichtung des europäischen Verkehrsraumes bis 2050. Es handelt sich um ein Strategiepapier mit definierten Zielen und Fristen für deren Umsetzung. Die wichtigsten Ziele darin sind die Entwicklung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T), die Reduktion der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen und die umweltfreundliche Ausrichtung der Stadt- und Regionalverkehre.

Der **Gesamtverkehrsplan für Österreich** (2012) zielt auf eine sozialer gestaltete, sicherere, umweltfreundliche und effizient organisierte Mobilität ab, die insbesondere die Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radverkehrs sowie eine Reduktion des motorisierten Kfz-Verkehrs zum Ziel hat.

Im **Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+** wurde festgelegt, in welche Richtung sich der Verkehr in Zukunft in der Steiermark entwickeln soll. Ziel der **Radverkehrsstrategie Steiermark** (2025) ist, den Radverkehr als wichtiges Bindeglied einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität zu stärken.

### 3.1 Entwicklungen – Trends – Visionen

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass sich Raumnutzung und Mobilität auch ohne steuernde Maßnahmen weiterentwickeln, oft entgegen den Vorstellungen und Werthaltungen der Gesellschaft.

Nichts zu tun, bzw. mit Maßnahmen lange zu warten heißt also keineswegs Stillstand, sondern einer ungesteuerten und in vielen Fällen ungewollten Entwicklung gegenüberzustehen. Nichtstun ist also auch eine Entscheidung, auch wenn dies vielen EntscheidungsträgerInnen nicht bewusst ist.

Verzögertes Gegensteuern gegen den Trend erfordert dann viel größere Anstrengungen und oft noch unpopulärere Entscheidungen als eine gleichmäßige Umsetzung zielorientierter Maßnahmen über einen 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.

## 4 Strategie regionaler Mobilitätsplan Oststeiermark

### 4.1 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 Daseinsfunktio-

**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 Grund-

nen (Arbeit, Einkauf, Ausbildung oder Freizeit) nur schwer möglich.

Die Erhöhung der Chancengleichheit im Bereich der Mobilität erfolgt durch folgende Maßnahmen:

- Für das Landesstraßennetz haben künftig 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.

- 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 deren Anbindung an Umlandregionen 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.
- Zur Sicherung einer fairen Mobilität ist eine **mobilitätsschonende Raumentwicklung** von höchster Wichtigkeit, da nur kurze Wege die Wahlmöglichkeit zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern erhöhen.
- Eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf andere Verkehrsträger leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der **Verkehrssicherheit**.

Umweltbelastungen durch den motorisierten Verkehr treten in vielen Bereichen auf: Neben Luftschadstoffen (Treibhausgase, PM10, Ozon) und Lärm sind auch längerfristige Auswirkungen wie der Flächenverbrauch, Trennwirkung durch Verkehrsanlagen sowie der Schadstoffeintrag in Boden und Gewässer anzuführen.

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

- Durch die Förderung multimodaler Mobilität wird die **Kfz-Fahrleistung zugunsten des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs reduziert**.
- Die **Kfz-Geschwindigkeit in Wohngebieten und auf Plätzen mit Aufenthaltsfunktion wird so reduziert**, dass sich die Wohn- und Aufenthaltsfunktion wesentlich 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.

- **Straßenneubauten** sind nur mehr in einem beschränkten Ausmaß möglich.
- **Wartung und Instandhaltung** der vorhandenen Straßeninfrastruktur steht im Vordergrund.
- Die **Bedienung von peripheren Regionen** mit dem Öffentlichen Verkehr ist mit dem derzeitigen System nicht finanzierbar. Alternative Bedienungsformen werden entwickelt und umgesetzt.
- 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 ungünstigen Standortentscheidungen im Rahmen von Prioritätenreihungen miteinzubeziehen. So kann garantiert werden, dass die **volkswirtschaftlich sinnvollsten und die gesamtregional wirksamsten Maßnahmen** zur Umsetzung gelangen.

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 entsprechende Erreichbarkeit sicherzustellen.

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

cherzustellen.

- 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.

## 4.2 Ziele und Handlungsfelder für den Planungsraum Oststeiermark

### 4.2.1 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 so definiert, dass sie durch geeignete Indikatoren beschreibbar und evaluierbar sind.

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

- Erhöhung des ÖV-Anteils
- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs
- Reduktion der Kfz-Verkehrsleistung
- Steigerung des Besetzungsgrades von Pkw
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Ableitung **regionsspezifischer Ziele** für die 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 stellen die **4 regionalen Zentren, das regionale Nebenzentrum und 19 teilregionale 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 Haltepunkten öffentlicher Verkehrsmittel 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.
- Die Orientierung der zukünftigen **Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung entlang der Hauptachsen und Knoten des leistungsfähigen Öffentlichen Verkehrs** führt zu einer besseren Abstimmung zwischen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. In den Ortsplanungen werden diese Entwicklungspotentiale 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).

