

# REGIONALER MOBILITÄTSPLAN STEIRISCHER ZENTRALRAUM (RMP SZR)

Verkehrliche Analyse und Rahmenbedingungen

**Impressum:**

**Auftraggeber:** Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Abteilung 16 - Verkehr u. Landeshochbau  
Stempfergasse 7  
8010 Graz

**Projektleitung:** DI Alfred Nagelschmied

**Verfasser:** Triagonal GmbH  
Firmensitz  
Reininghauspark 5 / Tür 3  
8020 Graz

Niederlassung Klagenfurt  
St. Ruprechter Straße 90 / 1. Stock  
9020 Klagenfurt a. W.

**Bearbeiter:** DI Markus Moser  
T +43 (0) 676 7444 158  
E moser@triagonal.at

DI Peter Angerer  
T +43 (0) 676 372 14 09  
E angerer@triagonal.at

Lea Tauber, MSc  
T +43 (0) 676 451 34 01  
E tauber@triagonal.at  
W www.triagonal.at

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Aufgabenstellung und Prozessablauf</b>	<b>4</b>
1.1 Ausgangslage und Zielsetzung	5
1.2 Räumliche Abgrenzung	5
<b>2 Regionsanalyse Steirischer Zentralraum – Grundlagen, Daten &amp; Fakten</b>	<b>7</b>
2.1 Topographie und Zentralörtlichkeit	8
2.2 Bevölkerungsstand und -entwicklung	10
2.3 Ausbildung, Erwerbstätigkeit und Beschäftigung	17
2.4 Tourismus	24
2.5 Flächenverbrauch und Versiegelung	29
<b>3 Verkehrliche Rahmenbedingungen</b>	<b>32</b>
3.1 Regionale verkehrliche Rahmenbedingungen	32
3.1.1 Kfz-Bestand und Neuzulassungen	32
3.1.2 Fußverkehr	41
3.1.3 Radverkehr	43
3.1.4 Pendelverflechtungen	44
3.1.5 Öffentlicher Verkehr	52
3.1.6 Bedarfsverkehr und multimodale Angebote	69
3.1.7 Motorisierter Individualverkehr	78
3.1.8 Verkehrssicherheit	83
3.2 Übergeordnete verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen	86
3.2.1 Europäische Ebene	86
3.2.2 Nationale Ebene	92
3.2.3 Landesebene	100
3.2.4 Steirischer Zentralraum	113
3.2.5 Kleinregionale Ebene	115
<b>4 Verzeichnisse</b>	<b>117</b>
4.1 Abkürzungsverzeichnis	117
4.2 Abbildungsverzeichnis	117
4.3 Tabellenverzeichnis	121
4.4 Quellenverzeichnis	122

# 1 Aufgabenstellung und Prozessablauf

Der Steirische Zentralraum stellt mit Graz und den angrenzenden Bezirken den bedeutendsten Siedlungs- und Wirtschaftsraum der Steiermark dar. Er ist durch ein starkes Bevölkerungswachstum, eine hohe Arbeitsplatzdichte und intensive Pendlerverflechtungen gekennzeichnet. Die bestehenden Hauptverkehrsachsen – sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene – bündeln sich hier und bilden das Rückgrat für die regionale und überregionale Erreichbarkeit.

Die Dynamik des Wachstums bringt jedoch auch erhebliche Herausforderungen mit sich: steigende Verkehrsströme, Flächenknappheit, Belastungen durch Lärm und Emissionen sowie der Anspruch, die Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig die Lebensqualität im Ballungsraum zu sichern.

Der regionale Mobilitätsplan Steirischer Zentralraum (RMP SZR) bietet dafür einen strategischen Rahmen. Er soll sicherstellen, dass Mobilität nachhaltig, effizient und zukunftsfähig gestaltet wird und die Region als leistungsstarker Wirtschafts- und Lebensraum weiterentwickelt werden kann.

Die Erarbeitung der verkehrlichen Analyse und Darstellung der Rahmenbedingungen erfolgte in enger Abstimmung mit dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung.

Bis 2012 wurden in der Steiermark bezirks- und regionsweite Verkehrskonzepte (kurz: RVK) erstellt, die die strategische Grundlage für Investitionen und Mittelverwendung für das jeweilige Planungsgebiet aus dem Budget der Verkehrsabteilung darstellen. Seit Anfang 2016 werden in enger Abstimmung mit der Landes- und Regionalplanung Prioritäten für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem festgelegt und in Form von regionalen Mobilitätsplänen festgehalten.

Ziel sind die Erreichbarkeiten und die Mobilität für alle Menschen der Steiermark unter Berücksichtigung der übergeordneten europäischen, nationalen und steiermarkweiten Zielsetzungen, Strategien und Konzepte sicherzustellen.

In der vorliegenden Analyse sind essenzielle Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung von Mobilität und Verkehr im Steirischen Zentralraum verankert. Die zukünftige Mobilität ist durch einen regional verfestigten, strategischen Ansatz geprägt, welcher auf einem integrativen Ansatz zwischen Verkehrs- und Raumplanung in enger Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren basiert.

In der **Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+** sind zentrale Leitgedanken wie die nachhaltige Gestaltung des verkehrsträgerübergreifenden Miteinanders im Verkehr und die Suche nach verkehrsmittelübergreifenden Lösungen im Sinne einer Stärkung des Gemeinwohls in der Steiermark festgehalten. Die formulierten strategischen Zielsetzungen sind demnach Grundbestandteil des regionalen Mobilitätsplans für den Steirischen Zentralraum.

Mit dem Beschluss zum **Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040** im Jänner 2024 ist dieser ebenfalls integraler Bestandteil des regionalen Mobilitätsplans.

Die verkehrliche Analyse und Rahmenbedingungen stellen eine weitere Grundlage für die Erarbeitung des regionalen Mobilitätsplans Steirischer Zentralraum dar.

## 1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Dem regionalen Mobilitätsplan des Steirischen Zentralraums (RMP SZR) gehen das regionale Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung (RVK G-GU), welches 2010 beschlossen wurde, sowie der regionale Mobilitätsplan der Teilregion Voitsberg (RMP Voitsberg) vom Jahr 2016, voraus. Aufgrund fortschreitender Entwicklungen ist eine Aktualisierung in Form eines gesamtheitlichen und gemeinsamen RMP Steirischer Zentralraum notwendig.

Die Megatrends unserer Zeit, die durch globale Ereignisse wie die Corona-Pandemie und internationale Entwicklungen wie die Ukraine-Krise verstärkt und weiter geformt wurden, werden das lokale sowie regionale Mobilitätsgeschehen in den nächsten Jahrzehnten nachhaltig beeinflussen und prägen (vgl. Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+):

- *Die Nutzung von Homeoffice, Online-Einkauf und digitalen Besprechungen könnten den Zuwachs an Wegen durch das Bevölkerungswachstum in etwa kompensieren.*
- *Der demografische Wandel mit einem starken Wachstum der Bevölkerung im Pensionsalter bei gleichzeitiger Abnahme der Bevölkerungsgruppe im erwerbsfähigen Alter verändert das Mobilitätsverhalten. Die Gruppe der Personen im Pensionsalter (65+) ist insgesamt weniger mobil (weniger Wege/Tag), legt kürzere Wege zurück und nutzt weniger oft den Pkw als die Personengruppe im erwerbsfähigen Alter.*
- *Die Konzentration des Bevölkerungswachstums auf den Steirischen Zentralraum, die Verkehrskorridore und regionalen Zentren bei gleichzeitigem Bevölkerungsrückgang in den ländlichen Regionen wirken ebenfalls zu Gunsten einer Reduktion der Wege im motorisierten Individualverkehr (mIV), da in diesen Wachstumsregionen der mIV-Wegeanteil deutlich niedriger ist als in den ländlichen Raumtypen.*
- *Steigende Kosten für die Pkw-Nutzung aufgrund steigender Energiepreise in Folge von Maßnahmen gegen den Klimawandel und von internationalen Krisen könnten bei gleichzeitig günstigeren ÖV-Angeboten (Klimaticket) ebenfalls zu einer sparsameren Pkw-Nutzung führen.*
- *Unterstützend wirkt auch der Trend zu multimodalem Mobilitätsverhalten vor allem in den städtischen Wachstumsräumen mit einem rückläufigen Trend bei der Motorisierung, des Führerscheinbesitzes und der Pkw-Nutzung.*
- *Schließlich wird das Fahrrad durch die technologische Entwicklung mit dem E-Bike zu einer echten Alternative zum Pkw bei Wegen bis 10 km.*

Aktuelle Strategien und neue Schwerpunktsetzungen wie die Neuerungen der transeuropäischen Netze auf EU-Ebene, die Novellierung der Straßenverkehrsordnung zur Erleichterung der Einführung von Tempo 30 im Ortsgebiet in sensiblen Gebieten auf Bundesebene oder die neue Fußverkehrsstrategie Steiermark auf Landesebene zeigen eine starke Dynamik und eine klare Zielvorstellung betreffend die zukünftigen Entwicklungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich.

## 1.2 Räumliche Abgrenzung

Der Steirische Zentralraum setzt sich aus dem Bezirk Graz, Graz-Umgebung und dem Bezirk Voitsberg zusammen. In diesem RMP wird der Steirische Zentralraum auf Basis des Bestands vom Jahr 2023/24 analysiert und Handlungsansätze für die nächsten zehn bis 15 Jahre empfohlen.

Der erste Schritt in der Erstellung des RMP ist eine detaillierte Analyse der bestehenden Strukturen und verkehrlichen Rahmenbedingungen im Steirischen Zentralraum. Dies umfasst u.a. die bestehende und zukünftige Bevölkerungs- und Arbeitsmarktstruktur sowie deren räumliche Verteilung im Steirischen Zentralraum. In der nachfolgenden Abbildung 1 werden die für diesen RMP relevanten Gemeinden dargestellt.

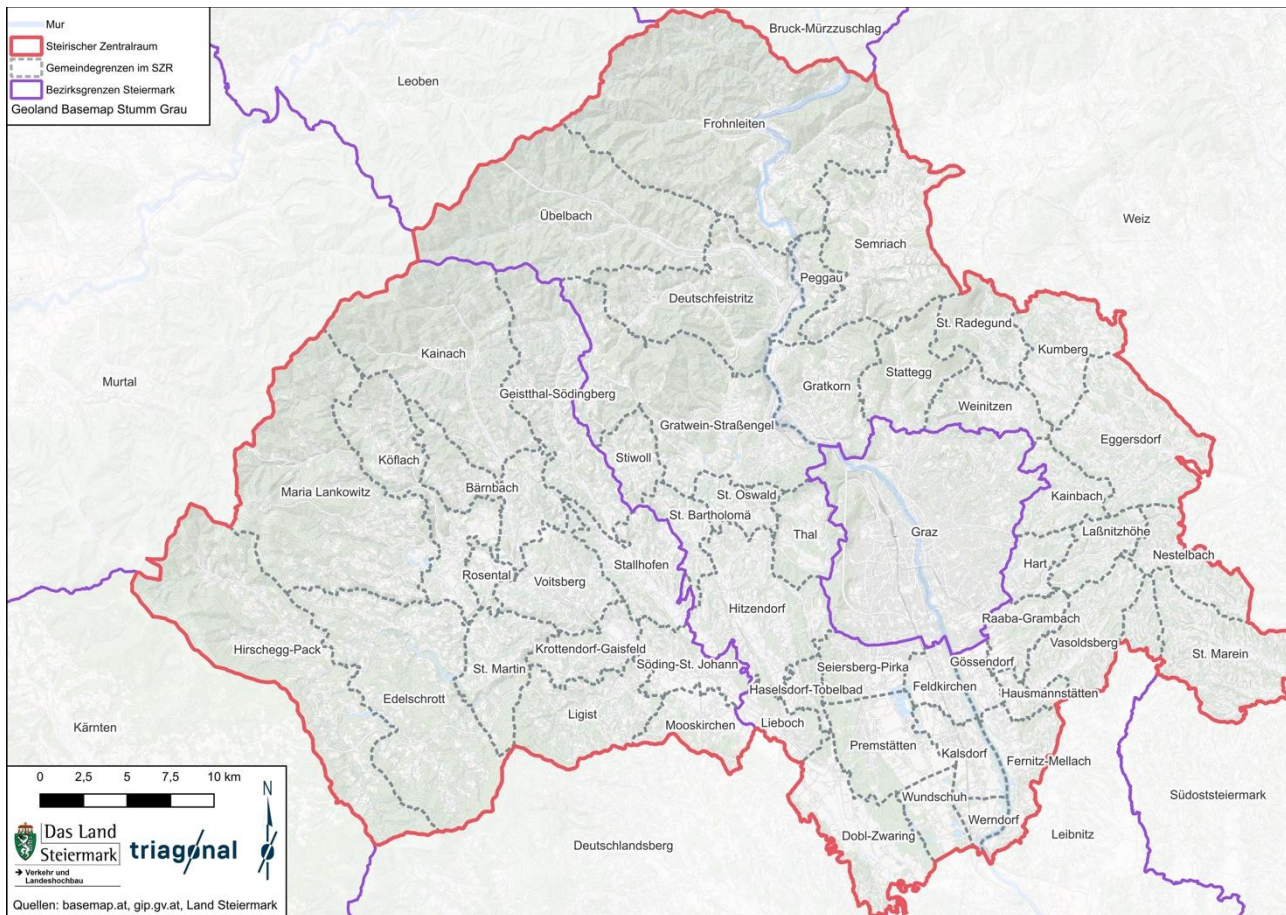


Abbildung 1: Überblick Gemeinden Steirischer Zentralraum, (eigene Darstellung, 2025)

## 2 Regionsanalyse Steirischer Zentralraum – Grundlagen, Daten & Fakten

Die Region des Steirischen Zentralraums besteht neben der Landeshauptstadt Graz aus den beiden Bezirken Graz-Umgebung (GU) und Voitsberg (VO), umfasst gemeinsam mit der Stadt Graz 52 Gemeinden, erstreckt sich über eine Gesamtfläche von rund 1.890 km<sup>2</sup> und beheimatet knapp 500.000 Einwohner:innen (EW) – davon rund 300.000 allein in Graz.

Der Steirische Zentralraum nimmt einen bedeutenden Platz unter den sieben Großregionen des Landes ein, die im steirischen Landesentwicklungsprogramm räumlich festgelegt wurden. Zusätzlich zu dieser Struktur umfasst der Steirische Zentralraum drei LEADER-Regionen, nämlich das Hügel- und Schöcklland, die Lipizanerheimat und die Region Graz-Umgebung Nord.

Abbildung 2 zeigt das Strukturbild der Steiermark gemäß der Landesentwicklungsstrategie Steiermark 2030+, in dem die räumliche Struktur der Steiermark sowie die wesentlichen Funktionen der Teilräume abgeleitet aus den Dimensionen „Internationale Verflechtung“, „Zentralräume und regionale Zentren“ und „Regionale Entwicklungsschwerpunkte“ dargestellt sind.

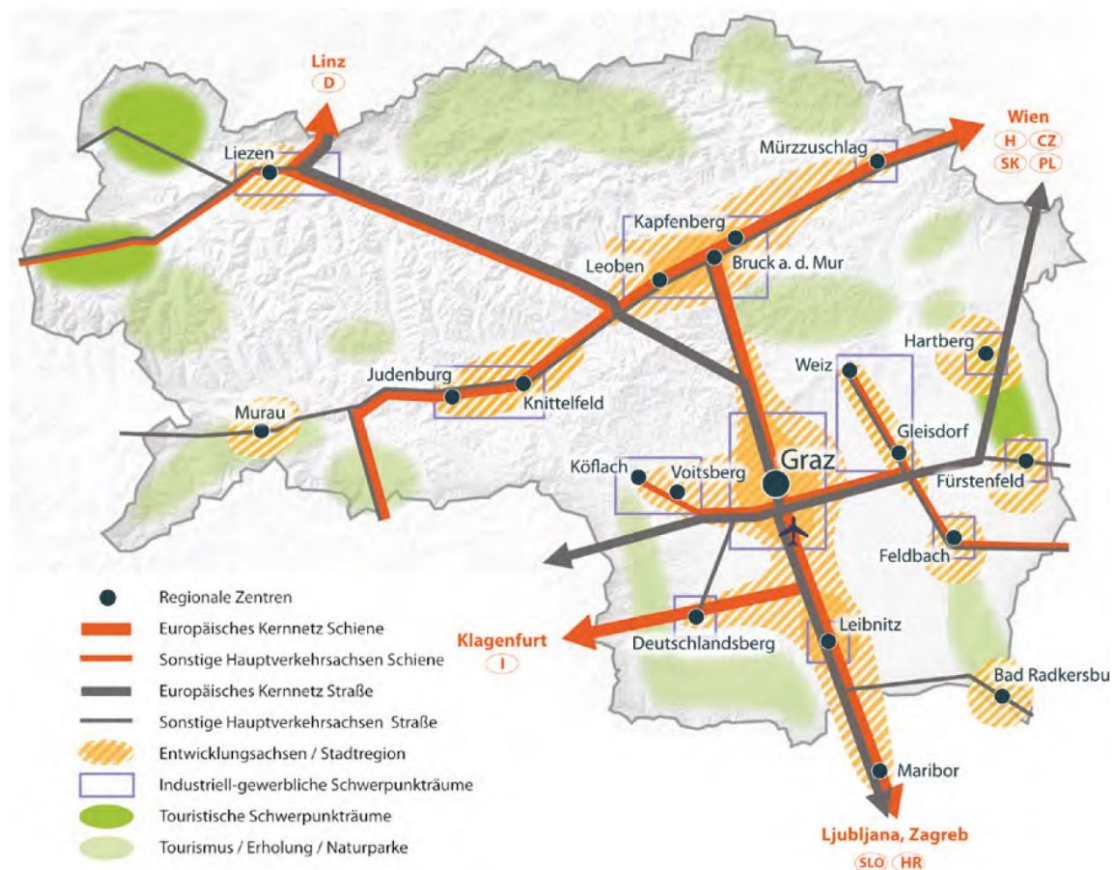


Abbildung 2: Strukturbild und Funktionsschema für die Steiermark gemäß der LES Steiermark 2030, (Amt der Stmk. Landesregierung, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung)

Abbildung 3 zeigt die regionalen Zentren und Entwicklungsachsen bzw. Stadtregionen der Steiermark gemäß der Landesentwicklungsstrategie. Der Steirische Zentralraum ist der Entwicklungsmotor der Steiermark, der sich durch dynamisches Bevölkerungswachstum, hohe Arbeitsplatzkonzentration und eine hohe Anzahl höchstrangiger Einrichtungen in Bildung und Forschung, Gesundheit und Versorgung auszeichnet.

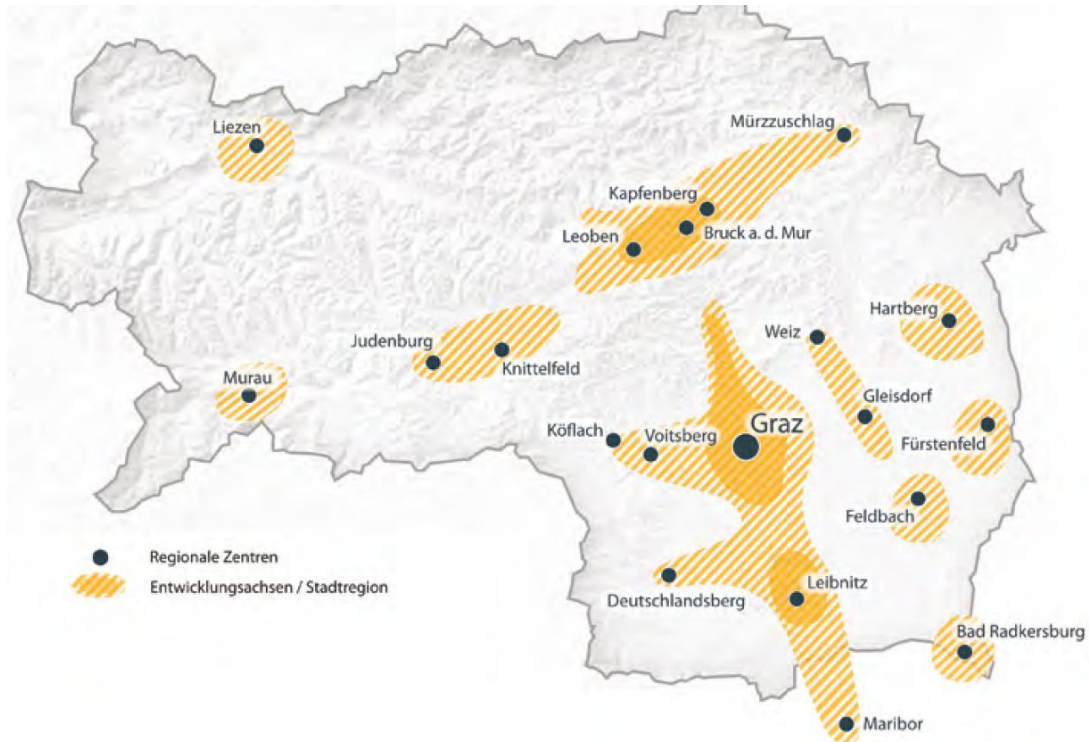


Abbildung 3: Regionale Zentren und Entwicklungsachsen gemäß der LES Steiermark 2030, (Amt der Stmk. Landesregierung, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung)

Gemäß der Landesentwicklungsstrategie sind die Stadtregion Leoben-Bruck-Kapfenberg sowie die gut ausgestatteten regionalen Zentren im „Ring um Graz“ von großer Bedeutung für die zukunftsfähige Entwicklung des Zentralraums, da sie aufgrund des hohen Entwicklungsdrucks sowohl im Wirtschafts- als auch im Wohnungsbereich als abfedernde Entlastungsräume angesehen werden. Folglich sind die regionale Standortentwicklung sowie die Verbesserung der Verkehrsanbindung insbesondere mit Öffentlichen Verkehrsmitteln/S-Bahn entscheidend, um die Vorteile der Entwicklungsdynamik des Steirischen Zentralraumes in die Regionen zu bringen.

## 2.1 Topographie und Zentralörtlichkeit

Die Region des Steirischen Zentralraums wird topographisch vom Grazer und Köflacher-Voitsberger Becken sowie von den Ausläufern der Alpen (Steirisches Randgebirge und Grazer Bergland) geprägt, vgl. Abbildung 4.

Zwischen den Siedlungsgebieten finden sich im Grazer Feld – der im Grazer Becken liegenden Talebene - intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen. Aufgrund der besonderen topographischen Lage der Stadt Graz

kommt dem Grüngürtel rund um Graz sowie den Murauen eine besondere Bedeutung für die Luftqualität und die lokalklimatische Situation zu. Es zählt aufgrund seiner schlechten Durchlüftung in den Wintermonaten zu den am höchsten mit Feinstaub und Stickstoffdioxid belasteten Bereichen Österreichs.

Das Köflacher-Voitsberger Becken verfügt über eine komplexe Topographie und eine ebensolche Geologie, die das Becken naturräumlich sehr schwer abgrenzbar macht. Es gibt zwei historisch gewachsene, verstärkte Siedlungskomplexe, und zwar im Westen um Köflach, Maria Lankowitz und Pichling und im Osten um Voitsberg, Bärbach und Rosental.

Knapp 46 % der Gesamtfläche sind im Steirischen Zentralraum dem Dauersiedlungsraum zuzurechnen (Graz 82 %, Graz-Umgebung 48 %, Voitsberg 36 % bzw. Land Steiermark 32 %), die Bevölkerungsdichte (EW pro km<sup>2</sup> Katasterfläche) liegt mit 271 weit über dem steirischen Durchschnittswert von 77 EW / km<sup>2</sup>. Betrachtet man die einzelnen Bezirke des Zentralraums, erkennt man den Einfluss des Grazer Kernraums: Graz 2.340 EW / km<sup>2</sup>, Graz-Umgebung 150 EW / km<sup>2</sup>, Voitsberg 76 EW / km<sup>2</sup>.

Der damit verbundene Flächenverbrauch für die Wohnbauentwicklung sowie für Wirtschaft und Verkehr führt zu einem hohen Druck auf wichtige Freiflächen als Naherholungsräume der ansässigen Bevölkerung.

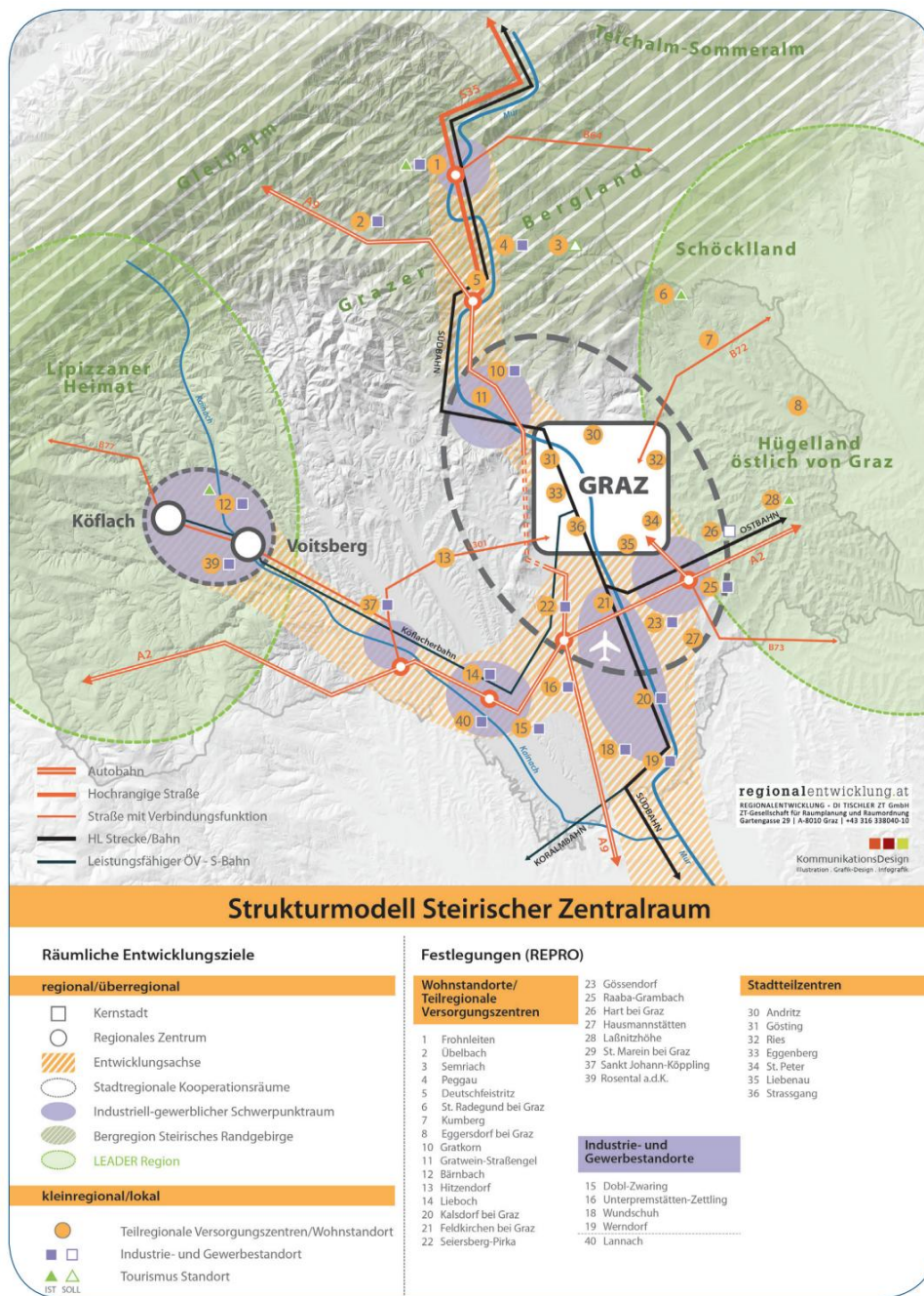


Abbildung 4: Strukturmodell Steirischer Zentralraum, (Regionales Entwicklungsleitbild Steirischer Zentralraum 2014+)

## 2.2 Bevölkerungsstand und -entwicklung

Der Steirische Zentralraum weist neben der höchsten Einwohnerzahl der steirischen Großregionen einen äußerst dynamischen Bevölkerungszuwachs sowie die höchste Bevölkerungsdichte auf. Rund 40 % der steirischen Gesamtbevölkerung leben hier. In Tabelle 1 sind wesentliche Kenngrößen des Steirischen Zentralraums dargestellt.

Tabelle 1: Übersicht Steirischer Zentralraum, (Statistik Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 17, Stand: 01.01.2025, eigene Darstellung)

Bezirk	EW	EW-dichte pro km <sup>2</sup>	Fläche	Gemeinden
Graz	305.314	2.393	127,6 km <sup>2</sup>	1
Graz-Umgebung	164.654	152	1.084,6 km <sup>2</sup>	36
Voitsberg	51.172	76	678,2 km <sup>2</sup>	15
<b>SUMME</b>	<b>521.140</b>	<b>276</b>	<b>1.890,3 km<sup>2</sup></b>	<b>52</b>

Die Bevölkerung im Steirischen Zentralraum ist zwischen 2003 und 2025 um rund 24 % gestiegen. Im Bezirk Graz-Umgebung betrug das Wachstum ebenfalls etwa 24 %, besonders stark fiel es in der Stadt Graz aus (+ 30 %). Der Bezirk Voitsberg verzeichnete hingegen einen leichten Bevölkerungsrückgang (- 4 %).

Die letzten Jahrzehnte waren im Bezirk Graz-Umgebung deutlich von einem Suburbanisierungsprozess geprägt, der allgemein vom Zuzug in den Zentralraum Graz profitiert. Ein eindeutiger Siedlungsschwerpunkt ist im Bezirk nicht auszumachen; zu den größten Gemeinden zählten 2022 Gratwein-Straßengel, das dienstleistungsorientierte Seiersberg-Pirka, Gratkorn, Kalsdorf bei Graz, Hitzendorf und Feldkirchen bei Graz.

Etwa die Hälfte der Bevölkerung des Bezirks Voitsberg lebt in einer der drei größeren Stadtgemeinden Köflach, Voitsberg und Bärnbach. Der Bezirk weist eine positive Wanderungs- sowie eine negative Geburten-Sterbe-Bilanz auf.

Abbildung 5 zeigt den Bevölkerungsstand pro Gemeinde absolut im Jahr 2023 sowie nach Rasterzellen (250 m) im Jahr 2019.

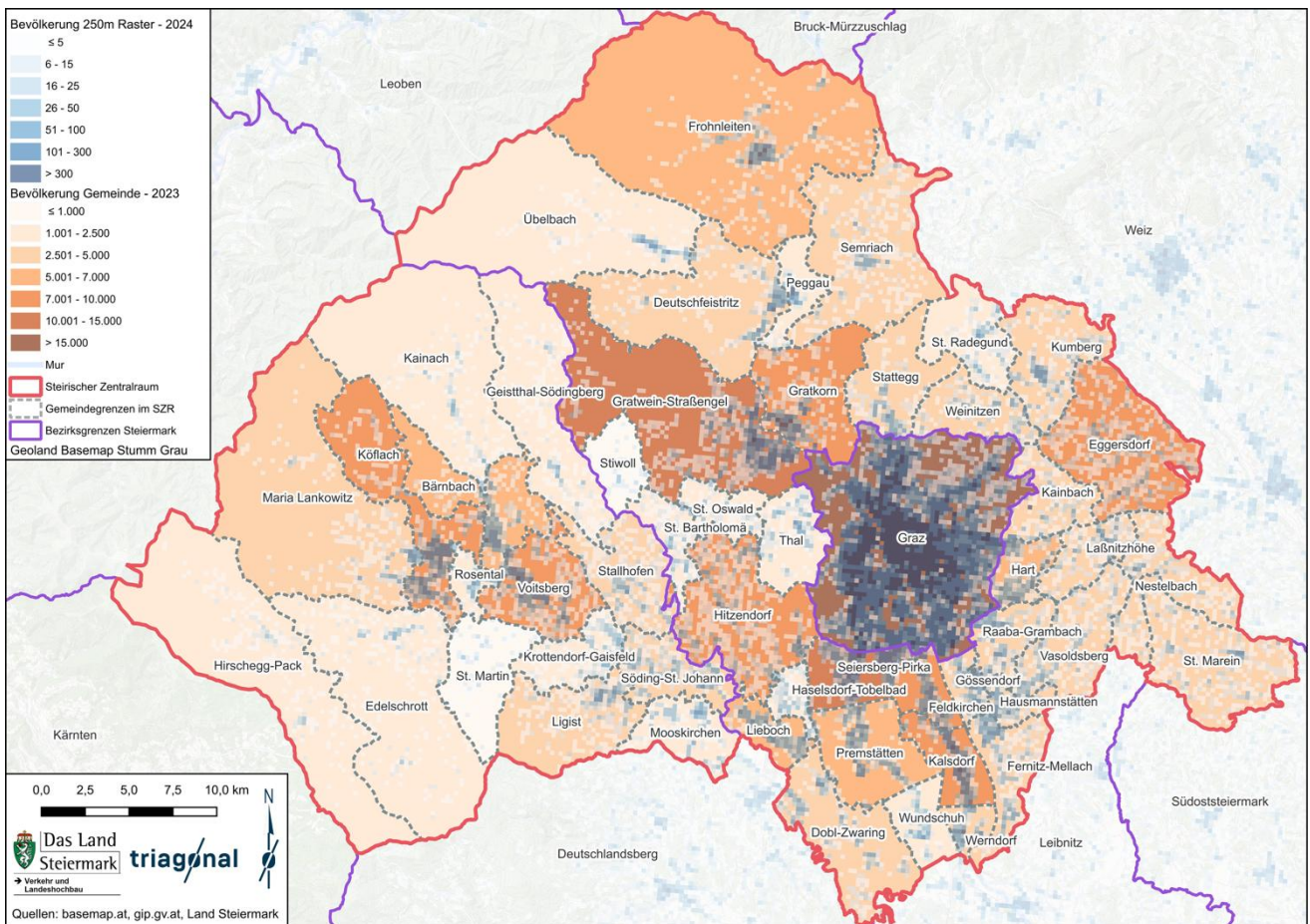


Abbildung 5: Bevölkerungsstand pro Gemeinde 2023, (eigene Darstellung, September 2025)

Gemäß der ÖROK-Prognose 2022 wächst die Bevölkerung bis 2030 in der Stadt Graz um etwa 5 %, bis 2040 um mehr als 8 %. Der Bezirk Graz-Umgebung wächst sogar noch stärker, nämlich um mehr als 7 % bis 2030 bzw. um mehr als 12 % bis 2040. Der Bezirk Voitsberg hingegen schrumpft um -1,5 % bis 2030 bzw. um -3 % bis 2040 (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Prognostizierte Bevölkerungszunahme gemäß ÖROK-Prognose 2022 von 2021 bis 2030 bzw. 2040 im Steirischen Zentralraum

Bezirk	Bevölkerungszunahme bis 2030	Bevölkerungszunahme bis 2040
Graz	+ 4,9 %	+ 8,4 %
Graz-Umgebung	+ 7,3 %	+ 12,6 %
Voitsberg	- 1,5 %	- 3,0 %
Steiermark	+ 1,4 %	+ 2,2 %

Die demographische Entwicklung spielt eine wichtige Rolle für die zukünftige Mobilität im Steirischen Zentralraum. Gemäß ÖROK-Prognose 2022 ist das Bevölkerungswachstum bis 2040 vor allem auf die steigende Lebenserwartung zurückzuführen: Personen über 65 Jahre werden in Österreich deutlich mehr (etwa + 41 %), während die Gruppe jener Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 64 Jahren um etwa - 10 % abnimmt und die Gruppe der Personen bis 19 Jahren leicht rückläufig ist (etwa -4 %).

Für den Steirischen Zentralraum sieht die Situation wie folgt aus (siehe Tabelle 3): die Anzahl der Personen bis 19 Jahre wird bis 2040 um rund 6 % steigen; die Gruppe der Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 64 Jahren stagniert und die Gruppe der Personen über 65 Jahre wird deutlich anwachsen (etwa + 45 %), wobei anzumerken ist, dass die Wachstumsrate des Anteils der über 65-Jährigen sich zwischen 2030 und 2040 mehr als verdoppelt.

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung Steirischer Zentralraum gemäß ÖROK-Prognose 2022, (eigene Darstellung)

Altersgruppe	2021	2030	2040	Veränderung bis 2030	Veränderung bis 2040
Bis 19 Jahre	90.910	96.811	96.163	+6,49 %	+5,81 %
20 – 64 Jahre	317.530	315.757	313.655	-0,56 %	-1,22 %
65 Jahre und älter	91.494	112.304	132.851	+22,74 %	+45,20 %

Betrachtet man die einzelnen Bezirke und die Stadt Graz getrennt voneinander so ist zu erkennen, dass die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Altersklassen teilweise sehr unterschiedlich ist (siehe Tabelle 4):

- Die Gruppe der bis 19-Jährigen wird zwar in Graz Stadt und im Bezirk Graz-Umgebung zunehmen, im Bezirk Voitsberg jedoch wird bis 2040 mit einer Abnahme von etwa -10 % gerechnet.
- Der Anteil der erwerbsfähigen Personen im Alter zwischen 20 und 64 Jahren sinkt im Bezirk Voitsberg um etwa 9 % bis 2030 bzw. um etwa 16 % bis 2040.
- Die Veränderung des Anteils der über 65-Jährigen ist im Bezirk Graz-Umgebung besonders stark ausgeprägt; hier wird mit einer Zunahme von etwa 32 % bis 2030 bzw. von etwa 63 % bis 2040 gerechnet.

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2021 und 2030 bzw. 2040 gemäß ÖROK-Prognose 2022, (eigene Darstellung)

Altersgruppe	Veränderung 2021 bis 2030		
	Graz Stadt	Graz-Umgebung	Voitsberg
Bis 19 Jahre	+4.496 (+8,80 %)	+1.898 (+6,08 %)	-493 (-5,71 %)
20 – 64 Jahre	+1.077 (+0,56 %)	-122 (-0,13 %)	-2.728 (-8,98 %)
65 Jahre und älter	+8.577 (+17,44 %)	+9.774 (+32,18 %)	+2.459 (+20,59 %)

Altersgruppe	Veränderung 2021 bis 2040		
	Graz Stadt	Graz-Umgebung	Voitsberg
Bis 19 Jahre	+4.541 (+8,89 %)	+1.604 (+5,14 %)	-862 (-9,98 %)
20 – 64 Jahre	+1.868 (+0,98 %)	-849 (-0,88 %)	-4.894 (-16,11 %)
65 Jahre und älter	+17.983 (+36,56 %)	+19.126 (+62,97 %)	+4.248 (+35,57 %)

Während bis 2050 in der Steiermark fast 60 % mehr Menschen im Pensionsalter sein werden, sind es im Steirischen Zentralraum gesamt betrachtet etwa 56 % mehr bzw. auf Bezirksebene betrachtet in Graz Stadt etwa 48 %, in Graz-Umgebung etwa 77 % und in Voitsberg etwa 37 % mehr.

Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung wird vor allem in der Kernstadt Graz eine erhöhte Nachfrage nach Schulplätzen nach sich ziehen (siehe Tabelle 5). Insbesondere Ausbildungsplätze in allgemeinbildenden höheren und berufsbildenden Schulen werden stärker gefragt sein.

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2021 und 2030 bzw. 2040 gemäß ÖROK-Prognose 2022, (eigene Darstellung)

Altersgruppe	Veränderung 2021 bis 2040		
	Graz Stadt	Graz-Umgebung	Voitsberg
3 – 5 Jahre	- 3,1 %	- 6,4 %	- 10,8 %
6 – 14 Jahre	+ 8,3 %	+ 7,8 %	- 10,0 %
15 – 19 Jahre	+ 23,3 %	+ 15,0 %	- 10,0 %

In der Abbildung 6 und Abbildung 7 wird die prognostizierte Bevölkerungsveränderung pro Gemeinde für den Zeitraum 2021–2040 sowohl absolut als auch relativ dargestellt.

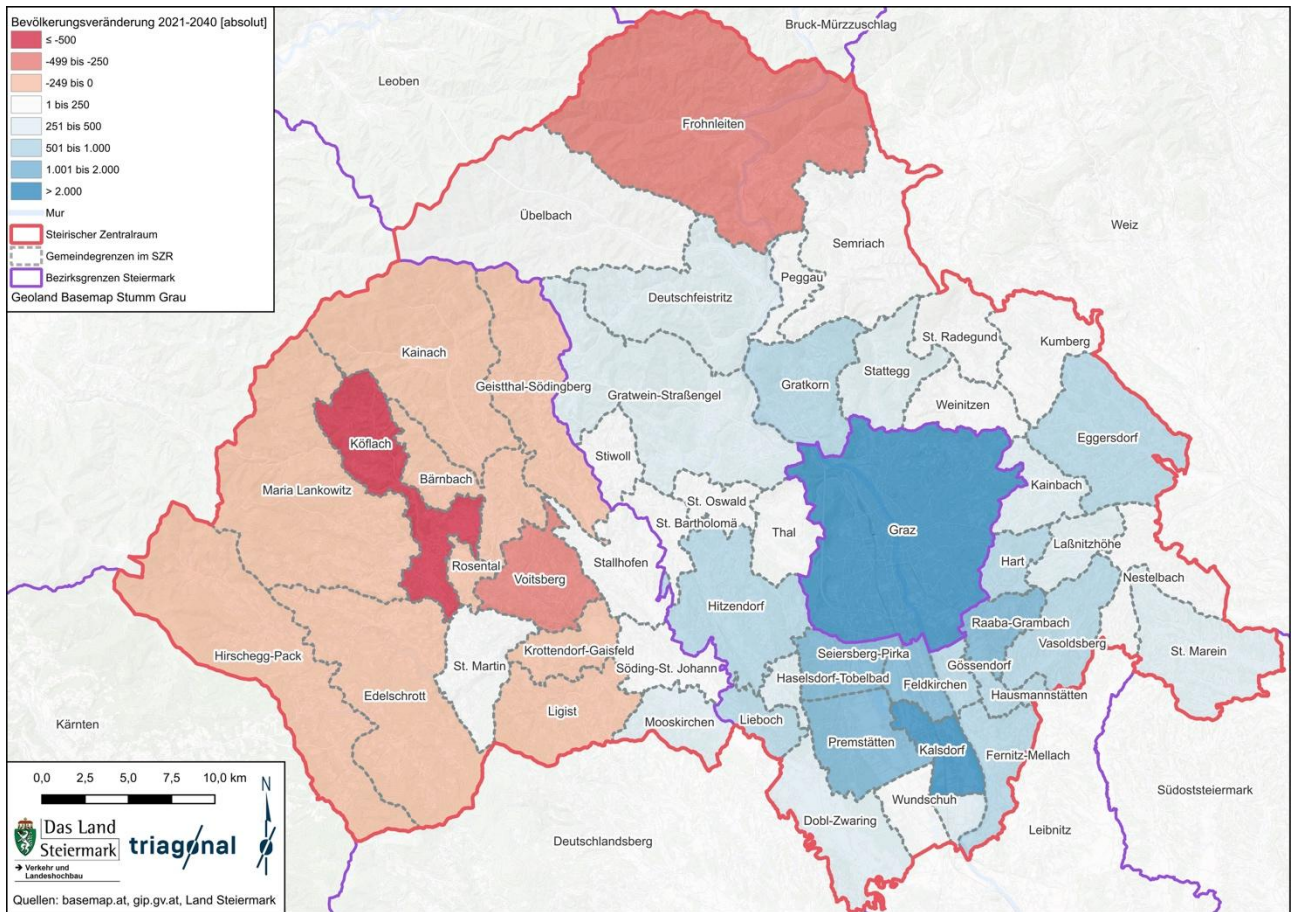


Abbildung 6: Prognostizierte Bevölkerungsveränderung pro Gemeinde absolut (2021 - 2040), (eigene Darstellung, September 2025)

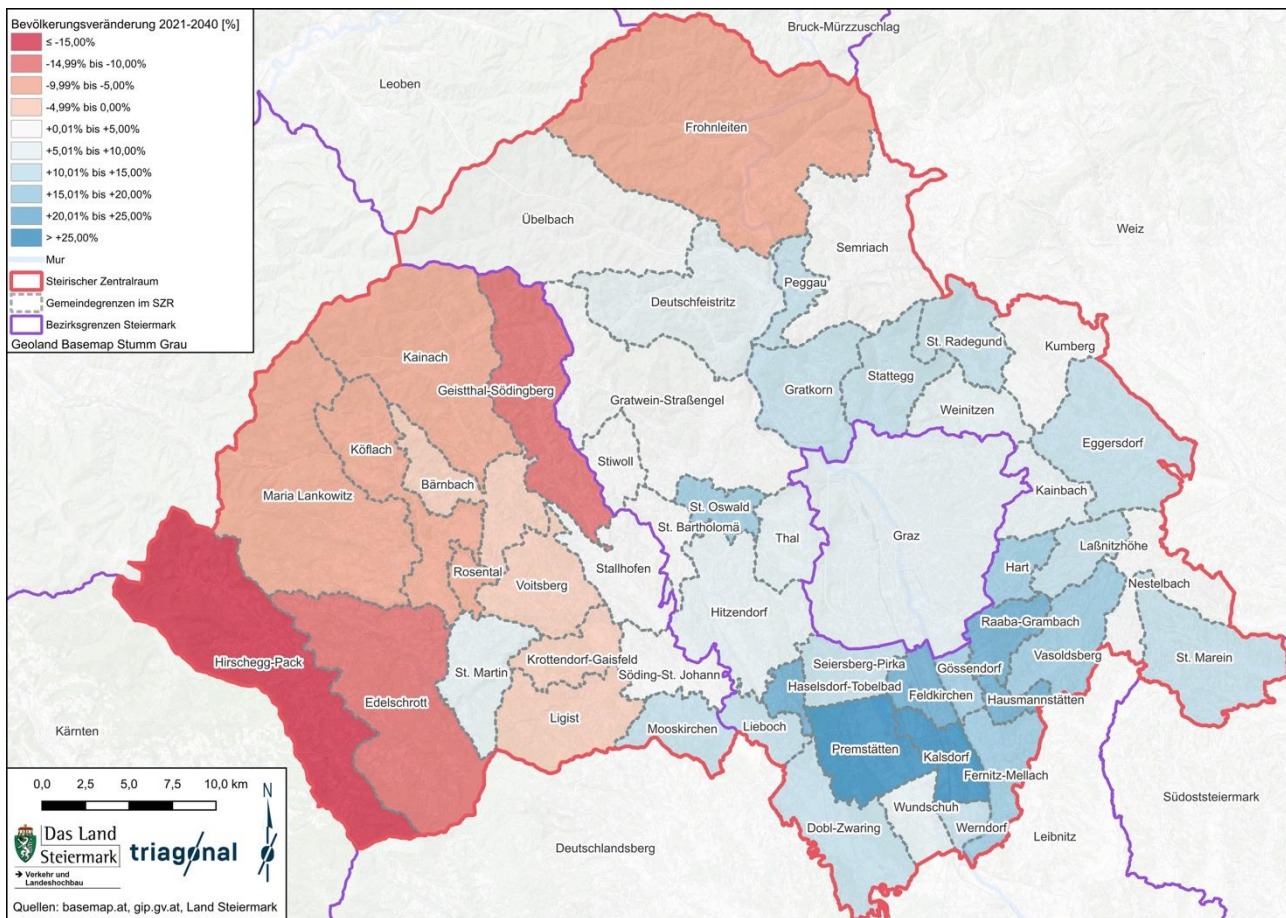


Abbildung 7: Prognostizierte Bevölkerungsveränderung pro Gemeinde relativ (2021 - 2040), (eigene Darstellung, September 2025)

## 2.3 Ausbildung, Erwerbstätigkeit und Beschäftigung

Der Steirische Zentralraum hat als demografisches und wirtschaftliches Zentrum der Steiermark eine hohe Konzentration höchstrangiger Einrichtungen in Bildung und Forschung, Gesundheit und Versorgung zu verzeichnen und weist auch das höchste Bildungsniveau der Steiermark auf: rund 27,5 % der erwerbsfähigen Wohnbevölkerung 2021 haben einen Universitäts- oder Fachhochschulabschluss. Die 261 Schulen im Steirischen Zentralraum werden von mehr als 64.700 Kinder und Jugendlichen besucht (Stand 2022/23) – das sind rund 42 % der steirischen Gesamtzahl.

