

# REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



## RMP Südoststeiermark MATERIALIEN

November 2017

**Impressum:**

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

**Inhaltliche Bearbeitung:**

Regionalis Verkehrsplanung und Regionalentwicklung e. U.  
Wastiangasse 1/I - 8010 Graz, Austria  
Telefon: +43 (0) 316 / 811 614 - 22  
Fax: +43 (0) 316 / 811 614 - 5  
email: [office@regionalis.at](mailto:office@regionalis.at)  
UID: ATU47670907, FN: 349382y

[www.regionalis.at](http://www.regionalis.at)



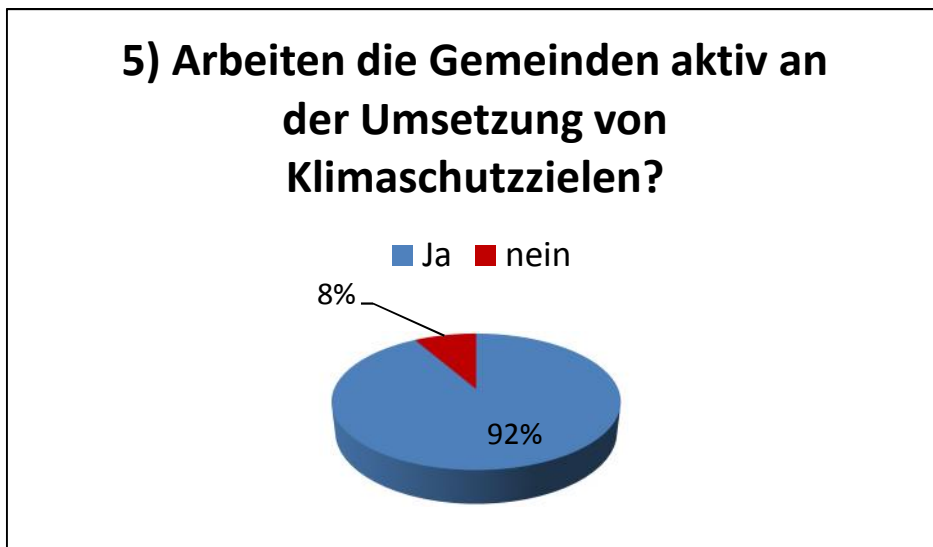
Status: Endbericht – Materialienband  
Datum: November 2017

Inhalt

<b>1</b>	<b><i>Auswertung der Befragung der Gemeinden und Interessensvertretungen</i></b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b><i>Kartenausschnitte für die Unfallhäufungsstellen</i></b>	<b>31</b>
<b>3</b>	<b><i>Fragebögen an Gemeinden, Gemeinderatsfraktionen und Interessensvertretungen</i></b>	<b>46</b>

## 1 Auswertung der Befragung der Gemeinden und Interessensvertretungen

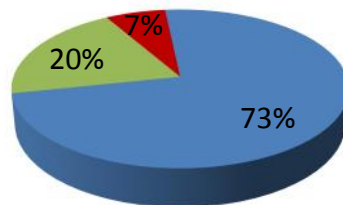
Für die Auswertung der Fragebögen wurden die einzelnen Fragen durchnummeriert.



92% der Gemeinden arbeiten aktiv an der Umsetzung von Klimaschutzzielen. Photovoltaik, Solarenergie an öffentlichen Gebäuden, Förderungen für Alternativenenergien, E-Mobilität, E-Tankstellen, LED Straßenbeleuchtung, Netzwerk Süd-Oststeiermark Nahwärme, Klima- und Energiemodellregion 2016-2018 und Klimamodellregion Straden-Bad Gleichenberg sind Maßnahmen, welche zur Umsetzung von den Gemeinden gesetzt wurden.

## 6) Gibt es in den Gemeinden Zonen für Einschränkungen für den Kfz-Verkehr?

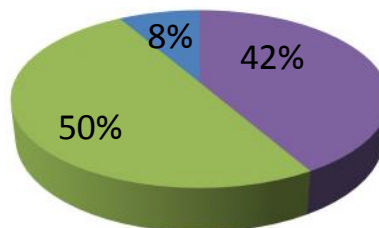
■ Fußgänger ■ Tempo 30 ■ Begegnungszonen



Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich. In 73% der Gemeinden gibt es Tempo 30 Zonen. In 20% der teilgenommenen Gemeinden gibt es Begegnungszonen und in 7% Fußgängerzonen.

## 8a) Wer finanziert in den Gemeinden den überregionalen Linienverkehr?

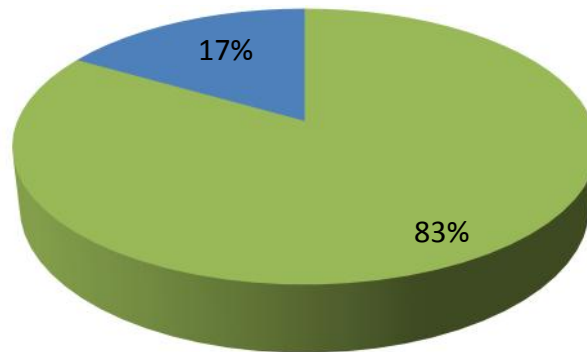
■ teilweise die Gemeinde  
■ gibt es nicht  
■ nicht die Gemeinde



In sechs Gemeinden wird der überregionale Linienverkehr nicht von den Gemeinden finanziert. 8% der Gemeinden haben angegeben, dass der überregionale Linienverkehr teilweise von der Gemeinde finanziert wird. In 42% der Fälle gibt es keinen überregionalen Linienverkehr.

### 8b) Wer finanziert in den Gemeinden den regionalen Linienverkehr?

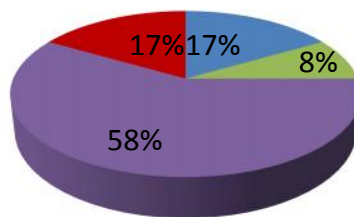
■ teilweise die Gemeinde    ■ nicht die Gemeinde



Der regionale Linienverkehr wird in 10 Gemeinden nicht und in zwei Gemeinden teilweise von der Gemeinde finanziert.

### 8c) Wer finanziert in den Gemeinden den Ortsbus?

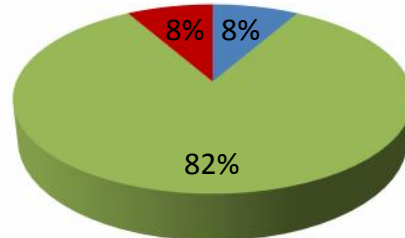
■ voll die Gemeinde    ■ teilweise die Gemeinde  
■ nicht die Gemeinde    ■ gibt es nicht



In sieben Gemeinden gibt es keinen Ortsbus. In den Gemeinden, in denen es einen Ortsbus gibt, wird er zu 17% von der Gemeinde gezahlt, zu 17% teilweise von der Gemeinde und in 8% gar nicht von der Gemeinde.

### 8d) Wer finanziert in den Gemeinden den Schulbus?

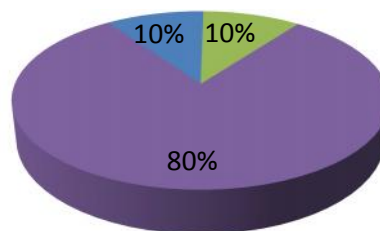
- voll die Gemeinde
- teilweise die Gemeinde
- nicht die Gemeinde



In 82% der Gemeinden wird der Schulbus nicht von der Gemeinde getragen. In einer Gemeinde wird er voll und in einer anderen teilweise von der Gemeinde getragen.

### 8e) Wer finanziert in den Gemeinden den Mikro-ÖV?

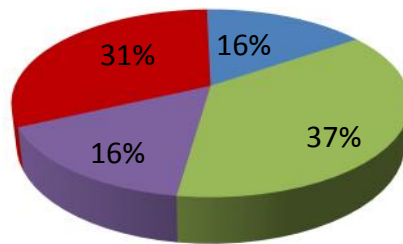
- teilweise die Gemeinde
- nicht die Gemeinde
- gibt es nicht



In 80% der befragten Gemeinden gibt es keinen Mikro-ÖV. In den Gemeinden, in welchen es einen Mikro-ÖV gibt, wird er teilweise oder nicht von der Gemeinde finanziert.

### 9) Gibt es in den Gemeinden Beschwerden über...

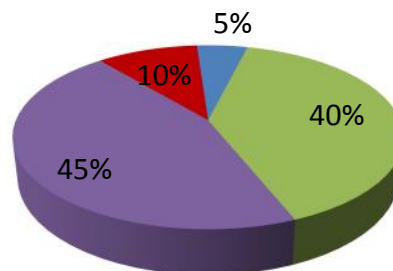
- Verkehrslärm
- Schadstoffbelastung
- Schwerverkehr
- Stau



Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich. In 35% der Gemeinden gibt es Beschwerden über den Schwerverkehr. In 35% der Gemeinden sind Beschwerden über Verkehrslärm bekannt und in 15% über Schadstoffbelastung und Stau.

### 10a) Gibt es in den Gemeinden Anträge für verkehrsberuhigte Zonen?

- sehr viele
- viele
- einige
- keine

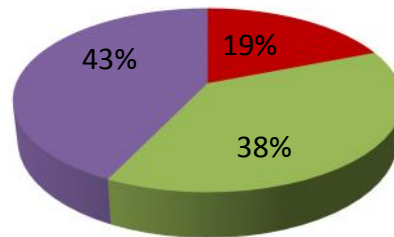


In 42% der Gemeinden gibt es einige und in weiteren 42% gar keine Anträge für verkehrsberuhigte Zonen. In 8% gibt es sehr viele Anträge und in 8% viele.



### 10b) Gibt es in den Gemeinden Anträge für Rad- und Fußwege?

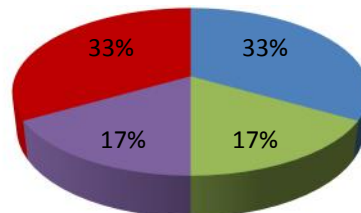
■ sehr viele ■ einige ■ keine



In 17% der Gemeinden gibt es sehr viele Anträge für Rad- und Fußwege. In 41% gibt es einige und in 42% gar keine Anträge.

### 10c) Anträge für eine bessere Anbindung des ÖVs an die regionalen Zentren und Graz?

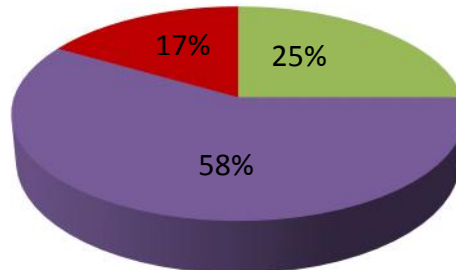
■ sehr viele ■ viele ■ einige ■ keine



In 33% der Gemeinden gibt es sehr viele bzw. viele Anträge und in 17% einige bzw. keine Anträge für eine bessere Anbindung des Öffentlichen Verkehrs an die regionalen Zentren und an Graz.

### 10d) Anträge zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs?

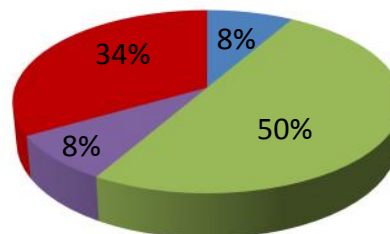
■ sehr viele ■ einige ■ keine



In 17% der Gemeinden gibt es sehr viele Anträge zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs. In 25% gibt es einige Anträge in 58% gibt es jedoch keine Anträge zur Verbesserung.

### 10e) Anträge für eine verbesserte Straßenanbindung an die regionalen Zentren und Graz?

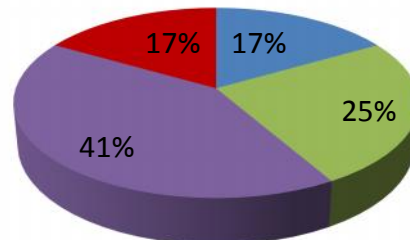
■ sehr viele ■ viele ■ einige ■ keine



Die Hälfte der teilnehmenden Gemeinden gibt an, dass es einige Anträge für eine verbesserte Straßenanbindung an die regionalen Zentren und Graz gibt. In 34% gibt es sehr viele Anträge und in 8% viele bzw. keine Anträge für eine verbesserte Straßenanbindung.

### 10f) Anträge für Straßenneubauten zur besseren Erschließung des Gemeindegebietes?

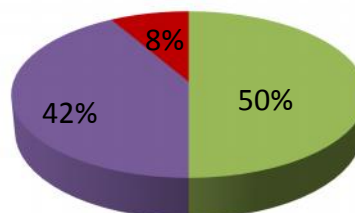
■ sehr viele ■ viele ■ einige ■ keine



In 41% der teilnehmenden Gemeinden gibt es keine Anträge für Straßenneubauten zur besseren Erschließung des Gemeindegebietes. In 17% gibt es sehr viele bzw. viele Anträge und in 25% einige Anträge.

### 10g) Anträge zur besseren Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern?

■ sehr viele ■ einige ■ keine



Die Hälfte aller Gemeinden gibt an, dass es einige Anträge zur besseren Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern gibt. In 42% der Gemeinden gibt es diesbezüglich keine Anträge und lediglich in 8% gibt es sehr viele Anträge.

**Wird das künftige Siedlungsleitbild in den Gemeinden verstärkt auf die Haltestellen von S-Bahn und Bus ausgerichtet? Wenn ja wie?**

- 2x Wohnbau in fußläufiger Entfernung
- Ja, örtliche Siedlungsschwerpunkte, Verdichtung möglich
- Bei Siedlungen wurde bereits auf gute Erreichbarkeit der Haltestellen Rücksicht genommen.
- Zusammenführung der Siedlungsräume entlang der höherrangigen Verkehrsanbindungen

**Sind verkehrsintensive Projekte in der Gemeinde geplant?**

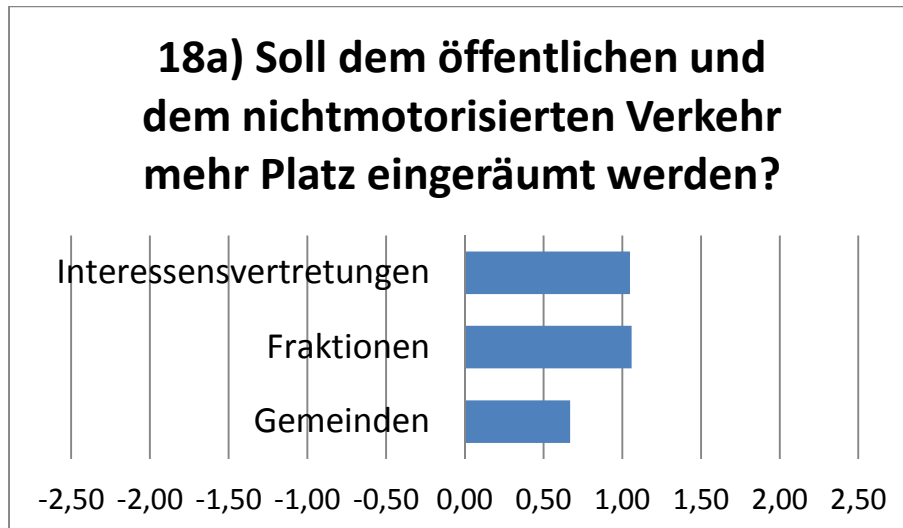
- 2x Gewerbestandorte
- Feriendorf, Golfplatz
- Wohnanlagen
- Weiterentwicklung des Kurstandortes

