

RVK

Bezirk Weiz

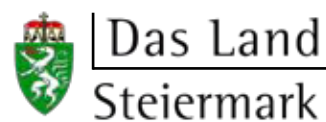


Regionales Verkehrskonzept

Endbericht



Arbeitsgemeinschaft
Jereb - Hoffmann



→ Abteilung 18 - Verkehr

AUFTRAGGEBER

Projektleitung - DI. Alfred Nagelschmied



Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Landesbaudirektion - FA18A - Gesamtverkehr und Projektierung

A-8011 Graz Stempfergasse 7

Tel. +43 (0) 316 877 - 4548 Fax: DW 3055

e-mail: alfred.nagelschmied@stmk.gv.at

AUFTRAGNEHMER

ARGE Büros Jereb - Hoffmann

Urban Systems Engineering - DI. Dr. techn. Markus Hoffmann

A-8010 GRAZ, Schillerstraße 15

Te l. +43 (0) 316 21 44 95

mobil. +43 (0) 650 973 06 04

e-mail: markus.hoffmann@gmx.at



ZT BÜRO Jereb - DI. Jürgen Jereb

A-8010 GRAZ, Opernring 16,

Tel. +43 (0) 316 83 77 60, Fax: DW -5,

e-mail: info@zt-jereb.at



Konsulenten:

FH Joanneum Lektor DI. Walter Jereb



Zusammenfassung

Der Bezirk Weiz liegt in der Oststeiermark und weist eine Nord-Süd Erstreckung mit kompakten Haufendörfern im Mittelgebirgsbereich und Streusiedlungen mit Zersiedelungstendenzen im südlicheren Riedelland auf. Die Schwerpunkte der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung konzentrieren sich auf die Zentren Weiz und insbesondere Gleisdorf aufgrund seiner zentralen Lage an der A2 Südautobahn und wichtigen Landesstraßen im Bezirk.

Die Hauptverkehrsachsen des Bezirks stellen die A2 und die B64 zwischen Weiz und Gleisdorf dar. Die B68 und die B72 stellen die Anbindung der zentralen Orte Weiz, Passail und Birkfeld und der Kleinregionen an die Hauptachsen und den Ballungsraum Graz sicher. Die Gesamterreichbarkeit des Bezirks, insbesondere die Erreichbarkeit von Gleisdorf im motorisierten Individualverkehr (MIV) durch dieses Straßennetz ist gut. Die Anbindung der Bezirkshauptstadt Weiz ist ebenfalls gut, allerdings gibt es Engpässe und Verbesserungspotenzial im Bereich Krottendorf und in Richtung Gleisdorf. Die Qualität des Verkehrsflusses ist auf den untergeordneten Straßen im Bezirk Weiz trotz des teilweise schlechten Straßenzustands insgesamt zufrieden stellend.

Die Erschließung der Bezirke Weiz, Hartberg und Fürstenfeld mit öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) wurde 2003 unter der Bezeichnung Korridor Ost neu strukturiert. Die Stärke des ÖV sind die Schnellbusangebote für den Pendlerverkehr von Weiz und Gleisdorf nach Graz bzw. das Angebot auf der steirischen Ostbahn sowie Park-& Ride - Anlagen an den ÖV - Hauptachsen. Im Norden des Bezirkes Weiz ist das Angebot im ÖV vergleichsweise schlecht und die Fahrzeiten zu den Hauptzielen im Gegensatz zum MIV oft mehr als doppelt so lang.

Das überregionale Radwegenetz wurde im letzten Jahrzehnt gut ausgebaut. Es bestehen noch Verbesserungsmöglichkeiten durch die Schaffung von Querverbindungen sowie die Anbindung von Wohngebieten und weiteren touristischen Anziehungspunkten.

Das regionale Verkehrskonzept Weiz (RVK) legt die langfristige Strategie der Verkehrspolitik für alle Verkehrsarten der Region dar und soll eine nachhaltige Sicherung und Entwicklung der Attraktivität des Bezirks als Lebens- und Wirtschaftsraum sicherstellen. Durch die enge Abstimmung des RVK Weiz mit dem Steirischen Gesamtverkehrskonzept, der örtlichen und überörtlichen Raumplanung sowie den Bedürfnissen der Region und vorhandenen budgetären Restriktionen wird die Erreichbarkeit und Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen bestmöglich sichergestellt.

Das in einem partizipativen Prozess gemeinsam mit der Region festgelegte Verkehrsleitbild und die erarbeiteten Handlungsschwerpunkte gelten als Leitlinie sowohl für die Region selbst, als auch die zuständigen Ämter und Dienststellen in der Umsetzung verkehrswirksamer Maßnahmen. Die regelmäßige Information des Planungsbeirates und Einbindung in die periodische Überarbeitung des regionalen Verkehrskonzeptes Weiz ermöglichen die Überprüfung des Umsetzungserfolges und die Berücksichtigung neu auftauchender Erfordernisse.

Verkehrsleitbild Bezirk Weiz:

(1) Erreichbarkeit Straßennetz: Die Erreichbarkeit für Menschen und Güter im Bezirk ist sicherzustellen. Für Weiz und Gleisdorf ist eine hochwertige Erreichbarkeit über das überregionale Netz sicherzustellen. Die Verbindung zwischen Gleisdorf und Weiz ist neben der A2 das Herzstück des Straßenverkehrs im Bezirk. Ein sicherer und den örtlichen Verhältnissen und Funktionen angemessener flüssiger Verkehrsablauf ist zu gewährleisten. Die Besiedelung des ländlichen Raumes und die regionale Wirtschaft sind durch ein funktionierendes ländliches Straßennetz zu sichern.

(2) Sicherung und Ausbau der Schiene: Das Bahnangebot im Bezirk ist sukzessive zu verbessern und die dafür erforderliche Infrastruktur rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. Dazu bedarf es des Ausbaus der Ostbahn und der Stärkung der Landesbahnen (StLB) zwischen Weiz und Gleisdorf. Das S-Bahn Konzept ist auf den Achsen Graz - Fehring und Weiz – Gleisdorf bis 2020 umzusetzen.

(3) Verbesserung des Busangebotes: Das Busnetz der ÖV - Hauptachsen nimmt einen Großteil des ÖV-Arbeitspendlerverkehrs auf. Die Bedienniveaus auf diesen Destinationen sind entsprechend der Funktionen festzulegen und mit dem Bahnangebot abzustimmen. Für Schülerverkehre ist insbesondere die Anbindung der Gemeinden an die Bezirkshauptstadt Weiz wesentlich, eine Mindestanbindung aller Gemeinden an die Bezirkshauptstadt ist sicherzustellen. Weiters sind Bedarf und Auslastung unabhängig zu überprüfen, Leistungsziele festzulegen und eine zumindest mittelfristige Finanzierung sicherzustellen.

(4) Ausweitung der Radwege: Die gestiegenen Anforderungen und das Bekenntnis zum sanften Tourismus sowie die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erfordern sowohl eine Erweiterung des Radwegenetzes wie auch den Ausbau der Radwege für die Bedürfnisse von Alltag, Freizeit und Tourismus.

(5) Verkehrssicherheit und Umweltschutz: Trotz stagnierender Unfallzahlen stellt die Verkehrssicherheit einen wesentlichen Bestandteil des regionalen Verkehrskonzeptes dar. Die wichtigste Zielsetzung dabei ist die Senkung der Unfallzahlen über ein geändertes Verhalten der Verkehrsteilnehmer, eine effiziente Verkehrsüberwachung und bauliche Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten. Besonderes Augenmerk ist auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer sowie auf den Schutz der Menschen und der Umwelt vor verkehrsbedingten Schadstoff- und Lärmemissionen und die Erhaltung von Natur- und Lebensräumen zu legen.

Straßenkategorien im Bezirk Weiz:

Entsprechend der Funktion und Wertigkeit in Bezug auf die Erreichbarkeit der zentralen Orte sowie der Analyse der Wirtschafts- und Tourismuszentren wurde das Landesstraßennetz funktionell gegliedert und nach deren Bedeutung kategorisiert.

Die Straßenverbindung zwischen Weiz und Gleisdorf bzw. dem Autobahnanschluss Gleisdorf West hat gemeinsam mit der Anbindung von Feldbach an den Autobahnanschluss Gleisdorf Ost die höchste Bedeutung im Bezirk Weiz. Daher sind diese überregionalen Straßenverbindungen in der Kategorie B eingereiht. Als Straßen der Kategorie C1 werden die B54 zwischen Gleisdorf und Hartberg und die B72 zwischen Graz und Weiz festgelegt. Die Kategorie C2 gilt für die B64 von Weiz über Passail nach Frohnleiten, die B65 zwischen Graz und Gleisdorf sowie die B72 von Weiz über Birkfeld ins Mürztal. Alle anderen Landesstraßen sind entsprechend ihrer kleinregionalen bzw. lokalen Funktion in Kategorie D oder E einzustufen.

Mit den Kategorien werden Qualitätsansprüche, Betriebsgeschwindigkeiten, Kreuzungsgestaltung und Straßenführungen durch Ortsgebiete festgelegt. Weiters bilden die Kategorien zusammen mit der Verkehrsbelastung die Grundlage für die Reihung von Straßenbaumaßnahmen bzw. die Prioritäten in der Straßenerhaltung.

Kategorien der öffentlichen Verkehrsmittel im Bezirk Weiz:

Die Erschließung des Bezirks erfolgt über die Eisenbahn, wobei die steirische Ostbahn als wichtigste ÖV -Achse fungiert und entsprechend dem S-Bahn - Konzept einen durchgehenden 30 - Minuten-Takt mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit aufweisen soll. Die StLB zwischen Gleisdorf und Weiz hat eine vergleichsweise geringere Bedeutung und soll einen durchgehenden Stundentakt mit Verdichtungen und bis Graz durchgehenden Zügen in der Hauptverkehrszeit aufweisen.

Die Bus-Anbindung von Gleisdorf erfolgt über die suburbane Achse entlang der B65 sowie bis zur Errichtung der Eisenbahnneubautrasse entlang der A2 in Richtung Graz. Als regionale Bus-Hauptachse wird die Strecke von Fassberg über Weiz bis Anger sowie zwischen Gleisdorf und Hartberg bzw. Fürstenfeld definiert. Als regionale Bus-Ergänzungachsen fungieren die Buslinien zwischen Gleisdorf und Weiz, zwischen Anger und Pöllau über Birkfeld sowie zwischen Weiz und Passail.

Maßnahmen des RVK im Bezirk Weiz:

(a) Ausbaumaßnahmen Straße: Hohe Priorität hat die Beseitigung von Kapazitätsengpässen. Die Reihung der Maßnahmen erfolgt nach Kategorie, Verkehrssicherheit, Belastung und Verkehrsqualität. Vorrang haben dabei die Umsetzung der Ortsumfahrung Preding - Weiz, der Begleitstraßenkonzepte an der B64 zwischen Weiz und Gleisdorf und an der B68 sowie die Beseitigung der Engstelle in der Weizklamm. Darüber hinaus ist 2008 die Prüfung eines dreistreifigen Ausbaues zwischen Weiz und Gleisdorf durchzuführen sowie für langfristige Entwicklungen eine Trassenfreihaltung für weitere Ausbaumöglichkeiten zu sichern. Zudem ist eine langfristige Lösung für den Knoten Gleisdorf auszuarbeiten wobei der Ausbau der B54 im Bereich Gleisdorf primär durchzuführen ist.

(b) Erhaltungsmaßnahmen Straße: Der Aufrechterhaltung der Netzfunktion hat oberste Priorität. Die Reihung der Erhaltungsmaßnahmen erfolgt entsprechend des Erhaltungsmanagementsystems (EMS) nach Straßenkategorie, Verkehrssicherheit, Zustand und Verkehrsbelastung. Die sichere Befahrbarkeit ist auf allen Straßen zu gewährleisten und eine Mindestzustandsqualität entsprechend der Funktionalitäten und budgetären Möglichkeiten auch auf den Straßen der Kategorie D und E sicherzustellen. Das Straßennetz wird anhand dieser Kriterien laufend überprüft und das Bauprogramm entsprechend aktualisiert.

(c) Erhaltung und Ausbau der Schiene: Die Bestandsstrecke der Ostbahn ist durch den Bau der Ausweichen in Hart, Laßnitzthal und St. Margarethen an der Raab und die Umsetzung eines 30 bzw. 60 Minuten Taktes zu stärken. Die Bestandsstrecke der Steirischen Landesbahn (Weiz – Gleisdorf) ist entsprechend dem angestrebten Fahrplanangebotes auszubauen. Darüber hinaus ist ein Ausbau der Ostbahn als Hochleistungstrecke, insbesondere mit dem Neubau zwischen Feldkirchen bzw. Graz und Gleisdorf sowie die Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes bis 2020 zu verfolgen.

(d) Stärkung Busangebot: Das Bus-Angebot ist entsprechend der festgelegten ÖV - Kategorien und Bedienungsniveaus zu strukturieren und in Abstimmung mit dem Bahnverkehr zu verbessern. Zur Sicherstellung eines flächendeckenden ÖV, ist eine Mindestanbindung jeder Gemeinde an die

Stadt Weiz bzw. Graz mit 4 Kursen an Wochentagen und 2 Kursen an Wochenenden und Feiertagen anzustreben, wobei zusätzlich bedarfsorientierte, alternative Verkehrsformen heran gezogen werden sollen. Schülerfreifahrten sind in Abstimmung mit dem Bund und zur Entlastung der Gemeinden sicherzustellen.

(e) Ausbau Park & Ride: Der Ausbau von Park & Ride - Anlagen soll insbesondere an starken ÖV - Achsen Richtung Graz wie an der B72 und B65 (z.B. P & R Fölling) weiter forciert werden, wobei auf eine Mindestausstattung mit Beleuchtung, Befestigung und Witterungsschutz zu achten ist. Auch die Schaffung und Finanzierungsmöglichkeit von Parkmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften ist zu untersuchen und voran zu treiben (z.B. Pilotprojekt AST Gleisdorf Ost mit ASFINAG).

(f) Ausbau Radwege: Fertigestellen ist der R8, Feistritzalradweg von Naintsch/Steg bis Birkfeld. Als wichtige Vorhaben werden die Verbindungen zwischen R23 und R8 von Graz-Mariatrost bis Oberfeistritz über Weiz und zwischen R49 und R21 zwischen Nestelbach und St. Margarethen a.d. Raab festgelegt. Anzustreben ist auch ein Ausbau der Radroute zwischen R8 und R2 von Birkfeld über Haslau und Gasen ins Murtal. Das abgestimmte Bauprogramm umfasst weiters den Bau des R51 über Ratten, St. Jakob und Rettenegg entlang der L407 und dem Forstweg Seilern. Zusätzlich soll die Ausstattung der bestehenden Radwege durch die Gestaltung von Rastplätzen und Witterungsschutz besser an die Bedürfnisse von Einheimischen und Touristen angepasst werden.

(g) Einrichtung eines regionalen Mobilitätsmanagers: Zur Verbesserung des Angebotes im Individualverkehr, der öffentlichen Verkehrsmittel und der Förderung von Fahrgemeinschaften soll im Sinne eines regionalen Mobilitätsmanagements eine gemeinsame Anlaufstelle zur Koordination der Planungswünsche eingerichtet werden. Die Aufgaben sollen in Abstimmung mit der Verkehrsabteilung und dem regionalen Planungsbeirat neben der Angebotskoordination und Vermarktung auch eine Qualitätssicherung der umgesetzten Maßnahmen und Rückmeldung an die Beteiligten umfassen.

(h) Fortschreibung RVK: Im Sinne einer transparenten Planung und Fortschreibung des RVK wird der regionale Planungsbeirat über den Fortschritt der laufenden Verkehrsprojekte und das Straßenbauprogramm regelmäßig informiert. Eine Überarbeitung des RVK Weiz soll alle 5 bis 7 Jahre erfolgen. Die Umsetzung der mit der Region erarbeiteten Zielsetzungen erfolgt nach Maßgabe der vorhandenen Mittel.

(i) Infrastrukturbudget: Die Diskussion und der daraus resultierende Bedarf in der Verkehrsinfrastruktur hat das Ergebnis gebracht, dass das derzeitige Budget für die Gewährleistung einer zukunftsfähigen Mobilität viel zu niedrig ist. Es ist nicht nur das hochrangige Verkehrsnetz auszubauen und zu erhalten, sondern auch die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern und zu gewährleisten. Dazu ist eine entsprechende Erhöhung des Infrastrukturbudgets erforderlich und es müssen dementsprechende Schritte gesetzt werden.

Weiz, am 10. Dezember 2007

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL 1 - EINLEITUNG	11
1.1 Anlass und Ziel des RVK	13
1.2 Planungsgrundsätze des RVK	13
1.3 Systemabgrenzung im RVK	14
KAPITEL 2 - STRUKTURANALYSE	15
2.1 Verkehrsentwicklung EU	17
2.1.1 Entwicklung der Verkehrsnetze	17
2.1.2 Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs	17
2.1.3 TEN-T Netze und Erreichbarkeit	19
2.2 Verkehrsentwicklung Österreich	21
2.2.1 Verbrauchsausgaben für Verkehr	21
2.2.2 Transportaufkommen nach Verkehrsträgern	21
2.2.3 Generalverkehrsplan Österreich	22
2.3 Verkehrsentwicklung Steiermark	25
2.3.1 Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs	25
2.3.2 Verkehrspolitische Leitbilder und Entwicklungen	25
2.4 Regionale Entwicklung in Weiz	32
2.4.1 Siedlungs- und Standortstruktur	32
2.4.2 Demographische Entwicklung	32
2.4.3 Wirtschaftsstruktur und Tourismusentwicklung	33
2.4.4 Ausbildungsniveau und Entwicklungen	33
2.4.5 Regionales Entwicklungsprogramm Weiz	34
KAPITEL 3 - VERKEHRSINFRASTRUKTUR	39
3.1 Motorisierter Individualverkehr	41
3.1.1 Motorisierungsgrad und Verkehrsbelastung	41
3.1.2 Verkehrsganglinien und Verkehrsentwicklung	41
3.1.3 Verkehrsqualität	42
3.1.4 Erreichbarkeit des Bezirks	43
3.1.5 Zustand der Straßeninfrastruktur	43
3.1.6 Auswertung B64 zwischen Weiz und Gleisdorf	45
3.2 Öffentlicher Verkehr	59
3.2.1 Erreichbarkeit im ÖV	59
3.2.2 Qualitätsvergleich MIV - ÖV	59
3.2.3 Angebotsnutzung im ÖV	60
3.2.4 Steirische Landesbahn Weiz - Gleisdorf	61
3.2.5 Ostbahn Graz - Gleisdorf - Feldbach	61
3.2.6 Weizer Anruf Sammeltaxi (WASTI)	61
3.3 Fuß- und Radverkehr	69
3.4 Ruhender Verkehr	71
3.5 Verkehrssicherheit	75

KAPITEL 4 - KATEGORISIERUNG	79
4.1 Ermittlung der Kategorien	81
4.2 Netzbedeutung für die Wohnbevölkerung	83
4.3 Netzbedeutung für Arbeits- und Wirtschaftsverkehr	85
4.4 Netzbedeutung für den Ausbildungsverkehr	89
4.5 Netzbedeutung für den Einkaufsverkehr	92
4.6 Netzbedeutung für den Freizeitverkehr	94
4.7 Festlegung der Straßenkategorien	96
4.8 Festlegung der Bedienqualität in den ÖV - Korridoren	100
KAPITEL 5 - VERKEHRSLEITBILD	103
5.1 Handlungsschwerpunkt Straßeninfrastruktur	105
5.1.1 Festlegung von Prioritäten	105
5.1.2 Ausbauprogramm	105
5.1.3 Erhaltungsprogramm	106
5.1.4 Vermeiden von Umweltbelastungen	107
5.2 Handlungsschwerpunkt Öffentlicher Verkehr	108
5.2.1 Grenzen des ÖV in der Peripherie	108
5.2.2 Ausbau Ostbahn und Steirertakt III	108
5.2.3 Sicherung der STLB Weiz - Gleisdorf	109
5.2.4 Stärkung des Busangebotes im Bezirk	109
5.3 Handlungsschwerpunkt Fuß- und Radverkehr	110
5.3.1 Stärkung des Radverkehrs	110
5.3.2 Stärkung des Fußgängerverkehrs	110
5.4 Handlungsschwerpunkt ruhender Verkehr	111
5.5 Handlungsschwerpunkt Verkehrssicherheit	111
5.6 Handlungsschwerpunkt Sonstiges	112
5.6.1 Einrichtung Anlaufstelle	112
5.6.2 Fortschreibung des RVK Weiz	112
5.6.3 Erhöhung des Verkehrsbudgets	112
KAPITEL 6 - MASSNAHMENPROGRAMM	113
6.1 Kurzfristiges Bauprogramm am Bestand	115
6.2 Mittelfristiges Bauprogramm am Bestand	115
6.3 Langfristiges Bauprogramm am Bestand	116
6.4 Kurz-, mittel- und langfristiges Neubauprogramm	117
6.5 Radwegebauprogramm	118
KAPITEL 7 - ANHANG	119
7.1 Abbildungsverzeichnis	121
7.2 Literaturverzeichnis	123
7.3 Protokolle, Anfragebeantwortung und Beilagen	125

KAPITEL 1 - EINLEITUNG



1.1 Anlass und Ziel des RVK

Die öffentliche Hand steht vor der schwierigen Aufgabe, mit immer knapperen Mitteln steigende Anforderungen an die Infrastruktur des Standortes aufrecht zu erhalten. Um diese knappen Mittel investieren zu können, bedarf es einer vorausschauenden Planung, die einen optimalen Mitteleinsatz in Hinblick auf die künftigen Anforderungen gewährleistet. Die Fachabteilung 18A - Gesamtverkehr und Projektierung lässt daher für alle Regionen der Steiermark regionale Verkehrskonzepte (RVK's) erarbeiten, welche die Basis für die künftige Verkehrspolitik und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur darstellen.

Um die Umsetzung des regionalen Verkehrskonzeptes Weiz (RVK WEIZ) sicherzustellen und in der Region zu verankern, setzt die Fachabteilung 18A auf einen partizipativen Planungsprozess und eine Bewusstseinsbildung über die Bedürfnisse und Möglichkeiten in der Region. Durch den Beschluss der regionalen Planungsbeiräte und der Steiermärkischen Landesregierung über das regionale Verkehrskonzept entsteht eine gegenseitige Verbindlichkeit, welche eine nachhaltige verkehrliche Entwicklung in der Region Weiz garantiert.

Im Rahmen des RVK WEIZ erfolgt eine umfassende Strukturanalyse sowie eine verbindliche und steiermarkweit einheitliche Bewertung der Verkehrsnetze auf Basis der verkehrlichen Bedeutung, der Funktion für die Region und der Wertigkeit der Teilregionen. Diese Bewertung bildet eine Grundlage für die Reihung der Investitionen im Maßnahmenkatalog, der sich aus der Überprüfung der Netze auf Erreichbarkeit, Verkehrsbelastung, Verkehrsqualität, Sicherheit und Straßenzustand sowie Wünschen der Region ergeben hat.

Das regionale Verkehrskonzept (RVK WEIZ) soll sicherstellen, dass die knappen öffentlichen Mittel optimal zum Nutzen des **Bezirks WEIZ** eingesetzt werden. Um eine hohe Akzeptanz und Verbindlichkeit der festgelegten Maßnahmen zu erreichen, kommt der gemeinsamen Erarbeitung und dem Beschluss der Ergebnisse eine hohe Bedeutung zu.

1.2 Planungsgrundsätze des RVK

Die Grundsätze der Nachhaltigkeit von Verkehrsangebot und Nachfrage mit ihren Auswirkungen in den Bereichen Ökologie, Wirtschaftlichkeit, Gesellschaft und Politik finden als zentrales Element Eingang in das RVK Weiz [UVEK 2001]. Auf Basis der Angebots- und Nachfragesituation des Verkehrs soll eine vernünftige Verkehrspolitik nach den Prinzipien der Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung vorgehen und dabei folgende Handlungsmaximen beachten:

- **Ökologie:** Die ökologisch intakte Umwelt stellt einen wesentlichen Faktor der Standortqualität für die Bewohner dar, welche durch die resultierenden Auswirkungen der notwendigen Mobilität zur Erreichung des jeweiligen Standortes beeinträchtigt wird. Die Umweltbelastung im Bereich Verkehr soll daher auf ein langfristig unbedenkliches Niveau gesenkt werden und dadurch die natürlichen Lebensgrundlagen für künftige Generationen gesichert werden.
- **Wirtschaftlichkeit:** Der Motorisierungsgrad und die Verkehrsleistung steigen mit dem individuellen Haushalts-/Betriebseinkommen und beeinflussen die Standort- & Verkehrsmittelwahl. Durch die schrittweise Einführung von Kostenwahrheit und verursachergerechten Kostenstrukturen im Verkehr wird nicht nur der Standort gesichert, sondern auch unnötige Mobilität minimiert. Die Maßnahmen des RVK Weiz sollen ein optimales volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten Verhältnis aufweisen, um diese Effekte zu verstärken

- **Gesellschaft & Politik:** Durch das RVK Weiz soll eine Verbesserung der verkehrlichen Grundversorgung sichergestellt, die gesellschaftliche Solidarität gefördert und eine Partizipation und Akzeptanz der umgesetzten Maßnahmen erreicht werden. Um dies zu erreichen, ist ein möglichst hoher Grad an Zustimmung in der Region anzustreben
- **Verkehrsangebot & Nachfrage:** Unter marktwirtschaftlichen Bedingungen ist die Grenze des Wachstums nicht das, was gesellschaftlich sinnvoll ist, sondern was kollektiv leistbar und individuell ökonomisch gewinnbringend ist. Jedes Subjekt ist grundsätzlich bestrebt, seinen Handlungsspielraum optimal zu nutzen. Daher wird jeweils jenes Verkehrsmittel Marktanteile gewinnen, das den größten individuellen Vorteil verspricht. Die Gesamtverkehrssituation ist dabei Abbild der Summe der vorhandenen Restriktionen, Möglichkeiten und darauf basierenden individuellen Entscheidungen

Der Verkehr dient der Erreichung und Erfüllung der primären Daseinsfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bilden, Einkauf/Erledigung und Erholen. Für die Gestaltung des Verkehrs im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes Weiz sind daher alle notwendigen Grundzusammenhänge zu berücksichtigen und dafür zu sorgen, dass eine möglichst nachhaltige Entwicklung der Region Weiz sichergestellt ist.

1.3 Systemabgrenzung im RVK

Aufbauend auf einem systemischen Planungsansatz sollen alle für die verkehrliche Entwicklung in der Region Weiz relevanten Einflüsse in ihrer inhaltlichen, zeitlichen und räumlichen Wirkung erfasst werden. Die Systemabgrenzung für das RVK Weiz kann dabei wie folgt strukturiert werden:

- **Räumliche Abgrenzung:** Das unmittelbare Planungsgebiet umfasst den politischen Bezirk Weiz mit insgesamt 54 Gemeinden und ist Lebensraum für rund 86.000 Personen. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich auf jenen Raum, von dem der Bezirk Weiz verkehrlich beeinflusst wird bzw. auf den einzelne Maßnahmen im Bezirk einen relevanten Einfluss haben (>Nachbarregionen, >>Steiermark, >>>Österreich)
- **Zeitliche Abgrenzung:** Als Ist-Zustand wird der jeweils letzte verfügbare Datenstand herangezogen und wo notwendig auf den Bezugszeitpunkt 2005 hochgerechnet. Als Prognosehorizont wird das Jahr 2020 gewählt. Für einzelne Aspekte kann dieser Horizont jedoch abweichen, sofern die Daten dies erlauben und es sachlich gerechtfertigt erscheint
- **Inhaltliche Abgrenzung:** Es erfolgt eine Betrachtung von PKW, LKW, BUS, BAHN, RAD, FUSSGÄNGER einzeln sowie gesamthaft in den Bereichen Netzstruktur, Erreichbarkeit, Verkehrsqualität, Sicherheit, Nutzungsintensität etc. hinsichtlich ihrer Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken, um daraus die geeigneten Handlungsansätze und Maßnahmen ableiten zu können

Die umsetzungsorientierte Gestaltung des RVK WEIZ wird wie oben angeführt inhaltlich, räumlich und zeitlich abgegrenzt. Die Planungstiefe umfasst dabei die generellen Vorgaben auf EU - Ebene und geht bis auf Gemeindeebene hinunter. Die Fülle der Wünsche und Möglichkeiten sowie Restriktionen erfordert eine Abgrenzung in nicht erfüllbare, wünschenswerte und erfüllbare Aufgaben. Nur die letzteren beiden finden Eingang in das RVK WEIZ und unterliegen zudem dem Diktat der knappen zur Verfügung stehenden Mittel des Landes Steiermark.

KAPITEL 2 - STRUKTURANALYSE



2.1 Verkehrsentwicklung EU

2.1.1 Entwicklung der Verkehrsnetze

Das Eisenbahnnetz der Europäischen Union ist seit 1958 von 188.654 km auf 148.598 km im Jahr 2001 um insgesamt 21,2 % zurückgegangen (6.281 km Ö), der Elektrifizierungsgrad war länderspezifisch stark unterschiedlich und liegt im EU-Schnitt bei 50% (60% AUT). Das Hochgeschwindigkeitsnetz mit Spitzengeschwindigkeiten > 250 km/h ist dabei von 285 km (1981) auf 2.614 km (2000) angewachsen bzw. hat sich in diesem Zeitraum fast verzehnfacht, weitere 2.778 km waren zu diesem Zeitpunkt in Bau und werden in den nächsten Jahren sukzessive fertig gestellt [EUROSTAT 2002 bzw. HOFFMANN M. 2004].

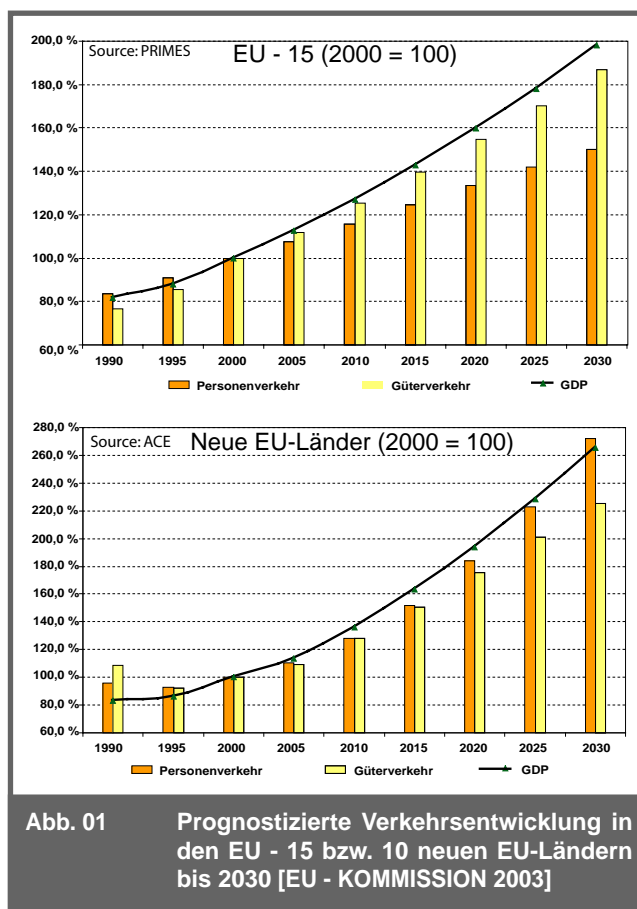
Das übergeordnete Straßenverkehrsnetz (Autobahnen) der EU ist seit 1973 von 19.223 km um das Dreifache auf 52.748 km angewachsen (+6,2% pro Jahr bzw. +174,4%). Das übrige Straßennetz bestand im Jahr 1999 aus 270.490 km Bundes-/Nationalstraßen, 1.118.821 km Regional-/Landesstraßen und 2.512.712 km Gemeinde-/Sons-tigen Straßen (Verhältnis 1 : 5,3 : 22,0 : 49,4). Das untergeordnete Wegenetz ist dabei von 1970 auf 1999 um insgesamt 21,3 % bzw. um nur 0,73% pro Jahr gewachsen.

Auf 1000 Einwohner in den EU-15 entfielen 1999 im Schnitt 0,14 km Autobahn, 0,72 km Nationalstraßen, 2,96 km Regionalstraßen und 6,65 km sonstige Straßen, 0,41 km Bahn, 0,08 km Wasserweg (Österreich: Straße 0,2 km, 1,27 km, 2,85 km, 12,1 km bzw. 0,78 km). Das Straßenverkehrsnetz hat bei 25-facher Länge einen 12,5 mal so hohen Marktanteil (KFZ-Verkehr) wie die Bahn. Der motorisierte Individualverkehr hat insbesondere im Bereich < 200 km Marktanteile gewonnen, die Bahn hat in diesem Segment verloren und nur beim Hochgeschwindigkeitsverkehr von 200 bis 600 km zulegen können. Längere Distanzen wurden mit stark steigender Tendenz durch Flugverkehr abgedeckt, auf Kurzstrecken ist eine ähnliche Entwicklung eingetreten, wobei sich in einigen Fällen Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn als wirtschaftlich rentabel und konkurrenzfähig erwiesen haben (z.B. Paris - Brüssel mit THALYS, Paris - Lyon TGV etc.).

Straßen und Flughäfen wurde in den letzten Jahren EU-weit stark ausgebaut, während das Schienennetz zwar effizienter, aber insgesamt kürzer geworden ist. Im geplanten TEN-Netz sind die Straßenprojekte bisher zu 75% und die Bahnprojekte nur zu 25% realisiert worden. Aufgrund des größeren Nachfragedruckes werden die Finanzierung und der Ausbau des Straßennetzes daher auch in Zukunft tendenziell eine höhere Priorität haben.

2.1.2 Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs

In Abb. 01 ist die offizielle Prognose der EU für die Verkehrsentwicklung (Personen & Güter) sowie der Zusammenhang mit dem Wachstum des Bruttosozialproduktes bis 2030 dargestellt. Danach ist bezogen auf das Jahr 2000 mit einem Anstieg des Personenverkehrs von 50% für die EU-15 und



von 170% in den Beitrittsländern zu rechnen. Im Bereich des Güterverkehrs liegt der prognostizierte Zuwachs bei 85% bzw. bei 125%. Wie in Abb. 02 dargestellt, entfällt der Schwerpunkt des Verkehrszuwachses auf den Straßen- und Luftverkehr, während die Marktanteile des Eisenbahnverkehrs insbesondere in den neuen EU - Ländern drastisch abnehmen werden.

Betrachtet man die Investitionen in die Leitungsnetze, werden die genannten Präferenzen der hoheitlichen Entscheidungsträger deutlich. Von den im Jahr 1995 in die Leitungsnetze investierten 66.648 Mio. € entfielen im EU-Schnitt 63,9% auf die Straße, 28,9% auf die Schiene, 1,62% auf Wasserwege und 5,6% auf den Flugverkehr. Bezogen auf die Transportleistung und den Anteil am Modal Split und ohne Berücksichtigung der externen Kosten, kann eine höhere Transportleistung auf der Straße bei geringeren Investitionen erzielt werden, was sich vor allem auf die Verkehrspolitik der neuen EU - Länder auswirken wird.

Den höchsten Mittelanteil der EU-15 hat dabei Irland mit 84,0% in das Straßennetz investiert, den geringsten Österreich mit 44,2%. Betrachtet man die mittleren Ausgaben in € pro Jahr und km Straßennetz im Jahr 1995 im Vergleich der EU - Länder, so liegt Österreich mit 4.500 €/km am unteren Ende der Skala und gibt somit nur etwa 1/3 der im EU-Schnitt aufgewendeten Mittel von 12.638 €/km aus. An der Spitze der Ausgaben pro km liegen Luxemburg (28.986 €/km), Spanien (25.869 €/km) und Deutschland (21.631 €/km). Dies dürfte u.a. auf Faktoren wie einen höheren Anteil hochrangiger Netze, ein hohes Verkehrsaufkommen etc. zurückzuführen sein. Die Entwicklung der Ausgaben in den EU-15 ist von 1987 auf 1995 (Preisbasis 1995) real um 27% gewachsen. Lediglich in Österreich (-45%), Italien (-25%) und Finnland (-14%) sind die Ausgaben für die Straßeninfrastruktur real zurückgegangen [HOFFMANN M. 2004].

Untersuchungen zum alpenquerenden Güterverkehr [BMVIT - HERRY 2006] belegen die o.a. Tendenzen deutlich. So ist der alpenquerende Güterverkehr von 1994 bis 2004 um rund 70% gewachsen, wobei der Transitverkehr um 96%, der Quell-/Zielverkehr um 68% und der Binnenverkehr um 25% zunahm. Der Straßenverkehr trägt dabei die Hauptlast und hat sowohl absolut, als auch relativ von einem Anteil von 63% auf 69% in diesem Zeitraum zugenommen.

Österreich hat zwar ein dichtes Straßennetz, die jährlichen Ausgaben sind jedoch real trotz stark steigender Verkehrszahlen am stärksten von allen EU - Ländern gesunken. Gleichzeitig waren die jährlichen Ausgaben pro km Straßennetz die zweitniedrigsten von allen EU - Ländern. Im Zusammenhang mit der Lage als Transitland und den stark steigenden Verkehrszahlen werden daher verstärkte Investitionen zum Ausbau und der Substanzerneuerung notwendig werden.

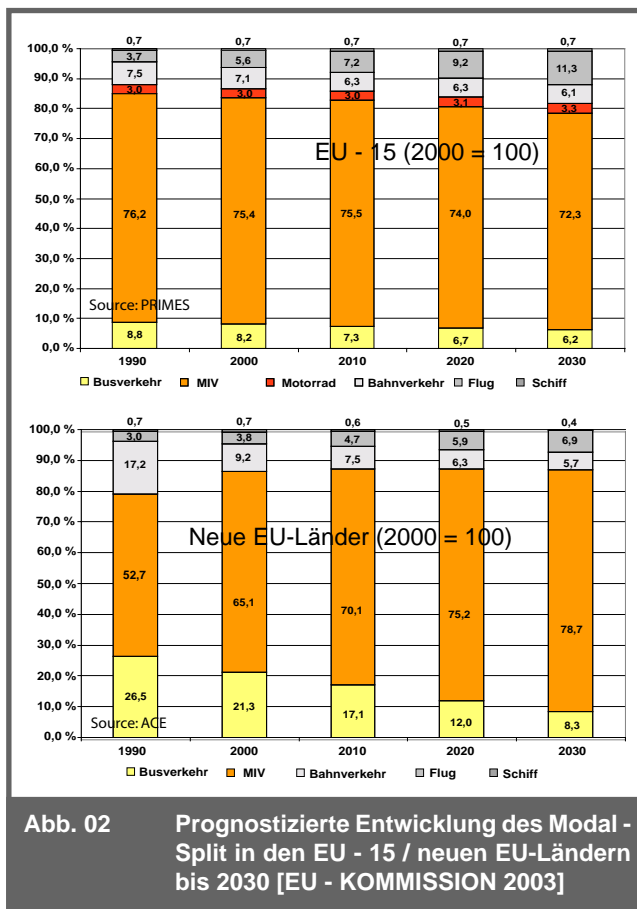


Abb. 02 Prognostizierte Entwicklung des Modal-Split in den EU - 15 / neuen EU-Ländern bis 2030 [EU - KOMMISSION 2003]

2.1.3 TEN-T Netze und Erreichbarkeit

Basierend auf dem Beschluss des Europäischen Parlaments vom 21. April 2004 wurden u.a. folgende Leitsätze festgelegt:

- **Korridore und Leitprojekte:** Die Umsetzung der Ziele eines freien Warenverkehrs und die knappen öffentlichen Mittel erfordern eine Konzentration auf 30 prioritäre Korridore und Verkehrsprojekte
- **Nachhaltigkeit:** Zur Umsetzung soll der Bahn, intermodalen Transporten und dem Ausbau des Güterverkehrs auf dem Wasser Priorität eingeräumt werden
- **Organisation:** Erleichterungen für die Organisation und Umsetzung von Verkehrsprojekten
- **Finanzierung:** Erhöhung der bereitgestellten Mittel mit Finanzierungsbeiträgen der EU und Konzentration auf Engpässe im Netz bzw. zwischen Landesgrenzen

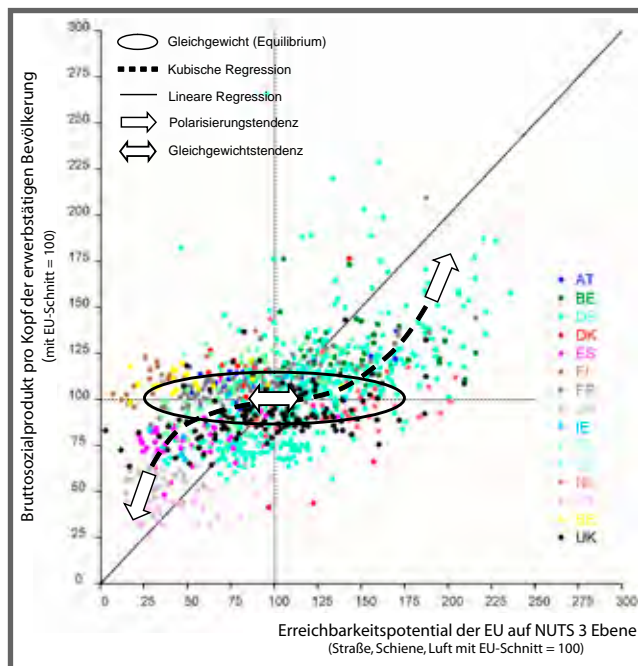
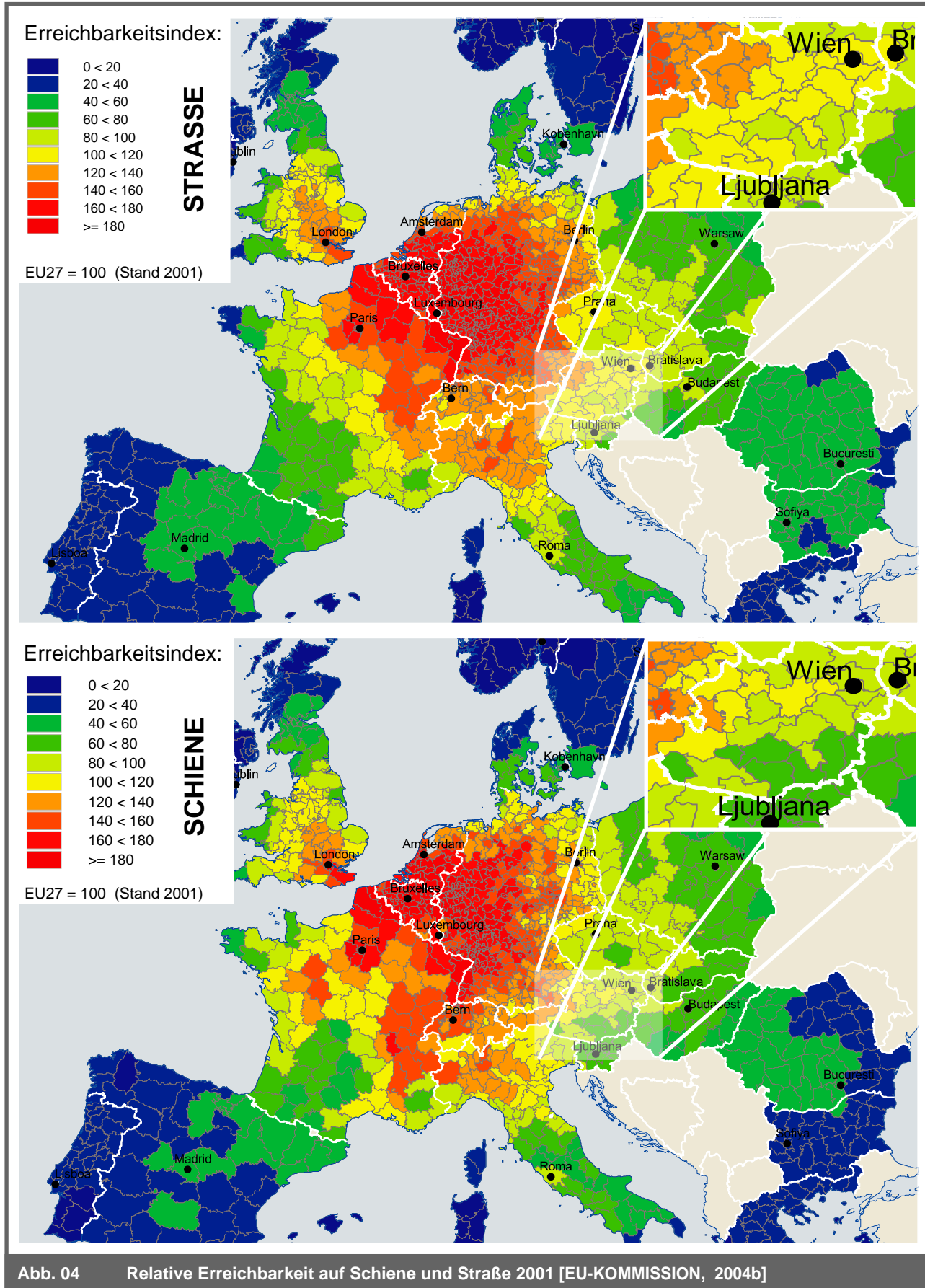


Abb. 03 Zusammenhang von Erreichbarkeit und Bruttosozialprodukt in Europa 2002 [SPIEKERMANN 2002 et. al. bzw. HOFFMANN M. 2004]

Für das Zusammenwachsen der erweiterten EU zu einem gemeinsamen Binnenmarkt wird dem Ausbau der hochrangigen Verkehrsnetze eine hohe Bedeutung beigemessen. Zum Abbau der räumlichen Disparitäten wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit in den nächsten Jahrzehnten zu einem massiven Ausbau der Straßeninfrastruktur insbesondere in den neuen EU-Ländern kommen, was auch mit dem prognostizierten überproportionalen Wachstum des Straßenverkehrs in diesen Ländern übereinstimmt. Vergleicht man den Ausbaugrad der hochrangigen Straßennetze 2001 sowie die voraussichtliche Netzentwicklung bis 2015 mit der Entwicklung für das Schienennetz im selben Zeitraum [PLANCO et. al. 2003], so zeigt sich, dass die Straßennetze massiv erweitert werden und das Schienennetz in erster Linie nur für höhere Geschwindigkeiten tauglich gemacht wird.

Bereits jetzt ist die Erreichbarkeit einer der wesentlichsten Standortfaktoren, die sich auch in der Wirtschaftskraft von Regionen widerspiegelt. Die relative Erreichbarkeit von Personen in der EU für Straße und Bahn im Jahr 2004 ist in Abb. 04 dargestellt. Setzt man die Erreichbarkeit insgesamt ins Verhältnis zur Wirtschaftskraft von Regionen [Abb. 03], so kann nach SPIEKERMANN et. al. (2002) ein deutlicher Zusammenhang zwischen besserer Erreichbarkeit und höherer Wirtschaftskraft festgestellt werden (Korrelation $R^2 = 0,34$). Wendet man auf diese Zusammenhänge die moderne Raumplanungstheorie u.a. nach BÖKEMANN an, so zeigt sich, dass es einen Bereich der Polarisation am oberen und unteren Ende des Spektrums gibt (zentrale Standorte gewinnen, die Peripherie verliert), während im Gleichgewichtsbereich kein Standort in der Lage ist, sich aus eigener Kraft einen Vorteil zu verschaffen [HOFFMANN M. 2004].

Die Erreichbarkeit von Standorten ist ein wesentlicher Faktor im Wettbewerb, wobei eine Erhöhung derselben nicht für jeden Standort ein Vorteil ist, da sich dadurch auch das Einzugsgebiet für die anderen angeschlossenen Standorte vergrößert und damit auch die Konkurrenz im Wettbewerb vergrößert wird (Billiglöhne im Osten und nahe Absatzmärkte im Westen).



2.2 Verkehrsentwicklung Österreich

2.2.1 Verbrauchsausgaben für Verkehr

Die Haushaltsausgaben für Mobilität sind als „revealed preferences“ ein Maßstab für die globale Beurteilung der individuellen Mobilität. Gemäß Abb. 05 betragen diese 1999/2000 rund 366 € (15,0%) pro Monat und Haushalt und stiegen überproportional auf 409 € (16,1%) im Erfassungszeitraum 2004/2005. Während die Ausgaben für KFZ-Anschaffung und Betrieb 45,0% bzw. 50,5% ausmachten, lagen die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr bei 4,5% oder konstant 19,0 €/Monat und Haushalt und sind damit real gesunken. Weiters sind die Mobilitätsausgaben mit 14,2% in Ballungsräumen mit >50.000 EW oder 500 EW/km² deutlich geringer als die 16,1% in Gebieten mittlerer Siedlungsdichte mit 100 - 500 EW/km² oder der Wert von 18,2% bei unter 100 EW/km². Die vergleichsweise geringen Haushaltsausgaben für den öffentlichen Verkehr von rund 18 €/Monat in der Steiermark (19 €/Monat in AUT) verteilen sich zu ca. 40% auf Verkehrsverbund, ca. 26% auf Überlandbusse und Taxis sowie ca. 24% auf Bahnfahrten [STATISTIK AUSTRIA 2006a].

Die Analyse der Haushaltsausgaben für Verkehr in Österreich zeigt das deutliche Übergewicht des motorisierten Individualverkehrs mit 390 €/Monat (95%) gegenüber denen für den öffentlichen Verkehr mit 19 €/Monat (5%).