Mit Stand 2022 haben 42,1 % der erwerbsfähigen Bevölkerung in Voitsberg und 38,3 % in Graz-Umgebung einen Lehrabschluss und liegen somit über dem steiermarkweiten Durchschnitt von 36,8 %. In der Stadt Graz sind es 19,5 %.

Die Kernstadt Graz sowie Gratkorn, Voitsberg, Köflach, Unterpremstätten und Frohnleiten sind die wichtigsten Standorte des industriell-gewerblichen Sektors im Steirischen Zentralraum. Der westliche Teil der Region (Köflach-Voitsberg-Bärnbach) blickt auf eine lange Industrietradition zurück, die auf dem Braunkohlebergbau und der Glasindustrie fußt. Diese ehemalige Bergbauregion ist strategisch auf Umstrukturierungen sowie die Weiterentwicklung der Kompetenz im Bereich Rohstoffe, Naherholung und Tourismus ausgerichtet.

Die Wirtschaftsstruktur der Kernstadt Graz ist vom Dienstleistungssektor geprägt: Mehr als drei von vier unselbstständig Beschäftigten sind in diesem Bereich tätig. Die wissens- und technologieorientierten Leitbetriebe gehören gemeinsam mit den Grazer Universitäten zur Innovationsspitze Österreichs. Die Wirtschaftsstruktur ist durch Großbetriebe geprägt. Mehr als die Hälfte der in Graz unselbstständig Beschäftigten arbeitet in Großbetrieben. Die größten Industriebetriebe (nach Beschäftigten) sind die MAGNA Steyr Fahrzeugtechnik, AVL List, Anton Paar, Andritz AG sowie Siemens Mobility Austria.

Der Bezirk Graz-Umgebung ist nach Graz Stadt der zweitgrößte Arbeitgeberbezirk der Steiermark, rund 36,3 % der unselbstständig Beschäftigten sind im Produktionssektor tätig. Die industriellen Schwerpunkte sind der Maschinenbau sowie der Bereich Elektrotechnik und Elektronik sowie die Papierindustrie. Zu den industriellen Leitbetrieben des Bezirks zählen u.a. die KNAPP AG, ams-OSRAM AG, Sappi Austria sowie Mayr-Melnhof Karton.

Der Bezirk Voitsberg weist heute eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur auf: Neben der Herstellung von Glas und Glaswaren finden sich in der Herstellung von Metallerzeugnissen und im Maschinenbau vergleichsweise hohe Beschäftigungsanteile. Die größten Industriebetriebe sind Remus Innovations, Stoelzle Oberglas und Krenhof sowie Röhren- und Pumpenwerk Bauer.

Abbildung 8 zeigt die industriell gewerblichen sowie touristischen Schwerpunkträume, wie sie in der Landesentwicklungsstrategie 2030 festgelegt wurden. Der Raum Köflach-Voitsberg-Bärnbach wird dabei als ein von der Stadtregion Graz Kernraum getrennter industriell-gewerblicher Schwerpunktraum gesehen.

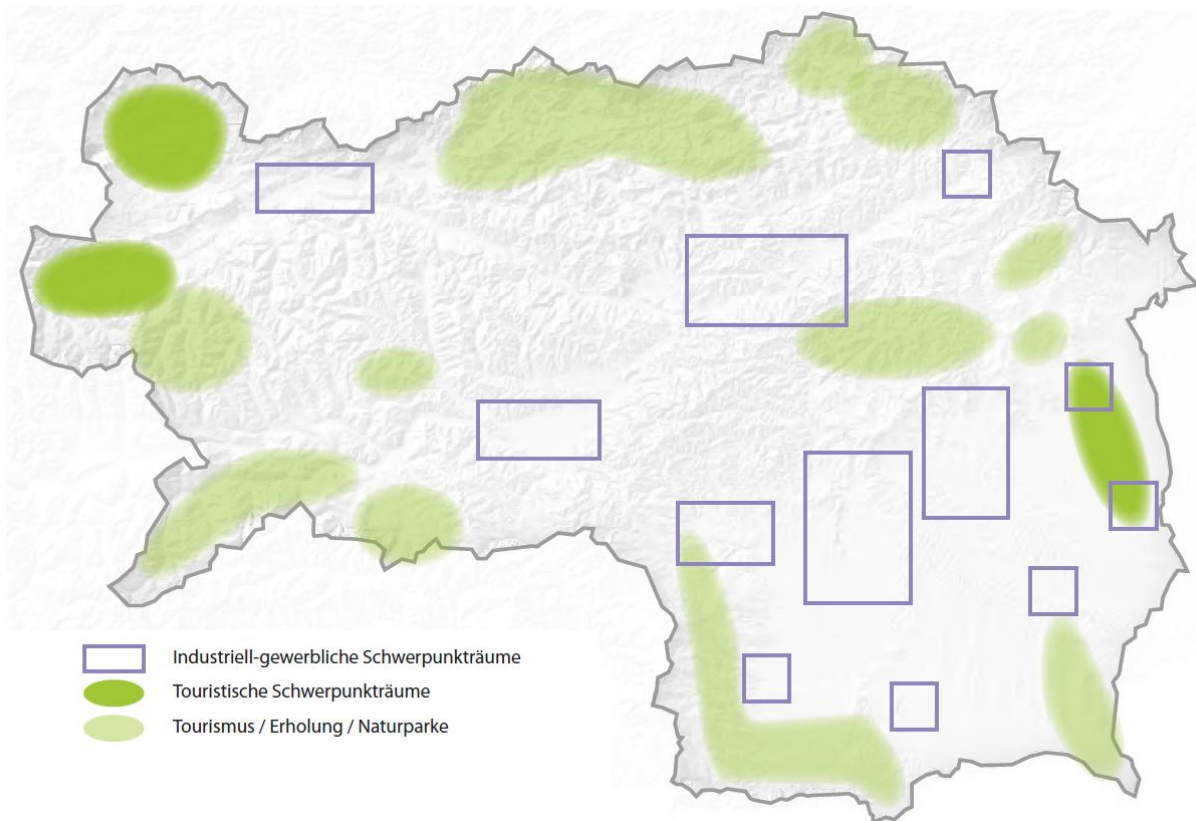


Abbildung 8: Industriell gewerbliche sowie touristische Schwerpunkträume, gemäß der LES Steiermark 2030, (Amt der Stmk. Landesregierung, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung)

Gemäß dem Regionalen Entwicklungsprogramm wurden im öffentlichen Interesse der Sicherung der Standortvoraussetzungen für bestehende Betriebe von regionaler Bedeutung bzw. zur langfristigen Sicherung regional bedeutsamer Flächenpotenziale für eine industriell-gewerbliche Nutzung folgende Gemeinden als regionale Industrie- und Gewerbestandorte festgelegt:

- Bärnbach
- Dobl-Zwaring
- Feldkirchen bei Graz
- Frohnleiten
- Gössendorf
- Gratkorn
- Kalsdorf bei Graz
- Köflach
- Lieboch
- Peggau
- Premstätten
- Raaba-Grambach
- Rosental an der Kainach
- Seiersberg-Pirka
- Söding-Sankt Johann
- Übelbach
- Voitsberg
- Werndorf
- Wundschuh

Abbildung 9 zeigt die Beschäftigten am Arbeitsort pro Gemeinde im Steirischen Zentralraum. Neben der Kernstadt Graz sind die südlich und süd-östlich anschließenden Gemeinden sowie die Gemeinde Gratkorn als wichtiger Wirtschaftsstandort erkennbar. Im Voitsberger Raum sind die Gemeinden Voitsberg, Köflach und Maria Lankowitz als Arbeitsstandorte erkennbar.

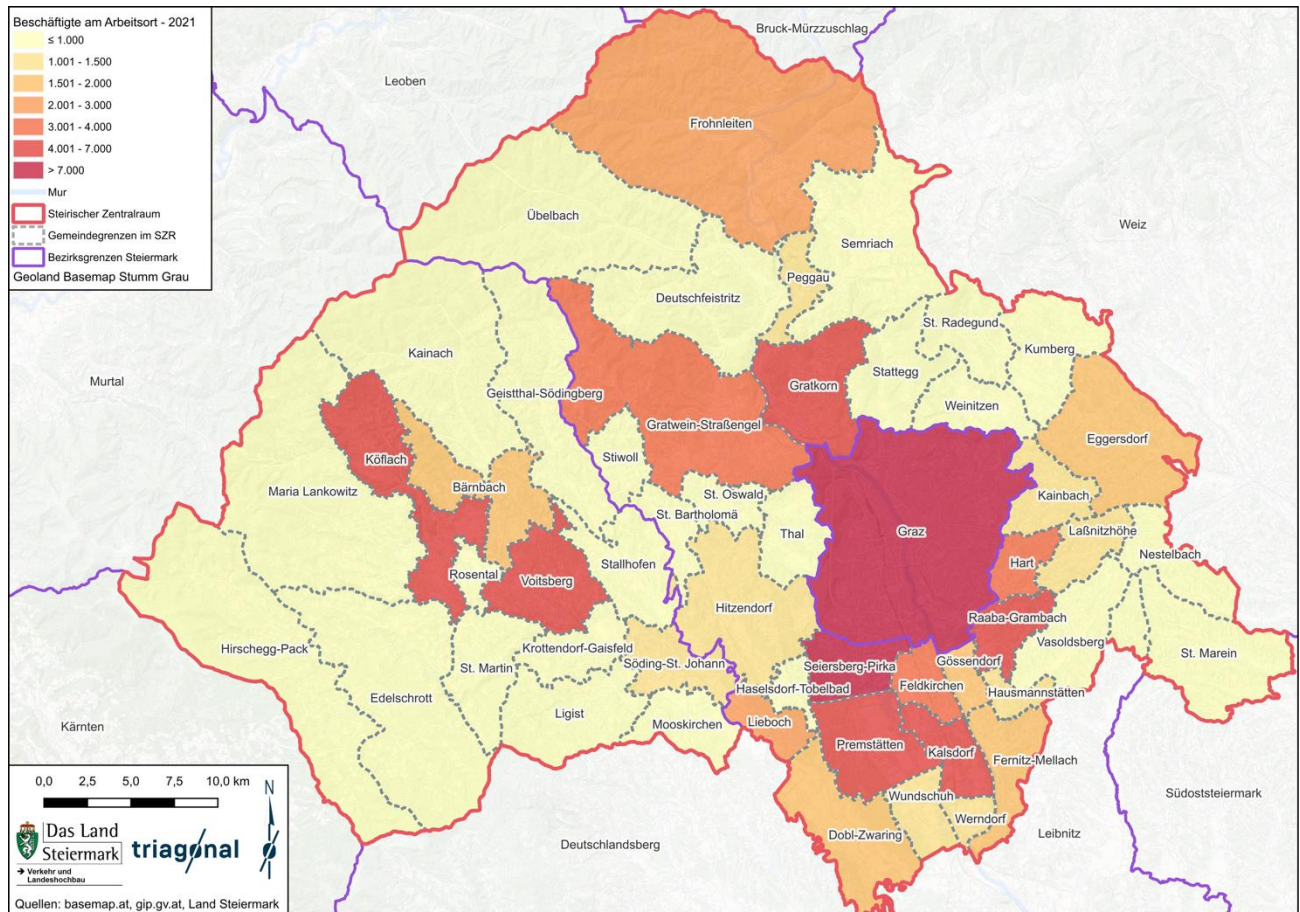


Abbildung 9: Beschäftigte am Arbeitsort im Steirischen Zentralraum, Stand 2021, (eigene Darstellung, September 2025)

Abbildung 10 zeigt die absoluten Beschäftigtenzahlen am Wohnort. Hier dominieren naturgemäß die größeren Gemeinden wie Graz, Gratwein-Straßengel, Seiersberg-Pirka und Voitsberg. Die ergänzende relative Betrachtung (Abbildung 11) verdeutlicht hingegen, wie hoch der Anteil der Erwerbstätigen ist, die tatsächlich im eigenen Ort arbeiten. Während in Graz sowie in einzelnen Gemeinden mit größeren Betrieben (z. B. Frohnleiten, Hirschegg-Pack, Voitsberg) ein hoher Binnenpendleranteil erreicht wird, weisen die meisten Umlandgemeinden deutlich niedrigere Werte auf. Damit wird sichtbar, dass der Steirische Zentralraum insgesamt stark auspendlerorientiert ist.

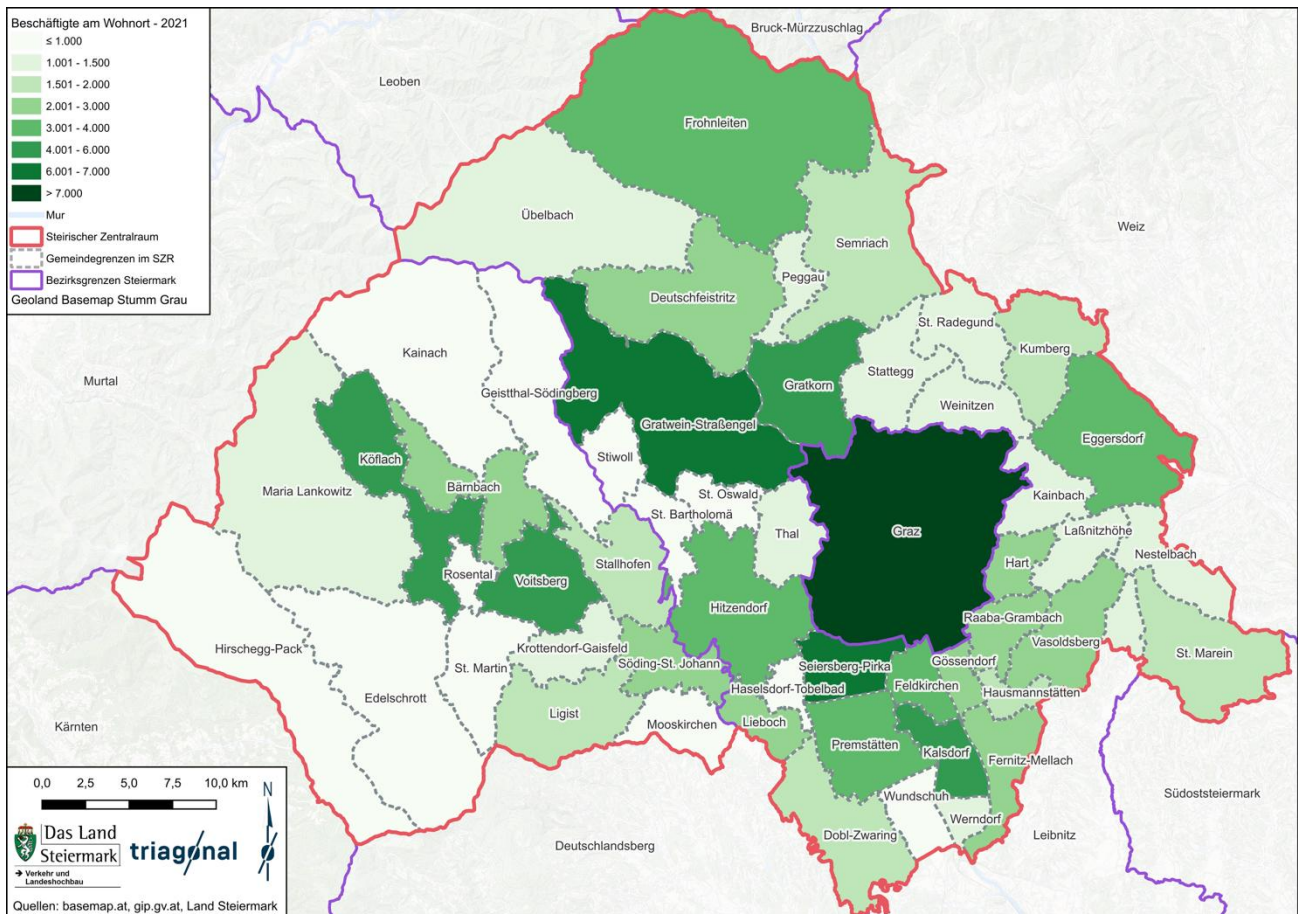


Abbildung 10: Beschäftigte am Wohnort im Steirischen Zentralraum, Stand 2021, (eigene Darstellung, September 2025)

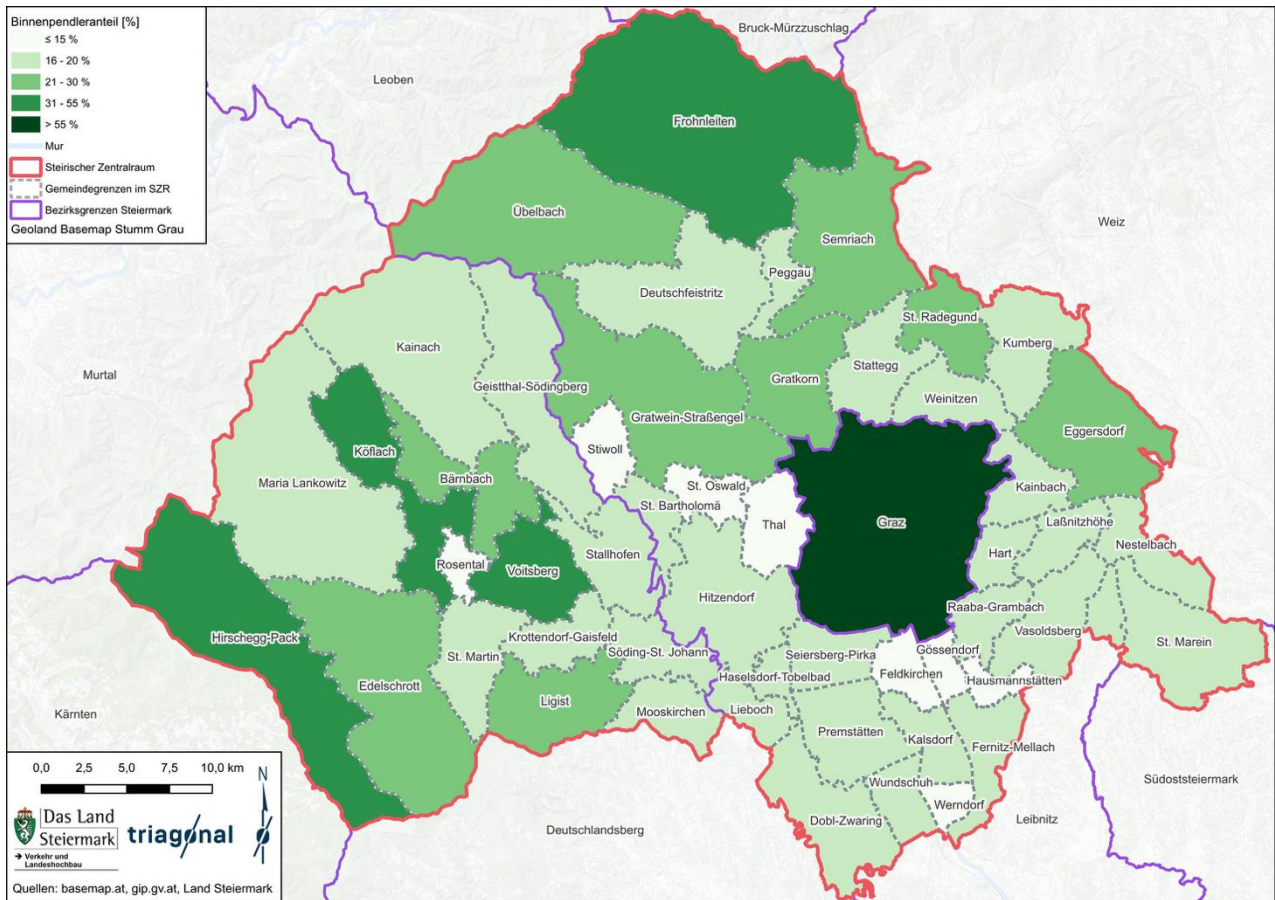


Abbildung 11: Binnenpendler relativ im Steirischen Zentralraum, Stand 2021, (eigene Darstellung, September 2025)

## Entwicklung der Erwerbsbevölkerung

Die Erwerbsbeteiligung der Bevölkerung im Alter zwischen 15 und 65 Jahren steigt von 74,6 % im Jahr 2022 auf 83,1 % im Jahr 2040. Gleichzeitig geht die sogenannte „Babyboomer“- Generation (Jahrgang 1956 bis 1969) in den kommenden Jahren in Pension, wodurch dem Arbeitsmarkt eine hohe Anzahl an Personen verlorengeht. Die Zahl der nicht erwerbsaktiven Personen über 65 Jahre steigt von 263.500 im Jahr 2022 auf 365.300 im Jahr 2040.

Abbildung 12 zeigt die prognostizierte Veränderung der Erwerbsbevölkerung (15 bis 65 Jahre) und der nicht erwerbsaktiven Personen über 65 Jahre bis 2040 in der Steiermark. Abbildung 13 zeigt die prognostizierte Veränderung des Anteils der Erwerbsbevölkerung nach Bezirken bis 2040. Graz und Graz-Umgebung (+ 11,7 %) weisen gemeinsam mit dem Bezirk Weiz (+ 10,7 %) das stärkste Wachstum auf; für den Bezirk Voitsberg wird ein Rückgang von – 2,6 % prognostiziert.

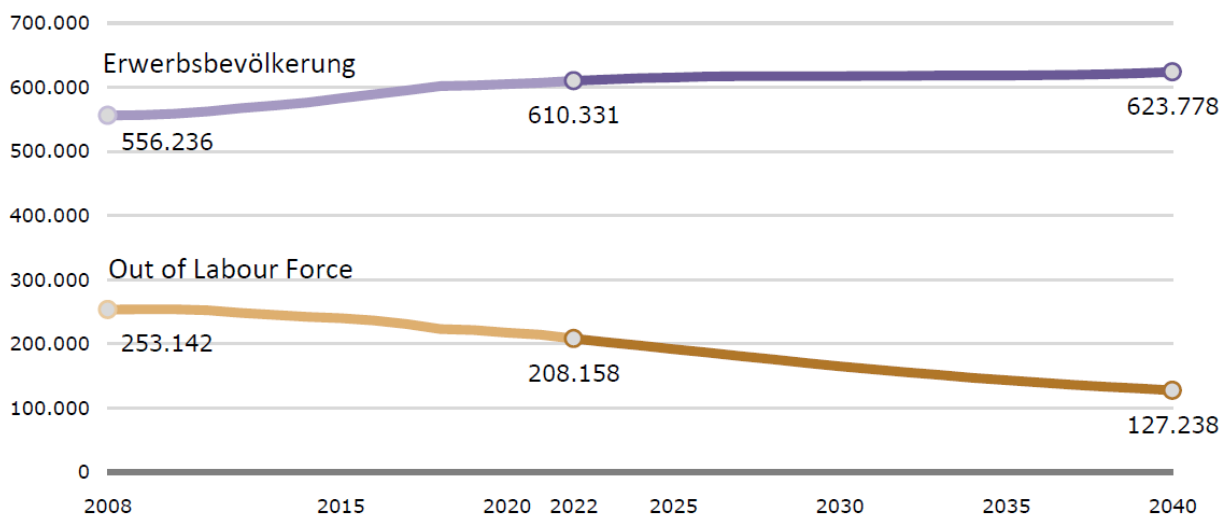


Abbildung 12: Veränderung der Erwerbsbevölkerung („Workforce“) und der erwerbsfernen Bevölkerung („Out of Labour Force“) in der Steiermark (15 bis 65 Jahre) – 2008 bis 2021, Prognose 2022 bis 2040; (AMS, 2022)

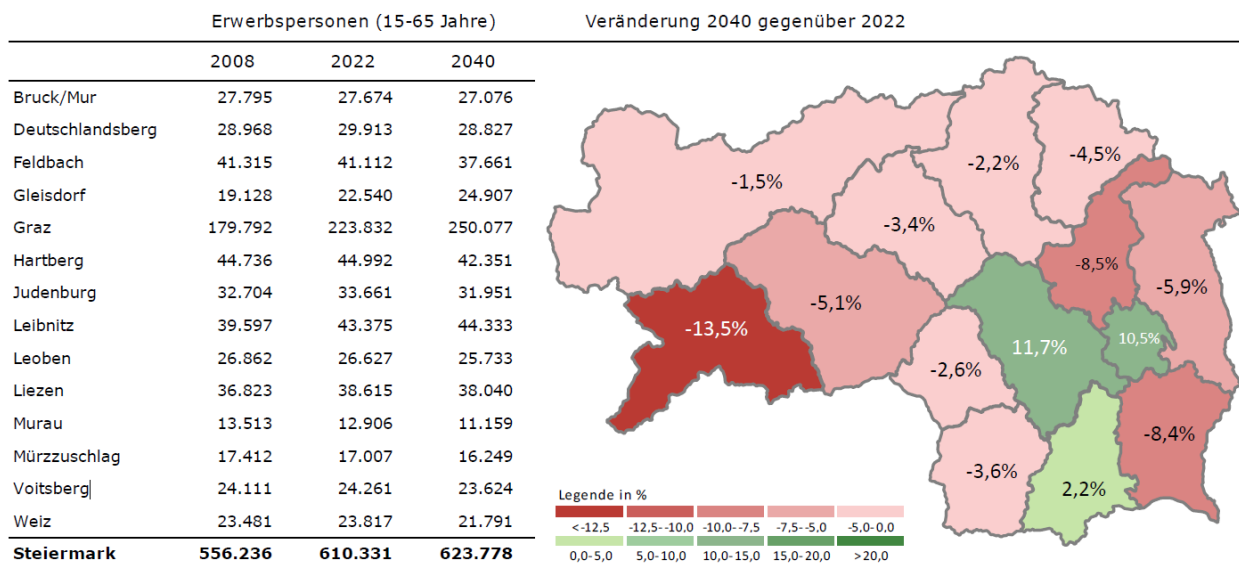


Abbildung 13: Veränderung der Erwerbsbevölkerung (15-65 Jahre) in den steirischen Bezirken – 2040 zu 2022; (AMS, 2022)

Ab dem Jahr 2024 wird das Pensionsantrittsalter von Frauen schrittweise von derzeit 60 auf 65 Jahre erhöht. Durch das steigende Frauenpensionsalter werden – berechnet auf Basis der Bevölkerungsprognose – bis 2033 jährlich um rund 25.000 mehr Frauen am Arbeitsmarkt sein.

Für die Struktur des steirischen Arbeitsmarktes ist der **stetige Rückgang von Personen mit einer Lehr- ausbildung** beachtenswert: Während im Jahr 2011 noch 41 % der Erwerbsbevölkerung einen Lehrabschluss hatte, so sinkt dieser Wert auf 29 % im Jahr 2040. Branchen, die bereits Schwierigkeiten bei der Rekrutierung von Arbeitskräften mit Lehrabschluss haben, werden bei der Personalsuche vermehrt auf Schwierigkeiten stoßen. Der bestehende **Fachkräftemangel in Handel, Tourismus, Pflege, technischen und handwerk- lichen Berufen** wird sich in den nächsten Jahren durch die demografische Entwicklung noch verstärken.

Unternehmen aller Branchen sind von den Auswirkungen der demografischen Veränderungen **durch älter werdende Belegschaften** betroffen und werden sich zukünftig stärker als bisher mit den damit verbundenen Herausforderungen befassen müssen, indem sie ein **lebensaltersgerechtes / altersgerechtes Arbeitsum- feld** schaffen.

## 2.4 Tourismus

Der Steirische Zentralraum wird seit der umfassenden Tourismus-Strukturreform im Jahr 2020 als eine von elf steirischen Erlebnisregionen als „Region Graz“ (siehe Abbildung 14) vermarktet, wobei nur 32 der 52 Gemeinden im Zentralraum durch den Tourismusverband Region Graz vertreten werden.

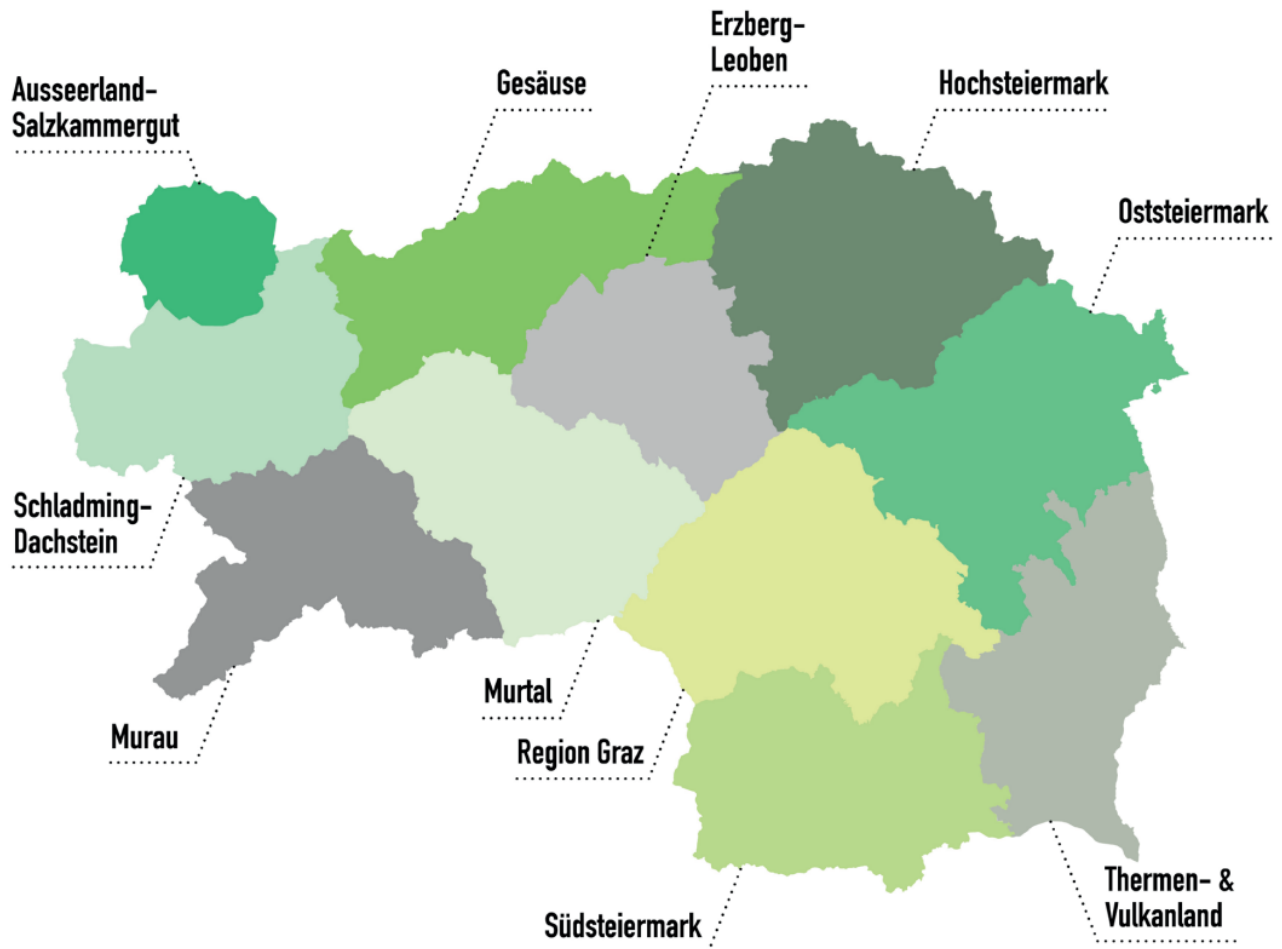


Abbildung 14: Die elf steirischen Erlebnisregionen; (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2020)

Der Tourismus in der Stadt Graz ist vom Städte- und Kongresstourismus sowie von Geschäftsreisen geprägt, was auch eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste von 1,8 Tagen widerspiegelt. Der Bezirk Graz-Umgebung profitiert von diesem Geschäfts- und Kongresstourismus, ist aber primär Naherholungsgebiet der Grazer Stadtbewohner. Neben Erholungs- und Wanderurlauben rund um den Schöckl ergänzen Sehenswürdigkeiten wie das Freilichtmuseum in Stübing, der Österreichische Skulpturenpark in Premstätten und die Tropfsteinhöhle Lurgrotte, das touristische Angebot im Bezirk. Touristische Nächtigungen gibt es dabei überwiegend in Laßnitzhöhe (Luftkurort), Premstätten (Schwarzl Freizeitzentrum) und Sankt Radegund bei Graz (Luftkurort). Im Bezirk Voitsberg zählen das Thermalbad in Köflach (Therme Nova) sowie das Lipizzanergestüt in Piber zu den regionalen, touristischen Attraktionen. Darüber hinaus verfügt der Bezirk über einige kleinere Skigebiete, wie etwa das Salzstiegl oder die Modriach-Winkel Hoislift. Voitsberg dient zudem vor allem Tagesgästen aus dem Zentralraum Graz als Naherholungsgebiet.

Tabelle 6 zeigt einige touristische Eckdaten des Steirischen Zentralraums bzw. der Erlebnisregion Graz. Die Kernstadt Graz hat mit rund der Hälfte der Gäste den höchsten Ausländeranteil. Die Top 3 - Herkunftsländer der Region sind (gemäß dem Referat Tourismus der Abteilung 12 des Landes Steiermark) Deutschland (37,0 %), Polen (8,9 %) und Ungarn (5,1 %). Die heimischen Gäste kommen überwiegend aus der Steiermark (32,8 %), gefolgt von Wien (19,9 %) und Niederösterreich (13,2 %).

Tabelle 6: Touristische Eckdaten des Steirischen Zentralraums im Jahr 2024, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Abteilung 12 – Wirtschaft, Tourismus, Wissenschaft und Forschung | Referat Tourismus)

	Anzahl der Nächtigungen	... davon Ausländer	... davon Wintersaison	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer
Graz-Stadt	1.367.186	55,6 %	40,0 %	1,7 Tage
Graz-Umgebung	633.643	33,3 %	40,0 %	3,2 Tage
Voitsberg	154.683	27,9 %	39,0 %	4,1 Tage
<i>Region Graz</i>	<i>2.155.512</i>	<i>47,1 %</i>	<i>40,0 %</i>	<i>2,1 Tage</i>
<i>Steiermark</i>	<i>13.872.679</i>	<i>44,8 %</i>	<i>43,0 %</i>	<i>3,1 Tage</i>

Abbildung 15 und Abbildung 16 zeigen die historische Entwicklung der Ankünfte und Übernachtungen in der Region Graz. Die Ernennung der Grazer Altstadt zum Weltkulturerbe im Jahr 1999 sowie zur Weltkulturhauptstadt im Jahr 2003 trugen zur internationalen Bekanntheit der Stadt Graz bei.

Neben dem allgemeinen Anstieg (von 2001 bis 2019 gab es beinahe eine Verdopplung der Nächtigungszahlen) ist insbesondere ein Wachstum des Sommertourismus erkennbar. Die vorhandenen Zahlen der Jahre 2022 und des Winterhalbjahres 2023 zeigen ebenso wieder einen Aufwärtstrend nach den von der Corona-Pandemie betroffenen Jahren 2020 und 2021.

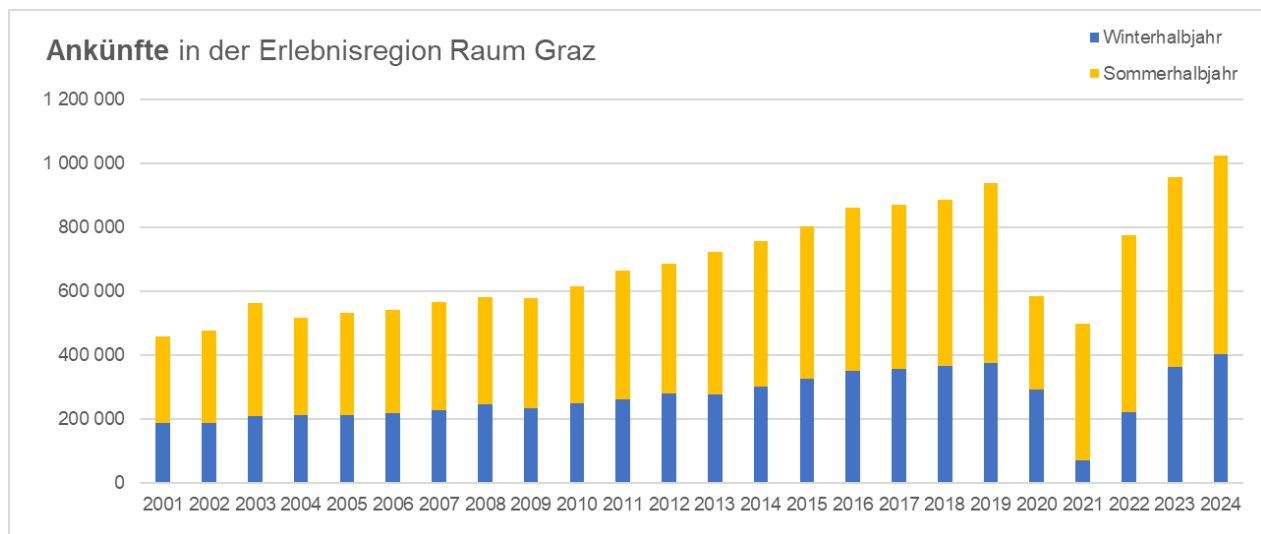


Abbildung 15: Touristische Ankünfte in der Erlebnisregion Raum Graz 2001 – 2024, (Landesstatistik Steiermark, 2025)

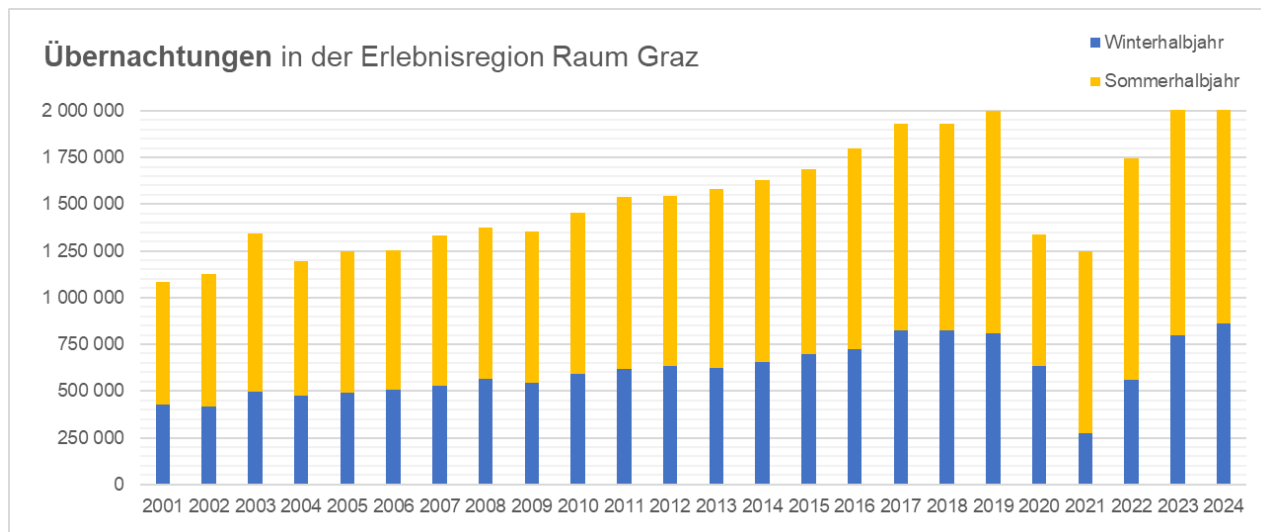


Abbildung 16: Touristische Übernachtungen in der Erlebnisregion Raum Graz 2001 – 2024, (Landesstatistik Steiermark, 2025)

Abbildung 17 zeigt die Zahl der touristischen Ankünfte im Jahr 2021 im Steirischen Zentralraum; Abbildung 18 die touristischen Übernachtungen im Jahr 2021.

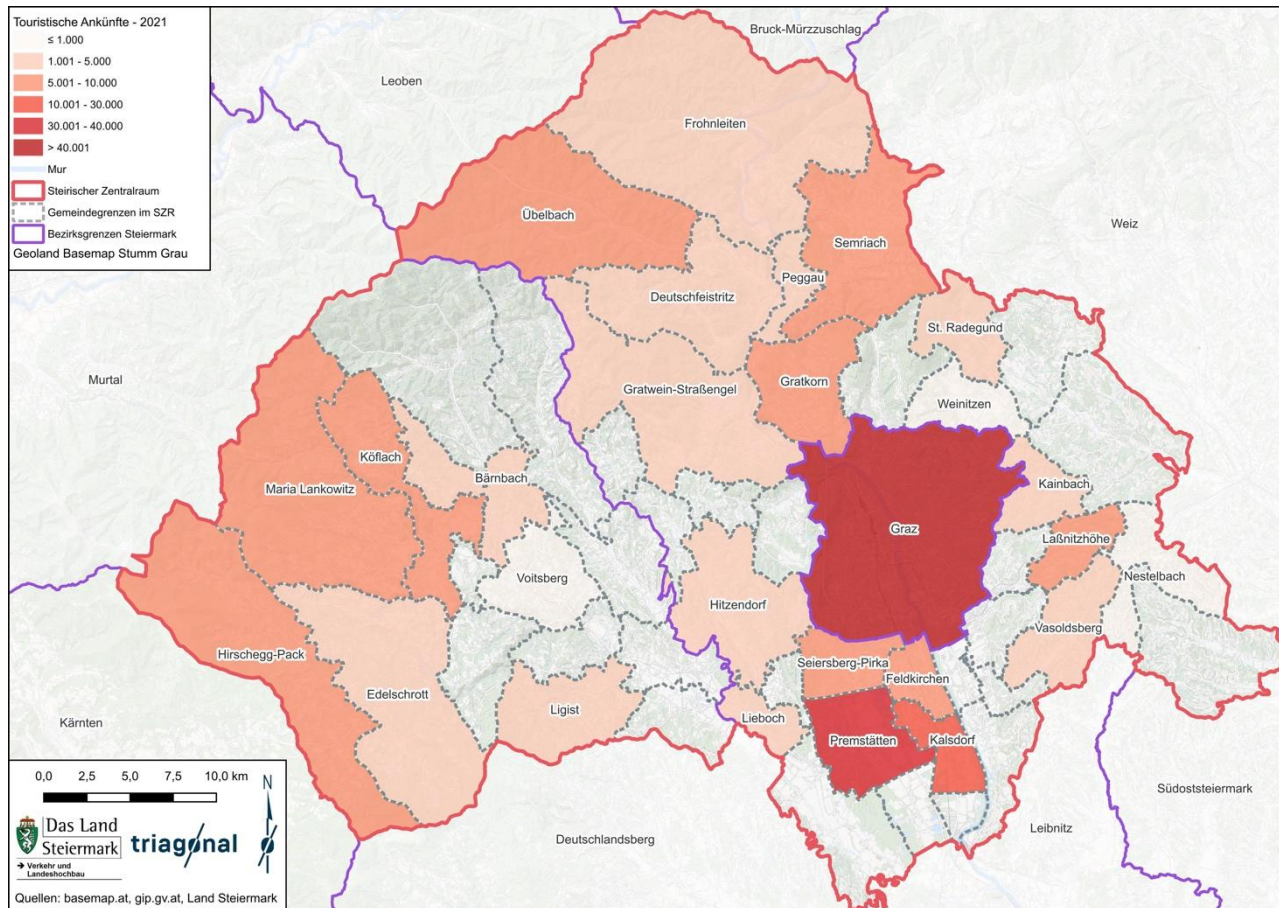


Abbildung 17: Anzahl der touristischen Ankünfte im Steirischen Zentralraum 2021, (eigene Darstellung, September 2025)

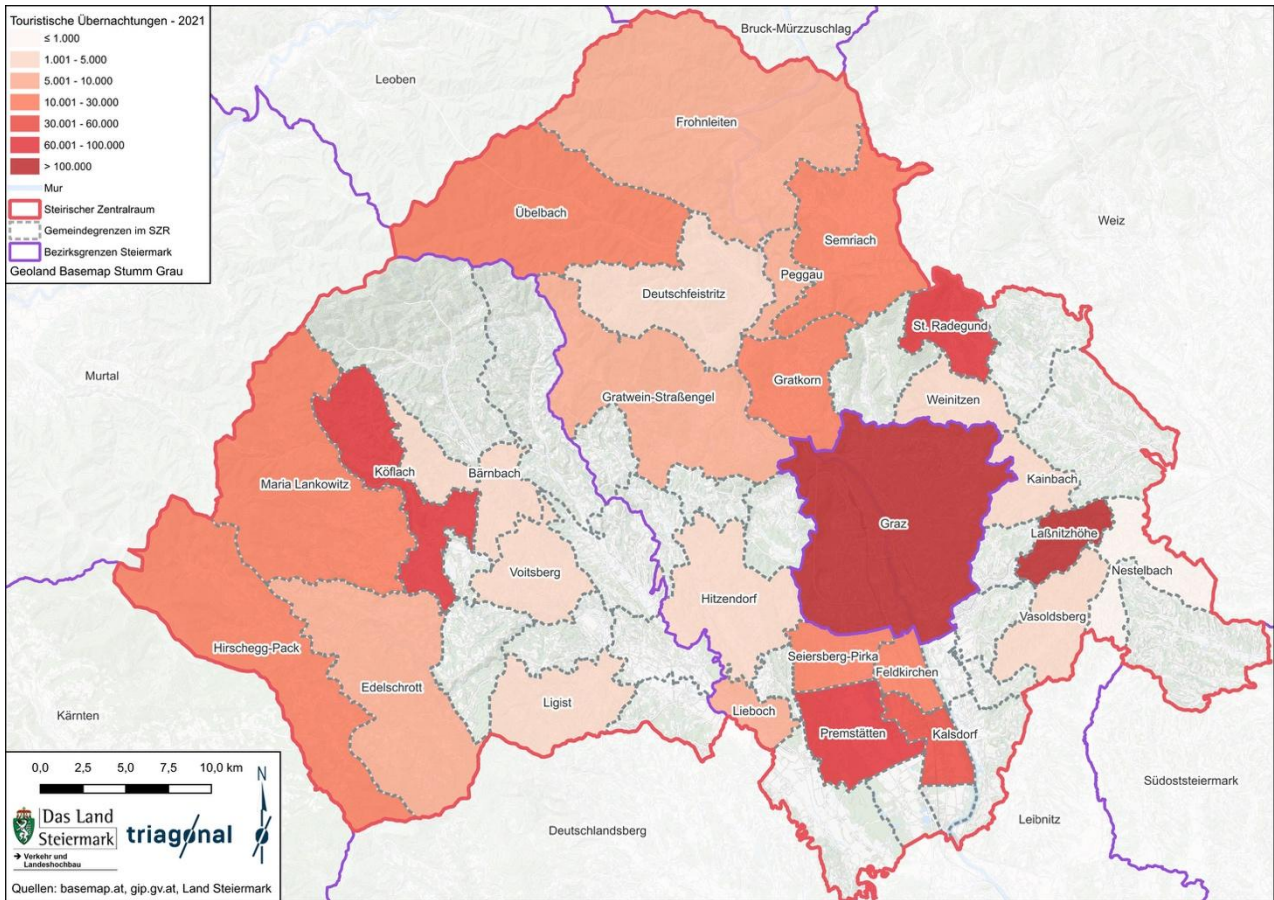


Abbildung 18: Anzahl der touristischen Übernachtungen im Steirischen Zentralraum im Jahr 2021, (eigene Darstellung, September 2025)

## 2.5 Flächenverbrauch und Versiegelung

Der **Flächenverbrauch**, also Flächen, die durch menschliche Eingriffe für Siedlungs-, Verkehrs-, Freizeit-, Erholungs- und Ver- sowie Entsorgungszwecke verändert und/oder bebaut sind und damit für die land- und/oder forstwirtschaftliche Produktion und als natürlicher Lebensraum nicht mehr zur Verfügung stehen sowie die **Bodenversiegelung**, d.h. Flächen, die durchgehend mit einer gänzlich wasser- und luftundurchlässigen Schicht abgedeckt sind, schreitet unaufhaltsam voran.