**Welche Verkehrsprobleme gibt es in Ihrer Gemeinde und was sind die Hauptursachen dafür?**

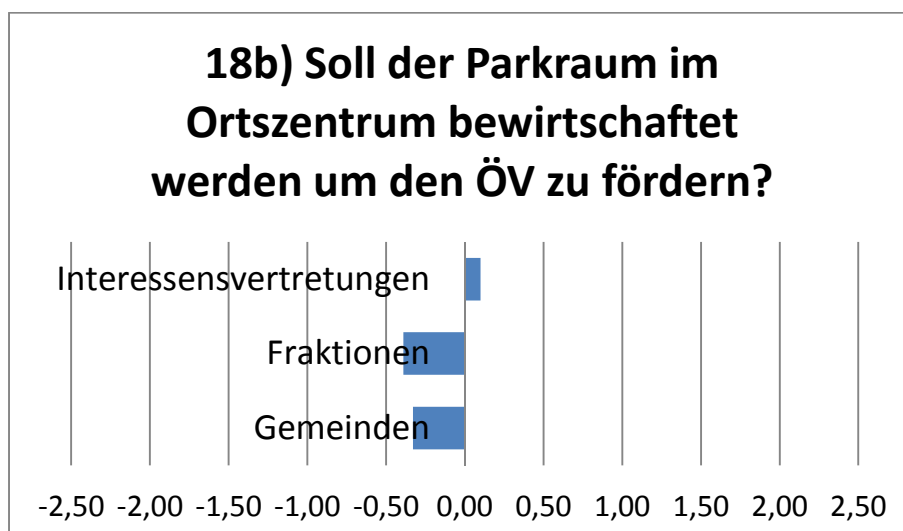
- B66 - Schwerverkehr
- Schlechte Anbindung an ÖV
- Fehlender Kreisverkehr: LB 232 und LB 69
- LKW-Schwerverkehr
- Keine Anbindung an den ÖV
- Schlechte Anbindung zu den Autobahnen bzw. Städten
- Durchzugsverkehr durch den Ort, Gemeindestraßen halten der derzeitigen Belastung nicht ausreichend stand
- Attraktive Anbindung an ÖV auch in dezentraler Lage
- Fehlende Parkplätze, Straßenzustand
- Nichteinhalten von Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortsgebieten
- Verkehrsdichte von Slowenien und Österreich
- Parkraum für Arbeitnehmer im Kur- und Thermenviertel

Erklärung zu Frage 18:

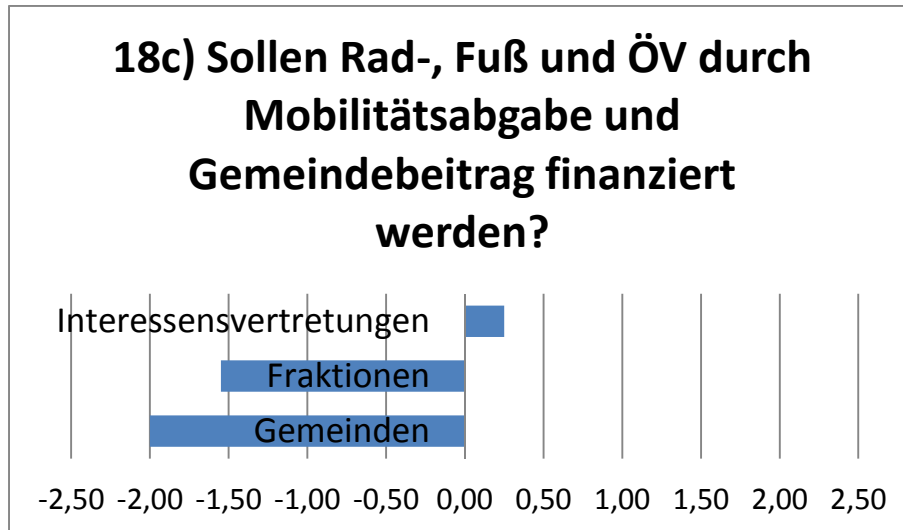
Die Gemeinde, Interessensvertretungen und Fraktionen wurden gebeten verschiedene Aussagen nach dem Schema +3 stimme voll zu, +2 stimmen zu, +1 stimme eher zu, -1 lehne eher ab, -2 lehne ab und -3 lehne voll ab zu beurteilen. Die hier angegebenen Werte sind Mittelwerte aus allen genannten Antworten



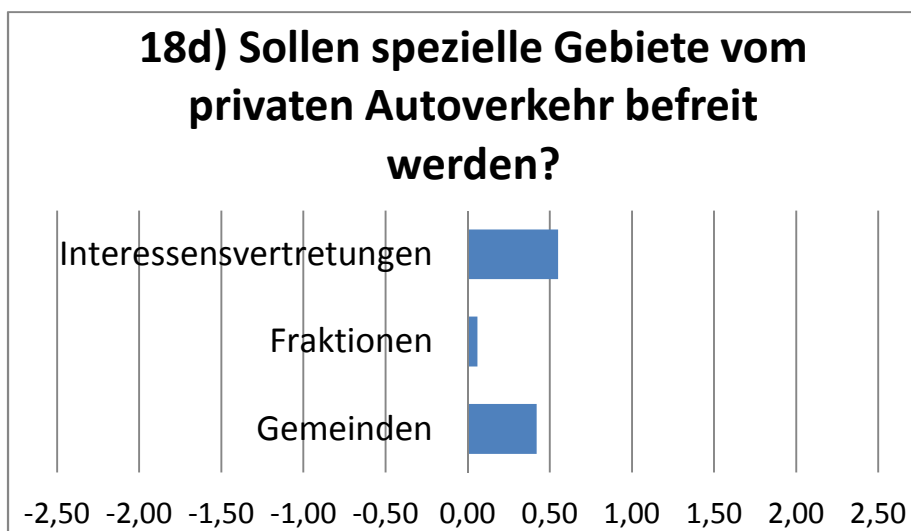
Bei der Aussage, ob dem öffentlichen und dem nichtmotorisierten Verkehr mehr Platz eingeräumt werden soll, sind sich alle Befragten einig. Sowohl die Gemeinden, als auch die Gemeindefraktionen und Interessensvertretungen stimmen dieser Aussage eher zu.



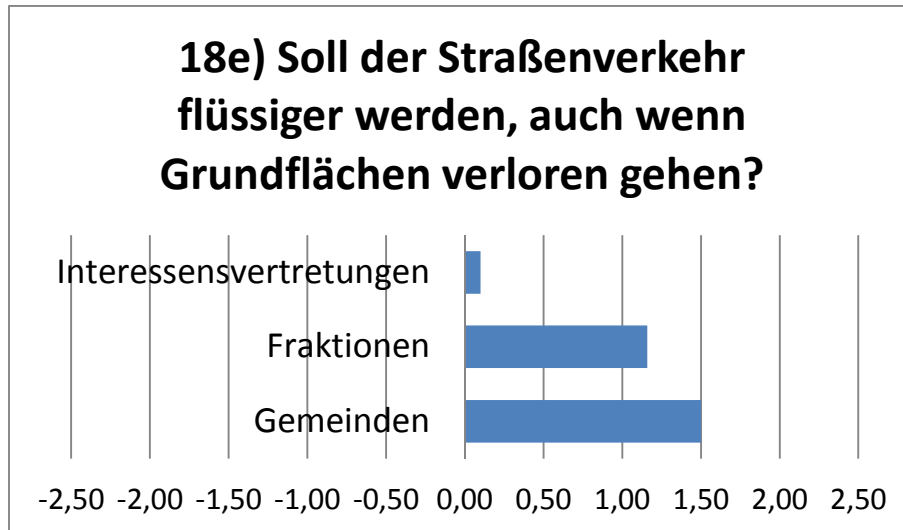
Gemeinden und Gemeindefraktionen lehnen es eher ab, dass es in Ortszentren zu einer Parkraumbewirtschaftung kommt. Interessensvertretungen hingegen stimmen diesem Vorschlag eher zu.



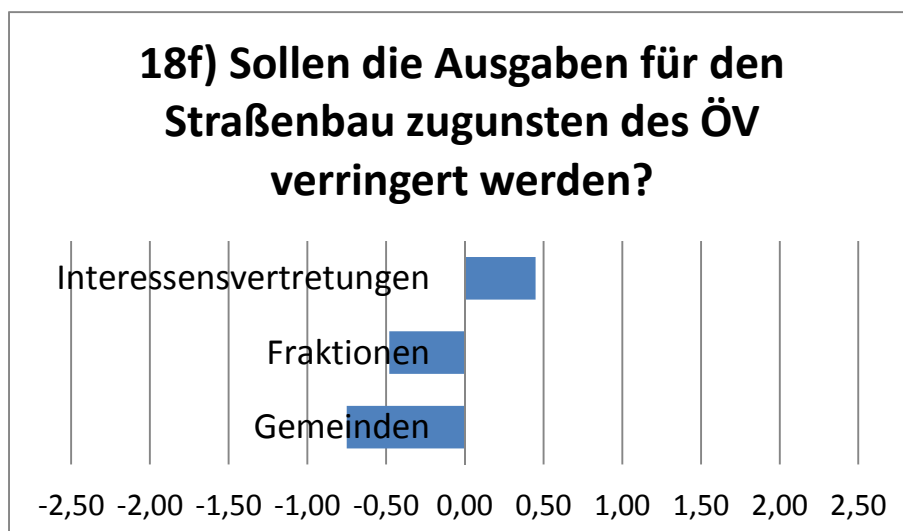
Gemeinden und Gemeinderatsfraktionen lehnen es ab einen finanziellen Beitrag zur Verbesserung des Verkehrsangebotes für den Rad-, Fuß und ÖV zu leisten. Interessensvertretungen stimmen dem Vorschlag einer Mobilitätsabgabe eher zu.



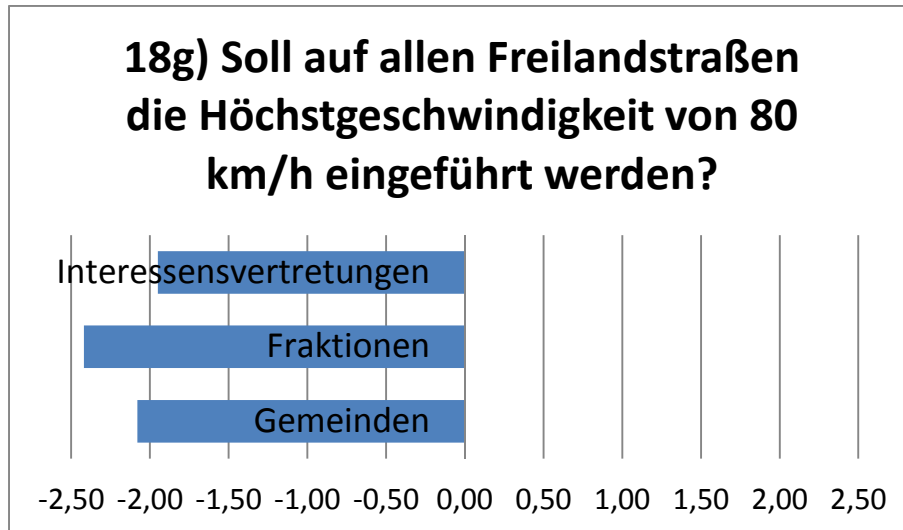
Dem Vorschlag Ortszentren bzw. spezielle Gebiete vom privaten Autoverkehr zu befreien bzw. die Lebensqualität durch eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h zu verbessern, stimmen alle Befragten eher zu.



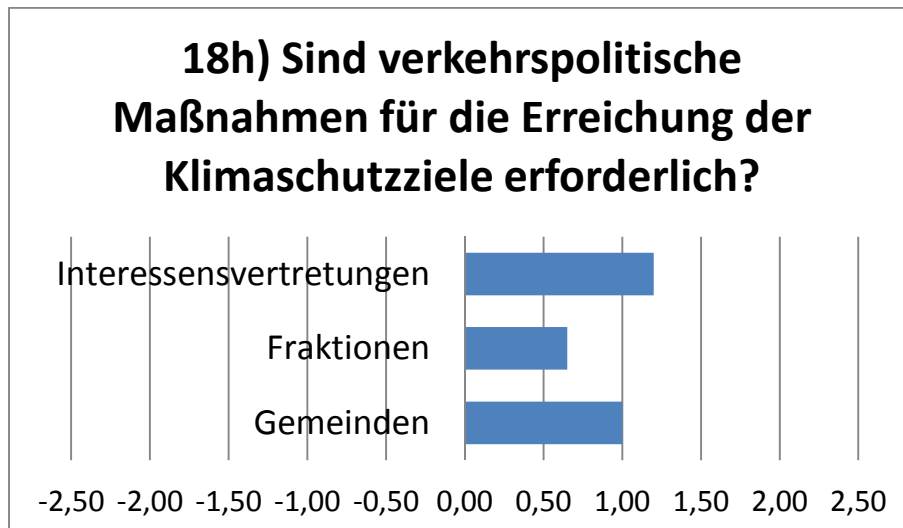
Gemeinden und Gemeindefraktionen stimmen zu, dass der Straßenverkehr flüssiger werden soll, auch wenn dadurch Grundfläche verloren geht. Interessensvertretungen stimmen eher zu.



Sowohl die Gemeinden als auch die Fraktionen lehnen es eher ab, dass die Ausgaben für den Straßenbau zugunsten des Öffentlichen Verkehrs verringert werden. Die Interessensvertretungen stimmen diesem Vorschlag eher zu.

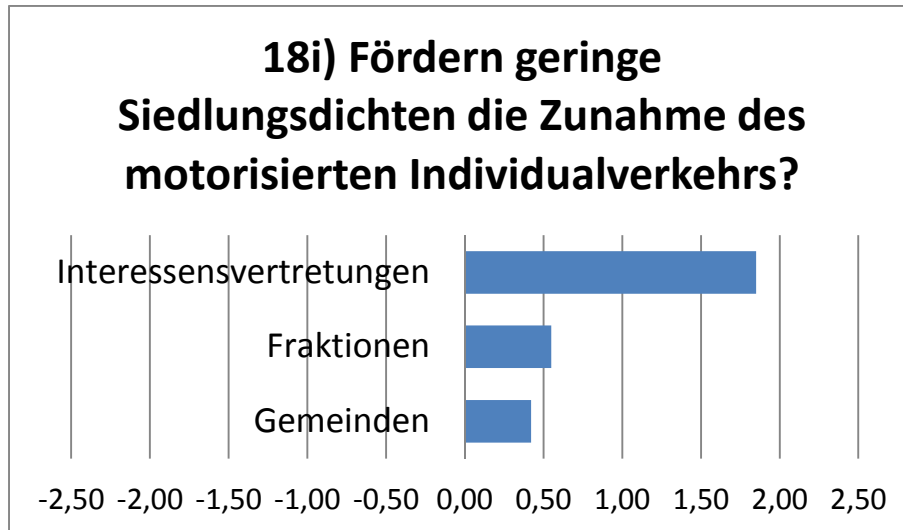


Dem Vorschlag, dass auf allen Freilandstraßen (mit Ausnahme der Autobahn) eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h eingeführt wird, lehnen alle Befragten ab.

