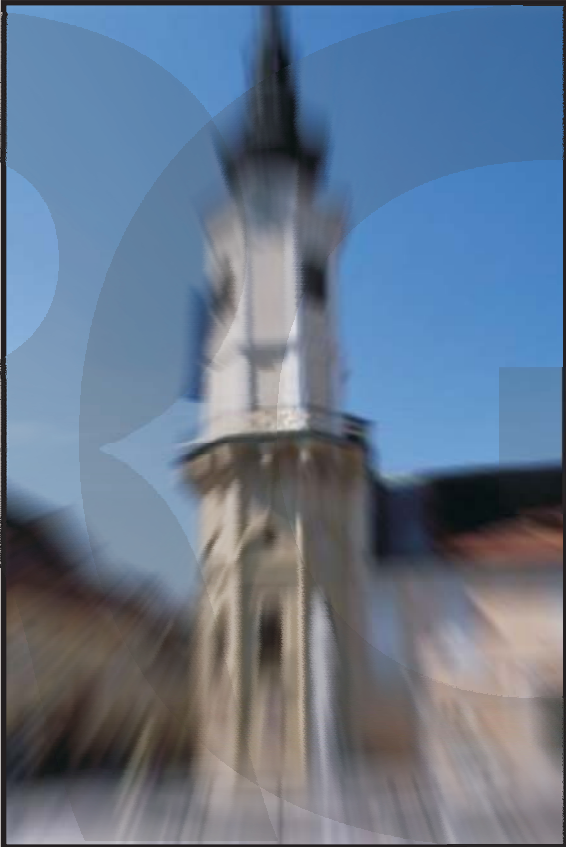


RGV Radkersburg



Regionales Gesamtverkehrskonzept

kofinanziert



Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung
E F R E

Regionales Gesamtverkehrskonzept **RGVK** Radkersburg

[auftraggeber]



FA 18b - Öffentlicher Verkehr und Verkehrsplanung

[bearbeitung]

INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSWESSEN
DI Dr. Techn. Kurt **Fallast**
Himmelreichweg 20, 8044 Graz
03116/333908 | 0664/5111826

w w w . f a l l a s t . a t



Ingenos ZIVILTECHNIKER GmbH
Feldbacherstr.4, 8200 Gleisdorf
031112/4471 | Fax DW-9

w w w . i n g e n o s . a t



Ludwig Kapfer
Unternehmensberatung
G r a z

www.gammatrainings.com



I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

1	AUFGABENSTELLUNG UND PROZESSABLAUF	4
	1.1 ALLGEMEINES ZU VERKEHRSUNTERSUCHUNGEN	4
	1.2 REGIONALES GESAMTVERKEHRSKONZEPT RADKERSBURG	5
2	PROBLEM- BEZIEHUNGSWEISE BESTANDSANALYSE	6
	2.1 REGIONALE KENNWERTE DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	6
	2.1.1 Bevölkerungsentwicklung	6
	2.1.2 Arbeitsplätze und Pendlerströme	7
	2.1.3 Tourismus	9
3	BETRACHTUNGEN ZUM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR IM BEZIRK	11
	3.1 ALLGEMEINE BESCHREIBUNG	11
	3.2 JÄHRLICHER DURCHSCHNITTLICHER TAGESVERKEHR JDTV	11
	3.3 ERREICHBARKEITEN IM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR	12
	3.4 QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFS	13
	3.5 VERKEHRSSICHERHEIT IM BEZIRK RADKERSBURG	16
4	BETRACHTUNGEN ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR IM BEZIRK	18
	4.1 BEDIENUNGSHÄUFIGKEIT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR	18
	4.2 ERREICHBARKEITEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR	19
5	ENTWICKLUNGSSZENARIEN	20
	5.1 GRUNDLAGE: PROJEKTGRUPPEN UND FOCUS GROUPS	20
	5.1.1 Projektgruppe	20
	5.1.2 Focus Groups	20
	5.2 ENTWICKLUNGSSZENARIEN	22
	5.2.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung	22
	5.2.2 „Thermenentwicklung“ in der Stadt Bad Radkersburg	23
	5.2.3 EU-Beitritt Sloweniens mit wirtschaftlichem Aufschwung	24
6	AUSWIRKUNGEN DER EU-OSTERWEITERUNG AUF DIE REGION	27
	6.1 CHARAKTERISTIK DER BETROFFENEN REGIONEN	27
	6.2 AUSWIRKUNGEN DER EU-ERWEITERUNG	28
	6.2.1 Auswirkungen der EU-Erweiterung auf das steirische Gewerbe und Handwerk	29
	6.2.2 Pendlerbewegungen, Migrationen und mögliche Folgen für den Arbeitsmarkt	30

6.3	VERKEHRSINFRASTRUKTUR	31
6.4	CHANCEN UND RISIKEN FÜR DIE STEIERMARK	32
7	RÄUMLICHES LEITBILD - REPRO RADKERSBURG NEU	34
7.1	ZIELE UND MAßNAHMEN AUS DEM REPRO NEU	34
7.2	WEITERE AUSWIRKUNGEN DER REPRO FESTLEGUNGEN	35
8	ÜBERGEORDNETER VERKEHR	36
8.1	GENERALVERKEHRSPPLAN ÖSTERREICH 2002 (GVP-Ö 2002)	36
8.1.1	Nachhaltige Mobilität – Ziele und Strategien	36
8.1.2	Projekte in der Region	38
8.2	STEIRISCHES GESAMTVERKEHRSPROGRAMM 2000 (STGVP 2000)	39
8.2.1	Ziele des StGVP 2000	39
9	VERKEHRSLEITBILD	42
9.1	GRUNDSÄTZE	42
10	RÄUMLICHE FUNKTION	43
10.1	ZENTRALE ORTE	43
10.2	WIRTSCHAFT	44
10.3	TOURISMUS	45
10.4	ZUSAMMENFÜHRUNG	46
11	KATEGORISIERUNG DES STRAßENNETZES	48
12	MAßNAHMEN	51
13	VERÄNDERUNGEN DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	55
13.1	BESTANDSNETZ	55
13.1.1	Straßenbauprogramm FA 18A	55
13.1.2	Neureihung des Straßenbauprogramms	55
13.2	VERKEHRSPINVESTITIONEN IN DAS BESTEHENDE STRAßENNETZ	58
13.3	BETRACHTETE ENTWICKLUNGSSZENARIEN	59
13.3.1	Planfall 0.0	59
13.3.2	Planfall 0.1	60
13.3.3	Planfall 0.2	60
13.3.4	Planfall 1.2	61
13.3.5	Gegenüberstellung der Querschnittsbelastungen für die einzelnen Planfälle	61

1 Aufgabenstellung und Prozessablauf

1.1 Allgemeines zu Verkehrsuntersuchungen

Die Verkehrsuntersuchung (das Verkehrskonzept) ist ein in sich abgegrenzter Bestandteil des Verkehrsplanungsprozesses. Sie gliedert sich im Wesentlichen in vier Schritte:



Die Problemanalyse hat anzustrebende Ziele, aufgetretene oder zu erwartende Mängel und den derzeitigen Zustand (Ist-Zustand beziehungsweise derzeitige Entwicklung, Status quo) zum Gegenstand.

Während sich der erste Arbeitsschritt mit der Analyse des Ist-Zustandes beschäftigt, befassen sich die nachfolgenden Schritte mit Maßnahmen beziehungsweise Planungsvarianten. Diese werden aufgrund der Gegenüberstellung von konkretisierten Mängeln und Zielen entwickelt. Sie sollen die in der Zustandsanalyse erkannten Mängel beseitigen, unabhängig davon, ob diese Mängel schon bestehen oder in der künftigen Entwicklung zu erwarten sind.

Im nächsten Arbeitsschritt werden die Auswirkungen der Maßnahmen mit Hilfe von geeigneten Modellen (z.B. Verkehrsmodellen) ermittelt.

Die Beurteilung der Maßnahmen bildet den letzten Schritt einer Verkehrsuntersuchung. Damit wird die Entscheidung für eine bestimmte Planungsvariante oder eine Realisierungsfolge von Maßnahmen vorbereitet.

Die Empfindlichkeit der Zwischen- und Endergebnisse gegenüber Veränderungen von Daten, Wirkungszusammenhängen und Methoden ist durch Sensitivitätsanalysen zu untersuchen, wodurch die Genauigkeit und Aussagekraft der Untersuchungsergebnisse beurteilt werden kann.

1.2 Regionales Gesamtverkehrskonzept Radkersburg

Wie in der Vergangenheit bereits für die Bezirke Deutschlandsberg und Fürstentfeld soll auch für Region Radkersburg ein regionales Verkehrskonzept erstellt werden. Aufgrund offenkundiger Umsetzungswiderstände in den Regionen ist es Inhalt solcher regionalen Verkehrskonzepte, Handlungsspielräume in der Region auszuloten, Umsetzungsdefizite zu erkennen und die Maßnahmenrealisierung so weit wie möglich vorzubereiten.

Der erste Schritt umfasst eine Bestandsanalyse, sowohl die räumlichen als auch die verkehrlichen Grundlagen betreffend. Neben den Stärken, die angeführt werden, werden auch die Schwächen und Risiken aufgezeigt. Diese Betrachtungen können sich nicht nur auf die unmittelbare Gegenwart beziehen, sondern müssen – besonders für den Bezirk Radkersburg – auf zukünftige Entwicklungen – im besonderen Fall den EU-Beitritt der Nachbarländer Slowenien und Ungarn mit Mai 2004 – eingehen.

Unter Berücksichtigung regionaler und überregionaler Interessen sind die räumlichen, betrieblichen und schließlich finanziellen Handlungsspielräume zu überprüfen und darzustellen. Aus dem so entstandenen Verkehrsleitbild lassen sich dann die einzelnen Maßnahmen ableiten. Diese ersten beiden Schritte einer Verkehrsuntersuchung, die „Problemanalyse“ sowie die „Entwicklung von Maßnahmen“ erfolgten in enger Zusammenarbeit mit den Akteuren der Region.

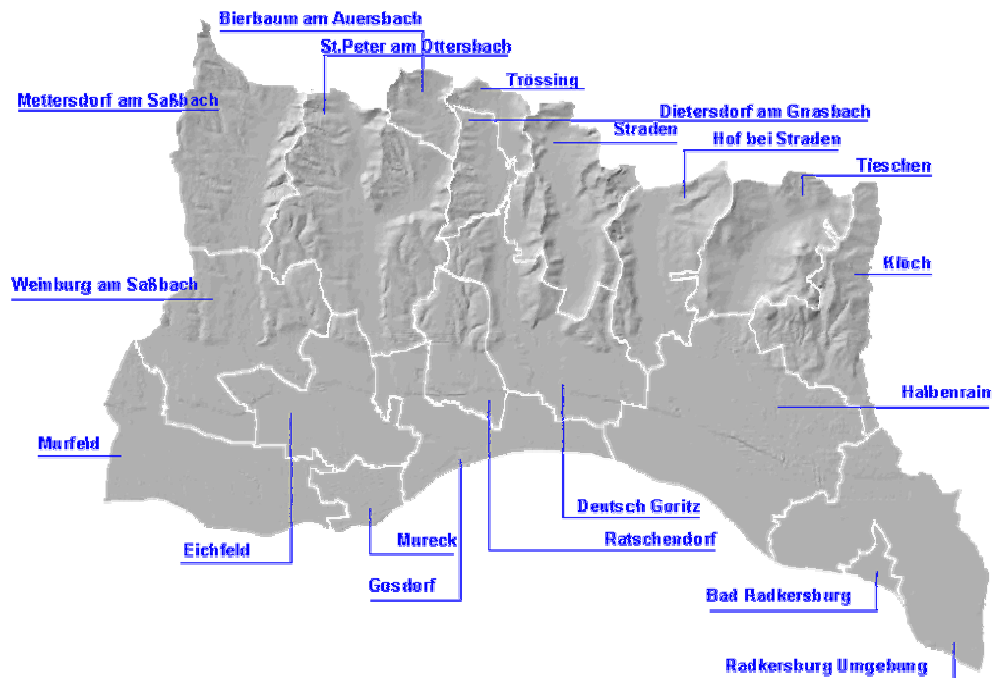
Für die Region Radkersburg geht es vorrangig darum, die Erreichbarkeit der Region sowohl im motorisierten als auch im öffentlichen Verkehr zu verbessern. Mögliche Maßnahmen dürfen dabei die Funktion des Bezirks Radkersburg als Tourismus- und Erholungsbezirk in keiner Weise beeinträchtigen, die Qualität des Wohnraums muss gewährleistet bleiben.

2 Problem- beziehungsweise Bestandsanalyse

2.1 Regionale Kennwerte des Untersuchungsgebietes

Der Bezirk Radkersburg besteht aus 19 Gemeinden mit einer Gesamtfläche von 337 km². Die Nordhälfte des Bezirks wird durch mehrere Nord-Süd verlaufende Hügelläufe, die dem Oststeirischen Hügelland angehören, gegliedert. Im Gebiet von Klöch und Tieschen bilden die Ausläufer der Oststeirischen Vulkankegel die höchsten Erhebungen. Die Südhälfte des Bezirkes gehört der Terrassenlandschaft des Murtales an, die sich in mehreren Stufen zum Aubereich der Mur absenkt.

Bild 2.1: Gemeinden des Bezirkes Radkersburg

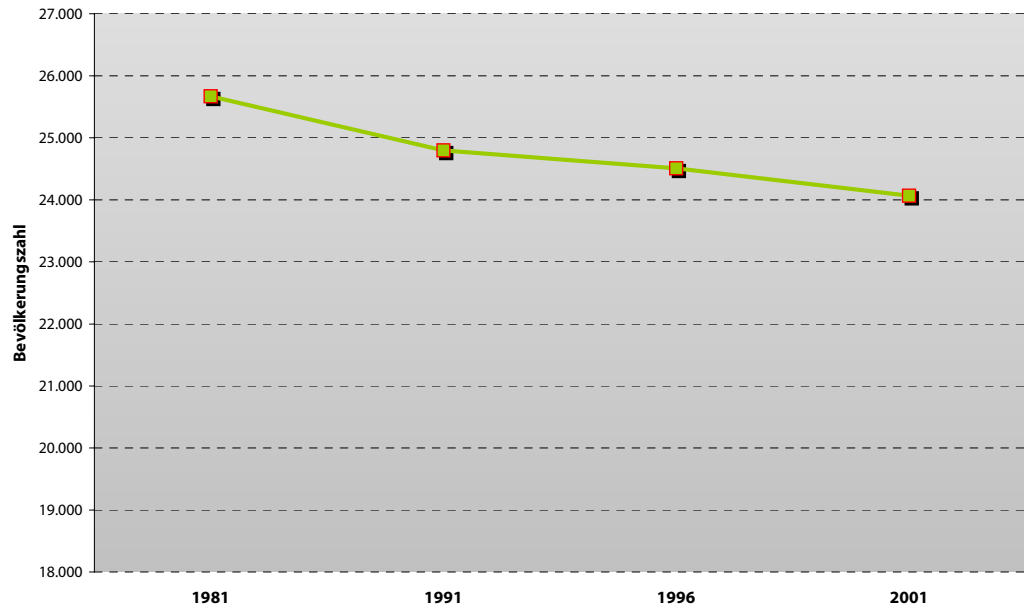


2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Nach der Volkszählung von 2001 hatte der Bezirk Radkersburg 24.121 Einwohner, um 0,1 % weniger als im Jahr davor (2000: 24.140 Einwohner). Die Bevölkerungsdichte liegt bei 72 Einwohner/km². Im Vergleich zur Volkszählung von 1991, nach der Bad Radkersburg 24.799 Einwohner aufzuweisen

hatte, zeigt sich nach der erneuten Volkszählung von 2001 ein Rückgang von 2,8 % im Bevölkerungswachstum. Die Zahl der Bevölkerung wird aufgrund der Ergebnisse der Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2011 weiter stark zurückgehen, prognostiziert ist sogar ein Rückgang um 4,5 %.

Diagramm 2.2: Bevölkerungsentwicklung im Bezirk Radkersburg (Quelle: LASTAT Steiermark)

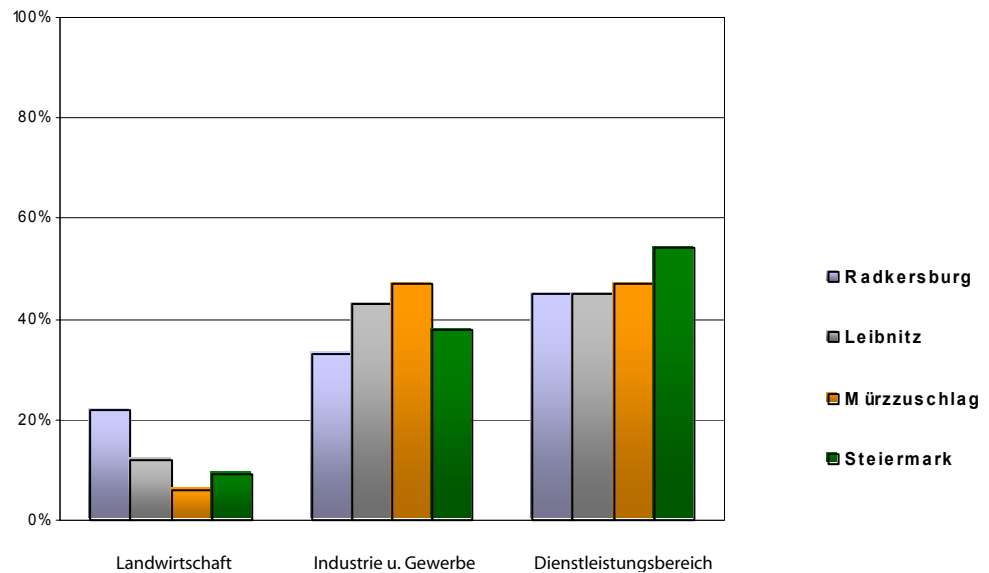


Die Bevölkerungsdichte des Bezirkes ist gering, eine höhere Besiedlungsdichte liegt vor allem entlang der Mur im Murtal (Halbenrain, Bad Radkersburg) vor. Neben einer etwas höheren Bevölkerungsdichte tritt hier auch eine Konzentration von Arbeitsplätzen auf, auf dieser Achse finden sich über 1.000 Arbeitsplätze. Tieschen und Klöch sind ebenfalls als Arbeitszentren von Bedeutung. Außerhalb des Bezirkes liegt Bad Gleichenberg, das mit 1.550 Arbeitsplätzen ebenfalls Bedeutung für den Beschäftigungsmarkt im Bezirk Radkersburg besitzt.

2.1.2 Arbeitsplätze und Pendlerströme

Ein Grund für die negative Bevölkerungsentwicklung ist auch in der geringen Zahl an Arbeitsplätzen zu suchen. Der Anteil der Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich gehört mit 45,4 % zu den niedrigsten aller steirischen Bezirke. Die industriell-gewerbliche Ausrichtung ist sehr gering, Radkersburg hat absolut und relativ den niedrigsten Anteil an Arbeitsplätzen in Industrie und Gewerbe (32,8 %). Nach wie vor hat die Landwirtschaft mit 21,8 % der Beschäftigten sehr große Bedeutung. Die Arbeitslosenquote lag zum Zeitpunkt der Erhebung (2001) bei 6,5 %.

Diagramm 2.3: Beschäftigte in den drei Wirtschaftssektoren im Vergleich, 2002
(Quelle: Landesstatistik Austria, ÖSTAT 2002)



Fast ein Drittel aller Beschäftigten in Radkersburg sind Auspendler, vor allem in die Stadt Graz sowie in die Bezirke Leibnitz und Feldbach (=75 % aller Auspendler).

Bei der Ermittlung der Pendlerströme zeigt sich auch, dass der Arbeitskräfteaustausch zwischen Slowenien und dem Bezirk Radkersburg bereits jetzt eine Rolle spielt und durch die EU-Osterweiterung in Zukunft noch wichtiger werden wird. Maribor und Murska Sobota sind dabei die industriellen Zentren, die weiterhin Arbeitskräfte anziehen werden.

