

# REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



## RMP Südweststeiermark

Kurzbericht Jänner 2017



Das Land  
Steiermark

**PLANUM**



# **REGIONALER MOBILITÄTSPLAN SÜDWESTSTEIEMARK**

Kurzbericht

**Impressum:**

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

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

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

Status: Kurzbericht  
Datum: Jänner 2017

**PLANUM**



FALLAST TISCHLER & PARTNER GMBH

## Inhaltsverzeichnis

|          |  |          |
|----------|--|----------|
| <b>1</b> | <b>AUFGABENSTELLUNG</b>  | <b>2</b> |
| <b>2</b> | <b>AUSGANGSLAGE UND REGIONALANALYSE</b>                          | <b>3</b> |
| <b>3</b> | <b>VERKEHRSPOLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN</b>    | <b>3</b> |
| 3.1      | ENTWICKLUNGEN – TRENDS – VISIONEN                                | 3        |
| <b>4</b> | <b>STRATEGIE REGIONALER MOBILITÄTSPLAN SÜDWESTSTEIERMARK</b>     | <b>4</b> |
| 4.1      | LEITSÄTZE  | 4        |
| 4.2      | ZIELE UND HANDLUNGSFELDER FÜR DEN PLANUNGSRAUM SÜDWESTSTEIERMARK | 6        |
| 4.2.1    | Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung                          | 6        |
| 4.2.2    | Fußgänger- und Radverkehr  | 7        |
| 4.2.3    | Öffentlicher Verkehr   | 9        |
| 4.2.4    | Motorisierter Individualverkehr                                  | 11       |
| 4.2.5    | Multimodales Verkehrsverhalten und Bewusstseinsbildung           | 13       |
| 4.2.6    | Wirtschaftsverkehr   | 13       |
| 4.2.7    | Erfolgskontrolle / Monitoring                                    | 14       |

Detaillierte Inhalte können der Langfassung des RMP Südweststeiermark entnommen werden (Endbericht November 2016).

# 1 Aufgabenstellung

Der **regionale Mobilitätsplan (RMP)** definiert aufbauend auf Zielvorstellungen des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes (StGVK 2008+) ein **Leitbild sowie Prioritäten für eine zukunftsorientierte regionale Mobilitätspolitik**. 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. Der bisherigen Vorgangsweise entspricht auch, dass die in den regionalen Verkehrskonzepten RVK Deutschlandsberg (2002) und RVK Leibnitz (2005) definierten Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur inzwischen größtenteils umgesetzt wurden, wogegen beim Öffentlichen Verkehr und beim Radverkehr noch deutlicher Aufholbedarf besteht.

Das (eigene!) Auto rückt in der Mobilität der Menschen allerdings aus dem Mittelpunkt. Wege und Wegeketten werden in Zukunft multimodal abgewickelt, darauf muss in zukunftsorientierten Mobilitätsplänen reagiert werden. Die Zukunft liegt in der **intelligenten Kombination aller Verkehrsträger**, ein faires Aufteilen vorhandener Räume und Mittel ist notwendig.

Die letzten regionalen Verkehrskonzepte umfassten einen Planungshorizont von etwa 10 Jahren, da sich technische und gesellschaftliche Entwicklungen in solch überschaubaren Zeiträumen recht kontinuierlich verändert haben. Seit einigen Jahren haben sich vor allem die Entwicklung der Kommunikationstechnologie, aber auch der Fahrzeugtechnik um Vieles beschleunigt.

Bei der zeitlichen Abgrenzung eines regionalen Mobilitätsplans 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.



Abbildung 1: Planungsraum Südweststeiermark

Bei der zeitlichen Abgrenzung eines regionalen Mobilitätsplans müssen diese veränderten Rahmenbedingungen Eingang finden. Das bedeutet, dass sehr wohl die zu erreichenden Ziele für einen längeren Zeitraum festgeschrieben werden und zumindest langfristig für die nächsten 20 Jahre gelten sollen. Hinsichtlich der Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele wird von den Entscheidungsträgern in Zukunft mehr Flexibilität verlangt. Demnach sollen diese für einen mittelfristigen Zeitraum von 10 Jahren entwickelt werden und beinhalten dabei

nicht wie in den bisherigen Verkehrskonzepten konkrete Bauprogramme und detaillierte Einzelmaßnahmen für die verschiedenen Verkehrsmittel, sondern vielmehr Handlungsfelder im Sinne der multimodalen Mobilität. Bei deren Umsetzung sind die beschlossenen Ziele im Auge zu behalten, bei der Wahl der einzelnen Maßnahmen und des Zeitplans kann durchaus flexibel vorgegangen werden.