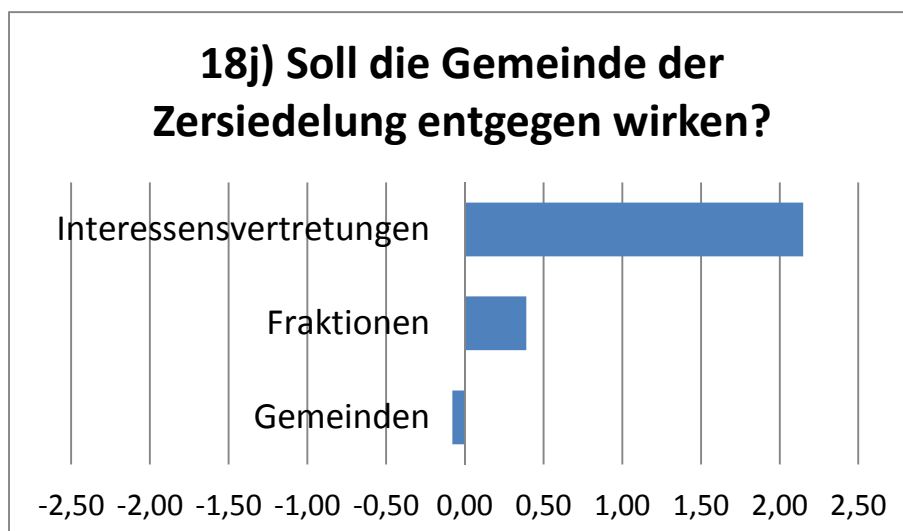


Gemeinden, Fraktionen und Interessensvertretungen stimmen eher zu, dass verkehrspolitische Maßnahmen erforderlich sind um Klimaschutzziele zu erreichen.

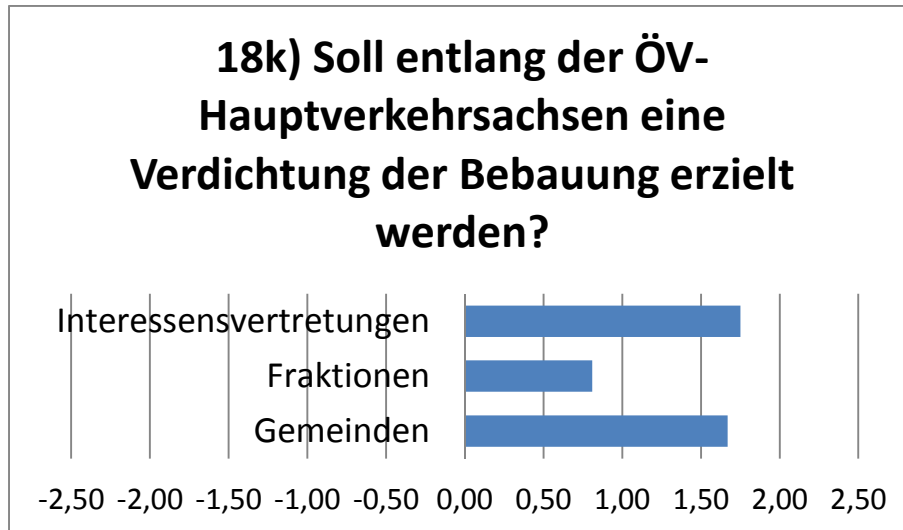




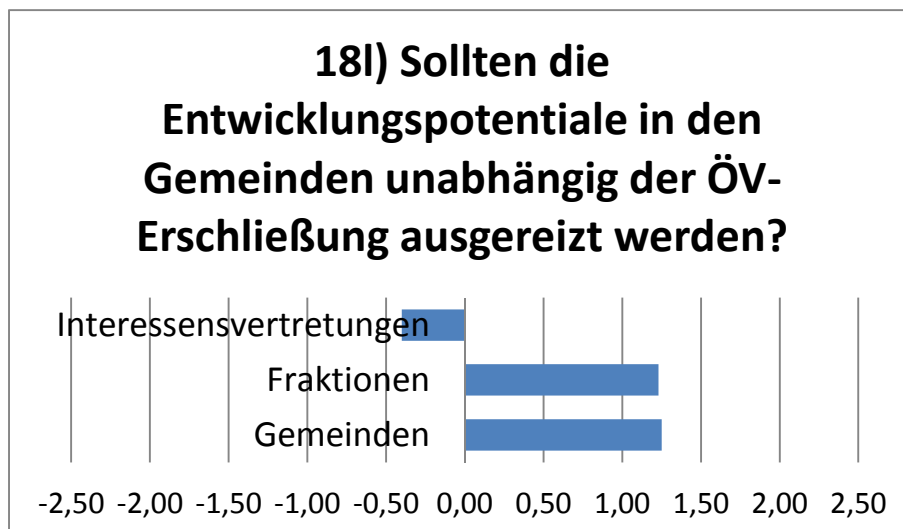
Interessensvertretungen stimmen der Aussage, dass eine geringe Siedlungsdichte die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs fördert, zu. Gemeinde und Gemeindefraktionen stimmen eher zu.



Dem Vorschlag, dass die Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich der Zersiedelung entgegenwirken, stimmen die Interessensvertretungen zu. Fraktionen stimmen diesem Vorschlag eher zu und Gemeinden lehnen ihn eher ab.

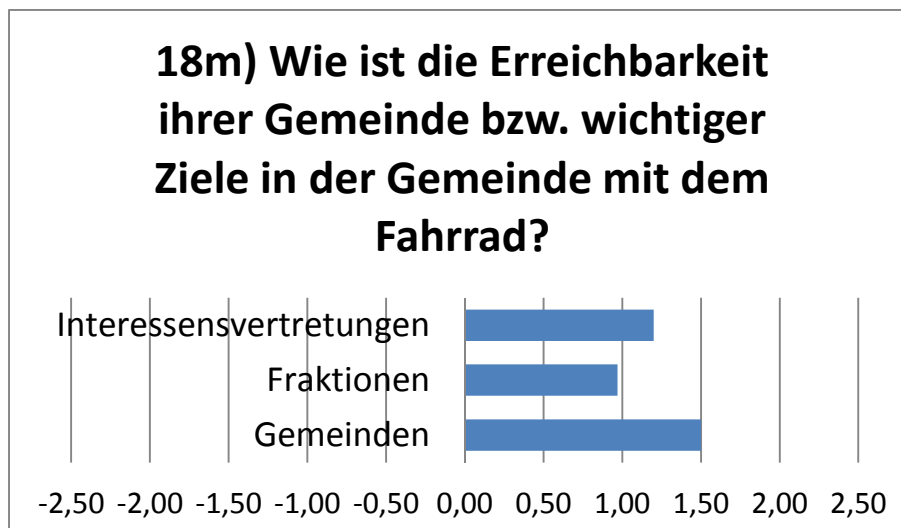


Auf die Fragen, ob entlang der ÖV-Hauptverkehrsachsen eine Verdichtung der Bebauung erzielt werden soll, antworten Interessensvertretungen und Gemeinden mit einer Zustimmung. Gemeindefraktionen stimmen dieser Frage eher zu.

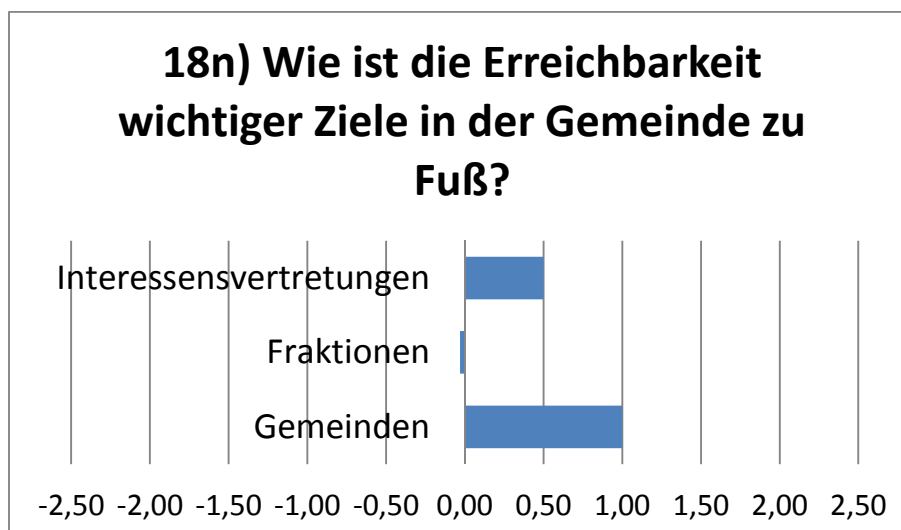


Gemeinden und Fraktionen sind eher dafür, dass Entwicklungspotentiale unabhängig der ÖV-Erschließung ausgereizt werden. Interessensvertretungen lehnen diesen Vorschlag eher ab.

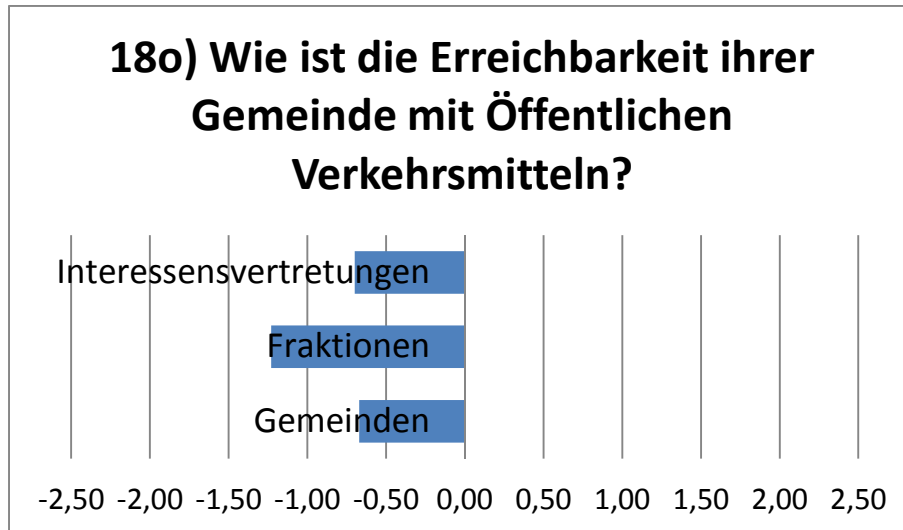
Bei den folgenden Fragen geht es um die Erreichbarkeit der Gemeinden mit den einzelnen Verkehrsträgern. Die Fragen konnten mit +3 sehr gut, +2 gut, +1 eher gut, -1 eher schlecht, -2 schlecht und -3 nicht vorhanden beantwortet werden.



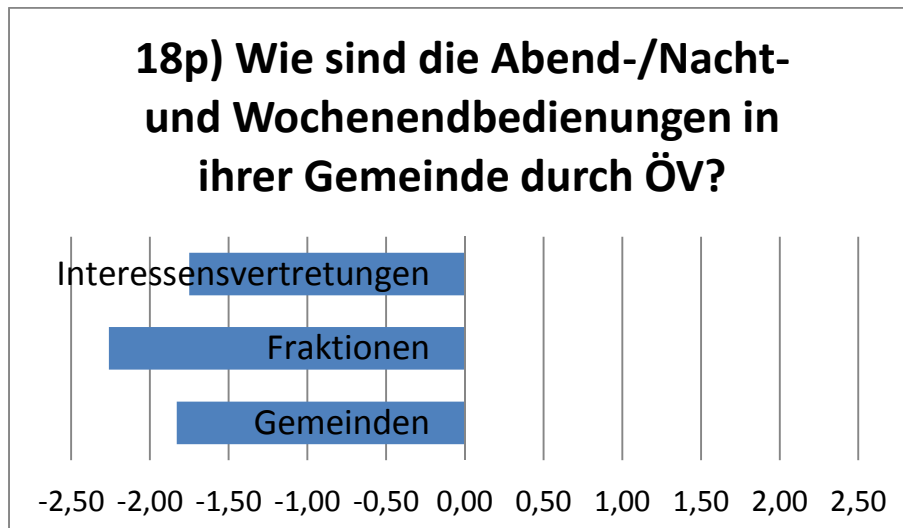
Die Erreichbarkeit der Gemeinde mit dem Fahrrad wird von allen Befragten als eher gut bis gut bewertet.



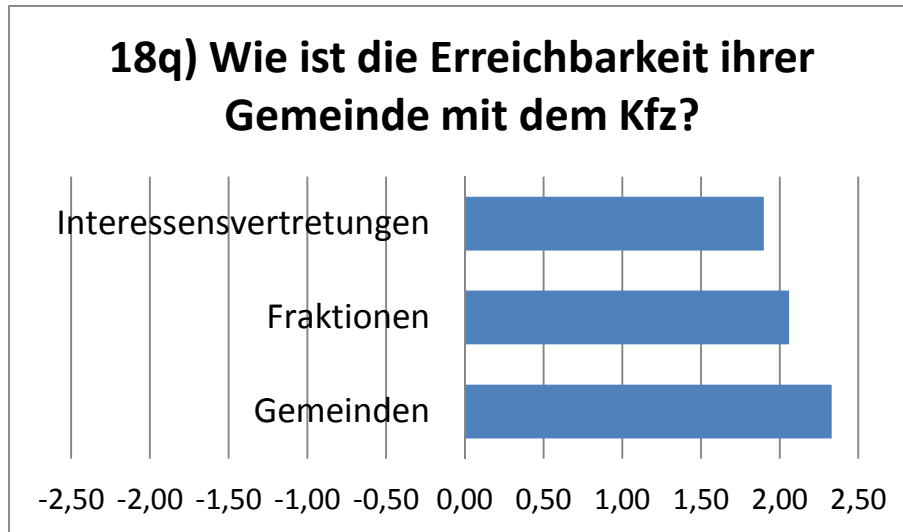
Gemeinden und Interessensvertretungen empfinden die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in der Gemeinde zu Fuß als eher gut. Fraktionen bewerten sie mit eher schlecht.



Die Erreichbarkeit der Gemeinde mit Öffentlichen Verkehrsmitteln wird von allen Befragten als eher schlecht bewertet.



Die Erreichbarkeit der Gemeinde am Abend bzw. in der Nacht und am Wochenende mit dem ÖV wird von allen Befragten als schlecht beurteilt.



Die Erreichbarkeit der Gemeinde mit dem Kfz wird von allen als gut bewertet.

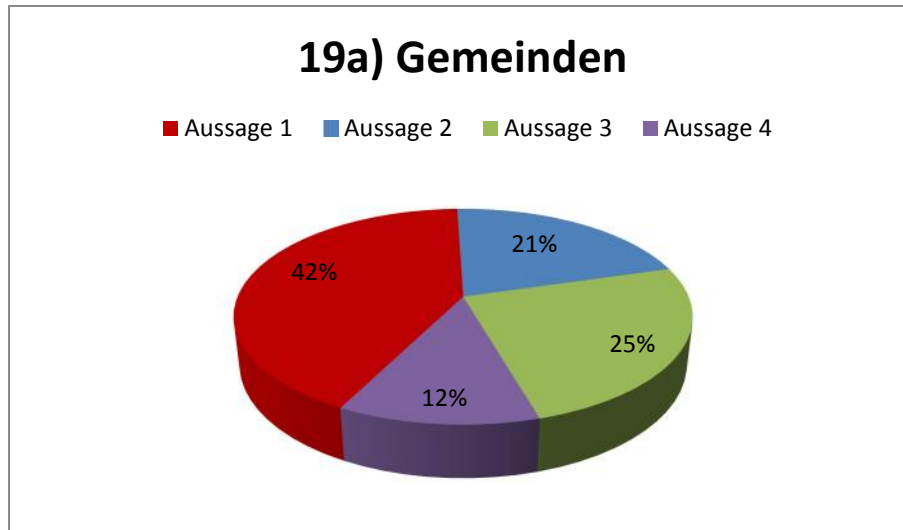
Beim nächsten Abschnitt wurden vier Aussagen gestellt, welche mit Punkten zu bewerten waren. In Summe mussten 100 Punkte vergeben werden.

