

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



RMP Südweststeiermark

November 2016



Das Land
Steiermark

PLANUM



**REGIONALER MOBILITÄTSPLAN
SÜDWESTSTEIERMARK**

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
DI Georg Huber
Barbara Koinegg

Status: Endbericht - Entwurf
Datum: November 2016

PLANUM



Inhaltsverzeichnis

1	AUFGABENSTELLUNG UND PROZESSABLAUF	3
1.1	ZEITLICHE ABGRENZUNG	4
1.2	KURZDARSTELLUNG DER INHALTLICHEN BEARBEITUNG	5
1.3	PROZESSABLAUF	6
2	AUSGANGSLAGE UND REGIONALANALYSE	6
2.1	RVK DEUTSCHLANDSBERG 2010	8
2.2	RVK LEIBNITZ 2005	10
2.3	RAUMORDNUNGSPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN	12
2.3.1	Landesentwicklungsprogramm LEP 2009	12
2.3.2	Landesentwicklungsleitbild LEB 2013	13
2.3.3	Regionales Entwicklungsleitbild RELB 2014	14
2.3.4	Regionales Entwicklungsprogramm REPRO Südweststeiermark 2016	16
2.3.5	Regionales Leitprojekt RAUV – Raumentwicklung entlang hochrangiger Verkehrsinfrastrukturachsen	17
2.3.6	Regionales Leitprojekt WOHNST – Wohnstandortentwicklung Südweststeiermark	18
2.3.7	Regionsprofil: Kennzahlen zu Demographie, Beschäftigung und Wirtschaft	19
2.4	UMWELTPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN	21
2.5	VERKEHRSPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN	23
2.5.1	Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Verwaltung	23
2.5.2	Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Infrastrukturbetreiber	26
2.6	ENTWICKLUNGEN – TRENDS – VISIONEN	28
2.7	BESTANDSANALYSE	28
2.7.1	Analyse Mobilitätsträger	29
2.7.2	Fragenkatalog	33
2.7.3	Workshops mit Stakeholdern	36
2.7.4	Experten-Workshops	36
3	STRATEGIE REGIONALER MOBILITÄTSPLAN SÜDWESTSTEIERMARK	37
3.1	LEITSÄTZE	37
3.2	ZIELE FÜR DEN PLANUNGSRAUM SÜDWESTSTEIERMARK	40
3.2.1	Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung	40
3.2.2	Fußgänger- und Radverkehr	41
3.2.3	Öffentlicher Verkehr	43
3.2.4	Motorisierter Individualverkehr	44
3.2.5	Multimodales Verkehrsverhalten	45
3.3	KATEGORISIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	45
3.3.1	Fußgänger- und Radverkehr	45
3.3.2	Öffentlicher Verkehr	48

3.3.3	Motorisierter Individualverkehr	51
3.3.4	Multimodales Verkehrsverhalten	56
4	HANDLUNGSFELDER	57
4.1	HANDLUNGSFELD FUßGÄNGER- UND RADVERKEHR	57
4.2	HANDLUNGSFELD ÖFFENTLICHER VERKEHR	59
4.3	HANDLUNGSFELD MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	60
4.4	HANDLUNGSFELD MULTIMODALES VERKEHRSVERHALTEN	61
4.5	HANDLUNGSFELD BEWUSSTSEINSBILDUNG	62
4.6	HANDLUNGSFELD WIRTSCHAFTSVERKEHR	62
4.7	ERFOLGSKONTROLLE / MONITORING UND FINANZIERUNG	63
5	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	65
6	TABELLENVERZEICHNIS	66
7	ANHANG	67

1 Aufgabenstellung und Prozessablauf

In der Steiermark wird seit dem Jahr 2000 durch die Erstellung von Regionalen Verkehrskonzepten auf die verkehrlichen Herausforderungen einer modernen Gesellschaft reagiert. Nachdem für fast alle steirischen Regionen Verkehrskonzepte erstellt wurden, erfolgt nun mit der Überarbeitung dieser Konzepte eine Anpassung an neue Werthaltungen, Zielvorstellungen und Zukunftsvisionen.

Der **Regionale Mobilitätsplan (RMP)** definiert aufbauend auf die Zielvorstellungen des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes (StGVK 2008+) ein **Leitbild sowie Prioritäten für eine zukunftsorientierte regionale Mobilitätspolitik**.

Ziel des Regionalen Mobilitätsplans Südweststeiermark ist es, durch Ausloten von Handlungsspielräumen und Erkennen von Stärken und Defiziten eine Strategie für ein nachhaltiges und effizientes regionales Verkehrssystem zu entwickeln. Im Sinne eines **integrativen Planungsansatzes** wurde das Verkehrskonzept **verkehrsmittelübergreifend** (motorisierter, nichtmotorisierter Verkehr, Individual- und öffentlicher Verkehr) erarbeitet, wobei der Fokus im Gegensatz zu früheren Verkehrskonzepten auf den Öffentlichen Verkehr und den Radverkehr gelegt wurde.

Dieser regionale Mobilitätsplan richtet sich an alle Akteure, die mit dem Thema Mobilität und deren Auswirkungen befasst sind. Er stellt eine Handlungsanleitung für die politischen Entscheidungsträger und das Fachpersonal auf Landes-, Bezirks- und Kommunalebene, die Verkehrsträger ASFINAG, ÖBB, GKB, den Verkehrsverbund sowie Entwickler von verkehrsgenerierenden Vorhaben dar.

Seit einigen Jahren wird in Europas Ballungsräumen der verfügbare Verkehrsraum fairer auf die einzelnen Verkehrsträger (Kfz, Rad, Fußgänger, Öffentlicher Verkehr) aufgeteilt. Dieser Trend wird sich auch auf Regionen ausweiten, die Zukunft liegt in der **intelligenten Kombination aller Verkehrsträger**. Jede Form der Mobilität hat ihre Berechtigung mit all den Vor- und Nachteilen, dieser Tatsache wird man durch faires Aufteilen der vorhandenen Räume und Mittel gerecht.

Die in den Regionalen Verkehrskonzepten definierten Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur wurden inzwischen größtenteils umgesetzt, wogegen beim Öffentlichen Verkehr und beim Radverkehr noch deutlicher Aufholbedarf besteht. Weiters wurde in den letzten Jahren beobachtet, dass das Auto, insbesondere das eigene Auto in der Mobilität der Menschen aus dem Mittelpunkt rückt. Der Anteil von jungen Personen, die auf ein eigenes Auto verzichten können und wollen wird immer größer – Mobiltelefon, Reisen udgl. lösen langsam das Auto als Statussymbol ab.¹

Wege und Wegeketten werden in Zukunft multimodal abgewickelt, darauf muss in zukunftsorientierten Mobilitätsplänen reagiert werden.

¹ Vgl: Jugend und Automobil 2010; Center of Automotive Management; 2010

Raum und Verkehr entwickeln sich gemeinsam, wobei auf der Planungsebene viele Mitwirkende involviert sind: Bund, Länder, Regionen, Gemeinden und Betreiber verschiedener Mobilitätsformen (Öffentlicher Verkehr, Taxi, Car-Sharing usw.).



Abbildung 1: Planungsraum Südweststeiermark

Eine der wesentlichen Aufgaben des Regionalen Mobilitätsplans ist es, diese komplexen Wechselwirkungen aufzuzeigen und den Beteiligten bewusst zu machen. Ziel des Regionalen Mobilitätsplans ist es, eine kohärente Raumordnungs- und Verkehrspolitik in der Region Südweststeiermark zu realisieren.

1.1 Zeitliche Abgrenzung

Die letzten „Regionalen Verkehrskonzepte“ auf Bezirksebene wurden auf einen Planungshorizont von etwa 10 Jahren hin entwickelt. Diese 10-Jahresintervalle für Verkehrskonzepte haben sich in der Vergangenheit gut bewährt. Die technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen haben sich in solch überschaubaren Zeiträumen recht kontinuierlich verändert.

Seit einigen Jahren zeigt sich, dass vor allem die Entwicklung der Kommunikationstechnologie aber auch der Fahrzeugtechnik sich um Vieles beschleunigt hat.

Bei der zeitlichen Abgrenzung eines regionalen Mobilitätsmasterplans 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 Entscheidungsträgern in Zukunft mehr Flexibilität verlangt werden.

Für den Regionalen Mobilitätsplan wird vorgeschlagen, dass die Ziele zumindest langfristig für die nächsten 20 Jahre festgeschrieben werden.

Die Maßnahmenvorschläge werden für einen mittelfristigen Zeitraum von 10 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.

1.2 Kurzdarstellung der inhaltlichen Bearbeitung

Im ersten Schritt wurde für die bestehenden regionalen Verkehrskonzepte anhand ausgewählter Kriterien eine qualitative Evaluierung und eine Überprüfung der Zielerreichung der beiden bestehenden Verkehrskonzepte durchgeführt.

Danach wurden die neuen Rahmenbedingungen (z.B. Änderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, externe Einflüsse wie Megatrends und ihre Entwicklungen), interne Einflüsse (Verwaltung, Gemeindestruktur, Stakeholder), Änderungen der verkehrspolitischen Wertehaltung und regionale Veränderungen (Soziodemografie, Wirtschaftsentwicklung...) analysiert. Auf dieser Basis wurde mit Stakeholdern aus der Planungsregion und einer ExpertInnengruppe, bestehend aus den ErstellerInnen des Mobilitätsplans und MitarbeiterInnen der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark die bestehenden Kategorisierungen der Verkehrsnetze auf Plausibilität überprüft und falls erforderlich an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Basierend auf den neuen Rahmenbedingungen definiert das regionale Verkehrsleitbild Ziele und Leitsätze für die Themenbereiche Mobilität im gesamten Planungsraum.

Als Abschluss des Regionalen Mobilitätsplans werden Strategien, Prioritäten und Handlungsfelder für die einzelnen Verkehrsträger entwickelt, um eine Änderung des Modal-Splits im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu erreichen.

1.3 Prozessablauf

Der **Ablauf und die Vorgehensweise im Planungsprozess** zur Erstellung des Regionalen Mobilitätsplanes sind grafisch dargestellt und mit einem entsprechenden Zeitplan versehen (siehe Abbildung 2).

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 Maßnahmen wurden in Planungsworkshops mit den Standortgemeinden akkordiert.

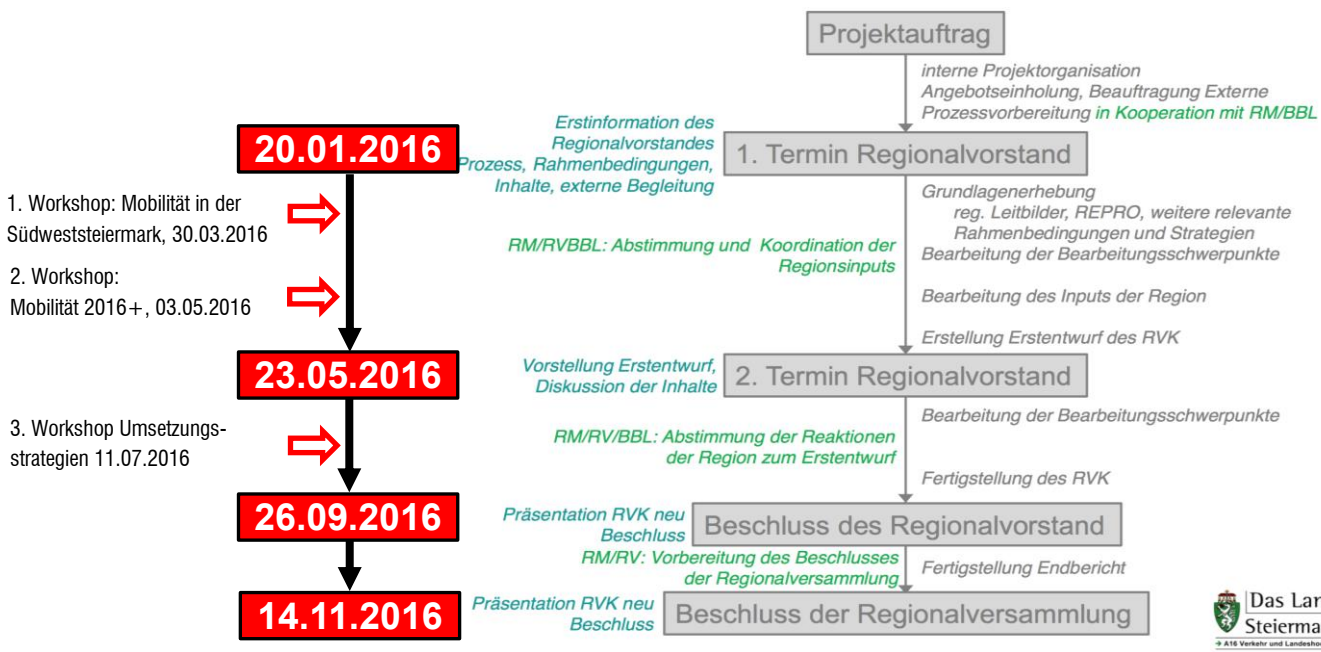


Abbildung 2: Ablaufplan RMP Südweststeiermark

2 Ausgangslage und Regionalanalyse

Der Planungsraum hat sich vor allem im Bereich der regionalen Zentren in den letzten Jahrzehnten als dynamischer Lebens- und Wirtschaftsraum der Steiermark gezeigt, sowohl hinsichtlich des Arbeitsplatzangebotes als auch als Wohnstandort. Seit der EU-Erweiterung 2004 wird die günstige Position als mitteleuropäische Region mit starker historischer Bindung Richtung Südosteuropa vermehrt von Politik und Bevölkerung als Chance wahrgenommen. Durch den Auf- und Ausbau diverser transnationaler Verflechtungen versucht die Region positive Entwicklungsimpulse zu setzen (z.B. TEN-T Baltisch-Adriatischer-Korridor, Technologieachse Graz – Maribor).

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

Verkehrliche Verflechtungen (siehe Abbildung 3) finden vor allem innerhalb der Bezirke der Planungsregion und in Richtung Kernstadt Graz statt. Ein Großteil der BerufspendlerInnen im Jahr 2013 waren BinnenpendlerInnen der beiden Bezirke Leibnitz und Deutschlandsberg (rund 30.000 Personen). Die stärksten Verflechtungen mit den angrenzenden Regionen finden im Berufspendelverkehr zwischen der Planungsregion und der Kernstadt Graz statt (rund 20.500 Personen). In die restliche Steiermark (ohne Graz) pendeln rund 13.300 Personen. Die Berufspendelbeziehung zwischen den beiden Regionen spielt mit rund 2.650 Personen eher eine untergeordnete Rolle. Mit Eröffnung des Koralmtunnels ist mit einem starken Zusammenwachsen der Südweststeiermark mit den Regionen Wolfsberg und Klagenfurt zu rechnen.

Die Verflechtungen mit dem Nachbarstaat Slowenien spielen auch eine ebenso untergeordnete Rolle: Eine derzeit laufende Erhebung im grenzüberschreitenden Verkehr zeigt, dass im Werktagsverkehr rund 1.400 Personenwege mit dem Fahrtzweck ‚Berufspendeln‘ und rund 200 Personenwege mit dem Fahrtzweck ‚Einkaufen‘ über die Grenzübergänge B67 und A9 durchgeführt werden.

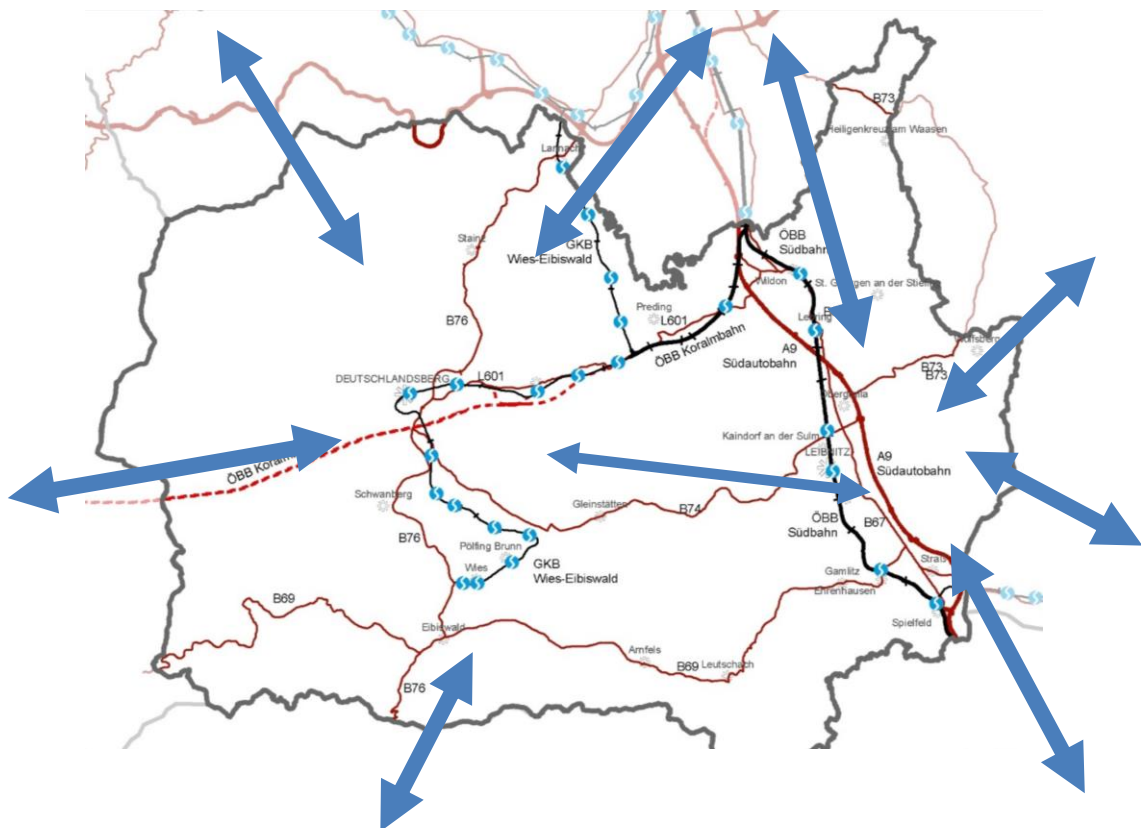


Abbildung 3: Das Planungsgebiet und die verkehrlichen Verflechtungen

2.1 RVK Deutschlandsberg 2010

Im Jahr 2002 wurde das Regionale Verkehrskonzept Deutschlandsberg (Snizek + Partner) beschlossen und 2009 wurde das Ergebnis evaluiert. Das Verkehrsleitbild Deutschlandsberg basierte auf folgenden Grundsätzen bzw. Schwerpunkten im öffentlichen Verkehr:

- Umsetzung der Mindeststandards der ÖV-Bedienung
- Anbindung der (Teil-)Regionalen Zentren Wies, Deutschlandsberg, Groß St. Florian und Stainz mit dem Mindeststandard der Kategorien B und C
- Anbindung von Gemeinden ohne GKB Anschluss (ohne Eibiswald) mit dem Bedienungsstandard der Kategorie C und D
- Anbindung von Leibnitz mit dem Bedienungsstandard der Kategorie C

Im motorisierten Individualverkehr wurde das Straßennetz größtenteils als ausreichend beschrieben. Von zentraler Bedeutung für Deutschlandsberg und die Anbindung an die Kernstadt Graz sind die B76, die L601 und die A9.

Davon wurden für das RVK Deutschlandsberg folgende Maßnahmen abgeleitet:

- Öffentlicher Verkehr
 - Errichtung des Bahnhofs Weststeiermark
 - Attraktive Anbindungen der Regionalbusse an die Bahn
 - S-Bahnkonzept Graz West
 - Erweiterter Stadtverkehr zwischen Deutschlandsberg und Groß St. Florian
- Motorisierter Individualverkehr – Straßenbauprogramm (Neubau)
 - B76: 4-Streifiger Ausbau Lannach
 - Ausbau L601 zwischen Preding und Frauental
 - Lärmschutz auf B76 (Lannach, Frauental und Grazer Straße)
 - Lärmschutz auf L673 (Oberhaag – Lieschengraben)

Der Radverkehr findet keinen Eingang im Endbericht der Evaluierung.

Von den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich des Kfz- Verkehrs wurden von 72 Maßnahmen bis Anfang 2016 53 Maßnahmen umgesetzt. Dies entspricht einem Anteil von rund 77%. Bezogen auf die Finanzierungskosten wurden rund 37 % der Maßnahmen umgesetzt.

Tabelle 1: Bisherige Umsetzung des RVK Deutschlandsberg

	Maßnahmen	umgesetzt
RVK Deutschlandsberg kurzfristig	42	37 (88%)
RVK Deutschlandsberg mittelfristig	26	16 (62%)
RVK Deutschlandsberg langfristig	1	0 (0%)

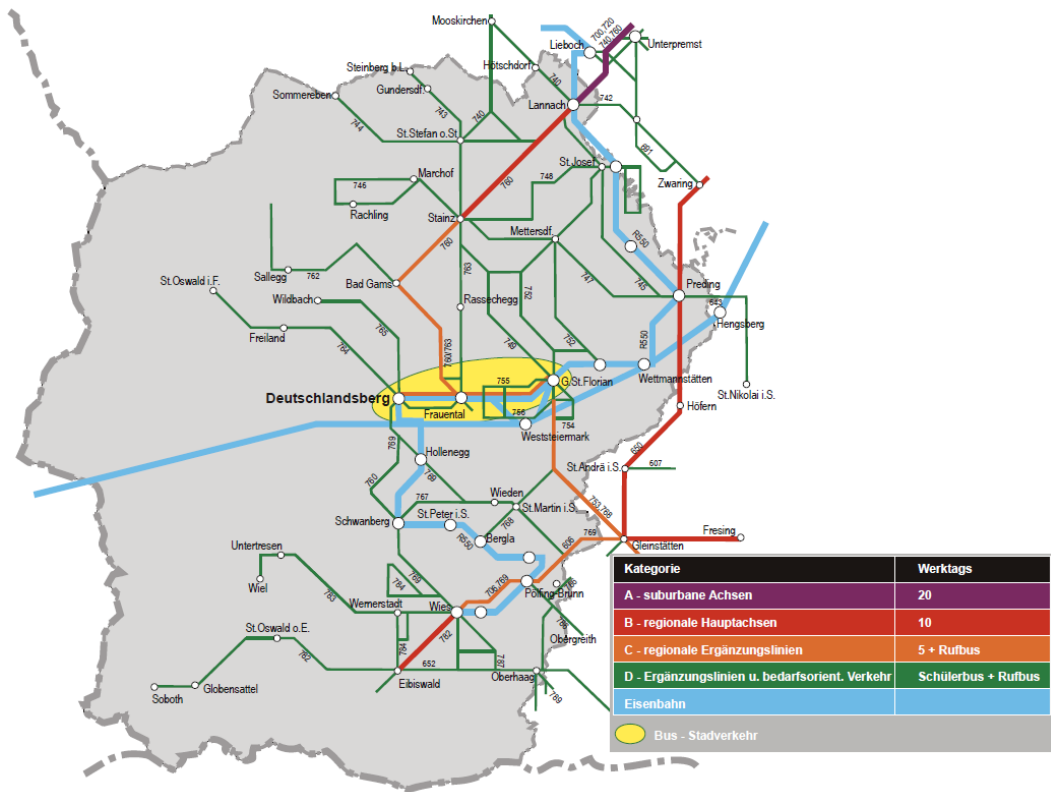


Abbildung 4: RVK Deutschlandsberg – Kategorisierung ÖV

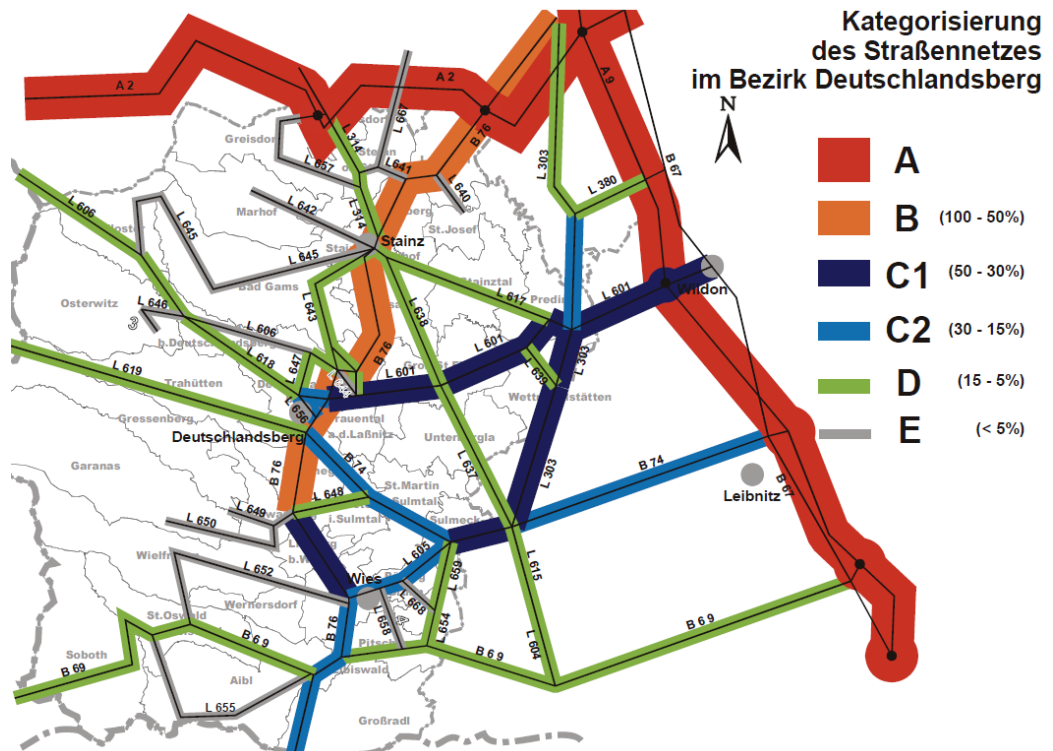


Abbildung 5: RVK Deutschlandsberg – Kategorisierung Straßennetz

L601 Schrötten Straße

Im Regionalen Verkehrskonzept Deutschlandsberg 2002 (Snizek) wurde bei der funktionellen Bewertung des Straßennetzes die L601 als Kategorie C1 klassifiziert, für die unter anderem bei Ortsgebieten Umfahrungen möglich sind. Im RVK wird ein maßvoller Ausbau der L601 mit langfristigem Zeithorizont ab 2010 empfohlen.