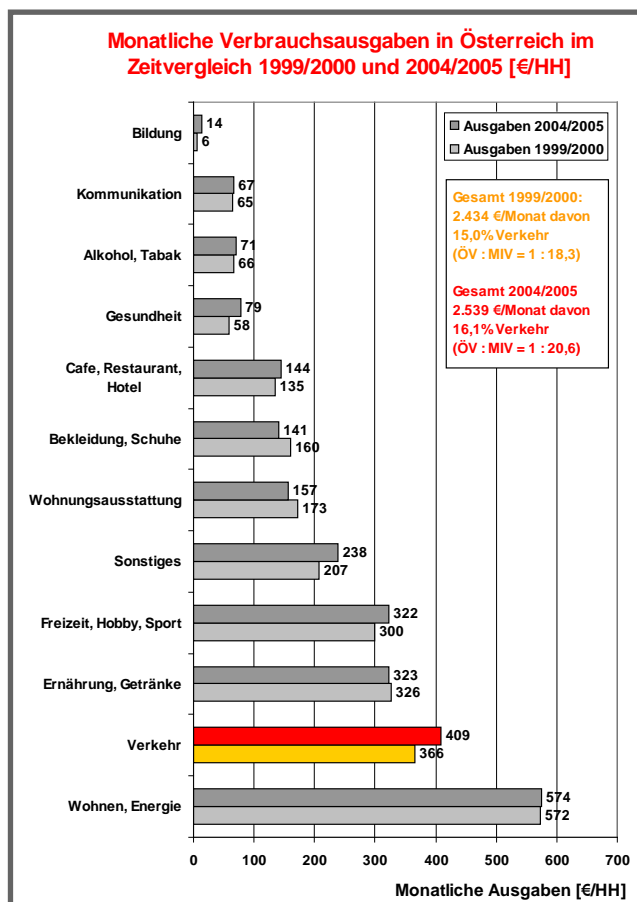


Abb. 05 Entwicklung der monatlichen Haushaltsausgaben insgesamt bzw. für Verkehr [STATISTIK AUSTRIA 2006a]

2.2.2 Transportaufkommen nach Verkehrsträgern

In Abb. 07 ist die Entwicklung des Transportaufkommens und der Transportleistung der Verkehrsträger in Österreich von 1996 - 2004 dargestellt. In Bezug auf das Transportaufkommen hält die Straße mit rund 280 Mio. Tonnen im Jahr den Löwenanteil, gefolgt vom Schienengüterverkehr mit etwa 85 Mio. Tonnen und dem Rohrleitungsverkehr mit etwa 70 Mio. Tonnen. Bezieht man die Transportdistanz mit in die Betrachtung ein, so ist diese mit rund 17-18 Mrd. Tonnenkilometer etwa gleich groß bei den genannten Verkehrsarten, was auf die insgesamt deutlich größere Transportdistanz im Schienen- und Rohrleitungstransport zurückzuführen ist.

Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr stieg in Österreich deutlich stärker als das Bruttoinlandsprodukt (GDP) und wuchs umso stärker, je höher die Transportdistanz war. Dennoch ist der Anteil des Binnenverkehrs mit 72% (1999) bzw. 64% (2015) noch sehr hoch [Abb. 06]. Ziel und Quellverkehr liegen mit 17% (1999) bzw. 21% (2015) immer noch deutlich über dem reinen Transitverkehr durch Österreich mit 11% bzw. 15% [HERRY 2002]. Der Hauptanteil der Transitverkehre quert die Alpen in Richtung Nord-Süd, in Richtung Ost-West sind aber ebenfalls hohe Zuwächse zu erwarten.

Im Gegensatz zum Personenverkehr wächst der Güterverkehr überproportional stark. Der weitaus größte Anteil des Güterverkehrs erfolgt dabei auf der Straße und weist zudem auch eine hohe Zuwachsrate auf. Der Güterverkehr auf der Bahn wuchs dagegen deutlich langsamer und hat dadurch Anteile am Modal-Split verloren.

2.2.3 Generalverkehrsplan Österreich

Der Generalverkehrsplan für Österreich (GVP-Ö) wurde im Jahr 2002 beschlossen und befindet sich gerade in einer Überarbeitungsphase, in der eine Aktualisierung der Verkehrszahlen und Projekte, eine Evaluierung der Fortschritte und Neuordnung der Prioritäten und Mittelzuteilung erfolgt. Dennoch gelten folgende Zielsetzungen für den Ausbau der Verkehrsträger:

- **Straße:** Ausbau hochrangiger Verbindungen insbesondere zu den neuen EU-Ländern sowie Lückenschließung, Netzergänzung und Kapazitätsanpassung im Landesinneren
- **Schiene:** Ausbau dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers, wobei besonderes Augenmerk auf eine höhere Effizienz und Kundenservice zu legen ist. Weiters wird eine deutliche Zunahme des Personen- und Güterverkehrs angestrebt
- **Verkehrsverlagerung:** Die Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße ist hier das vorrangige Ziel, das durch den Ausbau des intermodalen Verkehrs, der im Jahr 2004 eingeführten LKW - Maut sowie dem Bau von Güterterminals und der Liberalisierung der Bahn erreicht werden soll

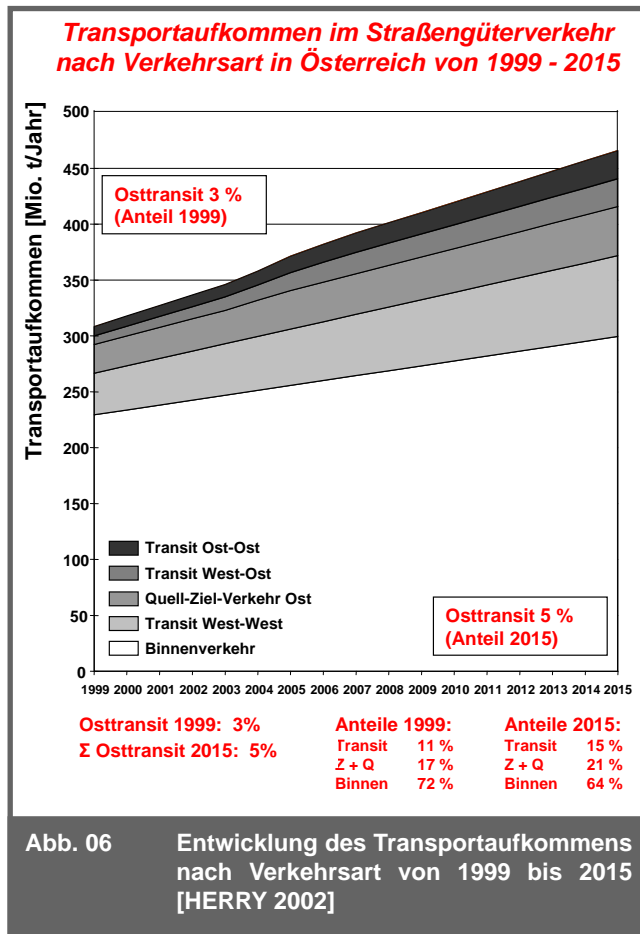
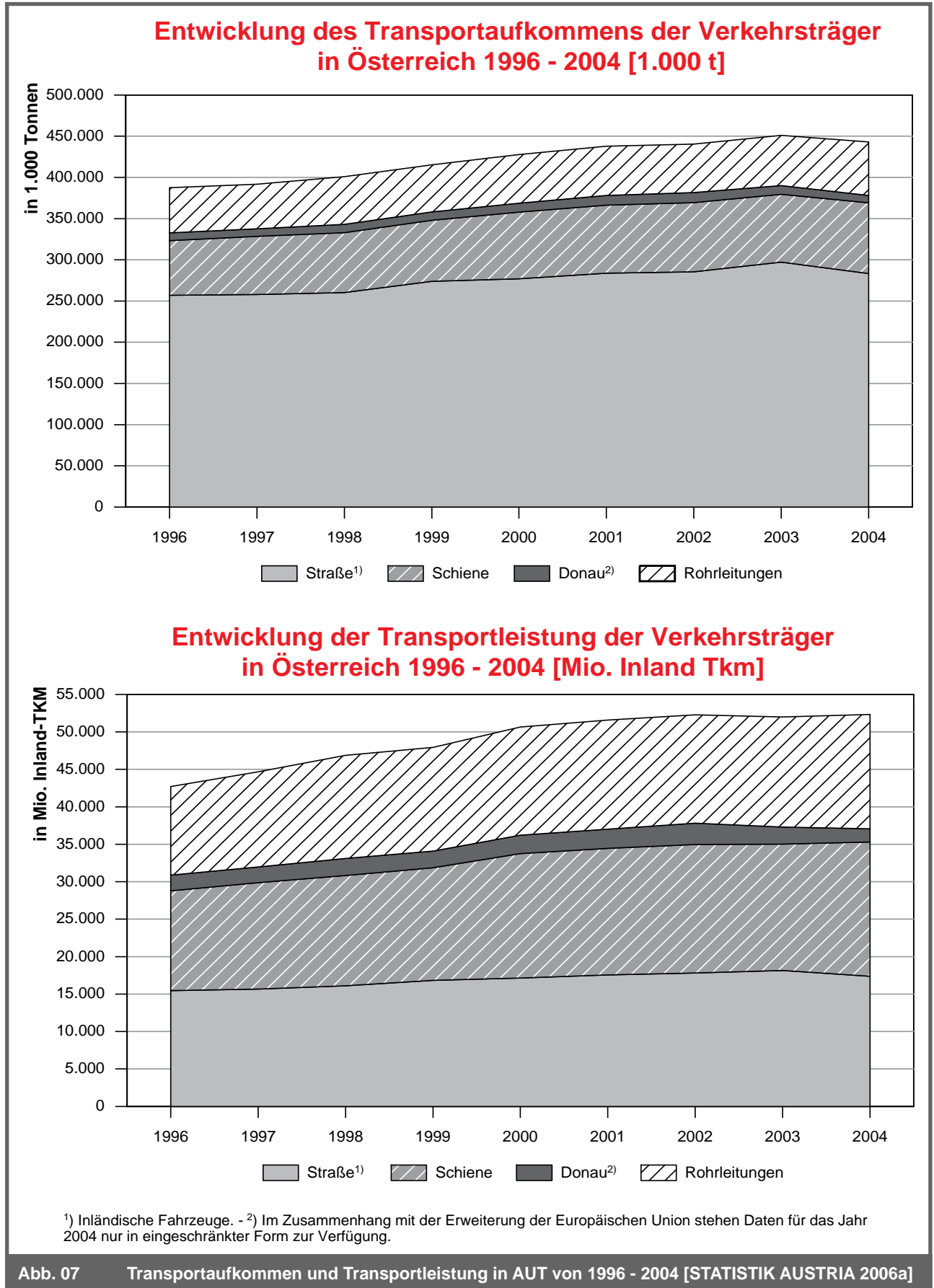


Abb. 06 Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsart von 1999 bis 2015 [HERRY 2002]

Wesentlich aus Sicht des regionalen Verkehrskonzeptes für den **Bezirk WEIZ** sind danach u.a. folgende Vorhaben des GVP-Ö:

- **Straße im RVK:** Ausbau der S35 Richtung Bruck und der S6 nach Wien für die Nordwestlichen Gemeinden von Weiz, der Bau der S7 mit der verbesserten Anbindung von Ungarn, sowie dem dadurch ansteigenden Verkehrsaufkommen auf der A2 im Süden von Weiz
- **Schiene im RVK:** Zu nennen ist hier in erster Linie der geplante Ausbau der Ostbahn bis 2020, sowie die Elektrifizierung und Ausbau der STLB von Gleisdorf nach Weiz

Aus Sicht des Generalverkehrsplanes Österreich ist insbesondere die Bestrebung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie der damit verbundene Ausbau der Ostbahn und deren Anbindung an die Koralmbahn bzw. die Strecke nach Slowenien und Kroatien von Bedeutung. Der laufende (Aus-)Bau der Schnellstraßen S35, S6 und S7 erhöht zudem nicht nur die überregionale Erreichbarkeit des Bezirkes Weiz, sondern wird auch zu einem verstärkten Verkehrsaufkommen auf der A2 - Südautobahn beitragen.



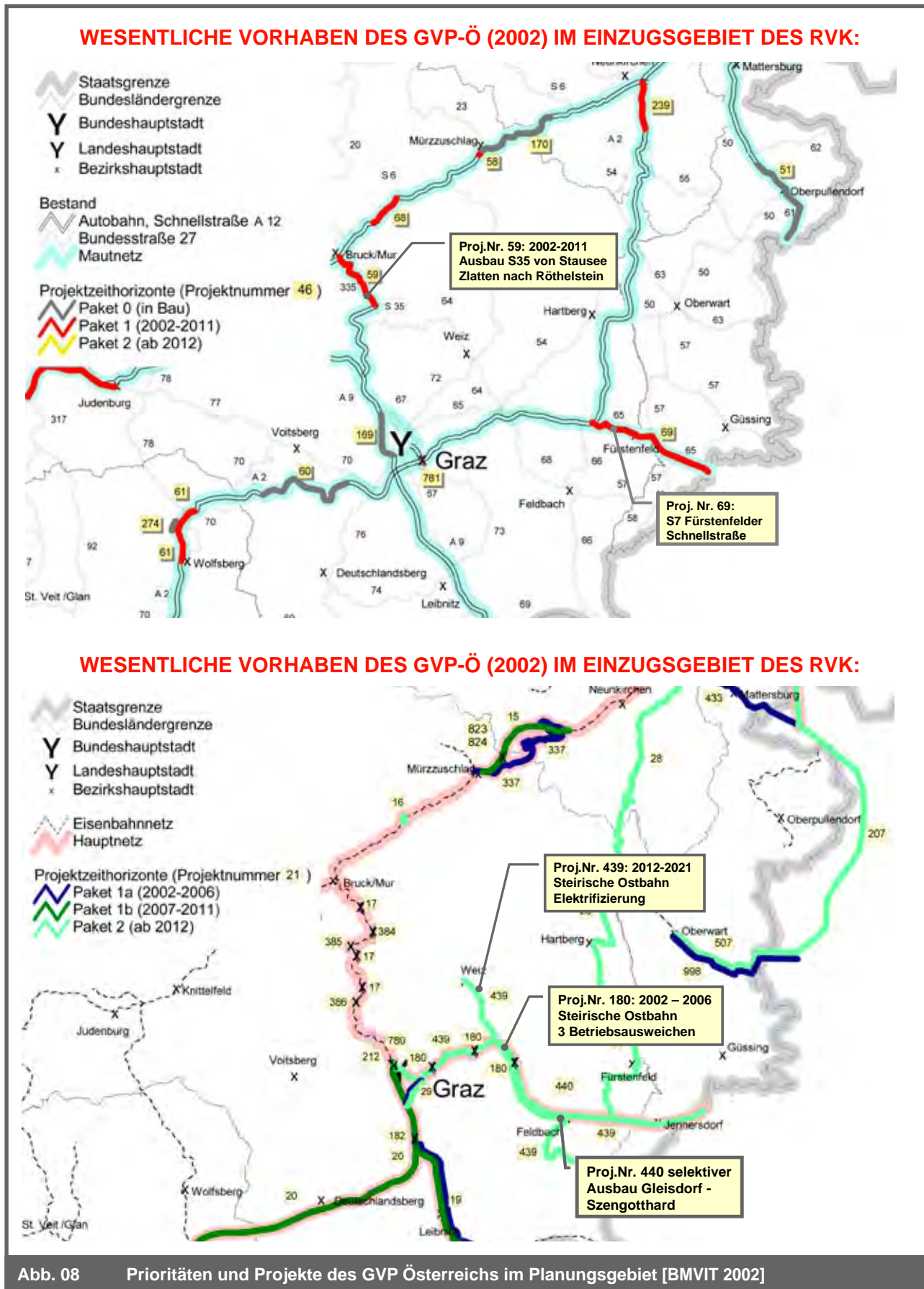


Abb. 08 Prioritäten und Projekte des GVP Österreichs im Planungsgebiet [BMVIT 2002]

2.3 Verkehrsentwicklung Steiermark

2.3.1 Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs

Die verkehrliche Entwicklung in der Steiermark spiegelt im Wesentlichen die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung der letzten Jahrzehnte wieder, die von einer Entleerung peripherer Räume und Ballung rund um die Zentralräume sowie Hauptverkehrsachsen gekennzeichnet war [Abb. 09]. Aus Sicht der bekannten Strukturentwicklung sowie den Bevölkerungsprognosen des ÖROK (2004) bis 2031 ist auch keine diesbezügliche Trendwende zu erwarten.

Die Auswertung der Verkehrsbelastung und Entwicklung auf allen Landesstraßen der Steiermark von 1996 - 2005 ist für den Gesamtverkehr in Abb. 10 und für den Güterverkehr in Abb. 11 dargestellt [HOFFMANN 2006]. Demnach zeigt sich überwiegend auf den Hauptverkehrsachsen und rund um den Ballungsraum Graz eine besonders starke Zunahme des Straßen(güter-)verkehrs. Die zusammenfassende Auswertung für die Steiermark in Abb. 12 zeigt auf Autobahnen einen durchschnittlichen Zuwachs im Güterverkehr von 4,5% bzw. 5,0% und auf Schnellstraßen von 2,7%.

Bei den Landesstraßen B und Landesstraßen L liegt der Zuwachs bei 2,0% bzw. 0,2%. Im Gesamtverkehr fallen die jährlichen Zuwachsraten mit 3,5% bzw. 3,8% für Autobahnen, 2,1% für Schnellstraßen sowie 1,0% für Landesstraßen B und 0,4% für Landesstraßen L doch deutlich moderater aus. Insgesamt zeigt die Auswertung, dass der Verkehrszuwachs am bedeutenden Hauptnetz mit ohnehin hohem Verkehrsaufkommen deutlich stärker als in der Peripherie ausfällt. Dagegen ist der Güterverkehr an untergeordneten Landesstraßen mit weniger als 50 LKW am Tag sogar rückläufig und ist ein Indiz für die schwindende wirtschaftliche Bedeutung dieser Räume.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs liegen keine vergleichbar konsistenten Daten für die Steiermark vor. Die einzelnen verfügbaren Auswertungen [u.a. www.verbundlinie.at] zeigen einen leichten Zuwachs der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr, die jedoch fast ausnahmslos dem Ballungsraum Graz zuzuordnen sind [Abb. 13]. In der Peripherie dagegen war über viele Jahre die Angebotsqualität rückläufig. Im dünn besiedelten ländlichen Raum liegt deshalb der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal Split nur bei wenigen Prozent mit weiter rückläufiger Tendenz.

Zusammenfassend verläuft die verkehrliche Entwicklung der Steiermark ähnlich wie in ganz Europa. Der Güterverkehr wächst deutlich stärker als der Personenverkehr, wobei die Straße als Verkehrsträger deutlich höhere Zuwächse als die Schiene bzw. der Öffentliche Verkehr insgesamt aufweist. Wesentliche Zuwächse sind nur im Güterfernverkehr auf der Schiene sowie beim öffentlichen Verkehr in Ballungsräumen festzustellen. Der Radverkehr und Fußgängerverkehr stagniert im Vergleich dazu und ist in peripheren Räumen eher schwach ausgeprägt.

2.3.2 Verkehrspolitische Leitbilder und Entwicklungen

[Leitbild Gesamtverkehrskonzept Steiermark STGVP: bewusst behutsam bewegen](#)

Ganzheitliches Denken umfasst in der Verkehrsplanung auch die Bereiche Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Im Zentrum der zukünftigen Strategien stehen die Parameter Erreichbarkeit, Grundversorgung, Sicherheit, Verfügbarkeit, soziale, volkswirtschaftliche und umweltmäßige Verträglichkeit sowie Kooperation von Individual- und Öffentlichem Verkehr. Um dieses Motivbündel zu realisieren, sind folgende Ziele zu verwirklichen:

- Politischer Konsens für ein nachhaltiges Verkehrskonzept
- Überregionale Ressourcen schonende Gesamtplanung

- Sicherung der Mobilität
- Höchstmögliche Verkehrssicherheit
- Bewusstes Unterstützen des „Umweltverbundes“ Fußgänger, Radfahrer und ÖV
- Höhere Wettbewerbsfähigkeit und Vorrang für den ÖV insbesondere in Ballungsräumen
- Schwergewicht auf sozial- und umweltverträgliche Verkehrsträger
- Gemeindekooperationen zur Organisation des regionalen ÖV, Park & Ride etc.
- Forcierung technischer Innovationen

Funktionale Gliederung der Straßennetze: verbindliche Qualitätsziele festlegen

Entsprechend der Funktion und Wertigkeit in Bezug auf die Erreichbarkeit der zentralen Orte sowie der Analyse der Wirtschafts- und Tourismuszentren wird das Landesstraßennetz im Zuge der Erstellung der RVKs funktionell gegliedert und nach deren Bedeutung kategorisiert. Mit den Kategorien werden auch die angestrebten Qualitätsansprüche an die einzelnen Straßen festgelegt. Insbesondere gilt dies für die erforderlichen Betriebsgeschwindigkeiten, Einmündungen im Freiland und Straßenführungen durch Ortsgebiete. Weiters bilden die Kategorien zusammen mit der Verkehrsbelastung die Grundlage für die Reihung von Maßnahmen bzw. die Priorität im Sanierungsprogramm.

Erhaltungsmanagement Straßeninfrastruktur EMS: vorausschauend Wert erhalten

Im Land Steiermark wurde schon früh erkannt, dass der vorausschauenden Sicherung der über Generationen aufgebauten Werte eine hohe Bedeutung zukommt. Daher wurden die bestehenden Ansätze zu einem umfassenden Erhaltungsmanagementsystem (EMS) ausgebaut, deren Ergebnisse auch die Basis für eine Wegekostenrechnung und Verhandlungen mit dem Bund im Rahmen des Finanzausgleiches darstellen. Die Zustandserfassung an Straßen, Brücken und Tunnelanlagen sowie Modellrechnungen [HOFFMANN 2005, 2006, 2007] haben gezeigt, dass noch große Anstrengungen und Investitionen notwendig sein werden, um den Nutzern auch in Zukunft eine qualitativ hochwertige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen zu können.

Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm 2004 - 2010: sicher einen Schritt voraus

Nach längerer Zeit wieder steigende Unfallzahlen im Jahr 2003 waren der Anlass, ein umfangreiches Verkehrssicherheitsprogramm für die Steiermark auszuarbeiten. Auf Basis spezifischer Maßnahmenpakete in 12 Themenfeldern soll bis 2010 die Anzahl der Verkehrstoten halbiert und die Verkehrsunfälle mit Personenschaden um 20% reduziert werden. Insgesamt soll durch eine Kombination von Bewusstseinsbildung und spezifischen Maßnahmen für Risikogruppen eine sozialverträgliche Verkehrskultur unter besonderer Beachtung der schwächeren Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.

Die umgesetzten verkehrspolitischen Grundlagen und Leitbilder bestimmen letztlich die Straßeninfrastruktur eines Landes und damit auch gleichzeitig die Überlebensfähigkeit einer Region im Standortwettbewerb. Der starke Zuwachs insbesondere des Schwerverkehrs auf dem höherrangigen Straßennetz sowie die Überalterung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur wird massive Anstrengungen und Investitionen in der Zukunft erfordern.

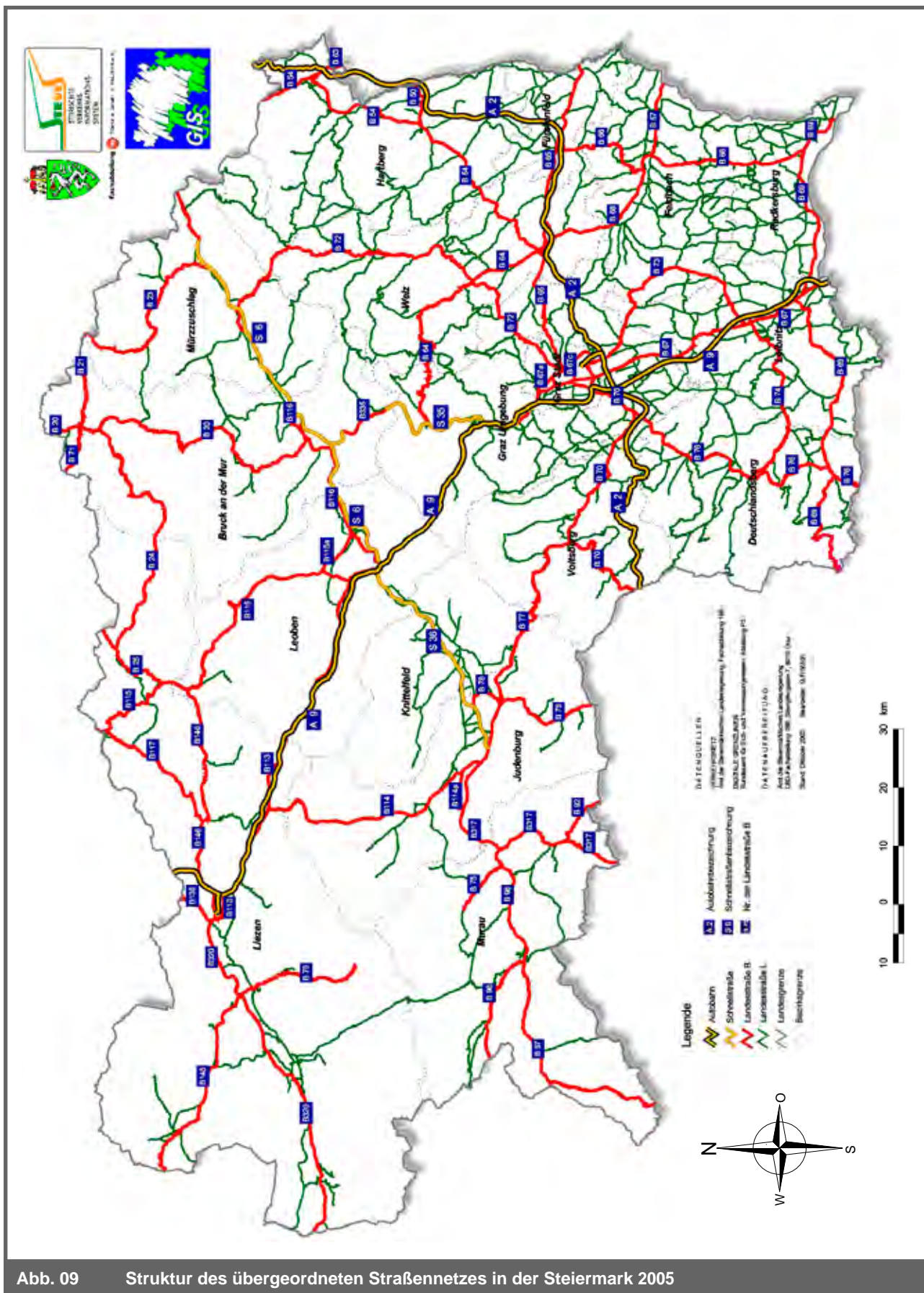


Abb. 09 Struktur des übergeordneten Straßennetzes in der Steiermark 2005

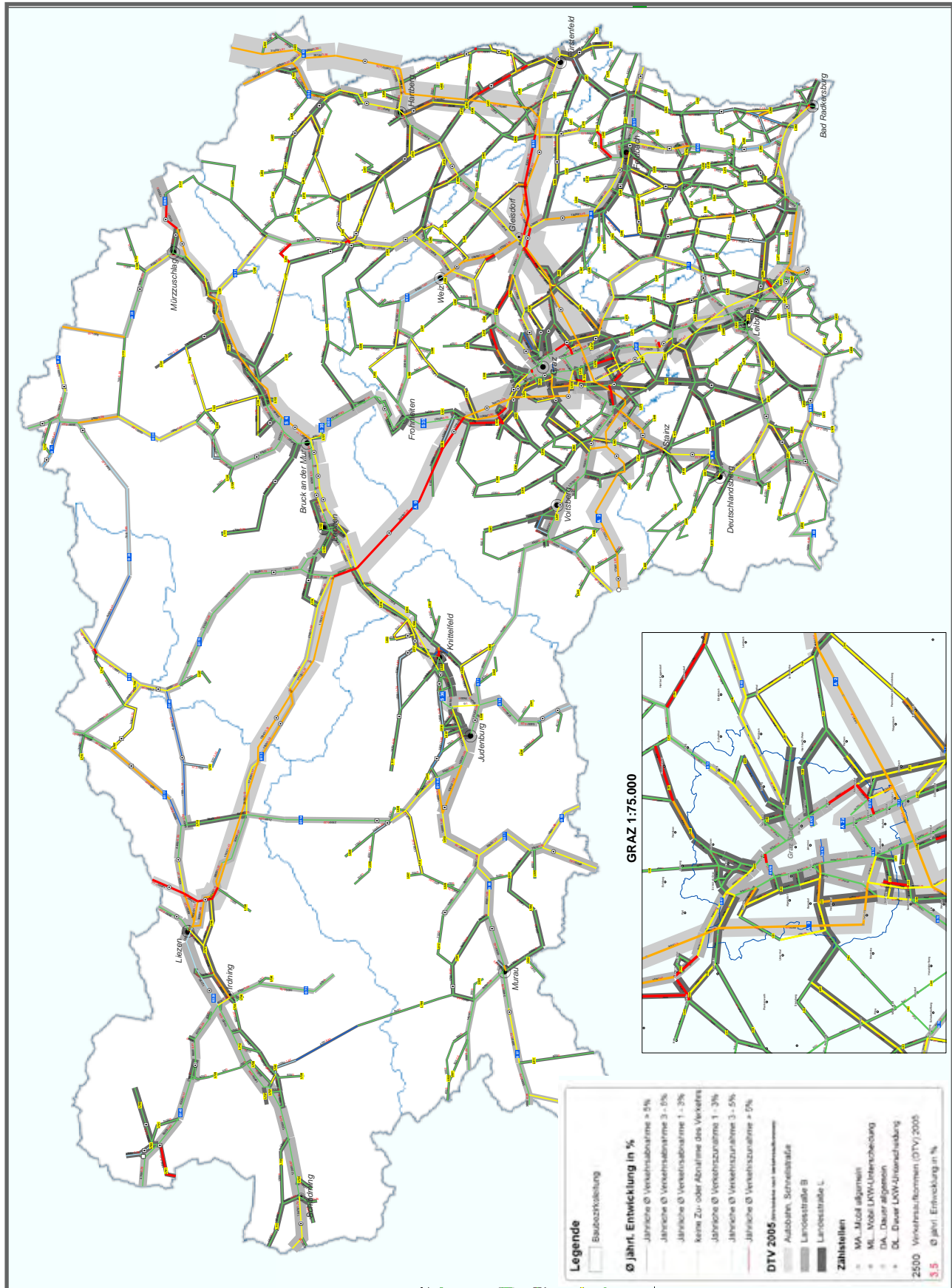


Abb. 10 Verkehrsbelastung DTV 2005 und relativer Ø jährlicher Verkehrszuwachs von 1996 bis 2005

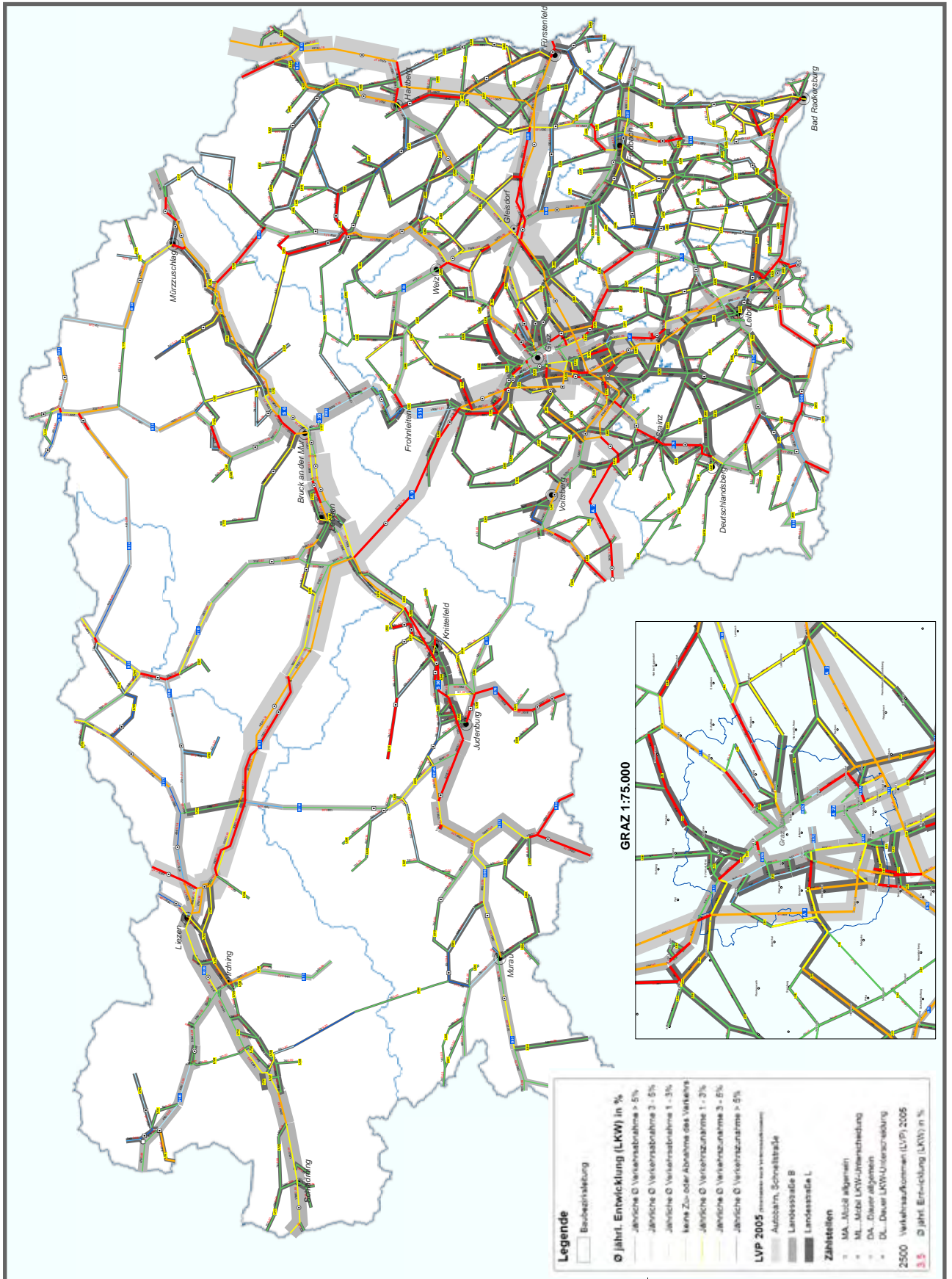
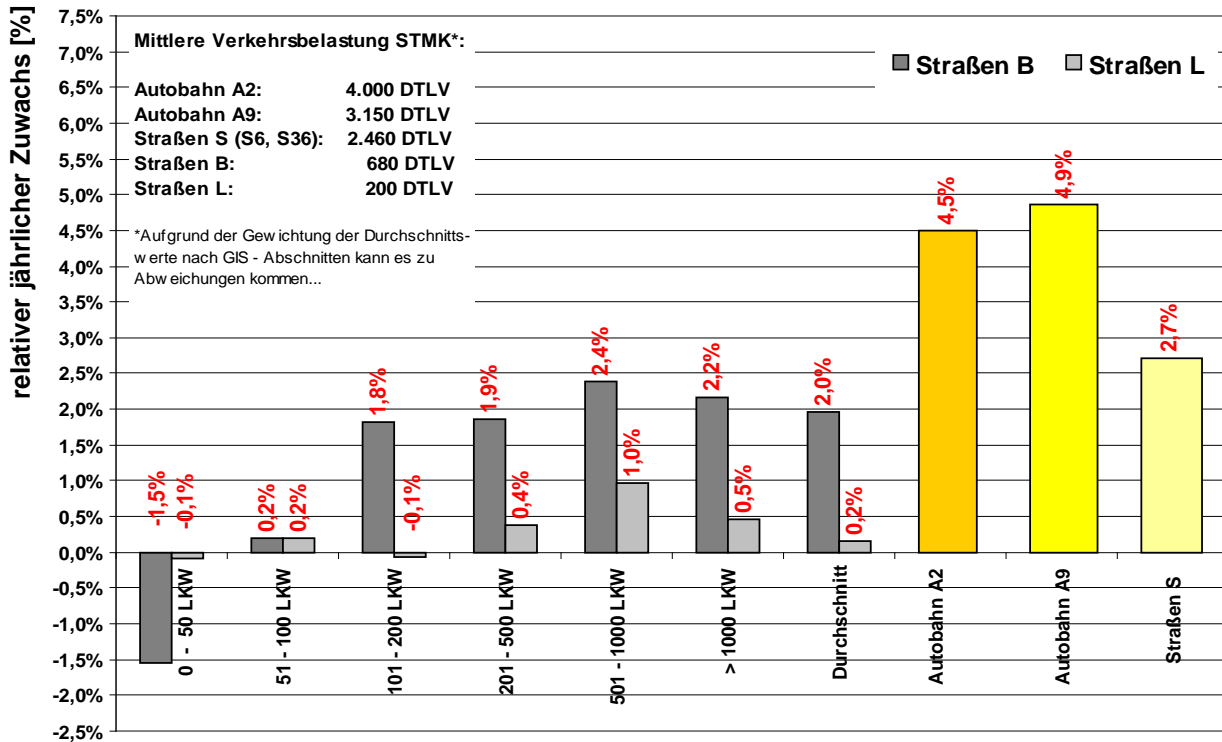
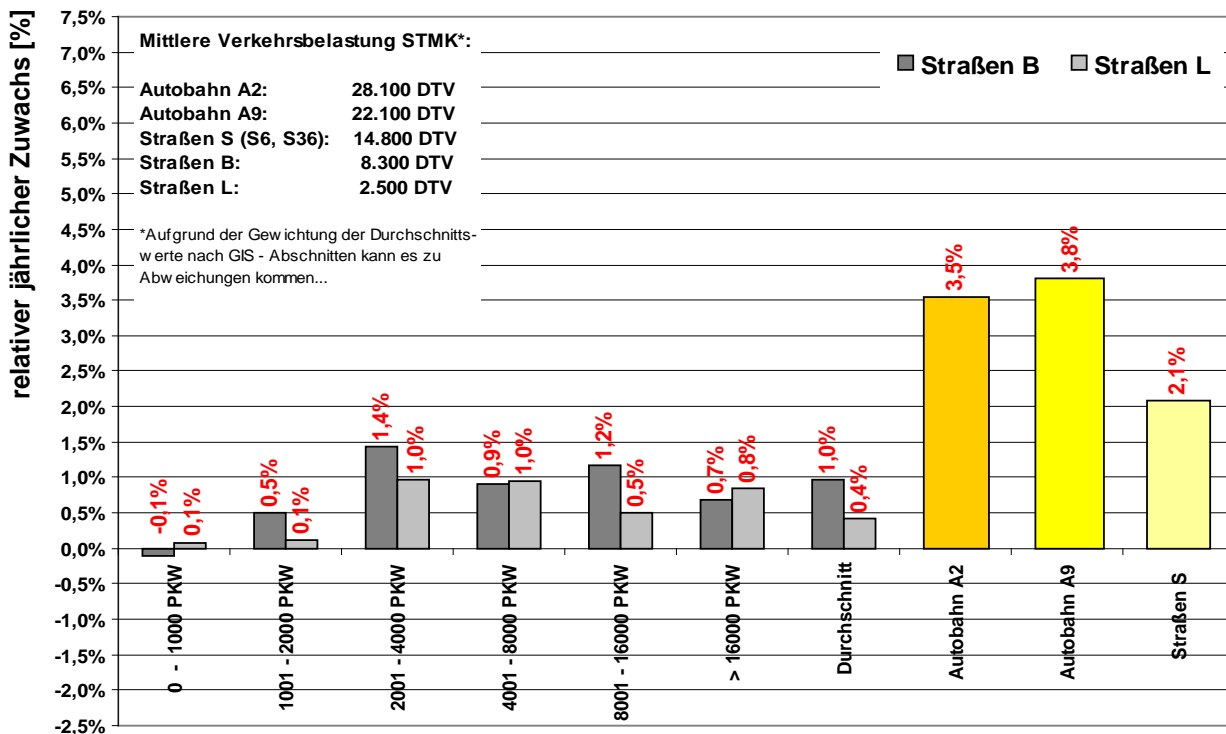


Abb. 11 Schwerverkehrsbelastung LDTV 2005 und relativer Ø jährlicher Verkehrszuwachs von 1996 bis 2005

Relativer jährlicher Ø DTLV - Verkehrszuwachs in der Steiermark nach Straßenkategorien bzw. Belastungsklassen des LDTV 1996 - 2005*



Relativer jährlicher Ø DTV - Verkehrszuwachs in der Steiermark nach Straßenkategorien bzw. Belastungsklassen des DTV 1996 - 2005*



* Datenbasis sind die Verkehrszahlen des DTV und LDTV des Steirischen Verkehrsservers (Die Gewichtung erfolgt nach Straßen bzw. Abschnitten der GIS-Karte, was zu Abweichung gegenüber den wirklichen Zuwachsraten führen kann)

Abb. 12 Auswertung der jährlichen Verkehrszunahme nach Straßenkategorie bzw. Verkehrsbelastung

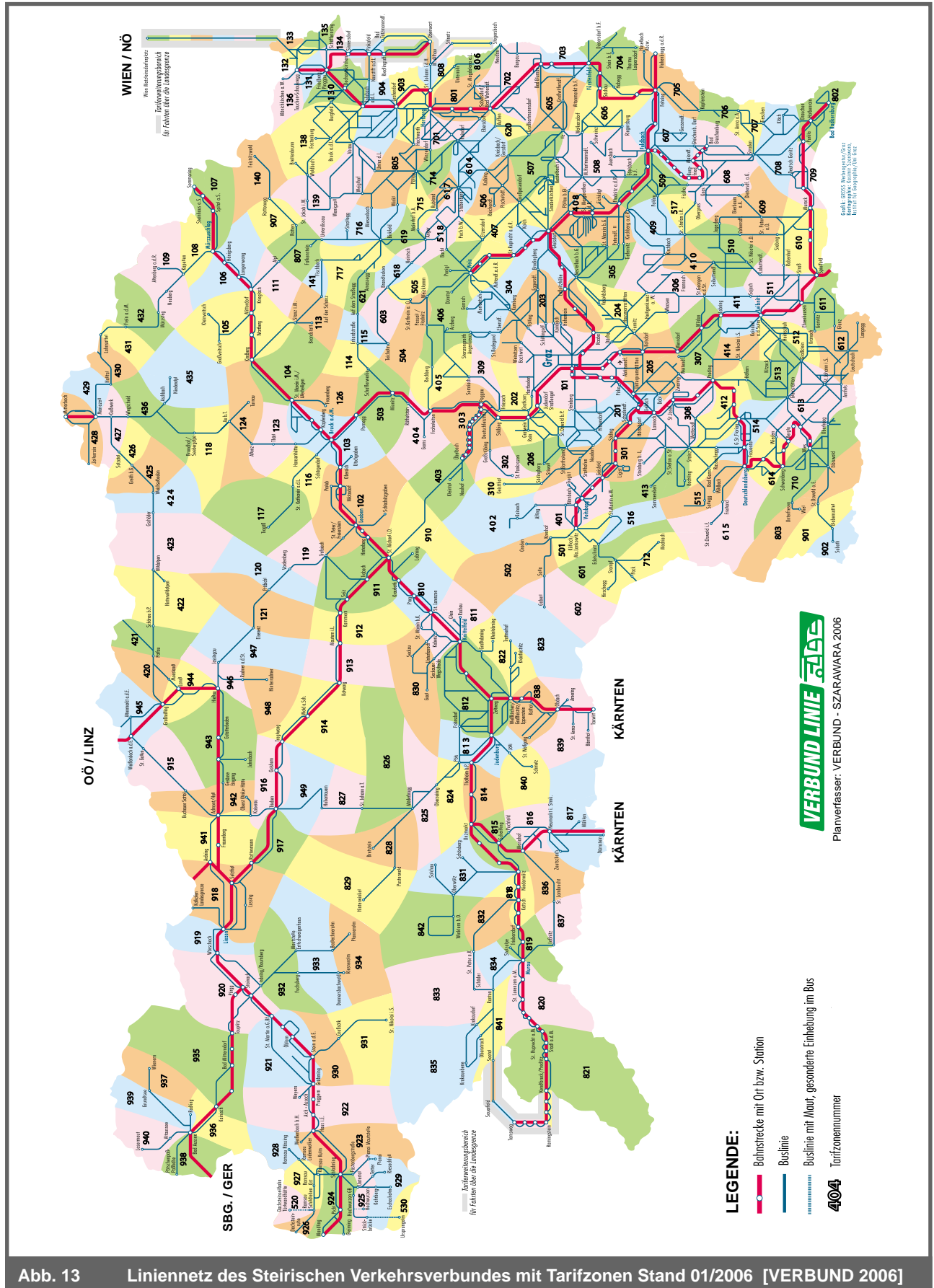


Abb. 13 Liniennetz des Steirischen Verkehrsverbundes mit Tarifzonen Stand 01/2006 [VERBUND 2006]

2.4 Regionale Entwicklung in Weiz

2.4.1 Siedlungs- und Standortstruktur

Der Bezirk Weiz wird landschaftlich durch das Feistritz- und das Raabtal geprägt. Der nördliche Bereich mit dem Anteil am Grazer Bergland, den Fischbacher Alpen und am Joglland ist Alpengebiet, der Südtteil ist dem Oststeirischen Hügelland zuzurechnen. Diese landschaftliche Zweiteilung des Bezirkes zeigt sich auch in der Siedlungsstruktur. Die Siedlungsschwerpunkte und wichtigsten Arbeitszentren befinden sich mit den beiden bevölkerungsstärksten Gemeinden Weiz und Gleisdorf im flachen Südtteil des Bezirkes [Abb. 15]. Rund 40% aller Arbeitsplätze konzentrieren sich auf diese beiden Gemeinden. Weitere Arbeitszentren sind Birkfeld, Krottendorf, Pischelsdorf in der Steiermark und Baierdorf bei Anger mit jeweils über 900 Arbeitsplätzen. Rund 46% der Gesamtfläche des Bezirkes sind Dauersiedlungsraum, davon entfallen etwa zwei Drittel auf den Südtteil des Bezirkes. Die hochrangige Verkehrsinfrastruktur (Autobahn, Bundesstraßen) verläuft größtenteils entlang des Feistritz- und des Raabtals. Der Bezirk Weiz ist auf der Straße durch die B72 (Weizer Straße) und (im südlichen Bezirksteil) die B68 (Feldbacherstraße), durch die B54 (Wechsel Straße) sowie durch die B64 (Rechbergstraße) und im südlichen Bezirksteil in Ost-West-Richtung durch die A2 (Süd Autobahn) und die B65 (Gleisdorfer Straße) an die angrenzenden Regionen angeschlossen [Regionsprofil Weiz 2006].

Der Bezirk WEIZ mit seiner großen Längserstreckung weist eine Zweiteilung in einen gebirgigen Nordteil mit etwa 1/4 der Bevölkerung und einen flachen Südtteil mit 3/4 der Bevölkerung, sowie den beiden Zentren Weiz und Gleisdorf auf. Die Siedlungsschwerpunkte liegen im Feistritz- und Raabtal, wobei die Entwicklungstendenzen stark in Richtung einer Ausdünnung des Nordteiles und stärkerer Entwicklung im Süden rund um Gleisdorf gehen.

2.4.2 Demographische Entwicklung

Für das Volkszählungsjahr 2001 wurden für den Bezirk Weiz 86.007 Personen ausgewiesen, dies entspricht 7,3% der gesamten steirischen Wohnbevölkerung. Mit 8.943 bzw. 5.224 Einwohnern sind die Bezirkshauptstadt Weiz und die Stadt Gleisdorf die Bevölkerungszentren des Bezirkes. Die nächstgrößeren Gemeinden des Bezirkes sind Sinabelkirchen (3.799) und Sankt Margarethen an der Raab (3.636). Die Wohnbevölkerung ist zwischen 1991 und 2001 entgegen dem gesamtsteirischen Trend um 3,4% gestiegen. Damit ist Weiz nach Graz-Umgebung und Leibnitz nicht nur der Bezirk mit der drittstärksten Bevölkerungszunahme, der Bevölkerungszuwachs liegt auch über dem österreichischen Vergleichswert von 3,0%. Die höchsten Zuwachsraten weisen innerhalb des Bezirkes die Gemeinden Gutenberg an der Raabklamm (+15,7%), Ungerdorf (+12,7%), Sankt Ruprecht an der Raab (+12,6%) und Naas (+12,4%) auf. Es handelt sich dabei vor allem um Gemeinden entlang des höherrangigen Verkehrsnetzes bzw. im direkten Einzugsbereich der Arbeitszentren des Bezirkes und der Landeshauptstadt Graz. Von Bevölkerungsrückgängen betroffen waren in erster Linie periphere Gemeinden im Nordteil des Bezirkes wie z.B. Koglhof, Rettenegg, Naintsch, Fischbach und Sankt Kathrein am Offenegg [Abb. 16]. Damit hat sich die Entwicklung der peripheren Gemeinden im Vergleich zur Dekade davor verschlechtert, während die Arbeitszentren und besonders verkehrsgünstig gelegene Gemeinden meist ebenso deutliche Zuwächse verzeichnen konnten [Regionsprofil Weiz 2006].

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Bezirk WEIZ entgegen dem Trend der Steiermark einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen konnte. Mittel- bis langfristig wird der Zuwachs jedoch zurückgehen und es insbesondere zu einer Überalterung im Norden des Bezirkes kommen, während die verkehrsgünstig gelegenen Arbeits- und Bevölkerungszentren im Süden von Weiz auch weiterhin mit deutlichen Zuwächsen rechnen können.

