

Regionales Verkehrskonzept Bezirk Feldbach

Wien, Dezember 2003



Kofinanziert aus Mitteln der
Europäischen Gemeinschaft
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung (EFRE)

Regionales Verkehrskonzept Feldbach

Auftraggeber: Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung
Stempfergasse 7
8011 Graz

Auftragnehmer: Rosinak & Partner ZT GmbH
Schlossgasse 11
1050 Wien

Snizek Verkehrsplanung, Zivilingenieur für Bauwesen
Bergensammgasse 7
1130 Wien

Bearbeitung: Ing. Martin Hulmak
DI Markus Pichler
DI Dr. Werner Rosinak
DI Dr. Sepp Snizek
DI Andrea Weninger

Datum: 30. Dezember 2003

INHALTSVERZEICHNIS	Seite
1 Aufgabenstellung und Vorgangsweise.....	5
2 Systemabgrenzung	6
3 Ausgangslage.....	7
3.1 Struktureller Überblick	7
3.2 Entwicklungsleitbilder und Konzepte	14
3.2.1 Generalverkehrsplan Österreich 2002.....	14
3.2.2 Steirisches Gesamtverkehrsprogramm 2001	15
3.2.3 Regionales Entwicklungsprogramm Feldbach 1994	17
3.2.4 Regionales Entwicklungsleitbild Feldbach 2000	17
3.2.5 Entwicklungskonzept Raabtal 2002.....	18
3.3 Analyse von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	21
3.4 Motorisierter Individualverkehr	22
3.4.1 Angebot	22
3.4.2 Nachfrage	24
3.4.3 Unfallschwerpunkte	26
3.4.4 Verkehrsqualität.....	26
3.5 Öffentlicher Verkehr.....	27
3.5.1 Angebot	27
3.5.2 Nachfrage	32
3.6 Erreichbarkeiten	33
3.7 Nichtmotorisierter Individualverkehr	38
3.8 Güterverkehr.....	39
4 Leitbild und Handlungsschwerpunkte	41
5 Massnahmenprogramm.....	45
5.1 Motorisierter Individualverkehr	45
5.1.1 Funktionelle Gliederung des Straßennetzes	45
5.1.2 Funktionskonzept B 68 Feldbacher Straße	51
5.1.3 Autobahnanschlüsse	57
5.1.4 Bauprogramm.....	58
5.2 Öffentlicher Verkehr.....	59
5.2.1 Angebotskonzept	59
5.2.2 Flexible Systeme	63

5.3 Radverkehr	64
6 Zusammenfassung.....	65
6.1 Grundsätze	65
6.2 Maßnahmen	67
ANHANG 1: Ergebnisse der Stärken-Schwächenanalyse.....	69
ANHANG 1: Ergebnisse der Stärken-Schwächenanalyse.....	69
ANHANG 2: Straßenbauprogramm – Prioritätenreihung und Kosten	76
Quellenverzeichnis.....	78

1 AUFGABENSTELLUNG UND VORGANGSWEISE

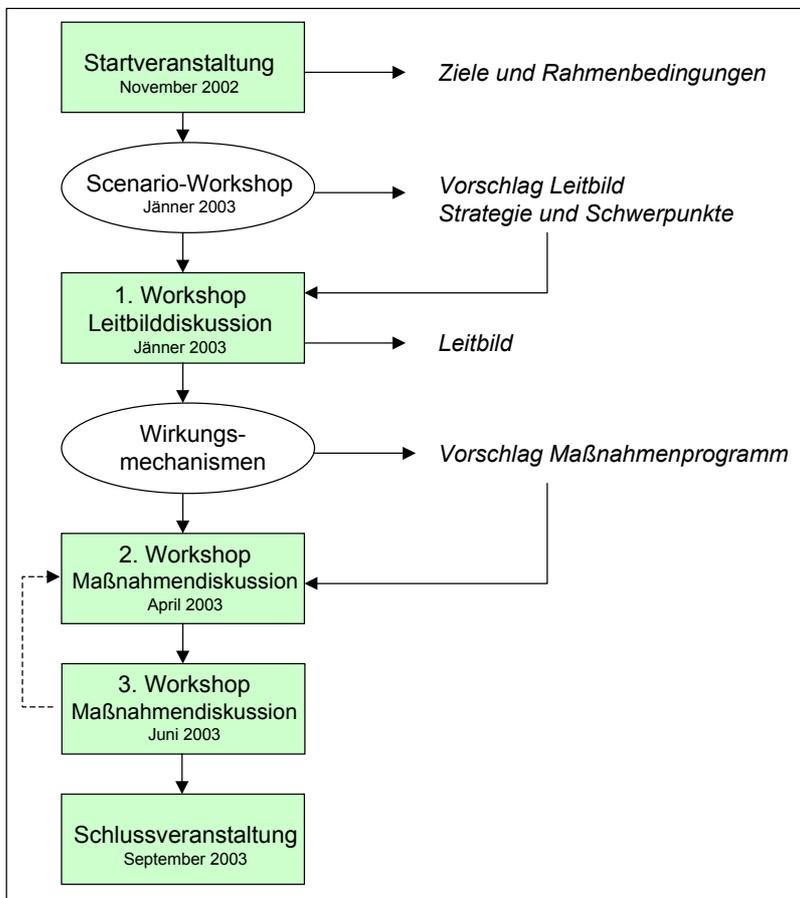
Für den Bezirk Feldbach soll ein regionales Verkehrskonzept erstellt werden. Angesichts offenkundiger Umsetzungswiderstände geht es bei regionalen Verkehrskonzepten darum, die Handlungsspielräume der Region auszuloten, Umsetzungsdefizite zu erkennen und erste Schritte in Richtung einer Maßnahmenrealisierung zu setzen.

In einem ersten Schritt wird die räumliche und verkehrliche Ausgangslage der Region dargestellt. Stärken werden heraus gearbeitet, Schwächen und Risiken werden aufgezeigt. Danach geht es darum, die tatsächlichen (räumlichen, betrieblichen und finanziellen) Handlungsspielräume darzustellen und ein Leitbild für die Region zu entwickeln. Aufbauend auf diesem Leitbild werden geeignete Maßnahmen formuliert.

In der Region Feldbach besteht u.a. durch die Verländerung der Bundesstraßen der Bedarf an einer Abstimmung und Neuordnung des Verkehrssystems. Für den motorisierten Individualverkehr soll eine verbesserte Anbindung an die A 2 Süd Autobahn sowie eine Verbesserung der innerregionalen Verbindungen untersucht werden. Im öffentlichen Verkehr sollen neue Angebote das bisher in manchen Teilen der Region schlecht ausgebaute bzw. schlecht vernetzte ÖV-System verbessern.

Die zentralen Arbeitsschritte der Problemanalyse und der Festlegung eines Leitbildes erfolgten im Zusammenwirken mit den Akteuren der Region.

Abb. 1: Vorgangsweise



2 SYSTEMABGRENZUNG

Das Planungsgebiet umfasst den politischen Bezirk Feldbach, das Untersuchungsgebiet berücksichtigt die Verflechtungen des Bezirks mit den angrenzenden Räumen Österreichs und Sloweniens. Die Bestandsdaten sind für das Jahr 2000 bis 2002 verfügbar, als Prognosezeitraum wird das Jahr 2015 festgelegt.

3 AUSGANGSLAGE

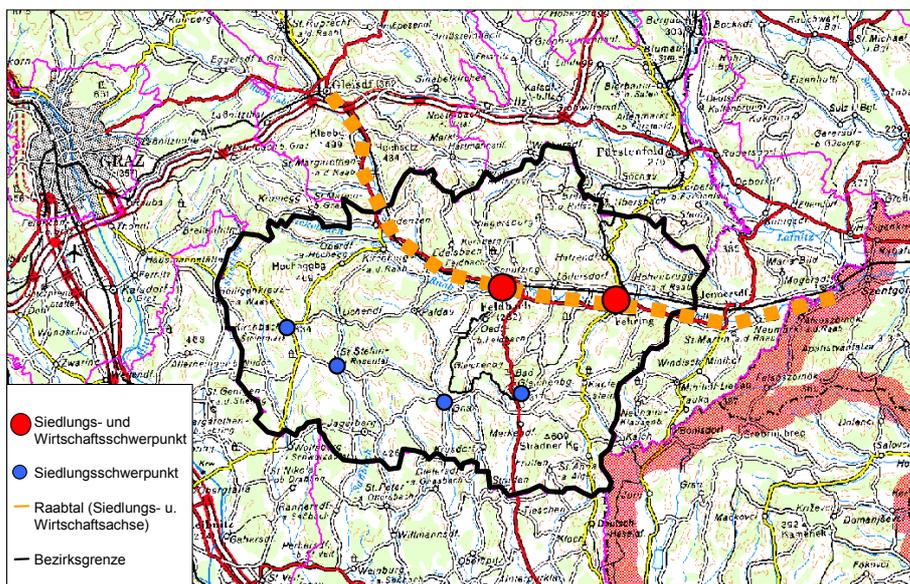
3.1 STRUKTURELLER ÜBERBLICK

Lage der Region

Der Bezirk Feldbach liegt im oststeirischen Hügelland, mitten im steirischen Thermen- und Vulkanland. Typisch und prägend für dieses Gebiet sind die Vulkankegel (Riegersburg, Stradner Kogel und Gleichenberger Kogel). Das Raabtal bildet die verkehrliche und siedlungsstrukturelle Hauptachse, im Hügelland herrschen typische Streusiedlungen vor. Die wirtschaftlichen Zentren und die Siedlungsschwerpunkte sind der Bezirkshauptort Feldbach und die Gemeinde Fehring, beide im Raabtal gelegen. Etwa ein Drittel der Arbeitsplätze befindet sich in diesen beiden Gemeinden. Weitere Zentren sind Bad Gleichenberg, St. Stefan im Rosental, Gnas und Kirchbach.

Der Bezirk Feldbach ist Teil der Regionalmanagement-Region Oststeiermark, gemeinsam mit den Bezirken Fürstenfeld, Hartberg und Weiz. Feldbach gehört zur NUTS-III-Region Oststeiermark (politische Bezirke Feldbach, Fürstenfeld, Hartberg, Radkersburg und Weiz). Feldbach liegt im Ziel 5b-Gebiet gemäß EU-Strukturfonds (Förderung von ländlichen Problemgebieten). Die Region nimmt am Interreg IIIa-Programm Österreich-Slowenien teil, das Vulkanland ist eine Leader+ Region.

Abb. 2: Lage der Region



Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, eigene Bearbeitung

Die Region liegt derzeit noch an der EU-Außengrenze – die wirtschaftlichen und funktionellen Verflechtungen mit den Nachbarstaaten haben in den letzten Jahren jedoch stark zugenommen. Durch den EU-Beitritt Ungarns und Sloweniens im Jahr 2004 rückt die Region ins europäische Zentrum, die Grenzen verlieren weiter an Bedeutung. Der Raum Kärnten / Steiermark könnte sich langfristig gemeinsam mit Slowenien, Venetien, Kroatien und Westungarn zu einem starken Wirtschaftsraum entwickeln.

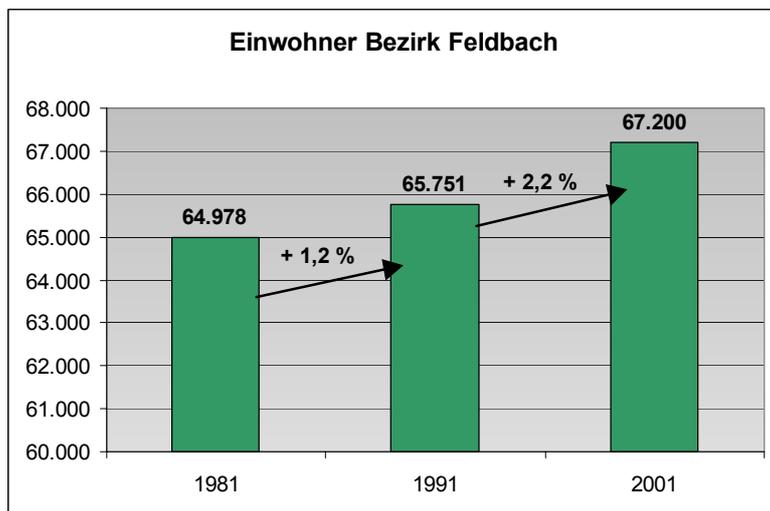
Die Region Feldbach zeichnet sich durch die für die Oststeiermark typische Kleinteiligkeit und Vielfalt aus. Ökologische Innovation und das Bewusstsein für die kulturellen und landschaftlichen Qualitäten der Region sind vorhanden. In den letzten Jahren sind besonders die Thermenregion sowie die landschaftliche und landwirtschaftliche Identität (regionale landwirtschaftliche Produkte) in den Vordergrund getreten. Die Schlösserstraße ist zu einem Begriff geworden, ebenso das „Vulkanland“ von Feldbach und Radkersburg.

Bevölkerung und Siedlungsstruktur

Der Bezirk Feldbach hat 67.200 Einwohner (Volkszählung 2001). Die Bevölkerung stieg seit 1991 um 2,2 Prozent (vgl. Abb. 3), stärker als noch in den Jahren zuvor. Die Zahl der

Haushalte stieg von 1991 bis 2001 um 18 Prozent; die durchschnittliche Haushaltsgröße ist von 3,6 auf 3,1 Einwohner/Haushalt gesunken.

Abb. 3: Einwohnerentwicklung im Bezirk Feldbach 1981 – 2001



Quelle: Statistik Austria, 2002

Feldbach verzeichnete auch in den letzten Jahren eine positive Geburtenbilanz, aber eine negative Wanderbilanz.

Der Bezirk Feldbach hat 55 Gemeinden. Im Hügelland herrschen Streusiedlungen vor, das untere Raabtal ist das Siedlungszentrum (Gemeinden Feldbach und Fehring). 65 % der Bezirksfläche sind Dauersiedlungsraum (Steiermarkdurchschnitt 32 %), davon sind rund 7 % Bauland. Auf einen Einwohner fallen 494 m² Bauland bzw. 412 m² Wohnbauland, das ist deutlich mehr als der Steiermarkdurchschnitt. Zwischen 1991 und 2001 hat in der Steiermark das Bauland geringfügig zugenommen, Wohnbauland hat in fast allen steirische Bezirken abgenommen. In Feldbach konnte ein Rückgang des Wohnbaulandes um 3 % festgestellt werden. Mit 8,0 hat Feldbach in der Oststeiermark die höchste Wohnbaurate (=fertiggestellte Wohnungen auf 1.000 Einwohner).

Abb. 4: Baulandentwicklung in der Steiermark, im Bezirk Feldbach und in den benachbarten Bezirken 1991 – 2001

Bezirk	Bauland [ha]			Bauland / Einwohner [m ²]	
	1991	2001	Veränderung	1991	2001
Feldbach	3.241	3.328	+ 3 %	493	494
Radkersburg	1.706	1.795	+ 5 %	688	744
Weiz	3.896	3.791	- 3 %	468	440
Leibnitz	3.878	4.218	+ 9 %	541	559
Graz-Umgebung	6.275	6.897	+ 10 %	532	524
Fürstenfeld	1.551	1.706	+ 10 %	696	740
Steiermark	49.498	50.516	+ 2 %	418	426

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2001

Abb. 5: Wohnbaulandentwicklung in der Steiermark, im Bezirk Feldbach und in den benachbarten Bezirken 1991 – 2001

Bezirk	Wohnbauland [ha]			Wohnbauland / Einwohner [m ²]	
	1991	2001	Veränderung	1991	2001
Feldbach	2.859	2.278	- 3 %	435	412
Radkersburg	1.610	1.521	- 6 %	649	630
Weiz	3.161	2.900	- 8 %	380	337
Leibnitz	3.167	3.207	+ 1 %	442	425
Graz-Umgebung	5.196	5.386	+ 4 %	440	410
Fürstenfeld	1.255	1.322	+ 5 %	563	574
Steiermark	38.937	38.396	- 1 %	329	324

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2001

Insgesamt besteht ein großer Baulandüberhang, vor allem beim Industriebauland, Wohnbauland und bei den Sondergebieten. Sieben Prozent des Kerngebietes, 20 % des Wohnbaulandes, 26 % des Industriebaulandes, 13 % der Baugebiete für Einkaufszentren und 58 % der genannten Sondergebiete (Kurgebiete, Erholungsgebiete, Ferienwohngebiete) sind unbebaut (Daten aus den Flächenwidmungsplänen, die bis zu 5 Jahre alt sein können).

Wirtschaft und Tourismus

Etwa fünf Prozent der Arbeitsplätze in der Steiermark entfielen im Jahr 1991 auf den Bezirk Feldbach. Davon entfallen etwa ein Drittel der Arbeitsplätze auf die Gemeinden Feldbach und Fehring. Weitere Arbeitsplatzzentren sind Bad Gleichenberg, Sankt Stefan i.R., Kirchbach in der Steiermark und Gnas. Sehr beschäftigungsintensiv ist in der Region immer noch die Landwirtschaft, 1991 hatte Feldbach 27 % seiner Arbeitsplätze in der Landwirtschaft.

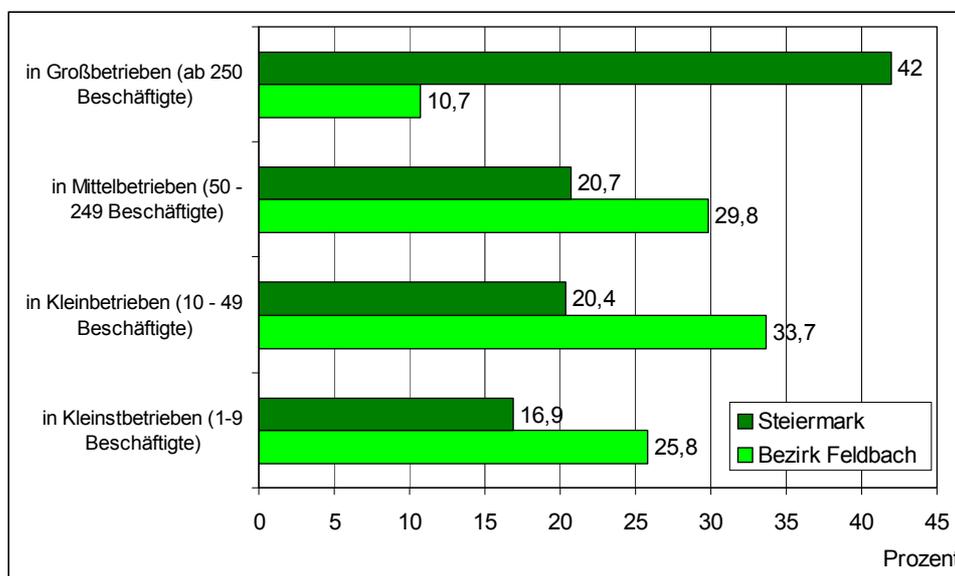
Abb. 6: Struktur der Beschäftigung 2000 Feldbach und benachbarten Bezirken, Veränderung 1999/2000

	Be- schäftigte 2000	Anteile in %			Veränderung 1999 –2000 in %			
		Primärer Sektor	Sekund. Sektor	Tertiärer Sektor	Insgesamt	Primärer Sektor	Sekund. Sektor	Tertiärer Sektor
Feldbach	13.486	3,7	40,1	56,2	2,5	1,6	-0,1	3,3
Radkersburg	5.974	3,5	30,8	65,7	-1,1	-1,8	4,2	-1,9
Weiz	22.561	3,9	53,5	42,6	2,5	1,8	0,7	5,3
Leibnitz	15.156	4,8	45,5	49,7	2,9	10,6	0,2	5,9
Graz-Umgeb.	31.109	2,0	45,6	52,3	9,0	0,8	6,8	12,9
Fürstenfeld	6.765	2,1	41,8	56,1	4,9	9,1	2,1	7,5
<i>Steiermark</i>	<i>415.497</i>	<i>1,7</i>	<i>36,8</i>	<i>61,5</i>	<i>3,1</i>	<i>3,8</i>	<i>1,2</i>	<i>5,1</i>

Quelle: Kautz et al., 2001.

In Feldbach herrschen kleine und mittlere Betriebe vor, nur drei Betriebe haben mehr als 300 Beschäftigte. Die Zahl der Beschäftigten im tertiären Sektor ist von 1999 bis 2000 um 3,3 % angestiegen, etwas geringer als der Steiermarkdurchschnitt. In Feldbach gibt es wenig technologieorientierte Unternehmen (sog. zukunfts- und exportorientierte Gewerbe- und Dienstleistungsbranchen).

Abb. 7: Anteile der unselbständig Beschäftigten in Betriebsgrößenklassen 2000 (Steiermark und Bezirk Feldbach)



Quelle: Johanneum Research, 2001

Mehr als ein Drittel der Beschäftigten pendelte 1991 aus dem Bezirk aus, davon arbeiteten mehr als die Hälfte der Auspendler in der Landeshauptstadt Graz. Die Zahl der Auspendler nimmt weiterhin zu.

Die Arbeitslosigkeit ist in der Region Feldbach durch einen hohen Anteil an gering qualifizierten Arbeitslosen, Arbeitslosen in Bauberufen und jugendlichen Arbeitslosen gekennzeichnet. Die Arbeitslosigkeit war in den letzten Jahren konstant, durch die schlechte Wirtschaftslage in Europa ist auch die Arbeitslosenzahl in Feldbach von Juli 2001 bis Juli 2002 um 17,4% gestiegen. Das ist etwas höher als der Steiermarkdurchschnitt.

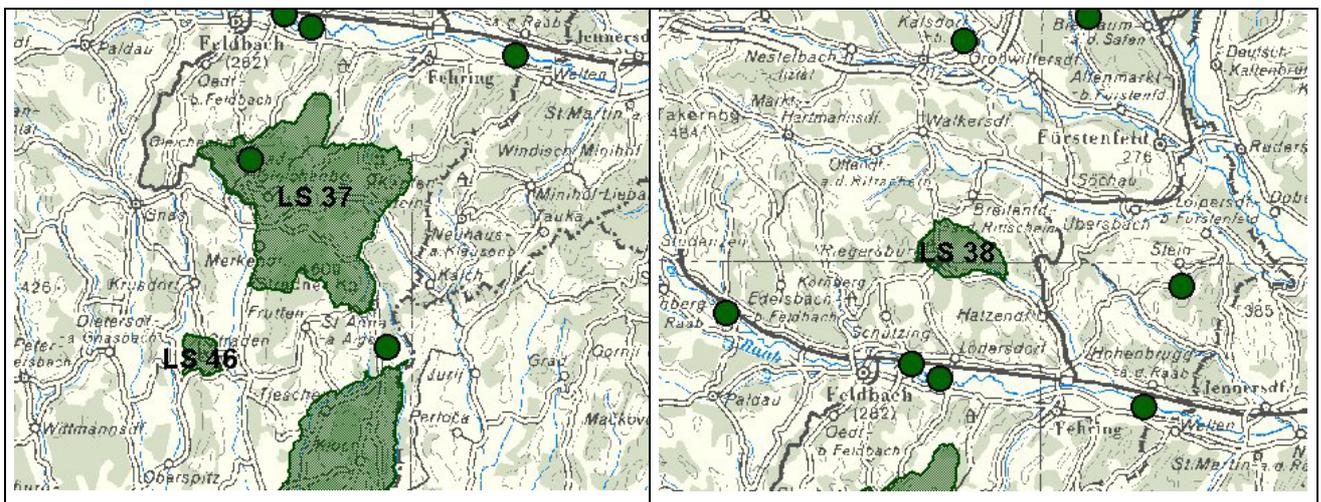
Etwa fünf Prozent aller Nächtigungen in der Steiermark entfallen auf den Bezirk Feldbach. Die Nächtigungsentwicklung verlief im Bezirk in den letzten sechs Jahren positiv. Der Tourismus wächst langsam aber stetig. Die Zahl der Betten steigt, vor allem die Bettenzahl der 4 und 5-Sterne-Betriebe. Die größte Bedeutung hat der Kurort Bad Gleichenberg, auf den zwei Drittel aller Nächtigungen des Bezirks entfallen. Von der Therme Loipersdorf profitieren die Feldbacher Gemeinde Unterlamm, von der Bad Gleichenberger Therme die Gemeinde Bairisch Kölldorf. Angebote wie Thermenurlaube, Wandern, Reiten und Rad fahren stehen im Mittelpunkt.

Landschaft, Umwelt und Naturraum

Die Region Feldbach zeichnet sich durch ihre kleinteilige Struktur und Vielfalt aus. Der Bezirk ist gegliedert in die Bereiche Riedelland, Vulkangebiet und das Solental der Raab. Laubmisch- und Buchenwälder, Obstbäume, Wiesen, Weingärten prägen die Region; Kulturgüter wie Mühlen, Burgen und Schlösser sind charakteristisch.

In Feldbach gibt es zwei Landschaftsschutzgebiete: LSG 37 Gleichenberger Kogel, Kapfenstein – Stradner Kogel (Hochstraden) und LSG 38 Riegersburg. Das LSG 37 deckt sich fast zur Gänze mit dem Natura 2000 Gebiet „Südoststeirisches Hügelland“.

Abb. 8: Feldbacher Landschaftsschutzgebiete 37 (Gleichenberger Kogel) und 38 (Riegersburg)



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Digitaler Umweltatlas, 2002

Durch den steigenden Siedlungsdruck, den zunehmenden Flächen für Infrastruktur und durch die Expansion der landwirtschaftlichen Flächen wurden in den letzten Jahren immer mehr ökologisch sensible Flächen (Auböden, Mäander und Hanglagen) bebaut und kultiviert.

