

REGIONALER MOBILITÄTSPLAN



RMP Obersteiermark Ost

Kurzbericht Oktober 2020



Das Land
Steiermark



Impressum:

Herausgeber: Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau
Stempfergasse 7
8010 Graz
Projektleitung DI Alfred Nagelschmied (Gesamtverkehrsplanung)

Bearbeitung: verkehrplus GmbH
Elisabethinergasse 27a
8020 Graz
+43 316 908 707
office@verkehrplus.at
www.verkehrplus.at



Dr. Markus Frewein
Dr. Hannes Brandl
Linda Seyfried MSc

Status: Kurzbericht
Datum: Oktober 2020



Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	3
1 AUSGANGSSITUATION	4
1.1 Regionsprofil Obersteiermark-Ost.....	4
2 MOBILITÄTSSTRATEGIE FÜR DIE OBERSTEIERMARK OST	7
3 KATEGORISIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR	9
3.1 Radverkehr	9
3.2 Öffentlicher Verkehr	12
3.3 Motorisierter Individualverkehr	16
4 HANDLUNGSFELDER	19
4.1 Den Umstieg erleichtern: Verknüpfung und Multimodalität	19
4.2 Die umweltfreundlichste Mobilitätsform: Fußverkehr	19
4.3 Schnell, flexibel, unabhängig: Radverkehr	20
4.4 Das Rückgrat der Mobilität: Öffentlicher Verkehr (ÖV)	20
4.5 Eine Alternative: Elektro-Mobilität	21
4.6 Eine komfortable Notwendigkeit: motorisierter Individualverkehr (mIV)	21
4.7 Gestaltung der Zukunft: Raumplanung und Verkehrsplanung	22
4.8 Das Wissen als Schlüssel: Kommunikation und Motivation	23



1 Ausgangssituation

Der Regionale Mobilitätsplan (RMP) Obersteiermark Ost enthält sämtliche Grundlagen für die Entwicklung der Mobilität und des Verkehrs in der Region. Das strategische Vorgehen hinsichtlich der Gestaltung der zukünftigen Mobilität ist somit auf regionaler Ebene verankert.

Das Regionale Verkehrskonzept (RVK) Obersteiermark Ost wurde im Jahr 2007 von der Regionalversammlung beschlossen. Dieses RVK wird seither als Grundlage für sämtliche verkehrliche Entwicklungen herangezogen.

Der Regionale Mobilitätsplan Obersteiermark Ost stellt nun die aktualisierte **Strategie zur Entwicklung der Mobilität in einer Region als Produkt einer neuen, abgestimmten und gemeinsamen Denk- und Arbeitsweise** dar. D.h. die Zusammenarbeit in Form eines partizipativen Prozesses v.a. der RegionsvertreterInnen und dem Land Steiermark steht im Vordergrund.

1.1 Regionsprofil Obersteiermark-Ost

Die Region Obersteiermark Ost setzt sich aus dem Bezirk Leoben und dem Bezirk Bruck-Mürzzuschlag zusammen.

1.1.1 Fakten zur Region Obersteiermark Ost

- 35 Gemeinden (Bezirkshauptstädte Leoben und Bruck an der Mur)
- Fläche rund 3.250 km²
- Lage im Alpengebiet – Flussläufe der Mur und Mürz – Siedlungen in Tal- und Beckenlagen
- rd. 159.000 EW (12,7% der steierischen Wohnbevölkerung)
- Bevölkerungsreduktion zwischen 2002 und 2019: 8,6%
- prognostizierte Bevölkerungsreduktion bis 2030: 4,2% (inkl. Überalterung)
- Bevölkerungsdichte 51 EW / km² (332 EW / km² Dauersiedlungsraum)
- Arbeitsplätze in der Region Obersteiermark Ost für 69.100 Personen (56,8% tertiärer Sektor, 42,3% sekundärer Sektor, 0,9% primärer Sektor)
- Tourismus: ca. 820.000 Nächtigungen und 2,5 Tage Aufenthaltsdauer (2016)

1.1.2 Verkehrliche Ausgangslage

Der Modal Split der Region Obersteiermark Ost (► Abbildung 1) zeigt, dass 50% aller Wege an einem Werktag mit dem motorisierten Individualverkehr (mIV) als LenkerIn zurückgelegt werden. Zuzüglich der mIV-MitfahrerInnen beträgt der Anteil der mit dem mIV zurückgelegten Wege 65%. Der Öffentliche Verkehr (ÖV) nimmt einen Anteil von 8% ein. Mit dem Fahrrad werden 6% der Wege bzw. zu Fuß 21% der Wege zurückgelegt.

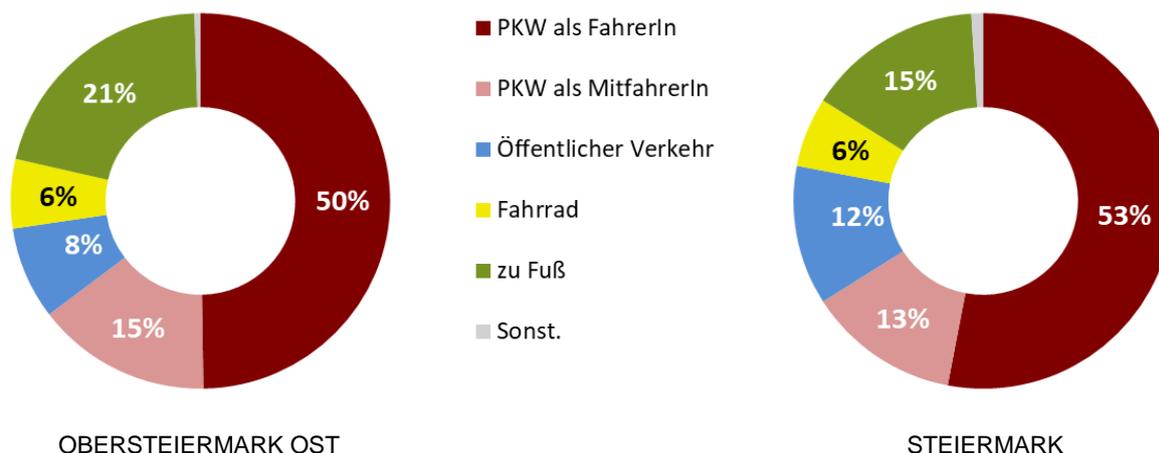


Abbildung 1: Modal Split Werktag (Mo-Fr)

Für den **Alltagsradverkehr** gibt es derzeit in der Region Obersteiermark Ost teilweise innerörtliche Radverkehrsinfrastrukturen. Das touristische, überregionale Radroutennetz des Landes Steiermark stellt ein wichtiges Grundgerüst des Ausflugs- und Tourenradverkehrs in der Region Obersteiermark Ost dar.

Die hochrangige Infrastruktur des **Schieneverkehrs** verläuft entlang der Haupttäler, Murtal, Mürztal und Liesingtal. Der Fernverkehr, der die Region durchquert, verläuft auf den Achsen Wien-Graz, Wien-Klagenfurt und Salzburg-Graz. Der Nah- und Regionalverkehr in der Region wird durch die S-Bahn (S1, S8, S9) im Stunden-Takt bedient. Der Regionalverkehr (REX) zwischen St. Michael und Schladming („Obersteirertakt“) wird im 2-Stunden-Takt bedient.