2.4.3 Wirtschaftsstruktur und Tourismusentwicklung

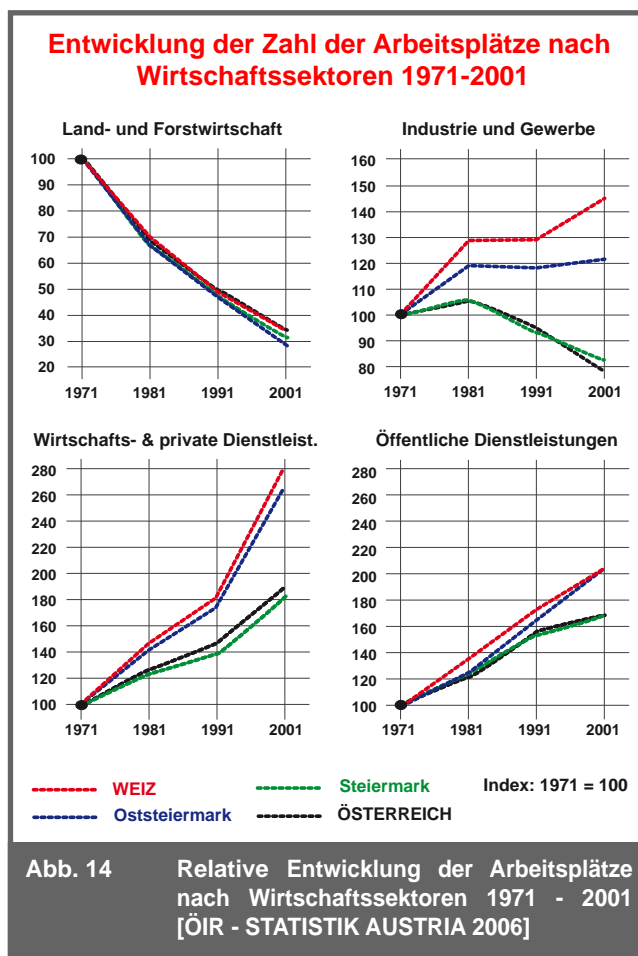
Gemessen am Bruttoregionalprodukt pro Einwohner von 65% des Durchschnitts von Österreich gehört die Region zu den wirtschaftsschwächeren Gebieten, konnte aber im Vergleich zu anderen Regionen seit 1995 stark aufholen. Im Jahr 2001 wurden für den Bezirk Weiz 32.477 Arbeitsplätze ausgewiesen (42,1% Frauenanteil). Gegenüber dem Jahr 1991 ist die Zahl der Arbeitsplätze um 14,8% gewachsen und damit deutlich stärker als in der Steiermark bzw. Österreich (3,9% bzw. 4,0%) gestiegen. Das eindeutige Arbeitsplatzzentrum des Bezirkes ist die Stadt Weiz mit 25,5% aller Arbeitsplätze, gefolgt von Gleisdorf mit 14,5% und Krottendorf mit 4,1%. Die regionale Verteilung ist dabei im Vergleich zum Jahr 1991 im Wesentlichen gleich geblieben.

Zwischen 1991 und 2001 hat sich der Anteil der Arbeitsplätze in der Land- und Forstwirtschaft von rd. 19% auf 11% und der Anteil der Industrie- und Gewerbearbeitsplätze (trotz eines Anstiegs der Beschäftigtenzahl) von 44% auf 43% reduziert. Die Bezirkshauptstadt Weiz und die Stadt Gleisdorf sind die industriell-gewerblichen Zentren der Region, auf die beiden Gemeinden entfallen 29% bzw. 13% aller Arbeitsplätze des sekundären Sektors, gefolgt von Krottendorf (rd. 8%) und Baierdorf bei Anger (rd. 6%). Auf die Bezirkshauptstadt Weiz und die Stadt Gleisdorf entfallen rund 29% bzw. 20% aller Dienstleistungsarbeitsplätze des Bezirkes. Birkfeld (rd. 5%), Passail und Pischelsdorf in der Steiermark (jeweils rd. 3%) bleiben deutlich zurück. Der Tourismus nimmt aufgrund seiner regionalen Wertschöpfung eine hohe Bedeutung ein. Im Bezirk Weiz werden rd. 4% aller Nächtigungen der Steiermark registriert. Waren es bis Mitte/Ende der 1990er Jahre noch über 400.000 Nächtigungen pro Berichtsjahr, so ist die Zahl der Übernachtungen seither mit einer Ausnahme kontinuierlich gesunken und liegt nun bei über 370.000 pro Berichtsjahr [Regionsprofil Weiz 2006].

Der Bezirk WEIZ war ursprünglich stark landwirtschaftlich und industriell geprägt und entwickelt sich insbesondere in den südlichen Räumen in Richtung Dienstleistung und Gewerbe bzw. Industrie (Stadt Weiz) und im Norden in Richtung sanfter Tourismus. Besonderes Augenmerk wird dabei auf Nachhaltigkeit und Stärken der Region gelegt (z.B. Energieregion Weiz).

2.4.4 Ausbildungsniveau und Entwicklungen

Der allgemeine Trend zur höheren Bildung spiegelt sich auch in den Bezirksergebnissen wider. Dem gesamtösterreichischen Trend folgend ist die Zahl der Personen mit Hochschulabschluss bzw. mit Matura auch im Bezirk Weiz deutlich angestiegen. Der Anteil der über 15-jährigen Wohnbevölkerung mit Hochschulabschluss lag im Jahr 2001 bei rd. 4,4% (Stmk.: 7,1%, AT: 8,0%), Matura hatten 7,4% (Stmk.: 9,7%, AT: 10,9%) der mehr als 15-jährigen Wohnbevölkerung.



Der Trend zur höheren Ausbildung ist in allen Gemeinden zu beobachten. Insgesamt herrscht in den Arbeitszentren ein höheres Bildungsniveau vor, in Gemeinden mit einem hohen Anteil des landwirtschaftlichen bzw. des industriell-gewerblichen Bereiches sind meist die Anteile der Personen mit Fachschul- bzw. Lehrabschluss überdurchschnittlich hoch. Die Nähe zum Grazer Zentralraum und die Anbindung der Region insbesondere im Öffentlichen Verkehr erleichtern den Zugang zu einem breiteren Bildungsangebot an weiterführenden Schulen, Akademien, Fachhochschulen und der Universität [Regionsprofil Weiz 2006].

Die ursprünglich landwirtschaftlich und industriell geprägte Wirtschaftsstruktur spiegelt sich an dem vergleichsweise geringen Anteil von Personen mit Matura bzw. Hochschulabschluss wieder. Doch gerade im Bezirk Weiz ist hier ein starker Aufwärtstrend u.a. aufgrund der Anforderungen des Arbeitsmarktes und der vergleichsweise guten Erreichbarkeit von Graz zu bemerken. Zusammenfassend gilt: je größer der Ort, umso höher das mittlere Bildungsniveau.

2.4.5 Regionales Entwicklungsprogramm Weiz

Das regionale Entwicklungsprogramm (Stand 2006) stellt die verbindlichen Zielsetzungen des Landes dar und dokumentiert die öffentlichen Interessen sowohl für den hoheitlichen als auch für den privatwirtschaftlichen Bereich und dient als Vorgabe für die örtliche Raumplanung der Gemeinden. Die wesentlichen Aspekte hinsichtlich des regionalen Verkehrskonzeptes Weiz (RVK WEIZ) sind:

- Generell ist die Anbindung der steirischen Hauptwirtschaftsräume zu den westeuropäischen, aber auch zu den osteuropäischen Wirtschaftszentren zu verbessern.
- Die Region Weiz hat ihren wirtschaftlichen Schwerpunkt, gleichzeitig einer der wichtigsten neben dem Zentralraum Graz, im Bereich Weiz-Gleisdorf, der über die A2 Südautobahn an das hochrangige Straßenverkehrsnetz angeschlossen ist [Abb. 17-18].
- Besondere Bedeutung für die Region haben folgende Projekte des österreichischen Generalverkehrsplanes: die S7 (Fürstenfelder Schnellstraße) sowie der Vollausbau der A2 über die Pack
- Im Bereich Schiene ist ein größerer Verbesserungsbedarf gegeben. Bedeutend dabei sind der Ostbahnausbau sowie die Verbindung der Steirischen Ostbahn mit der Koralmbahn als leistungsfähige Anbindung an das europäische Schienennetz
- Weiters relevant ist die Realisierung von Semmeringbasistunnel und Koralmbahn, die Wiedererrichtung des 2. Gleises zwischen Graz und Spielfeld sowie Linienverbesserungen an der Südbahn.
- Insgesamt wird die Entwicklung einer funktionsdurchmischten, auf bestehende Nahversorgungseinrichtungen und die Möglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs abgestimmten Siedlungsstruktur angestrebt.
- Dazu soll auf regionaler und Gemeindeebene eine Durchmischung der Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung zur Wegeminimierung unter Vermeidung bzw. Verringerung gegenseitiger Beeinträchtigungen angestrebt werden

Die wesentlichen Festlegungen des Regionalen Entwicklungsprogrammes (REPRO) Weiz bestehen in der Sicherung der überregionalen Anbindungen des Bezirks sowie der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes. Dies soll durch eine vorausschauende Infrastrukturentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs im Bezirk sichergestellt werden.

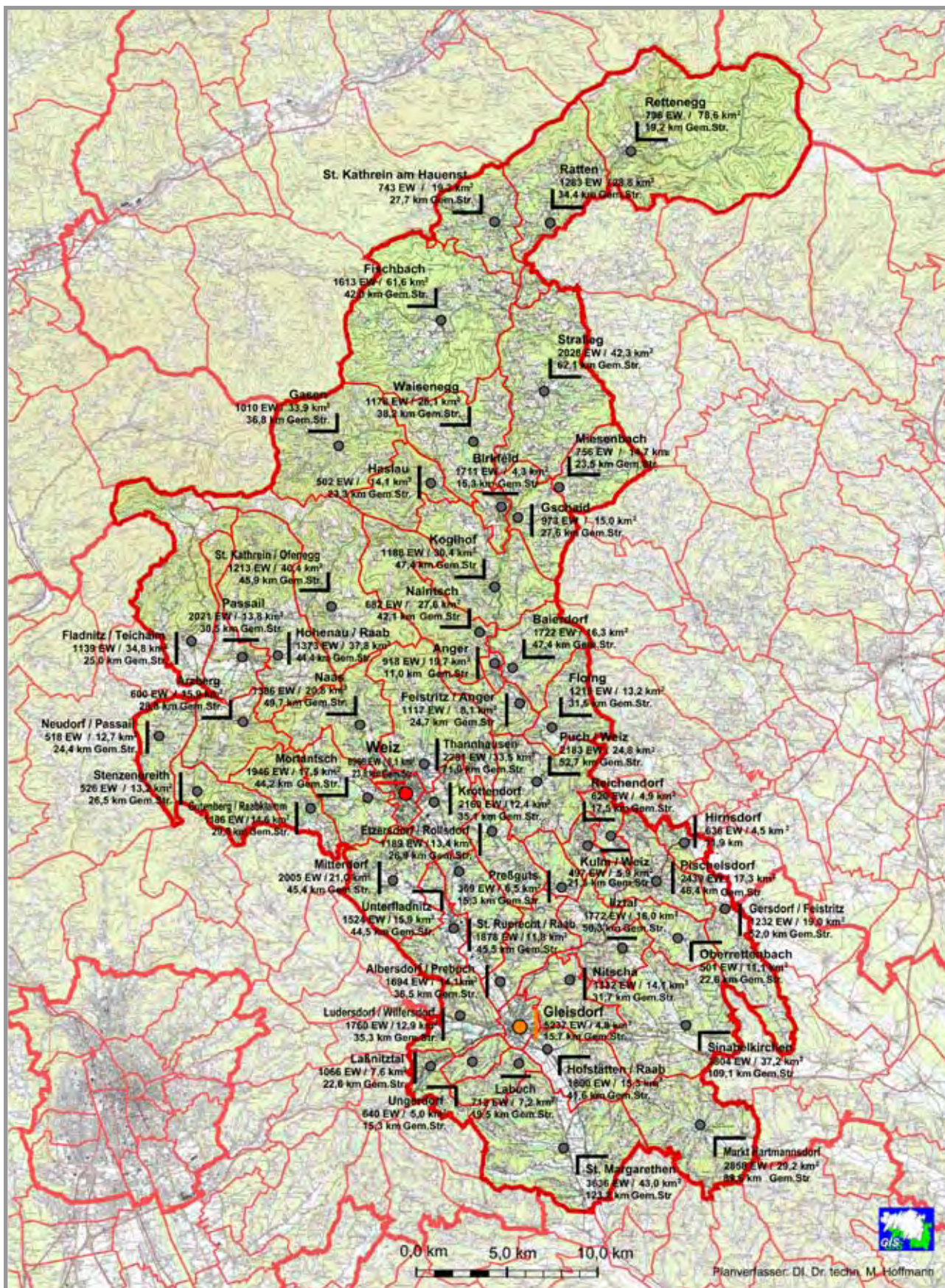


Abb. 15 Übersichts- und Reliefkarte des Planungsgebietes für das RVK WEIZ [ÖSTAT 2005]

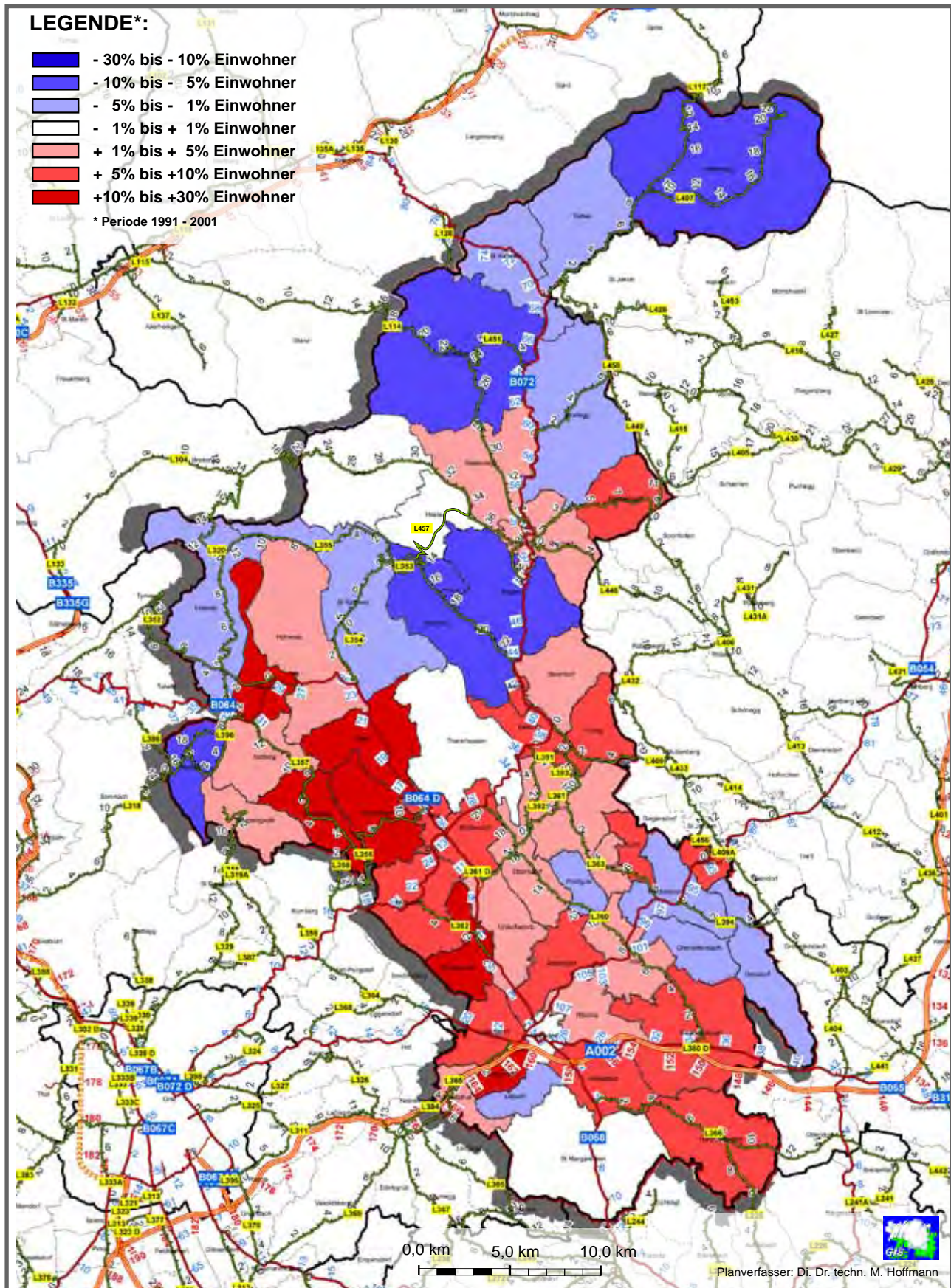


Abb. 16 Entwicklung der Bevölkerung in den Gemeinden des Planungsgebietes von 1991 - 2001

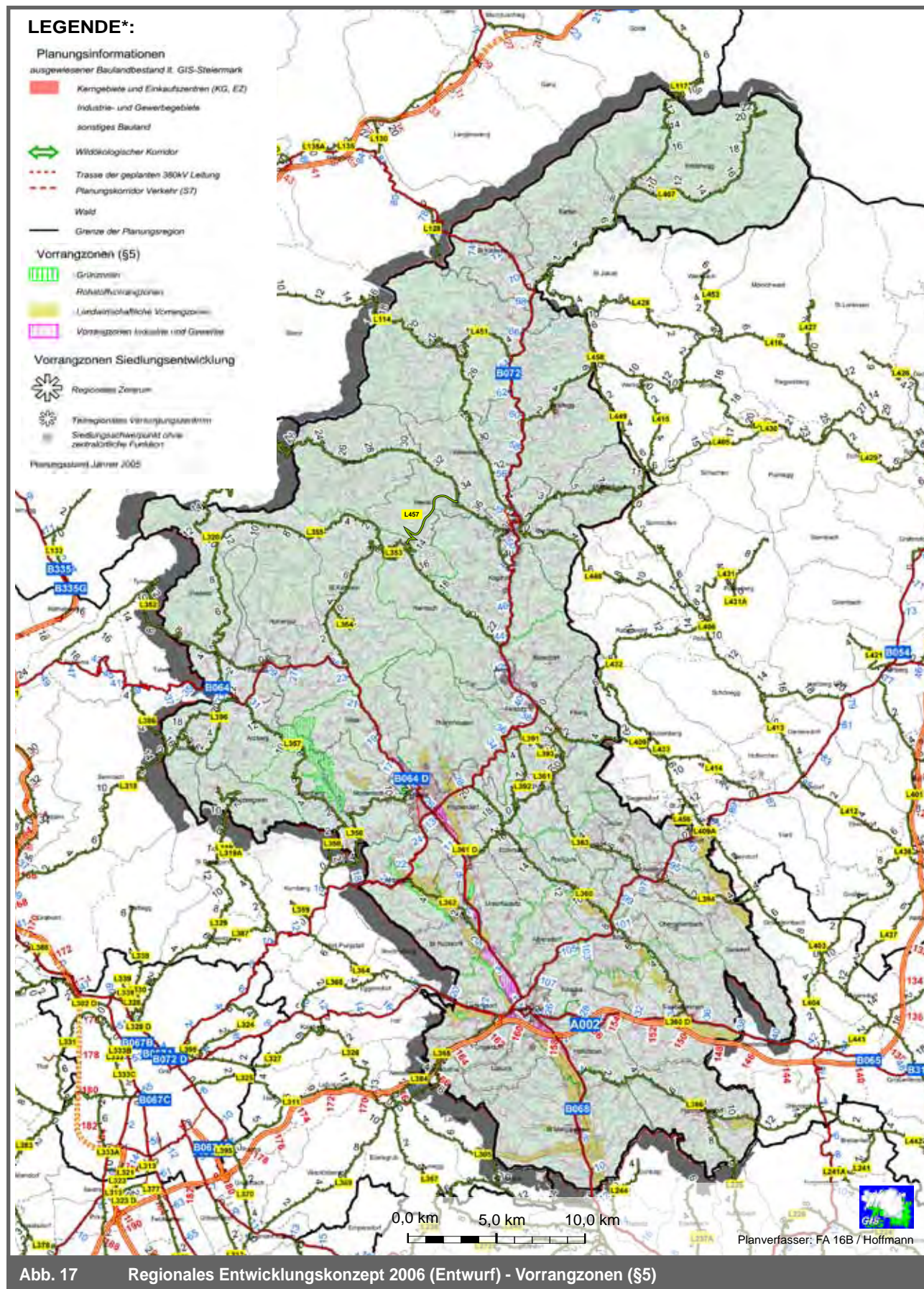


Abb. 17 Regionales Entwicklungskonzept 2006 (Entwurf) - Vorrangzonen (§5)

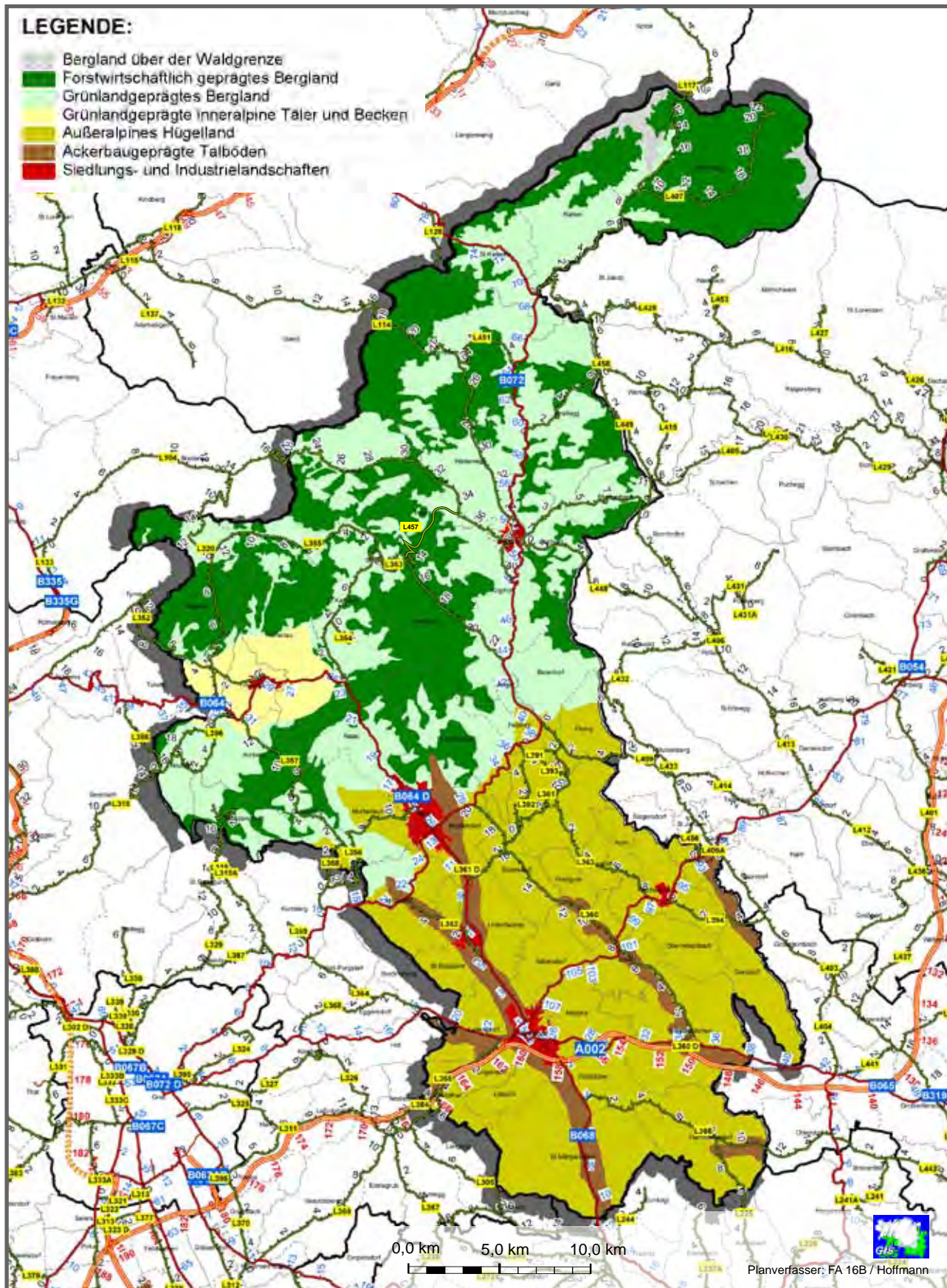


Abb. 18 Regionales Entwicklungskonzept Stand 2006 (Entwurf) - Landschaftsräumliche Einheiten (§3)

KAPITEL 3 - VERKEHRSINFRASTRUKTUR



3.1 Motorisierter Individualverkehr

3.1.1 Motorisierungsgrad und Verkehrsbelastung

Die Grenze der Motorisierung wird in erster Linie durch das individuelle Einkommen und Lebensgewohnheiten, die Fahrzeughalterkosten und das Angebot von Alternativen bestimmt. Der Motorisierungsgrad ist in ländlichen Regionen und schlecht vom öffentlichen Verkehr erschlossenen Regionen üblicherweise höher:

- **Bezirk WEIZ:** Der Motorisierungsgrad im Bezirk liegt bei 539 PKW/1.000 Einwohner gegenüber 517 PKW/1.000 Einwohner in der Steiermark

Die am stärksten befahrenen Straßen im Bezirk sind am Knoten Gleisdorf zu finden [Abb. 22]. Die A2 - Südautobahn hat einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 31.400, die B68 von 13.600, die B64 von 12.700, die B54 von 9.100 und die B65 von 8.400 Fahrzeugen zu bewältigen. Der Verkehrsknoten in der Stadt Weiz mit 5.200 bzw. 8.500 Fahrzeugen auf der B72 und 10.800 bzw. 4.100 Fahrzeugen auf der B64 ist dagegen schon weit geringer belastet. Die einzigen Straßen mit etwas höherer Belastung im Norden bzw. Nordwesten des Bezirks Weiz sind die B72 in Richtung Birkfeld, Ratten und Mürztal sowie die B64 in Richtung Passail und Frohnleiten [Abb. 23-24].

Der Motorisierungsgrad im Bezirk WEIZ liegt über dem Schnitt der Steiermark und wird voraussichtlich bis 2020 rund 600 PKW/1.000 Einwohner erreichen. Die A2 - Südautobahn und die B68, B54, B64, B65 und B72 tragen die Hauptlast des Verkehrs, während alle anderen Landesstraßen eine Verkehrsbelastung zwischen 1.000 bis 3.000 Fahrzeugen pro Tag aufweisen.

3.1.2 Verkehrsganglinien und Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsganglinien beschreiben den Verlauf der Belastung über einen gewissen Zeitraum und sind für die Bemessung von Straßen wichtig, da über diese sowohl die Querschnitts- und Aufbau-dimensionierung als auch das Maßnahmentiming erfolgen kann. Man unterscheidet Tages-, Wochen-, Monats- und Jahreganglinien. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit werden Straßen gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) nicht auf die maximal auftretende Belastung dimensioniert. Daher sind vor jedem möglichen Ausbau entsprechende Untersuchungen anzustellen.

Die Verkehrsentwicklung wird in der Regel basierend auf Erfahrungen der Vergangenheit für verschiedene Szenarien (mögliche künftige Rahmenbedingungen) prognostiziert. Nachdem die tatsächliche Entwicklung von vielen Faktoren abhängig ist, kann eine generelle Prognose im Einzelfall abweichen. In Abb. 23 bzw. Abb. 24 ist die Verkehrsentwicklung der letzten 10 Jahre für den Gesamtverkehr (DTV) bzw. den LKW - Verkehr (DTLV) im Bezirk Weiz dargestellt.

Die Zuwächse konzentrieren sich dabei fast ausschließlich auf das hochrangige Straßennetz rund um den Knoten Gleisdorf sowie die Abschnitte B64 Weiz - Gleisdorf bzw. B72 Graz - Birkfeld. An allen sonstigen Straßen im Bezirk Weiz sind im Wesentlichen keine so relevanten Zuwächse zu erwarten, dass eine Kapazitätsausweitung oder Umfahrung aus dieser Hinsicht notwendig wird.

- **Gesamtverkehrsentwicklung (DTV):** Die erwarteten Zuwächse pro Jahr liegen auf der A2 bei 3-4%, der B65, B64 (Abschnitt Weiz Gleisdorf) und B68 bei 2-4%, der B54, B72, B64 (nördlich von Weiz) bei 1-3% und bei allen anderen Landesstraßen bei etwa 1% oder weniger. Die Verkehrszuwächse auf Gemeindestraßen werden bis auf Ausnahmefälle (Betriebszufahrten, neue Wohnsiedlung) ebenfalls unter 1% liegen.







- Schwerverkehrsentwicklung (DTLV):** Die Entwicklung verläuft analog zu der des Gesamtverkehrs, ist aber noch stärker auf den Knoten Gleisdorf konzentriert. Die erwarteten Zuwächse im LKW - Verkehr pro Jahr liegen auf der A2 bei 4-5%, der B65, B64 (Abschnitt Weiz Gleisdorf) und B68 bei 3-5%, der B54, B72, B64 (Nördlich von Weiz) bei 2-3% und bei allen anderen Landesstraßen bei etwa 1% oder weniger

Auf Basis der vorliegenden Zahlen und Rahmenbedingungen kann von einem deutlichen Verkehrswachstum insbesondere auf dem hochrangigen Straßennetz rund um den Knoten Gleisdorf bzw. der überregionalen Anbindungen Richtung Weiz, Feldbach und Fürstenfeld ausgegangen werden. An allen übrigen Landesstraßen sind die Zuwächse vergleichsweise gering. Bemerkenswert aus dieser Hinsicht ist auch die erkennbare Verkehrszunahme auf der B72 von Ratten in Richtung Mürztal (u.a. aufgrund des Ausbaus der S6).

3.1.3 Verkehrsqualität

Die vorherrschende Qualität des Verkehrsablaufes wird über den Level of Service (LOS) abgebildet und ist ein maßgebendes Kriterium in der Beschreibung eines Verkehrssystems. Das wesentliche Merkmal des LOS ist die Verkehrsdichte als Quotient aus Verkehrsstärke und mittlerer Reisegeschwindigkeit. Auf untergeordneten Netzen sind dabei zusätzlich die Trassierungsparameter (Kurven, Steigungen, Fahrstreifenbreite etc.) zu berücksichtigen, da diese eine Verringerung der Reisegeschwindigkeit induzieren können, die nicht durch den Verkehrsfluss bedingt ist. Im Sinne der vorausschauenden Planung und der aus dem StGV abgeleiteten Prinzip der Beseitigung von Engpässen stellt sich die Frage, welcher LOS auf dem Netz derzeit besteht und wie er sich bis 2025 entwickelt. Dies ist auch insofern wesentlich, als mögliche Ausbaumaßnahmen auf das Erhaltungsmangement abgestimmt werden können und es dadurch zu keinen Überschneidungen kommt.

- LOS 2005:** Der Level of Service wurde auf Basis der Verkehrsbelastung für die Spitzenstunde (DTV/10) für das Bezugsjahr 2005 ermittelt. Die Abb. 29 zeigt, dass die Verkehrsqualität gemäß Definition [ABB. 19] auf einem kurzen Stück der B64 bei Weiz in der Kategorie D liegt und auf Abschnitten der B68 und B64 in der Kategorie C. An allen anderen Straßen war die Verkehrsqualität im Bezugsjahr 2005 gut (B) bis sehr gut (A) mit minimalen Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer und einem stabilen Verkehrsfluss

Bedienqualität der Straßen = „Level of Service“		
Klasse	KFZ/km	Beschreibung
A 	≤ 5	Die geringe Verkehrsdichte erlaubt volle Bewegungsfreiheit und Wahl der Geschwindigkeit ohne Probleme bei den wenigen Überholmanövern. Der Zeitverlust im Rahmen von V_B ist minimal.
B 	≤ 12	Geringe Beeinflussung der Wunschengeschwindigkeit. Die Überholungen sind eingeschränkt und mit Zeitverlusten verbunden. Die Freizügigkeit des Verkehrsflusses ist teilweise eingeschränkt.
C 	≤ 20	Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer führt zu einer deutlichen Einschränkung der Wunschengeschwindigkeit und längerer Fahrtzeit bis Überholmanöver möglich sind. Der Zustand ist stabil.
D 	≤ 30	Der Verkehrsablauf ist durch ausgeprägte Kolonnenfahrweise mit eingeschränkter Bewegung gekennzeichnet. Es treten ständig Interaktionen und Konflikte auf, der Verkehrszustand ist noch stabil.
E 	≤ 40 Kapazitätsgrenze	Die Fahrzeuge bewegen sich in Kolonnen mit geringer Geschwindigkeit. Die Verkehrszunahme führt zu starkem Geschwindigkeitsverlust. Der Verkehrszustand wechselt von stabil zu instabil.
F 	≥ 40	Das zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen – Staubildung und Stop & Go Verkehr sind die Folge. Die Strecke ist überlastet – der Zustand ist instabil.

* V_B ... Betriebsgeschwindigkeit nach Straßenkategorie als Maßstab

Abb. 19 Bedienqualität der Straßen in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und angestrebten Betriebsgeschwindigkeit

- **LOS 2025:** Basierend auf den Verkehrsprognosen (und ohne Ausbaumaßnahmen) sinkt die Verkehrsqualität an einigen Stellen im Straßennetz deutlich ab, wodurch bei Gleisdorf und Birkfeld vereinzelt die Kapazitätsgrenze im Netz erreicht wird. Der Engpass im Süden bei der Stadt Weiz wird durch bereits laufende Maßnahmen behoben sein. Ausgeprägte Kolonnenfahrweise mit fallweiser Verkehrsbehinderung werden auf der B68 Richtung Feldbach, der B64 zwischen Weiz und Gleisdorf sowie der B65 in Richtung Weiz auftreten. An allen anderen Straßen im Bezirk wird die Verkehrsqualität vergleichsweise gut bleiben [Abb. 30-31]

Zum Bezugszeitpunkt im Jahr 2005 war die Verkehrsqualität mit Ausnahme eines kleinen Abschnittes auf der B64 bei Weiz gut bis sehr gut. Auf der B64 (Weiz-Gleisdorf) sowie der B68 (Gleisdorf - Feldbach) kam es zu Einschränkungen der Wunschgeschwindigkeit. Bis zum Jahr 2025 wird sich die Situation auf der B64 und B68 in diesen Abschnitten verschlechtern und es kommt zu ausgeprägter Kolonnenbildung. Weiters werden bis 2025 Engpässe am Knoten Gleisdorf sowie vereinzelt in Birkfeld auf der B72 auftreten.

3.1.4 Erreichbarkeit des Bezirks

Die Erreichbarkeit von wesentlichen Destinationen zur Befriedigung der Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bilden, Einkaufen und Erholen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist eine wesentliche Kennzahl der Standortqualität. Die in den Abb. 25 bis Abb. 28 dargestellten Erreichbarkeiten beziehen sich auf das Ortszentrum und sind ein rechnerischer Wert, der aufgrund der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse im Einzelfall deutlich von der Wirklichkeit abweichen kann. Eine stichprobenartige Überprüfung der tatsächlichen Verhältnisse hat jedoch eine gute Übereinstimmung mit den rechnerisch ermittelten Werten ergeben.

- **Erreichbarkeit Bezirk WEIZ:**

Stadt Weiz: Die gewichtete mittlere Fahrtzeit aus den Gemeinden des Bezirks in die Stadt Weiz beläuft sich auf ca. 20 Minuten und ist trotz der topographischen Gegebenheiten ein vergleichsweise guter Wert und liegt knapp unter der Erreichbarkeit von Gleisdorf mit 21 Minuten

Graz: Die Erreichbarkeit von Graz ist wesentlich von der Entfernung der Gemeinden von der A2 - Südautobahn abhängig und liegt durchschnittlich bei ca. 42 Minuten

Wien: Die gute Lage an der A2 - Südautobahn und das hohe Lohngefälle machen die Pendeldestinationen Wien und Niederösterreich interessant. Für den südlichen Teil des Bezirks ist die Anbindung über die A2, für den nördlichen Teil über die S6 relevant. Die mittlere rechnerische Fahrtzeit nach Wien beträgt ca. 108 Minuten

Der Bezirk WEIZ weist insgesamt eine gute Erreichbarkeit der Bezirks-, Landes- und Bundeshauptstadt auf, was in erster Linie auf die A2 - Südautobahn sowie den Ausbau der S6 - Semmeringschnellstraße zurückzuführen ist. Schwachpunkte in der Erreichbarkeit sind die peripheren Gebiete im forstwirtschaftlich geprägten Hinterland in den Kleinregionen Birkfeld und Ratten. Die B72 ist trotz ihrer eher geringen Verkehrsbelastung das Rückgrat der Erschließung dieser Gebiete.

3.1.5 Zustand der Straßeninfrastruktur

Der Begriff Straßeninfrastruktur umfasst alle der Straße zugehörigen Anlagen wie Oberbau, Brücken, Tunnels, Stützmauern, Lärmschutzwände, Parkplätze etc. im Bezirk. Basierend auf einem umfassenden Erhaltungsmanagementsystem (EMS) des Landes Steiermark wurden und werden alle dem

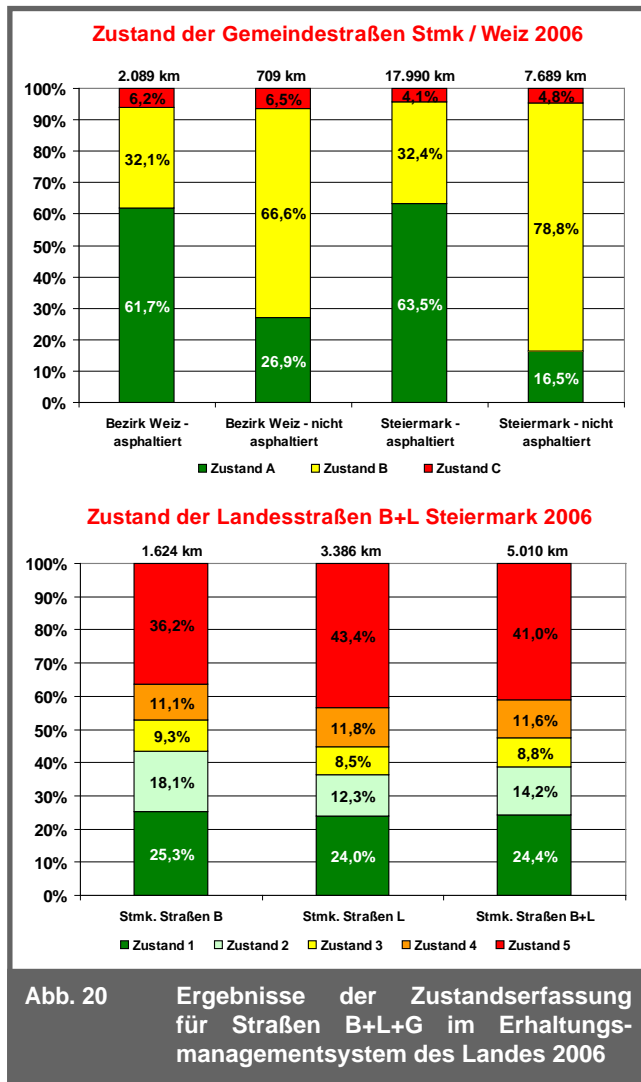
Landestraßennetz zugehörigen Anlagen laufend erfasst und regelmäßig auf ihren Zustand überprüft [HOFFMANN et. al. 2005, 2006, 2007]. Die Reihung der Maßnahmen erfolgt auf Basis der im EMS festgelegten Kriterien nach den Prinzipien der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit.

Die Ergebnisse der 2005 durchgeführten Zustandserfassung des Straßenoberbaus sind in Abb. 32 in den Kategorien I (sehr gut) bis V (gravierende Schäden) dargestellt. Aufgrund ihrer hohen Bedeutung und Verkehrsbelastung sind vor allem die gravierenden Schäden am Netz der Landesstraßen B im Bereich Gleisdorf, der B54 in Richtung Hartberg sowie der B72 bei Birkfeld problematisch. Insgesamt zeigt die in Abb. 20 dargestellte Auswertung des Straßenzustands den insgesamt schlechten Zustand und hohen Sanierungsbedarf in der Steiermark deutlich auf. Der Zustand der Brückenanlagen auf Landesstraßen ist in Abb. 33 dargestellt und zeigt ebenfalls eine Reihe von Bauwerken in mittlerem Zustand, an denen nur mit einer umgehenden Sanierung rasch fortschreitende Schäden verhindert werden können.

Die Zustandsbewertung an Gemeindestraßen erfolgt nur in den Stufen A,B,C im Gegensatz zur fünfstufigen Bewertung auf Landesstraßen. Gemäß den Daten der FA18D - Verkehrserschließung im ländlichen Raum ist auf 1/3 der asphaltierten und 2/3 der nicht asphaltierten Gemeindestraßen eine Instandsetzung erforderlich. Für jeweils etwas über 6% der Gemeindestraßen ist aufgrund der Schäden eine generelle Instandsetzung bis hin zu einem Neubau erforderlich [Abb. 34]. Insgesamt gesehen, liegt der Zustand der Gemeindestraßen im Bezirk im Durchschnitt der Steiermark. Aufgrund der hohen zu erwartenden Ausgaben für die Sanierung dieser Straßen sowie dem begrenzten Gemeindebudget werden in Zukunft neue Formen der gemeindeübergreifenden Kooperation zusammen mit einem systematischen Erhaltungsmanagement an Bedeutung gewinnen [HOFFMANN - SAUERMOSE 2006].

Der Zustand der Straßen ist ein wesentlicher Standortfaktor und „Visitenkarte“ einer Region. Gleichzeitig sichert die Aufrechterhaltung eines guten Zustandes den Wert der bisher getätigten Investitionen und verringert die jährlichen Kosten zur Erhaltung der Netze. Zusätzlich steigt bei einem guten Zustand die Verkehrssicherheit und die Betriebsgeschwindigkeit des Netzes an, was positive Auswirkungen auf den Fahrkomfort, die Erreichbarkeit und den Level of Service (LOS) hat.

Zusammenfassend ist die Straßenerhaltung ein zentraler Aufgabenbereich, weil die Erhaltung bestehender Substanz oft wirtschaftlicher ist als der Neubau und in Zukunft einen Großteil der vorhandenen Mittel verbrauchen wird. Die beste Strategie der Erhaltung ist dabei die Aufrechterhaltung eines möglichst guten Zustandes insbesondere auf dem Kernnetz und eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit auf dem untergeordneten Netz.



3.1.6 Auswertung B64 zwischen Weiz und Gleisdorf

Die B64 im Abschnitt zwischen Weiz und Gleisdorf stellt die Hauptanbindung der Bezirkshauptstadt an das höchstrangige Straßennetz dar und weist eine vergleichsweise hohe durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung des Gesamtverkehrs (DTV) von etwas über 11.000 Fahrzeugen (davon ca. 1.350 LKW) auf. Auf Basis der kontinuierlichen Verkehrszählungen der Dauerverkehrszählstelle des Landes auf diesem Abschnitt zeigt sich, dass die Monatsmittelwerte sowohl des DTV, als auch des DTLV von November bis März um etwa 10-20% unter dem Jahresmittelwert und von April bis Oktober um etwa 10-15% über den o.a. Werten liegen. Die gemessenen Tageshöchstwerte lagen im Vergleich dazu um etwa 25% (DTV) bzw. 40% über dem in Abb. 21 dargestellten Jahresmittel der Verkehrsbelastung.

Ausgehend von den Richtlinien und Vorschriften des Straßenverkehrs (RVS) festgelegten Werte werden die vorhandenen Kapazitätsgrenzen auch an Spitzentagen in der Spitzenstunde (Morgenverkehr) noch lange nicht erreicht. Dennoch kommt es in diesen Fällen auf der freien Strecke zu wesentlichen Einschränkungen der Wunschgeschwindigkeit und im Ortsgebiet zu Kolonnenbildung (Bezugsjahr 2005). Ausgehend von einer realistischen Zunahme des Gesamtverkehrs von etwa 2% und des Schwerverkehrs von 3% auf diesem Abschnitt wird sich die Verkehrsqualität auf der B64 zwischen Weiz und Gleisdorf weiter verschlechtern. Bis 2020 ist mit einer ausgeprägten Kolonnenbildung und eingeschränkter Bewegung im Verkehrsablauf zu rechnen, die vorhandene Kapazitätsgrenze ist aber frühestens 2025 - 2030 erreicht.

Der in ländlichen Gebieten für hochrangige Anbindungen problematische Langsamverkehr (Traktoren, landwirtschaftliche Maschinen etc.) wurde bereits weitgehend auf neu errichtete Begleitstraßen verlagert. Die Engstelle bei Krottendorf wird durch den Bau der Umfahrung Weiz und Anbindung an die B72 weitgehend entschärft. Derzeit kann daher der aus der Region kommende Wunsch nach einem vierspurigen Ausbau der B64 zwischen Weiz und Gleisdorf sowohl aus verkehrstechnischer Sicht als auch in Hinblick auf das begrenzte Budget des Landes und dem hohen Sanierungsbedarf am Bestandsnetz nicht befürwortet werden. Da ein solcher Ausbau jedoch durchaus zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll werden kann, sollte die Anzahl der Zufahrten auf ein Minimum beschränkt werden und eine heranrückende Bebauung hintan gehalten werden.

Die B64 im Abschnitt Weiz - Gleisdorf stellt die wichtigste Anbindung der Bezirkshauptstadt an das höchstrangige Straßennetz sowie benachbarte Regionen dar. Die derzeitige Verkehrsbelastung rechtfertigt keinen 4 - spurigen Ausbau. Dennoch sollte die Trasse für einen künftigen Ausbau frei gehalten und die Anzahl der Zufahrten auf ein Minimum beschränkt werden.