Ein neues Datenmodell der ÖROK liefert seit Dezember 2023 detaillierte und verlässliche Daten über das tatsächliche Ausmaß der Flächeninanspruchnahme. So wurde gezeigt, dass der Flächenverbrauch bei der Erschließung von Verkehrsflächen in der Steiermark pro Kopf viermal so groß ist wie im Schnitt einer Person zum Wohnen zur Verfügung steht, nämlich 219 m<sup>2</sup> zu 49 m<sup>2</sup>. Weiters sind rund 70 % der Verkehrsflächen in der Steiermark versiegelt. Von allen versiegelten Flächen in der Steiermark machen 41 % die Verkehrsflächen aus (davon 26,3 % Gemeindestraßen, 9,3 % Landesstraßen L+B, 2,8 % Autobahnen und Schnellstraßen und 2,0 % Schienen), rund drei Viertel davon durch Asphalt.

Abbildung 19 zeigt die Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen nach Bezirk in der Steiermark. In Städten und Regionen mit knapper Flächenverfügbarkeit ist die Flächeninanspruchnahme pro Person aufgrund der dichten Bebauung erfahrungsgemäß am geringsten, da u.a. aufgrund von hohen Grund- und Immobilienpreisen mit Fläche sparsamer umgegangen wird.

### Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen in den Bezirken der Steiermark (in m<sup>2</sup> pro Person)

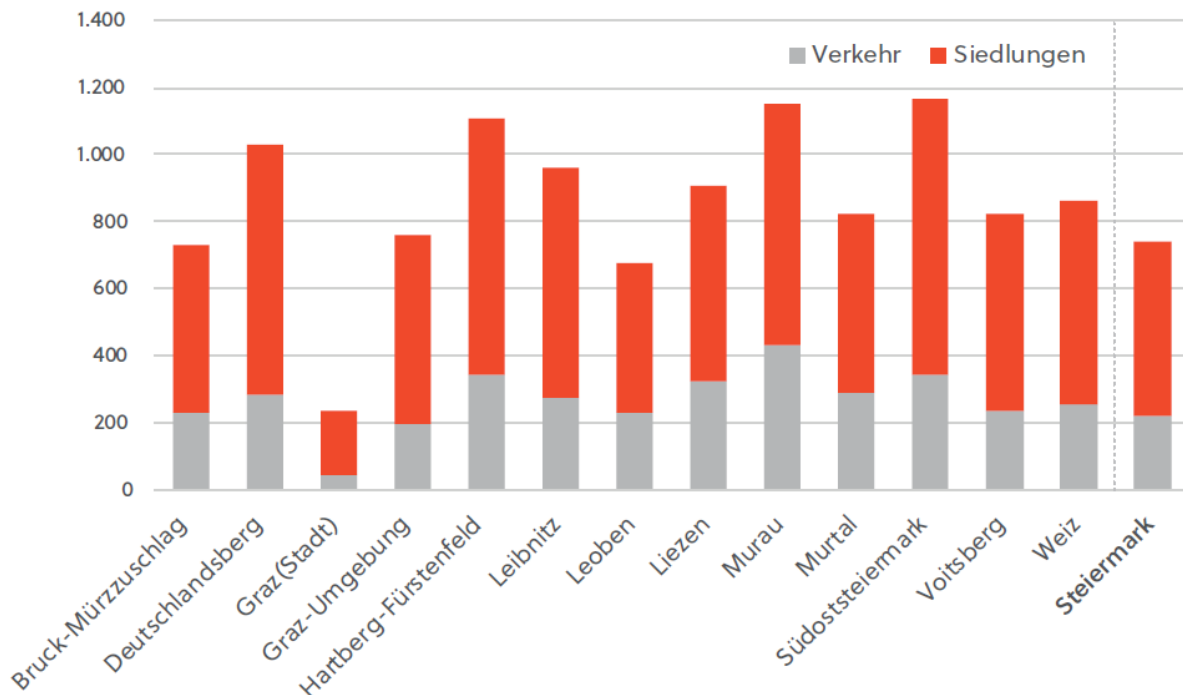


Abbildung 19: Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen in den Bezirken der Steiermark in m<sup>2</sup> pro Person, (ÖROK, 2023)

Abbildung 20 zeigt die Versiegelung sowie die gesamte Flächeninanspruchnahme nach Bezirk in der Steiermark in m<sup>2</sup> pro Person. Im Vergleich zeigt sich, dass die Flächeninanspruchnahme und auch die Versiegelung pro Person in Städten am geringsten sind. Gleichzeitig ist in städtisch geprägten Bezirken aufgrund der kompakten Bebauung der prozentuale Anteil versiegelter Flächen besonders hoch und liegt teils bei bis zu 50 %.

### Versiegelung und gesamte Flächeninanspruchnahme je Bezirk (m<sup>2</sup> pro Person)

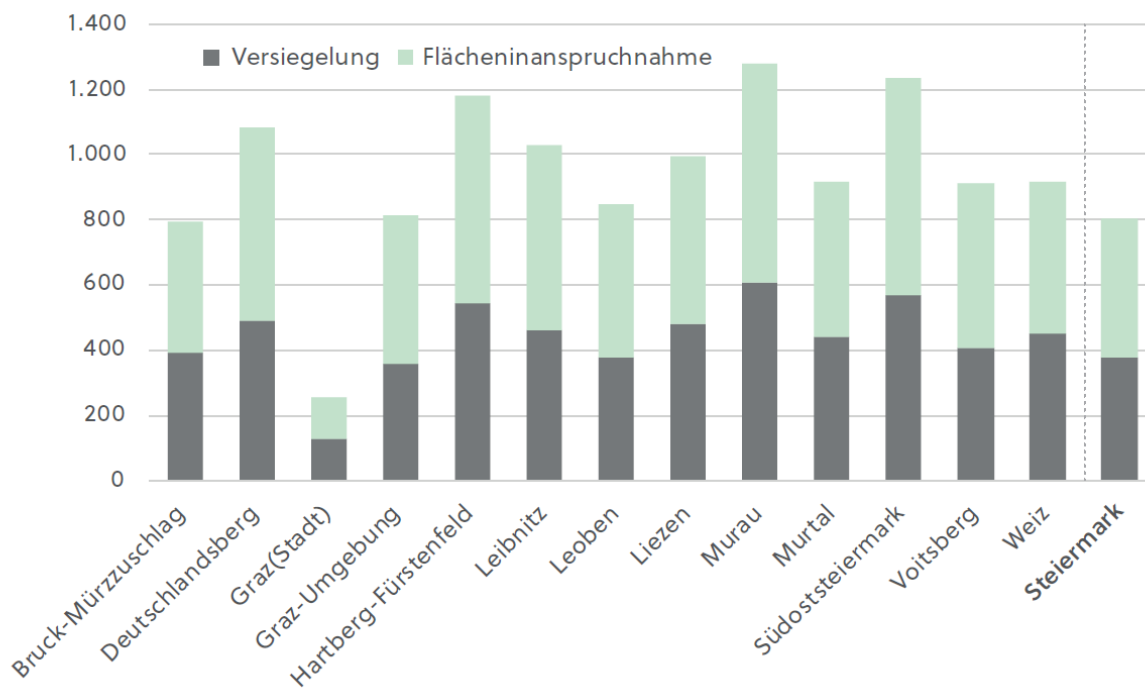


Abbildung 20: Versiegelung und gesamte Flächeninanspruchnahme je Bezirk in m<sup>2</sup> pro Person, (ÖROK, 2023)

Als sogenannte „Treiber“ der Flächeninanspruchnahme werden neben der grundsätzlichen Bodenverfügbarkeit und den unterschiedlichen Siedlungsstrukturen in städtisch und ländlich geprägten Räumen auch die damit zusammenhängende Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung gesehen. In dynamisch wachsenden Stadtregionen und Verdichtungsräumen wie dem Steirischen Zentralraum wird eine nicht zu verachtende Bevölkerungszunahme - zumindest für die Bezirke Graz Stadt und Graz-Umgebung - prognostiziert. Folglich kommt es zu einer zunehmenden Nachfrage nach Wohnraum, einem steigenden Widmungsdruck auf Grund und Boden und steigenden Grundstücks- und Immobilienpreisen, die eine intensive Nutzung der knapp verfügbaren Flächen erfordern.

Neben der Nachfrage nach Wohnraum (inkl. Nebenwohnsitzen) spielt auch der Trend zu sinkenden Haushaltsgrößen und steigender Wohnfläche pro Person eine entscheidende Rolle. Der Bau von Wohnflächen und Betrieben zieht die Errichtung von Verkehrsinfrastruktur nach sich, wobei der Anteil der Verkehrsflächen an der gesamten Flächeninanspruchnahme in dicht bebauten Städten relativ niedrig ist und in ländlichen Regionen deutlich höher.

Als mögliche Gegenmaßnahmen können große Parkflächen entsiegelt werden und mit einer Oberfläche ausgestattet werden, die eine Versickerung ermöglicht. Überdimensionierte Freilandstraßen können durch einen gezielten Rückbau zusätzlich zur geringeren Versiegelung auch die Erhaltungskosten reduzieren.

Im Zusammenwirken von Verkehrs- und Raumplanung kann die Stärkung der Ortskerne und der Nahversorgung sowie ein Stopp der Zersiedelung dazu beitragen, dass die Bevölkerung mehr Alltagswege zu Fuß, mit dem Rad oder dem Öffentlichen Verkehr zurücklegen kann.

### 3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die verkehrliche Ausgangslage im Steirischen Zentralraum gibt einen umfassenden Überblick über die aktuellen Mobilitätsmuster und die bestehende Verkehrsinfrastruktur. Sie bildet die Grundlage für fundierte Entscheidungen zu zukünftigen Entwicklungen und dient als Referenzpunkt für die Ableitung konkreter Maßnahmen.

#### 3.1 Regionale verkehrliche Rahmenbedingungen

In den nachfolgenden Kapiteln werden die verkehrlichen Rahmenbedingungen im Steirischen Zentralraum näher betrachtet. Der Fokus liegt dabei auf den wesentlichen Verkehrsträgern – dem motorisierten Individualverkehr, dem Öffentlichen Verkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr – und deren Bedeutung für die regionalen Mobilitätsmuster.

##### 3.1.1 Kfz-Bestand und Neuzulassungen

Die **Kfz-Dichte** lag in der Steiermark im Jahr 2024 bei 912,1 Kfz pro 1.000 EW; die Pkw-Dichte bei 625,5 Pkw pro 1.000 EW.

Abbildung 21 zeigt die Entwicklung der **Pkw-Dichte** (Kfz je 1.000 EW) im Steirischen Zentralraum sowie der Steiermark. Tabelle 7 zeigt die Pkw-Dichte in den Jahren 2002, 2012 und 2024 in den Bezirken des Steirischen Zentralraums. Mit Ausnahme des Bezirks Graz Stadt steigt die Pkw-Dichte seit 2002 kontinuierlich an. Im Vergleich zur Wachstumsrate zwischen 2002 und 2012 zeigt sich zwischen den Jahren 2012 und 2024 ein leichter Rückgang des Zuwachses (z.B. Bezirk Graz-Umgebung +11,4% auf +8,9%). Die Entwicklung der Pkw-Dichte im Bezirk Graz-Umgebung verläuft dabei beinahe parallel zu jener in der gesamten Steiermark.

Zwischen 2001 und 2024 ist die Pkw-Dichte (Kfz je 1.000 EW) im Planungsraum deutlich gestiegen. Besonders stark zeigt sich der Zuwachs im Bezirk Voitsberg, gefolgt von Graz-Umgebung, wo heute wesentlich mehr Pkw pro 1.000 EW vorhanden sind als noch vor 15 Jahren. In der Stadt Graz hingegen blieb die Pkw-Dichte auf niedrigerem Niveau weitgehend stabil bzw. leicht rückläufig. Insgesamt weist damit der Steirische Zentralraum – mit Ausnahme der Stadt Graz – eine steigende Pkw-Dichte auf, siehe Abbildung 21 und Tabelle 7.

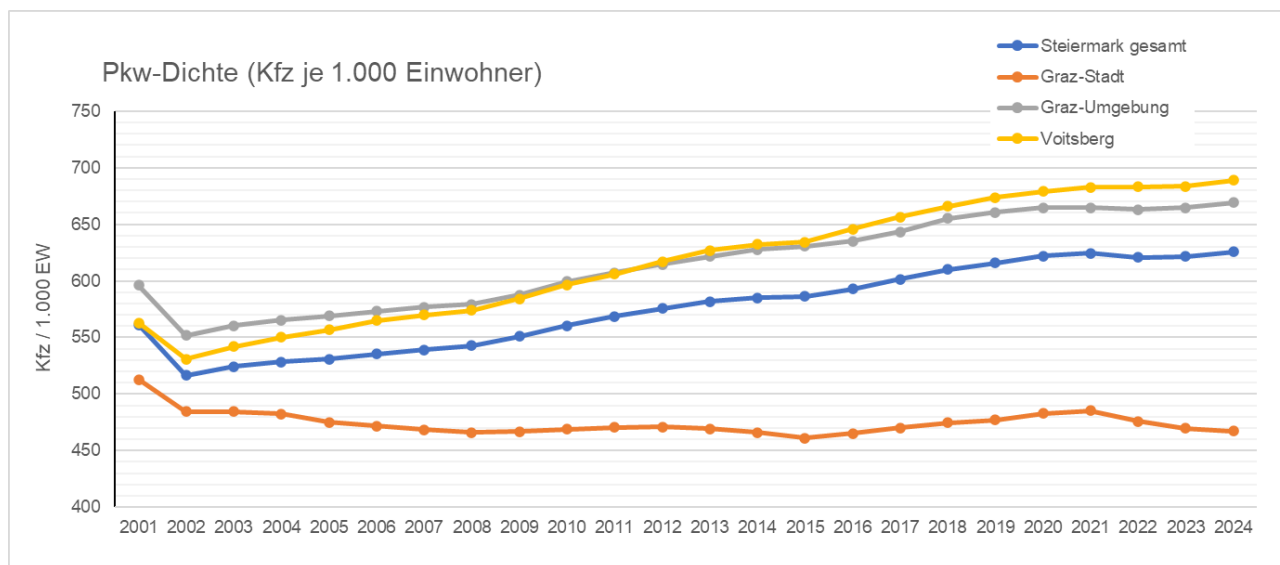


Abbildung 21: jährliche Pkw-Dichte (Kfz je 1.000 EW) im Steirischen Zentralraum zwischen 2001 und 2024, (Statistik Austria; eigene Darstellung)

Tabelle 7: Pkw-Dichte im Steirischen Zentralraum, (Statistik Austria, 2025, eigene Darstellung)

	Pkw pro 1.000 EW				Veränderung in % zwischen		
	2002	2012	2022	2024	2002 - 2012	2012 - 2022	2012 - 2024
Graz Stadt	484,3	470,9	476,0	467,3	- 2,8 %	+ 1,1 %	- 0,8 %
Graz-Umgebung	551,9	614,7	662,9	669,4	+ 11,4 %	+ 7,8 %	+ 8,9 %
Voitsberg	530,9	617,2	683,0	688,8	+ 16,3 %	+ 10,7 %	+ 11,6 %
Steiermark	516,4	575,7	620,6	625,5	+ 11,5 %	+ 7,8 %	+ 8,7 %

In den letzten Jahren zeigt sich in Österreich ein deutlicher Trend hin zu alternativen Antrieben. Die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen stiegen besonders stark an, wobei das Jahr 2023 einen markanten Höhepunkt darstellt (siehe Abbildung 22). Gleichzeitig verzeichnen herkömmliche Antriebe einen Rückgang. In der Steiermark sanken die Neuzulassungen von Dieselfahrzeugen von 2022 auf 2023 um -10,5 % und von Benzinfahrzeugen um -7,4 %. Österreichweit fielen die Rückgänge mit -3,2 % (Diesel) und -1,5 % (Benzin) etwas moderater aus. Diese Entwicklung unterstreicht die zunehmende Dynamik in Richtung nachhaltiger Mobilität.

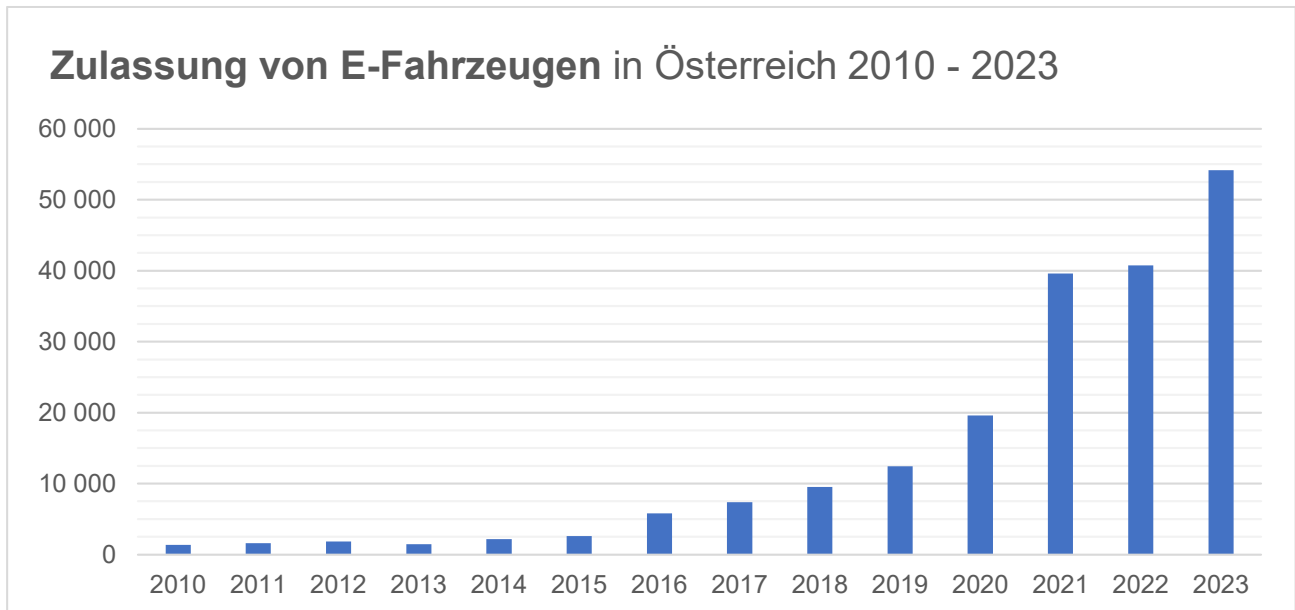


Abbildung 22: Zulassung von E-Fahrzeugen in Österreich zwischen 2010 – 2023, (Statista, 2024, eigene Darstellung)

Die Einhaltung des Tagesmittelwerts (TMW) für die Feinstaubkonzentration  $PM_{10}$  ist ein zentraler Indikator für die Luftqualität in Österreich. Der Grenzwert liegt bei  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , wobei gemäß der EU-Luftqualitätsrichtlinie maximal 35 Überschreitungen pro Jahr zulässig sind. Nach dem strengeren Immissionsschutzgesetz-Luft sind in Österreich nur 25 Überschreitungen pro Jahr erlaubt.

In den Jahren 2019 und 2020 wurde dieser Grenzwert österreichweit eingehalten. Auch in den Folgejahren 2021 und 2022 setzte sich dieser rückläufige Trend fort, was vor allem auf die geringeren Emissionen während der Corona-Krise zurückzuführen ist.

Grundsätzlich weisen Ballungsräume, wie Graz, jedoch deutlich mehr Überschreitungen auf als ländliche Gebiete. Abbildung 23 zeigt die Luftgüte in Graz im Jahr 2024, bislang überschritt keine Messstelle die gesetzlichen Vorgaben. Im Jahr 2023 überschritten zwei Messstellen in der Steiermark häufiger ihre  $TMW > 50 \mu\text{g}/\text{m}^3 PM_{10}$ : Graz Don Bosco und Graz Süd Puntigam (siehe Abbildung 23 und Abbildung 24).

### PM10 - Ballungsraum Graz

Feinstaub (PM10) Tagesmittelwert			
Messstelle	Messmethode	Anzahl Tage > 50 µg/m <sup>3</sup>	Werte vorhanden bis
St Graz Don Bosco	grav./kont.	11	3.11/27.11 (100%)
St Graz Lustbühel	kont.	3	27.11 (95%)
St Graz Mitte Gries	kont.	16	27.11 (98%)
St Graz Nord Gösting	kont.	7	27.11 (98%)
St Graz Ost Petersgasse	grav./kont.	8	3.11/27.11 (100%)
St Graz Süd Tiergartenweg	grav./kont.	7	3.11/27.11 (99%)
St Graz Triester Straße	kont.	12	27.11 (98%)
St Graz West - Eggenberg	kont.	6	27.11 (98%)

Abbildung 23: Luftgüte Graz Jänner - November 2024, (Umweltbundesamt, 2024)

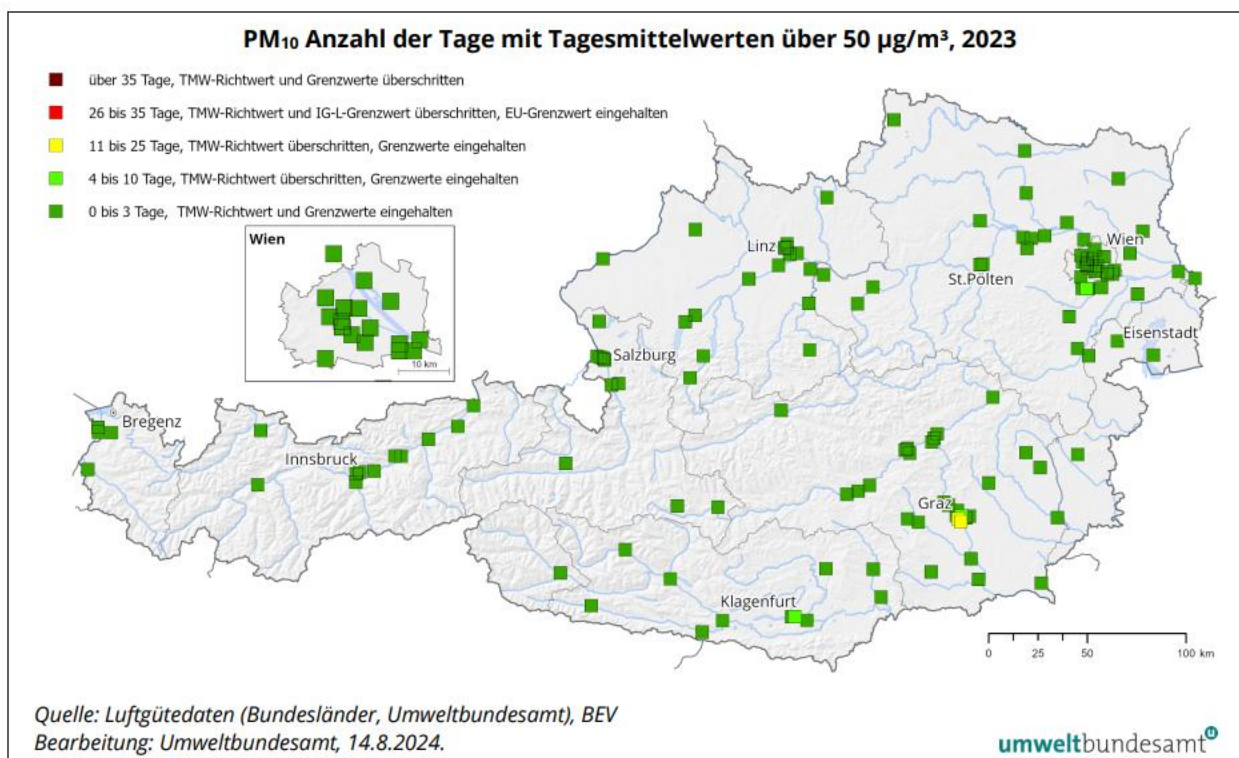


Abbildung 24: Luftgüte Österreich 2023, (Umweltbundesamt, 2024)

### 3.1.1.1 Verkehrsmittelwahl – Modal Split

Die **steirische Mobilitätserhebung „Steiermark Unterwegs 2024“** untersuchte das Mobilitätsverhalten der steirischen Bevölkerung. Der Modal Split, also der Anteil der Wege an unterschiedlichen Verkehrsmitteln ist ein verkehrspolitisch aufschlussreicher Indikator. Abbildung 25 zeigt die Verkehrsmittelwahl in den Bezirken sowie rechts den Modal Split der Stadt Graz.

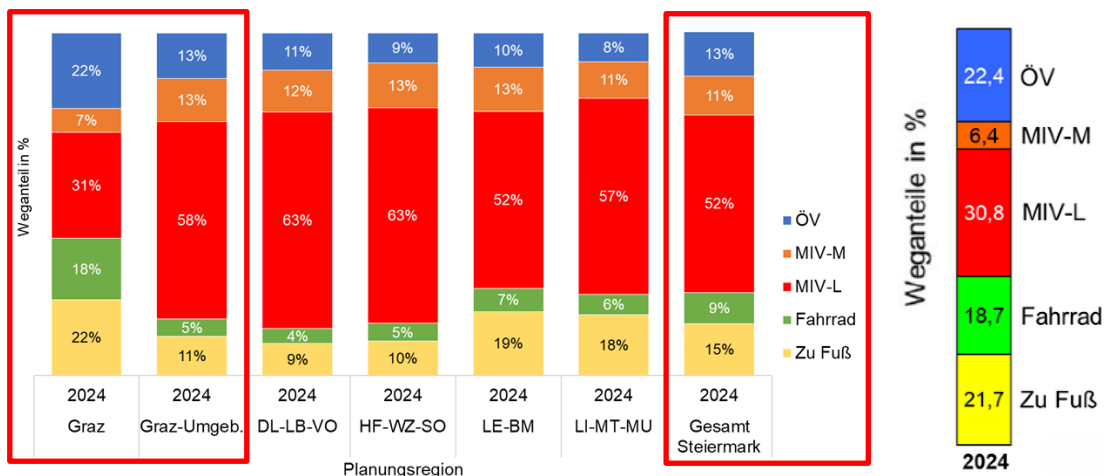


Abbildung 25: links Modal Split der steirischen Bezirke im Vergleich, (Steiermark Unterwegs 2024, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2024); rechts: Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung 2024, (ZIS+Partner, 2024)

Abbildung 26 zeigt den im Mobilitätsplan Graz 2040 angestrebten Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung sowie des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs. Innerstädtisch wird die Reduktion des mIV auf 20 % angestrebt; im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr soll sich der Modal Split bis 2040 auf 55 % mIV – 45 % Umweltverbund verändern.

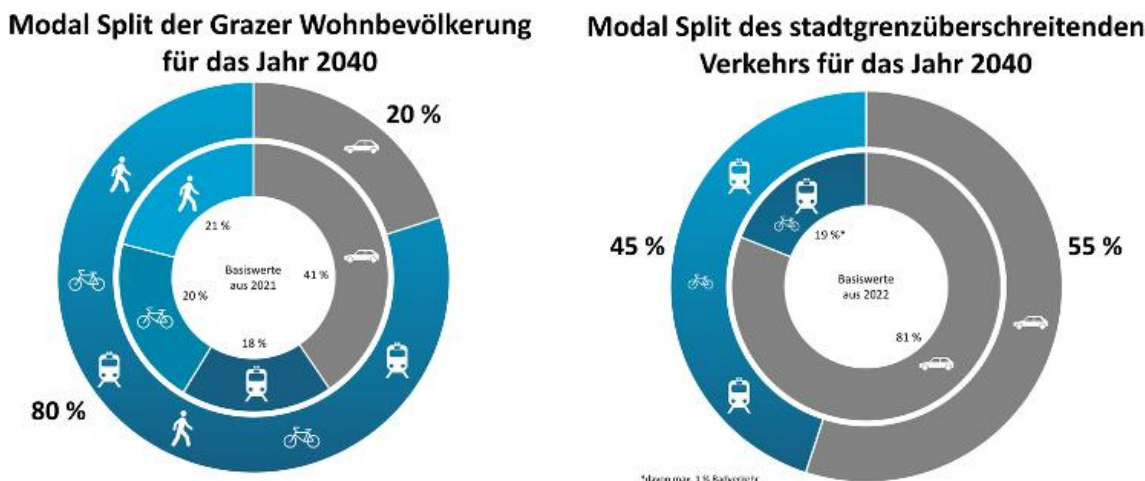


Abbildung 26: Mobilitätsplan Graz 2040, (Stadt Graz, 2024)

Bei der Mobilitätserhebung 2024 konnte in Graz bereits ein Modal Split von 62 % im Umweltverbund (22 % ÖV, 22 % Fuß und 18 % Rad) zu 38 % mIV erzielt werden.

Durch die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung (siehe Kapitel 2.2) ist zu erwarten, dass der Anteil der nicht-motorisierten Personen (Kinder und Jugendliche sowie hochbetagte Personen von 85 Jahren oder älter) stark ansteigen wird. Damit einher geht die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln inklusive den bedarfsorientierten Verkehrsangeboten sowie eine Zunahme an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden (vor allem im sub-urbanen und ländlichen Raum).

Die stetig wachsende Anzahl an E-Bikes und Pedelecs, die in den letzten Jahren beobachtet werden konnte, muss bei der Planung der künftigen Verkehrsinfrastruktur ebenso mitberücksichtigt werden. Insbesondere immer mehr ältere Personen nutzen die Möglichkeit unabhängig vom Pkw mobil zu sein – mit teilweise negativen Folgen: Im Vergleich zum österreichischen Durchschnitt steigt die Anzahl an E-Bike-Unfällen – vor allem älterer Personen - in der Steiermark besonders stark an. Neben dem anderen Fahr- und Bremsverhalten eines E-Bikes und der dafür notwendigen Übung durch den Nutzer selbst, entspricht vor allem im urbanen, dicht bebauten Raum die Infrastruktur oftmals nicht den räumlichen Anforderungen von E-Bikes, da es vermehrt zu Überholvorgängen zwischen Radfahrern selbst sowie Konflikten mit zu Fuß Gehenden aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeit kommt.

Das unterschiedliche Mobilitätsverhalten der verschiedenen Altersgruppen spiegelt sich im Steirischen Modal Split wider: über 20 % der Wege aller 6 bis 14-Jährigen sowie über 65-Jährigen werden zu Fuß zurückgelegt (siehe Abbildung 27).

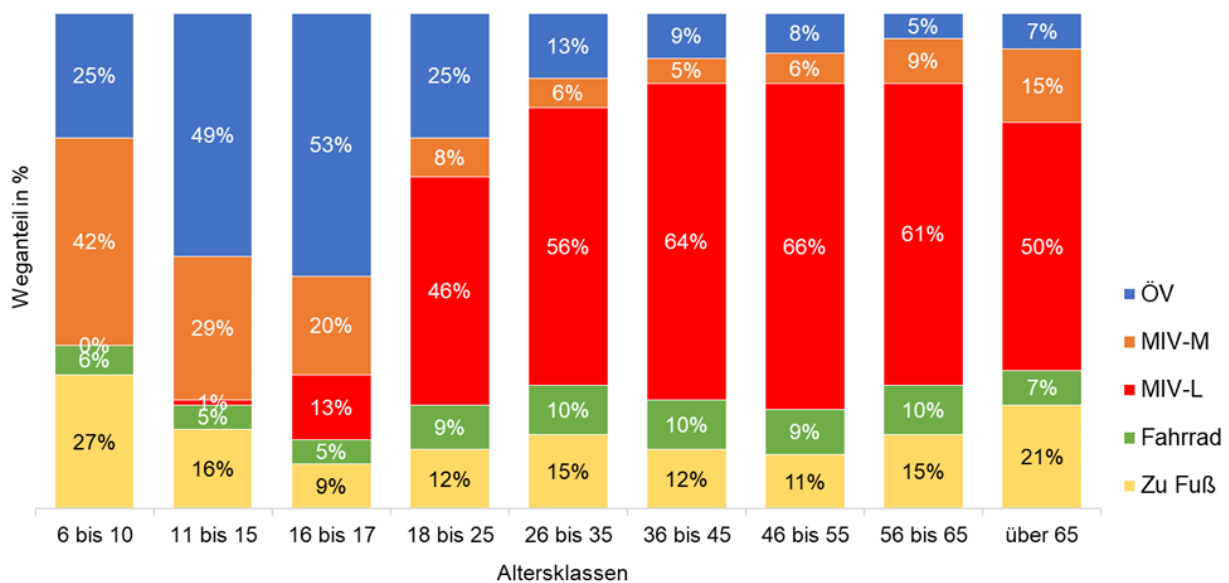


Abbildung 27: Modal Split im Werktagsverkehr nach Altersklassen, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025)

In der **Grazer Mobilitätserhebung** zeigt sich ein ähnliches altersgruppenspezifisches Muster, allerdings mit einem insgesamt höheren Anteil an Wegen zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie einem geringeren Anteil des Kfz-Verkehrs als im steiermarkweiten Durchschnitt (siehe Abbildung 28): 35 % aller Wege der 6 bis 10-Jährigen bzw. 27 % der über 65-Jährigen werden zu Fuß zurückgelegt.

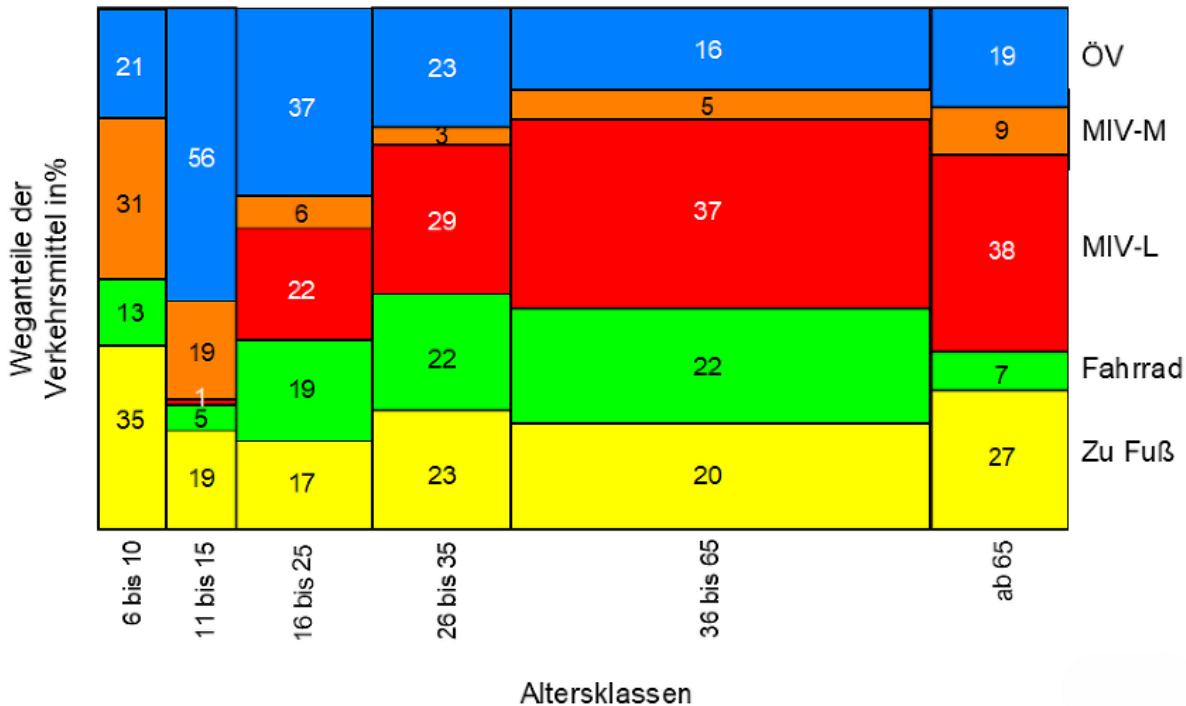


Abbildung 28: Verkehrsmittelaufteilung nach Altersklassen, (ZIS+P, 2024)

### 3.1.1.2 Verkehrszweck

Abbildung 29 zeigt die Verkehrsmittelaufteilung nach Verkehrszweck der Grazer Wohnbevölkerung 2024. Der Anteil des Fußverkehrs ist im Freizeitverkehr mit 30 % am höchsten; der größte Anteil des Radverkehrs findet sich mit 27 % bei den Berufspendelverkehrswegen wieder.

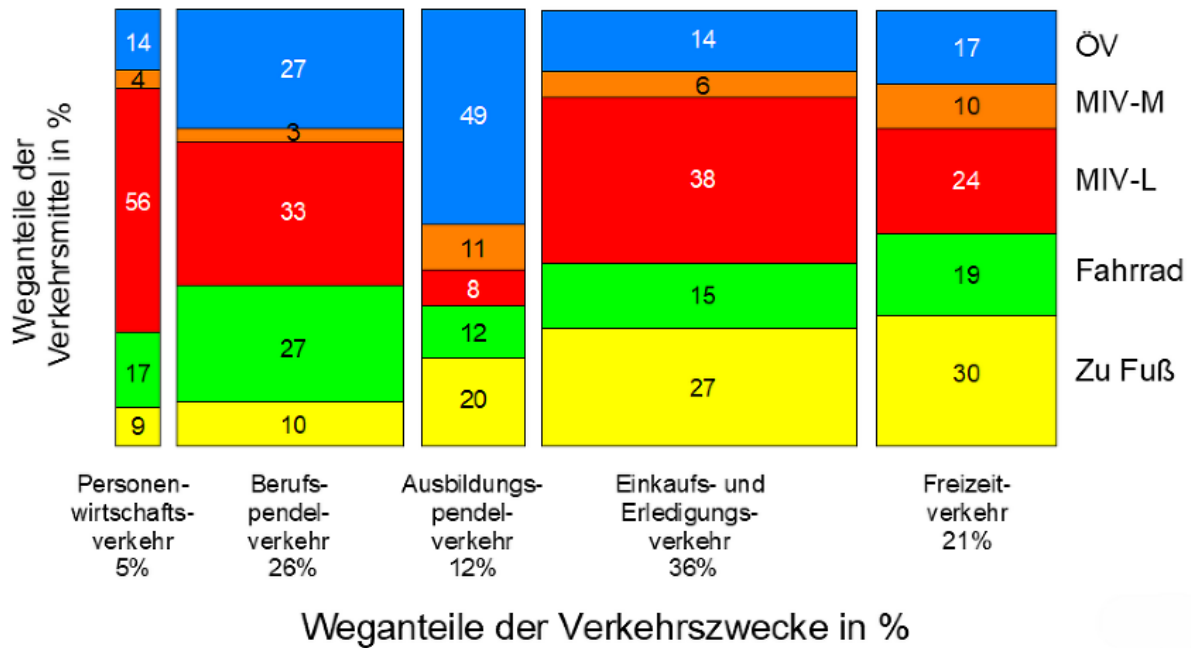


Abbildung 29: Weganteile der Verkehrszwecke der Grazer Wohnbevölkerung, (ZIS+P, 2024)

### 3.1.1.3 Wegehäufigkeit

Die Anzahl der Wege – definiert als außerhäusliche Aktivitäten, die einer Ortsveränderung zum Zweck von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit oder Erledigung / Versorgung dienen – liegt **in Graz** bei etwa **2,94 Wegen pro Tag**. Der **Steiermarkschnitt** liegt bei **2,66 Wegen pro Tag und Person** (Steiermark Unterwegs 2024).

Die Wegehäufigkeit sinkt mit zunehmendem Alter. So liegt die Anzahl der Wege der mobilen Personen zwischen 65 bis 74 Jahren gemäß der Untersuchung „Mobilität älterer Menschen in der Steiermark“ von *Sammer und Röschel* bei 2,7 (Frauen) bzw. 3,4 Wegen (Männer) pro Tag; bei der Gruppe der 75 bis 84-Jährigen sind es nur noch bei 1,9 (Frauen) bzw. 2,6 Wegen (Männer).

### 3.1.1.4 Erreichbarkeit

In der ÖROK Erreichbarkeitsanalyse 2023/24 auf Datenbasis wurde die Versorgungsqualität mit zentralen Einrichtungen über den Anteil der Bevölkerung, der die nächstgelegenen regionalen und überregionalen Zentren sowie Bildungseinrichtungen in einem zumutbaren Zeitraum erreichen kann, berechnet. Als „zumutbarer“ Reisezeitraum wurde dabei ein Schwellenwert für regionale Zentren (Köflach, Voitsberg) von 30 Minuten, für überregionale Zentren (Graz, Leoben) von 50 Minuten herangezogen (Tabelle 9).

Im mIV können 95 % der Bevölkerung des Bezirks Voitsberg ein überregionales Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen. Im ÖV ist dieser Erreichbarkeitsgrad mit 8 % an einem Schultag für den Bezirk Voitsberg deutlich geringer.

75 % der Bevölkerung im Bezirk Graz-Umgebung können im ÖV an einem Schultag das nächste überregionale Zentrum innerhalb von 50 Minuten erreichen; im mIV sind es 100 %.

Die Werte für die Erreichbarkeit im ÖV an einem schulfreien Werktag unterscheiden sich nur geringfügig zu jenen an einem Schultag. Gegenüber dem Jahr 2021 zeigt die ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24 insgesamt eine leichte Abnahme der Erreichbarkeit. Dies äußert sich in teilweise geringeren Erschließungsgraden bzw. leicht höheren Reisezeiten.

In Tabelle 8 ist der Anteil der Bevölkerung, die das **nächste regionale Zentrum innerhalb von 30 Minuten** erreichen kann, dargestellt.

Tabelle 8: Bevölkerung mit ÖV-Erschließung (30min), (ÖROK 2024, eigene Darstellung)

	ÖV Schulfreier Werktag	Reisezeit in min	ÖV Schultag	Reisezeit in min	mIV	Reisezeit in min
Graz Stadt	88,7 %	18,8	86,0 %	19,5	100,0 %	12,1
Graz-Umgebung	30,8 %	34,5	29,6 %	35,3	98,5 %	20,8
Voitsberg	63,6 %	19,9	68,0 %	19,2	100,0 %	11,1

Tabelle 9 stellt Anteil der Bevölkerung, die das **nächste überregionale Zentrum (Graz, Leoben) innerhalb von 50 Minuten** erreichen kann dar.

Tabelle 9: Bevölkerung mit ÖV-Erschließung (50min), (ÖROK 2024, eigene Darstellung)

	ÖV Schulfreier Werktag	Reisezeit in min	ÖV Schultag	Reisezeit in min	mIV	Reisezeit in min
Graz Stadt	99,1 %	18,7	99,2 %	19,5	100,0 %	12,2
Graz-Umgebung	75,4 %	37,7	76,1 %	38,7	100,0 %	23,8
Voitsberg	7,7 %	64,6	7,7 %	65,0	95,2 %	38,9

### 3.1.2 Fußverkehr

Die ausgesprochene und gezielte Förderung des Gehens als die natürlichste, gesündeste und umweltverträglichste Art der Fortbewegung ist derzeit verstärkt auf den verkehrspolitischen Agenden der Entscheidungsträger zu finden. Die Erneuerung des österreichischen Masterplans Gehen 2030 sowie die Ausarbeitung verschiedener Leitfäden und Anleitungen für die praktische Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität für alle Altersstufen und Lebensbereiche ist ein klares Zeichen der nationalen Bemühungen, den Fußverkehr als gleichrangige und gleichwertige Mobilitätsform im Verkehrssystem zu positionieren.

Im regionalen Mobilitätsplan werden eigenständige konzeptionelle Planungen des Fußverkehrs von Gemeinden oder Regionen nicht näher berücksichtigt, da sie primär lokal verankert sind. Auf regionaler Ebene wird der Fußverkehr vor allem im Kontext des ÖV (Erreichbarkeit Haltestellen) mitabgebildet. Die Steirische Fußverkehrsstrategie 2030+ schafft Rahmenbedingungen, indem die Erstellung Örtlicher Fußverkehrskonzepte (für Gemeinden mit bis zu 15.000 EW) oder eines „Lokalen Masterplans Gehen“ (für Städte mit mehr als 15.000 EW) sowie die Umsetzung der darin geplanten Maßnahmen in einem abgestimmten Fördermodell zwischen Bund (klimaaktiv), Land und Gemeinde gefördert werden.

#### Stadt Graz

Die Stadt Graz hat Anfang des Jahres 2024 mit dem Masterplan Gehen – Graz ein strategisches Dokument mit qualitativen und quantitativen Zielen sowie mit Handlungsfeldern zur Förderung des Fußverkehrs für die kommenden Jahre geschaffen (siehe Abbildung 30).



Abbildung 30: Ziele und Handlungsfelder, Masterplan Gehen – Graz, (Rosinak, 2024)

Aufbauend auf der Analyse der Points of Interests, der Bebauungs- und Bevölkerungsdichte, der Topographie sowie der angestrebten Quell- und Zielbeziehungen wurde ein SOLL-Fußwegenetz ausgearbeitet, das sich in ein Hauptfußwegenetz und ein Ergänzungsfußwegenetz (= feinmaschigeres Wegenetz für die kleinräumige Erschließung in den Grätzeln) unterteilt (siehe Abbildung 31).