Im Jahr 2009 wurde eine Evaluierung des RVK durchgeführt und der Ausbau der L601 bzw. die Anbindung zur A9 verstärkt argumentiert.

Im Zuge der Errichtung der Koralmbahn werden wichtige Knotenpunkte (BHF Weststeiermark, BHF Wettsmannstätten) durch Bahnhofszufahrtsstraßen angebunden; durch eine „bahnbegleitende Trasse“ (L601 NEU) könnte ein Netzschluss zwischen L303 und L637, bzw. eine leistungsfähige Anbindung an die A9 erfolgen.

Dadurch könnte die Standortqualität für Industrie- und Gewerbegebiete deutlich verbessert, bzw. die Wohnqualität in den entlasteten Siedlungsräumen erhöht werden.

Für den Standortraum Frauental – Deutschlandsberg wurden Varianten bzw. Trassenuntersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass diese Maßnahme verkehrlich und aus Umweltgründen sinnvoll ist, unter den vielen Landesstraßenprojekten allerdings nicht die höchste Priorität aufweist und nur mit finanzieller Beteiligung der Gemeinden realisierbar ist.

2.2 RVK Leibnitz 2005

Im Jahr 2005 wurden das Regionale Verkehrskonzept Leibnitz (IBV Fallast + DI Günther Tischler) beschlossen. Das Verkehrsleitbild Leibnitz basierte auf folgenden Grundsätzen bzw. Schwerpunkten:

- Rasche Erreichbarkeit der Zentren und Hauptachsen (Südbahn/Koralmbahn/A9); die ÖV-Hauptachsen der Busse sollen durch Expressbuslinien an die Bahnknotenpunkte (Südbahn) angebunden werden (vgl. auch Studie ÖV-Planungskonzept Südsteiermark 2010, Rettensteiner)
- Flächige ÖV-Erschließung auf Basis Mindestangebot (z.B. Anrufsammeltaxi)
- Schwerpunkt Tourismus im ÖV und MIV im Naturpark „Südsteirisches Weinland“
- Schwerpunkt Verkehrssicherheit im Bereich Leibnitz

Davon wurden für das RVK folgende Maßnahmen abgeleitet:

- Motorisierter Individualverkehr – Straßenbauprogramm
 - Neureihung des Straßenbauprogramms aufgrund der regionalen Anforderungen (Erreichbarkeit zentraler Orte, Verkehrssicherheit, Koppelung mit Bahnprojekten etc.)
- Öffentlicher Verkehr
 - Realisierung der Ausbaumaßnahmen im Bereich Schienenverkehrskorridore (Südbahnausbau, Koralmbahn)
 - Umsetzung des Steirertaktkonzeptes (jetzt: Steirische S-Bahn)
 - Ausbau eines gut vertakteten Buszubringersystems zu den Bahnhaltedpunkten

- Förderung der „Sanften Mobilität“ im Naturpark
- Aufrechterhaltung der Nahversorgung durch „mobile Greißler“

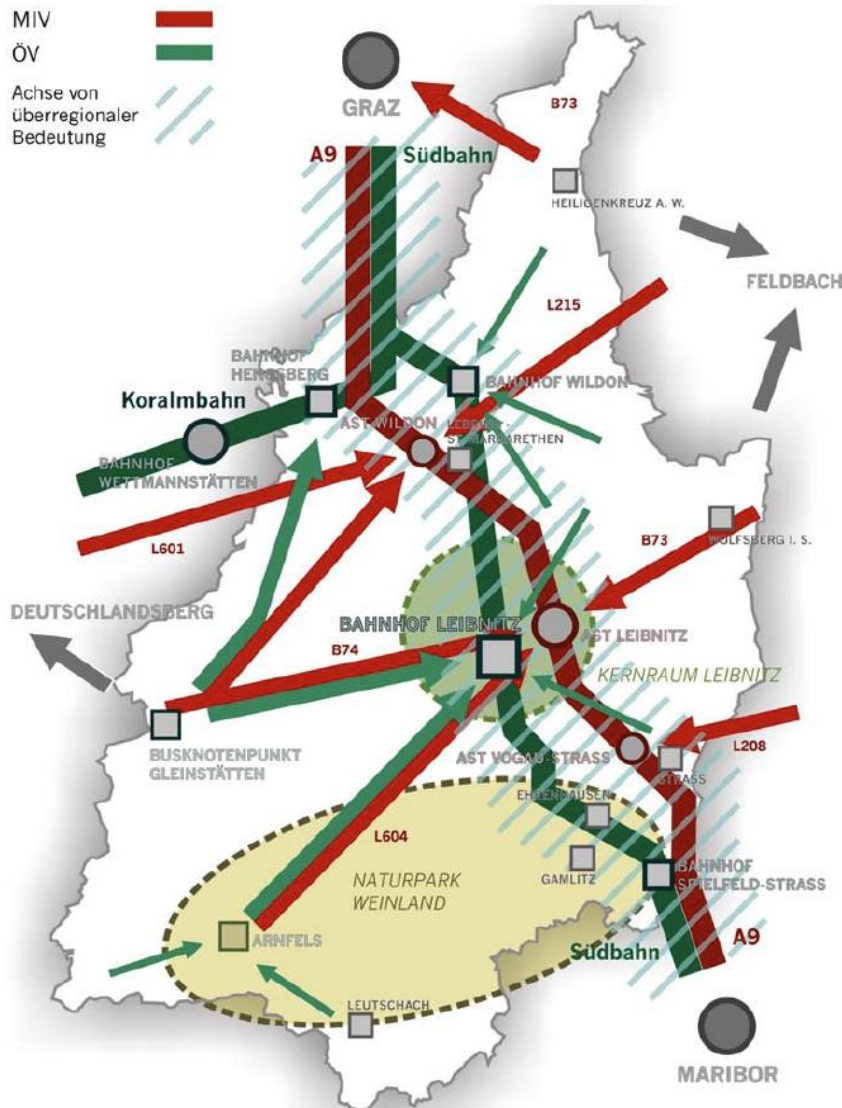


Abbildung 6: RVK Leibnitz - Leitbild für den Bezirk Leibnitz für den MIV und ÖV

Durch die Verknüpfung von Zielen zur Raumentwicklung (z.B. „Erreichbarkeiten für zentrale Orte“) sowie Wirtschafts- und Tourismusentwicklung wurde ein integraler Ansatz von Verkehrs- und Raumplanungszielen gewährleistet.

Von den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich des Kfz-Verkehrs wurden von 97 Maßnahmen bis Anfang 2016 79 Maßnahmen umgesetzt. Dies entspricht einem Anteil von rund 78%. Bezogen auf die Finanzierungskosten wurden rund 60 % der Maßnahmen umgesetzt.

Tabelle 2: Umsetzungsgrad der Maßnahmen aus dem Bauprogramm

	Maßnahmen	umgesetzt
RVK Leibnitz kurzfristig	48	42 (88%)
RVK Leibnitz mittelfristig	49	34 (70%)

Im Öffentlichen Verkehr wurde seit dem Jahr 2005 vor allem in den Ausbau der Steirischen S-Bahn investiert und hier ein konkurrenzfähiges Verkehrsmittel etabliert, was durch die Fahrgastzuwächse eindrucksvoll untermauert werden kann. Auf der S5 zwischen Graz und Spielfeld-Straß betragen die Fahrgastzuwächse beachtliche 107 %, was einer Steigerung von 6.053 auf 12.530 Fahrgäste in den letzten 10 Jahren entspricht.

Im regionalen Busverkehr wurden die Expressbuslinien als Zubringer zur Süd-Koralmbahn nur in Grundzügen umgesetzt, die empfohlene Errichtung von bedarfsorientierten Bedienungsformen wurde mit dem WEINmobil nur im Bereich der Südsteirischen Weinstraße umgesetzt, wobei hier der Fokus auf touristischem Verkehr liegt. In der Gemeinde Eibiswald wird ein Sammelbus-System betrieben.

Im Radverkehr findet nur der Lückenschluss mit dem slowenischen Radwegenetz Eingang. Dem Alltagsradverkehr wird noch keine Priorität eingeräumt.

2.3 Raumordnungspolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

2.3.1 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 Südweststeiermark** wird in § 2 (2) festgelegt und besteht aus den politischen Bezirken Deutschlandsberg und Leibnitz.

2.3.2 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 die Entwicklungsachse Graz-Maribor. Der Raum um die Bezirkshauptstadt Leibnitz ist als wichtiger Teil dieser Achse einzustufen und kann mit einer dynamischen Bevölkerungsentwicklung rechnen. Mit der Vollenbetriebnahme der Koralmbahn wird auch die Achse Graz-Klagenfurt an Bedeutung gewinnen. Die weitere Verstärkung der Bezirkshauptstädte und ihrer umliegenden Nachbargemeinden, die zunehmende Konzentration der Bevölkerung und Arbeitsplätze entlang der Entwicklungsachsen sowie das Wachstum und die Ausdehnung des Zentralraumes Graz bergen große Chancen, aber auch große Herausforderungen.

Die beiden **Achsen entlang der Südbahn und der Koralmbahn** haben in der Region Südweststeiermark größte Bedeutung hinsichtlich Erreichbarkeiten, Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung.

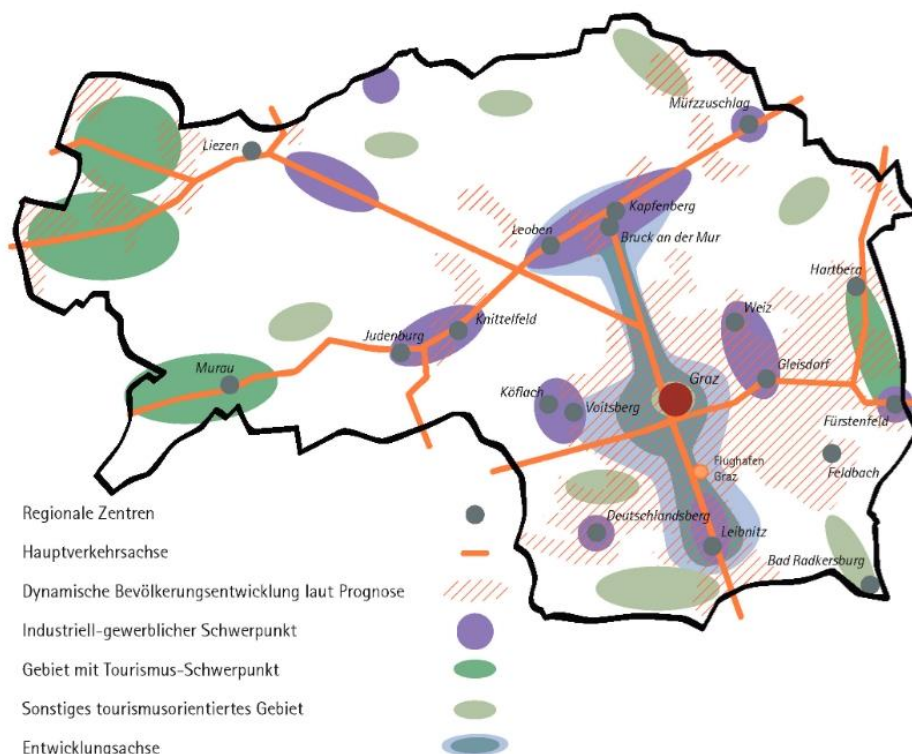


Abbildung 7: Strukturbild Steiermark (Quelle: Landesentwicklungsleitbild 2013)

2.3.3 Regionales Entwicklungsleitbild RELB 2014

Mit dem Regionalen Entwicklungsleitbild RELB 2014, das auch zukunftsfähige Visionen beschreibt, hat die Regionalversammlung der Region Südweststeiermark am 24. November 2014 die Umsetzung verschiedener strategischer Ziele beschlossen.

Strategische Ausrichtung:

In den strategischen Zielen wird indirekt auf verkehrsrelevante Zielvorstellungen Bezug genommen:

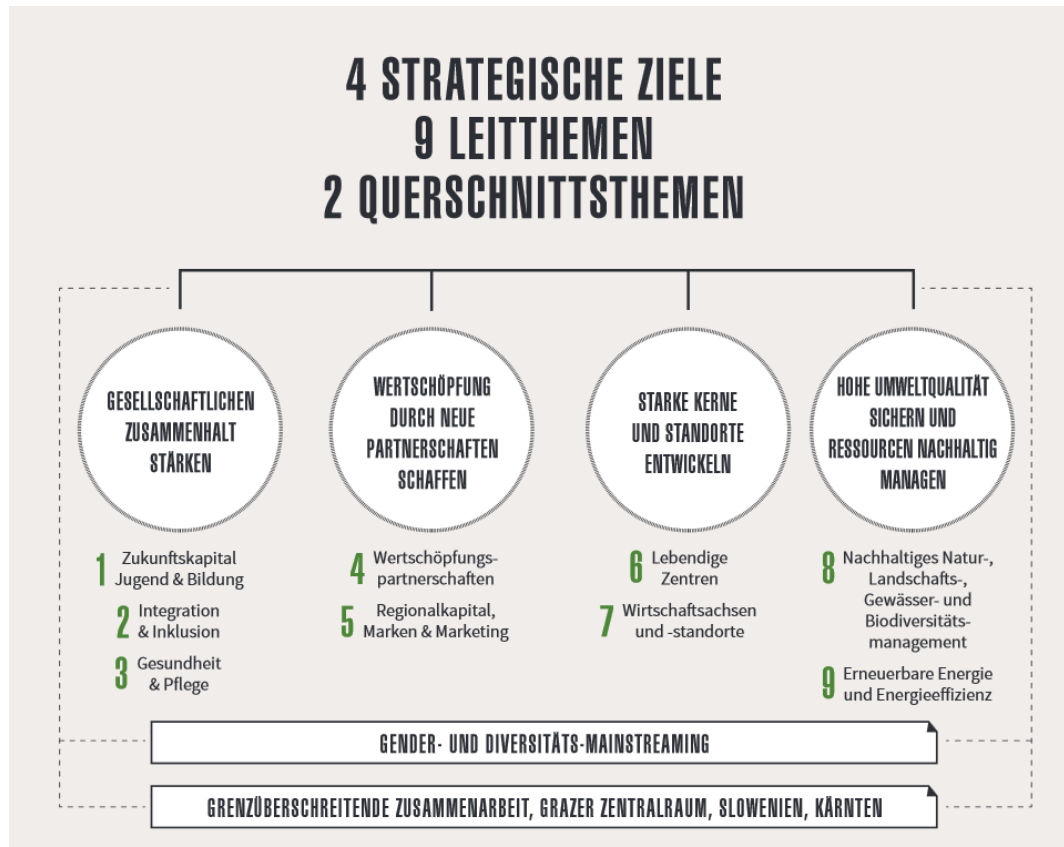


Abbildung 8: Strategische Ziele, Leitthemen und Querschnittsthemen gemäß dem Regionalem Entwicklungsleitbild Südweststeiermark 2014

Im **Funktionsschema** der Region Südweststeiermark (erstellt im Rahmen des regionalen Leitprojektes „RAUV – Raumentwicklung entlang hochrangiger Verkehrsinfrastrukturachsen“) werden die regionalen und teilregionalen Zentren hinsichtlich ihrer Lage sowie die gesamtregionalen thematischen Schwerpunktsetzungen verdeutlicht:

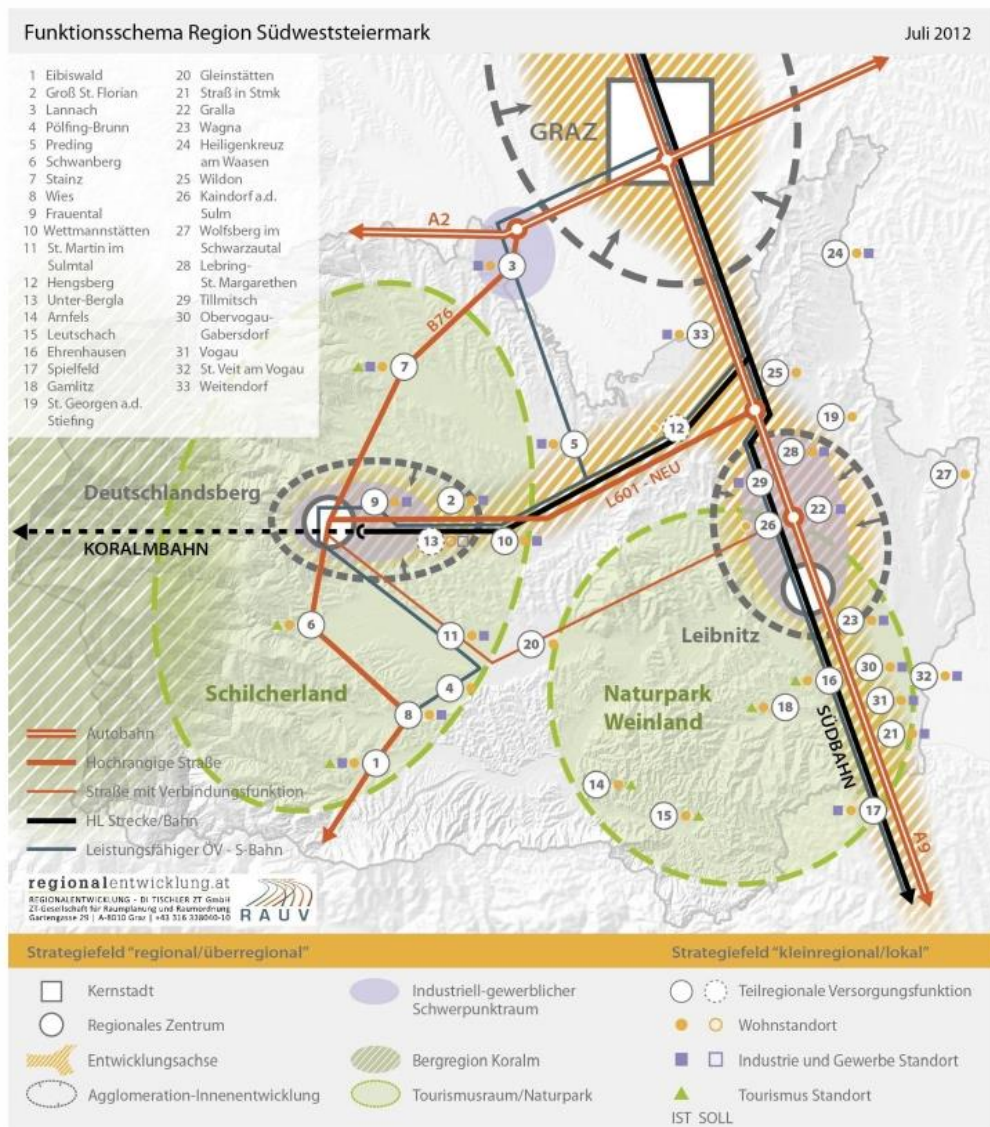


Abbildung 9: Räumliches Funktionsschema Region Südweststeiermark (Quelle: RAUV, REGIONALENTWICKLUNG – DI TISCHLER ZT GmbH)

2.3.4 Regionales Entwicklungsprogramm REPRO Südweststeiermark 2016

Das Regionale Entwicklungsprogramm (REPRO) der Planungsregion Südweststeiermark 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 Deutschlandsberg und Leibnitz.

Gemäß §4 des Regionalen Entwicklungsprogrammes werden folgende 26 **Teilregionale Zentren** festgelegt.

Arnfels, Ehrenhausen an der Weinstraße, Eibiswald, Frauental an der Laßnitz, Gamlitz, Gleinstätten, Groß Sankt Florian, Großklein, Heiligenkreuz am Waasen, Lang, Lannach, Lebring-St. Margarethen, Leutschach an der Weinstraße, Pöfing-Brunn, Preding, Ragnitz, Stainz, Sankt Georgen an der Stiefing, Sankt Nikolai im Sausal, Sankt Stefan ob Stainz, Schwanberg, Schwarzautal, Straß in Steiermark, Wagna, Wies, Wildon

Im Regionalen Entwicklungsprogramm werden ebenso die Vorrangzonen festgelegt (Abb. 10)

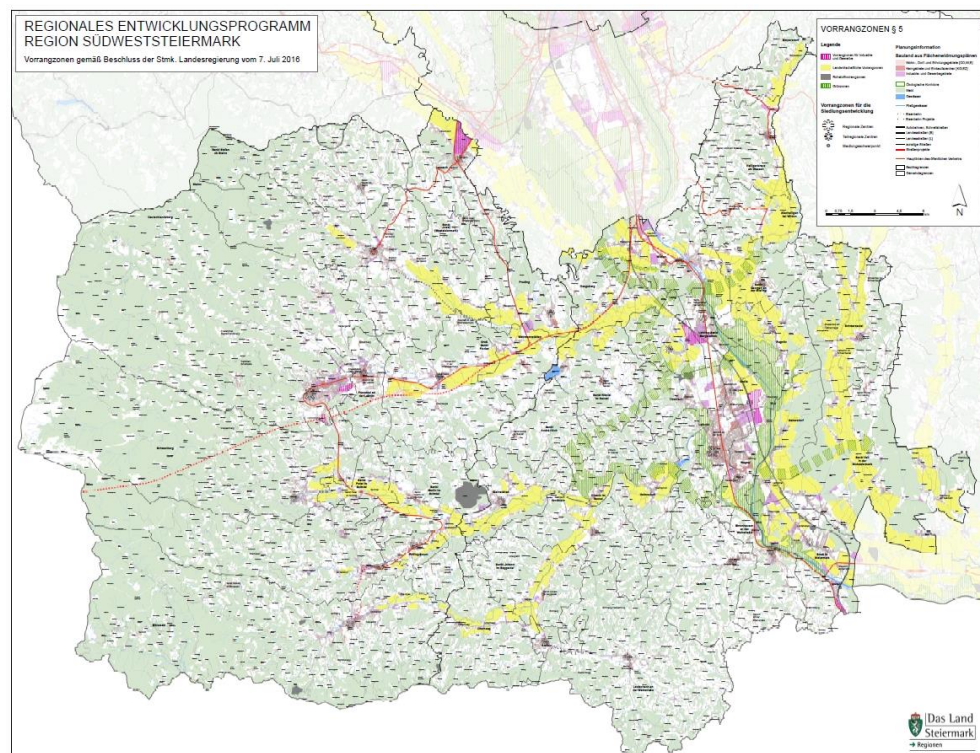


Abbildung 10: REPRO Südweststeiermark: Übersicht Vorrangzonen (Quelle: Land Steiermark, A17)

2.3.5 Regionales Leitprojekt RAUV – Raumentwicklung entlang hochrangiger Verkehrsinfrastrukturachsen

Das Projekt RAUV wurde von der Regionalversammlung Südweststeiermark initiiert und verfolgt das Ziel einer **gesamtheregionalen integralen Raum- und Standortentwicklung** unter besonderer Berücksichtigung der hochrangigen Infrastrukturachsen (insbesondere Koralmbahn und Südbahn).

Aufbauend auf raumrelevanten Zielen, Planungen und Festlegungen der Region Südweststeiermark wurden vom Regionalen Arbeitsausschuss für Infrastruktur und Raumordnung regionale Schwerpunktsetzungen (Zielgebiete und Ergänzungsgebiete) erarbeitet:

Die regionalen Schwerpunkträume wurden als „**Regionale Zielgebiete**“

- Entwicklungsachse West:
Bhf. Weststeiermark – Deutschlandsberg/Holleneegg (Leibnfeld) und
- Entwicklungsachse Süd:
Leibnitzer Feld

sowie „**Ergänzungsgebiete**“ im Raum

- Heiligenkreuz am Waasen, Eibiswald und Gabersdorf / Vogau

definiert.