#### 4.2.2 Fußgänger- und Radverkehr

Als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr stellt der Fußgänger- und Radverkehr, vor allem in den dicht besiedelten Bereichen in und um die regionalen Zentren aufgrund der kurzen Weglängen, einen wesentlichen Baustein für ein faires, umweltfreundliches und konkurrenzfähiges Verkehrssystem dar.

Die Attraktivierung des **Fußgängerverkehrs** ist primär auf lokaler Ebene zu erreichen; dazu sind insbesondere bei Planungs- und Ausbaumaßnahmen der öffentlichen Hand unter anderem folgende Zielsetzungen zu beachten:

- Schaffung eines durchgängigen und dichten Netzes an Gehwegen in den Ortszentren
- Vermeidung von Umwegen für FußgängerInnen mittels Durchwegung öffentlicher Räume und Sicherung von Potentialflächen bei Änderung von Widmungen (Bebauungsplänen)
- Minimierung der zerschneidenden Wirkung von stark belasteten Straßenachsen
- Attraktivierung des öffentlichen Raumes als Bewegungs- und Ruhefläche (Durchgrünung, Beleuchtung, Aufenthaltsmöglichkeiten, Begegnungszonen)

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. Die Schließung der Lücken im regionalen Radwegenetz und die Bestandsicherung stellen die künftigen Herausforderungen dar. Auf Basis des Masterplans Radtourismus Oststeiermark soll die Weiterentwicklung des touristischen Radwegenetzes vorangetrieben werden.

Der Fokus der Radverkehrsentwicklung liegt 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 es, 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.

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

Als Radrouten mit **österreichweiter bzw. europäischer Bedeutung** wurden 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 Feistritztalradweg
- R10 Ilztalradweg
- R11 Raabtalradweg
- R11a Route Mitterdorf
- R21 Rittscheintalradweg
- 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 regionalen Verbindungsradweg in der Oststeiermark darstellt. Darüber hinaus sind mit den R33 Harter Teichradweg, R34 Leitersdorfer Radweg, R35 Hartberger Radweg, R36 St. Magdalener Radweg und der R65 Jogellandradweg in der Region noch **lokale Hauptradrouten** definiert.

Die Radwege und -routen des Masterplans Radtourismus Oststeiermark stellen einen integrierten Bestandteil des gesamten touristischen Radwegenetzes in der Oststeiermark dar und sind ebenfalls als lokale Hauptradrouten zu klassifizieren. Mit endgültigem Beschluss des Masterplans Radtourismus Oststeiermark werden diese zur Darstellung in das geografische Informationssystem (GIS Steiermark) übernommen.