3.2 ENTWICKLUNGSLEITBILDER UND KONZEPTE

3.2.1 Generalverkehrsplan Österreich 2002

Die verkehrspolitischen Ziele des Bundes wurden im Rahmen des Generalverkehrsplanes Österreich 2002 (GVP-Ö) entwickelt. Das strategische Bundesinteresse bezieht sich auf Korridore und Knoten, die innerhalb der nächsten 20 Jahre verkehrswirksam werden. Die verkehrspolitischen Ziele des Bundes sind:

- Den Wirtschaftsstandort Österreich stärken
- Die Netze effizient und bedarfsgerecht ausbauen
- Die Sicherheit erhöhen
- Die Finanzierung sicherstellen
- Die Umsetzung erleichtern

Für die Region Feldbach sind folgende im GVP-Ö genannten Projekte relevant (vgl. Abb. 9).

Abb. 9: Auszug aus dem Generalverkehrsplan Österreich, Projekte in der Region Feldbach

Projekt	Zeithorizont GVP-Ö	Kosten [Mio. EUR]
Straße		
S7: Fürstenfeldder Schnellstraße (Fürstenfeld/Rudersdorf – Staatsgrenze Heiligenkreuz)	Paket 1 (2002 – 2011)	113,4
Schiene		
Steirische Ostbahn, 3 Betriebsausweichen	Paket 1a (2002 – 2006)	36,3
Elektrifizierung Steirische Ostbahn	Paket 2 (2012 – 2021)	65,4
Selektiver Ausbau Gleisdorf - Szentgotthard	Paket 2 (nach 2021)	109,0
Verbindung Steirische Ostbahn - Koralmbahn	Paket 1a (2002 – 2006)	29,1

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2002

3.2.2 Steirisches Gesamtverkehrsprogramm 2001

Die Ziele des Landes Steiermark wurden im Rahmen der Aktualisierung des Landesverkehrskonzeptes 2001 unter dem Leitbild „bewusst – behutsam – bestimmt“ neu gefasst, jedoch von der Steiermärkischen Landesregierung noch nicht beschlossen. Für die gegenständliche Aufgabenstellung sind relevant:

- Reduzierung des Straßenverkehrs und Verhaltensänderung zu funktionsorientierter Mobilität
- Verbesserung des Angebots der umweltverträglichen Verkehrsmittel zur Steigerung der Nutzung (Personen- und Güterverkehr)
- Ausbau, Betrieb und Förderung von Verkehrsinfrastruktur nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit und dem Verursacherprinzip

Für die Region Feldbach sind folgende Maßnahmen relevant:

- Ausbau der Grazer Ostbahn (Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität, Betriebsqualität und Streckenhöchstgeschwindigkeit) und dadurch Stärkung der Verbindung nach Ungarn sowie Aufwertung des oststeirischen Raumes
- Ausbau der B68 Studenzen – Feldbach (entlang der Hauptverbindung zwischen Feldbach und der A2 Gleisdorf-Süd sind zwischen Studenzen und Feldbach Ortsgebiete zu umfahren)

Abb. 10: Schienenprojekte Steiermark



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Verkehrsserver, 2002

Abb. 11: Straßenprojekte Steiermark



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Verkehrsserver, 2002

3.2.3 Regionales Entwicklungsprogramm Feldbach 1994

Mit dem LGBl. 7/1994 wurde das Regionale Entwicklungsprogramm für den politischen Bezirk Feldbach erlassen. Die verkehrliche Problemlage bestand damals wie heute aus schlechten innerregionalen Verbindungen im öffentlichen Verkehr und ein unzureichendes Angebot quer zur Hauptachse (Raabtal), geringe Reisegeschwindigkeiten und ein schlechtes Angebot Richtung Radkersburg und Leibnitz. Im motorisierten Individualverkehr werden die Anbindung an Pyhrn- und Südautobahn bemängelt sowie die Verbindungen in andere regionale Zentren wie Radkersburg, Leibnitz und Fürstenfeld. Der Ausbauzustand der Bundesstraßen und Landesstraßen ist unzureichend.

Für den Verkehr wurden daher folgende Ziele festgelegt:

- Sicherstellung und Verbesserung der Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Verbesserung der Erreichbarkeit der benachbarten Zentren
- Erstellung eines Nahverkehrskonzeptes als Grundlage für die schrittweise Verwirklichung eines Verkehrsverbundes für den Großraum Graz
- Ausbau der überregionalen Straßenverbindungen (Verbesserung der Verbindungen der Region mit den benachbarten Zentren)
- Verkehrs- und umweltgerechter Ausbau des regionalen Straßenverkehrsnetzes, Errichtung von Ortsumfahrungen
- Gestaltung des Straßenraumes, Entflechtung des Verkehrs und Schaffung von Verkehrsarmen Zonen
- Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene

Ein umfangreiches Ausbauprogramm für den MIV und den ÖV wurde beschlossen.

3.2.4 Regionales Entwicklungsleitbild Feldbach 2000

In allen Bezirken wurden in den letzten Jahren im Auftrag der Steiermärkischen Landesregierung Entwicklungsleitbilder erstellt. Der Prozess verlief unter Einbindung möglichst vieler regionaler Akteure. Das Regionale Entwicklungsleitbild Feldbach wurde 1998 unter dem Motto „Vulkanregion“ entwickelt. Es soll raumwirksame Entscheidungen in der Region im hoheitlichen und privatwirtschaftlichen Bereich einheitlich ausrichten.

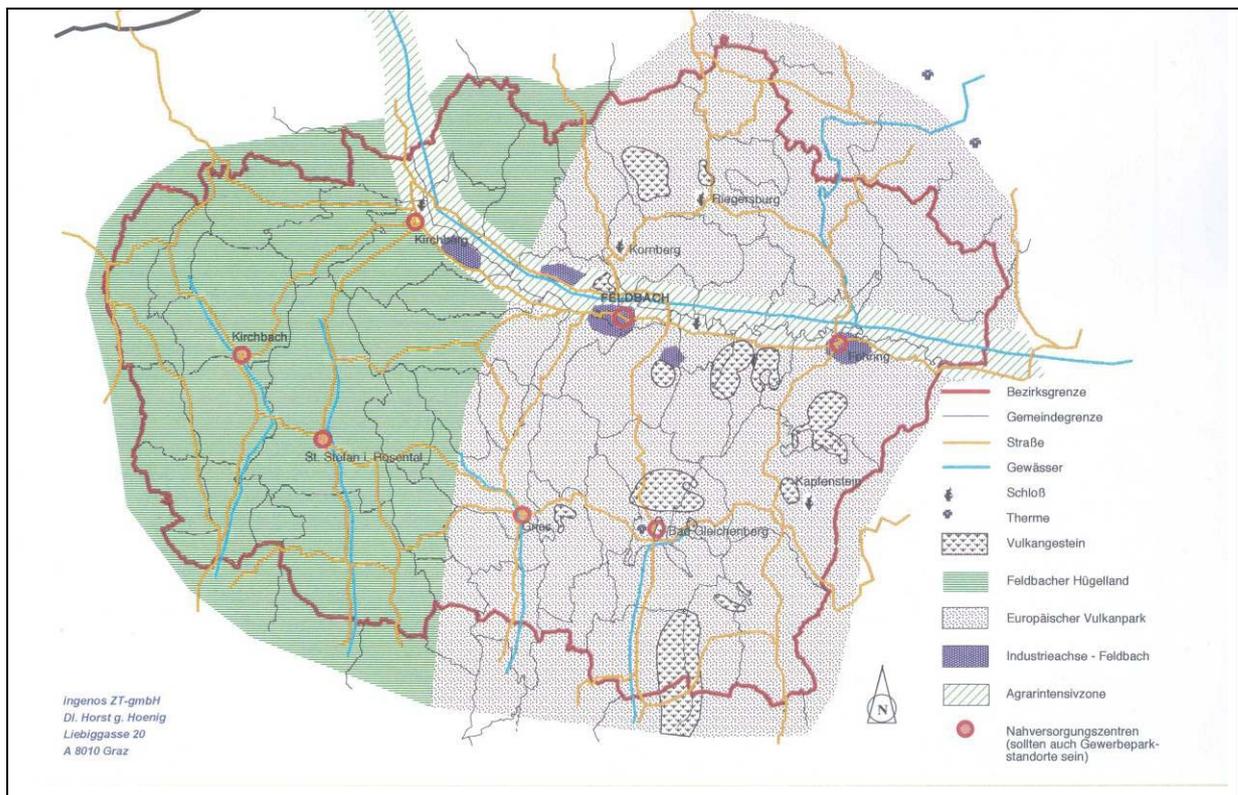
Ziele im Bereich Verkehr sind:

- selektive Anbindung an internationale Verkehrswege (Bahn und Straße)

- Anbindungen an die A2 und an die A9 (ohne Verstärkung des Transits)
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Für die Umsetzung der Ziele soll das vorliegende Regionale Verkehrskonzept Feldbach erstellt werden.

Abb. 12: Regionales Entwicklungsleitbild Feldbach



Quelle: Ingenos ZT-GmbH, 2000

3.2.5 Entwicklungskonzept Raabtal 2002

Im Raabtal besteht – neben der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung - insbesondere aufgrund von Industrie- und Gewerbeansiedlungen ein großer Druck auf flussnahe Flächen. Aus diesem Grund wurde in Ergänzung zu den schutzwasserwirtschaftlichen und gewässerökologischen Zielen ein Entwicklungskonzept für das Raabtal erarbeitet.

Folgende Ergebnisse liegen vor:

- Motorisierungsgrad wird bis 2010 auf 725 und bis 2020 auf 800 steigen (Pkw/1.000 Einwohner)
- MIV erzeugende Siedlungsstrukturen erhöhen die Staugefahr in der Region

- Fahrzeit nach Graz wird durch Straßenprojekte nicht kürzer: Stauzunahme bei der Grazer Stadteinfahrt
- Schlecht ausgestattete Bahnhöfe, in schlechter Lage zum Siedlungsgebiet
- Keine geeigneten Pkw- und Fahrradabstellmöglichkeiten an den Bahnhaltepunkten
- Der Bevölkerung sind Zeitgewinne durch Bahnbenützung nicht bewusst (Feldbach – Graz Ost 17x täglich, Fahrzeit ab 45 Minuten)

Für die Siedlungsstruktur und das Verkehrssystem wurde folgendes Leitbild entwickelt:

Regionales Siedlungsleitbild

- Konzentration der Siedlungstätigkeit auf gut aufgeschlossene Siedlungsschwerpunkte (Vermeidung der Zersiedelung entlang von Verkehrslinien)
- Vorausschauende Baulandentwicklung und Wohnbautätigkeit (Bevölkerungszuwachs im Talraum, Bevölkerungsrückgang im Hinterland)
- Rücknahme des ungeeigneten und dispersen Baulandangebotes, Festlegung von Baulandgrenzen
- Im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 68 ergeben sich neue Wohnqualitäten entlang der Haltestelleneinzugsbereiche am Nordrand des Raabtales (Siedlungsachse Fladnitz – Gniebing – Raabau – Johnsdorf-Brunn), die gezielt zu entwickeln sind.

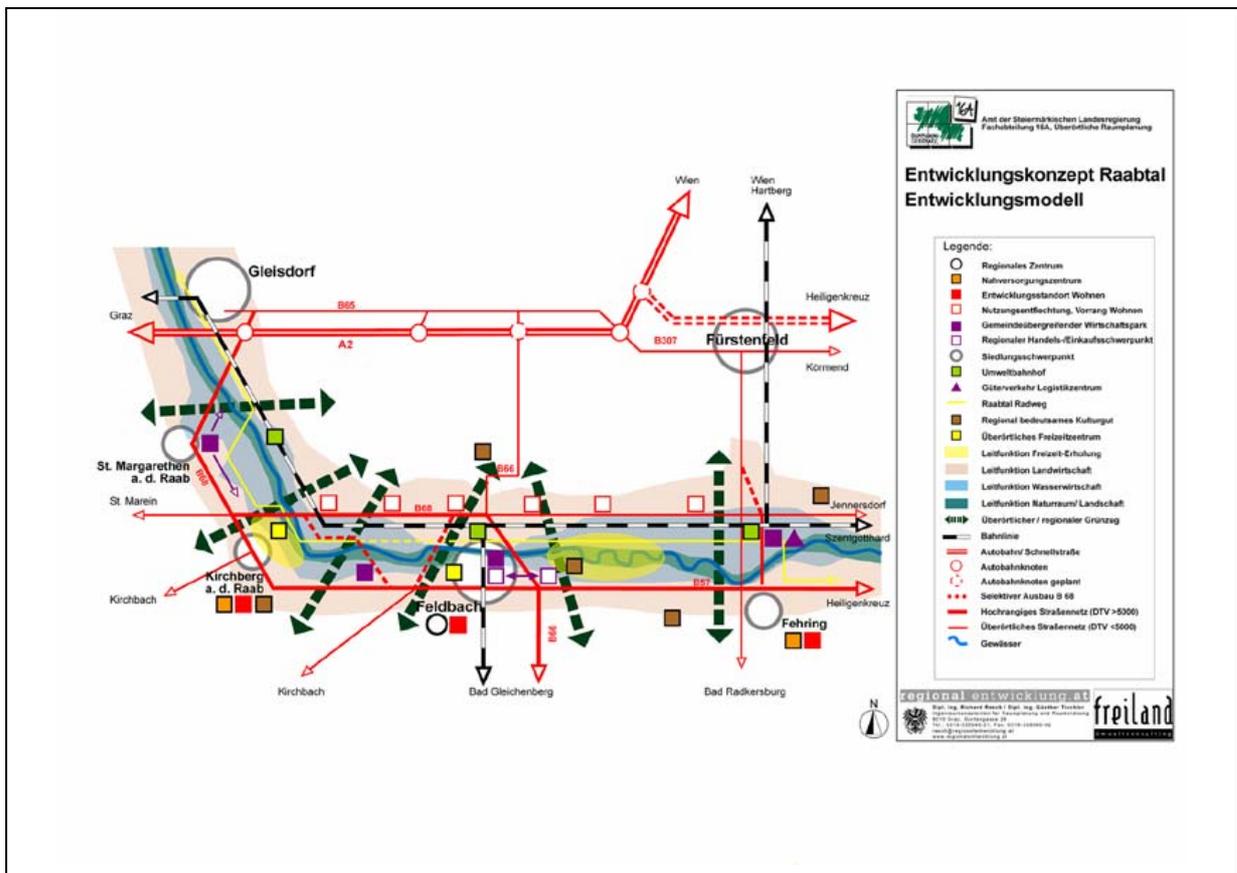
Optimierung innerregionaler Verkehrssysteme

- Selektiver Ausbau des Straßennetzes (selektiver Ausbau B 68: Abschnitt Studenzen – Paldau, Spange Gnas, Netzschluss B57/L222), Hauptaugenmerk: Verbesserung der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Region
- Um im Zusammenhang mit Verkehrsprojekten häufig zu beobachtenden Bedeutungsverlust der regionalen Zentren zugunsten der nahegelegenen Stadtregion Graz entgegenzuwirken, sollen im Rahmen von Bundesstraßen-Ausbauprojekten Verkehrsverträge mit dem Land abgeschlossen werden, in denen flankierende Maßnahmen in der Region (wie Verkehrsberuhigung, Attraktivierung des ÖPNV etc.) festgeschrieben werden.

Anbindung an den Zentralraum Graz

- Durch geeignete Buslinien soll die Flächendeckung des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Ausgewählte Bahnhöfe müssen als Knotenpunkte mit den Buslinien optimiert werden.
- Straßenprojekte, die zur Verbesserung in der Region beitragen, verbessern auch die Anbindung an den Zentralraum.

Abb. 13: Entwicklungsmodell Raabtal



Quelle: regionalentwicklung.at, freiland Umweltconsulting, 2002

Abb. 14: Maßnahmenprogramm Infrastruktur im Entwicklungskonzept Raabtal

Entwicklungsschwerpunkte	Erläuterungen	Ziele / Maßnahmen
Selektiver Ausbau Bundes- / Landesstraße	Verbesserung der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Region und der Anbindung an den Zentralraum	<ul style="list-style-type: none"> • Abschluss von Verkehrsverträgen zwischen Land und Gemeinden zur Festlegung flankierender Maßnahmen • Trassenfestlegung auf Basis von Korridoruntersuchungen • Einarbeitung in örtliche Raumplanung als Grundlage für Freihaltung der Trasse von konfligierenden Nutzungen • Detailplanung und Umsetzung der Projekte
Verbesserung der Bahninfrastruktur	Optimierung der Streckenführung und Attraktivierung der Bahnhöfe	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit der Bahn • Verringerung der Fahrzeiten • Verbesserung der Lage und Ausstattung von Bahnhöfen und Haltestellen
Umweltbahnhof	Attraktiver Knotenpunkt für Bahn, regionale Buslinien und individuell Anreisende	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung und Qualifizierung des Netzes bzw. Netzzuganges im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes und entsprechender Umsetzungsschritte • Verbesserung der Flächendeckung des öffentlichen Verkehrs • Schaffung von ÖPNV-Knotenpunkten bei ausgewählten Bahnhöfen der Region
Regionale Radwegachse	Regionale und regionsübergreifende Radwegeverbindungen auf verkehrsarmen und teilweise verkehrsfreien Wegstrecken	<ul style="list-style-type: none"> • schrittweiser Ausbau zu verkehrsfreien bzw. verkehrsarmen Radwegen

Quelle: regionalentwicklung.at, freiland Umweltconsulting, 2002

3.3 ANALYSE VON STÄRKEN, SCHWÄCHEN, CHANCEN UND RISKEN

Für das Regionale Verkehrskonzept Feldbach wurde eine Stärken-Schwächen-Analyse durchgeführt (siehe Anhang 1), die folgende Ergebnisse brachte:

- Stärken gibt es vor allem im Natur- und Landschaftsraum und im Tourismus.
- Chancen werden insbesondere in der EU-Osterweiterung gesehen. Die Zuwächse im motorisierten Individualverkehr können ein Risiko für die Bevölkerung sowie die Natur- und Erholungsfunktion der Region sein. Kooperationen sind bereits vorhanden, aber erst in ihren Anfängen.
- Schwächen gibt es im Wirtschaftsbereich (Angst vor stagnierender Wirtschaftsentwicklung, wenig Arbeitsplätze etc.). Als Schwäche wird auch der öffentliche Verkehr genannt.

Insgesamt gibt es eine stark unterschiedliche Einschätzung bei der Beurteilung der Verkehrssituation und der Verkehrsinfrastruktur.

3.4 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

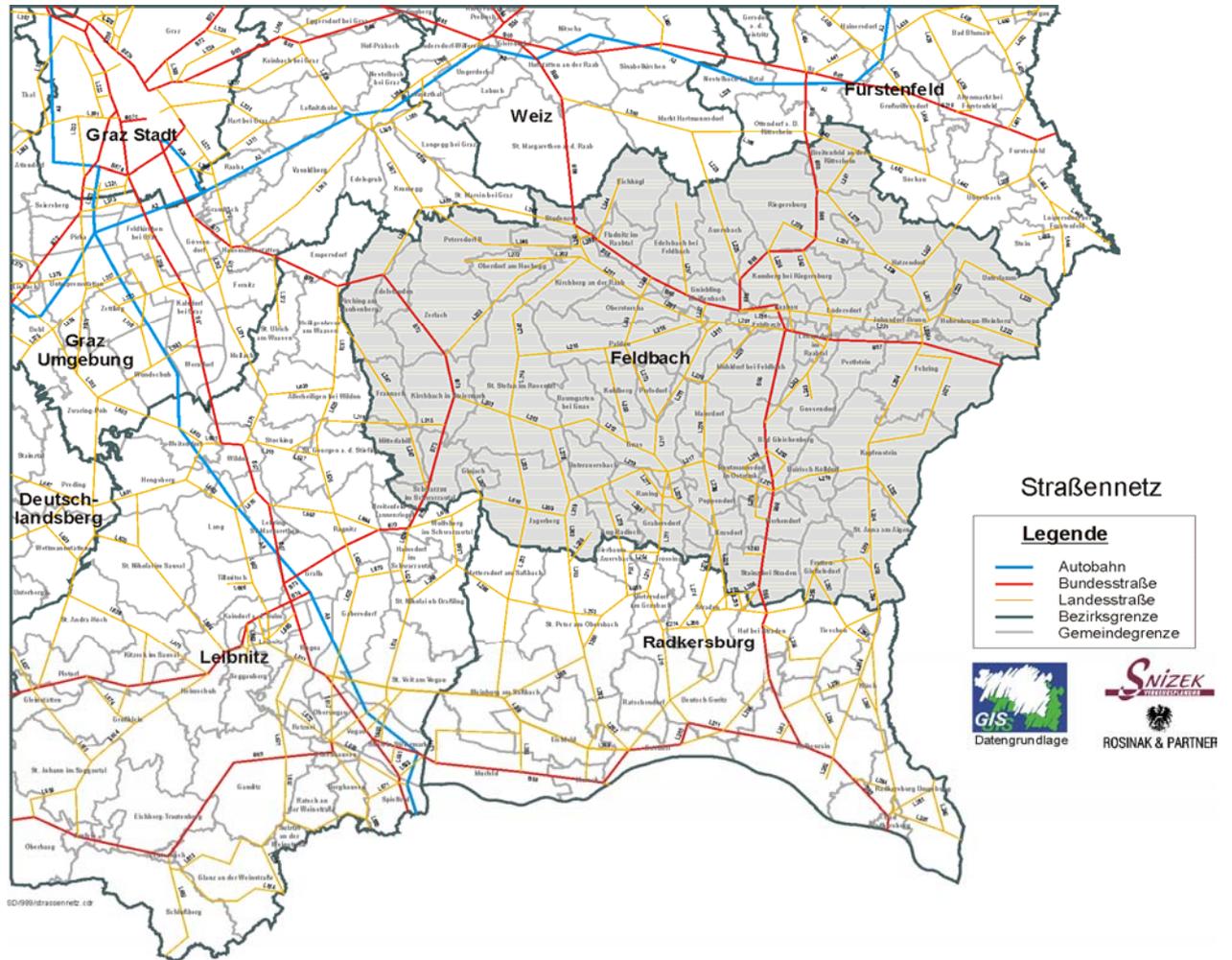
3.4.1 Angebot

Hochrangige regionale Erschließungsfunktionen für den Raum Feldbach weisen die B 68, die B 66 und die B 57 auf. Die B 73 tangiert den Bezirk Feldbach im Westen. Neben dem dichten Landesstraßennetz erfüllt die parallel zur B 68 verlaufende L 201 eine weitere wichtige Funktion für die regionale Erschließung.

Die kürzeste Verbindung von Feldbach Richtung Westen nach Graz oder zur A 2 führt über die L 201 und die L 305. Diese Verbindung wird derzeit bereits stark genutzt. Dieser Relation könnte jedoch in Zukunft noch größere Bedeutung zukommen.

Die internationale und überregionale Erschließung erfolgt in West-Ost Relation von der A 2 über die B 68 Richtung Heiligenkreuz, und in Nord-Süd Relation von der A 2 über die B 66 Richtung Bad Radkersburg. Neben diesen hochrangigen Straßenverbindungen wird der Bezirk Feldbach von einem dichten Straßennetz zur regionalen Erschließung durchzogen (siehe Abb. 7).

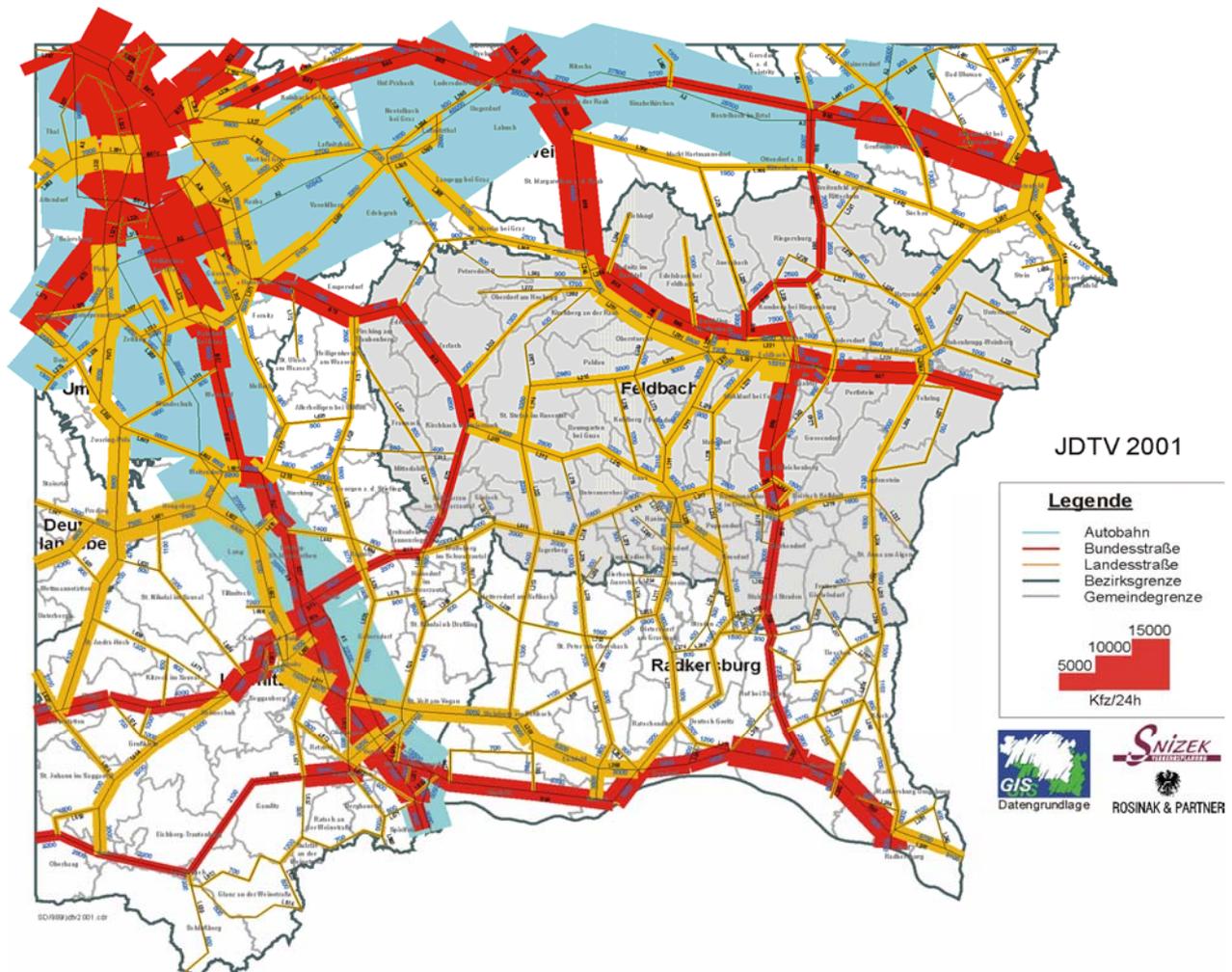
Abb. 15: Straßennetz Bezirk Feldbach



3.4.2 Nachfrage

Die Verkehrsstärken in der Region Feldbach sind für den Gesamtverkehr JDTV 2001 in der Abb. 8 dargestellt.