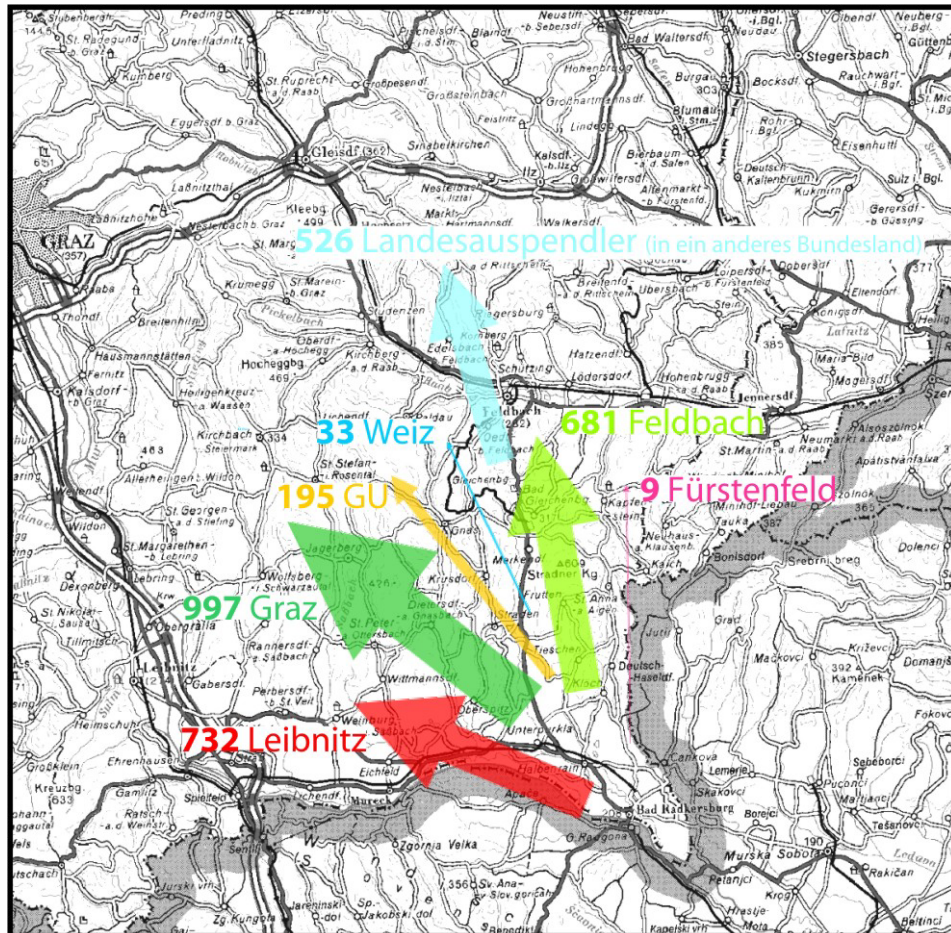


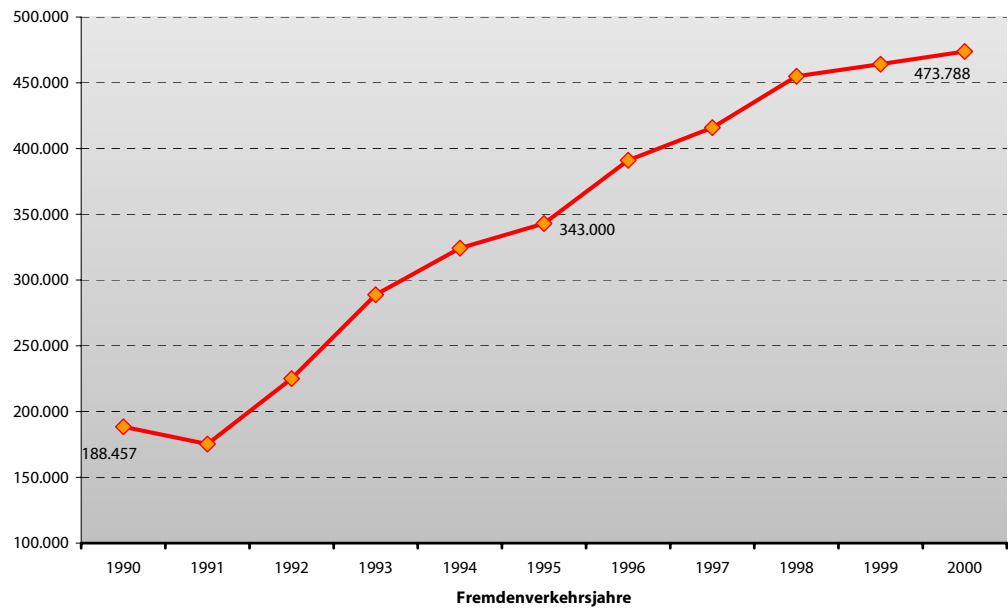
Bild 2.4 Darstellung der Pendlerströme von Radkersburg aus (Quelle: Regionalstatistik Steiermark 2002, AK Steiermark)

Über 72 % der Pendler nutzten 1981 für den Weg zur Arbeit den Pkw, etwa 22 % die Bahn und etwa 6 % den Bus. In den darauf folgenden Jahren kam es zu einer Verschiebung von der Bahn zum Bus, so dass die Anteile jener Personen, die die Bahn oder den Bus nutzen, beinahe gleich hoch sind. Der Anteil jener, die für den Weg zur Arbeit den Pkw nutzen, stieg im Beobachtungszeitraum weiter an.

2.1.3 Tourismus

Der Tourismus ist eine der wichtigsten Wirtschaftssäulen des Bezirkes, wobei hier besonders der Thermen- und der Radtourismus hervorzuheben sind. Die steigende Bekanntheit der Region, die hohe Lebens- und Erholungsqualität, sowie die steigende Attraktivität der historischen Altstadt von Bad Radkersburg spiegeln sich auch in der Entwicklung der Nächtigungszahlen wieder. Im Vergleich zu 1990 konnte bis zum Jahr 2000 ein Nächtigungszuwachs in der Höhe von etwa 285.000 Nächtigungen verzeichnet werden.

Diagramm 2.5: Entwicklung des Tourismus nach Nächtingungen in Radkersburg



3 Betrachtungen zum motorisierten Individualverkehr im Bezirk

3.1 Allgemeine Beschreibung

Der Bezirk Radkersburg ist hinsichtlich der Anbindung an das übergeordnete Straßennetz etwas benachteiligt, keine Autobahn-Anschlussstelle befindet sich im Bezirk. Erschlossen wird der Bezirk in Ost-West Richtung durch die B69, die Südsteirische Grenzstraße, die über Straß nach Bad Radkersburg führt, und die B66, die Gleichenberger Straße, die den Bezirk in Nord-Süd Richtung erschließt und von Halbenrain nach Feldbach führt. Die flächige Erschließung erfolgt durch eine Vielzahl von Landesstraßen, von denen besonders die L208, die Perbersdorferstraße, hervorzuheben ist, da sie eine alternative Route zur Anbindung des Bezirkes an die A9, die Pyhrnautobahn darstellt. Insgesamt steht dem motorisierten Individualverkehr im Bezirk Radkersburg ein Streckennetz mit einer Länge von 902 km zur Verfügung.

Im Öffentlichen Verkehr besitzt der Bezirk die eingleisige Bahnverbindung Spielfeld-Straß/Bad Radkersburg und eine Vielzahl an Buslinien, die im Verkehrsverbund verkehren. Auf den Öffentlichen Verkehr im Bezirk wird in einem eigenen Kapitel gesondert eingegangen. Abbildung 1.1 im Anhang veranschaulicht das Verkehrssystem (Straße und Bahn) des Bezirkes.

3.2 Jährlicher Durchschnittlicher Tagesverkehr JDTV

In der Abbildung 2 wird der durchschnittliche tägliche Verkehr der wichtigsten Straßen im Bezirk Radkersburg dargestellt. Wie aus der Abbildung hervorgeht, liegt der JDTV der B69, der Steirischen Grenzstraße zwischen 5.400 und 9.000 Kfz/24h. Auf dem Streckenabschnitt Straß – Gosdorf liegt der JDTV zwischen 6.300 und 6.800 Kfz/24h, wovon etwa 8 % auf den Schwerverkehr entfallen. Im Bereich zwischen der Einmündung der L208 und der B66 ist die Verkehrsstärke etwas geringer und liegt zwischen 5.400 und 6.300 Kfz/24h, um danach Richtung Bad Radkersburg noch einmal zuzunehmen. Im Bereich der Stadt Bad Radkersburg wird die tägliche durchschnittliche Verkehrsstärke mit 7.900 Kfz/24h angegeben, der Schwerverkehrsanteil beträgt hier 6 %.

Die Verkehrsbelastung der zweiten Landesstraße B im Bezirk, der B66, durch die die Erschließung in Nord-Süd Richtung erfolgt, liegt zwischen

2.200 und 3.000 Kfz/24h. Hier ist der Anteil an Lkws und Omnibussen etwas höher, der Schwerverkehrsanteil liegt hier zwischen acht und zehn Prozent.

Die Verkehrsbelastung der Landesstraßen L im Bezirk liegt zumeist zwischen 1.000 und 2.000 Kfz/h. Landesstraßen, die eine erheblich höhere Verkehrsbelastung aufweisen, sind die L208, die Perbersdorfer Straße (5.000 bis 6.000 Kfz/24h), die L203, die Ottersbacher Straße zwischen Eichfeld und Mureck (3.600 Kfz/24h) und die L206, die Stradenerstraße zwischen Gosdorf und Deutsch Goritz (3.200 Kfz/24h) sowie die L205, die Laafelder Straße zwischen Bad Radkersburg und dem Grenzübergang Sieldorf (3.700 Kfz/24h). Auf dem letztgenannten Streckenabschnitt ist der Schwerverkehrsanteil mit zwei bis vier Prozent gering, auf den anderen Landesstraßen mit höherer Verkehrsbelastung liegt er bei etwa zehn Prozent.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die Verkehrsbelastung der L208, der Perbersdorfer Straße beinahe an die B69 heranreicht, sie bezüglich des Anteils des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen sogar überschreitet. Die Verkehrsbelastung der B66 ist im Vergleich dazu deutlich geringer und rangiert erst hinter einigen Landesstraßen L.

3.3 Erreichbarkeiten im motorisierten Individualverkehr

Ein Kriterium für die Qualität des Verkehrssystems eines regional beschränkten Gebietes stellt die Erreichbarkeit der Zentralen Orte dar. Zentrale Orte sind nach Christaller Mittelpunkte mit einem Bedeutungsüberschuss im Vergleich zu den anderen Orten des Gebietes. Bei zentralen Orten handelt es sich um Standorte zentraler Dienste mit einer überregionalen Versorgungsfunktion.

Für den Bezirk Radkersburg wurden die Bezirkshauptstadt Bad Radkersburg, die Landeshauptstadt Graz und die Hauptstädte der benachbarten Bezirke, Leibnitz und Feldbach, als zentrale Orte definiert. Die Erreichbarkeiten im motorisierten Individualverkehr präsentieren sich hier folgendermaßen:

Die Landeshauptstadt Graz ist im motorisierten Individualverkehr nur von der Gemeinde Murfeld aus innerhalb von 30 Minuten erreichbar. Die Fahrzeiten nach Graz wachsen bis in die östlichen Gemeinden des Bezirkes kontinuierlich an und erreichen in den Gemeinden Hof bei Straden, Tieschen, Klöch, Radkersburg Umgebung und Bad Radkersburg 50 bis 60 Minuten. Von den zentral gelegenen Gemeinden des Bezirks aus sowie von der Gemeinde Halbenrain kann die Landeshauptstadt innerhalb von 40 bis 50 Minuten erreicht werden.

Der Bezirkshauptort kann im motorisierten Individualverkehr von allen Gemeinden aus innerhalb von einer halben Stunde erreicht werden, zu jenen Gemeinden, die im Westen an den Bezirk Leibnitz grenzen, beträgt die Fahrzeit etwa 25 Minuten.

Für die Erreichbarkeit der Hauptstädte der benachbarten Bezirke Feldbach und Leibnitz gilt, dass diese nicht von allen Orten des Bezirks Radkersburg innerhalb einer halben Stunde erreicht werden können. Die Fahrzeit nach Feldbach beträgt für die Gemeinden, die abseits der Hauptverbindung, der B66 liegen, das sind im Osten Radkersburg Umgebung und Bad Radkersburg und im Westen des Bezirks die Orte Weinburg am Saßbach, Mureck, Murfeld und Eichfeld, 30 bis 40 Minuten. Leibnitz ist lediglich von jenen Gemeinden, die an der östlichen Bezirksgrenze liegen, nicht innerhalb einer halben Stunde erreichbar.

3.4 Qualität des Verkehrsablaufs

Ein maßgebendes Kriterium bei der Beschreibung eines Verkehrssystems ist die vorherrschende Qualität des Verkehrsablaufes oder des Verkehrsflusses. Im vorliegenden Fall erfolgte die Beurteilung der **Qualität des Verkehrsflusses** (= Level of Service, LOS) nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, kurz HBS 2001, der deutschen „Forschungsgesellschaft Straße und Verkehr“. Die in diesem Handbuch vorgeschlagenen Berechnungsverfahren für Straßenverkehrsanlagen entsprechen dem aktuellen Stand der Wissenschaft, die auf den Ergebnissen eines Forschungsauftrages des deutschen Bundesministeriums für Verkehr basieren (Brilon, Großmann, Blanke). Die dort beschriebenen Verfahren wurden in den einzelnen Fachgremien der Forschungsgesellschaft überarbeitet und weiterentwickelt. Das HBS berücksichtigt bei der Beurteilung der Qualität des Verkehrsflusses neben den vorhandenen Verkehrsmengen und der Verkehrsmittelaufteilung (Schwerverkehrsanteil), die Steigungsverhältnisse des Streckenabschnittes, die Kurvigkeit der Strecken, mögliche Überholmöglichkeiten und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Als Qualitätskriterium für den Verkehrsablauf wird die Verkehrsdichte (= Quotient aus Verkehrsstärke und mittlerer Pkw-Reisegeschwindigkeit) herangezogen. In der Regel wird als Qualitätskriterium nur die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit definiert, diese wird aber wesentlich von den Trassierungsbedingungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. in Knotenpunktsbereichen) geprägt. Im Gegensatz zu freien, ebenen Strecken erreichen Pkws unabhängig von der Stärke des Verkehrs auf Landesstraßen der Klasse B oder L mit vielen Kurven oder gelegentlichen Steigungsstrecken nur geringe Reisegeschwindigkeiten, trotzdem herrscht auch unter solchen Bedingungen bei geringer Verkehrsbelastung eine gute Qualität des Verkehrsablaufes. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen,

wurde zur Definition der Qualität des Verkehrsablaufes die Verkehrsdichte herangezogen. Dieser Parameter kennzeichnet auch die Bewegungsfreiheit der Kraftfahrer im Verkehrsfluss, woraus sich für die Straßen in der Region die sechs Qualitätsstufen (= Level of Service) definieren:

- **Stufe A:** Die Verkehrsteilnehmer werden nur äußerst selten von anderen beeinflusst. Die sehr geringe Verkehrsdichte erlaubt die gewünschte Bewegungsfreiheit. Die einzelnen Fahrer können – unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – ihre Geschwindigkeit, soweit es die Streckencharakteristik zulässt, weitgehend frei wählen. Um die gewünschte Reisegeschwindigkeit aufrecht zu erhalten, sind nur wenige Überholungen erforderlich, die ohne großen Zeitverzug möglich sind. Der Verkehrsfluss ist weitgehend frei.
- **Stufe B:** Es treten Einflüsse durch andere Fahrzeuge auf, die das individuelle Fahrverhalten beeinflussen. Trotz geringer Verkehrsdichte erreichen die Geschwindigkeiten über längere Abschnitte nicht mehr das Niveau der einzelnen Wunschgeschwindigkeiten. Die angestrebten Überholungen sind im Allgemeinen nicht ohne Zeitverlust durchführbar. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist eingeschränkt.
- **Stufe C:** Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Bei mittlerer Verkehrsdichte müssen Fahrer, die eine hohe Wunschgeschwindigkeit erreichen wollen, vielfach über längere Abschnitte anderen Fahrzeugen folgen, bevor sie überholen können. Dies führt zu einem Rückgang der mittleren Geschwindigkeit. Der Verkehrszustand ist stabil.
- **Stufe D:** Der Verkehrsablauf ist durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Die Verkehrsdichte ist hoch. Sie führt zu deutlichen Einschränkungen in den Bewegungsmöglichkeiten der Verkehrsteilnehmer. Auch die individuelle Geschwindigkeitswahl ist erheblich eingeschränkt. Sichere Überholungen sind nur noch gelegentlich möglich. Sie führen nicht mehr zu einem merkbaren Zeitgewinn, weil nach den Überholungen jeweils wieder kurzfristig andere Fahrzeuge eingeholt werden. Es treten ständig Interaktionen und Konfliktsituationen bis hin zu gegenseitigen Behinderungen auf. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- **Stufe E:** Die Fahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen und – je nach den vorliegenden Trassierungsbedingungen – häufig auf einem geringen Geschwindigkeitsniveau. Geringe oder kurzfristige Zunahmen in der Stärke des Verkehrsstroms können zu einer erheblichen Reduzierung der Reisegeschwindigkeit führen. Bereits bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms besteht die Gefahr des Verkehrszusammenbruchs. Bei der sehr hohen Verkehrsdichte sind sichere Überholungen nur noch ausnahmsweise möglich. Sie führen nicht mehr zu Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität der Strecke wird erreicht.
- **Stufe F:** Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d.h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.

Tabelle 3.1: Grenzwerte der Verkehrsdichte für die Qualitätsstufen nach dem HBS 2001

QSV	Verkehrsdichte bezogen auf die Fahrzeuge beider Fahrrichtungen [Kfz/km]
A	≤ 5
B	≤ 12
C	≤ 20
D	≤ 30
E	≤ 40
F	> 40

Zur Ermittlung der mittleren Pkw-Reisegeschwindigkeit wurde eine Befahrung des Straßennetzes durchgeführt. Während dieser Befahrung wurde über einen GPS-Empfänger, welcher direkt an einen Laptop gekoppelt wurde, ständig die Position des Fahrzeuges und somit auch die Zeit zwischen markanten Punkten wie Kreuzungen, Ortsgrenzen usw. registriert. Die Auswertung der GPS-Daten ermöglicht somit für einzelne Streckenabschnitte wie z.B. für Freilandstrecken, innerhalb der Gemeindegrenzen, usw. die tatsächliche Reisezeit zu errechnen. Durch die mehrmalige Befahrung des gleichen Streckenabschnittes zu unterschiedlichen Tageszeiten kann eine durchschnittliche Geschwindigkeit abgeleitet werden. Vor allem zu den Spitzenverkehrszeiten, in welchen eine größere Verkehrsmenge auftritt und dadurch das Geschwindigkeitsniveau in der Regel sinkt, wurden verstärkt Fahrten auf den Haupttrouten durchgeführt, um hier eine entsprechende Gewichtung der Spitzenverkehrszeiten zu erzielen. Die Verkehrsdichte und in weiterer Folge die Qualität des Verkehrsablaufs ergibt sich als

$$k = \frac{q}{V_R}$$

k... Verkehrsdichte [Kfz/km]

q... Verkehrsstärke [Kfz/h]

V_R... mittlere Pkw-Reisegeschwindigkeit

Angewandt auf das Streckennetz des Bezirkes Radkersburg ergibt sich die in Abbildung 5 (Anhang) dargestellte Qualität des Verkehrsablaufs.

Die Qualität des Verkehrsablaufs im Netz der Landesstraßen L entspricht beinahe durchgehend der Qualitätsstufe A, Ausnahmen sind die L203 zwischen Eichfeld und Mureck, die L211 im Bereich von Ratschendorf und aufgrund der hohen vorhandenen Verkehrsbelastung die L208 auf beinahe ihrem gesamten Verlauf, wo nur die Qualitätsstufe B vorherrscht. Qualitätsstufe B bedeutet an zweistreifigen Streckenabschnitten von Freilandstraßen, dass durch auftretende Beeinträchtigungen durch andere Fahrzeuge die individuellen Wunschgeschwindigkeiten kaum noch erreicht werden können. Überhol-

vorgänge sind meist mit Zeitverlusten verbunden, es kann nicht mehr von ungehindertem Verkehrsfluss gesprochen werden.

Im Netz der Landesstraßen B ist das Spektrum der auftretenden Qualitätsstufen größer, wobei hier die Qualitätsstufen A und B vorherrschend sind. Entlang der B66, der Gleichenberger Bundesstraße kann die Qualität des Verkehrsablaufs bis in den Bezirk Feldbach mit der Stufe A bewertet werden, auf der B69, der Südsteirischen Grenzstraße ist beinahe durchgehend die Qualitätsstufe B vorherrschend. Abweichungen ergeben sich hier vor der Ortschaft Halbenrain in Fahrtrichtung Leibnitz, wo auf einem kurzen Streckenabschnitt die Qualitätsstufe C vorherrscht. Die niedrigste Bewertung, die Qualitätsstufe D, erhält der Streckenabschnitt der B69 zwischen Bad Radkersburg und dem Grenzübergang Gornja Radgona. Da es sich bei diesem Streckenabschnitt nicht um Freiland handelt, ist diese Bewertung differenziert zu betrachten, da innerorts andere Qualitätskriterien wie mittlere Wartezeiten an Knotenpunkten, Staulängen usw., zum Tragen kommen

3.5 Verkehrssicherheit im Bezirk Radkersburg

Die Verkehrssicherheit eines Streckenabschnittes ist neben dem Verkehrsaufkommen und der Qualität des Verkehrsablaufs ein weiteres wichtiges Kriterium, das in die Beurteilung eingeht.