Entlang von Bahnachsen schafft der **Linienbusverkehr** ergänzende Verbindungen zwischen Siedlungskernen. Abseits der Bahnachsen stützt sich die Bedienqualität des Öffentlichen Verkehrs auf den Linienbusverkehr mit bedarfsgerechten Kursintervallen. Auf der Achse Leoben-Trofaiach/Vordernberg spielt der Linienbusverkehr eine besondere Rolle. Die Einstellung des Bahnbetriebs der Vordernberg-Bahn auf dieser Achse hat dazu geführt, dass das ÖV-Angebot zur Gänze durch Linienbusse in hoher Qualität getragen wird (S-Bahn Ersatzkorridor).

Der **städtische Linienbusverkehr** (in den Stadtgebieten von Trofaiach, Leoben, Bruck an der Mur, Kapfenberg und Kindberg) bietet Verbindungen auf lokaler Ebene.

In der Region Obersteiermark Ost gibt es einige **Mikro-ÖV** Angebote bzw. bedarfsorientierte ÖV-Angebote. Aufgrund der strukturellen Unterschiede in der Region Obersteiermark Ost ist eine regionsweite Lösung hinsichtlich Mikro-ÖV nicht die optimale Lösung.

Der **motorisierte Individualverkehr** (mIV) stützt sich auf ein qualitatives Straßennetz zur über-/regionalen Erschließung. Die Region ist sehr gut an das nationale hochrangige Straßenverkehrsnetz angebunden. Die drei zentralen Achsen werden durch die A9 Pyhrn-Autobahn, sowie durch die Schnellstraßen S6 und S36 gebildet. Das Netz an Landesstraßen (rund 573 km innerhalb der Region) schafft weitere Verbindungen in umliegende Regionen, sowie die innerregionale Erschließung.



Verkehrssicherheit: In der Region Obersteiermark Ost ereignen sich im Straßenverkehr jährlich rund 550 Unfälle mit Personenschaden. Die Entwicklung über die Jahre 2012-2018 zeigt einen Rückgang der Unfälle. Die Region liegt bei den Todesfällen im Straßenverkehr bezogen auf die EinwohnerInnenzahl gleichauf mit dem durchschnittlichen Wert der Steiermark (5,6 Straßenverkehrstote auf 1.000 EW).

1.1.3 Übergeordnete Strategien und Rahmenbedingungen

Die Entwicklung der Mobilität in der Region Obersteiermark Ost ist in überregionale, nationale und EU-weite Zusammenhänge eingebettet. Externe Einflüsse und übergeordnete Strategien können von einer Region kaum verändert werden. Daher ist es von großer Bedeutung, diese externen Rahmenbedingungen zu kennen und zu wissen, welche Handlungsspielräume sich daraus für eine Region ergeben.

Insbesondere im Sinne der Erreichung einer Mobilitätswende ist ein Umdenken in der Mobilitätspolitik mit der Neuausrichtung von Prioritäten gefordert. Somit kann im Sektor Verkehr ein Beitrag zur notwendigen Reduktion der Treibhausgasemissionen und damit zur Bekämpfung des Klimawandels geleistet werden.

Viele übergeordnete Strategien fordern ebendieses Umdenken und eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ein.

- Weißbuch Verkehr (inkl. TEN-T-Kernnetz)
- Gesamtverkehrsplan für Österreich
- österreichische Klima- und Energiestrategie (#mission2030)
- Sachstandsbericht Mobilität
- Regierungsprogramm 2020 – 2024
- Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+
- Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm 2020-2025
- Mikro ÖV-Strategie Steiermark
- Radverkehrsstrategie Steiermark 2025
- Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030
- Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030
- Agenda Weiß-Grün
- Regionales Entwicklungsprogramm Obersteiermark Ost (auf Basis des Landesentwicklungsprogramms)



2 Mobilitätsstrategie für die Obersteiermark Ost

Mobilität in der Region Obersteiermark Ost ist Teil eines Gesamtsystems und erfordert daher eine integrative Herangehensweise, sodass verschiedene Aspekte, wie z.B. Gesellschaft, Wirtschaft, Raumplanung, Ortsgestaltung, Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit berücksichtigt und eingebunden werden können.

Der Regionale Mobilitätsplan bildet die strategische Grundlage für die Mobilitätsentwicklung in der Region Obersteiermark Ost für die kommenden Jahre. Diese **Mobilitätsstrategie** wird durch übergeordnete **Leitsätze einer positiven Mobilitätsentwicklung** dargestellt.

Für die von der Region Obersteiermark Ost angestrebte hohe Lebensqualität in der Region sind faire Mobilitätschancen eine wesentliche Grundvoraussetzung. Daher sollen allen Menschen jene öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen, die Sie zur Erfüllung ihrer Grundbedürfnisse benötigen (Daseinsvorsorge).

Die Inhalte der Leitsätze entstammen aus Inputs aus der Region in Abstimmung mit dem Land Steiermark, welche in einem kooperativen Prozess erarbeitet wurden, der der Entwicklung des vorliegenden RMP zugrunde liegt.

Die Region Obersteiermark Ost bekennt sich mit dem vorliegenden RMP zu folgenden Zielvorgaben:

Mobilität garantieren und Verkehr vermeiden

Wesentlich ist, dass den BewohnerInnen der Region Obersteiermark Ost ein optimiertes Verkehrssystem zur Verfügung gestellt wird. Die Verkehrspolitik sollte offen für Alternativen sein und mutig und zukunftsweisend agieren. Die Entwicklung des Verkehrssystems darf nicht ausschließlich die Antwort auf die Nachfrageentwicklung des Verkehrs sein.

Eine effiziente Verkehrsmittelnutzung forcieren und Prioritäten setzen

Die Verkehrspolitik der Obersteiermark Ost hat volkswirtschaftlichen Zielsetzungen den Vorrang vor einzelwirtschaftlichen Interessen zu geben. Die Finanzierbarkeit des Verkehrssystems soll nach dem NutzerInnenprinzip gewährleistet sein (z.B.: Parkgebühren, Mautgebühren, ÖV-Tarife). Folgekosten sollen beim Einsatz finanzieller Mittel nach VerursacherInnenprinzip berücksichtigt werden (z.B. Kosten durch negative Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen).

Verkehr umweltverträglich gestalten

Der Schutz der Umwelt sowie das Erreichen der Klimaschutzziele hat einen hohen Stellenwert und schlägt sich somit auch auf die zukünftige Gestaltung des Verkehrssystems in der Obersteiermark Ost nieder. Die Gestaltung der Rahmenbedingungen, Infrastrukturen und Angebote beeinflusst die BewohnerInnen hin zu einem nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilitätsverhalten.

Verkehr sicher abwickeln

Grundsätzlich sind durch technische und infrastrukturelle Maßnahmen Unfallhäufungsstellen zu entschärfen. Speziell ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen



(z.B. FußgängerInnen und RadfahrerInnen) sind zu schützen. Die gegenseitige Rücksichtnahme und das partnerschaftliche Verhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen ist zu fördern.

Effiziente Mobilitätsangebote für die Region schaffen

Jedes Verkehrsmittel hat für unterschiedliche Zwecke Vor- und Nachteile. Eine eindimensionale Entwicklung der Mobilitätsangebote ist nicht zukunftsfähig. Multimodalität gilt als das Rezept zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens hin zu einem zukunftsfähigen, ressourcenschonenden Verhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen. Daher ist es notwendig eine multimodale Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote sicherzustellen (Multimodale Knoten).

Erreichbarkeit für Wirtschaft und Bevölkerung sichern

Mobilität ist als Möglichkeit zu verstehen, verschiedene Standorte für die Aktivitäten der Menschen möglichst ungehindert zu erreichen und ist dementsprechend zu fördern. Die Steigerung des Verkehrsaufkommens durch Zersiedelung und Nutzungsentflechtung ist zu vermeiden. Der Wirtschafts- und Güterverkehr soll effizient und umweltfreundlich abgewickelt werden. Für den Einsatz von eigenen Nutzfahrzeugen sind in der Region Obersteiermark Ost emissionsarme bzw. -freie Fahrzeugtypen zu bevorzugen.