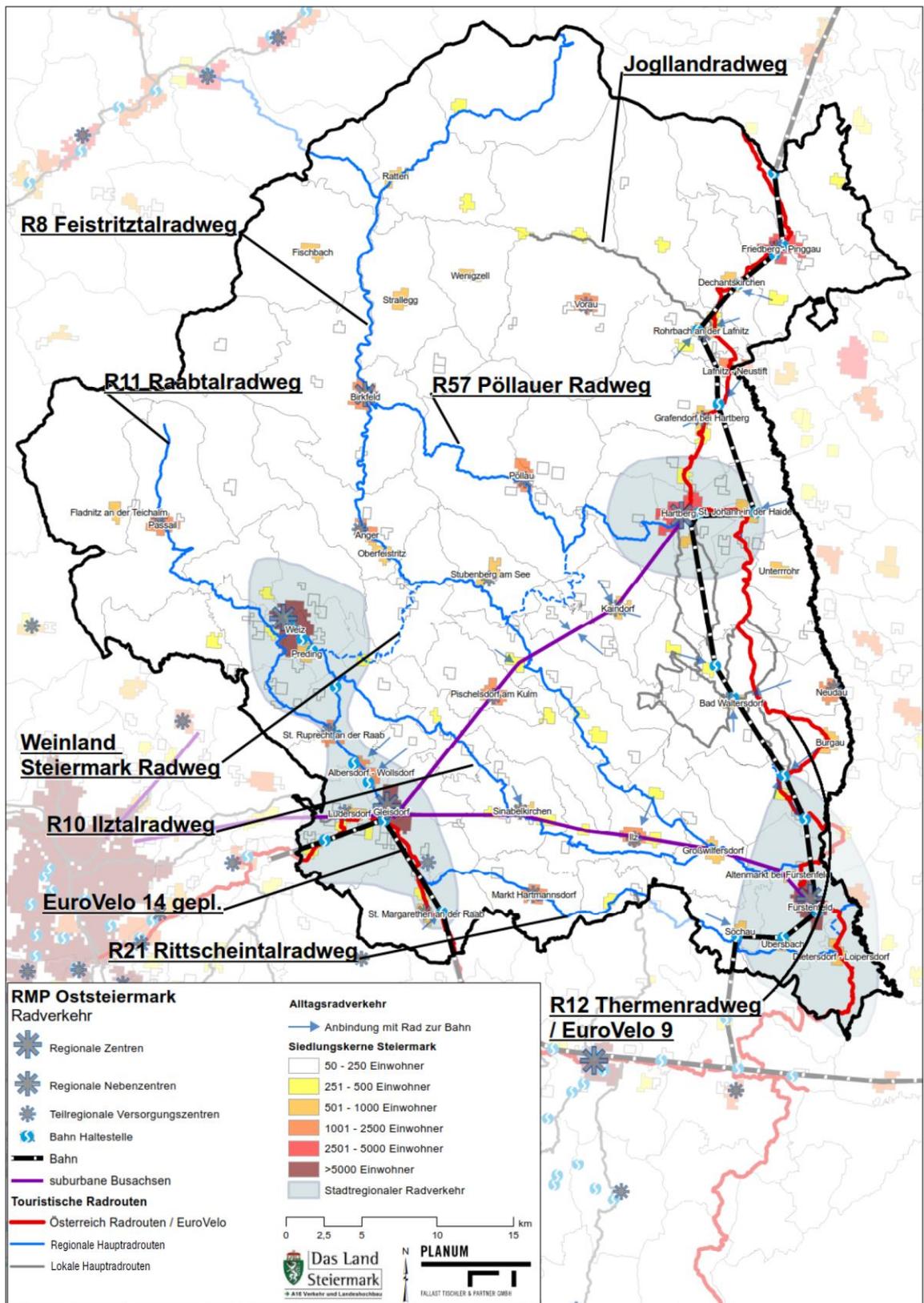


Abbildung 1: Kategorisierung des Radwegenetzes für den Alltags- und Freizeitradverkehr (ohne Darstellung der Routen des Masterplans Radtourismus Oststeiermark); (Quelle: PLANUM, 2019)

### 4.2.3 Öffentlicher Verkehr

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 des teilregionalen Busverkehrs
- 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

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 wesentliche Verkürzung der Fahrzeiten im S-Bahnnetz zur Verbesserung der Anbindung der Oststeiermark an die Landeshauptstadt Graz anzustreben.

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 einen Sprinter verstärkter Halbstundentakt zwischen Gleisdorf und Weiz (siehe Abbildung 2).

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



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

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.

Im Rahmen einer länderübergreifenden Initiative wurde bundesweit eine **Mindestbedienqualität für Siedlungskerne** festgelegt, die auch in der Planungsregion zur Anwendung kommt. In der Festlegung der Buslinienkategorien (siehe Abbildung 3) sind die Potenziale der entsprechenden Einzugsbereiche sowie die Mindestbedienqualitäten berücksichtigt.

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 Einwohnern eine Mindestbedienung garantiert und die Qualität der Anbindung der regionalen Zentren erhöht. Für eine verbesserte Vernetzung der beiden Bezirke nördlich der B54 ist Sorge zu tragen. Ab Sommer 2019 werden bereits umfangreiche Verbesserungen im Bereich des Weizer S-Bahn Ersatzkorridors verkehrswirksam.



Aufgrund der teilweise sehr geringen Siedlungsdichte stellen Mikro ÖV Systeme dort 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.

Seit Jänner 2017 wurden 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** 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.

#### 4.2.4 **Motorisierter Individualverkehr**

Aufgrund des gut ausgebauten Straßennetzes steht im motorisierten Individualverkehr nicht die Erhöhung der Verkehrsleistung und der 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 das Augenmerk zu legen.

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-Verkehrsbelastungen ist die Erhöhung des Besetzungsgrades, diese soll durch einen Ausbau von Park+Drive Anlagen an Verkehrsknoten unterstützt werden.

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.

Die gesamte Kategorisierung des bestehenden Landesstraßennetzes der Oststeiermark kann der Abbildung 4 entnommen werden.