Im Bezirk Radkersburg wurden von der Exekutive drei Unfallhäufungsstellen berichtet, von denen sich zwei im Stadtgebiet von Bad Radkersburg befinden. Diese geringe Anzahl an Unfallhäufungspunkten im Bezirk resultiert einerseits aus dem hohen Verkehrssicherheitsstandard im Bezirk, andererseits aus der Definition eines Unfallhäufungspunktes. Unter Unfallhäufungspunkte werden jene Abschnitte mit einer Länge von 100 bis 300 m verstanden, auf denen sich innerhalb eines Jahres mehr als drei Unfälle mit Personenschäden ereignet haben. Kommt es innerhalb eines Abschnittes von etwa 500 Metern zu mehreren schweren Unfällen, so werden diese nicht als Unfallhäufungspunkte in die Datenbank aufgenommen.

Bei den Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet von Bad Radkersburg handelt es sich um die Kreuzung der B69 mit der Plaschenastraße beziehungsweise dem Abschnitt davor und einem Abschnitt auf der Dr. Kamniker-Straße im Bereich der Brücke über den Drauchenbach. Laut Auskunft des Gendarmepostens Bad Radkersburg kommt es auch immer wieder entlang der B69 bei den Zufahrten zu den Einkaufsmärkten zu Unfällen, wobei es sich hauptsächlich um Sachschäden handelt.

Der dritte Unfallhäufungspunkt, der sich außerhalb der Stadt Bad Radkersburg befindet, liegt auf der B69 zwischen den Ortschaften Unterpurkla und

Weixelbaum. Auf der langen Geraden in diesem Bereich dürfte überhöhte Geschwindigkeit eine der Hauptunfallursachen sein.

Da durch die Unfallhäufungsstellen nur die Personenschäden auf einem gewissen Streckenabschnitt erfasst werden, sollen hier noch weitere Unfallkennziffern angeführt werden, um genauere Aussagen über die Verkehrssicherheit im Bezirk treffen zu können.

Im Jahr 2002 wurden im Bezirk Radkersburg vier Personen bei Verkehrsunfällen getötet, das heißt, in der Unfallstatistik des Kuratoriums für Verkehrssicherheit für das Jahr 2002 wird der Bezirk mit 1-2 Getöteten pro 10.000 Einwohner ausgewiesen. Im Jahr 2001 wurde kein Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang verzeichnet, hier lag die Anzahl der Getöteten pro 10.000 Einwohner sogar unter dem Wert 1. Vergleicht man die Werte des Bezirks Radkersburg mit denen der Nachbarbezirke Leibnitz und Feldbach, so zeigt sich, dass im Jahr 2002 Leibnitz mit weniger als einem Getöteten pro 10.000 Einwohner besser abschnitt, Feldbach weist wie Radkersburg 1-2 Getötete pro 10.000 Einwohner auf.

Bei der Anzahl der Verletzten pro 10.000 Einwohner rangiert Radkersburg mit 61-80 Verletzten pro 10.000 Einwohner im Mittelfeld. Die beiden Bezirke Leibnitz und Feldbach weisen hier ähnliche Werte auf.

Betrachtet man einen längeren zeitlichen Abschnitt, so zeigt sich, dass der Bezirk Radkersburg im Zeitraum von 1996 bis 2002 einen sehr hohen Wert an Verkehrstoten bezogen auf 100.000 Einwohner zu verzeichnen hatte (21,4 Verkehrstote bezogen auf 100.000 Einwohner), der weit über den steiermarkweiten Durchschnitt (14,5 Verkehrstote bezogen auf 100.000 Einwohner) lag. Die Anzahl der Verunglückten bezogen auf 1.000 Einwohner lag dagegen im Durchschnitt (7,5 Verunglückte bezogen auf 1.000 Einwohner), wobei unter verunglückten jene Personen verstanden werden, die entweder verschiedenen Grades verletzt oder getötet wurden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass besonders die Zahl der Verkehrstoten auf 100.000 Einwohner im Bezirk Radkersburg in den letzten beiden Jahrzehnten weit über dem steirischen Durchschnitt lag, wobei diese Entwicklung in den letzten Jahren rückläufig ist. Bei der Anzahl der Straßenverkehrsunfälle je 1.000 Einwohner lag und liegt der Bezirk im steirischen Durchschnitt, was den Schluss nahe legt, dass die Unfallschwere im Bezirk deutlich höher ist als in vergleichbaren anderen Bezirken in der Steiermark (Quelle: Statistik Austria). Hier gilt es, den Unfalltyp genauer zu erfassen, um Vorschläge zur Vermeidung solcher Unfälle formulieren zu können.

4 Betrachtungen zum öffentlichen Verkehr im Bezirk

4.1 Bedienungshäufigkeit im öffentlichen Verkehr

Ein maßgebender Indikator für die Qualität des öffentlichen Verkehrs in einem begrenzten Bereich ist die Bedienungshäufigkeit. Da der Bezirk Radkersburg sowohl durch eine eingleisige Bahnverbindung als auch eine Reihe von Buslinien erschlossen wird, soll zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln unterschieden werden. Dies geschieht auch unter dem Gesichtspunkt, dass Buslinien das Straßennetz benutzen und somit Streckenabschnitte, die von einer hohen Anzahl von Buslinien befahren werden, eine größere funktionelle Bedeutung innehaben als jene Streckenabschnitte, die nicht Bestandteil einzelner Busrouten sind.

Die Bedienungshäufigkeit im Bereich der eingleisigen Eisenbahnverbindung Spielfeld-Straß/Bad Radkersburg liegt werktags im Bereich von zehn Zugpaaren, die abgesehen von den Morgenstunden im Zwei-Stunden Takt verkehren. Ist das Ziel des Fahrgastes Graz, so hat er in Spielfeld umzusteigen, wobei die Bedienungshäufigkeit auf dem Streckenabschnitt von Spielfeld nach Graz 23 Zugpaare umfasst.

Die Bedienungshäufigkeit im Busverkehr ist stark abhängig von den Strecken, auf denen die Busse verkehren. Die höchste Bedienungshäufigkeit weist die Achse Spielfeld-Straß/Bad Radkersburg auf, hier verkehren über einen Werktag verteilt etwa 10 Buspaare. Ebenso von Bedeutung für den Busverkehr aufgrund der etwas höheren Bedienungshäufigkeit ist die L203, hier verkehren über den Tag verteilt etwa 6 Buspaare. Zur Erschließung der nordöstlichen Gemeinden beziehungsweise einiger Ortschaften in Feldbach verkehren entlang der L234, der L259, der L257 und der L204 über die Ortschaften Halbenrain, Klöch, Tieschen, Frutten, St. Anna nach Feldbach sieben bis acht Buspaare, entlang des nördlichen Teilabschnittes Richtung Feldbach verkehren zwischen 6 und 8 Buspaare. Es fällt auf, dass einzelne Ortschaften wie Hof bei Straden nur sehr mangelhaft durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Die Verbindung Bad Radkersburg – Feldbach ist schlecht, hier sind die Fahrzeiten teilweise sehr hoch und mit mehreren Umsteigevorgängen verbunden.

4.2 Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr

Im öffentlichen Verkehr präsentiert sich die Erreichbarkeit der einzelnen zentralen Orte deutlich schlechter als im motorisierten Individualverkehr. Nur von den Gemeinden Murfeld und Mureck aus kann die Landeshauptstadt in etwa einer Stunde erreicht werden, die Fahrzeiten der restlichen Gemeinden liegen wesentlich höher. Dies ist auch aus der Darstellung der Erreichbarkeiten der Stadt Leibnitz ersichtlich. Innerhalb einer halben Stunde kann die Stadt Leibnitz nur von den Gemeinden St. Peter am Ottersbach, Murfeld und Weinburg am Saßbach erreicht werden, von den restlichen Gemeinden aus betragen die Fahrzeiten durchwegs mehr als eine halbe Stunde, von einigen Gemeinden aus sogar mehr als eine Stunde. Bei Betrachtung der zugehörigen Abbildung 8.3 fällt hier besonders die Gemeinde Mettersdorf am Saßbach auf, die trotz ihrer Nähe zu Leibnitz eine Fahrzeit größer als eine Stunde besitzt.

Selbst der Bezirkshauptort Bad Radkersburg kann nicht von allen Gemeinden des Bezirkes innerhalb einer Stunde erreicht werden. Die Fahrzeiten von den nordwestlichen Gemeinden des Bezirkes wie Mettersdorf am Saßbach, Bierbaum, Trössing, Dietersdorf und St. Peter am Ottersbach überschreiten die 60 Minuten Marke. Von Weinburg am Saßbach aus kann Bad Radkersburg in einer Zeit zwischen 60 und 70 Minuten erreicht werden, während für die Gemeinde Murfeld die Fahrzeit von und nach Bad Radkersburg mit 30 bis 40 Minuten ermittelt wurde. Diese Differenz der ermittelten Fahrzeiten resultiert daraus, dass die Gemeinde Murfeld im Gegensatz zur Gemeinde Weinburg durch die Bahnlinie nach Spielfeld-Straß an die Stadt Bad Radkersburg angebunden wird, während Weinburg nur über diverse Buslinien erreicht werden kann.

Die Fahrzeit in den Hauptort des nördlich angrenzenden Bezirkes Feldbach, der für die Bewohner des Bezirkes Radkersburg unter anderem für die Erledigung von Einkäufen, als Schulzentrum, für Krankenbesuche usw. von Bedeutung ist, liegt mit Ausnahme der Gemeinde Trössing über einer halben Stunde, etwa die Hälfte der Gemeinden weist sogar Fahrzeiten auf, die höher als eine Stunde ausfallen. Die hohe Fahrzeit vom Bezirkshauptort Bad Radkersburg in die Stadt Feldbach liegt unter anderem auch darin begründet, dass keine Buslinie auf direktem Weg von Bad Radkersburg nach Feldbach verkehrt.

5 Entwicklungsszenarien

5.1 Grundlage: Projektgruppen und Focus Groups

Die Projektgruppe und die Focus Groups bilden einen speziellen Teil der Region und sind in dieser Funktion maßgebend an der Erstellung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Radkersburg beteiligt. Die Ergebnisse aus den Workshops mit Politikern, Bürgern und anderen Interessensvertretern, die dieser Projektgruppe und den Focus Groups angehören, bilden neben dem vorhandenen (statistischen) Datenmaterial die Grundlage für die Entwicklung der möglichen zukünftigen Szenarien und deren verkehrlichen Auswirkungen. Die Projektgruppe und die Focus Groups definieren sich folgendermaßen:

5.1.1 Projektgruppe

Die Projektgruppe umfasst 25 Personen und setzt sich aus politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Schlüsselpersonen des Bezirkes wie dem Bezirkshauptmann, Abgeordneten des Bezirkes, der Wirtschafts- und Arbeiterkammer usw. zusammen. Diese Gruppe begleitet das regionale Verkehrskonzept während der Erstellung und steht in ihrer Wertigkeit über den Focus Groups. Die Projektgruppe filtert die Ergebnisse der Focus Groups, bewertet strategische Optionen und legt regionale Strategien fest.

5.1.2 Focus Groups

Die Focus Groups werden in zwei politische Regionalgruppen, in denen auch die jeweiligen Bürgermeister vertreten sind, und drei „Fachgruppen“ unterteilt:

5 Focus Groups:

1. Kleinregion Mureck
2. Kleinregion Radkersburg
3. Gruppe Wirtschaft
4. Gruppe Jugend
5. Opinion Leaders

Neben der Möglichkeit, in der Diskussion ihre Meinungen und Wünsche über das Verkehrssystem in Radkersburg zu äußern, hatten die Teilnehmer auch die Möglichkeit, diese in den verteilten Teilnehmerprotokollen niederzuschreiben.

Ein Teil der Ergebnisse dieser Befragung ist im Folgenden dargestellt. Es handelt sich dabei um die Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Verkehrssystem sowie um die sieben wichtigsten Investitionsbereiche für die Radkersburger Bevölkerung.

Diagramm 5.1: Zufriedenheit mit dem Verkehrssystem im Schulnotensystem

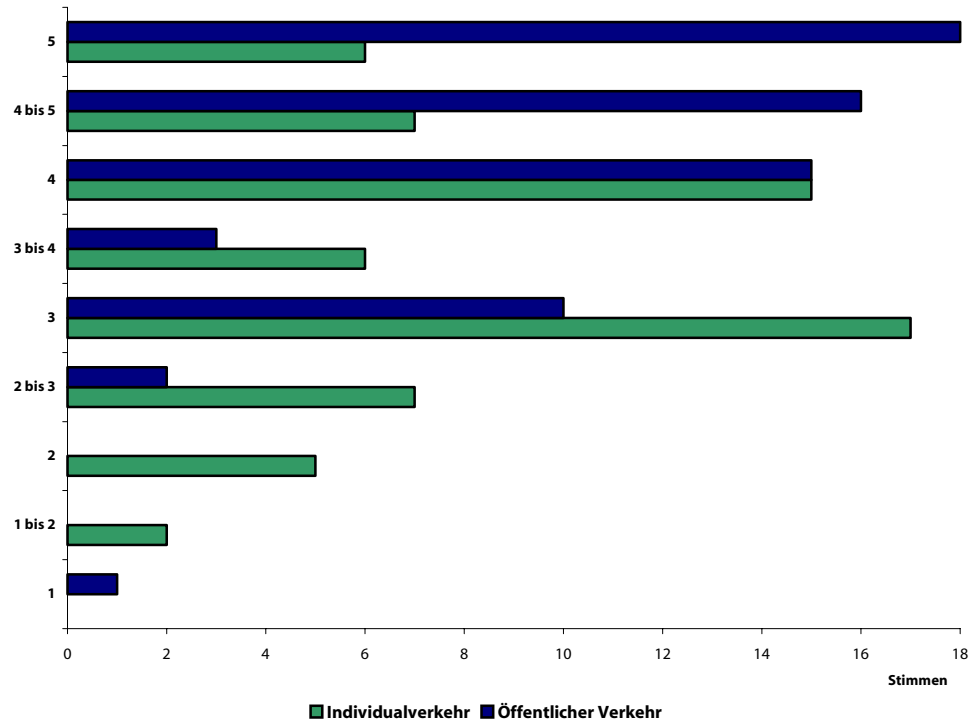
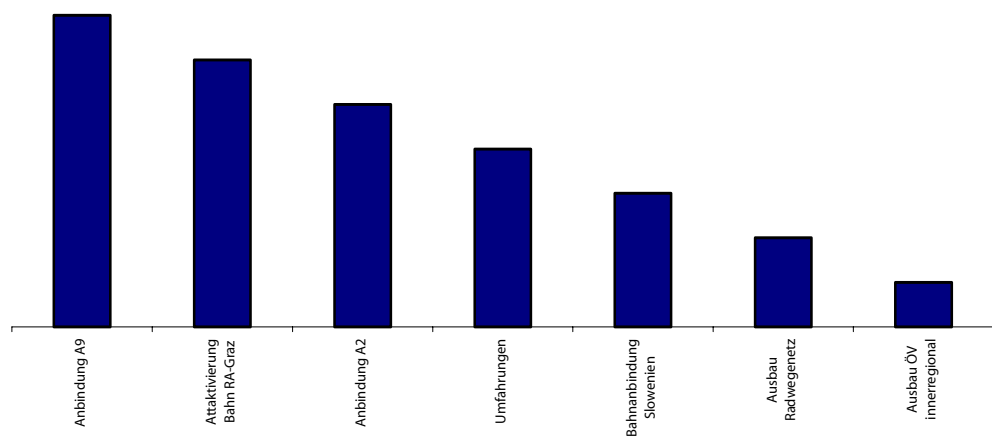


Diagramm 5.2: Die sieben wichtigsten Investitionsbereiche im Radkersburger Verkehrssystem nach Häufigkeit der Nennungen



5.2 Entwicklungsszenarien

Aus den Focus Groups und den Diskussionen in der Projektgruppe ergeben sich verschiedene Entwicklungsszenarien, die sich bezüglich der Verkehrsnachfrage unterscheiden. Im Zuge der Verkehrsumlegungen werden die unterschiedlichen Verkehrsbelastungen der einzelnen Entwicklungsszenarien auf ein hinsichtlich des Ausbauzustandes unterschiedliches Netz umgelegt, das heißt, die betrachteten Planfälle, die in einem nachfolgenden Kapitel erörtert werden, können sich sowohl bezüglich der Verkehrsnachfrage im Straßennetz, als auch bezüglich des Ausbaugrads der Infrastruktur unterscheiden.

Für die Veränderungen der Verkehrsnachfrage werden folgende Annahmen getroffen:

5.2.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Zur Beurteilung der zu erwartenden Qualität des Verkehrsablaufs im Prognosejahr 2015 ist es notwendig, die Matrix des Analyse-Verkehrs auf das Jahr 2015 fortzuschreiben. Dabei sind nicht nur spezielle örtliche Gegebenheiten zu berücksichtigen, sondern es sind auch spezielle Annahmen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet zu treffen.

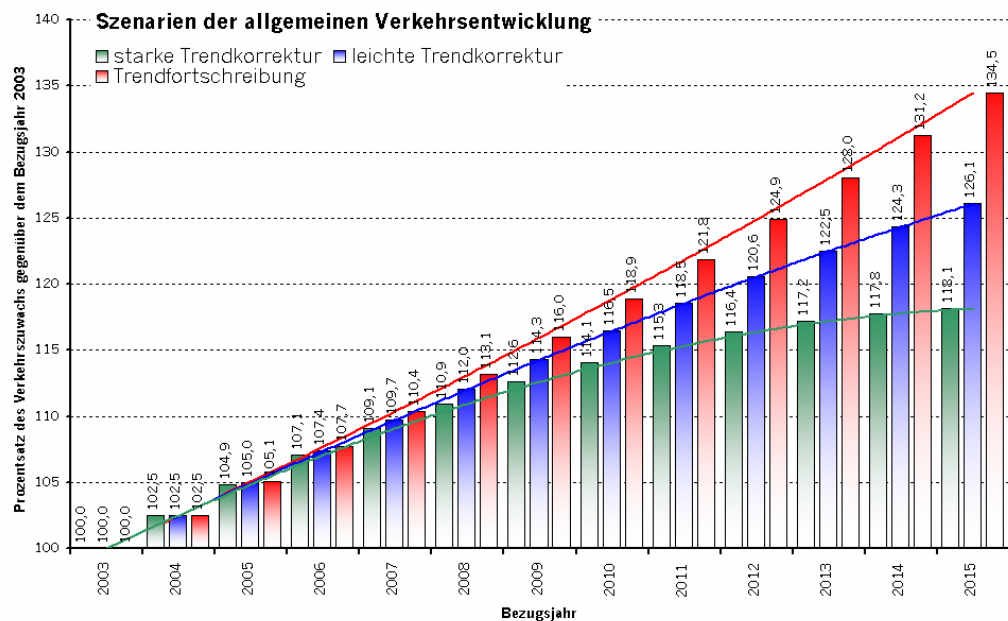
Die Erfahrungen und Erkenntnisse aus verkehrsmittelübergreifenden Erhebungen verschiedener Gemeinden in der Steiermark zeigten über einen Zeitraum von 10 und mehr Jahren einen jährlichen Zuwachs im MIV von durchschnittlich 3 % pro Jahr. Über kürzere Zeitspannen können größere Schwankungen und Abweichungen von dieser durchschnittlichen Steigerungsrate auftreten, die regional bedingt sein können oder durch übergeordnete Zusammenhänge beeinflusst werden (weltweite Rezession, standortbedingte Änderungen). Aufgrund der rückläufigen Bevölkerungszahlen im Bezirk wird bei der Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung von diesem Wert abgewichen und stattdessen eine jährliche Steigerungsrate von 2,5 % angenommen. Ausgehend von dieser Steigerungsrate wurden drei Szenarien für die zukünftige Entwicklung im motorisierten Individualverkehr aufgestellt.

Szenario „Trendfortschreibung“: Hier wurde von einem konstanten jährlichen Zuwachs von 2,5 % ausgegangen. Dies ergibt – ausgehend von der Basis im Jahr 2003 – bis zum Jahr 2005 einen Gesamtzuwachs von 5 %, bis ins Jahr 2010 einen Zuwachs um 19 % und bis ins Jahr 2015 einen Zuwachs um 35 %.

Szenario „leichte Trendkorrektur“: Hier wurde vorausgesetzt, dass sich die jährliche Zuwachsrate von 2,5 % jedes Jahr um 0,1 % verringert. Das bedeutet, dass sich die jährliche Zuwachsrate von 2,5 % auf 2,4 %, auf 2,3 %, auf 2,2 % usw. verringert. Mit dem Bezugsjahr 2003 ergibt sich dadurch für den Zeitraum bis 2005 ein Verkehrszuwachs von 5 %. Bis ins Jahr 2010 ist mit einem Zuwachs von 17 %, bis ins Jahr 2015 von 26 % zu rechnen.

Szenario „starke Trendkorrektur“: Hier wurde vorausgesetzt, dass sich die jährliche Zuwachsrate von 2,5 % jedes Jahr um 0,2 % verringert. Das bedeutet, dass sich die jährliche Zuwachsrate von 2,5 % auf 2,3 %, auf 2,1 %, auf 1,9 % usw. verringert. Mit dem Bezugsjahr 2003 ergibt sich dadurch für den Zeitraum bis 2005 ein Verkehrszuwachs von 5 %. Bis ins Jahr 2010 ist mit einem Zuwachs von 14 %, bis ins Jahr 2015 von 18 % zu rechnen.