Das **Hauptfußwegenetz** soll **direkte und kurze Wege** zwischen den Stadtteilen, die Anbindung **wichtiger Punkte wie Stadtteilzentren, Einkaufs-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen**, usw. sowie **von Haltestellen des Schienen- sowie des Busverkehrs** ermöglichen. Die Abschnitte **liegen meist entlang von Hauptverkehrsstraßen**, da diese Straßen oft den schnellsten und kürzesten Weg zwischen Stadtteilen darstellen, sowie ÖV-Haltestellen und wichtige Punkte hier positioniert sind.

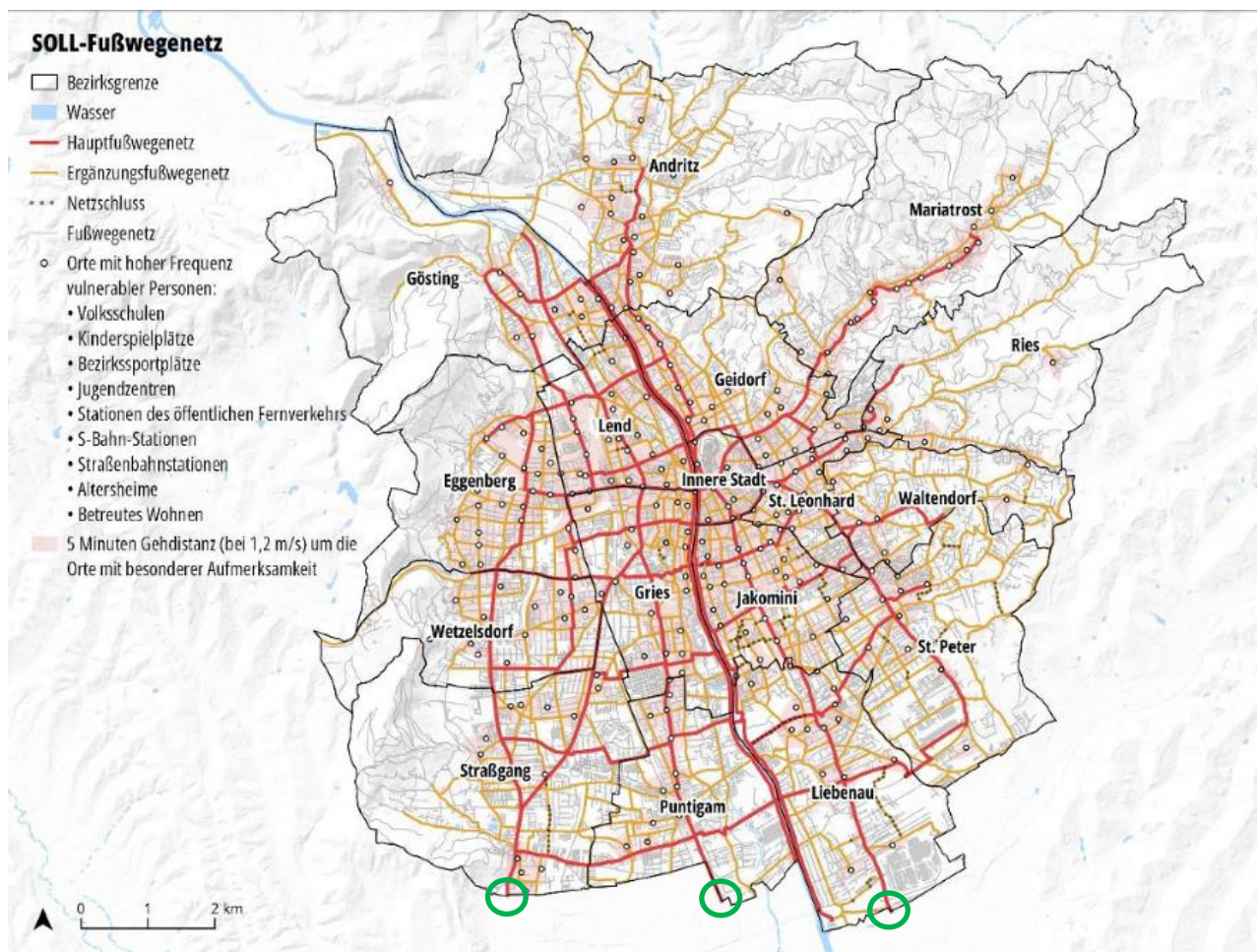


Abbildung 31: Übersicht Soll-Fußwegenetz gemäß Masterplan Gehen – Graz, (Rosinak & Partner, 2024)

Das geplante Hauptfußwegenetz soll nur im Süden über folgende Landesstraße über die Stadtgrenze geführt werden:

1. Kärntner Straße (B70 Packer Straße) – Gemeinde Seiersberg - Pirka
2. Triester Straße – Gemeinde Feldkirchen bei Graz
3. Liebenauer Hauptstraße / B73 Kirchbacher Straße – Gemeinde Gössendorf

### 3.1.3 Radverkehr

Mit der Radverkehrsstrategie 2025 wurde ein klares, politisches Ziel zur Stärkung des Radverkehrs in der Steiermark beschlossen. Seither wurden eine Vielzahl an Pilotprojekten erarbeitet, Radverkehrskonzepte erstellt und mit der Umsetzung eines lückenlosen, qualitativ hochwertigen Radnetzes im Steirischen Zentralraum begonnen (siehe auch Abbildung 32).

- Radverkehrskonzept Gratkorer Becken (Beschluss im Mai 2019, Umsetzung bis 2028)
- Radnetzstudie des steirischen Kernballungsraums (Beschluss im Oktober 2019, Umsetzung bis 2030)
- Radverkehrskonzept GU-Süd (Marktgemeinden Gössendorf, Hausmannstätten, Raaba-Grambach, Fernitz-Mellach, Hart bei Graz), (Abschluss April 2021, Umsetzung des ersten 3-Jahres-Programms bis 2025)
- Radverkehrskonzept Kernraum Voitsberg (Stadtgemeinde Voitsberg, Köflach, Bärbach, Gemeinde Rosental a.d. Kainach und Marktgemeinde Maria Lankowitz), (Abschluss Dezember 2021)
- Radverkehrskonzept GU6 (Gemeinden Feldkirchen b. Graz, Kalsdorf b. Graz, Premstätten, Seiersberg-Pirka, Werndorf, Wundschuh), (Abschluss November 2022, Umsetzung in Etappen)
- Radverkehrskonzept Stadtgemeinde Frohnleiten (Abschluss April 2023)
- Radverkehrskonzept Hitzendorf, (Abschluss 2023)
- Radverkehrskonzept Region Unteres Kainachtal (Gemeinden Dobl-Zwaring, Lieboch, Haselsdorf-Tobelbad sowie die Gemeinden St. Josef i.d. Weststeiermark und Lannach), (Abschluss 2025)

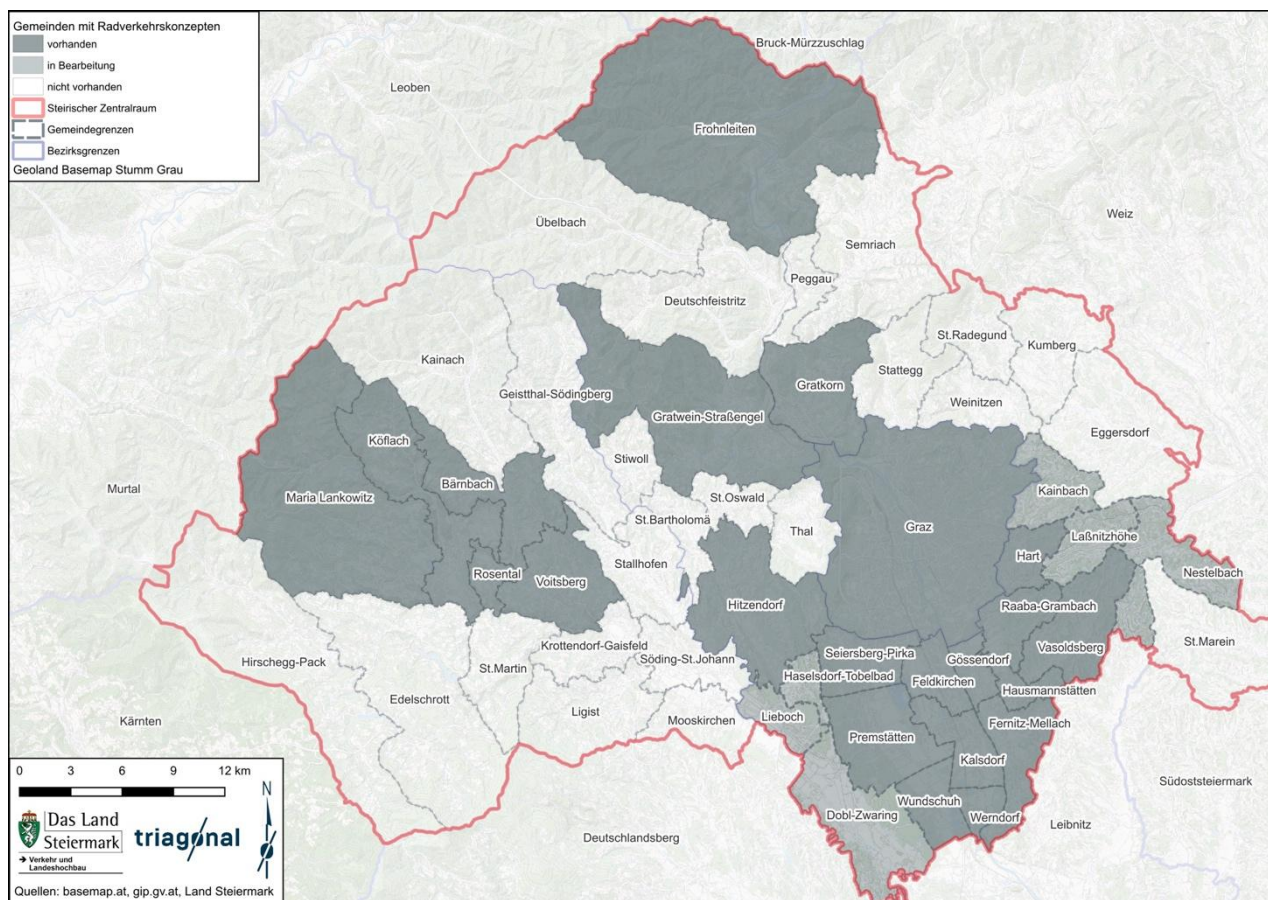


Abbildung 32: Gemeinden mit Radverkehrskonzepten im Steirischen Zentralraum, (eigene Darstellung, 2025)

Im Auftrag des Steirischen Zentralraums wurde in der LEADER-Region Hügel- und Schöckland in einem partizipativen Ansatz mit der Bevölkerung ein Radwegenetz für den Alltagsradverkehr erarbeitet (Fertigstellung 2024).

Im Raum Graz wird im Rahmen des **Masterplans Radoffensive 2030** die Umsetzung neuer Radrouten, Abstellanlagen und ergänzender Einrichtungen sowie die Aufwertung bestehender Infrastruktur und Begleitmaßnahmen sukzessive vorangetrieben. Abbildung 33 zeigt eine Gegenüberstellung des Bestands-Netz (links) und des Masterplans im Grazer Kernraum. In **Graz** verfolgte man das Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2021 auf **20 %** zu steigern. Diese Förderung ist in der Verkehrspolitischen Leitlinie 2020 und dem Grazer Mobilitätskonzept 2020 verankert.

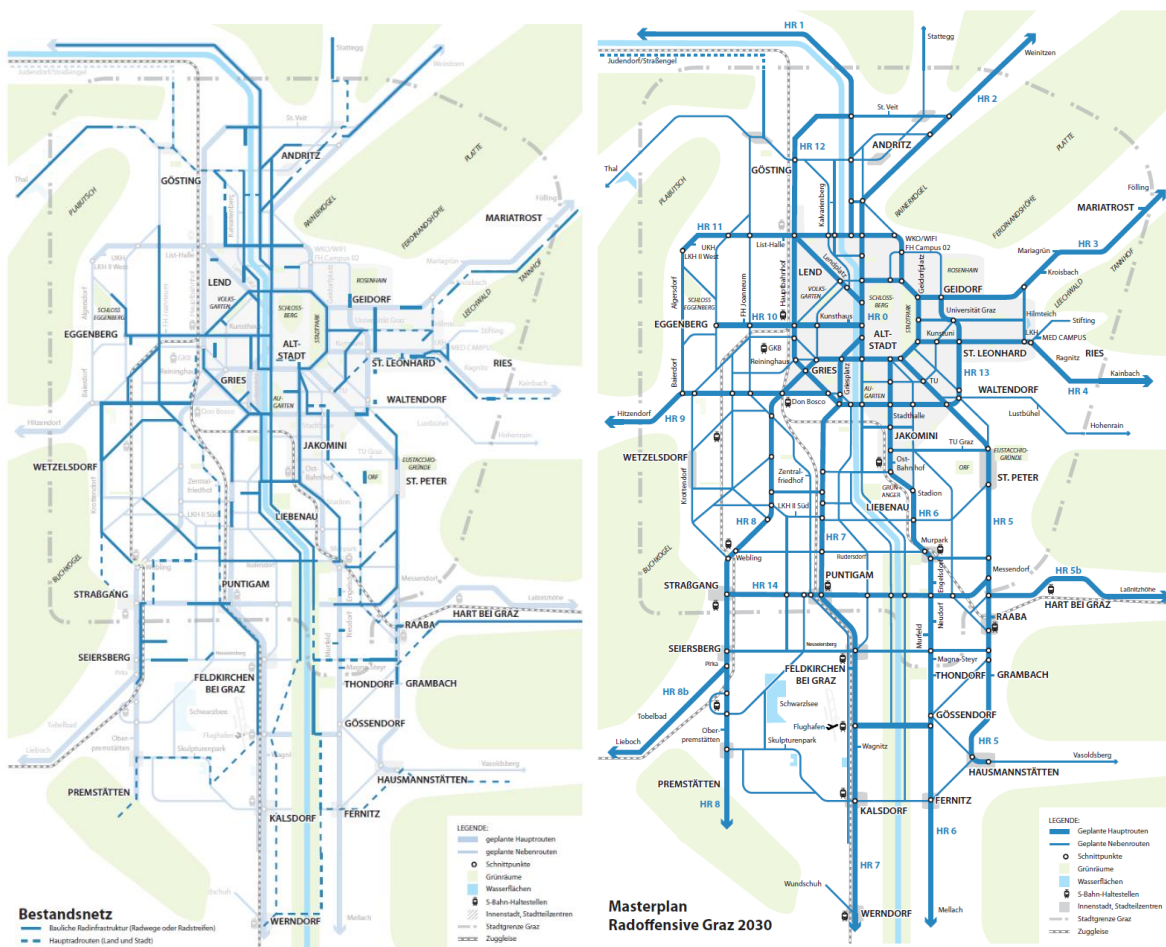


Abbildung 33: links: Bestandsnetz, rechts: Masterplan Radoffensive Graz 2030, (Artgineering, 2021)

### 3.1.4 Pendelverflechtungen

Der Steirische Zentralraum ist durch stadt- und gemeindengrenzüberschreitende Verkehrsverflechtungen gekennzeichnet:

- Die Zahl der Gemeindeeinpendler (gesamter Steirischer Zentralraum) liegt bei 160.000 und ist seit 2011 um etwa 18 % gestiegen. Graz hat davon etwa 95.000, Graz-Umgebung etwa 53.000 und Voitsberg 11.900 Erwerbseinpender.

- Die Zahl der Auspendler liegt bei 121.000 und ist seit 2001 um etwa 15 % gestiegen. Graz hat davon etwa 38.000, Graz-Umgebung etwa 65.000 und Voitsberg 18.000.
- Etwa 42.000 Beschäftigte pendeln aus Graz-Umgebung (37.000) und Voitsberg (5.000) zur Arbeit nach Graz, mehr als 16.000 Beschäftigte aus Graz arbeiten im Bezirk Graz-Umgebung bzw. rund 1.000 Beschäftigte aus Graz in Voitsberg. Aus dem Bezirk Graz-Umgebung pendeln rund 900 Beschäftigte in den Bezirk Voitsberg; aus Voitsberg nach Graz-Umgebung sind es rund 2.650 (Statistik Austria 2021).
- Rund 19.000 Personen pendeln aus Ausbildungsgründen nach Graz (2021); etwa 7.600 davon aus dem Bezirk Graz-Umgebung und 750 aus Voitsberg. Weitere wichtige Einzugsbezirke sind Leibnitz (etwa 1.100), Deutschlandsberg und Weiz (jeweils etwa 900) sowie Südoststeiermark (etwa 800).

Abbildung 34 zeigt die Binnenpendler pro Gemeinde im Steirischen Zentralraum; Abbildung 35 zeigt den Pendlersaldo pro Gemeinde; die Gemeinden Hitzendorf und Judendorf-Straßengel weisen einen hohen negativen Pendlersaldo auf.

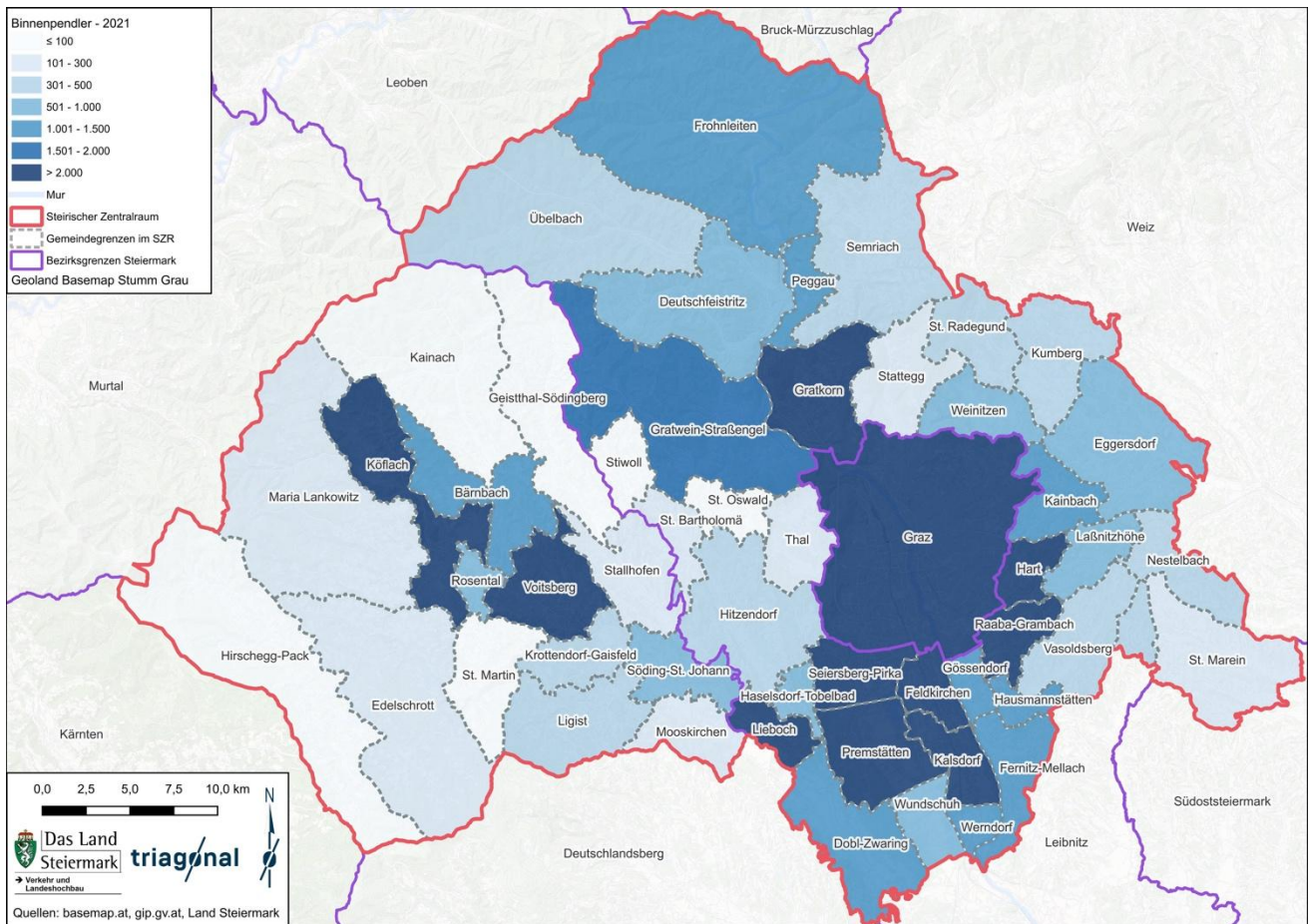


Abbildung 34: Binnenpendler pro Gemeinde im Steirischen Zentralraum, (eigene Darstellung, September 2025)

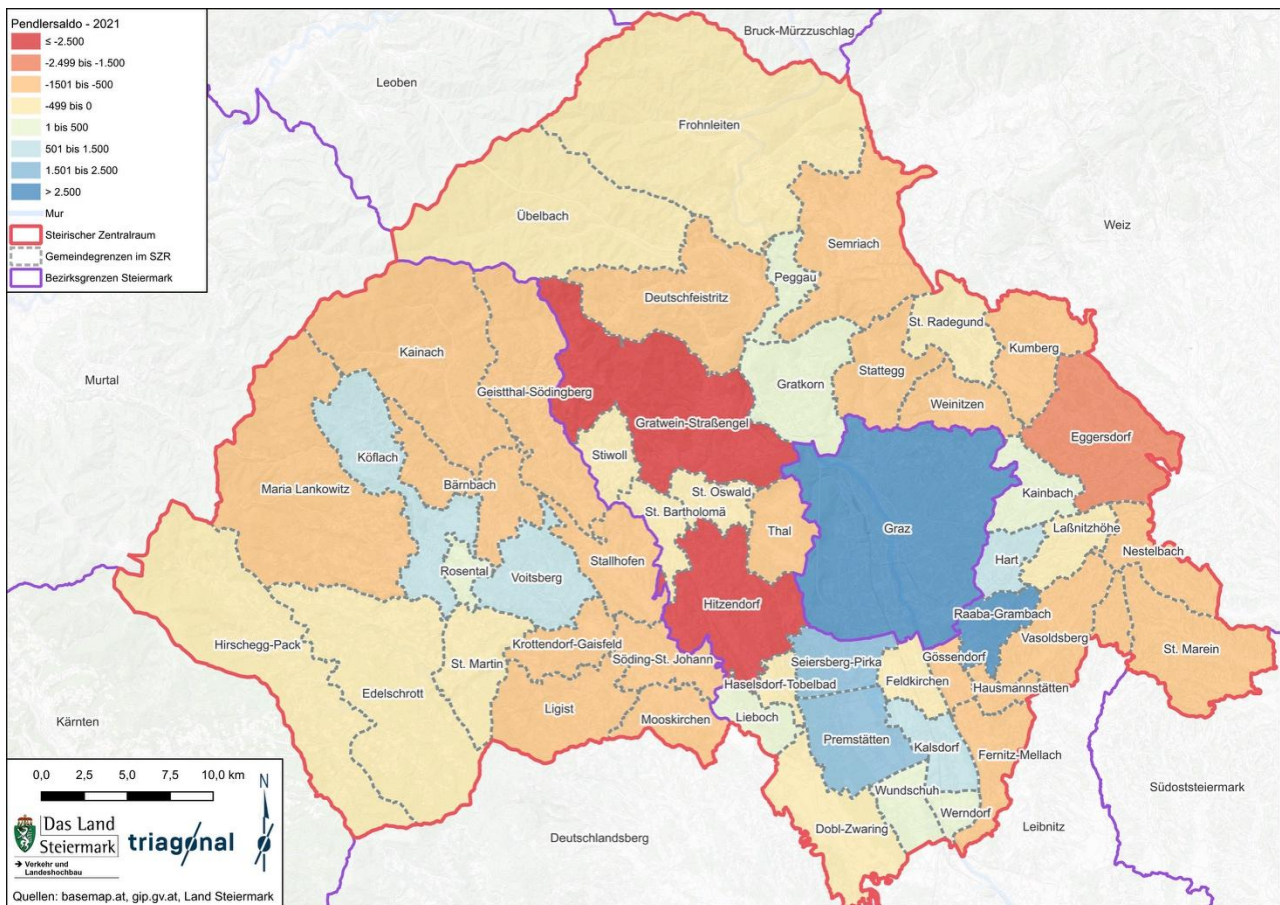


Abbildung 35: Pendlersaldo 2021 pro Gemeinde im Steirischen Zentralraum, (eigene Darstellung, September 2025)

Im Juni 2023 erschien der Endbericht zur Mobilitätserhebung stadtgrenzüberschreitender Verkehr Graz & Zentralraum Steiermark auf Basis von anonymisierten Mobilfunkdaten. Im Rahmen des Projekts wurde u.a. mit den aus Mobilfunkdaten generierten Zählwerten der Verkehr eines durchschnittlichen Werktages ermittelt. Die Stadtgrenze sowie die umliegenden Gemeinden wurden in sechs Korridorabschnitte unterteilt, um eine genauere geographische Zuordnung der Daten zu ermöglichen.

Die Hauptergebnisse werden wie folgt zusammengefasst:

Insgesamt haben **451.000 Personen die Stadtgrenze überquert**, wobei der Großteil (80,9 %) mit dem straßengebundenen individuellen Verkehr gereist ist. Busse hatten einen Anteil von 10,9 % und Schienenverkehr von 8,2 %.

Die Wegzweckverteilung an der Stadtgrenze von Graz wurde für Straßen- und Schienenverkehr getrennt ermittelt (siehe Abbildung 36):

- Bei der **Straße** führen etwa 70 % der **stadteinwärts Fahrten** zu wohnfremden Zielen. Der Hauptanteil davon entfällt auf den Wegzweck (ca. 29 % davon zur Arbeit, gefolgt von privaten Erledigungen mit 14,5 %). Etwa **30 % der stadteinwärts Fahrten dienen dem Wohnen**, hauptsächlich von Pendlern, die außerhalb von Graz Aktivitäten durchführen.
- **Stadtauswärts** ist die **Verteilung** umgekehrt: Wohnen hat den größten Anteil (ca. 60 %), gefolgt von Arbeit (ca. 15,7 %) und privaten Erledigungen (12,2 %).

- **Auf der Schiene** sind bei **stadteinwärts** Fahrten Ausbildungswege (36,5 %) und Arbeitswege (27,2 %) die häufigsten; Wohnen hat einen Anteil von 20,6 %.
- **Stadtauswärts** machen Wohnen (53 %), Arbeit (23,6 %) und Ausbildungswege (9,4 %) den größten Anteil der Fahrten auf der Schiene aus.

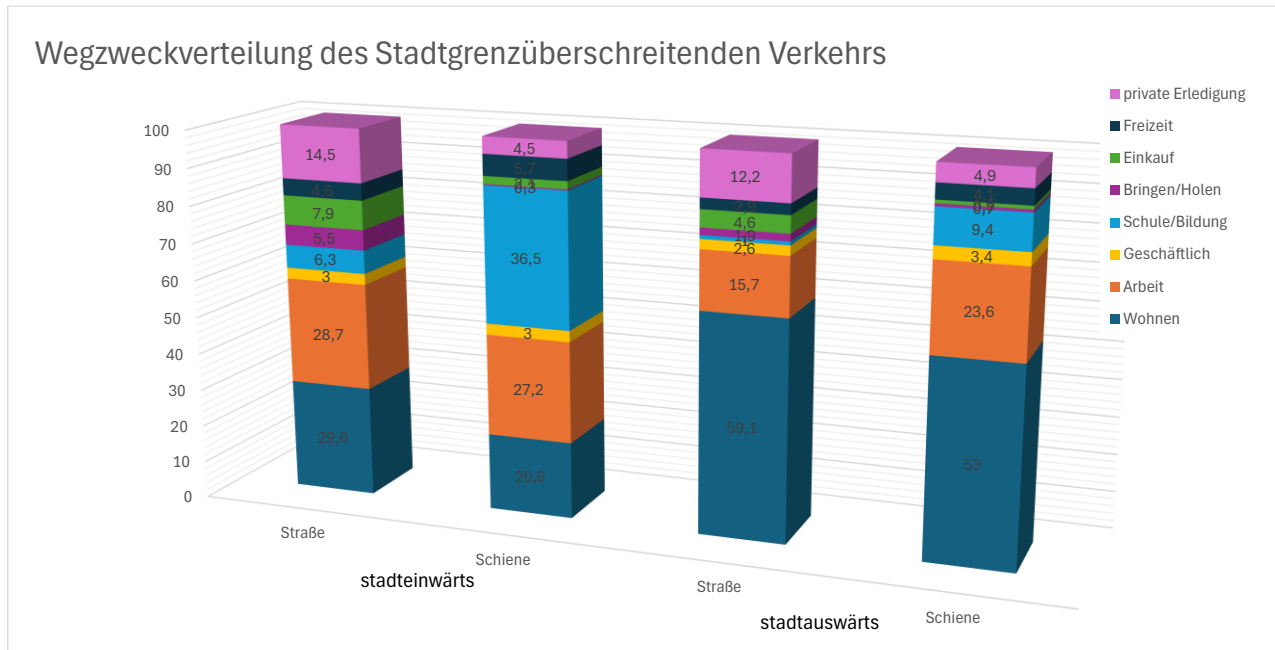


Abbildung 36: Wegzweckverteilung des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs nach Richtung und Verkehrsweg, (TU Graz, 2023)

Abbildung 37 zeigt die Anzahl der grenzüberschreitenden Personen nach Korridorabschnitten nach Verkehrsmittel (Querschnittssummen). Insbesondere der Südwest- (u.a. B70, B67 und A9) und der Süd-Korridor (A2 Bereich Knoten Graz-Ost und B73) sind im straßengebundenen Individualverkehr als stark belastete Achsen erkennbar.

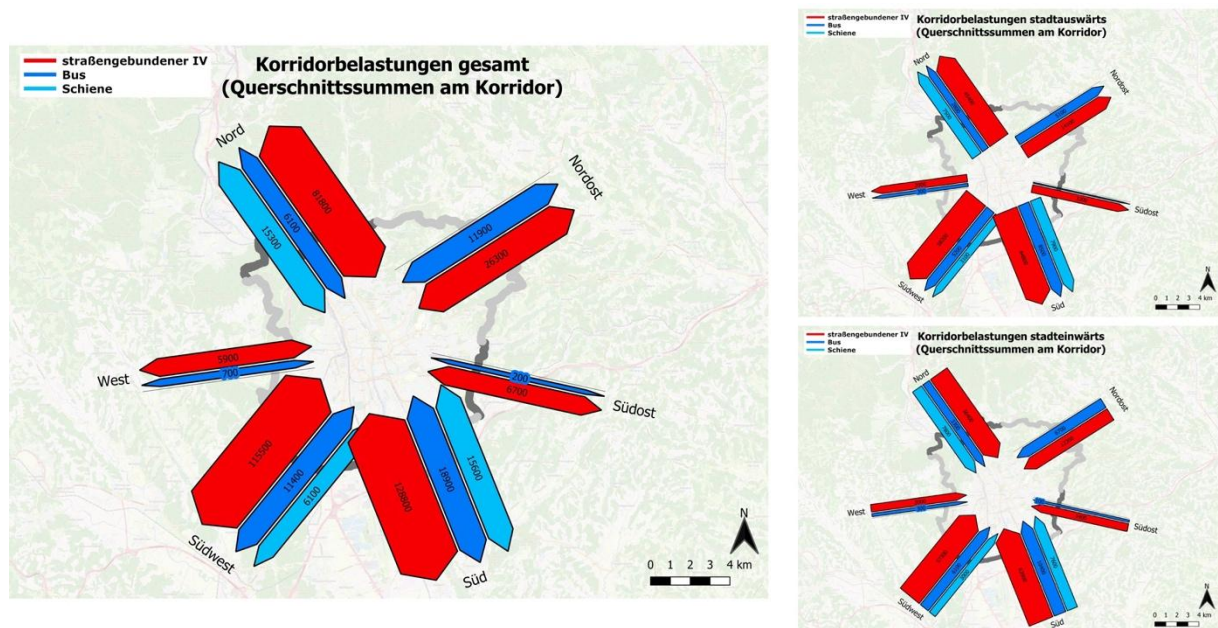


Abbildung 37: Stadtgrenzüberschreitende Personen (Korridorabschnitte), TU Graz, Mobilitätsstudie stadtgrenzüberschreitender Verkehr Graz & Zentralraum Steiermark auf Basis von anonymisierten Mobilfunkdaten, 2023)

Abbildung 38 zeigt die Korridorbelastung Quell-Ziel-basiert; es ist erkennbar, dass rund 30.700 Personen mit dem Pkw in den/aus dem Korridor West fahren; verglichen mit den Daten aus Abbildung 37 ergibt das eine Differenz von rund 24.000 Pkws, die zwar Quelle/Ziel im Korridor West haben, aber nicht über diese Korridorgrenze queren.

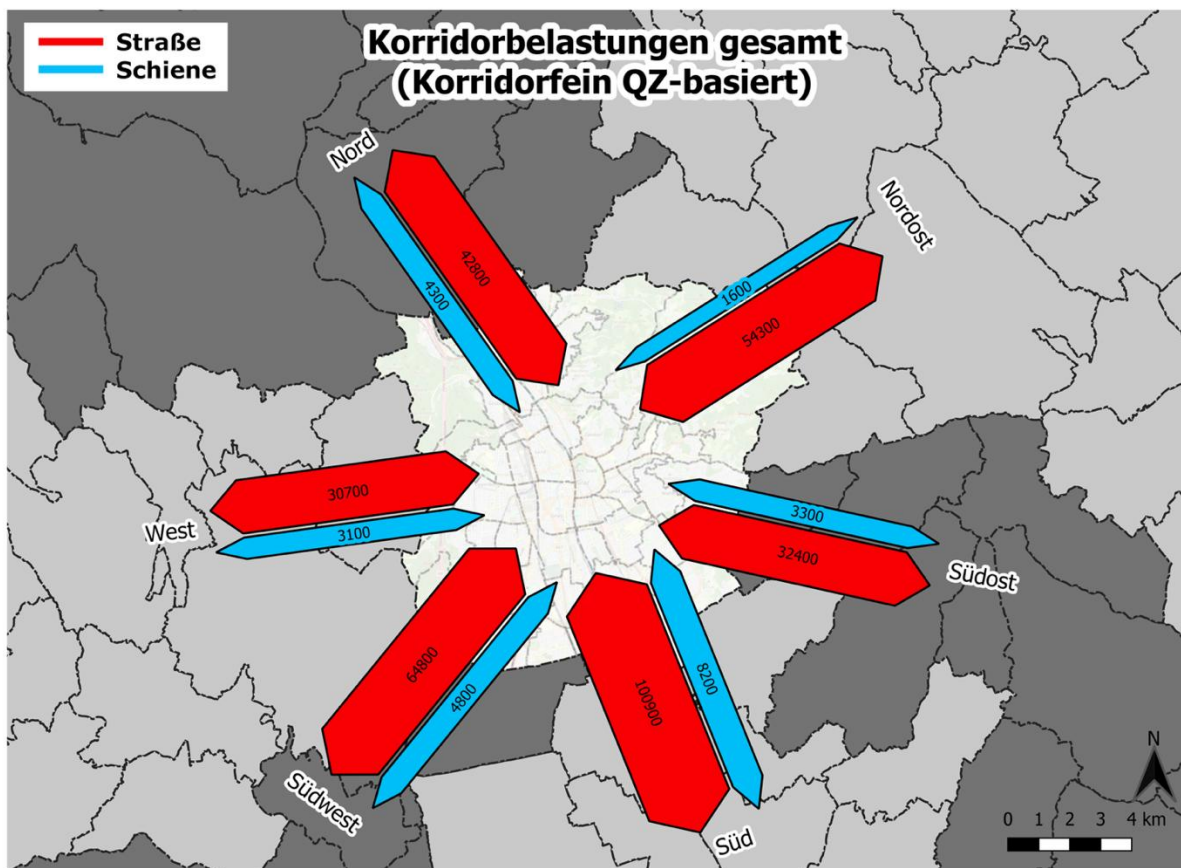


Abbildung 38: Stadtgrenzüberschreitende Personen korridorfein QZ-basiert nach Verkehrsmittel, (TU Graz, Mobilitäts-erhebung stadtgrenzüberschreitender Verkehr Graz & Zentralraum Steiermark auf Basis von anonymisierten Mobilfunkdaten, 2023)

Abbildung 39 zeigt die Tagessumme der grenzüberschreitenden Personen je Korridor sowie den Modal Split nach Korridor und Richtung. Der Korridor Nord sowie die Korridore Südwest und Süd sind die am stärksten befahrenen Korridore des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs. Korridor Süd und Nord haben auch den höchsten Anteil an Querungen im ÖV.

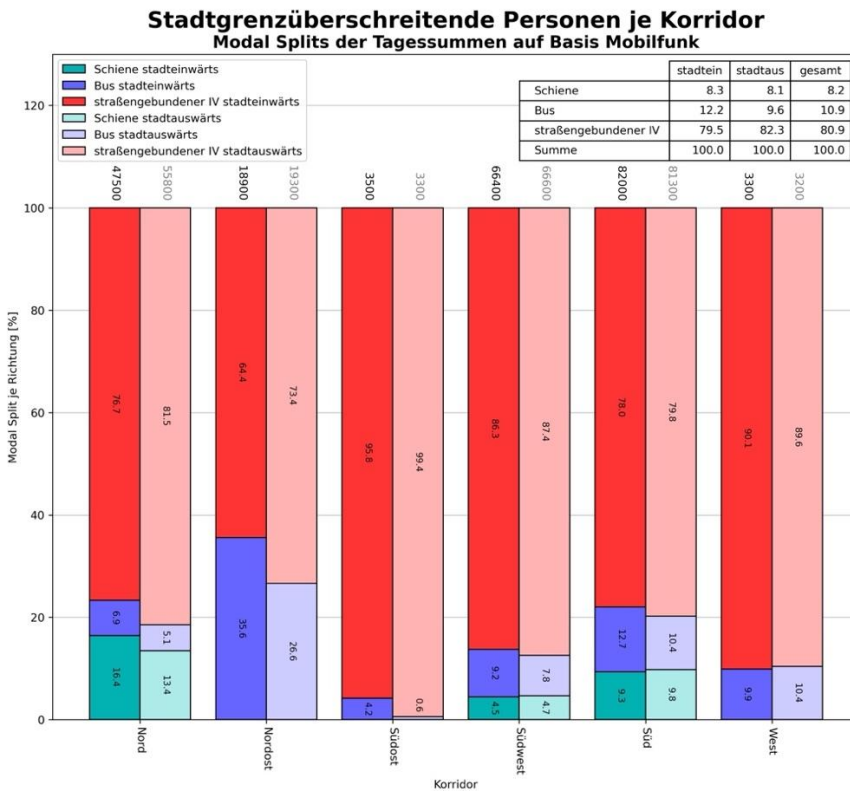
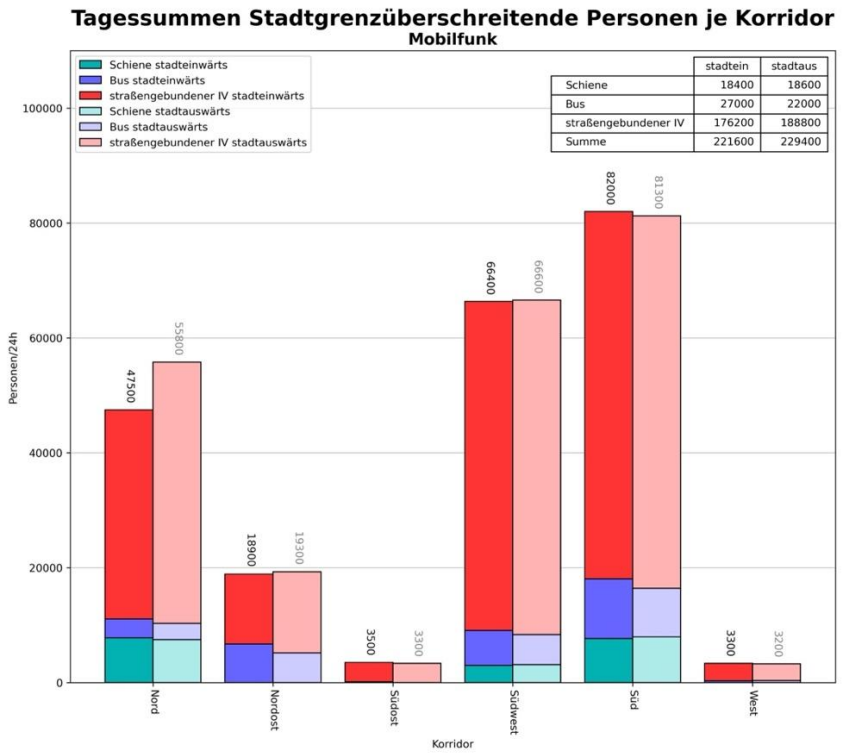


Abbildung 39: links: Tagessumme der grenzüberschreitenden Personen je Korridor; rechts: Modal Split, (TU Graz, 2023)

Die stärksten Quellzellen des stadteinwärts stadtgrenzübergreifenden Verkehrs befinden sich im unmittelbaren Umfeld der Stadtgrenze, insbesondere die südlichen Gemeinden wie z.B.: Seiersberg-Pirka, Premstätten und Kalsdorf, sowie den Gemeinden Gratwein-Straßengel und Gratkorn im Nordwesten von Graz weisen die stärksten Quellbeziehungen über die Stadtgrenze auf (siehe Abbildung 40 und Abbildung 41). Die Zielrelationen des stadtauswärts stadtgrenzübergreifenden Verkehrs zeigen eine entsprechende Symmetrie.

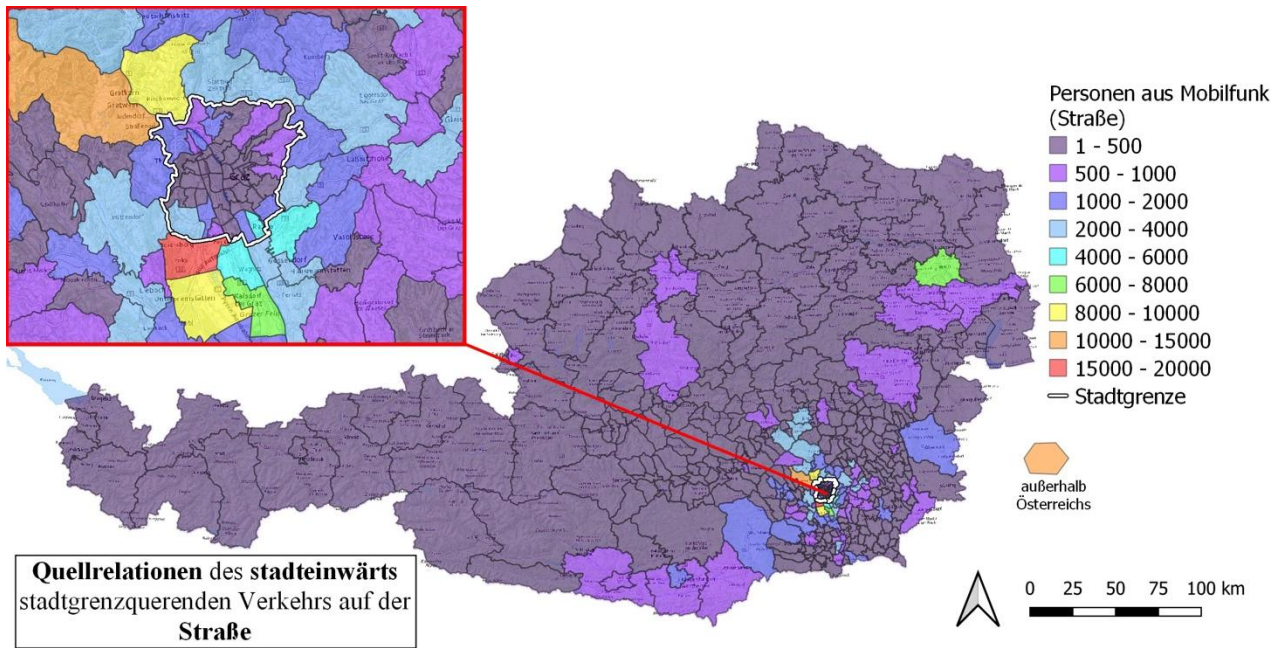


Abbildung 40: Quellrelationen des stadteinwärts stadtgrenzübergreifenden Verkehrs auf der Straße, (TU Graz, 2023)

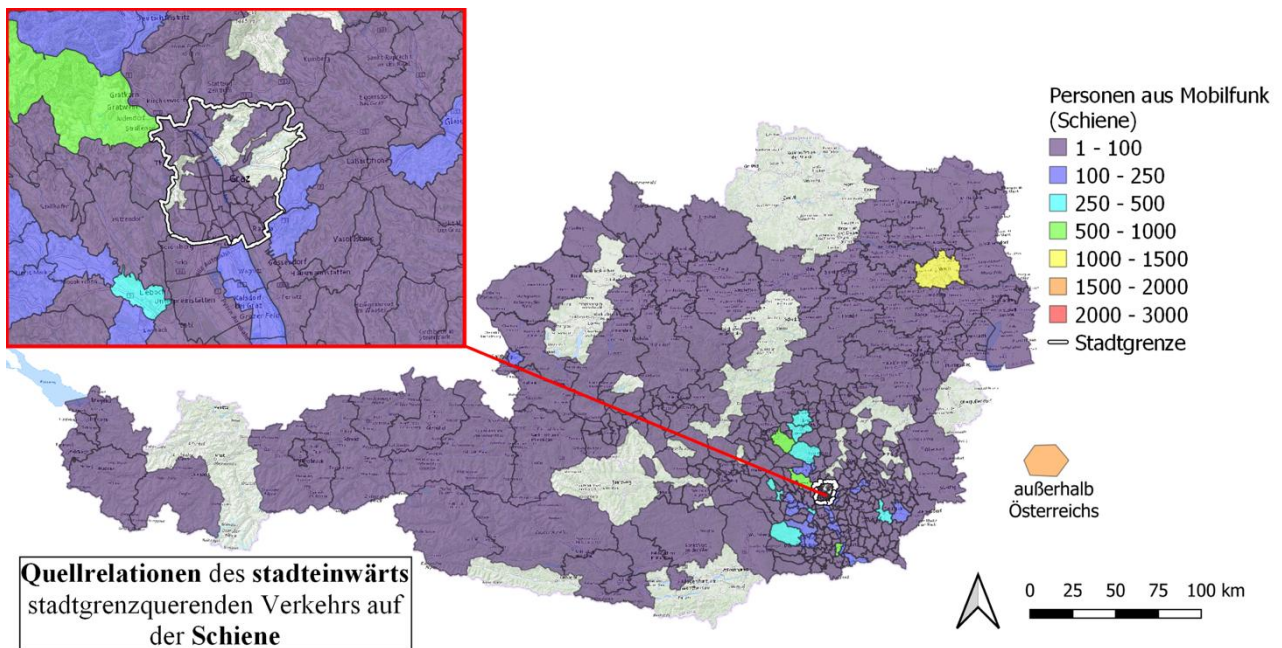


Abbildung 41: Quellrelationen des stadteinwärts stadtgrenzübergreifenden Verkehrs auf der Schiene, (TU Graz, 2023)

### 3.1.5 Öffentlicher Verkehr

Aufgrund der vielfältigen, stadtreionalen Besonderheiten weist der Steirische Zentralraum sehr starke Verkehrsverflechtungen auf. Ein Denken über bestehende Stadt-, Gemeinde-, Bezirks- und Regionsgrenzen ist deshalb von großer Bedeutung für die Regionalentwicklung.