Innovationen und Kooperationen fördern

Der vorliegende RMP Obersteiermark Ost ist die Grundlage für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in der Region, viele zukünftigen Maßnahmen betreffen gemeindeübergreifende Kooperationen, die einen erheblichen Mehrwert als singuläre Lösungen bringen. Zusätzlich sind neue Technologien und innovative organisatorische Ansätze in die Mobilitätsentwicklung in die Region Obersteiermark Ost einzubinden. Betroffene BürgerInnen sind in Abwägung der Sinnhaftigkeit und Erforderlichkeit in Planungsprozesse miteinzubinden.



3 Kategorisierung der Verkehrsinfrastruktur

Die Kategorisierung der Verkehrsnetze beschreibt Ausbau- bzw. Angebotsstandards in verschiedenen Bereichen. Die funktionalen Zusammenhänge werden durch die Netzkategorisierungen abgebildet und entsprechend der festgelegten Zielsetzungen entwickelt. Die Kategorisierungen stellen die in Kooperation des Landes Steiermark und der Region Obersteiermark Ost erarbeiteten und in den nächsten Jahren anzustrebenden Zielnetze der einzelnen Bereiche dar.

Die nachfolgenden Kategorisierungen sind nach einheitlicher Systematik für alle Regionen der Steiermark den Grundsätzen des Steirischen Gesamtverkehrskonzepts folgend erstellt.

3.1 Radverkehr

Die Kategorisierung des Radverkehrsnetzes (► Abbildung 2) ist in Abstimmung mit den unterschiedlichen Ansprüchen an die Infrastruktur in zwei Gruppen zu unterteilen:

- zielorientierter Alltagsradverkehr: Radverkehrsinfrastruktur mit einer alltäglichen Bedeutung wird einerseits durch die Erstellung von Radverkehrskonzepten für Potentialräume, andererseits durch den Ausbau von Zubringerstrecken zu ÖV-Haltestellen entwickelt.
- wegorientierter Freizeitradverkehr (inkl. touristischer Radverkehr): Radverkehrsinfrastruktur für Freizeit- und Tourismusradverkehr wird durch die Kategorisierung und Evaluierung der Radrouten des Landes Steiermark gestärkt, um künftig für diese NutzerInnengruppen eine hohe Qualität zu garantieren.

3.1.1 Alltagsradverkehr

Für den Alltagsradverkehr wurden Potentialräume identifiziert, die für die Erstellung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten Relevanz haben. Für die Räume Bruck an der Mur, Kapfenberg, Trofaiach und Leoben sind ausgearbeitete Radverkehrskonzepte vorhanden, für Mürzzuschlag befindet sich das Konzept in Ausarbeitung. Weitere Potentialräume, die für die Erstellung von Radverkehrskonzepten empfohlen werden, sind St. Michael, Kindberg und Krieglach/Langenwang.

Außerhalb dieser Potentialräume ist der Radverkehr als Zubringer-Verkehrsmittel zu Haltestellen des (über-)regionalen Öffentlichen Verkehrs zu fördern.

3.1.2 Freizeit- und Tourismusradverkehr

Für die Kategorisierung der Radrouten auf österreichischer Ebene mit Anteil an der Region Obersteiermark Ost wurden Österreich Radrouten, die in der österreichweit gültigen Systematik enthalten sind, übernommen.

Auf österreichischer Ebene ist der Murradweg (R2) in der Systematik enthalten. Diese Route verläuft in Österreich in den Bundesländern Salzburg und Steiermark. Innerhalb



der Region Obersteiermark Ost verläuft die Route entlang der Mur von Kraubath an der Mur über St. Michael, Leoben und Bruck an der Mur nach Mixnitz.

Für die Kategorisierung von regionalen und lokalen Hauptradrouten in der Obersteiermark Ost wurde die Systematik Österreich Radrouten auf das bestehende Radroutennetz des Landes Steiermark angewandt. Gemäß der Radverkehrsstrategie Steiermark stellen die Landesradrouten ein wichtiges Grundgerüst des Ausflugs- und Tourenradverkehrs dar.

Regionale Hauptradrouten sind Radrouten, die Verbindungen zwischen Zentralen Orten (Regionales Zentrum, Regionales Nebenzentrum) innerhalb der Region bzw. zu wichtigen Zielen außerhalb der Region schaffen.

Lokale Hauptradrouten sind Radrouten, die Verbindungen von Gemeinden zu Regionalen Hauptradrouten bzw. Österreich Radrouten schaffen.

Das Ergebnis ist die Gliederung des Radroutennetzes mit (über-)regionaler Bedeutung.