Diagramm 5.3: Szenarien der allgemeinen Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet für das Prognosejahr 2015



5.2.2 „Thermenentwicklung“ in der Stadt Bad Radkersburg

Erlebte der Tourismus in den letzten Jahren im Bezirk Radkersburg schon einen bedeutenden Aufschwung, so ist mit der Fortsetzung diese Trends und weiteren Zuwächsen im Tourismus zu rechnen. Der Entwicklungsschwerpunkt liegt hier in der Stadt Bad Radkersburg, wo der Thermalismus eine zentrale Bedeutung einnimmt. Derzeit ist ein Hotel mit 400 Betten in Bau, in den nächsten Jahren sollen 700 weitere Betten folgen, was einer Verdoppelung der Bettenanzahl in dieser eher kleinen Stadt mit nur 2.000 Einwohnern gleichkommt. Geht man davon aus, dass dieser Ausbau nicht nur mit einem

Anstieg der Nächtigungen einhergeht, sondern auch mit einem Anstieg des Berufspendlerverkehrs und des Zulieferverkehrs zu den Hotelleriebetrieben, so werden unter der Annahme eines Besetzungsgrades von 1,5 etwa 1.100 zusätzliche Fahrten über einen Zeitraum von 24 Stunden von und nach Radkersburg veranschlagt. Diese wurden entsprechend dem Anteil der einzelnen Bundesländer und Nachbarstaaten an den Herkunftsländern der Gäste in Bad Radkersburg auf das Verkehrsnetz umgelegt. Dies entspricht einer Zunahme aller Fahrten von und nach Bad Radkersburg in der Höhe von 20 Prozent.

5.2.3 EU-Beitritt Sloweniens mit wirtschaftlichem Aufschwung

Durch den EU Beitritt Sloweniens 2004 und den in den Focus Groups geäußerten Wunsch nach einer verstärkten Kooperation der benachbarten Wirtschaftsregionen Bad Radkersburg und Murska Sobota ergeben sich ebenfalls veränderte Randbedingungen, die bei einer Verkehrsprognose zu berücksichtigen sind.

In einem ersten Schritt soll auf die zu erwartenden Veränderungen im Güterverkehr eingegangen werden. Die Daten dazu stammen aus der im Sommer 2003 erschienenen Studie des ÖIR mit dem Titel „Potenziale einer Eisenbahnverbindung Bad Radkersburg – Murska Sobota“, sowie aus statistischem Material der Wirtschafts- und Arbeiterkammer Steiermark.

Der zentrale Wirtschaftsfaktor der Stadt Murska Sobota ist die Textilindustrie mit 6.000 Arbeitsplätzen. Diese steht allerdings aufgrund des Wettbewerbsdrucks aus den Billiglohnländern vor einer Verkleinerung beziehungsweise Schließung. Durch einen EU Beitritt Sloweniens ist diese Entwicklung nicht reversierbar, dafür wird sich im Raum Murska Sobota sowie in den weiteren Grenzlandregionen die Wettbewerbsfähigkeit anderer Branchen verbessern. Dabei wird es sich vorwiegend um technologie- und dienstleistungsorientierte Branchen handeln, die im Allgemeinen wenig transportintensiv sind, allerdings besitzen die produzierten Güter dieser Branchen eine Affinität zum LKW als Transportmittel, das heißt die Schiene ist für den Transport solcher Güter kaum konkurrenzfähig.

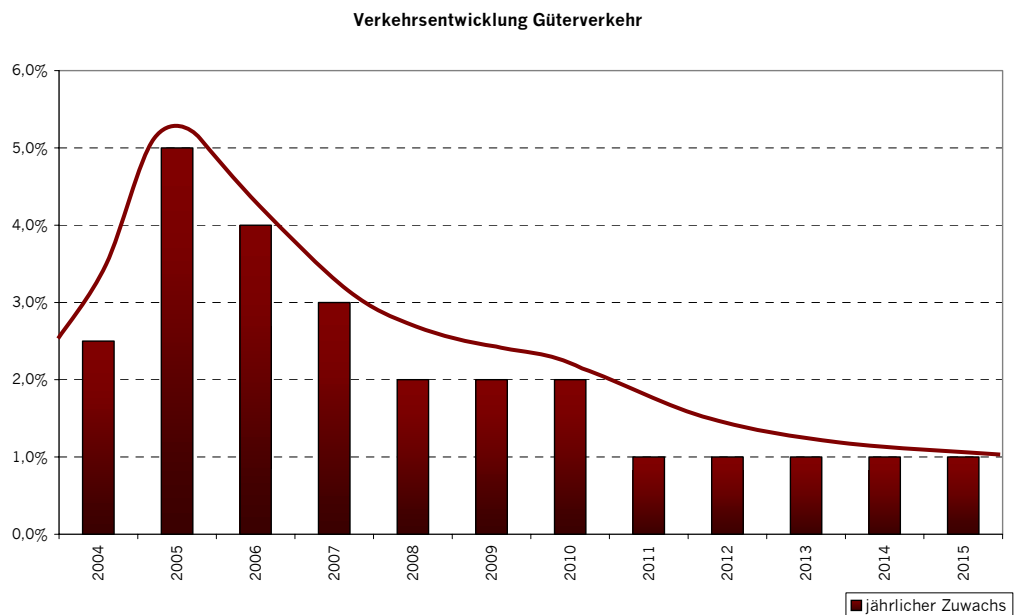
Aufgrund dieser Aussagen wird in der Studie des ÖIR von einer jährlichen Zunahme des Straßengüterverkehrs am Grenzübergang Bad Radkersburg in der Höhe von 5 % gerechnet. Dies resultiert daraus, dass schon jetzt der überwiegende Teil des Fernverkehrs der Region Murska Sobota und Lendava mit Österreich und Deutschland über den Grenzübergang Bad Radkersburg verläuft.

Da die Zunahme im Güterverkehr am Grenzübergang Bad Radkersburg und auf dem Straßennetz des Bezirkes mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung zu überlagern ist, wurde hier von einer jährlichen Steigerung in der Höhe von

fünf Prozent abgewichen und zusätzlich ein degressiver Verlauf der Steigerungsrate angenommen. Der degressive Verlauf der jährlichen Steigerungsrate wurde gewählt, da sich das beim EU-Beitritt vorhandene Potential in den ersten Jahren rasch abbauen wird und danach mit keinen weiteren Steigerungen der Zuwächse zu rechnen ist.

Bei der Berechnung des Prognoseverkehrs (Gesamtverkehr in der Abbildung 15.3) für das Jahr 2015 wurde das Güterverkehrsaufkommen im ersten Jahr um 2,5 Prozent, im Jahr 2005 um fünf Prozent, im folgenden Jahr um vier Prozent und so weiter gesteigert, bis nach vier Jahren ein konstanter Zuwachs von zwei Prozent erreicht wurde. Diese Steigerungsrate in der Höhe von zwei Prozent wird bis ins Jahr 2010 angenommen, danach wird bis ins Jahr 2015 mit einer jährlichen Steigerung von einem Prozent gerechnet. Dies ergibt bis ins Jahr 2015 eine Steigerung von 28,5 % im Güterverkehr. Das folgende Diagramm zeigt die jährlichen Steigerungsrate im grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Diagramm 5.4: Prozentuelle Steigerung des Güterverkehrsaufkommens, zusätzlich zur allgemeinen Verkehrsentwicklung



Das Güterverkehrsaufkommen an den Grenzübergängen Spielfeld und Mureck wurde dementsprechend aufgewertet. Die beschriebene Steigerung des Güterverkehrsaufkommens an den Grenzübergängen enthält auch jene Fahrten, die durch den Daten- und Gütertausch eines eventuell zu errichtenden Wirtschaftsparks mit 2.000 Arbeitsplätzen im Raum Murska Sobota entstehen könnten.

Neben den Auswirkungen auf die Veränderungen im Güterverkehr durch einen EU-Beitritts Sloweniens und einem zu erwartenden wirtschaftlichen Auf-

schwung in verschiedenen Branchen, müssen auch die Pendlerströme gesondert betrachtet werden. Für die Landesauspendler werden sich durch einen EU-Beitritt Sloweniens kaum Veränderungen ergeben. Schon jetzt ist ihre Anzahl gering, ein Anstieg ist aufgrund des nach wie vor niedrigeren Lohnniveaus im Nachbarland auch in den nächsten Jahren nicht zu erwarten.

Schon in den letzten Jahren ergriffen slowenische Grenzpendler die Möglichkeit, in den benachbarten Regionen wie im Bezirk Radkersburg Arbeit zu finden. Durch die Freizügigkeit, das ist das Recht aller Arbeitnehmer im gesamten EU-Raum Arbeitsplätze frei zu wählen und nicht aufgrund der Staatsangehörigkeit diskriminiert zu werden, wird sich dieser Trend verstärken, allerdings existieren auch hier Grenzen. Zur Abschätzung des Pendler- und Migrationspotentials wird in verschiedenen Studien zu diesem Thema von einem Migrationsquotienten zwischen 0,05 und 0,15 % pro 10 % Einkommensdifferenz ausgegangen. Diese liegt derzeit in den osteuropäischen Staaten bei etwa 65 %, die Annahme scheint jedoch durchaus plausibel, dass die wirtschaftliche Konsolidierung in Slowenien bis ins Jahr 2015 soweit fortgeschritten ist, dass die Migrationsschwelle überschritten wird.

Bei der Berücksichtigung des EU-Beitritts Sloweniens auf die Pendlerströme in den grenznahen Regionen wurde die Anzahl der ausländischen Beschäftigten im Arbeitsmarktbezirk Mureck entsprechend erhöht. Jener Anteil der Fahrten von Pendlern auf ihrem Weg von oder zur Arbeit am gesamten grenzüberschreitenden Verkehr wurde wie das Güterverkehrsaufkommen im ersten Jahr mit 2,5 Prozent, im zweiten Jahr mit fünf Prozent usw. aufgewertet. Wie auch die zusätzlichen Fahrten im Güterverkehr wurden diese nach dem Grenzübertritt auf das Straßennetz des Bezirkes Radkersburg umgelegt, wobei Mureck und Bad Radkersburg die maßgeblichen Ziele für die Pendlerfahrten darstellen.

6 Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die Region

6.1 Charakteristik der betroffenen Regionen

Das steirische Grenzland

Die steirische Grenzregion zählt aufgrund ihrer Wirtschaftsstruktur zu jenen Gebieten, die vom Ostexport stark unterdurchschnittlich profitieren. Die im Österreich-Durchschnitt bzw. darüber liegenden Anteile der Beschäftigten in Export-Branchen lassen sich in der Obersteiermark und in Graz ausmachen, in der Grenzregion liegen die Anteile weit unter dem österreichischen Mittelwert von 40 Prozent.

Einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor stellen der Tourismus- und der Freizeitsektor für das steirische Grenzland dar. Die größten touristischen Aktivitäten in der Steiermark werden nebst dem obersteirischen Bezirk Liezen in einigen der Grenzlandbezirke gesetzt. In den Bezirken Hartberg, Fürstenfeld und Radkersburg ist die Bedeutung des Tourismus auf die Nutzung von Thermalquellen („Thermenlinie“) und das damit verbundene Freizeitangebot zurückzuführen.

Hinsichtlich der Beschäftigung gab es seit der Ostöffnung eine deutlich über dem Landesdurchschnitt liegende Steigerung unselbständiger Beschäftigung in allen Bezirken des steirischen Grenzlandes. Weiters kam es als Folge der Ostöffnung Anfang der neunziger Jahre zu einem merkbaren Anstieg des Anteils ausländischer Beschäftigter. Die Struktur des Arbeitsmarktes im Grenzland ist eine völlig andere als in den industriell höher entwickelten Gebieten der übrigen Steiermark: In den Grenzbezirken ist der Anteil der Jugendlichen an den Gesamtarbeitslosen höher, jener der älteren Arbeitslosen hingegen geringer als im gesamtsteirischen Durchschnitt. Erwähnt werden muss in diesem Zusammenhang, dass die Bezirksauspendlerquote der steirischen Grenzbezirke weit über jenen von anderen steirischen Bezirken liegt.

Der Zentralraum Graz

Der Zentralraum Graz (Bezirke Graz, Graz-Umgebung) spielt für die gesamte Entwicklung der Steiermark – und damit auch für das steirische Grenzland – eine wichtige Rolle; er ist mit rund 356.000 Einwohnern und ca. 40 Prozent aller steirischen Arbeitsplätze der stärkste Wirtschaftsraum der Steiermark.

Mehr als 40 Prozent der Arbeitsplätze werden vor allem von Beschäftigten aus dem Bezirk Graz-Umgebung besetzt. Daneben pendeln ca. 35.000 Personen aus dem Grenzland nach Graz ein.

Hinsichtlich der Verkehrsanbindung besteht im Bereich des Schienenverkehrs für den Zentralraum Graz erheblicher Nachholbedarf: Die Strecke Graz – Maribor ist lediglich eingleisig und stößt zunehmend an Kapazitätsgrenzen. Die Anbindung an den Wiener Zentralraum ist nicht zufrieden stellend, auch jene an den Kärntner bzw. oberitalienischen Raum entspricht nicht den Anforderungen.

Das slowenische Grenzland

Die nordostslowenische Region, die sich in die statistischen Regionen Pomurska, Podravska und Koroška untergliedert, ähnelt in ihrer Charakteristik dem steirischen Grenzland. Auch die slowenische Seite wird als entwicklungsschwaches ländliches Gebiet eingestuft, ist jedoch von stärkeren lokalen Unterschieden geprägt. Die wirtschaftlichen Aktivitäten sind auf die Städte konzentriert: Maribor und Murska Sobota sind die industriellen Zentren, die Arbeitskräfte anziehen.

Die Umstrukturierung Sloweniens zu einem unabhängigen Staat führte auch zu Störungen am Arbeitsmarkt. Nach 1991 kam es als Folge des Rückganges der Industrieproduktion zu Massenentlassungen, von denen vor allem Frauen betroffen waren. Die Arbeitslosenquoten von Podravska und Pomurska liegen weit über dem slowenischen Durchschnitt, die Quote von Koroška liegt leicht darunter. Obwohl die Universitätsstadt Maribor positiven Einfluss auf das Bildungsniveau der Region hat, weist sie mit rund 22 Prozent die höchste Arbeitslosenquote in Slowenien auf.

6.2 Auswirkungen der EU-Erweiterung

Wesentliche Auswirkungen der EU-Erweiterung basieren dabei vor allem auf der mit einem Beitritt verbundenen Freiheit des Verkehrs mit landwirtschaftlichen Produkten und im Dienstleistungsbereich sowie der Freizügigkeit auf dem Arbeitsmarkt. Der freie Handel mit industriell-gewerblichen Produkten ist hingegen bereits in den Europaabkommen verankert. Ungeachtet der grundsätzlichen Schwierigkeiten einer Quantifizierung der wirtschaftlichen Erweiterungseffekte, ergeben die bislang vorliegenden empirischen Kalkulationen auf längere Sicht für die österreichische Wirtschaft insgesamt positive, wenn auch mäßige Wachstums- und Beschäftigungseffekte. Dabei ist jedoch von großen sektoralen und regionalen Unterschieden auszugehen. Insbesondere für die Landwirtschaft und Dienstleistungsbranchen bzw. struktur-

schwache Grenzregionen wird die Erweiterung in Abhängigkeit von den Beitrittsmodalitäten größere Probleme auslösen.

Trotz der besseren Situation in Slowenien, verglichen mit anderen zentral- und osteuropäischen Kandidaten für einen EU-Beitritt, sind die Unterschiede zur EU bzw. Österreich nach wie vor beträchtlich. Positiv im Vergleich zu den übrigen MOEL-Staaten sind insbesondere die deutlich niedrigere Inflationsrate und das relativ hohe Durchschnittsgehalt, negativ wirkt sich vor allem die hohe Arbeitslosenrate aus.

Die nordöstliche Region Sloweniens zählt größtenteils zu den schwächer entwickelten Gebieten. Bei einem EU-Beitritt ist zu erwarten, dass sich insbesondere der Zentralraum Maribor relativ stark nach Österreich bzw. zum nächst höheren und nahe gelegenen Zentrum Graz orientieren wird. Dies wird zu einer relativ raschen Entwicklung und Angleichung dieser Region an österreichische Verhältnisse beitragen und gleichzeitig österreichischen Unternehmen erweiterte Geschäftsmöglichkeiten bieten, aber auch zu zunehmender Konkurrenz führen.

In einer regionsweiten Betrachtung könnte die südsteirische Weinregion zu einem größeren Tourismusgebiet werden bzw. entlang der Achse Graz/Maribor – entlang der Autobahn – ein industrielles, höherrangiges Zentrum entstehen.

Die Auswirkungen der EU-Erweiterung auf das Gewerbe- und Handwerk können folgendermaßen abgeschätzt werden:

6.2.1 Auswirkungen der EU-Erweiterung auf das steirische Gewerbe und Handwerk

Die Steiermark entwickelte sich in den vergangenen Jahren von einer Region mit schwerwiegenden wirtschaftlichen und Arbeitsmarkt -Problemen zu einem der ökonomisch dynamischsten Bundesländer Österreichs. Wirtschaftsstruktur und -entwicklung zeigen jedoch starke regionale Unterschiede. Wachstumspool der vergangenen Jahre war das Umland von Graz. Demgegenüber kämpfen vor allem die peripheren Teile der Ost- und Südsteiermark, aber auch die Obersteiermark nach wie vor mit Problemen.

Auch das steirische Gewerbe und Handwerk entwickelte sich in den letzten Jahren insgesamt günstiger als der Bundesdurchschnitt. 1997 beschäftigten die rd. 10.500 Betriebe etwa 80.000 Mitarbeiter und erwirtschafteten einen Bruttoproduktionswert von rd. ATS 77 Mrd., das entspricht einem Anteil am Bruttoproduktionswert des österreichischen Gewerbe und Handwerks insgesamt von rd. 12 %. Gemessen an der Beschäftigung erzielten die Bezirke Graz-Umgebung, Knittelfeld, Voitsberg, Hartberg und Leibnitz ein beachtliches Wachstum. Feldbach, Radkersburg und Weiz blieben etwa im steirischen Durchschnitt. Rückgänge mussten hingegen in den Bezirken Juden-

burg, Bruck/Mur, Leoben, Liezen und Murau verzeichnet werden. In Graz stagnierte die Beschäftigung.

Bei der Beantwortung der Frage, ob die Betroffenheit der Betriebe davon abhängig ist, ob sie aufgrund des Absatzkreises eher nach Ungarn (Oststeiermark) oder nach Slowenien (Südsteiermark) orientiert sind, sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen.

Einer dieser Aspekte, dem hier gesondert Rechnung getragen werden soll, ist das Lohnniveau. Dieses ist in Slowenien doppelt so hoch wie in Ungarn, und dieser Unterschied dürfte bis zu einem Beitritt auch nicht aufgeholt werden. Dies hat zur Folge, dass der intensive Einsatz von Arbeitskräften für nach Ungarn orientierte Unternehmen ein bedeutend größerer Wettbewerbsnachteil ist als für nach Slowenien orientierte Betriebe.

Zum anderen gilt, dass Slowenien mit einer größeren Agglomeration, Marburg, in das direkte Einzugsgebiet des österreichischen Grenzraums rückt, während in Ungarn mehrere große Zentren durch die Erweiterung direkt an Österreich heranrücken. Für die Betriebe eröffnet sich im Fall des Beitritts Sloweniens ein weitaus geringeres Absatzpotential als in Ungarn, dafür muss im Gegenzug auch mit weniger Konkurrenz gerechnet werden. Insgesamt bedeutet dies für die nach Slowenien orientierten Betriebe eine etwas geringere Betroffenheit, sowohl in positiver als auch in negativer Hinsicht.

Aufgrund der Grenznähe der beiden Bezirke Radkersburg und Leibnitz sind diese – trotz der an sich günstigen Branchenstruktur im Gewerbe- und Handwerk – zu den Problemregionen zu zählen.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass – so fundamental die Auswirkungen der europäischen Integration auf einzelne Betriebe vor allem in den Grenzregionen auch sein werden – ein EU-Beitritt Sloweniens und Ungarns (Mai 2004) eine weit weniger dramatische Veränderung darstellt, als in der öffentlichen Diskussion gemeinhin zum Ausdruck kommt. Dies ist auf die bereits zwischenzeitlich geschlossenen Abkommen mit der Europäischen Union und Österreich zurückzuführen.

6.2.2 Pendlerbewegungen, Migrationen und mögliche Folgen für den Arbeitsmarkt

Die Schätzung der Gesamtzahl der Arbeitspendler basiert auf der Berechnung von Bevölkerungszahlen in den relevanten Grenzregionen der MOEL zu Österreich und auf der Annahme, dass auf Basis der Erfahrungen aus den westlichen Regionen Österreichs rund 3 % der Grenzbevölkerung langfristig zu Pendlern werden.