Jeden (Werk-)Tag werden etwa 300.000 Fahrten im Verkehrsverbund Steiermark zurückgelegt; 54.000 Fahrgäste fahren pro Tag mit der S-Bahn, etwa 30.000 sind es im Regiobus.

Mit Dezember 2023 waren rund 272.000 Personen mit dem österreichweiten Klimaticket unterwegs; in der Steiermark wurden davon 18.000 ausgestellt. Rund 75.500 KlimaTickets Steiermark wurden bis Ende 2023 verkauft.

#### 3.1.5.1 ÖV-Güteklasse nach ÖROK

Die (fußläufige) Erreichbarkeit von Haltestellen im öffentlichen Verkehr wird durch das österreichweite System der ÖV-Güteklassen ausgedrückt. Gebiete, die innerhalb eines **fußläufigen Einzugsbereiches einer ÖV-Haltestelle von maximal 1.250 m liegen**, sind in eine von sieben Güteklassen (A bis G) eingestuft (siehe Abbildung 42).

Haltestellen- kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Abbildung 42: ÖV-Güteklassen Haltestellenkategorie und Distanzklassen, (ÖROK, 2023)

Ausgehend von der Kategorie der Haltestelle (abhängig vom Kursintervall und der an der Haltestelle haltenen Verkehrsmittelkategorie) werden Distanzklassen mit der entsprechenden Güteklasse klassifiziert (siehe Abbildung 43). Dabei wird ein Angebotsmindeststandard der ÖV-Erschließung mit vier Abfahrten pro Richtung festgelegt.

Das von der **Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK)** entwickelte System dient als einheitliches Planungs- und Bewertungsinstrument. Es koppelt die ÖV-Erschließungsqualität mit Raumstruktur und Raumentwicklung und ermöglicht damit eine österreichweit vergleichbare Bewertung. Nutzungen, Dichten

und Bauweisen können so einer bedarfsgerechten ÖV-Güteklasse zugeordnet werden. Nicht berücksichtigt sind ergänzende Systeme wie Bike & Ride, Park & Ride oder Mikro-ÖV.

<b>Güteklasse</b>	<b>Qualitätsbeschreibung</b>	<b>Räumliche Zuordnung</b>
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	Sehr gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
D	Gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
E	Sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	Gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich

Abbildung 43: Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung und räumlicher Zuordnung, (ÖROK, 2023)

Für die Ermittlung der Mindestabdeckung wurde zunächst die Anzahl der Abfahrten pro Tag im Werktagsverkehr analysiert. Auf Basis dieser Analyse wurden Abfahrtszahlen in Klassen eingeteilt und diesen Klassen anschließend Güteklassen (Haltestellenkategorien) zugewiesen. Unter Berücksichtigung der maximalen Fußwegdistanz — allgemein mit 1.250 m angesetzt (siehe Abbildung 42); für die Haltestellenkategorie VI, VII wurde ein Wert von 750 m und für Kategorie VIII ein Wert von 500 m verwendet — wurde der jeweils größte Einzugsbereich bestimmt. Dieser maximale Einzugsbereich wurde anschließend auf den Bevölkerungsraster übertragen, womit die Mindestabdeckung berechnet werden konnte.

Abbildung 44 und Tabelle 10 zeigen die Aufteilung der Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen im Steirischen Zentralraum.

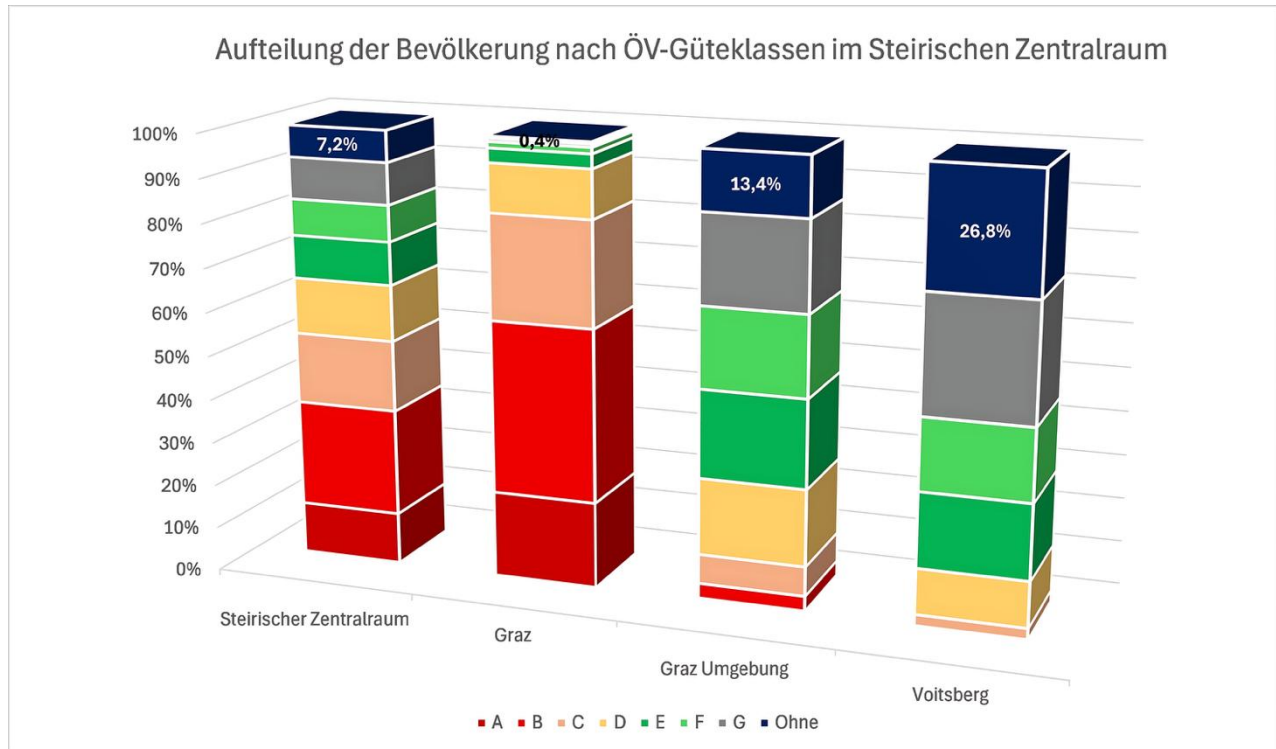


Abbildung 44: Aufteilung der Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen Werktag mit Schule im Steirischen Zentralraum, (ÖROK, 2023, eigene Darstellung)

Tabelle 10: Aufteilung der Bevölkerung gesamt und anteilig nach Güteklasse (Werktag Ferien und Werktag Schule), (ÖROK ÖV-Güteklasse 2022, Rasterdaten Bevölkerung GIS-Steiermark 2019, eigene Darstellung)

	Summe EW 2019	davon in Gütekl. A bis G (Ferien)	in %	davon in Gütekl. A bis G (Schule)	in %
<i>Steirischer Zentralraum</i>	490.927	452.260	92,1 %	455.780	92,8 %
Graz	292.426	291.068	99,5 %	291.161	99,6 %
Graz-Umgebung	157.915	135.303	85,7 %	136.787	86,6 %
Voitsberg	50.001	34.650	69,3 %	36.607	73,2 %

In der Abbildung 45 und Abbildung 46 werden die ÖV-Güteklassen im Steirischen Zentralraum während der Schul- als auch Ferienzeit dargestellt.

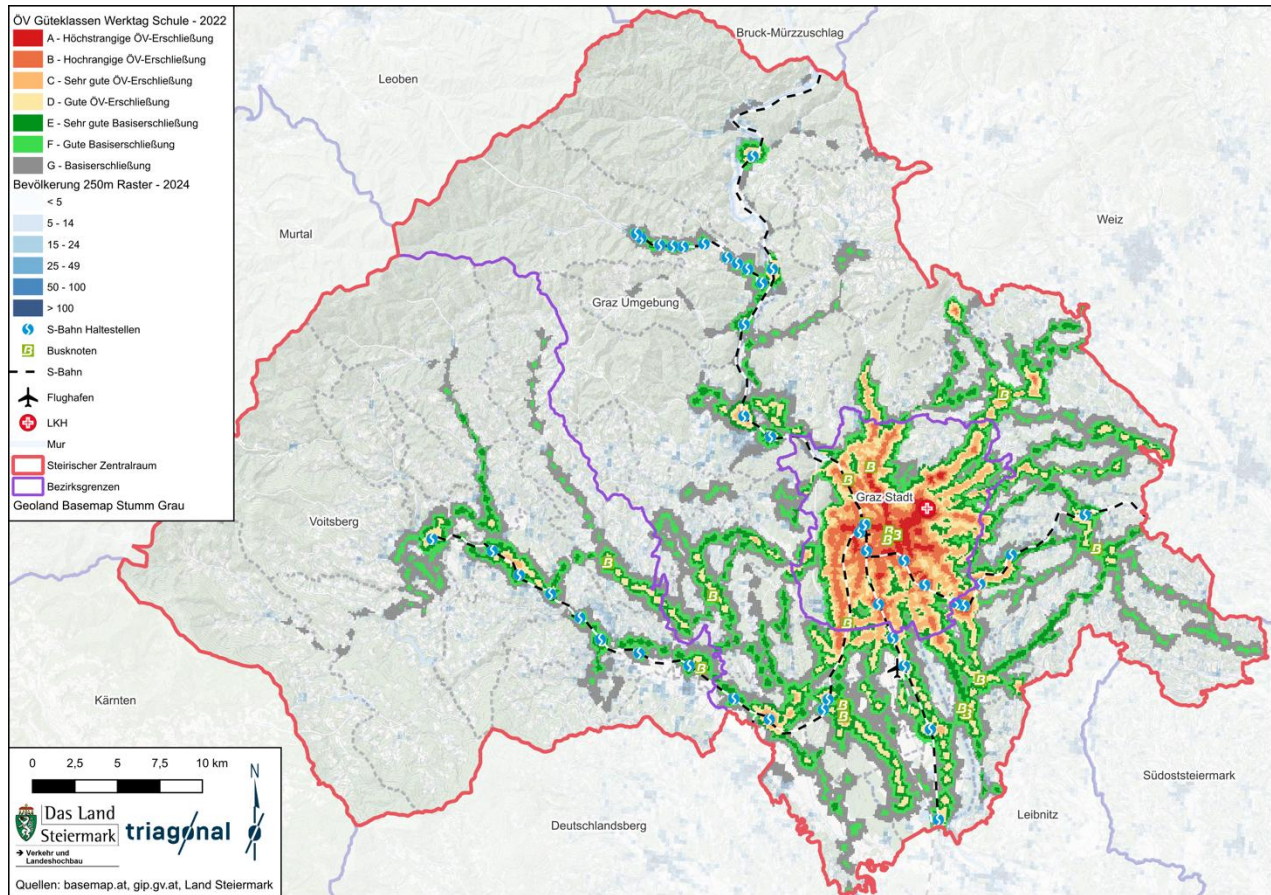


Abbildung 45: ÖV-Güteklasse Werktag Schule, (eigene Darstellung, September 2025)

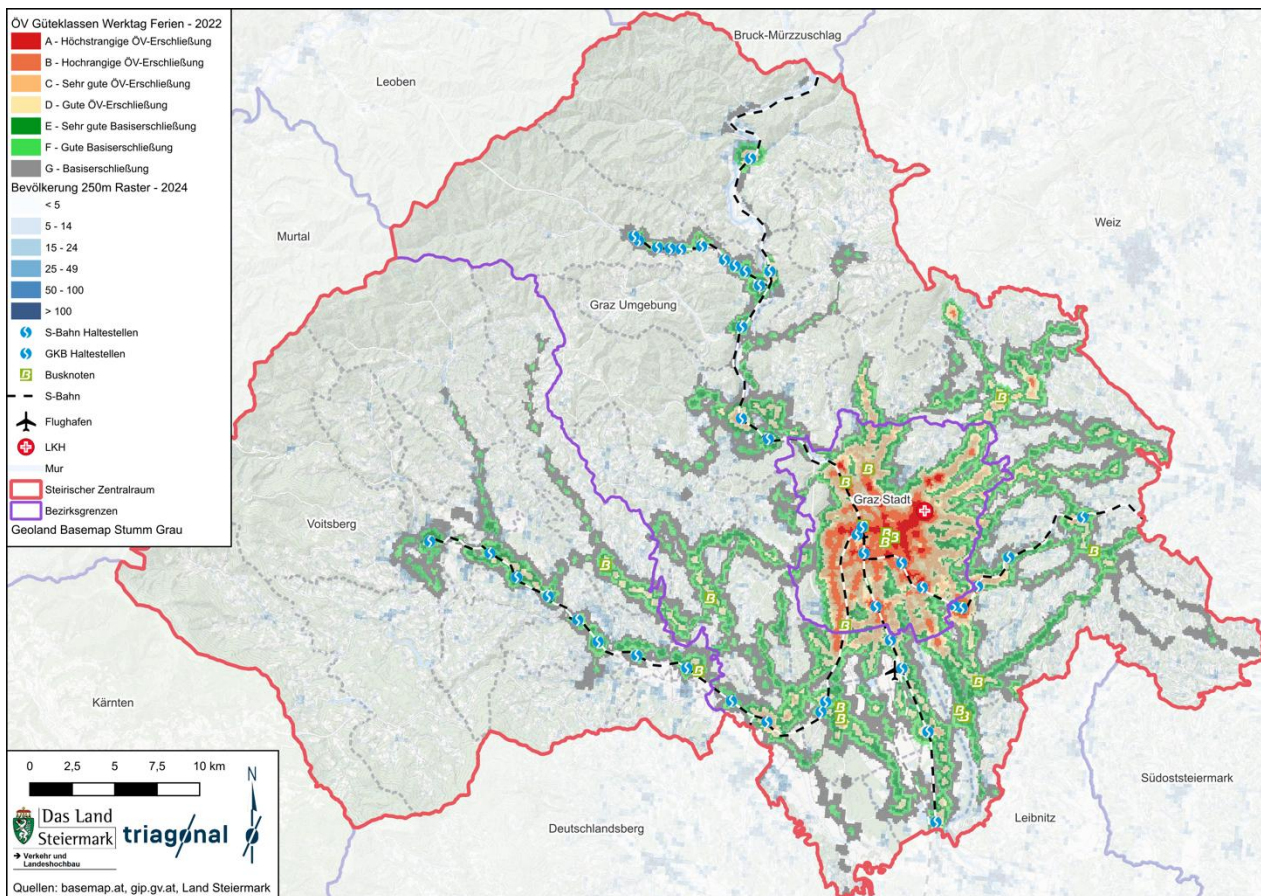


Abbildung 46: ÖV-Güteklasse Werktag Ferien, (eigene Darstellung, September 2025)

### 3.1.5.2 ÖV-Mindestangebot nach Mobilitätsstrategie 2024+

In Anlehnung an die **Mobilitätsstrategie 2024+** und gemäß den Beschlüssen der Konferenz der Verkehrsreferenten sind die Mindestbedienqualitäten im Linienbusverkehr in Zuständigkeit und Finanzierung des Landes umzusetzen und dauerhaft zu sichern. Für zu erschließende Siedlungskerne – definiert als geschlossene Siedlungsgebiete auf zusammenhängenden 250 × 250 m - Rasterzellen mit jeweils mindestens 50 EW – ist eine Mindestbedienung festzulegen, die die in nachfolgender Tabelle 11 beschriebenen Qualitäten umfasst.

Tabelle 11: ÖV-Mindestangebote für Siedlungskerne, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2024, eigene Darstellung)

Siedlungskerngröße	Mindestangebot an Kurspaaren pro Werktag zum nächsten ÖV-Knoten bzw. Zentrum		
	ÖV-Knoten	Regionales Zentrum	Überregionales Zentrum
ab 501 EW	4	6	-
ab 1.001 EW		8	-
ab 2.501 EW			13

Die gerasterte Analyse der ÖV-Abdeckung, über die Ortskerne gelegt, zeigt, dass von einem flächendeckenden Angebot auszugehen ist. Bis auf wenige Ausnahmen (Pichling bei Köflach und Mooskirchen) wirken einzelne Örtlichkeiten unterversorgt; dieses Bild entsteht überwiegend durch die rasterbasierte Darstellung (kartografische Unschärfen) und weist nicht auf eine systematische Lücke hin (siehe Abbildung 47).

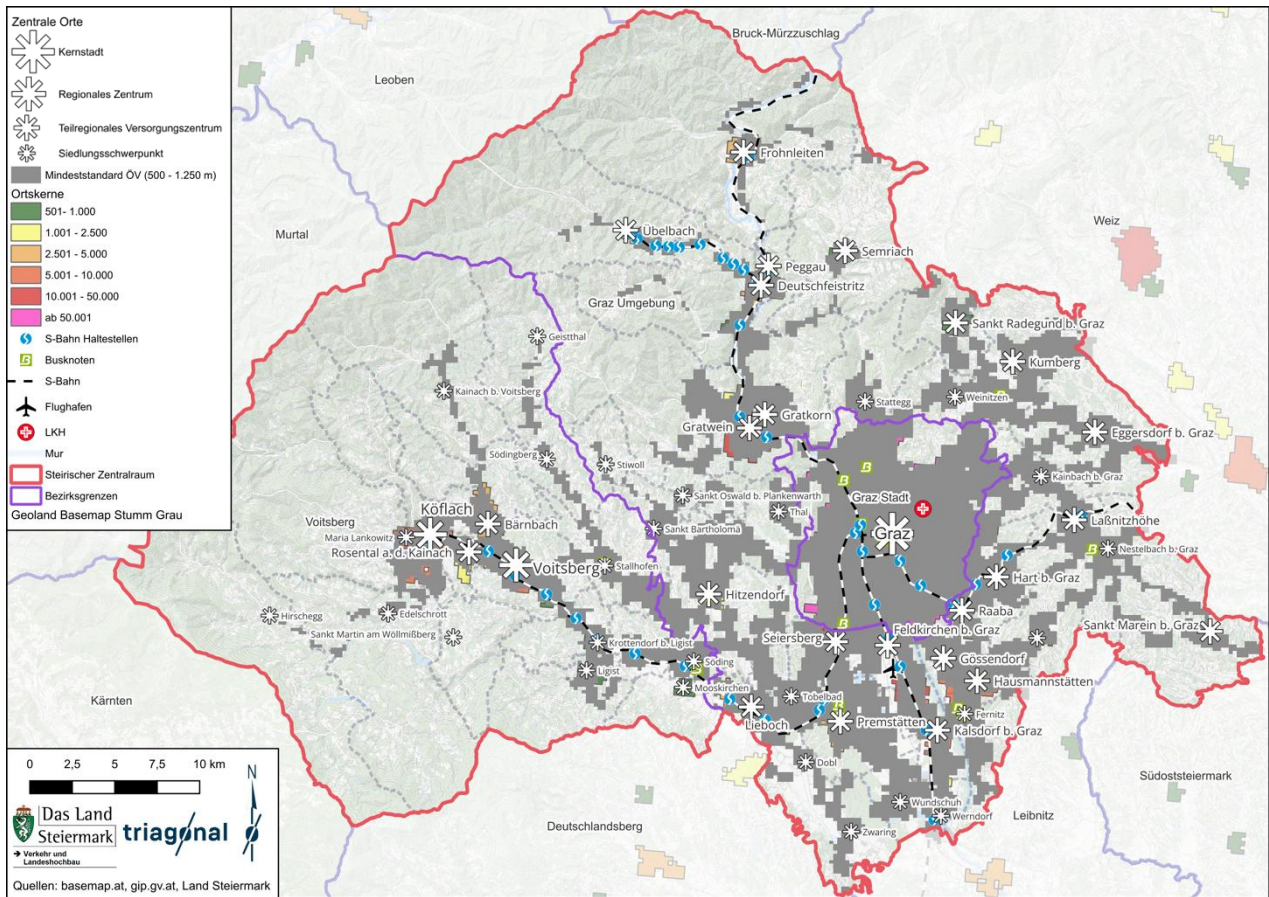


Abbildung 47: Mindestangebot ÖV im Steirischen Zentralraum, (eigene Darstellung, September 2025)

Die Prüfung des ÖV-Mindestangebots erfolgte zweistufig. Zunächst wurde für jeden Siedlungskern gemäß Mobilitätsstrategie 2024+ die geforderte Anbindung zum nächsten ÖV-Knoten bzw. Zentrum geprüft; diese Vorgaben sind erfüllt. Ergänzend wurde eine verfeinerte Rasteranalyse durchgeführt, in der die fußläufigen Einzugsbereiche der Haltestellen – differenziert nach Haltestellenklasse und Angebotsniveau – mit dem 250 × 250 – m - Bevölkerungsraster verschnitten wurden.

### 3.1.5.3 Schienengebundener Öffentlicher Verkehr

Der Steirische Zentralraum ist durch folgende (S-)Bahnlinien erschlossen:

- S1 Mürzzuschlag – Bruck a.d. Mur – Frohnleiten – Graz – Leibnitz – Spielfeld-Straß
- S3 Graz – Gleisdorf – Feldbach – Fehring (– Szentgotthárd)
- S6 Graz – Hengsberg – Wettmannstätten – Wies-Eibiswald
- S7 Graz – Lieboch – Voitsberg – Köflach
- S8 Kapfenberg – Bruck a.d. Mur – Judenburg (– Unzmarkt)
- S51 Spielfeld-Straß – Mureck – Bad Radkersburg
- S61 Graz – Lieboch – Wettmannstätten (Anschluss Koralmbahn) – Deutschlandsberg – Wies-Eibiswald

Abbildung 48 und Abbildung 49 zeigen die aktuellen Angebote im schienengebundenen Nahverkehr der Steiermark.



Abbildung 48: Zielvorgaben des schienengebundenen Nahverkehrs in der Steiermark 2025+, (Verbund Linie; 2024)

## Fernverkehr Steiermark 2025+

Alle Angaben zur Hauptverkehrszeit

Stand: Februar 2024

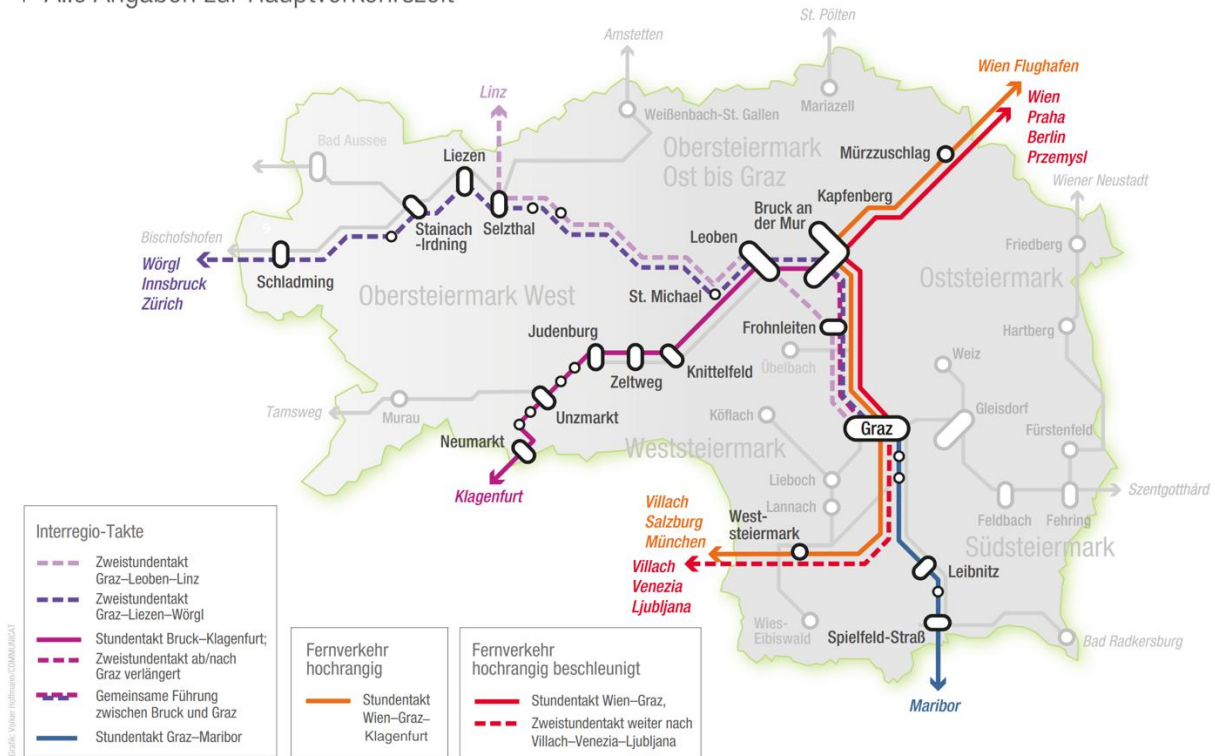


Abbildung 49: Fernverkehr 2025+, (ÖBB; 2018)

### 3.1.5.4 Zielnetz Schienenverkehr 2040

Das Zielnetz der ÖBB für das Jahr 2040 sieht folgende Ausbaupläne vor:

Bruck a.d. Mur nach Graz: Viergleisiger Ausbau der Südstrecke im Raum Frohnleiten – Graz (Abbildung 50 – Abschnitt BMG) und Errichtung Nahverkehrsknoten Graz Gösting zur

- Angebotsausweitung und Fahrzeitverkürzung im Fernverkehr (Kantenfahrzeit Bruck a.d. Mur – Graz: 30 min)
- Verdichtung des Nahverkehrs nördlich von Graz
- Kapazitätssteigerung für Personen- und Güterverkehr

Zwischen Graz und Köflach soll es zu einem zweigleisigen Ausbau zwischen Graz und Lieboch kommen, einer Adaptierung des Grazer Hauptbahnhofes und zur Errichtung zusätzlicher und Umbau bestehender Verkehrsstationen (Abbildung 50 – Abschnitt GKB). Im gesamten Streckennetz der Graz-Köflacher Bahn soll es im Nahverkehr zu einer Angebotsverdichtung kommen.

Graz – Spielfeld: Beschleunigung des Fernverkehrs Richtung Slowenien und Ausweitung des Nahverkehrs südlich von Graz bis Spielfeld-Straß sowie Kapazitätssteigerung für den Personen- und Güterverkehr. Hierfür soll es zu einem zweigleisigen Ausbau der eingleisigen Abschnitte zwischen Graz und der Staatsgrenze nach Spielfeld-Straß sowie zum Umbau des Bahnhofs Spielfeld-Straß kommen (Abbildung 50 – Abschnitt GSF).

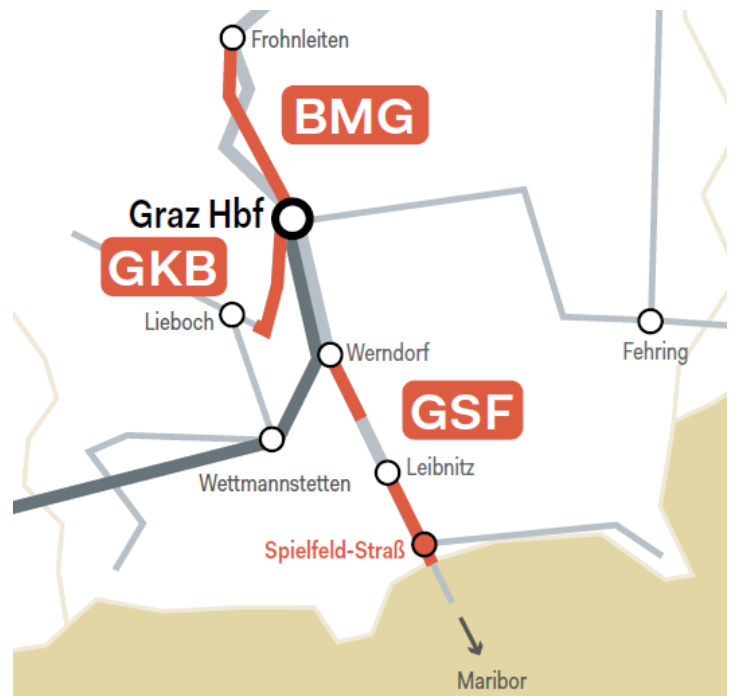


Abbildung 50: Ausschnitt ÖBB Zielnetz 2040, (BMK und ÖBB, 2024)

Zur Realisierung des Zielnetzfahrplans 2040 sind über das Zielnetz 2040 der ÖBB jedoch weitere Maßnahmen im steirischen Schienennetz erforderlich. Dazu zählt im Steirischen Zentralraum insbesondere der Neubau einer Verbindung zwischen der Koralmbahn bei Feldkirchen und der Steirischen Ostbahn bei Gleisdorf sowie der S-Bahn-Tunnel in Graz.

Durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn wird die nächste Ausbaustufe des steirischen S-Bahn- und RegioBahn-Angebots realisiert: Intervallverdichtungen und Beschleunigungsmaßnahmen verbessern Reisezeiten und Zuverlässigkeit, neue Verkehrsdienste und Fahrzeuge erhöhen Kapazität und Qualität – inklusive besserer Fahrradmitnahme. Gleichzeitig stärkt der Zielfahrplan 2040 Graz als Knoten: der Stundentakt Richtung Wien wird über die Koralmbahn nach Kärnten weitergeführt und durch RJX-Verbindungen ergänzt; Interregio-Angebote binden u. a. Maribor sowie inneralpine Achsen regelmäßig an (vgl. Abbildung 51).

# Zielfahrplan 2040

Schematische Darstellung für die Hauptverkehrszeit

Stand: Januar 2024



Abbildung 51: Zielfahrplan 2040 (Mobilitätsstrategie Steiermark 2025+, 2024)

### 3.1.5.5 Linienbusverkehr

Der Buslinienverkehr wird in der Steiermark durch das Konzept RegioBus seit 2017 in Bündelplanungen geplant und ausgeschrieben.

In Regionen, wo Bahntrassen fehlen und ein Bau nicht finanzierbar ist, soll durch den Linienbusverkehr ein attraktives Angebot geschaffen werden - mit Hauptaugenmerk auf den sternförmig von und nach Graz verlaufenden Buskorridoren. Der Steirische Zentralraum wird folglich in mehrere Verkehrskorridoren und Busbündel geteilt. Der Grazer Stadtverkehr verkehrt zudem in Zone 101 teilweise über die Bezirks-/Gemeindegrenze hinaus (Abbildung 52).

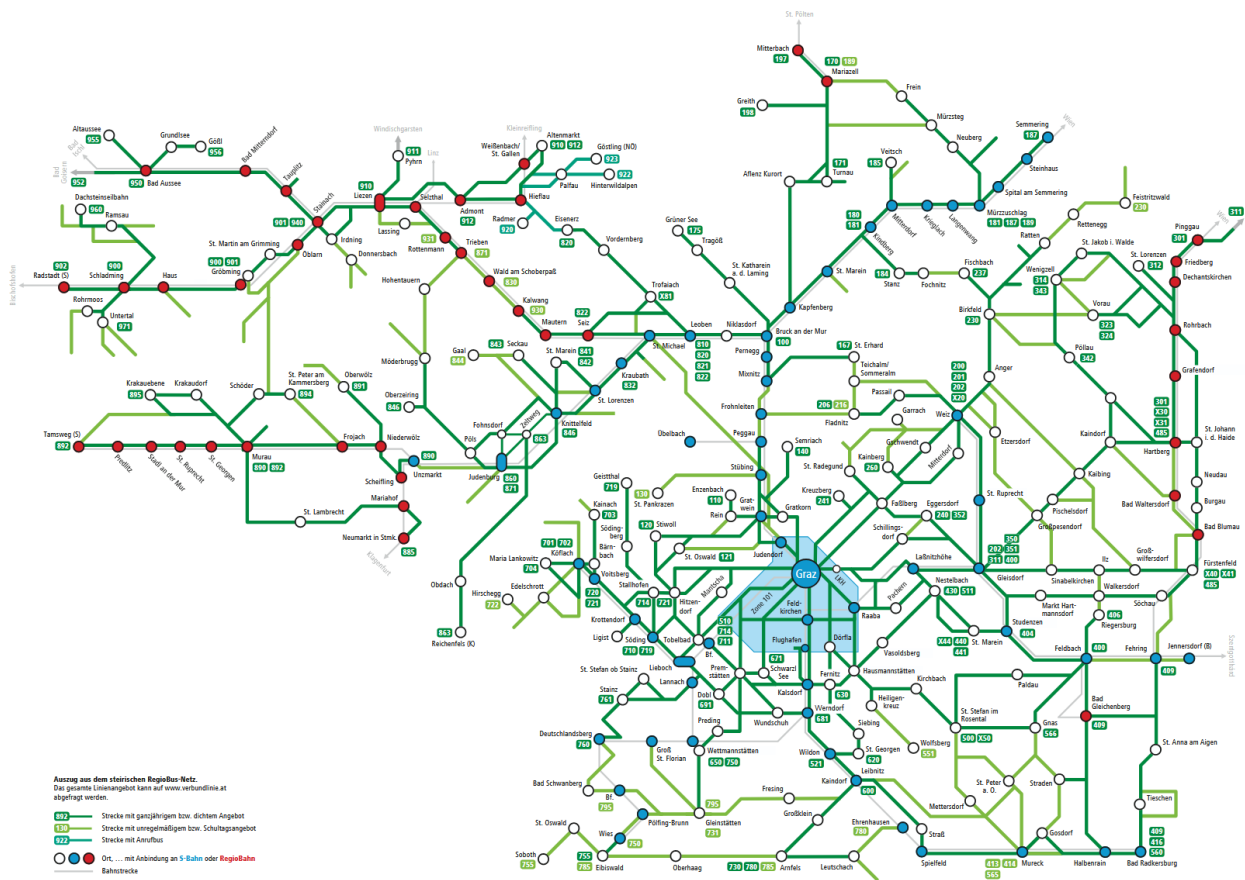


Abbildung 52: Auszug RegioBus-Netz Steiermark, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025)

### Busknoten / Busbahnhöfe im Steirischen Zentralraum

Im Steirischen Zentralraum gibt es 15 Busknoten bzw. Busbahnhöfe, die als Taktknoten im RegioBus-System fungieren:

Der **Busbahnhof Hitzendorf** wurde im November 2022 eröffnet und bietet eine halbstündliche Umsteigemöglichkeit zwischen den Bussen; die RegioBus Linien 710, 711 und 712 verkehren tagsüber im Stundentakt zwischen Graz und Söding bzw. Premstätten (Umstieg zur S-Bahn) und St. Bartholomä. Gemeinsam ermöglichen diese Linien zwischen Waldhof Abzweigung Mantscha und Graz somit einen 20-Minuten-Takt, die Linie 712 bietet gemeinsam mit der Linie 710 je zwei Verbindungen pro Stunde zwischen Hitzendorf und

Graz. Die Linie 714 verkehrt im tagsüber im Stundentakt zwischen Stallhofen und Tobelbad-Premstätten Bahnhof über Lieboch (Umstieg auf S-Bahn).

Seit September 2023 gibt es mit dem **Busbahnhof Nestelbach** auf der **Schemerlhöhe** einen zentralen Umsteigeknoten. Damit kann alle 30 Minuten zwischen St. Marein, Graz LKH, Laßnitzhöhe und Vasoldsberg/Hausmannstätten auf den Linien 420/430/440/X44/511/441 umgestiegen werden.

Seit 1. Mai 2023 gibt es den **Busknoten Faßberg**, der als Taktknoten der RegioBus-Linien 200, 201, X20, 240, 250 und 260 fungiert. Damit kann zwischen den Buslinien von/in alle Richtungen umgestiegen werden – Graz Zentrum, Graz Andritz, St. Radegund, Weiz, Eggersdorf werden taktvoll miteinander verknüpft. Die bisherige Umwegfahrt der Linie 240 über Kumbergbrücke, die lediglich dem Umstieg zwischen Eggersdorf und Weiz diente, kann somit entfallen.

Seit Herbst 2024 ist auch der **Busbahnhof Premstätten** fertig gestellt; er stellt einen wichtigen Schritt in der Entwicklung des regionalen Busnetzes dar und soll weitreichende Verbesserungen sowie eine Stärkung der radialen Buslinien von Graz über Premstätten bis Wundschuh bzw. Zwaring bringen.

## Busbündel

Seit 9. Juli 2023 sind die zwei Regiobus-Bündel Graz-Südwest und Graz-Südost in Kraft.

### Regiobus Graz-Südost (siehe Abbildung 53 rechts)

Teil 1 – Hügelland östlich von Graz

Für die Region südöstlich von Graz ergibt sich:

- 20-Minuten-Takt zwischen Pachern und Graz Jakominiplatz (Linien 430/440) an Mo–Fr
- 30-Minuten-Takt zwischen St. Marein und Graz (Linien 440/X44, verschiedene Strecken!) an Mo–Fr
- 30-Minuten-Takt zwischen Laßnitzhöhe und Graz (Linien 420/430, verschiedene Strecken!)
- Stundentakt an Samstagen zwischen St. Marein und Graz über Laßnitzhöhe (umsteigefreier Übergang Linien 430 und 440 via Brunn bzw. 441 via Krumegg)
- Umsteigeknoten bei der Feuerwehr Nestelbach: Dort kann alle 30 Minuten zwischen St. Marein, Graz LKH, Laßnitzhöhe und Vasoldsberg/Hausmannstätten umgestiegen werden.

Teil 2 – von Graz in Richtung St. Stefan im Rosental, Allerheiligen, Kalsdorf

Für die Region südöstlich von Graz ergibt sich:

- 15-Minuten-Takt zwischen Graz und Dörfla (Linien 500, 501, 521) an Werktagen von Mo–Fr
- 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Hausmannstätten
- 30-Minuten-Takt nach Kirchbach und St. Stefan im Rosental (Linien 500, X50)
- Stundentakt nach Heiligenkreuz am Waasen, zweistündlich weiter nach Wolfsberg im Schwarzaulal (Linie 501)
- Stundentakt an Wochenenden nach St. Stefan mit Stichfahrt über Heiligenkreuz/Waasen
- Neue Umsteigeknoten in Hausmannstätten (Linien 500/501/510/511) und bei Magna (Linien 660 mit X31, X41, X44, X50)

**Regiobus Graz-Südwest** (siehe Abbildung 53 links)

Teil 1 – von Graz in Richtung Feldkirchen, Wildon, St. Georgen

Für die Gemeinden in dieser Region ergibt sich:

- 30-Minuten-Takt zwischen Graz ÖGK und Werndorf (Linien 600, 620); Abendverkehr im Stundentakt auf der Linie 620
- 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Schwarzlsee/IBC (Linien 650 und 671) an Werktagen Mo–Fr; Stundentakt am Wochenende; dort Verknüpfung zur verlängerten Linie 510 (nach Premstätten bzw. Kalsdorf/Fernitz/Hausmannstätten)
- Neue Umsteigeknoten beim Schwarzlsee IBC (RegioBus-Linien 510/640/650/671), in Kalsdorf (S-Bahn S5 und RegioBus-Linien 510/600/620/630) und in Werndorf (S-Bahn S5 und RegioBus-Linien 681, 690).

Teil 2 – von Graz in Richtung Premstätten, Dobl, Zwaring

Für die Gemeinden in dieser Region ergibt sich:

- Tangentialbus-Linie 660, die im 30-Minuten-Takt (Mo–Fr) und an Wochenenden im Stundentakt von Pirka über Seiersberg, Magna, Raaba nach Pachern führt und unterwegs mehrere Verknüpfungen im Liniennetz bietet: - in Feldkirchen zur S-Bahn S5 und zu den RegioBussen 600/620 - bei Magna zur den Expressbussen nach Hartberg (X31), Fürstenfeld (X41), St. Marein (X44) und St. Stefan im Rosental (X50) - in Raaba zur S-Bahn S3 und zu den RegioBussen 510/51
- 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Premstätten (Linien 681 und 691) an Werktagen Mo–Fr; Stundentakt am Wochenende; dort besteht eine Verknüpfung zu den Linien 510 und 640 (in Richtung Kalsdorf) sowie 714 (in Richtung Lieboch).
- südliche Tangentiallinie 690 zwischen Werndorf und Zwaring, in der Früh im 30-Minuten-Takt; am Nachmittag im Stundentakt an Werktagen Mo–Fr
- neuer Umsteigeknoten am Busbahnhof Premstätten (RegioBus-Linien 510/640/681/691/714)

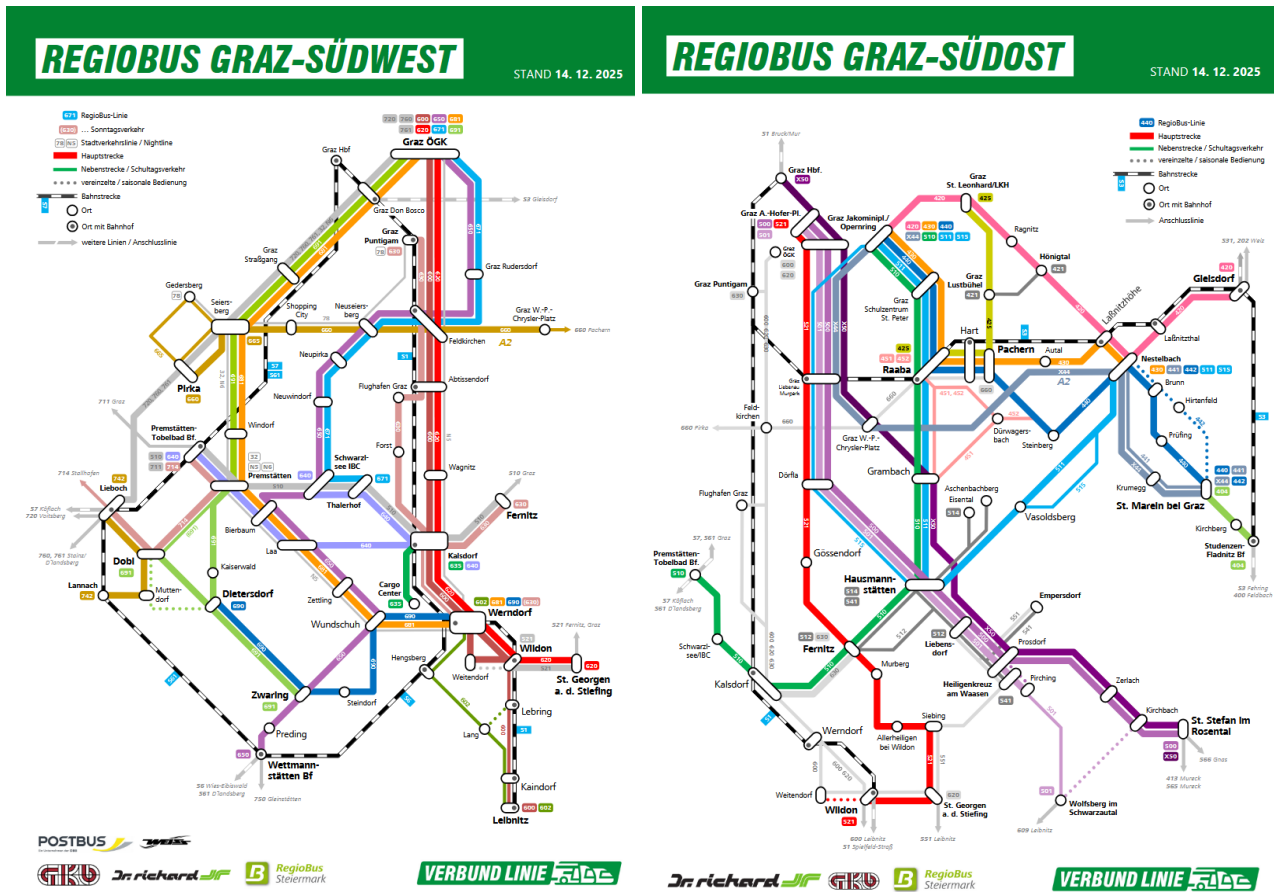


Abbildung 53: links RegioBus Graz-Südwest, rechts: RegioBus Graz-Südost, (Verbund Linie, Dezember 2025)

### RegioBus Voitsberg

Das RegioBus-Bündel Voitsberg wurde im Juli 2021 in Betrieb genommen. Die Linien 701, 702, 703 versorgen den Raum Voitsberg-Köflach-Bärnbach:

Teil 1

- die Linie 701 im Stundentakt zwischen Voitsberg, Rosental und Köflach
- die Linie 702 alle ein bis zwei Stunden über Piber und Bärnbach
- die Linie 703 alle ein bis zwei Stunden von Kainach über Bärnbach und das ÖDK-Gelände) nach Voitsberg.
- Maria Lankowitz und Pichling werden stündlich (Mo–Fr) von der Linie 704 erschlossen, am Wochenende alle zwei Stunden.
- Die Linie 720 verbindet Voitsberg über Ligist und Lieboch mit Graz; vielfach muss in Lieboch auf die RegioBus-Linien 760/761 von Stainz/Deutschlandsberg umgestiegen werden.
- Die Linie 721 fährt von Voitsberg nach Stallhofen.
- Vorrangig an Schultagen fahren die Linien 708 (Lichtenegg), 709 (Kowald), 722 (Hirschegg/Pack), 725 (Ligist/Kleingaisfeld), 726 (Salla) und 728 (St. Martin am Wöllmißberg).
- Aufs Gaberl fährt die Linie 726 am Wochenende mit drei Fahrten pro Richtung.

## Teil 2

- Von Graz fahren die Linien 710 und neu 712 im Stundentakt (Wochenende zweistündlich) über Steinberg und Rohrbach bzw. Niederberg nach Hitzendorf, von dort weiter neu über Stein nach Söding-Mooskirchen (710) bzw. St. Bartholomä (712).
- Die Linie 711 fährt im Stundentakt (Wochenende zweistündlich) von Graz über die Mantscha und Haselsdorfberg nach Tobelbad und Premstätten-Tobelbad. Zusammen mit den Linien 710/712 wird der Grazer Siedlungsgebiet Steinberg damit im 20-Minuten-Takt versorgt.
- Linie 714 verbindet Stallhofen mit Hitzendorf und neu mit Lieboch und Premstätten-Tobelbad.
- In Hitzendorf entsteht somit ein Taktknoten jede halbe Stunde, bei dem zwischen allen Buslinien umgestiegen werden kann.
- Die neue Linie 719 fährt im Stundentakt (Wochenende zweistündlich) von Geistthl/Södingberg über Stallhofen und stellt den Lückenschluss nach Söding-Mooskirchen Bf her.
- Vorrangig im Schülerverkehr fahren die Linien 716 (St. Bartholomä/Hitzendorf), 717 (Mantscha), 718 (Rein)
- Busbahnhof Söding-Mooskirchen mit verbesserten Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahn und den Linien 710, 719, 740

**Regiobus Graz-Nord**

Das Busbündel Graz Nord verbindet Graz mit den nördlichen Umlandgemeinden bis Bruck an der Mur – u. a. Gratkorn, Gratwein-Straßengel, Peggau/Deutschfeistritz, Frohnleiten, Mixnitz, Semriach und Stübing; teils auch St. Erhard sowie Teich-/Sommeralm.