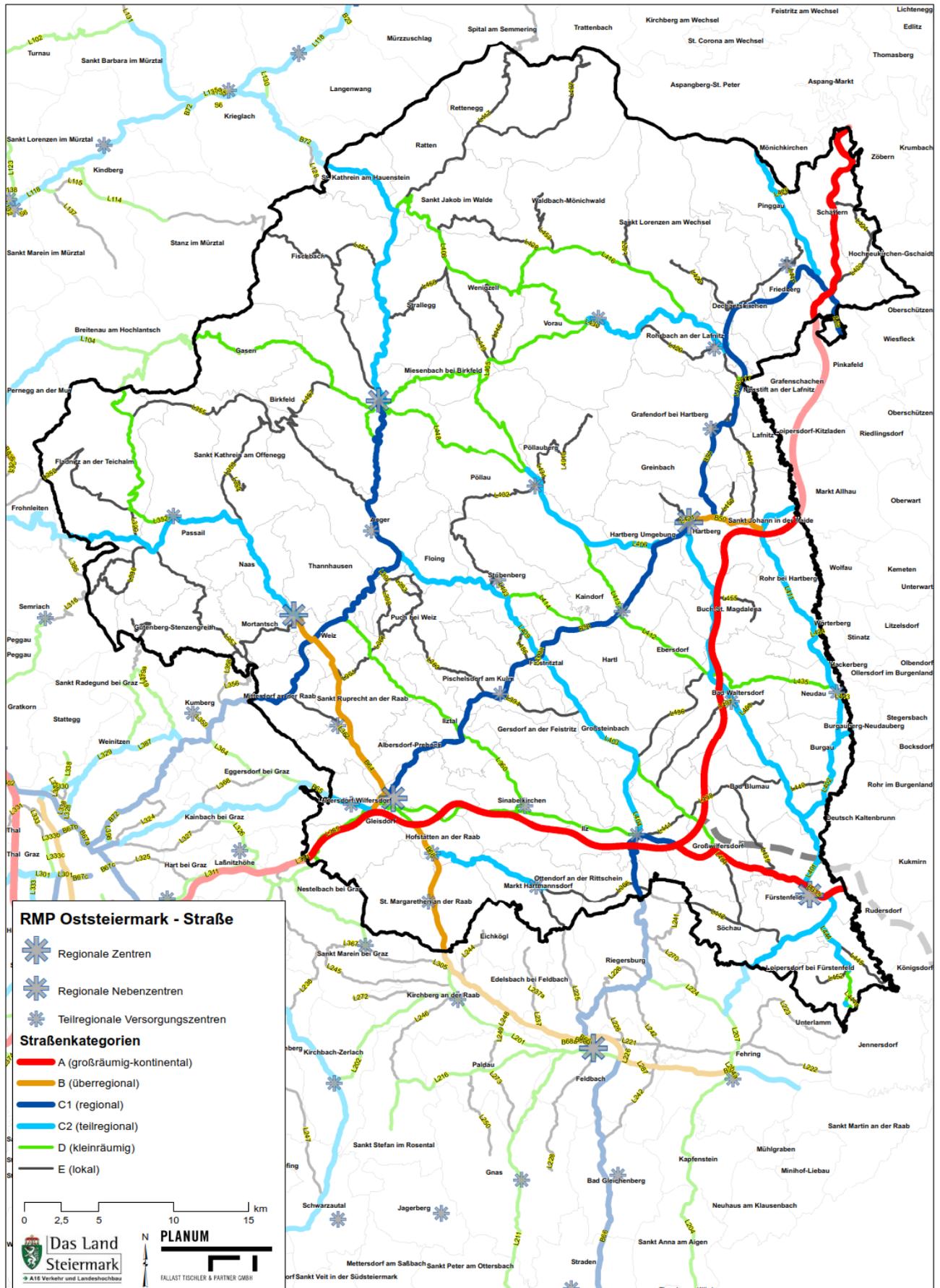


Abbildung 4: Kategorisierung des Landesstraßennetzes, (Quelle: PLANUM, 2019)

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 Gewerbestrassen Wollsdorf, Greinbach und Gratendorf ...)

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.

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.

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 Schnellladestationen zu errichten.

#### 4.2.5 Multimodales Verkehrsverhalten und Bewusstseinsbildung

Entlang der starken ÖV-Achsen und in den regionalen Zentren sind Knotenpunkte zu errichten, an denen NutzerInnen ein attraktives ÖV Angebot, attraktive Fahrzeugstellplätze und bei Bedarf Fahrzeugverleihsysteme zur Verfügung stehen. Diese multimodalen Knoten sind Mobilitätshotspots zur Verknüpfung von ÖV, Radverkehr, (E)-Carsharing, (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 Veränderung des Mobilitätsverhaltens stellt eine große Herausforderung dar, da gewohnte und über Jahrzehnte angelegte Mobilitätsabläufe verändert werden müssen. Bewusstseinsbildende Maßnahmen sind für die Erreichung der Mobilitätsziele von großer Bedeutung.

#### 4.2.6 Wirtschaftsverkehr

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. Der verbleibende Straßengüterverkehr soll zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Reduktion von Lärmbelastigungen auf möglichst kurzem Weg auf das hochrangige Straßennetz geleitet werden.

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

#### **4.2.7 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.



Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk.gv.at | [www.verkehr.steiermark.at](http://www.verkehr.steiermark.at)