Das **Einpendlerpotential** aus den Grenz-MOEL Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Slowenien innerhalb von 10 Jahren ab Gewährung der Freizügigkeit auf dem Arbeitsmarkt liegt bei 156.000 Personen, wobei der Beginn der

Freizügigkeit aufgrund der langsamen Verringerung der Einkommensunterschiede in den MOEL das Gesamtpendelpotential nicht verändern würde. Etwa 40 % davon wären Tages-Pendler. Ohne die Slowakei verringert sich das Gesamtpotential auf 126.000 Einpendler und der Anteil der Tagespendler darunter um etwa ein Drittel. Der weitaus überwiegende Teil des Einpendlerpotentials aus den MOEL würde auf die Grenzregionen und dort vor allem auf die Zentralräume entfallen.

In der Steiermark könnte das Ausmaß an Tagespendlerströmen langfristig 8.900 Personen erreichen, die Zahl der Nichttagespendler beträgt mit der Slowakei 13.500 (ohne Slowakei 12.000 Personen). Mit insgesamt knapp über 22.000 Einpendlern innerhalb von 10 Jahren nimmt die Steiermark damit nach Wien und Niederösterreich den dritten Platz unter den Bundesländern ein. 58 % davon werden für den Zentralraum und 25 % für die Grenzregionen des Bundeslandes erwartet.

Um nun die Bedeutung dieser Pendlerzahlen für den Arbeitsmarkt zu ermitteln und einen Indikator zur Messung der regionalen Betroffenheit zu gewinnen, werden die regionalen Pendlerquotienten errechnet, die das Verhältnis des langfristig zu erwartenden Pendlerpotentials zur Zahl der Beschäftigten angeben. Die Pendlerquoten sind in den grenznahen Gebieten höher als in den restlichen Regionen, in den grenznahen Zentralräumen sind sie am höchsten. Für die Steiermark insgesamt ergibt sich ein Pendlerquotient von 4,7 %, ein Wert, der unter dem Bundesdurchschnitt (5,3 %) liegt. Im Zentralraum Steiermark liegt die Quote bei 6,8 % und damit zwar noch immer unter dem Bundesniveau (6,9 %), könnte aber Spannungen auf dem Arbeitsmarkt nach sich ziehen.

Für die Steiermark errechnet sich ein **Migrationspotential** von 16.700 Arbeitskräften bei Freizügigkeit ab 2004, davon entfallen 7.400 auf den Zentralraum und 4.500 auf die unmittelbaren Grenzregionen, der Rest auf die grenzferneren Gebiete. Bei Freizügigkeit ab 2010 reduzieren sich die Werte entsprechend auf 13.900, 6.100 bzw. 3.700. Insgesamt würde die Steiermark rund 12 % der bundesweiten Migrationsströme auf sich ziehen.

6.3 Verkehrsinfrastruktur

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist Voraussetzung für die Nutzung der wirtschaftlichen Chancen, die sich aus einem Beitritt der MOEL zur EU ergeben.

Eine Verstärkung der Kooperationsaktivitäten auf der Achse Graz - Maribor führt zur Anhebung des agglomerativen Potentials des südsteirischen Raumes und zur Aufwertung der Zentrenfunktion der Stadt Graz. Dafür, insbesondere aber für den Raum Leibnitz, ist eine Verbesserung der Verkehrsver-

bindungen zwischen Graz und Maribor unumgänglich. Neben dem Ausbau der Autobahn ist in erster Linie die Errichtung einer zweigleisigen Bahnstrecke zu nennen. Auch Einrichtungen des Güterumschlags sind weiter zu forcieren.

Dem Raum um Bad Radkersburg fehlt vor allem im dünn besiedelten und agrarisch geprägten südlichen und östlichen Umland das industrielle Kooperationspotential. Ein Ausbau der Verkehrswege - auch direkt nach Maribor und Murska Sobota - hat auf die touristische Attraktivität der Region Bedacht zu nehmen.

Besonders im Bezirk Radkersburg ergeben sich hinsichtlich der Anbindung an Slowenien folgende Problembereiche:

SPIELFELD – MARIBOR

Problem: Bahnverbindung mit wenig Angebot
Puntigam – Marburg: eingleisige Strecke

Vorschlag:

- Bahnausbau + Angebotsverdichtung
- Leistungsfähigkeit Güterverkehr
- regionale Integration
- Alternative zur A9

SPIELFELD – RADKERSBURG – Korridor V

Problem: mangelnde Leistungsfähigkeit und Qualität
keine Eisenbahnverbindung zwischen Radkersburg und Slowenien

Vorschlag: Infrastrukturverbesserungen im Abschnitt Spielfeld – Bad Radkersburg (Grenzlandbahn)

Lückenschluss zwischen Radkersburg und dem Korridor V

=> Sackgassenlage des Bezirks Radkersburg wird aufgehoben

=> Anbindung an das regionale Zentrum Murska Sobota

6.4 Chancen und Risiken für die Steiermark

Chancen und Risiken aus der EU-Erweiterung sind in der Steiermark regional unterschiedlich verteilt. Die Grenzgebiete (ohne Ballungsräume) werden potentiell stärkerem Konkurrenzdruck ausgesetzt sein. Der Zentralraum, insbesondere Graz, könnte von der Osterweiterung überdurchschnittlich profitieren.

Allgemeine Wirtschaftsentwicklung

- Die Chancen der Steiermark gegenüber den angrenzenden MOEL ergeben sich hauptsächlich aus dem technologischen und organisatorischen Vorsprung und besserem Know-how sowie höheren F&E-Kapazitäten. Ähnlich wie Gesamtösterreich verfügt die Steiermark im Vergleich mit den MOEL sowohl über bessere Verteilungs- und Vermarktungskanäle, als auch über effizientere Vermarktungstechniken. Das Land befindet sich auf einer anderen Entwicklungsstufe, was international fast immer zu einer vorteilhafteren Stellung im Wettbewerb gegenüber anderen in dieser Hinsicht benachteiligten Regionen verhilft.
- Erweiterung bringt Aufschwung. Die österreichische Wirtschaft würde unter Berücksichtigung aller Integrationseffekte und der Kosten der sequentiellen Aufnahme von 10 MOEL in die EU bis zum Jahr 2010 zusätzlich real um 1,3 % wachsen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von ca. 0,15 %. Langfristig können diese Effekte aber auch beträchtlich höher sein. Die Steiermark kann davon überdurchschnittlich profitieren. Diese positiven Wachstumseffekte werden umso höher ausfallen, je früher der Beitritt der MOEL erfolgt.

Exportwirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit

- Besondere Chancen hat die Exportwirtschaft der Steiermark im Bereich der innovativen und technologieorientierten Produkte, der Investitionsgüter und der ökologischen Agrarprodukte.
- Chancenreich ist die Steiermark auch auf dem Gebiet der Finanzdienstleistungen und produktionsnahen Dienstleistungen, in denen die MOEL noch erhebliche Qualitätsdefizite aufweisen.
- Die Steiermark könnte zu einer Drehscheibe für den Ost/Westhandel ausgebaut werden.
- Die EU-Erweiterung ermöglicht den unbeschränkten Einkauf preiswerter Betriebsmittel. Diesen Vorteil genießen insbesondere die Grenzgebiete.
- Die EU-Erweiterung eröffnet – wenn auch beschränkten – Zugang zu billigen Arbeitskräften, was sich positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der steirischen Wirtschaft gegenüber anderen österreichischen Regionen und manchen EU-Regionen auswirken kann.
- Insgesamt kann durch den MOEL-Beitritt eine Welle von Neugründungen von Unternehmen, insbesondere im Sektor hochwertiger Dienstleistungen, ausgelöst werden. Damit wird der Strukturwandel in der Steiermark beschleunigt.

7 Räumliches Leitbild - REPRO Radkersburg neu

Das neue Regionale Entwicklungsprogramm Radkersburg ist die Fortschreibung des Regionalen Entwicklungsprogramms und des Teilregionalen Entwicklungsprogramms für den südlichen Teil des Bezirkes Radkersburg für den Sand- und Schotterabbau aus dem Jahr 1994. Das Regionale Entwicklungsprogramm Radkersburg legt nur in jenen Bereichen Ziele und Maßnahmen fest, in denen auf die Raumstruktur der Planungsregion mit regionalplanerischen Mitteln tatsächlich Einfluss genommen werden kann. Derzeit steht das Regionale Entwicklungsprogramm vor dem Beschluss der Auflage des Entwurfs durch die Landesregierung.

7.1 Ziele und Maßnahmen aus dem REPRO neu

Biotope schützen und vernetzen

Zum langfristigen Schutz von seltenen Tier- und Pflanzenarten und deren Lebensräumen sind erhaltenswerte Biotope bei allen Planungsvorhaben zu berücksichtigen.

Wildökologische Korridore

Die Durchlässigkeit von wildökologischen überregional bedeutsamen Korridoren ist zu sichern. Ein zusammenhängendes Netz von großflächigen Freilandbereichen, Retentionsräumen und landschaftsraumtypischen Strukturelementen wie Uferbegleitvegetation, Hecken, Waldflächen, Waldsäumen und Einzelbäumen ist zu erhalten.

Bedeutende Bereiche für das Kleinklima freihalten

Für das Kleinklima, den Luftaustausch und die Luftgüte bedeutsame Bereiche (Frischluftzubringer, klimatologische Vorbehaltsflächen) sind von weiterer Bebauung freizuhalten. Waldflächen sind in ihrer Funktion als ökologische und kleinklimatologische Ausgleichsflächen langfristig zu erhalten und von störenden Nutzungen freizuhalten. Die bauliche Nutzung und Gestaltung generell ist auf die klimatologischen Gegebenheiten auszurichten.

Leistungsfähiger Tourismus

Die räumlichen Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Tourismus in der Planungsregion sind zu erhalten und zu verbessern und müssen den zukünftigen Entwicklungen im Bezirk im Bereich Tourismus entsprechen (Verstärkung des Nächtigungstourismus mit Erhöhung der Bettenkapazität).

Flächensparende Siedlungsentwicklung

Die Erhöhung des Anteils von flächensparenden Wohnbauformen (Geschosswohnbau, verdichtete Wohnbauformen) und die Einsetzung eines Maximalwertes von 800m² bei der Berechnung des Wohnbaulandbedarfes für die durchschnittliche Fläche von Einfamilienhausbauplätzen ist für eine flächensparende Siedlungsentwicklung sicherzustellen.

Trassensicherung für Verkehrsbauten

Für Verkehrsbauten erforderliche Flächen sind, einschließlich der erforderlichen Abstandsflächen, von anderen Nutzungen, mit Ausnahme einer Freilandnutzung durch die Land- und Forstwirtschaft (ohne Errichtung von Gebäuden), freizuhalten. Dabei sind auch die durch das Regionale Verkehrskonzept entwickelten notwendigen Maßnahmen im Straßenbereich zu berücksichtigen (Begleitwegenetz entlang der L208 und der B69 usw.). Ebenfalls zu berücksichtigen ist der verstärkte Grenzverkehr, vor allem am Grenzübergang von Sicheldorf nach dem EU-Beitritt Sloweniens und der Öffnung der Grenze.

7.2 Weitere Auswirkungen der REPRO Festlegungen

- Die Ausweisung von Rohstoffvorrangzonen im südwestlichen Bereichen des Bezirkes (Bereich Weitersfeld, Murfeld) bedeutet keine zusätzliche Belastung für die L208, da der Zubringerverkehr an die A9 wohl ausschließlich über die B69 geführt werden wird. Andererseits bedeutet dies auch keine Entlastung der L208, da der Rohstoffgüterverkehr von Mureck aus auch derzeit bereits über die B69 an die A9 läuft.
- Die Festlegung der Siedlungsschwerpunkte kann als Vorgabe der Linienführung der Gemeindetaxis bzw. des RAXIs (Radkersburger Taxis) dienen, um die Erreichbarkeit dieser Siedlungsschwerpunkte über den Öffentlichen Verkehr garantieren zu können.
- Für eine optimale Akzeptanz und Durchführbarkeit sowohl des Regionalen Entwicklungsprogramms als auch des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts, wurden die beiden Programme aufeinander abgestimmt und können zukünftig im Sinne einer koordinierten regionalen Entwicklung ausgeführt werden.

8 Übergeordneter Verkehr

8.1 Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP-Ö 2002)

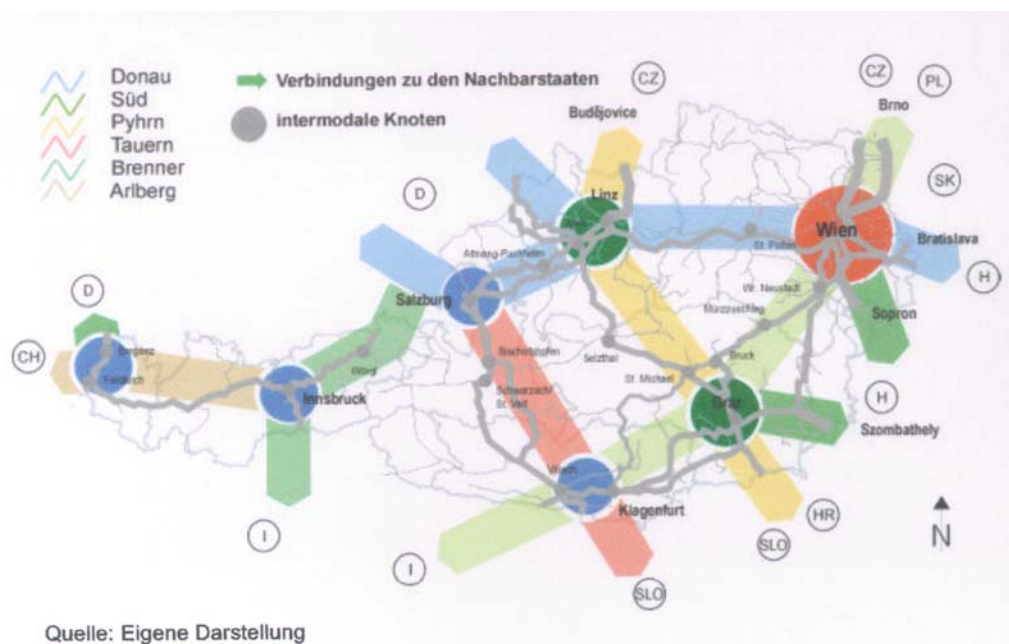
Der Generalverkehrsplan Österreich besteht aus den verkehrspolitischen Grundsätzen und dem Infrastrukturprogramm für die Verkehrssysteme Straße, Schiene und Donau. Der GVP-Ö entstand im Rahmen eines Beratungsprozesses, der einen strategischen Konsens über die wichtigen und dringenden Ausbauvorhaben der Verkehrsinfrastruktur zum Ziel hatte. Die verkehrspolitischen Grundsätze des GVP-Ö verbinden das Bekenntnis zur Mobilität mit dem Prinzip der Nachhaltigkeit.

8.1.1 Nachhaltige Mobilität – Ziele und Strategien

Den Wirtschaftsstandort Österreich stärken

Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen vorrangig der Wirtschaftsstandort Österreich gestärkt und gleichzeitig die regionalen Unterschiede abgebaut werden. Die hochrangigen Verkehrsnetze sollen dabei den Zusammenhalt sowohl in Europa als auch in Österreich selbst erhöhen. In Österreich sind die Hauptkorridore weitgehend vorgegeben, eine verstärkte Abstimmung der Schwerpunkte der Raumentwicklung auf diese Korridore ist ergo möglich und notwendig.

Bild 8.1 bestehende Hauptkorridore in Österreich



Die Netze effizient und bedarfsgerecht ausbauen

Es liegt im Interesse der österreichischen Bundespolitik, ein hochrangiges Verkehrsnetz mit Anbindungen zu den Nachbarstaaten zu schaffen. Zukünftige Ausbaumaßnahmen sind dabei besonders auf die zukünftige Verkehrsnachfrage abzustimmen und möglichst effizient zu gestalten, wobei intermodale Systemvorteile zu berücksichtigen sind.

Die Sicherheit erhöhen

Besonders in kritischen Abschnitten des Autobahnnetzes wie zum Beispiel den Tunnelstrecken sind Maßnahmen zu setzen, um die Sicherheit des Verkehrssystems deutlich zu erhöhen.

Die Finanzierung sicherstellen

Um bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur die Öffentliche Hand so weit wie möglich zu entlasten, sollen Nutzer und Interessenten vermehrt mit einbezogen werden. Ein Ziel besteht darin, die Finanzierungsgesellschaften mittel- und langfristig zu entschulden, um den Handlungsspielraum dieser Gesellschaften zu erhöhen und den Generationenvertrag nicht unangemessen zu belasten.

Die Umsetzung erleichtern

Die Planung und Umsetzung großer Verkehrsprojekte können derzeit einige Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Durch eine Konzentration der Verfahren und ein straffes Planungsmanagement sollen die Handlungsabläufe deutlich verkürzt werden.

Der GVP-Ö-Strategie entsprechen folgende Grundsätze, die für die Beurteilung der Korridore, Knoten und von einzelnen Projekten maßgebend sind:

Räumliche Integration

Verkehrspolitik zielt auf ausgewogene Erreichbarkeiten innerhalb Österreichs und in Bezug zu den Nachbarstaaten ab. Das vorhandene Erreichbarkeitsgefälle zwischen den einzelnen Regionen und den Ballungsräumen ist deutlich zu verringern. Eine attraktive und leistungsfähige Verbindung der Knoten untereinander sowie an die bedeutenden österreichischen Wirtschaftsräume ist anzustreben.

Kapazität und Leistungsfähigkeit

Unerwünschte Engpässe müssen abgebaut werden; die Leistungsfähigkeit der Netze soll schrittweise und möglichst verkehrswirksam der steigenden Nachfrage angepasst werden. Im Schienenverkehr geht es dabei nicht nur

um quantitative Aspekte, sondern auch um die Verkehrsqualitäten, die im Personen- und Güterverkehr angeboten werden sollen. Dazu zählen kürzere Reisezeiten und Intervalle und Umsteigemöglichkeiten im Personenverkehr sowie eine bessere Bedienungsqualität im Güterverkehr.

Netzwirksamkeit

Anstelle eines Fleckerlteppichs durch punktuellen Netzausbau sollen zusammenhängende Abschnitte geschaffen werden, die eine durchgehende Angebotsqualität für den Personen- und Güterverkehr gewährleisten können. Im Einzelfall können auch verkehrswirksame „aufwärts kompatible“ Teilausbauten und Vorstufen sinnvoll sein.

Effizienz

Die künftigen Einnahmen aus der Benutzung der Verkehrsnetze müssen zu den Investitionen des Bundes in einem ökonomisch vertretbaren Verhältnis stehen. Bei der Beurteilung einzelner Korridorabschnitte werden betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen und Kosten stärker zu berücksichtigen sein. Diese Leitkriterien spiegeln die Interessenlage des Bundes wider und sind ein Maßstab für die Beurteilung der Projekte.

8.1.2 Projekte in der Region

Die Region profitiert vor allem von Projekten entlang der Pyhrn-Achse, im Konkreten von Maßnahmen auf dem Streckenabschnitt Graz – Spielfeld / Straß auf österreichischem Staatsgebiet und jenem Abschnitt, der über Maribor an die großen Adria-Häfen in Slowenien führt.

Der GVP-Ö enthält davon folgende Projekte:

- Errichtung des Terminals Werndorf,
- Ausbau der Strecke Graz – Werndorf zu einer HL – Strecke
- Ausbildung Werndorfs zu einem Eisenbahnknoten zwischen Pyhrn- und Südkorridor
- zweigleisiger Ausbau der Strecke Werndorf – Spielfeld, Errichtung der Koralmbahn (Graz – Klagenfurt)

Tabelle 8.1 Zeitplan der für die Region bedeutenden Schienenprojekte

Paket	Name	2002-2006	2007-2011	2012-2020	nach 2021
0	Graz – Puntigam; Stufe 1	•	•		
0	Werndorf – Spielfeld; zweigl. Ausbau; Stufe 1	•			
0	Koralmb; Graz – Feldkirchen – Althofen (Stmk.)	•	•		
0	Puntigam – Terminal Werndorf; Stufe 1	•	•		
0	Terminal Werndorf	•	•		
1a	Werndorf- Spielfeld, zweigl. Ausbau; Stufe 1	•			
1b	Werndorf – Spielfeld; zweigl. Ausbau; Stufe 2		•	•	
1b	Koralmb; Graz – Feldkirchen – Althofen (Stmk.)		•	•	•

Weiters ist im GVP-Ö der Ausbau des Knotens Graz zu einem intermodalen Knoten enthalten. Nach Wien sind die steirische und die oberösterreichische Landeshauptstadt (Linz) in der Prioritätenliste an zweiter Stelle gereiht.

Der GVP-Ö 2002 enthält keine Infrastrukturmaßnahmen im Bezirk Radkersburg. Generell sind nur solche Projekte enthalten, welche nationale oder internationale Bedeutung besitzen, d.h. Projekte, welche für die sechs Korridore in Österreich wichtig sind oder einen Anschluss an ausländische Hauptverkehrswege darstellen.