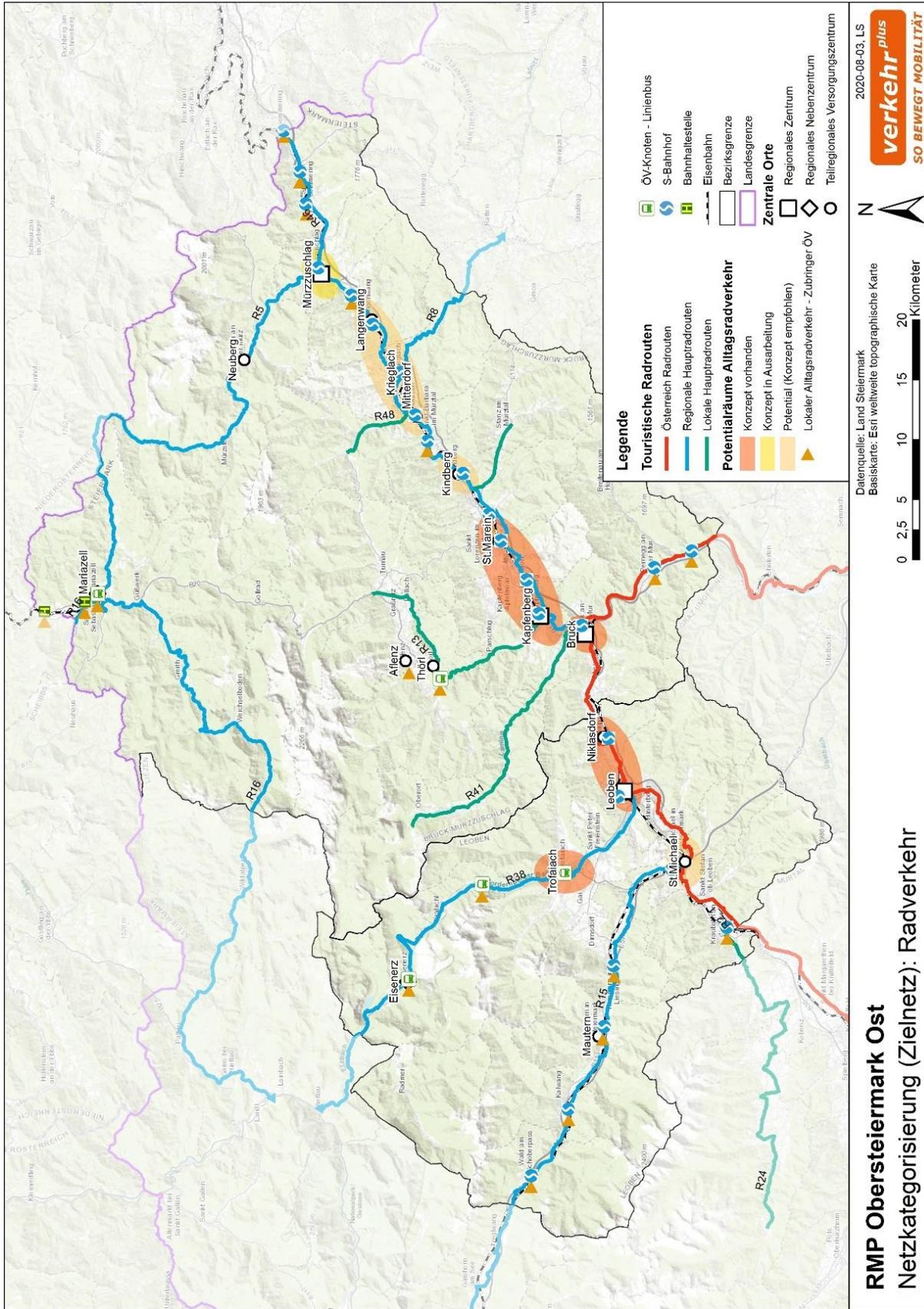


Abbildung 2: Netzkategorisierung (Zielnetz): Radverkehr
(Datenquelle: Land Steiermark (2019); Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2020)



3.2 Öffentlicher Verkehr

Die Kategorisierung des Öffentlichen Verkehrs erfolgt auf Basis von fundierten methodischen Zugängen in Abhängigkeit von raumstrukturellen Gegebenheiten und definierten Zielvorstellungen hinsichtlich der ÖV Bedienqualität.

3.2.1 Zielangebot

Das Zielangebot im Öffentlichen Verkehr ist nach Schienenverkehr und Linienbusverkehr zu unterscheiden. Die Netzkategorisierungen wurden aufeinander abgestimmt vorgenommen, wobei der Schienenverkehr die Hauptachsen bedient und der Linienbusverkehr die regionale Erschließung sowie den Zubringerverkehr zur Bahn übernimmt.

Schienenverkehr

Der Fernverkehr (► Abbildung 3), der in Zukunft die Region durchqueren wird, verläuft auf den Achsen Wien-Klagenfurt über Graz, Wien-Klagenfurt über Unzmarkt und Salzburg-Graz.

Ab Fertigstellung des Koralmtunnels (voraussichtlich im Dezember 2025) wird die Nord-Süd-Achse als Hauptachse für den Fernverkehr (Railjet) von Wien über Graz in Richtung Süden geführt. Die Fernverkehrshalte Kapfenberg und Mürzzuschlag werden tagsüber im Stunden-Takt bedient, Bruck an der Mur zweimal pro Stunde. Auf der bestehenden Achse von Bruck an der Mur nach Klagenfurt über Unzmarkt wird der Fernverkehr (Interregio) im Stunden-Takt verkehren. Auf den Achsen Wörgl-Bischofshofen-Graz und Linz-Graz, mit Bruck an der Mur, Leoben und St. Michael als Systemhalte innerhalb der Region, wird der Fernverkehr (Interregio) jeweils im 2-Stunden-Takt verkehren, womit sich zwischen Leoben und Selzthal ein Stunden-Takt ergibt. Die Fertigstellung des Semmering-Basistunnels (voraussichtlich im Dezember 2027) verkürzt die Fahrzeit im Fernverkehr von und nach Wien um 30 Minuten.

Der Nah- und Regionalverkehr (► Abbildung 4) in der Region wird durch die bestehenden S-Bahn-Linien (S1, S8, S9), sowie durch eine neue S-Bahn-Linie als Ersatz für den derzeit verkehrenden „Obersteirertakt“ bedient. Die S1 wird zwischen Frohnleiten und Graz, sowie morgens und nachmittags zwischen Bruck an der Mur und Graz im Halbstunden-Takt verkehren. Die anderen Linien werden im Stunden-Takt verkehren.

Linienbusverkehr

Der regionale Linienbusverkehr (► Abbildung 5) umfasst das zukünftige Angebot auf bestehenden Achsen, das entsprechend der Bedienniveaus des Landes Steiermark in vier Kategorien gegliedert wurde (► Tabelle 1). Die Kategorisierung erfolgte in Abstimmung mit dem Bedarf und dem Angebot des Schienenverkehrs.



Die suburbane Achse Leoben-Trofaiach und die regionale Hauptachse Trofaiach-Eisenerz bilden starke Verbindungen auf Achsen, die nicht durch den Schienenverkehr erschlossen sind.

Regionale Ergänzungsachsen bilden entlang von Bahnachsen das regionale ÖV-Angebot neben dem Schienenverkehr. Abseits der Bahnachsen bilden sie die Verbindungen zwischen Siedlungskernen und regionalen Zentren.

Bedarfsorientierter Verkehr dient als Basiserschließung zwischen den Siedlungskernen.

Tabelle 1: Bedienniveaus im regionalen Linienbusverkehr (Kurspaare)

Kategorie	Werktag	Samstag	Feiertag
suburbane Achsen	20	15	8
regionale Hauptachse	10	8	5
regionale Ergänzungsachse	5	2	nach Bedarf
Ergänzungslinien	nach Bedarf		

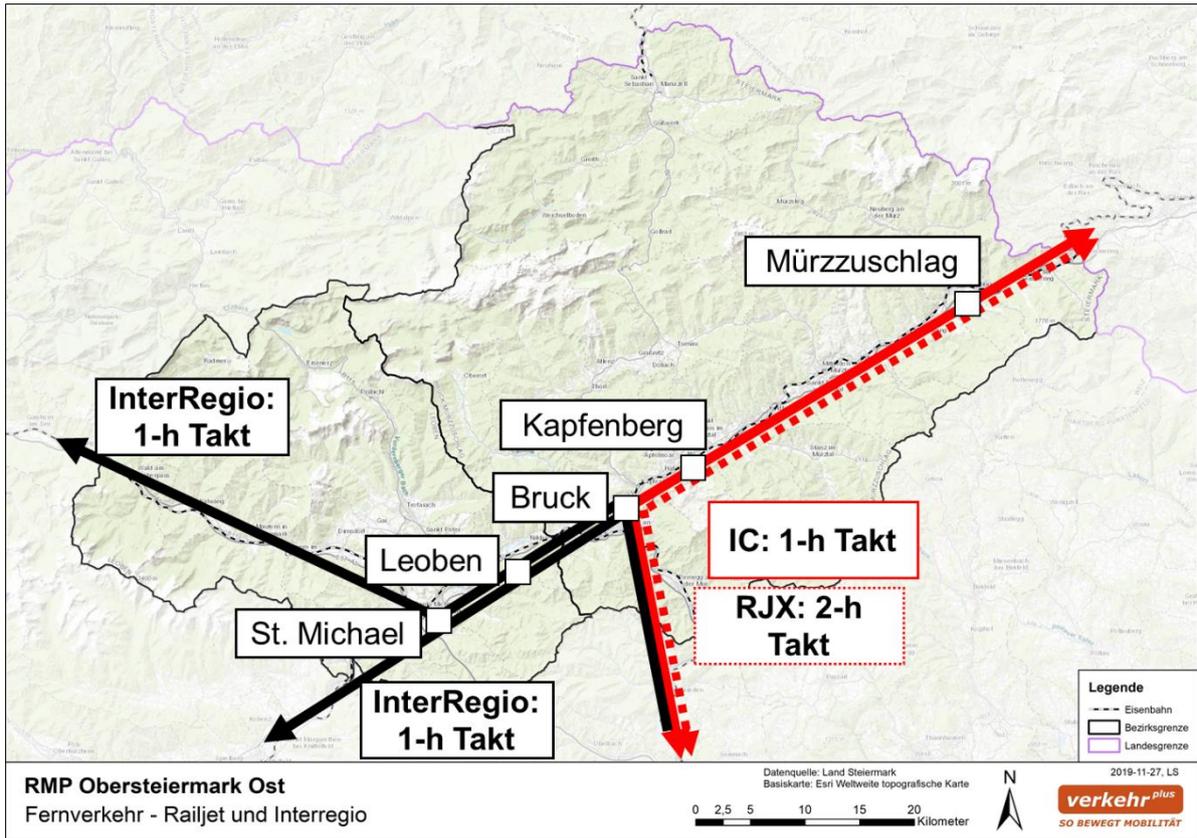


Abbildung 3: Fernverkehr (Railjet und Interregio) - Netz und wichtige Haltestellen (Zielnetz)