Aussage 1: Faire Mobilitätschancen sind eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität. Allen Menschen soll unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialer Stellung jene Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die Sie zur Erfüllung Ihrer Grundbedürfnisse benötigen.

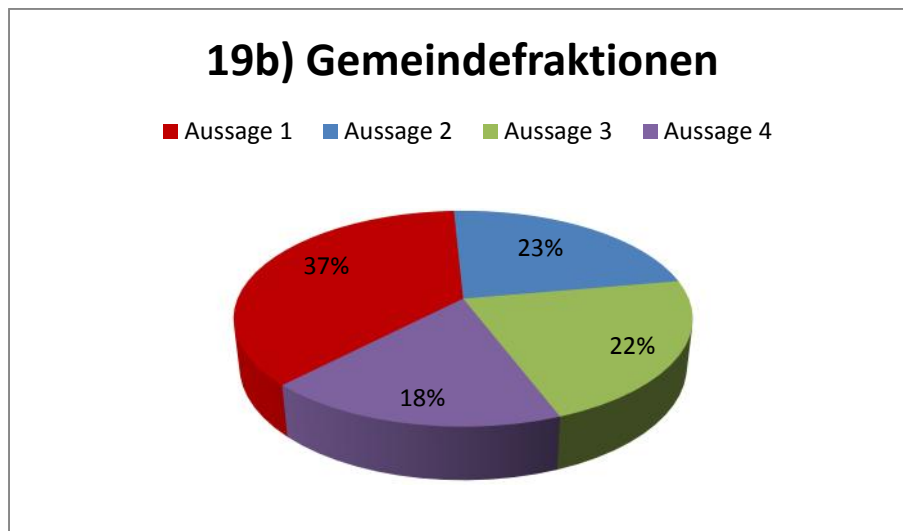
Aussage 2: Der Schutz unserer Umwelt sowie das Erreichen der Klimaschutzziele haben einen hohen Stellenwert. Unser Mobilitätsverhalten soll sich verstärkt daran orientieren, damit umweltbezogene Zielvorgaben eingehalten werden können.

Aussage 3: Die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems muss gewährleistet sein. Beim Einsatz von finanziellen Mitteln sind in der Wirkung auch die Folgekosten, wie zum Beispiel für die Beseitigung von negativen Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen oder ungünstige Standortentscheidungen im Rahmen von Prioritätenreihungen, miteinzubeziehen.

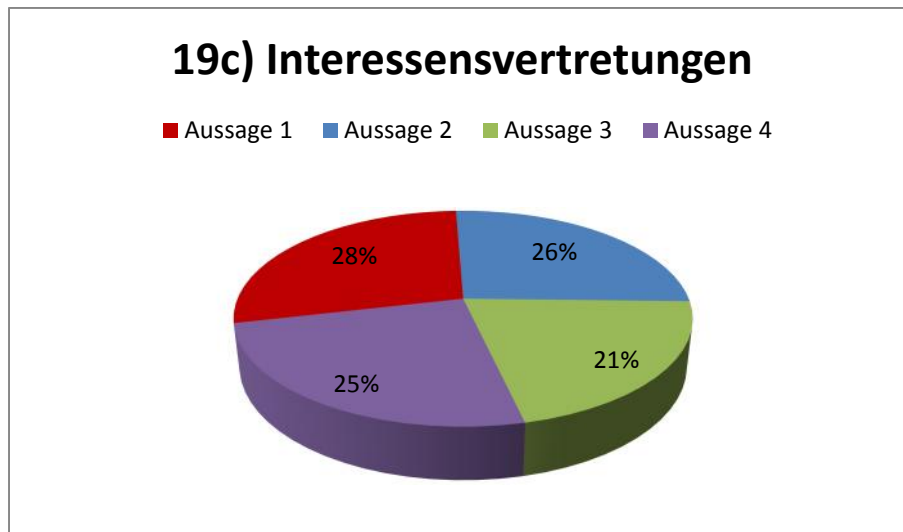
Aussage 4: Die Entwicklung von Wohn- bzw. Wirtschaftsstandorten orientiert sich nicht an Verwaltungsgrenzen sondern an der verkehrlichen Erschließung. Die Nichtbeachtung der Wechselwirkung Mobilität – Raumplanung führt langfristig zu Raum- bzw. Siedlungsstrukturen, die immer mehr Ressourcen verbrauchen. Da das für Kommunen bzw. den Einzelnen immer teurer wird, soll sich die künftige Raum- und Siedlungsentwicklung stärker an den Siedlungsschwerpunkten und Hauptachsen orientieren.



Die Gemeinden stimmen der Aussage über die fairen Mobilitätschancen mit 42% zu. Der zweiten Aussage, in der es um den Stellenwert der Erreichbarkeit von Umwelt- und Klimaschutzziele geht stimmen sie mit 21% zu. 25% Wichtigkeit bekommt die Aussage nach der Finanzierbarkeit von Verkehrssystemen. Der Frage nach der Entwicklung von Wohn- und Wirtschaftsstandorten wird mit 12% wenig Relevanz beigemessen.



Bei der Bewertung der Gemeindefraktionen zeichnet sich ein ähnliches Bild ab wie bei den Gemeinden.



Interessensvertretungen bewerten bzw. gewichten alle vier Aussagen ungefähr gleich. Aussage 2 und 3 bekommen eine ähnliche Punktezahl wie bei den Gemeinden und Fraktionen. Während Aussage 1 im Vergleich weniger Punkte erhält wird Aussage 4 stärker gewichtet.



## 20) Allgemeine Anmerkungen der Gemeinden

- Verkehrsnetz der Linie Graz - St.Stefan nach Gnas erweitern.
- ÖV verbessern: Gans - Feldbach, Gnas - Graz
- Straßenanbindung nach Graz und Wien verbessern.
- Geh- und Radwege von Jagerberg - St. Veit (Weinburg).
- Erschließung innerer Rad- und Gehwege innerhalb der KG´s Zehensdorf, Landorf, Mettersdorf, Rannersdorf, Rohrbach.
- ÖV-Anbindung zur neuen S-Bahn Leibnitz (für Schüler, Pendler, Senioren etc.).
- Direkte Verbindung nach Mureck (für Schüler, Pendler, Senioren etc.).
- Gewünschte Linie: St. Stefan - Mettersdorf - Leibnitz.
- ÖV nur für Schüler. Pendler benötigen bessere Straßenverbindungen.
- Bestehende Gemeindestraßen müssen bei Streusiedlung ohnehin erhalten bleiben. Auffüllungsgebiete fördern.
- Zusammenschluss der Rad- und Gehwege.
- Ausbau und Anbindung des ÖV.
- Keine Ausdünnung sondern Verbesserung des ÖV-Angebotes.
- Dezentrale Firmenstandorte außerhalb der Ballungszentren durch das ROG erleichtern.
- Einschränken der großen Einkaufszentren durch das ROG.
- Regelmäßiger Linienverkehr nach Feldbach.
- Aufrechterhaltung der Eisenbahnverbindung Bad Radkersburg - Spielfeld.
- Lückenschluss des Eisenbahnnetzes nach Gornja Radgona.

## 20) Allgemeine Anmerkungen der Fraktionen

- Vordringlich ist eine bessere Verkehrsanbindung an die Autobahn.
- Der Durchzugsverkehr (Schwerverkehr) an der B66 durch Bad Gleichenberg muss zurückgenommen werden!
- Verkehr, Staub und Lärmbelastigungen müssen im "Einklang" mit den gesetzlichen Vorgaben eines Kurortes ("Bad") ganzheitlich optimiert werden.
- Einführung eines City-Busses in der Stadtgemeinde Feldbach (Antrag im Gemeinderat eingebracht).
- Ausbau der Radwege.
- Förderung der E-Mobilität.
- Sehr schlechte Verbindung zur Bezirkshauptstadt.
- ÖV Fahrzeiten an Arbeitszeiten anpassen.
- Bessere Verbindung zu Hauptverkehrsadern.
- Ausbau des ÖV.
- Ausbau der Radwege!!!
- Die Sanierungen und Erneuerungen der Gemeindestraßen und Hauszufahrten sind ebenso wichtig.
- Die Raum- und Siedlungsentwicklung muss im ländlichen Raum aufrechterhalten, bzw. verstärkt werden.
- Geh- und Radwege von Jagerberg - St. Veit (Weinburg).
- Erschließung innerer Rad- und Gehwege innerhalb der KG´s Zehendorf, Landorf, Mettersdorf, Rannersdorf, Rohrbach.
- ÖV-Anbindung zur neuen S-Bahn Leibnitz (für Schüler, Pendler, Senioren etc.).
- Direkte Verbindung nach Mureck (für Schüler, Pendler, Senioren etc.).
- Gewünschte Linie: St. Stefan - Mettersdorf - Leibnitz.
- Bessere Busverbindung zwischen Mettersdorf und St. Stefan.
- Der Postbus in der Früh in Richtung Mureck ist total überfüllt.
- Mehr Park&Ride Plätze um Fahrgemeinschaften zu fördern.
- Autobahnanschluss zu Vogau
- Anbindung und Ausbau des ÖV
- Zusammenschluss der Rad- und Gehwege
- Erreichbarkeit der Bezirkshauptstadt Feldbach sowie die Schulstandortgemeinden (Mureck, Bad Radkersburg) verbessern
- Busverbindungen nach Fürstenfeld, Feldbach und Fehring verbessern.
- Busverbindungen in den Ferien

## 20) Allgemeine Anmerkungen der Interessensvertretungen

- Carsharing/E-Mobilität als Projekt in der Gemeinde Bad Gleichenberg gestartet.
- "Gasti" als öffentliches Verkehrsmittel in der Gemeinde Bad Gleichenberg gut angenommen - für "kleinere" Gemeinden besser als Erschließung durch öffentliches Verkehrsnetz.
- Budget für Straßenbau in Gemeinden für IH bestehender Verkehrsflächen genutzt, Fußgänger-/Radfahrerbereiche niedrig priorisiert.
- Ein Großteil der Schüler fährt mit eigenen Pkw an, weil die An- und Abreise sonst zu umständlich ist.
- Gut angenommen werden Sonderbusverbindungen der Fa. Gruber nach Graz und in die Obersteiermark.
- An- und Abreise mit dem ÖV ab Feldbach ist sehr schlecht und wird kaum angenommen.
- Von Gleisdorf nach Bad Gleichenberg ist die Nutzung des ÖV zeitlich nicht möglich.
- Die B66 ist noch nicht fertig ausgebaut.
- Ärgerlich sind die Verbauungen der Umfahrungen. Hier sollten entsprechende Kreuzungen geschaffen werden.
- Aufgrund der schlechten Verkehrsanbindung ist die Fahrt zum Arbeitsplatz mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln nicht möglich (zB Gleisdorf - Bad Gleichenberg in den frühen Morgenstunden)
- Ausbau der Park&Ride Plätze entlang der Radkersburger Bahn (Mureck, Weitersfeld).
- Mehr durchgehende Züge (Sprinter) von Bad Radkersburg nach Leibnitz und Graz.
- Senkung der Fahrzeit von Bad Radkersburg nach Spielfeld (derzeit noch 43 min - Verringerung auf 37 min möglich).
- Wiedereinführung einer Abendverbindung Spielfeld-Bad Radkersburg nach 19 Uhr.
- Errichtung der Schleife Spielfeld zur Reduktion der Fahrzeit nach Leibnitz und Graz.
- Technische Sicherung der 4 EK´s im Ortsgebiet von Purkla.
- Erhöhung der Kontrollen und ggf. höhere Strafen bei Missachtung der Stopp Tafel an nicht technisch gesicherten EK´s.
- Sinnvolle Programmierung der Fahrkartenautomaten und logischer Aufbau der Vorwahltasten.
- Installation einer tauglichen Fahrgastinformation via Mobiltelefon, Facebook oder SMS bezüglich Verspätungen und Ausfälle, sowie SEV.

- Wiedererrichtung der Bahnverbindung von Gornja Radgona nach Bad Radkersburg mit ehester Aufnahme des Personenverkehrs.
- Integration von Maribor in den Verkehrsverbund Steiermark (S-Bahn Steiermark).
- Stärkere Bewerbung der Radkersburger Bahn im grenznahen Slowenien.
- Bessere öffentliche Anbindung nach Feldbach.
- Besserer Autobahnanschluss.
- Geh- und Radwege ausbauen. Sammeltaxi nach dem Vorbild Bad Gleichenberg.
- Bessere Busverbindungen in Richtung Bad Gleichenberg.
- Verstärkter Einsatz von Shuttlediensten wäre wünschenswert.
- Bahnanbindung von Bad Radkersburg nach Slowenien.
- ÖV von Bad Radkersburg nach Feldbach unter Einbeziehung des Saßbach-, Ottersbach-, Gnasbach- und Gleichenberger sowie des Steintales.
- Mobilität ist künftig noch stärker Voraussetzung für das Funktionieren des ländlichen Raumes. Die vergangene Entwicklung zeigt, dass Wirtschaftsentwicklung und Siedlungstätigkeit sehr stark an den Hauptverkehrsadern (Autobahnen) stattgefunden hat. Im peripheren Bereich hat fehlende Mobilität zu Absiedelungen geführt. Auch in der Erreichbarkeit von Auswärtigen / Gästen sind lange Anfahrtswege oft ein Manko. Schnelle Erreichbarkeit ist in den Köpfen prioritär. Zur Erreichung der Klimaziele gehört auch die Vermeidung von Wegen - alles was über das Internet erledigt werden kann, trägt zur Vermeidung von Fahrten und Emissionen bei (Weiterentwicklung des Breitbandes und der geistigen Infrastruktur zur Nutzung dieser Ressourcen). Andererseits bringt Abwanderung immer höhere Kosten zur Erhaltung der Infrastruktur für die im ländlichen Raum verbliebenen (wird durch den Finanzausgleich unterstützt). Daraus resultiert: Prioritäre Verbesserung der Hauptachsen - begleitend konsequente Raumordnung (z.B. Umfahrung St. Margarethen ist keine Umfahrung mehr); Weiterentwicklung der S-Bahn-Verbindungen, Möglichkeiten öffentlicher Zubringer, Taktanpassungen für Zentralorte wie Gleichenberg, Gnas etc. Durch schnelle Netze Attraktivität des ÖV erhöhen. Eine Herausforderung im peripheren Raum wird die Erhaltung der Infrastruktur sein.
- Arbeitsplätze regional erhalten. Arbeitsplatz Bauernhof ist in ländlichen Regionen besonders wichtig.
- Aufgrund der fehlenden Arbeitsplätze in der Region und der daraus resultierenden großen Anzahl an PendlerInnen nach Graz wird der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dringend gefordert. Vor allem der Ausbau der B68 (mit Verlängerung zur B57) und der Bau der S7 sollten vorrangige Ziele sein. Daneben sollte aber auch der Ausbau und die Adaption der B66 sowie der L207 nach Feldbach nach Hatzendorf über den Ritterscheinberg nach