- Halbstündliche Verbindungen an Werktagen (Mo bis Fr) Rein – Gratwein – Gratkorn – Graz (Linie 110); am Wochenende bis Rein mit Stundentakt an Samstagen, alle zwei Stunden an So/Fei
- Stündliche Verbindungen an Werktagen (Mo bis Fr) Gratwein – Rötz – Judendorf – Graz (Linie 120); Abendverkehr (Mo bis Fr) bis Gratwein bis ca. 22:00 Uhr
- Verbesserte Anbindung von Deutschfeistritz durch Linie 100, zum Teil ab Friesach über Stübing Bahnhof nach Deutschfeistritz
- Bessere Anbindung des Freilichtmuseums Stübing und der Lurgrotte Peggau (Linie 130): Mehrangebot am Wochenende in der Wandersaison von/nach Graz mit drei bzw. zwei zusätzlichen Anschlussbussen von/zur S-Bahn S1 am Bahnhof Gratwein-Gratkorn bzw. Bahnhof Peggau-Deutschfeistritz
- zusätzliches Kurspaar am Vormittag (Mo bis Sa) nach Semriach (Linie 140), Mehrangebot am Wochenende

**Stadtverkehr Graz**

Die Graz Linien verkehren im Stadtraum Graz auf einem Streckennetz von etwa 340 km in der Zone 101. Sie sind gemeinsam mit dem RegioBus in den Verkehrsverbund Steiermark integriert.

### 3.1.5.6 ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte

Im Rahmen einer Untersuchung vom Österreichischen Institut für Raumplanung im Jahr 2022 wurde die ÖV-Anbindung von Arbeitsplätzen in Österreich untersucht. Dabei wurde analysiert, in welcher Qualität (in Form der ÖV-Güteklassen A bis G) Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 50 Arbeitsplätzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind.

Die Rasterdaten (100 x 100m Zelle) der Statistik Austria zu Erwerbsspendelnden am Arbeitsplatz wurden mit den ÖV-Güteklassen der ÖROK verschnitten. Das Ergebnis zeigt zunächst, dass in der Steiermark rund 60 % der Erwerbstätigen in Rasterzellen mit mehr als 50 Erwerbsspendelnde gemeldet sind. Die Steiermark hat im Bundeslandvergleich einen der höchsten Anteile in der Güteklasse A (23,8 %), gleichzeitig aber auch einen hohen Anteil an Arbeitsplatzstandorten außerhalb der ÖV-Erschließung (9,1 %).

Abbildung 54 zeigt den Anteil der Erwerbsspendelnden bei großen Arbeitgebern nach Bezirk und ÖV-Güteklasse im Steirischen Zentralraum. Während im Bezirk Graz Stadt etwa 75 % der Erwerbsspendler an ihrem Arbeitsort über eine hochrangige ÖV-Infrastruktur angeschlossen sind, sind es im Bezirk Graz-Umgebung nur etwa 5 % bzw. im Bezirk Voitsberg keiner.

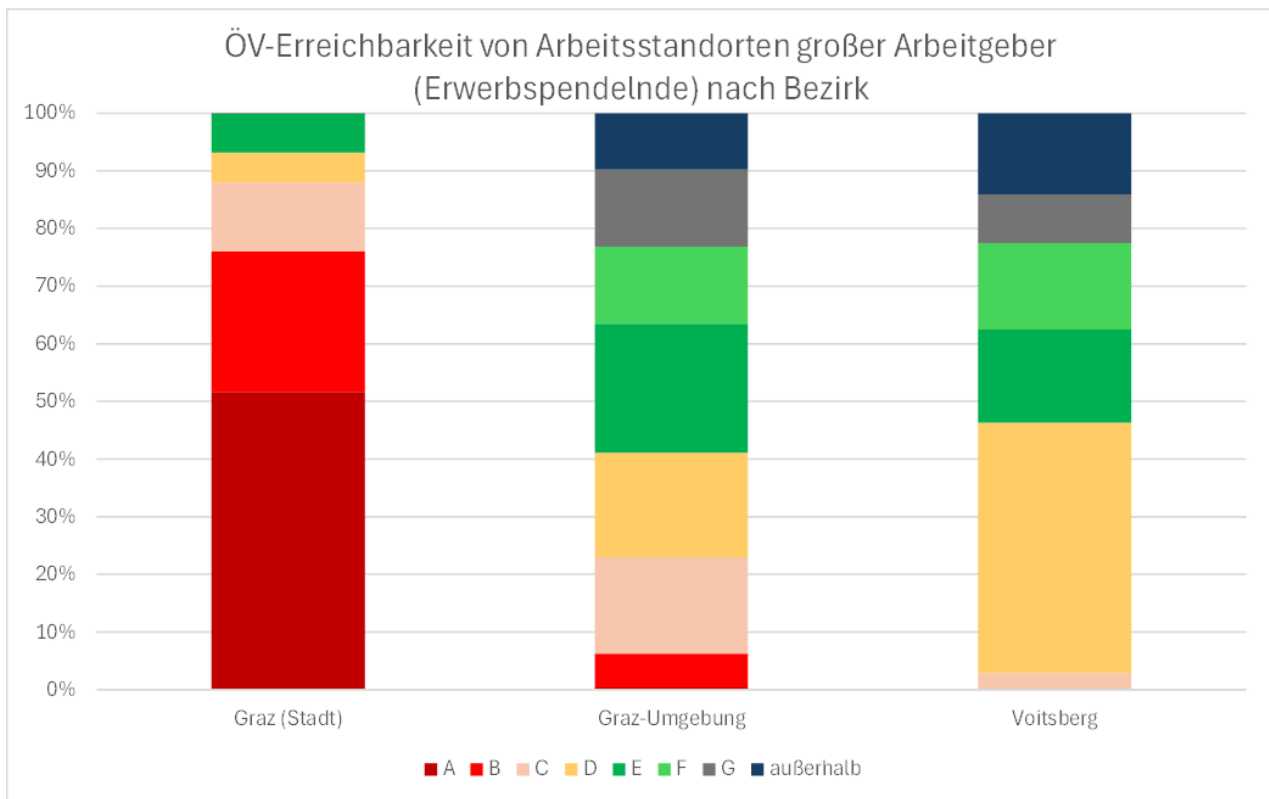


Abbildung 54: Anteil der Erwerbsspendelnden bei großen Arbeitgebern nach Bezirk und ÖV-Güteklasse, (Kovacic et al., 2022, eigene Darstellung)

Tabelle 12 zeigt die Zahlen der Erwerbsspendelnden nach Bezirk und ÖV-Güteklasse an allen Arbeitsplatzstandorten und nach großen Arbeitsplatzstandorten getrennt sowie den Anteil der ÖV-Güteklasse von großen Arbeitsplatzstandorten nach Bezirk.

Tabelle 12: ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 50 Erwerbsspendelnden (Kovacic et al., 2022, eigene Darstellung)

Erwerbsspendelnde an allen Arbeitsplatzstandorten									
ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	F	G	außerhalb	insg.
Graz (Stadt)	91 179	49 146	28 551	11 860	12 000	670	331	440	194 177
Graz-Umgebung	221	2 968	8 446	11 123	13 597	10 887	9 789	9 785	66 816
Voitsberg	0	0	429	4 676	2 866	3 321	2 592	4 526	18 410
Steiermark	94 329	64 968	73 222	59 479	61 173	59 252	68 722	110 941	592 086
Erwerbsspendelnde bei großen Arbeitsplatzstandorten (50+ Erwerbsspendelnde)									
ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	F	G	außerhalb	insg.
Graz (Stadt)	81 652	38 503	18 998	8 190	10 569	85	75	67	158 139
Graz-Umgebung	145	2 219	6 320	6 861	8 474	5 037	5 068	3 694	37 818
Voitsberg	0	0	254	3 834	1 429	1 318	749	1 239	8 823
Steiermark	84 139	50 868	50 180	37 170	39 379	28 894	31 228	32 252	354 110
Anteil der ÖV-Güteklasse großer Arbeitsstandorte in %									
ÖV-Güteklasse	A	B	C	D	E	F	G	außerhalb	insg.
Graz (Stadt)	51,6	24,3	12	5,2	6,7	0,1	0	0	99,9
Graz-Umgebung	0,4	5,9	16,7	18,1	22,4	13,3	13,4	9,8	100
Voitsberg	0	0	2,9	43,5	16,2	14,9	8,5	14	100
Steiermark	23,8	14,4	14,2	10,5	11,1	8,2	8,8	9,1	100,1

Abbildung 55 zeigt die planliche Darstellung der ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte im Steirischen Zentralraum.

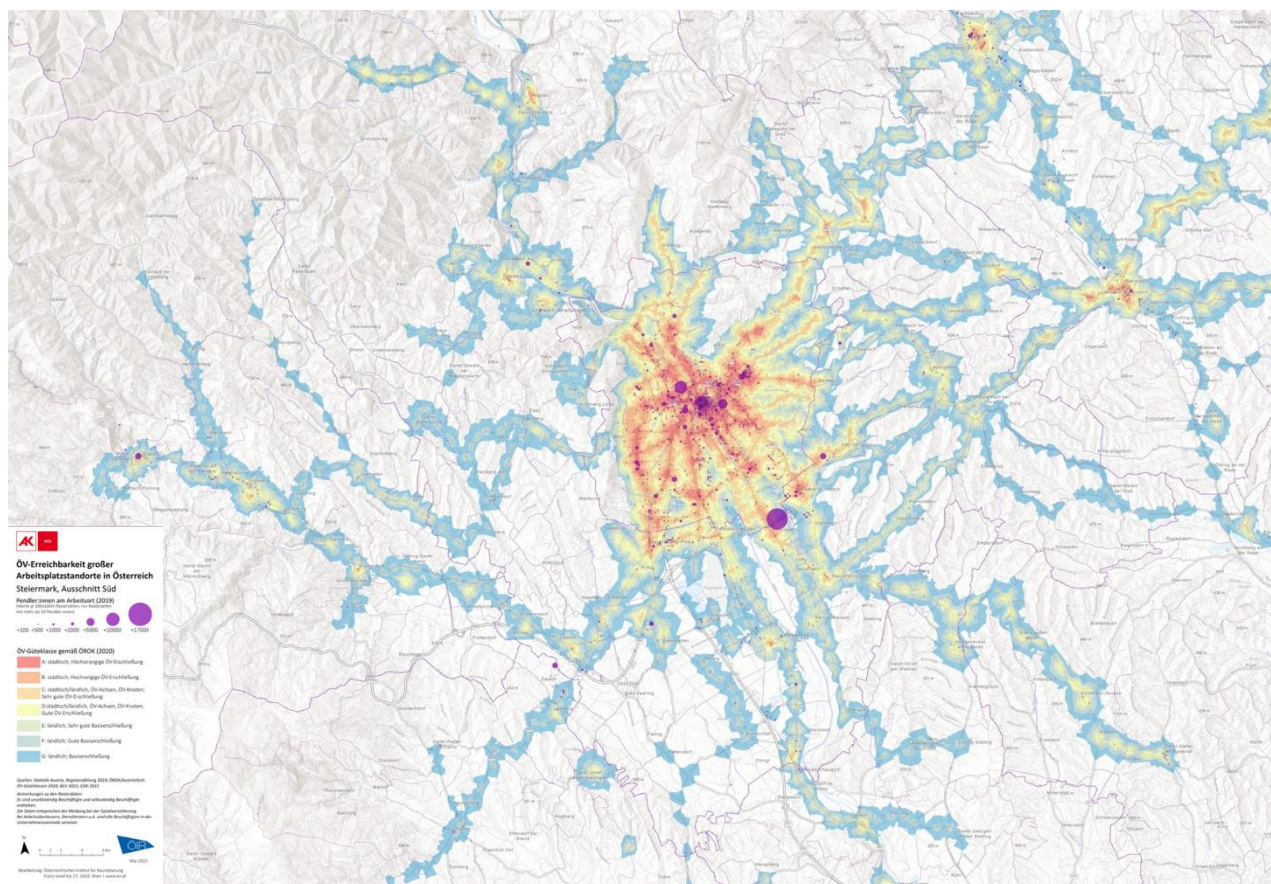


Abbildung 55: ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte (> 50 Beschäftigte am Arbeitsort im 100 x 100 m Raster), (Kovacic et al., 2022)

### 3.1.6 Bedarfsverkehr und multimodale Angebote

Während die Optimierung und der Ausbau des bestehenden, öffentlichen Verkehrsnetzes das Rückgrat darstellen, ist die Schaffung und Integration ergänzender, vernetzter Angebote als Zubringer oder Alternativen für eine bedarfsgerechte Mobilität von großer Bedeutung für den Steirischen Zentralraum. Bedarfsverkehre sollen zur innergemeindlichen Erschließung, zur Erschließung von nicht an das Liniennetz angebotenen Siedlungskernen und für jene Bevölkerungsteile, die außerhalb von Siedlungskernen wohnen, gefördert werden.

Seit dem Jahr 2017 wird – getragen vom Regionalmanagement Steirischer Zentralraum sowie den betreffenden Gemeinden – das Kooperationsprojekt REGIOtim umgesetzt, das als Fortsetzung des (E-)Carsharing-systems tim – täglich intelligent mobil im Stadtgebiet Graz - in den Bezirken Graz-Umgebung und Voitsberg an mehreren Standorten betrieben wird. Insgesamt gibt es im Steirischen Zentralraum über 50 Standorte; außerhalb von Graz befinden sich diese in Hart bei Graz, Laßnitzhöhe, Nestelbach bei Graz, Premstätten, Lieboch, Gratkorn, Gratwein-Straßengel, Söding-Sankt Johann, Voitsberg, Köflach, Bärnbach, Stattegg, Feldkirchen bei Graz und Fernitz-Mellach (siehe Abbildung 56).

Jeder der Knoten verfügt über mindestens ein E-Carsharing-Fahrzeug, einen öffentlichen Ladepunkt sowie Fahrradabstellplätze und ist in unmittelbarer Nähe einer öffentlichen Verkehrshaltestelle positioniert. An einigen Standorten werden zudem **e-Lastenräder** angeboten sowie Anbindungen an ein Mikro-ÖV-System vorgesehen.

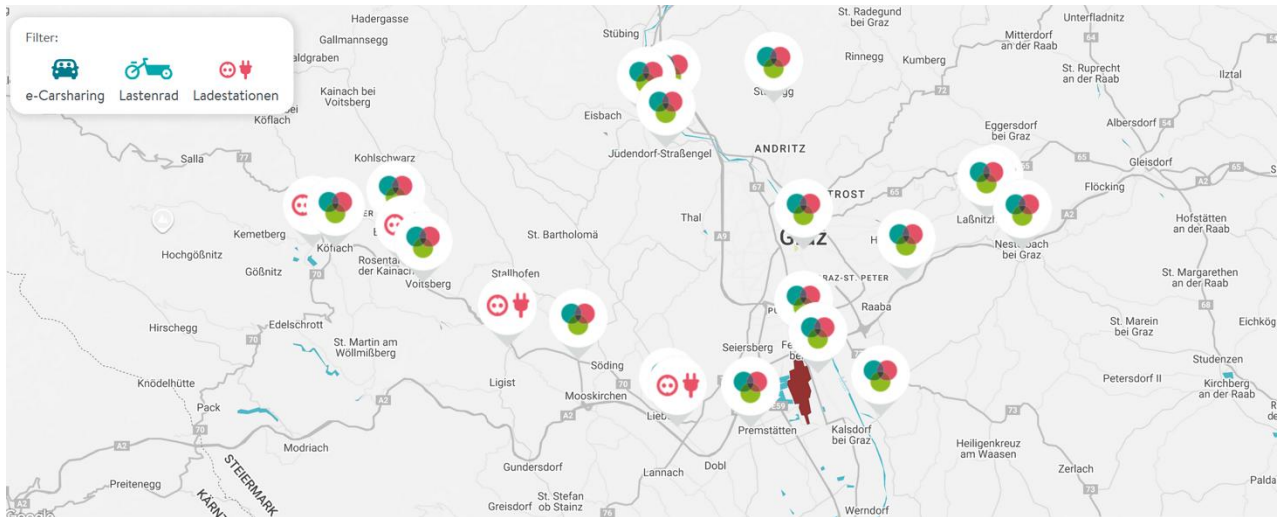


Abbildung 56: tim-Standorte und öffentliche Ladestationen, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, Mai 2025)

In Gebieten, die nicht oder unzureichend an den öffentlichen Verkehr oder einen derartigen multimodalen Knoten angebunden sind, können Mikro-ÖV- bzw. Bedarfsverkehre diese Lücke schließen. Im Steirischen Zentralraum gibt es (siehe Abbildung 57):

- seit 1. Juli 2024 das Mikro-ÖV-System **flux**, das das VOMobil Lippizanerheimat in Voitsberg, sowie das GUSTmobil in Graz-Umgebung (und Graz Stadt) ersetzt
- in der Marktgemeinde Gratwein-Straßengel den rufmi-Gemeindebus,

Sämtliche Mikro-ÖV Systeme können von allen Personen genutzt werden, haben definierte Einstiegs-, Sammel- und Haltepunkte und eine eingeschränkte Bedienzeit.

Der **rufmi**-Gemeindebus im Gemeindegebiet von Gratwein-Straßengel verkehrt ganzjährig werktags von Montag bis Freitag von 8 bis 19 Uhr. Der Bus kann telefonisch mindestens **45 Minuten** vor Abfahrt gebucht werden. Es befinden sich mehr als 100 Sammelpunkte im Gebiet. Die Fahrkarte kann nur in Bar beim Fahrer / der Fahrerin gekauft werden.

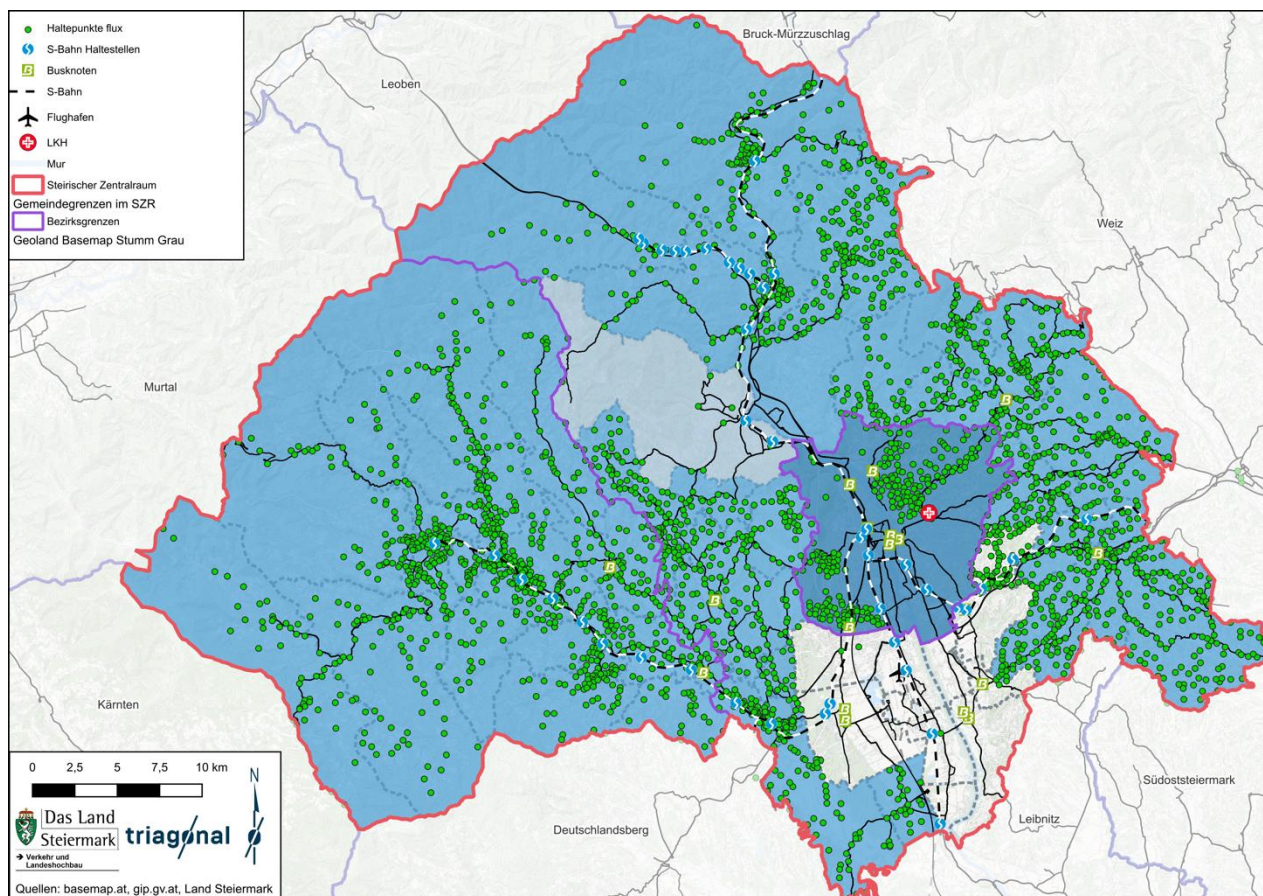


Abbildung 57: Mikro-ÖV im Steirischen Zentralraum, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, September 2025)

**Flux** verfügt über knapp **3.000 Haltepunkte** (Abbildung 58); gebucht werden kann telefonisch oder über eine App. Die Betriebszeiten sind in Graz-Umgebung und Voitsberg von Montag bis Sonntag von 5 bis 21 Uhr. In Graz von Montag bis Sonntag von 5 bis 24 Uhr.

Im Mikro-ÖV-System flux können Buchungen auch mehrere Wochen im Vorhinein getätigt werden. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit Daueraufträge einzurichten. Die Tarife sind abhängig von der Distanz sowie der Anzahl der transportierten Personen, jedoch gibt es für Carsharing-Nutzer sowie Personen mit Klimaticket Vergünstigungen.

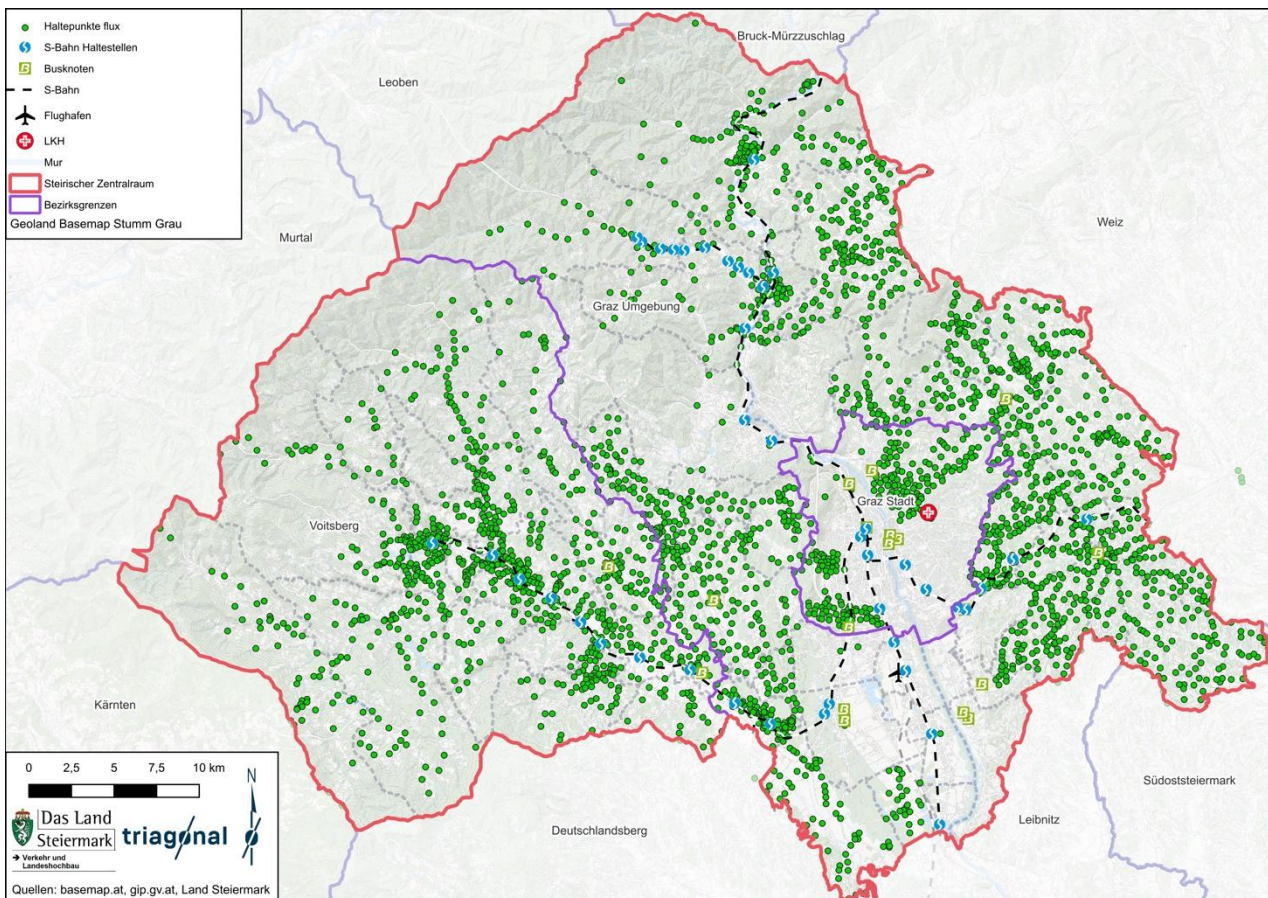


Abbildung 58: Übersicht Haltepunkte flux, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, 2025)

Die zeitliche Betrachtung der Abholungen (Abbildung 59) verdeutlicht eine klare Ausrichtung auf den werktäglichen Verkehr. Über die Woche verteilt zeigt sich ein deutlicher Schwerpunkt von Montag bis Freitag, während an den Wochenenden ein geringeres Aufkommen zu verzeichnen ist. Dies lässt darauf schließen, dass die Abholungen in erster Linie mit Berufs- und Ausbildungsverkehr in Zusammenhang stehen.

In der stündlichen Verteilung treten zudem typische Verkehrsspitzen auf: eine morgendliche Hauptspitze zwischen 8 und 9 Uhr sowie eine weitere Verdichtung in den Nachmittagsstunden zwischen 14 und 16 Uhr. Damit zeigt sich, dass flux vorrangig eine Ergänzungsfunktion im Alltagsverkehr erfüllt.

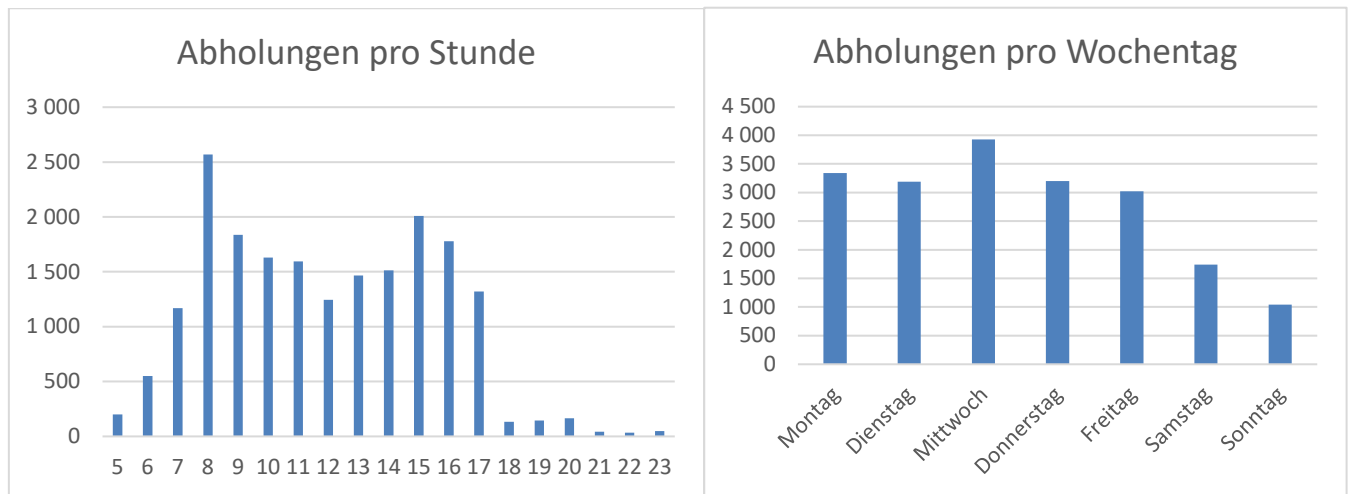


Abbildung 59: Darstellung Abholungen flux-Haltestelle pro Stunde bzw. Wochentag, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, 2025)

Im 250-m-Raster wurden Start- (Origin) und Ziel-Fahrten (Destination) für den Zeitraum 07/2024–01/2025 zusammengeführt; dargestellt sind ausschließlich Zellen mit  $\geq 30$  Fahrten. Auffällige Schwerpunkte, in denen sowohl Start- als auch Zielkriterien erfüllt sind, finden sich beispielsweise in den Gemeinden Hirschegg-Pack, St. Martin, Semriach und Frohnleiten (vgl. Abbildung 60).

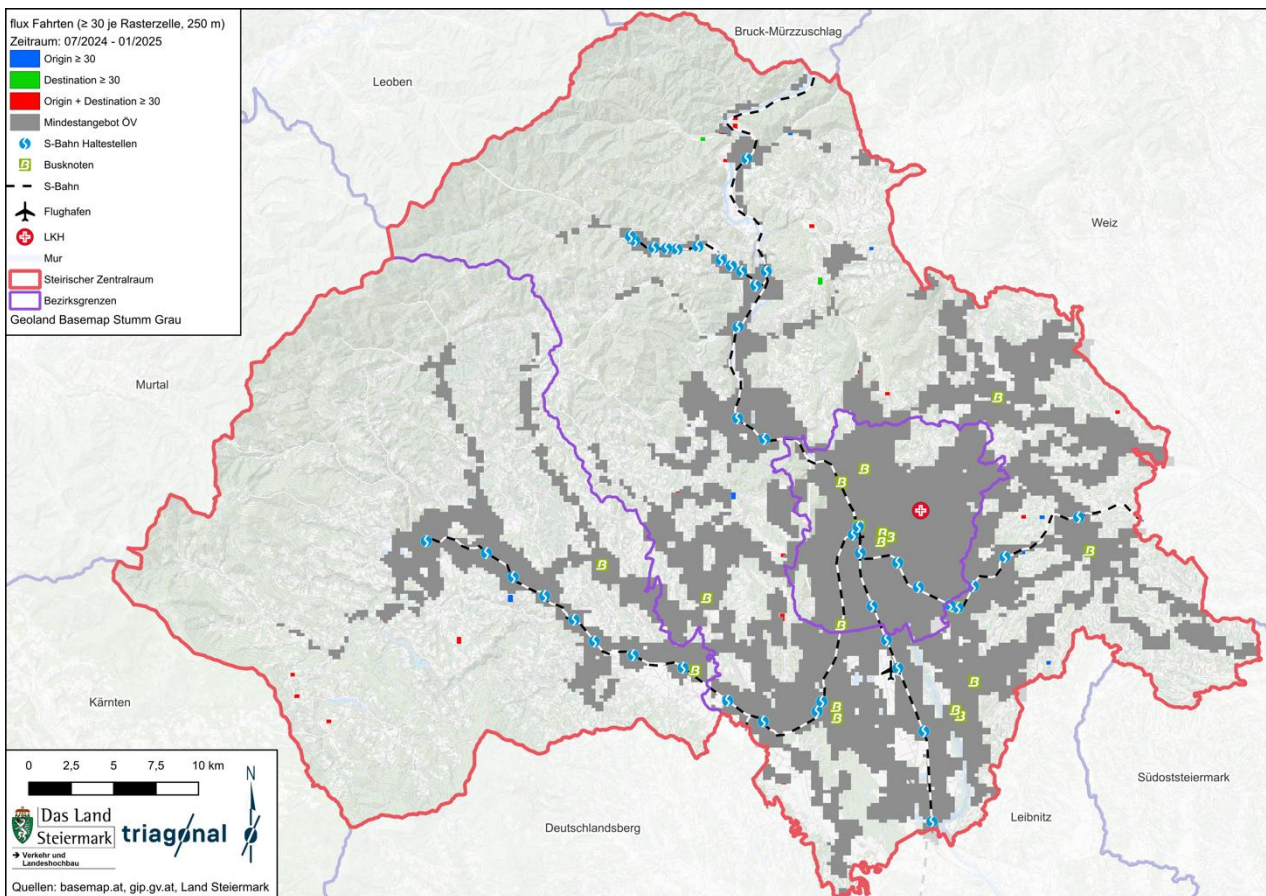


Abbildung 60: Hotspots der Abfahrts- (Origin) und Ziel-Fahrten (Destination) im 250-m-Raster. Dargestellt sind nur Zellen mit  $\geq 30$  Fahrten; rot = beide Kriterien. Zeitraum: 07/2024–01/2025, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, September 2025).

Im Zeitraum Juli 2024 bis Jänner 2025 wurden insgesamt rund 20.000 Fahrten dokumentiert (vom 01.07.2024 bis zum 31.01.2025 wurden 19.592 Fahrten registriert). Auffällig ist der sehr hohe Anteil an *Hausabholungen*, die sowohl bei den Start- als auch bei den Zielhaltepunkten einen Spitzenplatz mit rund 19 % einnehmen. Dieses Muster deutet darauf hin, dass ein wesentlicher Teil der Nachfrage mit individuell nachfrageorientierten Tür-zu-Tür-Fahrten zusammenhängt. Die Rangliste der Top-Start- und Zielhaltepunkte deckt sich mit den stärksten Start-Ziel-Paaren – dieselben Haltepunkte prägen auch die wichtigsten Relationen (vgl. Tabelle 13 bzw. Tabelle 14 und Tabelle 15).

Tabelle 13: Top-10 Start-Haltestellen nach Fahrten (07/2024–01/2025), (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, Oktober 2025)

Starthaltestelle	Fahrten
Hausabholung	3.797
VO1613 Köflach - Tageszentrum Griesgasse	859
VO1501 Köflach - Bahnhof / tim	760
GU1921 Eggersdorf bei Graz - Rabnitzstr Generationenhaus	598
G210 Katzelbach/Wetzelsdorf - Wetzelsdorf	469
GU1269 Frohnleiten - Bahnhof	310
VO1333 Pack - Ort	304
GU4539 Peggau - Bahnhof	276
G206 Plabutsch – Fürstenstand	256
VO2502 Voitsberg - Hauptplatz	251

Tabelle 14: Top-10 Ziel-Haltestellen nach Fahrten (07/2024–01/2025), (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, Oktober 2025)

Zielhaltestelle	Fahrten
Hausabholung	3.526
VO1501 Köflach - Bahnhof / tim	719
VO1613 Köflach - Tageszentrum Griesgasse	710
GU1921 Eggersdorf bei Graz - Rabnitzstr Generationenhaus	524
GU3682 Attendorf - Kapelle	489
G206 Plabutsch – Fürstenstand	448
G210 Katzelbach/Wetzelsdorf - Wetzelsdorf	310
VO1333 Pack - Ort	309
VO2502 Voitsberg - Hauptplatz	269
VO1502 Köflach - Sparkasse/Hauptplatz	196

Tabelle 15: Top-10 Start-Ziel-Paare (bidirektional) nach Fahrten (07/2024–01/2025), (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, Oktober 2025)

Starthaltestelle	Zielhaltestelle	Fahrten
VO1613 Köflach - Tageszentrum Griesgasse	Hausabholung	850
Hausabholung	VO1613 Köflach - Tageszentrum Griesgasse	702
GU1921 Eggersdorf bei Graz - Rabnitzstr Generationenhaus	Hausabholung	588
Hausabholung	GU1921 Eggersdorf bei Graz - Rabnitzstr Generationenhaus	520
G210 Katzelbach/Wetzelsdorf - Wetzelsdorf	G206 Plabutsch – Fürstenstand	330
VO1333 Pack - Ort	VO1501 Köflach - Bahnhof / tim	300
VO1501 Köflach - Bahnhof / tim	VO1333 Pack - Ort	292
G206 Plabutsch – Fürstenstand	G210 Katzelbach/Wetzelsdorf - Wetzelsdorf	176
VO2502 Voitsberg - Hauptplatz	Hausabholung	168

Räumliche Schwerpunkte der Nutzung sind in Abbildung 61 (Heatmap der Haltestellen, Start + Ziel) und die wichtigsten Start – Ziel-Korridore in Abbildung 62 (Heatmap der Fahrtverläufe) dargestellt. Die in Tabelle 15 ausgewiesenen Top-10 Start-Ziel-Verbindungen treten in Abbildung 62 durch besonders intensiv rote Linien deutlich hervor.

Diese stark genutzten Relationen decken sich deutlich mit den tatsächlichen Linienführungen im öffentlichen Verkehr, insbesondere bei Verbindungen Richtung Zentren, Bahnhöfen, sozialen Einrichtungen und Orterschließungspunkten. Das zeigt, dass das System sowohl als Zubringer zu ÖV-Achsen als auch für lokale Feinerschließung gut angenommen wird.

Im Auswertungszeitraum betragen die durchschnittlichen Auftragskilometer je Auftrag 5,38 km, die durchschnittlichen Besetzkilometer je Auftrag (mit Bündelung) 4,73 km und die durchschnittlichen Leerkilometer je Auftrag 6,30 km.

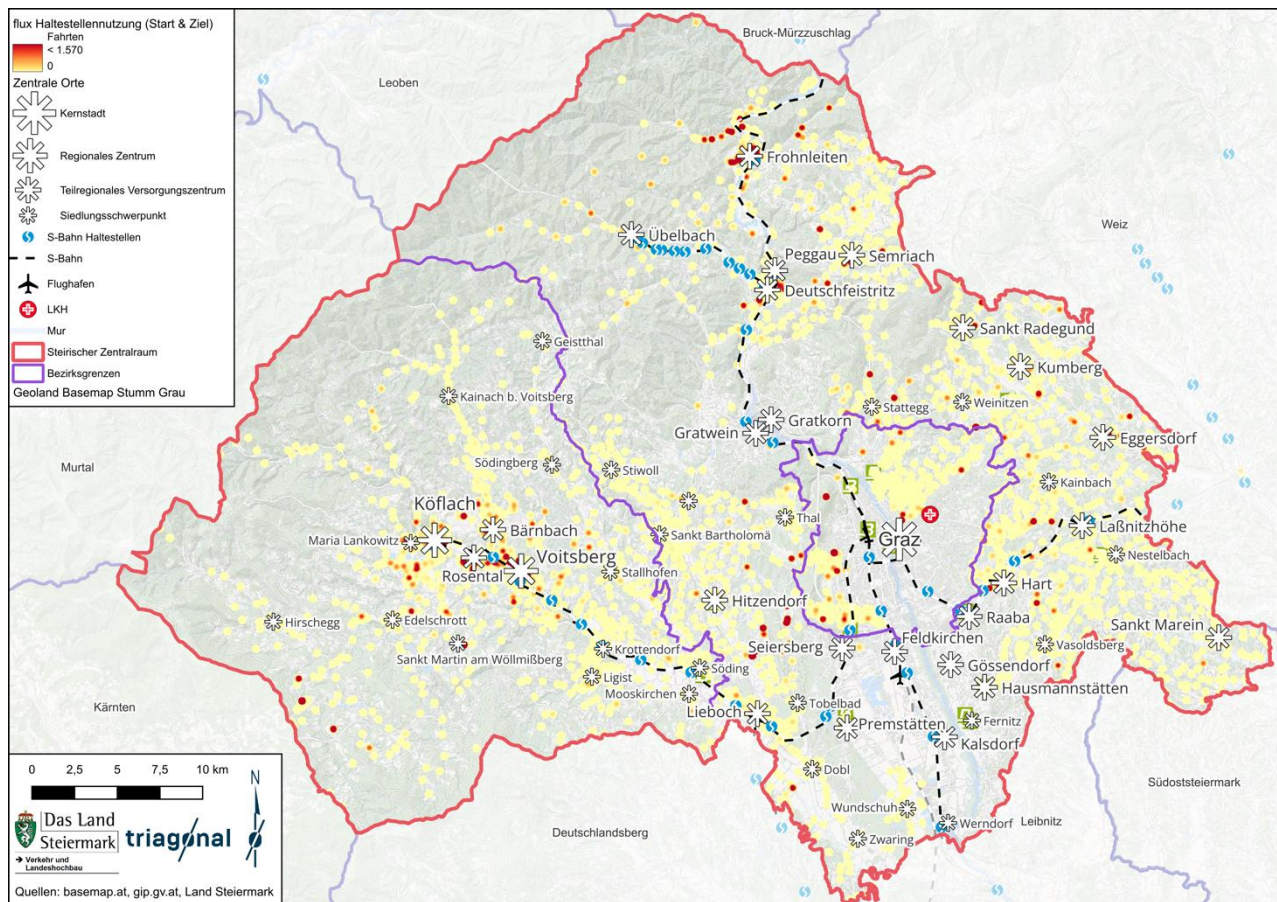


Abbildung 61: Haltestellennutzung Start & Ziel, Zeitraum 07/2024 – 01/2025, (eigene Darstellung, Oktober 2025)

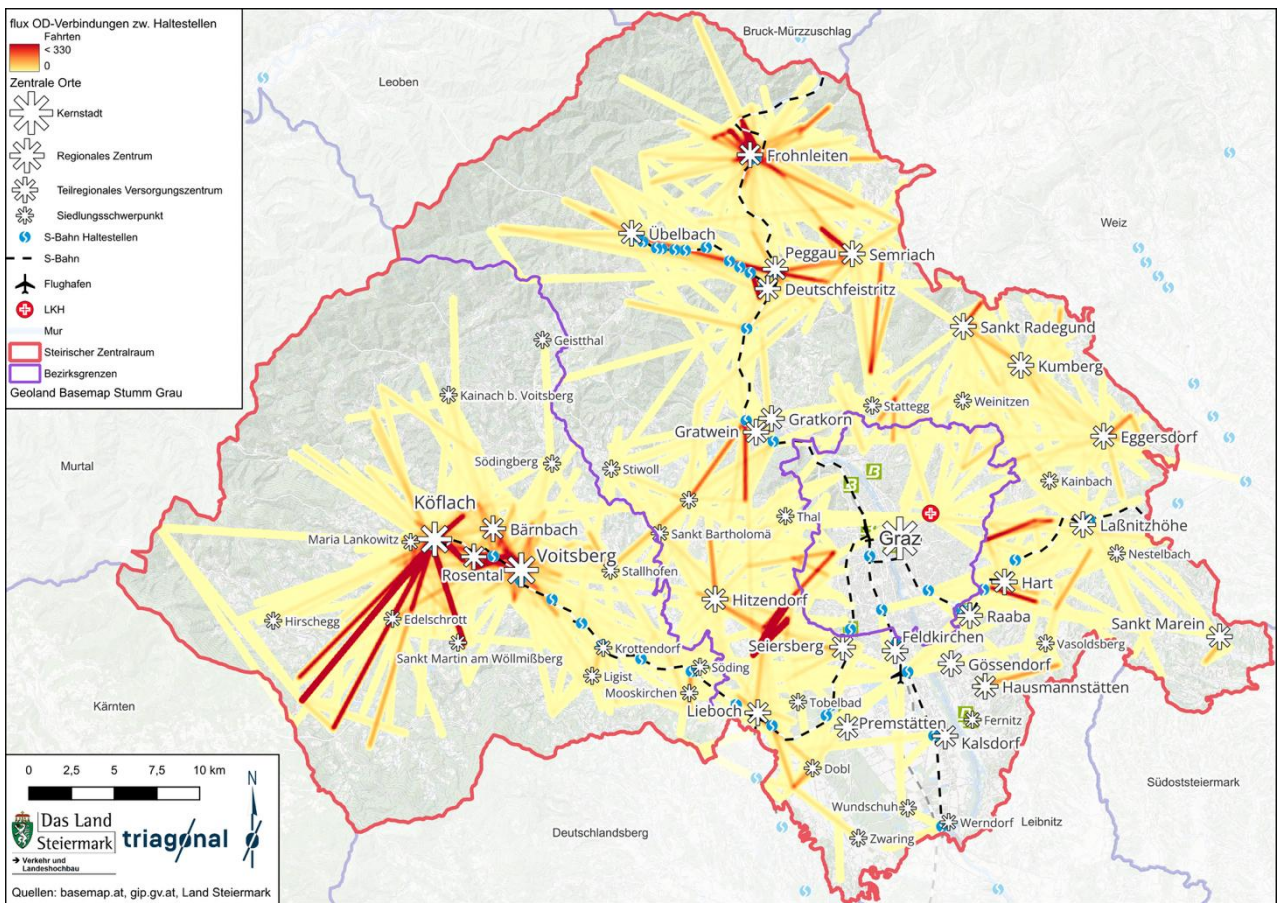


Abbildung 62: OD-Verbindungen zwischen Haltestellen, Richtung nicht dargestellt, Zeitraum 07/2024 – 01/2025 (eigene Darstellung, Oktober 2025)

### 3.1.7 Motorisierter Individualverkehr

Das übergeordnete Straßennetz des Steirischen Zentralraums besteht aus der in West-Ost-Richtung verlaufenden Süd Autobahn A2, die Wien mit Graz und Klagenfurt verbindet sowie der von Nordwesten nach Süden verlaufenden Phyrn Autobahn A9 und der Richtung Brück-Mürzzuschlag entlang der Murtals verlaufenden Brucker Schnellstraße S35. Der Bezirk Voitsberg ist im Raum Köflach und Voitsberg durch die B70 Packer Straße an die durch den südlichen Teil des Bezirks führende Süd Autobahn A2 angeschlossen (siehe Abbildung 63).

Der Steirische Zentralraum (ohne Graz) wird weiters von Landesstraßen erschlossen (Gesamtlänge rund 677 km); die Gemeindestraßen erstrecken sich im Steirischen Zentralraum ohne Graz auf einer Länge von rund 2.893 km.

Graz weist rund 122 km Landesstraßen, rund 1.147 km Gemeindestraßen und rund 44 km Autobahnen auf.