## 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 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 verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen sowie Rahmenbedingungen auf EU-, National- und Landesebene, dargestellt.

## 3 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

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

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

Im **Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+** wurde festgelegt, in welche Richtung sich der Verkehr in Zukunft in der Steiermark entwickeln soll. Ziel der **Radstrategie Steiermark** (2016) ist, den Radverkehr als wichtiges Bindeglied einer nachhaltigen, aktiven und multimodalen Mobilität zu stärken.

### 3.1 Entwicklungen – Trends – Visionen

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

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

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

## 4 Strategie regionaler Mobilitätsplan Südweststeiermark

### 4.1 Leitsätze

Um das Verkehrssystem für die Südweststeiermark gesellschaftspolitisch solidarisch und zukunftsfähig zu gestalten, 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 und Vertretern der Region und des Landes (Gemeinden, Regionalmanagement, regionale Stakeholder, Baubezirksleitung, Abteilungen 16 und 17) Leitsätze ausgearbeitet. Die Entscheidungsträger einigten sich in einem partizipativen Planungsprozess auf folgende Leitsätze:

In Hinblick auf die Siedlungsstruktur der Südweststeiermark ist ein konventionelles flächenhaftes Verkehrssystem nicht im erforderlichen Ausmaß finanzierbar. 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) schwer möglich.

**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.

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, Trennwirkung durch Verkehrsanlagen sowie der Schadstoffeintrag in Boden und 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 Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs reduziert**.
- Die **Kfz-Geschwindigkeit in Wohngebieten und auf Plätzen mit Aufenthaltsfunktion wird so reduziert**, dass sich die Wohn- und Aufenthaltsfunktion wesentlich verbessert.

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

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

- **Straßenneubauten** sind nur mehr in einem beschränkten Ausmaß möglich.
- **Wartung und Instandhaltung** der vorhandenen Straßeninfrastruktur steht im Vordergrund.
- Die **Bedienung von peripheren Regionen** mit dem öffentlichen Buslinienverkehr 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 Siedlungsschwerpunkten.

- 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.

## 4.2 Ziele und Handlungsfelder für den Planungsraum Südweststeiermark

### 4.2.1 Integrierte Raum- und Mobilitätsplanung

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

Im Rahmen der Erstellung des regionalen Mobilitätsplans werden übergeordnete Ziele der Mobilitätsentwicklung so definiert, dass sie durch geeignete Indikatoren beschreibbar und evaluierbar sind.

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

- Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Modal Split)
- Erhöhung des ÖV-Anteils
- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs
- Reduktion der Kfz-Verkehrsleistung
- Steigerung des Besetzungsgrades von Pkw
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Ableitung **regionsspezifischer Ziele** für 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 stadregionaler Räume:

- Die wichtigsten „Ankerpunkte“ der räumlichen Entwicklung stellen die **2 regionalen Zentren** (Deutschlandsberg und Leibnitz) und **27 teilregionalen Zentren** dar (vgl. § 4 REPRO). Die **Erreichbarkeit dieser Zentren** untereinander und des Steirischen Zentralraums werden über starke Verkehrsachsen und die Anbindung an das hochrangige Verkehrsnetz verbessert.
- Zur Verbesserung der regionalen Arbeitsmarktsituation werden interkommunale Industrie- und Gewerbestandorte vorrangig in den **regionalen Zielgebieten** um die Stadtregionen 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.
- Die Orientierung der zukünftigen **Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung entlang der Hauptachsen und Knoten des leistungsfähigen Öffentlichen Verkehrs (S-Bahn)** führt zu einer besseren Abstimmung zwischen Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. In den Ortsplanungen werden diese Entwicklungspotentiale klar priorisiert.
- Zum Ausbau einer zukunftsfähigen Mobilität erfolgt auf regionaler und örtlicher Ebene die **Flächen- und Korridorvorsorge für Infrastrukturmaßnahmen** (bspw. Trassensicherung GKB-Verlängerung Wies-Eibiswald, L601, Flächensicherung für den zweigleisigen Ausbau der Südbahn und den ÖV-Knoten am 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).