Abb. 16: Gesamtverkehr JDTV 2001



Die B 68 zeigt im Bezirk Feldbach Verkehrsstärken von rund 7.000 Kfz/24 h bis 10.000 Kfz/24 h. Zwischen Studenzen und Feldbach werden auf der parallel geführten L 201 zwischen 5.000 Kfz/24 h und rund 13.000 Kfz/24 h im JDTV verzeichnet. In der Weiterführung dieser Verkehrsachse der B 57 sinkt die Verkehrsstärken von 9.000 Kfz/24 h im Bereich Feldbach auf rund 4.000 Kfz/24 h im Bereich Fehring.

Eine weitere West-Ost Achse mit regionaler Erschließungsfunktion zeigt sich im Verlauf der L 203, L 212, L 217 und L 219. Die Verkehrsstärken liegen auf diesen Abschnitten zwischen 1.600 Kfz/24h und 4.400 Kfz/24h.

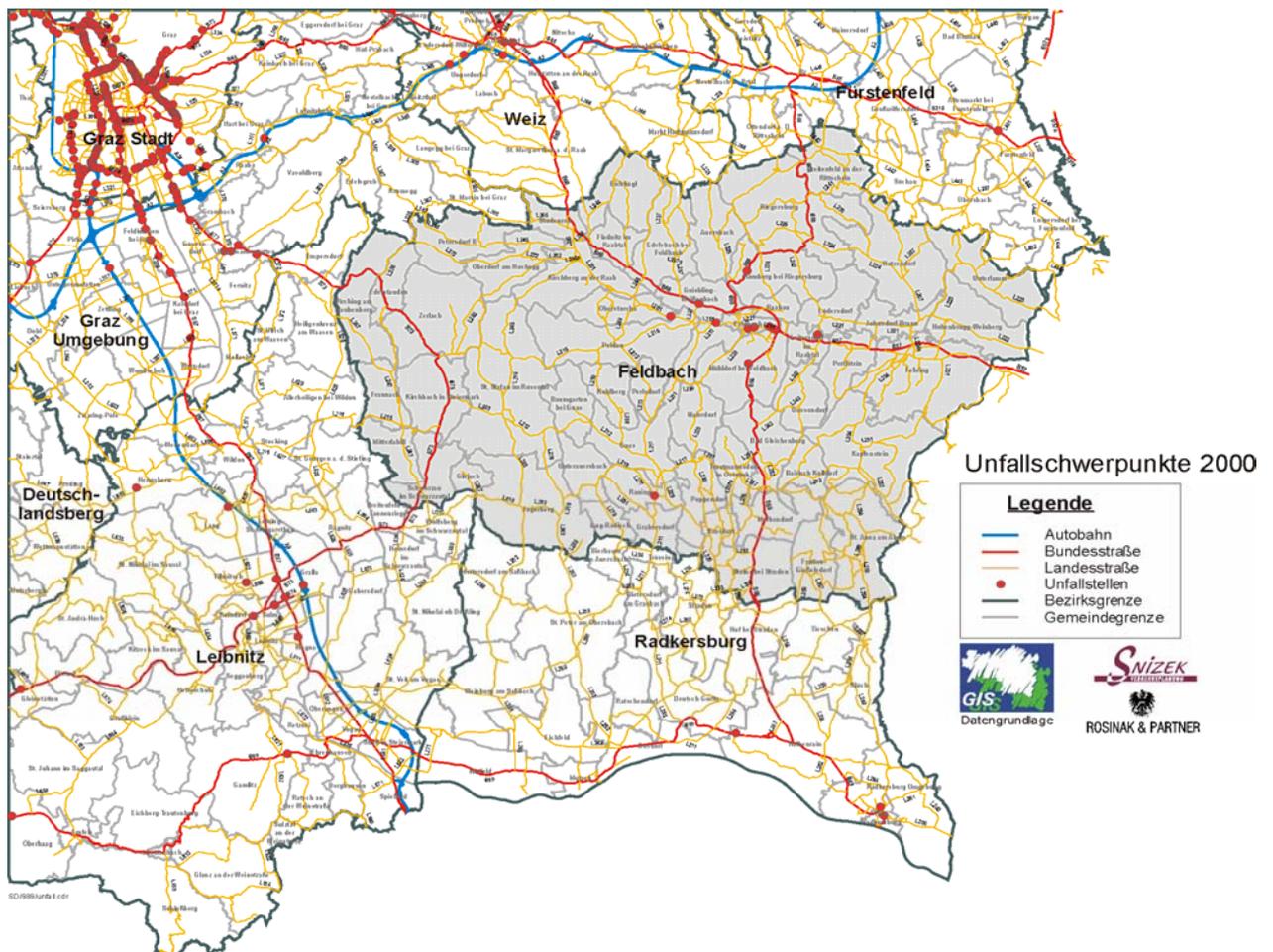
In Nord-Süd Relation weist die B 66 zwischen der A 2 und der B 68 vergleichsweise geringe Verkehrsstärken zwischen 2.000 Kfz/24h und 3.000 Kfz/24h auf. Südlich von Feldbach liegen die Verkehrsstärken der B 66 bei 6.600 Kfz/24h und nehmen im weiteren Verlauf bis zur Bezirksgrenze auf 3.000 Kfz/24h ab.

Zusätzlich zu den hochrangigen Nord-Süd Verbindungen gibt es wichtige regionale Verbindungen: die L 207 zwischen der B 65 und der B 57. Die L 216 und die L 211 zeigen mit Verkehrsstärken von ca. 3.000 Kfz/24h die Wichtigkeit für die regionale Erschließung.

3.4.3 Unfallschwerpunkte

Unfallschwerpunkte befinden sich vor allem an der L 201 zwischen Kirchberg/Raab und Leitersdorf, in der Bezirkshauptstadt Feldbach und an der B 66 (siehe Abb. 9).

Abb. 17: Unfallschwerpunkte 2000



3.4.4 Verkehrsqualität

Die Verkehrsqualität wurde nach RVS 3.7 bewertet. Diese Richtlinie dient der Kontrolle, ob die vorhandenen Anlageverhältnisse eines bestimmten Straßenabschnitts der funktionellen Bedeutung des vorgegebenen Beurteilungsabschnittes entspricht. Zur Kontrolle ist die maßgebende Betriebsgeschwindigkeit mit der vorhandenen Betriebsgeschwindigkeit zu vergleichen.

Die maßgebende Betriebsgeschwindigkeit ist der planerisch angestrebte Wert der Reisegeschwindigkeit aller Pkw bei den vorhandenen Straßenverhältnissen und der Bemessungsverkehrsstärke. Der Zusammenhang zwischen der maßgebenden Geschwindigkeit und der funktionellen Bedeutung (Klasse) ist der Tabelle zu entnehmen.

Maßgebende Betriebsgeschwindigkeit

Klasse	$V_{\text{maßgeb}}$ [km/h]
I	81 – 100
II	61 – 80
III	41 – 60
IV	=< 40

Die Straßen B 68, L 201 und L 204 sowie die B 66 in Richtung Bad Radkersburg fallen in die Kategorie II und erfüllen somit die an sie gestellten Anforderungen. Im nördlichen Abschnitt der B 66 (Richtung A 2) ist die Betriebsgeschwindigkeit geringer, das auf die Anlageverhältnisse zurückzuführen ist.

3.5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

3.5.1 Angebot

Von besonderer Bedeutung für die Region ist die Steirische Ostbahn, die das Raabtal erschließt und die Region mit der Landeshauptstadt verbindet. Überregional verbindet die steirische Ostbahn die Region mit Ungarn. Weiters verbindet die Aspangbahn Feldbach mit Hartberg. Als regionale Verbindung dient das Angebot der Gleichenberger Bahn, die von den Steiermärkischen Landesbahnen betrieben wird.

Zusätzlich zum Angebot auf der Schiene verkehren 48 relevante und weitgehendst auf die Schüler- und Pendlerbeförderung ausgerichtete Regionalbuslinien im Bezirk Feldbach. In der Abb. 10 ist das Bahn und Busnetz der Region Feldbach dargestellt.

Eine lokale Besonderheit bildet der Thermenverkehr. Die ÖBB verbindet auf der Schiene die Bundeshauptstadt Wien direkt mit der Thermenregion der Oststeiermark mittels des

Thermenland-Expresses. Die täglich verkehrende Bahnverbindung zwischen Wien und Graz hält in der Thermenregion an den Halten Bad Waltersdorf, Blumau in der Steiermark, Fürstenfeld und Feldbach. Der Transfer zu den Thermen erfolgt mittels Taxi oder Busshuttle. Zum Einsatz kommen Hercules Dieselloks mit City-Shuttle Waggons. Als spezielles Service wird die Fahrradmitnahme im Zug angeboten.

Busse verkehren täglich zwischen Wien und der Therme Loipersdorf. Weiters besteht ein Bus-Shuttle-Service, das den Bahnhof Fürstenfeld und die Therme Loipersdorf im Stundentakt verbindet. Die Thermen Bad Gleichenberg, Bad Blumau und Bad Radkersburg bieten kostenlose Abholungen von den regionalen Bahnhöfen nach Voranmeldung an.

Abb. 18: ÖPNV-Netz

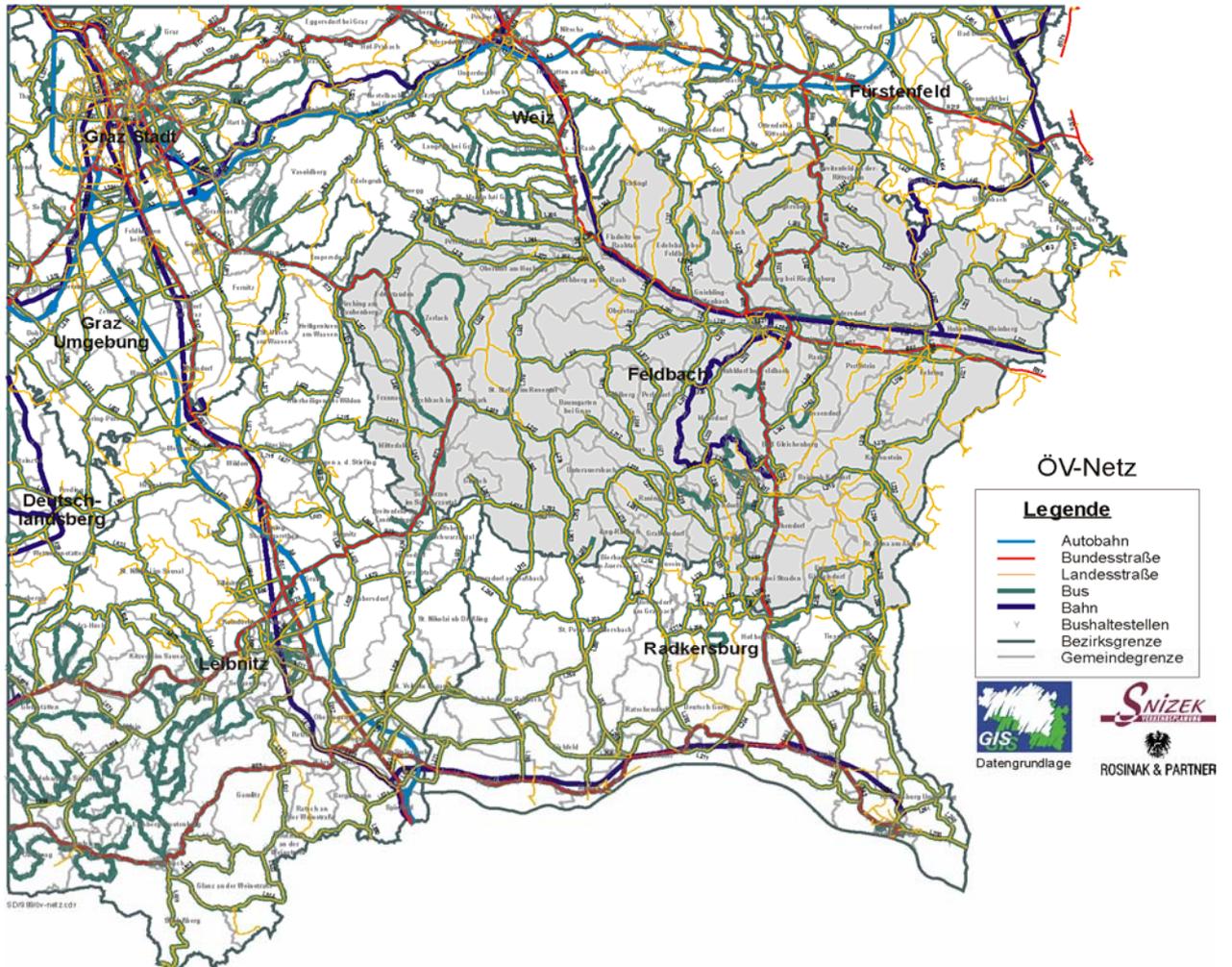
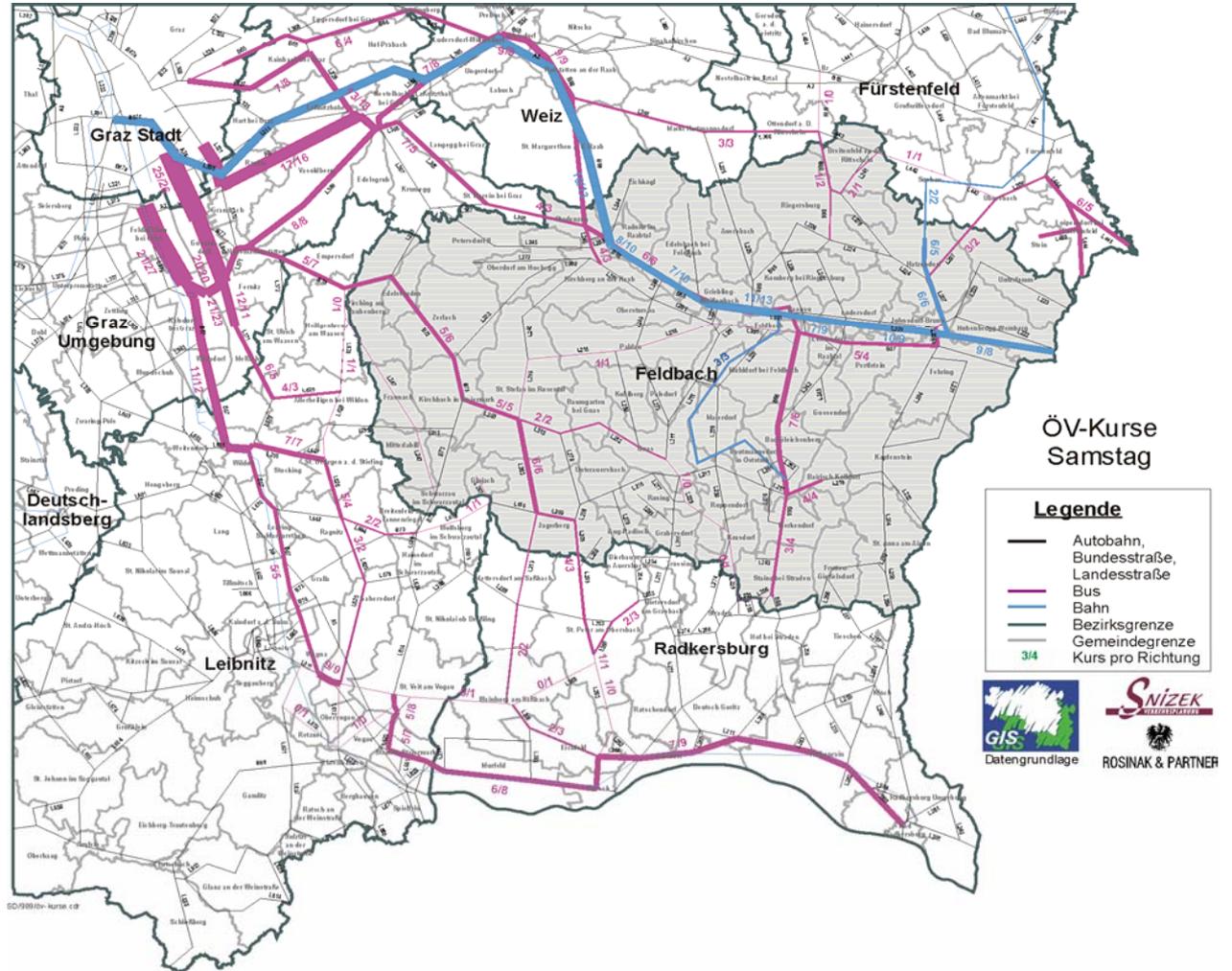


Abb. 20: Fahrplanangebot samstags



Es zeigt sich, dass die Steirische Ostbahn im Raabtal ein vergleichsweise attraktives Fahrplanangebot anbietet. Die Aspangbahn bietet auf Grund ihrer regionalen Erschließungsfunktion ein im Vergleich geringes Angebot.

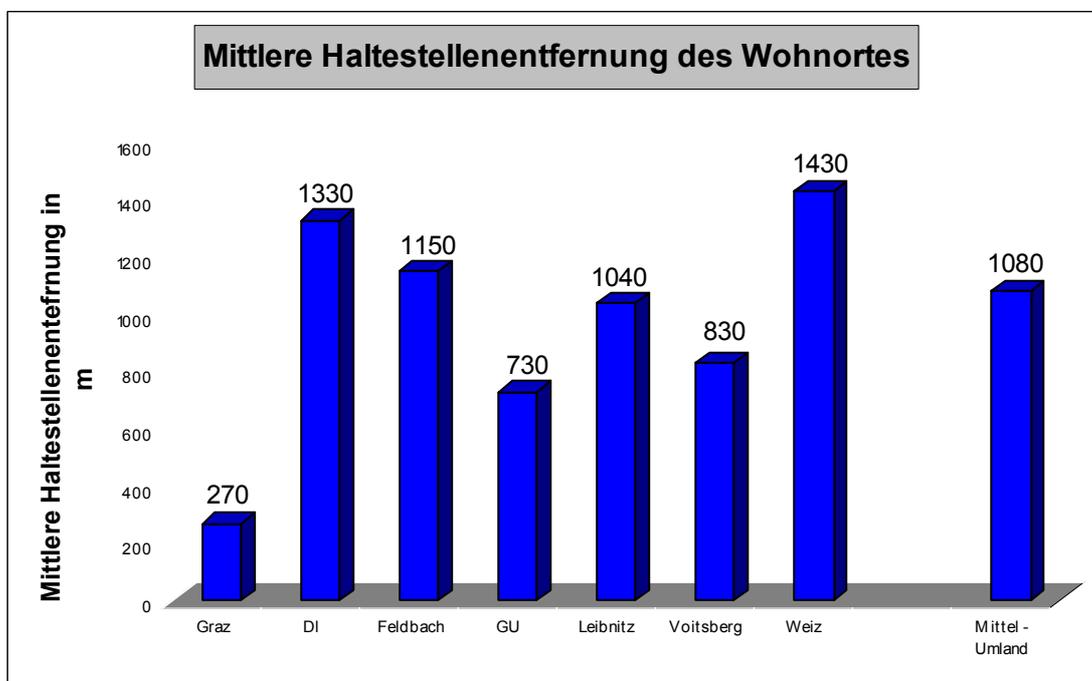
Die Strecke Feldbach – Bad Gleichenberg bietet ein geringes Angebot, eine Attraktivierung des Angebotes ist jedoch geplant.

Auf Grund der geringen Nachfrage erfüllen viele Regionalbuslinien die Funktion von Schülertransporte. Das Regionalbusnetz ist im Wesentlichen nach Feldbach und Graz orientiert, bzw. erfüllen die Regionalbusse teilweise die Zubringerfunktion zur Schiene.

3.5.2 Nachfrage

Im Personenverkehr liegen keine detaillierte Nachfragedaten für den öffentlichen Verkehr im Raum Feldbach vor. Die mittlere Entfernung der Wohnung zur nächsten ÖV-Haltestelle und das Fahrplanangebot bestimmen die Verkehrsmittelwahl jedoch wesentlich.

Abb. 21: Mittlere Haltestellenentfernung des Wohnortes



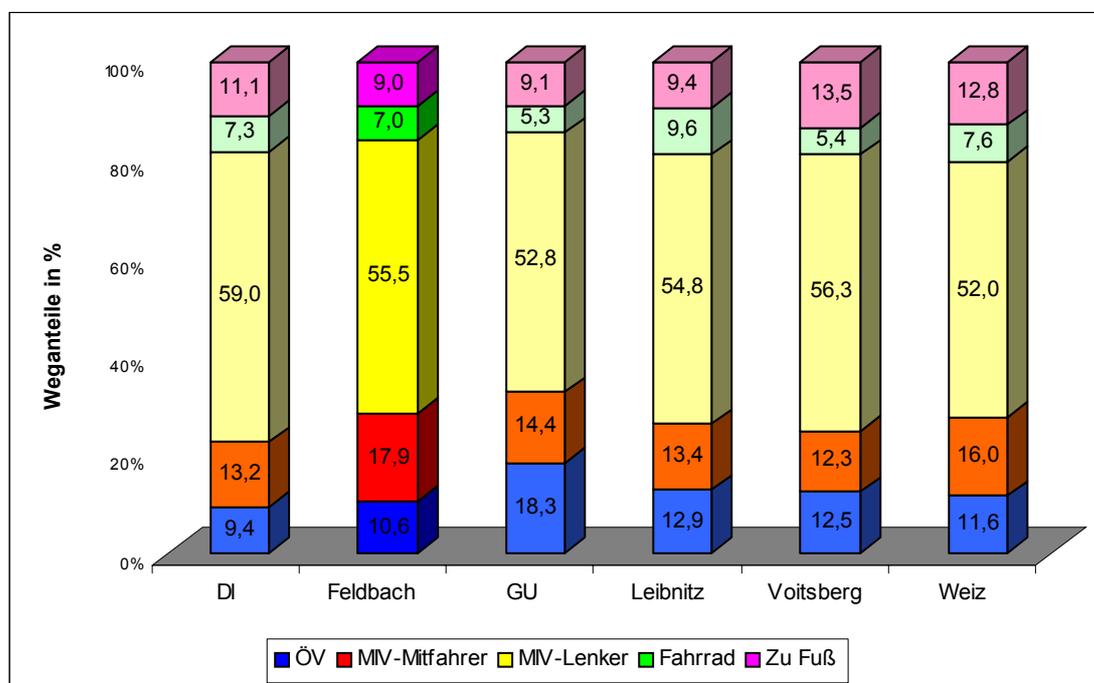
DI ... Deutschlandsberg, GU ... Graz-Umgebung

Quelle: Verkehrsverhalten Region Graz; Sammer G.; Röschl G.

Der Bezirk Feldbach weist nach den Bezirken Weiz und Deutschlandsberg die weiteste mittlere Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle auf und liegt damit knapp über dem Wert für das Grazer Umland. Dieser Umstand lässt eine geringere Akzeptanz und Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel vermuten.

Im Vergleich zum Umland weist der Bezirk Feldbach den zweithöchsten Anteil an motorisiertem Individualverkehr auf. Nur rund 10 % der Wege werden mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt.

Abb. 22: Modal Split im Grazer Umland



Quelle: Verkehrsverhalten Region Graz; Sammer G.; Röschl G.