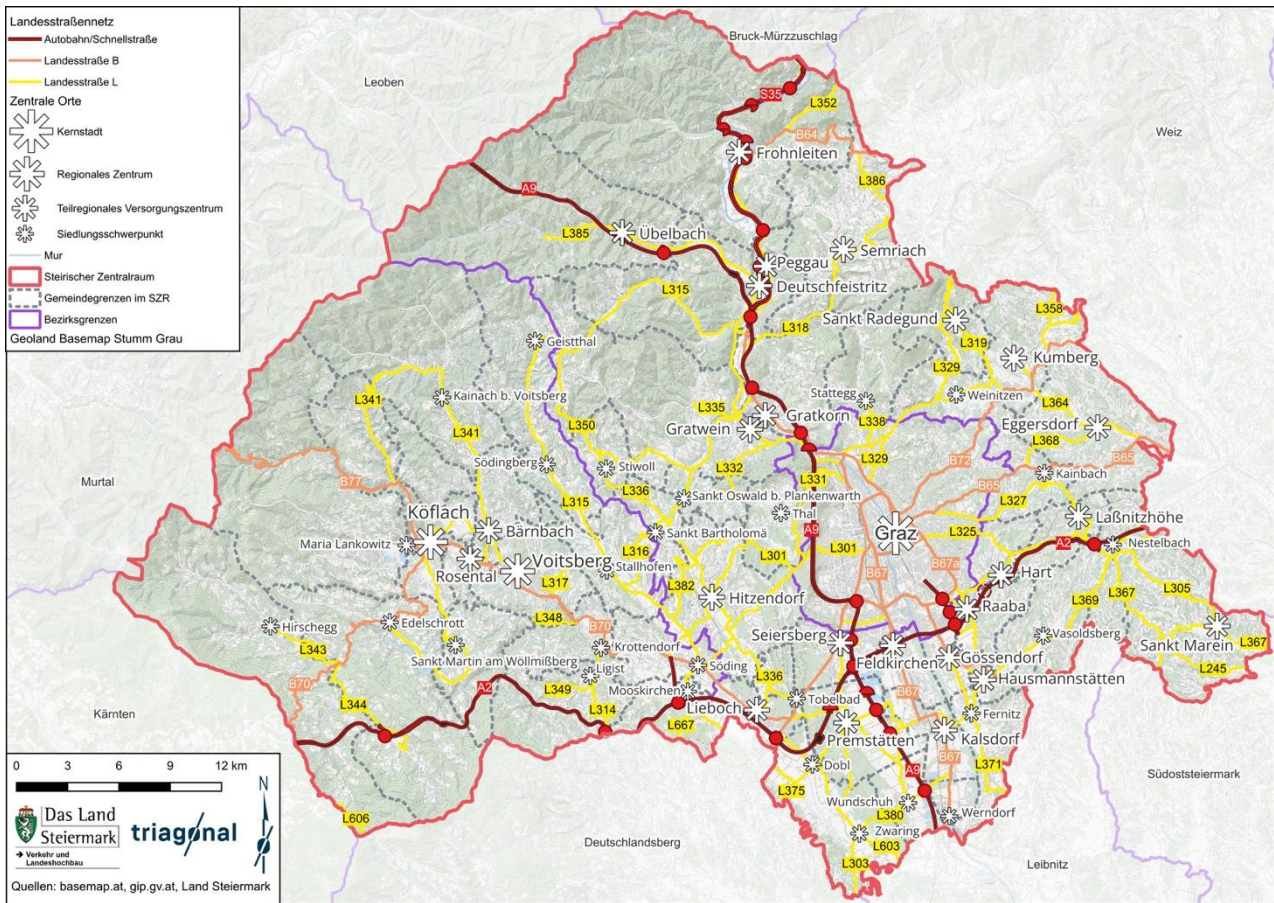


Abbildung 63: Landesstraßennetz, (eigene Darstellung, Jänner 2026)

### 3.1.7.1 Verkehrsaufkommen im Landesstraßennetz

Abbildung 64 zeigt die Verkehrsbelastung im höherrangigen Straßennetz des Steirischen Zentralraums. Abseits der Autobahnen und Schnellstraßen sind vor allem die Durchfahrts- und Zufahrtsstraßen im Grazer Stadtgebiet die am stärksten belasteten Straßenzüge: die B67a im Nordosten und im Süden sowie die B67 im Westen mit einem JDTV von etwa 35.000 Kfz/24h (Zählstellendaten 2022). Außerhalb von Graz ist die B70 zwischen der Autobahnabfahrt Mooskirchen und Köflach mit einem JDTV von etwa 20.000 Kfz/24h einer der am stärksten befahrenen Abschnitte im Landesstraßennetz.

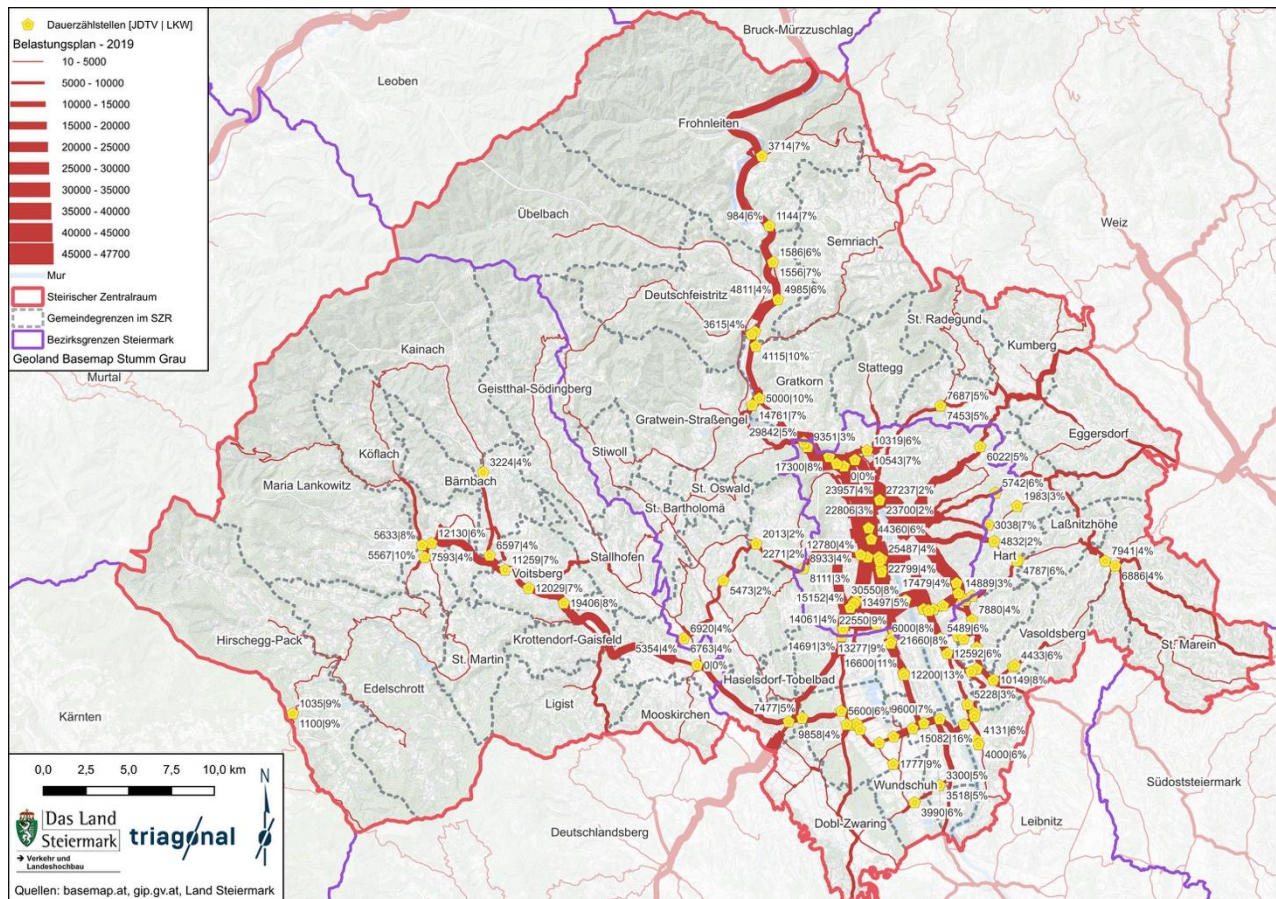


Abbildung 64: Belastungsplan 2019, Zählstellendaten 2021 und 2022, (eigene Darstellung, September 2025)

### 3.1.7.2 Aktuelle Ausbaupläne

Im Regionalen Entwicklungsprogramm sind mehrere Verkehrsinfrastrukturprojekte planlich verankert:

Der **Streckenabschnitt der B70 Packer Straße zwischen Mooskirchen und Krottendorf** zählt zu den am stärksten befahrenen Straßen Grazer Umland. Im Regionalen Mobilitätsplan Teilregion Voitsberg wird der durchgehende Ausbau der B70 zwischen der A2-Anschlussstelle Mooskirchen und Krottendorf als zentraler Lückenschluss zur besseren Anbindung des Bezirks Voitsberg an die A2 beschrieben (Verlauf B70 neu in Rot, siehe Abbildung 65). Ein positiver UVP-Beschied liegt seit Ende 2025 vor.

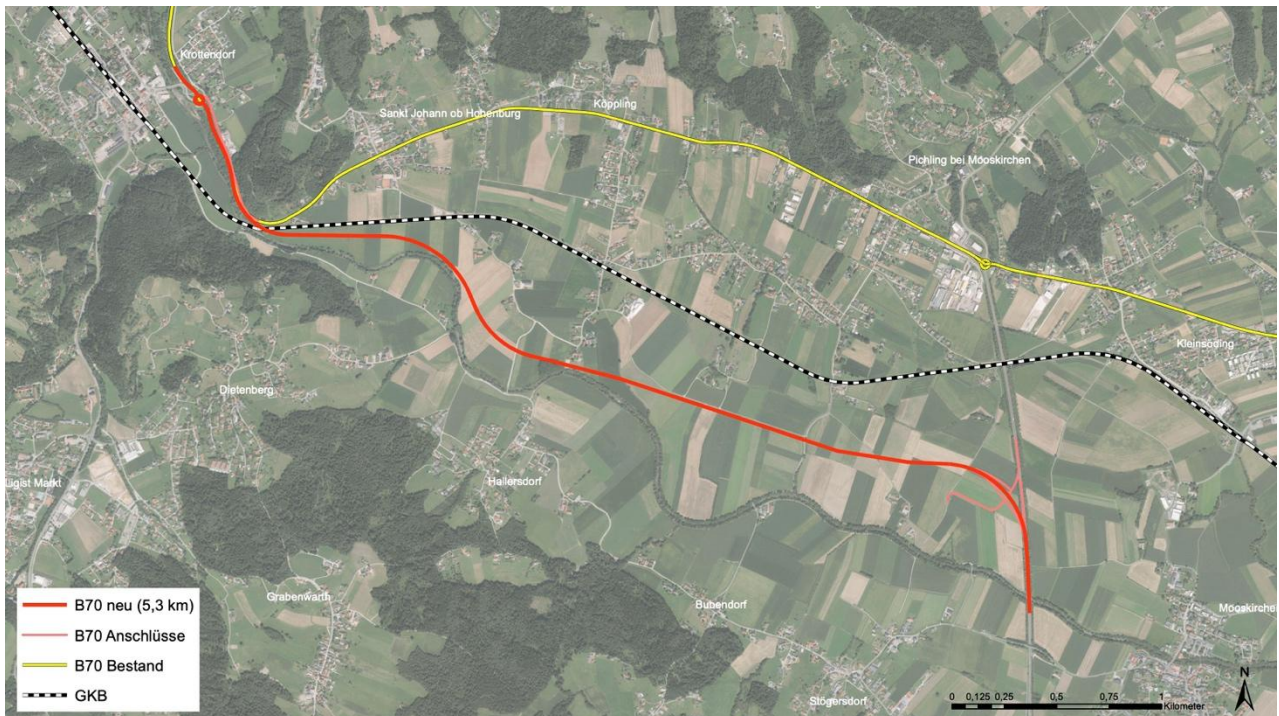


Abbildung 65: B70 Packer Straße, Ortsumfahrung im Abschnitt Mooskirchen – Krottendorf, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2023)

Im **südöstlichen Umland von Graz** sind folgende Straßenprojekte planlich verankert sowie im Aktionsplan Mobilität GU Süd vorgesehen:

- Neuerrichtung Autobahnanschlussstelle A2 Hart bei Graz
- B73 neu (Verbindung A2 Knoten Graz Ost – OUF Hausmannstätten)

**Alternativenprüfung zum Ausbau der A9 – Fahrstreifenerweiterung**

Im August 2023 wurde im Rahmen einer Pressekonferenz die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Alternativenprüfung zur Fahrstreifenerweiterung A9 zwischen der Anschlussstelle Wildon und Knoten Graz-West über eine Länge von 12 km vorgestellt (Verlauf siehe Abbildung 66).

In der Untersuchung wurden u.a. Maßnahmen wie die Neuerrichtung der ASt Hart bei Graz und der Neubau der B70 zwischen Mooskirchen und Krottendorf berücksichtigt. Bezüglich des ÖV wurde die Inbetriebnahme der Koralmbahn 2025, die Elektrifizierung der GKB und der Steirischen Ostbahn bis 2028, der durchgehende 2-gleisige Ausbau der Südbahn Werndorf-Spielfeld-Maribor bis 2032, die Fertigstellung des Semmering Basistunnel im Jahr 2030 sowie laufend weitere Verbesserungen im regionalen Bus- sowie Grazer Stadtverkehr berücksichtigt.

Die Verkehrsuntersuchung betrachtete die Auswirkungen des Verkehrs auf der B67 zwischen Wildon und Flughafen und L373 Premstätten. Es wurde davon ausgegangen, dass es zwischen 2022 und 2040 zu einem Bevölkerungszuwachs von +12,3 % sowie einer Zunahme der Arbeitsplätze im Gebiet von +7,4 % kommen wird.

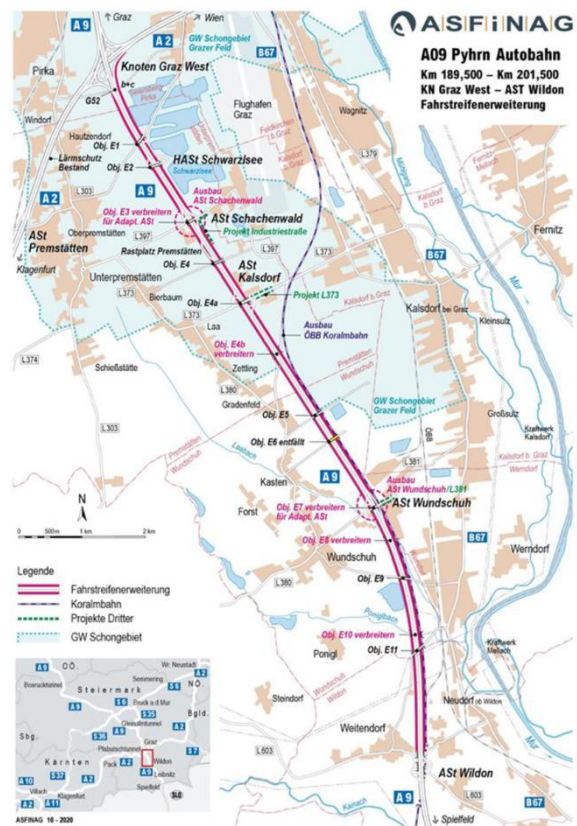


Abbildung 66: Streckengraphik 2020, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2023)

Entlang der B67 werden folgende Verkehrsbelastungen (Tabelle 16) prognostiziert:

Tabelle 16: Prognose Verkehrsbelastung B67, (eigene Darstellung, 2025)

Bestand	2022	B67	L373	B67
		Flughafen Graz	Premstätten	Wildon
		<b>18.600</b>	<b>10.500</b>	<b>3.850</b>
Szenario Koralmbahn (Fertigstellung)	2025	18.900	10.650	4.000
Szenario A	2040	20.150	11.150	4.300
Referenz inkl. ÖV-Zielfahrplan				
Szenario B	2040	17.600	9.000	3.500
ÖV- Zielfahrplan inkl. A9 Ausbau				
<b>Veränderung durch A9 Ausbau</b>	<b>2040</b>	<b>- 2.250</b>	<b>- 2.150</b>	<b>- 800</b>

Im Szenario A bis 2040 ohne A9 Ausbau werden die Verkehrsbelastungen auf den parallel verlaufenden Landesstraßen wie folgt steigen + 1.550 Kfz/24h Flughafen B67, +650 Kfz/24h Premstätten, +450 Kfz/24h Wildon. Allein durch die Fertigstellung des Koralmbahnausbau kommt es zu einer leichten Zunahme des Verkehrs: +300 Kfz/24h Flughafen, +150 Kfz/24h Premstätten, +150 Kfz/24h Wildon.

Aktuelle, neue Projekte im Landesstraßennetz waren:

- Vierspuriger Ausbau der Grazer Ringstraße B67a zwischen Südgürtel (Liebenau) und St. Peter (km 10,750 und km 12,400)

### 3.1.8 Verkehrssicherheit

Die beiden Bezirke Graz-Stadt und Graz-Umgebung wiesen mit 30,1 % bzw. 12,1 % in der Statistik der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 2024 gemeinsam die meisten Straßenverkehrsunfälle in der Steiermark auf. Bei den Straßenverkehrsunfällen mit Kindern führen Graz-Stadt (30,3 %) und Graz-Umgebung (10,4 %) ebenso die Statistik an; die wenigsten Unfälle mit Kindern gab es mit einem Anteil von 0,9 % im Bezirk Murau (siehe Abbildung 67). Zum Vergleich: 2015 lag der Anteil von Graz-Stadt bei 32,6 % (1.879 Unfälle), jener von Graz-Umgebung bei 13,6 % (783 Unfälle) und in Voitsberg bei 3,7 % (212 Unfälle). Insgesamt gingen die Straßenverkehrsunfälle in der Steiermark von 5.770 (2015) auf 5.500 (2024) zurück, das entspricht einem Rückgang um rund 4,7 %.

Die Stadt Graz liegt mit 5,4 Verkehrsunfällen pro 1.000 EW an vorderster Stelle; in der gesamten Steiermark liegt der Wert bei 4,3.

Steiermark: Straßenverkehrsunfälle insgesamt, mit Kindern und Alkoholisierten nach politischen Bezirken 2024									
Politischer Bezirk	Unfälle insgesamt			Unfälle mit Kindern <sup>1)</sup>			Alkoholunfälle <sup>2)</sup>		
	Unfälle	Verletzte	Getötete <sup>3)</sup>	Unfälle	Verletzte Kinder	Getötete Kinder	Unfälle	Verletzte	Getötete
Graz-Stadt	1.655	2.003	7	102	115	1	108	143	2
Deutschlandsberg	257	318	2	12	15	-	23	29	-
Graz-Umgebung	664	836	5	36	41	-	58	77	1
Leibnitz	442	560	4	26	31	-	42	49	-
Leoben	188	227	1	16	15	-	17	20	-
Liezen	334	436	6	26	32	-	35	45	1
Murau	102	132	2	3	3	-	9	10	-
Voitsberg	197	225	6	14	12	1	16	19	2
Weiz	351	440	5	20	22	-	26	37	1
Murtal	259	323	1	12	14	-	24	30	-
Bruck-Mürzzuschlag	385	461	5	32	35	-	37	42	1
Hartberg-Fürstenfeld	328	418	11	22	23	-	35	44	-
Südoststeiermark	338	439	8	26	30	-	48	61	1
<b>Steiermark</b>	<b>5.500</b>	<b>6.818</b>	<b>63</b>	<b>347</b>	<b>388</b>	<b>2</b>	<b>478</b>	<b>606</b>	<b>9</b>

<sup>1)</sup>Unfälle an denen Kinder bis zum 14. Lebensjahr beteiligt waren.

<sup>2)</sup>Ein Unfall bei dem zumindest bei einem beteiligten Lenker:in oder Fußgänger:in eine Beeinträchtigung durch Alkohol gemäß §5 Abs. 1 StVO oder eine Überschreitung des im §14 Abs. 8 FSG festgestellten Blut- oder Atemalkoholwertes festgestellt wurde, einschließlich jener Personen, die eine Untersuchung auf Alkoholbeeinträchtigung verweigerten.

<sup>3)</sup>30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote

Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: Landesstatistik Steiermark

Abbildung 67: Straßenverkehrsunfälle mit Kindern und Alkoholisierten nach Bezirken im Jahr 2024, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025)

Abbildung 68 zeigt die Unfälle mit Personenschaden nach Straßenart im Ortsgebiet und auf Freilandstraßen nach Bezirken im Jahr 2024. In Summe überwog die **Anzahl der Unfälle im Ortsgebiet** (5.500 bzw. **72,2 %**)

gegenüber jener auf **Freilandstraßen** deutlich (2.116 bzw. **28,4 %**). **2015** lagen die entsprechenden Werte bei 5.770 Unfällen im **Ortsgebiet (72,5 %)** und 2.184 Unfällen auf **Freilandstraßen (27,5 %)**. Insgesamt sank die Zahl der Unfälle von 7.954 (2015) auf 7.616 (2024), also um 338 Fälle bzw. rund **- 4,3 %**.

<b>Steiermark: Unfälle mit Personenschaden nach Ortsgebiet, Freilandstraße und Straßenart sowie politischen Bezirken im Jahre 2024</b>						
Politischer Bezirk	Unfälle insgesamt	Im Ortsgebiet				
		Zusammen	Landesstr. B	Landesstraße	Sonstige Straße	
Graz-Stadt	1.655	1.612	433	66	1.113	
Deutschlandsberg	257	98	12	33	53	
Graz-Umgebung	664	353	60	126	167	
Leibnitz	442	217	68	58	91	
Leoben	188	118	29	10	79	
Liezen	334	121	22	29	70	
Murau	102	24	9	1	14	
Voitsberg	197	94	22	21	51	
Weiz	351	149	38	21	90	
Murtal	259	139	9	51	79	
Bruck-Mürzzuschlag	385	226	65	40	121	
Hartberg-Fürstenfeld	328	100	24	17	59	
Südoststeiermark	338	133	27	61	45	
<b>Steiermark</b>	<b>5.500</b>	<b>3.384</b>	<b>818</b>	<b>534</b>	<b>2.032</b>	

Politischer Bezirk	auf Freilandstraßen					
	Zusammen	Autobahn	Schnellstraße	Landesstraße B	Landesstraße	Sonstige Straße
Graz-Stadt	43	25	-	8	8	2
Deutschlandsberg	159	-	-	59	68	32
Graz-Umgebung	311	100	12	50	91	58
Leibnitz	225	27	-	62	78	58
Leoben	70	21	12	17	4	16
Liezen	213	20	-	104	45	44
Murau	78	-	-	40	21	17
Voitsberg	103	10	-	46	21	26
Weiz	202	15	-	76	49	62
Murtal	120	-	20	54	30	16
Bruck-Mürzzuschlag	159	-	37	57	42	23
Hartberg-Fürstenfeld	228	44	1	39	87	57
Südoststeiermark	205	-	-	54	88	63
<b>Steiermark</b>	<b>2.116</b>	<b>262</b>	<b>82</b>	<b>666</b>	<b>632</b>	<b>474</b>

Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: Landesstatistik Steiermark

Abbildung 68: Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet und im Freiland nach Bezirken im Jahr 2024, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025)

Abbildung 69 zeigt den Verletzungsgrad und die Art der Beteiligung nach Verkehrsmittel im Jahr 2024. Der Anteil der **verunglückten Personen mit Pkw** ist dabei mit **43,9 %** am höchsten, gefolgt von Verunglückten mit dem **Fahrrad mit 22,0 %** (wobei Fahrrad, Elektrofahrrad und E-Scooter hier gemeinsam abgebildet werden). Der Anteil der **verunglückten zu Fuß Gehenden liegt bei 5,3 %**.

Steiermark:					
Verunglückte nach Verletzungsgrad und Art der Beteiligung bei Straßenverkehrsunfällen 2024					
Art der Beteiligung	Getötete	Schwer Verletzte	Leicht Verletzte	Verunglückte	
				insgesamt	Anteil in%
<b>Insgesamt</b>	<b>63</b>	<b>1.298</b>	<b>5.520</b>	<b>6.881</b>	<b>100,0</b>
darunter mit:					
PKW	28	296	2.695	3.019	43,9
Moped	1	100	437	538	7,8
Motorrad	18	240	412	670	9,7
LKW	1	26	146	173	2,5
Fahrrad <sup>1</sup>	2	417	1.093	1.512	22,0
Scooter <sup>1</sup>	1	77	222	300	4,4
Fußgänger:in	11	96	255	362	5,3
Übrige Verkehrsteilnehmer <sup>1</sup>	1	46	260	307	4,5

<sup>1</sup>ab dem Berichtsjahr 2023 ist die Verkehrsart „(E-)Scooter“ (elektrisch bzw. muskelbetrieben) separat erfasst. E-Scooter fielen bis dahin in die Kategorie „Fahrrad“, Scooter (muskelbetrieben) unter die Kategorie „Spiel-, Sportgerät“. Ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist hier daher nicht zulässig.

*Rundungsdifferenzen möglich*

*Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: Landesstatistik Steiermark*

Abbildung 69: Verunglückte nach Verletzungsgrad und Art der Beteiligung bei Straßenverkehrsunfällen 2024, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025)

Abbildung 70 zeigt verschiedene Intensitätsindikatoren des Unfallgeschehens in den Jahren 2023 und 2024. Der Bezirk Voitsberg liegt mit allen drei Indikatorwerten in beiden Berichtsjahren über dem jeweiligen Steiermarksschnitt; die Stadt Graz weist jeweils die geringsten Werte unter den steirischen Bezirken auf, was wahrscheinlich insbesondere auf die geringen Geschwindigkeiten im Stadtgebiet zurückgeführt werden kann.

Steiermark: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2023 und 2024 nach politischen Bezirken und Intensitätsindikatoren						
Politischer Bezirk	2023 Indikator			2024 Indikator		
	1	2	3	1	2	3
Graz-Stadt	13,5	13,1	0,5	14,2	13,9	0,4
Deutschlandsberg	20,2	18,6	2,7	22,5	22,0	0,8
Graz-Umgebung	18,4	17,8	0,9	17,0	16,5	0,8
Leibnitz	21,5	20,9	1,0	19,0	18,4	0,9
Leoben	23,0	23,0	0,0	25,0	25,1	0,5
Liezen	34,9	32,2	4,0	22,9	21,8	1,5
Murau	28,8	27,5	2,8	32,1	31,1	2,0
Voitsberg	23,4	23,4	0,0	20,8	21,3	2,5
Weiz	20,1	18,6	2,4	26,7	25,9	1,4
Murtal	27,3	26,0	2,2	21,0	20,7	0,4
Bruck-Mürzzuschlag	19,4	18,7	1,0	21,9	21,0	1,3
Hartberg-Fürstenfeld	21,6	20,4	1,8	20,7	18,7	2,4
Südoststeiermark	23,0	20,8	3,4	26,8	25,5	2,4
<b>Steiermark</b>	<b>20,2</b>	<b>19,2</b>	<b>1,4</b>	<b>19,8</b>	<b>19,0</b>	<b>1,0</b>

Indikator 1: Anteil der Toten und schwer Verletzten an den Verunglückten insgesamt in %.

Indikator 2: Anteil der schwer Verletzten an den Verletzten insgesamt in %.

Indikator 3: Anteil der tödlichen Unfälle an den Unfällen mit Personenschaden insgesamt in %.

Quelle: Statistik Austria; Bearbeitung: Landesstatistik Steiermark

Abbildung 70: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Bezirken und Intensitätsindikatoren, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025)

## 3.2 Übergeordnete verkehrspolitische Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

### 3.2.1 Europäische Ebene

#### Weißbuch Verkehr

Der Verkehr ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Wirtschaft und Gesellschaft, der unser tägliches Leben beeinflusst und Wohlstand schafft. Angesichts neuer Herausforderungen wie begrenzter Ressourcen und Umweltbelange muss der Verkehr nachhaltig sein. Eine effiziente und umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur ist entscheidend für das wirtschaftliche Wachstum und die Lebensqualität der Bürger. Neue Technologien und internationale Zusammenarbeit sind notwendig, um die Emissionen zu reduzieren und den Verkehrssektor zukunftsfähig zu machen.

Im März 2011 wurde von der Europäischen Kommission das Weißbuch Verkehr unter dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ veröffentlicht. Das **Weißbuch Verkehr** skizziert **ehrgeizige Ziele** für die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Ölabhängigkeit **bis 2050**.

Eine **koordinierte Zusammenarbeit aller Verkehrsbeteiligten** ist entscheidend, um diese Strategie erfolgreich umzusetzen und ein wettbewerbsfähigeres und nachhaltigeres Verkehrssystem zu schaffen. Es bietet einen Rahmen für die Gestaltung von politischen Maßnahmen und Investitionen, um eine nachhaltige, effiziente und sichere Mobilität zu gewährleisten. Das Weißbuch Verkehr kann auch spezifische Schwerpunkte und Maßnahmen enthalten, die darauf abzielen, bestimmte Herausforderungen im Verkehrsbereich anzugehen, wie z.B. die Reduzierung von Verkehrsstaus, die Förderung alternativer Antriebstechnologien oder die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Insgesamt dient das Weißbuch Verkehr Ländern und Regionen als Orientierungshilfe für die langfristige Planung und Entwicklung des Verkehrssystems.

Das Weißbuch Verkehr ist für die Steiermark, insbesondere für die Stadt Graz, von großer Bedeutung, da Städte unter starkem Verkehrsaufkommen, schlechter Luftqualität und Lärmbelastung leiden. Eine Umstellung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie öffentliche Verkehrsmittel, Fußgänger- und Fahrradverkehr kann dazu beitragen, diese Probleme zu mindern. Die Förderung alternativer Antriebstechnologien und die Verbesserung der Infrastruktur für Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind ebenfalls wichtige Maßnahmen. Eine effizientere Organisation des Güterverkehrs in Stadtgebieten kann durch den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge und intelligenter Verkehrssysteme erreicht werden, was zu einer Verringerung von Staus und Luftverschmutzung führen würde.

Konkrete Ziele, welche auch für die Steiermark wesentlich sind:

- Halbierung der Nutzung „mit konventionellem Kraftstoff betriebener Pkw“ im Stadtverkehr bis 2030; **vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050**; Erreichung einer im Wesentlichen **CO<sub>2</sub>-freien Stadtlogistik** in größeren städtischen Zentren bis 2030
- 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050, was durch **effiziente und umweltfreundliche Güterverkehrskorridore** erleichtert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden.
- Bis 2050 **Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null**. Im Hinblick auf dieses Ziel strebt die EU eine Halbierung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2020 an. Gewährleisten, dass die EU bezüglich der technischen Sicherheit und Gefahrenabwehr bei allen Verkehrsträgern weltweit führend ist.
- Förderung des Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt und des intermodalen Verkehrs durch entsprechende Haftungsregelungen.
- Festlegung von Maßnahmen zur weiteren Integration verschiedener Personenverkehrsträger, um **nahtlose Tür-zu-Tür-Beförderungen** zu ermöglichen sowie die Schaffung der Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Entwicklung und Nutzung intelligenter Systeme für interoperable und multimodale Fahrpläne, Informationsdienste, Online-Buchungen und intelligente Ticketausstellung. Dazu könnte auch ein Legislativvorschlag gehören, der privaten Anbietern den Zugang zu Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten ermöglicht.
- **Schärfung des Bewusstseins für Alternativen zum herkömmlichen Individualverkehr** (seltener das Auto benutzen, häufiger zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, Fahrgemeinschaften, Park & Drive, intelligente Ticketausstellung usw.).

## Pariser Klimaabkommen

Das **Pariser Klimaabkommen**, das 2016 beschlossen wurde, ist ein wegweisendes internationales Abkommen zur Bekämpfung des Klimawandels. Es verpflichtet die teilnehmenden Länder dazu, ihre Anstrengungen zu verstärken, um die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen, idealerweise sogar auf 1,5 Grad Celsius. Des Weiteren sollen die globalen Treibhausgasemissionen so bald wie möglich ihr Maximum erreichen und bis Mitte des 21. Jahrhunderts auf (netto) null gesenkt werden.

Die Länder haben sich dazu verpflichtet, national festgelegte Beiträge zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen vorzulegen und alle fünf Jahre ihre Fortschritte zu überprüfen und zu aktualisieren. Das Abkommen legt auch Wert auf die Unterstützung für Entwicklungsländer bei ihren Anpassungs- und Klimaschutzmaßnahmen sowie auf die Förderung von Finanzierungsmechanismen für klimafreundliche Projekte. Es betont die Bedeutung internationaler Zusammenarbeit und Solidarität im Kampf gegen den Klimawandel und schafft ein Rahmenwerk für eine nachhaltigere und klimafreundlichere Zukunft.

Die Österreichische Bundesregierung hat sich im Regierungsübereinkommen für die Jahre 2020 bis 2024 festgelegt, die Klimaneutralität bereits mit dem Jahr 2040 zu erreichen.

## Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)

Die **Verordnung zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V)** wurde von der Europäischen Union schon 2024 **neugestaltet**. Es wurden u.a. folgende verbindliche Ziele für das TEN-V festgelegt:

- Auf Personenbahnstrecken im TEN-V Kernnetz und im erweiterten Kernnetz sollen Züge bis 2040 eine Geschwindigkeit von 160 km/h oder schneller ermöglichen.
- Das Europäische Eisenbahnverkehrsmanagementsystem (ERTMS) muss im gesamten TEN-V-Netz als einheitliches europäisches Signalsystem in Europa eingeführt werden, um den Schienenverkehr sicherer und effizienter zu machen. Folglich müssen nationale Altsysteme der „Klasse B“ schrittweise stillgelegt werden; Dies wird einen Anreiz für die europäische Industrie darstellen, in ERTMS zu investieren.
- Bis 2040 sollen auf dem Kern- und dem erweiterten Kernstraßennetz des TEN-V im Durchschnitt alle 150 km sichere Parkflächen entstehen. Dies ist der Schlüssel zur Gewährleistung der Sicherheit und angemessener Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrer.
- Großflughäfen, die jährlich mehr als 12 Millionen Passagiere abfertigen, müssen über Fernzüge mit der Bahn verbunden werden. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Konnektivität und Erreichbarkeit für Passagiere und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber Inlandsflügen.
- Die Anzahl der Umschlagterminals muss sich entsprechend den aktuellen und erwarteten Verkehrsströmen und den Bedürfnissen der Branche entwickeln. Auch die Umschlagskapazitäten an den Güterterminals müssen verbessert werden. Dies wird nicht nur den Verkehr von 740 Mio. Zügen im gesamten Netz ermöglichen, sondern auch dazu beitragen, mehr Güter auf nachhaltigere Verkehrsträger zu verlagern und dem kombinierten Verkehrssektor in Europa (Verwendung von Kombinationen wie Schiene und Straße zur Beförderung von Gütern) Auftrieb zu verleihen.
- Alle 430 urbanen Knoten entlang des TEN-V-Netzes müssen nachhaltige städtische Mobilitätspläne entwickeln, um emissionsfreie und emissionsarme Mobilität zu fördern.

Um die rechtzeitige Fertigstellung des Netzes zu gewährleisten – bis 2030 für das Kernnetz, 2040 für das erweiterte Kernnetz und 2050 für das Gesamtnetz – umfasst die vorläufige Vereinbarung auch ein besseres

Steuerungssystem, wie etwa mit Durchführungsrechtsakten für die wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte und andere spezifische nationale Abschnitte entlang der neun europäischen Verkehrskorridore. Zusammen mit einer stärkeren Angleichung der nationalen Verkehrs- und Investitionspläne an die TEN-V-Ziele wird dies für Kohärenz bei der Festlegung von Prioritäten für Infrastruktur und Investitionen sorgen.

Durch den Steirischen Zentralraum verlaufen die beiden europäischen Verkehrskorridore Ostsee – Adria (BSAS) und Westlicher Balkan – Östliches Mittelmeer (WBEM), siehe Abbildung 71. Graz ist als urbaner Knoten im TEN-V und der Cargo Terminal Graz als Kernnetz-Terminal definiert.

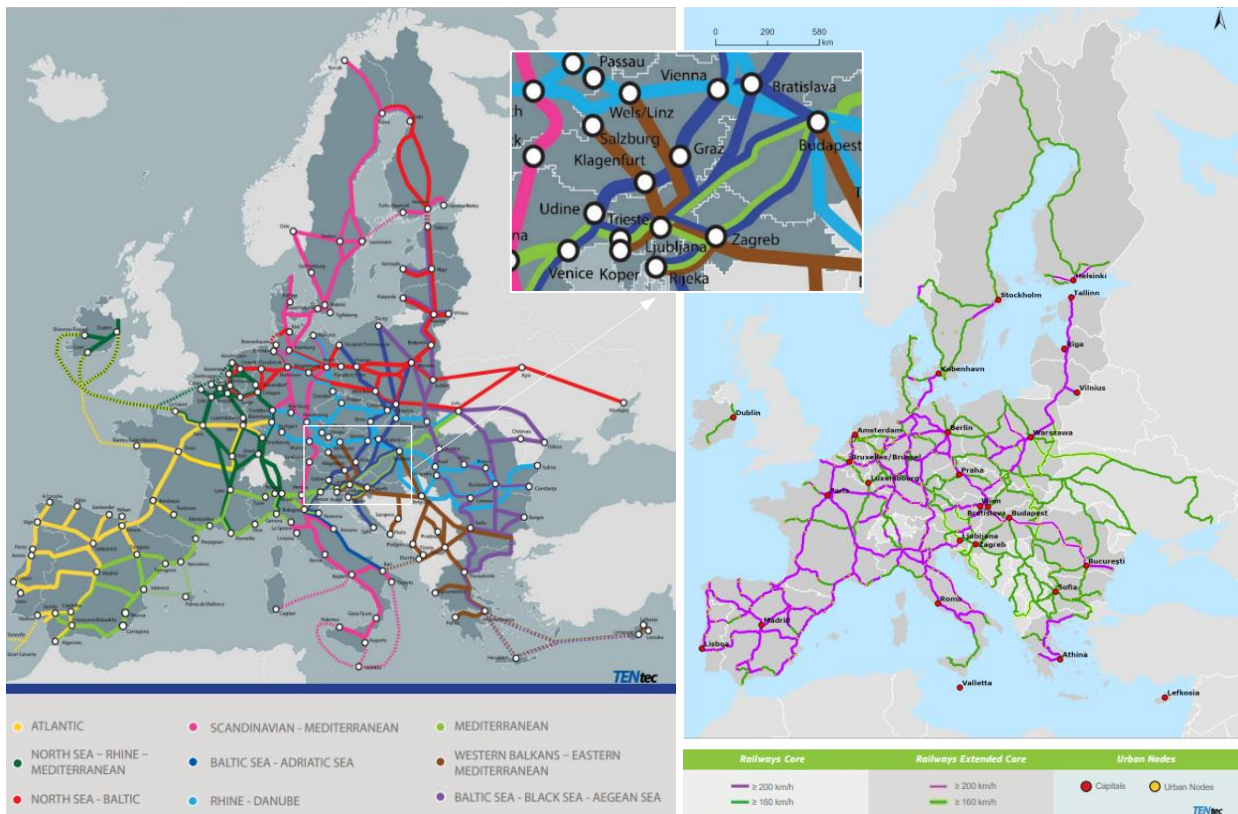


Abbildung 71: links: Übersicht der transeuropäischen Korridore, TEN-V-Revision 2023, Anhang III: Europäische Verkehrskorridore, (Europäische Kommission, 2023)

Die Streckenabschnitte im Kernnetz sind gemäß den Plänen der Europäischen Union bis 2030 und jene im erweiterten Kernnetz bis 2040 fertigzustellen bzw. auszubauen.

Abbildung 72 und Abbildung 73 zeigen die planliche Darstellung des TEN-Netzes im Schienen- bzw. Straßennetzes gemäß dem überarbeiteten Entwurf von Dezember 2023.



Abbildung 72: Kernnetz, erweitertes Kernnetz und flächendeckendes Schienenpersonenverkehrsnetz (Ausschnitt); TEN-V-Revision 2023, Anhang I: Karten des Gesamtnetzes sowie der erweiterten Kern- und Kernnetze, (Europäische Kommission, 2023)

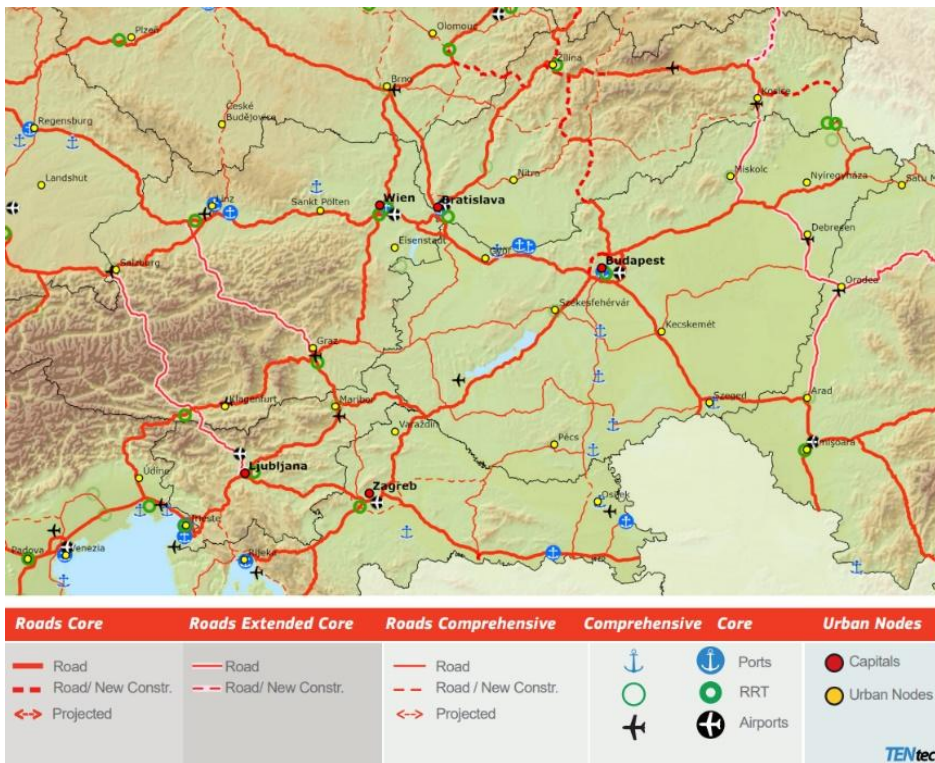


Abbildung 73: Kernnetz, erweitertes Kernnetz und flächendeckendes Straßennetz (Ausschnitt); TEN-V-Revision 2023, Anhang I: Karten des Gesamtnetzes sowie der erweiterten Kern- und Kernnetze, (Europäische Kommission, 2023)

### Zusammenfassung der Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene

Die vorliegenden Berichte betonen die Dringlichkeit eines nachhaltigen Verkehrssystems, um die Umwelt zu schützen und die Lebensqualität der Bürger zu verbessern. Sie unterstreichen die Bedeutung internationaler Zusammenarbeit und politischer Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele. Eine Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Förderung alternativer Antriebstechnologien sind wichtige Aspekte, die die globale Erwärmung begrenzen und die Treibhausgasemissionen senken sollen. Die Forderung nach Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 ist ein gemeinsames Ziel, das von verschiedenen Akteuren unterstützt wird.

Die Neugestaltung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zielt darauf ab, die Verkehrssicherheit zu verbessern und den Schienenverkehr effizienter zu gestalten. Die Schaffung neuer Verkehrskorridore und die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Maßnahmen, um die regionale Erreichbarkeit zu stärken und die Verkehrskapazitäten zu erhöhen. Darüber hinaus wird die Bedeutung Regionaler Mobilitätspläne zur Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität für alle Menschen betont. Die Förderung des Fußverkehrs und die Entwicklung einer qualitativen Fußinfrastruktur sind entscheidende Elemente, um kurze Wege zu ermöglichen und die Abhängigkeit vom Autoverkehr zu verringern.

Für den **Steirischen Zentralraum** ergeben sich daraus folgende wesentliche Maßnahmen:

- Integration in zwei europäische Verkehrskorridore: Ostsee – Adria Korridor (BSAS) sowie Westlicher Balkan – Östliches Mittelmeer Korridor (WBEM), wodurch Graz und sein Umland besser an internationale Märkte und Logistikzentren angebunden werden.
- Ausbau des Cargo Terminal Graz in Werndorf als zentraler Terminal in beiden Korridoren mit bimodaler Anbindung Schiene/Straße.
- Verbesserung der Schieneninfrastruktur mit Zielgeschwindigkeiten von 160 km/h bis 2040 und Einführung des ERTMS-Standards, wodurch die Bahnanbindung für Personen- und Güterverkehr effizienter und zuverlässiger wird.
- Entwicklung nachhaltiger städtischer Mobilitätspläne für Graz und die Region, insbesondere mit Fokus auf emissionsfreie Stadtlogistik, Ausbau des Rad- und Fußverkehrs sowie Stärkung des ÖV.

Diese Maßnahmen verdeutlichen, dass die europäischen Vorgaben nicht nur langfristige Zielsetzungen darstellen, sondern direkte Relevanz für die Region haben und als Leitlinie für Investitionen und Maßnahmen im Regionalen Mobilitätsplan dienen.

### 3.2.2 Nationale Ebene

#### Masterplan Gehen 2030

Mit dem **Masterplan Gehen 2030** hat Österreich den nationalen Masterplan Gehen von 2015 überarbeitet und den Zeithorizont um fünf Jahre verlängert. Mit ihm sollen der Fußverkehr in Österreich gefördert und sein Stellenwert in den strategischen Planungen und Infrastrukturprojekten von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden erhöht werden, um einen Wandel hin zu mehr Fußverkehr zu erreichen und den *Mobilitätsmasterplan 2030* umzusetzen.

Das Regierungsprogramm der österreichischen Bundesregierung legt einen Schwerpunkt auf die **Förderung aktiver Mobilität**, insbesondere des Fußverkehrs, um Herausforderungen wie die **Mobilitätswende, ressourcenschonende Verkehrskonzepte und die Bewältigung der COVID-19-Pandemie** zu behandeln. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) hat eine breite Offensive zur Fußverkehrsförderung gestartet, einschließlich einer Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung und eines Förderprogramms zum Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur (klimaaktiv mobil).

Der Masterplan Gehen 2030 wurde entwickelt, um das **Gehen als nachhaltige und gesunde Mobilitätsform** zu stärken. Durch die Schaffung eines attraktiven, klimafreundlichen und energieeffizienten Verkehrssystems, die Verbesserung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden, den Beitrag zum Klimaschutz, die Förderung der Gesundheit und Inklusion, die Stärkung der lokalen Wirtschaft, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Integration und Partizipation in der Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung ist eine gleichwertige Mobilitätsform möglich.

Die nachfolgende Abbildung 74 verdeutlicht, dass das Zu-Fuß-Gehen besonders bei kurzen Distanzen bevorzugt wird. Dabei stellen Wege zur Schule, in der Freizeit, zu privaten Besuchen und zum Einkaufen die häufigsten Zwecke dar. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, die Fußinfrastruktur in Wohngebieten auszubauen, Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe bereitzustellen und Anbindungen zu ÖV-Haltestellen oder Bahnhöfen einzurichten. Entscheidend ist auch, dass durch den Ausbau von öffentlichem Nahverkehr und die Implementierung von Sharing-Systemen die Abhängigkeit vom Individualverkehr bei kurzen Strecken verringert werden kann, was zu einer nachhaltigeren Mobilität und Adaptierung des Modal Splits beiträgt.