## 4.2.2 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 bei Planungs- und Ausbaumaßnahmen der öffentlichen Hand v.a. 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 (Bebauungsplänen)
- Attraktivierung des öffentlichen Raumes als Bewegungs- und Ruhefläche (Durchgrünung, Beleuchtung, Rastmöglichkeiten, Begegnungszonen)

Maßnahmen im Bereich **Fußgängerverkehr** sind auf lokaler örtlicher Ebene zu setzen, 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 strategischen Ziele sollen z.B. in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen und auf konkreter Projektebene umgesetzt werden.

Ziel der Attraktivierung des **Radverkehrs** ist die Verlagerung vor allem städtischer und kurzer Wege weg vom Pkw hin zu einer umwelt- und klimaverträglichen sowie sicheren Mobilität. Die Region Südweststeiermark kann auf ein bestehendes Netz an überregionalen Radwegen aufbauen, die jedoch meist einen starken Fokus auf den Tourismus legen. Durch den weiteren Ausbau von Radwegen in den Zentralräumen und der verstärkte **Fokus auf den Alltagsradverkehrs** können sowohl die Lebensqualität als auch das Gesamtmobilitätssystem verbessert werden. In Anlehnung an die Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 soll der Radverkehr in der Verkehrsplanung gleichwertig mit allen anderen Verkehrsträgern behandelt und als Alltagsverkehrsmittel etabliert 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 umwegfrei<sup>1</sup>, begleitend dazu aber auch die Schaffung von Rahmenbedingungen zur Stärkung des Radverkehrs und zur Etablierung desselben als Lebensgefühl.

<sup>1</sup> Vgl.: Radverkehrsstrategie Steiermark 2025, S36 ff

Konkrete **Strategien und Maßnahmenschwerpunkte** für die Region Südweststeiermark:

- Erarbeitung von überörtlich wirksamen Radverkehrskonzepten in den Stadtregionen Leibnitz und Deutschlandsberg
- Lokale und regionale Radroutennetze schaffen und die Erreichbarkeiten der öffentlichen Einrichtungen, ÖV-Haltestellen, multimodalen Knoten sowie Versorgungseinrichtungen und touristischen Zielen verbessern (Lückenschlüsse im Bestandsnetz)
- Etablierung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel in der Südweststeiermark
- Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen (insbesondere für E-Bikes, 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. ermöglichen (ÖBB, Buslinien)
- Schaffung von Fahrradverleihsystemen, insbesondere in den regionalen Zentren Deutschlandsberg und Leibnitz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Analyse und Sanierung der Unfallstellen
- Etablierung von lokalen Radverkehrsbeauftragten als Ansprechpartner und Bindeglieder zur regionalen (Baubezirksleitung) und landesweiten (Radverkehrskordinator) Ebene.
- Neben den budgetären Mitteln für den Infrastrukturausbau auch dauerhaft Mittel für Bewusstseinsbildung und organisatorische Maßnahmen zur Verfügung stellen Bewusstseinsbildung, -kampagnen z.B. im Rahmen von Radverkehrskonzepten; spezielle Programme zur Bewusstseinsbildung, Aktives „Vorleben“ durch regionale Meinungsbildner