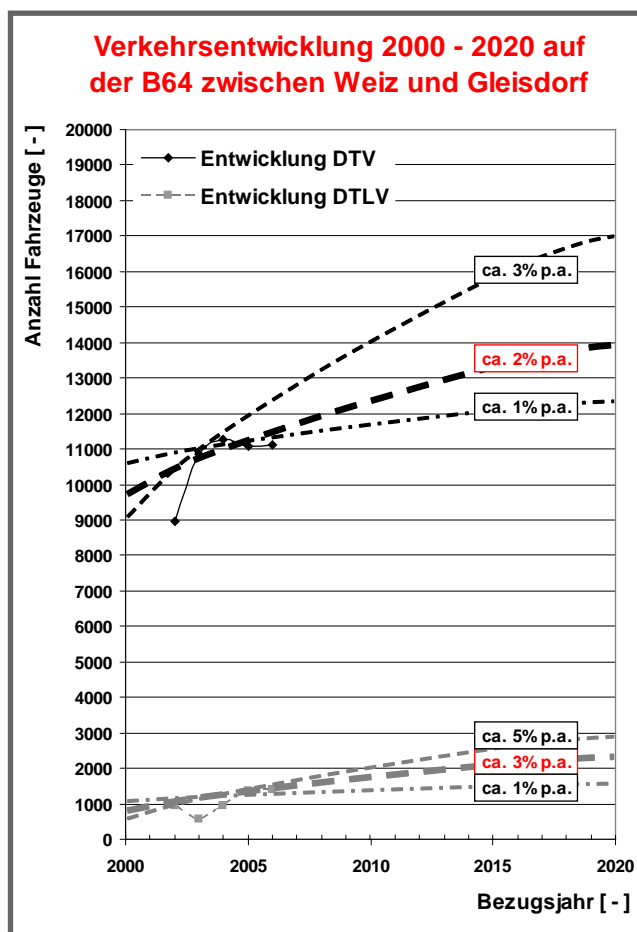


Abb. 21 Prognose der möglichen Verkehrsentwicklung auf der B64 im Abschnitt Weiz - Gleisdorf bis zum Jahr 2020

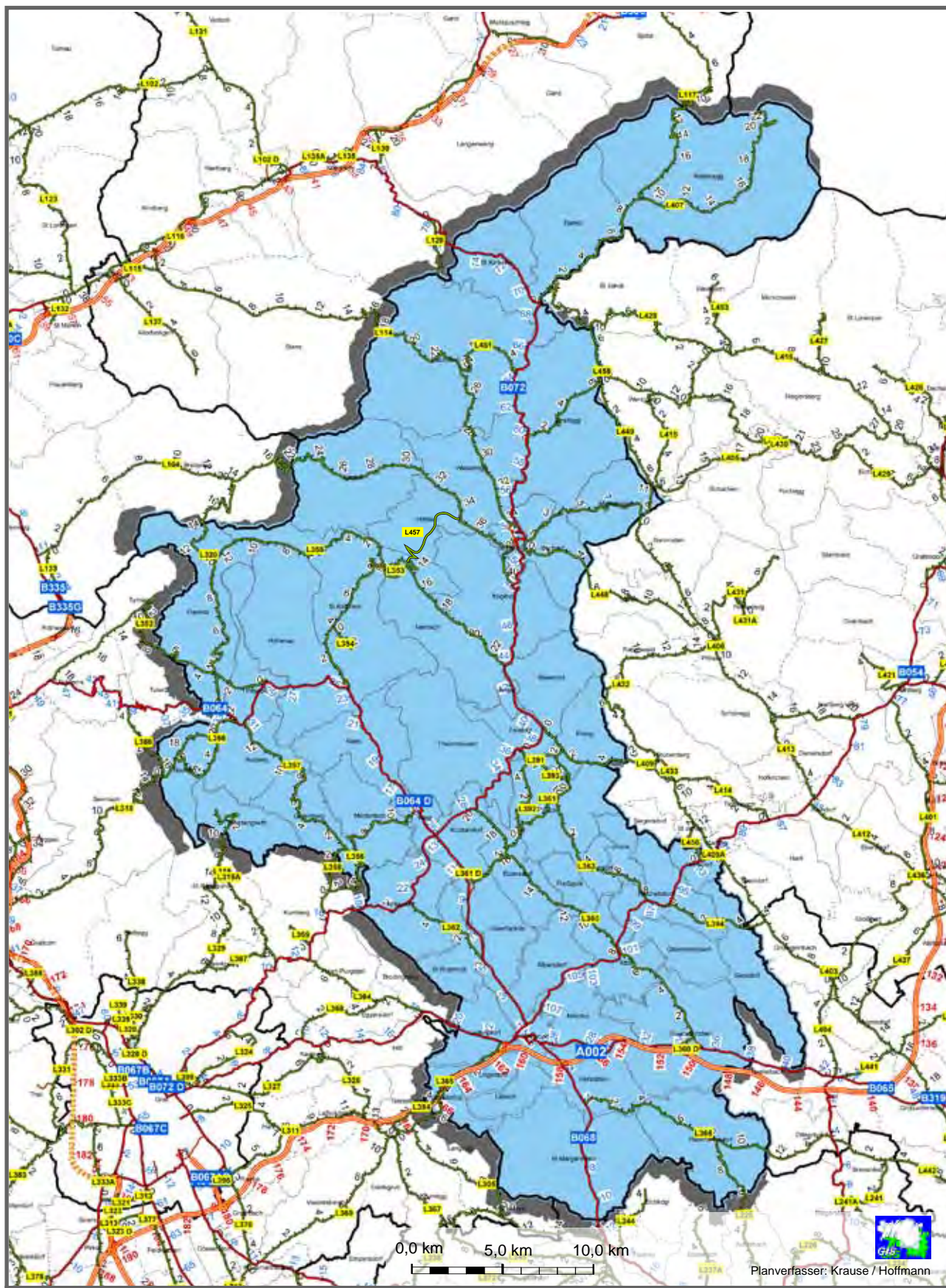


Abb. 22 Kilometriertes hochrangiges Straßennetz im Planungsgebiet mit Stand 2006

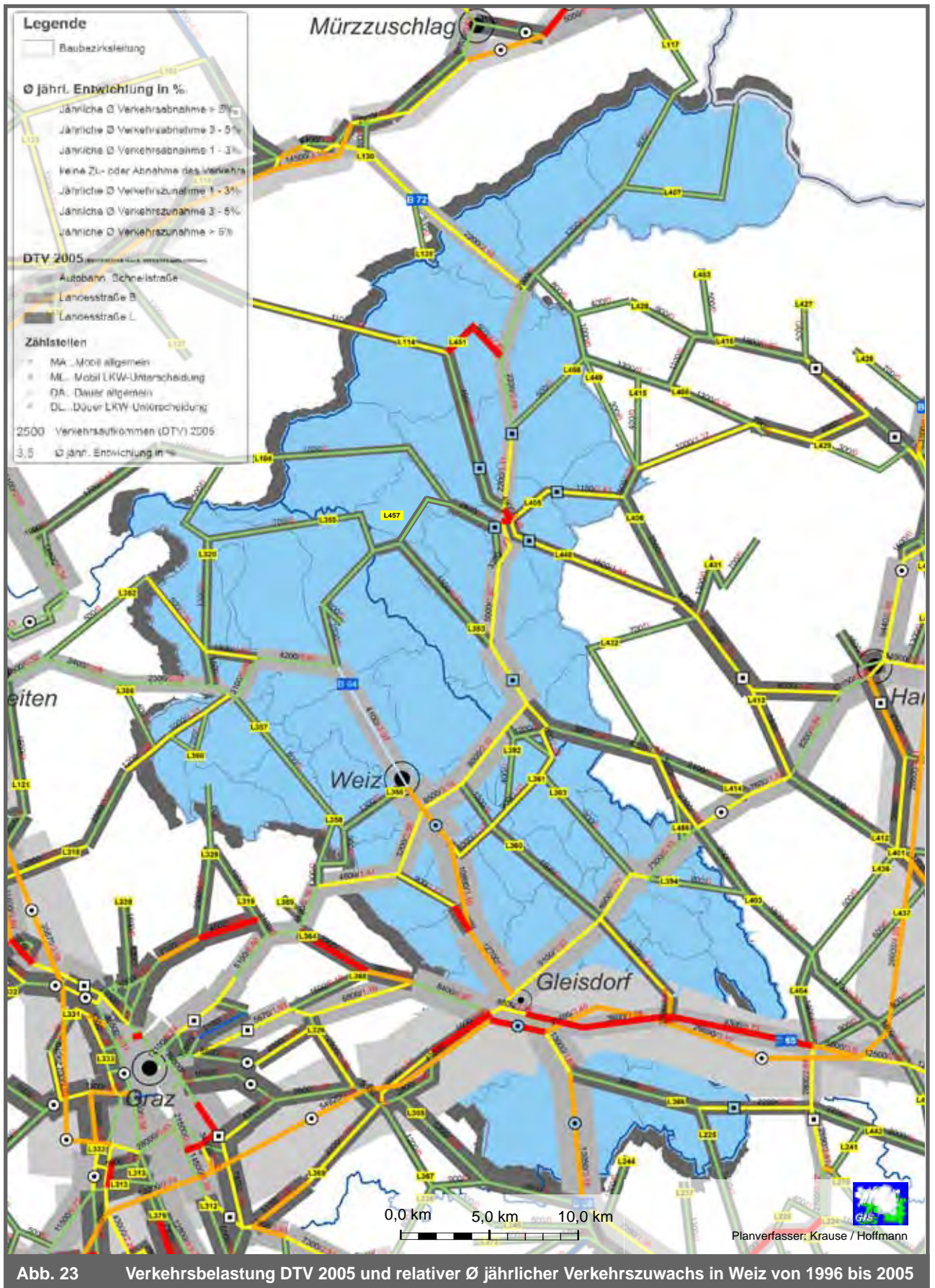
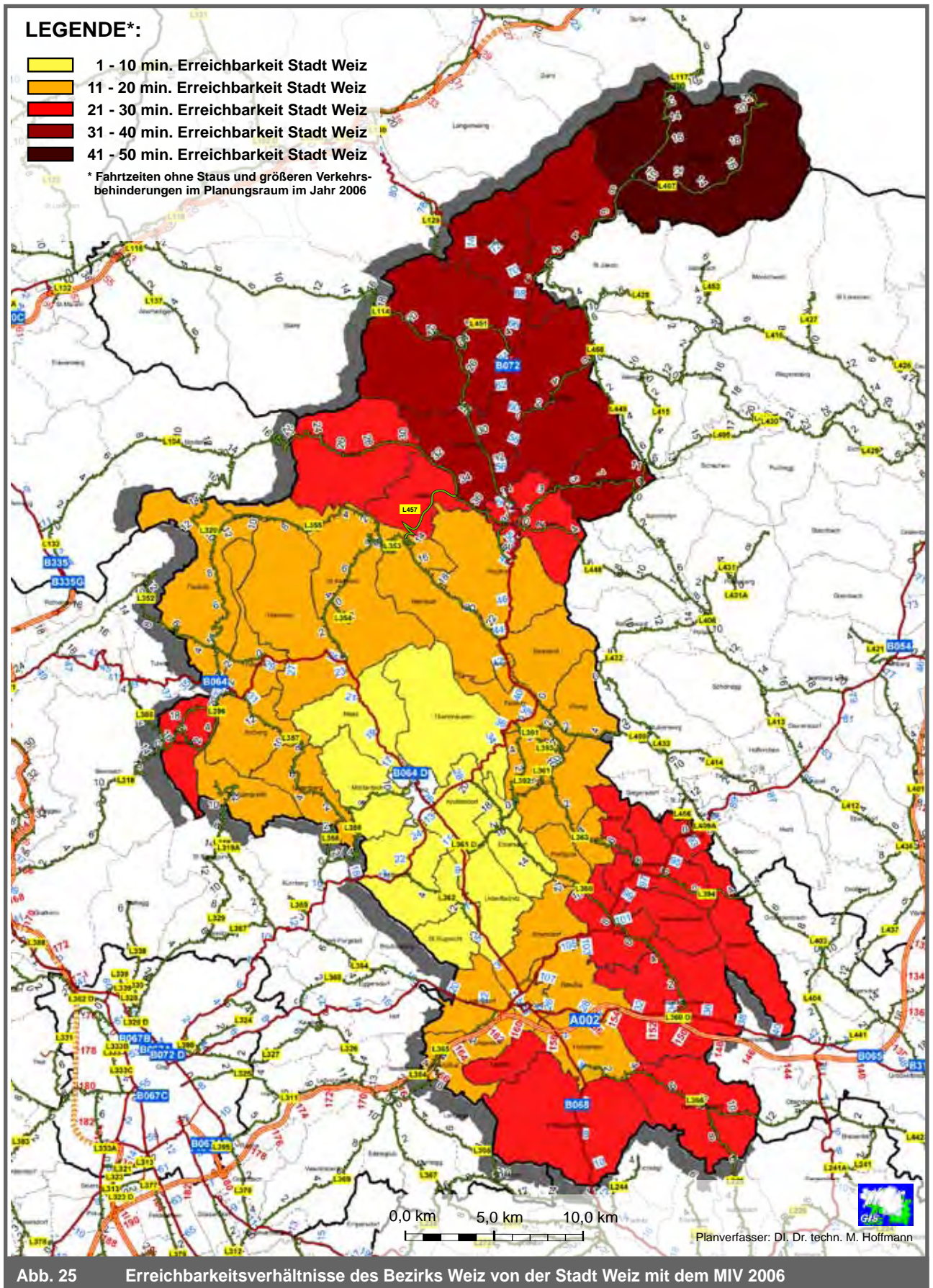
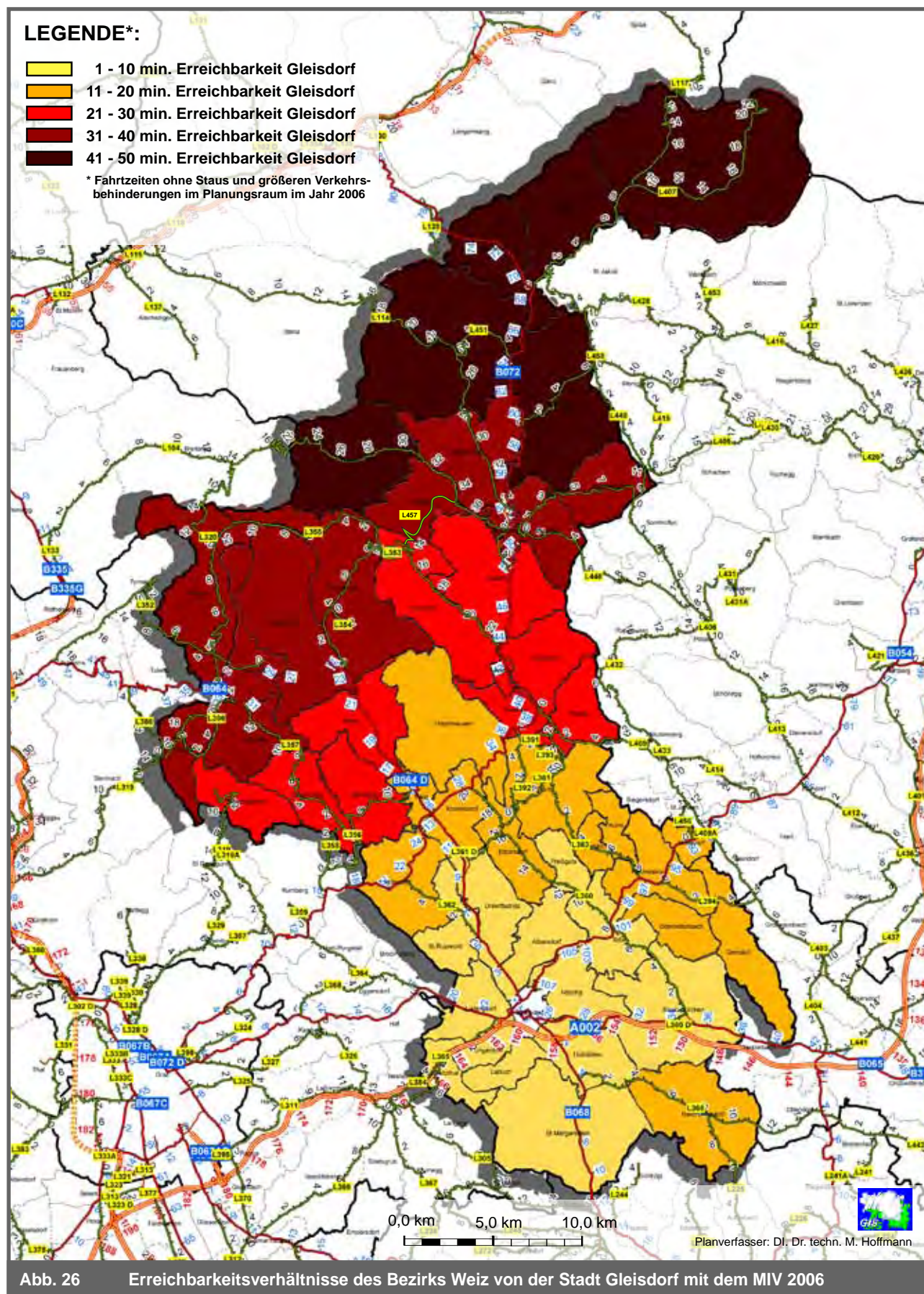


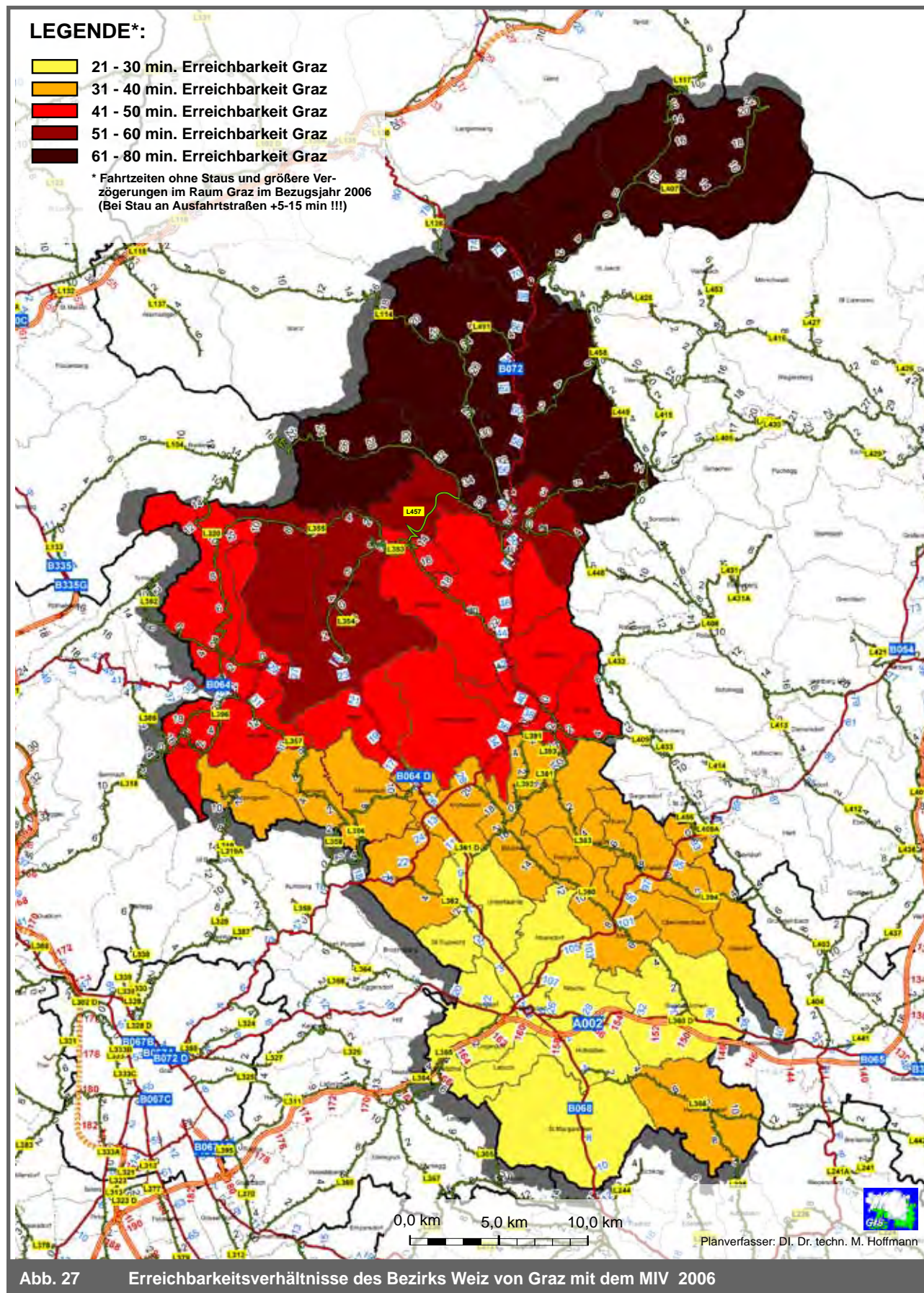
Abb. 23 Verkehrsbelastung DTV 2005 und relativer Ø jährlicher Verkehrszuwachs in Weiz von 1996 bis 2005



Abb. 24 Verkehrsbelastung DTLV 2005 und relativer Ø jährlicher Verkehrszuwachs in Weiz von 1996 bis 2005







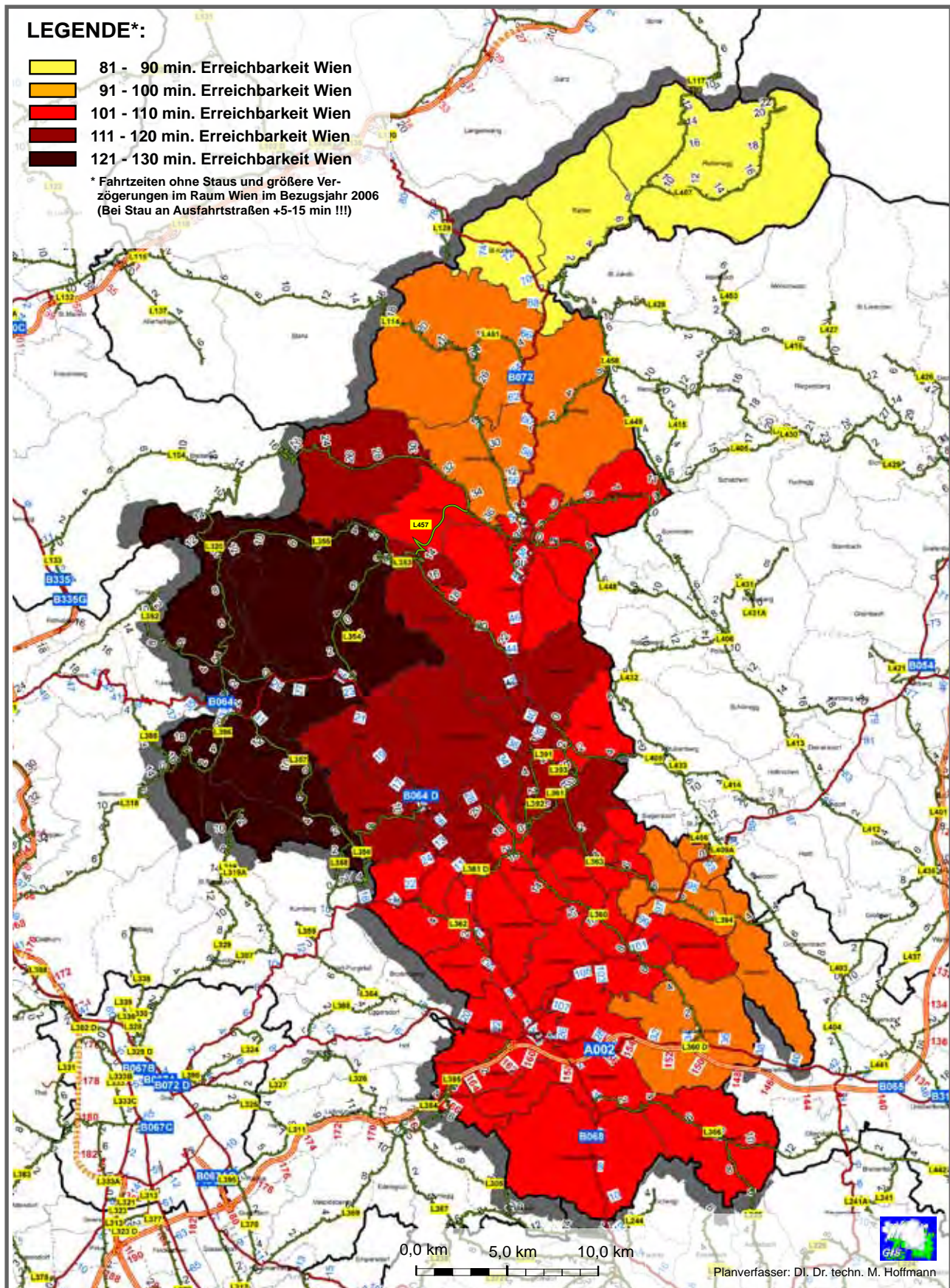


Abb. 28 Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von Wien mit dem MIV 2006

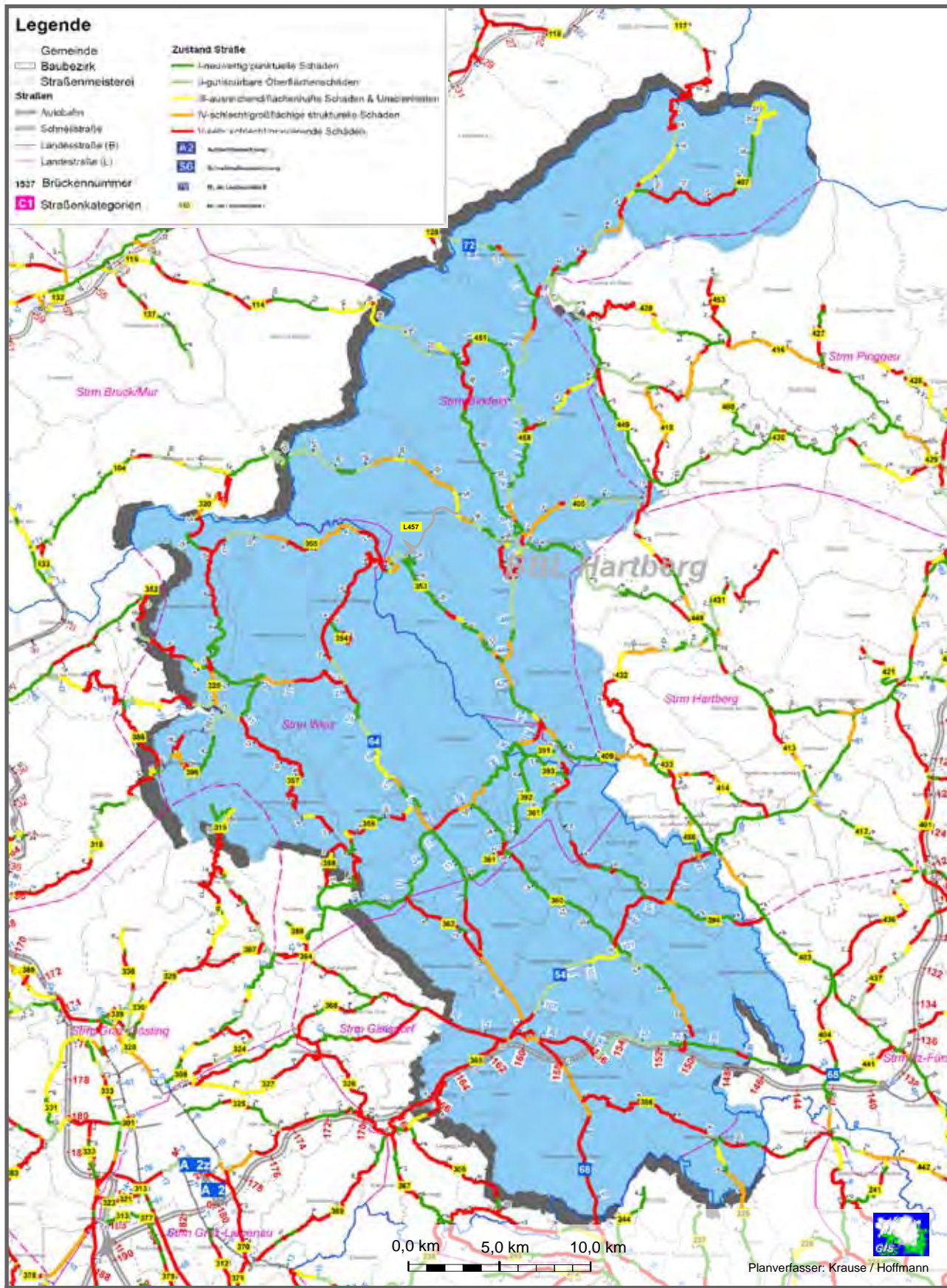


Abb. 32 Zustand der Landesstraßen B+L im Planungsgebiet gemäß Zustandserfassung 2005

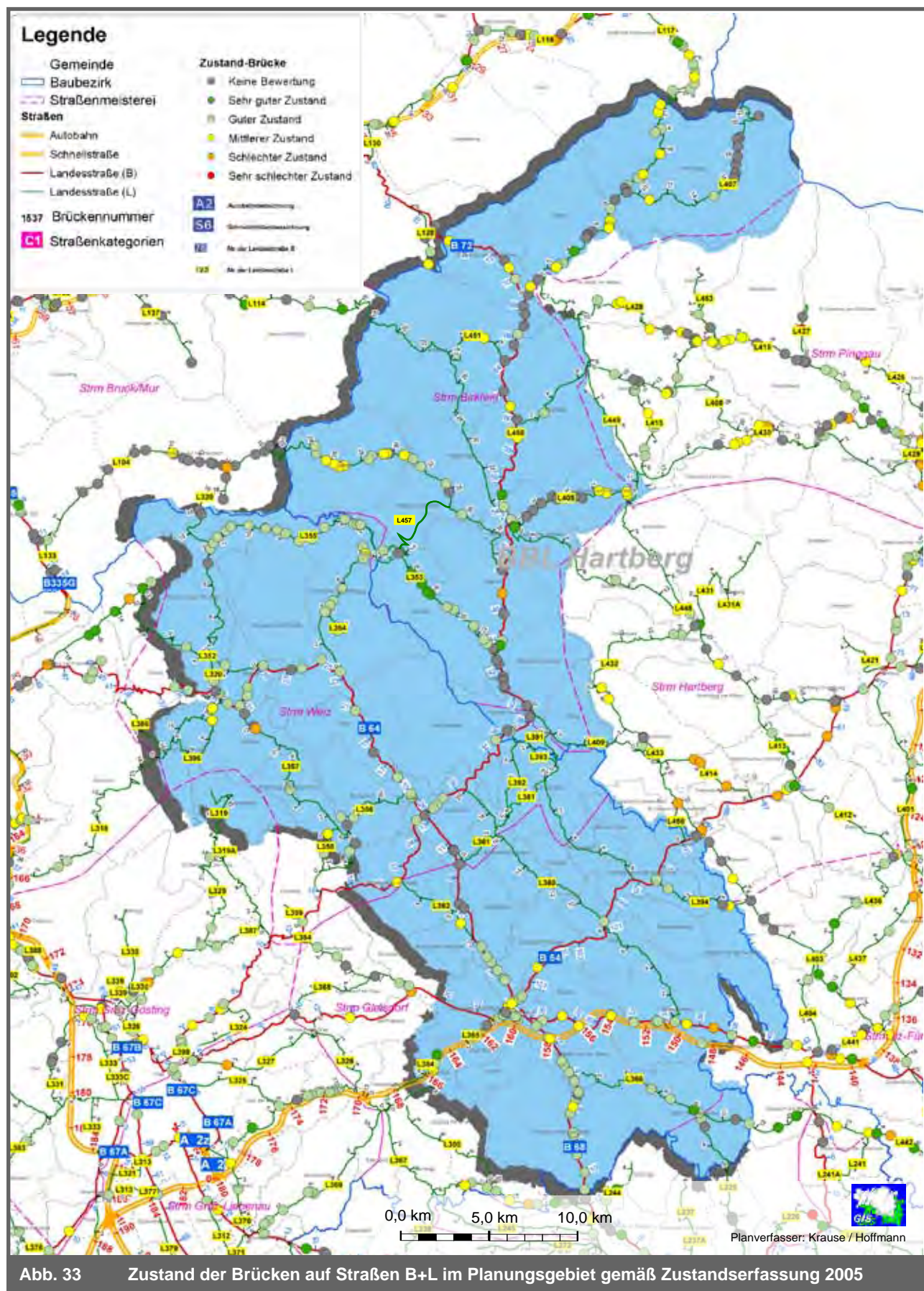
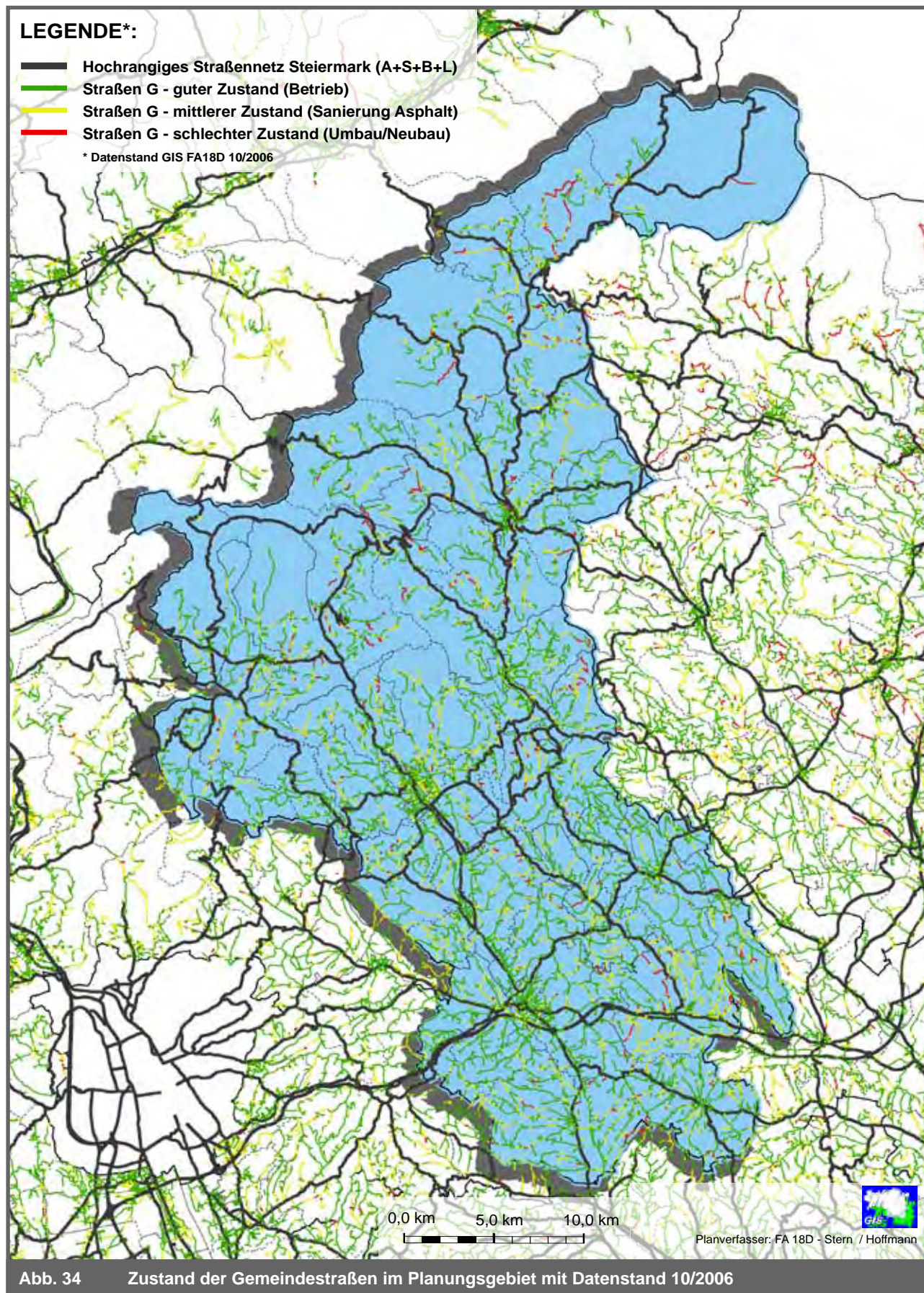


Abb. 33 Zustand der Brücken auf Straßen B+L im Planungsgebiet gemäß Zustandserfassung 2005



3.2 Öffentlicher Verkehr

3.2.1 Erreichbarkeit im ÖV

Das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs ist in Abb. 36 dargestellt und besteht im Wesentlichen neben der Ostbahn und der Landesbahn Gleisdorf Weiz aus einem weit verzweigten Netz an Buslinien mit teilweise sehr geringer Frequenz. Die in den Abb. 37 - 40 dargestellten Erreichbarkeiten basieren auf den Angaben der BusBahnBim - Auskunft [www.verbundlinie.at] und sind die kürzeste angegebene Gesamtfahrzeit von Haltestelle zu Haltestelle. Die im Kasten angegebenen Zahlen geben die tägliche Anzahl der Verbindungen an Werktagen/Samstagen/Sonn- & Feiertagen zu den jeweiligen Zielorten an, wobei die Fahrzeiten teilweise deutlich über dem angegebenen Mindestwert liegen.

- **Erreichbarkeit Weiz:**

Stadt Weiz: Die Erreichbarkeit aus dem Bezirk mit dem ÖV ist aufgrund der Größe und Linieneinführung noch vergleichsweise gut und liegt im Schnitt bei knapp 52 Minuten. Die Kurszahlen in Abb. 35 besagen, dass man im Schnitt 7,4 mal an Wochentagen und 3,2 bzw. 1,4 mal an Samstagen bzw. Sonn- und Feiertagen Weiz mit dem ÖV erreichen kann

Gleisdorf: Nachdem Gleisdorf im Süden des Bezirks liegt, ist die mittlere Fahrzeit mit dem ÖV mit knapp 70 Minuten deutlich höher. Die gute Anbindung von Gleisdorf mit dem ÖV zeigt sich in den mittleren Kurszahlen und der kurzen Fahrzeit aus den Umgebungsgemeinden

Graz: Die Erreichbarkeit von Graz aus dem Bezirk ist besonders im Raum Gleisdorf und bis hinauf nach Weiz vergleichsweise gut, liegt aber im Schnitt immer noch über 100 Minuten. In den Gemeinden nördlich von Weiz (Kleinregionen Ratten und Birkfeld) kann dagegen kaum noch von einer Erreichbarkeit von Graz mit dem ÖV gesprochen werden

Wien: Die Erreichbarkeit von Wien mit dem ÖV erfolgt für die nördlichen Gemeinden in Richtung Müürztal auf die Südbahn bzw. die südlichen Gemeinden über Schnellbusverbindungen auf der B54. Die Fahrzeiten sind vergleichsweise sehr hoch bei einer gleichzeitig geringen Zahl an täglichen Verbindungen

Aus der Sicht der Erreichbarkeit der Bezirkshauptstadt Weiz sowie von Gleisdorf ist an Werktagen aus den meisten Gemeinden eine Mindestreichbarkeit gegeben. An Wochenenden und Feiertagen sowie in kleineren Gemeinden abseits der B54, B64, B68 und B72 gibt es dagegen so gut wie keine Anbindung mehr.

3.2.2 Qualitätsvergleich MIV - ÖV

Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) im Vergleich mit der Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist ein wesentliches Kriterium für die Konkurrenzfähigkeit der Verkehrsträger. In Abb. 35 sind die ermittelten Fahrzeiten im Vergleich dargestellt, wobei die Situation tatsächlich noch deutlich schlechter für den ÖV ausfällt, da nur die kürzeste Fahrzeit von Haltestelle zu Haltestelle und nicht von Haus zu Haus berücksichtigt ist.

Umfassende Untersuchungen [z.B. KRIEBERNEGG 2005, VRTIC-FRÖHLICH 2006] bestätigen immer wieder die Bedeutung von Fahrzeit und Zugangszeit für die Verkehrsmittelwahl. Ab einem Fahrzeitverhältnis von etwa 1:1,3 fallen die niedrigeren Kosten des Öffentlichen Verkehrs nicht mehr ins Gewicht und eine Verkehrsverlagerung zum ÖV wird zunehmend unwahrscheinlich. Trotz der für den ÖV vorteilhaften Annahmen liegen die Fahrzeitverhältnisse MIV:ÖV aus dem Bezirk nach Weiz-Stadt bei 1:2,6, nach Gleisdorf bei 1:3,3, nach Graz bei 1:2,4 und nach Wien bei 1:2,3.

Der öffentliche Verkehr ist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr im Bezirk Weiz durch wesentlich längere Fahrzeiten und eine deutlich schlechtere Flächenabdeckung und Erreichbarkeit gekennzeichnet. Während die Angebotsdichte des ÖV an den Wochentagen noch einigermaßen ausreichend ist, muss sie an den Wochenenden gegenüber dem MIV als völlig unzureichend bezeichnet werden.

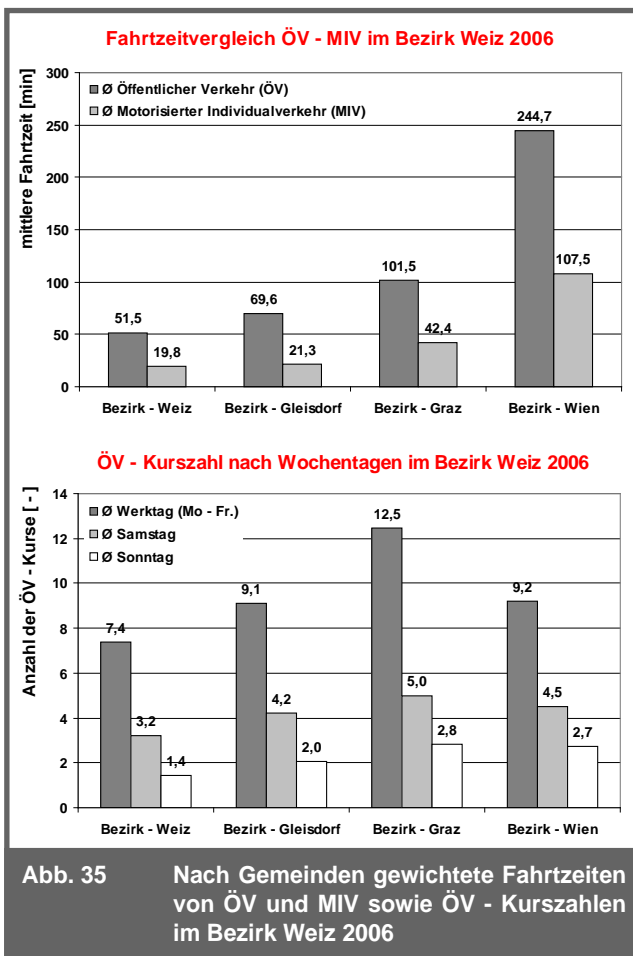
3.2.3 Angebotsnutzung im ÖV

Basierend auf den Kartenverkäufen im Verkehrsverbund in den Regionen lassen sich der Binnenverkehr bzw. der überregionale Verkehr nach Graz näherungsweise hochrechnen. Nicht in diesen Fahrten enthalten sind die Schülerverkehre. Gemäß der in Abb. 41 dargestellten Auswertung werden im überregionalen Verkehr nach Graz etwa 2000 Fahrten und im Binnenverkehr etwa 800 Fahrten pro Tag getätigt. Für den Verkehr in andere Regionen ist mit etwa 400 - 600 Fahrten zu rechnen. Zusammen mit den sonstigen nicht erfassten Fahrten kann mit rund 3.500 ÖV - Fahrten am Tag aus Quell-Ziel- und Binnenverkehr im Bezirk gerechnet werden. Bezogen auf das tägliche Verkehrsaufkommen der erwachsenen Bevölkerung entspricht dies etwa 1-2% ÖV - Anteil am Modal-Split.

Rechnet man nun auf Basis von Untersuchungen [z.B. Mobilitätserhebung Deutschland 2000] etwa 70% ÖV - Anteil der Schülerverkehre (Schüler+Studentenfahrt) hinzu, so ergeben sich zusätzlich etwa 15.000 - 20.000 Fahrten pro Tag. Unter Berücksichtigung der Schülerverkehre steigt der Anteil des Öffentlichen Verkehrs an allen Wegen auf etwa 5 - 7%. Dies ist zwar ein üblicher Wert für ländliche Räume, zeigt aber die vergleichsweise geringere Bedeutung und Flächenabdeckung des ÖV gegenüber urbanen Gebieten (Graz = 19,4%, Wien = 34,0%).

Aus der Analyse der Fahrrelationen im ÖV - Binnenverkehr lässt sich weiters ablesen, dass das bestehende Angebot trotz Neuordnung im „Korridor Ost“ im Jahr 2003 immer weniger von der erwachsenen Bevölkerung angenommen wird. Dagegen hat der überregionale Verkehr leicht zugenommen, was in erster Linie auf die verstärkte Annahme des Angebots auf der Achse Gleisdorf - Graz zurückzuführen ist. Insgesamt spiegelt sich die schlechte Erreichbarkeit des Bezirks mit dem öffentlichen Verkehr (Ausnahme Gleisdorf) im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) in der geringen Annahme des Angebots wider.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) wird von der erwachsenen Bevölkerung mit 1-2% Anteil an den getätigten Fahrten kaum noch angenommen. Rechnet man die Schülerfahrten hinzu, so erhöht sich der Anteil des ÖV auf max. 5-7%. Die im Jahr 2003 erfolgte Neuordnung des Korridor Ost hat nur auf der Relation Graz - Gleisdorf - Weiz leichte Zuwächse gebracht, ansonsten wird der öffentliche Verkehr kaum noch angenommen. Ohne massive Angebotsverbesserung ist aus heutiger Sicht keine Trendumkehr erreichbar.



3.2.4 Steirische Landesbahn Weiz - Gleisdorf

Die Steirischen Landesbahnen (STLB) betreiben die 15 km lange nicht elektrifizierte Strecke Gleisdorf - Weiz (Normalspur) sowie die Strecke Weiz - Oberfeistritz (Schmalspur). An der Strecke mit den 9 in Abb. 42 dargestellten Haltestellen verkehren an Werktagen etwa 25 Züge sowie etwa 12 an Samstagen bei etwa 20 min Fahrzeit Weiz - Gleisdorf. Insgesamt werden pro Jahr etwa 570.000 Fahrgäste auf der Bahnstrecke (1.560/Tag) sowie 120.000 Fahrgäste auf der parallel betriebenen Buslinie (330/Tag) befördert. Die an diese Strecke anschließende Schmalspurbahn Weiz - Oberfeistritz mit rund 12 km Streckenlänge hat dagegen nur mehr untergeordnete Verkehrsbedeutung, wird aber noch für Sonder- und Ausflugsfahrten sowie vereinzelt zum Gütertransport genutzt [StLB 2007].

Weiters hat diese Strecke Gleisanschlüsse zu den meisten Industriebetrieben im Bezirk wie Magna, VA Tech, Rondo, Landring etc. und verfügt über einen Zugbildebahnhof in Weiz, ein Zugbildegleis in Preding sowie Verlademöglichkeiten und Lagerflächen in Weiz, Fladnitz-Neudorf und Albersdorf. Weiters wird die Strecke für Ganzzugsverkehre (z.B. „Touareg Express“), Schwerlasttransporte (z.B. Transformatoren und Generatoren), Werksverschub (z.B. Magna, VA Tech) sowie Shuttle-Verkehre zwischen den Produktionsstandorten genutzt.

Die von den steirischen Landesbahnen betriebene 15 km lange Strecke Weiz - Gleisdorf hat eine mittlere bis hohe regionale Bedeutung im Personen- und Güterverkehr für den Bezirk Weiz. Die 12 km lange Schmalspurbahn Weiz - Oberfeistritz hat dagegen in erster Linie touristischen Charakter und keine nennenswerte Verkehrsfunktion im Verbundnetz.

3.2.5 Ostbahn Graz - Gleisdorf - Feldbach

Die Steirische Ostbahn weist derzeit noch eine eingleisige Streckenführung auf und benötigt ca. 31-35 Minuten Fahrzeit von Graz nach Gleisdorf. Die Anzahl der Verbindungen liegt bei etwa 20 an Werktagen sowie 14/11 (Sa/So) am Wochenende. Gemäß der in Abb. 42 dargestellten Erhebung besteht eine Nutzung der Strecke durch Ausbildungs- und Arbeitspendler mit etwa 4.000 beförderten Personen pro Tag bzw. 1,5 Mio. im Jahr. An den Haltestellen im Bezirk Weiz steigen in Summe etwa 1.500 Personen ein und aus, die allerdings nicht ausschließlich aus dem Bezirk stammen, sondern auch die angrenzenden Park & Ride Anlagen frequentieren. Darüber hinaus wird die eingleisige Strecke bis fast an die Kapazitätsgrenze durch den Güterverkehr belastet.

Die Grazer Ostbahn hat sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine mittlere bis hohe regionale und überregionale Bedeutung für den Bezirk Weiz. Die bestehende Infrastruktur lässt jedoch nur eine begrenzte Angebotsverbesserung zu, weshalb ein schrittweiser zweispuriger Ausbau sowie die Anbindung an die Koralmbahn bis 2020 geplant sind.

3.2.6 Weizer Anruf Sammeltaxi (WASTI)

Das Sammeltaxi ist eine Einrichtung, bei der um einen Preis von 2 € pro Fahrt bzw. um 3 € für Hin- und Retourfahrt fixe Standorte in den Gemeindegebieten von Weiz (71), Naas (5), Krottendorf (13), Thannhausen (8), Mitterdorf (4) und Mortantsch (8) regelmäßig angefahren werden. Das Einzugsgebiet umfasst insgesamt 15.000 Einwohner. Insgesamt werden pro Jahr 8.500 Fahrgäste befördert, die laufenden Kosten liegen bei etwa 60.000 €/Jahr, die Einnahmen bei etwa 15.000 €.

Das Weizer Anruf Sammeltaxi kurz WASTI ist ein lokales Ruftaxisystem in Weiz und fünf Nachbargemeinden mit etwa 8.500 Fahrgästen und ergänzt das lokale ÖV - Angebot. Gemessen am Anteil der Gesamtwege hat das WASTI eine untergeordnete Verkehrsbedeutung, der Subventionsbedarf mit 4-5 €/Fahrt ist vergleichsweise hoch.