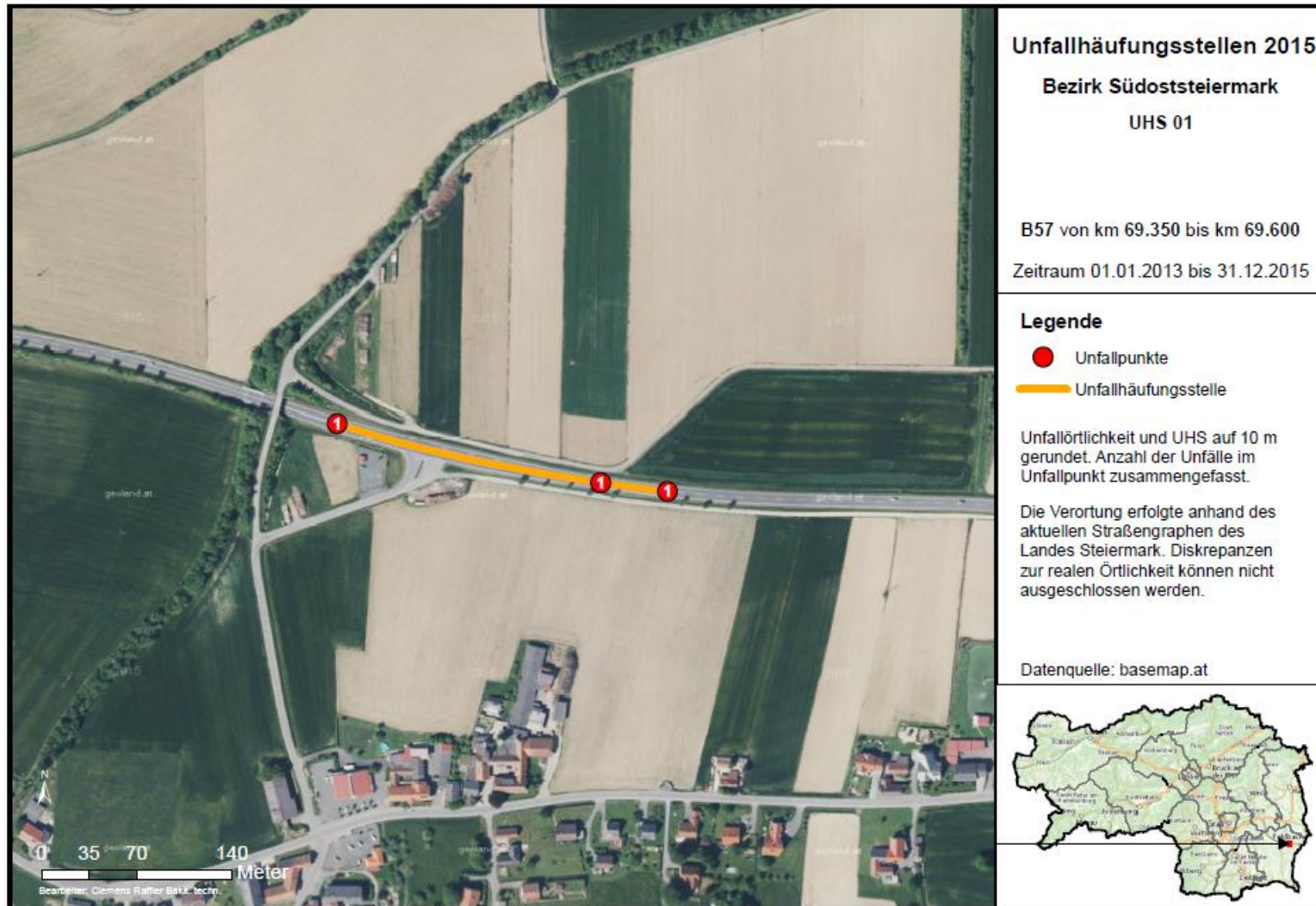
Fürstenfeld sofort in Angriff genommen werden. Die L207 wird durch den Krankenhausverbund Feldbach-Fürstenfeld stark frequentiert. Der ÖV in der Region wurde in den vergangenen Jahren zwar ausgebaut, dennoch sind weitere Investitionen notwendig um den Anschluss an andere Regionen nicht zu verlieren.

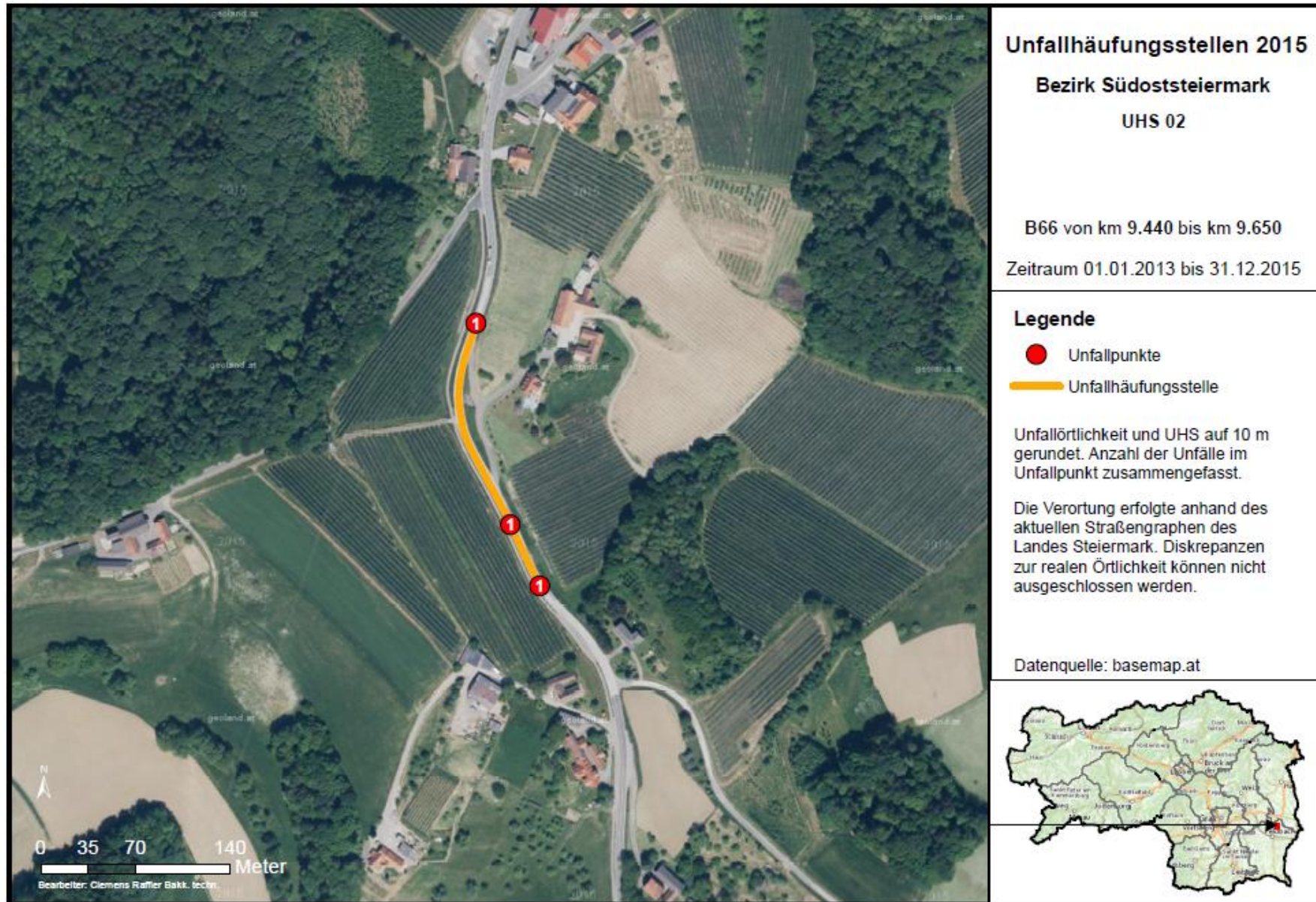
- Auf eine Verbesserung der Busverbindung von Feldbach nach Radkersburg ist zu achten. Auch in der schulfreien Zeit sind die Busverbindungen in der Region aufrecht zu erhalten. Vorrangiges Ziel sollte daher eine bessere Taktung der Verkehrsverbindungen nach Graz sein. Dazu wird der vollständige zweigleisige Ausbau der Eisenbahnverbindung nach Graz unumgänglich sein. Dies nicht nur um Personenverkehr zu attraktiveren, sondern auch den Güterverkehr. Ebenso wichtig ist die Verkürzung der Fahrzeiten auf der Thermenbahn von Fehring nach Wien.
- Breitband und schnelle Telefonnetze sind für einen modernen Wirtschaft Standort genauso wichtig wie das umweltfreundliche Bahnnetz, gut ausgebaute Straßen und die Energienetze. Der Breitbandausbau ist eine wichtige Zukunftsinvestition, die in den kommenden Jahren und Jahrzehnten maßgeblich zum heimischen Wirtschaftswachstum beitragen wird. Da die Region derzeit etwas dem österreichischen Standard nachhinkt, ist ein Ausbau zu forcieren.
- In der SO-Stmk erleben wir eine gewisse geographische Randlage die es gerade auch für Gäste schwierig macht unsere Standorte und Anbieter zu erreichen. Wir arbeiten hier deswegen sehr intensiv an gemeinsamen Mobilitätslösungen die sich aber leider z.T. sehr kostenintensiv gestalten. Deswegen sind wir auch von Seiten des Tourismusverbandes in höchstem Grade an Mobilitätsangeboten interessiert. Wichtig sind hier vor allem zwei Aspekte - zum einen das in-die-Region-kommen mit Anbindungen an größere Kommunen und Hauptverkehrsrouten (Graz, Wien etc.). Wichtig ist aber auch das sich-bewegen-können in der Region selbst (Taxiangebote). Wir erleben immer stärker die Nachfrage nach derartigen Mobilitätsangeboten bei Gästen. Man will nach Möglichkeit das eigene Fahrzeug stehen lassen.
- Zum Teil erleben wir aber auch im urbanen Raum die starke Entwicklung gerade bei jüngeren Menschen, dass diese gar nicht mehr über eigene Fahrzeuge verfügen. Bei aller Bedeutung eines entwickelten Mobilitätsangebotes für Einheimische geographischer Randlagen und der ungemeinen Bedeutung derselben für Entwicklung und Stärkung des ländlichen Raums möchte ich auch die wirtschaftlich bedeutende Komponente des Reiseverhaltens bzw. des Reiseverkehrs und dessen Bedeutung für Gemeinden wie Bad Gleichenberg oder Bad Radkersburg zusätzlich einbringen. Von deren Nächtigungsgästen leben in weiterer Folge auch viele mittlere und kleinere Unternehmen in der ganzen Region. Die wirtschaftliche Bedeutung touristisch entwickelter Infrastruktur (und dazu gehören auch

adäquate Mobilitätslösungen) ist also gerade für die SO-Stmk äußerst hoch einzuschätzen.

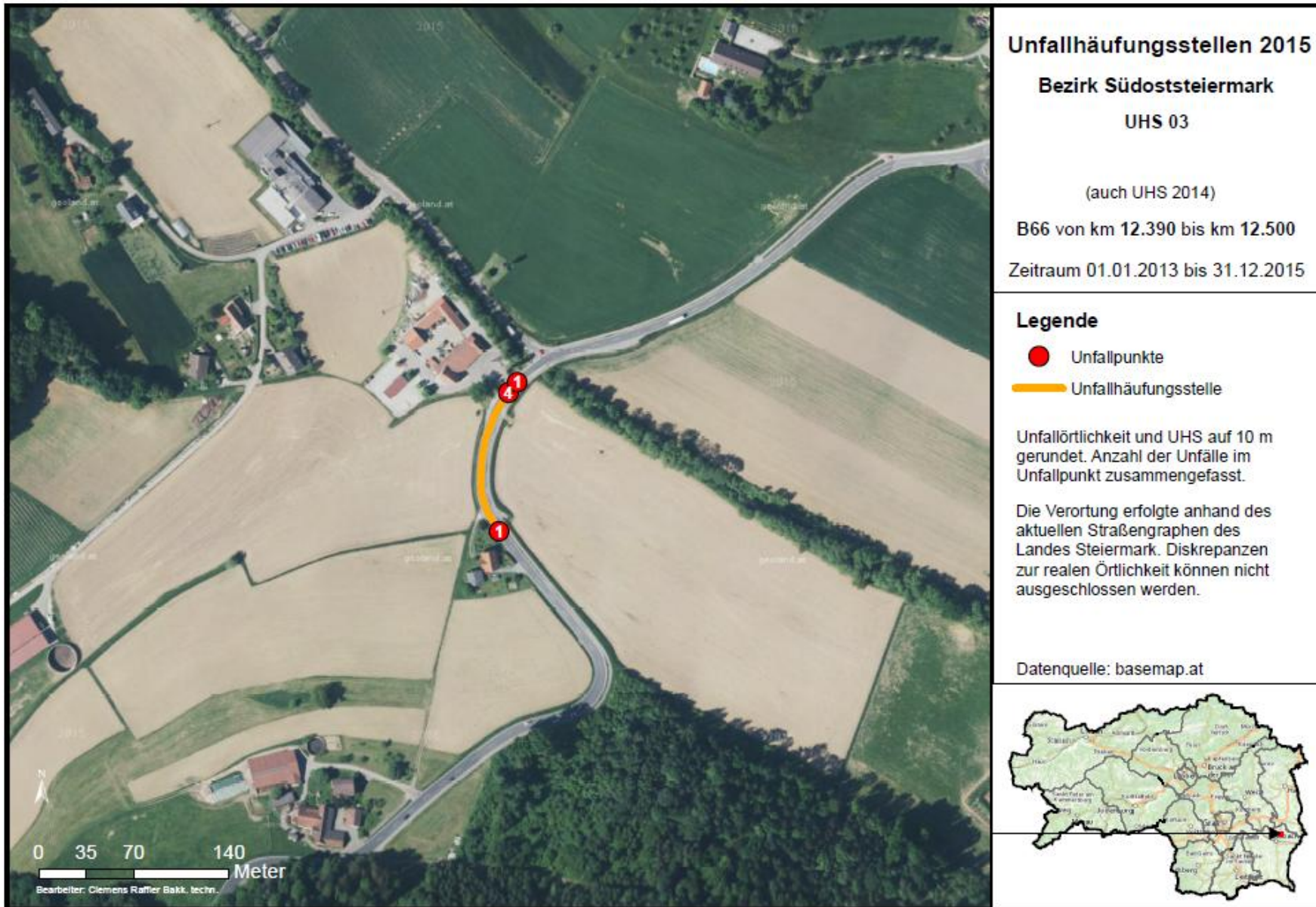
- In Bezug auf Mikro-ÖV sollten sich die Gemeinden beim Land Steiermark dafür einsetzen, dass eine Anschubfinanzierung bereitgestellt wird - Nahverkehrsförderung. Auch eine Ko-Finanzierung der Erstellung der Konzepte seitens des Landes sollte angedacht werden. Anreize für den Umstieg auf den ÖV bzw. das "Radfahren" oder "zu Fuß gehen" werden begrüßt, wirtschaftsfeindliche Verbote aber jedenfalls abgelehnt. Zu schaffen sind klare Zielsetzungen und Prioritätenreihungen der Projekte zum Ausbau der physischen Verkehrsinfrastruktur - transparente Beurteilungskriterien sind dafür notwendig. Das Konzept der multimodalen Erreichbarkeit und so genannten Mobilitätsknotenpunkten in den Regionen sollte verfolgt werden. Die optimale Erreichbarkeit der regionalen Zentren muss intermodal sichergestellt werden. Generell sollte aus dem allgemeinen Landes- und Bundesbudget mehr Geld für den Verkehr/die Mobilität zur Verfügung gestellt werden, von neuen Steuern und Abgaben wird abgeraten. Die verschiedenen Verkehrsmittel stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern sollten sich optimal d. h. intermodal ergänzen. Es geht nicht darum, sie gegeneinander auszuspielen. Generell unterstützen wir positive Anreize (pull-Maßnahmen) und keine Verbote bzw. Beschränkungen, unter denen die Wirtschaft leidet (keine push-Maßnahmen). Zudem ist der Zustand der Landesstraße ernüchternd. Die Klimaziele an sich sind in Europa zu ambitioniert - dass der Ausbau des ÖV dazu beitragen wird und kann ist logisch. Kritisch wird vor allem in den regionalen Zentren die Parkraumbewirtschaftung gesehen (sterbende Innenstädte, leere Geschäfte, keine Frequenzen etc.) denn dies ist kontraproduktiv zur Belebung von Innenstädten. Auch in Bezug auf den Beitrag zur Dekarbonisierung ist diese Maßnahme "vernachlässigbar". In Bezug auf größere Siedlungsprojekte und Wohnstandorte mit Mehrfamilien kann dies nicht gelten und ist zudem Ausdruck einer verfehlten Raumplanung. Bei Wirtschaft Standorten hingegen ist eine differenzierte Betrachtung im Einzelfall notwendig, hier wird von einer verpflichtenden Anwendung des "ÖV-Kriteriums" als Generalisierung abgeraten.
- Mikro-ÖV-Systeme für den Berufsverkehr und den Tourismus.