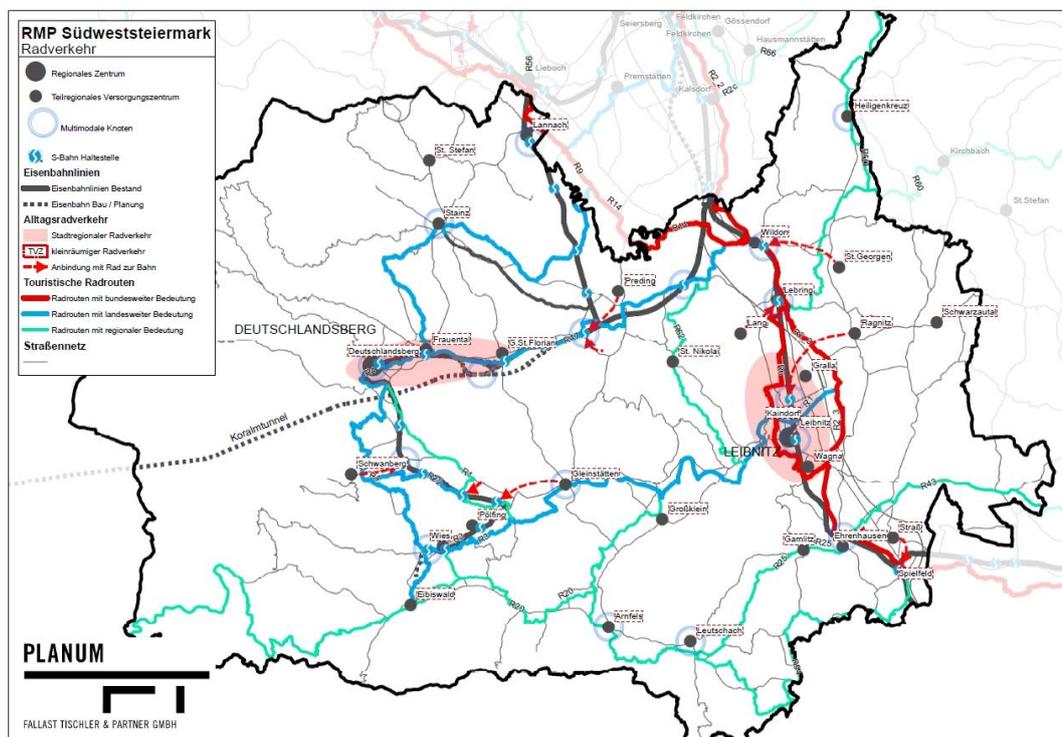


Abbildung 2: Kategorisierung des Radwegenetzes

### 4.2.3 Öffentlicher Verkehr

Für den Öffentlichen Verkehr werden folgende Ziele definiert:

- Weiterentwicklung der S-Bahn
- Entwicklungen mit großer Verkehrserregung nur an leistungsfähigen ÖV-Achsen
- Umsetzung der Mindestbedienqualität entsprechend der österreichweit geltenden Standards und Kriterien
- Ausbau der Verbindungsqualitäten 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 Maßnahmen-Evaluierung
- Flexibilisierung des derzeitigen Konzessionsmodells

Der **S-Bahn als Rückgrat** der regionalen ÖV-Erschließung kommt im ÖV eine besondere Bedeutung zu, sie sichert die Erreichbarkeit zwischen den regionalen Zentren und der Kernstadt Graz. Hier soll im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecken ein dichterer Takt, schnellere Fahrzeiten und 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 steht die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Weißbuch GKB im Vordergrund. Mehr Verbindungen im grenzüberschreitenden Personenregional- und -fernverkehr in den südeuropäischen Raum (Italien, Slowenien, Kroatien etc.) und im Güterverkehr an den Hafen in Koper und an Nordeuropa sollen die internationale Erreichbarkeit Wettbewerbsfähigkeit der Region gewährleisten und verbessern.