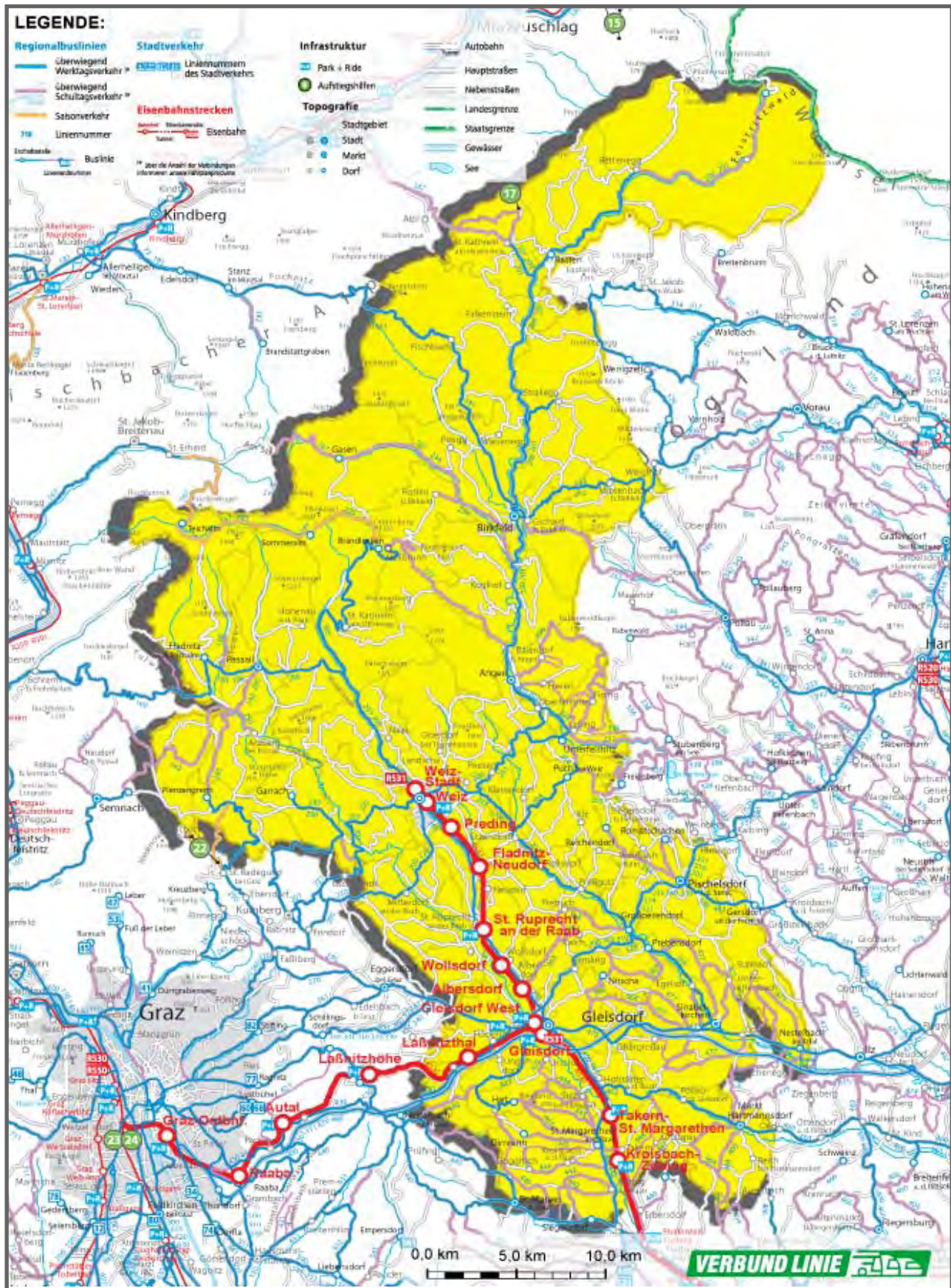


Abb. 36 Liniennetz des Steirischen Verkehrsverbundes im Planungsgebiet 2006

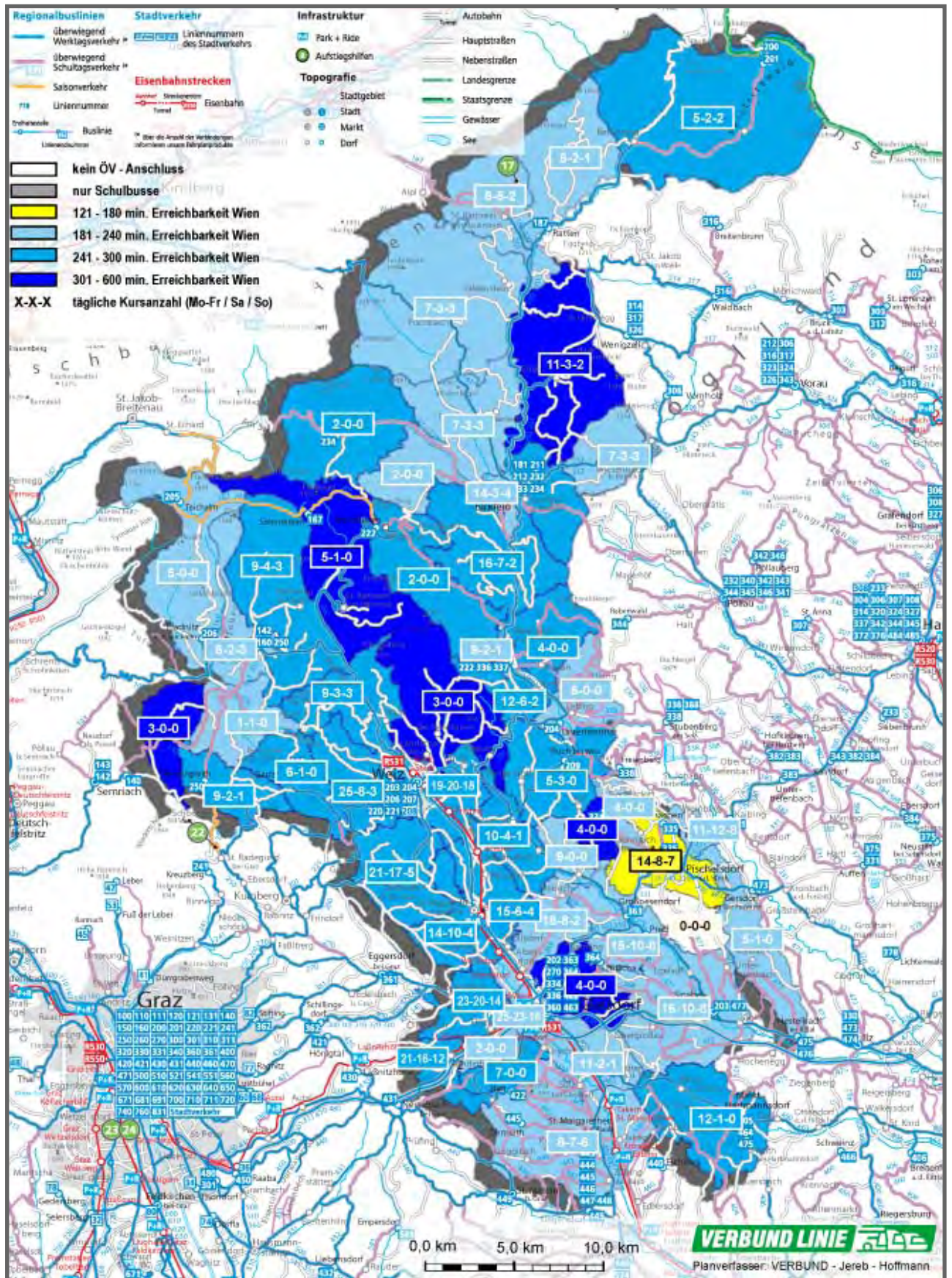


Abb. 37 Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von Wien mit dem ÖV samt Kursanzahl 2006

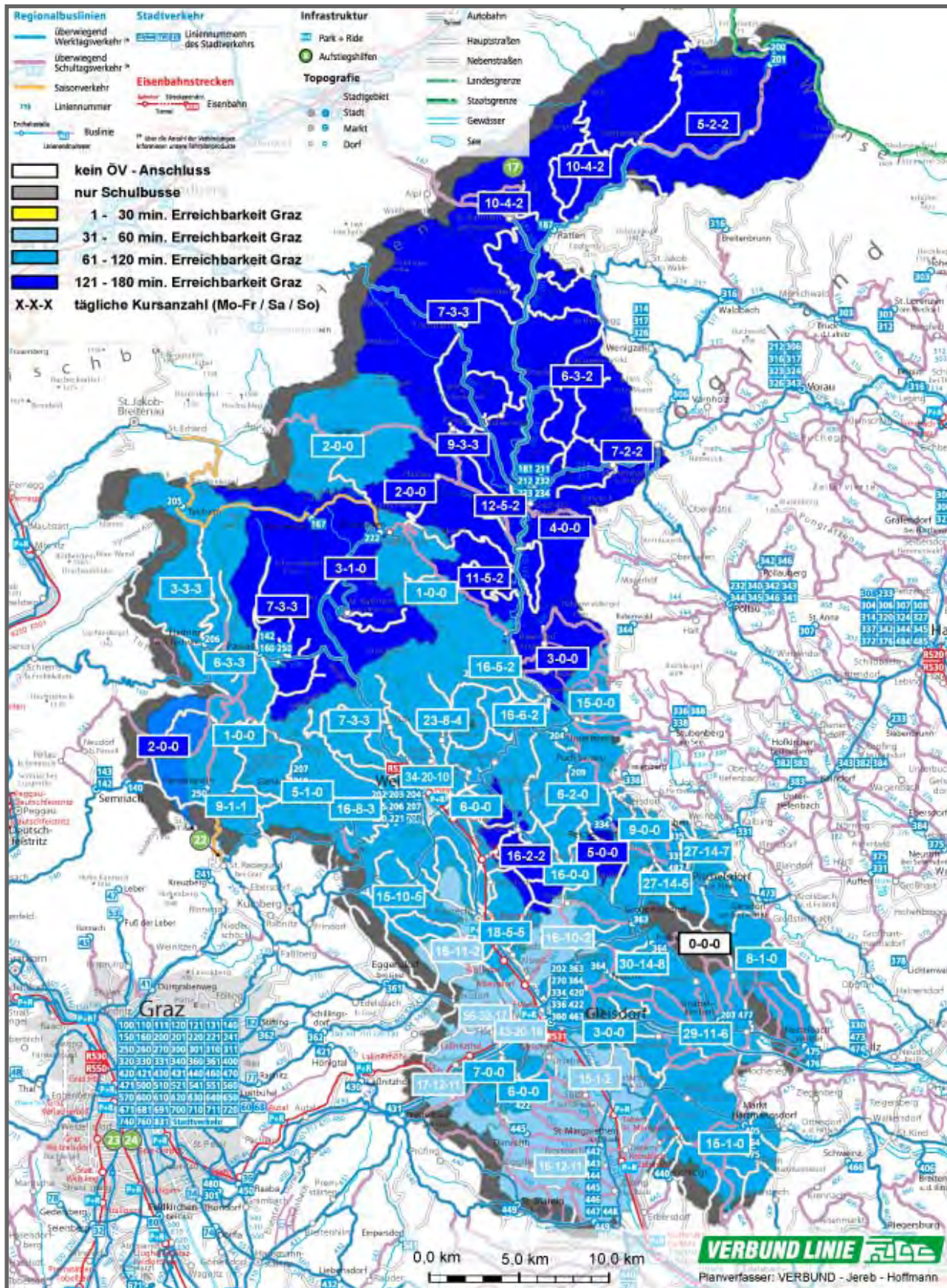


Abb. 38 Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von Graz mit dem ÖV samt Kursanzahl 2006

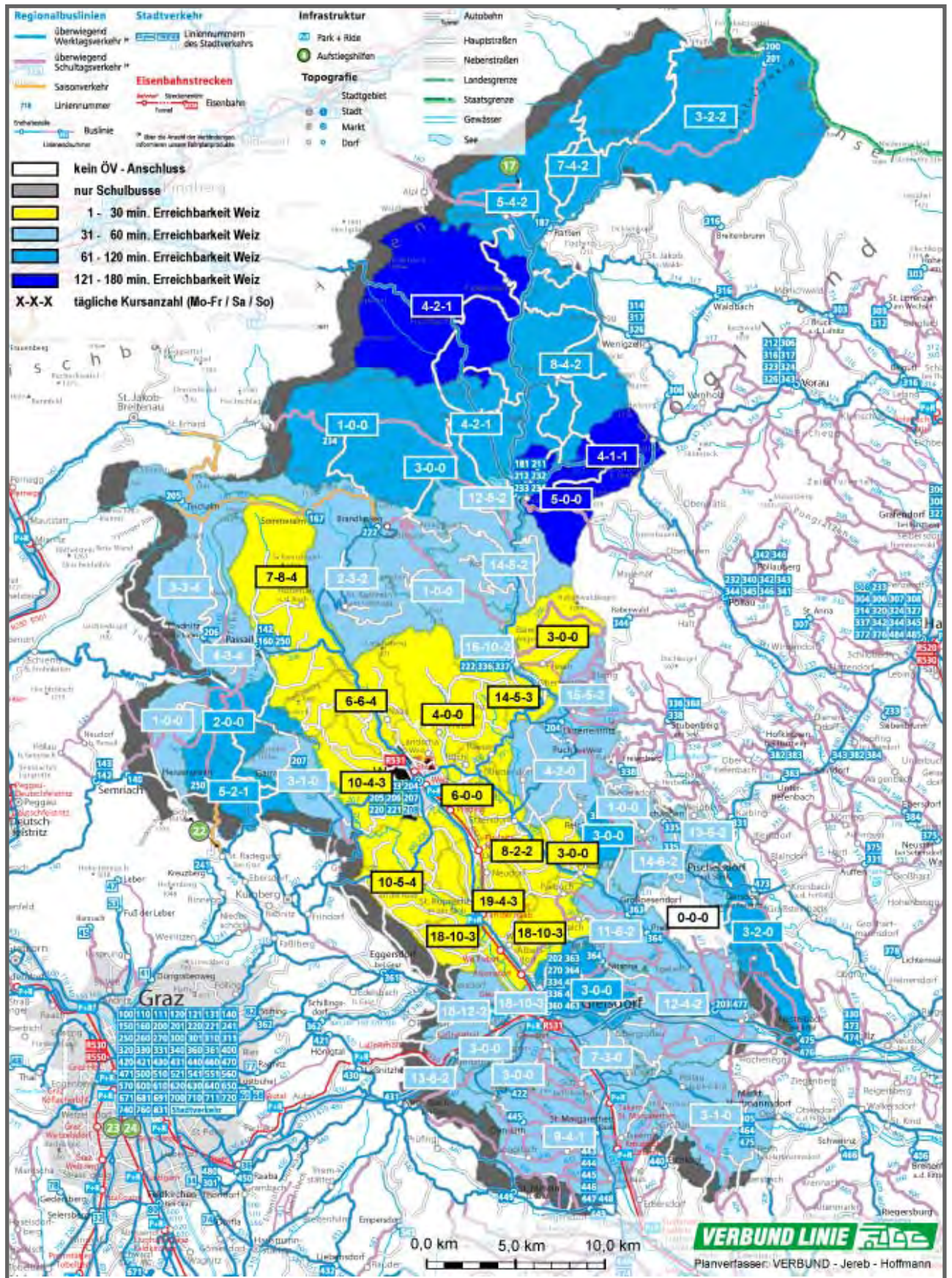


Abb. 39 Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von der Stadt Weiz mit dem ÖV samt Kursanzahl 2006

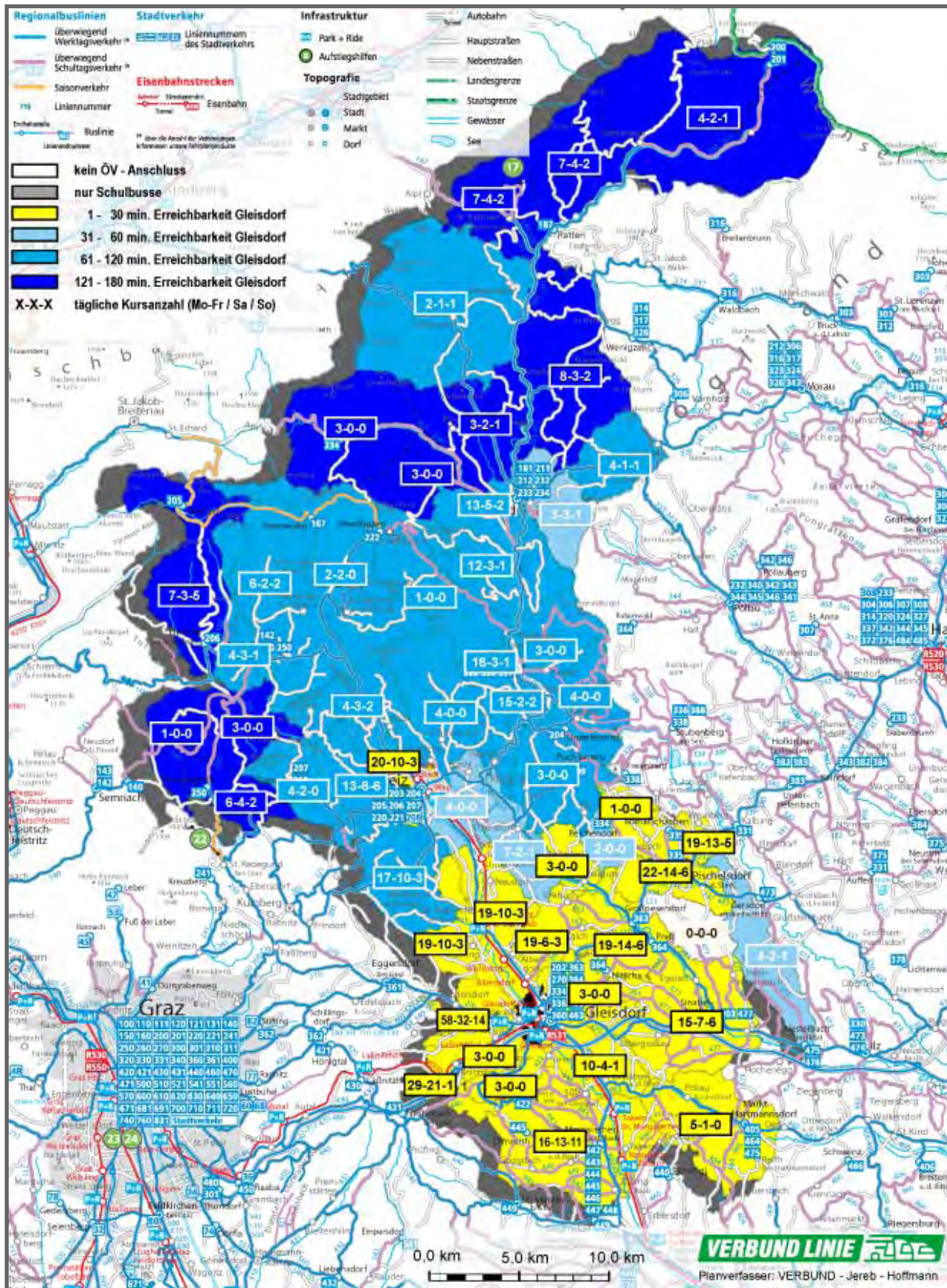
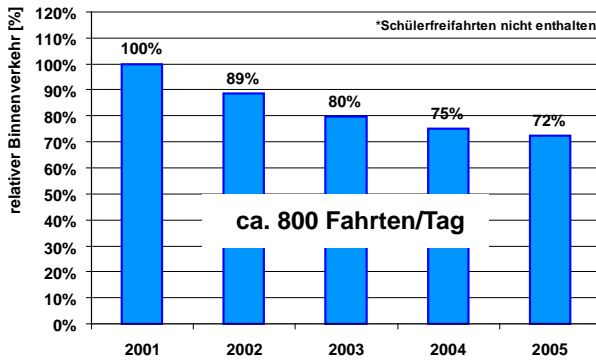


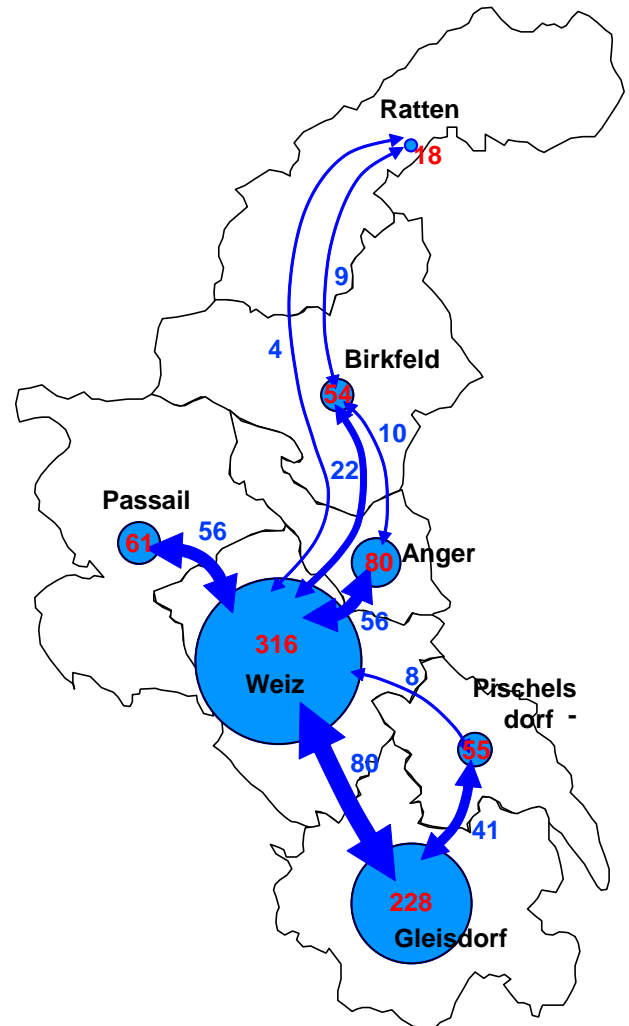
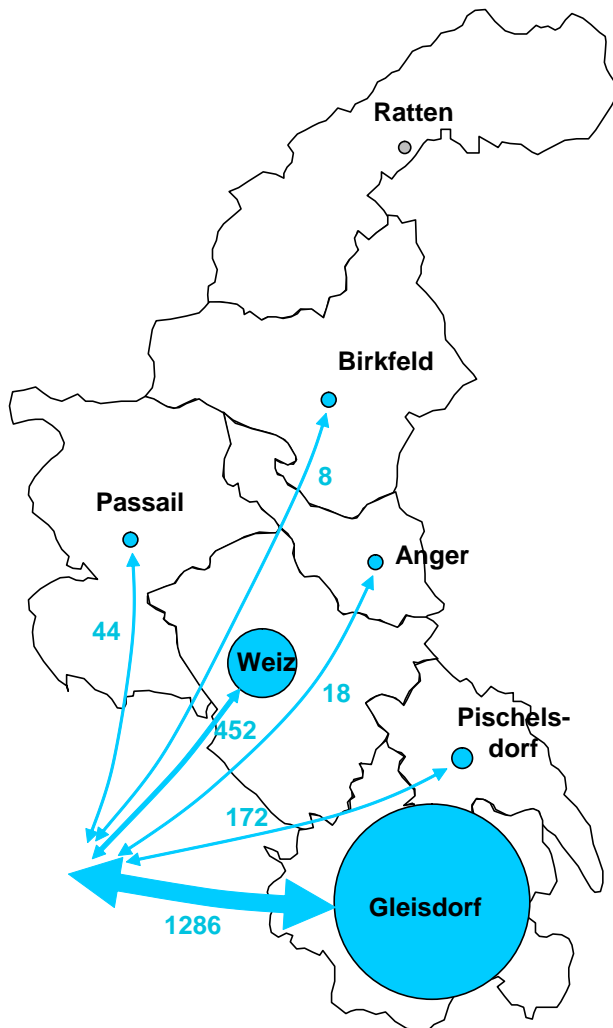
Abb. 40 Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von Gleisdorf mit dem ÖV samt Kursanzahl 2006

Entwicklung und Relationen im öffentlichen Verkehr im Bezirk Weiz auf Basis der Kartenverkäufe des Verkehrsverbund 2001 - 2005

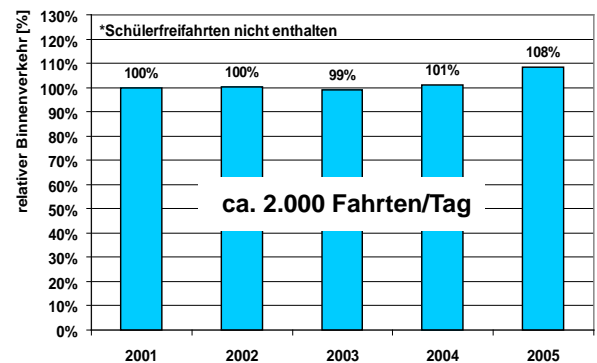
Entwicklung des ÖV-Binnenverkehrs im Bezirk Weiz 2001 - 2005*



- ↔ Täglicher ÖV - Binnenverkehr (ohne Schülerverkehr)
- ÖV - Bedeutung Kleinregion (ohne Schülerverkehr)
- XX ÖV - Gesamtverkehr Kleinregion



Entwicklung des ÖV aus dem Bezirk Weiz nach Graz 2001 - 2005*



- ↔ *Täglicher ÖV - Verkehr nach Graz (ohne Schülerverkehr)
- *ÖV - Bedeutung Kleinregion (ohne Schülerverkehr)

Abb. 41 Fahrrelationen mit dem öffentlichen Verkehr im Bezirk Weiz (ohne Schülerverkehre) 2001 - 2005

Steirische Landesbahn STLB (1) im Abschnitt Weiz - Gleisdorf

- Anzahl Verbindungen: 25 (Mo-Fr) - 12 (Sa)
- Fahrtzeit ca. 20 min.
- 570.000 Fahrgäste Bahn (+120.000 Bus) p.a.
- ca. 80-90% Schülerverkehr (ca. 1.900/d)
- Gleisanschluss zu den meisten Industriebetrieben wie Magna, VA Tech, Rondo für Werksverkehr, Verschub und Transport
- Eingleisige Strecke mit mittel/hoher regionaler Bedeutung für Standort Weiz

Ostbahn (2) mit den Abschnitten Graz - Gleisdorf - Feldbach

Ein- und Aussteiger auf der Ostbahn an einem Werktag (21.04.2004)

Station	Einsteiger	Aussteiger
Graz - Haupt	1388	1157
Graz - Ost	398	521
Raaba	181	152
Autal	15	15
Laßnitzhöhe	95	138
Laßnitzthal	46	57
Gleisdorf	587	567
Takern	87	126
Kroisbach	25	19
Rest	1686	1758

- Eingleisige Strecke mit Fahrtzeit von 31 – 35 min von Graz nach Gleisdorf
- ca. 20 Verbindungen (Werktag) bzw. 14 (Sa) und 11 (So) von 06.16 – 22.50 Uhr
- Besonders hohe Nutzung durch Arbeits- und Ausbildungspendler mit ca. 4.000 Fahrgästen am Tag bzw. ca. 1.5 Mio. Fahrgästen / Jahr
- An den Haltestellen Laßnitzthal (103), Gleisdorf (1.154), Takern (213) und Kroisbach (44) steigen insgesamt rund 1.500 Personen pro Tag zu bzw. aus

Abb. 42 Steirische Landesbahn Weiz-Gleisdorf und Ostbahn Graz - Gleisdorf - Feldbach

3.3 Fuß- und Radverkehr

Der fußläufige Verkehr ist neben dem Radverkehr die umweltschonendste und gesundheitsförderndste Art der Fortbewegung. Trotzdem ist die Bedeutung dieser Fortbewegungsart gemessen an der insgesamt zurückgelegten Weglänge und dem Modal Split rückläufig, da die Daseinsfunktionen nur noch in wenigen Fällen fußläufig erreichbar sind. Zudem konzentriert sich die Versorgungsinfrastruktur in wenigen Einkaufszentren und der geringe Anteil der Beschäftigten in der Landwirtschaft sowie der hohe Pendleranteil in der Arbeitsbevölkerung führt dazu, dass nur mehr ein geringer Anteil der Wege zu Fuß zurückgelegt werden können. Die Zielsetzungen der Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs wurden u.a. im Radverkehrskonzept (1991) und dem Entwurf des Steirischen Gesamtverkehrsplanes StGVP 2001 festgelegt. In der Folge wurde das nunmehr bestehende umfassende Netz aufgebaut und steht sowohl dem Alltagsfahrer, als auch Radtouristen zur Verfügung.

- **Radwegenetz im Bezirk Weiz:**

Das bestehende Radwegenetz im **Bezirk Weiz** ist in Richtung Nord - Süd ausgerichtet und erschließt das Gebiet der Teichalm im Nordosten sowie den Raum Birkfeld entlang der B72 bzw. in Richtung Hartberg. Weitere Anbindungen von Weiz bestehen in Richtung Süden nach Gleisdorf bzw. in Richtung Thermenregion [Abb. 43].

R8 Feistritzalradweg: Verläuft von Krieglach über Ratten, Anger, Hirnsdorf bis Fürstenfeld und hat eine Länge von insgesamt 106,0 km

R10 Ilztalradweg: Hat eine Länge von insgesamt 148,5 km und verläuft von Unterfladnitz über Sinabelkirchen bis nach Großwilfersdorf und trifft dort auf den R8

R11 Raabtalradweg: Ist insgesamt 93 km lang und läuft von der Teichalm über Weiz, Gleisdorf, Feldbach bis nach Fehring

R12 Thermenradweg: Verläuft entlang der Lafnitz von Mönichkirchen über Bad Waltersdorf, Loipersdorf bis nach Bad Radkersburg über 148,5 km

R49 Mostwärtsradweg: Ist insgesamt 15 km lang und führt vom Südosten von Graz über die Schemmerlhöhe bis nach Gleisdorf bzw. das Raabtal

R51 Feistritzsattelradweg: Wird derzeit gebaut - entlang L407 und Forstweg Seilern

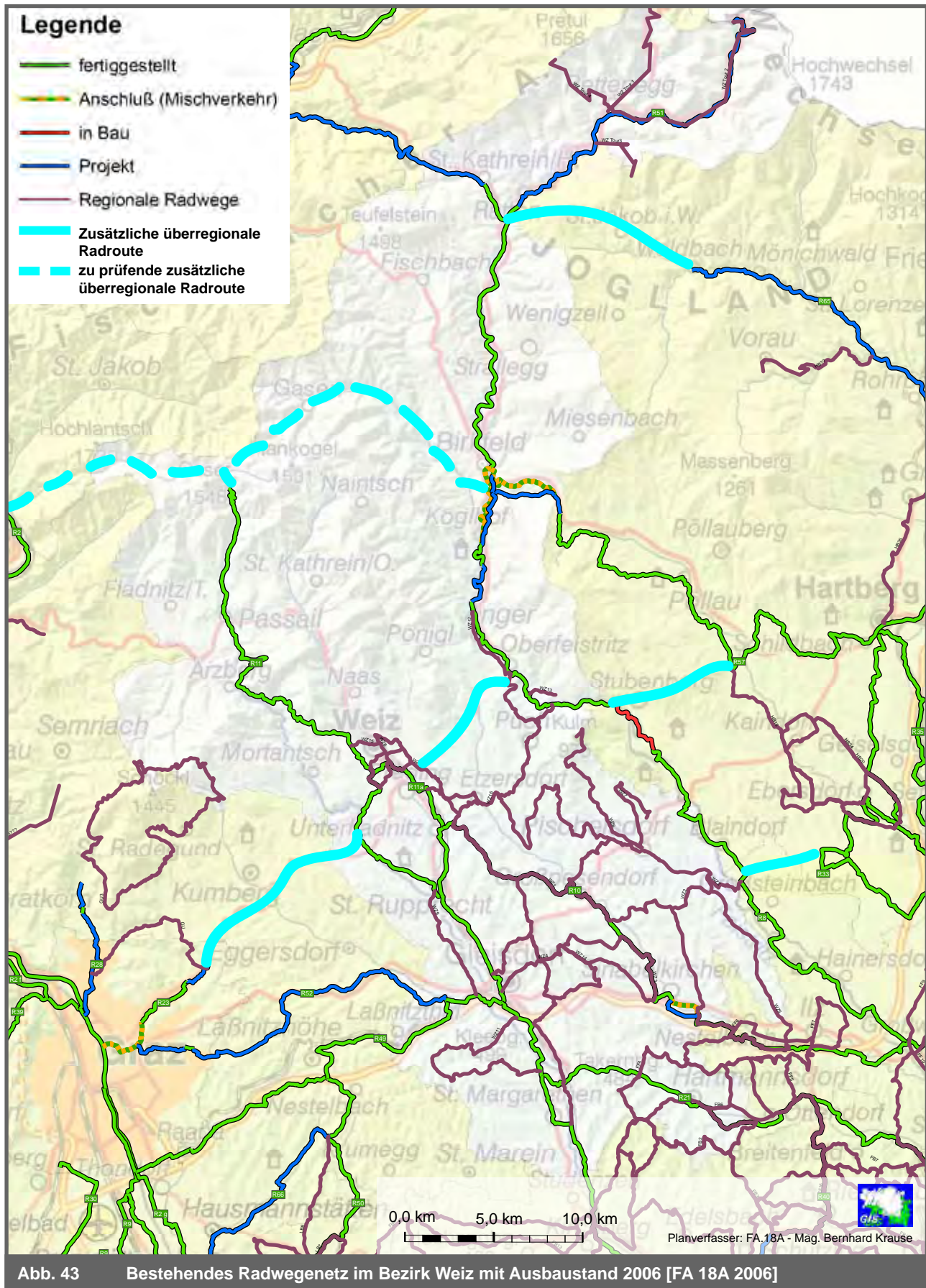
R57 Pöllauer Radweg: Hat eine Länge von 43 km und geht von Birkfeld über Pöllau bis St. Johann in der Haide und trifft dort auf den R12

- **Rad & Bahn im Bezirk Weiz:** Zusätzliche Kombiangebote Rad-Bahn sollen hier die Attraktivität für Gäste und Einheimische noch weiter steigern.

Österr. Bundesbahnen (ÖBB): Es gibt das Regio-Biking (Regional- und Eilzüge), bei dem eine Fahrrad-Mitnahmekarte erforderlich ist (1 Tag = 2,90 €, 1 Woche = 7,50 €, 1 Monat = 22,50 €) und das InterCity-Biking (IC- und EC-Züge, 1 Tag = 6,80 €, RegioTageskarte = 3,90 €)

Steiermärkischen Landesbahnen (STLB): Die Fahrrad-Mitnahme in den Zügen kostet 2,90€ für die Tageskarte

Der Radverkehr im Bezirk Weiz weist eine hohe Angebotsdichte zwischen Weiz und Gleisdorf sowie eine starke Nord-Süd Orientierung auf. Aufgrund der begrenzten Mittel des Landes und der bereits vorhandenen Angebotsdichte ist ein weiterer Ausbau des Radwegenetzes nur bei mindestens 50% Mitfinanzierung durch die Anrainergemeinden und hohem Bedarf möglich.



3.4 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr ist in peripheren Gebieten in der Regel kein Problem, da ausreichend Platz und Stellplätze vorhanden sind. Lediglich für die Bezirkshauptstädte, Einkaufszentren oder Park & Ride Anlagen mit Umstiegsmöglichkeit zum öffentlichen Verkehr ist dieser ein Thema.

- **Park & Ride:** Die Übersichtskarte in Abb. 44 zeigt die bereits bestehenden und geplanten Park & Ride Anlagen im Bezirk sowie die Parkraumbewirtschaftung in den Städten Weiz und Gleisdorf. Grundsätzlich funktioniert ein solches Angebot nur, wenn es entsprechende Umstiegsmöglichkeiten zu einem attraktiven ÖV gibt. Der diesbezügliche Bedarf ist aufgrund der Analyse der ÖV - Verbindungen grundsätzlich gegeben, letztere müssen jedoch noch stark verbessert werden, damit eine ausreichende Annahme durch die Nutzer erfolgt.

Für eine sichere und komfortable Benutzung sollte zudem jeder Park & Ride Anlage befestigt sein und über eine Beleuchtung sowie einen wetterfesten Unterstand verfügen. Für die Annahme dieser Plätze hat sich zudem eine Kombination mit weiteren Nutzungen wie Tankstellen, Gasthäusern oder Supermärkten bewährt, weil dadurch der Komfort für die Nutzer weiter erhöht wird. Ausstattung und Auslastung der Park & Ride Anlagen im Bezirk können der Abb. 45 entnommen werden.

Die im Zuge der Befahrung erhobene Auslastung der Anlagen zeigt insbesondere an gut ausgestatteten Parkplätzen am hochrangigen Straßennetz und in unmittelbarer Nähe stark frequentierter ÖV - Linien eine hohe Auslastung. Dagegen sind unbefestigte Plätze ohne Beleuchtung kaum frequentiert.

- **Parkraumbewirtschaftung Weiz:** Parkraumbewirtschaftung des Zentrums mit blauer Zone von Montag bis Freitag von 9.00 - 12.00 und 14.30 - 18.00. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gratis.

Dauerparkplätze: Gratis in der Klammstraße, Grazerstraße Bahnhofplatz und Birkfelderstraße

Sonstige Parkplätze: Dauer- und Privatparkplätze laut Karte auf www.weiz.at

Straßen: 30 Min. - max. 180 Min., Kosten je 40 Cent / halber Stunde

- **Parkraumbewirtschaftung Gleisdorf:** Parkraumbewirtschaftung des Zentrums mit blauer Zone von Montag bis Freitag von 8.00 - 12.00 und 14.00 - 18.00 An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gratis.

Straßen: Die ersten 30 Minuten sind gratis. Jede halbe Stunde kostet 50 Cent von Montag bis Freitag - weiters ist Handyparking möglich mit Anmeldung unter www.m-parking.at

Die Zentren Weiz und Gleisdorf verfügen bereits über ein eigenes Parkraummanagement mit gebührenpflichtigem Parkraum im Stadtzentrum. Ein weiterer Ausbau in anderen Orten erscheint derzeit nicht sinnvoll. Die gut ausgebauten Park & Ride Anlagen konzentrieren sich auf die B54, die B68, B64 sowie teilweise die B72 und sind vergleichsweise gut ausgelastet. An der B64 zwischen Weiz und Passail sowie der B72 zwischen Graz und Birkfeld sollte ein weiterer Ausbau zusammen mit einer ÖV - Taktverdichtung geprüft werden.

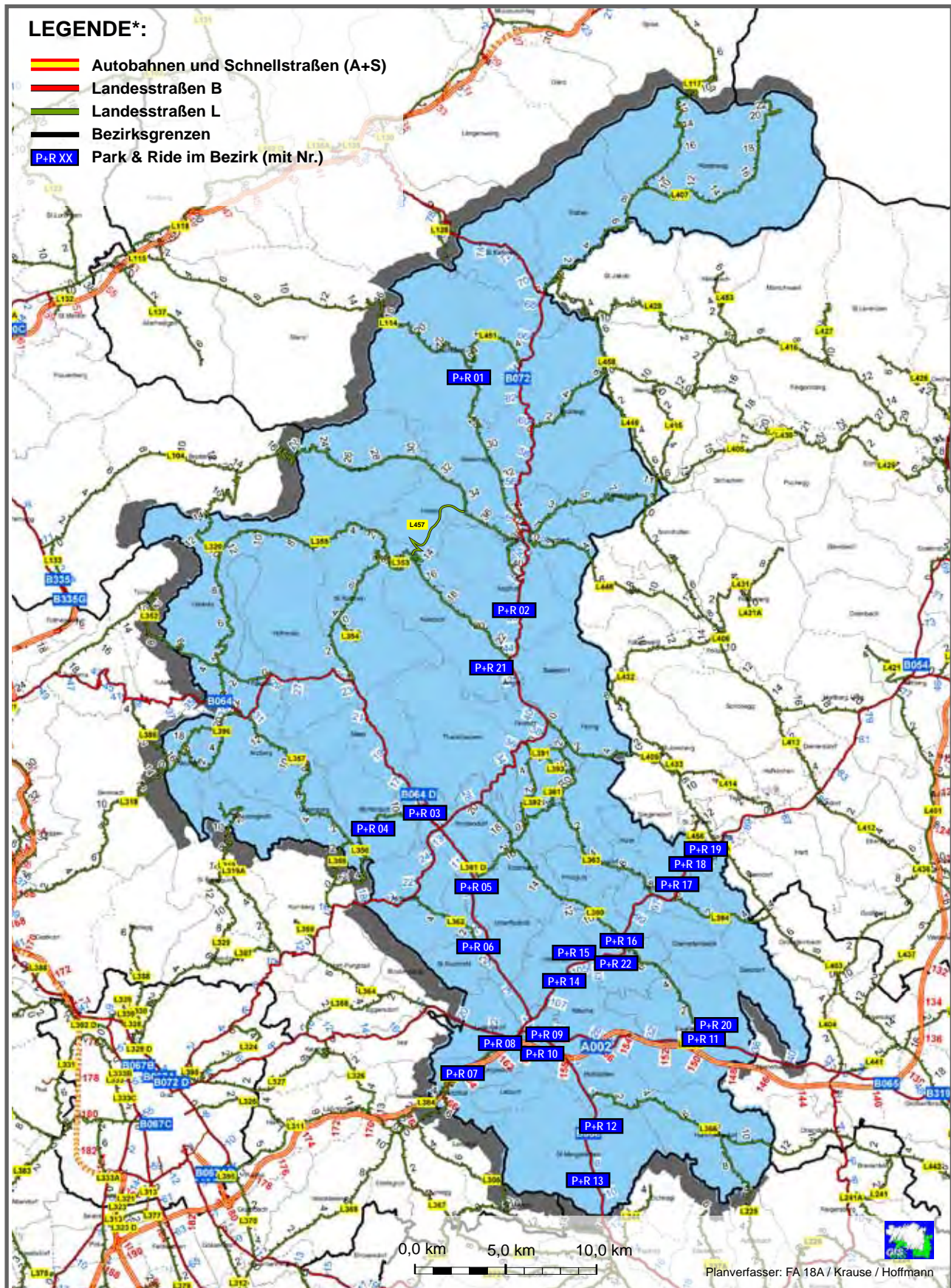


Abb. 44 Bestehende Park & Ride Anlagen im Planungsgebiet mit Stand 2007









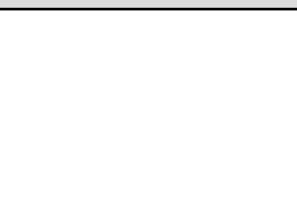










Abb. 45 Detailauflistung der Park & Ride Anlagen im Planungsgebiet - Teil I			
P+R 01 - FISCHBACH		P+R 02 - KOGLHOF	
	Gem.: Fischbach Straße: L114 PKW: 17 KRAD: 0 RAD: 20 Halt: BUS		Gem.: Koglhof Straße: B72 PKW: 15 KRAD: 0 RAD: 20 Halt: BUS
P+R 03 - WEIZ / BAHNHOF		P+R 04 - MORTANTSCH	
	Gem.: Weiz Straße: Bahnhofstr. 25 PKW: 196 (10 Bus) KRAD: 10 RAD: 30 Halt: BUS, BAHN Auslast. 100% (Mi)		Gem.: Mortantsch Straße: L356 / Sportplatz PKW: 43 KRAD: 0 RAD: 10 Halt: BUS Auslast. 0% (Mi)
P+R 05 - UNTERFLADNITZ / NEUDORF		P+R 06 - ST. RUPRECHT / RAAB	
	Gem.: Unterfladnitz Straße: Bahnhofstraße PKW: 40 KRAD: 0 RAD: 10 Halt: BAHN Auslast. 5% (Mi)		Gem.: St. Ruprecht / Raab Straße: Bahnhofplatz PKW: 47 KRAD: 5 RAD: 42 Halt: BUS Auslast. 30% (Mi)
P+R 07 - LASSNITZTHAL		P+R 08 - LUDERSDORF	
	Gem.: Lassnitzthal Straße: Bahnhofstraße PKW: 10 KRAD: 5 RAD: 13 Halt: BAHN		Gem.: Ludersdorf Straße: L365 PKW: 40 KRAD: 0 RAD: 0 Halt: BUS
P+R 09 - GLEISDORF/WEST		P+R 10 - GLEISDORF	
	Gem.: Gleisdorf Straße: Haltestelle STL B PKW: 0 KRAD: 5 RAD: 8 Halt: BAHN		Gem.: Gleisdorf Straße: Bahnhofstraße 10 PKW: 140 KRAD: 20 RAD: 107 Halt: BAHN
P+R 11 - SINABELKIRCHEN I		P+R 12 - TAKERN / ST. MARGARETHEN	
	Gem.: Sinabelkirchen Straße: B65 PKW: 50 KRAD: 5 RAD: 10 Halt: BUS Auslast. 80% (Mo)		Gem.: St. Margarethen/R. Straße: Takern 1 Nr. 43 PKW: 55 KRAD: 10 RAD: 30 Halt: BAHN

Abb. 45 Detailauflistung der Park & Ride Anlagen im Planungsgebiet - Teil II			
P+R 13 - KROISBACH / ZÖBING		P+R 14 - NITSCHA / GAMLING	
	Gem.: St. Margarethen/R. Straße: Takern II Nr. 34 PKW: 4 KRAD: 0 RAD: 17 Halt: BAHN		Gem.: Nitscha Straße: B54 PKW: 15 KRAD: 0 RAD: 0 Halt: BUS
P+R 15 - GROSSPESENDORF I		P+R 16 - ILZTAL	
	Gem.: Ilztal Straße: B54 PKW: 16 KRAD: 2 RAD: 0 Halt: BUS Auslast. 87% (Mo)		Gem.: Ilztal Straße: KVP L360/LB54 PKW: 100 KRAD: 15 RAD: 25 Halt: BUS Auslast. 42% (Mo)
P+R 17 - PISCHELSDORF		P+R 18 - HIRNSDORF II	
	Gem.: Pischelsdorf Straße: B54 PKW: 160 KRAD: 0 RAD: 0 Halt: BUS Auslast. 50% (Mo)		Gem.: Nitscha Straße: B54 PKW: 40 KRAD: 0 RAD: 0 Halt: BUS Auslast. 53% (Mo)
P+R 19 - HIRNSDORF I		P+R 20 - SINABELKIRCHEN II	
	Gem.: Hirnsdorf Straße: B54 PKW: 23 KRAD: 0 RAD: 10 Halt: BUS Auslast. 90-100% (Mo)		Gem.: Ludersdorf Straße: Sportplatz PKW: 16 KRAD: 0 RAD: 0 Halt: BUS Auslast. 0% (Mo) - abseits
P+R 21 - NAINTSCH		P+R 22 - GROSSPESENDORF II	
	Gem.: Hirnsdorf Straße: B72 PKW: 15-20 KRAD: 0 RAD: 0 Halt: BUS Auslast. 20-30% (Mi)		Gem.: Ilztal Straße: B54, L360 PKW: 97 KRAD: 0 RAD: 0 Halt: BUS Auslast. 58% (Mo)

3.5 Verkehrssicherheit

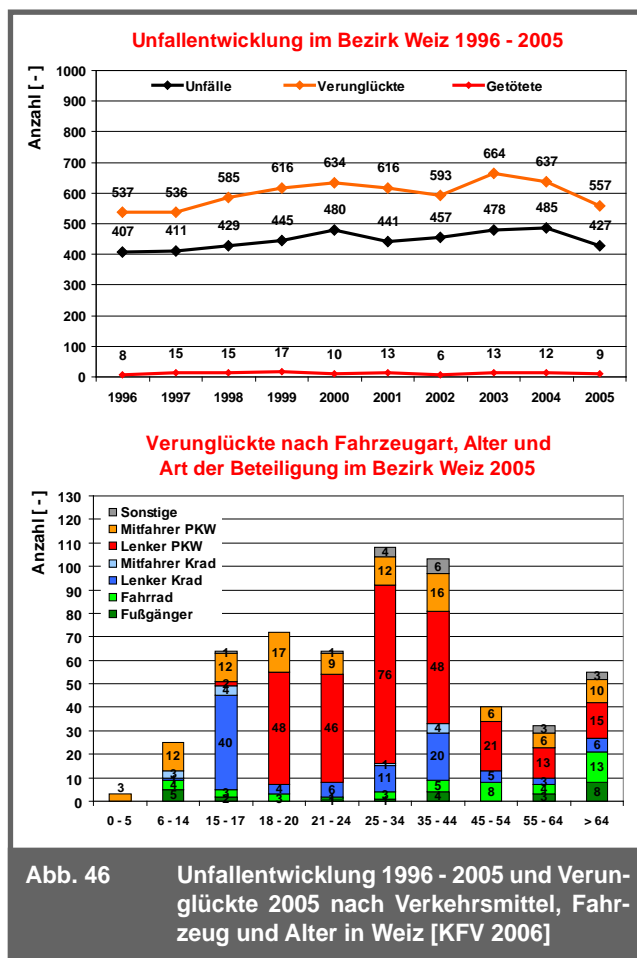
Unfälle im Straßenverkehr stellen nicht nur einen großen sozialen und finanziellen Verlust für die Gesellschaft dar, sondern sagen auch einiges über die Qualität eines Verkehrssystems aus. Deshalb gehört die Verkehrssicherheit nicht nur zu den zentralen Aufgaben der Straßenverwaltung, sondern muss auch ein wichtiges Anliegen von regionalen Verkehrskonzepten sein. Basierend auf den Vorgaben des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogrammes 2002 - 2010 des BMVIT werden in der Folge die Zielsetzungen für den **Bezirk Weiz** abgeleitet und die derzeitige Verkehrssicherheit analysiert.

- **Zielsetzungen allgemein:**

- (1) Jeder Tote und Schwerverletzte im Verkehr ist einer zuviel
- (2) Eine nachhaltige Sicherheitsarbeit im Straßenverkehr ist erforderlich
- (3) Die Unfallfolgekosten sind insgesamt zu minimieren
- (4) Die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Personen soll bis 2010 um 50% reduziert werden
- (5) Die Zahl der Unfälle mit Personenschäden soll bis 2010 um 20% verringert werden

- **Anforderungen an das Verkehrssicherheitsprogramm:**

- (1) Entwicklung einer langfristigen Strategie auf Basis einer klaren Philosophie
- (2) Setzen numerischer und kontrollierbarer Ziele
- (3) Beschluss des Programms durch die zuständigen Stellen
- (4) Enge Kooperation mit den Gebietskörperschaften auf allen Ebenen
- (5) Ergänzung des Landesbudgets für Verkehrssicherheit durch lokale und regionale Mittel
- (6) Klare Kommunikationsschiene unter Mitwirkung der Akteure und der betroffenen Bevölkerung
- (7) Problem- und wirkungsorientierte Maßnahmensetzung
- (8) Regelmäßige Sammlung von Sicherheitsindikatoren (Geschwindigkeit, Alkohol, Gurte etc.)
- (9) Laufende Überprüfung und Verbesserung des Programms auf die Zielerreichung



- **Verkehrssicherheit im Bezirk Weiz:**

Unfälle nach Beteiligten: Im Jahr 2005 gab es im Bezirk Weiz 427 Unfälle [Abb. 46] mit insgesamt 557 verunglückten und 9 getöteten Verkehrsteilnehmern. Entgegen der fast überall rückläufigen Zahl von im Straßenverkehr getöteten und verletzten Personen sind die Unfallzahlen im Bezirk Weiz gleich bleibend bis leicht steigend.

Unfälle nach Verkehrsmittel: Die insgesamt 566 im Jahr 2005 verletzten und getöteten Personen verteilen sich zu 4,2% auf Fußgänger, 7,8% auf Radfahrer, 17,0% auf Motorradfahrer, 2,1% Mitfahrer mit dem Motorrad, 47,5% auf PKW - Lenker, 18,2% auf PKW - Mitfahrer und 3,2% auf sonstige Verkehrsteilnehmer. Auffallend ist die im Vergleich zu den Weganteilen die hohe Anzahl an mit Moped oder Motorrad verunglückten Personen.

Unfälle nach Alter: Die Altersgruppe von 0-14 Jahren ist durch die geringere Weganzahl und die starke ÖV - Nutzung vergleichsweise sicher unterwegs. Im Gegensatz dazu weist die Altersgruppe zwischen 15-17 Jahren eine extrem hohe Unfallhäufigkeit mit motorisierten Zweirädern auf. Diese wird in der Gruppe der 18 -20 Jährigen nahezu vollständig durch Unfälle mit dem Auto abgelöst. In den Altersgruppen danach sinkt die relative Unfallwahrscheinlichkeit ab, dominant sind aber nach wie vor Unfälle als Fahrer oder Mitfahrer von PKW.

Unfälle im Freiland: Gemäß Abb. 47 waren im Jahr 2005 die Gemeinden mit den häufigsten Unfällen im Freiland Sinabelkirchen, Hofstätten, Weiz, Ludersdorf und Unterfladnitz, was teilweise mit deren Lage am hochrangigen Straßennetz zusammenhängt. In Hohenau, Weiz, Kulm, Puch, Oberrettenbach und Labuch waren dagegen keine Unfälle zu verzeichnen

Unfälle im Ortsgebiet: Gemäß Abb. 48 waren im Jahr 2005 die Gemeinden mit den häufigsten Unfällen im Ortsgebiet Weiz und Gleisdorf, gefolgt von Pischelsdorf, St. Ruprecht und Ludersdorf. Dagegen gab es insbesondere im Norden des Bezirks in vielen Gemeinden kaum/keine Unfälle.