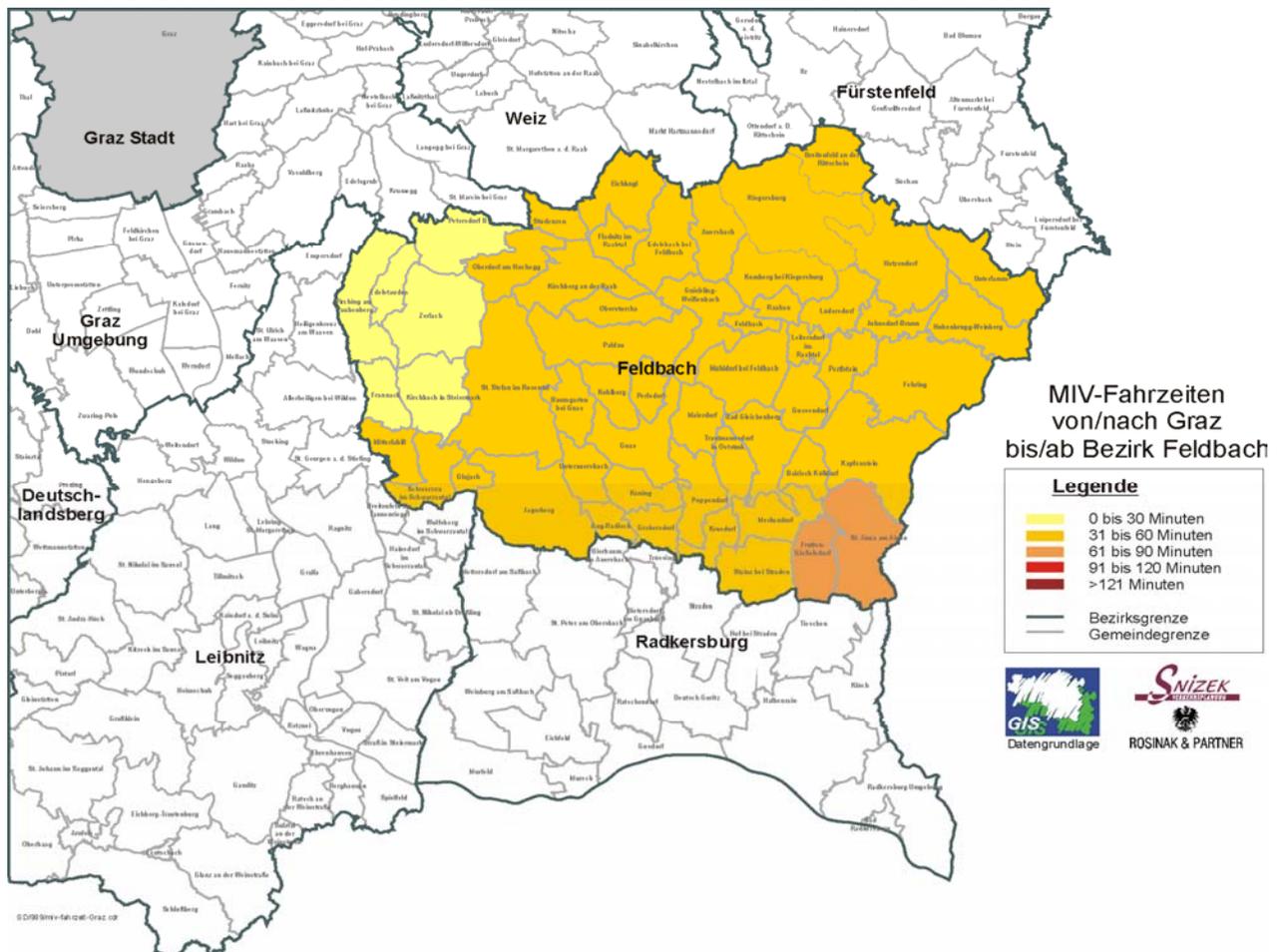
3.6 ERREICHBARKEITEN

Für die Ermittlung der Erreichbarkeiten im MIV wurde ein freier Verkehrsfluss im Straßennetz vorausgesetzt. Temporäre Stauerscheinungen wurden in diesem Fall nicht berücksichtigt. Die Fahrzeiten wurden von jeder Gemeinde nach Graz (Bahnhof) und Feldbach ermittelt.

Die in Abb. 15 dargestellte MIV-Fahrzeitverteilung nach Graz zeigt, dass Graz von allen Gemeinden (mit Ausnahme von St. Anna am Aigen und Frutten-Gießelsdorf) innerhalb von

einer Stunde erreicht werden kann. Leibnitz kann unter guten Bedingungen sogar innerhalb von 30 Minuten aus jeder Gemeinde erreicht werden.

Abb. 23: MIV-Fahrzeiten nach Graz



Im Vergleich dazu zeigen die Fahrzeiten im öffentlichen Verkehr wesentlich höhere Fahrzeiten nach Graz auf, zum Teil von über 120 Minuten (siehe Abb. 16). Auch Feldbach kann aus einigen Gemeinden nicht unter 120 Minuten erreicht werden (siehe Abb. 18). Die Bezirkshauptstadt wird mit dem Auto aus dem gesamten Bezirk Feldbach innerhalb von 30 Minuten erreicht (siehe Abb. 17).

Abb. 24: ÖV-Fahrzeiten nach Graz

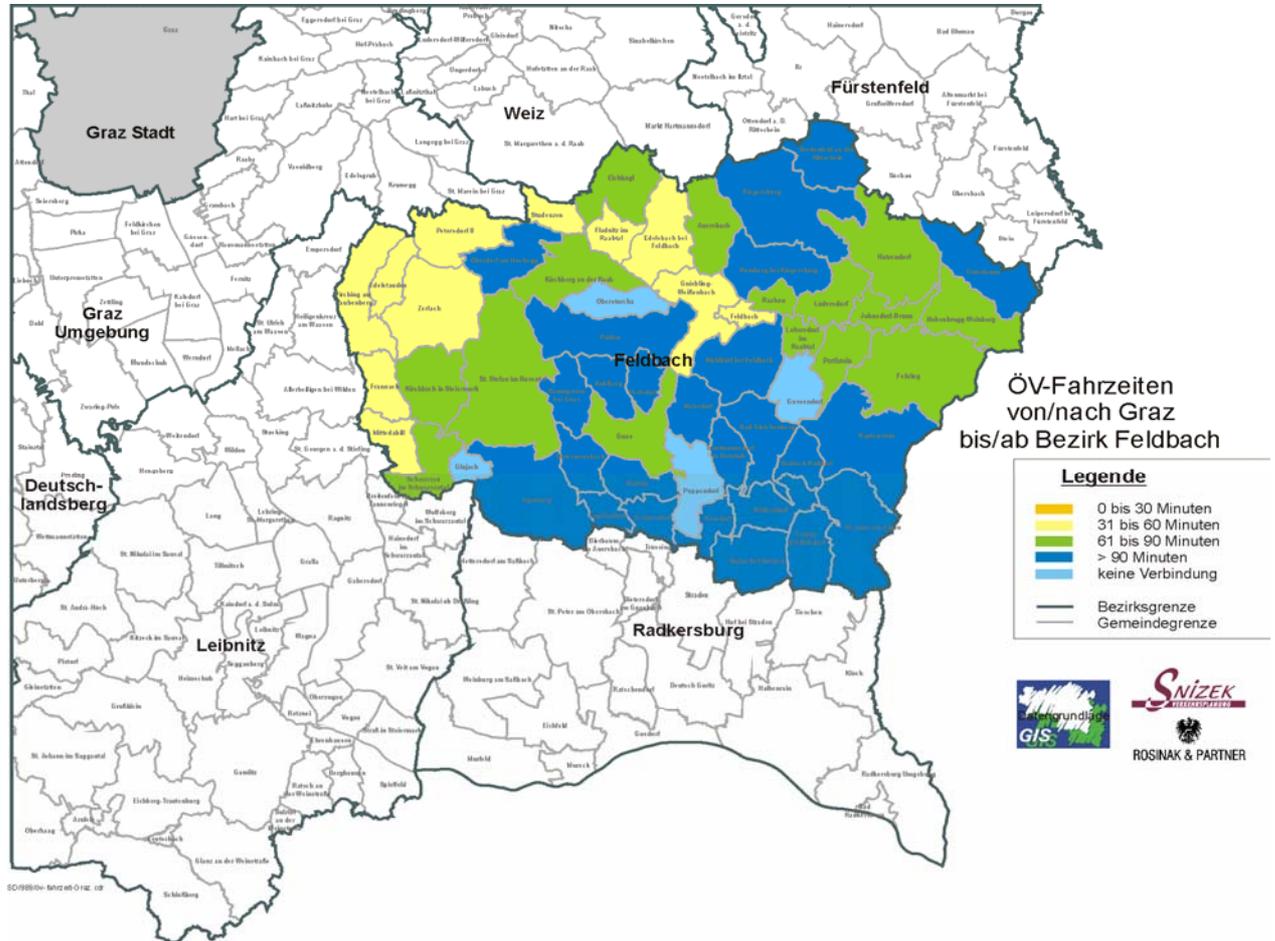


Abb. 25: MIV-Fahrzeiten nach Feldbach

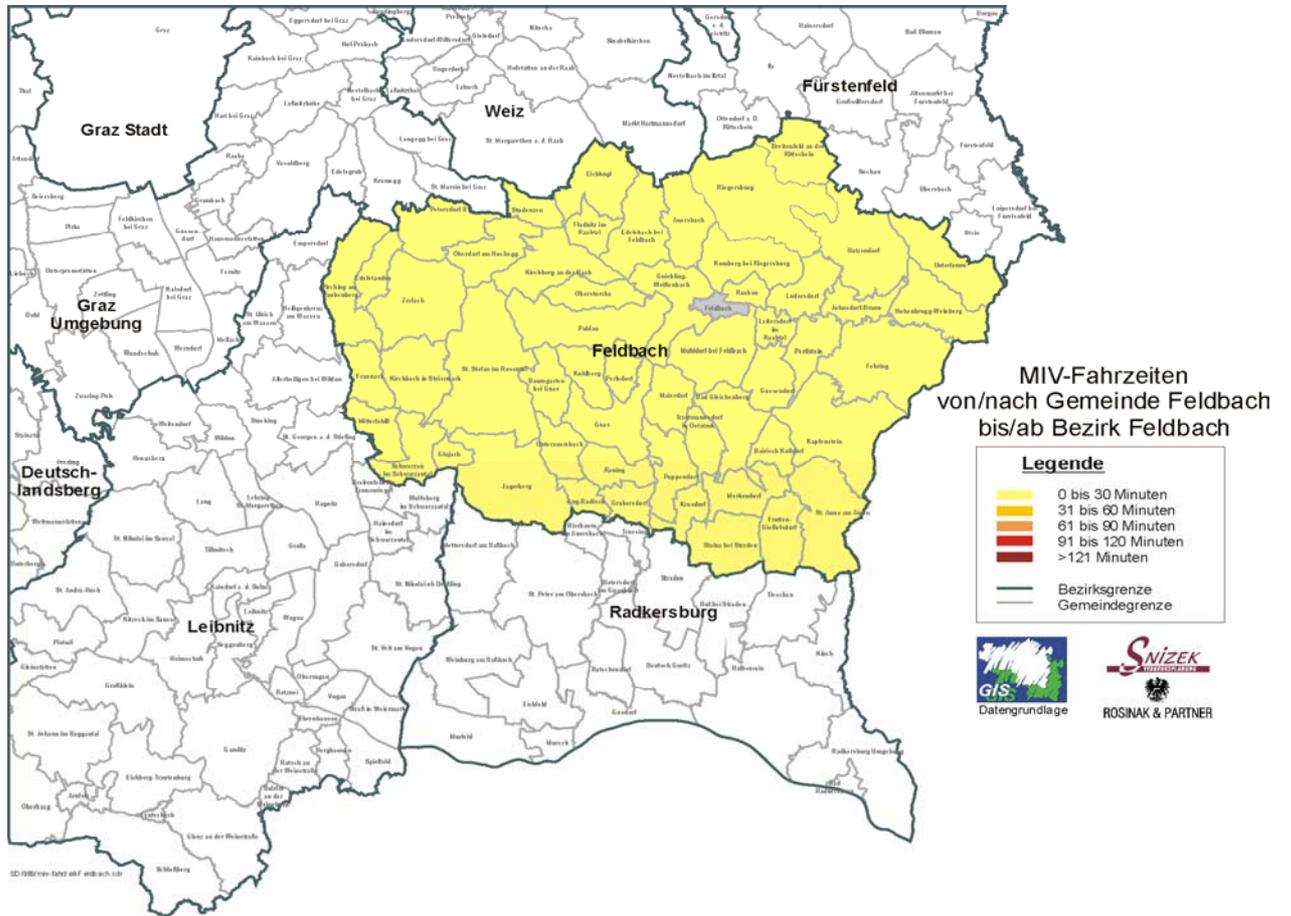
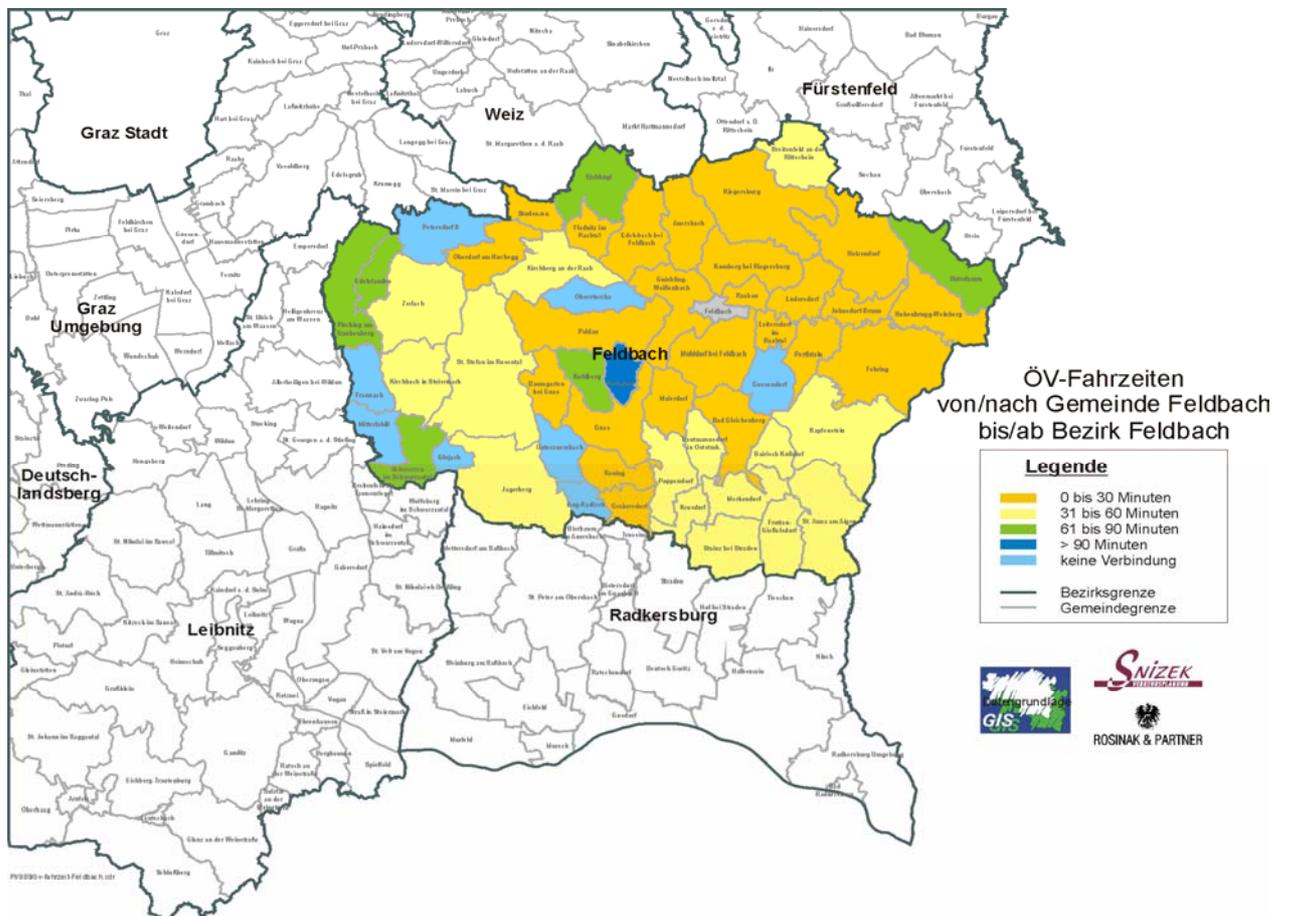


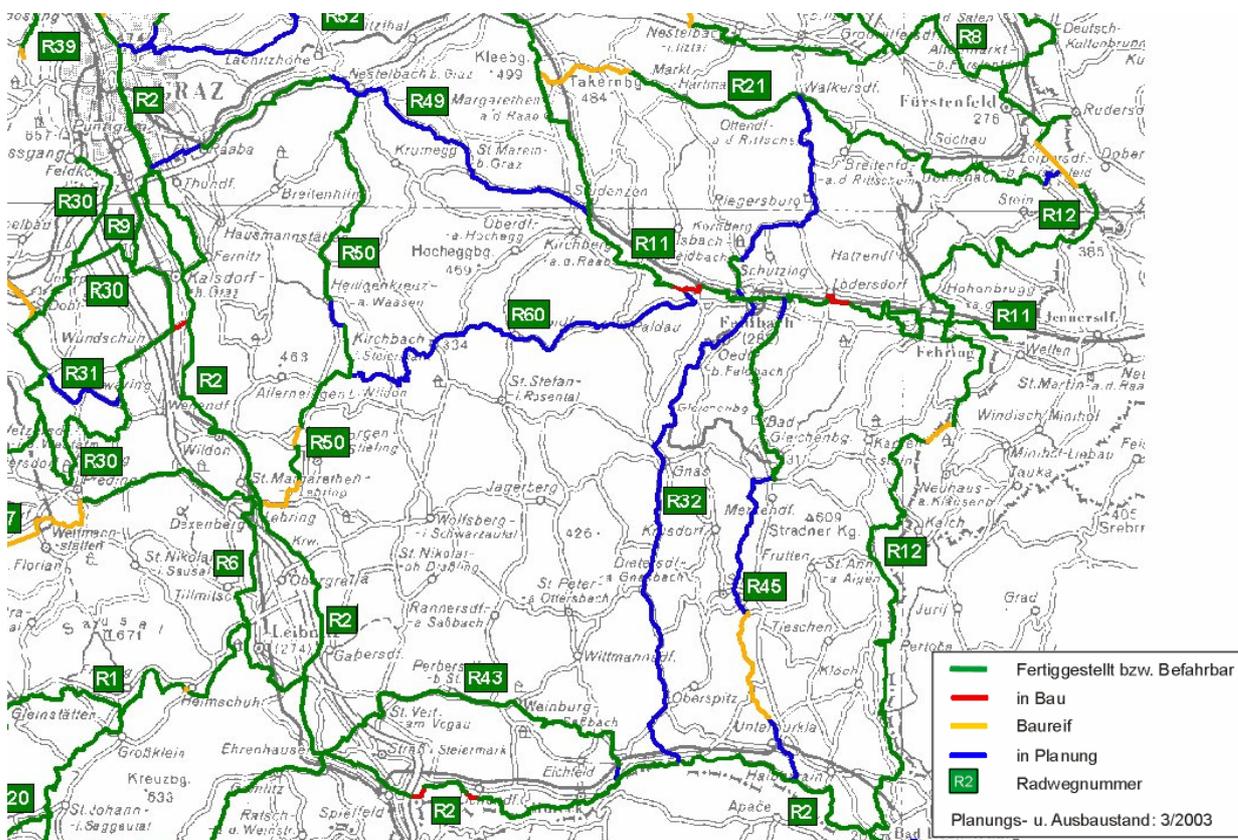
Abb. 26: ÖV-Fahrzeiten nach Feldbach



3.7 NICHTMOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Das Radwegenetz im Bezirk Feldbach besteht aus einem Haupttroutennetz, welches insbesondere unter Berücksichtigung der regionalen Erschließung und den Anforderungen aus dem Tourismus noch weiter verdichtet werden muss (siehe Abb. 19). Für den Tourismus wurde ein Angebot „Rad + Bahn“ mit einem eigens erstellten Fahrplan geschaffen.

Abb. 27: Radverkehrsnetz



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, FA 18B

3.8 GÜTERVERKEHR

Im Güterverkehr 2001 zeigen sich ähnlich wie im Gesamtverkehr die stärksten Verkehrsstärken auf der West-Ost-Achse B 68 – B 57 mit Werten zwischen rund 300 Lkw/24 h und 1.780 Lkw/24h. In Nord-Süd-Relation verkehren auf der B 66 zwischen 200 Lkw und 460 Lkw täglich. Im Westen des Bezirkes Feldbach zeigt die B 73 Verkehrsstärken zwischen 210 Lkw/24 h und 430 Lkw/24 Stunden (siehe Abb. 20).

Im Jahr 1997 wurden insgesamt 3,6 Mio. Tonnen Güter im Bezirk Feldbach auf der Straße befördert, wobei geringfügig mehr Güter aus dem Bezirk Feldbach ausgeführt (knapp 1,7 Mio. Tonnen) als eingeführt wurden (rund 1,3 Mio. Tonnen).

Abb. 28: Schwerverkehr 2001

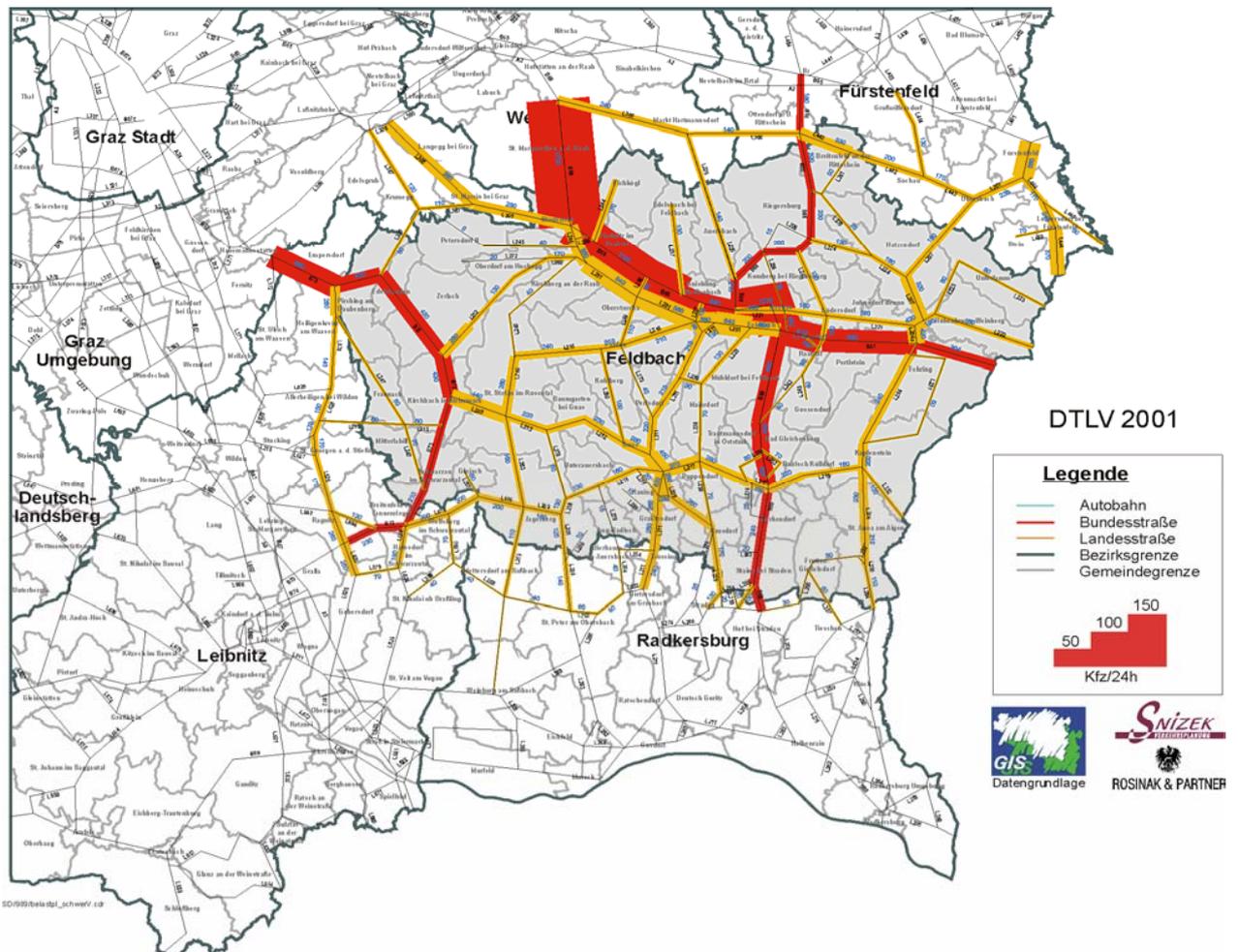


Abb. 29: Güterverkehrsstatistik Straße (in 1.000 Tonnen)

Quelle/Ziel	nach Feldbach	von Feldbach
Bezirk Feldbach	614	614
Rest Steiermark	1.400	1.030
Rest Österreich	203	170
Ausland	92	101

Quelle: Schienengüterverkehrsprognose für 2015; Herry, Snizek

Die Nachfrage im Güterverkehr auf der Schiene zeigt, dass im Jahr 1997 insgesamt 92.000 Tonnen Güter im Bezirk Feldbach befördert wurden. Es zeigt sich, dass mehr Güter aus dem Bezirk Feldbach ausgeführt (knapp 53.000 Tonnen), als eingeführt wurden (rund 39.000 Tonnen).

Abb. 30: Güterverkehrsstatistik Schiene (in Tonnen)

Quelle/Ziel	nach Feldbach	von Feldbach
Steiermark	2.500	23.600
Rest Österreich	26.500	14.200
Ausland	23.700	1.500

Quelle: Schienengüterverkehrsprognose für 2015; Herry, Snizek

4 LEITBILD UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Ein Verkehrsleitbild für die Region Feldbach muss sich auf das Wirtschaftsleitbild beziehen: die Verkehrspolitik „produziert“ besser oder schlechter erreichbare Standorte und die notwendigen Erreichbarkeiten leiten sich aus den Anforderungen und Zielen der Standortpolitik – d. h. der Wirtschaftspolitik – ab. Es geht nun nicht mehr vorrangig darum, vorhandene oder künftige Engpässe im Verkehrsnetz zu beseitigen, sondern um ein zielorientiertes und ausgewogenes Erreichbarkeitsgefüge im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr. Die Regionalverkehrspolitik setzt daher verstärkt in diesem Sinne wirtschaftspolitische Impulse. Neben diesem Grundsatz ist die Regionalverkehrspolitik von den abnehmenden Finanzierungsspielräumen für die Investitionen in die Infrastruktur und den Betrieb der Infrastruktur geprägt. Dies erfordert Schwerpunkte und Prioritäten zu setzen. Das Verkehrsleitbild sieht folgende Schwerpunkte vor:

- **Konzentration auf die äußere Anbindung der Region im motorisierten Individualverkehr zur Aufwertung von Gewerbestandorten im Raabtal**

Gemäß dem Raabtalkonzept, das eine Standortkonzentration der gewerblich produzierenden Betriebe im Tal vorsieht, soll die B 68 zwischen Feldbach und Studenzen ausgebaut werden. Dadurch ist eine schnellere Erreichbarkeit der A 2 Süd Autobahn gegeben. Die äußere Anbindung der Region an das höchstrangige Straßennetz der Autobahnen erfolgt über eine verbesserte Anschlussstelle an der A 9 (Ostspange Leibnitz) und eine neue Anschlussstelle an die A 2 (Ilz West).