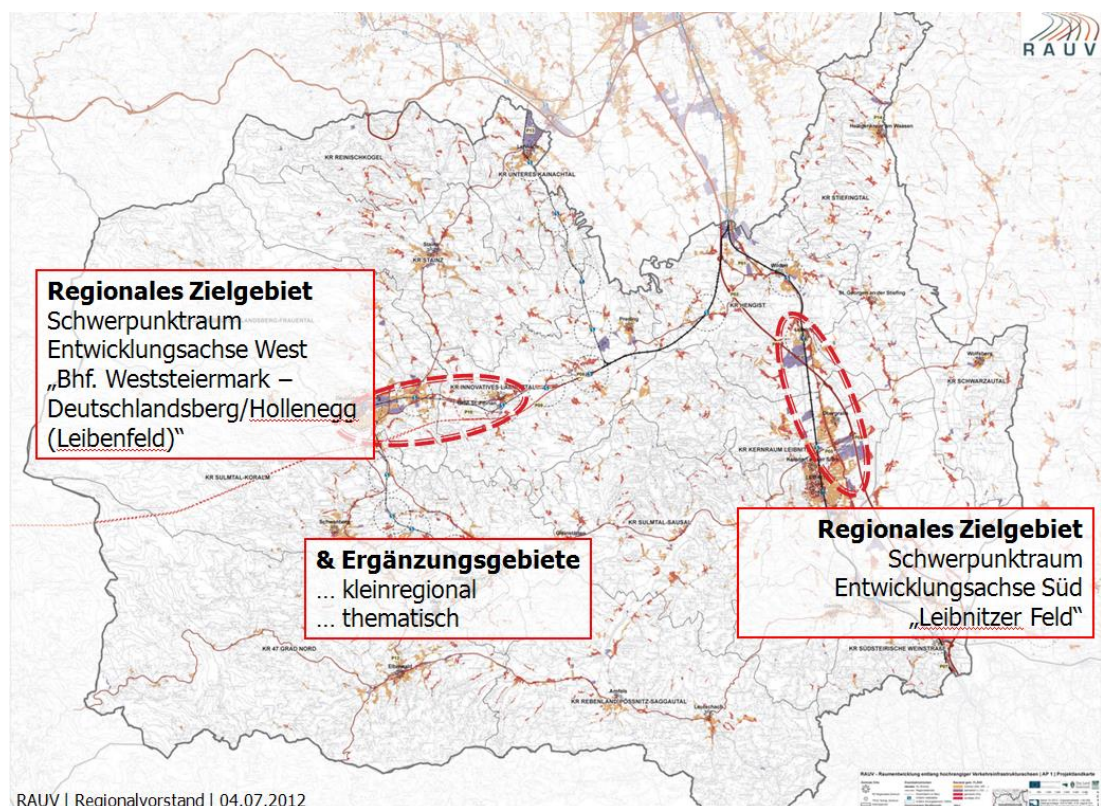


Abbildung 11: Regionale Schwerpunktsetzungen (Zielgebiete) Planungsregion Südweststeiermark (Quelle: RAUV, REGIONALENTWICKLUNG – DI TISCHLER ZT GmbH)

2.3.6 Regionales Leitprojekt WOHNST – Wohnstandortentwicklung Südweststeiermark

Ähnlich dem Projekt RAUV wurde auch das Projekt WOHNST von der Regionalversammlung Südweststeiermark initiiert, es beschäftigt sich mit der Analyse und Ausprägung von Wohnstandorten in der Region.

In einer interdisziplinär abgestimmten Projektbearbeitung wurden sowohl demographische als auch raumstrukturelle, verkehrliche und soziologische Fragestellungen bearbeitet, um die Grundparameter einer „idealtypischen Wohnstandortgemeinde“ zu ermitteln.

Als für die Mobilität relevante Handlungsempfehlungen wurden die Verkehrs- und Energieraumplanung sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit im ÖV genannt.

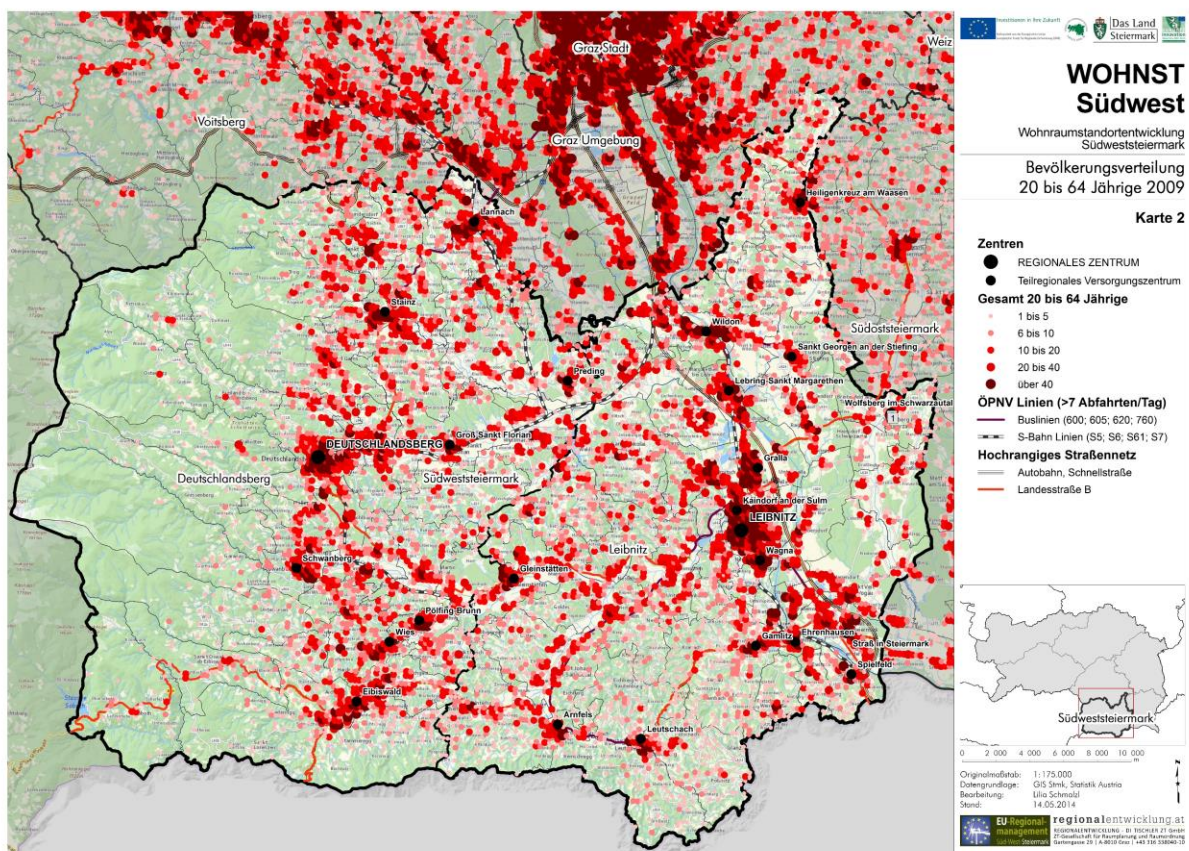


Abbildung 12: Bevölkerungsverteilung der 20 bis 64-Jährigen (Quelle: WOHNST, REGIONALENTWICKLUNG - DI TISCHLER ZT GmbH)

2.3.7 Regionsprofil: Kennzahlen zu Demographie, Beschäftigung und Wirtschaft

Den landschaftlichen Gegebenheiten der Region Südweststeiermark folgend ist der Osten der Region deutlich dichter besiedelt als die Ausläufer der Koralm im Westen. Der Bezirk Leibnitz hatte 2015 in Summe 80.449 Einwohner, Deutschlandsberg 60.404 – die Gesamtregion somit 140.853 Einwohner. Der bereits derzeit deutliche Unterschied zwischen den Bezirken wird sich noch etwas verschärfen, da für Leibnitz bis 2030 ein Bevölkerungsplus von 2,56 %, für Deutschlandsberg eine Abnahme um 1,92 % prognostiziert wird. Regionale Gewinner in der Einwohnerentwicklung bleiben Gemeinden mit Nähe zum Grazer Zentralraum sowie jene Gebiete entlang der bereits beschriebenen Entwicklungsachsen Graz-Maribor und Graz-Klagenfurt.

Auch hinsichtlich der Erwerbstätigen ist im innerregionalen Vergleich die größere Bedeutung des Bezirks Leibnitz ersichtlich (2013: 40.501 Erwerbstätige – insbesondere durch die Stadtregion Leibnitz) – gegenüber dem Bezirk Deutschlandsberg (2013: 30.108 Erwerbstätige).

Tabelle 3: Gemeindedaten Bezirk Deutschlandsberg

* Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 5/2016; Statistik Steiermark

** Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria

Bezirk	Bevölkerung 2015*	Bevölkerungsprognose 2030*	Bevölkerungsentwicklung in %	Erwerbstätige **
Deutschlandsberg				
Deutschlandsberg	11.433	11.732,00	+ 2,62	5.502
Eibiswald	6.585	6.073,00	- 7,78	3.286
Frauental an der Laßnitz	2.880	2.791,00	- 3,09	1.393
Groß Sankt Florian	4.224	3.908,00	- 7,48	2.100
Lannach	3.376	3.504,00	+ 3,79	1.777
Pöfing-Brunn	1.624	1.676,00	+ 3,20	708
Preding	1.728	1.780,00	+ 3,01	855
Sankt Josef (Weststeiermark)	1.474	1.686,00	+ 14,38	757
Sankt Martin im Sulmtal	3.049	2.772,00	- 9,08	1.592
Sankt Peter im Sulmtal	1.322	1.336,00	+ 1,06	630
Sankt Stefan ob Stainz	3.544	3.343,00	- 5,67	1.879
Schwanberg	4.618	3.890,00	- 15,76	2.325
Stainz	8.535	8.864,00	+ 3,85	4.373
Wettmannstätten	1.553	1.616,00	+ 4,06	795
Wies	4.459	4.274,00	- 4,15	2.136
Summe Bezirk	60.404	59.245	- 1,92	30.108

Tabelle 4: Gemeindedaten Bezirk Leibnitz

* Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 5/2016; Statistik Steiermark

** Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria

Bezirk Leibnitz	Bevölkerung 2015*	Bevölkerungsprognose 2030*	Bevölkerungsentwicklung in %	Erwerbstätige **
Allerheiligen bei Wildon	1.400	1.480	+5,71	748
Arnfels	1.051	982	- 6,57	485
Ehrenhausen an der Weinstraße	2.575	2.529	- 1,79	1.204
Empersdorf	1.318	1.279	- 2,96	724
Gabersdorf	1.107	1.178	+6,41	601
Gamlitz	3.235	3.192	- 1,33	1.657
Gleinstätten	2.831	2.655	- 6,22	1.495
Gralla	2.251	2.682	+19,15	1.141
Großklein	2.260	2.297	+1,64	1.173
Heiligenkreuz am Waasen	2.719	2.880	+5,92	1.479
Heimschuh	2.006	2.026	+1,00	1.003
Hengsberg	1.411	1.461	+3,54	756
Kitzeck im Sausal	1.249	1.245	- 0,32	590
Lang	1.256	1.319	+5,02	682
Lebring-Sankt Margarethen	2.076	2.209	+6,41	1.065
Leibnitz	11.630	12.715	+9,33	5.519
Leutschach an der Weinstraße	3.778	3.554	- 5,93	1.947
Oberhaag	2.208	1.945	- 11,91	1.087
Ragnitz	1.463	1.466	+0,21	789
Sankt Andrä-Höch	1.742	1.665	- 4,42	837
Sankt Georgen an der Stiefing	1.502	1.458	- 2,93	777
Sankt Johann im Saggautal	2.031	1.964	- 3,30	1.059
Sankt Nikolai im Sausal	2.211	2.280	+3,12	1.135
Sankt Veit in der Südsteiermark	4.077	4.082	+0,12	2.055
Schwarzautal	2.312	2.212	-4,33	1.271
Straß in Steiermark	4.840	4.970	+2,69	2.293
Tillmitsch	3.200	3.303	+3,22	1.682
Wagna	5.493	5.898	+7,37	2.642
Wildon	5.217	5.580	+6,96	2.605
Summe Bezirk	80.449	82.506	+2,56	40.501

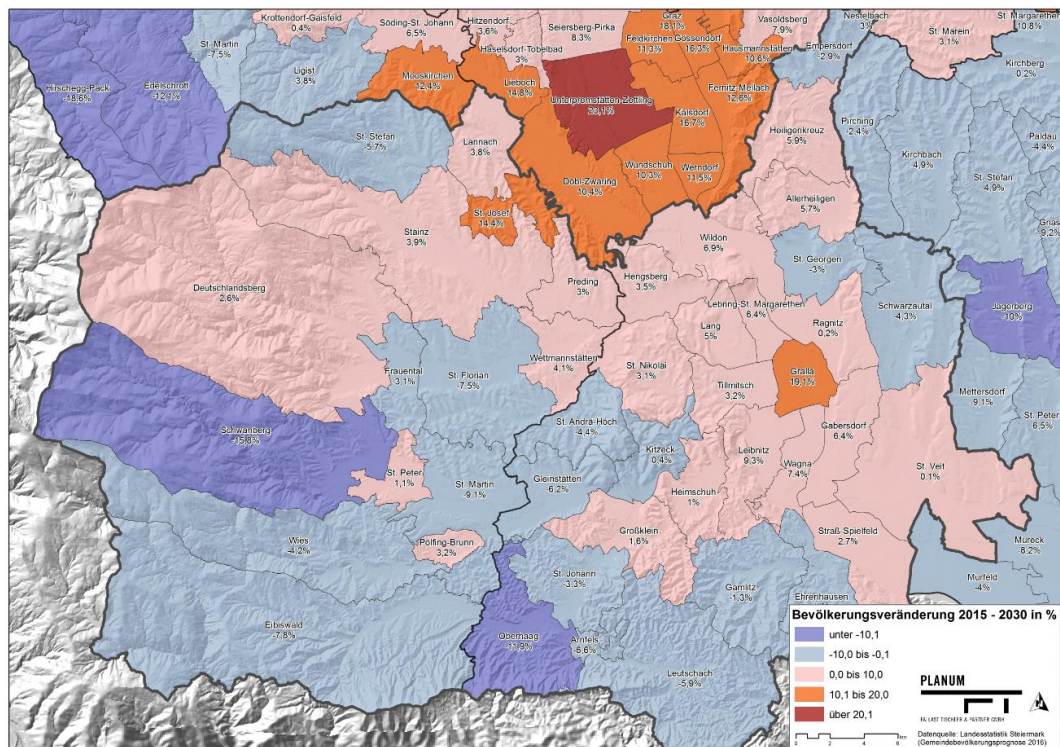


Abbildung 13: Bevölkerungsveränderung 2015-2030 in %, (Entwurf PLANUM, Datenquelle: Landesstatistik Steiermark)

Zu ausgewählten Indikatoren aus den Bereichen Mensch, Arbeit und Wirtschaft vgl. die WIBIS Factsheets für die Bezirke Deutschlandsberg und Leibnitz im Anhang.

2.4 Umweltpolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

Der Verkehrssektor zählt zu den Hauptverursachern von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen). Der größte Anteil der Emissionen ist dabei auf den Straßenverkehr und hier insbesondere auf den Pkw-Verkehr zurückzuführen (www.umweltbundesamt.at). Auch in der Steiermark ist der Sektor Verkehr der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen, gleich nach Industrie und Produktion. Es besteht also im Verkehrsbereich dringender Handlungsbedarf, dies wird vor allem deutlich, wenn man sich die Entwicklung der Emissionen im Straßenverkehr in der Steiermark von 1990 bis 2013 vor Augen führt. Diese sind seit 1990 vom Ausgangswert um 40% auf 2,47 Mt CO₂-Äquivalente angestiegen. Wobei zwei Drittel dem Personenverkehr und ein Drittel dem Güterverkehr zuzurechnen sind.

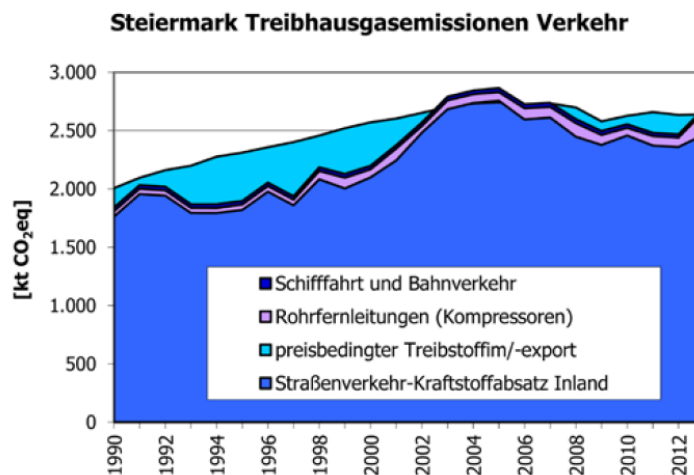


Abbildung 14: Entwicklung der Verkehrsemissionen in der Steiermark (Zeitraum 1990 bis 2013) Quelle: Klimaschutzbericht 2014

Im Verkehrsbereich werden neben den Emissionen des Straßenverkehrs auch jene des Bahnverkehrs, der Schifffahrt, des militärischen Verkehrs sowie des Transports in Rohrfernleitungen hinzugerechnet. Seit 2005 ist im Straßenverkehr eine Stagnation bei den THG-Emissionen festzustellen. Insgesamt wurden im Jahr 2013 gegenüber 2005 um 0,3 Mt CO₂eq weniger emittiert. Um jedoch im Verkehrsbereich eine nachhaltige Trendumkehr erreichen zu können, ist es notwendig den Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität (Fußgänger und Radverkehr) weiter zu forcieren.

Dass dafür ein entsprechendes Potential besteht, zeigt die Tatsache, dass 50 % der Wege, die in der Steiermark mit dem Auto zurückgelegt werden, kürzer als 5 km sind.

Hier gilt es Anreize für aktive Mobilitätsformen, wie Radfahren oder zu Fuß gehen, zu schaffen und neue Technologien für effiziente und klimaschonendere Fahrzeuge vermehrt einzusetzen sowie durch eine gezielte Weitergabe von Information an die steirische Bevölkerung eine nachhaltige Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu erreichen.

Im Bereich Anpassung an den Klimawandel steht vor allem die Sicherung der Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund. In Zukunft ist mit steigenden Temperaturen und vermehrt mit extremen Wetterereignissen wie Starkniederschlägen zu rechnen. Die Maßnahmen in der „Klimawandel-Anpassung-Strategie 2050“ zielen genau darauf ab, sich auf diese geänderten klimatischen Rahmenbedingungen anzupassen, die gefährdete Infrastruktur zu sichern und damit die steirische Verkehrsinfrastruktur klimafitter zu machen.

Die aktuellen Strategien zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung, sowie der Stand der Umsetzung können auf www.technik-steiermark.at Bereich „Klimaschutz und –anpassung“ abgerufen werden.

2.5 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

Die Mobilitätsplanung einer Region ist einer Vielzahl von Einflüssen unterworfen, die nur zu einem Teil im Verantwortungsbereich der regionalen Entscheidungsträger 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.

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

2.5.1 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 Pendelverkehr.

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 10 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.

Die im Planungsraum befindlichen Hauptverkehrsträger Südbahn, Koralmbahn und A9 Pyhrnautobahn sind Teile des Kernnetzes und des Baltisch-Adriatischen Korridors.

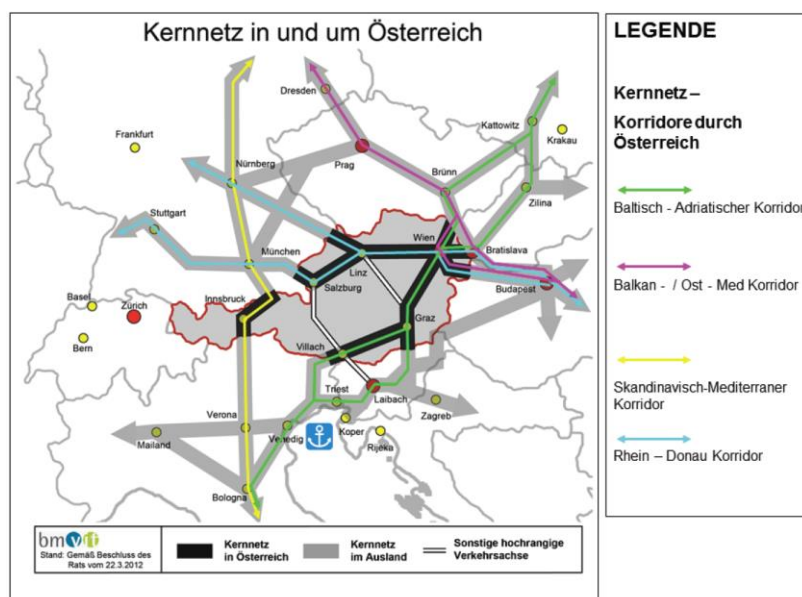


Abbildung 15: Kernnetz und Kernkorridore im Umfeld Österreichs; Quelle: Transeuropäische Verkehrsnetze, bmvit, Wien, April 2016

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. Als wichtiges Infrastrukturprojekt mit Konnex zum Planungsraum wird nur die Koralmbahn Graz-Klagenfurt genannt (Abbildung 16).

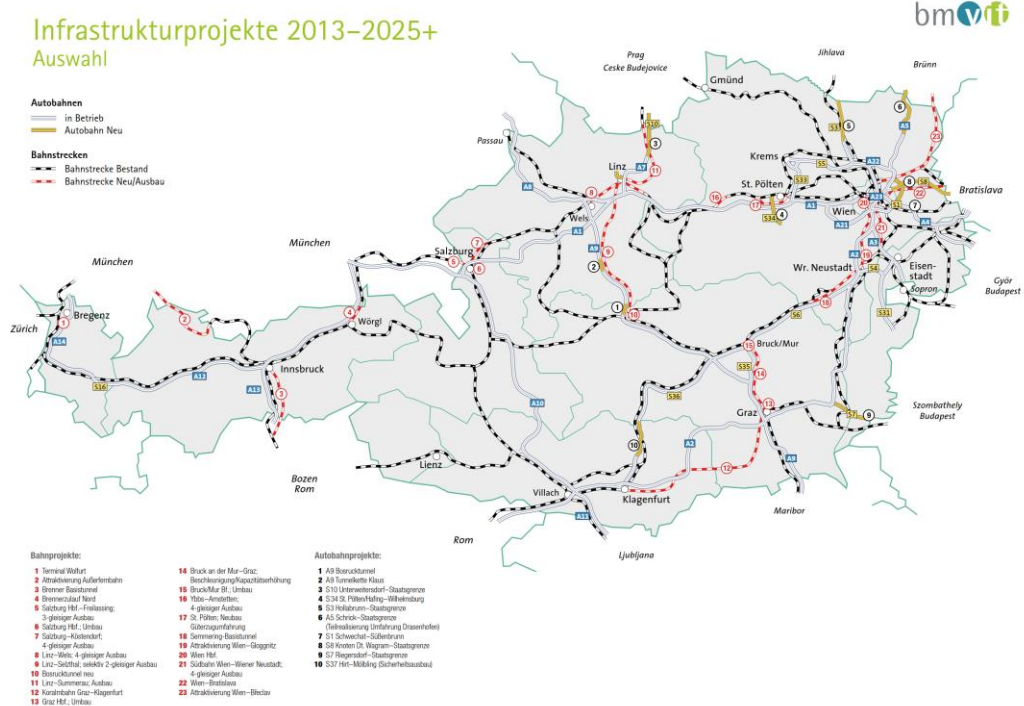


Abbildung 16: Infrastrukturprojekte 2013-2025+, Quelle bmvit 2013

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 ist eine Reduktion der Unfallzahlen angestrebt.

Eine länderübergreifende Arbeitsgruppe hat einen bundesweiten **ÖV-Standard für Österreich im Regionalverkehr** festgelegt und im Rahmen der Landesverkehrsreferentenkonferenz für verbindlich erklärt. Dabei wurden ÖV-Bediensungsstandards für Siedlungskerne ab 500 Einwohner zum nächsten ÖV-Knoten, dem nächsten regionalen Zentrum bzw. dem nächsten überregionalen Zentrum definiert (siehe Tabelle 5). Der Standard wurde für Werktage von Montag bis Freitag (auch während der Ferien) definiert.

Tabelle 5: Bundesweite ÖEV-Standards (Quelle: Abteilung 16)

Siedlungs- kerngröße	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 Jahr 2008 wurde mit dem **Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+** festgelegt, in welche Richtung sich der Verkehr in Zukunft in der Steiermark bewegen soll.

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.

Mit der **Radstrategie Steiermark** wird der Radverkehr als wesentliches Bindeglied einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität in der Steiermark gestärkt.²

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit in den dünn besiedelten Bereichen der Südweststeiermark sind als Ergänzung zum linienhaften öffentlichen Verkehr flexible Bedienungsformen erforderlich. Daher befindet sich derzeit die **Mikro ÖV Strategie** des Landes Steiermark in Ausarbeitung, mit ersten Ergebnissen kann bis Ende 2016 gerechnet werden.

² Vgl.: Radstrategie Steiermark 2025, Quelle: www.radland Steiermark

2.5.2 Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Infrastrukturbetreiber

Mit dem **GKB Weißbuch 2025+** wurde eine langfristige Strategie, mit skalierbaren Zielen entwickelt. Betrachtet wurden die S-Bahn Linien S7, S6 und S61 mit einer Netzlänge von rund 91 km. Beurteilt wurde ein Maßnahmenpool mit Umsetzungshorizont in drei Etappen, Etappe 1 bis 2025, in Etappe 2 bis 2035 und in Etappe 3 bis 2040. Wobei für die Etappen 2 und 3 eine zusätzliche Unterscheidung in Variante Diesel bzw. Elektrisch vorgenommen wurde. Das Maßnahmenpaket zielt auf eine Erhöhung des Fahrgastpotentials des schienengebundenen Nahverkehrs ab. Im Sinne einer Gesamtoptimierung kann dies durch Adaptierung von Eisenbahnkreuzungen, Bahnhofsumbauten, Geschwindigkeitsanhebungen, Zusammenlegung bzw. Auflasung von Haltestellen, zweigleisigen Ausbau und durch Elektrifizierung erreicht werden. Bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann fast von einer Verdoppelung des ÖV-Anteils im Modal Split ausgegangen werden. Im Bereich von Deutschlandsberg erhöht sich der ÖV-Anteil von 19 % auf 32 % und in Wies von 18 % auf 33 %. Es kommt somit zu einer Fahrgaststeigerung von bis zu 96 %.