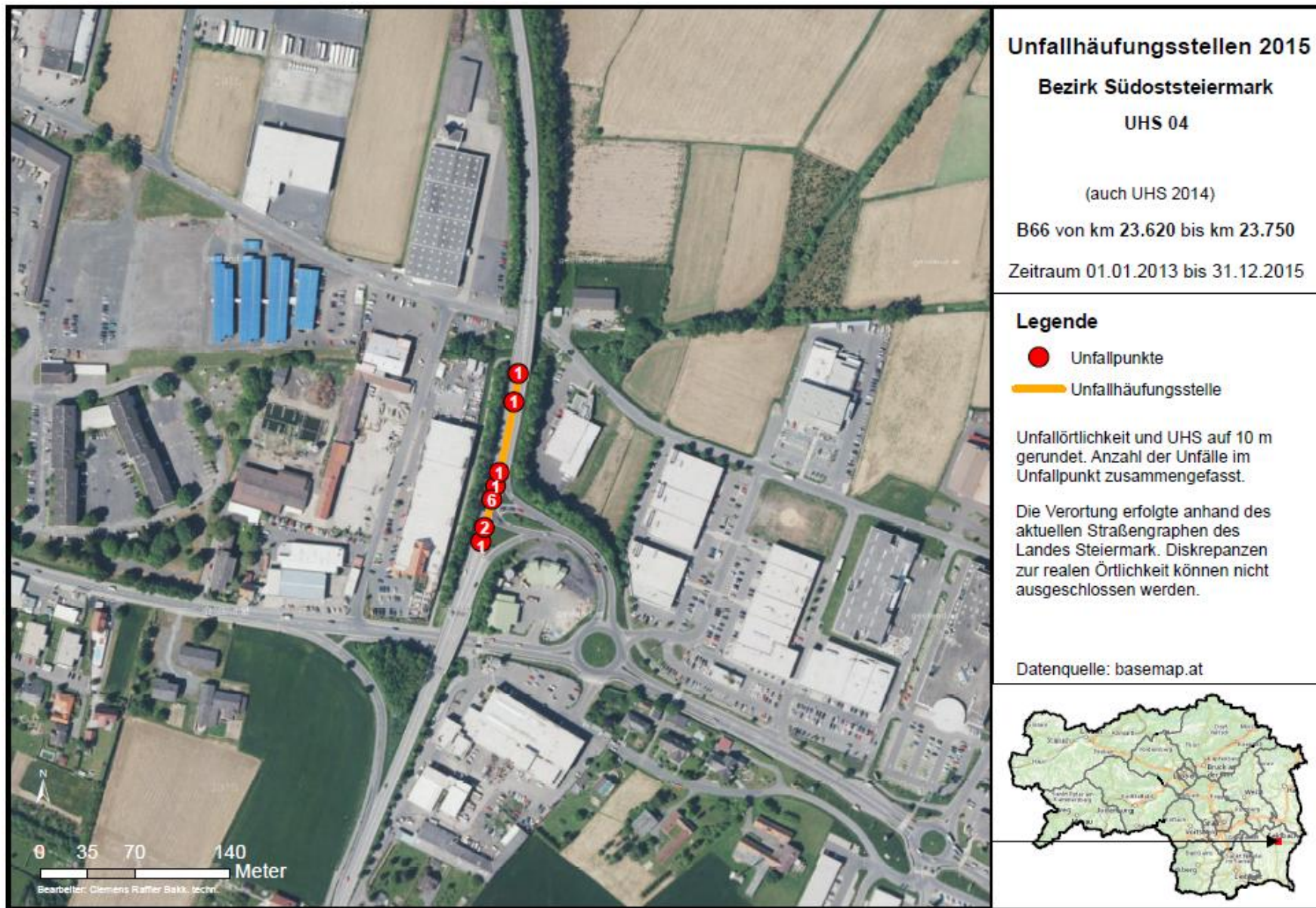
## 2 Kartenausschnitte für die Unfallhäufungsstellen