8.2 Steirisches Gesamtverkehrsprogramm 2000 (StGVP 2000)

Ganzheitliches Denken für die Verkehrspolitik umfasst auch die Bereiche, Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Im Zentrum der Zukunftsstrategien stehen die Parameter Grundversorgung, Erreichbarkeit, Sicherheit, bewusste Unterstützung des nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrs, Kooperation von Individual- und öffentlichem Verkehr und verursachergerechter Verkehrsfinanzierung. Um diese erreichen zu können, sind zukünftig folgende Ziele zu verfolgen:

8.2.1 Ziele des StGVP 2000

Überregionale und nationale, ressourcenschonende Gesamtplanung

Sowohl für den Binnenverkehr als auch für die Verkehrsverflechtungen der Steiermark mit den Nachbarbundesländern und -staaten sind wirkungsvolle gemeinde-, regions- und staatenübergreifende Gesamtplanungen anzustreben. Das Verkehrssystem ist auf das Gesamtwohl der Bevölkerung und einen schonenden Umgang mit den Ressourcen und der Umwelt auszurichten.

Politischer Konsens für nachhaltiges Verkehrskonzept

Dominanz von sozial- und umweltverträglichen Verkehrsträgern

Es ist notwendig, die sozial- und umweltverträglichen Verkehrsarten massiv zu fördern. Dies beinhaltet auch die Aufrechterhaltung beziehungsweise Schaffung eines flächendeckenden Angebotes an ÖV-Leistungen. Mit einer geeigneten Haltestellen- und Verknüpfungsplanung soll die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad gewährleistet werden. Bezüglich des Komforts ist die ÖV-Qualität in verdichteten Siedlungsräumen an jene des motorisierten Individualverkehrs heranzuführen.

Volkswirtschaftliche Effizienz

Die volkswirtschaftliche Effizienz ist klar gegenüber einzelwirtschaftlichen Vorteilen zu bevorzugen.

Bewusste Unterstützung des „Umweltverbundes“ Fußgänger, Fahrrad, öffentlicher Verkehr

Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs

Die Wettbewerbsfähigkeit des derzeitigen ÖV-Angebotes im Vergleich zum MIV muss erhöht werden. Dafür sind eine angemessene Tarifgestaltung, entsprechende Qualitätsangebote im ÖV sowie im nicht motorisierten Individualverkehr, Bewusstseinsförderung und Imagepflege sowie gezielte Aufklärungsarbeit notwendig.

Einführung einer system- und verkehrsmittelübergreifender Verkehrsorganisation, -finanzierung und -verwaltung mit dem Ziel nachvollziehbarer Kostenwahrheit und Wettbewerbsgerechtigkeit

Die vorhandene Infrastrukturnutzung muss durch ein gezieltes Verkehrsmanagement, durch den Auf- beziehungsweise Ausbau von Verbundsystemen und durch das Ausschöpfen von Kooperationsmöglichkeiten aller Verkehrsträger optimiert werden. Ziele einer optimierten Nutzung sind unter anderem Kostenwahrheit und Wettbewerbsgerechtigkeit.

Vorrang des öffentlichen Verkehrs in Ballungsräumen und Schutz des nicht motorisierten Individualverkehrs

Der öffentliche Verkehr ist gegenüber den Belangen des MIV in Ballungsräumen zu bevorzugen. Für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer gilt, dass deren Qualitäts- und Sicherheitsansprüche vor dem Anspruch auf Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr stehen. Neben dem ÖV muss gerade dem nicht motorisierten Individualverkehr wieder mehr Bedeutung bei Infrastruktur, Ausstattung und Sicherheit zugeordnet werden.

Zusammenschluss von Gemeinden zur Organisation des öffentlichen Verkehrs

Durch die Gründung von Gemeindeverbänden zur Organisation und Bestellung von öffentlichen regionalen Verkehren sollen die Qualitätsstandards im öffentlichen Verkehr weiter gehoben werden.

Forcierung technischer Innovationen

Technische Innovationen, die maßgebend zur Erreichung der verschiedenen verkehrspolitischen Ziele beitragen können, sind zu forcieren. Weiters ist durch die frühest mögliche Nutzung des jeweiligen Standes der Technik der Verbrauch von Rohstoffen und Energie zu reduzieren.

Klare Verkehrserziehung und -überwachung

9 Verkehrsleitbild

Das Verkehrsleitbild der Region Radkersburg stimmt in seinen Grundsätzen weitgehend mit denen des gesamtsteirischen Verkehrsleitbildes überein. Es kommt zu keiner Bevorzugung einzelner Verkehrssysteme, sondern vorrangiges Ziel ist die Optimierung des Gesamtsystems. Im Vordergrund stehen nicht Maßnahmen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen, sondern die Schaffung eines zielorientierten und ausgewogenen Erreichbarkeitsgefüges im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr. Speziell für die Region Radkersburg ergeben sich folgende Grundsätze, die in den im Kapitel 12 beschriebenen Maßnahmen teilweise ihre Umsetzung finden:

9.1 Grundsätze

- Erreichbarkeitsverbesserungen in der Region
- Qualitätssteigernde Beschleunigung des Individualverkehrs
- Beschränkung jenes Teils des Durchgangsverkehrs, der nicht für den Bezirk bestimmt ist; dies gilt vor allem die Hauptachsen, die L208 und die B69
- Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bezirk
- Anhebung der Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr in der Region
- Sicherung der Wohnraum- und Lebensqualität im Bezirk
- Sicherstellung der Funktion des Bezirks Radkersburg als Tourismus- und Erholungsbezirk

10 Räumliche Funktion

Die Ermittlung der räumlichen Funktion der einzelnen Streckenabschnitte im Bezirk Radkersburg erfolgte unter Verwendung verschiedener statistischer Daten sowie der Berücksichtigung der in den FOCUS Groups genannten Kriterien und Randbedingungen.

10.1 Zentrale Orte

Ein wesentliches Kriterium für die Wichtigkeit eines Streckenabschnittes ist die Erfüllung der räumlichen Funktion hinsichtlich der Erreichbarkeit der Zentralen Orte. Diese wurden bereits bei der Beschreibung des Verkehrssystems im Bezirk Radkersburg genannt, es handelt es sich dabei um die Bezirkshauptstädte Bad Radkersburg, Leibnitz und Feldbach sowie um die Landeshauptstadt Graz.

Um die Bedeutung der einzelnen Strecken zu erhalten, wurden die 19 Ortschaften gemäß ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung des Bezirks gewichtet und diese Gewichtung entsprechend der Erreichbarkeit auf das bestehende Straßennetz umgelegt. Der Gewichtungsfaktor der einzelnen Gemeinden errechnet sich dabei gemäß der folgenden Formel:

$$Z = \frac{E_G}{E_B} * g$$

Z... räumlichen Funktion hinsichtlich der Erreichbarkeit der Zentralen Orte

E_G... Einwohner der Gemeinde

E_B... Einwohner des Bezirkes

g... Anzahl der Gemeinden im Bezirk bzw. konstanter Faktor

Dieser Schritt wurde für alle Gemeinden hinsichtlich aller Zentralen Orte durchgeführt und anschließend überlagert.

Um die Bedeutung eines Streckenabschnittes bezüglich der Erreichbarkeit verschiedener Orte miteinander vergleichen zu können, wurden die Werte, die sich aus der Überlagerung der einzelnen Umlegungen ergaben, auf den Wert „Hundert“ normiert, das heißt, Streckenabschnitte, die in der Abbildung mit

dem Wert „Hundert“ bezeichnet sind, haben die größte Bedeutung hinsichtlich der Erreichbarkeit der zentralen Orte.

Das Maximum wird bei dieser Betrachtung auf der L208 zwischen St. Veit am Vogau und Weinburg am Saßbach erreicht, die Bedeutung des weiter südlich verlaufenden Streckenabschnittes der B69 zwischen Straß und Gosdorf ist wesentlich geringer. Eine deutlich höhere Bedeutung besitzt dagegen der östliche Teilabschnitt der B69 zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg, hier liegen die Werte zwischen 70 und 79. Die B66 ist für die Erreichbarkeit der Zentralen Orte von eher geringer Bedeutung, eine ähnliche Bedeutung für die Erreichbarkeit der Stadt Feldbach weist hier die L211, die Gnaserstraße, auf.

10.2 Wirtschaft

Ein weiteres wesentliches Kriterium für die Wertigkeit eines Streckenabschnittes stellt dessen Funktion für die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren im Bezirk Radkersburg dar. Als Zentren für Wirtschaft und Arbeit wurden regional die Orte Bad Radkersburg und Mureck definiert. Analog zur Vorgehensweise bei den Betrachtungen zur Erreichbarkeit der Zentralen Orte wurden auch hier die einzelnen Gemeinden gewichtet und diese Gewichtungen entsprechend der Erreichbarkeit auf das Straßennetz umgelegt. Da die Anzahl der Arbeitsplätze ein wichtiger Indikator für die Wirtschaftskraft einer Gemeinde ist, wurde bei der Berechnung des Gewichtungsfaktors das Verhältnis der Arbeitsplätze der Gemeinde zur gesamten Anzahl der Arbeitsplätze im Bezirk gebildet und – um ganzzahlige Werte zu erhalten – mit einem konstanten Faktor multipliziert.

$$W = \frac{A_G}{A_B} * g$$

W... räumlichen Funktion hinsichtlich der Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren

A_G... Anzahl der Arbeitsplätze in der Gemeinde

A_B... Gesamtanzahl der Arbeitsplätze im Bezirk

g... Anzahl der Gemeinden im Bezirk bzw. konstanter Faktor

Diese Umlegungen wurden für alle Gemeinden und alle Wirtschaftszentren des Bezirks durchgeführt und anschließend überlagert. Auch hier erfolgte eine Normierung auf den Wert hundert, um die Beurteilung der Funktion der Erreichbarkeit verschiedener Orte leichter vergleichen zu können.

Da das Wirtschaftsgeschehen nicht regional begrenzt ist, wurden bei den Umlegungen in einem weiteren Schritt, noch vor der Durchführung der Normierung, auch die Verkehrsbeziehungen der beiden Wirtschaftszentren in die wichtigsten Wirtschaftsräume der Umgebung wie Graz, Wien, Klagenfurt sowie in die benachbarten Bezirke und nach Slowenien, dabei besonders Murska Sobota, berücksichtigt. Murska Sobota wurde dabei aufgrund der in den Focus Groups stark betonten und erwünschten Verknüpfung mit dem Wirtschaftsraum Radkersburg berücksichtigt.

Der Maximalwert wird hier im Bereich der B69 zwischen Halbenrain und Radkersburg erreicht, alle anderen Streckenabschnitte weisen eine geringere Bedeutung für die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren regional und deren Anbindung an die außerhalb des Bezirks gelegenen Wirtschaftszentren auf. Die B69 weist im Bereich zwischen Halbenrain und Gosdorf Werte zwischen 70 und 73 hoch, das heißt, auch dieser Streckenabschnitt ist für die Erreichbarkeit von Bedeutung, jedoch nicht im selben Ausmaß. In der Gemeinde Gosdorf kommt es zu einer Aufteilung, wobei die Funktion der L208 für die Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren wichtiger ist, als die der B 69 im Bereich zwischen Gosdorf und Straß. In der Nord-Süd Achse weist die B66 eine wichtige Funktion auf, sie ist ähnlich bedeutend wie die Perbersdorferstraße L208.

10.3 Tourismus

Neben den Kriterien der Erreichbarkeit der zentralen Orte und der Wirtschaftszentren im Bezirk darf auch nicht die Erreichbarkeit der Zentren für den Tourismus vernachlässigt werden, besonders da der Bezirk Radkersburg auf dem Tourismussektor in den letzten Jahren einen Aufschwung verzeichnen konnte. Die Tourismuszentren des Bezirks sind die Gemeinden Bad Radkersburg, Klöch und Gosdorf.

Auch bei der Ermittlung der Bedeutung eines Streckenabschnittes hinsichtlich der Erreichbarkeit der Tourismuszentren im Bezirk werden für die einzelnen Gemeinden Gewichtungsfaktoren ermittelt, die auf den Nächtigungszahlen basieren.

$$T = \frac{N_G}{N_B} * g$$

T... räumlichen Funktion hinsichtlich der Erreichbarkeit der Tourismuszentren

N_G...Anzahl der Nächtigungen in der Gemeinde

N_B...Gesamtanzahl der Nächtigungen im Bezirk

g... Anzahl der Gemeinden im Bezirk bzw. konstanter Faktor

Diese Gewichtungsfaktoren wurden für jede Gemeinde entsprechend der Erreichbarkeit auf das Straßennetz umgelegt, wobei dieser Vorgang für alle touristischen Zentren wiederholt wurde. Wie bei der Ermittlung der Funktion der Erreichbarkeiten für die Wirtschaftszentren wurden auch hier überregionale Verkehrsbeziehungen nach Wien, Graz, Klagenfurt, Leibnitz, Feldbach beziehungsweise Bad Gleichenberg und Slowenien berücksichtigt und gemeinsam mit der regionalen Betrachtungsweise dargestellt. In der zugehörigen Abbildung wurden die Ergebnisse der Umlagen wieder auf den Wert hundert normiert, bezüglich der Wichtigkeiten sind die einzelnen Abbildungen also miteinander vergleichbar.

Die wichtigste Funktion für die Erreichbarkeit der Tourismuszentren erfüllt die B69 zwischen Halbenrain und Bad Radkersburg, gefolgt von dem Streckenabschnitt der B69 zwischen Gosdorf und Halbenrain. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Tourismuszentren weist die B66 eine höhere Wertigkeit als die L208 auf, wobei hier nur geringe Unterschiede zu verzeichnen sind. Gänzlich unbedeutend für die Erreichbarkeit im Tourismus ist der Streckenabschnitt der B69 zwischen Gosdorf und Straß, hier liegen die Werte zwischen eins und drei im Vergleich zum Maximalwert hundert.

10.4 Zusammenführung

Neben der getrennten Betrachtung der räumlichen Funktionen einzelner Streckenabschnitte hinsichtlich der Erreichbarkeit der Zentralen Orte, der Wirtschaftszentren und der touristischen Zentren sollen diese auch gemeinsam dargestellt und beurteilt werden. Es wurde dabei bewusst darauf verzichtet, eines der Kriterien durch Multiplikation mit einem Faktor größer eins aufzuwerten, da auch in den Focus Groups keine derartigen Tendenzen zu beobachten waren.

Durch den Verzicht auf weitere Faktoren ergibt sich die Gesamtfunktion zu:

$$G = Z + W + T$$

das heißt, der erreichbare Maximalwert liegt nun nicht mehr bei „hundert“ wie bei den getrennten Betrachtungen sondern bei „dreihundert“.

Erreicht wird dieser Maximalwert auf keinem der Streckenabschnitte im Straßennetz von Bad Radkersburg, allerdings erreicht der Streckenabschnitt der B69 zwischen Halbenrain und Bad Radkersburg den Wert 276 und kommt damit schon nahe am den höchsten erreichbaren Wert heran. Dieser Streckenabschnitt besitzt folglich die größte räumliche Funktion im Bezirk,

gefolgt von dem westlich gelegenen Streckenabschnitt zwischen Gosdorf und Halbenrain und der L208. Während der Anteil der Erreichbarkeit der Zentralen Orte an der gesamten räumlichen Funktion im Vergleich zum Tourismus und der Wirtschaft am Streckenabschnitt der B69 zwischen Bad Radkersburg und Halbenrain geringer ausfällt, dominiert er auf der L208, der Perbersdorferstraße, klar.

Ebenfalls für das Straßennetz funktionell bedeutend ist die B66, hier sind der Tourismus und die Wirtschaft die Hauptanteile, der Anteil der Zentralen Orte ist eher sekundär. Im Vergleich zu den bereits angeführten Streckenabschnitten ist die räumliche Funktion der B 69 zwischen Gosdorf und Straß eher gering, es zeigt sich, dass die alternativ zu befahrende Route einen klaren Bedeutungsüberhang besitzt.

11 Kategorisierung des Straßennetzes

Die räumliche Funktion der einzelnen Streckenabschnitte bezüglich der Erreichbarkeit der Zentralen Orte, der Wirtschafts- und Tourismuszentren bildet die Grundlage für eine Kategorisierung der Landesstraßen L und B im Bezirk Radkersburg. Unterschieden werden fünf Kategorien, denen verschiedene Anforderungen beziehungsweise Qualitäten zugeordnet sind. Im Folgenden werden die Qualitäten der einzelnen Kategorien kurz erörtert:

Der höchsten Stufe, der **Kategorie A**, gehören Autobahnen an. Da der Bezirk Radkersburg durch die A9 Pyhrnautobahn lediglich tangiert wird, findet sich kein Streckenabschnitt der Kategorie A im Bezirk.

Für die **Kategorie B** ist langfristig der 2 bis 4 streifige Ausbau vorgesehen, Knoten sollen niveaufrei gestaltet werden, für Ortsgebiete sind Umfahrungen anzustreben. Rechtlich wird bei Straßen der Kategorie B die Verordnung einer Autostraße nach der Straßenverkehrsordnung angestrebt, dafür ist unter anderem ein ausgedehntes Begleitwegenetz für den landwirtschaftlichen Verkehr notwendig. Einmündungen großer Verkehrserreger im Freiland sind nicht zulässig, das Verkehrsaufkommen der Flächen entlang dieser Straßen soll gesammelt und an wenigen, definierten und besonders ausgebildeten Knoten eingeleitet werden. Die Radfahrer sind getrennt vom motorisierten Individualverkehr auf eigenen Radwegen gesichert zu führen, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind als Busbuchten auszuführen. Die angestrebte Betriebsgeschwindigkeit beträgt hier 70-80 km/h.

Bei Straßen der **Kategorie C1** handelt es sich um zweistreifige Streckenabschnitte, an denen Umfahrungen möglich sind, die allerdings nicht als unbedingt notwendig erachtet werden. Knoten sind niveaufrei oder niveaugleich auszuführen, Einmündungen großer Verkehrserreger im Freiland sind zu vermeiden. Die Straßen definieren sich nach der Straßenverkehrsordnung als Straßen mit Vorrang, die teilweise über ein Begleitwegenetz verfügen. Radfahrer sollen wenn möglich auf Radwegen geführt werden, bei beengten Verhältnissen sind auch Radfahrstreifen zulässig. Für den Busverkehr sind Busbuchten – oder im Ortsgebiet – auch Fahrbahnhaltestellen vorgesehen. Die Betriebsgeschwindigkeit ist mit 60-75 km/h vorgegeben.

Geringere Anforderungen und Qualitäten definieren die **Kategorie C2**. Dies sind zweistreifige Straßen mit Vorrang, die auch durch Ortsgebiet führen. Die Knoten sind generell niveaugleich, Einmündungen großer Verkehrserreger sind zwar zu beschränken, aber zulässig. An Straßen der Kategorie C2 sind

Begleitwege möglich, die Führung der Radfahrer erfolgt auf Radwegen oder auf Radfahrstreifen. Für Busse sind wie an Straßen der Kategorie C2 Busbuchten beziehungsweise im Ortsgebiet Fahrbahnhaltestellen vorgesehen. Die Betriebsgeschwindigkeiten an derartigen Straßen liegen zwischen 50 und 65 km/h.

Die **Kategorie D** umfasst Straßen mit geringerer Bedeutung, die sich aber dennoch vom übrigen Landesstraßennetz abheben. Diese sind derart auszubauen, dass eine Betriebsgeschwindigkeit von 50 km/h erreicht werden kann. Ansonsten ist diese Straßenkategorie mit keinen besonderen Qualitäten verbunden. In der folgenden Tabelle sind die Qualitäten und Anforderungen der einzelnen Kategorien zusammengefasst:

Tabelle 11.1 Anforderungsprofil an die Straßengestaltung

Kat.	Querschnitt	Knoten	Ortsgebiet	StVO	Einmündungen	Begleitwege	Radverkehr	Bus-Hst.	V _B [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 / Radfahrstr. möglich	Busbuchten oder Fahrbahnst.	60...75
C2	2 streifig	niveaugleich	ja	Straße mit Vorrang	beschränkt	möglich	Radweg / Radfahrstr. möglich	Busbuchten od. Fahrbahnst.	50...65
D	2 streifig	niveaugleich	ja	-	ja	-	-	Fahrbahnst.	...50

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

Diese Kategorisierung ist nicht nur mit einem Ausbau der Straßen entsprechend dem zugeordneten Anforderungsprofil verbunden, sondern beinhaltet – besonders für die Gemeinden – auch Restriktionen. So wird es in Zukunft nicht mehr möglich sein, Gewerbegebiete an Straßen der Kategorie B oder C1 direkt zu erschließen. Das Verkehrsaufkommen solcher Flächen ist zu sammeln und an definierten Punkten einzuleiten.

Für den Bezirk Radkersburg werden die Straßen in Abhängigkeit von der räumlichen Funktion hinsichtlich der Erreichbarkeit der Zentralen Orte, der Wirtschafts- und Tourismuszentren folgendermaßen kategorisiert:

Kategorie A:	Nationale und Internationale Hauptverbindung
	betrifft nur Autobahnen, daher für den Bezirk Radkersburg nicht relevant
Kategorie B:	Regionale Hauptverbindung
>150 Punkte	B69, zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg L208, zwischen St. Veit am Vogau und Gosdorf
Kategorie C1:	Regionale Nebenverbindung
75..149 Punkte	B66, auf dem gesamten Abschnitt im Bezirk
Kategorie C2	Regionale Nebenverbindung
40...74 Punkte	B69, zwischen Straß und Gosdorf L203, zwischen Mureck und Eichfeld L206, zwischen Gosdorf und Deutsch Goritz L205, zwischen Bad Radkersburg und Sieldorf
Kategorie D:	Regionales Verteilernetz
10...39 Punkte	L203, L 204, L206, L211, L213, L213, L234, L235, L253, L259, L269, teilweise nur abschnittsweise

Straßen, die bei der funktionellen Bedeutung weniger als 10 Punkte erhielten, wurden keiner Kategorie zugeordnet. Für derartige Straßen sind keine Anforderungen festgelegt.