Auf den Landesstraßen B sollen qualitätssteigernde Sanierungen vorgenommen werden. Es sollen Engpässe und Engstellen beseitigt, Gefahren- und Unfallstellen entschärft und der Straßenraum attraktiviert werden.

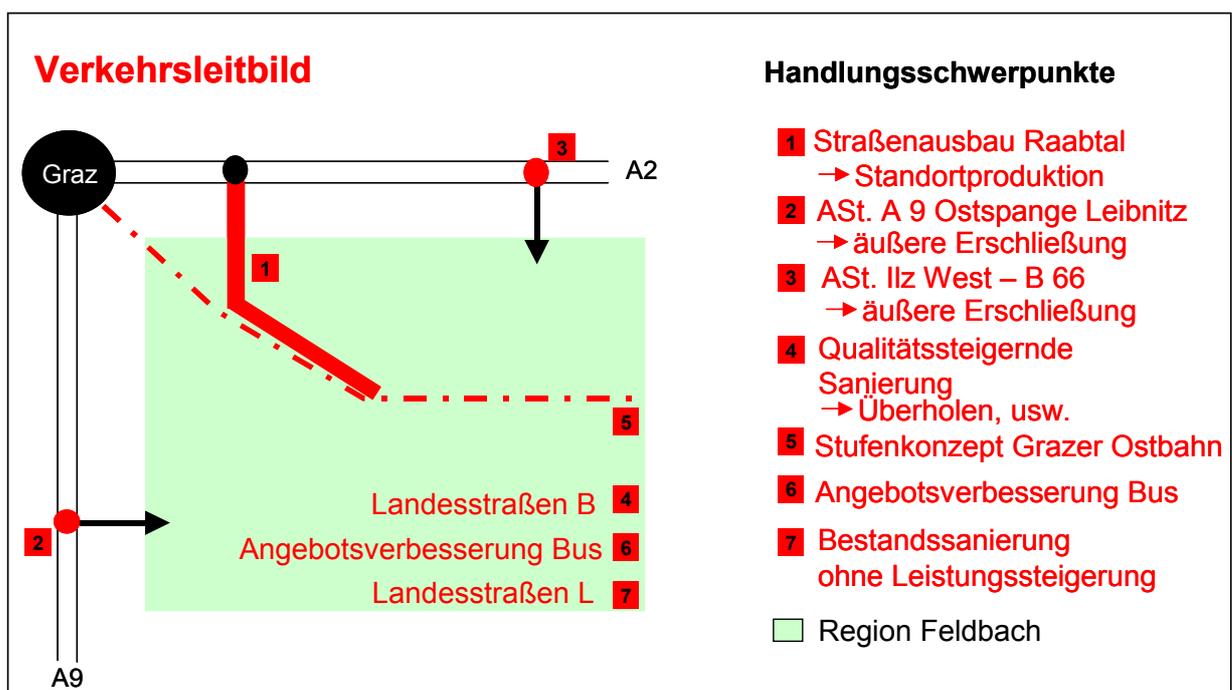
- **Gleiche ÖV-Qualitäten in der Region**

Im öffentlichen Verkehr wird die Verbindung zwischen Graz und Ungarn schrittweise verbessert, das zu besseren Erreichbarkeiten des Grazer Zentralraums führt. Zu den Qualitätsverbesserungen gehören das Stufenkonzept der Grazer Ostbahn, das einen Ausbau der Bahn in Etappen vorsieht und einen „reinen“ Nahverkehrstakt (60 Minuten) bietet sowie die Angebotsverbesserungen im bestehenden Bussystem (in Abstimmung mit dem Takt der Grazer Ostbahn). In der gesamten Region sollen weitgehend gleiche ÖV-Qualitäten hergestellt werden.

- **Bewusstseinsbildung**

Immer noch ist nach der Einschätzung und der Präferenz der Meinungsbildner Verkehrspolitik vor allem Straßenbaupolitik. Deshalb bedarf es einer Bewusstseinsbildung, die Ziele und Strategie einer zukunftsfähigen Regionalverkehrspolitik vermitteln hilft. Das beginnt bei grundsätzlichen Werthaltungen – schneller wird kritiklos als besser empfunden – und reicht bis zum eigenen, täglichen Verkehrsverhalten. Ebenso vermittelt werden muss, dass jede künftige Verkehrspolitik Handlungsschwerpunkte setzen muss, dass Infrastrukturinvestitionen nicht mehr nach dem „Gießkannenprinzip“ in der Region verteilt werden.

Abb. 31: Verkehrsleitbild Feldbach



Im Einzelnen sind folgende Handlungsschwerpunkte vorgesehen:

(1) Straßenausbau im Raabtal

Die Verkehrsqualität der B 68 soll zwischen Feldbach und der Süd Autobahn erheblich verbessert werden. Dazu gehören:

- möglichst anbaufreie Führung und Minimierung von niveaugleichen Kreuzungen,
- Vereinheitlichung der Verkehrsgeschwindigkeit,
- Beseitigung von Engpässen in der Leistungsfähigkeit und von Unfallhäufungspunkten.

Die B 68 soll als zweistreifige Straße mit Begleitwegen ausgebaut werden, die parallel führende Landesstraße dient dem Lokalverkehr.

An der Verknüpfung der B 68 mit der A 2 in der Anschlussstelle Gleisdorf-Süd sind Stellflächen für das Car Pooling Richtung Graz zu schaffen (A 2 P&R Gleisdorf, Hofstätten).

(2) Anschlussstelle Ostspange Leibnitz (A 9)

Die Anschlussstelle Ostspange Leibnitz soll derart ausgebaut werden, dass eine direkte Verbindung nach Osten zur B 73 ermöglicht wird.

(3) Anschlussstelle Ilz West (A 2)

Will man die Region Feldbach von Norden erreichen, muss das Zentrum von Ilz durchfahren werden. Dadurch wird die Verkehrsqualität der Route und die Leistungsfähigkeit (Linksabbieger) beeinträchtigt sowie die Bevölkerung von Ilz durch Verkehr belastet. Eine neue Anschlussstelle „Ilz-West“ kann diesen Erschließungsmangel beheben, allerdings ist das Einvernehmen mit der ASFINAG als Autobahnbetreiber herzustellen. Auf die neue Verknüpfung A 2 – S 7 ist in diesem Zusammenhang hinzuweisen.

(4) Landesstraßen B

Abgesehen von der B 68 soll das übrige Straßennetz der Region Feldbach derart ausgebaut werden, dass eine ausgewogene Erreichbarkeit ohne besondere Standortvor- und nachteile erzielt wird. Für die Landesstraßen B geht es darum, die Verkehrsqualität (Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Flüssigkeit) im Sanierungsfall zu verbessern. Aufwändige lokale Umfahrungen sind nicht vorrangig.

(5) Stufenkonzept Grazer Ostbahn

Wenn, wie im Generalverkehrsplan Österreich (2002) vorgesehen, einige Betriebsausweichen auf der Grazer Ostbahn geschaffen werden, kann ein bedarfsorientierter ÖPNV-Takt mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten angeboten werden. In einer längerfristigen Stufe soll die Grazer Ostbahn zwischen Graz und Szentgotthard für Geschwindigkeiten von 120 km/h und für den Güterverkehr ausgebaut werden.

(6) Angebotsverbesserung Bus

Die Hautachse im Busverkehr bildet die Linie 440 von Kirchberg über St. Marein nach Graz sowie das Linienbündel von Gnas über St. Stefan im Rosental und Hausmannstätten nach Graz. Als Standard sollte ein 60-Minuten-Takt mit Verstärkern in der Hauptverkehrszeit, ein Spätverkehr und ein Sonn- und Feiertagsverkehr angestrebt werden.

(7) Landesstraßen L

Die Landesstraßen L sind überwiegend funktionsgerecht ausgebaut. Hier handelt es sich vorwiegend um straßenbauliche Sanierungen.

5 MASSNAHMENPROGRAMM

5.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

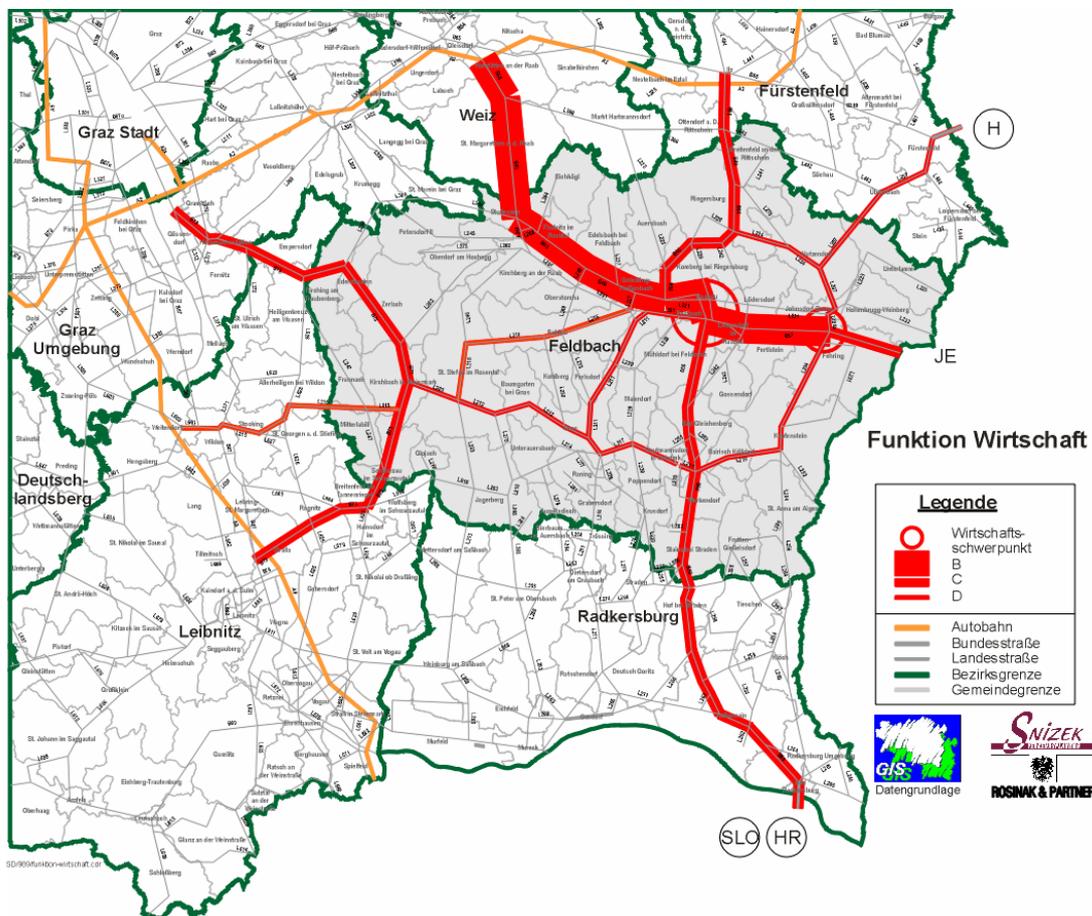
5.1.1 Funktionelle Gliederung des Straßennetzes

Die Bedeutung der Straßen im Bezirk Feldbach ergibt sich aus den drei Funktionsbereichen:

- Wirtschaft
- Zentrale Orte und
- Tourismus

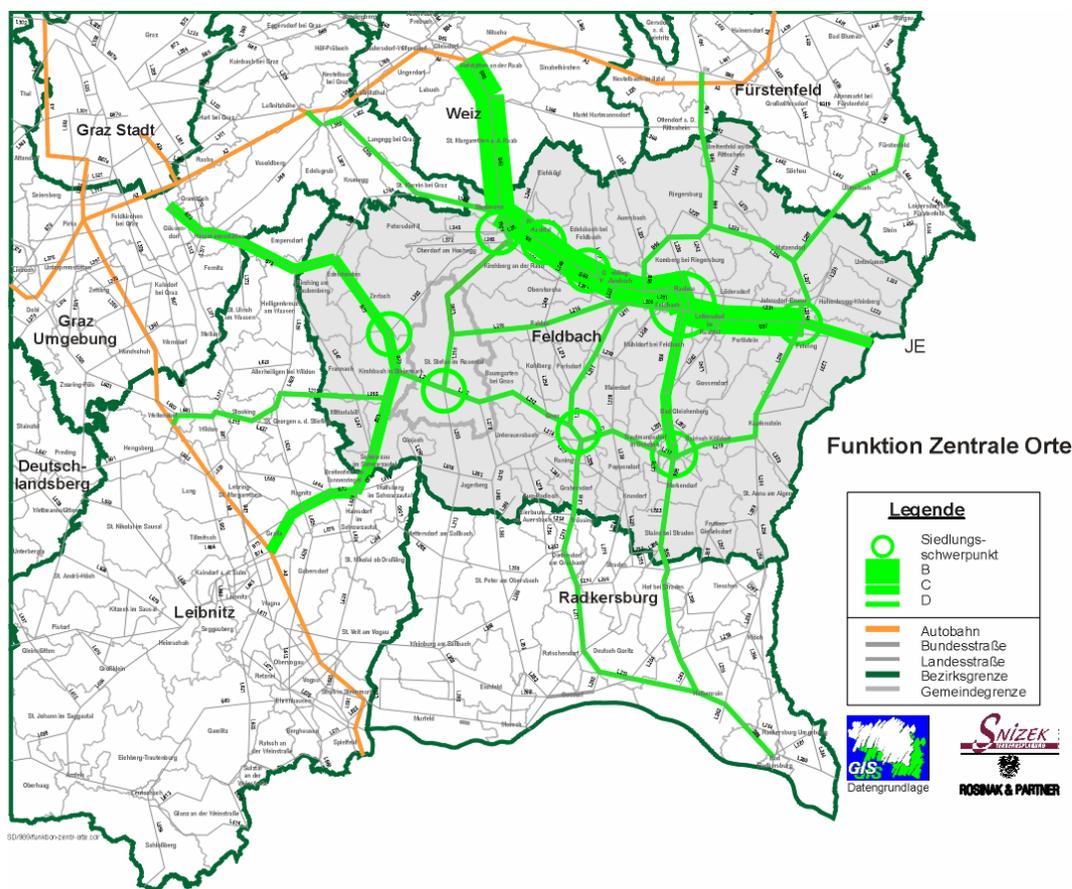
Als wichtigste Aufgabe des Straßennetzes wird die Gewährleistung der Erreichbarkeit der **Wirtschaftsstandorte** im Raabtal angesehen (Abb. 24). Von höchster Bedeutung in diesem Zusammenhang sind die Anknüpfungen mittels B 68 bzw. B 66 an die A 2 Süd Autobahn und die direkte Verbindungen zum Grazer und Wiener Zentralraum herzustellen. Darüber hinaus sind die Verbindungen des Wirtschaftsstandortes Raabtal zu den Nachbarräumen in Ungarn (über B 57) und Slowenien / Kroatien (B 66) sowie über die B 73 Richtung Graz und Leibnitz (A 9) von Bedeutung.

Abb. 32: Gliederung Straßennetz – Funktion Wirtschaft



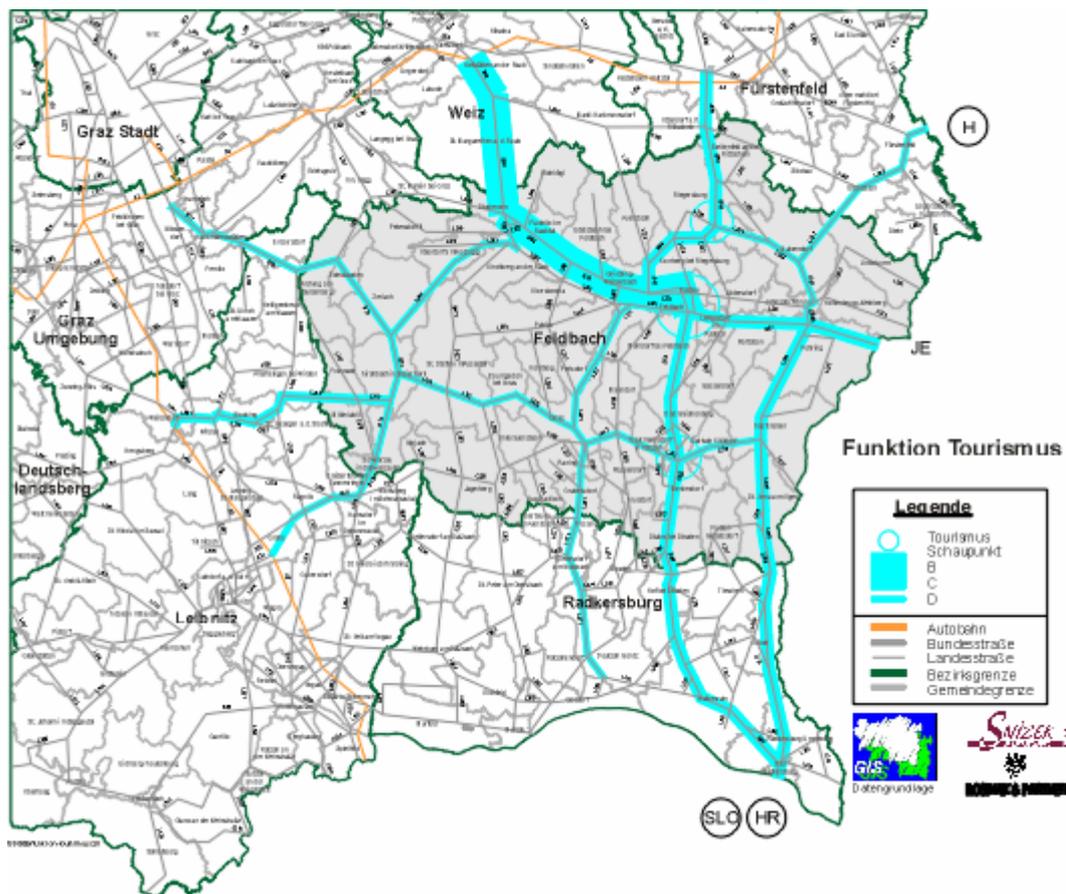
Die Anbindung der **Zentralen Orte** des Bezirks für den Berufspendel- und Personenwirtschaftsverkehr orientiert sich in erster Linie über die B 57 / B 68 an die A 2 Süd Autobahn Richtung Graz (Abb. 25). Weitere bedeutende Verbindungen sind zwischen Bad Gleichenberg und Feldbach, von Fehring in den burgenländischen Nachbarbezirk Jennersdorf und über die B 73 in Richtung Graz und Leibnitz vorhanden. Untergeordnete Verbindungen zentraler Funktion bestehen in der Achse Fehring – Bad Gleichenberg – Gnas – St. Stefan i.R. – Kirchberg – zur B 73 sowie Richtung Fürstenfeld im Norden und Bad Radkersburg im Süden.

Abb. 33: Gliederung Straßennetz – Funktion Zentrale Orte



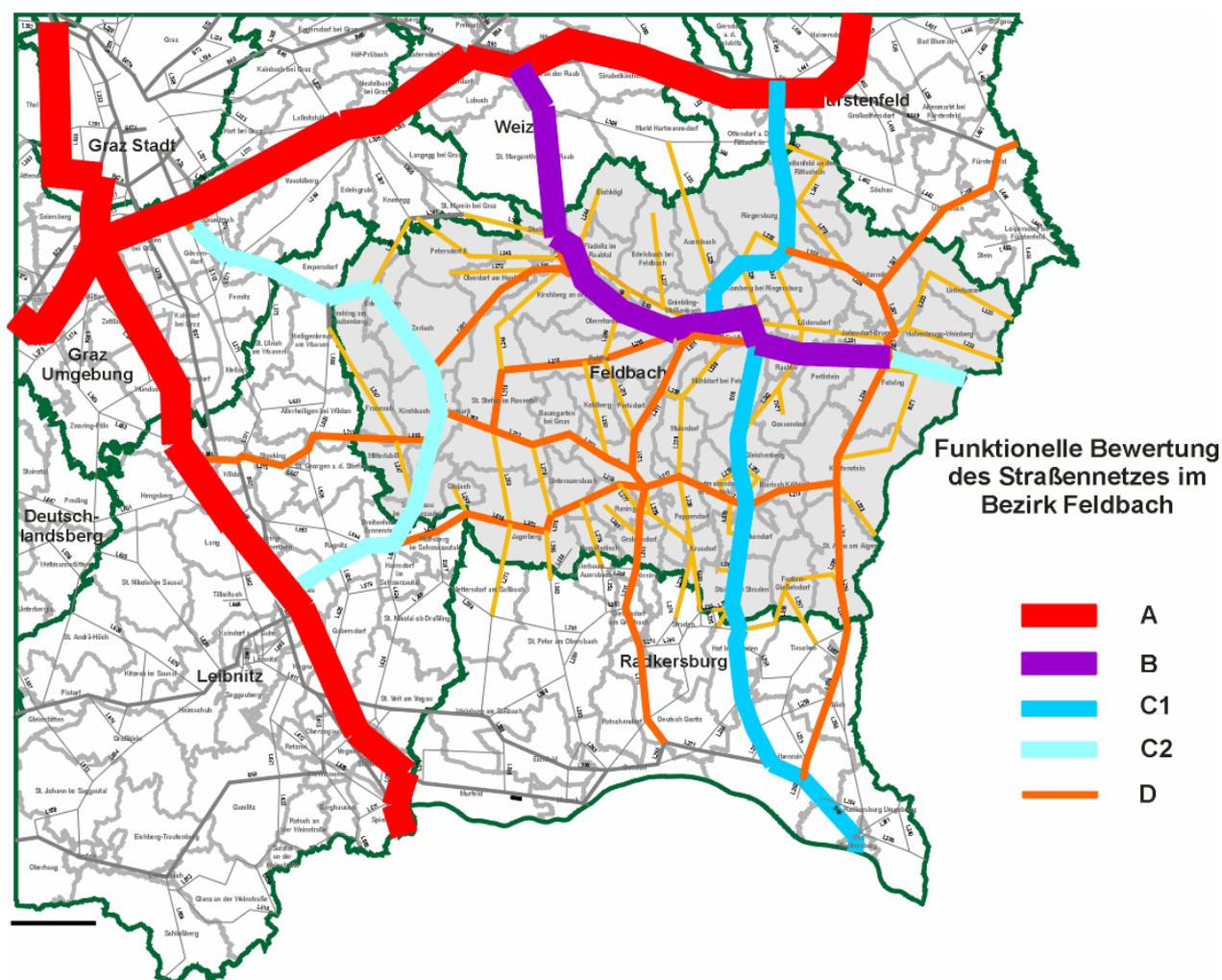
Im **Tourismusverkehr** ist die Erreichbarkeit des Bezirks von der A 2 über die B 68 ebenfalls von höchster Bedeutung (Abb. 26). Wichtige Tourismusrouten sind darüber hinaus die B 66 und die L 204. Von untergeordneter Bedeutung sind einige weitere Landesstraßen, welche der Feinerschließung des Bezirks dienen.