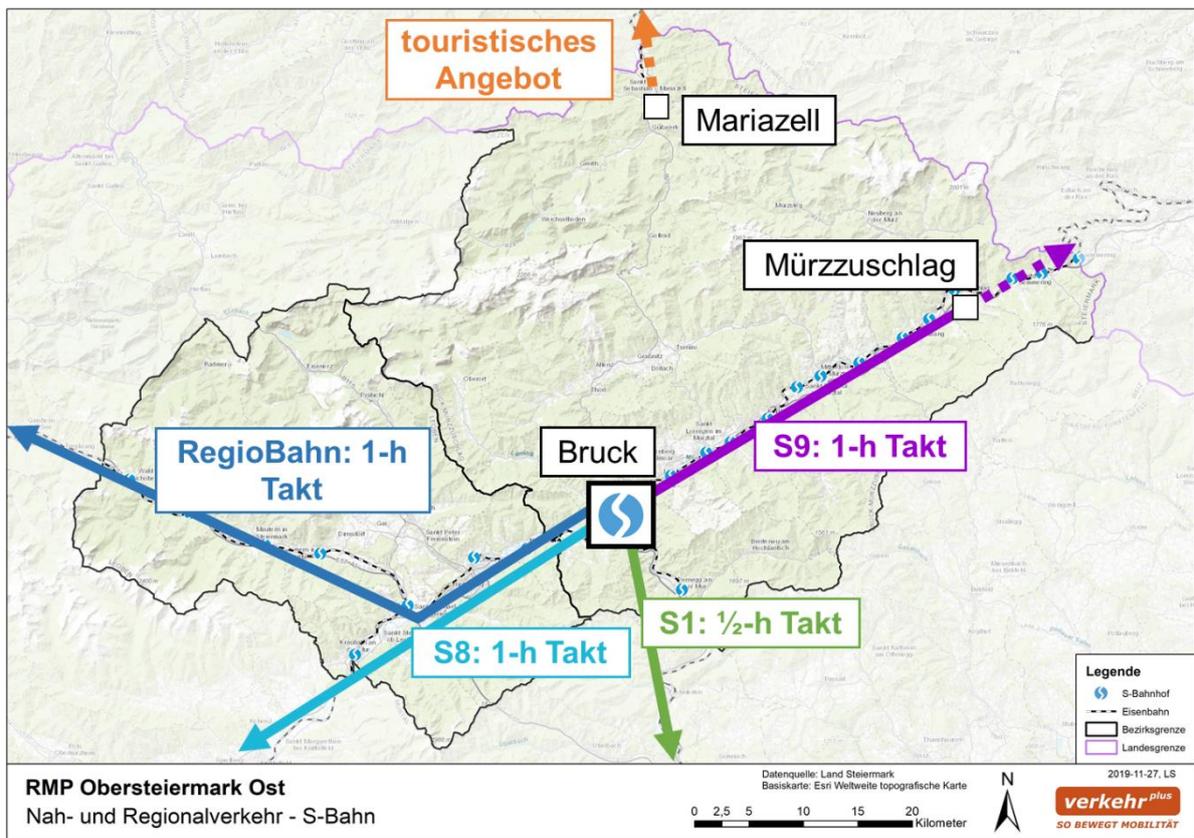


Abbildung 4: Nah- und Regionalverkehr (S-Bahn) - Netz und Haltestellen (Zielnetz)

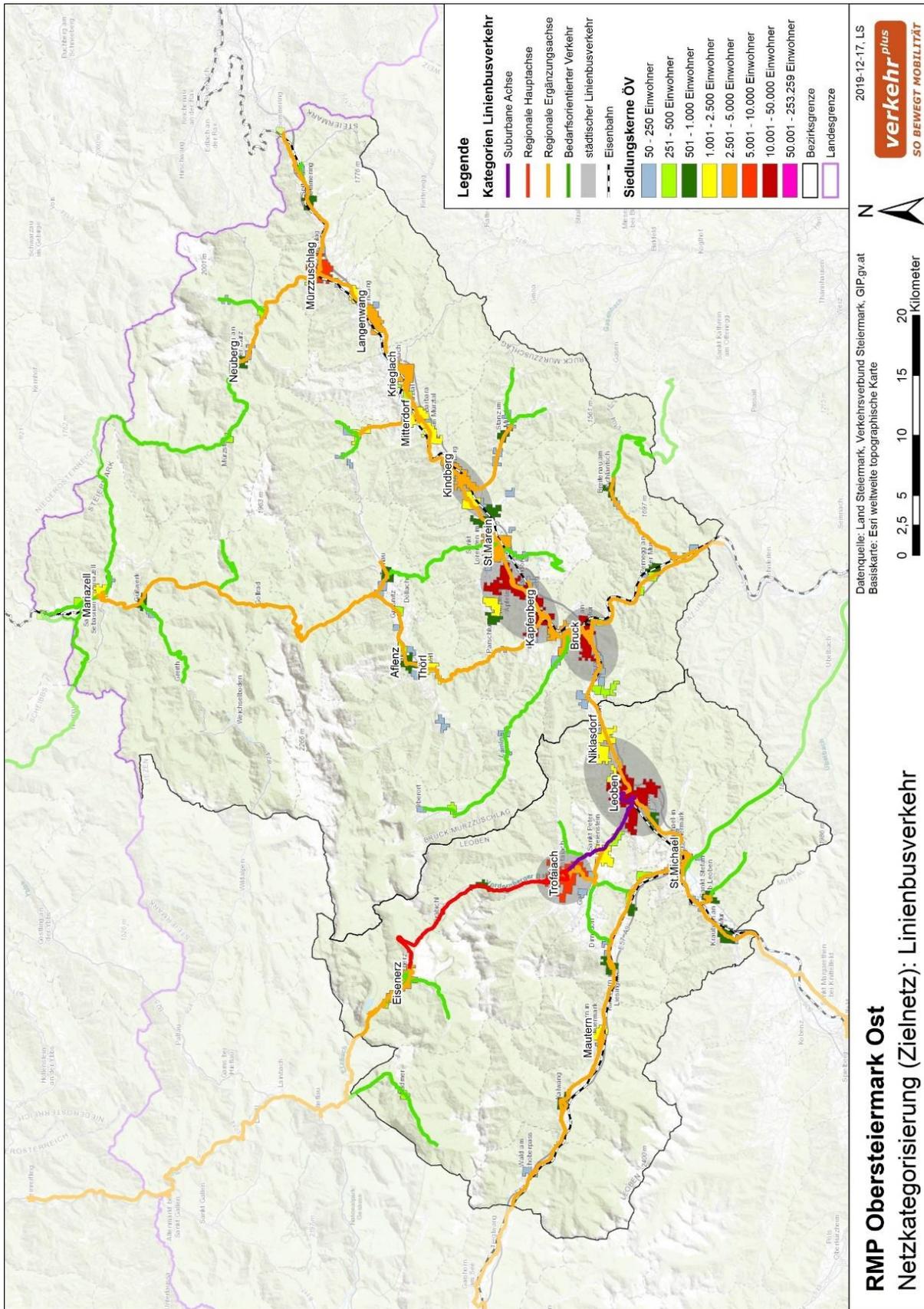


Abbildung 5: Netzkategorisierung (Zielnetz): Linienbusverkehr
(Datenquellen: Land Steiermark (2019), GIP.gv.at; Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2019)



3.3 Motorisierter Individualverkehr

Die Kategorisierung der Straßenverkehrsinfrastruktur in der Obersteiermark Ost ist abgestimmt mit den Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz des Landes Steiermark.