Die drei Landesstraßen L der Kategorie C2 besitzen eine Sonderstellung. Hier erfolgte die Zuordnung der Kategorie nicht aufgrund der funktionellen Bedeutung, sondern aufgrund der im Vergleich zu anderen Straßen mit ähnlicher funktioneller Bedeutung hohen Verkehrsbelastung. Diese sind in der Abbildung 6, die die einzelnen Straßenkategorien im Bezirk enthält, nicht mit dem Wert der funktionellen Bedeutung sondern mit der Jährlichen Durchschnittlichen Verkehrsstärke und dem Schwerverkehrsanteil versehen.

12 Maßnahmen

Aus dem Verkehrsleitbild für die Region Radkersburg können verschiedene Maßnahmen abgeleitet werden, die im Folgenden erörtert werden sollen. Die Reihung der Maßnahmen entspricht dabei den Ergebnissen einer Zwischenpräsentation im Juni 2003, bei der die Teilnehmer aufgefordert waren, die einzelnen Maßnahmen nach ihrer Wichtigkeit zu reihen. Nicht alle Maßnahmen besitzen denselben Detaillierungsgrad, auch ist die Realisierung der einzelnen Maßnahmen nicht bei allen Maßnahmen gleich wahrscheinlich. Dennoch sollen hier alle Maßnahmen, die bei der Erstellung des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts behandelt wurden, angeführt und kurz erörtert werden.

Anbindung A9

Wie sich aus der Kategorisierung des Straßennetzes im Bezirk ergab, handelt es sich bei der L208 und der B69 zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg um die höchstrangige Route und die wichtigste Ost-West Verbindung im Bezirk. Durch diese beiden Streckenabschnitte erfolgt die Anbindung des Bezirks an die A9 Pyhrnautobahn, sie sind also maßgebend für die Erreichbarkeit des Bezirks. Um auf diesen Strecken die Beeinträchtigungen durch langsame Fahrzeuge wie zum Beispiel landwirtschaftliche Fahrzeuge zu minimieren, die Betriebsgeschwindigkeit zu heben und einen flüssigen Verkehrsablauf gewährleisten zu können, sind diese – soweit möglich – als Autostraße auszubilden. Dafür ist es notwendig, ein umfangreiches Begleitwegenetz zu schaffen, auf das die langsamen Fahrzeuge verdrängt werden können. Bei Verordnung einer Autostraße wird es zukünftig nicht möglich sein, parallel der Autostraße verlaufende Flächen direkt anzubinden. Das Verkehrsaufkommen derartiger Flächen ist zu sammeln und nur an wenigen, genau definierten Knotenpunkten in die Autostraße einzuleiten. Die Verordnung einer Autostraße ist damit nicht nur mit Verbesserungen der Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr und einer erhöhten Qualität des Verkehrsablaufs entlang der Anbindung an die A9 verbunden, sondern es ergeben sich für die angrenzenden Gemeinden auch gewisse Restriktionen, was die Verkehrserschließung der angrenzenden Flächen betrifft. Auch für Radfahrer gilt, dass eine Nutzung der Autostraße nicht zulässig ist, auch diese haben das Begleitwegenetz zu nutzen.

Raumplanung

Raumplanung und Verkehrsplanung müssen im Sinne eines funktionierenden Verkehrssystems im Bezirk Hand in Hand gehen. Wirksame raumplanerische Maßnahmen sind Voraussetzungen für eine effiziente Verkehrsplanung. Die frühzeitige Sicherung von Korridoren, das Freihalten von Bauflächen entlang dieser Korridore, die Verpflichtung zu Baulandverträgen, eine Verdichtung von Siedlungseinheiten und die Vermeidung von Streusiedlungen sind wichtige Maßnahmen zur Umsetzung weiterer Leitsätze.

Verkehrssicherheit

Die Betrachtungen zur Verkehrssicherheit im Bezirk Radkersburg umfassten auch die Erhebung der Unfallhäufungsstellen. Von den drei Unfallhäufungsstellen liegen zwei im Stadtgebiet von Bad Radkersburg, die dritte befindet sich auf der B69 zwischen Unterpurkla und Weixelbaum.

Im Jahr 2002 lag die Anzahl der Getöteten im Bezirk in der Kategorie 1-2, bei der Anzahl der Verletzten pro 10.000 Einwohner rangiert Radkersburg im Mittelfeld der österreichischen Bezirke. Weitere Kennzahlen zeigen, dass die Unfallschwere im Bezirk relativ hoch ist, was den Handlungsbedarf unterstreicht. Neben der genauen Erhebung der Unfallursachen, um die Auslöser so weit wie möglich vermeiden zu können, verstärkten Kontrolleinsätzen der Gendarmerien vor Ort, usw. ist es notwendig, durch Bewusstseinsbildung ein Umdenken bei den Autofahrern zu erwirken.

Anbindung A2

Wie die L208 und die B69 in Ost-West Richtung handelt es sich bei der B66 um die wichtigste Verbindung in Nord-Süd-Richtung, wobei sie vor allem im Tourismus für die Anbindung an den Wiener Raum von Bedeutung ist. Sie entspricht in ihrer Kategorie zwar nicht der B69 zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg, dennoch ist sie gegenüber anderen Straßen hervorzuheben und bevorzugt zu behandeln. Wie für die L208 und die B69 gilt auch hier, dass sich infrastrukturelle Maßnahmen vorrangig auf diese Hauptroute konzentrieren sollen.

Die B66 ist nicht nur für den Bezirk Radkersburg sondern auch für den Bezirk Feldbach von Bedeutung. Dies wurde auch im Endbericht des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Feldbach betont. Dieser enthält auch Aussagen zur verbesserten Anbindung der B66 an die A2 bei Ilz, auf die hier nicht eingegangen werden soll.

Anbindung an Murska Sobota

Aufgrund der zu erwartenden positiven Entwicklungen infolge der EU-Osterweiterung wird die Anbindung an den Wirtschaftsstandort Murska Sobota

ta sowie an den in Bau befindlichen Korridor V zukünftig an Bedeutung gewinnen. Diesem Bedeutungszuwachs ist sowohl was die Straße als auch was das Verkehrssystem Schiene betrifft, Rechnung zu tragen.

Für die Straße liegen noch keine konkreten Pläne vor, hier existiert bis dato lediglich die Idee, durch eine Aufwertung des bisher eher gering belasteten Grenzüberganges Sieldorf den Grenzübergang nach Gornja Radgona zu entlasten.

Für das Verkehrssystem Schiene zeigte eine im September 2003 erschienene Studie des ÖIR mit dem Titel „Potenziale einer Eisenbahnverbindung Bad Radkersburg – Murska Sobota“, dass eine derartige Verbindung für allem für den Güterverkehr von Bedeutung ist und dem Grundsatz der „Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene“ entsprechen würde. Durch die Realisierung einer solchen Verbindung würden sich jedoch auch Erreichbarkeitsvorteile im Personenverkehr ergeben, von denen vor allem Schüler, Pendler und Touristen profitieren könnten. Ob eine derartige Verbindung geschaffen wird, hängt sehr stark vom Willen der slowenischen Partner ab, da sich 11 der 14 km Streckenlänge einer derartigen Verbindung auf slowenischem Staatsgebiet befinden. Zurzeit befindet sich die zugehörige Machbarkeitsstudie in Ausschreibung, weitere Aussagen können nach deren Fertigstellung getroffen werden. Anzumerken ist hier, dass die Potenziale einer derartigen Bahnverbindung nur dann in vollem Ausmaß genutzt werden können, wenn gleichzeitig auch der Streckenabschnitt zwischen Spielfeld und Bad Radkersburg – zumindest moderat – ausgebaut wird.

Radwegenetz – Tourismus

Durch einen merklichen Aufschwung im Radtourismus und steigender Beliebtheit des Radwanderns soll das Radwegenetz im Bezirk weiter ausgebaut werden, wobei hier insbesondere grenzüberschreitende Verbindungen zu berücksichtigen sind. Derzeit existieren drei Verbindungen mit dem slowenischen Raum, die Murbrücken in Mureck und Bad Radkersburg sowie die Murfähre in Weitersfeld. Um etwa gleiche Distanzen zwischen den einzelnen Quersungsmöglichkeiten zu erreichen, empfiehlt sich die Errichtung einer Quersungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich Donnersdorf in Richtung Abstall in Slowenien. Auf slowenischer Seite ist derzeit zwischen Abstall und Bad Radkersburg kein Radweg eingerichtet. Es wurde aber bereits mit slowenischen Tourismusvertretern diesbezüglich Kontakt aufgenommen. Die Errichtung dieser Fuß- Radbrücke ist Teil eines INTERREG IIIA Projektes zur Vernetzung der Radwege mit Slowenien und steht kurz vor der Beschlussfassung. Als endgültiger Standort wurde die Ortschaft Flutendorf gewählt.

Beschleunigung Bahn

Wie bereits unter dem Punkt „Anbindung an Murska Sobota“ angeführt, ist eine Attraktivierung der Verbindung zwischen Spielfeld und Bad Radkersburg unbedingt notwendig, um die Potenziale einer Verbindung nach Murska Sobota auch nutzen zu können. Neben der Auflassung von niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen bietet sich hier auch die Auflassung von wenig frequentierten Haltestellen entlang der Bahnlinie an. Eine Fahrgasterhebung an einem durchschnittlichen Werktag im Mai 2003 zeigte das geringe Fahrgastaufkommen an den beiden Haltestellen Schwarza und Weixelbaum. Aufgrund der geringen Distanzen zwischen den Haltestellen sind die durch eine Auflösung dieser beiden Haltestellen erforderlichen Umwegfahrten der ehemals dort einsteigenden Fahrgäste vertretbar, dafür ergibt sich für die Nutzer dieser Bahnlinie eine Reisezeitersparnis von etwa 10 %. Diese Reisezeitersparnis ergibt sich aus den wegfallenden Aufenthaltszeiten an den beiden Haltestellen sowie den wegfallenden Zeitverlusten, die sich aus dem Bremsen und dem erneuten Anfahren des Zuges ergeben.

Erreichbarkeitsverbesserungen im Busverkehr

Die Bewertung der Bedienungshäufigkeit zwischen Bad Radkersburg und Leibnitz und Bad Radkersburg und Feldbach zeigt vor allem die Dringlichkeit der Verbesserung des ÖVs in Fahrtrichtung Feldbach.

Vorgeschlagen wird ein System mit Expresslinien, deren Busse im Stundentakt verkehren und nur an wenigen Haltestellen halten. Mittels Gemeindetaxis, die telefonisch angefordert werden, gelangen die Passagiere zu den Haltestellen.

Durch diese Kombination von Expressbuslinien mit einer flexiblen Form des Öffentlichen Verkehrs, den Anrufsammeltaxis, kann die Bedienungshäufigkeit deutlich erhöht werden. Der Wunsch nach dem Einsatz von Anrufsammeltaxis entspricht auch den Ergebnissen einer Studie über Jugendmobilität im Bezirk Radkersburg, die vor allem für die Nachstunden und an den Wochenenden eine Verdichtung des Fahrplans beziehungsweise eine neue Linienführung wünscht.

Die Kosten, die für die Gemeinden anfallen, entsprechen der Differenz aus den Betriebskosten des Anrufsammeltaxis und den Fahrteinnahmen und hängen im Wesentlichen von Faktoren wie dem Besetzungsgrad, dem Preis der Fahrkarten, der Fahrtlängen ab. Um die notwendige Akzeptanz der Sammeltaxis zu erreichen, ist zusätzlich zur Einführung der Sammeltaxis auch begleitende Öffentlichkeitsarbeit notwendig.

13 Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur

13.1 Bestandsnetz

Ausgangspunkt aller Überlegungen bildet im Bezirk Radkersburg das Netz in seinem Bestand, auf dem aufgrund der Querschnittsgestaltung und der Linienführung, sowie daraus resultierender Geschwindigkeitsbeschränkungen die in Abbildung 4 dargestellten Betriebsgeschwindigkeiten auftreten.

13.1.1 Straßenbauprogramm FA 18A

Für dieses Straßennetz sind durch das Straßenbauprogramm der Fachabteilung 18A und der Baubezirksleitung Feldbach, die für den Bezirk Radkersburg zuständig ist, in den nächsten Jahren 49 Maßnahmen vorgesehen. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um Bestandssanierungen, um den Bau von Geh- und Radwegen, Straßenverbreiterungen und Detailprojekte für verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs. Eine örtliche Verteilung der Baumaßnahmen über den gesamten Bezirk ist gegeben, eine Häufung von notwendigen Maßnahmen findet sich im Bereich von Bad Radkersburg und um die Gemeinde Straden.

Diese Baumaßnahmen sind derzeit jeweils einer gewissen Kategorie zugeordnet, die den Realisierungszeitraum kennzeichnet. Bei der Kategorie I handelt es sich um kurzfristige Maßnahmen, denen bei der Realisierung höchste Priorität zugeordnet wird. Die Kategorie IV umfasst jene Maßnahmen, die erst nach der Realisierung aller Maßnahmen der höheren Kategorien in Angriff genommen werden können. Zusätzlich gibt es auch einige Projekte, die aufgrund der hohen Kosten oder wegen mangelnder Realisierbarkeit oder anderer Unstimmigkeiten nicht gereiht sind. Insgesamt liegen die Kosten für die Realisierung aller aufgelisteten Baumaßnahmen bei etwa 17,5 Millionen Euro, wovon 2,4 Millionen auf Maßnahmen entfallen, die bis dato nicht gereiht wurden. Die örtliche Verteilung der einzelnen Maßnahmen ist aus der Abbildung 14.1 ersichtlich.

13.1.2 Neureihung des Straßenbauprogramms

Eine der Aufgaben bei der Erstellung des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts ist es, dieses Straßenbauprogramm nach Absprache mit dem zuständigen Bearbeiter bei der Fachabteilung 18A, Dipl.-Ing. Rast, und bei der Baubezirksleitung Feldbach, Dipl.-Ing. Knall, entsprechend den gewonnenen

Erkenntnissen neu zu reihen. Als Randbedingung bei dieser Neuordnung galt es folgende Grundsätze zu beachten:

- Ziel dieser Neuordnung des mittelfristigen Bauprogramms ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Region Radkersburg durch höhere Betriebsgeschwindigkeiten und flüssigen Verkehrsablauf entlang der Haupttrouten. Maßnahmen sind folglich nicht nach dem „Gießkannenprinzip“ zu verteilen, sondern haben sich auf die Straßen mit hoher funktioneller Bedeutung zu konzentrieren.
- Es muss bei der Reihung der Maßnahmen nicht zwischen Landesstraßen B und L unterschieden werden.
- Die Summen für die Kosten der Realisierung der Baumaßnahmen für die einzelnen Kategorien sollten etwa gleich bleiben, das heißt, es sollten nicht zu viele Maßnahmen das Attribut der kurzfristigen Realisierung erhalten, sodass die derzeit vorgesehenen Mittel ausreichen.
- Es sollten nur jene Maßnahmen in das Bauprogramm aufgenommen werden, die aus Sicht des Landes Steiermark auch wirklich realisierbar sind. Dafür fand im Vorfeld ein Gespräch mit dem zuständigen Bearbeiter beim Land Steiermark statt.

Vor der Neuordnung wurden die einzelnen Fristigkeiten genau festgelegt. Dafür wurden vier Kategorien gebildet, die sich wie folgt definieren:

- Maßnahmen des Bauprogramms 2004
- kurzfristige Maßnahmen, Kategorie I: Realisierungszeitraum 2005-2006
- kurzfristige Maßnahmen, Kategorie II: Realisierungszeitraum 2007-2008
- mittelfristige Maßnahmen: Realisierungszeitraum 2009-2013

Für die mittelfristigen Maßnahmen ist anzumerken, dass in einem Zeitraum von fünf Jahren eine Evaluierung des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts stattfinden soll, das heißt, es kann dann aufgrund veränderter Randbedingungen zu einer Neuordnung der mittelfristigen Maßnahmen kommen. Das Bauprogramm 2004 beinhaltet jene Maßnahmen, deren Realisierung für das Jahr 2004 vorgesehen ist, allerdings ist es noch nicht rechtlich verankert.

Bei der Neuordnung des Straßenbauprogramms wurde dabei so vorgegangen, dass in einem ersten Schritt jeder Baumaßnahme die funktionelle Bedeutung des jeweiligen Straßenabschnittes zugeordnet wurde. In einem weiteren Schritt wurde auch die Qualität des Verkehrsablaufs am jeweiligen Straßenabschnitt – dargestellt in Abbildung 5 im Anhang – angeführt, wobei den unterschiedlichen Qualitätsstufen jeweils ein Gewichtungsfaktor beigelegt wurde. Mit diesem Gewichtungsfaktor wurde die funktionelle Bedeutung des Straßenabschnittes multipliziert und die Baumaßnahmen danach absteigend sortiert. Dies führt dazu, dass Baumaßnahmen an einem Straßenabschnitt mit hoher funktioneller Bedeutung vorrangig behandelt werden sollen. Entspricht noch dazu die Qualität des Verkehrsablaufs an diesem Straßenabschnitt nicht dem Optimum, so wird die Baumaßnahme umso vordringlicher

behandelt (Multiplikation der funktionellen Bedeutung mit einem Wert größer eins).

Die so gereihten Maßnahmen wurden anschließend bezüglich ihrer Zielerreichung geprüft. Das vordringliche Ziel der verschiedenen Maßnahmen soll eine verkehrssichere beschleunigte Führung der Fahrzeuglenker auf den Haupttrouten sein. Maßnahmen, die nicht dazu beitragen, wurden nach Absprache mit den zuständigen Bearbeitern beim Land Steiermark zurückgereiht.

Anzumerken ist hier, dass Sanierungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Schulwegsicherung sowie kurzfristig notwendige Maßnahmen aufgrund unvorhergesehener Ereignisse (Hangrutschungen, Frostaufbrüche usw.) aus dieser Reihung auszuschließen und unabhängig davon durchzuführen sind.

Zu den neu angefügten Maßnahmen ist folgendes anzumerken: Aus den FOCUS Groups und den anschließenden Diskussionen ergaben sich einige Maßnahmen, die im Kapitel 12 des vorliegenden Berichts angeführt sind. Nur wenige dieser Maßnahmen können durch Eingriffe in das aktuelle Straßenbauprogramm beeinflusst werden. Eine der Maßnahmen, für die das Straßenbauprogramm durchaus relevant ist, ist die verbesserte Anbindung an die A9 durch Beschleunigungsmaßnahmen an der L208 und der B69 vor allem zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg. Als Beschleunigungsmaßnahmen wurde der Bau von Mehrzweckstreifen entlang der B69 und der L208 geprüft beziehungsweise alternativ dazu die Markierung als 2+1 Fahrstreifen. Die Ausführungen dazu finden sich im ausführlichen Berichtsband¹. Da diese beiden Ansätze von der Fachabteilung 18A aufgrund der unklaren rechtlichen Situation und eventuell enthaltener Sicherheitsdefizite abgelehnt werden, wurden sie bei der Neureihung des Straßenbauprogramms auch nicht weiter berücksichtigt. Stattdessen ist es vereinbartes vorrangiges Ziel, die L208 und die B69 zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg als Autostraße auszubilden. Dazu ist ein umfassendes Begleitwegenetz für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Radverkehr erforderlich. Da die Schaffung eines solchen Begleitwegenetzes durchaus realisierbar ist, wurde sie in das Straßenbauprogramm aufgenommen. Die Kosten belaufen sich auf etwa drei Millionen Euro, der Umfang wurde also in zwei Einzelmaßnahmen aufgeteilt, nämlich in den Bau eines Begleitwegenetzes zwischen St. Veit am Vogau und Weinburg am Saßbach und den Abschnitt zwischen Weinburg und Gosdorf. Aufgrund der Bedeutung der einzelnen Streckenabschnitte und der dort vorherrschenden Qualität des Verkehrsablaufs erhält der Bau des Begleitwegenetzes auf dem ersten Streckenabschnitt zwischen St. Veit und Weinburg das Attribut „Fristigkeit kurz, Kategorie I“, der zweite Streckenabschnitt das Attribut „Fristigkeit kurz, Kategorie II“.