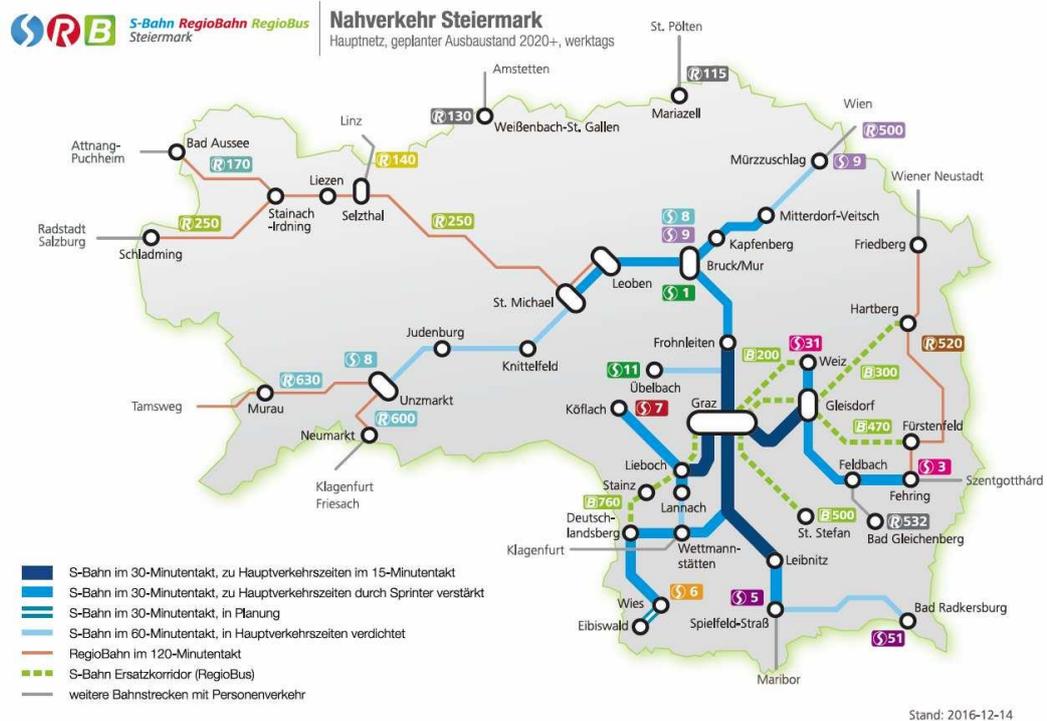


Abbildung 3: Netzentwicklung Bahn Steiermark

In Ergänzung zum S-Bahn System ist das regionale Busverkehrssystem weiter zu entwickeln. Insbesondere ist ein qualitativ hochwertiger, linienhafter **Regionalbusverkehr** erforderlich, der die teilregionalen Zentren mit den regionalen Zentren, der Kernstadt Graz und der S-Bahn verbindet.

Darüber hinaus sind in den peripheren Gebieten der Südweststeiermark die bundesweit festgelegten **Mindestbedienqualitäten** sicher zu stellen. In der Festlegung der Buslinienkategorien (siehe Abbildung 4) sind die Potenziale der entsprechenden Einzugsbereiche sowie die Mindestbedienqualitäten berücksichtigt.

Die für die Südweststeiermark relevanten Linienbündel des regionalen Busverkehrs werden 2020 für Deutschlandsberg und 2023 für Leibnitz in Betrieb gehen. Jeweils ca. 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. Ebenso ist eine Flexibilisierung des bisher sehr starren Konzessionsmodells im Öffentlichen Verkehr erforderlich.

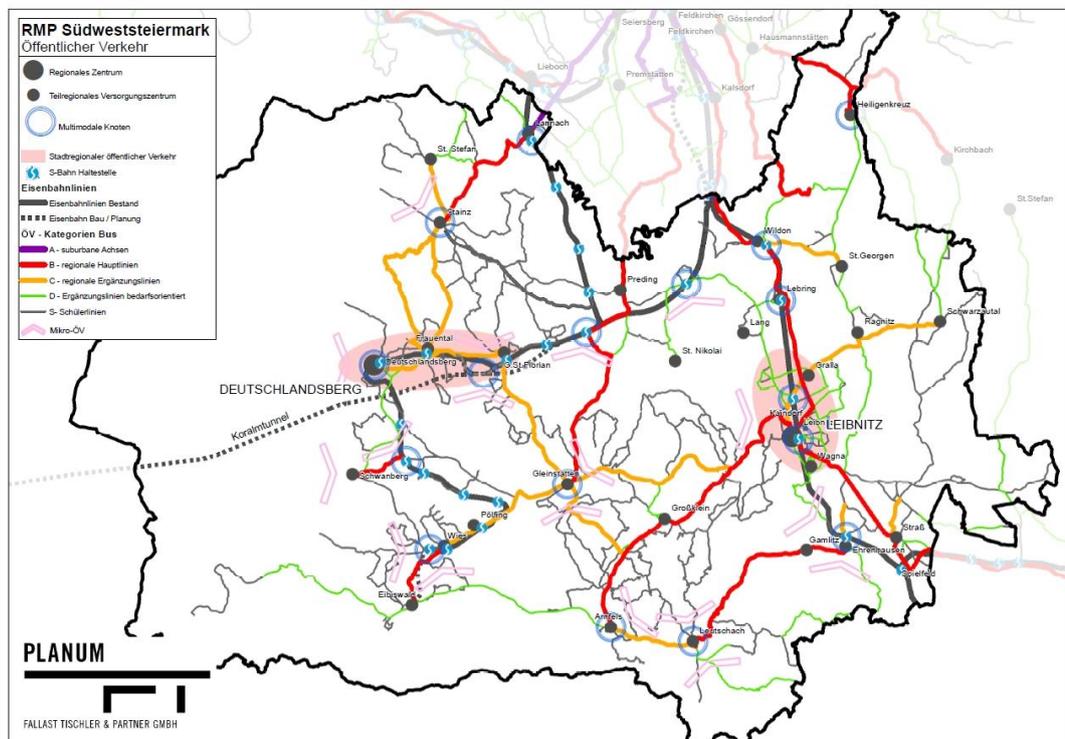


Abbildung 4: Kategorisierung des Regionalbusnetzes

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. Durch die **Einrichtung bzw. Ausweitung von Mikro-ÖV-Systemen** soll die Erreichbarkeit dünn besiedelter Randbereiche verbessert werden.