Abb. 34: Gliederung Straßennetz – Funktion Tourismus



Aus der Überlagerung der drei maßgeblichen Funktionen mit dem Hauptgewicht auf den Bereich Wirtschaft, ergibt sich folgende funktionelle Gliederung des Straßennetzes für den Bezirk Feldbach (Abb. 27):

Abb. 35: Funktionelle Gliederung des Straßennetzes im Bezirk Feldbach



Kategorie A: Nationale und internationale Hauptverbindung
 A 2 Süd Autobahn
 A 9 Pyhrn Autobahn

Kategorie B: Regionale Hauptverbindung
 B 68 A 2 - Feldbach
 B 57 Feldbach – Fehring

Kategorie C: Regionale Nebenverbindung
 Kategorie C1: B 66 A 2 – Feldbach – Bad Gleichenberg – Radkersburg
 Kategorie C2: B 57 Fehring – Jennersdorf
 B 73 Graz – Kirchbach i. d. Stmk. – Leibnitz (A 9)

Kategorie D: Regionales Verteilnetz
 L 202, L 203, L 204, L 207, L 211, L 212, L 213, L 215, L 216, L 217,
 L 224, L 256

Zu den festgelegten Kategorien besteht folgendes Anforderungsprofil an die Straßengestaltung:

Abb. 36: Anforderungsprofil an die Straßengestaltung

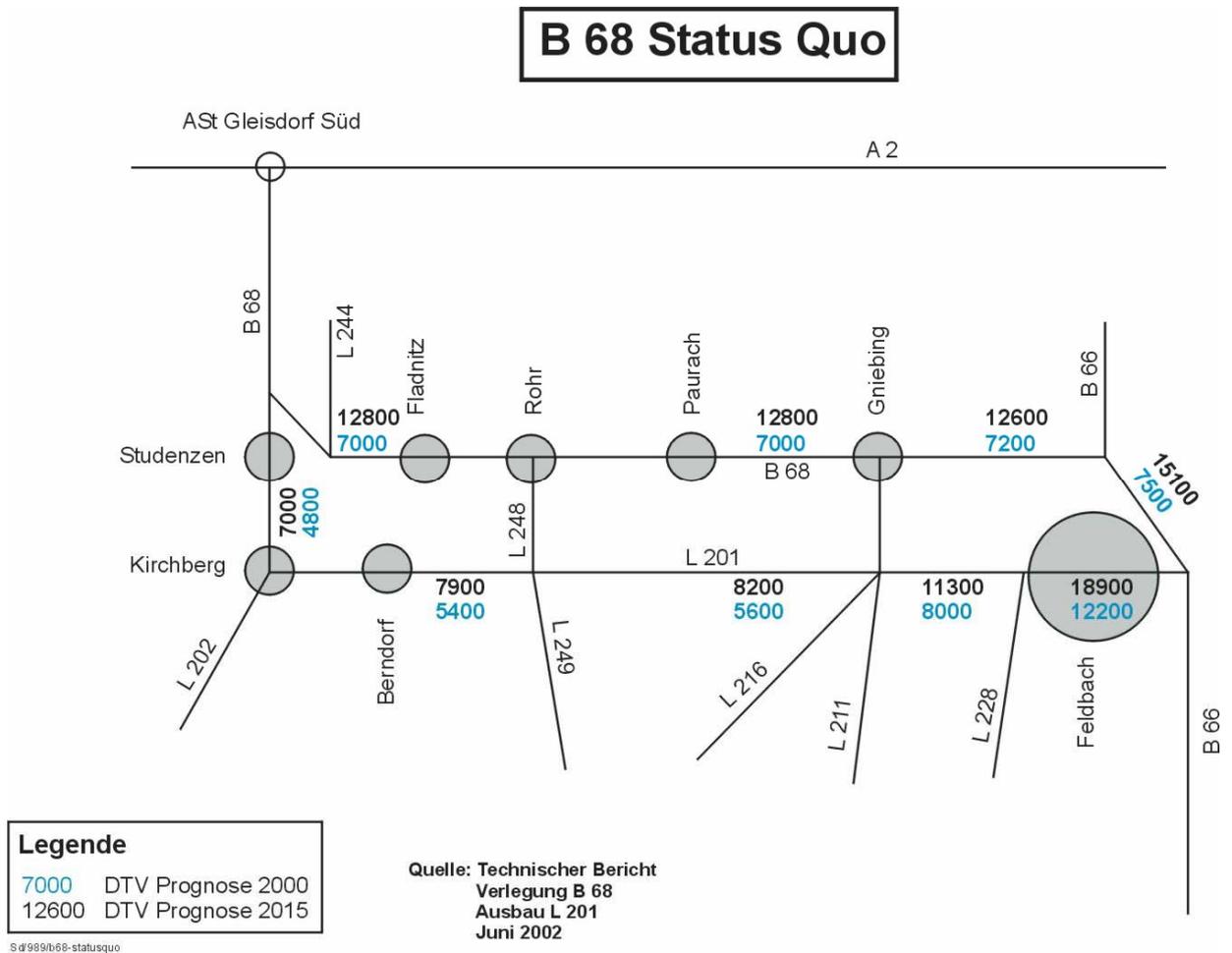
Kategorie	Querschnitt	Knoten	Ortsgebiet	StVO	Einmündung von großen Verkehrserregern	Begleitstraßen	Radverkehrsanlagen	Bus Hst.	Betriebsgeschwindigkeit [km/h]
A	> 4 streifig Mittelstreifen	niveaufrei	nein	Autobahn	nein	nein	nein	Hst. an Knoten möglich	80...100
B	2...4-streifig	niveaufrei anstreben	Umfahrung anstreben	Autostraße	nein	ja	Radweg	Busbuchten	70...80
C1	2-streifig	niveaufrei od. niveaugleich	möglich	Straße mit Vorrang	nein	zum Teil	Radweg od. Radfahrstreifen möglich	Busbuchten od. Fahrbahnst. (im Ortsgeb.)	60...75
C2	2-streifig	niveaugleich	ja	Straße mit Vorrang	eingeschränkt	möglich	Radweg od. Radfahrstreifen möglich	Busbuchten od. Fahrbahnst. (im Ortsgeb.)	50...65
D	2-streifig	niveaugleich	ja	-	ja	-	-	Fahrbahnst.	...50

5.1.2 Funktionskonzept B 68 Feldbacher Straße

Die B 68 soll als regionale Hauptverbindung des Bezirks Feldbach den Wirtschaftsstandort Raabtal attraktiv mit der A 2 Süd Autobahn verknüpfen. Gegenwärtig ist diese zweistreifige Straße mit rund 7.000 Kfz/24 h belastet, die Verkehrsqualität leidet jedoch unter dem häufig auftretenden langsamen landwirtschaftlichen Verkehr. Parallel zur B 68 verläuft die L 201 mit Belastungen zwischen 4.800 Kfz/24 h und 8.000 Kfz/24 h. Die Prognosewerte für das Jahr 2015 erreichen im bestehenden Straßennetz Werte von 13.000 Kfz/24 h auf der B 68 sowie zwischen 7.000 Kfz/24 h und 11.000 Kfz/24 h auf der L 201 (Abb. 29).

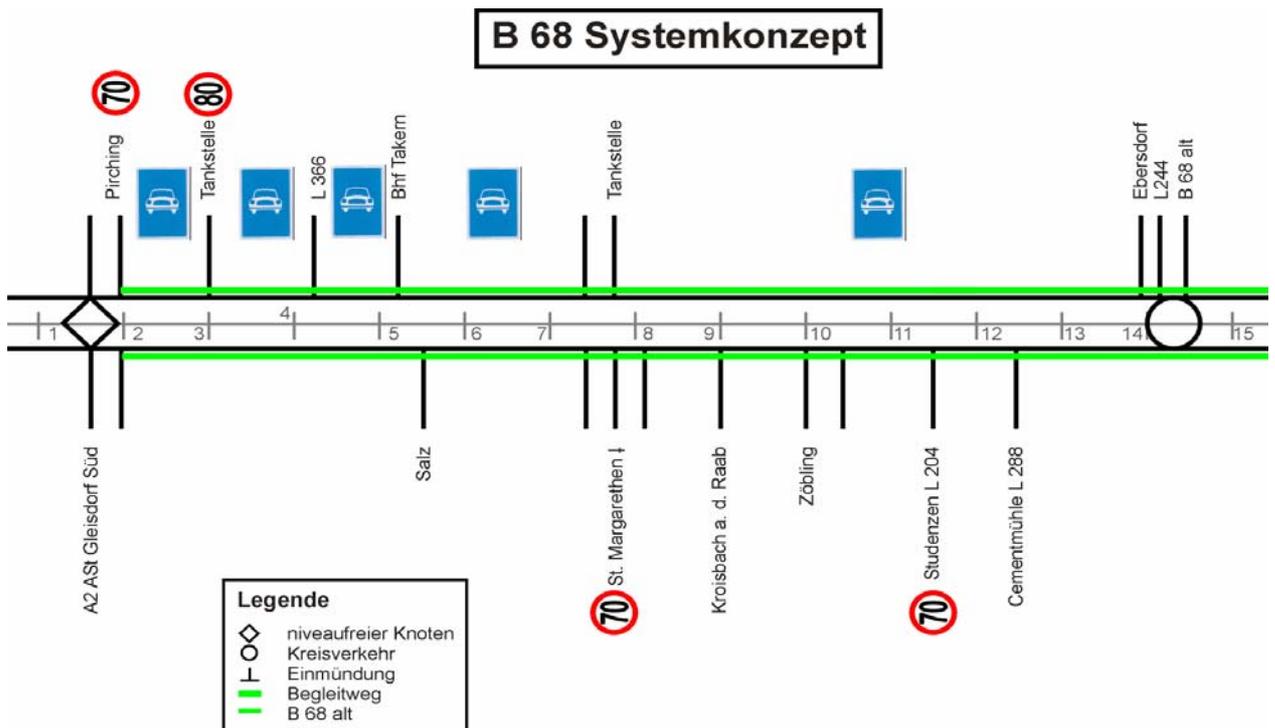
Damit diese Straßenverbindung die ihr zuge dachte Funktion, die attraktive Erreichbarkeit des Raabtals von der A 2 aus erfüllen kann, sind Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrsqualität erforderlich. Unter der Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts werden Bestandsverbesserungen zwischen A 2 und Studenzen und eine Verlegung der B 68 auf die L 201 mit neutrassierten Anschlüssen in Studenzen und Gleisdorf empfohlen.

Abb. 37: Systemkonzept B 68 - Status Quo



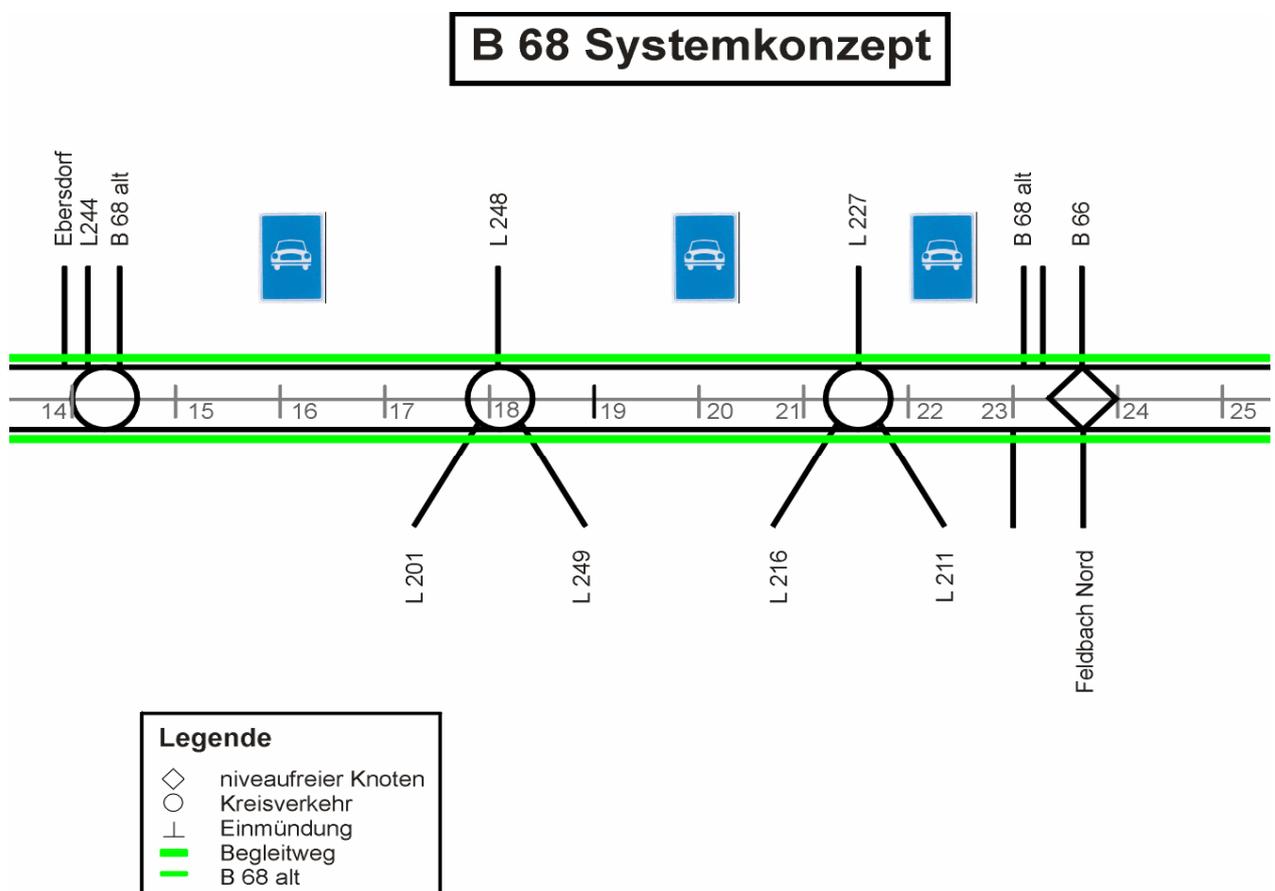
Die Bestandsverbesserungen umfassen die Errichtung von Begleitwegen bzw. Schließung des bestehenden Netzes zur Führung des „Langsamverkehrs“ zwischen Gleisdorf und Studenzen (Abb. 30).

Abb. 38: Systemkonzept B 68 - km 0 – 15



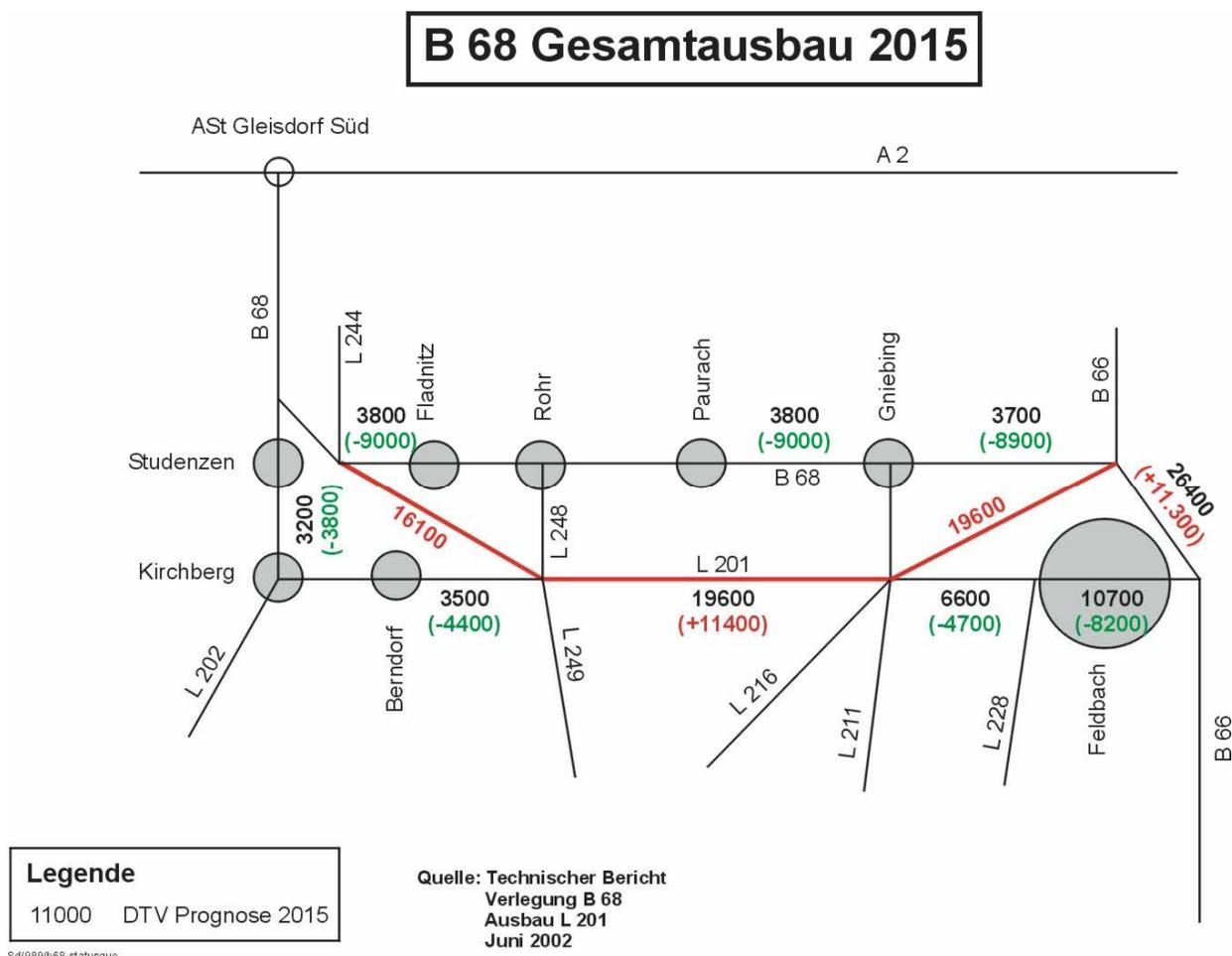
Der Abschnitt der Verlegung der B 68 umfasst die Neutrassierung östlich von Studenzen zur L 201, den Ausbau der L 201 bis westlich von Feldbach und die Neutrassierung zur Umfahrung Feldbach. Dieser Straßenabschnitt ist als Autostraße gemäß StVO zu kennzeichnen und dementsprechend mit beidseitigen Begleitwegen für den Langsamverkehr auszustatten (Abb. 31). Die Zufahrten an diesem Straßenstück sind auf drei Kreuzungen mit Landesstraßen zu beschränken.

Abb. 39: Systemkonzept B 68 – km 15 – 25



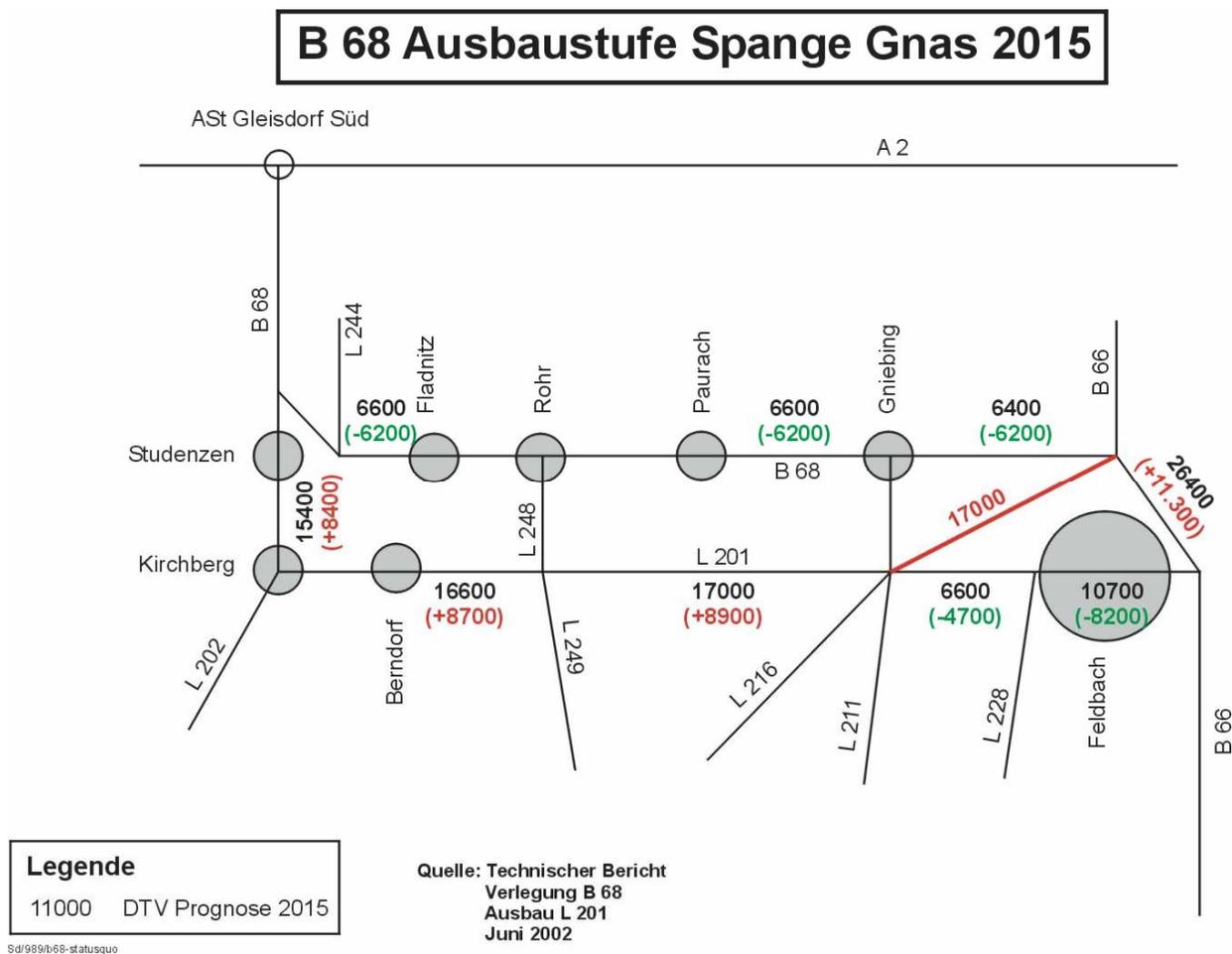
Die Verkehrsprognose für das neue System ergibt 2015-Belastungen für die „neue“ B 68 zwischen 16.000 Kfz/24 h und 20.000 Kfz/24 h sowie Entlastungen der „alten“ B 68 auf unter 4.000 Kfz/24 h. Davon sind die Ortsdurchfahrten Fladnitz, Rohr, Paurach und Gniebing positiv betroffen (Abb. 32).

Abb. 40: B 68 Gesamtausbau 2015



Die vorgängige Errichtung des neuen Trassenabschnittes westlich von Feldbach ergibt Mehrbelastungen der Ortsdurchfahrten von Studenzen, Kirchberg und Berndorf (Abb. 33). Die Verlegung der B 68 ist daher möglichst in einem Abschnitt zu realisieren.

Abb. 41: B 68 Ausbaustufe Spange Gnas 2015



5.1.3 Autobahnanschlüsse

Um die Erreichbarkeit des Bezirks aus dem höchstrangigen Straßennetz zu verbessern, haben zwei Straßenbauvorhaben hohe Dringlichkeit (Abb. 34).

Abb. 42: Autobahnanschlüsse



Anschlussstelle Ilz West an die A 2 Süd Autobahn

Eine Anschlussstelle der B 66 an die A 2 westlich von Ilz verbessert die Erreichbarkeit von Feldbach und des Wirtschaftsstandortes Raabtal zum Wiener Zentralraum. Die neue Anschlussstelle erspart den Umweg durch die Ortsdurchfahrt Ilz.

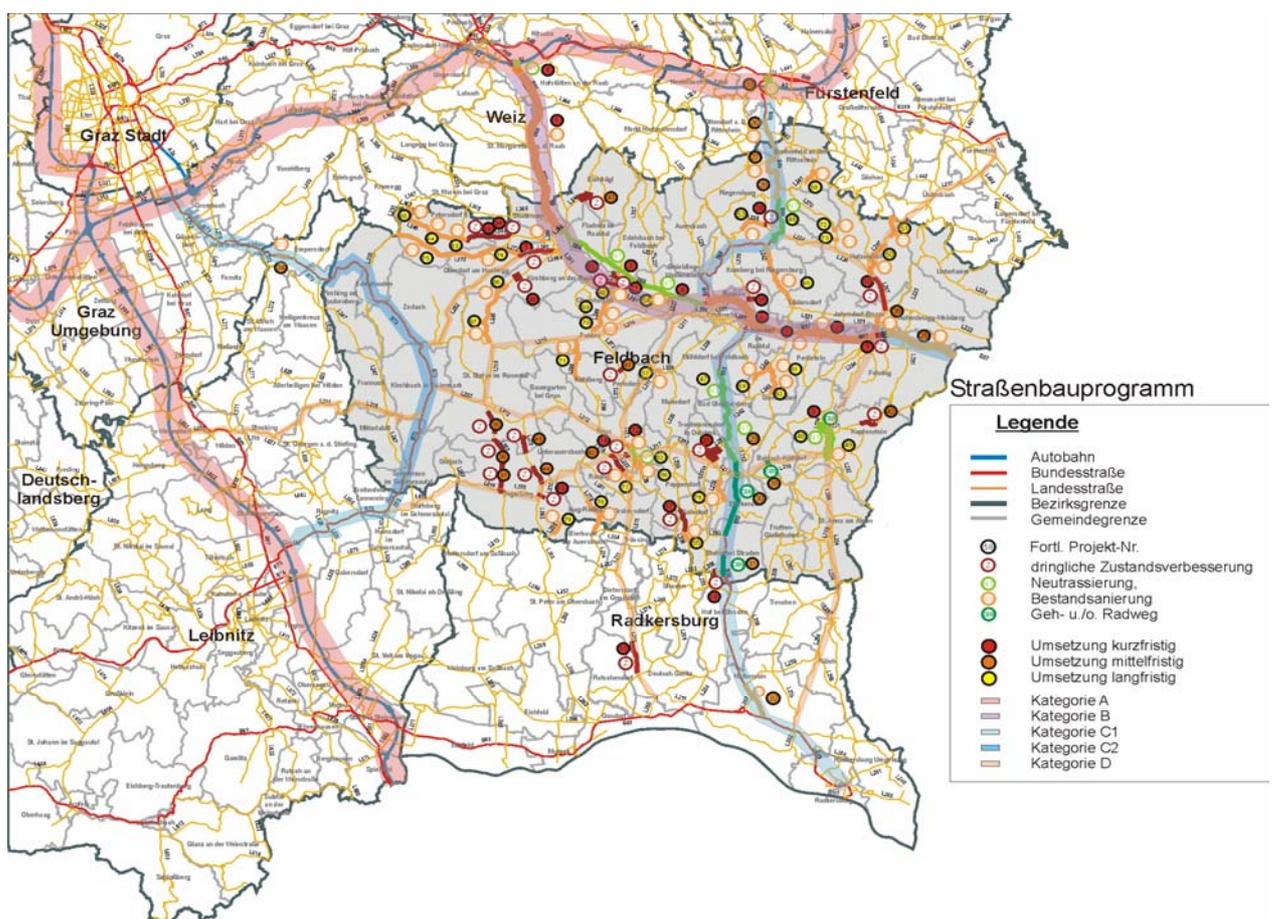
Ostspange zur Anschlussstelle Leibnitz der A 9 Pyhrn Autobahn

Für die umwegfreie Erreichbarkeit der A 9 aus den südwestlichen Bereichen des Bezirks Feldbach ist die Errichtung einer Straßenverbindung zwischen der Anschlussstelle Ostspange Leibnitz und der B 73 erforderlich.