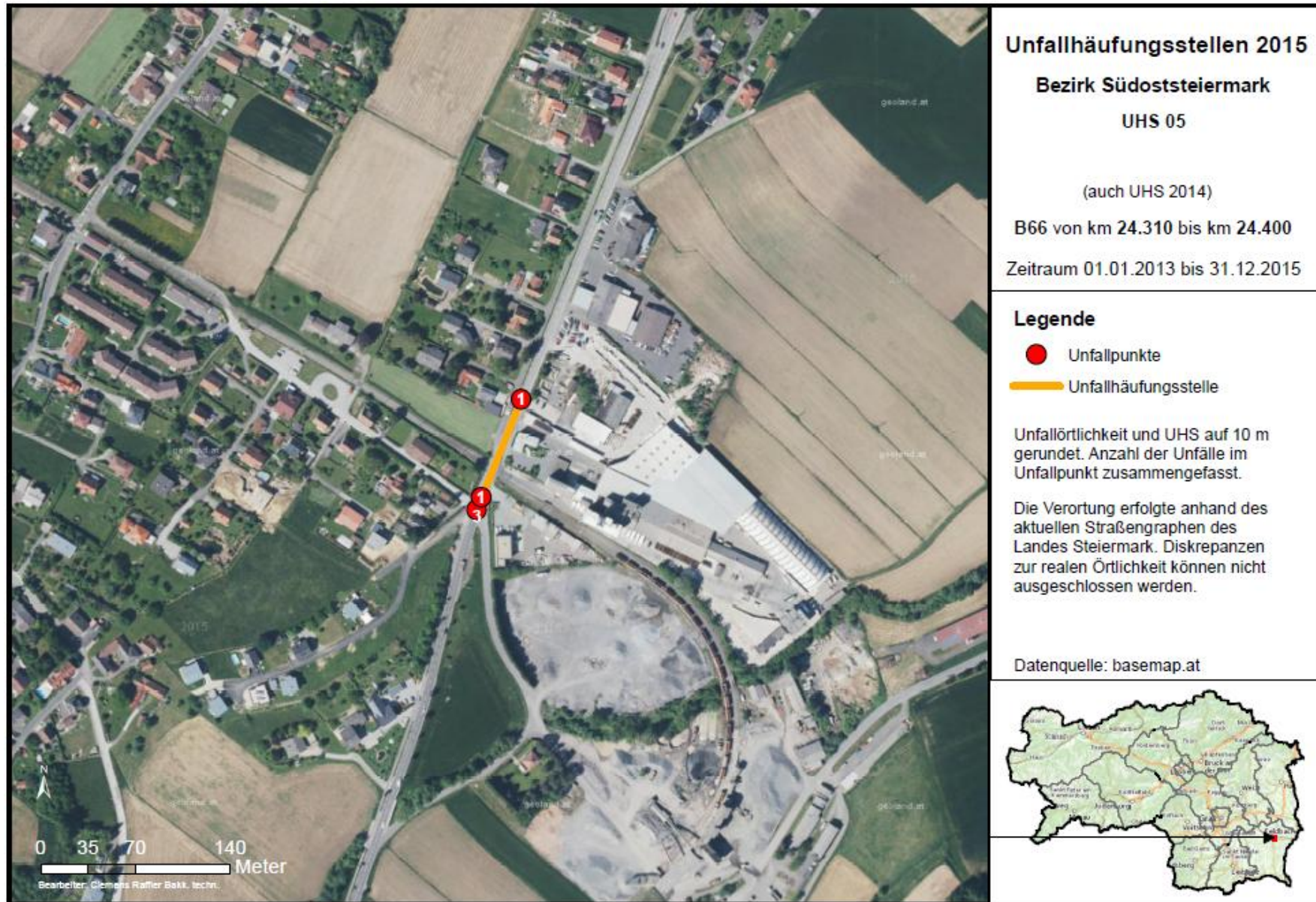


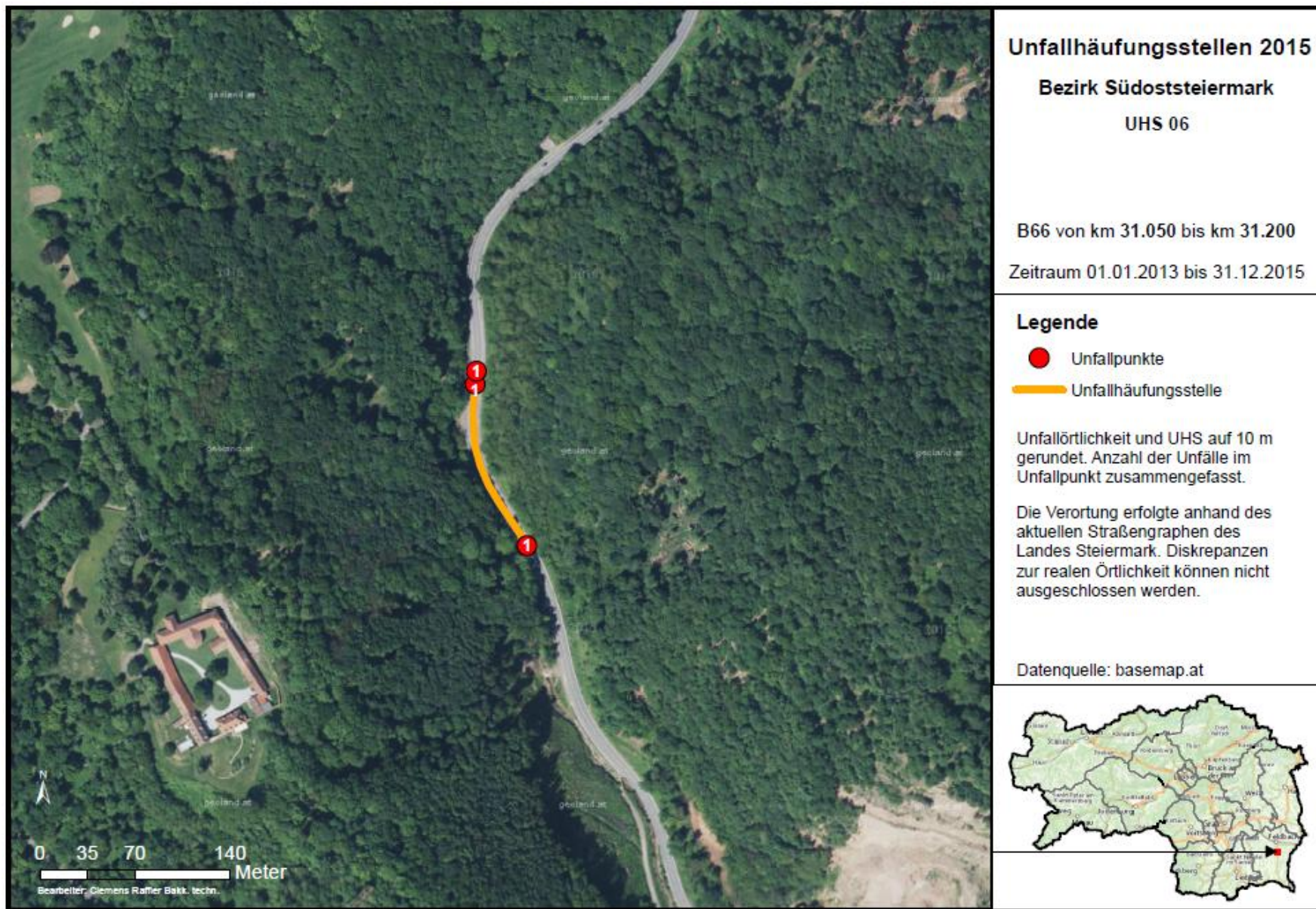


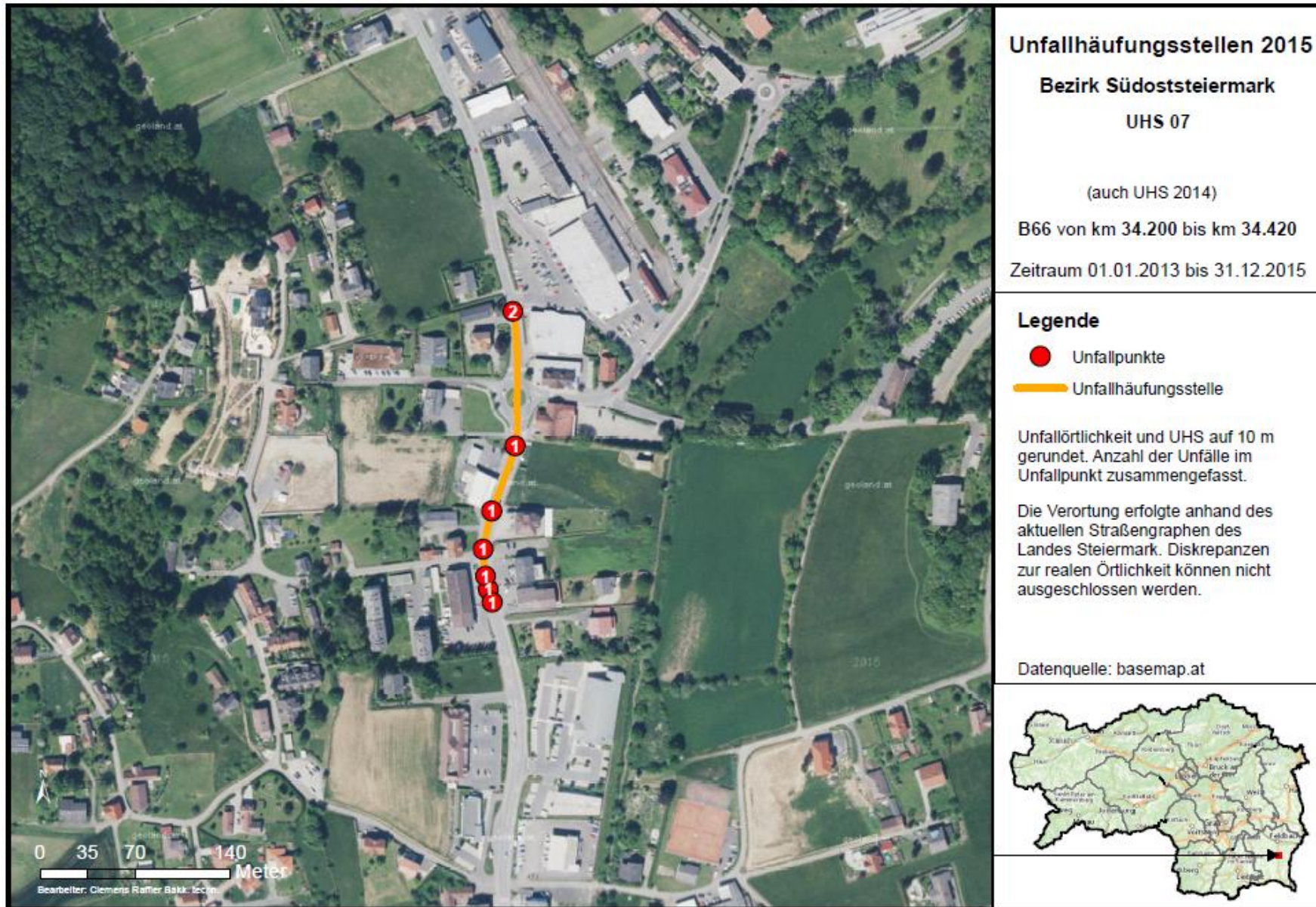


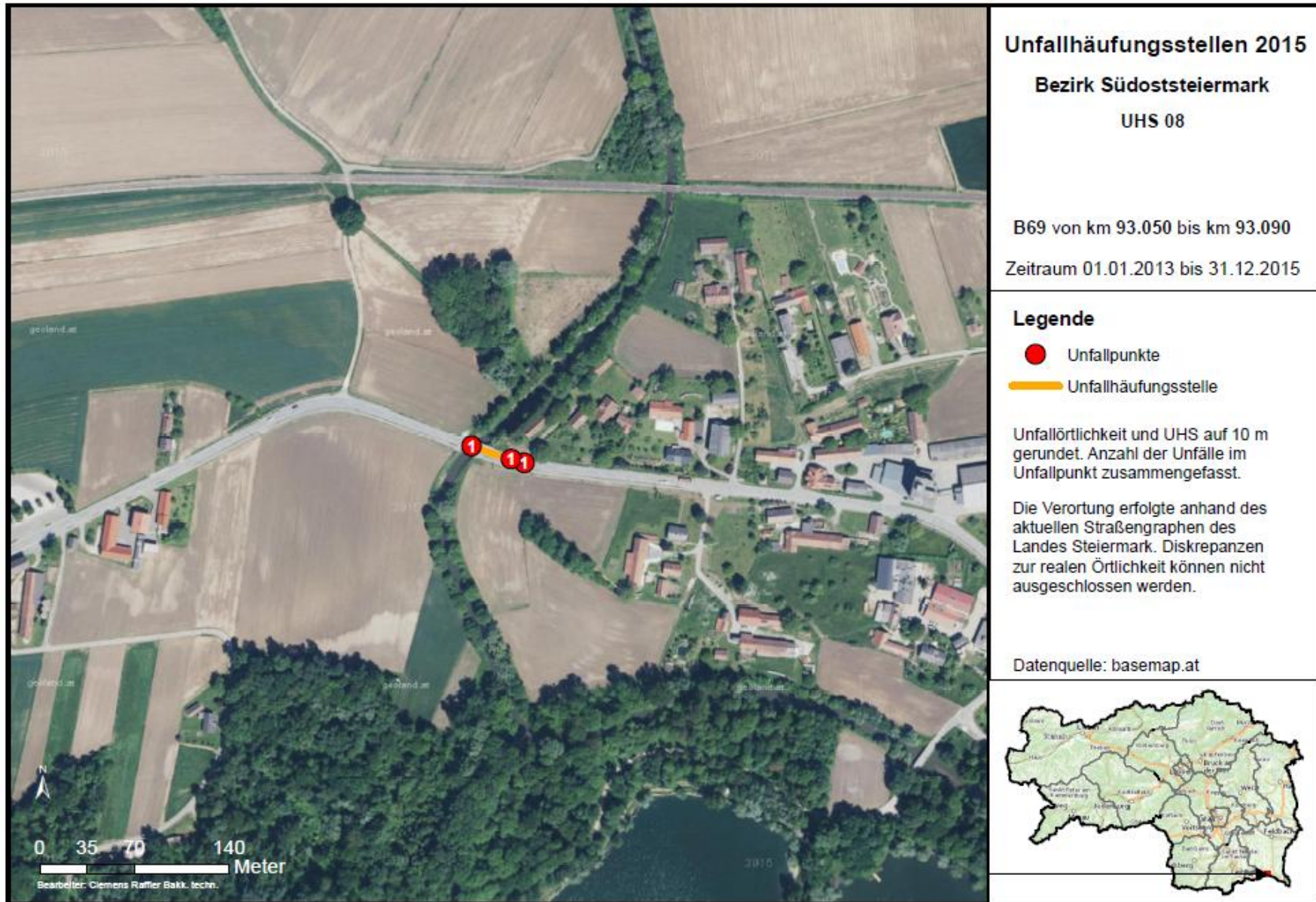


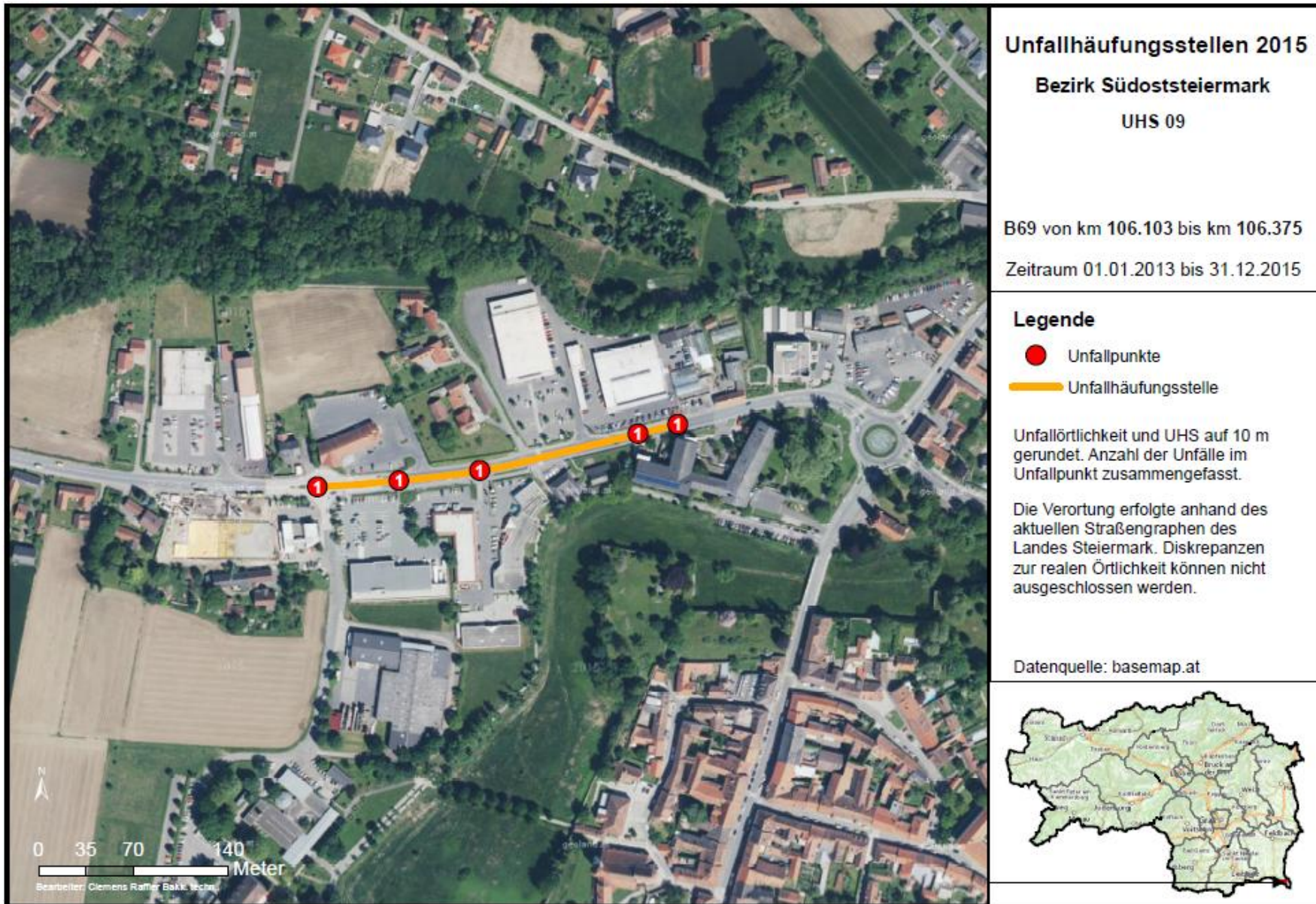


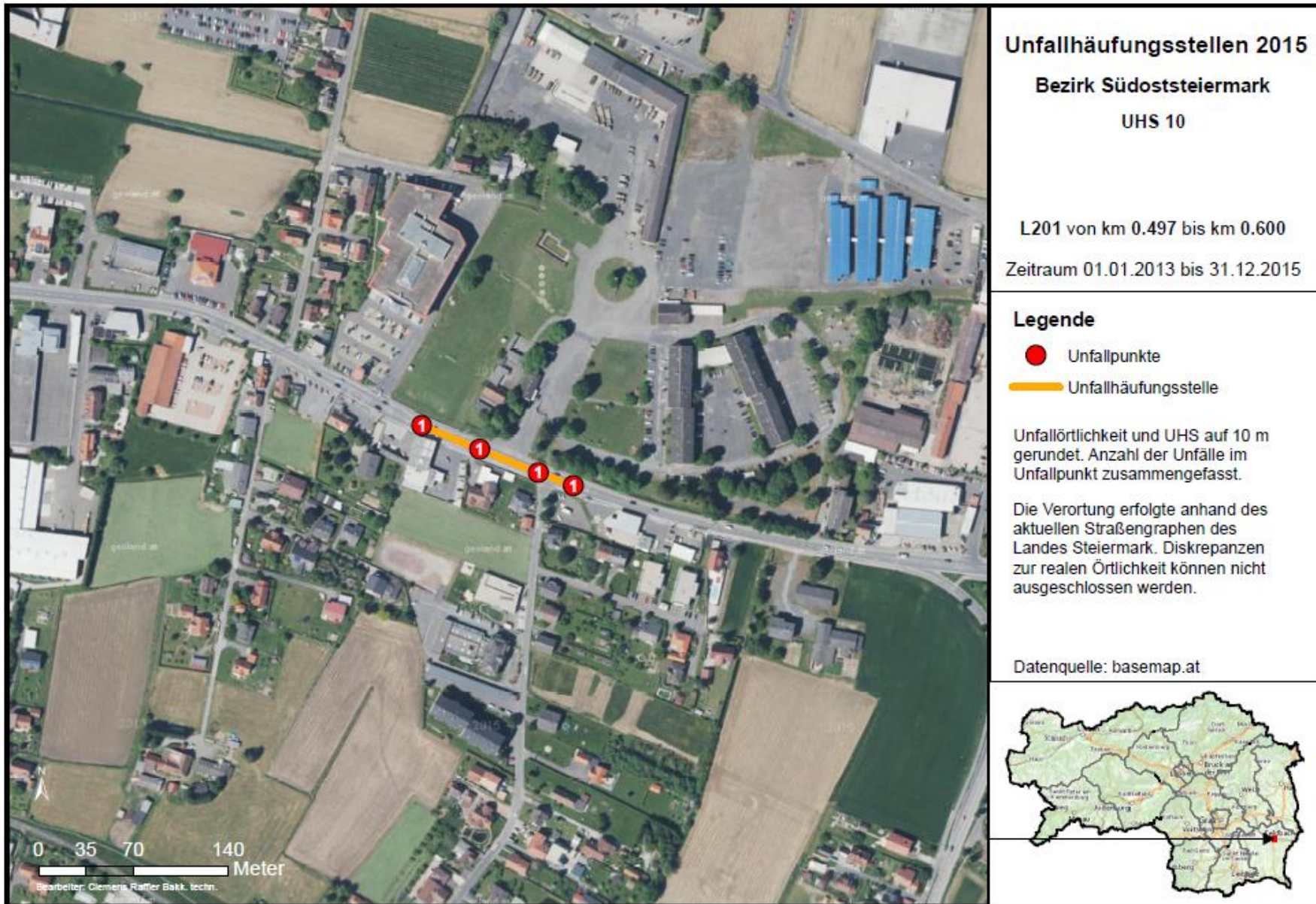




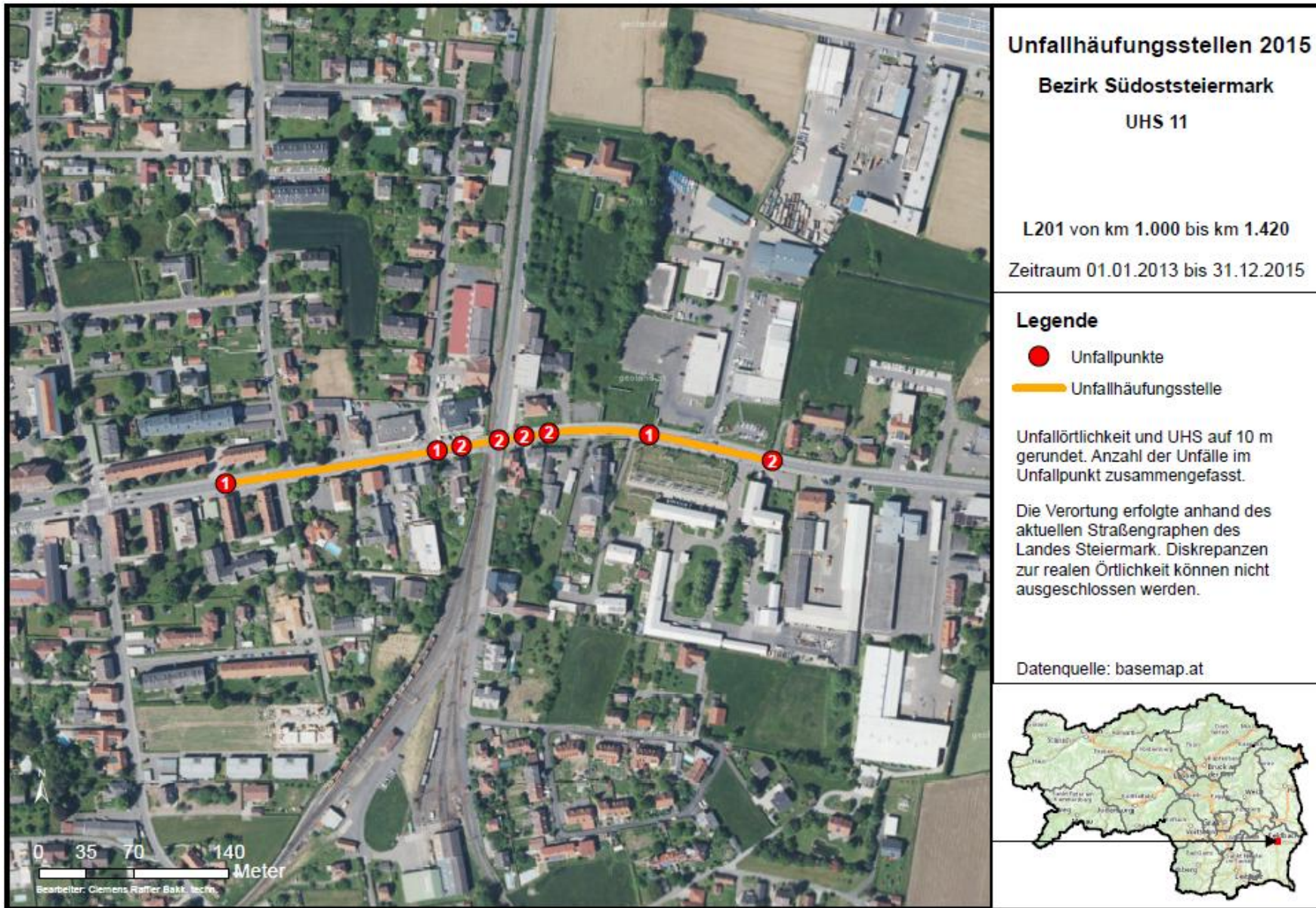


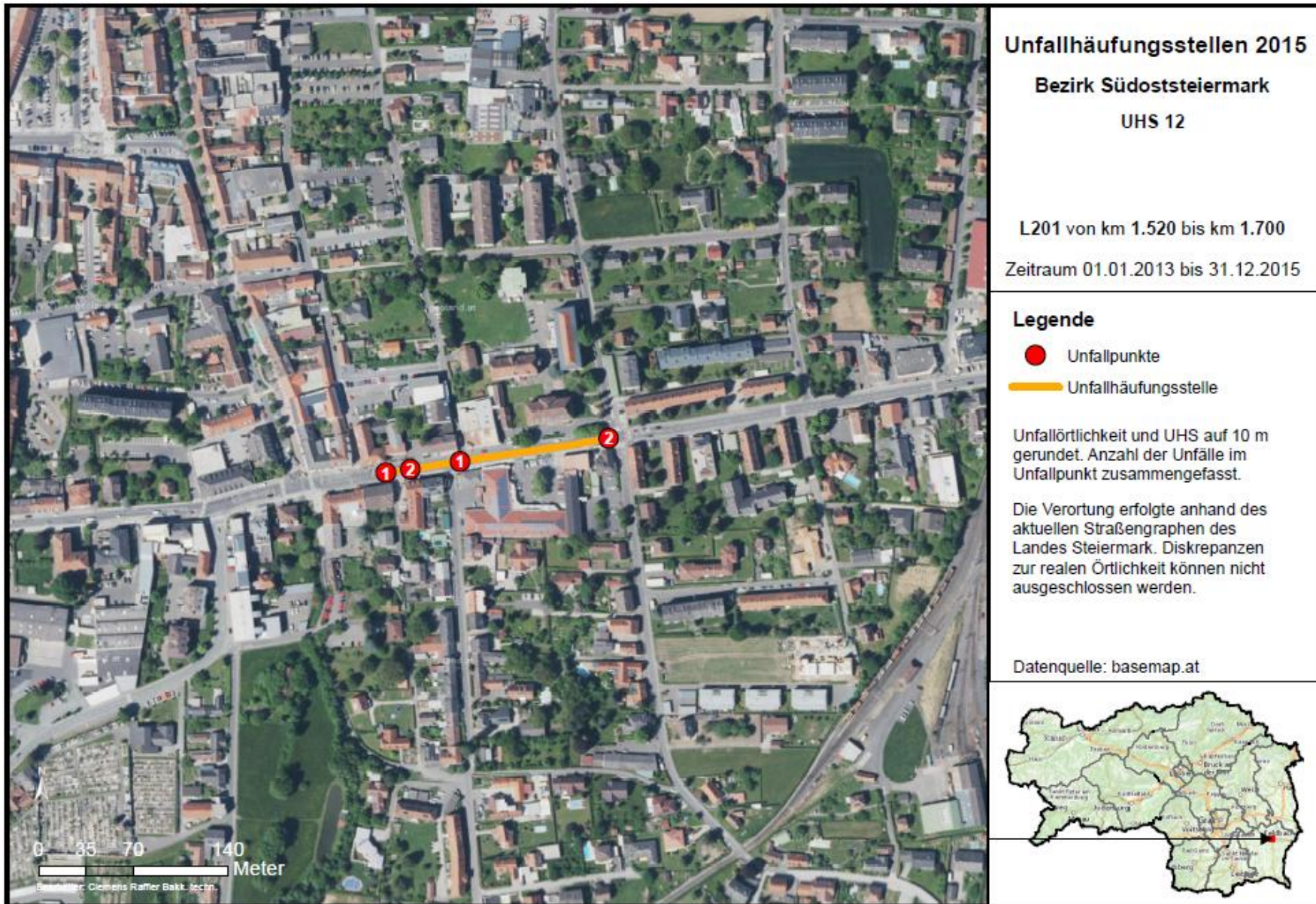