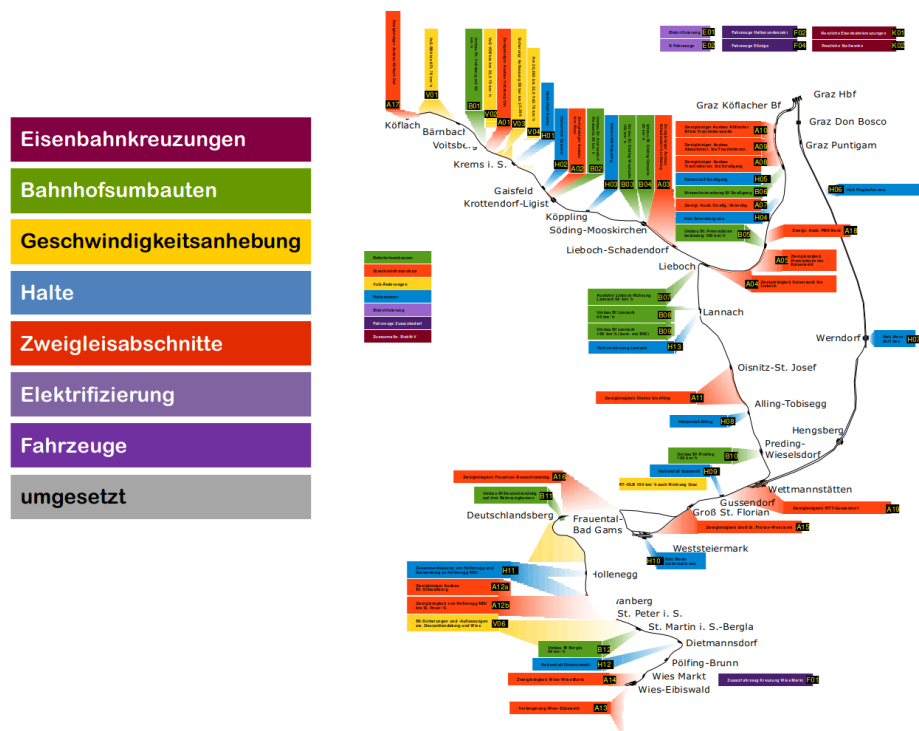


Abbildung 17: Maßnahmenpool Weißbuch GKB 2025+; Quelle: Vortrag GKB Weißbuch Infrastruktur 2025+, Fellendorf, Veit, 25.2.2016

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 18 ersichtlich befinden sich in der Südweststeiermark zwei Erweiterungsinvestitionen zur Erreichung des Zielnetzes, die zu einer Bereitstellung der erforderlichen Kapazität im Nahverkehr und zu einer Verbesserung der nationalen und der internationalen Anbindung der Südweststeiermark führen. Es

handelt sich dabei um die derzeit in Bau befindliche Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt und den langfristig geplanten zweigleisigen Ausbau zwischen Werndorf und Spielfeld.

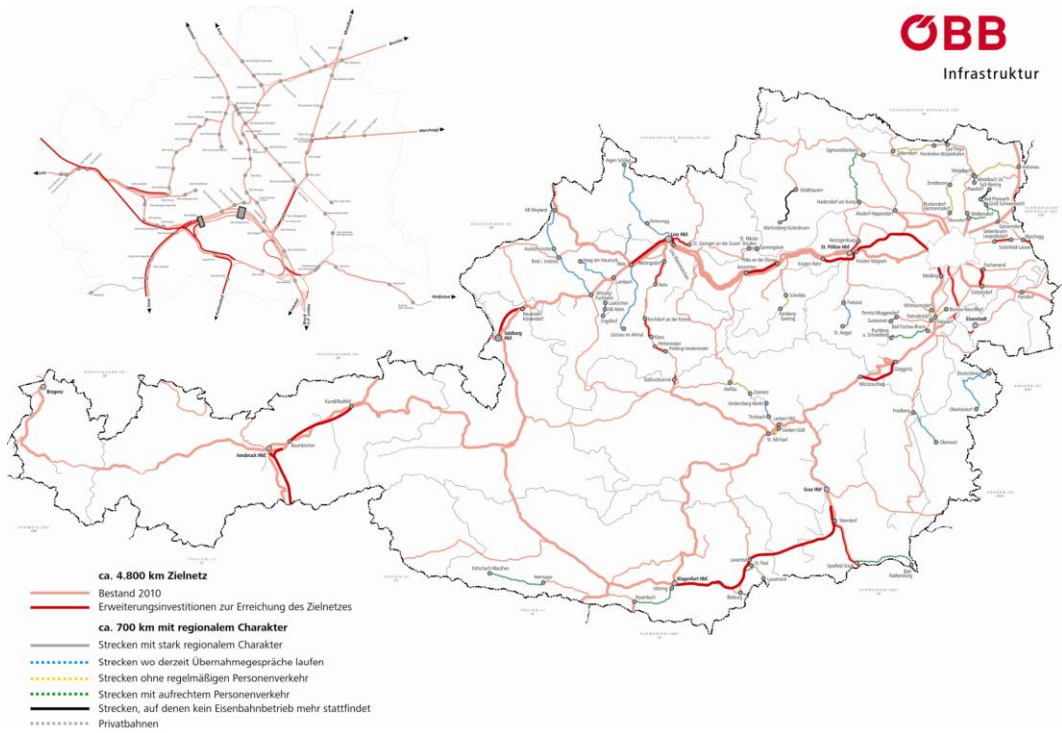


Abbildung 18: Österreichisches Zielnetz Projekte Personenverkehr; Quelle: Zielnetz 2025+, ÖBB Infrastruktur AG. September 2001

Im **Infrastruktur-Investitionsprogramm 2016 der ASFINAG** liegt der Schwerpunkt auf 24 Tunnel-Großprojekten, Neubauvorhaben und Generalerneuerungen (siehe Abbildung 19). In der Südweststeiermark wird die Errichtung der Halbanchlussstelle Hengsberg genannt.



Abbildung 19: Infrastruktur-Investitionsprogramm 2016, Quelle: www.afinag.at vom 03.11.2016

2.6 Entwicklungen – Trends – Visionen

Aus Beobachtungen in der Vergangenheit lässt sich ableiten, dass sich Raumnutzung und Mobilität auch ohne steuernde Maßnahmen weiterentwickeln. Allerdings läuft diese ungesteuerte Entwicklung in vielen Fällen entgegen den Vorstellungen und Werthaltungen der Gesellschaft.

Nichts zu tun, bzw. mit Maßnahmen lange zu warten heißt also keineswegs Stillstand, sondern bedeutet, einer ungesteuerten und in vielen Fällen ungewollten Entwicklung gegenüberzustehen. Der Trend ist in den meisten Fällen ein schlechter Partner einer zielbewussten Planung.

Im ungünstigsten Fall ist eine Verschlechterung der Erreichbarkeit die Folge der fehlenden Umsetzung. Damit verliert die Region im Wettbewerb mit anderen MitbewerberInnen an Attraktivität.

Nichtstun ist also auch eine Entscheidung, auch wenn dies vielen EntscheidungsträgerInnen nicht bewusst ist.

Das verzögerte Gegensteuern gegen den Trend erfordert dann viel größere Anstrengungen 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.

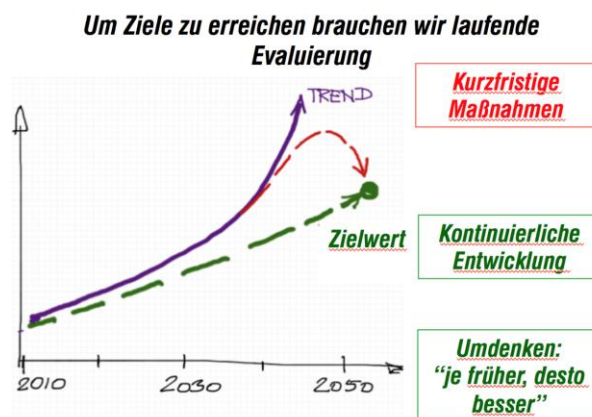


Abbildung 20: Trendkorrektur zur Zielerreichung

2.7 Bestandsanalyse

Weitere Grundlage für die Zielableitung und Strategieentwicklung im Rahmen des Regionalen Mobilitätsplans Südweststeiermark sind die Analyse und die Bewertung des regionalen Mobilitätsangebots. Ziel ist es neben der Bestandsanalyse des realisierten Mobilitätsverhaltens, fachliche Auswertungen und Betrachtungen unter Einbezug von Stakeholdern vorzunehmen, um damit regionale Bedürfnisse zu erfassen und zu dokumentieren. Die Evaluierung der Ansprüche

hinsichtlich Mobilität und an die Infrastruktur erfolgt daher in einem mehrstufigen interdisziplinären Ansatz.

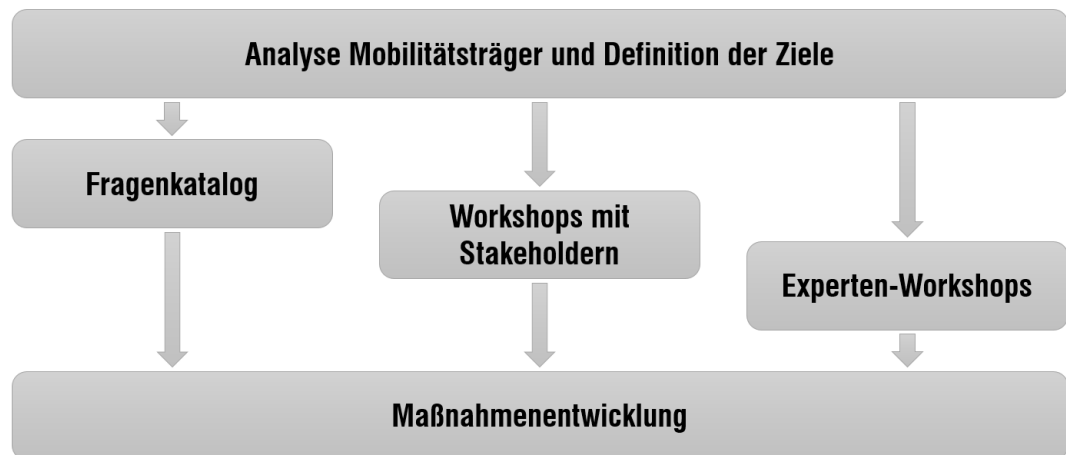
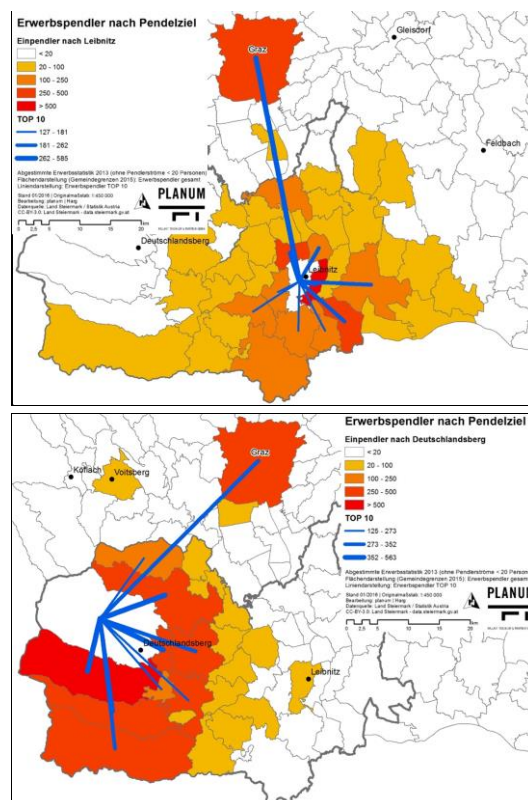


Abbildung 21: Übersicht mehrstufige Bearbeitung

2.7.1 Analyse Mobilitätsträger

Anhand der Detailauswertungen am Beispiel der Visualisierung der BerufspendlerInnen beider Bezirkshauptstädte lassen sich die Anforderungen an die Mobilitätsträger verdeutlichen.



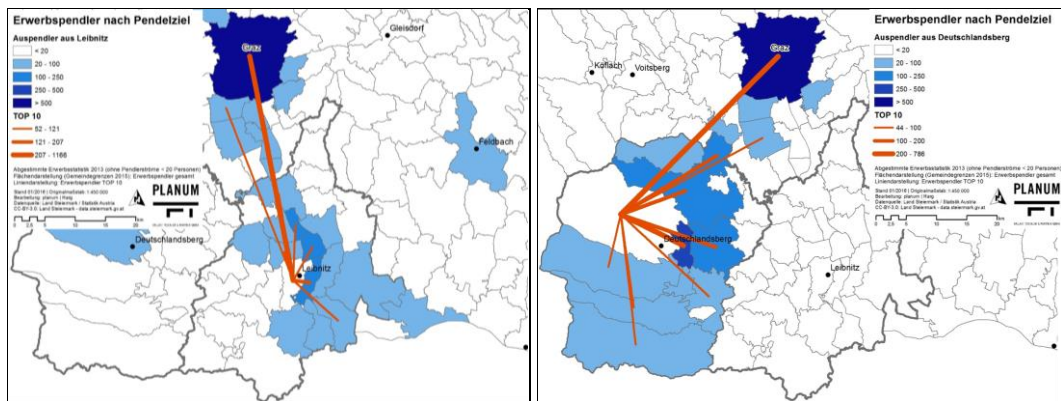


Abbildung 22: Ein- und Auspendler nach und von Leibnitz sowie Deutschlandsberg (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013, eigene Darstellungen)

Eine detaillierte Auswertung der Pendlerströme und der Entwicklung der Bevölkerung im Vergleichszeitraum 2001-2013 bzw. Prognose bis 2030 lässt erkennen, dass bezogen auf die Bevölkerung der politische Bezirk Leibnitz wächst und für Deutschlandsberg mit einem Rückgang zu rechnen ist.

Tabelle 6: Auswertung Pendlerdaten für die politischen Bezirke Deutschlandsberg und Leibnitz (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013)

Pendlerdaten	2001	2013	2015	2030
Binnenpendler Deutschlandsberg	14.948	14.684	-	-
Auspendler DL → Graz	4.866	5.114	-	-
Auspendler DL (Stmk ohne Graz)	2.481	2.801	-	-
Einpendler Graz → DL	853	1.383	-	-
Einpendler DL (Stmk ohne Graz)	2.767	2.895	-	-
Binnenpendler Leibnitz	15.482	15.286	-	-
Auspendler LB → Graz	6.844	8.624	-	-
Auspendler LB (Stmk ohne Graz)	5.012	5.314	-	-
Einpendler Graz → LB	903	1.259	-	-
Einpendler LB (Stmk ohne Graz)	3.391	2.397	-	-
Bevölkerungsdaten	2001	2013	2015	2030
Bevölkerung Pendelkreis Deutschlandsberg	61.500	60.500	60.400	59.200
Bevölkerung Leibnitz	75.300	79.900	80.400	82.500

Während der Anteil der BinnenpendlerInnen geringer wird, steigt insgesamt die Anzahl der Ein- und AuspendlerInnen. Dies bedeutet unter anderem, dass sich die Reiseweiten der PendlerInnen erhöhen und damit die Herausforderungen an die Infrastruktur und an das Mobilitätsangebot steigen. In diesem Zusammenhang werden neben anderen hier nicht dargestellten Einflüssen nachfolgend das derzeitige Angebot bzw. die Rahmenbedingungen der einzelnen Mobilitätsträger analysiert.

Fuß- und Radverkehr

Rund 21 % aller täglichen Wege in der Steiermark werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt³, wobei zwischen zielorientierten Alltagswegen und wegorientierten Freizeitverkehren unterschieden wird. Dabei bestehen speziell für den Alltagsverkehr Defizite in der ausgebauten Infrastruktur. Lücken im Fuß- und Radwegenetz, zu schmale Verkehrswege oder schlechter Allgemeinzustand können hier genannt werden. Als Teil einer sanften Mobilität ist der Fokus daher vermehrt 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 Potential des Fuß- und Radverkehrs im zielorientierten Alltag zu verdeutlichen, zeigen die nachfolgend dargestellten Erreichbarkeiten des an der Südbahn situierten Bahnhofs Wildon die veränderten Einzugsbereiche an Hauptwohnsitzen und die daraus ableitbaren Potentiale. Während innerhalb eines Zeitbudgets von 10 Minuten nur 309 Wohnsitze zu Fuß (4 km/h) erreicht werden können, steigert sich diese Zahl bei 10 Minuten mit dem Fahrrad (15 km/h) auf rund 3.000 Hauptwohnsitze und bei Nutzung eines E-Bikes (22 km/h) auf knapp 4.149 Hauptwohnsitze.

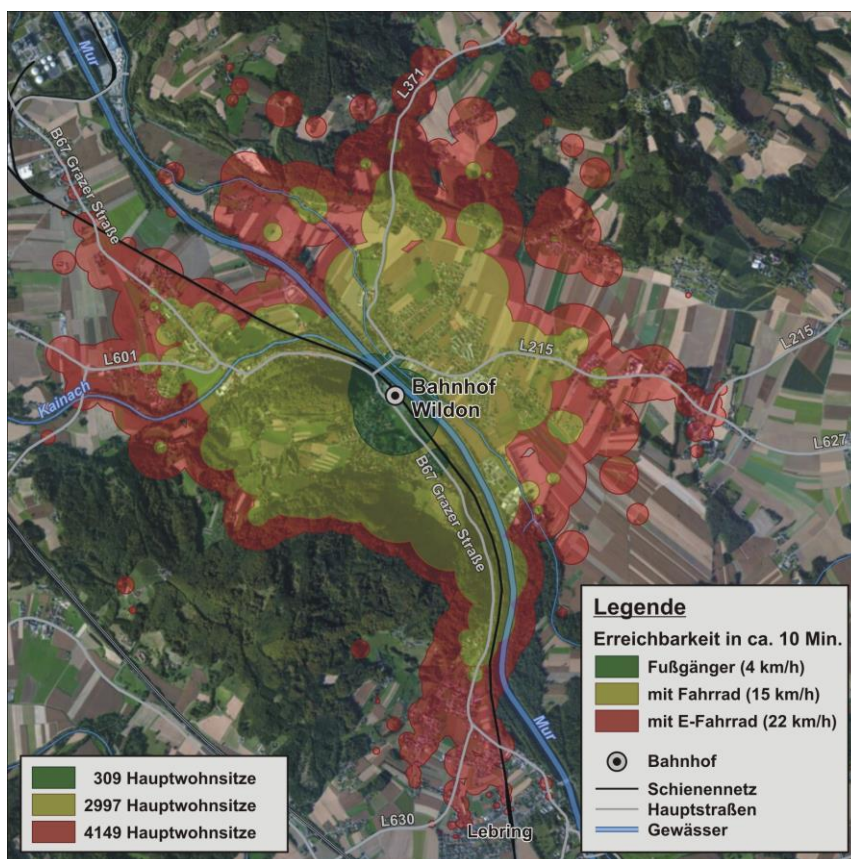


Abbildung 23: Beispiel Erreichbarkeit Bahnhof Wildon

^{3,4} (in) Land Steiermark (Hrsg.) (2016) Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Graz im Juni 2016

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 die wegorientierten Freizeitverkehre wird dem Fuß- und Radverkehr bereits seit einigen Jahren vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt. So umfasst das Radwegenetz in der Südweststeiermark aktuell 16 Radwege mit einer Gesamtlänge von rund 370 km. Allerdings bestehen auch hier noch Mängel speziell in der Ausstattung der Verkehrswege. Durch die zahlreichen Sehenswürdigkeiten, regionalen Attraktionen sowie die anmutende Landschaft existiert zudem ein dichtes Netz an Wanderwegen.

Öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs bildet die S Bahn welche durch rund 70 Regionalbuslinien ergänzt wird. Die internationale und die nationale Anbindung der Region erfolgt derzeit vor allem über die Südbahn. Seit dem Start der S-Bahn-Offensive im Jahr 2007 (Attraktivitätssteigerungen wie Taktverdichtung) konnten die Fahrgastzahlen der S6 zwischen Wies-Eibiswald und Graz um 39% auf knapp 6.500 Personen pro Wochentag gesteigert werden. Im selben Vergleichszeitraum nahm die Nutzung der S5 zwischen Graz und Spielfeld-Straß sogar um 107 % auf insgesamt rund 12.500 Fahrgäste je Wochentag zu.

	2007	2015
S6 / S61 Wies - Eibiswald	4.649	6.444 (+39%)
S7 Köflach	3.554	4.710 (+33%)
S5 Spielfeld - Straß	6.053	12.530 (+107%)

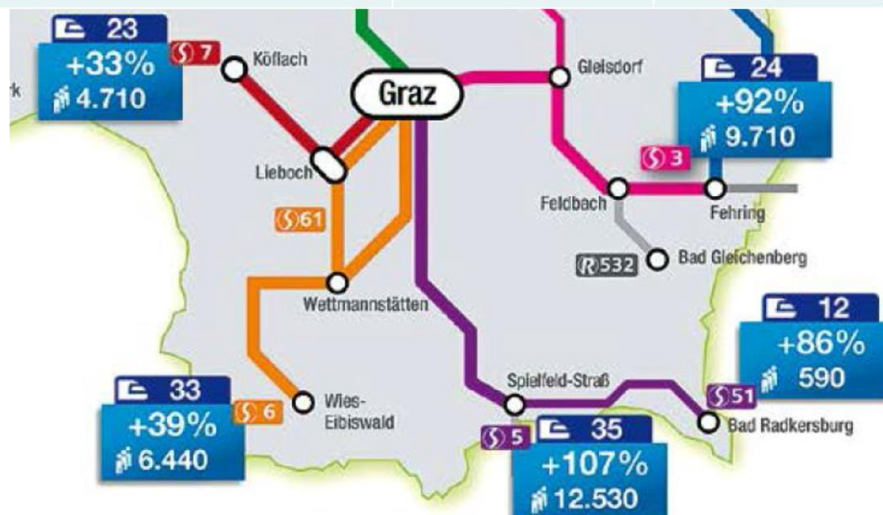
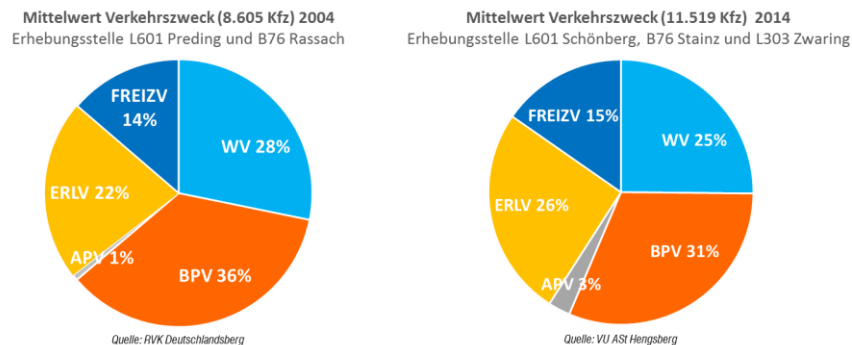


Abbildung 24: S-Bahnnutzung im Vergleichszeitraum 2007-2015 (Quelle: S-Bahn und RegioBahn Steiermark, Presseinformation 11.12.2015)

Ergänzend zu den konventionellen öffentlichen Verkehrsmitteln haben sich bereits auch Mikro-ÖV Systeme etabliert, nämlich der Eibiswalder Sammelbus und das WEINmobil im Bereich der Südsteirischen Weinstraße.

Motorisierter Individualverkehr

Die höherrangige Straßeninfrastruktur in der Südweststeiermark umfasst ungefähr 810 Straßenkilometer, die sich in rund 40 km Autobahnen, 190 km Landesstraßen B und 580 km Landesstraßen L unterteilen. In den bisherigen Regionalen Verkehrskonzepten lag der Fokus noch sehr stark auf den Ausbauzustand der Straßeninfrastruktur. Insgesamt wurden 166 Maßnahmen definiert, von denen bis dato mit 129 Umsetzungen rund 77 % der gesetzten Ziele bereits erreicht wurden.



WV...Wirtschaftsverkehr, BPV...Berufspendlerverkehr, APV...Ausbildungspendlerverkehr, ERLV...Erledigungsverkehr, FREIZV...Freizeitverkehr

Abbildung 25: Verkehrszweck KFZ-Fahrten 2004 und 2014 (Quellen: RVK Deutschlandsberg, VU Ast Hengsberg)

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.

Trotz unterschiedlicher Erhebungsquerschnitte und dadurch erschwerter Vergleichbarkeit der Datengrundlagen, lässt sich die Wirksamkeit der S-Bahnoffensive ableiten, da im Vergleich zum Jahr 2004, der Anteil der Berufspendler- und Wirtschaftsverkehre um 8 Prozentpunkte auf 56 Prozent der Gesamtverkehrszwecke sinkt (siehe auch Entwicklung der Fahrgastzahlen in Abbildung 24).

2.7.2 Fragenkatalog

Die Analyse der Mobilitätsträger stellt einen nur sehr groben Überblick dar, da durch den interdisziplinären Ansatz der wesentliche Input für die Entwicklung der Zukunftsstrategie durch Einbindung der regionalen Stakeholder erfolgt.