Methodische Grundlagen sind die Systematik der Verbindungsfunktionsstufen (VFS) zwischen Zentralen Orten und die Landesstraßenkategorisierung des Landes Steiermark. Auf Basis der Zentralen Orte kann für jede Landesstraße eine Verbindungsfunktionsstufe definiert werden.

Die Verbindungsfunktionsstufen lassen sich jeweils einer Kategorie der Landesstraßenkategorisierung für Straßen im Freiland zuordnen (► Tabelle 2). Die Qualitätsanforderungen für Landesstraßen im Ortsgebiet sind sehr stark von den jeweiligen Rahmenbedingungen abhängig und daher differenziert zu betrachten (z.B. sind Bushaltestellen (Kap-Haltestellen) im Ortsgebiet an Landesstraßen je nach örtlicher Gegebenheit zu planen und umzusetzen).

Für den Anschluss von Standorten, Aufschließungs- und Entwicklungsgebieten etc., an Landesstraßen der Kategorien für B, C1 und C2 sind verbindliche Konzepte zur Anbindung dieser Standorte, Aufschließungs- und Entwicklungsgebiete vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren. Für neue Anschlüsse bzw. für bestehende Anschlüsse mit geplanter intensiverer Nutzung ist darauf zu achten, dass die Leistungsfähigkeit der Landesstraße erhalten bleibt. Im Verkehrskonzept ist zu berücksichtigen, dass umliegende bestehende Anschlüsse je nach örtlicher Gegebenheit aufgelassen werden. Die Kostenaufteilung erfolgt grundsätzlich nach dem VerursacherInnenprinzip.



Tabelle 2: Qualitätsanforderungen für Straßenkategorien im Landesstraßennetz (Quelle: Land Steiermark (2019), eigene Bearbeitung)

Freiland, außerhalb von Ortsgebieten						
Kategorie	A	B	C1	C2	E	
räumlich verkehrliche Verbindungsfunktion	transnationale oder transregionale Hauptverbindungen: Verbindung zwischen den steirischen Zentralräumen (Graz und Obersteiermark) mit den benachbarten zentralen Wirtschaftsräumen	zentralörtliche Hauptverbindungen: Anbindung der regionalen Zentren (Bezirkshauptstädte) an Graz	innerregionale Hauptverbindungen: Anbindungen von regionalen und teilregionalen Zentren sowie hochwertigen Standorten an das übergeordnete Straßennetz	innerregionale Verbindungen: Anbindung teilregionaler Zentren und hochwertiger Standorte an das regionale Zentrum und an das übergeordnete Straßennetz	kleinräumige, teilregionale Verbindungen: Anbindung von Gemeinden an regionale und teilregionale Zentren	lokale Verbindungen: Anbindungen von Gemeindeteilen an das übergeordnete Straßennetz und untergeordnete übergeordneten Straßennetz
Ortsgebiet	Nein	Umfahrungen anstreben	ja	ja		
Querschnitt	2-4 streifig (Bemessung lt. RVS 03.03.31) ggf. mit Mitteltrennung		2 streifig, ggf. mit lokal erforderlicher zusätzlicher Steigungsspur (Bemessung lt. RVS 03.03.31)		2-streifig	
Anbindungen	Nein	über bestehende Knoten mit Gemeindestraßen bzw. öffentliches Gut *	über bestehende Knoten, Gemeindestraßen oder öffentliches Gut anstreben *		entsprechend verkehrstechnischen Erfordernissen und Nachweisen	
mittlere Betriebsgeschwindigkeit	80-90	70-80	60-75	50-70	40-50	
Bushaltestellen	Busbucht mit planfreier Fußgängerquerung	Busbucht mit planfreier oder sicherer plangleicher Fußgängerquerung	Busbucht mit sicherer Fußgängerquerung		Busbucht oder Fahrbahnhaltestelle mit sicherer Fußgängerquerung	
Radrouten	im untergeordneten Straßennetz		baulich getrennter Radweg		Radweg, Radfahr- bzw. Mehrzweckstreifen oder Fahrbahn	

* für die Erschließung von Standorten, Aufschließungs- und Entwicklungsgebieten etc., die über private Zufahrten erfolgen sollen, oder für jene, die im jeweils gültigen regionalen Mobilitätsplan (RMP) in dafür festgelegten Straßensegmenten liegen, sind verbindliche Konzepte zur Anbindung dieser Standorte, Aufschließungs- und Entwicklungsgebiete vorzulegen und mit der Verkehrsabteilung zu vereinbaren.