Das Ergebnis dieser Reihung, dargestellt in Abbildung 14.2, lässt sich folgendermaßen zusammenfassen: Die im Bauprogramm 2004 vorgesehenen Maßnahmen konzentrieren sich weitgehend auf den Bereich um die B66 sowie auf die Stadt Bad Radkersburg. In Jahren 2005 und 2006 sind verschiedene Baumaßnahmen entlang der B69 auf dem Abschnitt zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg sowie der erste Teil des Begleitwegenetzes entlang der L208 zwischen St. Veit und Weinburg vorgesehen. Ebenfalls kurzfristig soll mit dem Bau des Begleitwegenetzes entlang der B69 zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg begonnen werden. Da hier im Vergleich zur L208 bedeutend weniger Flächen zur Verfügung stehen, sind für eine exakte Beschreibung dieser Maßnahme und ihrer Kosten noch weiterführende Untersuchungen notwendig.

Maßnahmen, die in den Jahren 2007 und 2008 folgen sollen, sind der zweite Teil des Begleitwegenetzes entlang der L208 sowie notwendige Maßnahmen an Straßen der Kategorie C2 und D, die eine höhere funktionelle Bedeutung im Vergleich zu Straßen derselben Kategorie aufweisen. Die mittelfristig vorgesehenen Maßnahmen werden hier nicht weiter erörtert. Genauere Informationen zu den einzelnen Baumaßnahmen, deren örtliche Verteilung in den Abbildungen 14.1 und 14.2 dargestellt ist, sind den im Anhang beigefügten Listen zu entnehmen.

Es wurde darauf verzichtet, den Bau von Umfahrungen in das Straßenbauprogramm aufzunehmen, da derartige Maßnahmen aufgrund des beschränkten Budgets kaum realisierbar und zudem Detailprojekte notwendig sind.

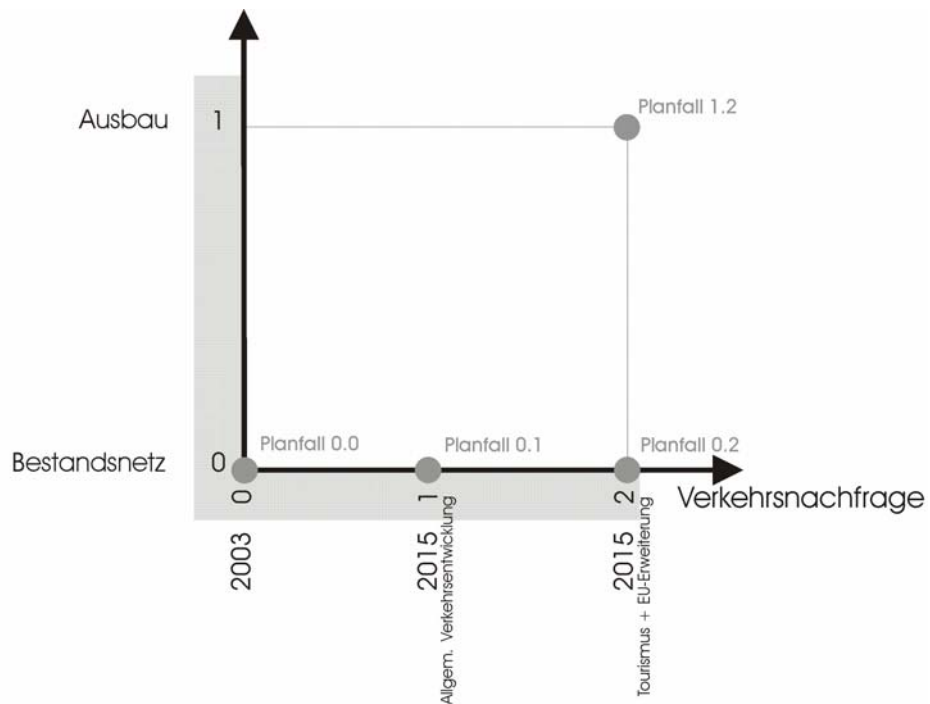
13.2 Verkehrsinvestitionen in das bestehende Straßennetz

Da es sich bei den Baumaßnahmen des (gereihten) Straßenbauprogramms nicht um eine große Maßnahme wie den Neubau einer Schnellstraße handelt, sondern um mehrere kleinere Maßnahmen, können deren Auswirkungen nicht gesondert konkretisiert werden. Für die Verkehrsumlegung auf dem veränderten Netz wurde angenommen, dass es durch die verschiedenen Maßnahmen entlang der L208 und der B69 zu einer Erhöhung der mittleren Pkw-Reisegeschwindigkeit um zehn Prozent kommen kann. Die damit verbundene Verringerung der Reisezeit kann als Optimum angesehen werden, größere Reisezeiteinsparungen sind durch derartige Maßnahmen sicherlich nicht möglich.

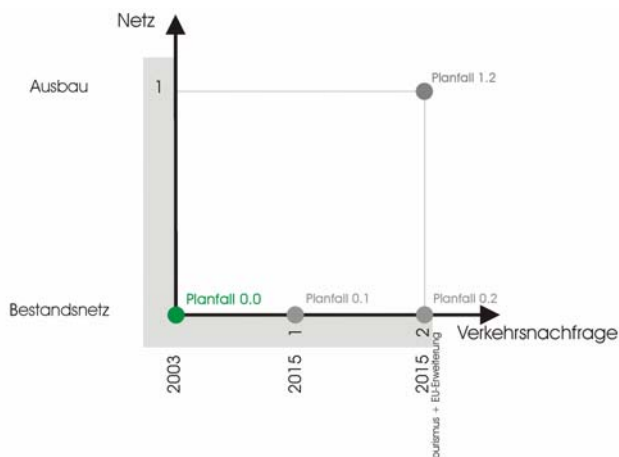
13.3 Betrachtete Entwicklungsszenarien

Die im Kapitel 5 „Entwicklungsszenarien“ erörterten Veränderungen der Verkehrsnachfrage sowie die beschriebenen Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur lassen sich auf verschiedene Art und Weise miteinander verknüpfen. Die bei der Berechnung der Verkehrsumlegungen betrachteten relevanten Kombinationen sollen durch eine Graphik veranschaulicht werden. In dieser Graphik kennzeichnet die X-Achse Veränderungen der Verkehrsnachfrage, während auf der Y-Achse die möglichen Ausbaustände aufgetragen werden.

Bild 13.1: Betrachtete Kombinationen der verschiedenen Szenarien



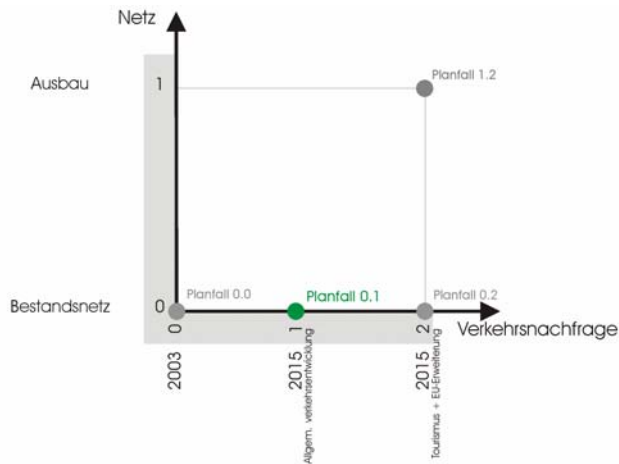
13.3.1 Planfall 0.0



Der Planfall 0.0 kennzeichnet das bestehende Netz ohne jegliche Baumaßnahmen und die Verkehrsnachfrage im Jahr 2003. Diese wurde durch Umlegung ermittelt und liegt durch die allgemeine Verkehrszunahme etwas höher als die in der Abbildung 2 abgebildete Jährliche Durchschnittliche Verkehrsstärke (JDTV 2001). Aus der Abbildung 15.1

geht unter anderem die im Vergleich zur B69 hohe Verkehrsbelastung der L208 hervor.

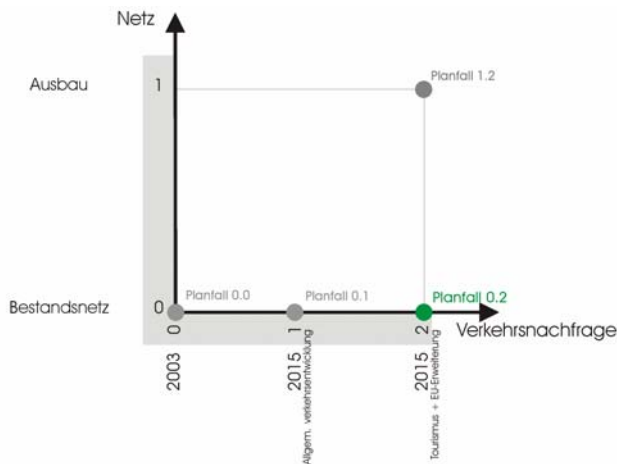
13.3.2 Planfall 0.1



Der Planfall 0.1 stellt die Verkehrsbelastung im Jahre 2015 unter der alleinigen Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrsentwicklung auf einem Netz dar, im dem nur punktuell kleinräumige Maßnahmen realisiert wurden, die sich nicht auf bestimmte Streckenabschnitte konzentrieren und hauptsächlich der Substanzerhaltung dienen. Aus diesem Grund erfolgt auch keine Vorrückung auf der „Netzachse“.

Im Vergleich zur Verkehrsbelastung im Jahr 2003 sind über das gesamte Netz Zunahmen zu verzeichnen, wobei diese zwischen 15 und 38 Prozent liegen. Entlang der B69 wird im Bereich von Murfeld eine Verkehrsstärke von 8.500 Kfz/24h verzeichnet, im Bereich von Radkersburg Umgebung sogar Werte von 10.500 Kfz/24h. Die Verkehrszunahme auf der L208 liegt im Bereich von etwa 34 Prozent, der Maximalwert wird hier in der Gemeinde Eichfeld erreicht (7.700 Kfz/24h)

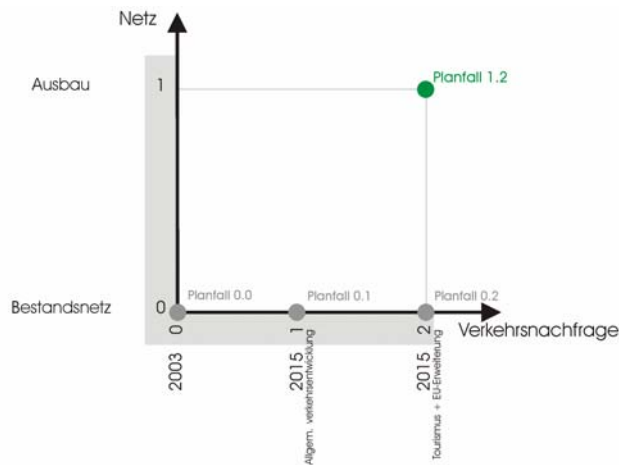
13.3.3 Planfall 0.2



Beim Planfall 0.2 wurden zusätzlich zur allgemeinen Verkehrsentwicklung auch der durch die Thermenentwicklung in der Stadt Bad Radkersburg und der durch den EU-Beitritt Sloweniens generierte Verkehr berücksichtigt. Das Netz entspricht dem Bestandsnetz mit den punktuellen kleinräumigen Maßnahmen, wie sie schon im Planfall 0.1 berücksichtigt wurden. Diese substanzerhaltenden Maßnahmen haben keine relevanten Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufs entlang der Strecke. Insgesamt ist hier anzumerken, dass im Vergleich

zum Planfall 0.1 keine allzu großen Steigerungen durch den Aufschwung im Tourismus und den EU-Beitritt Sloweniens zu verzeichnen sind. Diese Steigerungen des Verkehrsaufkommens treten nicht auf allen Strecken auf, sondern beschränken sich auf die Hauptrouten, hier besonders die B69.

13.3.4 Planfall 1.2



Der Planfall berücksichtigt als erster der betrachteten Planfälle Investitionen in die bestehende Infrastruktur, die über die Substanzerhaltung hinausgehen. Es handelt sich dabei um den prioritären Ausbau der L208 und der B69 zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg. Als Verkehrsnachfrage wurde der Gesamtverkehr im Jahr 2015 betrachtet, das heißt, es gingen sowohl die allgemeine Verkehrsentwicklung als auch die Auswirkungen der Thermenentwicklung in Bad Radkersburg und des EU-Beitritts Sloweniens ein. Durch den Ausbau der L208 und der B69 im Bereich

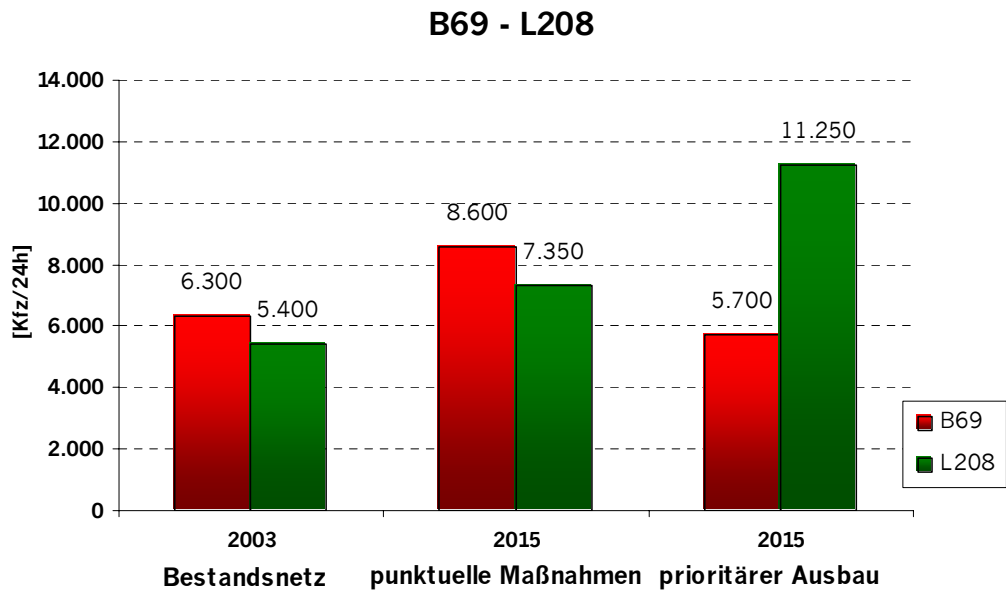
zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg wird der Widerstand dieser Streckenabschnitte verringert und so Verkehr angezogen. Neben der Verlagerung von Fahrten der B69 auf dem Streckenabschnitt Straß – Gosdorf auf die L208 kommt es auch zu großräumigen Verlagerungen, sodass auf beiden Querschnitten 1.000 zusätzliche Fahrten im Vergleich zum Planfall 0.2 auftreten. Die Querschnittsbelastung im Bereich der L208 in der Gemeinde Eichfeld beträgt 11.700 Kfz/h, entlang der B69 werden Werte in der Höhe von 9.900 bis 12.500 Kfz/24h erreicht.

13.3.5 Gegenüberstellung der Querschnittsbelastungen für die einzelnen Planfälle

Die folgende Abbildung zeigt die Querschnittsbelastungen der B69 im Bereich von Murfeld und der L208 im Bereich von Eichfeld einander gegenübergestellt. Der Planfall 0.0 kennzeichnet dabei die Verkehrsnachfrage im Jahr 2003 am Bestandsnetz, der Planfall 0.2 die Verkehrsnachfrage im Jahr 2015, wobei die allgemeine Verkehrsentwicklung sowie ein Aufschwung im Tourismus und durch den EU-Beitritt Sloweniens beinhaltet sind, diesmal am „sanierten“ Bestandsnetz. Planfall 1.2 beinhaltet dieselbe Verkehrsbelastung wie der Planfall 0.2, allerdings liegt diesem Planfall ein ausgebautes Netz (beschleunigte Verkehrsführung entlang der L208 und der B69 zwischen Gosdorf und Bad Radkersburg, das heißt, prioritärer Ausbau) zu Grunde. Aus dieser Abbildung geht sehr klar hervor, dass sich durch einen Ausbau der L208 anstelle der B69 zwischen Straß und Gosdorf die Verkehrsbelastungen stark verändern werden, die Querschnittsbelastung an der L208 wird sich im Vergleich zum Bestand beinahe verdoppeln, während die Verkehrsstärke an der B69 im Vergleich zum Bestand sogar zurückgeht.

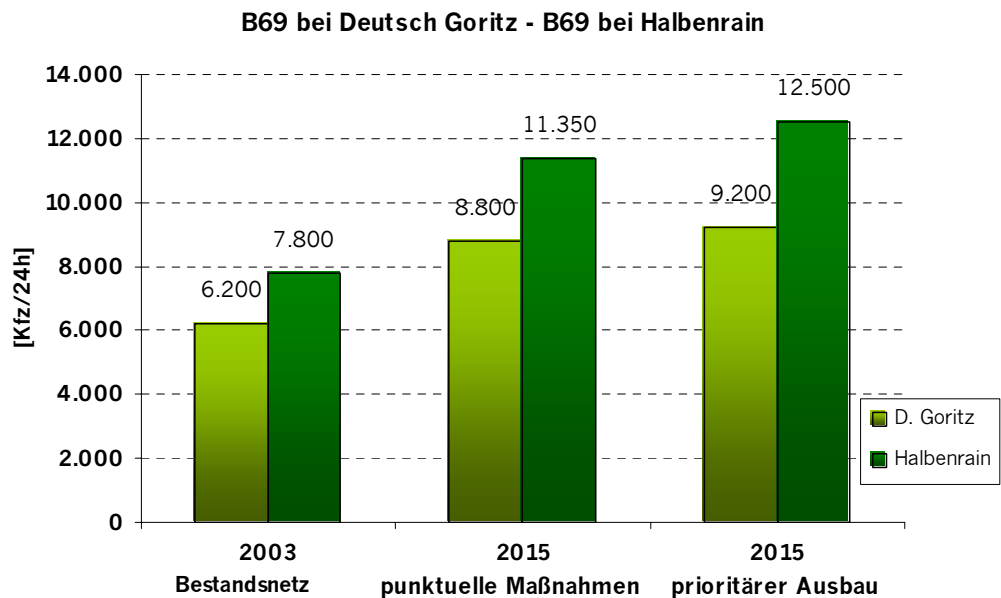
Ohne gezielte Ausbaumaßnahmen sind an beiden Querschnitten Verkehrszunahmen in der Höhe von 37 Prozent im Vergleich zum Bestandsnetz im Jahr 2003 zu erwarten.

Diagramm 13.2: Querschnittsbelastung der B69 bei Murfeld und der L208 bei Eichfeld für die Planfälle 0.0, 0.2 und 1.2



Der Vollständigkeit halber sollen hier auch noch zwei Querschnitte entlang der B69 dargestellt werden. Da diese am selben Streckenabschnitt liegen und somit nicht alternativ befahren werden können, handelt es sich hier um keine Gegenüberstellung.

Diagramm 13.3: Querschnittsbelastung der B69 bei Deutsch Goritz und bei Halbenrain



Halbenrain für die Planfälle 0.0, 0.2 und 1.2

14 Anhang

- Abb. 1.1 Straßen- und Bahnnetz des Bezirks Radkersburg
- Abb. 1.2 Lage des Bezirks im Bezug auf die Transeuropäischen Netze
- Abb. 2 Jährliche Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke 2001 (JDTV)
- Abb. 3.1 Erreichbarkeit Bad Radkersburg MIV
- Abb. 3.2 Erreichbarkeit Graz MIV
- Abb. 3.3 Erreichbarkeit Leibnitz MIV
- Abb. 3.4 Erreichbarkeit Feldbach MIV
- Abb. 4 Betriebsgeschwindigkeiten im Straßennetz
- Abb. 5 Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2001
- Abb. 6 Unfallhäufungspunkte
- Abb. 7 Bedienungshäufigkeit im ÖV
- Abb. 8.1 Erreichbarkeit Bad Radkersburg ÖV
- Abb. 8.2 Erreichbarkeit Graz ÖV
- Abb. 8.3 Erreichbarkeit Leibnitz ÖV
- Abb. 8.4 Erreichbarkeit Feldbach ÖV
- Abb. 9.1 Räumliche Funktion Zentrale Orte
- Abb. 9.2 Räumliche Funktion Wirtschaft
- Abb. 9.3 Räumliche Funktion Tourismus
- Abb. 9.4 Räumliche Funktion gesamt
- Abb. 10 Kategorisierung des Straßennetzes
- Abb. 11 Radwegenetz
- Abb. 12 Systemskizze Geh-/Radbrücke
- Abb. 13 Systemskizze Erreichbarkeitsverbesserungen im Busverkehr
- Abb. 14.1 Straßenbauprogramm FA 18A
- Abb. 14.2 Straßenbauprogramm FA 18A – Neureihung
- Abb. 15.1 Prognose 2003 (Planfall 0.0)
- Abb. 15.2 Prognose 2015 – allgemeine Verkehrsentwicklung (Planfall 0.1)
- Abb. 15.3 Prognose 2015 – Gesamtverkehr (Planfall 0.2)
- Abb. 15.4 Prognose 2015 – Gesamtverkehr – Netzausbau (Planfall 1.2)
- Abb. 15.5 Differenznetz 2015 Gesamtverkehr – 2015 Gesamtverkehr Netzausbau
- Abb. 15.6 Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS für Planfall 1.2
- Abb. 15.7 Spinne B69 Bestand 2003
- Abb. 15.8 Spinne L208 Bestand 2003