5.1.4 Bauprogramm

Dem verkehrlichen Leitbild und der funktionellen Gliederung des Straßennetzes entsprechend, ergibt sich die im folgenden Bauprogramm dargestellte Prioritätenreihung der Straßenbauvorhaben (Abb. 35).

Abb. 43: Straßenbauprogramm Bezirk Feldbach



In der ersten Prioritätsstufe (kurzfristig bis 2008) sind die Vorhaben auf dem Straßenzug B 68 – B 57 zwischen der Anschlussstelle Gleisdorf und Fehring enthalten. Ebenso in der ersten Prioritätsstufe enthalten sind unaufschiebbare Maßnahmen der Zustandsverbesserung. Die zweite Prioritätsstufe (mittelfristig bis 2013) umfasst die beiden Autobahnanschlüsse sowie die Vorhaben auf der B 57 östlich von Fehring und der B 66 mit Ausnahme der beiden Umfahrungsprojekte für Riegersburg und Bad Gleichenberg. Diese

Umfahrungen sind in der dritten Prioritätsstufe (langfristig nach 2013), neben den Vorhaben auf den Straßen der Kategorie D, gereiht. Ebenfalls in der dritten Stufe sind langfristig notwendig werdende Zustandsverbesserungen im gesamten Straßennetz gereiht.

5.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR

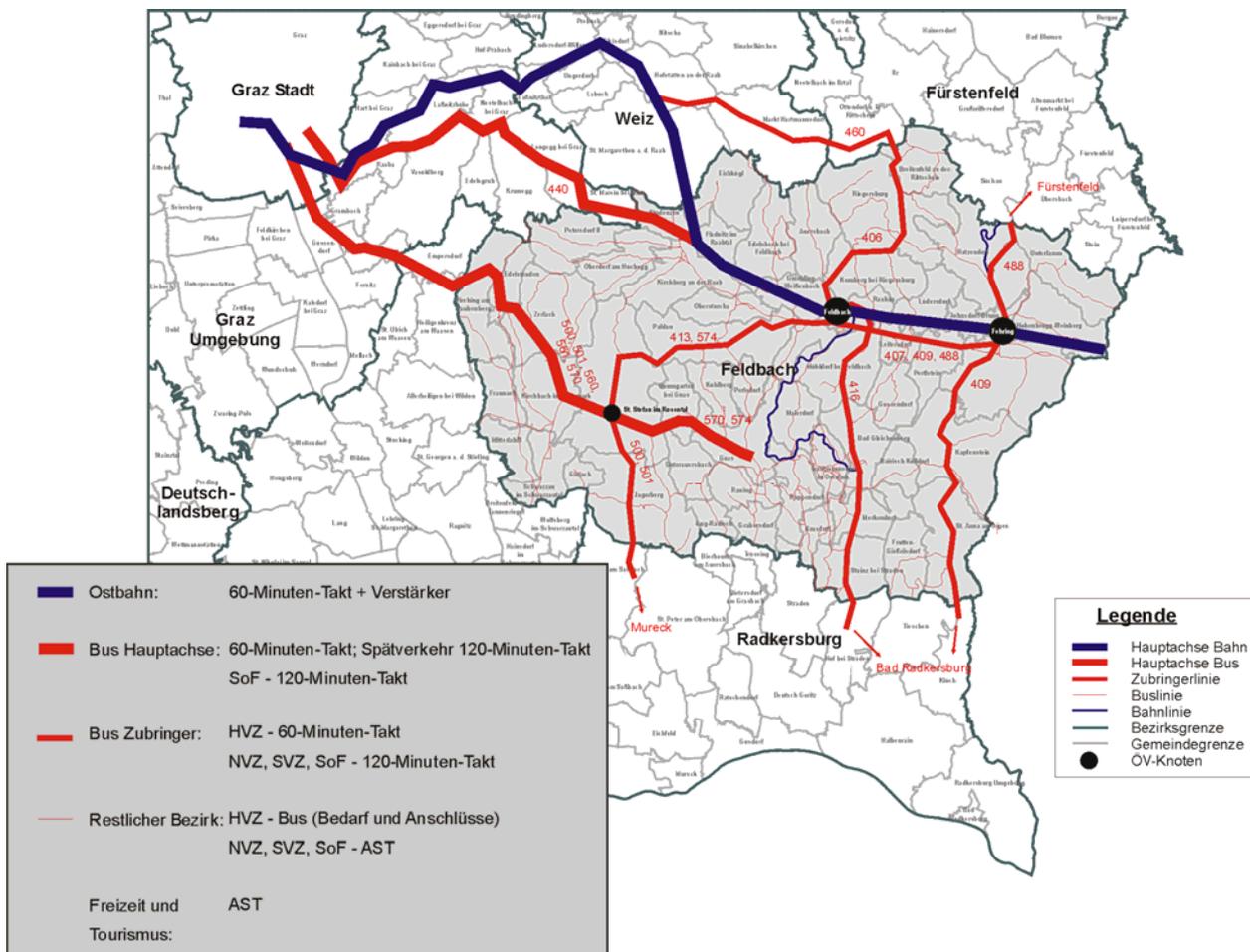
5.2.1 Angebotskonzept

Die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs im Bezirk Feldbach richtet sich primär nach den Ansprüchen der Arbeiter- und Schülerpendler. Darüber hinaus ist der unregelmäßige Verkehrsbedarf aus Erledigungs-, Einkaufs- und Freizeitwegen auch im öffentlichen Verkehr abzudecken.

Ausgehend vom bestehenden Angebot an Linien und Zügen bzw. Buskursen wird ein System gebildet, das eine wesentliche Verbesserung des ÖV-Angebots zum Ziel hat. Dieses System wird aus Hauptachsen der Bahn- und Busverbindungen Richtung Graz gebildet, die an ÖV-Knoten mit Zubringerlinien vernetzt sind. Dazwischen besteht noch ein weiteres Netz an untergeordneten ÖV-Verbindungen in der Fläche (Abb. 36).

Als Hauptachse des öffentlichen Verkehrs im Bezirk Feldbach dient die Steirische Ostbahn, für die (gemäß „Steirertakt“) ein 60-Minuten-Takt mit lastrichtungsbezogenen Verstärkerzügen in der Hauptverkehrszeit anzustreben ist (Abb. 37).

Abb. 44: Maßnahmen Öffentlicher Verkehr

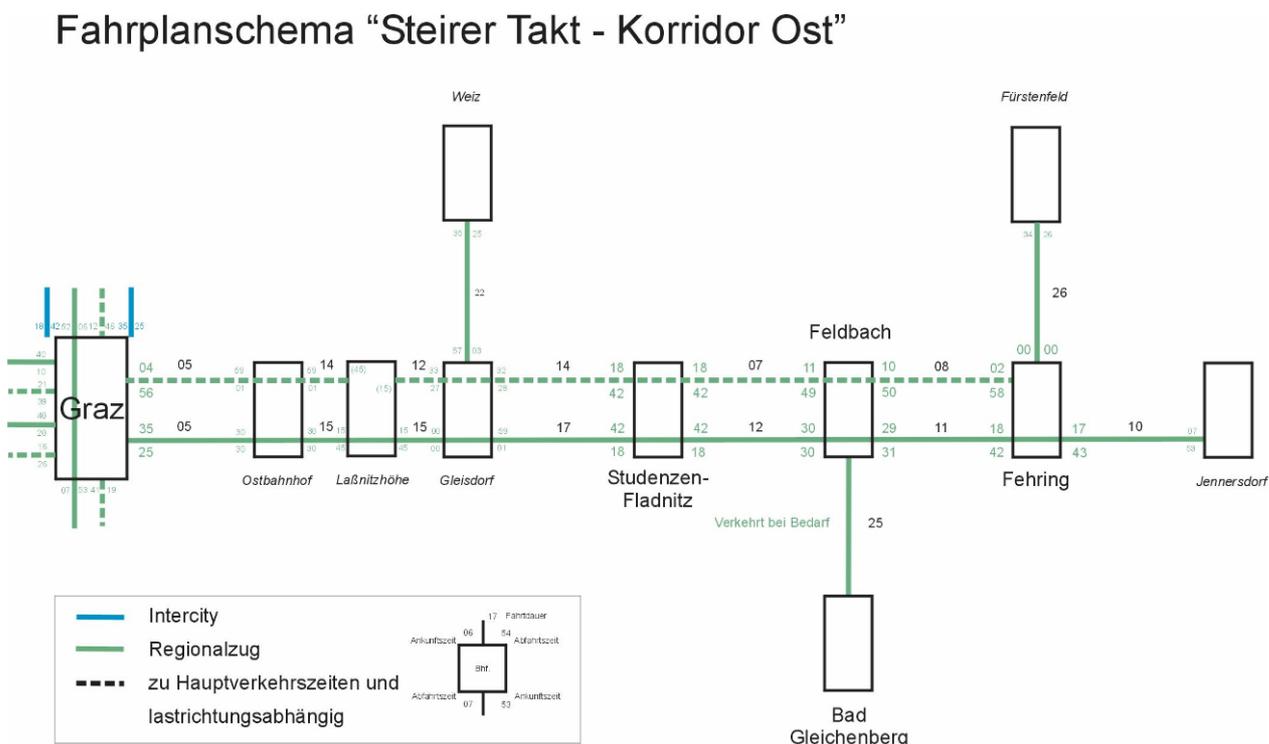


Für die Einhaltung des exakten Taktfahrplans ist die heute eingleisige Strecke mit Doppelspurinseln (Ausweichen) auszustatten. Diese Ausweichen werden in Authal, Laßnitzthal und Takern eingerichtet. Über die Laßnitzhöhe bestehen darüber hinaus Kapazitätsengpässe durch den mengenmäßig immer stärker zunehmenden Güterverkehr. Durch die langsam bergwärts fahrenden Güterzüge wird die Strecke über zu lange Zeit blockiert. Die Ausweiche soll somit helfen, den Personenverkehr ohne Verzögerung durchzuleiten. Die Ausweichen werden bis 2006 fertiggestellt. Danach kommt es auch zu einer Verdichtung des Taktangebots. Zur Einhaltung des Taktverkehrs ist neben dem Bau der Ausweichen geplant, die Streckenhöchstgeschwindigkeit anzuheben (maximal 120 km/h).

Als frequenzstarke Bahnhöfe sollen die zwei wichtigsten Halte der Ostbahn – Feldbach und Fehring – gemäß Steirertakt-Bahnhofsqualitätsprogramm ausgebaut werden. Im Zuge der Planung der Ausweiche Takern kommt es zu einer Neuordnung des Halts Takern.

Der auf der Steirischen Ostbahn anzubietende Eilzugs- und Regionalverkehr erfordert entsprechend attraktive Fahrzeuge (neue Dieseltriebwagen). Diese neuen Fahrzeuge kommen bis spätestens 2005 zum Einsatz. Seit dem Jahr 2002 ermöglicht der Einsatz der neuen Diesellok-Reihe 2016 „Herkules“ kürzere Fahrzeiten.

Abb. 45: Fahrplanschema „Steirer Takt – Korridor Ost“



Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung, FA 2b

Auf der Aspang Bahn und Gleichenberger Bahn sind keine Maßnahmen vorgesehen. Die Gleichenberger Bahn deckt die Anforderungen an den Freizeitverkehr ab und erfüllt damit ihre touristische Funktion.

Hauptachse im Busverkehr bildet die Linie 440 von Kirchberg a.d. Raab über St. Marein, Nestelbach nach Graz und das Linienbündel 500, 501, 560, 561, 570, 574 von Gnas über St. Stefan im Rosental, Hausmannstätten nach Graz. In diesen beiden Achsen ist werktags ein 60-Minuten-Takt mit lastrichtungsbezogenen Verstärkern in den Hauptverkehrszeiten und im Spätverkehr sowie an Sonn- und Feiertagen ein 120-Minuten-Takt anzustreben.

Als **ÖV-Knoten** sind Feldbach, Fehring und St. Stefan im Rosental auszugestalten. In diesen Knoten wird zwischen den Zubringerlinien und den Hauptachsen mit möglichst geringen Wartezeiten umgestiegen. Die Fahrpläne der Zubringerbusse sind entsprechend abzustimmen und die Umsteigehaltstellen und –bahnhöfe entsprechend baulich und mit Informationstechnologie (Anschlussicherung) auszustatten.

Als Zubringerlinien zum **Knoten Feldbach** dienen die Gleichenberger Bahn sowie die Buslinien 413, 574 aus Richtung St. Stefan im Rosental, 416 aus Bad Gleichenberg und Bad Radkersburg, 406 aus Richtung Riegersburg und 407, 409, 488 aus Richtung Fehring für die Gemeinden südlich der Raab.

Zum **Knoten Fehring** bilden die Aspangbahn und die Buslinie 488 aus Richtung Fürstenfeld sowie die Buslinie 409 aus Richtung St. Anna am Aigen und Bad Radkersburg die Zubringer.

Zum **Knoten St. Stefan im Rosental** bilden die Buslinien 413, 574 aus Richtung Feldbach und 500, 501 aus Richtung Jagerberg und Mureck die Zubringer.

Die **restlichen Linien** sollten in den Hauptverkehrszeiten (für die lokalen Bedürfnisse der Arbeitspendler und Schüler) mit Linienbussen betrieben werden. In den übrigen Tages- und Abendstunden sowie an Sonn- und Feiertagen, an denen heute kaum eine ÖV-Bedienung stattfindet, sollten flexible, bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme angeboten werden. Diese Systeme können dann auch dem unregelmäßig und flächig auftretenden Verkehrsbedarf des Tourismus und der Freizeit zur Verfügung gestellt werden.

5.2.2 Flexible Systeme

Als flexibles, bedarfsorientiertes Verkehrssystem wird das Anrufsammeltaxi (AST) vorgeschlagen. Es verkehrt nach telefonischer Voranmeldung zu fahrplanmäßig festgelegten Abfahrtszeiten von den Haltestellen des Buslinienetzes zu den gewünschten Zieladressen im Bedienungsgebiet. Auf diesen Wegen werden je nach Anforderung mehrere Fahrgäste vom selben Fahrzeug transportiert. Als Bedienungszeiten werden im vorliegenden Fall die Zeiten, an denen keine Linienbusse verkehren (Neben- und Spätverkehr, Sonn- und Feiertag), vorgeschlagen. Die Disposition der Fahrzeuge (Taxis, Kleinbusse) erfolgt über Telefonzentralen der beteiligten Verkehrsunternehmen.

Als AST-Betreiber kommen Taxi- und Mietwagenunternehmen aus der Region in Betracht, die im Zuge einer Ausschreibung der gewünschten Leistungen durch den Verkehrsverbund und/oder die Gemeinden ausgewählt werden. Die Tarife zur Benutzung des AST müssen sich in das Tarifsystem des Steirischen Verkehrsverbundes einordnen. Die über die Tariferlöse hinausgehenden Aufwendungen werden von den Gemeinden der Region nach einem noch festzulegenden Schlüssel abgedeckt.

Eine besondere Stellung könnte das AST im Tourismus- und Thermenverkehr einnehmen. Es könnte über den bereits bestehenden Thermenverkehr hinaus, die Thermen besser und flexibel bedienen.

5.3 RADVERKEHR

Das Radwegenetz des Bezirks Feldbach verläuft entlang der Hauptverkehrsachsen B 68 (R 11) und B 66 (R 45). In Nord-Süd Richtung führt weiters der Radweg R 12 entlang der Achse L 207 – L 204 von Fürstenfeld über Fehring nach Bad Radkersburg.

In Planung befindet sich derzeit der Radweg 32 entlang der L 211 von Feldbach über Gnas nach Deutsch Goritz im Bezirk Radkersburg. Ebenfalls in Planung steht der Radweg 60 von Gniebling über Paldau nach Kirchbach i. d. Stmk..

Für den sogenannten „sanften Tourismus“ wurde das Angebot Rad + Bahn mit einem eigens erstellten Fahrplan geschaffen. Bei diesem Fahrplan werden für alle Radtouren die besten Anbindungen mit der Bahn angeführt.

Das Konzept des Landes-Radwegenetz Steiermark entspricht den Ansprüchen der Region.

In Abb. 19 ist das Radwegenetz des Bezirks Feldbach sowie die Verbindungen zu den Nachbarbezirken grafisch dargestellt.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Der Bezirk Feldbach liegt im oststeirischen Hügelland, mitten im steirischen Thermen- und Vulkanland. Das Raabtal bildet die verkehrliche und siedlungsstrukturelle Hauptachse. Die Region befindet sich derzeit noch an der EU-Außengrenze, allerdings haben die wirtschaftlichen und funktionellen Verflechtungen mit den Nachbarstaaten in den letzten Jahren zugenommen.

Die Region wird im Straßenverkehr von der B 68, der B 66 und der B 57 erschlossen. Die parallel zur B 68 laufende L 201 ist eine weitere wichtige regionale Verbindung. Die überregionale Erschließung erfolgt hauptsächlich über die A 2 Süd Autobahn. Im öffentlichen Verkehr (ÖV) ist die Region Feldbach durch die Steirische Ostbahn an die Landeshauptstadt Graz und an Ungarn angebunden. Zusätzlich zur Schiene verkehren derzeit 48 Regionalbuslinien, weit gehend auf den Schüler- und Arbeitspendlerverkehr ausgerichtet. Eine lokale Besonderheit ist der touristische Thermenverkehr.

Besonders im öffentlichen Verkehr ist die Erreichbarkeit der Region schlecht. Die ÖV-Fahrzeiten in die lokalen Zentren und nach Graz sind teilweise doppelt so lang wie mit dem Auto.

6.1 GRUNDSÄTZE

Da die Verkehrspolitik besser oder schlechter erreichbare Standorte „produziert“, leiten sich die notwendigen Erreichbarkeiten aus den Anforderungen und Zielen der Standortpolitik – das heißt der Wirtschaftspolitik – ab.

In der Region Feldbach sollen daher folgende Prioritäten gesetzt werden:

- **Konzentration auf die äußere Anbindung der Region im motorisierten Individualverkehr zur Aufwertung der Betriebsstandorte im Raabtal**

Die B 68 soll zwischen Feldbach und Studenzen ausgebaut werden. Dadurch kann die A 2 Süd Autobahn schneller erreicht werden. Die äußere Anbindung der Region an das höchstrangige Straßennetz erfolgt über eine verbesserte Anschlussstelle an der A 9 (Ostspange Leibnitz) und eine neue Anschlussstelle an der A 2 (B 66, Ilz West).

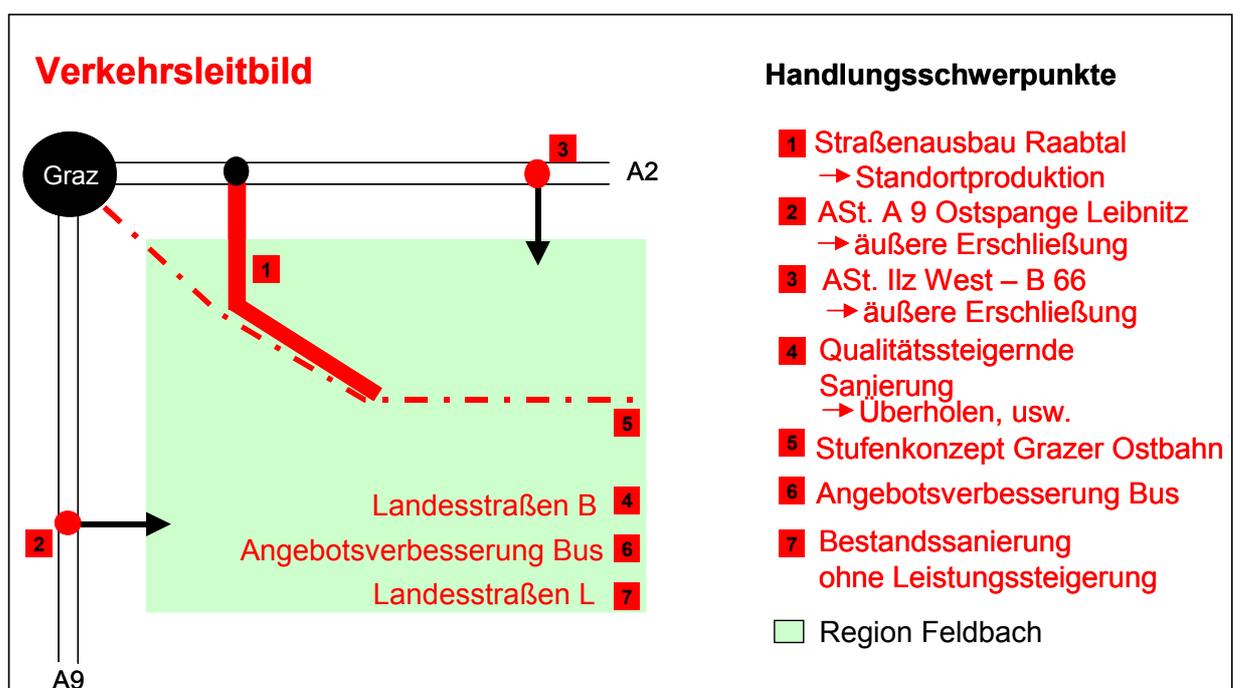
An den Landesstraßen B sollen qualitätssteigernde Sanierungen vorgenommen werden. Bauliche Mängel und Engstellen sollen damit beseitigt werden, Gefahren- und Unfallstellen sollen entschärft und der Straßenraum attraktiver gestaltet werden.

▪ **Anhebung der ÖV-Qualitäten in der Region**

Die Bahnverbindung zwischen Graz und Ungarn wird schrittweise ausgebaut, der Grazer Zentralraum kann damit besser erreicht werden. Dazu ist ein Stufenkonzept für die Steirische Ostbahn vorgesehen, das einen Ausbau in Etappen vorsieht und einen „reinen“ Nahverkehrstakt (60 Minuten) bietet. Weiters sind Angebotsverbesserungen im bestehenden Bussystem notwendig, in Abstimmung mit dem Takt der Steirischen Ostbahn. In der gesamten Region sollen die ÖV-Qualitäten auf einen attraktiven Standard angehoben werden.

▪ **Bewusstseinsbildung**

Es muss vermittelt werden, dass die künftige Verkehrspolitik Handlungsschwerpunkte setzen muss und dass Investitionen in die Infrastruktur nicht mehr nach dem „Gießkannenprinzip“ in der Region verteilt werden. Es bedarf einer Bewusstseinsbildung, die Ziele und Strategien einer zukunftsfähigen Regionalverkehrspolitik vermitteln hilft.



6.2 MAßNAHMEN

Im Detail sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

(1) Straßenausbau im Raabtal

Die B 68 Feldbacher Straße soll als regionale Hauptverbindung den Wirtschaftsstandort Raabtal attraktiv mit der A 2 verbinden. Derzeit ist die zweistreifige Straße mit 7.000 Kfz/24 h belastet, der häufige landwirtschaftliche Verkehr beeinträchtigt jedoch die Verkehrsqualität. Damit die B 68 ihre Funktion als attraktive Verbindung der Region mit der A 2 erfüllen kann, müssen Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrsqualität gesetzt werden. Es werden, unter Beibehaltung des zweistreifigen Querschnitts, Bestandsverbesserungen zwischen der A 2 und Studenzen vorgenommen und zwischen Studenzen und Feldbach die B 68 zum Teil und unter Verwendung der L 201 neutrassiert und als Autostraße ausgebaut. Die Geschwindigkeiten werden vereinheitlicht, Linksabbiegespuren minimiert und zwischen Gleisdorf und der burgenländischen Grenze ein System von Begleitwegen angestrebt.

(2) Anschlussstellen

Eine neue Anschlussstelle der B 66 an die A 2 westlich von Ilz verbessert die Erreichbarkeit der Region Feldbach zum Grazer und Wiener Zentralraum. Die neue Anschlussstelle Ilz West erspart den Umweg durch das Ortsgebiet von Ilz. Für die neue Anschlussstelle ist das Einvernehmen mit der Asfinag als Autobahnbetreiber herzustellen. Auf die neue Verknüpfung der A 2 – S 7 ist in diesem Zusammenhang hinzuweisen.

Weiters soll für eine verbesserte Erreichbarkeit der A 9 eine Straßenverbindung zwischen der Anschlussstelle Ostspange Leibnitz und der B 73 errichtet werden.

(3) Landesstraßen B und L (Bauprogramm)

Dem verkehrlichen Leitbild und der funktionellen Gliederung des Straßennetzes entsprechend wurde ein Bauprogramm mit einer Prioritätenreihung entwickelt. In der ersten Prioritätsstufe (kurzfristig bis 2008) sind die Vorhaben auf dem Straßenzug B 68/L201/B 57 zwischen der Anschlussstelle Gleisdorf und Fehring sowie Straßenzustandsverbesserungen enthalten. Die zweite Prioritätsstufe (mittelfristig bis 2013) umfasst den Autobahnanschluss Ilz West sowie die Vorhaben auf der B 57 östlich von Fehring und der B 66 mit Ausnahme der beiden Umfahrungsprojekte für Riegersburg und Bad Gleichenberg. Diese Umfahrungen und weitere Zustandsverbesserungen sind in der dritten Prioritätsstufe (langfristig nach 2013) enthalten.

(4) Stufenkonzept der Steirischen Ostbahn

Die Hauptachse des öffentlichen Verkehrs ist die Steirische Ostbahn, für die gemäß dem „Steirertakt“ ein 60-Minuten-Takt mit lastrichtungsbezogenen Verstärkerzügen in der Hauptverkehrszeit anzustreben ist. In einer ersten Stufe soll die derzeit eingleisige Strecke bis 2006 mit drei Doppelspurinseln (Ausweichen) in Authal, Laßnitzthal und Takern ausgestattet werden, um den Personenverkehr ohne Verzögerungen durchzuleiten. Neben dem Bau der Ausweichen ist auch geplant, die Streckenhöchstgeschwindigkeiten abschnittsweise anzuheben und das Taktangebot zu verdichten. Neue Fahrzeuge (neue Dieseltriebwagen) kommen spätestens 2005 zum Einsatz.