Eine Koordination der unterschiedlichen Akteure und Ebenen für den Bereich Mikro-ÖV ist jedenfalls 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 Anknüpfungspunkt gilt die seitens des Landes Steiermark erstellte Strategie zu Mikro-ÖV, die Fördergrundsätze festlegt und die Basis für die Bereitstellung der entsprechenden Budgetmittel darstellt.

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 entlang der Schnittstellen an der Bahn (siehe Abbildung 2 und Abbildung 4) die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern verbessern. Insbesondere der Bahnhof Weststeiermark bietet dafür hohes Potenzial.

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.

#### 4.2.4 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** für Anwohner und Umwelt (Lärm- und Schadstoffreduktion) und die Funktionsfähigkeit 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** auf der Straße sind vor allem in Hinblick auf das Entwicklungspotenzial im Laßnitztal eine verbesserte Anbindung an die A9 Pyhrnautobahn im Bereich Hengsberg und ein Ausbau der L601 erforderlich. Entsprechend der zu erwartenden Entwicklung ist für die Sicherung der langfristig für den Ausbau der L601 erforderlichen Flächen 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:

- Verbesserung der Anbindung des Raumes Deutschlandsberg an die A9 Pyhrnautobahn
- Verbesserung der Anbindung von Leibnitz an die A9 Pyhrnautobahn
- Reduzierung des Finanzbedarfes für den Straßenneubau
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, Sanierung der Unfallhäufungsstellen
- Minimierung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs
- Sicherung der Straßeninstandhaltung
- Förderung der E-Mobilität und Errichtung von Ladestationen
- Verbesserung von hochbelasteten Ortsdurchfahrten und Wohngebieten unter Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität
- Errichtung von Park+Drive Anlagen
- Trassensicherung für den Ausbau/Neubau der L601

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

Als Grundlage für die Prioritätensetzung zum Einsatz der Landesmittel dient die Kategorisierung des Landesstraßennetzes (siehe Abbildung 5)