Unfallhäufungspunkte: Die wesentlichen Unfallhäufungspunkte 2005 lt. Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) nach Anzahl der Verletzten sind an der B65 km 24,4-25,5 (31), der A2 km 153,1-153,35 (16 - bereits entschärft), der B65 km 0,01-0,35 (13), der B54 km 108,08-108,1 (11), der B72 km 21,0-21,2 (10), der L361 km 0,76-1,0 (7), der B72 km 46,97-47,32 (6) und der B65 km 0,75-0,80. Insgesamt sind im Jahr 2005 an in Abb. 47-48 dargestellten 13 wesentlichen Unfallhäufungspunkten 117 Unfälle mit Verletzten oder rund 1/5 aller Unfälle mit Personenschaden geschehen (4 Tote, 15 Schwerverletzte, 100 Leichtverletzte).

Ausgehend von den in der Wegekostenrechnung [HERRY-SEDLACEK 2001] ermittelten volkswirtschaftlichen Unfallkostensätzen lassen sich die Gesamtunfallkosten im Jahr 2005 in Weiz mit 42 Mio. € und an den 13 Unfallpunkten mit 12,5 Mio. € beziffern. Am effizientesten erscheint in dieser Hinsicht die Investition in die Sanierung der Unfallpunkte sowie die Prävention von Unfällen in den Altersgruppen der 15-17 Jährigen (Moped) sowie 18-20 Jährigen (Auto).

Insgesamt gesehen sind die Unfallzahlen in den meisten Gemeinden relativ niedrig. Die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für die Mobilität der Bevölkerung zeigt sich an den Anteilen der Unfallbeteiligten. Zur Erreichung der Zielsetzungen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm von Österreich erscheint es unter diesen Umständen sinnvoll, sich auf die Hauptunfallpunkte, Fahranfänger sowie Gemeinden mit den meisten Unfällen zu konzentrieren.

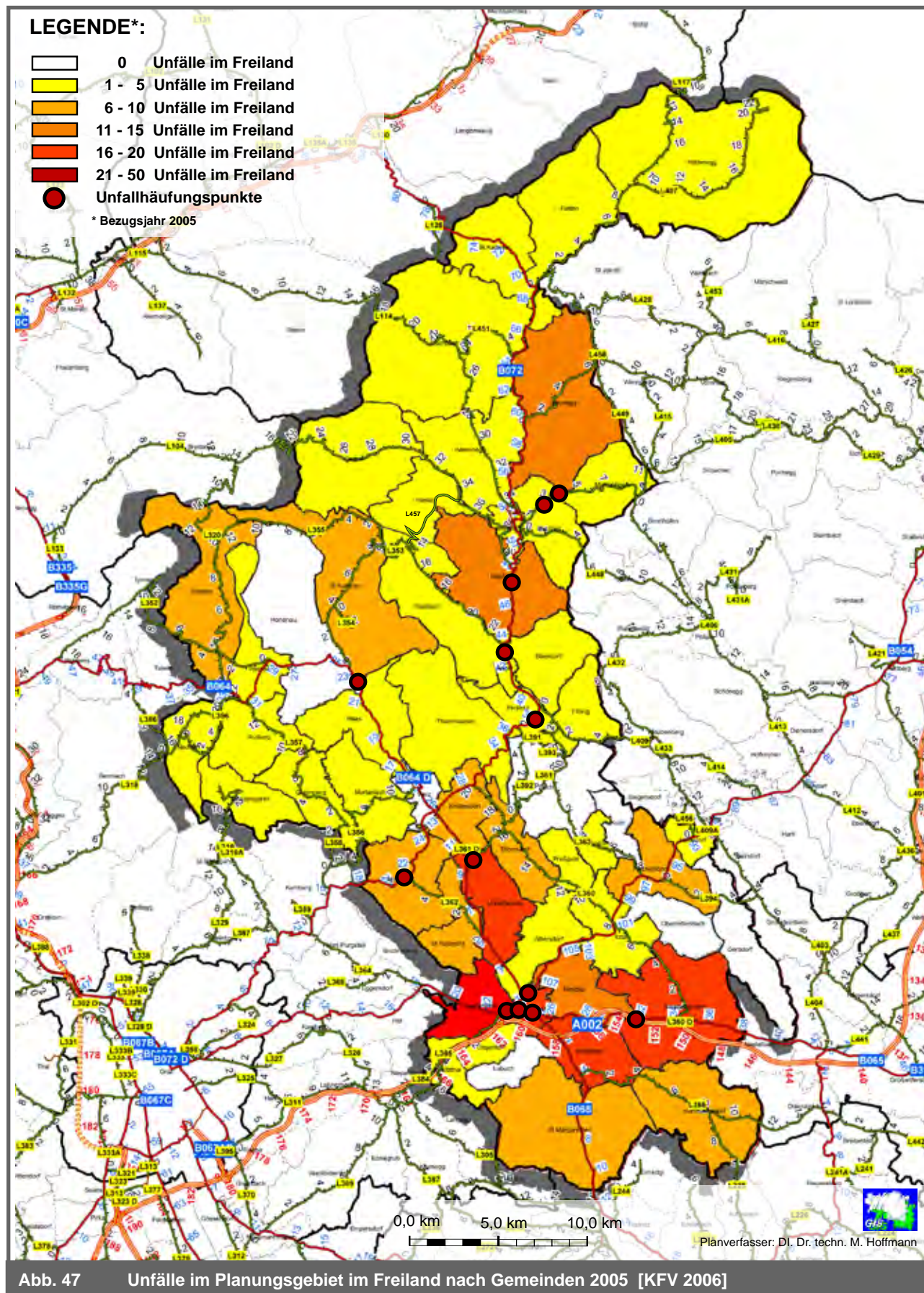
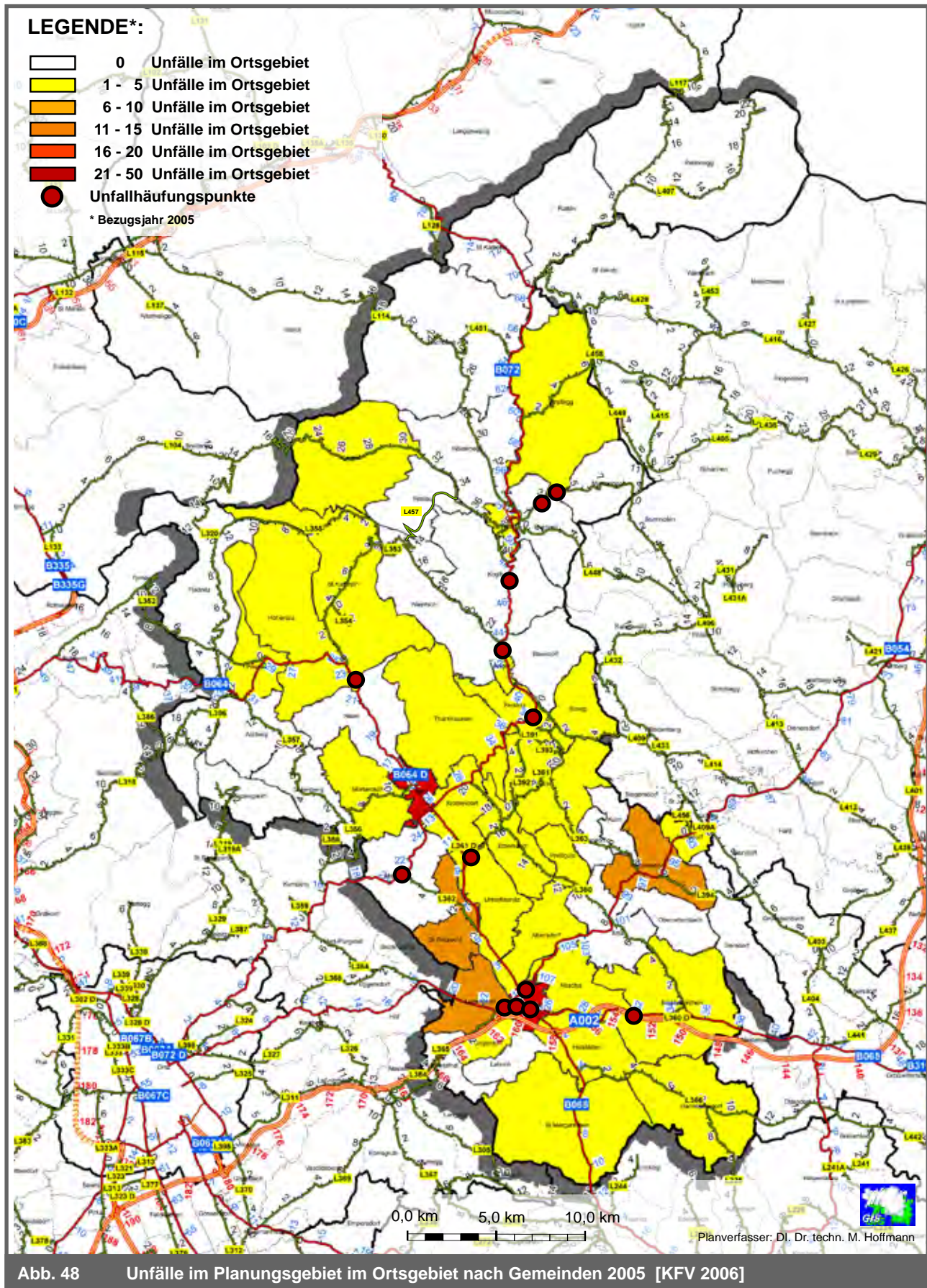


Abb. 47 Unfälle im Planungsgebiet im Freiland nach Gemeinden 2005 [KFV 2006]



KAPITEL 4 - KATEGORISIERUNG



4.1 Ermittlung der Kategorien

Für die systematische Gestaltung und Verwaltung umfangreicher Infrastrukturnetze sind eine Bewertung ihrer Bedeutung und die Festlegung von Prioritäten erforderlich, um einen effizienten und sparsamen Mitteleinsatz zu gewährleisten. Die Ableitung der Straßenkategorien und ÖV - Korridore samt Bedienniveau erfolgt aus der Analyse der Rahmenbedingungen (Kap. 2), der Bewertung der Verkehrsinfrastruktur (Kap. 3) sowie der Bedeutung der Netzabschnitte aus Sicht der Daseinsgrundfunktionen (Kap. 4) gemäß Abb. 48:

- **Straßenkategorien:**

Straßenkategorie A: Diese Kategorie ist für Straßen mit großräumiger bis kontinentaler Bedeutung mit möglichst 4-streifigem Querschnitt, einer durchgehenden Betriebsgeschwindigkeit > 80-100 km/h bzw. ohne Ortsdurchfahrten gedacht und ausschließlich für Autobahnen (A) und Schnellstraßen (S) reserviert

Straßenkategorie B: Bezeichnet überregionale Landesstraßen mit 2-4 streifiger Ausführung mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 70-80 km/h. Ortsumfahrungen und eine möglichst geringe Zahl an Einmündungen wird angestrebt. Sie sind üblicherweise als Hauptanbindung von Bezirkshauptstädten ohne Autobahn- oder Schnellstraßenanschluss gedacht

Straßenkategorie C1, C2: Sind regionale bzw. teilregionale Landesstraßen B+L, wobei Ortsumfahrungen nur noch an Straßen der Kategorie C1 möglich sind, dafür ist die Anzahl der Zufahrten beschränkt. Die angestrebte Betriebsgeschwindigkeit liegt bei 60-75 km/h (C1) bzw. 50-65 km/h (C2)

Straßenkategorie D: Bezeichnet Landesstraßen mit nähräumiger bzw. kleinregionaler Bedeutung und vergleichsweise geringer Verkehrsbelastung ohne Einschränkungen bei Zufahrten und einer angestrebten Betriebsgeschwindigkeit von < 50 km/h

Straßenkategorie E: Bezeichnet Landesstraßen von lokaler bzw. kleinräumiger Bedeutung mit dem Charakter von Gemeindestraßen und einer Betriebsgeschwindigkeit < 40 km/h

- **ÖV - Kategorien und Bedienqualität:**

Suburbane Hauptachse A: Bezeichnet die Hauptzubringer und ÖV - Achsen aus den Bezirkszentren in die Landeshauptstadt mit mind. 60 Minutentakt in der Hauptverkehrszeit an Werktagen bzw. 120 Minuten-Takt in Nebenverkehrszeiten Werktags, sowie Samstag und Feiertags

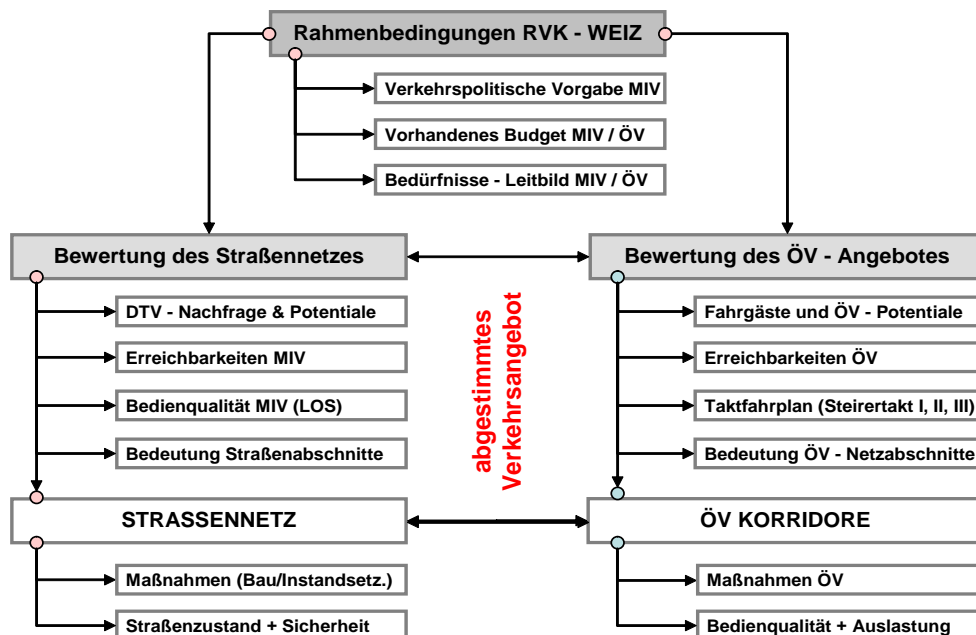
Regionale Hauptachse B: Schließen Bezirkshauptstädte und wichtige Zentren an suburbane Hauptachsen mit einem Mindesttakt von 120 Minuten bzw. >20 Kursen an Werktagen an. An Samstagen und Feiertagen wird eine Mindestanbindung von 16 bzw. 10 Kursen angestrebt

Regionale Ergänzungslinie C: Dienen der Anbindung von regionalen Nebenzentren an suburbane und regionale Hauptachsen mit mehr als 10 Kursen an Werktagen sowie 4 Kursen am Wochenende mit ergänzenden Rufbussen

Bedarfsorientierter Verkehr D: Die Kursanzahl wird auf den lokalen Bedarf abgestimmt und stellt eine Mindestanbindung sicher. Eine zusätzliche Flächenabdeckung durch flexible Rufbusse/Sammeltaxis ist möglich. Werks- & Schülerverkehre fallen ebenfalls in diese Kategorie.

Die Straßenkategorien und das Bedienniveau in den ÖV – Korridoren werden auf Basis objektiver Grundlagen und den Bedürfnissen der Region gemeinsam erarbeitet und legen den zu erreichenden Qualitätsstandard sowie die Investitionsreihenfolge für den motorisierten Individualverkehr ebenso fest wie für den öffentlichen Verkehr.

Ableitung der Straßenkategorien und ÖV - Korridore aus den Rahmenbedingungen und der Bewertung der Verkehrsnetze



Konsequenzen aus der Festlegung der Straßenkategorien

Kategorie	Querschnitt	Ortsgebiet	Einmündungen	Begleitwege	Geschwindigkeit
A	4 streifig anstreben	nein	nein	nein	80 – 100 km/h V _B
B	2 bis 4 streifig	Umfahrung anstreben	nein	ja	70 – 80 km/h V _B
C ₁	2 streifig	Umfahrung möglich	nein	Zum Teil	60 – 75 km/h V _B
C ₂	2 streifig	ja	beschränkt	möglich	50 – 65 km/h V _B
D	2 streifig	ja	ja	nein	bis 50 km/h V _B
E	2 streifig	ja	ja	nein	< 40 km/h V _B

Konsequenzen aus den Bedienniveaus in den ÖV - Korridoren

BEDIENNIVEAUS NACH ABFAHRTEN AN BUS - HALTESTELLEN IN BEIDE RICHTUNGEN				
KATEGORIEN	WERKTAGS	SAMSTAGS	SONN- & FEIERTAG	
A - suburbane Hauptachse	≥ 40 Kurse	≥ 30 Kurse	≥ 16 Kurse	
B - regionale Hauptachse	≥ 20 Kurse	≥ 16 Kurse	≥ 10 Kurse	
C - regionale Ergänzungslinie	≥ 10 Kurse + Rufbus	≥ 4 Kurse + Rufbus	Rufbus	
D - bedarfsorientierter Verkehr	Schülerverkehr + Werksverkehr + Rufbus nach Bedarf			
QUALITATIVE MERKMALE DER TAKTVERKEHRE (BUS)				
	Hauptverkehrszeit 6-8, 12-14, 16-19 Uhr	Nebenverkehrszeit 8-12, 14-16, 16-19 Uhr	Sonn- und Feiertage 6-19 Uhr	Spätverkehrszeit 19-24 Uhr
A	mind. 60` Takt	60` Takt	120` Takt	120` Takt
B	mind. 120` Takt	120` Takt	4 Kurspaare	2 Kurspaare
C	4 Kurspaare	1 Kurspaar	Rufbus	Rufbus
D	Werks- + Schülerverkehr	Rufbus	Rufbus	Rufbus

Abb. 48 Ableitung der Straßenkategorien und ÖV - Korridore mit ihren Bedienniveaus bzw. Festlegungen

4.2 Netzbedeutung für die Wohnbevölkerung

Gemäß dem beschlossenen Steirischen Gesamtverkehrsprogramm 1990 darf bei der Auswahl eines verkehrspolitischen Leitbildes sowie den daraus abgeleiteten Maßnahmen keine isolierte Betrachtung des Verkehrs erfolgen. Vielmehr ist eine vernetzte Sichtweise des Verkehrs als Verbindung der notwendigen Aktivitäten zu bevorzugen, welche auf die Verkehrszwecke, Daseinsgrundfunktionen und Zielsetzungen in der Region abgestimmt ist [Amt des Stmk. Landesregierung 1990]. Der Personenverkehr entsteht demnach aus der Verbindung der Aktivitäten Wohnen, Bilden, Einkaufen, Erholen und Arbeiten [Abb. 49]. Der Güterverkehr entsteht aus der Verbindung von Produktions- und Verteilungsstätten, wobei diese eine zunehmend größere Entfernung voneinander aufweisen.

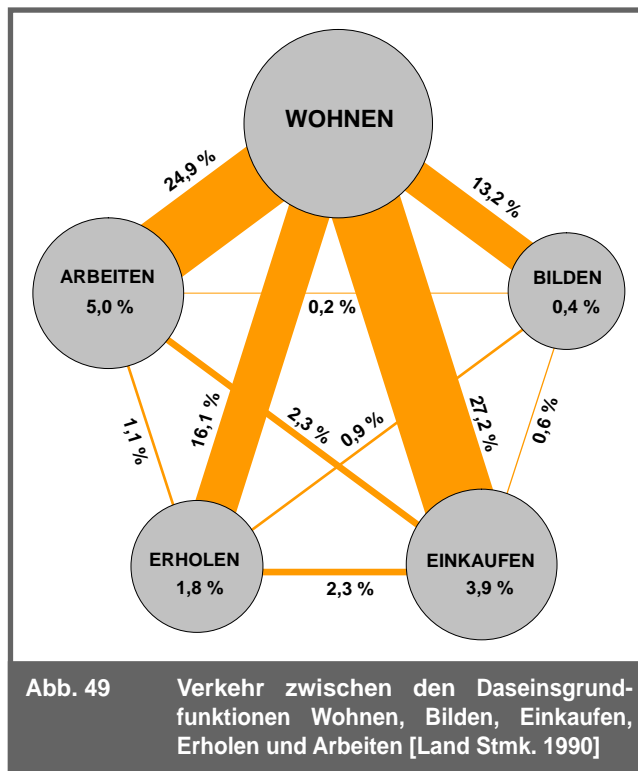
Nun hat aber jede dieser Aktivitäten ein anderes Muster in der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, weshalb auch eine differenzierte Herangehensweise erforderlich ist, um den tatsächlichen Verhältnissen in der Region Rechnung zu tragen. Wie in Kap. 4.1 beschrieben, ist eine

Neubewertung der Bedeutung der einzelnen Straßen aus Sicht der Region erforderlich, um eine objektive Grundlage für künftige Investitionsentscheidungen und Prioritätenreihung zu haben. Die in Kap. 3.1 bzw. 3.2 dargestellte Verkehrsbelastung im motorisierten Individualverkehr bzw. öffentlichen Verkehr ist für diese Betrachtung nicht ausreichend, da sie die Summe der Mobilitätsentscheidungen aller an diesem Verkehr Beteiligten zeigt und nicht die der betroffenen Region allein widerspiegelt.

Als erster Schritt wurden daher die von der Bevölkerung bevorzugten Wege für die Erreichung der Hauptdestinationen Wien, Graz, Gleisdorf und Weiz untersucht. Für die Ermittlung dieser Zusammenhänge wurde ein „Best - Weg - Verfahren“ angewandt und die Wahl mit der Anzahl der Bewohner der einzelnen Gemeinden gewichtet, auf 100 normiert und als Gesamtbedeutung aus Sicht der Bevölkerung in Abb. 50 dargestellt.

Die Straßen von sehr hoher Bedeutung für den Bezirk sind demnach die B64 zwischen Weiz und Gleisdorf und die A2 Südautobahn in beide Richtungen. Von hoher Bedeutung für Weiz sind die B72 von Weiz nach Graz und die B64 von Weiz nach Passail. Von mittlerer Bedeutung sind die B72 von Weiz bis ins Mürztal, die B64 von Passail nach Frohnleiten, die B65 von Gleisdorf nach Graz, die B68 nach Feldbach und die B54 von Gleisdorf nach Hartberg. Alle anderen Straßen haben aus der Gesamtsicht der Wohnbevölkerung im Bezirk Weiz eine geringe bis sehr geringe Bedeutung.

Zusammenfassend zeigt die Netzbedeutung aus Sicht der Wohnbevölkerung die besonders hohe Bedeutung der B64 zwischen Weiz und Gleisdorf, sowie der A2 als wesentliche überregionale Anbindungen des Bezirks. Von mittlerer bis hoher Bedeutung aus dieser Sicht sind weiters die B72 nach Graz, die B64 in Richtung Passail, die B72 ins Mürztal, die B68 nach Feldbach, die B65 nach Graz, sowie die B54 nach Hartberg.



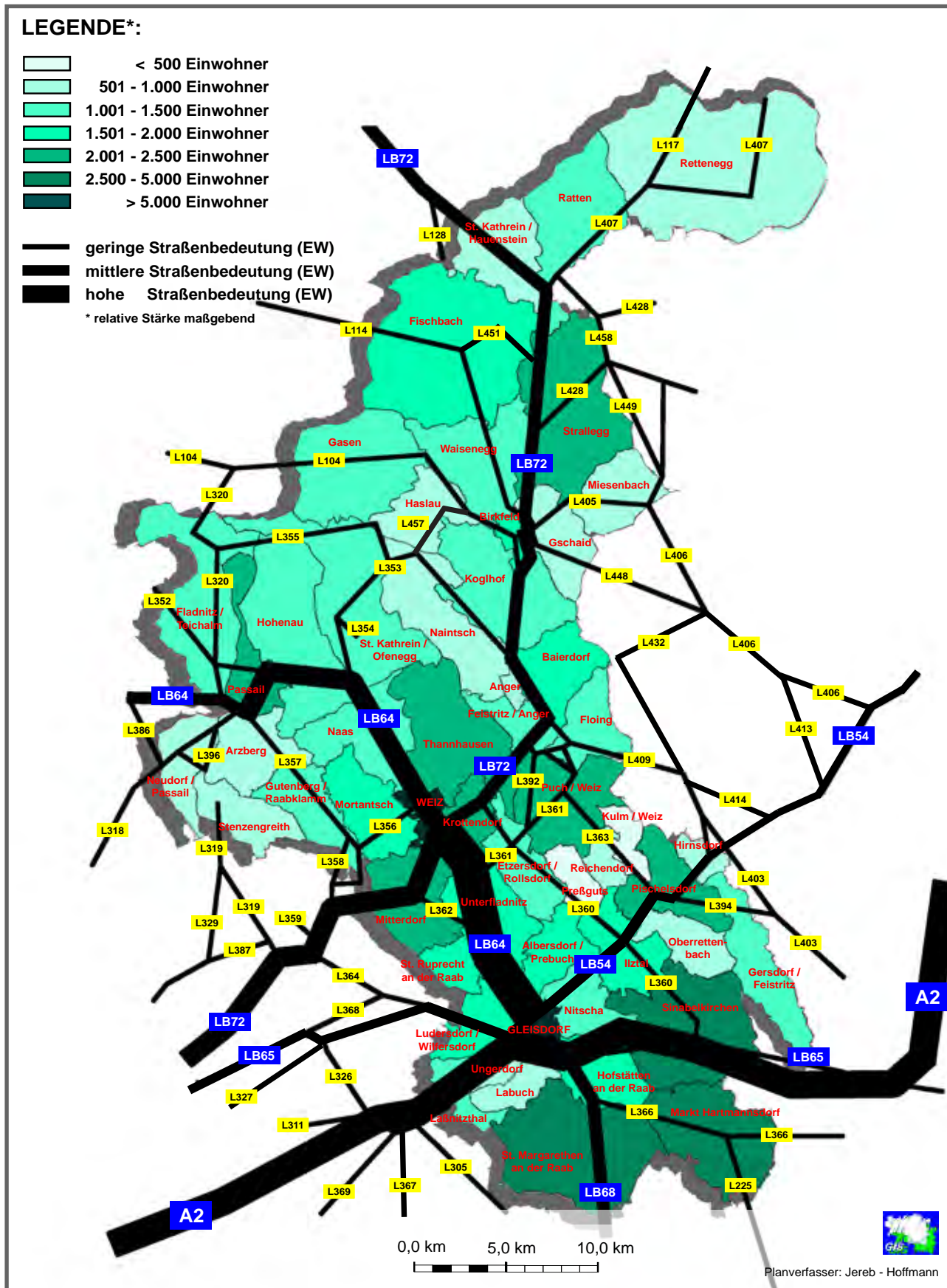


Abb. 50 Netzbedeutung für die Wohnbevölkerung im Bezirk Weiz nach Hauptdestinationen 2006

4.3 Netzbedeutung für Arbeits- und Wirtschaftsverkehr

Die Bedeutung der Verkehrsnetze für die Standortwahl von Unternehmen wird im Allgemeinen als sehr hoch angesehen. Eine Untersuchung des Europäischen Zentrums für Transport und Logistik [LAPPLE - GLASER 2001] hat klar ergeben, dass die Erreichbarkeit im überörtlichen und örtlichen Straßennetz, Autobahnanschlüsse bzw. die Verkehrspolitik in der Region den höchsten Stellenwert haben. Die Qualität des öffentlichen Verkehrs sowie anderer Verkehrsarten hat dagegen eine sehr untergeordnete Bedeutung [Abb. 51].

Auf Basis von Erhebungen [STATISTIK AUSTRIA 2001] wurden die in Abb. 52 dargestellten Quellen und Ziele der Auspendler hochgerechnet. Demnach pendeln rund 68,8% oder rund 27.000 Personen von den knapp 40.000 im Erwerbsleben stehenden Personen zu ihrem Arbeitsplatz. Rund 51,7% davon sind Bezirksinnenpendler, 24,4% pendeln nach Graz, 17,7% in die restliche Steiermark, 5,4% in andere Bundesländer und 0,9% ins Ausland. In Gemeinden des Bezirks Weiz pendeln knapp 20.000 Personen ein, von denen rund 30% in der Stadt Weiz und 19% in der Stadt Gleisdorf ihren Arbeitsplatz haben. Die Mehrzahl der Einpendler kommt aus dem Bezirk selbst (69,4%), gefolgt von Hartberg (8,8%), Graz-Umgebung (5,4%), Graz (5,3%) und Feldbach (4,5%). Die Arbeitsschwerpunkte neben Weiz und Gleisdorf liegen alle am hochrangigen Straßennetz im Süden des Bezirks [Abb. 54].

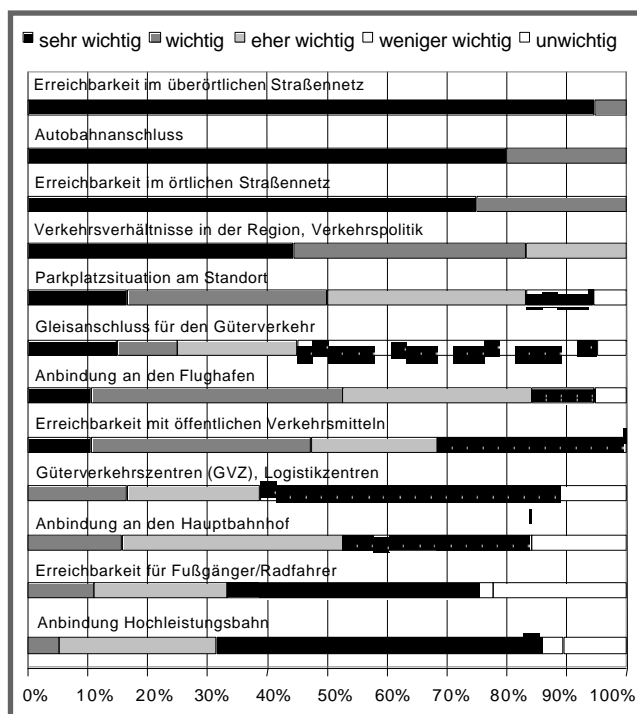


Abb. 51 Bedeutung der Verkehrsnetze in der Standortwahl von Unternehmen [LAPPLE - GLASER 2001]

In Abb. 54 ist die Summe der Ein- und Auspendler (gemeindebezogener Pendlerverkehr) für den Bezirk Weiz auf Gemeindeebene dargestellt. Die Gesamtzahl der Fahrten ergibt sich aus der Summe des gemeindebezogenen Arbeitsverkehrs (2,1 - 2,3 Fahrten/Werktag). Für die Ermittlung der Bedeutung der einzelnen Straßen für den Straßenverkehr wurde ebenfalls ein „Best - Weg - Verfahren“ angewendet, wobei die Gewichtung nach Anzahl der Pendler und Destinationen für jede einzelne Gemeinde ermittelt wurde. Das Ergebnis der regionalen Straßenbedeutung für den Wirtschafts- und Arbeitsverkehr ist ebenfalls in Abb. 54 dargestellt und normiert. Straßen mit sehr hoher Bedeutung sind demnach die B64 Weiz-Gleisdorf, Straßen mit hoher Bedeutung sind die A2 in beide Richtungen, die B72 nach Graz und die B64 nach Passail, mittlere Bedeutung haben die B72 nach Anger, die B68 nach Feldbach, die B54 nach Hartberg, die B72 von Anger bis ins Mürztal und die L448 von Birkfeld Richtung Stubenberg. Alle anderen Straßen haben eine untergeordnete Bedeutung für den Wirtschafts- und Arbeitsverkehr.

Die Bewertung der Straßen nach ihrer Bedeutung für den Wirtschafts- und Arbeitsverkehr spiegelt die hohe Bedeutung des aus der B64, der B72, der A2, der B54 und der B68 bestehenden Kernnetzes des Bezirks, sowie der an diesen hochrangigen Verkehrsachsen liegenden Gemeinden wider. Diese Ergebnisse stimmen auch weitgehend mit der in Kap. 3.1 dargestellten Zunahme des Schwerverkehrs überein und zeigen die hohe Bedeutung der südlichen Gemeinden des Bezirks als Wirtschafts- und Arbeitsstandorte.

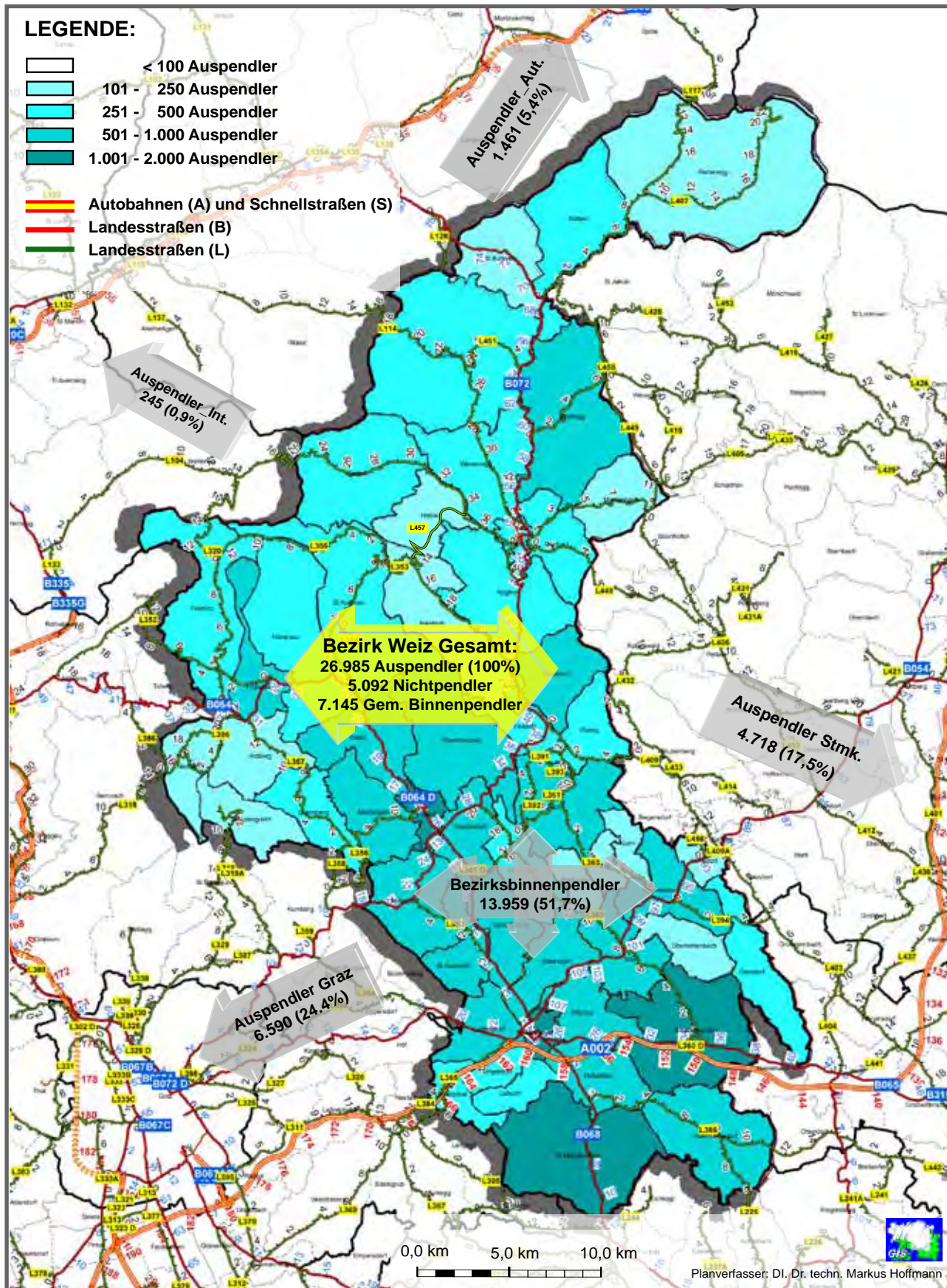


Abb. 52 Quelle und Ziel der Auspendler im Bezirk Weiz (VZ 2001)

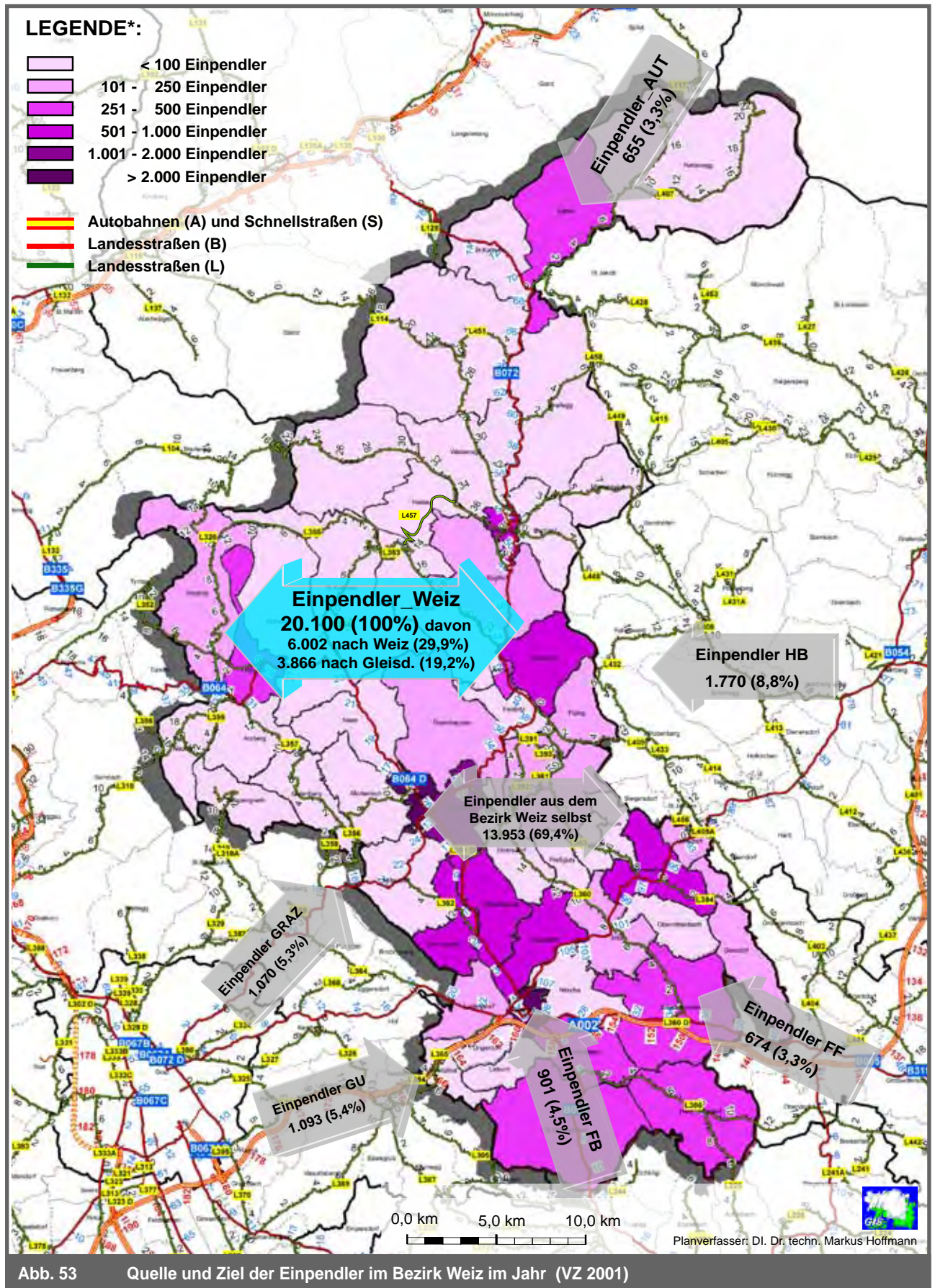
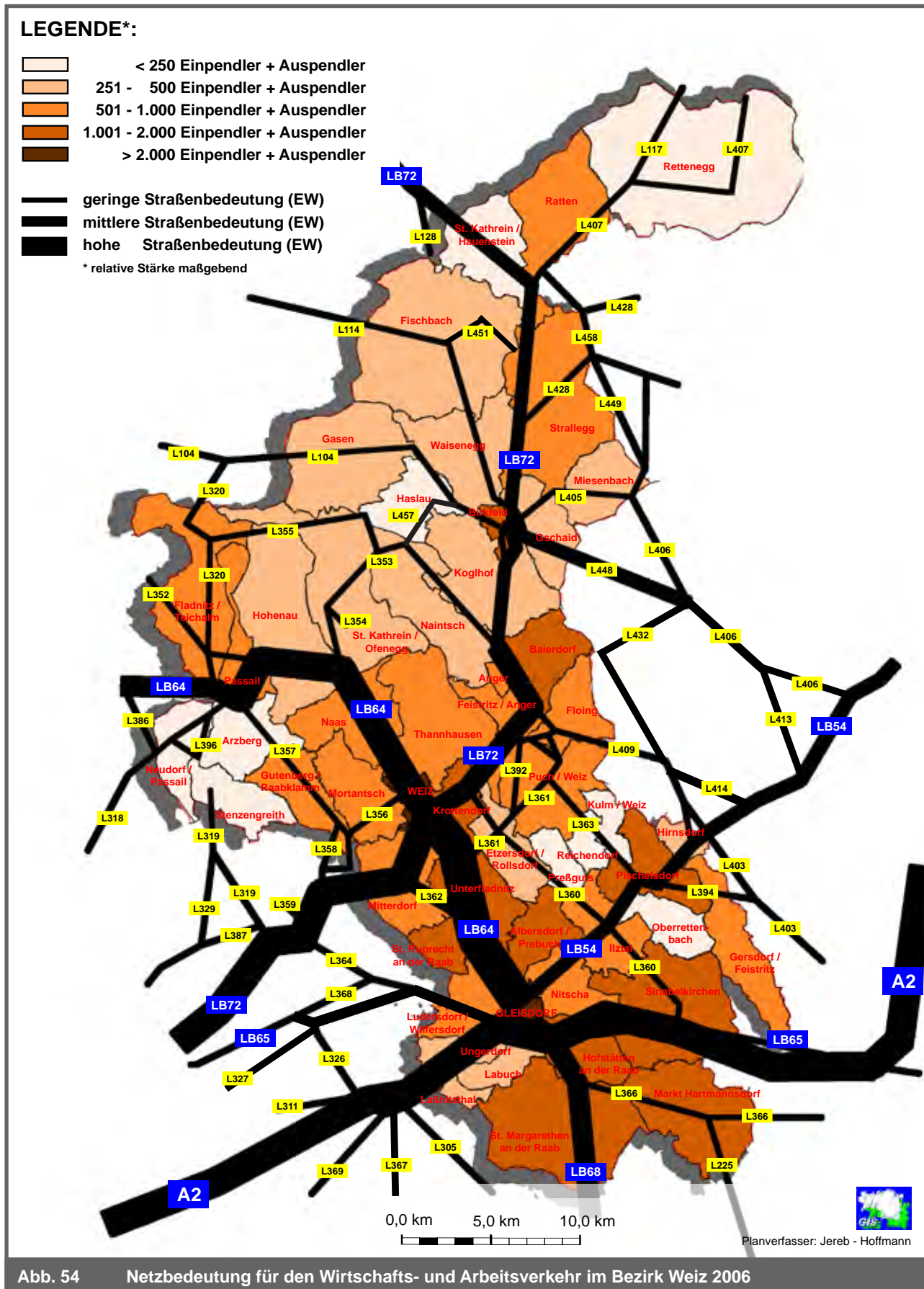


Abb. 53 Quelle und Ziel der Einpendler im Bezirk Weiz im Jahr (VZ 2001)



4.4 Netzbedeutung für den Ausbildungsverkehr

Die Mobilität der Bevölkerung unter 15 Jahren ist insofern bemerkenswert, als sie an Wochentagen zu zwei Drittel auf den Ausbildungsverkehr entfällt und einen hohen ÖV - Anteil am Modal Split aufweist. Insgesamt zeigen die Ausbildungswege eine geringe Vernetzung zu allen Verkehrsarten der Daseinsfunktionen auf und werden in ländlichen Gebieten umso länger, je älter die Auszubildenden sind. Der Schwerpunkt der Abfahrtszeit liegt in der Früh zwischen 6.45 bis 7.30 Uhr und in der Ankunftszeit zwischen 13.30 und 15.00 Uhr.

Gemäß Erhebungen aus Deutschland [Mobilitätserhebung 1997] sind Personen bis 25 Jahre und Pensionisten die Hauptzielgruppen des Öffentlichen Verkehrs, wobei ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen niedrigem Einkommen und hoher ÖV - Nutzung besteht. Etwa 75% der Häufignutzer und 10% der Gelegenheitsnutzer haben eine Netzkarte, was damit ein entscheidendes Merkmal der ÖV - Nutzung darstellt. Jugendliche unter 18 Jahren legen mehr als 80% der Wege zwischen Wohnort und Ausbildungsstätte zurück und benutzen dafür zu mehr als zwei Drittel den ÖV [Abb. 55].

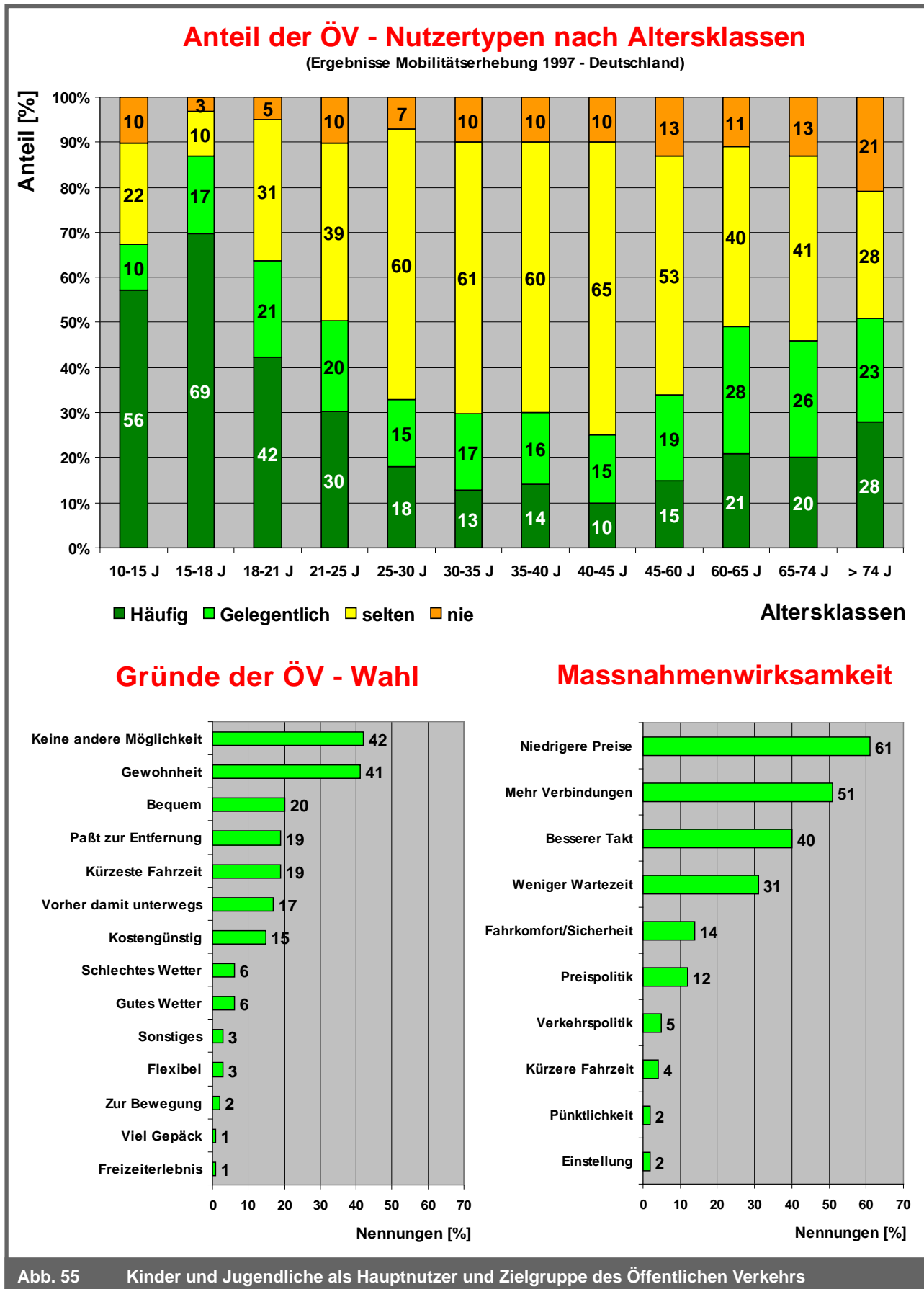
In Abb. 56 sind die Schulstandorte und die Anzahl der Schüler aus dem Ort, der Schülerspendler und der Schülereinpender zusammengefasst. Bemerkenswert ist die hohe Konzentration und überragende Bedeutung der Bezirkshauptstadt Weiz als Bildungsstandort (3844 Personen). Daneben fällt Gleisdorf mit 1679 Personen schon deutlich ab. Weitere wichtige Bildungsstandorte im Bezirk Weiz sind Pischelsdorf, Birkfeld und Pöllau. Daneben gibt es eine ganze Reihe von Gemeinden, die keine eigene Schule mehr aufweisen und wo alle Schüler gezwungen sind auszuspendeln. Als überregionaler Bildungsstandort hat zudem die Stadt Graz noch eine hohe Bedeutung für den Bezirk.

Die Ausdünnung der peripheren Gemeinden zeigt sich auch an der Verteilung der Schulstandorte. Aufgrund einer Vielzahl an Untersuchungen in ähnlichen Regionen ist anzunehmen, dass die hohe Konzentration in den Bezirkshauptstädten auch in Zusammenhang mit den Arbeitswegen der berufstätigen Eltern, sowie dem vorhandenen schulischen Angebot zu sehen ist (Kap. 4.3).