(5) Angebotsverbesserungen Bus

Die Linie 440 von Kirchberg/Raab nach Graz sowie Linien von Gnas über St. Stefan i. R. und Hausmannstätten nach Graz bilden die Hauptachse im Busverkehr. Hier soll werktags ein 60-Minuten-Takt mit lastrichtungsbezogenen Verstärkern in den Hauptverkehrszeiten und im Spätverkehr sowie an Sonn- und Feiertagen ein 120-Minuten-Takt eingerichtet werden. Die Fahrpläne sind so auszugestalten, dass in den Knoten Feldbach, Fehring und St. Stefan i. R. zwischen den Zubringerlinien und den Hauptachsen möglichst geringe Wartezeiten entstehen (Anschlusssicherung). Die geringer frequentierten Buslinien sollen in den Hauptverkehrszeiten mit Linienbussen betrieben werden (Arbeitspendler und Schüler), in den übrigen Tagesstunden und an Sonn- und Feiertagen, an denen heute kaum ÖV-Verbindungen bestehen, sollen flexible, bedarfsgesteuerte Verkehrssysteme (AST) eingesetzt werden. Diese Systeme dienen dann auch dem Tourismusverkehr, für den heute ein eher geringes Angebot besteht.

Wien, am 30. Dezember 2003

Werner Rosinak
Sepp SnizekBearbeitung: Martin Hulmak
Markus Pichler
Andrea Weninger

ANHANG 1: ERGEBNISSE DER STÄRKEN-SCHWÄCHENANALYSE

Von sieben Teilnehmern des Scenario-Workshops am 20.1.2003 sind Einschätzungen über die Stärken und Schwächen der Region Feldbach eingelangt und wurden wie folgt zusammengefasst:

Folgende Fragen wurden beantwortet:

Sie können Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken aus Ihrer Sicht definieren. Als Unterstützung und zur Strukturierung ersuchen wir Sie folgende Fragen zu bedenken:

Stärken

- (1) Was sind die Stärken der Region Feldbach (Infrastruktur, Organisation, Verwaltung, Verkehrsentwicklung, räumliche Entwicklung, Angebot und Nachfrage, etc.)?
- (2) Was kann die Region Feldbach bieten, was andere Regionen nicht oder deutlich schlechter bieten?

Diese Fragen sollten soweit als möglich aus dem eigenen Blickwinkel und vom Standpunkt der Verkehrssituation und Verkehrsentwicklung überlegt werden.

Schwächen

- (1) Was sind die Schwächen der Region Feldbach (Infrastruktur, Organisation, Verwaltung, Verkehrsentwicklung, räumliche Entwicklung, Angebot, Nachfrage, etc.)?
- (2) Was können andere Regionen bieten, was die Region Feldbach nicht oder nicht so gut bieten kann?
- (3) Gibt es einen zentralen Schwachpunkt, der die Entwicklung der Region Feldbach insgesamt behindert?

Auch diese Fragen sollten soweit als möglich aus dem eigenen Blickwinkel und vom Standpunkt der Verkehrssituation und Verkehrsentwicklung überlegt werden.

Chancen

- (1) Wo liegen die Chancen für die Region Feldbach in der Zukunft (Betriebsansiedlungen, Verkehrsströme, Wertschöpfung, Umweltverbesserungen, etc.)?
- (2) In welchem Bereich sehen Sie die größten Chancen?
- (3) Was sind interessante Entwicklungen und Trends, die neue Chancen bieten?
- (4) Welche Rahmenbedingungen verändern sich zum Positiven?

Dabei sollte an Veränderungen in der Technologie, in der Politik, in der Wirtschaft, in Lebensstilen, in der Umweltsituation, etc. gedacht werden.

Risiken, Bedrohungen

- (1) Welche Risiken für die Region Feldbach sehen Sie?
- (2) Welches sind die Hauptrisikofaktoren?
- (3) Welche Hindernisse/Widerstände sind zu erwarten?
- (4) Was machen andere Regionen („Konkurrenz“regionen)?
- (5) Welche Rahmenbedingungen verändern sich zum Negativen?

Auch hier sollte an Veränderungen in der Technologie, Politik, Wirtschaft, in Lebensstilen, in der Umweltsituation, etc. gedacht werden.

Ergebnisse der STÄRKEN

Allgemeines

- lebenswerte Wohnregion
- aktive Visionäre (z.B. Politiker)
- Die Region Feldbach war lange Zeit hinten, zu weit hinten, sodass wir heute schon wieder vorne sind.
- starke Identität
- relative Eigenständigkeit (Selbstverständlichkeit) im globalen Netzwerk

Landschaft, Naturraum, Landwirtschaft

- Landschaft, Umwelt
- Landwirtschaft (alternativ, vielfältig)
- touristisch und landschaftlich wertvolles Hügelland (Kulturschätze)
- teilweise unberührte Natur
- Nischenproduktion von landwirtschaftlichen Produkten, Nahrungs- und Genussmittel
- intakte Natur, hochwertige Lebensmittel

Wirtschaft / Tourismus

- Wachsender Tourismus Feder führend durch Therme Loipersdorf
- Potenzial an Arbeitskräften, deren Wunsch es wäre, nicht auspendeln zu müssen
- Florierende und über die Region hinaus tätige KMU

Kooperationen

- konzentrierte Entwicklungsachse Raabtal
- Der Ansatz einer gemeinsamen, strategischen, regionalen Entwicklung wurde gefunden.
- Beginnendes, Gemeindegrenzen überschreitendes, gemeinsames Handeln (z.B. Gemeinденetzwerk Süd-Ost GmbH)

Verkehr

- gut ausgebautes, engmaschiges regionales Straßennetz, das jedoch verbesserungsbedürftig ist
- Vorhandensein der Schieneninfrastruktur
- ein sehr gut ausgebautes dichtes, niederrangiges Straßennetz
- gut ausgebautes Radwegenetz

Ergebnisse der CHANCEN**Allgemeines**

- EU-Osterweiterung (Abrücken von Randlage)
- Abgelegenheit als Chance
- Das Bewusstsein der Entwicklung von innen ist im Steigen.
- die Erkenntnis des Wertes, Bewahrung der menschlichen und naturräumlichen Authentizität in Verbindung mit ständiger Innovation
- Der Ansatz der Erkenntnis einer endogenen Entwicklung wurde gefunden.
- Rückbesinnung auf den Raum auf Grund der Überglobalisierung

Wirtschaft / Tourismus

- intakte Umwelt (sanfter Tourismus)
- Tourismus
- Touristische Nutzung des Hügellandes
- Mit Tourismus als Zugpferd und dem regionalen Raabtalkonzept (Bildung von Industriezentren – Ansiedelung von Wertschöpfungsketten etc.) besteht die Möglichkeit einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung.
- „Erlebnisastronomie“ mit Forcierung von Nischenprodukten
- „Erlebnistourismus“ mit Themenschwerpunkten
- KMU-Struktur
- Auslagerung von Dienstleistungen (z.B. Buchhaltung von Betrieben) aus den Ballungsgebieten
- Der Aufbau einer regionalen Wirtschaftskompetenz in 3 Bereichen steht bevor:
 - (1) Handwerk
 - (2) Kulinarik
 - (3) Alternative Energieformen

Kooperationen

- Forcierte Entwicklung der Achse Raabtal

Verkehr

- Ausbau des überregionalen Straßennetzes im Zuge der EU-Osterweiterung
- Verbesserung des regionalen Verkehrsnetzes – erhöhtes Verkehrsaufkommen nach EU-Osterweiterung
- Wirtschaftsstandort mit verbesserungswürdiger Erschließung
- Mittel aus EU für Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Ergebnisse der SCHWÄCHEN**Allgemeines**

- Vermarktung / Imagebildung
- Mangelndes Wissenspotenzial
- Sprachliche Barriere (Osterweiterung)
- immer noch schlechte mentale Einstellung zur Region
- Glaube, dass die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung der Region nur durch Maßnahmen von außen möglich ist
- Leitbilder und Konzepte ohne Umsetzungsstrategie und -verbindlichkeit sind die Hauptschwächen unserer Zeit.

Wirtschaft / Tourismus

- Fehlendes nahes (Massen)Marktpotenzial
- gut ausgebaute Thermalbäder, aber in anderen Regionen
- zu wenig Arbeitsplätze – hoher Pendleranteil

Kooperationen

- fehlendes gemeinsames politisches Handeln im Hinblick auf die Bezirksentwicklung auf Gemeindeebene
- Die Zusammenarbeit ist auf allen Ebenen noch unterentwickelt.

Verkehr

- Mängel in der ÖV-Erschließung
- Verkehrsinfrastruktur (ÖV)
- Anbindung an Korridore
- schlechte Verbindung zur Autobahn u.a. Richtung Wien
- punktuelle Mängel in der MIV-Erschließung
- schlechte Erreichbarkeit (Zeitfaktor)
- Konzentration auf Straßenbau
- Qualität der Schieneninfrastruktur lässt zu wünschen übrig
- Erreichbarkeiten im Hügelland vor allem im öffentlichen Verkehr
- Öffentlicher Verkehr (u.a. Bahn Graz – Feldbach) – großer Zeitverlust gegenüber Individualverkehr
- hochrangiges Straßennetz B 66 / B 57 / B 73 / B 68 und Schienennetz haben schlechtes Image
- Die Verantwortungsträger haben in der „schlechten Verkehrslage“ den Sündenbock für die geringen Entwicklungsmöglichkeiten entdeckt.

Ergebnisse der RISKEN / BEDROHUNGEN

Allgemeines

- Faktor Mensch (Bequemlichkeit = Inaktivität)
- Pensionistenregion
- Ost-Transitroute
- Die Jugend pendelt verstärkt aus.
- Wenn die Region nicht die eigenen Entwicklungspotenziale erkennt und nutzt.
- Wenn es den Experten nicht gelingt, den regionalen Verantwortungsträgern das Bewusstsein für Zukunftsszenarien, den Umgang damit und der Verwertung der Erkenntnisse daraus zu vermitteln, bestätigt sich die Meinung, ein Ausbau- und Maßnahmenprogramm hätte gereicht.

Wirtschaft / Tourismus

- Vorhandene Firmen im Bezirk (siehe Branchenmix) bauen verstärkt Belegschaft ab, kaum noch Investitionen in die Zukunft.
- Wenn die Region Feldbach die verschlafene industrielle Entwicklung nachholen würde.
- durch schlechte Erreichbarkeit (Zeitfaktor) stagnierende bis rückläufige Wirtschaftsentwicklung

Verkehr / Raum

- Großer Zuwachs des MIV
- Abwanderung in die Ballungsräume bei Vernachlässigung des ÖV- und MIV-Netzes
- „Überfahren werden“ durch Forcierung des Straßenbaus
- vermehrte Belastung des Straßennetzes nach EU-Erweiterung zu erwarten
- Räumliche Entwicklung (Gewerbeparks, EZ)
- Wenn die überregionale Raumordnung weiterhin der Entwicklung hinten nachläuft.
- Wenn die Raumordnung neugeschaffene Infrastruktur unwirksam macht.
- Wenn die Erkenntnisse der Regionalplanung keine unmittelbare Auswirkung auf Infrastruktur, Wirtschaftsentwicklung und Kompetenzentwicklung von Regionen hatten.

ANHANG 2: STRAßENBAUPROGRAMM – PRIORITÄTENREIHUNG UND KOSTEN

Priorität 1 bis 2008 (kurzfristig)

Nr.	Str	Bezeichnung	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	Anmerkung	Kosten
1	B 57	Güssinger Str.	Leitersdorf Rest	70,90	72,28	Leitersdorf	BS	1,45
2	B 58	Güssinger Str.	Fehring - Feldbach; Begleitwege	66,00	70,80	Leitersdorf - Fehring	BS	0,98
3	B 68	Feldbacher Str.	Studenzen - Feldbach Rest	12,95	20,28	Edelsbach, Fladnitz	NT	13,10
4	B 68	Feldbacher Str.	Querspange Gnas	20,28	23,60	Gniebing-Wb.	NT	10,90
5	B 68	Feldbacher Str.	ASt. Gleisdorf - Studenzen; Begleitwege	0,00	12,50	Bez. Weiz, Studenzen	BS	2,50
6	B 68	Feldbacher Str.	A 2 P & R Gleisdorf, Hofstätten	0,00		Bez. Weiz	NT	0,24*
7	L 202	Kirchbergerstrasse	Kirchberg - Oberdorf	0,80	2,30	Kirchberg	Z	0,60
8	L 204	Radkersburgerstrasse	Ortseinfahrt Kapfenstein, Süd	8,45	8,91	Kapfenstein	GRW	0,33
9	L 207	Fehringstrasse	Berghofermühlbrücke	0,46	2,20	Fehring	Z	
10	L 207	Fehringstrasse	Brunn-Hatzendorf	2,60	4,50	Hatzendorf	Z	0,73
11	L 211	Gnaserstrasse	Hofstätten-Deutsch Goritz	21,90	24,40	Bez. Radkersburg	Z	0,87
12	L 211	Gnaserstrasse	ODF Gnas			Gnas	BS	0,30
13	L 218	Pöllauerstrasse	Ottersbachbrücke	0,65		Jagerberg	Z	
14	L 218	Pöllauerstrasse	Raningberg + 1. Teil OUF Gnas	7,00	8,30	Unteraubersbach, Gnas	Z	0,75
15	L 226	Altenmarkerstrasse	Raabbrücke Raabau	0,89		Raabau	Z	
16	L 226	Altenmarkerstrasse	Grazbachbrücke Altenmarkt	8,99	8,99	Riegersburg	Z	0,22
17	L 229	Krusdorferstrasse	ODF Krusdorf	4,75	6,10	Krusdorf	Z	0,65
18	L 233	Karbacherstrasse	Sulzbachbrücke Karbach	0,37		Stainz bei Straden	Z	
19	L 245	Petersdorferstrasse	ODF Radersdorf	2,50	3,50	Oberdorf	Z	0,20
20	L 246	Lichendorferstrasse	Reitgrabenbrücke Hof	4,04		Kirchberg	Z	0,20
21	L 248	Rohrstrasse	Entw.grabenbr. und Raabbrücke	0,40	0,40	Edelsbach	Z	0,13
22	L 248	Rohrstrasse	Berndorfbrücke	0,75		Kirchberg	Z	
23	L 251	Trautmannsdorferstrasse	ODF Trautmannsdorf (incl. Dorfgrabenbrücke)	0,70	2,10	Trautmannsdorf	Z	0,94
24	L 277	Raningerstrasse	ODF Raning	0,70	1,30	Raning	Z	0,45
		Summe Mio. Euro						35,30

NT Neutrassierung, Straßenumlegung
BS Bestandssanierung
GRW Geh- u./o. Radweg
Z dringliche Zustandsverbesserung

* Finanzierung Land und Gemeinden je 50 %

Kategorie 2 bis 2013 (mittelfristig)

Nr.	Str	Bezeichnung	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	Anmerkung	Kosten
25	B 57	Güssinger Str.	Grenze Bgl. - Fehring; Begleitwege	61,20	66,00	Fehring	BS	1,02
26	B 66	Gleichenberger Str.	Rutschung Köhra - Walkersdorf	2,00	4,00	Bez. Fürstenfeld	BS	0,50
27	B 66	Gleichenberger Str.	Walkersdorf - Neustift	4,00	6,20	Breitenfeld	BS	0,80
28	B 66	Gleichenberger Str.	BM Neustift - Lemberg	6,20	9,30	Riegersburg	BS	1,50
29	B 66	Gleichenberger Str.	Begleitweg Gleichenberg-Merkendorf	35,00	37,00	Merkendorf	NT	0,55
30	B 66	Gleichenberger Str.	Begleitweg Haag-Stainz	37,00	39,30	Merkendorf, Stainz	GRW	0,73
31	B 66	Gleichenberger Str.	Begleitweg Karbach	40,30	42,00	Stainz	GRW	0,55
32	B 66	Gleichenberger Str.	BM Oberpurkla	48,60	50,50	Bez. Radkersburg	BS	0,11
33	B 66	Gleichenberger Str.	ASt. Ilz West (FF)			Bez. Fürstenfeld	NT	
34	B 73	Kirchbacher Str.	Kriechspur Hühnerberg	12,50	15,00	Bez. Leibnitz	BS	2,00
35	L 203	Ottersbacherstrasse	St. Stefan-Dollrath	4,30	5,60	St. Stefan/R.	Z	0,44
36	L 203	Ottersbacherstrasse	Dollrath-Wetzelsdorf	6,00	7,20	St. Stefan/R.	Z	0,44
37	L 203	Ottersbacherstrasse	Wetzelsdorf-Ungerdorf	7,20	9,60	Jagerberg	Z	1,02
38	L 207	Fehringstrasse	Umfahrung Fehring-Brunn	0,46	2,20	Fehring	NT	5,00
39	L 219	Köldorferstrasse	GRW Bad Gleichenberg-Bairisch Kölldorf	0,00	1,80	B. Gleichenb., B. Kölldorf, Merkend.	GRW ¹	0,25
40	L 231	Gutendorferstrasse	Gehsteig Gutendorf + Bestandsverbesserung	7,83	8,60	Kapfenstein	Z	0,58
41	L 244	Eichkögelstrasse	BM Eichkögl	0,0	3,50	Eichkögl	Z	0,22
42	L 245	Petersdorferstrasse	Radersdorf	0,0	2,20	Kirchberg, Petersdorf II	Z	0,73
43	L 273	Perlsdorferstrasse	Paldau - Perlsdorf	0,00	3,15	Paldau, Perlsdorf	Z	0,87
44	L 278	Aschauerstrasse	Oberzirknitz	3,30	4,50	Jagerberg	Z	0,29
45	L 278	Aschauerstrasse	Aschau	1,20	2,14	St. Stefan i. Rosental	Z	0,29
		Summe Mio. Euro						17,89

NT Neutrassierung, Straßenumlegung
BS Bestandssanierung
GRW Geh- u./o. Radweg
Z dringliche Zustandsverbesserung

¹ Vorreihung gemäß Radwegekonzept

Kategorie 3 nach 2013 (langfristig)

Nr.	Str	Bezeichnung	Abschnitt	km von	km bis	Gemeinde	Anmerkungen	Kosten
46	B 66	Gleichenberger Str.	UF Riegersburg	10,00	12,70	Riegersburg	NT	7,30
47	B 66	Gleichenberger Str.	UF Bad Gleichenberg	32,00	35,00	Bad Gleichenberg	NT	6,50
48	L 204	Radkersburgerstrasse	Umfahrung Kapfenstein	5,90	9,50	Kapfenstein	NT	2,30
49	L 204	Radkersburgerstrasse	Krzg. Lutzkapelle (L 232)	9,26	9,45	Kapfenstein	BS	0,15
50	L 207	Fehringerstrasse	Hatzendorf	4,80	7,70	Hatzendorf	BS	1,09
51	L 207	Fehringerstrasse	Hatzendorf-Bauamtsgrenze II	8,30	10,30	Hatzendorf	BS	0,58
52	L 211	Gnaserstrasse	OUF Gnas mit letztm. Instandsetzung	10,22	11,70	Gnas	NT	1,00
53	L 226	Altenmarkterstrasse	Altenmarkt	7,20	9,00	Riegersburg	BS	0,58
54	L 227	Saazerstrasse	Lugitschbrücke + Straßenanschluss	0,54	0,54	Gniebing-Weißbach	BS	0,87
55	L 229	Krusdorferstrasse	Krusdorfberg	6,10	6,60	Krusdorf	BS	0,65
56	L 229	Krusdorferstrasse	Anbindung OUF Gnas (2 KVP) (L 211)			Gnas	BS	0,50
57	L 239	Prädibergrasse	Prädiberg	0,00	1,49	Gnas, Gniebing-Weißbach	BS	0,29
58	L 241	Breitenfelderstrasse	Breitenfeld	2,60	3,80	Breitenfeld a.d. Rittschein	BS	0,58
59	L 242	Leitersdorferstrasse	Edersgraben	2,10	4,00	Gossendorf	BS	0,58
60	L 242	Leitersdorferstrasse	Lödersdorf-Bergl	8,40	12,70	Kornberg b. Riegersburg	BS	1,16
61	L 243	Gossendorferstrasse	Edersgraben-Schulkreuzung	0,10	0,75	Gossendorf	BS	0,15
62	L 243	Gossendorferstrasse	Gossendorf	0,70	2,00	Gossendorf	BS	0,58
63	L 245	Petersdorferstrasse	Radersdorf-Petersdorf II	3,50	5,00	Petersdorf II	BS	0,44
64	L 245	Petersdorferstrasse	ODF Petersdorf II	5,00	7,50	Petersdorf II	BS	1,09
65	L 245	Petersdorferstrasse	Petersdorf II	7,50	9,60	Petersdorf II	BS	0,58
66	L 246	Lichendorferstrasse	Gigging	4,90	8,30	Kirchberg a.d. Raab	BS	1,09
67	L 246	Lichendorferstrasse	ODF Lichendorf	8,30	8,97	St. Stefan a.d. Raab	BS	0,29
68	L 248	Rohrstrasse	Rohr	0,00	0,80	Kirchberg a.d. Raab	BS	0,22
69	L 249	Reitherstrasse	Reith	0,90	2,80	Oberstorcha, Paldau	BS	0,44
70	L 249	Reitherstrasse	Paldau	2,80	3,50	Paldau	BS	0,33
71	L 250	Kohlbergstrasse	Kohlberg-Paldau	3,70	6,80	Kohlberg, Paldau	BS	0,73
72	L 270	Lembacherstrasse	Stang	0,00	2,40	Hatzendorf	BS	0,51
73	L 270	Lembacherstrasse	Grazbachbrücke Stang	0,06	0,06	Hatzendorf	BS	0,22
74	L 272	Tiefemitzerstrasse	Mehlteuer	0,00	2,60	Oberdorf a. Hohegg	BS	0,36
75	L 272	Tiefemitzerstrasse	Tiefnitz	2,60	5,10	Oberdorf a. Hohegg	BS	0,36
76	L 276	Waldsbergerstrasse	Trautmannsdorf	0,60	2,17	Trautmannsdorf, Merkendorf	BS	0,36
77	L 277	Raningerstrasse	Raning II	1,30	2,66	Raning	BS	0,29
78	L 279	Radischerstrasse	Aug-Radisch	2,20	4,50	Aug-Radisch, Bierbaum a. A.	BS	0,58
79	L 286	Lugitscherstrasse	Lugitsch	1,20	2,68	Jagerberg	BS	0,36
		Summe Mio. €						33,11

NT Neutrassierung, Straßenumlegung

BS Bestandssanierung

GRW Geh- u./o. Radweg

QUELLENVERZEICHNIS

- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Landesbaudirektion): Baulandentwicklung Steiermark. Graz, November 2001
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Landesbaudirektion): Entwicklungskonzept Raabtal, Kurzfassung. Graz, Juni 2002
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Landesbaudirektion): Regionales Entwicklungsprogramm Planungsregion Feldbach (LGBl. Nr. 7/1994), 9.2.1994
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung: Network in Progress 1.0. Die wirtschaftspolitische Strategie auf dem Weg zu einer Hellen Region. Graz, März 2002
- Amt der Steiermärkischen Landesregierung: Digitaler Umweltatlas, <http://www.umwelt-steiermark.at/>, 2002
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Generalverkehrsplan Österreich 2002, Wien, 2002
- Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (Hrsg.): Wirtschaftsbericht Österreich 2002. Wien, 2002.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (Hrsg.): Wirtschaftsspiegel Nr. 11, April 2002.
- EU-Regionalmanagement Oststeiermark: Zukunftsvertrag Oststeiermark, 1999
- Herry, M.; Snizek, S.: Schienengüterverkehrsprognose für 2015, 1998
- Ingenos ZT-GmbH: Attraktivierungskonzept Gleichenberger Bahn, Endbericht, Gleisdorf, Oktober 2001
- Ingenos ZT-GmbH: Regionales Entwicklungsleitbild Feldbach. Projekthandbuch Kurzfassung, Juli 2000
- Interplan et al.: Regionales Entwicklungsleitbild Planungsregion Feldbach. Projekthandbuch, Juni 1998
- Johanneum Research, Institut für Technologie- und Regionalpolitik: Wirtschaftsbericht Steiermark 2001. Endbericht Version 1.1. Graz, April 2002.
- Johanneum Research, Institut für Technologie- und Regionalpolitik: Bezirksprofil Feldbach, WIBIS – Wirtschaftspolitisches Berichts- und Informationssystem Steiermark, Phase 3, 2001
- Kautz, H. et al.: Regionalbericht 2000. Wien, 2001
- Kornberg Institut: Entwicklungen im Bezirk Feldbach, Projekt: Nachhaltige Landentwicklung Feldbach. Kornberg, August 1999
- Magistrat Graz, Stadtentwicklungskonzept Graz 2001, Graz, 2001
- Österreichisches Institut für Raumplanung: StGVP – Das Steirische Gesamtverkehrsprogramm 2001 – Aktualisierung, Wien, 2001
- Regional Consulting: Korridoruntersuchung Südösterreich – Slowenien. Im Auftrag der Kärntner Landesregierung und der Steiermärkischen Landesregierung, 2001

Regionalentwicklung.at, freiland Umweltconsulting: Entwicklungskonzept Raabtal. Unterlage
Workshop Steuerungsausschuss, 10.01.2002

Vester, F.: Ausfahrt Zukunft. Strategien für den Verkehr von morgen. Eine Systemunter-
suchung. München, 1990.

Von Reibnitz, U.: Szenarien – Optionen für die Zukunft. Hamburg, 1987.