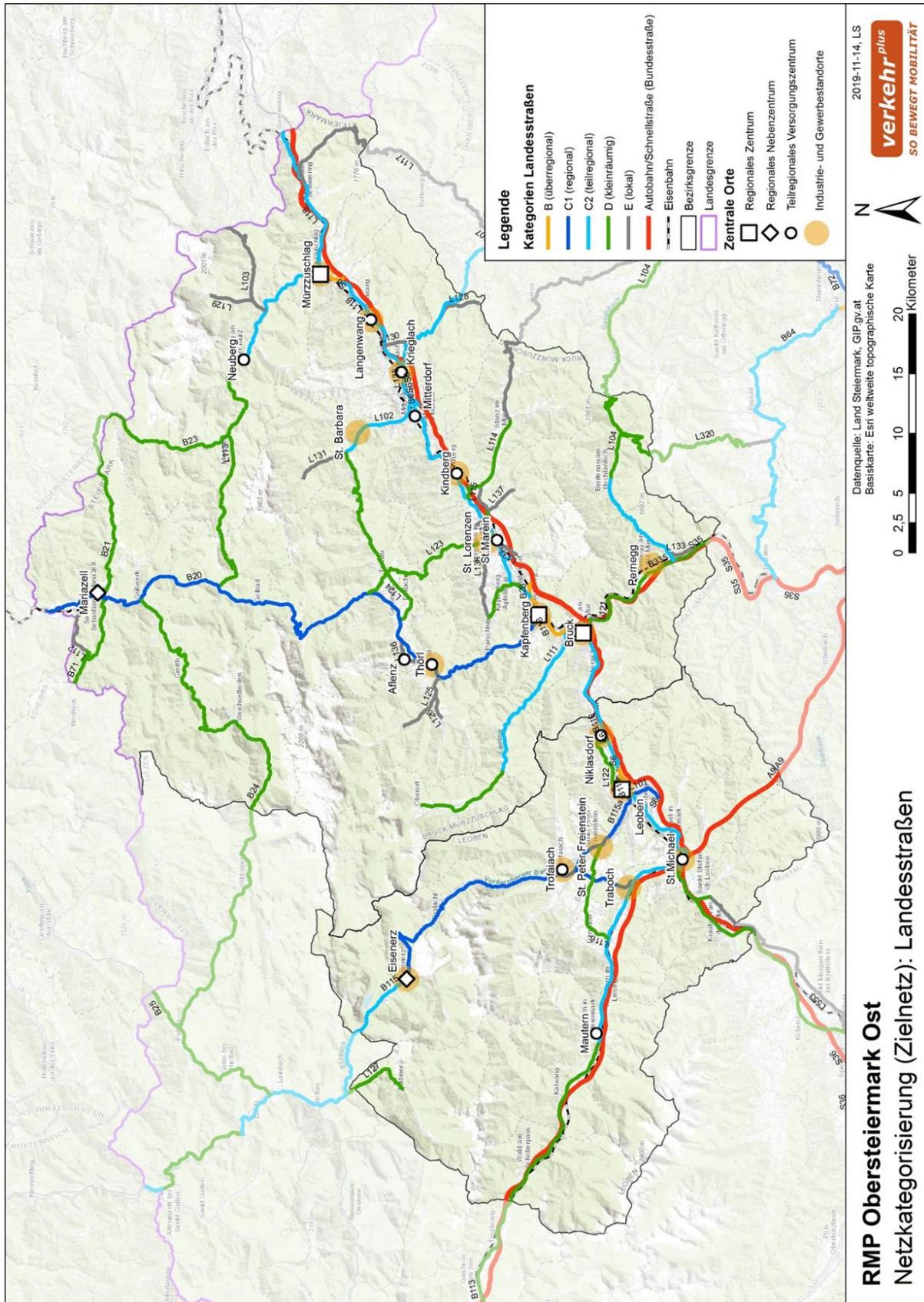


Abbildung 6: Netzkategorisierung (Zielnetz): Landesstraßen
(Datenquelle: Land Steiermark (2019), GIP.gv.at; Basiskarte: Esri weltweite topographische Karte; eigene Bearbeitung, 2019)



4 Handlungsfelder

Zukünftige Maßnahmen im Bereich Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote haben sich an die Mobilitätsstrategie für die Obersteiermark Ost samt den dazugehörigen Leitsätzen zu orientieren bzw. sind damit im Einklang umzusetzen. Insbesondere die Netzkategorisierungen im Bereich Radverkehr, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr geben einen gemeinsam entwickelten Rahmen für die Mobilitätsentwicklung in der Region Obersteiermark vor.

Die Handlungsfelder sind ein Rahmen für die Umsetzung von Maßnahmen in den entsprechenden Themenbereichen. Auf Basis dieser Handlungsfelder sind detaillierte Maßnahmen in Hinblick auf eine positive Mobilitätsentwicklung in der Region Obersteiermark Ost auszuarbeiten. Die Entwicklung der Maßnahmen erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem Land Steiermark und den Gemeinden der Region Obersteiermark Ost.

**Ansprechpartner Land Steiermark, Abteilung 16 (Verkehr und Landeshochbau)
für das RMP Obersteiermark Ost:**

DI Alfred Nagelschmied (Gesamtverkehrsplanung)

4.1 Den Umstieg erleichtern: Verknüpfung und Multimodalität

Menschen bewegen sich zunehmend multimodal. Das bedeutet, sie verwenden situativ das für sie am „besten“ geeignete Verkehrsmittel für ihre Wege. Multimodale Knoten bzw. multimodale Verknüpfungspunkte sind die realisierten Applikationen im Raum, die einen hochqualitativ-intuitiven und funktionell-einfachen Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ermöglichen.

Die Ziele der Verkehrsverknüpfung durch multimodale Verknüpfungspunkte sind

- die Reduktion des Anteils der mit dem Kfz zurückgelegten Wege und
- die Steigerung des Anteils der mit dem ÖV, dem Fahrrad, zu Fuß oder mit innovativen Verkehrsmitteln (z.B. Carsharing, Ridesharing, Elektro-Mobilität, P&R und B&R) zurückgelegten Wege.

Insgesamt soll dadurch ein effizientes und umweltverträgliches Verkehrssystem entstehen.

Die sukzessive Umsetzung von Multimodalen Knoten ist in der Region Obersteiermark Ost an hochrangigen ÖV Haltestellen (S-Bahn- und RegioBus-Haltestellen) sinnvoll.

4.2 Die umweltfreundlichste Mobilitätsform: Fußverkehr

In den letzten Jahren erlebt der Fußverkehr vor dem Hintergrund der Diskussion um Barrierefreiheit, Alterung der Gesellschaft und nachhaltigem Verkehr eine Renaissance. Insbesondere in dicht verbauten Gebieten bietet der Fußverkehr v.a. für kurze Wege eine schnelle, umweltfreundliche und gesunde Alternative. Dafür sind jedoch Rahmenbedingungen zu schaffen, die das zu Fuß gehen attraktiv machen. Insbesondere die Verkehrssicherheit ist im Themenfeld Fußverkehr genau zu betrachten.



Somit kann in Ortszentren bzw. Siedlungsgebieten die Lebens- und Aufenthaltsqualität enorm gesteigert werden.

Grundsätzlich ist eine lückenlose, sichere, komfortable, barrierefreie Infrastruktur für FußgängerInnen in bebauten Gebieten der Region Obersteiermark Ost herzustellen, sodass sämtliche Points of Interest in einer Gemeinde fußläufig erreichbar sind. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung im Fußverkehr liegt größtenteils im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden.

4.3 Schnell, flexibel, unabhängig: Radverkehr

Im Sinne der Radverkehrsstrategie Steiermark ist das Verkehrsmittel Fahrrad als Hauptverkehrsmittel im Alltag in den Zentren zu etablieren. Insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen besteht aufgrund von höheren Bevölkerungszahlen und -dichten ein hohes Radverkehrspotenzial. In Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr stellt das Fahrrad eine schnelle, flexible und unabhängige Alternative zum mIV für alltägliche Wege dar. Kurze Wege (bis 7km) sind sehr gut mit dem Verkehrsmittel Fahrrad zu bewältigen.

Neben der Hauptpriorität Alltagsradverkehr ist in der Obersteiermark Ost auch der Freizeitradverkehr (inkl. touristischer Radverkehr) zu entwickeln. Hier steht die Neubewertung des Bestandsnetzes und die Evaluierung bestehender Lücken im Fokus der Betrachtung.

In den Potenzialräumen sind Radverkehrskonzepte zur strategisch abgestimmten Vorgehensweise ein sinnvolles Instrument zur Entwicklung des Alltagsradverkehrs. Die in den Radverkehrskonzepten enthaltenen Maßnahmen sollen attraktive, lückenlose Radverkehrsnetze mit qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen und ergänzender Bewusstseinsbildung für die Umsetzung aufbereiten. Ziel ist die möglichst rasche Umsetzung der Maßnahmen aus Radverkehrskonzepten bzw. der Abschluss entsprechender Rahmenvereinbarungen mit dem Land Steiermark.

Im Freizeitradverkehr ist entsprechend der Radverkehrsstrategie Steiermark das bestehende Radverkehrsangebot der Region Obersteiermark Ost zu evaluieren und in einem eigenständigen regionalen Masterplan „Freizeitverkehr/Touristischer Radverkehr“ zusammenzuführen. Der Masterplan soll künftig als Grundlage für die Entwicklung des touristischen Radangebotes und als Leitfaden zur Umsetzung erforderlicher Maßnahmen (z.B. Lückenschluss Lamingtal) dienen.

4.4 Das Rückgrat der Mobilität: Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der Öffentliche Verkehr stellt für die Mobilität innerhalb der Region bzw. in und aus der Region einen der wesentlichsten Bausteine dar. Die klare hierarchische Ordnung der unterschiedlichen Systeme des Öffentlichen Verkehrs ist zu beachten:

- Schienenverkehr (Fernverkehr und Nah- und Regionalverkehr),
- Linienbusverkehr (regional und städtisch) und
- Mikro-ÖV bzw. bedarfsorientierte Verkehre.