In Bezug auf die Bedeutung der einzelnen Straßen für das Gesamtnetz der Landesstraßen im Bezirk Weiz wird daher auf die Erreichbarkeit der zentralen Orte für die Bevölkerung in Abb. 50 in Kap. 4.2 verwiesen. Aus Sicht der Erreichbarkeit der Schulstandorte mit dem öffentlichen Verkehr im Bezirk Weiz haben die Verkehrsachsen B72 und B64 eine sehr hohe Bedeutung. Eine mittlere Bedeutung haben die Achsen auf der B68 und der B54 sowie die Anbindung nach Graz über Gleisdorf. Alle anderen Straßen bzw. ÖV - Achsen haben eine eher geringe Bedeutung für den Ausbildungsverkehr.

Die in der Strukturanalyse in Kap. 2.4 festgestellte Bevölkerungsentwicklung und Überalterung wird den Druck auf die kleineren Schulen und Bildungsstandorte weiter erhöhen und zu einer Stärkung der ohnehin dominanten Bezirkshauptstadt Weiz beitragen. In Bezug auf die Erwachsenenbildung ist diese ohnehin weitgehend konkurrenzlos, wenn man von dem studierenden Anteil der Bevölkerung absieht, der nach Graz auspendelt. Aufgrund des hohen ÖV - Anteils am Modal-Split im Ausbildungsverkehr von 70-80% kommt dem Ausbau des ÖV - Angebots auf Basis der in Abb. 56 dargestellten Potentiale entlang der o.a. Hauptachsen eine hohe Bedeutung zu.

Aus Sicht des Ausbildungsverkehrs haben die Bezirkshauptstadt Weiz sowie deren Anbindung über die B64 und B72 eine dominante Funktion, die sich aufgrund von Abwanderung aus peripheren Gebieten und Überalterung der Bevölkerung noch weiter verstärken wird. Die klare Zuordenbarkeit zu den Bildungsstandorten, die Bidirektionalität und verfügbare Zeit, sowie der geringe Motorisierungsgrad machen diesen Teil der Bevölkerung zu einer idealen Zielgruppe für den öffentlichen Verkehr. Der Verlust dieser Gruppe an den MIV ist jedoch nahezu unumkehrbar, weshalb der Bindung an den ÖV besondere Bedeutung zukommt.



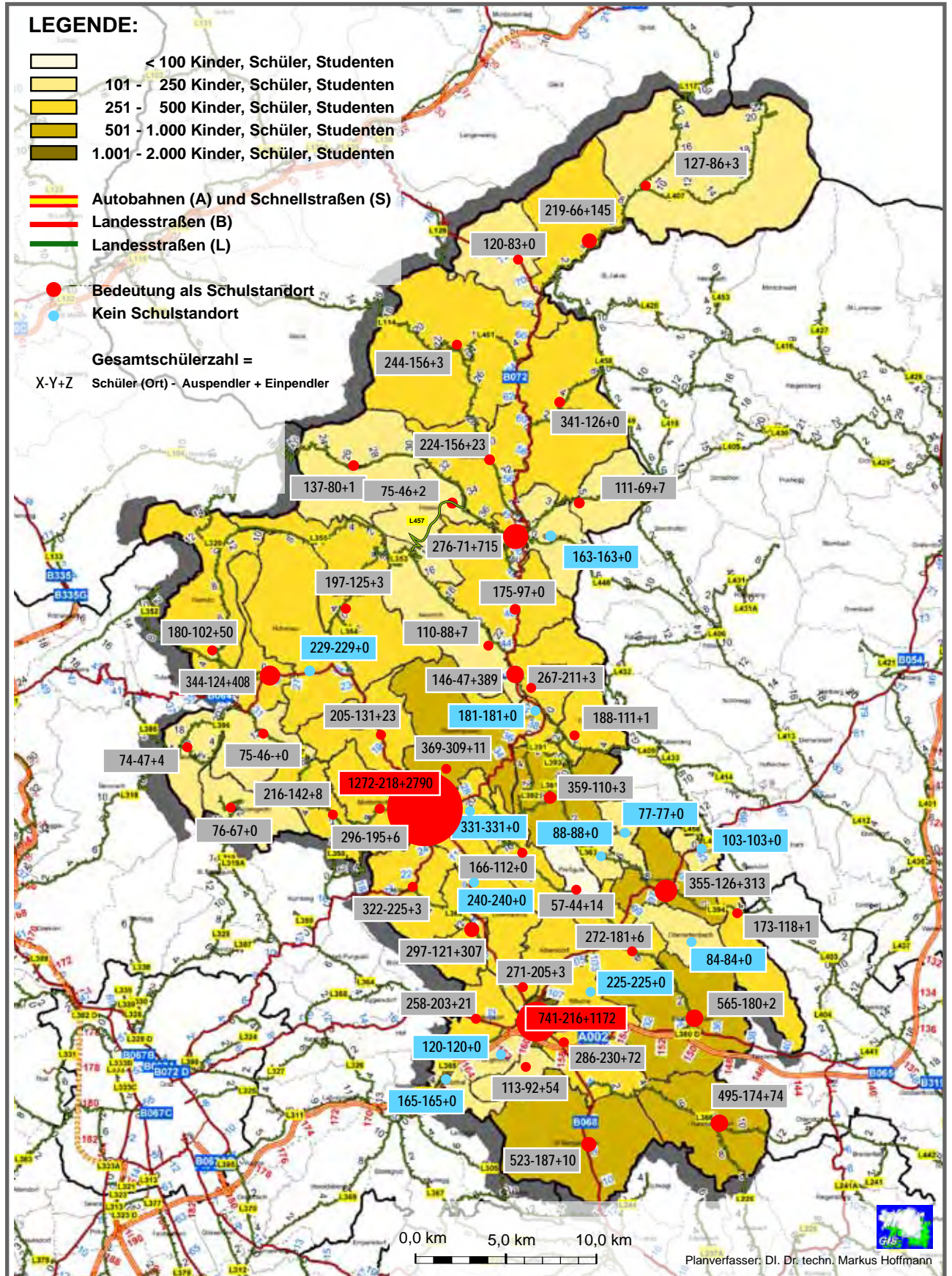


Abb. 56 Ausbildungspendler sowie Gesamtzahl auszubildender Personen im Bezirk Weiz (VZ 2001)

4.5 Netzbedeutung für den Einkaufsverkehr

Für die Analyse des Einkaufsverkehrs wurden die Erhebungen der Marktuntersuchung Steiermark MUST 2003/2004 [CIMA 2004] für den Bezirk Weiz herangezogen. Auf Basis dieser Untersuchungen für die Kaufkraftbindung und Kaufkraftabflüsse kann der Einkaufsverkehr abgebildet werden. Aufgrund ihres dominanten Einflusses auf den Verkehrsstrom sind für diese Analyse in erster Linie der kurzfristige und mittelfristige Bedarf von Bedeutung [Abb. 57].

- **kurzfristiger Bedarf:** Der verkehrsentensive kurzfristige Bedarf umfasst etwa 85% des Einkaufsverkehrs, was ca. 7 Wegen pro Woche entspricht. Das Nahmarktgebiet mit mehr als 50% Kaufkraftabschöpfung umfasst 13 Gemeinden mit 28.200 Personen. Das Fernmarktgebiet mit 10-49% Kaufkraftabschöpfung umfasst 21 weitere Gemeinden und rund 29.300 Personen [Abb. 57 oben]. Nachdem rund 96% des kurzfristigen Bedarfs im Bezirk gedeckt werden, ist der überregionale Verkehr vernachlässigbar.

Aus verkehrlicher Sicht für den dominanten kurzfristigen Bedarf haben insbesondere die B72 und die B64 als Verbindungsstraßen zur Einkaufsstadt Weiz eine sehr hohe Bedeutung. Eine mittlere Bedeutung haben die B68, die B54 und die A2 - Südbahn.

- **mittelfristiger Bedarf:** Der mittelfristige Bedarf umfasst etwa 10% des Einkaufsverkehrs, was ca. 1 Weg pro Woche entspricht. Das Nahmarktgebiet mit mehr als 50% Kaufkraftabschöpfung umfasst 16 Gemeinden mit 21.500 Personen. Das Fernmarktgebiet mit 10-49% Kaufkraftabschöpfung umfasst 21 weitere Gemeinden und rund 31.200 Personen [Abb. 57 mitte]. Rund 68% des mittelfristigen Bedarfs werden in Weiz und 21% in Graz gedeckt. Daraus lässt sich auch der Anteil des überregionalen Einkaufsverkehrs in Richtung Graz u.a. aus der Kleinregion Gleisdorf über die A2 ablesen.

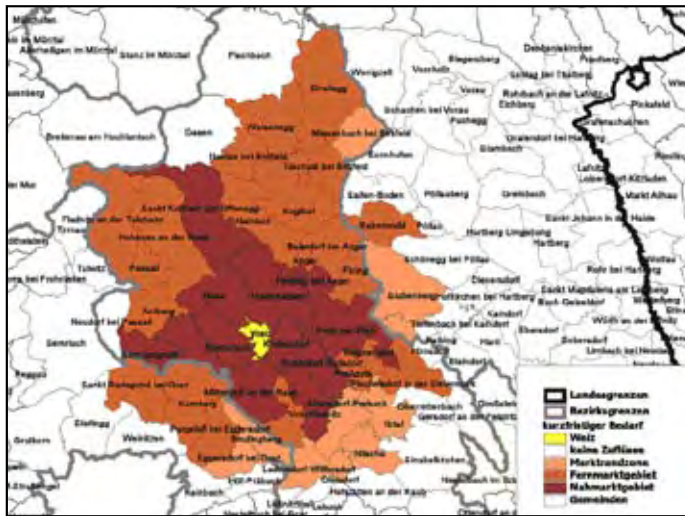
Aus verkehrlicher Sicht für den mittelfristigen Bedarf haben insbesondere die B72 und die B64 als Verbindungsstraßen zur Einkaufsstadt Weiz eine sehr hohe Bedeutung. Weiters von Bedeutung ist die Anbindung in den Süden des Stadtgebietes von Graz über die A2 Südbahn. Alle anderen Landesstraßen B+L im Bezirk haben eher untergeordnete Bedeutung

- **langfristiger Bedarf:** Der verkehrsextensive langfristige Bedarf umfasst etwa 5% des Einkaufsverkehrs, was ca. 1 Weg alle 14 Tage entspricht. Das Nahmarktgebiet mit mehr als 50% Kaufkraftabschöpfung umfasst 7 Gemeinden mit 11.000 Personen. Das Fernmarktgebiet mit 10-49% Kaufkraftabschöpfung umfasst 29 weitere Gemeinden und rund 38.000 Personen. Für die Deckung der langfristigen Bedarfsgüter ist insbesondere die Stadt Weiz mit 54%, Graz mit 28% und Gleisdorf mit 12% von Bedeutung.

Aus verkehrlicher Sicht für den verkehrsextensiven langfristigen Bedarf haben die Anbindung von Weiz über die B64 und die B72 eine hohe Bedeutung. Hervorzuheben ist weiters der Abschnitt der B64 zwischen Weiz und Gleisdorf sowie die Verbindung von Gleisdorf nach Graz. Alle anderen Landesstraßen B+L im Bezirk haben eher untergeordnete Bedeutung.

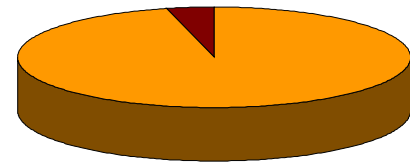
Die Marktanalysen bestätigen den Trend zur Vollaussstattung der Bezirkshauptstadt und ihre Positionierung als zentrale Einkaufsdestination, insbesondere des verkehrsentensiven kurz- und mittelfristigen Bedarfs. Aus dieser Sicht ist daher die Anbindung von Weiz über die B64 und die B72 von wesentlicher Bedeutung. Die für das Einkaufsverhalten dominanten Einkaufszentren liegen am Stadtrand, was sich in einem hohen Motorisierungsgrad und geringer Verlagerungsmöglichkeit des Einkaufsverkehrs zum ÖV niederschlägt.

Einzugsgebiet und Kaufkraftverteilung für die kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfsgüter im Bezirk Weiz gemäß MUST 2003/2004



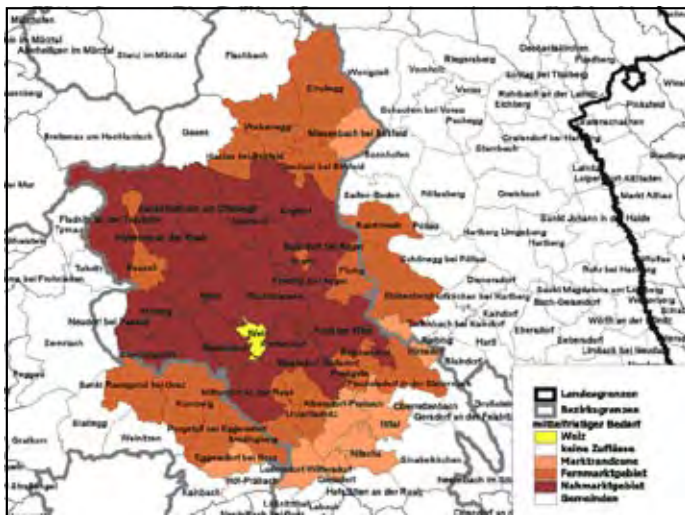
Kurzfristige Bedarfsgüter Verteilung der Kaufkraft

Sonstige 4% Weiz 96%



Nahmarktgebiet: 28.200 EW (>50% KK)
Fernmarktgebiet: 29.300 EW (10-49% KK)
Markttrandgebiet: 18.900 EW (<10 % KK)*

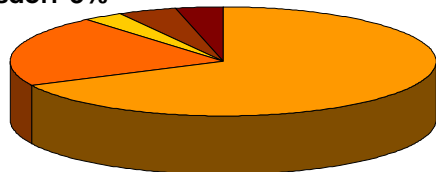
*KK... Kaufkraft



Mittelfristige Bedarfsgüter Verteilung der Kaufkraft

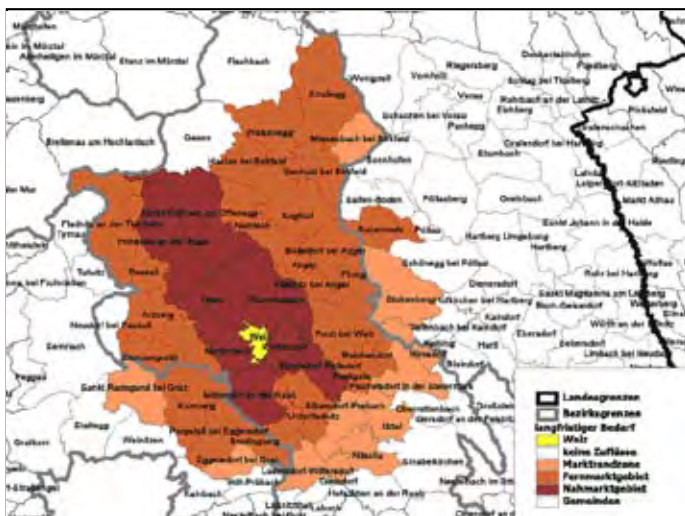
Versand 4% Sonstige 4%
Gleisdorf 3% Weiz 68%

Graz 21%



Nahmarktgebiet: 21.500 EW (>50% KK)
Fernmarktgebiet: 31.200 EW (10-49% KK)
Markttrandgebiet: 19.000 EW (<10 % KK)*

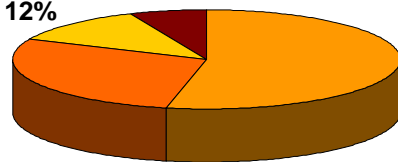
*KK... Kaufkraft



Langfristige Bedarfsgüter Verteilung der Kaufkraft

Gleisdorf 12% Sonstige 6% Weiz 54%

Graz 28%



Nahmarktgebiet: 11.000 EW (>50% KK)
Fernmarktgebiet: 38.000 EW (10-49% KK)
Markttrandgebiet: 27.000 EW (<10 % KK)*

*KK... Kaufkraft

Abb. 57

Einzugsgebiet und Kaufkraftverteilung für die kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfsgüter [CIMA 2004]

4.6 Netzbedeutung für den Freizeitverkehr

Die Erfassung des Freizeitverkehrs der ansässigen Bevölkerung ist aufgrund ihrer individuellen Ausprägung schwierig und sprengt den Rahmen der vorliegenden Arbeit. Untersuchungen bestätigen jedoch, dass der Freizeitverkehr deutlich im Wachsen begriffen ist und bis zu 40% der Wege ausmachen kann. Für die Abbildung der Bedeutung der einzelnen Straßen wird auf die Tourismuszahlen bzw. die Ankünfte und Nächtigungen in den einzelnen Gemeinden des Bezirks als Basis zurückgegriffen, weil sie einen guten Rückschluss auf die Attraktivität der Destinationen im Freizeitverkehr erlauben.

Aus den bekannten Mustern des Freizeitverkehrs, dem vorhandenen Verkehrsangebot, sowie der Herkunft des überwiegenden Anteils der anreisenden Gäste, kann auf einen vergleichsweise hohen Anteil des Individualverkehrs am Modal - Split von jenseits der 90% geschlossen werden. Dazu kommt noch die in Kap. 3.2 beschriebene, ausgesprochen schlechte Bedienqualität im öffentlichen Verkehr (ÖV) an Wochenenden und Feiertagen im Bezirk Weiz (insbesondere im Norden).

Für die Abbildung der Straßenbedeutung sind daher der Individualverkehr, sowie die Hauptdestinationen des Tourismus in den beiden Bezirken entscheidend. Die Nächtigungsstatistik 2005 zeigt die vergleichsweise hohe Bedeutung der Kleinregionen Passail (Almenland), Anger, Birkfeld und Ratten und die geringe Bedeutung der Kleinregionen Weiz, Pischelsdorf und Gleisdorf. Die Bedeutung für den Freizeitverkehr stellt offensichtlich genau die Umkehrung zur Bedeutung im Wirtschafts- und Arbeitsverkehr dar. Insgesamt zeigt die touristische Bedeutung der Wege daher eine deutlich abweichende Struktur und Zentrenbildung als die anderen Daseinsgrundfunktionen.

- **Fremdenverkehr:** Die Zahl der Nächtigungen im gesamten Bezirk Weiz liegt bei knapp 375.000 pro Jahr mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 3,8 Tagen und entspricht damit in etwa dem Nächtigungsvolumen eines Thermenortes wie Bad Waltersdorf. Umgelegt auf den Gesamtverkehr ist die tägliche Verkehrsbelastung aus dem Fremdenverkehr daher vergleichsweise gering, verursacht aber Belastungsspitzen.

Aus verkehrlicher Sicht hat die B72 von Weiz bis ins Mürztal eine hohe touristische Bedeutung. Von mittlerer Bedeutung für den Fremdenverkehr ist die B64 ausgehend von der S36 in Richtung Passail sowie die L320 und L104 in Richtung Almenland.

- **Freizeitverkehr:** Der Freizeitverkehr der einheimischen Bevölkerung umfasst sowohl den Ausflugsverkehr insbesondere in das Almenland, als auch die Wege zu den Freizeitaktivitäten in den Städten Weiz, Gleisdorf und Graz. Aufgrund des hohen Anteils des Freizeitverkehrs an den Wegen zu den Daseinsgrundfunktionen ist diesen Verkehren eine höhere Bedeutung als den durch den Fremdenverkehr induzierten Wegen beizumessen.

Aus Sicht des Freizeitverkehrs von hoher Bedeutung sind daher die B72 von Graz bis ins Mürztal sowie die B64 von Gleisdorf bis Passail. Von mittlerer Bedeutung sind die A2 nach Graz und in Richtung Thermen, die L320 auf die Teichalm und die L409 bzw. die B54 in Richtung Stubenberg. Alle anderen Straßen haben eher eine nachgeordnete Bedeutung für den Freizeitverkehr der ansässigen Bevölkerung

Zusammenfassend ist der nördliche Teil des Bezirkes für den Tourismus wesentlich wichtiger als der Süden. Wichtige Straßen aus dieser Hinsicht sind in erster Linie die B72 bis ins Mürztal sowie die B64. Im Freizeitverkehr sind neben den Straßen in Richtung Almenland die Anbindungen von Weiz, Gleisdorf und Graz von Bedeutung. Aufgrund der hohen Individualität der Weggestaltung und der schlechten Bedienqualität des ÖV an den Wochenenden wird der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Freizeitverkehr vergleichsweise hoch bleiben.

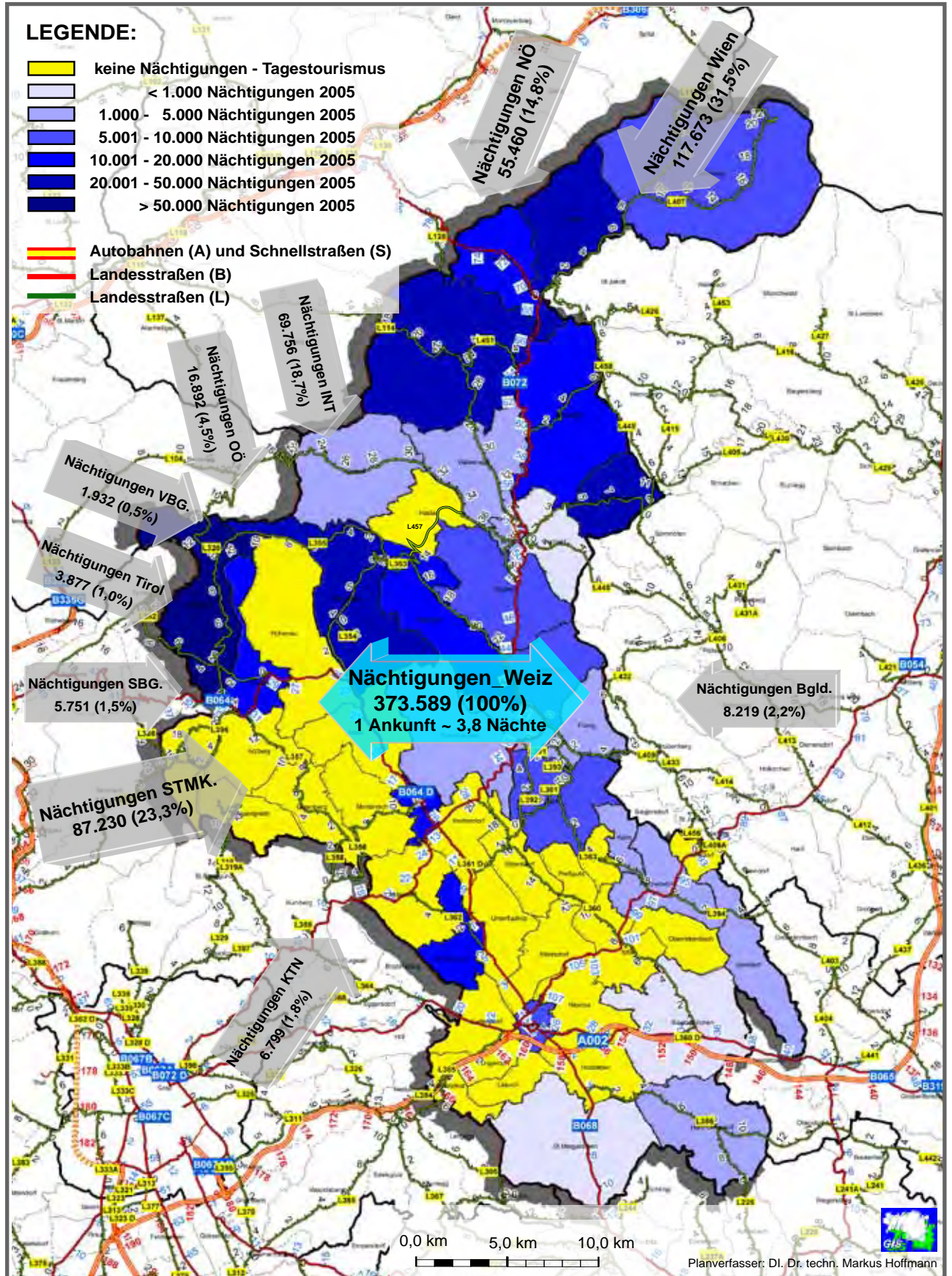


Abb. 58 Nächtigungen nach Gemeinden und Herkunft im Bezirk Weiz 2005 [STATISTIK STEIERMARK 2006]

4.7 Festlegung der Straßenkategorien

Für die Festlegung der in Kap. 4.1 beschriebenen Straßenkategorien ist eine Zusammenfassung der Netzbedeutung für die Wohnbevölkerung, den Arbeits- und Wirtschaftsverkehr, den Ausbildungsverkehr, den Einkaufsverkehr und den Freizeitverkehr notwendig [Abb. 60]. Zusätzlich wird die Netzbedeutung für den zentralörtlichen Verkehr gemäß den Regionalen Entwicklungskonzepten dargestellt. Die Straßenkategorien im Bezirk Weiz stellen sich demnach wie folgt dar:

- **Straßenkategorien:**

Straßenkategorie A: Straßen mit großräumiger Verbindungsfunktion für den Bezirk Weiz sind die A2 - Südautobahn, sowie die Anbindung nach Osten über die geplante S7. Von ähnlich hoher Bedeutung sind die S35 sowie die S6 im Norden und Westen des Bezirks.

Straßenkategorie B: Aufgrund ihrer Bedeutung für den Bezirk als Hauptanbindung der Bezirkshauptstadt Weiz an die A2-Südautobahn wird der Abschnitt der B64 zwischen Weiz und Gleisdorf als Straße mit überregionaler Bedeutung in die Kategorie B gereiht. Die B68 in Richtung Feldbach fällt in Abstimmung mit dem RVK Feldbach ebenfalls in diese Kategorie.

Straßenkategorie C1, C2: Als Straßen mit regionaler Bedeutung (C1) werden die B54 von Gleisdorf in Richtung Hartberg sowie die B72 von Graz bis nach Weiz festgelegt. Straßen mit teilregionaler Bedeutung (C2) sind die B72 von Weiz nach Birkfeld, die B64 von Weiz nach Passail und die B65 von Gleisdorf nach Graz. Die Abschnitte der B72 von Birkfeld ins Mürztal und der B64 von Passail Richtung Frohnleiten werden nicht aufgrund ihrer Verkehrsbelastung, sondern als Zugeständnis an den Bedarf der Kleinregionen Ratten und Birkfeld bzw. Passail nach einer hochrangigen Anbindung als Kategorie C2 festgelegt.

Straßenkategorie D: Als Landesstraßen mit nähräumiger kleinregionaler Bedeutung werden die L458, L405, L409, L413, L403, L360, L366, L361, L104, L320, L305, L369, L311, L326, L364, L387 sowie Teile der B65 gemäß Abb. 61 definiert.

Straßenkategorie E: Alle sonstigen Landesstraßen im Bezirk Weiz sind gemäß Abb. 61 als Straßen mit lokaler Bedeutung eingestuft

Mit den Kategorien werden auch die angestrebten Qualitätsansprüche, die angestrebten Betriebsgeschwindigkeiten, die Kreuzungsgestaltung und die Straßenführungen durch Ortsgebiete festgelegt. Weiters bilden die Kategorien zusammen mit der Verkehrsbelastung die Grundlage für die Reihung von Maßnahmen bzw. die Priorität im Erhaltungsmanagement (EMS).

Eine Neufestlegung von Straßenkategorien kann auf Antrag der Fachabteilung 18A - Gesamtverkehr und Projektierung bzw. des Landes Steiermark oder der Region durchgeführt werden. Darüber hinaus können einzelne Maßnahmen an untergeordneten Straßen dann vorgezogen werden, wenn besondere Umstände (z.B. Verkehrssicherheit) vorliegen und noch ausreichend Budgetmittel vorhanden sind. Eine Evaluation der festgelegten Kategorien und gegebenenfalls Neufestsetzung erfolgt im Zuge der geplanten Überarbeitung des regionalen Verkehrskonzeptes in fünf bis sieben Jahren.

Der Bezirk Weiz ist durch die A2 -Südautobahn sowie die S6, S7 und S36 an das höchstrangige Netz (A) qualitativ gut angebunden. Mit der B64 und der B68 stehen dem Bezirk Weiz zudem zwei weitere Anbindungen von überregionaler Bedeutung (B) zur Verfügung. Wesentliche Straßen von regionaler Bedeutung (C1) sind zudem noch Teile der B72 und die B54. Insgesamt steht dem Bezirk Weiz damit ein gut strukturiertes Netz zur Verfügung, das den heutigen und künftigen Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt.

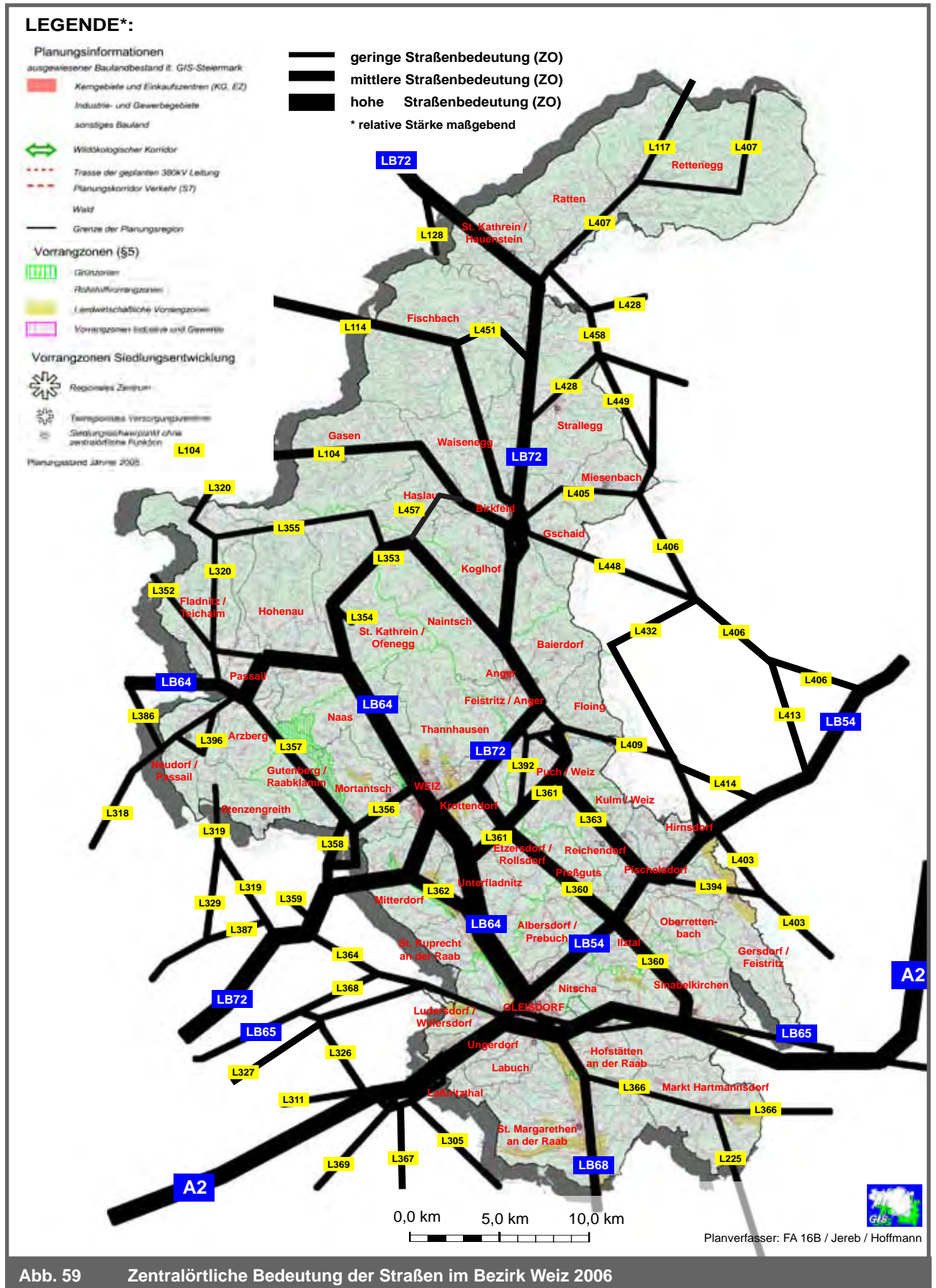


Abb. 59 Zentralörtliche Bedeutung der Straßen im Bezirk Weiz 2006

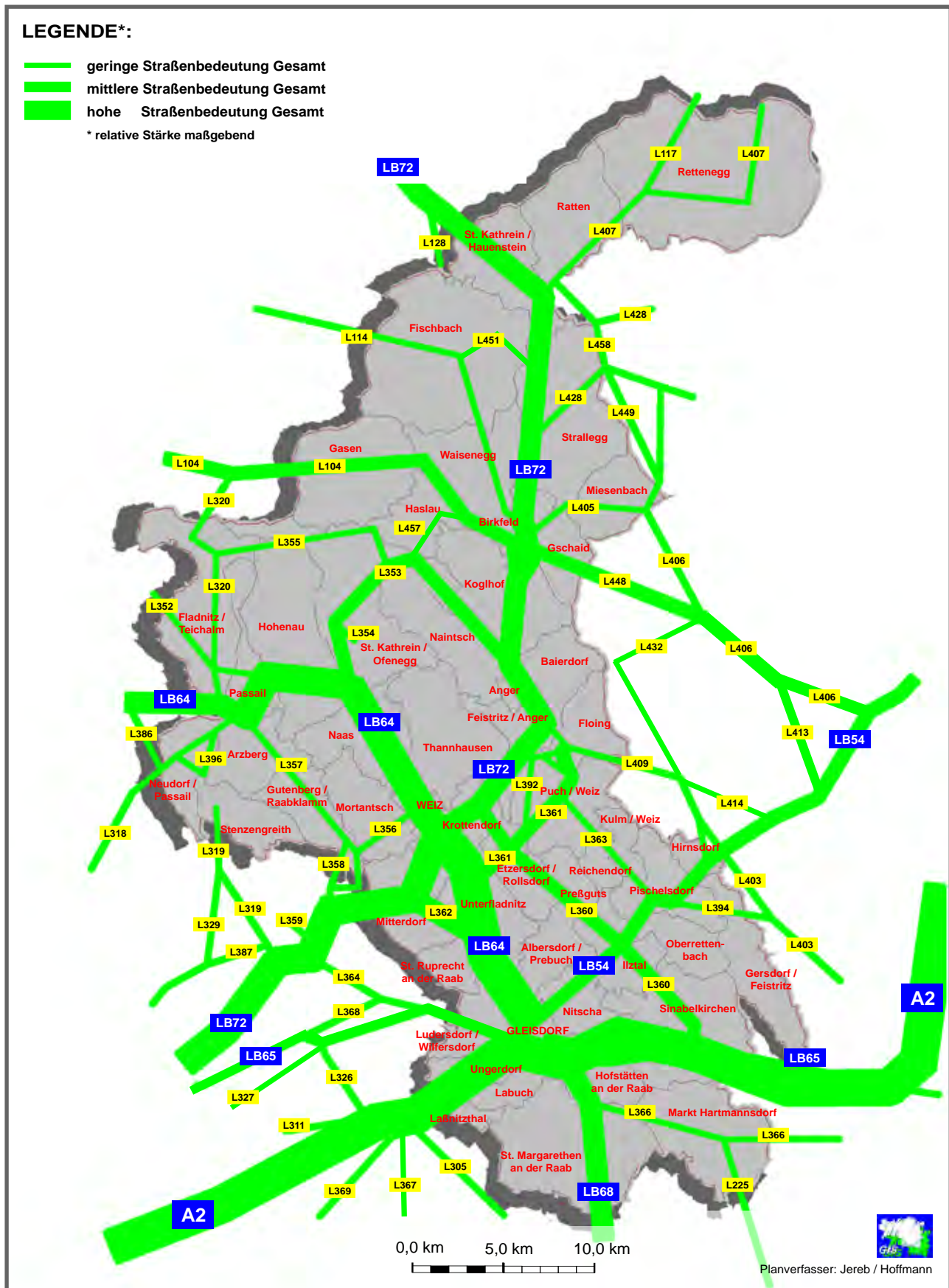


Abb. 60 Zielgewichtete Gesamtbedeutung der Straßen im Bezirk Weiz 2006

4.8 Festlegung der Bedienqualität in den ÖV - Korridoren

Für die Festlegung der in Kap. 4.1 beschriebenen ÖV - Korridore sowie Bedienniveaus ist einerseits die Zusammenfassung der Netzbedeutung für die Wohnbevölkerung, den Arbeits- und Wirtschaftsverkehr, den Ausbildungsverkehr, den Einkaufsverkehr und den Freizeitverkehr und andererseits eine Abstimmung mit dem Verbundnetz erforderlich.

Wesentliche Bedeutung aus Sicht des Öffentlichen Verkehrs hat der Nahverkehrsknoten Gleisdorf als hochrangige Verknüpfung der regionalen Verkehre mit den suburbanen Hauptachsen in Richtung Graz und Drehscheibe im bis 2012 geplanten S-Bahn Netz (Steirertakt III). Gemäß den genannten Rahmenbedingungen und Bewertungen für den Bezirk Weiz wird das angestrebte Bedienniveau im Öffentlichen Verkehr wie folgt festgelegt:

- **ÖV - Kategorien und Bedienqualität:**

Suburbane Hauptachse A: Als Hauptzubringer und ÖV - Achse aus den Bezirkszentren in die Landeshauptstadt mit mind. 60 Minutentakt in der Hauptverkehrszeit bzw. 120 Minuten-Takt in Nebenverkehrszeiten wird die Achse über die A2 von Graz nach Gleisdorf, die Achse auf der B65 von Graz nach Gleisdorf, sowie die Achse auf der A2 von Graz bis Fasselberg definiert

Regionale Hauptachse B: Als regionale Hauptachsen mit einem Mindesttakt von 120 Minuten bzw. >20 Kursen an Werktagen werden die Achsen auf der B72 von Fasselberg bis Anger, der B65 von Gleisdorf Richtung Fürstenfeld und der B54 von Gleisdorf in Richtung Hartberg festgelegt

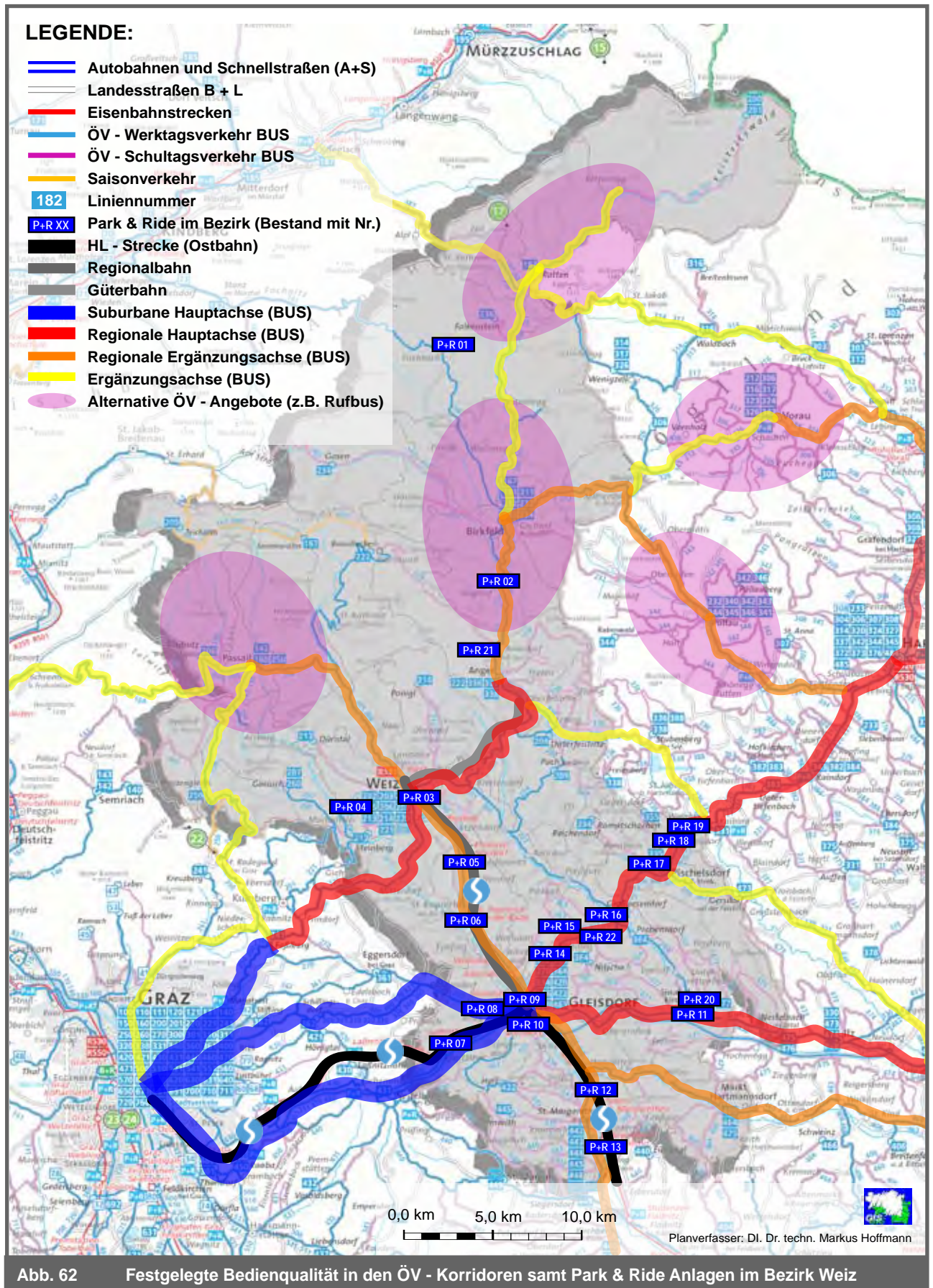
Regionale Ergänzungslinie C: Zur Anbindung von regionalen Nebenzentren mit mehr als 10 Kursen an Werktagen sowie 4 Kursen am Wochenende mit ergänzenden Rufbussen werden die Achsen auf der B64 von Gleisdorf bis Passail, der B68 Richtung Feldbach, der B72 von Anger nach Birkfeld, der L366 und der L405 und L406 Richtung Pöllau als regionale Ergänzungslinien definiert

Bedarfsorientierter Verkehr D: Sonstige Ergänzungsachsen sind die Abschnitte auf der B72 von Birkfeld ins Mürztal, der L407 bis nach Ratten, der L428 und L416 Richtung Waldbach, die der L409 und L414 in Richtung B54, der L394 und L403 von Pischelsdorf, der L319 von Fasselberg in Richtung Passail und der B64 von Passail nach Frohnleiten. Alternative ÖV - Angebote (Anruf-Sammeltaxis, Rufbusse etc.) sind mit Schwerpunkt in den Kleinregionen rund um Passail, Birkfeld und Ratten zu prüfen und gemäß den vorhandenen Mitteln und Bedarf in diesen umzusetzen.

- **Bedienqualität auf der Schiene:**

Eine Verbesserung der Bedienqualität auf der Schiene im 30'/60' Takt von Graz in Richtung Gleisdorf ist nur durch den Bau von 3 Betriebsausweichen und langfristig einen zweispurigen Vollausbau möglich. Die derzeit noch weitgehend unvertaktete Ostbahn und STLB - Strecke von Gleisdorf nach Weiz sollen bis 2015 gemäß STEIRERTAKT III als S-Bahn Linien S3 bzw. S31 geführt werden.

Das bestehende ÖV - Angebot im Bezirk wird mit Ausnahme der Relationen nach Graz immer weniger angenommen. Durch die Strukturierung und Erhöhung der Bedienqualitäten insbesondere an den suburbanen und regionalen Hauptachsen, sowie die Umsetzung des STEIRERTAKT III soll das ÖV - Angebot attraktiver gestaltet und neue Fahrgäste gewonnen werden. Zusätzlich soll die ÖV - Grundversorgung in peripheren Kleinregionen Passail, Birkfeld und Ratten durch flexible Angebotsformen gesichert werden.



KAPITEL 5 - VERKEHRSLEITBILD



5.1 Handlungsschwerpunkt Straßeninfrastruktur

5.1.1 Festlegung von Prioritäten

Die Verkehrspolitik produziert Standortqualität und ist damit Grundlage für die Erreichbarkeit der Daseinsgrundfunktionen und Wettbewerbsfähigkeit einer Region. Der enge Finanzspielraum der öffentlichen Hand für Verkehrsinvestitionen trifft zunehmend auf die Problematik einer veralteten Infrastruktur mit hohem Instandsetzungsbedarf zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit. Daher sind erforderliche Ausbauinvestitionen mit dem Erhaltungsbedarf so zu balancieren, dass die wichtigen Wirtschaftsräume qualitativ hochwertig angebunden sind und gleichzeitig für alle Einwohner im Bezirk Weiz eine ausreichende Grunderreichbarkeit gegeben ist.

Die in der Region gemeinsam erkannten Defizite und Mängel auf dem Straßennetz bilden zusammen mit den möglichen Lösungsansätzen den Pool der zu realisierenden Vorhaben, aus denen es die tatsächlich umsetzbaren Projekte auszuwählen gilt. Die Festlegung von Prioritäten ist grundsätzlich immer ein komplexer Entscheidungsprozess, bei dem der Grad der Erfüllung der in Kapitel 1 genannten Ziele und Planungsgrundsätze im Einzelfall zu beurteilen ist.

Die Auswahl unter den Vorhaben, die grundsätzlich den Zielsetzungen entsprechen, erfolgt mittels der Kriterien Dringlichkeit, Netzkategorie, Zustand, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Betroffene, für die eine Verbesserung erzielt werden kann. Daher sind Maßnahmen auf einer höheren Netzkategorie grundsätzlich vorzuziehen, wenn sie der Aufrechterhaltung der Netzfunktion des betreffenden Straßenabschnitts dienen. Eine Ausnahme bildet die vorbeugende Beseitigung möglicher drohender Gefährdungen für die Straßenbenutzer, die aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung Vorrang vor anderen Kriterien hat.

Die gute Erreichbarkeit der Bezirke über das hochrangige Straßennetz soll auch in Zukunft gehalten werden. Die Landes- und Gemeindestraßen im Bezirk sind gemäß ihrer Bedeutung so zu erhalten und an Engstellen so auszubauen, dass ein flüssiger und sicherer Verkehrsablauf sowie die Erreichung der Daseinsgrundfunktionen auch in Zukunft gewährleistet bleiben.

5.1.2 Ausbauprogramm

Aufwertung der B64 Weiz - Gleisdorf: Dieser Abschnitt der B64 stellt die zentrale Verbindungsachse der Bezirkshauptstadt Weiz an das überregionale Straßennetz und den Verkehrsknoten Gleisdorf dar und hat neben der B68 die höchste Priorität aller Landesstraßen im Bezirk. Die Leistungsfähigkeit soll durch Reduktion von Auf- und Abfahrtsstraßen sowie Abbiegespuren an den verbleibenden Kreuzungen gewahrt bzw. sukzessive erhöht werden. Zudem sind als Teil des 100 Mio. € Sonderinvestitionspaketes folgende Großvorhaben geplant:

- B64 - Umfahrung Preding - Weiz, 1. und 2. Teil Verlegung der B64 im Gemeindegebiet von Krottendorf bis zur B 72 (1. Teil) und Weiterführung als Unterflurtrasse mit der Einbindung in den Bestand (Gemeinde Weiz = 2. Teil)
- B64 - Begleitweg Gleisdorf - Weiz, 2. Teil, Ausbau der B64 mit der Errichtung von Begleitwegen zwischen Wollsdorf (Gemeinde Albersdorf) bis Unterfladnitz sowie Prüfung eines 3 - streifigen Ausbaus

Aufwertung der B68 Gleisdorf - Feldbach: Dieser Abschnitt der B68 wird in Übereinstimmung mit dem RVK Feldbach (2003) als zweistreifige Straße mit Begleitwegen ausgebaut. Die parallel führende Landesstraße dient dem Lokalverkehr. Durch eine möglichst anbaufreie Führung und die

Minimierung von niveaugleichen Kreuzungen, der Vereinheitlichung der Verkehrsgeschwindigkeit und Beseitigung von Unfallhäufungspunkten und Engpässen soll die Leistungsfähigkeit für die Zukunft gesichert werden.

Aufwertung der B54 Hartberg - Gleisdorf: In Übereinstimmung mit dem RVK Fürstenfeld - Hartberg (2006) soll der Abschnitt der B54 zwischen Gleisdorf und Hartberg über einen sukzessiven Ausbau von Kriechspuren, Reduktion von Auf- und Abfahrtsstraßen, sowie Abbiegespuren an den verbleibenden Kreuzungen ertüchtigt werden.

Leistungsfähigkeit Verkehrsknoten Gleisdorf: Die Verkehrsqualität am Knoten Gleisdorf ist derzeit noch ausreichend, wird sich aber aufgrund der überproportionalen Verkehrszunahme ab 2015 - 2025 deutlich verschlechtern, was in weiterer Folge auch zu einer ungünstigeren Erreichbarkeit der Stadt Weiz bzw. der umgebenden Kleinregionen führt. Aus Sicht einer vorausschauenden Verkehrsplanung sind daher alle Maßnahmen zu ergreifen, um die bestehende Leistungsfähigkeit zu erhalten und mögliche künftige Ausbaumaßnahmen zu ermöglichen.

Aus Sicht der Straßenkategorien, Verkehrsbelastung und Verkehrsqualität ist die Engpassbeseitigung bei knappen Mitteln die effizienteste Ausbaustrategie. Wesentliche Ausbauvorhaben im Bezirk sind daher die Umfahrung Weiz, die Trassenfreihaltung für die zu einem späteren Zeitpunkt möglichen Erweiterungen der B64 zwischen Weiz und Gleisdorf sowie der Ausbau der B54 in Richtung Hartberg und der B68 in Richtung Feldbach.