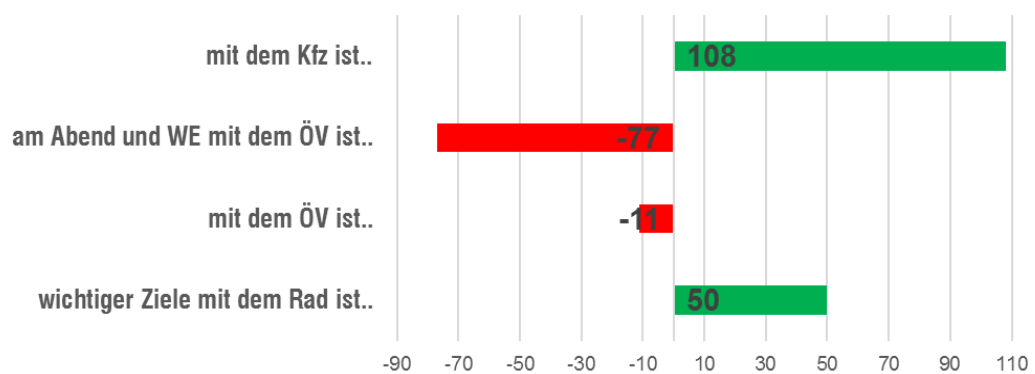
Dazu wurden sich im Inhalt voneinander unterscheidende Fragebögen erstellt und an Gemeinden, Gemeinderatsfraktionen und Interessensgemeinschaften adressiert (siehe auch Anhang). Es wurden qualitative und quantitative Aussagen und Meinungen zu auszugswise folgenden Themenfeldern befragt:

- Gibt es/ oder wird es ein Verkehrskonzept in der Gemeinde geben
- Existieren Verkehrsprobleme
- Welche Restriktionen gibt es für den Motorisierten Individualverkehr
- Wie richtet sich die Gemeinde hinsichtlich S-Bahn strategisch aus

- Welche Entwicklungen sind vorgesehen
- Wie wird die Erreichbarkeit der Gemeinde mit dem ÖV eingeschätzt
- Meinungen zu Leitsätzen der Mobilität

Der erreichte Rücklauf (Gemeinden 29 Fragebögen 66%, Gemeinderatsfraktionen 33 Fragebögen und Interessensgemeinschaften 16 Fragebögen) zeigt eine hohe Bereitschaft an der Mitentwicklung des Mobilitätsplans.

Die Gemeinden bzw. Regionen beurteilen ihre Erreichbarkeit mit dem Kfz als überwiegend sehr gut. Ebenso spiegelt die positive Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem Fahrrad das Vorhandensein bestehender Straßeninfrastruktur wider. Im Bereich des ÖVs und speziell zu den Abendstunden verdeutlicht die Auswertung den notwendigen Handlungsbedarf.



gewichtete Meinung: sehr gut +3 bis nicht vorhanden -3, je Frage 49-50 berücksichtigte Nennungen

Abbildung 26: Auswertung Fragebögen: Erreichbarkeit der Gemeinde/Region

Eine Auswertung zu den genannten Wünschen der Gemeinde zeigt die dringendsten Anliegen in Bezug auf eine bessere Anbindung des ÖVs an die regionalen Zentren, eine verbesserte Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere auch Rad- und Fußverbindungen und die flächige Erschließung der Gemeinde hinsichtlich Mikro-ÖV.

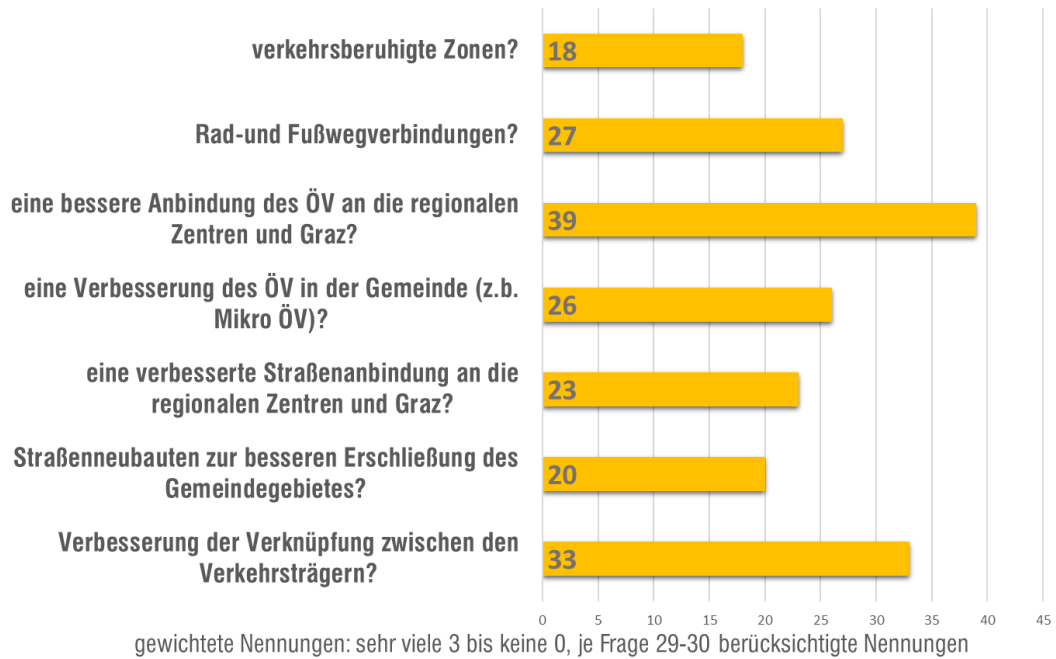


Abbildung 27: Auswertung Fragebögen: Wünsche der Gemeinde

In stark überwiegendem Anteil erfolgt eine Zustimmung zur Siedlungsverdichtung entlang der Siedlungsschwerpunkte und Einzugsbereiche der ÖV-Achsen. Dahingehend soll die Entwicklungs- und Flächenwidmungsplanung unter Berücksichtigung der verkehrlichen Aspekte erfolgen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Landesstraßen wird sehr stark abgelehnt.

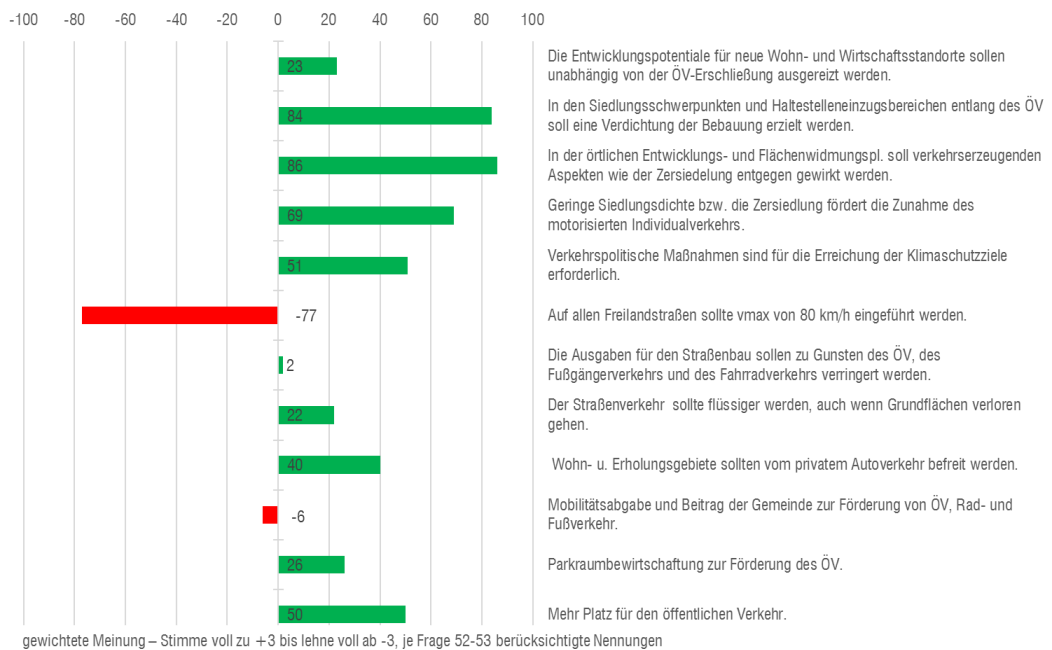


Abbildung 28: Auswertung Fragebögen: Meinungen

Als weiterer Schwerpunkt der Befragung wurde die Wichtigkeit einzelner Mobilitätsleitsätze evaluiert. Dabei zeigt sich übergreifend deutlich, dass als größtes Anliegen die Sicherstellung einer fairen Mobilität bewertet wird. Ähnliche Gleichwertigkeit erreichen angepasstes Mobilitätsverhalten hinsichtlich Schutz der Umwelt, Finanzierbarkeit des Verkehrssystems und Orientierung und Entwicklung der Wohn- und Wirtschaftsstandorte anhand der Erschließung.

Gemeinde + Gemeinderatsfraktionen + Interessensvertretungen

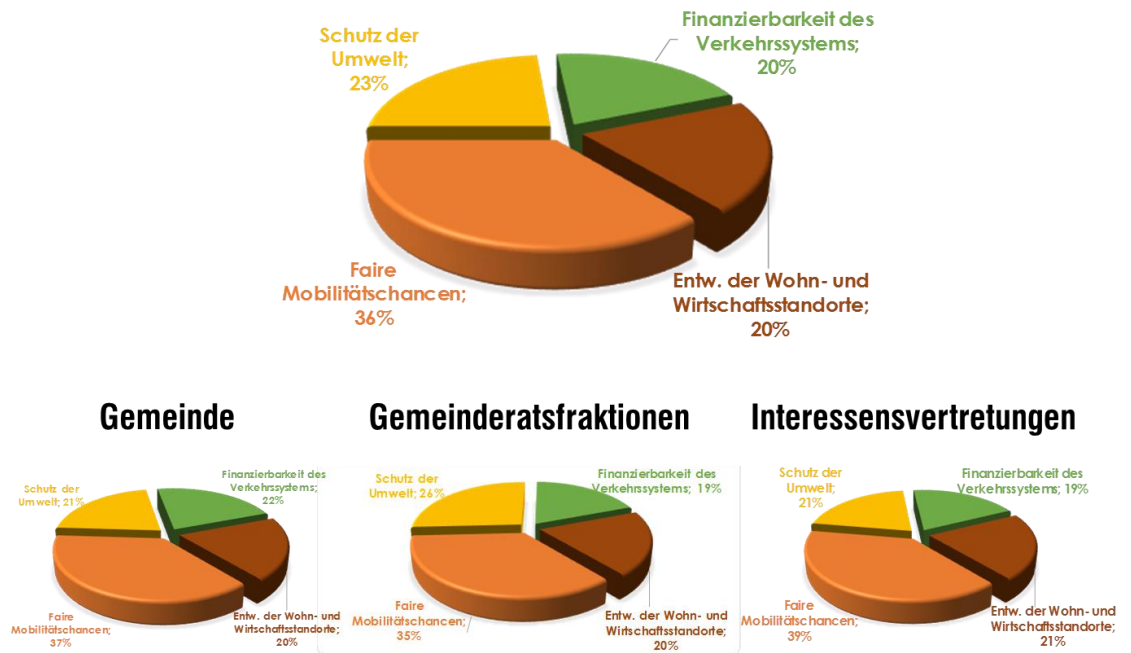


Abbildung 29: Auswertung Fragebögen: Wichtigkeit Mobilitätsleitsätze

2.7.3 Workshops mit Stakeholdern

In insgesamt 3 Workshops wurden unter Einbezug regionaler Stakeholder Bedürfnisse an die unterschiedlichen Mobilitätsträger evaluiert und ergänzend zu den Ergebnissen der Fragebögen verdichtet. Die Ergebnisse fließen in die Kategorisierung der Verkehrsnetze ein. Zudem wurde die Mobilität in der Region aufbereitet, dokumentiert und in den Workshops präsentiert. Im abschließenden Workshop konnten den Stakeholdern Umsetzungsstrategien vorgestellt werden.

- 1. Workshop: 30.03.2016 - Schwerpunkt: Mobilität in der Region
- 2. Workshop: 03.05.2016 - Schwerpunkt: Kategorisierung Verkehrsnetze, ergänzende Mobilität, Leitsätze
- 3. Workshop: 11.07.2016 - Schwerpunkt: Umsetzungsstrategien

2.7.4 Experten-Workshops

In den jeweils nachgelagerten Experten-Workshops konnten unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen die Kategorisierung der Verkehrsnetze abgeschlossen werden. Die Ergebniskarten zum Fuß- und Radverkehr, Öffentlichen Verkehr und zum Straßenverkehr sind Kapitel 3.3 zu entnehmen.

3 Strategie regionaler Mobilitätsplan Südweststeiermark

In Mobilitätsplänen wird oft der Fehler gemacht, dass zu früh im Planungsablauf schon maßnahmenorientiert und damit projektorientiert gedacht und entschieden wird. Dieser im wahrsten Sinn des Wortes „Tunnelblick“ verwehrt oft den Blick und die Beschäftigung mit den Zielen und verschiedenen Strategien zur Zielerreichung.

3.1 Leitsätze

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

Aufbauend auf das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+ wurden in Zusammenarbeit mit VertreterInnen der Region und des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung (Gemeinden, Regionalmanagement, regionale Stakeholder, Baubezirksleitung, Abteilung 16 und 17) Leitsätze ausgearbeitet. Diese Leitsätze sind Grundlage eines abgestimmten Strategie- und Maßnahmenpaketes für die Gesamtmobilität und für die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Verkehrserschließung.

Der in einem partizipativen Planungsprozess in Kooperation mit den regionalen Entscheidungsträgern entwickelte Regionale Mobilitätsplan berücksichtigt die Bedürfnisse, Problemlagen und Chancen des Planungsraums. Die Entscheidungsträger einigten sich auf folgende Leitsätze:

In Hinblick auf die Siedlungsstruktur der Südweststeiermark ist ein flächenhaftes Verkehrssystem erforderlich, welches aufgrund der budgetären Situation im erforderlichen Ausmaß derzeit nicht finanzierbar ist. Hohe Mobilitätskosten, weite Reisewege gepaart mit mangelhafter ÖV-Erschließung abseits der Hauptachsen und ein nicht ausreichendes Arbeitsplatzangebot führen vor allem in den Randlagen zu Bevölkerungsrückgängen. Für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit ist das Erfüllen wesentlicher Daseinsfunktionen (Arbeit, Einkauf, Ausbildung oder Freizeit)

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.

schwer möglich.

Die Erhöhung der Chancengleichheit im Bereich der Mobilität erfolgt durch:

- Die Förderung des multimodalen Verkehrs und des Fuß- und Radverkehrs **reduziert die Abhängigkeit vom Kfz** und erhöht die Anteile des Radverkehrs- und ÖV-Anteils.
- Eine verstärkte Innen- bzw. Siedlungsentwicklung entlang hochrangiger ÖV-Achsen und eine **mobilitätsschonende Raumentwicklung** wirken der Zersiedelung und kontraproduktiven Standortpolitik entgegen.

- Durch zusätzliche **Mobilitätsangebote im ÖV-System für periphere Regionen** erfolgt eine Stärkung des ländlichen Raumes.
- 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.
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Die positive Tendenz der letzten Jahre ist zu verstärken. Innerhalb der Planungsperiode bis 2020 ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 20% und die mit schwer Verletzten um 40% zu senken. Die Anzahl der Getöteten ist um 50% zu reduzieren. Die Anzahl der Unfallhäufungsstellen soll reduziert werden.

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.

- Umweltschonende Mobilitätsformen werden gefördert. Die Evaluierung erfolgt über das Erreichen eines **Ziel-Modal-Splits**.
- Durch die Förderung multimodaler Mobilität wird die **Kfz-Fahrleistung zugunsten des Umweltverbundes reduziert**.
- Die **Kfz-Geschwindigkeit in Wohngebieten und auf Plätzen mit Aufenthaltsfunktion wird so reduziert**, dass sich die Wohn- und Aufenthaltsfunktion wesentlich verbessert.

Die derzeitige budgetäre Situation verlangt einen äußerst effizienten Einsatz der finanziellen Mittel, damit ein funktionierendes und finanzierbares Verkehrssystem auch künftigen Generationen

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

zur Verfügung gestellt werden kann.

- **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 nicht finanzierbar, daher muss ein Angebot alternativer Bedienungsformen für diese Regionen entwickelt werden.
- 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.

Die Nichtbeachtung der Wechselwirkung Mobilität – Raumplanung führt langfristig zu Raum- bzw. Siedlungsstrukturen, die immer mehr Ressourcen verbrauchen. Das wird 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 Siedlungsschwer-

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

3.2 Ziele für den Planungsraum Südweststeiermark

3.2.1 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 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 des ÖV-Anteils (ÖV-Anteil an den Wegen)
- Erhöhung des Radverkehrsanteils (Radanteil an den Wegen)
- Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Pendlerverkehr (MIV Anteil an den Wegen)
- Reduktion der Kfz-Verkehrsleistung (Kfz-km im Planungsraum)
- Steigerung des Besetzungsgrades von Pkw (Besetzungsgrad an repräsentativen Querschnitten)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (relative Unfallzahl und Anzahl der Unfallhäufungsstellen)

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 Südweststeiermark orientiert sich im Wesentlichen an den im Planungsprozess erarbeiteten Ergebnissen sowie den Zielformulierungen zur Stabilisierung der peripheren ländlichen Räume und zur Sicherung der Funktionalität stadtreger Räume:

- Die wichtigsten „Ankerpunkte“ der räumlichen Entwicklung in der Region stellen die **2 regionalen und 26 teilregionalen Zentren** dar (vgl. § 4 REPRO), welche untereinander über starke Verkehrsachsen miteinander verbunden und an das hochrangige Verkehrsnetz sowie den steirischen Zentralraum angebunden werden.
- Zur Verbesserung der regionalen Arbeitsmarktsituation werden interkommunale Industrie- und Gewerbestandorte vorrangig in den **regionalen Zielgebieten** um die Stadtreionen Deutschlandsberg (bspw. Bahnhof Weststeiermark, Leibenfeld) und Leibnitz 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 (S-Bahn)** in Abstimmung mit dem Regionalen Entwicklungsprogramm sowie dem Regionalen Mobilitätsplan. 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. Trassensicherung GKB-Verlängerung Wies-Eibiswald, L601, Flächensicherung ÖV-Knoten Bahnhof Ehrenhausen, Flächensicherung für Radverkehrsinfrastruktur 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).

3.2.2 Fußgänger- und Radverkehr

Die Zielsetzungen für den Fußgänger- und Radverkehr auf Ebene der Planungsregion Südweststeiermark leiten sich aus den entsprechenden Vorgaben übergeordneter Planungen und Konzepte (wie z.B. der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025) sowie den regionalen Besonderheiten (regionale Zentren, Entwicklungsachsen, Topographie) ab.

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:

- Komfortverbesserung des Gehens (insbesondere in den Ortszentren) durch Beachtung der Mindestbreiten und durchgehender Barrierefreiheit
- Schaffung eines funktionierenden Netzes an Gehwegen und Querungen
- Vermeidung von Umwegen für FußgängerInnen mittels Durchwegung öffentlicher Räume und Sicherung von Potentialflächen bei Änderungen von Widmungen und in Bebauungsplänen
- Attraktivierung des öffentlichen Raumes als Bewegungs- und Ruhefläche (Durchgrünung, Beleuchtung, Rastmöglichkeiten, Begegnungszonen)

Der **Radverkehr** kann in der Region Südweststeiermark auf ein bestehendes Netz an überregionalen Radwegen aufbauen, die jedoch meist einen starken Fokus auf den Tourismus legen. Durch den weiteren Ausbau von Radwegen und die verstärkte Förderung des Alltagsradverkehrs können sowohl die Lebensqualität als auch das Gesamtmobilitätssystem verbessert werden.

Zur Attraktivierung des Alltagsradverkehrs verschreibt sich das Land Steiermark unter anderem einer ambitionierten **Radverkehrsstrategie Steiermark 2025** (Amt der Stmk. Landesregierung, 2016), in welcher folgende Schwerpunkte definiert werden:

- Radverkehr stärken
- Siedlungsschwerpunkte und starke ÖV-Korridore
- Ganzheitliche Planung: Radverkehrskonzepte als Basis
- Multimodalität – Verknüpfung Rad und ÖV
- Verkehrssicherheit
- Radfahren als Lebensgefühl
- Begleiten und messen
- Kooperation, Strukturen und Budgetmittel

Die Schwerpunkte bauen dazu auf die 3 Säulen Planen & Bauen, Kommunizieren & Motivieren sowie Organisieren & Kooperieren auf. Die Zielerreichung wird dabei qualitativ und quantitativ evaluiert.

Dazu werden unter Berücksichtigung der **aktuellen Radverkehrsstrategie Steiermark 2025** (Amt der Stmk. Landesregierung, 2016) folgende Ziele angestrebt:

- Permanente Weiterentwicklung des Radverkehrs
- Radverkehr als wesentliches Bindeglied einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität positionieren
- Radfahren als Lebensgefühl
- Der Radverkehr wird in der Verkehrsplanung gleichwertig mit allen anderen Verkehrsträgern behandelt
- Etablierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel
- Integrative Erarbeitung von Radverkehrskonzepten in den Stadtregionen Deutschlandsberg und Leibnitz (wurde bereits initiiert)
- Ganzheitliche Planung und Umsetzung lokaler und regionaler Radwegenetze mit Fokus auf Siedlungsschwerpunkten, starken ÖV Korridore und Ortsdurchfahrten
- Gemeindeübergreifende Vernetzung bestehender und zukünftiger Radinfrastruktur unter Nutzung der bestehenden Strukturen
- Neben den budgetären Mitteln für den Infrastrukturausbau sollen auch dauerhaft Mittel für weiche Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Analyse und Sanierung der Unfallstellen
- Stärkung der Multimodalität durch Verbesserung der Kombinationsmöglichkeit von Rad & ÖV
- Regelmäßige Evaluierung der Wirkung der Maßnahmen
- Aufbau eines positiven Images des Radverkehrs
- Bereitstellung ausreichender Budgetmittel für den Ausbau der Radinfrastruktur

3.2.3 Öffentlicher Verkehr

Zur Erhöhung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr soll ein flächendeckendes ÖV-Angebot geschaffen werden, welches **flexibel** auf die vorhandene Nachfrage abgestimmt werden kann.

Eine Verbesserung der Anbindung im Personenverkehr an den südeuropäischen Raum (Italien, Slowenien, Kroatien etc.) und im Güterverkehr an den Hafen in Koper und an Nordeuropa wird angestrebt.

Der **S-Bahn als Rückgrat** der ÖV-Erschließung kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, sie sichert die regionale Erreichbarkeit zwischen den regionalen Zentren und der Kernstadt Graz. Hier soll im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecken eine besonders hohe Angebotsqualität geschaffen werden. Die Fertigstellung der Koralmbahn und der **zweigleisige Ausbau der Südbahnstrecke** zwischen Werndorf und Spielfeld (ÖBB Zielnetz) sind Voraussetzung, damit die Zielsetzungen im Schienenverkehr erreicht werden können.

Im Bereich der GKB Strecken steht die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Weißbuch GKB im Vordergrund. Eine große Übereinstimmung herrscht bezüglich der Ziele mit dem Weißbuch GKB, die einzelnen Maßnahmen müssen jedoch noch mit der Region und der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark abgestimmt werden.

Aufbauend auf die S-Bahn 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 Region Südweststeiermark zur Anwendung kommt (siehe Kapitel 2.5.1). Die Anzahl der Kurspaare zum nächsten ÖV-Knoten, regionalen Zentrum bzw. überregionalen Zentrum ist abhängig von der Siedlungsgröße (Einwohner in den definierten Siedlungskernen). Unterschieden wird dabei ein nachfrageabhängiges und ein **nachfrageunabhängiges Mindestangebot**.

In den dünn besiedelten Randbereichen der Region soll durch **Einrichtung bzw. Ausweitung von Mikro-ÖV-Systemen** die Erreichbarkeit verbessert werden. Um derartige Systeme effizient und effektiv gestalten zu können, sind Informationen über die Fahrgastzahlen notwendig. Zur Reduktion der Betriebskosten bei entsprechender Bedarfsdeckung ist eine Flexibilisierung des bisher sehr starren Konzessionsmodells im Öffentlichen Verkehr notwendig. Damit können auch Mindestfahrgastzahlen für eine Förderung des Betriebes festgelegt werden.

Für den Öffentlichen Verkehr werden folgende Ziele definiert:

- Entwicklungen mit großer Verkehrserregung nur an leistungsfähigen ÖV-Achsen
- Umsetzung der Mindestbedienqualität
- Ausbau der Verbindungsqualität gemäß Kategorisierung
- Reduzierung der Umsteigezeit an (Takt)Knoten
- Erhöhung der Fahrgastzahlen
- Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs an der Gesamtmobilität
- Implementierung von regelmäßigen Erhebungen der Fahrgastzahlen (Evaluierung der Maßnahmen)

- Flexibilisierung des derzeitigen Konzessionsmodells

3.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Die Südweststeiermark verfügt über ein gut ausgebautes Straßenverkehrsnetz. Im motorisierten Individualverkehr stehen daher nicht die Erhöhung der Verkehrsleistung und der Geschwindigkeit im Vordergrund, sondern die **Erhöhung der Verkehrssicherheit**, die **Verbesserung der Verträglichkeit des Straßenverkehrs** (Lärm und Schadstoffe) für Anwohner und Umwelt und der Erhalt des bestehenden Landesstraßennetzes. Hier ist es notwendig, durch begleitende Maßnahmen eine verträgliche Abwicklung des auftretenden Verkehrsaufkommens zu gewährleisten und die Verkehrssicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen so weit wie möglich zu heben.

Zur langfristigen **Sicherung der Erreichbarkeit** sind vor allem in Hinblick auf die Fertigstellung der Koralmbahn und die damit verbundene Steigerung der Attraktivität des Laßnitztals eine verbesserte Anbindung an die A9 Pyhrnautobahn und ein Ausbau der L601 erforderlich. Da Aufgrund der Fertigstellung der Koralmbahn im Jahr 2023 der Ausbau der L601 einen langfristigen Realisierungshorizont besitzt, ist auf die Flächensicherungen besonderen Wert zu legen.