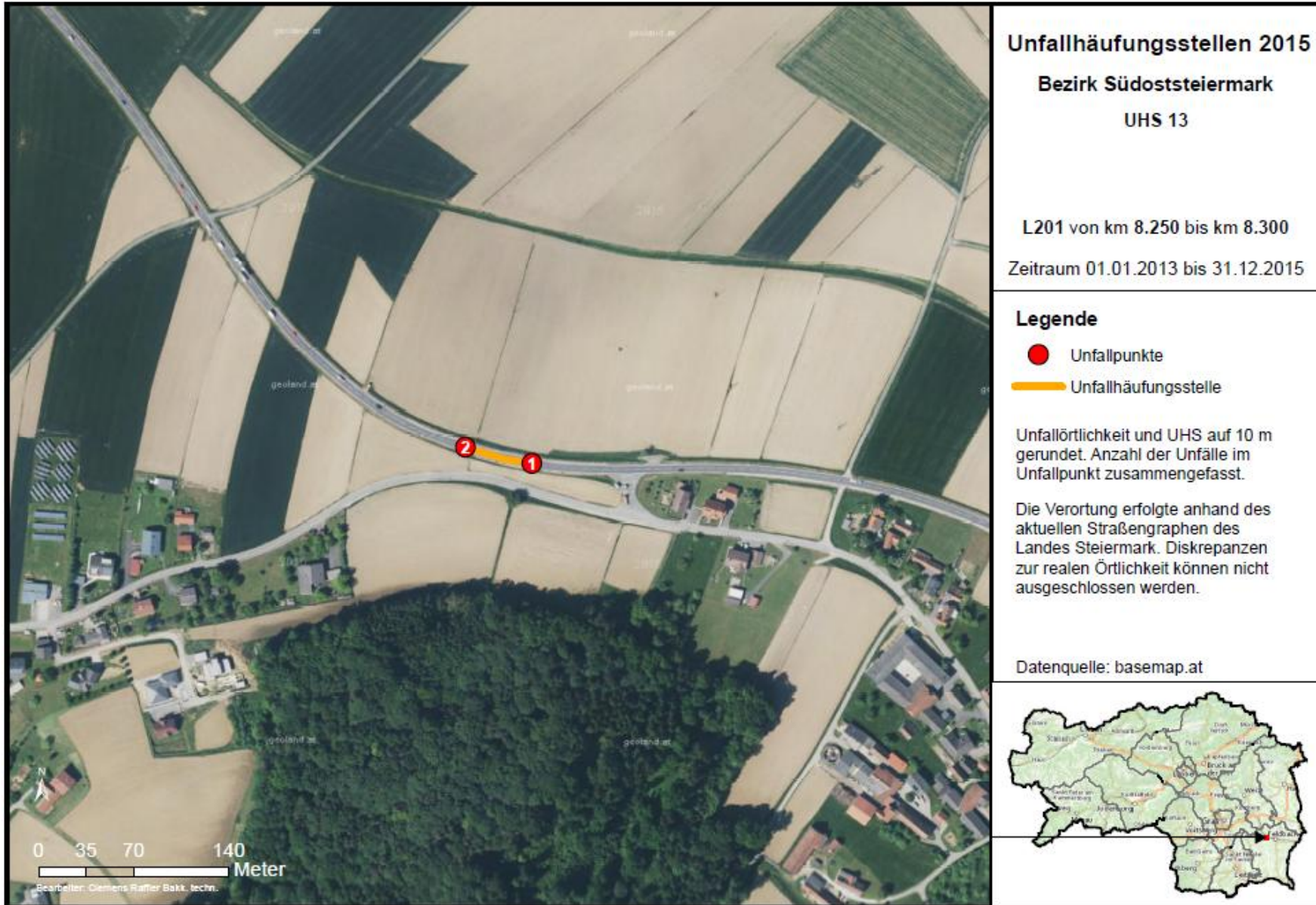


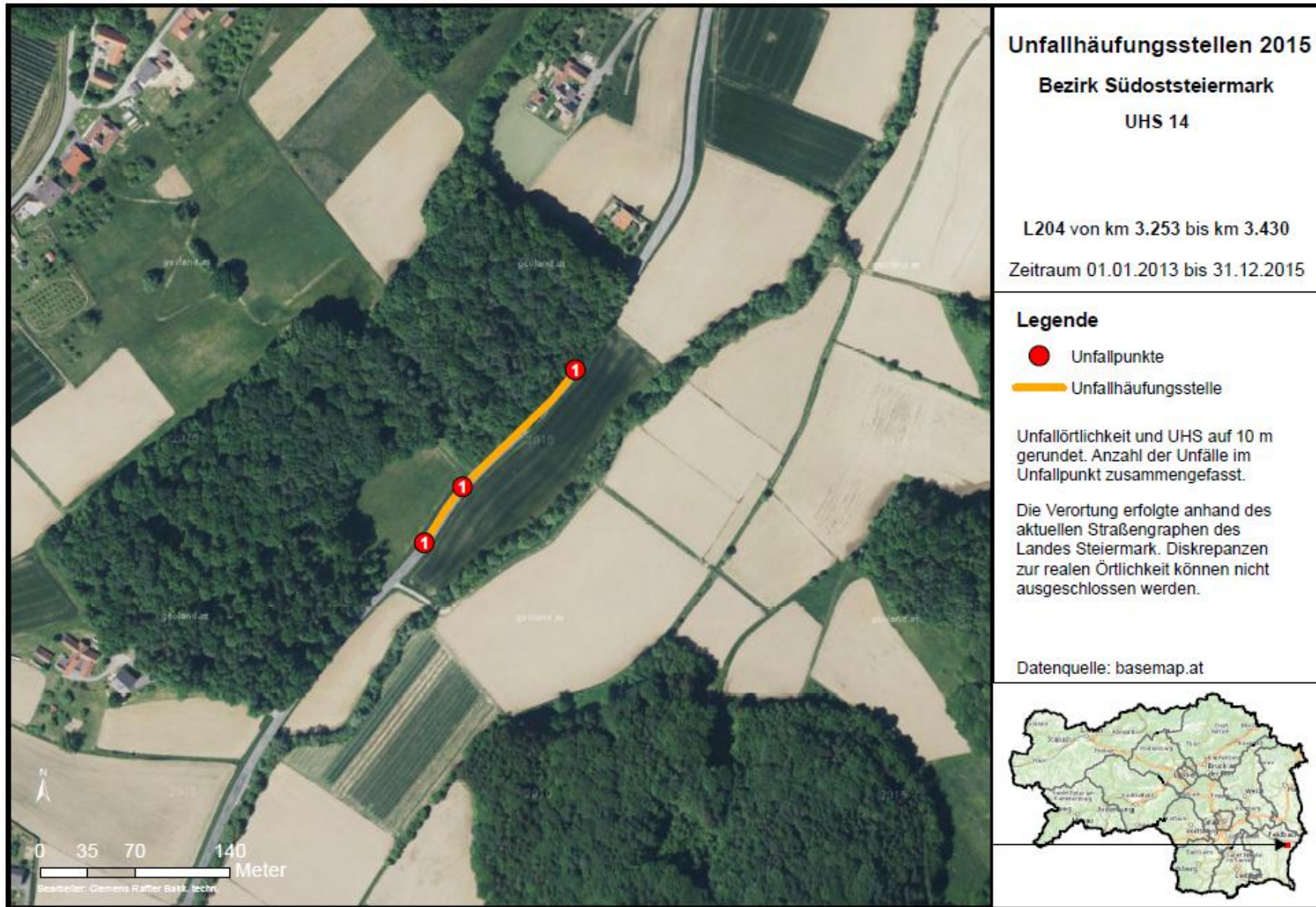


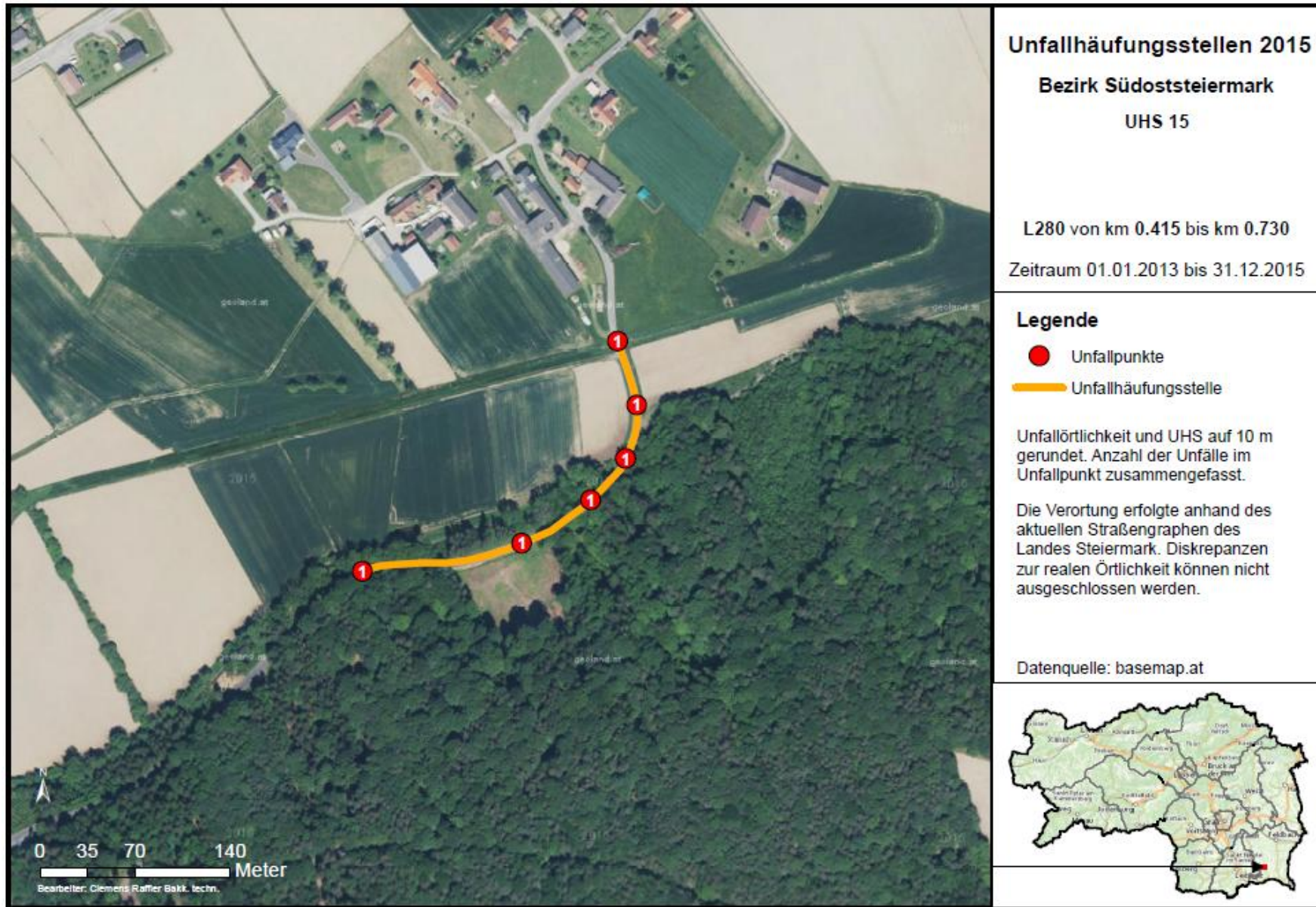












### **3 Fragebögen an Gemeinden, Gemeinderatsfraktionen und Interessensvertretungen**

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

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

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