5.1.3 Erhaltungsprogramm

Der Aufrechterhaltung der Straßenanlagen kommt in Zukunft eine prioritäre Bedeutung zu. Die Reihung der Maßnahmen erfolgt auf Basis der Straßenkategorien, Verkehrsbelastungen, periodischen Zustandserfassungen, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit. Eine Mindestzustandsqualität und sichere Befahrbarkeit ist jedoch auch auf untergeordneten Straßen zu gewährleisten. Alle Straßenanlagen sind anhand dieser Kriterien laufend zu prüfen und die Ergebnisse im Sinne der Prinzipien des Erhaltungsmanagementsystems des Landes Steiermark (EMS) ins Bauprogramm zu übernehmen.

Oberbaudimensionierung: Gemäß Untersuchungen von MOLZER (1996) war die Dimensionierung des Straßenoberbaus in den Lastklassen III bis V zu gering bemessen, was zusammen mit einer gestiegenen Verkehrsbelastung zu einer Vielzahl an Strukturschäden vor dem Ende der Bemessungslebensdauer geführt hat. Zudem sinken die Lebenszykluskosten bei einer etwas stärkeren Dimensionierung gegenüber den Erfordernissen der RVS deutlich ab [HOFFMANN 2005, 2006, 2007]. Künftig ist daher sowohl bei Instandsetzungs- als auch Neubauvorhaben ein entsprechender Nachweis zu führen, um eine zu geringe Aufbaustärke auszuschließen.

Straßenbetrieb: Die betriebliche Straßenerhaltung umfasst gemäß RVS 12.01.12 alle Leistungen, um einen anforderungsgemäßen und sicheren Zustand der Straßenanlagen zu jedem Zeitpunkt zu gewährleisten. Aus Sicht einer wirtschaftlichen Erhaltung kommt der Funktionsfähigkeit der Straßenentwässerung und der Versiegelung von auftretenden Rissen eine besondere Bedeutung zu. Neben den Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit (z.B. Winterdienst) sind diese Arbeiten prioritär zu behandeln.

Straßeninstandsetzung: Die standardisierten Instandsetzungsmaßnahmen im EMS sind so anzuwenden, dass die geringsten Lebenszykluskosten entstehen. Die beste Strategie dafür besteht in der möglichst langen Aufrechterhaltung eines guten Zustands durch rechtzeitige Sanierung. Wird der richtige Zeitpunkt versäumt, sinken die Lebenszykluskosten durch „liegen lassen“. Dafür wird jedoch ein schlechterer Zustand in diesem Zeitraum in Kauf genommen, weshalb diese Strategie nur auf

Straßen ab Kategorie D und darunter angewendet werden sollte [HOFFMANN 2005, 2006, 2007].
Brücken- und Kunstbauteninstandsetzung: Brücken, Mauern und Tunnelanlagen stellen kritische Einrichtungen für die Durchgängigkeit einer Route dar, da ihr Ausfall in der Regel zu einer Totalsperre aufgrund der Nutzergefährdung führt. Daher ist besonders am Kernnetz auf die Funktionsfähigkeit und rechtzeitige Instandsetzung bzw. Erneuerung dieser Anlagen zu achten. Diesbezügliche Untersuchungen des Landes zeigen, dass auch im Bezirk Weiz hohe Aufwendungen unter diesem Titel notwendig sein werden [HOFFMANN 2006, NÖHRER 2007].

Der Aufrechterhaltung der Straßenanlagen kommt in Zukunft eine prioritäre Bedeutung zu. Die Reihung der Maßnahmen erfolgt auf Basis der festgelegten Straßenkategorien, Verkehrsbelastungen, periodischen Zustandserfassungen und der Verkehrssicherheit. Eine Mindestzustandsqualität und sichere Befahrbarkeit ist jedoch auch auf untergeordneten Straßen zu gewährleisten. Alle Straßenanlagen werden anhand dieser Kriterien laufend überprüft und die Ergebnisse ins Bauprogramm übernommen.

5.1.4 Vermeiden von Umweltbelastungen

Gemäß dem Leitbild des Steirischen Gesamtverkehrskonzeptes umfasst eine ganzheitliche Verkehrsplanung neben wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Belangen auch die einer umweltmäßigen Verträglichkeit der verursachten Belastungen. Neben der bewussten Unterstützung des „Umweltverbundes“ Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und Öffentlicher Verkehr, sind damit auch Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur und des Straßenverkehrs verbunden wie:

- Vermeidung unnötiger Fahrten und Staus sowie Reduktion der Fahrgeschwindigkeit in besonders belasteten Gebieten (Sanierungsgebiet IG-Luft)
- Vorausschauende Verkehrsplanung unter Vermeidung einer heranrückenden Bebauung an das hochrangige Straßennetz und Funktionsdurchmischung in der Raumordnung
- Einführung eines differenzierten Winterdienstes mit einer Reduktion der Splitstreuung und besonders dosierter Salzstreuung [lt. Winterdienstleitfaden des Landes]
- Verringerung der Staubemissionen auf Baustellen (lt. Baustellenleitfaden des Landes)
- Förderung des Einbaues von Partikelfiltern in Dieselmotorkraftfahrzeuge
- Setzen bewusstseinsbildender Maßnahmen, z.B. zur Erhöhung des Besetzungsgrades in Fahrzeugen, zu einer umweltschonenden Fahrweise oder Kauf sparsamer Automodelle

Eine nachhaltige Verkehrsplanung berücksichtigt neben den Parametern Erreichbarkeit, Grundversorgung, Sicherheit, Verfügbarkeit, soziale- und volkswirtschaftliche Verträglichkeit auch Belange des Umweltschutzes. Neben den ohnehin für Großvorhaben geltenden Umweltvorschriften soll daher auch bei mittleren und kleineren Maßnahmen nach Möglichkeit auf eine umweltmäßige Verträglichkeit geachtet werden.

5.2 Handlungsschwerpunkt Öffentlicher Verkehr

5.2.1 Grenzen des ÖV in der Peripherie

Der öffentliche Personenverkehr im Bezirk Weiz wird in erster Linie von Schülern, Studenten (Ausbildungspendlern) genutzt. Bei der erwachsenen Bevölkerung im Bezirk liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Modal-Split unter 2%. Berücksichtigt man zudem die Fahrten der Ausbildungspendler, so steigt der Anteil des ÖV auf max. 5-7%. In vielen Gemeinden des Bezirks ist auch an Werktagen kaum eine ausreichende Bedienqualität und annehmbare Erreichbarkeit wichtiger Destinationen gegeben, die auch nur annähernd mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vergleichbar wäre. Lediglich die Verbindungen Weiz - Gleisdorf und Gleisdorf - Graz können leichte Zuwächse verbuchen, während alle anderen Anbindungen deutliche Rückgänge hinnehmen mussten.

Im Güterverkehr ist eine Grundabdeckung durch die Anbindung der wichtigsten Produktionsbetriebe an die Steirische Landesbahn bzw. die Ostbahn gegeben. Mit dem geplanten Ausbau der Ostbahn, der Koralmbahn und der Südbahn Richtung Slowenien, sowie multimodaler Güterterminals (z.B. Werndorf) verbessert sich die überregionale Angebotslage. Insgesamt ist aus heutiger Sicht dennoch nicht anzunehmen, dass es in absehbarer Zeit im Bezirk zu nennenswerten Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene kommt, da das Bahnnetz und dessen Kapazität dafür einfach zu begrenzt, zu wenig Güter „bahnaffin“ sind und der Transport in der Regel zu teuer sowie zu wenig schnell geschieht.

Grundsätzlich hat der öffentliche Verkehr in der Erschließung und Verbindung großer Ballungsräume seine Stärken, während die Abdeckung peripherer und dünn besiedelter Gebiete in guter Qualität kaum funktioniert und nur schwer finanzierbar ist. Das ÖV - Angebot für den Personenverkehr im Bezirk Weiz ist derzeit mit Ausnahme weniger Verbindungen unzureichend und nicht konkurrenzfähig. Im Güterverkehr ist die Situation nicht so gravierend, dafür sind aufgrund der gegenwärtigen Situation keine nennenswerten Verlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten.

5.2.2 Ausbau Ostbahn und S-Bahn

Der im Generalverkehrsplan Österreich vorgesehene Ausbau der Ostbahn wird von Seiten des Landes Steiermark unterstützt. Zudem soll das Umland der Landeshauptstadt Graz gemäß Regierungserklärung der Landesregierung durch eine S-Bahn ab 2015 hochwertig angebunden werden. Ausgehend vom Regionalzugknoten Graz, soll die S-Bahn bestehende Regional- und Eilzüge ersetzen und den Bezirk Weiz u.a. über den Korridor OST anbinden.

In diesem Korridor soll ein 30 Minuten-Intervall zwischen Graz und Fehring zu einem 15-Minuten-Takt zwischen Graz und Gleisdorf verdichtet und durch einen Stundentakt auf der Weizer Bahn ergänzt werden. Der Endausbau des gesamten S-Bahnprojektes wird samt Planungsaufwand zirka vier Milliarden Euro kosten. Die laufenden Betriebskosten der beteiligten Unternehmen ÖBB, GKB und StLB werden auf 53 Millionen Euro geschätzt, denen zirka zehn Millionen Euro an Einnahmen gegenüberstehen.

Das Bahnangebot im Bezirk Weiz ist durch den geplanten Ausbau der Ostbahn in Abstimmung mit der StLB - Verbindung Weiz - Gleisdorf und dem Busangebot im Bezirk sicherzustellen. Weiters sind die Vorgaben des Gesamtsteirischen Verkehrskonzeptes für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) umzusetzen und der Ausbau der S-Bahn voranzutreiben.

5.2.3 Sicherung der STLB Weiz - Gleisdorf

Die 15 km lange eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke Gleisdorf - Weiz (Normalspur) hat im Vergleich zu anderen Nebenbahnen eine hohe Auslastung im Personenverkehr und Gleisanschlüsse zu den meisten Industriebetrieben im Bezirk. Verkehrlich hat die Strecke eine mittlere bis hohe regionale Bedeutung im Personen- und Güterverkehr für den Bezirk Weiz. Die 12 km lange Schmalspurbahn Weiz - Oberfeistritz hat dagegen in erster Linie touristischen Charakter und keine nennenswerte Verkehrsfunktion im Verbundnetz.

Eine mittelfristige Attraktivierung kann durch moderne Fahrgastunterstände für die Haltestellen Fladnitz-Neudorf, Preding, Weiz-Stadt, eine behindertenfreundliche Adaptierung der Haltestelle Weiz-Stadt, eine neue Haltestelle „Landeskrankenhaus Weiz“, zusätzliche Fahrgastinformation an allen Haltepunkten, einen Umbau des Bahnhofgebäudes Weiz und eine Erhöhung der maximalen Betriebsgeschwindigkeit von 90 auf 100 km/h erreicht werden.

Eine langfristige Attraktivierung wäre durch die Weiterführung des zweigleisigen Ausbaus von Preding in Richtung Weiz, der Verlängerung bis zum Schulzentrum Weiz (Voraussetzung Umfahrung Weiz), der Elektrifizierung zusammen mit der Ostbahn und dem Bau der Schleife Gleisdorf in Richtung Graz (bei Neubau der Strecke Feldkirchen - Gleisdorf) gegeben.

Die Realisierung dieser Maßnahmen erscheint jedoch nur in Zusammenhang mit substantiellen Investitionen in den Ausbau der Ostbahn sowie des Busangebotes und der Park & Ride Anlagen im Bezirk sinnvoll, da ansonsten keine wesentlichen Zuwächse im Verkehrsaufkommen zu erwarten sind. Weiters muss klar sein, dass auch ein substantiell verbessertes ÖV - Angebot gemäß Kap. 5.2.1 in einer Region wie Weiz nur ein begrenztes Marktpotential von max. 10-12% Anteil am Modal Split (inkl. Schülerverkehre) hat und massive Subventionen im Betrieb erfordert.

Um die Strecke Weiz - Gleisdorf gemäß dem Steirischen Gesamtverkehrskonzept (StGVP) S-Bahn tauglich zu gestalten, soll die Streckenhöchstgeschwindigkeit mittel- bis langfristig auf 100 km/h erhöht und ein Intervall von 30 bzw. 60 min nach Graz eingerichtet werden. Zudem sind die Fahrgastunterstände und das Informationssystem auszubauen und eine mögliche Verlängerung bis zum Schulzentrum Weiz zu prüfen.

5.2.4 Stärkung des Busangebotes im Bezirk

Das Busnetz auf den regionalen Hauptachsen nimmt einen großen Anteil des ÖV - Arbeitspendlerverkehrs auf. Für die Schülerverkehre ist dagegen insbesondere die Anbindung der Gemeinden an die Bezirkshauptstadt Weiz wesentlich. Das bestehende Bus - Angebot ist noch zu wenig konkurrenzfähig und weist eine zu geringe Bedienqualität und zu lange Fahrtzeiten auf.

Daher ist das Busangebot zu diesen Destinationen gemäß den in Kap. 4.7 festgelegten Bedienniveaus auszubauen und die Mindestanbindung aller Gemeinden an die Bezirkshauptstadt Weiz mit mindestens 4 Kurspaaren an Werktagen und 2 Kurspaaren am Wochenende sicherzustellen. Vor der Bestellung weiterer Leistungen sind aber in jedem Fall die Auslastung und der Bedarf unabhängig zu überprüfen, Leistungsziele festzulegen und eine mittelfristige Finanzierung sicherzustellen.

Das Busangebot im Bezirk weist mit Ausnahme weniger Strecken keine ausreichende Bedienqualität und Flächenabdeckung auf. In Übereinstimmung mit dem Steirischen Gesamtverkehrskonzept ist das ÖV - Angebot entsprechend zu vertakten, die Anbindung der Regionalen Zentren zu verbessern und eine Mindestanbindung aller Gemeinden an die Bezirkshauptstadt Weiz sicherzustellen. In Ergänzung dazu sind alternative ÖV - Angebote in den Kleinregionen Passail, Birkfeld und Ratten zur besseren Flächenerschließung auszuarbeiten.

5.3 Handlungsschwerpunkt Fuß- und Radverkehr

5.3.1 Stärkung des Radverkehrs

Der Bezirk Weiz verfügt über ein und gut ausgebautes Radwegenetz, das es auch für die Zukunft zu erhalten gilt. Die gestiegenen Anforderungen und das Bekenntnis zum sanften Tourismus sowie die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erfordern jedoch eine Erweiterung des Radwegenetzes und zusätzliche Ausstattungen in touristischer Hinsicht.

Die möglichen Ausbauvorhaben der Radwege basieren auf den Wünschen der einzelnen Gemeinden, sowie Überlegungen zur Verbesserung der Durchgängigkeit bzw. der Verbindung einzelner Wohngebiete bzw. der Radwegenetze. Als wichtige Vorhaben wird die Verlängerung des R23 von Graz in Richtung Weiz bis zum R8 und die Schaffung einer Anbindung an den Feistritz-sattelradweg über Vorau festgelegt. Die Anbindung des R49 bei Nestelbach an den R21 bei St. Margarethen ist zu prüfen. Gemäß den Festlegungen im Radwegebauprogramm wird der weitere Bau des R51 entlang der L407 bzw. des Forstwegs Seilern in Richtung Rettenegg bzw. Mürztal vorangetrieben. Weiters soll die Ausstattung der bestehenden Radwege durch die Anordnung von Rastplätzen und Witterungsschutz besser an die Bedürfnisse der Nutzer angepasst werden.

Im Sinne der Zielsetzungen des Regionalen Verkehrskonzeptes ist der Radverkehr weiter zu stärken, da er die Gesundheit fördert, Umweltbeeinträchtigung vermeidet und für den Tourismus interessant ist. Das Bauprogramm der Radwege in den Bezirken Weiz sieht daher die Möglichkeit von Lückenschlüssen vor, sofern die betroffenen Gemeinden wie in anderen Teilen der Steiermark 50% der Kosten übernehmen.

5.3.2 Stärkung des Fußgängerverkehrs

Funktionsdurchmischte Siedlungen: Stärkung einer Siedlungsweise, welche eine Funktionsmischung der Daseinsfunktionen und die Erreichbarkeit über kurze Wege ermöglicht.

Nähe zu ÖV - Haltestellen: Erschließung der Siedlungsbereiche durch einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und Haltestellen in fußläufiger Entfernung innerhalb von 300 m bzw. maximal 500 m.

Gesicherte Schutzwege: Bau von gesicherten Schutzwegen und Fahrbahnübergängen, die ein bequemes Erreichen vor allem der zentralen Siedlungsbereiche ermöglichen.

Gestaltung der Kerngebiete: Fußgängerfreundliche Gestaltung der Ortskerne, Einkaufsstraßen und Plätze. Ein hoher Anteil der Fußgänger sind Kinder im Schulalter sowie ältere Menschen, denen regelmäßige Rastmöglichkeiten (Bänke, Wetterschutz) geboten werden müssen.

Entschleunigen des Durchgangsverkehrs: Der Durchgangsverkehr in Ortschaften ist vielfach mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs und gefährdet die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Eine Entschleunigung und Rückbau von Ortsdurchfahrten kann hier Abhilfe schaffen.

Verkehrsberuhigung in Wohngebieten: Die Qualität eines Wohngebietes kann dadurch maßgebend verbessert werden (weniger Lärm, mehr Sicherheit, Vorrang Fußgänger etc.).

Aus Sicht des Regionalen Verkehrskonzeptes soll der Fußgängerverkehr soweit als möglich gestärkt werden, da er die Gesundheit fördert und eine Umweltbeeinträchtigung vermieden wird. Die dafür notwendigen Vorarbeiten fallen in erster Linie in den Verantwortungsbereich der Gemeinden, wobei es in Einzelfällen entsprechende Förderungsmöglichkeiten gibt. Eine Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr ist in jedem Fall anzustreben.

5.4 Handlungsschwerpunkt ruhender Verkehr

Parkraummanagement: Die Zentren Weiz und Gleisdorf verfügen bereits über ein eigenes Parkraummanagement mit gebührenpflichtigem Parkraum im Stadtzentrum. Ein weiterer Ausbau in anderen Orten erscheint derzeit nicht sinnvoll.

Park & Ride Anlagen: Die gut ausgebauten Park & Ride Anlagen konzentrieren sich auf die B54, die B68, B64, sowie teilweise die B72 und sind vergleichsweise gut ausgelastet. An der B64 zwischen Weiz und Passail sowie der B72 zwischen Graz und Birkfeld sollte ein weiterer Ausbau zusammen mit einer ÖV - Taktverdichtung geprüft werden.

Der Ausbau von Park & Ride Anlagen soll weiter forciert werden, wobei auf das ÖV - Angebot, eine Mindestausstattung mit Beleuchtung, Befestigung, Witterungsschutz und die erforderlichen Ausbaupkapazitäten zu achten ist. Auch ist die Umsetzung und Finanzierung von Parkmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften ist zu prüfen.

5.5 Handlungsschwerpunkt Verkehrssicherheit

Unfälle im Straßenverkehr stellen auch im Bezirk Weiz einen großen sozialen und finanziellen Verlust für die Gesellschaft dar. Die Gesamtunfallkosten lassen sich im Jahr 2005 allein für den Bezirk Weiz mit 42 Mio. € und an den 13 Unfallpunkten mit 12,5 Mio. € beziffern. Insgesamt gesehen sind die Unfallzahlen in vielen Gemeinden relativ niedrig und konzentrieren sich auf wenige Stellen am hochrangigen Straßennetz. Dennoch ist die Zahl der Unfälle insgesamt im Bezirk Weiz im Gegensatz zu vielen anderen Regionen nicht rückläufig. In Übereinstimmung mit dem Steirischen Verkehrssicherheitsprogramm sind daher nachfolgende Ansätze verstärkt zu verfolgen:

Handlungsfeld Mensch: Menschliches Versagen ist die Hauptunfallsursache, weshalb Maßnahmen besonders wirksam sind. Ziel ist es daher, die Gurtanlegequote zu erhöhen, den Missbrauch von Alkohol und Drogen zu verringern, unangepasste Fahrweisen zu vermeiden sowie durch gezielte Schulung die Gruppe der besonders gefährdeten Fahranfänger besser vorzubereiten.

Handlungsfeld Infrastruktur: Wie bereits gezeigt, lässt sich allein durch eine Sanierung der Unfallhäufungspunkte, ein Safety Audit an Gefahrenstellen und einen abgestimmten Straßenbetriebsdienst, sowie Instandsetzung eine wesentliche Verringerung der Unfallzahlen erreichen.

Handlungsfeld Fahrzeug: Die Fahrzeugeigenschaften sind grundsätzlich auf regionaler Ebene kaum beeinflussbar. Hier ist grundsätzlich jeder selbst angehalten, die Ausstattung und Funktionsfähigkeit seines Fahrzeuges zu überprüfen. Ergänzend dazu können jedoch Schwerpunktkontrollen, Sicherheitstage mit Gratis-Check und Informationsabende durchgeführt werden.

Handlungsfeld Sonstiges: Grundsätzlich bestimmt allein schon die Wahl des Verkehrsmittels das Unfallrisiko wesentlich mit. So sind z.B. die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) um ein Vielfaches sicherer als der motorisierte Individualverkehr. Durch die regelmäßige Erfassung und Analyse der Unfalldaten im Bezirk lassen sich die geeigneten Gegenmaßnahmen ableiten. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Beratung von Gemeinden bzw. Interessentengruppen ist jedenfalls zu empfehlen, da damit den Bedürfnissen der Region am besten Rechnung getragen wird.

Die wichtigste Zielsetzung ist die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit über ein geändertes Verhalten der Verkehrsteilnehmer, eine effiziente Verkehrsüberwachung und eine Verbesserung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer bzw. die Entschärfung von Unfallhäufungspunkten gelegt.

5.6 Handlungsschwerpunkt Sonstiges

5.6.1 Einrichtung Anlaufstelle

Zur Verbesserung des Angebotes im motorisierten Individualverkehr (IV), dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) und der Förderung von Fahrgemeinschaften, sowie des Fuß- und Radverkehrs soll eine gemeinsame Anlaufstelle zur Koordination der Planungswünsche eingerichtet werden. Die Aufgaben sollen in Abstimmung mit der Verkehrsabteilung und dem regionalen Planungsbeirat neben der Angebotskoordinierung und Vermarktung auch eine Qualitätssicherung des Regionalen Verkehrskonzeptes Weiz sowie den umgesetzten Maßnahmen umfassen. Um Ressourcen zu schonen, sollen dafür möglichst vorhandene Einrichtungen und Beschäftigte genutzt werden.

Durch die Einrichtung einer Anlaufstelle bzw. Benennung eines Ansprechpartners im Bezirk Weiz können alle Fragen und Wünsche in Verkehrsagenden gebündelt werden. Weiters ist damit auch eine bessere Koordination in der Umsetzung des regionalen Verkehrskonzeptes sowie der geplanten Fortschreibung möglich.

5.6.2 Fortschreibung des RVK Weiz

Da sich sowohl die budgetären und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie Bedürfnisse des Bezirks Weiz laufend ändern können und die Region zudem einen Anspruch auf einen Bericht zu bereits umgesetzten Maßnahmen hat, ist eine laufende Aktualisierung des Bauprogramms und periodische Überarbeitung des Regionalen Verkehrskonzeptes Weiz erforderlich.

Im Sinne einer transparenten Planung und Fortschreibung des RVK werden die Verkehrsprojekte und das Straßenbauprogramm dem regionalen Planungsbeirat zur Kenntnis gebracht. Durch die mittelfristige Überarbeitung des RVK Weiz alle fünf bis sieben Jahre wird zusätzlich sichergestellt, dass die Qualität der bestehenden Verkehrssysteme auch in der Zukunft bestmöglich den Bedürfnissen des Bezirks Weiz entspricht.

5.6.3 Erhöhung des Verkehrsbudgets

Untersuchungen und die Diskussion des Investitionsbedarfs in die Verkehrsinfrastruktur hat das Ergebnis gebracht, dass das derzeitige Budget für die Gewährleistung einer zukunftsfähigen Mobilität viel zu niedrig ist. Es sind nicht nur das hochrangige Verkehrsnetz auszubauen und zu erhalten, sondern auch die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern und bzw. zu gewährleisten. Dazu ist eine entsprechende Erhöhung des Infrastrukturbudgets sowie dementsprechende Schritte in der Umsetzung notwendig.

Für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur stehen derzeit zu wenig Mittel zur Verfügung. Im Rahmen der Budgetverhandlungen wird daher eine dauerhafte Erhöhung des Verkehrsbudgets angestrebt, um eine gute Erreichbarkeit im Bezirk Weiz und darüber hinaus zu sichern und die bestehende Substanz erhalten zu können.

KAPITEL 6 - MASSNAHMENPROGRAMM



6.1 Kurzfristiges Bauprogramm am Bestand

Bauprogramm Weiz - BESTANDSNETZ - 2008								
BBL	Bezirk	Gemeinde	Straße	Bezeichnung	Bauvorhaben	von km	bis km	KAT
GU	WZ	Gleisdorf	B 054	Wechsel Straße	UHS Gleisdorf - Hartbergerstraße	108,00	-	C1
GU	WZ	Naas	B 064	Rechberg Straße	Steinschlagsicherung Weizklamm (Ostteil)	20,40	-	C2
GU	WZ	Hofstätten a.d.Raab	B 068	Feldbacher Straße	KVP Pirching + Beschleunigungsspur L366	1,55	-	C2
GU	WZ	Fladnitz a.d. T.	L 320	Teichalmstraße	Sanierung ODF Fladnitz	2,05	-	D
GU	WZ	Fladnitz a.d. T.	L 320	Teichalmstraße	Sanierung Teichalmstraße (Teilbereiche)			D
GU	WZ	Ilztal	L 360	Ilztalstraße	Sanierung ODF Prebensdorf			D
GU	WZ	Reichendorf	L 363	Reichendorferstraße	ODF Reichendorf 2. Teil + 3. Teil	6,00	-	E
HB	WZ	Koglhof	B 072	Weizer Straße	Johannesbrücke + Zufahrt Koglhof	46,89		C2

Anmerkungen: Alle Maßnahmen im kurzfristigen Straßenbauprogramm sind im gesicherten Straßenbauprogramm 2008 enthalten und werden zügig umgesetzt

6.2 Mittelfristiges Bauprogramm am Bestand

Bauprogramm Weiz - BESTANDSNETZ - ab 2009								
BBL	Bezirk	Gemeinde	Straße	Bezeichnung	Bauvorhaben	von km	bis km	KAT
GU	WZ	Ilztal	B 054	Wechsel Straße	Sanierung Ilzbachbrücke	100,53	-	C1
GU	WZ	Gleisdorf	B 054	Wechsel Straße	KVP Gleisdorf Nord (Krzg B64, Jet) + Raabbrücke Gleisdorf (+2Brücken?)	108,30	-	C1 C2
GU	WZ		B 064	Rechberg Straße	Steinschlagsicherung Weizklamm (Westteil)	20,40	-	C2
GU	WZ	Naas	B 064	Rechberg Straße	Engstelle Weizklamm	20,95	-	C2
GU	WZ	Sinabelkirchen	B 065	Gleisdorfer Straße	Rettenbachbrücke (z)	36,83	-	D
GU	WZ	Hofstätten a.d.R.	B 068	Feldbacher Straße	2 x KVP Hofstätten (Rampe Nord+Süd A2)	1,31	-	B
GU	WZ	Hofstätten a.d.R. St.Margarethen a.d.R.	B 068	Feldbacher Straße	Begleitweg Hofstätten - St. Margarethen	3,90	-	B
GU	WZ	St.Margarethen a.d.R.	B 068	Feldbacher Straße	Sanierung St. Margarethen - BBL Grenze	9,50	-	B
GU	WZ	Fladnitz a.d. T.	L 320	Teichalmstraße	Sanierung Teichalmstraße (Teilbereiche)			D
GU	WZ	Arzberg, Passail	L 357	Gollerstraße	Sanierung Arzberg	12,30	-	E
GU	WZ	Etzersdorf- Rollsdorf	L 361	Etzersdorferstraße	Ilzbachbrücke (z)	2,86	-	E
HB	WZ	Ratten	B 072	Weizer Straße	Sanierung Ratten			C2
HB	WZ	Strallegg, Falkenstein	B 072	Weizer Straße	Sanierung Mosbacher	66,00	-	C2
HB	WZ	Ratten	L 407	Feistritzsattelstrasse	Sanierung Horn + Brücke	0,00	-	E

Anmerkungen: Alle Maßnahmen im mittelfristigen Straßenbauprogramm sind noch nicht 100% gesichert, da das Budget 2009 – 2011 noch nicht feststeht, die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der Mittel

6.3 Langfristiges Bauprogramm am Bestand

Bauprogramm Weiz - BESTANDSNETZ - frühestens ab 2011								
BBL	Bezirk	Gemeinde	Straße	Bezeichnung	Bauvorhaben	von km	bis km	KAT
GU	WZ	Gleisdorf	B 064	Rechberg Straße	Anschluß Albersdorf Süd	0,53	-	B
GU	WZ	Naas	B 064	Rechberg Straße	ODF Naas	18,88	-	C2
GU	WZ	Mitterdorf an der Raab	B 072	Weizer Straße	San. Mitterdorf - Greith (+Raabbrücke Mitterdorf)	20,80	-	C2
GU	WZ	Weiz	B 072	Weizer Straße	Setzung Schmidt + Deponiebrücke	25,50	-	C1
GU	WZ	Fladnitz a.d. T.	L 320	Teichalmstraße	Schachner II + Hausabbruch	6,40	-	D
GU	WZ	Fladnitz a.d. T.	L 320	Teichalmstraße	Sanierung Teichalmstraße (Teilbereiche)			D
GU	WZ	St. Kathrein a.O.	L 353	Heilbrunnerstrasse	Kreuzwirt	0,01	-	E
GU	WZ	St. Kathrein a.O.	L 354	St.-Kathreiner-Straße	Sanierung St. Kathrein + Lambachbrücke (z)	1,20	-	E
GU	WZ	St. Kathrein a.O., Hohenau a.d.R.	L 355	Sommeralmstraße	Saugraben + Mixnitzbachbrücke (z)	6,50	-	E
GU	WZ	Fladnitz a.d. T.	L 355	Sommeralmstraße	Angerwirt	11,60	-	E
GU	WZ	Mortantsch	L 356	Kleinsemmeringstraße	Sanierung Jagerwirt Literwirt	7,20	-	E
GU	WZ	Mitterdorf a.d.R.	L 362	St.-Ruprecht-Straße	Abschnitt von km 1,70 - B72	1,70	-	E
GU	WZ	Ludersdorf-Wilfersdorf Laßnitzthal	L 365	Laßnitzthalstraße	Teilabschnitte Sanierung	0,70	-	D
GU	WZ	Nestelbach b.G. Laßnitzthal	L 384	Nestelbachstraße	Nestelbach + Laßnitzbrücke (z) 4,43	2,20	-	E
GU	WZ	Hofstätten, Markt Hartmannsdorf	L366	Rittscheinstraße	Instandsetzung von B68 bis Markt Hartmannsd.	0,00	-	D
HB	WZ	Diverse	B 072	Weizer Straße	Stützmauersanierung Teilabschnitte	43,00	-	C2
HB	WZ	Koglhof	B 072	Weizer Straße	Rossegg - Koglhof (Li.abb)	44,68	-	C2
HB	WZ	St.Kathrein a.H.	B 072	Weizer Straße	Alplgrabenbrücke	74,98	-	C2
HB	WZ	Fischbach Waisenegg	L 114	Schanzsattelstraße	Sanierung Försterhaus	27,50	-	E
HB	WZ	Naintsch	L 353	Heilbrunnerstrasse	Heilbrunn-Erzherzog-Johann-Brücke (z)	12,20	-	E
HB	WZ	Ratten	L 407	Feistritzsattelstrasse	Brunnhofer 2. Teil (+Brücke San.)	5,80	-	E
HB	WZ	Rettenegg	L 407	Feistritzsattelstrasse	San. Rettenegg-Feistritzwald II + Brücke	12,50	-	E
HB	WZ	Rettenegg	L 407	Feistritzsattelstrasse	Feistritzwald-Feistritzsattel+Brücken AGR	18,00	-	E
HB	WZ	Fischbach	L 451	Schindergabenstrasse	San. Schindergaben	0,40	-	E
HB	WZ	Mönichwald	L 453	Breitenbrunnerstrasse	Sanierung Weissenbachbrücke + Kreuzung	0,00	-	E

Anmerkungen: Alle Maßnahmen im langfristigen Straßenbauprogramm sind noch nicht gesichert, da das Budget 2011 und später noch nicht feststeht, die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der Mittel

6.4 Kurz-, mittel- und langfristiges Neubauprogramm

Bauprogramm Weiz - NEUBAU									
BBL	Bezirk	Gemeinde	Straße	Bezeichnung	Bauvorhaben	von km	bis km	KAT	Frist
FB	WZ FB	Studenzen	B 068	Feldbacher Straße	Straßenverlegung + Begleitwege Studenzen	9,20	13,33	B	lang
GU	WZ	Gleisdorf	B 054	Wechsel Straße	LS Gleisdorf-Ost I	107,20		C1	kurz
GU	WZ		B 064	Rechberg Straße	Begleitstraße Gleisdorf-Weiz 2. Teil + LS	4,55	8,03	B	lang
GU	WZ		B 064	Rechberg Straße	Begleitstrasse Gleisdorf - Weiz 3.Teil (Unterfladnitz - Preding)	8,03	10,69	B	lang
GU	WZ	Naas	B 064	Rechberg Straße	UF Weizklamm	20,00	22,00	C2	lang
GU	WZ		B 064	Rechberg Straße	Umfahrung Preding-Weiz 3. Teil			B	lang
GU	WZ		B 064	Rechberg Straße	LS Unterfladnitz			B	kurz
GU	WZ		B 064	Rechberg Straße	Umfahrung Preding-Weiz 2. Teil			B	lang
GU	WZ	Gleisdorf	B 065	Gleisdorfer Straße	UF Gleisdorf 2. Teil	1,90	3,50	D	lang
GU	WZ	Ludersdorf-Wifersdorf	B 065	Gleisdorfer Straße	LS Ludersdorf + 3 Brücken	22,78	23,78	C2	kurz
GU	WZ	St.Margarethen a.d.R.	B 068	Feldbacher Straße	Begleitweg St. Margarethen	3,85	8,87	B	mittel
GU	WZ	Weiz	B 072	Weizer Straße	LS Flurgasse (Weiz West)	24,75	25,40	C1	kurz
GU	WZ	Weiz	B 072	Weizer Straße	Vollanschluss Weiz West	24,80		C1	lang
GU	WZ	St. Ruprecht a.d.R.	L 362	St.-Ruprecht-Straße	Nordumfahrung St. Ruprecht	0,00	0,78	E	lang
GU	WZ		B 064	Rechberg Straße	Umfahrung Preding Weiz 1.Teil (Leitungsverleaguung)			B	kurz
GU	WZ		B 064	Rechberg Straße	Umfahrung Preding Weiz 1.Teil			B	mittel

Anmerkungen: Fristigkeiten im Bauprogramm NEUBAU:
 Kurzfristig: Umsetzung erfolgt unmittelbar, ist budgetiert und damit gesichert
 Mittelfristig: Umsetzung nach Maßgabe der finanziellen Mittel ab 2009
 Langfristig: Umsetzung nach Maßgabe der finanziellen Mittel ab 2012

6.5 Radwegebauprogramm

Radweg	Abschnitt	Gemeinde	BH	GK [€]
R8 Feistritztal RW	Bhf. Kogelhof - Birkfeld	Gscheid, Koglhof, Birkfeld	WZ	Planung
R8 Feistritztal RW	Steg – Bhf. Rosegg	Naintsch, Koglhof, Baierdorf	WZ	Planung
R8 Feistritztal RW	St. Kathrein / H. Alpl	St. Kathrein	WZ	Planung
R10 Ilztal RW	Gnies – FZZ Sienabelkirch.	Sinabelkirchen	WZ	80.000,-
R10 Ilztal RW	Egelsdorf	Sinabelkirchen	WZ	40.000,-
R11 Raabtal RW	Hofstätten 1,2 km Asphalt	Hofstätten a.d.R	WZ	100.000,-
R11 Raabtal RW	LB 64 Lamm - Auen	Hohenau a.d.R.	WZ	360.000,-
R11 Raabtal RW	Auen - Passail	Passail, Hohenau	WZ	70.000,-
R11 Raabtal RW	L362 OF St. Ruprecht 0,6 km	St. Ruprecht a.d.R.	WZ	150.000,-
R51 Feistritzsattel RW	L407 Klause Klaffenegg 4 km	Ratten, St. Jakob	WZ/HB	800.000,-
R51 Feistritzsattel RW	Forstweg Seilern	Rettenegg	WZ	240.000,-
WZ 2 Hügellandtour	Pischelsdorf - Gersdorf	Gersdorf	WZ	200.000,-
RW Regional	L320 Grw Fladnitz 0,74 km	Fladnitz/Teichalm	WZ	150.000,-
SUMME			WZ	2.190.000,-

Anmerkungen: Planung und Bau überregionaler Radwege bzw. entlang von Landesstraßen obliegt dem Land Steiermark, ansonsten den betroffenen Gemeinden. Gemäß Finanzierungsrichtlinie werden die Baukosten solcher Wege inkl. Grundkosten zu 50% vom Land gefördert.

KAPITEL 7 - ANHANG



7.1 Abbildungsverzeichnis

Abb. 01	Prognostizierte Verkehrsentwicklung in den EU - 15 bzw. 10 neuen EU-Ländern bis 2030 [EU - KOMMISSION 2003]	17
Abb. 02	Prognostizierte Entwicklung des Modal - Split in den EU - 15 / neuen EU-Ländern bis 2030 [EU - KOMMISSION 2003]	18
Abb. 03	Zusammenhang von Erreichbarkeit und Bruttosozialprodukt in Europa 2002 [SPIEKERMANN 2002 et. al. bzw. HOFFMANN M. 2004]	19
Abb. 04	Relative Erreichbarkeit auf Schiene und Straße 2001 [EU-KOMMISSION, 2004b]	20
Abb. 05	Entwicklung der monatlichen Haushaltsausgaben insgesamt bzw. für Verkehr [STATISTIK AUSTRIA 2006a]	21
Abb. 06	Entwicklung des Transportaufkommens nach Verkehrsart von 1999 bis 2015 [HERRY 2002]	22
Abb. 07	Transportaufkommen und Transportleistung in AUT von 1996 - 2004 [STATISTIK AUSTRIA 2006a]	23
Abb. 08	Prioritäten und Projekte des GVP Österreichs im Planungsgebiet [BMVIT 2002]	24
Abb. 09	Struktur des übergeordneten Straßennetzes in der Steiermark 2005	27
Abb. 10	Verkehrsbelastung DTV 2005 und relativer Ø jährlicher Verkehrszuwachs von 1996 bis 2005	28
Abb. 11	Schwerverkehrsbelastung LDTV 2005 und relativer Ø jährlicher Verkehrszuwachs von 1996 bis 2005	29
Abb. 12	Auswertung der jährlichen Verkehrszunahme nach Straßenkategorie bzw. Verkehrsbelastung	30
Abb. 13	Liniennetz des Österreichischen Verkehrsverbundes mit Tarifzonen Stand 01/2006 [VERBUND 2006]	31
Abb. 14	Relative Entwicklung der Arbeitsplätze nach Wirtschaftssektoren 1971 - 2001 [ÖIR - STATISTIK AUSTRIA 2006]	33
Abb. 15	Übersichts- und Reliefkarte des Planungsgebietes für das RVK WEIZ [ÖSTAT 2005]	35
Abb. 16	Entwicklung der Bevölkerung in den Gemeinden des Planungsgebietes von 1991 - 2001	36
Abb. 17	Regionales Entwicklungskonzept 2006 (Entwurf) - Vorrangzonen (§5)	37
Abb. 18	Regionales Entwicklungskonzept Stand 2006 (Entwurf) - Landschaftsräumliche Einheiten (§3)	38
Abb. 19	Bedienqualität der Straßen in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und angestrebten Betriebs- geschwindigkeit	42
Abb. 20	Ergebnisse der Zustandserfassung für Straßen B+L+G im Erhaltungsmanagementsystem des Landes 2006	44
Abb. 21	Prognose der möglichen Verkehrsentwicklung auf der B64 im Abschnitt Weiz - Gleisdorf bis zum Jahr 2020	45
Abb. 22	Kilometriertes hochrangiges Straßennetz im Planungsgebiet mit Stand 2006	46
Abb. 23	Verkehrsbelastung DTV 2005 und relativer Ø jährlicher Verkehrszuwachs in Weiz von 1996 bis 2005	47
Abb. 24	Verkehrsbelastung DTLV 2005 und relativer Ø jährlicher Verkehrszuwachs in Weiz von 1996 bis 2005	48
Abb. 25	Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von der Stadt Weiz mit dem MIV 2006	49
Abb. 26	Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von der Stadt Gleisdorf mit dem MIV 2006	50
Abb. 27	Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von Graz mit dem MIV 2006	51
Abb. 28	Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von Wien mit dem MIV 2006	52
Abb. 29	Bedienqualität (LOS) des Landesstraßennetzes B+L im Bezirk Weiz im Jahr 2005	53

Abb. 30	Bedienqualität (LOS) des Landesstraßennetzes B+L im Bezirk Weiz im Jahr 2015	54
Abb. 31	Bedienqualität (LOS) des Landesstraßennetzes B+L im Bezirk Weiz im Jahr 2025	55
Abb. 32	Zustand der Landesstraßen B+L im Planungsgebiet gemäß Zustandserfassung 2005	56
Abb. 33	Zustand der Brücken auf Straßen B+L im Planungsgebiet gemäß Zustandserfassung 2005	57
Abb. 34	Zustand der Gemeindestraßen im Planungsgebiet mit Datenstand 10/2006	58
Abb. 35	Nach Gemeinden gewichtete Fahrtzeiten von ÖV und MIV sowie ÖV - Kurszahlen im Bezirk Weiz 2006	60
Abb. 36	Linienetz des Steirischen Verkehrsverbundes im Planungsgebiet 2006	62
Abb. 37	Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von Wien mit dem ÖV samt Kursanzahl 2006	63
Abb. 38	Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von Graz mit dem ÖV samt Kursanzahl 2006	64
Abb. 39	Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von der Stadt Weiz mit dem ÖV samt Kursanzahl 2006	65
Abb. 40	Erreichbarkeitsverhältnisse des Bezirks Weiz von Gleisdorf mit dem ÖV samt Kursanzahl 2006	66
Abb. 41	Fahrrelationen mit dem öffentlichen Verkehr im Bezirk Weiz (ohne Schülerverkehre) 2001 - 2005	67
Abb. 42	Steirische Landesbahn Weiz-Gleisdorf und Ostbahn Graz - Gleisdorf - Feldbach	68
Abb. 43	Bestehendes Radwegenetz im Bezirk Weiz mit Ausbaustand 2006 [FA 18A 2006]	70
Abb. 44	Bestehende Park & Ride Anlagen im Planungsgebiet mit Stand 2007	72
Abb. 46	Unfallentwicklung 1996 - 2005 und Verunglückte 2005 nach Verkehrsmittel, Fahrzeug und Alter in Weiz [KfV 2006]	75
Abb. 47	Unfälle im Planungsgebiet im Freiland nach Gemeinden 2005 [KfV 2006]	77
Abb. 48	Unfälle im Planungsgebiet im Ortsgebiet nach Gemeinden 2005 [KfV 2006]	78
Abb. 48	Ableitung der Straßenkategorien und ÖV - Korridore mit ihren Bedienniveaus bzw. Festlegungen	82
Abb. 49	Verkehr zwischen den Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Bilden, Einkaufen, Erholen und Arbeiten [Land Stmk. 1990]	83
Abb. 50	Netzbedeutung für die Wohnbevölkerung im Bezirk Weiz nach Hauptdestinationen 2006	84
Abb. 51	Bedeutung der Verkehrsnetze in der Standortwahl von Unternehmen [LAPPLE - GLASER 2001]	85
Abb. 52	Quelle und Ziel der Auspendler im Bezirk Weiz (VZ 2001)	86
Abb. 53	Quelle und Ziel der Einpendler im Bezirk Weiz im Jahr (VZ 2001)	87
Abb. 54	Netzbedeutung für den Wirtschafts- und Arbeitsverkehr im Bezirk Weiz 2006	88
Abb. 55	Kinder und Jugendliche als Hauptnutzer und Zielgruppe des Öffentlichen Verkehrs	90
Abb. 56	Ausbildungspendler sowie Gesamtzahl auszubildender Personen im Bezirk Weiz (VZ 2001)	91
Abb. 57	Einzugsgebiet und Kaufkraftverteilung für die kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfsgüter [CIMA 2004]	93
Abb. 58	Nächtigungen nach Gemeinden und Herkunft im Bezirk Weiz 2005 [STATISTIK STEIERMARK 2006]	95
Abb. 59	Zentralörtliche Bedeutung der Straßen im Bezirk Weiz 2006	97
Abb. 60	Zielgewichtete Gesamtbedeutung der Straßen im Bezirk Weiz 2006	98
Abb. 61	Festgelegte Straßenkategorien und angestrebter Ausbaugrad im Bezirk Weiz	99
Abb. 62	Festgelegte Bedienqualität in den ÖV - Korridoren samt Park & Ride Anlagen im Bezirk Weiz	101

7.2 Literaturverzeichnis

- AK-STEIERMARK (2005); „Regionalstatistik Steiermark 2005“; Kammer für Arbeiter und Angestellte - Abteilung für Wirtschaftspolitik; Graz; 2005
- BMVIT (2002); „Generalverkehrsplan Österreich 2002 - Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm“; Wien; 2002
- BMVIT (2004); „Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002 bis 2010 - Strategien für mehr Verkehrssicherheit auf der Straße“; Wien; 2004
- BMVIT, HERRY Consult (2006); „Alpenquerender Güterverkehr in Österreich“, Wien 2006
- BÖKEMANN D. (1999); Theorie der Raumplanung; 2. Auflage ISBN3-486-24988-6; R. Oldenbourg Verlag; Wien; 1999
- CIMA (2004); „Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturuntersuchung - Detailbericht Weiz“; CIMA Österreich; Ried im Innkreis; 2004
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2003); „European Energy and Transport Trends to 2030“; Report of the directorate-general for Energy and Transport, Brüssel; 2003
- EU-KOMMISSION (2004a); „Eine neue Partnerschaft für die Kohäsion - Konvergenz, Wettbewerbsfähigkeit, Kooperation“; Luxemburg; 2004
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2004b); „Eine neue Partnerschaft für die Kohäsion - Konvergenz, Wettbewerbsfähigkeit, Kooperation“, ^Dritter Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt, Veröffentlicht vom Amt für öffentliche Veröffentlichungen; Luxemburg; 2003
- HERRY (2002); „Verkehr in Zahlen - Österreich Ausgabe 2002“; im Auftrag des BMVIT; Wien; 2002
- HOFFMANN (2004); „Determinanten der Standortentwicklung und Mobilität in der EU“; unveröffentlichte Studie; Graz; 2004
- HOFFMANN (2005); Erhaltungsmanagement für das Landesstraßennetz der Steiermark“, Studie im Auftrag des Amtes der Stmk. Landesregierung FA 18B - Infrastruktur - Bau; Graz; 2005a
- HOFFMANN (2005); Instandsetzung von Straßen - Effiziente und effektive Erhaltungs- und Instandsetzungsstrategien für Landes- und Gemeindestraßen“, Dissertation an der TU Graz; Graz; 2005b
- KFV (2006); „Verkehrsunfallstatistik Steiermark 2005“; Wien; 2006
- KRIEBERNEGG G (2005); „Inkrementelle Verkehrsnachfragemodellierung mit Verhaltensparametern der Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr“; Dissertation an der TU Graz; Graz; 2005
- LAND STEIERMARK (1990); „Das Steirische Gesamtverkehrsprogramm - 2. Zwischenbericht“; Graz; 1990
- LAPPLE - GLASER (2001); „Intermobil Region Dresden“; Forschungsprojekt des European Centre for Transportation and Logistics (ECTL) und des Bundesministeriums für Bildung und Forschung Hamburg - Harburg; 2001
- ÖROK (2004); „ÖROK Prognosen 2001 bis 2031 Teil 1: Bevölkerung und Arbeitskräfte nach Regionen und Bezirken Österreichs“; ÖROK und Statistik Austria; Wien; 2004
- ÖROK (2000); „Erreichbarkeitsverhältnisse im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr in Österreich 1997/1998“; ÖROK und IPE; Wien; 2000
- PLANCO (2003); „T E N - I n v e s t - Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions“; Essen; 2003
- SPIEKERMANN - WEGENER - COPUS (2002); „ASPIRE - Aspatial Peripheralty, Innovation and the rural Economy“; Endbericht zum 5. Rahmenprogramm der EU; Dortmund; 2002
- STATISTIK AUSTRIA (2003); „Statistik der Kraftfahrzeuge 2002 - Bestand 31.12.2002“; Wien; 2003

STATISTIK AUSTRIA (2006a): „VERBRAUCHSAUSGABEN - Hauptergebnisse der Konsumerhebung 2004/2005“; Verlag Österreich GmbH ISBN 3-902479-64-7; Wien; 2006

STATISTIK AUSTRIA (2006b): „Österreichische Verkehrsstatistik 2004“; Verlag Österreich GmbH ISBN 3-902479-57-4; Wien; 2006

STATISTIK AUSTRIA (2005a): „Erwerbspersonen nach beruflichen und wirtschaftlichen Merkmalen“; Verlag Österreich GmbH ISBN 3-902479-29-9; Wien; 2005

UVEK (2001); „Ziel- und Indikatorensystem nachhaltiger Verkehr UVEK“; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation; Bern; 2001

VRTIC M. - FRÖHLICH P. (2006): „Was beeinflusst die Wahl der Verkehrsmittel“, Beitrag in „Der Nahverkehr“; Zürich; 2006