Durch ein entsprechendes **Car-Sharing Angebot** soll auch die Notwendigkeit für die Anschaffung eines Zweitautos reduziert werden. Zur **Förderung der E-Mobilität** ist ein dichtes Netz von Schnell- und Langsamladestationen erforderlich.

Folgende Ziele werden für die Region Südweststeiermark definiert:

- Reduzierung des Finanzbedarfes für den Straßenneubau
- Erhöhung der Verkehrssicherheit - Sanierung der Unfallhäufungsstellen
- Sicherung der Straßenerhaltung
- Förderung der E-Mobilität
- Sanierung von hochbelasteten Ortsdurchfahrten und Wohngebieten unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität
- Ausbau von Park+Drive Anlagen an Autobahnanschlussstellen
- Ausbau von Park+Ride Anlagen an ÖV-Knoten in der Region
- Trassensicherung L601

3.2.5 Multimodales Verkehrsverhalten

Die Mobilität der Zukunft wird multimodal sein. In urbanen Räumen hat diese Zielsetzung in Mobilitätsplänen schon seit einiger Zeit ihren Niederschlag gefunden. Es erscheint nur sinnvoll, auch in regionalen Mobilitätsplänen dem **multimodalen Mobilitätsverhalten** 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 sind. Der Kern multimodaler Mobilitätskonzepte beruht darauf, die Vorteile verschiedener Verkehrsmittel zu kombinieren.

- Errichtung multimodalen Knoten an den ÖV-Achsen und in den regionalen Zentren der Region

3.3 Kategorisierung der Verkehrsinfrastruktur

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

3.3.1 Fußgänger- und Radverkehr

Der Fußgängerverkehr fokussiert auf die lokale örtliche Ebene und wird an dieser Stelle nicht gesamtregional kategorisiert.

Der Radverkehr in der Region Südweststeiermark wird ausgehend von den regionalen Besonderheiten wie folgt kategorisiert:

- Kategorie 1: Alltagsradverkehr
 - Landesroute Alltag (LHR): für den Alltagsradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit primärer Verbindungs- und Durchleitungsfunktion; verbindet oder durchquert Siedlungsschwerpunkte des Landes (Deutschlandsberg und Leibnitz ...); umfasst auch wichtige grenzüberschreitende (Nachbarländer) Radverbindungen.
 - Örtliche Hauptradroute Alltag (HR): ein für den Alltagsradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit primärer örtlicher Verbindungs- und Durchleitungsfunktion; verbindet oder durchquert Gemeinden und wichtige Ortsteile sowie Ziele mit überkommunaler Bedeutung (wie Ortszentren,

Schulen mit über die Gemeinde- bzw. Ortsteilgrenze hinausreichendem Einzugsgebiet, Bahnhöfe, Sportstätten, regionale Freizeiteinrichtungen udgl.)

- Örtliche Nebenrouten Alltag (NR): für den Alltagsradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit wichtiger Sammel- und Zubringerfunktion für Hauptradrouten.
- Kategorie 2: Touristischer Radverkehr
 - Touristische Radoute mit bundesweiter Bedeutung (LR-A): vorrangig für den Freizeitradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit überregionaler Bedeutung; wichtige grenzüberschreitende Verbindungen im Freizeitnetz (Murradweg im Leibnitzer Feld)
 - Touristische Radroute mit regionaler Bedeutung (LR-B): vorrangig für den Freizeitradverkehr vorgesehener Teil des Wege- und Straßennetzes mit regionaler und örtlicher Bedeutung (Längsverbindungen durch das Laßnitztal nach Deutschlandsberg und durch das Sulmtal nach Eibiswald)
 - Radverkehrsanlagen (R): Infrastrukturen für den fließenden Radverkehr, z.B. Radweg, Geh- und Radweg, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen. Diese Anlagen haben kleinräumige Bedeutung (z.B. Verbindung zwischen Ortszentren und ÖV-Haltestellen, Verbindung von Attraktoren), jedoch keine Netzwirksamkeit bzw. sind diese keinem Netz zuordenbar. Diese Anlage ist keiner der oben genannten Kategorie zuzuordnen (LHR, HR, NR, TR-A, TR-B).

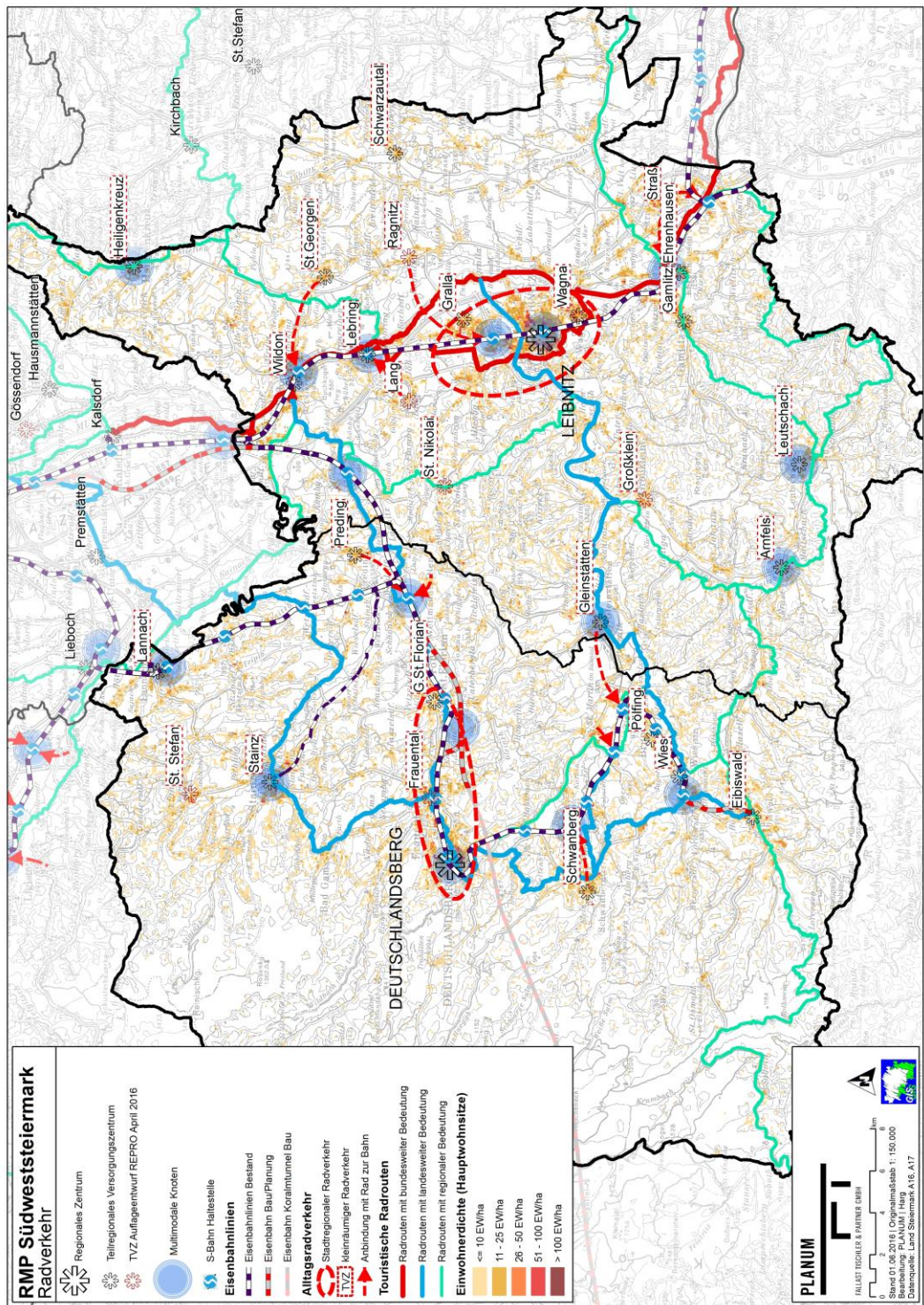


Abbildung 30: Kategorisierung des Radwegenetzes

3.3.2 Öffentlicher Verkehr

Die höchste Bedienqualität wird durch die steirische S-Bahn zur Verfügung gestellt. Damit ist sichergestellt, dass insbesondere für die Bezirksstädte Deutschlandsberg und Leibnitz, aber auch für die Bereiche der S-Bahn Haltestellen die Mindestbedienqualität erfüllt ist. Das Ausbauziel ist ein 30 Minuten Takt, der auf dem Abschnitt zwischen Graz und Leibnitz auf einen 15 Minuten Takt verdichtet wird. (siehe Abbildung 31).



Abbildung 31: Netzentwicklung Bahn Steiermark

Wo die S-Bahn die Hauptfunktion im ÖV nicht übernehmen kann, 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 als Zubringerverkehr zur S-Bahn fungieren.

Die Bedienungsqualität des ÖV in der Region leitet sich vor allem von der Größe der Siedlungskerne und der Zentralörtlichkeit der bedienten Gemeinde ab und ist in Abbildung 32 ersichtlich. Entsprechend der österreichweit geltenden Standards werden Siedlungskerne ab 501 EinwohnerInnen mit mindestens 4 Kurspaaren pro Tag an den nächsten ÖV Knoten angebunden. Ab 1.001 (bzw. 2.501) EinwohnerInnen wird der Siedlungskern an das nächste regionale Zentrum mit mindestens 6 (bzw. 8) Kurspaaren angebunden (siehe Tabelle 7).

Dem folgend ist grundsätzlich für alle teilregionalen Zentren (mit Ausnahme von Sankt Nikolai im Sausal aufgrund der geringen Siedlungsdichte) eine entsprechende Mindestbedienungs erforderlich und es werden deren Anbindungen gemäß Tabelle 7 über regionale Ergänzungsachsen (4 Gemeinden) bzw. regionale Hauptachsen (21 Gemeinden) an die regionalen Zentren

bzw. an das S-Bahnnetz festgelegt. Mit Eröffnung des Bahnhofes Weststeiermark wird die Achse Arnfels – Gleinstätten – Groß St. Florian eine höhere Bedeutung erhalten.

Die Kategorisierung des Regionalbusnetzes ist die Basis für die anstehenden Linienbündelverhandlungen in Deutschlandsberg und Leibnitz.

Tabelle 7: Bedienungsniveau im regionalen Busverkehr

<i>Kategorie</i>	<i>Werktag</i>	<i>Samstag</i>	<i>Feiertags</i>
suburbane Achsen	20	15	8
regionale Hauptachse	10	8	5
regionale Ergänzungssachse	5 + Mikro-ÖV	2 + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV
bedarfsorientierte Verkehr	Schülerkurse + Mikro-ÖV	Mikro-ÖV	Mikro-ÖV

Da eine alleinige Verbesserung des Angebotes zu keiner grundlegenden Änderung des Modal Splits führen wird, sind einerseits Verringerungen der Wartezeiten bei Umsteigeknoten und ein stark verbessertes Angebot für den multimodalen Verkehr, aber andererseits 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. Die Kategorisierung des regionalen Busliniennetzes ist in Abbildung 32 ersichtlich.

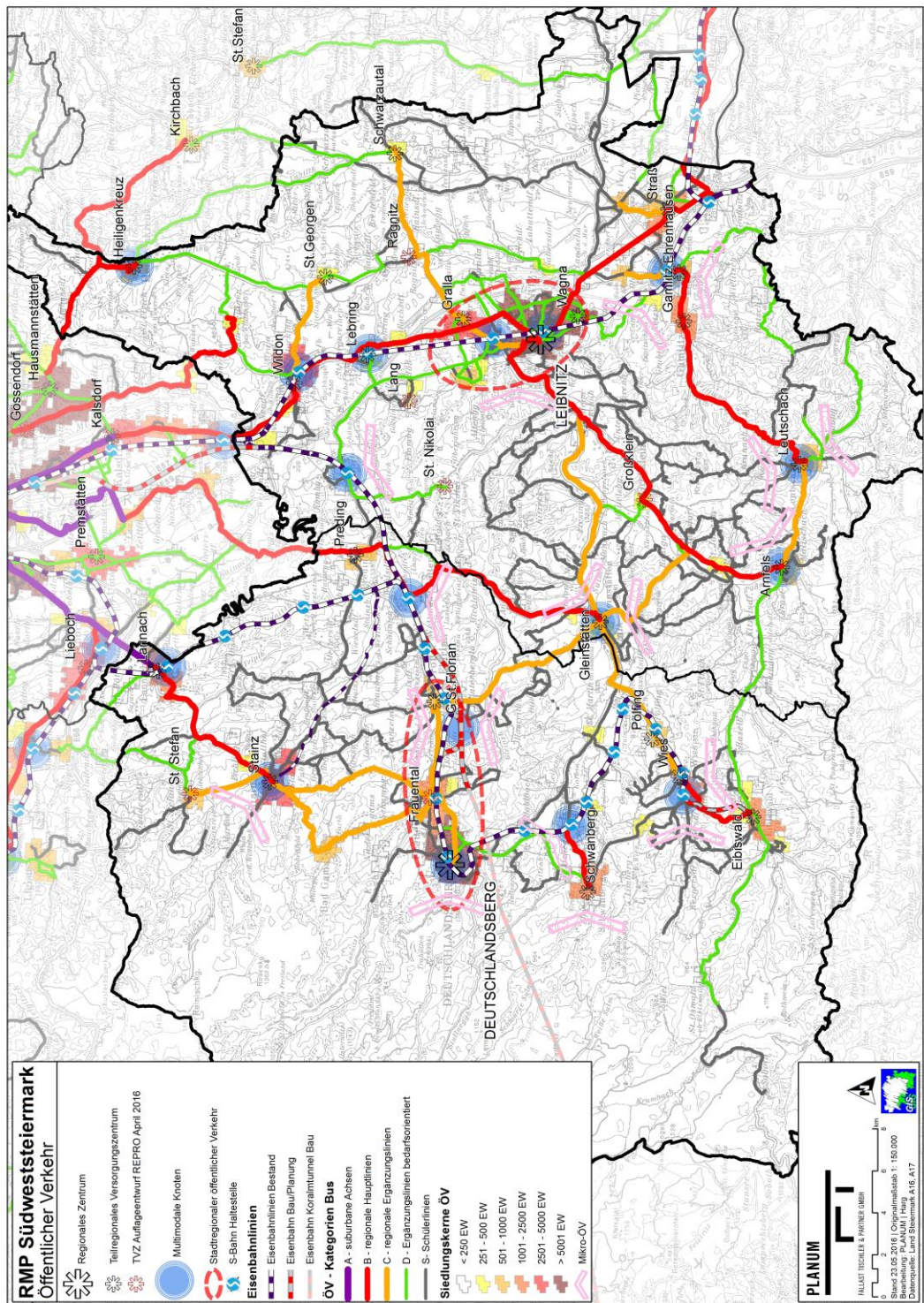


Abbildung 32: Kategorisierung des Regionalbusnetzes

Als weiterer Problembereich wurden die dünn besiedelten Bereiche des Planungsgebietes identifiziert, hier ist aus Kostengründen ein linienhaftes ÖV-Angebot nicht möglich und Mikro-ÖV-Angebote haben sich bis dato nur in kleinen Bereichen etabliert. Hier muss durch geeignete Fördermaßnahmen das Angebot stark verbessert werden.

Aufgabenträger für Mikro-ÖV-Systeme sind die Gemeinden in Kooperation mit der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark. Derzeit ist auf Landesseite ein Fördermodell für Mikro-ÖV-Angebote in Ausarbeitung, das einerseits Fördergrundsätze und -ausmaße festlegen und andererseits entsprechende Budgetmittel zur Verfügung stellen wird. Dieses Fördermodell soll bis Ende 2016 ausgearbeitet und seitens des Landes beschlossen werden.

3.3.3 Motorisierter Individualverkehr

Grundlage für die Kategorisierung des Landesstraßennetzes bildeten die beiden vorangegangenen Regionalen Verkehrskonzepte für die Bezirke Leibnitz und Deutschlandsberg. Da sich an der räumlichen Struktur wenig geändert hat, wurde auf Basis der bisher gültigen Kategorisierung mit regionalen Stakeholdern und einer ExpertInnengruppe eine Überarbeitung durchgeführt. Die Qualitätsanforderungen an Landesstraßen wurden an die jetzigen Anforderungen und die Instandhaltungskategorien an die Kategorien angepasst.

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 8 und Tabelle 9 dargestellt, wobei diese Qualitäten derzeit landesweit evaluiert und überarbeitet werden.

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

Tabelle 8: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz im Freiland

Freiland, außerhalb von Ortsgebieten						
Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
räumlich verkehrliche Verbindungsfunktion	transnationale oder transregionale Hauptverbindungen; Verbindung zwischen den städtischen Zenträrräumen (Graz und Obersteiermark) mit den benachbarten zentralen Wirtschaftsräumen	zentralörtliche Hauptverbindungen; Anbindung der regionalen Zentren (Bezirkshauptstädte) an Graz	intra-regionale Hauptverbindungen; Anbindungen von regionalen und teilregionalen Zentren sowie hochwertigen Standorten an das übergeordnete Straßennetz	intra-regionale 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 Gemeindeflecken 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	Schnellstraße oder Hauptverkehrsstraße	Hauptverkehrsstraße, Straße mit großer regionaler Verkehrsbedeutung	Straße mit größerer regionaler Verkehrsbedeutung		Straße mit geringerer regionaler Verkehrsbedeutung	
Kategorie lt. RVS 03.03.31	Schnellstraße oder Autostraße	Vorrangstraße, Autostraße anstreben	Vorrangstraße			
Straßen-Typ						
Ortsgebiet	nein	Umfahrungen anstreben		ja		
Querschnitt	2-4 streifig je nach Bemessung lt. RVS ..., ggf. mit Mittelfremung	Umfahrungen anstreben				2-streifig
Anbindungen	nein	über bestehende Knoten mit Gemeindeflecken bzw. öffentliches Gut **	über bestehende Knoten, Gemeindeflecken oder öffentliches Gut anstreben ***			entsprechend verkehrstechnischen Erfordernissen und Nachweisen
Knotentyp	planfrei	planfrei anstreben, KVA oder VLSA möglich		plangleich, KVA oder VLSA möglich		
V _{zul} [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	Busbuchung mit planfreier Fußgängerquerung	Busbuchung mit planfreier oder sicherer Fußgängerquerung	Busbuchung mit sicherer Fußgängerquerung	Busbuchung mit sicherer Fußgängerquerung	Busbuchung oder Fahrbahnhallestele mit sicherer Fußgängerquerung	
Radrouten	im untergeordneten Straßennetz		baulich getrennter Radweg		Radweg oder Radfahrbahn- bzw. Mehrzweckstreifen	Radweg, Radfahrbahn- bzw. Mehrzweckstreifen oder Fahrbahn
Bebaubarkeit	ja		nur im Rahmen einer flächendeckenden Straßenbebauung			

* 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, Anschließungs- und Entwicklungsgebieten etc., die über private Zentren erlangen sollen, oder für jene, die im jeweils gültigen regionalen Mobilitätsplan (RMP) in dafür festgelegten Straßenabschnitten liegen, sind verbindliche Konzepte zur Abklärung dieser Standorte, Anschließungs- und Entwicklungsgebiete vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren.

Tabelle 9: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz in Ortsgebieten

Ortsgebiet						
Kategorie	A	B	C1	C2	D	E
Verbindungsfunktion		durchleiten, verbinden	verbinden	verbinden	verbinden, erschließen	erschließen
Querschnitt		4-streifig	2- bis 4-streifig	2-streifig		
Knoten		niveaugleich, niveaufrei möglich	niveaugleich			
STVO		Vorrangstraße				
Einmündungen		richtungsgebundenen Ein- und Ausfahrten	richtungsgebundenen Ein- und Ausfahrten anstreben	je nach verkehrstechnischen Erfordernisse		
Radverkehrsanlagen im Straßenraum		Radweg oder parallel geführter Radweg im untergeordneten Straßennetz	Radweg, Radfahrstreifen	Radweg, Radfahrstreifen möglich		
Verordnete Geschwindigkeit [km/h]		50-60	50-60*	50*	50*	30-50
Bebaubarkeit		flächenhafte Bemaunung möglich				
Busverkehr		Busbucht; Mischverkehr	Fahrbahnhaltestellen oder Busbucht; Busspur anstreben	Fahrbahnhaltestellen oder Busbucht; Busspur oder Mischverkehr	Grundsätzlich im Mischverkehr bei Staugefährdung in Busspuren	Fahrbahnhaltestelle, Mischverkehr
Straßenbahnverkehr		selbständiger Gleiskörper	selbständiger Gleiskörper anstreben			Grundsätzlich im Mischverkehr bei Staugefährdung auf selbständigem Gleiskörper

* punktuelle bzw. kleinnäumige Geschwindigkeitsreduktion (bei Schulen, für Begegnungszonen, etc.) auf 30 km/h möglich (Richtlinien und StVO-Konformität vorausgesetzt)

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.

Dem entsprechend ist insbesondere für alle Entwicklungen entlang der L601 neu zwischen Frauental und Wettsmannstätten und im Bereich der regionalen Zielgebiete Entwicklungsachse West „Bhf Weststeiermark – Deutschlandsberg/Hollenegg (Leibenfeld)“ und der Entwicklungsachse Süd „Leibnitzer Feld“ ein geeignetes und verbindliches Verkehrserschließungskonzept zu erstellen und zu vereinbaren (siehe Kap. 2.3.5. Leitprojekt RAUV, Abbildung 11).

Den Grundsätzen entsprechend werden die regionalen Zentren Deutschlandsberg und Leibnitz mit Landesstraßen der Kategorie B an das hochrangige Straßennetz angebunden. Die gesamte Kategorisierung des Landesstraßennetzes kann der Abbildung 33 entnommen werden.

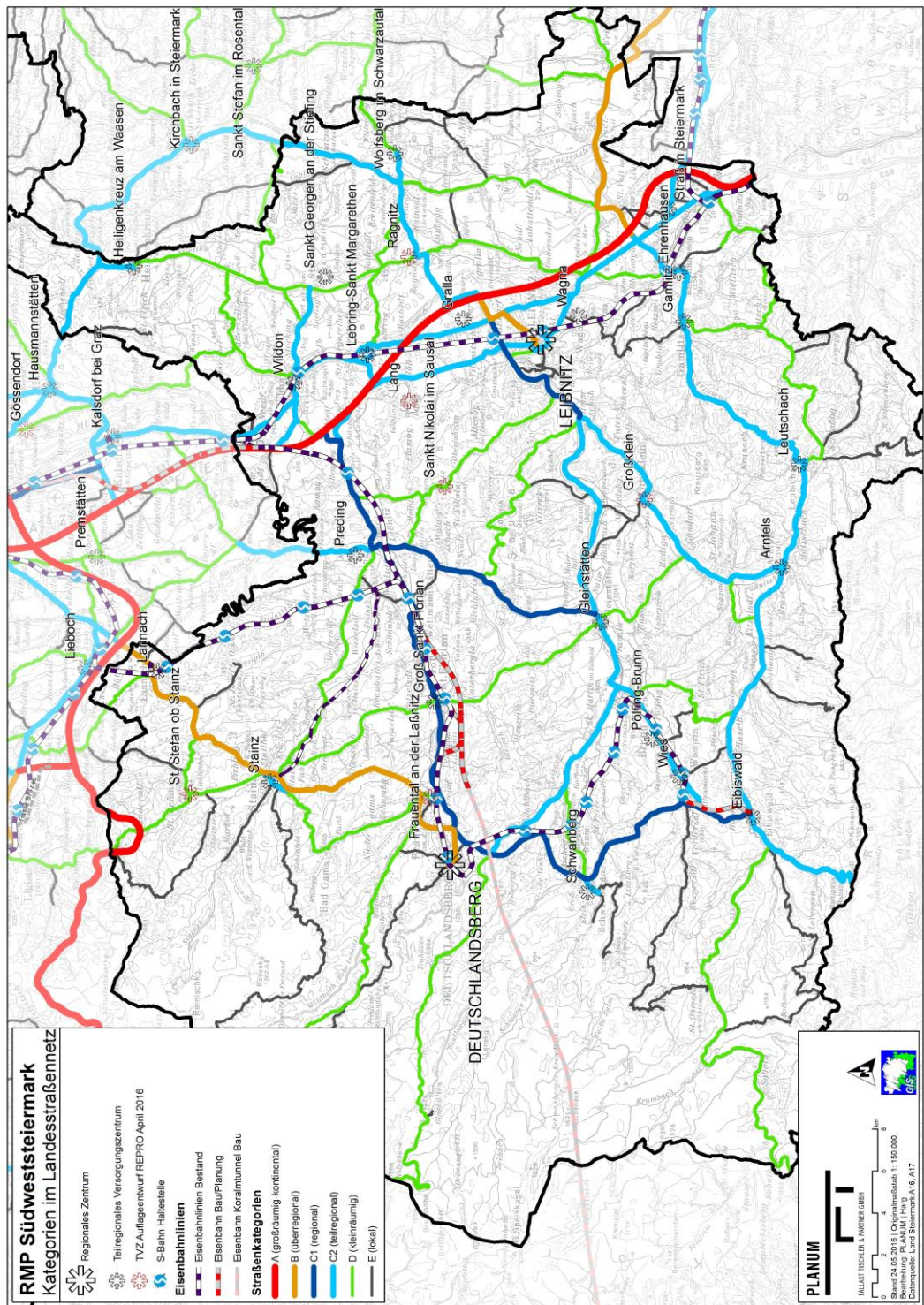


Abbildung 33: Kategorisierung des Landesstraßennetzes

3.3.4 Multimodales Verkehrsverhalten

Ähnlich wie für die einzelnen Verkehrsmittel ist auch für die Infrastruktur zur Ermöglichung des multimodalen Verkehrsverhaltens eine Abstufung in der Ausstattung von multimodalen Knotenpunkten zweckmäßig. Voraussetzung für einen multimodalen Knoten ist eine Haltestelle einer hochrangigen ÖV-Linie (S-Bahn oder Hauptachse des regionalen Busverkehrs). Ein Vorschlag für die Lage der Knotenpunkte ist in Abbildung 30 und Abbildung 32 ersichtlich.