Wesentlich ist, dass zwischen den einzelnen Systemen des ÖV möglichst keine Konkurrenzsituationen (Parallelverkehre) auftreten, im Gegenteil ist eine möglichst hohe Synergie anzustreben.

Für die weiter zu verfolgende Steigerung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem mIV sind verschiedene, abgestimmte Maßnahmen notwendig. Zur Erreichung der regionalen Ziele und des Erhalts bzw. der Steigerung der Standortqualität ist insbesondere auf die innerregionale Erreichbarkeit zu achten.

4.5 Eine Alternative: Elektro-Mobilität

Unter dem Begriff Elektromobilität werden vorrangig Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb sowie auch elektrisch unterstützte Fahrräder verstanden. Der Elektromobilität wird seit einigen Jahren in Verkehrspolitik und Verkehrsforschung eine große Rolle zugeschrieben, die zur Lösung der Verkehrsprobleme der Zukunft beitragen zu können.

Gegenwärtig besteht die Chance aufgrund der neuen Technologien, auch damit verbundene neue Nutzungsorganisationen zu etablieren. E-Carsharing Angebote gibt es in den verschiedensten Formen (kommunal, in Betrieben, in Wohngemeinschaften etc.). Wesentlich ist es, dass die Zugangshürden möglichst niedrig gestaltet sind, um möglichst viele Personen zu motivieren, diese Angebote zu nutzen.

Im Bereich Radverkehr ist Elektromobilität in der Obersteiermark Ost überaus interessant, da einerseits die Reichweiten mittels E-Bike oder Pedelec enorm gesteigert werden können und topographische Herausforderungen (Steigungen) leichter bewältigbar sind.

Maßnahmenansätze:

Die Positionierung von E-Carsharing Angeboten an zentralen Standorten mit großen Einzugsbereichen und guter Erreichbarkeit ist zu prüfen und umzusetzen. Insbesondere an Multimodalen Knoten haben E-Carsharing Angebote großes Potenzial (z.B. in Bruck an der Mur, Kapfenberg, Leoben, Mürzzuschlag, St. Michael in der Obersteiermark).

Die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes ist in der Region Obersteiermark Ost zu forcieren. Der Ankauf von Pedelecs und E-Bikes für den alltäglichen Gebrauch könnte von verschiedenen Gebietskörperschaften gefördert werden. Zusätzlich ist bei der Entwicklung von Radverkehrskonzepten bzw. bei der Planung von Radverkehrsinfrastrukturen auf die gesteigerte Nutzung von Pedelecs und E-Bikes zu achten.

4.6 Eine komfortable Notwendigkeit: motorisierter Individualverkehr (mIV)

Trotz aller Bemühungen, möglichst viele Wege auf alternative Verkehrsmittel und weg vom mIV zu verlagern, ist der Kfz-Verkehr von großer Bedeutung für die äußeren und



inneren Erreichbarkeiten der Region Obersteiermark Ost. Es ist jedoch dringend notwendig, den verbleibenden Kfz-Verkehr auf leistungsfähige Achsen zu verlagern.

Zusätzlich sind Ortszentren und Siedlungsgebiete durch die Reduktion von Durchgangsverkehren aufzuwerten. In den Ortszentren ist ein Kompromiss zwischen ausreichenden Kfz-Parkplätzen und der Bereitstellung des öffentlichen Raumes für Menschen (FußgängerInnen, RadfahrerInnen etc.) zu finden.

Insbesondere für den Güter- und Wirtschaftsverkehr sind Rahmenbedingungen zur qualitativ hochwertigen Abwicklung dieser Kfz-Fahrten zu schaffen.

Der Fokus liegt im Bereich mIV auf einer qualitativen hochwertigen Straßenerhaltung und einer Reduktion des Neubaus von Straßeninfrastruktur.

Grundsätzlich sind die Qualitäten im Landesstraßennetz in der Region Obersteiermark Ost entsprechend der Netzkategorisierung (Zielnetz) umzusetzen bzw. entsprechend der Prioritätensetzung in den Straßenkategorien zu erhalten.

4.7 Gestaltung der Zukunft: Raumplanung und Verkehrsplanung

Die Siedlungsstruktur einer Region hat wesentlichen Einfluss auf die verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrserschließung und somit auch auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Dabei sind

- kompakte Siedlungsstrukturen (mit höherer baulicher Dichte und Nutzungsdurchmischung – urbane und suburbane Gebiete) und
- disperse Siedlungsstrukturen (mit geringer baulicher Dichte – ländliche Räume)

zu unterscheiden.

Je dichter die Siedlungsstruktur umso eher ist ein qualitativ hochwertiges ÖV Angebot finanzierbar und sind Fuß- und Radverkehr als attraktive Mobilitätsformen zu betrachten. In dispersen, ländlichen Räumen ist der motorisierte Individualverkehr dominant.

Eine Verschränkung der Raum- und der Verkehrsplanung ist hinsichtlich der zukünftigen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch die örtliche Raumplanung über die Gestaltung des Siedlungsraums naheliegend und sinnvoll. Eine intelligente und integrative Planung stellt einen neuen Ansatz mit großem Potenzial zur positiven Mobilitätsentwicklung in der Region Obersteiermark Ost dar.

Die Nachverdichtung der Siedlungs- und Gewerbegebiete soll im Einzugsbereich eines hochwertigen ÖV Angebots (Verankerung im Flächenwidmungsplan) erfolgen.

Bei gleichbleibenden Platzverhältnissen soll dem Öffentlichen Verkehr und dem nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger- und Radverkehr) mehr Platz eingeräumt werden (z.B. durch Einführung von Rad- und Busfahrstreifen).

Die Gemeinden der Region Obersteiermark Ost sollen im „eigenen Wirkungsbereich“ der örtlichen Entwicklungs- (ÖEK) und Flächenwidmungsplanung Kfz-verkehrserzeugenden Aspekten der Raumplanung, wie z.B. Zersiedelung, entgegenwirken.



Eine ressourcenschonende Raum- und Siedlungsentwicklung soll sich stärker an den Siedlungsschwerpunkten und Verkehrshauptachsen orientieren.

Bei der Erstellung von ÖEK und Flächenwidmungsplänen ist die Verkehrsplanung einzubinden.

4.8 Das Wissen als Schlüssel: Kommunikation und Motivation

Das individuelle Mobilitätsverhalten ist oftmals über viele Jahre angelernt und daher ist meist die Veränderung dieses Verhaltens kaum vorstellbar. Unter Kommunikation und Motivation ist die Bewusstseinsbildung zu verstehen, die verschiedene Vorteile und Möglichkeiten einer alternativen Verkehrsmittelnutzung aufzeigt und stets im Sinne der Verkehrssicherheit argumentiert.

Das Veränderte Verkehrsverhalten zielt auf die Reduktion des mIV und somit auf die Schonung der Umwelt und die Stärkung der Gesundheit der Bevölkerung ab.

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsmittelwahl in Richtung einer nachhaltigen Mobilität. Kennzeichnend für den Mobilitätsmanagement-Ansatz ist die Fokussierung auf Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsnachfrage und daher die Entwicklung von Maßnahmen für bestimmte Zielgruppen, Verkehrserzeuger oder Lebenssituationen. Dies erfordert die Kooperation mit verschiedenen AkteurInnen (z.B. Unternehmen, Schulen, Verkehrsdienstleistende, Interessensvertretungen).

Land Steiermark

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

abteilung16@stmk.gv.at

www.verkehr.steiermark.at