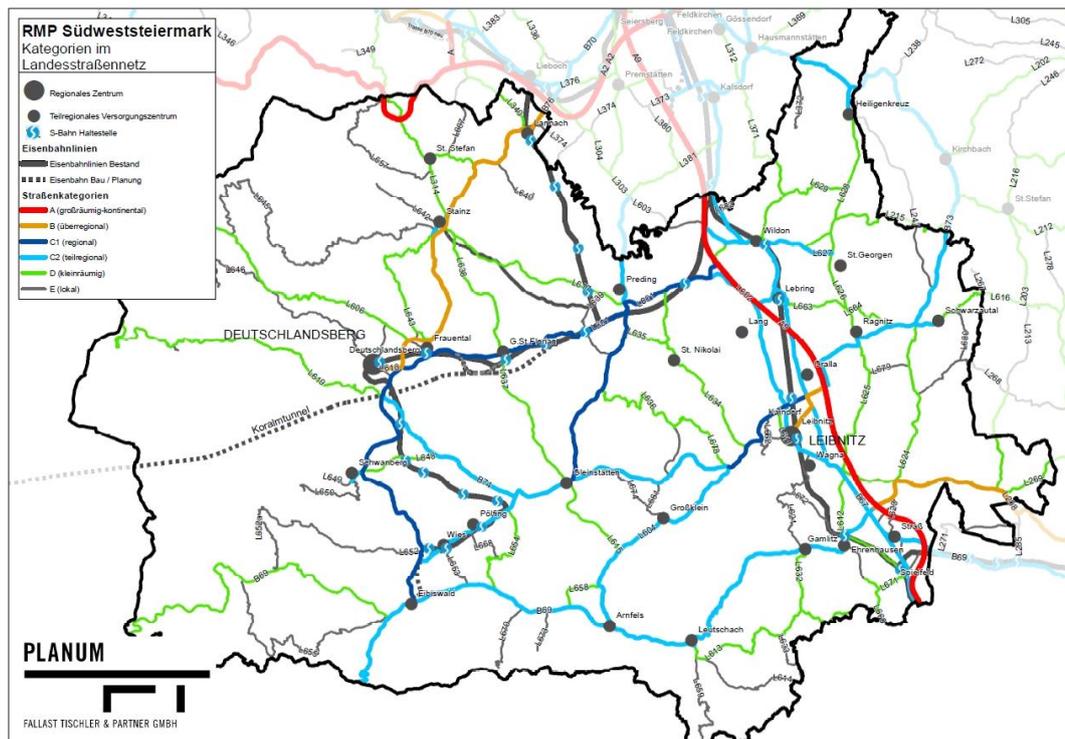


Abbildung 5: Kategorisierung des Landesstraßennetzes

Da die Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr im Wesentlichen ausreichend ist, daher gibt es nur wenige Handlungsschwerpunkte im Bereich des Neubaus von Straßeninfrastruktur. Die Errichtung der **Halbanschlussstelle Hengsberg** ist kurzfristig umzusetzen. Damit verbessert sich in absehbarer Zeit die Anbindung des Laßnitztals an das hochrangige Straßennetz wesentlich.

Der **Ausbau der L601** besitzt einen langfristigen Umsetzungshorizont. Der Variantenentscheid wurde bereits abgeschlossen und die Trasse für zwei Auswahlvarianten festgelegt. 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 der regionalen Zielgebiete erzielt wird.

Für die **Anschlussstelle Leibnitz Süd** liegt eine Voruntersuchung vor. Als Basis für die Trassensicherung ist eine vertiefte Untersuchung durchzuführen.

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. Insbesondere bei Ortsdurchfahrten sind entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und gerechteren Aufteilung des Verkehrsraums bzw. zur Verbesserung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Verkehrs zu treffen, vor allem, wenn im Zuge von Neubaumaßnahmen (z.B.: im Bereich der L601) bestehende Landesstraßenabschnitte an regionaler Bedeutung verlieren. Dadurch kann eine Veränderung des Modal Splits in Richtung umwelt- und klimafreundlichem Verkehr erzielt 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 in der Reduktion der Pkw-Verkehrsleistungen zu erreichen.

Zur **Förderung der E-Mobilität** ist ein dichtes Netz von Ladestationen erforderlich, die vor allem in den städtischen Räumen und an den Bahnstationen sinnvoll sind.

#### 4.2.5 Multimodales Verkehrsverhalten und Bewusstseinsbildung

Die Förderung eines multimodalen Verkehrsverhaltens und die Bewusstseinsbildung im Mobilitätsbereich haben die Reduktion der Verkehrsleistungen mit Pkw zum Ziel.

Entlang der ÖV-Achsen und in den regionalen Zentren sind Knotenpunkte zu errichten (siehe Abbildung 2 und Abbildung 4), 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.

Die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur allein führt nicht im gewünschten Zeitraum zu Veränderungen des Mobilitätsverhaltens. Bewusstseinsbildende Maßnahmen sind für die Erreichung der Mobilitätsziele von großer Bedeutung.

#### 4.2.6 Wirtschaftsverkehr

Zur umweltschonenderen Abwicklung des Güterverkehrs in der Region liegt die Herausforderung vor allem in der Bereitstellung von nachhaltigen Lieferketten und der Verbesserung der Anbindung der regionalen Standorte für Industrie und Gewerbe (Bahnhof Weststeiermark, Leibenfeld und Leibnitz) an die hochrangige Verkehrsinfrastruktur (A9 und Koralmbahn). Eine Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene ist anzustreben, daher soll insbesondere der internationale Logistikknoten CCG Terminal Wernsdorf verstärkt genutzt werden. Der verbleibende Straßengüterverkehr soll zur Reduzierung von Verkehrs-

sicherheitsproblematiken und Lärmbelastigungen möglichst schnell auf das hochrangige Straßennetz geleitet werden.

Für zukünftige Ausweisungen von Zielgebieten für Industrie und Gewerbe ist eine ausreichende Verkehrserschließung Grundvoraussetzung.

#### **4.2.7 Erfolgskontrolle / Monitoring**

In diesem Sinne einer erfolgreichen Strategie ist auch eine regelmäßige quantitative Evaluierung der Ziele des regionalen Mobilitätsplans zu sehen und entsprechend der gesetzten Kriterien durchzuführen.

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

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

[www.verkehr.steiermark.at](http://www.verkehr.steiermark.at)