Die Abstufung der Ausstattung richtet sich sowohl nach dem Standort als auch nach den Kategorien der zu verbindenden bzw. angebotenen Verkehrsmittel, wobei eine Vollausstattung 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

Im Rahmen des Regionalen Mobilitätsplans werden für einen kurz- bis mittelfristigen Zeitraum Handlungsschwerpunkte entwickelt. Dabei handelt es nicht wie in den bisherigen Verkehrskonzepten um Bauprogramme und detaillierte Einzelmaßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel, sondern vielmehr um Handlungsschwerpunkte im Sinne der multimodalen Mobilität. Bei deren Umsetzung sind die beschlossenen Ziele im Auge zu behalten, bei der Entwicklung der darauf basierenden Maßnahmen und Maßnahmenprogramme kann durchaus flexibel vorgegangen werden. Alle Verantwortlichen werden bei der Realisierung diese Flexibilität an den Tag legen müssen, damit die Maßnahmen an die jeweils aktuelle Situation angepasst werden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in enger Kooperation zwischen den Gemeinden und mit der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark.

4.1 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 **Stadtregionen Deutschlandsberg und Leibnitz** bieten das größte Potential für die Erhöhung des Radverkehrsanteils. Gemeindeübergreifende Radwegkonzepte sollen sich entsprechend der aktuellen Radverkehrsstrategie Steiermark am 3-Säulen-Modell (Planen&Bauen, Kommunizieren&Motivieren, Organisieren&Kooperieren) orientieren. Abseits der Stadtregionen hat die **Anbindung der teilregionalen Zentren an die ÖV-Hauptknoten** eine besondere Bedeutung, wobei der Fokus auf die Knotenpunkte entlang der starken Bahnachsen (GKB Lieboch-Wies, ÖBB Südbahn, ÖBB Koralmbahn) zu legen ist. Auch an ausgewählten Knotenpunkten entlang der regionalen Busachsen (z.B. Stainz, Arnfels, Leutschach) hat das Fahrrad als Zubringerverkehrsmittel zum leistungsfähigen ÖV eine hohe Bedeutung. Dies bedeutet eine konsequente Weiterentwicklung der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung des Planungsgrundsatzes leicht, sicher, flüssig und umwegfrei⁴, begleitend dazu aber auch die Schaffung von Rahmenbedingungen zur Stärkung des Radverkehrs und zur Etablierung desselben als Lebensgefühl (Säule B).

Konkrete **Strategien und Maßnahmen** in der Region Südweststeiermark lassen sich wie folgt umschreiben:

- Überörtlich wirksame Radverkehrskonzepte in den Stadtregionen Leibnitz und Deutschlandsberg erarbeiten.
- Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel in der Südweststeiermark etablieren

⁴ Vgl.: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, S36 ff

- Bewusstseinsbildung, -kampagnen (z.B. im Rahmen von Radverkehrskonzepten; spezielle Programme zur Bewusstseinsbildung – Bsp. Radkalender München)
- Aktives „Vorleben“ durch regionale Meinungsbildner
- Fahrrad-Erreichbarkeiten der multimodalen Knoten an Bahn und Bus gewährleisten (Anbindung der regionalen und touristischen Zentren; Bike&Ride-Anlagen z.B. am Bhf. Schwanberg, Ehrenhausen, Busbahnhof Gleinstätten etc.)
 - Fahrradmitnahme in der Bahn sowie im Bus durch aktives Lobbying erhalten (GKB) bzw. verbessern (ÖBB, Verbund)
- Freizeitradverkehr und touristisches Potential weiter ausbauen, wo auch ein Mehrwert für den Alltagsverkehr vorhanden ist, und somit als „Katalysator (Beschleuniger)“ für Alltagsradverkehr nutzen (z.B. Fahrradmitnahme im Bus durch Pilotprojekte erproben und in zukünftigen Konzessionsvergaben verankern).
- Lokale und regionale Radroutennetze schaffen und Erreichbarkeiten der öffentlichen Einrichtungen verbessern (Lückenschlüsse im Bestandsnetz, Abstellanlagen etc.)
- Schaffung von Fahrradverleihsystemen, insbes. in den regionalen Zentren Deutschlandsberg und Leibnitz

Für den effizienten Austausch von Informationen, die Unterstützung bei strategischen und projektbezogenen Fragestellungen sowie als Ansprechpartner für die verschiedenen Handlungsebenen Land – Region – Gemeinden bietet sich daher neben dem bestehenden Koordinator (Land Steiermark) und dem regionalen Radverkehrsbeauftragten (Baubezirksleitung) die **Etablierung von lokalen Fahrradbeauftragten** an („Rad-Gemeinderat“).

Seit Juli 2016 liegt die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 vor, die die Basis für die Entwicklung eines neuen Fördermodelles bildet. Das Fördermodell soll mit Ende 2016 vorliegen und seitens des Landes beschlossen werden.

Ansprechpartner:

Radverkehrskordinator: Mag. Bernhard Krause, Abteilung 16

Radverkehrsbeauftragter: Werner Frühwirth, Baubezirksleitung Südweststeiermark

4.2 Handlungsfeld Öffentlicher Verkehr

Um eine Verkehrsverlagerung in Richtung Umweltverbund zu erreichen, ist eine Verbesserung des ÖV-Angebotes erforderlich. Zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖV sind die Fahrzeit zu verkürzen, der Takt zu verdichten und das Angebot auszuweiten. Die wichtigsten Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr sind daher die Weiterentwicklung der S-Bahn und der Ausbau des regionalen Busverkehrs.

Die internationale Anbindung der Region Südweststeiermark und Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb Österreichs ist durch den weiteren Ausbau der Eisenbahnstrecken im Baltisch-Adriatischen-Kernnetzkorridor (Koralmbahn und Südbahn) sicher zu stellen. Die Errichtung des Bahnhofes Weststeiermark stellt für die Planungsregion eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit dar. Dieser neue Zugangspunkt ist als multimodaler Knoten, mit höchsten Qualitätsanforderungen auszuführen

Zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit ist die Weiterentwicklung der S-Bahn Steiermark (S-Bahn Linien S5 und S6) voranzutreiben. In diesem Sinne sind die infrastrukturellen Verbesserungen an der Südbahn und entsprechend dem GKB-Weißbuch Infrastruktur 2025 umzusetzen. In diesem Rahmen ist die Trasse zur Verlängerung der GKB-Strecke zwischen Wies und Eibiswald (S6) langfristig zu sichern (siehe Abbildung 31). Aufgrund der hohen Nachfrage auf der Südbahn (S5) ist eine Kapazitätsausweitung erforderlich. Diesbezüglich ist der zweigleisige Ausbau der Südbahnstrecke zwischen Werndorf und Spielfeld (ÖBB Zielnetz) voranzutreiben.

Das regionale Busverkehrssystem muss weiterentwickelt werden. Um Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn zu minimieren, sind die regionalen Buslinien verstärkt als Zubringerverkehrsmittel zu den S-Bahn-Linien einzusetzen.

Die Bedienungsqualitäten entsprechend der Mindestbedienungsqualität laut Kategorisierung bzw. entsprechend der erforderlichen Nachfrage sind zu realisieren, wobei einzelne Linien neu einzuführen sind. Für Siedlungskerne ab 500 Einwohner ist eine Mindestbedienung zu garantieren.

Die für die Südweststeiermark relevanten Linienbündel des regionalen Busverkehrs werden 2020 für Deutschlandsberg und 2023 für Leibnitz in Betrieb gehen. Jeweils zwei Jahre im Vorlauf wird mit einem kooperativen Planungsprozess begonnen. Nach Maßnahme vorhandener Budgetmittel sind auch zu einem früheren Zeitpunkt Verbesserungen bzw. zusätzliche Verkehrsdienstleistungen möglich.

Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen den regionalen Verkehrsmitteln ist ein schnelles Umsteigen in den ÖV-Knotenpunkten zu gewährleisten.

Im Planungsraum soll ein Netz von multimodalen Knoten (siehe Abbildung 32 und Kapitel 4.4) die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern verbessern.

Dort wo linienhafter Öffentlicher Verkehr nicht mehr finanzierbar ist, gewinnen Mikro-ÖV-Lösungen immer mehr an Bedeutung. Erste Beispiele wie der Eibiswalder Sammelbus und WEINmobil haben sich in der Region bereits etabliert. Wichtig ist die Zubringerfunktion des

Mikro-ÖV für den linienhaften Öffentlichen Verkehr und damit die Abstimmung zwischen den beiden Systemen. Da im Raumordnungsgesetz nur der öffentliche Linienverkehr und nicht der Mikro-ÖV bei der Ausweisung von Entwicklungsgebieten berücksichtigt wird, wird vorgeschlagen, dass im Raumordnungsgesetz auf diesen Verkehrsträger Bezug genommen wird.

Auf struktureller Ebene ist eine Koordination der unterschiedlichen Akteure und Ebenen für den Bereich Mikro-ÖV sinnvoll. Für den effizienten Austausch von Informationen, die Unterstützung bei strategischen und projektbezogenen Fragestellungen sowie als Ansprechpartner für die verschiedenen Handlungsebenen Land – Region – Gemeinden bietet sich als Koordinierungsstelle das Regionalmanagement Südweststeiermark an.

Als wichtiger Startpunkt für die Förderung des Mikro-ÖV werden seitens des Landes Steiermark Ende 2016 das Förderprogramm inklusive der Fördersätze beschlossen sowie entsprechende Budgetmittel bereitgestellt.

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. 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 Mag. Lasse Kraack, Regionalmanagement Südweststeiermark
Eisenbahninfrastruktur:	DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

4.3 Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr

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.

Die immer knapper werdenden Budgetmittel auf der einen und die steigenden Verkehrsmengen (insbesondere der Schwerverkehrsanteil) auf der anderen Seite, fordern einen durchdachten optimalen Einsatz von Finanzmitteln. Mit dem „Erhaltungsmanagement Straße“ (EMS) ist eine strategische Maßnahmenplanung inklusive Ermittlung des Kostenaufwandes möglich. Da die Erhaltung des Landesstraßennetzes immer mehr finanzielle Mittel in Beschlag nimmt, ist bei der Errichtung von neuen Landesstraßenabschnitten besonders der Aspekt der Erhaltung zu berücksichtigen.

Die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr ist im Wesentlichen ausreichend, gibt es nur wenige Handlungsschwerpunkte im Bereich des Neubaus von Straßeninfrastruktur. Die Er-

richtung der Halbanschlussstelle Hengsberg ist kurzfristig umzusetzen. Damit verbessert sich in absehbarer Zeit die Anbindung an das hochrangige Straßennetz.

Der Ausbau der L601 besitzt einen langfristigen Umsetzungshorizont. Der Variantenentscheid wurde bereits abgeschlossen und die Trasse für zwei Auswahlvarianten gesichert. Bei entsprechender Entwicklung der Potentialflächen im Nahbereich des Bahnhofes Weststeiermark und entsprechend der Steigerung des Straßenverkehrsaufkommens, ist eine der Auswahlvarianten umzusetzen, damit die Ortsdurchfahrten entlastet werden können und eine Erreichbarkeitsverbesserung erzielt wird.

Für die Anschlussstelle Leibnitz Süd liegt eine Voruntersuchung vor. Als Basis für die Trassen-sicherung ist eine vertiefte Untersuchung durchzuführen.

Wenn im Zuge von Neubaumaßnahmen (z.B.: im Bereich der L601) bestehende Landesstraßenabschnitte an regionaler Bedeutung verlieren, sind entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. zur Verbesserung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs zu treffen. Dadurch kann zu einer Verbesserung des Modal Splits beigetragen werden.

Durch die Errichtung von Sammelparkplätzen an den Autobahnanschlussstellen der A9 und an der B76 soll eine Steigerung des Besetzungsgrades erreicht werden. Wichtig bei der Errichtung der Sammelparkplätze ist, dass sie möglichst quellennah situiert werden, um eine größtmögliche Wirkung dieser Maßnahme zu erreichen.

Durch Förderung der E-Mobilität kann aktiv die Lärm- und Luftschadstoffbelastung minimiert werden. Hierfür ist es vor allem notwendig, die multimodalen Knotenpunkte, 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 Wolfgang Fehleisen, Baubezirksleitung
Straßeninfrastruktur – Neubau:	DI Herbert Reiterer, Abteilung 16
Straßeninfrastruktur – Bestand:	DI Robert Rast, Abteilung 16
E-Mobilität:	RegR. Werner Mosser, Abteilung 16

4.4 Handlungsfeld multimodales Verkehrsverhalten

Entlang der ÖV-Achsen und in den regionalen Zentren sind Knotenpunkte zu errichten, die den NutzerInnen ein attraktives Angebot vom Stellplatz bis zu Fahrzeugverleihsystemen zur Verfügung stellen. Diese multimodalen Knoten sind Mobilitätshotspots zur Verknüpfungen 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 Anlagen mit einer ausreichenden Kapazität und Bike+Ride Anlagen, wobei auf den Witterungsschutz und aufgrund der steigenden Bedeutung der Elektromobilität auf

den Diebstahlschutz besonderes Augenmerk zu legen ist. Bei höherer Bedeutung des Knotenpunktes soll das Angebot auf Carsharing und Taxi erweitert werden. Zur Unterstützung der E-Mobilität ist auch die Errichtung von Ladestationen notwendig.

Ansprechpartner:

Gesamtverkehrsplanung: DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

4.5 Handlungsfeld Bewusstseinsbildung

Die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur allein führt nicht im gewünschten Zeitraum zu Veränderungen des Mobilitätsverhaltens. Regelmäßige bewusstseinsbildende Maßnahmen, wie zum Beispiel in der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 angeführt, sind für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der aktiven Mobilität (Fußgänger- und Radverkehr) und des Öffentlichen Verkehrs sehr wichtig.

Die Vorbildfunktion von in der Öffentlichkeit stehenden Personen kombiniert mit einer entsprechenden medialen Aufbereitung garantiert zum Beispiel eine besonders große Reichweite (z.B. GemeindeRADsitzung – alle Gemeinderäte kommen mit dem Fahrrad zur Sitzung).

Mit einem Straßenmalwettbewerb kann gezeigt werden, dass der Straßenraum nicht nur Verkehrsfläche für Kraftfahrzeuge, sondern auch Lebensraum für Kinder ist. Feste auf der Ortsdurchfahrt weisen auf eine geänderte Werthaltung im Mobilitätsbereich hin. BürgerInnen erhalten die Möglichkeit den Straßenraum, der meist mit Kraftfahrzeugen besetzt ist, als Genuss- oder Erlebnisraum mit neuen Angeboten (Musik, Frühstückstafel im Freien, Erlebnisparcour für Kinder, etc.) wahrzunehmen.

Da die Veränderung des Mobilitätsverhaltens eine schwierige Herausforderung für alle darstellt, müssen vor allem neuen BewohnerInnen der Region Alternativen präsentiert werden. Mit der Zurverfügungstellung von Schnuppertickets und Mobilitätsberatungen für neu Zugezogene, aber natürlich auch für alt eingesessene Personen, wird der Öffentliche Verkehr oder auch der Radverkehr als ernst zu nehmende Alternative präsentiert.

Ansprechpartner:

Gesamtverkehrsplanung: DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

4.6 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr

Der Güterverkehr soll umweltschonender abgewickelt werden. Die Herausforderung im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr liegt daher vor allem in der Bereitstellung von nachhaltigen Lieferketten und der Verbesserung der Anbindung der regionalen Zielgebiete für Industrie und Gewerbe (Bahnhof Weststeiermark, Leibnfeld und Leibnitz) an die hochrangige Verkehrsinfrastruktur (A9 und Koralmbahn). Zur Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene soll insbesondere der nahegelegene internationale Logistikknoten CCG Terminal Werndorf verstärkt genutzt und ausgebaut werden. Der verbleibende Straßengüterverkehr soll zur Reduzierung von Ver-

kehrssicherheitsproblematiken und Lärmbelästigungen möglichst schnell auf das hochrangige Straßennetz geleitet werden. Zur Verhinderung der Mautflucht aus dem hochrangigen Straßennetz sind Restriktionen (zB. Durchfahrtsbeschränkungen) in den Gemeinden und Städten notwendig, damit sensible Bereiche nicht übermäßigen Belastungen ausgesetzt sind.

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

Ansprechpartner:

Gesamtverkehrsplanung: DI Alfred Nagelschmied, Abteilung 16

4.7 Erfolgskontrolle / Monitoring

Die Festlegung von quantifizierbaren und evaluierbaren Ziele ist eine wichtige Basis für die Erfolgskontrolle. Die Festlegung dieser Ziele ergibt sich aus der Beobachtung der Entwicklung 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 erreicht werden.

Aufgrund der Zielsetzung werden folgende quantitativen Evaluierungen empfohlen:

- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen in Prozent der Wohnbevölkerung.
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen in Prozent der Wohnbevölkerung.
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen in Prozent der Wohnbevölkerung.
- Stärkung des Umweltverbundes, Verhältnis MIV : Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- Erhöhung des Radverkehrsanteiles in Prozent am Modal Split.
- Reduktion des MIV Anteiles im Berufspendelverkehr.
- Steigerung des Besetzungsgrades.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, Anzahl der Unfallhäufungsstellen und Unfallzahlen.

Darüber hinaus kann auch durch eine Befragung der Bevölkerung eine Evaluierung von qualitativen Zielen erfolgen. Durch einen Vergleich mit der Befragung, die im Zuge der Erstellung des RMP Südweststeiermark durchgeführt wurde, kann die subjektive Wahrnehmung der Bevölkerung bezüglich der umgesetzten Maßnahmen aufgezeigt werden.

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Region / Gemeinde mit dem ÖV.
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Region / Gemeinde am Abend und an Wochenenden.

- Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie Schulen, Nahversorger, ÖV-Haltestellen mit dem Fahrrad
- Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Kfz

5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungsraum Südweststeiermark	4
Abbildung 2: Ablaufplan RMP Südweststeiermark	6
Abbildung 3: Das Planungsgebiet und die verkehrlichen Verflechtungen	7
Abbildung 4: RVK Deutschlandsberg – Kategorisierung ÖV	9
Abbildung 5: RVK Deutschlandsberg – Kategorisierung Straßennetz	9
Abbildung 6: RVK Leibnitz - Leitbild für den Bezirk Leibnitz für den MIV und ÖV	11
Abbildung 7: Strukturbild Steiermark (Quelle: Landesentwicklungsleitbild 2013)	13
Abbildung 8: Strategische Ziele, Leitthemen und Querschnittsthemen gemäß dem Regionalem Entwicklungsleitbild Südweststeiermark 2014	14
Abbildung 9: Räumliches Funktionsschema Region Südweststeiermark (Quelle: RAUV, REGIONALENTWICKLUNG – DI TISCHLER ZT GmbH)	15
Abbildung 10: REPRO Südweststeiermark: Übersicht Vorrangzonen (Quelle: Land Steiermark, A17)	16
Abbildung 11: Regionale Schwerpunktsetzungen (Zielgebiete) Planungsregion Südweststeiermark (Quelle: RAUV, REGIONALENTWICKLUNG – DI TISCHLER ZT GmbH)	17
Abbildung 12: Bevölkerungsverteilung der 20 bis 64-Jährigen (Quelle: WOHNST, REGIONALENTWICKLUNG - DI TISCHLER ZT GmbH)	18
Abbildung 13: Bevölkerungsveränderung 2015-2030 in %, (Entwurf PLANUM, Datenquelle: Landesstatistik Steiermark)	21
Abbildung 14: Entwicklung der Verkehrsemissionen in der Steiermark (Zeitraum 1990 bis 2013) Quelle:Klimaschutzbericht 2014	22
Abbildung 15: Kernnetz und Kernkorridore im Umfeld Österreichs; Quelle: Transeuropäische Verkehrsnetze, bmvit, Wien, April 2016	23
Abbildung 16: Infrastrukturprojekte 2013-2025+, Quelle bmvit 2013	24
Abbildung 17: Maßnahmenpool Weißbuch GKB 2025+; Quelle: Vortrag GKB Weißbuch Infrastruktur 2025+, Fellendorf, Veit, 25.2.2016	26
Abbildung 18: Österreichisches Zielnetz Projekte Personenverkehr; Quelle: Zielnetz 2025+, ÖBB Infrastruktur AG. September 2001	27
Abbildung 19: Infrastruktur-Investitionsprogramm 2016, Quelle: www.afinag.at vom 03.11.2016	27
Abbildung 20: Trendkorrektur zur Zielerreichung	28
Abbildung 21: Übersicht mehrstufige Bearbeitung	29
Abbildung 22: Ein- und Auspendler nach und von Leibnitz sowie Deutschlandsberg (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013, eigene Darstellungen)	30
Abbildung 23: Beispiel Erreichbarkeit Bahnhof Wildon	31

Abbildung 24: S-Bahnnutzung im Vergleichszeitraum 2007-2015 (Quelle: S-Bahn und RegioBahn Steiermark, Presseinformation 11.12.2015)	32
Abbildung 25: Verkehrszweck KFZ-Fahrten 2004 und 2014 (Quellen: RVK Deutschlandsberg, VU Ast Hengsberg)	33
Abbildung 26: Auswertung Fragebögen: Erreichbarkeit der Gemeinde/Region	34
Abbildung 27: Auswertung Fragebögen: Wünsche der Gemeinde	35
Abbildung 28: Auswertung Fragebögen: Meinungen	35
Abbildung 29: Auswertung Fragebögen: Wichtigkeit Mobilitätsleitsätze	36
Abbildung 30: Kategorisierung des Radwegenetzes	47
Abbildung 31: Netzentwicklung Bahn Steiermark	48
Abbildung 32: Kategorisierung des Regionalbusnetzes	50
Abbildung 33: Kategorisierung des Landesstraßennetzes	55

6 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bisherige Umsetzung des RVK Deutschlandsberg	8
Tabelle 2: Umsetzungsgrad der Maßnahmen aus dem Bauprogramm	12
Tabelle 3: Gemeindedaten Bezirk Deutschlandsberg * Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 5/2016; Statistik Steiermark **Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria	19
Tabelle 4: Gemeindedaten Bezirk Leibnitz * Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden, Heft 5/2016; Statistik Steiermark **Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013; Statistik Austria	20
Tabelle 5: Bundesweite OEV-Standards (Quelle: Abteilung 16)	25
Tabelle 6: Auswertung Pendlerdaten für die politischen Bezirke Deutschlandsberg und Leibnitz (Quelle: Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013)	30
Tabelle 7: Bedienungsniveau im regionalen Busverkehr	49
Tabelle 8: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz im Freiland	52
Tabelle 9: Qualitätsanforderung für Straßenkategorien im Landesstraßennetz in Ortsgebieten	53

7 Anhang

Factsheet Deutschlandsberg (603) WIBIS Steiermark Bezirksprofil

Autoren: Michael Kernitzky, Eric Kirschner, Raimund Kurzmann

LÄNDLICHER BEZIRK MIT INDUSTRIELLER TRADITION :: ELEKTRONIK UND FAHRZEUGBAU



Mensch	Arbeit	Wirtschaft																																																																																																																																																																																																																																																											
Demographie 2016 <table border="1"> <thead> <tr> <th>01.01.2016</th> <th>DL</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang¹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Einwohner (EW) 2016</td> <td>60.657</td> <td>1.232.012</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2012-2016</td> <td>0,0 %</td> <td>1,9 %</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Prognose 2016-2030</td> <td>-2,3 %</td> <td>1,9 %</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Anteil an der Bevölkerung</td> <td>4,9 %</td> <td></td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Geburtenquote²</td> <td>8,7</td> <td>9,0</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Starbquote²</td> <td>10,9</td> <td>10,4</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Wanderquote²</td> <td>6,3</td> <td>9,8</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Katasterfläche [km²]</td> <td>864</td> <td>16.401</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Flächenanteil Bundesland</td> <td>5,3 %</td> <td></td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dauerwohnsiedlungsraum</td> <td>41 %</td> <td>32 %</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Einwohner / km²</td> <td>70</td> <td>75</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> Bevölkerungspyramide 1.1.2016 Prognose Bevölkerungsanteile 2030 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>unter 20</th> <th>20 bis 64</th> <th>65 plus</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016</td> <td>18,6 %</td> <td>61,4 %</td> <td>20,0 %</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>17,8 %</td> <td>61,0 %</td> <td>21,2 %</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>17,8 %</td> <td>55,0 %</td> <td>27,2 %</td> </tr> </tbody> </table> Bruttomedianeinkommen 2014 in € <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DL</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Insgesamt</td> <td>2.303</td> <td>2.374</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>1.708</td> <td>1.777</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>2.709</td> <td>2.814</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	01.01.2016	DL	Stmk.	Rang ¹	Einwohner (EW) 2016	60.657	1.232.012		Trend 2012-2016	0,0 %	1,9 %	6	Prognose 2016-2030	-2,3 %	1,9 %	5	Anteil an der Bevölkerung	4,9 %		11	Geburtenquote ²	8,7	9,0	5	Starbquote ²	10,9	10,4	6	Wanderquote ²	6,3	9,8	7	Katasterfläche [km ²]	864	16.401		Flächenanteil Bundesland	5,3 %		10	Anteil Dauerwohnsiedlungsraum	41 %	32 %	7	Einwohner / km ²	70	75	8	Jahr	unter 20	20 bis 64	65 plus	2016	18,6 %	61,4 %	20,0 %	2020	17,8 %	61,0 %	21,2 %	2030	17,8 %	55,0 %	27,2 %		DL	Stmk.	Rang	Insgesamt	2.303	2.374	6	Frauen	1.708	1.777	5	Männer	2.709	2.814	6	Beschäftigung 2015 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DL</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Unselbstständig Beschäftigte 2015</td> <td>18.531</td> <td>477.477</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2014-2015</td> <td>0,4 %</td> <td>1,0 %</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Trend Frauen 2014-2015</td> <td>0,8 %</td> <td>1,3 %</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Trend Männer 2014-2015</td> <td>0,2 %</td> <td>0,7 %</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Trend Ø 2011-2015</td> <td>0,7 %</td> <td>0,8 %</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Beschäftigten 2015</td> <td>3,9 %</td> <td></td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> Beschäftigungsstruktur 2015 Arbeitsmarkt 2015 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DL</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Arbeitslosenquote 2015</td> <td>7,8 %</td> <td>8,3 %</td> <td>9²</td> </tr> <tr> <td>Arbeitslose</td> <td>2.037</td> <td>44.461</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>829</td> <td>18.437</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>1.208</td> <td>26.024</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schulungsteilnehmer</td> <td>394</td> <td>8.332</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>233</td> <td>4.575</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>161</td> <td>3.757</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lehrstellensuchende</td> <td>49</td> <td>978</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>23</td> <td>420</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>26</td> <td>558</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> Arbeitslose nach Bildung 2015 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DL</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>keine abgeschlossene Bildung</td> <td>2,4 %</td> <td>2,9 %</td> </tr> <tr> <td>Pflichtschule</td> <td>32,8 %</td> <td>39,7 %</td> </tr> <tr> <td>Lehre bzw. Meisterprüfung</td> <td>49,3 %</td> <td>38,8 %</td> </tr> <tr> <td>Fachschule ohne Matura</td> <td>4,6 %</td> <td>4,6 %</td> </tr> <tr> <td>Matura</td> <td>7,8 %</td> <td>8,6 %</td> </tr> <tr> <td>Universität, Akademie, FH</td> <td>3,1 %</td> <td>5,4 %</td> </tr> </tbody> </table>		DL	Stmk.	Rang	Unselbstständig Beschäftigte 2015	18.531	477.477		Trend 2014-2015	0,4 %	1,0 %	7	Trend Frauen 2014-2015	0,8 %	1,3 %	7	Trend Männer 2014-2015	0,2 %	0,7 %	5	Trend Ø 2011-2015	0,7 %	0,8 %	5	Anteil an den Beschäftigten 2015	3,9 %		11		DL	Stmk.	Rang	Arbeitslosenquote 2015	7,8 %	8,3 %	9 ²	Arbeitslose	2.037	44.461		Frauen	829	18.437		Männer	1.208	26.024		Schulungsteilnehmer	394	8.332		Frauen	233	4.575		Männer	161	3.757		Lehrstellensuchende	49	978		Frauen	23	420		Männer	26	558			DL	Stmk.	keine abgeschlossene Bildung	2,4 %	2,9 %	Pflichtschule	32,8 %	39,7 %	Lehre bzw. Meisterprüfung	49,3 %	38,8 %	Fachschule ohne Matura	4,6 %	4,6 %	Matura	7,8 %	8,6 %	Universität, Akademie, FH	3,1 %	5,4 %	Unternehmen 2015 Unternehmensneugründungen <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Neugründungen</th> <th>Gründungsdichte je 1.000 Einwohner</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011</td> <td>218</td> <td>~3,5</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>256</td> <td>~4,2</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>269</td> <td>~4,4</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>276</td> <td>~4,5</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>320</td> <td>~5,2</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DL</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aktive Kammermitglieder 31.12.2015</td> <td>3.751</td> <td>68.143</td> </tr> </tbody> </table> Betriebsstruktur 2015 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Betriebe</th> <th>Beschäftigte⁴</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gesamt</td> <td>1.654</td> <td>100,0 %</td> </tr> <tr> <td>Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)</td> <td>1.343</td> <td>18,1 %</td> </tr> <tr> <td>Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)</td> <td>270</td> <td>29,6 %</td> </tr> <tr> <td>Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)</td> <td>34</td> <td>19,1 %</td> </tr> <tr> <td>Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)</td> <td>7</td> <td>33,2 %</td> </tr> </tbody> </table> Tourismus⁵ Nächtigungsentwicklung (2011 = 100) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DL</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl der Nächtigungen</td> <td>180.657</td> <td>11.759.402</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2011-2015</td> <td>-3,0 %</td> <td>7,2 %</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Nächtigungen</td> <td>1,5 %</td> <td></td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Nächtigungsdichte⁶</td> <td>3,0</td> <td>9,6</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Auslastung der Betriebe</td> <td>18,1 %</td> <td>35,1 %</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Nächtigungsanteil Ausländer</td> <td>24,2 %</td> <td>39,2 %</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsyear</td> <td>28,5 %</td> <td>44,7 %</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Mittlere Aufenthaltsdauer</td> <td>2,8</td> <td>3,1</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Neugründungen	Gründungsdichte je 1.000 Einwohner	2011	218	~3,5	2012	256	~4,2	2013	269	~4,4	2014	276	~4,5	2015	320	~5,2		DL	Stmk.	Aktive Kammermitglieder 31.12.2015	3.751	68.143		Betriebe	Beschäftigte ⁴	Gesamt	1.654	100,0 %	Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	1.343	18,1 %	Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)	270	29,6 %	Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)	34	19,1 %	Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	7	33,2 %		DL	Stmk.	Rang	Anzahl der Nächtigungen	180.657	11.759.402		Trend 2011-2015	-3,0 %	7,2 %	11	Anteil an den Nächtigungen	1,5 %		12	Nächtigungsdichte ⁶	3,0	9,6	12	Auslastung der Betriebe	18,1 %	35,1 %	13	Nächtigungsanteil Ausländer	24,2 %	39,2 %	9	Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsyear	28,5 %	44,7 %	12	Mittlere Aufenthaltsdauer	2,8	3,1	8
01.01.2016	DL	Stmk.	Rang ¹																																																																																																																																																																																																																																																										
Einwohner (EW) 2016	60.657	1.232.012																																																																																																																																																																																																																																																											
Trend 2012-2016	0,0 %	1,9 %	6																																																																																																																																																																																																																																																										
Prognose 2016-2030	-2,3 %	1,9 %	5																																																																																																																																																																																																																																																										
Anteil an der Bevölkerung	4,9 %		11																																																																																																																																																																																																																																																										
Geburtenquote ²	8,7	9,0	5																																																																																																																																																																																																																																																										
Starbquote ²	10,9	10,4	6																																																																																																																																																																																																																																																										
Wanderquote ²	6,3	9,8	7																																																																																																																																																																																																																																																										
Katasterfläche [km ²]	864	16.401																																																																																																																																																																																																																																																											
Flächenanteil Bundesland	5,3 %		10																																																																																																																																																																																																																																																										
Anteil Dauerwohnsiedlungsraum	41 %	32 %	7																																																																																																																																																																																																																																																										
Einwohner / km ²	70	75	8																																																																																																																																																																																																																																																										
Jahr	unter 20	20 bis 64	65 plus																																																																																																																																																																																																																																																										
2016	18,6 %	61,4 %	20,0 %																																																																																																																																																																																																																																																										
2020	17,8 %	61,0 %	21,2 %																																																																																																																																																																																																																																																										
2030	17,8 %	55,0 %	27,2 %																																																																																																																																																																																																																																																										
	DL	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																																										
Insgesamt	2.303	2.374	6																																																																																																																																																																																																																																																										
Frauen	1.708	1.777	5																																																																																																																																																																																																																																																										
Männer	2.709	2.814	6																																																																																																																																																																																																																																																										
	DL	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																																										
Unselbstständig Beschäftigte 2015	18.531	477.477																																																																																																																																																																																																																																																											
Trend 2014-2015	0,4 %	1,0 %	7																																																																																																																																																																																																																																																										
Trend Frauen 2014-2015	0,8 %	1,3 %	7																																																																																																																																																																																																																																																										
Trend Männer 2014-2015	0,2 %	0,7 %	5																																																																																																																																																																																																																																																										
Trend Ø 2011-2015	0,7 %	0,8 %	5																																																																																																																																																																																																																																																										
Anteil an den Beschäftigten 2015	3,9 %		11																																																																																																																																																																																																																																																										
	DL	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																																										
Arbeitslosenquote 2015	7,8 %	8,3 %	9 ²																																																																																																																																																																																																																																																										
Arbeitslose	2.037	44.461																																																																																																																																																																																																																																																											
Frauen	829	18.437																																																																																																																																																																																																																																																											
Männer	1.208	26.024																																																																																																																																																																																																																																																											
Schulungsteilnehmer	394	8.332																																																																																																																																																																																																																																																											
Frauen	233	4.575																																																																																																																																																																																																																																																											
Männer	161	3.757																																																																																																																																																																																																																																																											
Lehrstellensuchende	49	978																																																																																																																																																																																																																																																											
Frauen	23	420																																																																																																																																																																																																																																																											
Männer	26	558																																																																																																																																																																																																																																																											
	DL	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																																											
keine abgeschlossene Bildung	2,4 %	2,9 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Pflichtschule	32,8 %	39,7 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Lehre bzw. Meisterprüfung	49,3 %	38,8 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Fachschule ohne Matura	4,6 %	4,6 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Matura	7,8 %	8,6 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Universität, Akademie, FH	3,1 %	5,4 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Jahr	Neugründungen	Gründungsdichte je 1.000 Einwohner																																																																																																																																																																																																																																																											
2011	218	~3,5																																																																																																																																																																																																																																																											
2012	256	~4,2																																																																																																																																																																																																																																																											
2013	269	~4,4																																																																																																																																																																																																																																																											
2014	276	~4,5																																																																																																																																																																																																																																																											
2015	320	~5,2																																																																																																																																																																																																																																																											
	DL	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																																											
Aktive Kammermitglieder 31.12.2015	3.751	68.143																																																																																																																																																																																																																																																											
	Betriebe	Beschäftigte ⁴																																																																																																																																																																																																																																																											
Gesamt	1.654	100,0 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	1.343	18,1 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Kleinbetriebe (10-49 Beschäftigte)	270	29,6 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Mittelbetriebe (50-249 Beschäftigte)	34	19,1 %																																																																																																																																																																																																																																																											
Großbetriebe (ab 250 Beschäftigte)	7	33,2 %																																																																																																																																																																																																																																																											
	DL	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																																										
Anzahl der Nächtigungen	180.657	11.759.402																																																																																																																																																																																																																																																											
Trend 2011-2015	-3,0 %	7,2 %	11																																																																																																																																																																																																																																																										
Anteil an den Nächtigungen	1,5 %		12																																																																																																																																																																																																																																																										
Nächtigungsdichte ⁶	3,0	9,6	12																																																																																																																																																																																																																																																										
Auslastung der Betriebe	18,1 %	35,1 %	13																																																																																																																																																																																																																																																										
Nächtigungsanteil Ausländer	24,2 %	39,2 %	9																																																																																																																																																																																																																																																										
Anteil Wintertourismus im Fremdenverkehrsyear	28,5 %	44,7 %	12																																																																																																																																																																																																																																																										
Mittlere Aufenthaltsdauer	2,8	3,1	8																																																																																																																																																																																																																																																										

Factsheet

WIBIS Steiermark

Leibnitz (610)

Bezirksprofil

Autoren: Michael Kernitzky, Eric Kirschner, Raimund Kurzmann

WEIN UND KULINARIK :: NACHRUHMITTEL- UND MÖBELINDUSTRIE :: PENDELERREGION

Mensch	Arbeit	Wirtschaft																																																																																																																																																																																																																																						
<p>Demographie 2016</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>LB</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang¹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01.01.2016</td> <td>81.215</td> <td>1.222.012</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2012-2016</td> <td>2,2 %</td> <td>1,9 %</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Prognose 2016-2030</td> <td>1,5 %</td> <td>1,9 %</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Anteil an der Bevölkerung</td> <td>6,6 %</td> <td></td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Geburtenquote²</td> <td>8,6</td> <td>9,0</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Stirbquote²</td> <td>10,4</td> <td>10,4</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Wanderquote²</td> <td>12,4</td> <td>9,8</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Katastralfäche [km²]</td> <td>727</td> <td>16.401</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Flächenanteil Bundesland</td> <td>4,4 %</td> <td></td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dauerniedlungsbau</td> <td>66 %</td> <td>72 %</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Einwohner/km²</td> <td>112</td> <td>75</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bevölkerungspyramide 1.1.2016</p> <p>Prognose Bevölkerungsanteile 2030</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Leibnitz</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016</td> <td>19,0%</td> <td>62,8%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>18,1%</td> <td>62,7%</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>18,5%</td> <td>56,3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>0% 20% 40% 60% 80% 100% ■ unter 20 ■ 20 bis 64 ■ 65 plus</p> <p>Bruttoeinkommen 2014 in €</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>LB</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Insgesamt</td> <td>2.165</td> <td>2.274</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>1.559</td> <td>1.777</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>2.520</td> <td>2.814</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>¹ Rangung der 13 statistischen Bezirke. Mit Ausnahme der Arbeitslosenquote absteigend geordnet (höchster Wert entspricht Rang 1). ² Geburten, Todesfälle und Wanderungssaldo je 1.000 Einwohner. ³ Aufsteigend geordnet (niedrigster Wert entspricht Rang 1). Quellen: WIBIS Steiermark, AMS, HYS V, Statistik Austria, ÖROK, WK, Berechnungen und Darstellung: J.R. POLICES.</small></p>		LB	Stmk.	Rang ¹	01.01.2016	81.215	1.222.012		Trend 2012-2016	2,2 %	1,9 %	3	Prognose 2016-2030	1,5 %	1,9 %	4	Anteil an der Bevölkerung	6,6 %		7	Geburtenquote ²	8,6	9,0	6	Stirbquote ²	10,4	10,4	9	Wanderquote ²	12,4	9,8	3	Katastralfäche [km ²]	727	16.401		Flächenanteil Bundesland	4,4 %		11	Anteil Dauerniedlungsbau	66 %	72 %	3	Einwohner/km ²	112	75	3	Jahr	Leibnitz	Stmk.	2016	19,0%	62,8%	2030	18,1%	62,7%	2030	18,5%	56,3%		LB	Stmk.	Rang	Insgesamt	2.165	2.274	9	Frauen	1.559	1.777	12	Männer	2.520	2.814	10	<p>Beschäftigung 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>LB</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Unterbeschäftigt</td> <td>20.598</td> <td>47.477</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Beschäftigte 2015</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2014-2015</td> <td>1,0%</td> <td>1,0%</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Trend Frauen 2014-2015</td> <td>1,1%</td> <td>1,2%</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Trend Männer 2014-2015</td> <td>0,9%</td> <td>0,7%</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Trend 2011-2015</td> <td>0,7%</td> <td>0,8%</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Beschäftigten 2015</td> <td>4,2%</td> <td></td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table> <p>Beschäftigungsstruktur 2015</p> <p>Arbeitsmarkt 2015</p> <p>Arbeitslosenquote</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>LB</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Arbeitslosenquote 2015</td> <td>9,0%</td> <td>8,7%</td> <td>12⁴</td> </tr> <tr> <td>Arbeitslose</td> <td>2.207</td> <td>44.461</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>1.424</td> <td>18.427</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>1.883</td> <td>26.034</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schulungslos ohne Beruf</td> <td>590</td> <td>8.222</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>325</td> <td>4.575</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>264</td> <td>3.757</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lehrlinge aus der Schule</td> <td>60</td> <td>978</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Frauen</td> <td>25</td> <td>420</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Männer</td> <td>24</td> <td>598</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Arbeitslose nach Bildung 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>LB</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>keine abgeschlossene Bildung</td> <td>2,2%</td> <td>2,9%</td> </tr> <tr> <td>Pflichtschule</td> <td>30,1%</td> <td>30,7%</td> </tr> <tr> <td>Lehr- bzw. Meisterprüfung</td> <td>45,7%</td> <td>38,8%</td> </tr> <tr> <td>Hochschule ohne Matura</td> <td>4,1%</td> <td>4,6%</td> </tr> <tr> <td>Matura</td> <td>5,8%</td> <td>8,6%</td> </tr> <tr> <td>Universität, Akademie, FH</td> <td>2,0%</td> <td>5,4%</td> </tr> </tbody> </table>		LB	Stmk.	Rang	Unterbeschäftigt	20.598	47.477		Beschäftigte 2015				Trend 2014-2015	1,0%	1,0%	5	Trend Frauen 2014-2015	1,1%	1,2%	6	Trend Männer 2014-2015	0,9%	0,7%	4	Trend 2011-2015	0,7%	0,8%	5	Anteil an den Beschäftigten 2015	4,2%		9		LB	Stmk.	Rang	Arbeitslosenquote 2015	9,0%	8,7%	12 ⁴	Arbeitslose	2.207	44.461		Frauen	1.424	18.427		Männer	1.883	26.034		Schulungslos ohne Beruf	590	8.222		Frauen	325	4.575		Männer	264	3.757		Lehrlinge aus der Schule	60	978		Frauen	25	420		Männer	24	598			LB	Stmk.	keine abgeschlossene Bildung	2,2%	2,9%	Pflichtschule	30,1%	30,7%	Lehr- bzw. Meisterprüfung	45,7%	38,8%	Hochschule ohne Matura	4,1%	4,6%	Matura	5,8%	8,6%	Universität, Akademie, FH	2,0%	5,4%	<p>Unternehmen 2015</p> <p>Unternehmensneugründungen</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>LB</th> <th>Stmk.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aktive Kleinrentner/innen >= 21.12.2015</td> <td>4.546</td> <td>68.142</td> </tr> </tbody> </table> <p>Beitragstruktur 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Beiträge</th> <th>Beschäftigte⁴</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gesamt</td> <td>2.226</td> <td>100,0%</td> </tr> <tr> <td>Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)</td> <td>1.971</td> <td>25,8%</td> </tr> <tr> <td>Mittelbetriebe (10-49 Beschäftigte)</td> <td>209</td> <td>21,6%</td> </tr> <tr> <td>Großbetriebe (>= 50 Beschäftigte)</td> <td>44</td> <td>19,4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tourismus⁵</p> <p>Nächtigungsentwicklung (2011 = 100)</p> <p>Tourismusindikatoren 2015</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>LB</th> <th>Stmk.</th> <th>Rang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl der Nächtigungen</td> <td>492.608</td> <td>11.759.402</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Trend 2011-2015</td> <td>12,6%</td> <td>7,2%</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Anteil an den Nächtigungen</td> <td>4,2%</td> <td></td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Nächtigungsdichte⁶</td> <td>67</td> <td>9,6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Auslastung der Betriebe</td> <td>29,2%</td> <td>25,1%</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Nächtigungsdichte pro Quadratkilometer</td> <td>28,2%</td> <td>30,2%</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Anteil Winterurlaub im Feiertagswochenende</td> <td>17,7%</td> <td>44,7%</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Mittlere Aufenthaltsdauer</td> <td>2,2</td> <td>2,1</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>⁴ Anteil der Beschäftigten, welche in der jeweiligen Betriebsgrößenklasse tätig ist. ⁵ Angaben beziehen sich mit Ausnahme des Anteils des Wintertourismus auf das Kalenderjahr. ⁶ Nächtigungen je Einwohner. Stand: 28. Juli 2016</small></p>		LB	Stmk.	Aktive Kleinrentner/innen >= 21.12.2015	4.546	68.142		Beiträge	Beschäftigte ⁴	Gesamt	2.226	100,0%	Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	1.971	25,8%	Mittelbetriebe (10-49 Beschäftigte)	209	21,6%	Großbetriebe (>= 50 Beschäftigte)	44	19,4%		LB	Stmk.	Rang	Anzahl der Nächtigungen	492.608	11.759.402		Trend 2011-2015	12,6%	7,2%	4	Anteil an den Nächtigungen	4,2%		7	Nächtigungsdichte ⁶	67	9,6	5	Auslastung der Betriebe	29,2%	25,1%	7	Nächtigungsdichte pro Quadratkilometer	28,2%	30,2%	8	Anteil Winterurlaub im Feiertagswochenende	17,7%	44,7%	12	Mittlere Aufenthaltsdauer	2,2	2,1	12
	LB	Stmk.	Rang ¹																																																																																																																																																																																																																																					
01.01.2016	81.215	1.222.012																																																																																																																																																																																																																																						
Trend 2012-2016	2,2 %	1,9 %	3																																																																																																																																																																																																																																					
Prognose 2016-2030	1,5 %	1,9 %	4																																																																																																																																																																																																																																					
Anteil an der Bevölkerung	6,6 %		7																																																																																																																																																																																																																																					
Geburtenquote ²	8,6	9,0	6																																																																																																																																																																																																																																					
Stirbquote ²	10,4	10,4	9																																																																																																																																																																																																																																					
Wanderquote ²	12,4	9,8	3																																																																																																																																																																																																																																					
Katastralfäche [km ²]	727	16.401																																																																																																																																																																																																																																						
Flächenanteil Bundesland	4,4 %		11																																																																																																																																																																																																																																					
Anteil Dauerniedlungsbau	66 %	72 %	3																																																																																																																																																																																																																																					
Einwohner/km ²	112	75	3																																																																																																																																																																																																																																					
Jahr	Leibnitz	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																						
2016	19,0%	62,8%																																																																																																																																																																																																																																						
2030	18,1%	62,7%																																																																																																																																																																																																																																						
2030	18,5%	56,3%																																																																																																																																																																																																																																						
	LB	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																					
Insgesamt	2.165	2.274	9																																																																																																																																																																																																																																					
Frauen	1.559	1.777	12																																																																																																																																																																																																																																					
Männer	2.520	2.814	10																																																																																																																																																																																																																																					
	LB	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																					
Unterbeschäftigt	20.598	47.477																																																																																																																																																																																																																																						
Beschäftigte 2015																																																																																																																																																																																																																																								
Trend 2014-2015	1,0%	1,0%	5																																																																																																																																																																																																																																					
Trend Frauen 2014-2015	1,1%	1,2%	6																																																																																																																																																																																																																																					
Trend Männer 2014-2015	0,9%	0,7%	4																																																																																																																																																																																																																																					
Trend 2011-2015	0,7%	0,8%	5																																																																																																																																																																																																																																					
Anteil an den Beschäftigten 2015	4,2%		9																																																																																																																																																																																																																																					
	LB	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																					
Arbeitslosenquote 2015	9,0%	8,7%	12 ⁴																																																																																																																																																																																																																																					
Arbeitslose	2.207	44.461																																																																																																																																																																																																																																						
Frauen	1.424	18.427																																																																																																																																																																																																																																						
Männer	1.883	26.034																																																																																																																																																																																																																																						
Schulungslos ohne Beruf	590	8.222																																																																																																																																																																																																																																						
Frauen	325	4.575																																																																																																																																																																																																																																						
Männer	264	3.757																																																																																																																																																																																																																																						
Lehrlinge aus der Schule	60	978																																																																																																																																																																																																																																						
Frauen	25	420																																																																																																																																																																																																																																						
Männer	24	598																																																																																																																																																																																																																																						
	LB	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																						
keine abgeschlossene Bildung	2,2%	2,9%																																																																																																																																																																																																																																						
Pflichtschule	30,1%	30,7%																																																																																																																																																																																																																																						
Lehr- bzw. Meisterprüfung	45,7%	38,8%																																																																																																																																																																																																																																						
Hochschule ohne Matura	4,1%	4,6%																																																																																																																																																																																																																																						
Matura	5,8%	8,6%																																																																																																																																																																																																																																						
Universität, Akademie, FH	2,0%	5,4%																																																																																																																																																																																																																																						
	LB	Stmk.																																																																																																																																																																																																																																						
Aktive Kleinrentner/innen >= 21.12.2015	4.546	68.142																																																																																																																																																																																																																																						
	Beiträge	Beschäftigte ⁴																																																																																																																																																																																																																																						
Gesamt	2.226	100,0%																																																																																																																																																																																																																																						
Kleinbetriebe (1-9 Beschäftigte)	1.971	25,8%																																																																																																																																																																																																																																						
Mittelbetriebe (10-49 Beschäftigte)	209	21,6%																																																																																																																																																																																																																																						
Großbetriebe (>= 50 Beschäftigte)	44	19,4%																																																																																																																																																																																																																																						
	LB	Stmk.	Rang																																																																																																																																																																																																																																					
Anzahl der Nächtigungen	492.608	11.759.402																																																																																																																																																																																																																																						
Trend 2011-2015	12,6%	7,2%	4																																																																																																																																																																																																																																					
Anteil an den Nächtigungen	4,2%		7																																																																																																																																																																																																																																					
Nächtigungsdichte ⁶	67	9,6	5																																																																																																																																																																																																																																					
Auslastung der Betriebe	29,2%	25,1%	7																																																																																																																																																																																																																																					
Nächtigungsdichte pro Quadratkilometer	28,2%	30,2%	8																																																																																																																																																																																																																																					
Anteil Winterurlaub im Feiertagswochenende	17,7%	44,7%	12																																																																																																																																																																																																																																					
Mittlere Aufenthaltsdauer	2,2	2,1	12																																																																																																																																																																																																																																					

Im Auftrag von: Erstellt durch:

Anhang 2 Regionsprofil Bezirk Leibnitz (Quelle: wibis-steiermark.at, 09/2016)

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

A decorative footer graphic consisting of a yellow curved shape on the left and a red curved shape on the right, meeting at a point in the center.

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk.gv.at

www.verkehr.steiermark.at