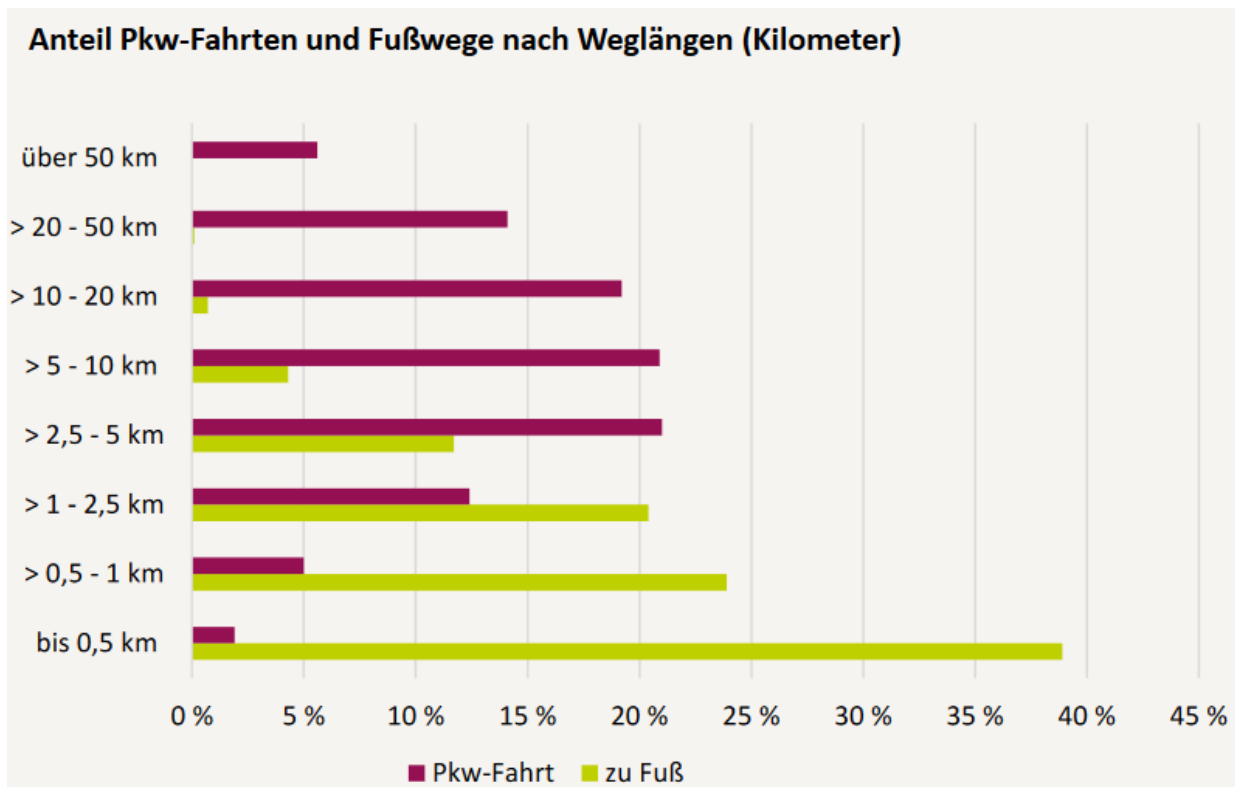


Abbildung 74: Anteil Pkw-Fahrten und Fußwege nach Weglängen, (BMK, 2016)

In der Steiermark existieren bereits einige örtliche Fußverkehrskonzepte sowie Begegnungszonen oder Wohnstraßen. Zusätzlich wurde 2022 die Fußverkehrsstrategie für die Steiermark erarbeitet, um konkrete Anreize zu schaffen, kurze Wege sicher und bequem zu Fuß zurückzulegen (siehe hierzu Kapitel 3.2.3). Durch die bundesweite Arbeitsgruppe Gehen werden die Belange der zu Fuß Gehenden koordiniert. Beteiligt sind dabei Vertretungen aus diversen Bundesländern, Städten und Gemeinden sowie Fußverkehrsbeauftragte aus Wien und Graz.

Durch die Weiterentwicklung der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie fußverkehrsfreundlicher gesetzlicher Rahmenbedingungen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene, die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs in Raumordnungsgesetzen der Bundesländer und die Überarbeitung von Richtlinien für das Verkehrs- und Straßenwesen soll eine fußverkehrsfreundliche Umgebung geschaffen werden.

Für Projekte zur Stärkung des Fußverkehrs stellt das klimaaktiv-mobil-Programm des Bundes gezielte Fördermittel bereit, um Gemeinden bei der Aufwertung ihrer Gehweg- und Aufenthaltsräume zu unterstützen. Im Mittelpunkt stehen Maßnahmen zur sicheren Querung, barrierearmen Erschließung und attraktiven Gestaltung des Fußverkehrsraums; Einreichungen sind im Rahmen regelmäßig geöffneter Calls möglich, solange Budgetmittel verfügbar sind.

### Tempo 30 im Ortsgebiet

In der aktuellen Fassung der StVO ist für eine Änderung der Geschwindigkeit im Ortsgebiet die Beurteilung eines verkehrstechnischen Sachverständigen nötig. Durch einen neuen Entwurf der 35. StVO-Novelle, die

im Sommer 2024 in Kraft treten soll, soll vor allem die Einführung einer Geschwindigkeitsreduktion im Ortsgebiet für die Behörde erleichtert werden. Dazu wird dem § 43 folgender neuer Absatz 4a hinzugefügt:

„(4a) Die Behörde kann in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie z.B. Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit verringern, sofern die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern oder Radfahrern geeignet ist.“

### Masterplan Radfahren 2015 – 2025

Der **Masterplan Radfahren 2015 - 2025** ist Teil einer umfassenden Mobilitätswende in Österreich, die darauf abzielt, den **Anteil des Radverkehrs bis 2025 auf 13 % zu steigern**. Durch verstärkte Förderung und Investitionen in Radinfrastruktur soll die Mobilitätswende in Österreich vorangetrieben werden, u.a. um die Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern und Treibhausgasemissionen zu senken. Österreichs Engagement dient als Vorbild und unterstützt das europäische Ziel einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft bis 2050.

Die Schwerpunkte für diesen Zeitraum umfassen die klimaaktiv mobil Radverkehrsoffensive, radfahrfreundliche Rahmenbedingungen, Informationssysteme und Bewusstseinsbildung, Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, den Wirtschaftsfaktor Radfahren und Radfahren als Gesundheitsförderung.

In der Steiermark wurde zwischen 2007 und 2014 durch die Förderungen von klimaaktiv mobil der größte Beitrag zur Reduzierung von CO<sub>2</sub> im Bundesländervergleich geleistet. Diese Förderungen haben dazu beigetragen, Gemeinden und Bezirke beim Ausbau ihrer Radinfrastruktur zu unterstützen (siehe Abbildung 75).

in Tonnen/Jahr je Bundesland

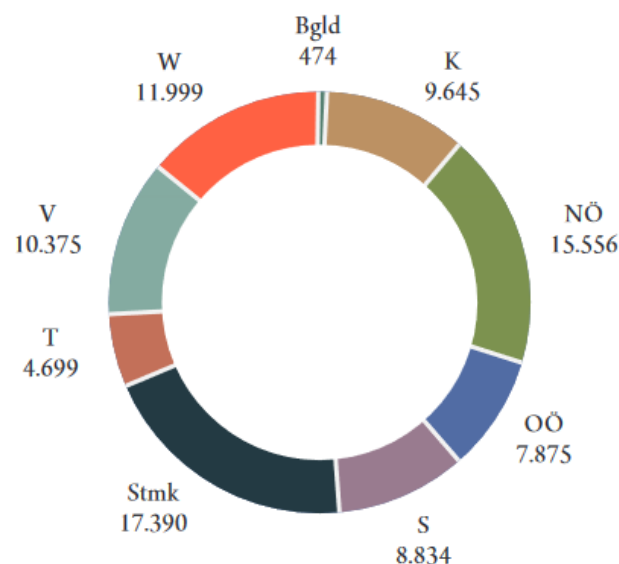


Abbildung 75: CO<sub>2</sub>-Reduktion durch klimaaktiv mobil – Radprojekte, (BMLFUW, 2015)

Durch die **Schließung von Infrastrukturlücken**, die Förderung von Radabstellanlagen, die Erhebung von Radverkehrspotenzialen und Mobilitätsdaten sowie die Ausarbeitung von Radverkehrskonzepten in Zielge-

bieten, wird die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur unterstützt. Projekte zur Bewusstseinsbildung wie Fahrradwettbewerbe oder Radverkehrskonzepte sind fester Bestandteil der Fördermaßnahmen des Landes Steiermark.

Folgende **sechs Schwerpunkte** wurden im Masterplan Radfahren definiert:

1. *Klimaaktiv mobil Radverkehrsoffensive*: Radverkehrskoordination zwischen Bund, Ländern und Gemeinden sowie Förderungen von Bund (BMVIT, klimaaktiv mobil), Ländern und Gemeinden
2. *Radfahrfreundliche Rahmenbedingungen*: adäquate Siedlungsstruktur, Ausbau von Rad-Schnellverbindungen, Stärkung Radverkehrssicherheit, Anpassung von Richtlinien, Normen und StVO
3. *Informationssysteme und Bewusstseinsbildung*: Radverkehrsstatistiken, Überprüfung der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrs- und Raumplanung, Bewusstseinsbildung, Radfahrtrainings
4. *Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln*: Ausbau von Bike & Ride-Anlagen und Radverleihsystem
5. *Wirtschaftsfaktor Radfahren*: Kooperation Radtourismus und Alltagsfahren, Weiterbildungen
6. *Gesundheitsfaktor Radfahren*: Gesundheitsförderung durch Radfahren, finanzielle Anreize

Maßnahmen zur Adaptierung der Radverkehrsinfrastruktur sind die Novellierung der Landesstraßengesetze, der Ausbau von Rad-Schnellverbindungen und die Anpassung von Richtlinien.

Mit der klimaaktiv-mobil-Förderung des Bundes steht Gemeinden eine zentrale Finanzierungsmöglichkeit für Investitionen in den Radverkehr zur Verfügung. Gefördert werden insbesondere durchgängige und sichere Alltagsrouten, Netzschlüsse, Querungen, Radabstellanlagen sowie ergänzende Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität, wobei die Förderung im Rahmen jährlich wiederkehrender Calls geöffnet wird und Einreichungen solange möglich sind, wie Budgetmittel verfügbar sind.

## Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

Der **Mobilitätsmasterplan 2030** für Österreich setzt bei der Erreichung des „Jahrhundertprojekts Klimaneutralität 2040“ auf einen sinnvollen Mix aus Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzverbesserung bei den einzelnen Verkehrsträgern und einen deutlichen Anstieg der Energieeffizienz des gesamten Verkehrssystems innerhalb des zur Verfügung stehenden CO<sub>2</sub>-Budgets.

Angesichts der Herausforderungen der Klimaneutralität 2040 betont der Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich unterschiedliche Notwendigkeiten.

1. *Es braucht eine **Trendumkehr** weg vom bisherigen Verkehrswachstum des Personen- und Güterverkehrs. Eine deutliche **Entkoppelung von Güterverkehrs- und Wirtschaftswachstum** ist notwendig. Eine Fortsetzung der historischen Steigerungsraten in der Verkehrs- und Transportleistung ist zukünftig mit der Klimaneutralität 2040 nicht vereinbar.*
2. *Die **Verlagerung zur Schiene und zum öffentlichen Verkehr** muss weiterhin **prioritär** weiterverfolgt und vorhandene Verlagerungspotentiale gehoben werden. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wird durch zusätzliche Kapazitäten und eine bessere Angebotsqualität mehr Verlagerung möglich. In den nächsten Jahren ist auf der Schiene mit einer solchen Angebotsverbesserung durch verschiedene innovative Maßnahmen (Digitalisierung, Automatisierung, Digitale Kupplung) zu rechnen.*
3. *Es braucht **maximale Effizienz in den Technologien**, da die verfügbare Menge an erneuerbarer Energie begrenzt ist. Die erforderliche Nullemissions-Infrastruktur muss rechtzeitig verfügbar sein, dafür ist eine klare Roadmap erforderlich.*

Abbildung 76 zeigt den anvisierten Modal Split im Personenverkehr gemäß dem Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich.

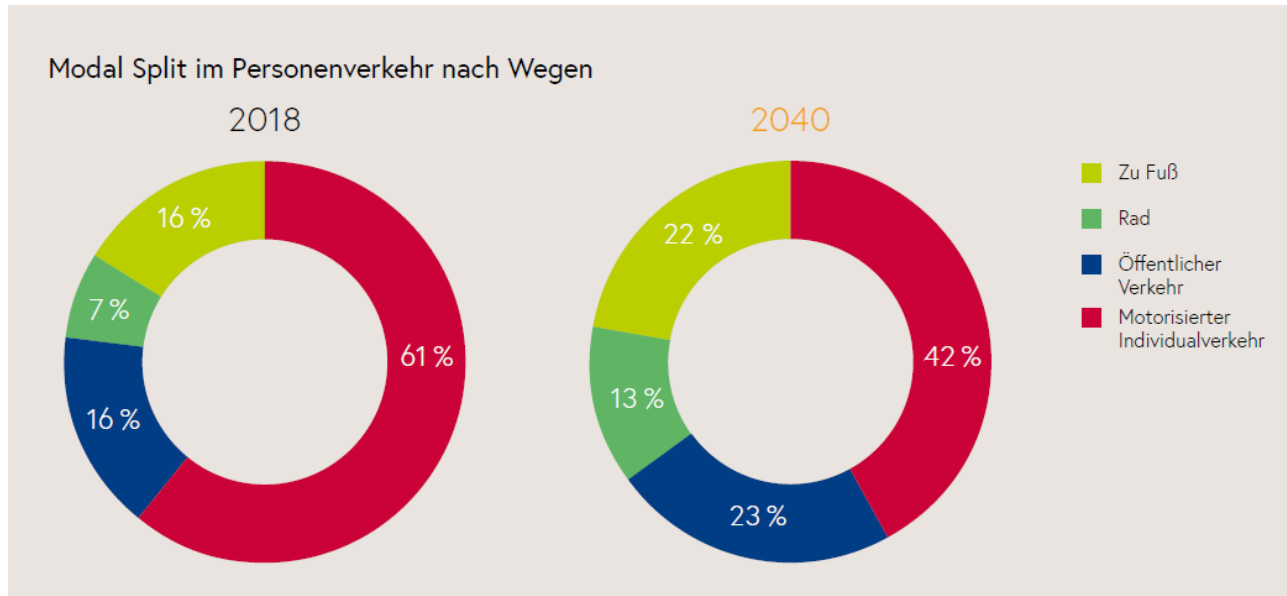


Abbildung 76: Modal Split im Personenverkehr nach Wegen gemäß dem Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, (BMK, 2021)

Gemäß dem Mobilitätsmasterplan soll der öffentliche Verkehr **im Bereich der Tourismus- und Freizeitwirtschaft** eine Verbreiterung des Fokus auf Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler hin zu einem vollwertigen, flächendeckenden und ganzjährigen Mobilitätsangebot für Tourismus-, Ausflugs- und Freizeitmobilität vorsehen. Das Ziel ist die Realisierung attraktiver, klimafreundlicher Mobilitätsservices für An- und Abreise (erste und letzte Meile) sowie eines Mobilitätsangebots vor Ort und in der Region, die sowohl Gästen als auch Einheimischen zur Verfügung stehen.

Des Weiteren sollen Urlaubs- und Ausflugsdestinationen und Sehenswürdigkeiten mit Bahn, Bus und flexiblen Mobilitätsservices sowie für Rad- und Fußverkehr gut erreichbar sein.

### Sharing Strategie

Österreich strebt bis 2040 Klimaneutralität an, wobei der Verkehrssektor eine entscheidende Rolle spielt. **Sharing und Mitfahren** bieten großes Potenzial, um **Emissionen zu reduzieren und Kosten zu sparen**. Eine gemeinsame Strategie und klare Rahmenbedingungen sind entscheidend, um Sharing als etablierte Mobilitätsform zu fördern und die Mobilitätswende voranzutreiben. Die Strategie zur Förderung von Sharing und Mitfahren im Personenverkehr adressiert die dringende Notwendigkeit, den Verkehrssektor als einen der Haupttreiber von Treibhausgasemissionen einzudämmen. Basierend auf einer umfassenden Analyse werden Maßnahmen entwickelt und Ziele festgelegt, um das Potenzial von Carsharing und Mitfahren als wirksame Instrumente zur Reduzierung von Emissionen und zur Förderung nachhaltiger Mobilität zu erschließen (Abbildung 77).

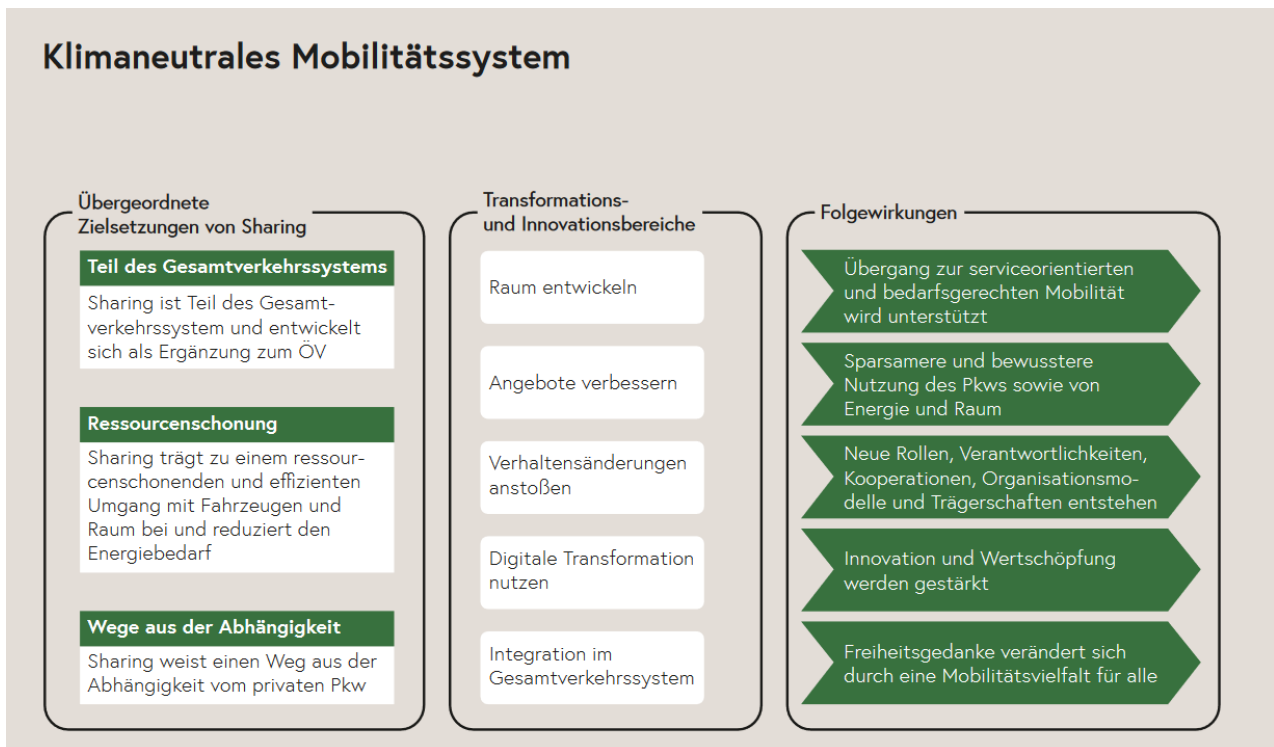


Abbildung 77: Ziele der Sharing-Strategie, (BMK, 2023)

Die Strategie zur Förderung von Sharing-Mobilität gliedert sich in **vier Hauptmaßnahmen**:

- Schaffung eines sicheren Rahmens für Sharing
- Integration von Sharing in umfassende Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen
- Stärkung des bedarfsgerechten, serviceorientierten und kohlenstoffarmen Ausbaus von Sharing-Angeboten sowie die
- Steigerung der Nachfrage, Akzeptanz und des Wissens über Sharing.

Sharing im Personen-Mobilitätsbereich entwickelt sich als integraler Bestandteil des Gesamtverkehrssystems, fördert Ressourcenschonung und bietet Wege aus der Abhängigkeit vom eigenen Pkw, wodurch es eine wichtige sozial-integrative Funktion erfüllt und die Chancen zur Mobilität erhöht.

### Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021 – 2030

Die österreichische Verkehrssicherheitsstrategie umfasst die Bereiche Verkehrssicherheitsarbeit, vom menschlichen Verhalten über die Fahrzeugtechnik bis hin zur Infrastruktur und verfolgt darin u.a. auch die von der Europäischen Kommission vereinbarten Initiativen gemäß des Strategic Action Plan on Road Safety sowie des zugehörigen Arbeitsdokuments.

Die Strategie sieht in der Stärkung aktiver und umweltfreundlicher Mobilität einen starken und wichtigen Beitrag zur Steigerung der Sicherheit auf Österreichs Straßen.

Da Freilandstraßen abseits der Autobahnen und Schnellstraßen fast zwei Drittel aller Verkehrstoten zu beklagen haben und die europäischen Vergleichszahlen Österreich auf diesen Straßen ein besonderes Sicherheitsdefizit attestieren, das in dieser Größenordnung im Ortsgebiet und auf der Autobahn nicht besteht, wird

die **Verkehrssicherheit auf Freilandstraßen** als eines der sieben Handlungsfelder (Handlungsfeld 2: Sichere Freilandstraßen) definiert. Die Strategie sieht insbesondere folgende Herausforderungen:

- Mangelhafte Hierarchisierung und Einheitlichkeit von Straßen hinsichtlich Design, Geschwindigkeits- und Nutzungscharakteristiken stellen in Österreich ein generelles Manko dar.
- Jedes zweite Anprallobjekt bei tödlichen Kollisionen war weniger als 2 m vom Fahrbahnrand entfernt (ÖAMTC 2016). Je näher Objekte am Fahrbahnrand ohne Leitschienen oder Ähnlichem situiert sind, desto höher ist der Anteil an schwersten und tödlichen Verletzungen.

Folgende Ziele bis 2030 sieht das Verkehrssicherheitsprogramm vor:

- *Die Prinzipien des „Safe System“ sollen in den österreichischen Richtlinien abgebildet sein. Dazu gehören die Grundsätze der **selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße** (zum Beispiel **Entschärfung von Seitenräumen**, Verhinderung von Baumunfällen), risikobasierte und proaktive Sicherheitsarbeit beziehungsweise -analyse und die **einheitliche Straßenhierarchisierung**, das heißt Gestaltung nach der Straßenfunktion: **Erschließung, Verteilung, Verbindung**.*
- *Die Basis für infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen sollen Prioritätsreihungen sein, die auf einheitlichen Risikobewertungen beruhen. Auch Unfallhäufungsstellen sollen österreichweit mit einheitlicher Methodologie analysiert und deren Sanierungen evaluiert werden.*
- **Road Safety Inspections (RSI) und Road Safety Audits (RSA) sollen auch im Landesstraßennetz mittelfristig zum Standard werden, wobei RSI schrittweise auf Basis einer risikobasierten Prioritätsreihung durchgeführt werden sollen. Das beinhaltet standardisierte Vorgaben zur Sicherheitsbeurteilung des Straßenrands und der Gestaltung des Mittelstreifens und geht einher mit der Schaffung eines qualitativen Rahmens für Straßenmeistereien.**
- *Tempolimits sollen stets im Einklang mit den Anlageverhältnissen der jeweiligen Straßen stehen. Tempo 100 soll nur auf entsprechend ausgebauten Freilandstrecken (abseits der Autobahnen und Schnellstraßen) gelten.*
- ...

### Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP)

Der **Nationale Energie- und Klimaplan (NEKP)** zielt darauf ab, **Klimaneutralität** für Österreich bis 2040 zu erreichen. Maßnahmen wie das Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG), das Klimaticket Österreich und die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung mit Rückvergütung wurden bereits umgesetzt. Im Bereich Mobilität und Verkehr strebt die österreichische Bundesregierung im NEKP die weitere Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 an. Dies beinhaltet auch die **Förderung von alternativen Verkehrsmitteln** und den Ausbau erneuerbarer Energien im Verkehrssektor, um die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern. Zudem sollen Maßnahmen ergriffen werden, um die **Resilienz und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen**.

Eine **gut durchdachte Verkehrsinfrastruktur** kann wesentlich zur Erreichung der Klimaziele beitragen, indem sie **aktive Mobilitätsformen wie Zu-Fuß-Gehen und Radfahren fördert**. Diese sind energieeffizient, klimafreundlich und gesundheitsfördernd. Städte und Gemeinden sollten daher Verkehrsberuhigungen, **nachhaltige Mobilitätspläne** und verkehrsvermeidende Grundsätze in der Raumordnung stärker berücksichtigen, um eine klimagerechte Mobilität zu gewährleisten.

### Zusammenfassung der Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene

Die Mobilität in Österreich wird durch verschiedene Strategien und Pläne für eine nachhaltige Zukunft vorangetrieben. Der Masterplan Gehen 2030 zielt darauf ab, den Fußverkehr zu fördern und seine Bedeutung in den Planungen zu erhöhen. Gleichzeitig liegt ein Schwerpunkt auf der Förderung des Radverkehrs durch den Masterplan Radfahren 2015-2025, der Teil einer umfassenden Mobilitätswende ist. Der Mobilitätsmasterplan 2030 setzt auf Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzsteigerung, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen. Die österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 zielt darauf ab, die Sicherheit auf den Straßen zu verbessern, insbesondere auf Freilandstraßen. Der Nationale Energie- und Klimaplan (NEKP) strebt Klimaneutralität bis 2040 an und setzt Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um. Eine gut durchdachte Verkehrsinfrastruktur ist entscheidend, um eine klimagerechte Mobilität zu gewährleisten, die Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr fördert. Abschließend lässt sich festhalten, dass die verschiedenen Strategien und Pläne in Österreich darauf abzielen, eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität zu fördern, indem sie den Fußverkehr und Radverkehr stärken, Verkehrsverlagerungen vorantreiben, die Verkehrssicherheit verbessern und letztendlich die Klimaneutralität im Verkehrssektor bis 2040 erreichen wollen.

### 3.2.3 Landesebene

#### Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+

Zu Fuß Gehende beleben öffentliche Räume und machen Ortszentren attraktiver. Eine sichere, entspannte und ansprechende Umgebung fördert das Gehen zu Fuß. Die **Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+** liefert Vorschläge für umsetzbare Maßnahmen.

*„Ziele dieser Strategie sind die **Steigerung des Fußverkehr-Anteils** in der Aufteilung der Hauptverkehrsmittel in der Steiermark auf **17% bis 2030**, die **Steigerung der Lebensqualität** sowie der **Attraktivität des öffentlichen Raums** und die **Belebung der Ortszentren**.“*

Um die Förderung des Zufußgehens voranzutreiben, basiert die Strategie des Landes Steiermark auf **drei Säulen**.

- **Schaffung einer fußgängerfreundlichen Infrastruktur und Gestaltung öffentlicher Räume**, um sichere und attraktive Fußwege zu gewährleisten. Dies umfasst die Schaffung breiter Gehsteige, die Platz für Begegnungen und verschiedene Nutzungen bieten, sowie die Integration von Grünflächen und anderen gestalterischen Elementen. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, wie ausreichende Beleuchtung und Querungsmöglichkeiten, unerlässlich.
- **Verbesserung der Mobilitätsorganisation** durch Maßnahmen wie die **Integration mit öffentlichen Verkehrsmitteln** und **ausreichende finanzielle Unterstützung**, sowie **Kooperationen mit verschiedenen Branchen**. Das Land setzt auf die Förderung von Intermodalität, indem der Zugang zum öffentlichen Verkehr und Sharing-Systemen verbessert wird. Zudem wird ein wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement angestrebt und Kooperationen mit Wirtschaft und Schulen verstärkt. Ein eigenes Budget für Fußverkehrsmaßnahmen wird ebenfalls bereitgestellt.
- **Förderung eines Bewusstseinswandels** durch klare **Kommunikation** über die Vorteile des Fußgehens und **aktive Bürgerbeteiligung** zur Planung und Umsetzung von fußgängerfreundlichen Lösungen. Im Gestaltungsprozess ist der Dialog mit den Bürger:innen entscheidend. Drei wesentliche Schritte sind notwendig: Konsultationen, Kontextualisierung und Information. Ziel ist es, faire Kommunikation und Transparenz zu gewährleisten.

#### Radverkehrsstrategie Steiermark 2025

In der **Radverkehrsstrategie Steiermark 2025** heißt es:

*„Das Ziel der Radverkehrsstrategie Steiermark 2025 ist die **Stärkung des Radverkehrs in der Steiermark** und die **Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen**. Perspektivisch werden eine **Erweiterung und Verdichtung** des aktuellen Radwegenetzes **basierend auf dem bestehenden Straßennetz** angestrebt, sowie die Umsetzung umfassender Maßnahmen zur **Schaffung positiver Rahmenbedingungen für den Radverkehr** forciert.“*

Es werden **acht Schwerpunkte** definiert, denen in den diversen Radverkehrskonzepten Rechnung getragen werden soll:

1. Radverkehr stärken: Fokus auf den Alltagsradverkehr und Etablierung des Fahrrads als vorrangiges Verkehrsmittel für kurze Alltagswege

2. Siedlungsschwerpunkte und starke ÖV-Korridore: Entwicklung und Erhalt fahrradfreundlicher Strukturen
3. Ganzheitliche Planung: Radverkehrskonzepte als Basis - integrative Planung
4. Multimodalität – Verknüpfung Rad und ÖV: niederschwellige, multimodale Mobilität ermöglichen
5. Verkehrssicherheit: Respekt und Unfallvermeidung
6. Radfahren als Lebensgefühl: adäquate Etablierung
7. Begleiten und messen: regelmäßige Beobachtung und Monitoringsystem
8. Kooperation, Strukturen und Budgetmittel gemäß dem Motto „Gemeinsam aktiv“

Für den Radverkehr werden in der Radverkehrsstrategie unterschiedliche Handlungsfelder mit ihren Maßnahmen und Zielen definiert. Ein Zielwert von einem Modal Split von 20 bis 25 % für das Fahrrad in den Potentialräumen sowie einen steiermarkweiten Wert von 12,5 % Radverkehrsanteil am Modal Split werden hier festgelegt.

Konzepte sollten auf den Prinzipien von Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit basieren und in enger Zusammenarbeit zwischen Städten, Gemeinden und dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung entwickelt werden. Es ist wichtig, finanzielle Unterstützung und Beratungsleistungen anzubieten, um Städte und Gemeinden bei der Ausarbeitung ihrer Radverkehrskonzepte zu unterstützen. Das übergeordnete Ziel ist die flächendeckende und langfristige Förderung des Radverkehrs in der Steiermark, um die Lebensqualität zu verbessern und den ökologischen Fußabdruck zu reduzieren.

Ein weiteres zentrales Element sind Radschnellwege, in Optionen wie Mehrzweckstreifen, Radfahrstreifen oder Radwege. Ziel ist es, sichere Radwege sowohl innerorts als auch außerorts zu gewährleisten. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umfassen die Etablierung von Qualitätsstandards, die integrative Planung des Radverkehrs in die Mobilitäts- und Raumentwicklungsplanungen sowie die Ausweitung von Tempo-30-Zonen zur Verbesserung der Radinfrastruktur.

Ein landesweit einheitliches Leitsystem gewährleistet Sichtbarkeit und Wirksamkeit für den Tourismus-Radverkehr. Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels umfassen die Kategorisierung und Bewertung der bestehenden Routen, die Identifizierung und Priorisierung von Verbesserungsmaßnahmen sowie die kontinuierliche Qualitätskontrolle und Wartung der wichtigsten Routen.

Die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr bietet eine effiziente und nachhaltige Mobilitätslösung, die es ermöglicht, Wege flexibel und umweltbewusst zurückzulegen. Durch den Ausbau von Bike & Ride-Anlagen an ÖV-Knotenpunkten, die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und die Erweiterung der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen soll der Radverkehrsanteil gesteigert und gleichzeitig der Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

Das übergeordnete Ziel der einzelnen Handlungsfelder der Radverkehrsstrategie 2025 ist die umfassende Förderung und Verbesserung des Radverkehrs in der Steiermark, einschließlich der Entwicklung von Radverkehrskonzepten, der Steigerung der Netzqualität und Sicherheit, der Erhöhung der Anzahl und Qualität von Radabstellanlagen, der Einführung einheitlicher Leitsysteme sowie der Förderung eines radfreundlichen Verkehrsklimas und einer positiven Einstellung zum Radfahren als Lebensstil.

## Mikro-ÖV-Strategie

Die **Mikro-ÖV Strategie** des Landes Steiermark wurde in einem partizipativen Prozess in den Jahren 2016/2017 erarbeitet und verfolgt das Ziel eine Lücke in der Gesamtverkehrsstrategie zu füllen und die **Integration dünn besiedelter ländlicher Gebiete** in das **öffentliche Verkehrsnetz**, um Menschen eine **autonome Mobilität** zu ermöglichen.

Mikro-ÖV zielt darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse abseits der Hauptachsen des Öffentlichen Verkehrs zu erfüllen, indem es bestehende Linienverkehre ergänzt und die letzte Meile überbrückt. Es wird von Gemeinden als Besteller und Bezahler angeboten und kann an die spezifischen Bedürfnisse der Nutzer angepasst werden.

Zu den **sieben Grundsätzen** des Mikro-ÖVs gehören:

1. Sicherung Daseinsgrundfunktion: Wege zum Arzt, Einkaufen, Behörden,
2. soziale Inklusion: Jugendliche, Senioren und Personen ohne Auto können mittels Mikro-ÖV Aktivitäten bewältigen
3. Erhöhung des Modal Splits: Steigerung des ÖV sorgt für mIV-Reduzierung
4. Zubringerfunktion: Abstimmung mit liniengebundenem ÖV
5. Zielgruppen: Jugendliche, Senioren, Menschen mit Beeinträchtigung, Pendelnde, benachteiligte Personen
6. Planung: Einbeziehung Bevölkerung, nachhaltige Planung
7. Evaluierung

Die nachfolgende Abbildung 78 zeigt deutlich, wie die Verteilung der Bevölkerung und die Dichte der öffentlichen Verkehrsmittel(-Abfahrten) miteinander korrelieren. Dies verdeutlicht die Bedeutung des Mikro-ÖV im ländlicheren Raum für die Bewältigung von Alltags- und Freizeitwegen, insbesondere für Personen ohne eigenes Auto, Senioren und Menschen mit Beeinträchtigungen, und trägt zur sozialen Inklusion sowie zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei.

Gemäß der Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+ ist für die nachhaltige Etablierung eines effizienten, integrierten und finanzierbaren regionalen Mikro-ÖV-Angebots eine Evaluierung der bestehenden Mikro-ÖV-Systeme, eine Evaluierung und Überarbeitung der Mikro-ÖV-Strategie sowie die Umsetzung der Mikro-ÖV-Strategie neu notwendig.

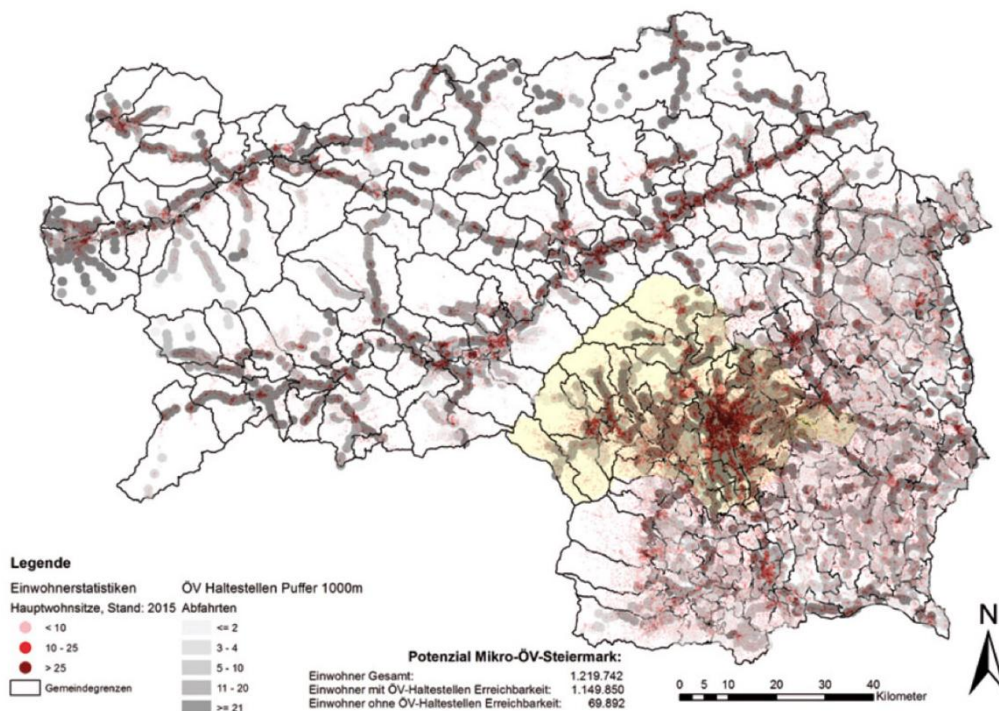


Abbildung 78: Erreichbarkeit ÖV-Haltestellen Steiermark, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Mikro-ÖV Strategie, 2016)

## Masterplan Güterverkehr

Die nationalen und internationalen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr sind durch das Pariser Klimaschutzabkommen und den EU-"Green Deal" geprägt. Ziel ist es, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die **Schiene als nachhaltigen Verkehrsträger zu stärken**. Österreich und die Steiermark haben klare Ziele zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und zur Förderung des Schienengüterverkehrs festgelegt. Maßnahmen wie die **Verbesserung der Schieneninfrastruktur, die Förderung alternativer Antriebe und die Optimierung der Logistik** sollen diese Ziele unterstützen.

Abbildung 79 zeigt die räumliche Konzentration von Wirtschafts- und Wissensstandorten sowie deren Anbindung an die Hauptverkehrsachsen im Grazer Zentralraum. Die dargestellten Cluster sind wesentliche Quellen und Ziele des Güterverkehrs. Für die Verlagerung auf die Schiene sind insbesondere eine bessere Erreichbarkeit der Terminals, die Stärkung bestehender Anschlussbahnen und die Anbindung neuer Gewerbegebiete entscheidend. Vor diesem Hintergrund zielen die Maßnahmen des Masterplans auf die Optimierung der Logistikketten (Terminal-Zufahrten, First/Last Mile) und den Ausbau der schienenseitigen Kapazitäten, damit die Straßenbelastung sinkt und die CO<sub>2</sub>-Ziele erreicht werden.

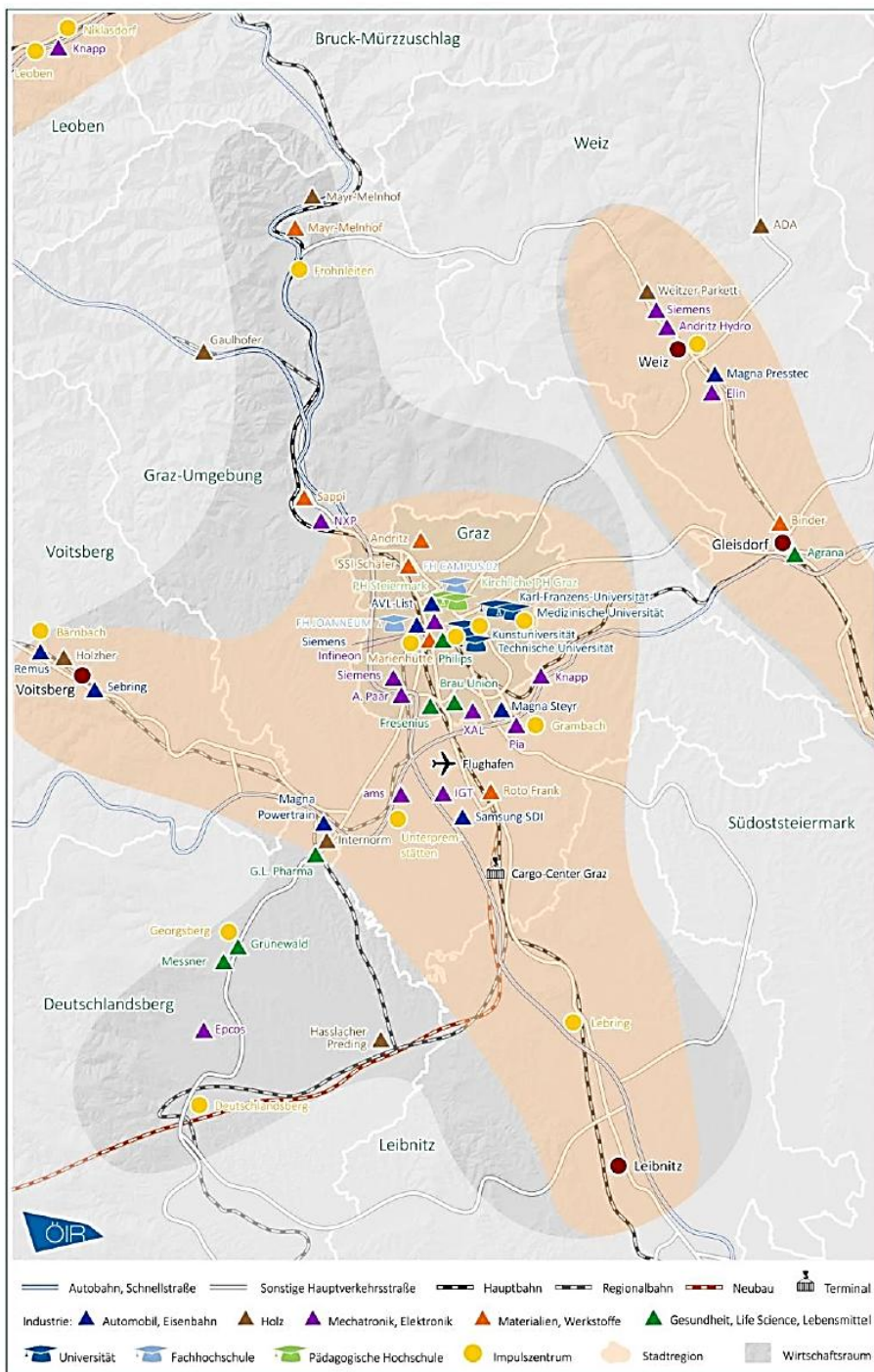


Abbildung 79: Wirtschaft, Bildung und Verkehr im Grazer Zentralraum gemäß dem Masterplan Güterverkehr Steiermark, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2022)

### Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+

Das steirische Gesamtverkehrskonzept von 2008 bildete die Grundlage für die Mobilitätspolitik der letzten 15 Jahre. Angesichts gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und technologischer Veränderungen sowie demografischer Entwicklungen wird die **Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+** erarbeitet, um eine nachhaltige, verkehrsträgerübergreifende Gestaltung des Verkehrs zu fördern und das Gemeinwohl zu stärken.

Die aktuellen Trends im Personen- und Güterverkehr zeigen deutliche Veränderungen und Konsequenzen in der Mobilitätslandschaft der Steiermark auf.

1. Die Zahl der Personenwege stagniert in der Steiermark insgesamt, nimmt jedoch im Steirischen Zentralraum zu und sinkt in anderen Bezirken.
2. Nicht-Routine-Wege wie Freizeitaktivitäten nehmen stark zu, während Arbeits- und Ausbildungsfahrten abnehmen.
3. Die durchschnittliche tägliche Weglänge im Personenverkehr wird voraussichtlich langsamer zunehmen.
4. Pkw-Fahrten stagnieren oder gehen zurück, während Öffentlicher Verkehr und Radverkehr an Bedeutung gewinnen.
5. Die Flexibilität bei der Wahl von Startzeitpunkt, Verkehrsmittel und Route nimmt stark zu.
6. Ein Ende des weiteren Wachstums im Güterverkehr ist unklar.
7. Die Technologieentwicklung führt zur Elektrifizierung des Fuhrparks.
8. Saubere, klimaneutrale und autonome Fahrzeuge sind langfristige Optionen und haben kurzfristig keinen bedeutenden Einfluss auf die Mobilitätsgestaltung.

Die Leitziele, Abbildung 80, die in der Mobilitätsstrategie 2024+ definiert sind, folgen dem Prinzip, dass Mobilität und Verkehr nicht bloß das Mittel zum Zweck sind, sondern integraler Bestandteil unseres Lebenskontextes, der eng mit grundlegenden Lebensbedürfnissen verbunden ist. Nachhaltige Mobilitätsangebote sollen den Umstieg zu alternativen Antrieben ermöglichen, die Einbeziehung der Bevölkerung stärken und subjektives Wohlbefinden fördern.

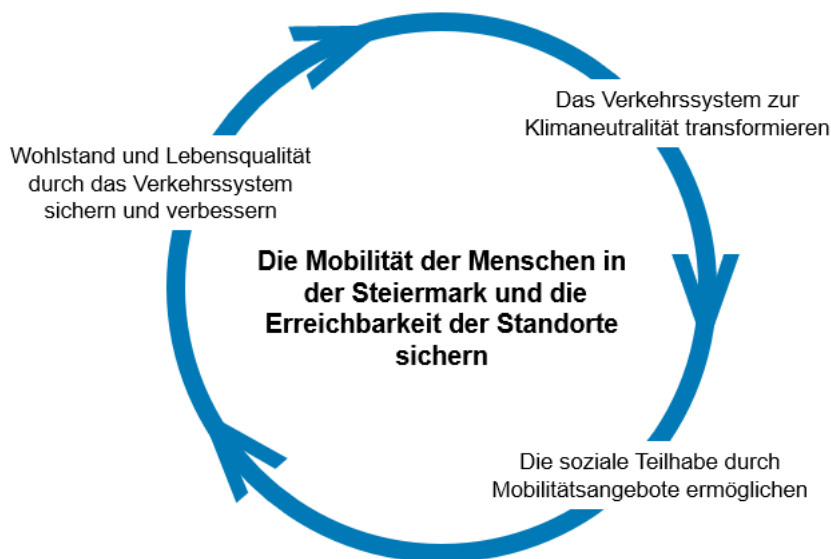


Abbildung 80: Leitziele der Mobilitätsstrategie 2024+, (Rosinak & Partner, 2024)

Das Ziel 1 „Den Anteil der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhöhen“ konnte auf Basis des Gesamtverkehrskonzepts 2008+ ein grundlegender Wandel zugunsten des Öffentlichen Verkehrs eingeleitet werden. Maßnahmen, die bereits erfolgreich umgesetzt werden konnten, sind z.B.:

- Etablierung und sukzessiver Ausweitung der S-Bahn Steiermark,
- Inbetriebnahme der Koralmbahn,
- Busbündelplanungen für den Regiobus – Steiermark und
- Klimaticket Steiermark.

In Zukunft soll der Ausbau des S-Bahnnetzes regional und national weiter forciert werden und S-Bahn- und Regiobuslinien durch Taktverdichtungen an Attraktivität gewinnen.

Mit dem Ziel 2 „Den Anteil der aktiven Mobilitätsarten erhöhen“ beinhaltet die Minimierung kurzer Autofahrten. Dies soll durch die Implementierung von Radverkehrskonzepten, Fußverkehrskonzepten, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erreicht werden.

Das Ziel 3 „Den Anteil intermodaler Wege erhöhen und multimodales Mobilitätsverhalten unterstützen“, erfordert eine fortgesetzte Entwicklung der Bahninfrastruktur und eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots, insbesondere an den Schnittstellen. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die Gewährleistung von nahtlosen Anschlüssen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wie Bahn und Bus. Gleichzeitig ist es von Bedeutung, die Qualität der Haltestellen zu optimieren, sowohl tariflich als auch baulich. Eine adäquate Infrastruktur ist entscheidend, damit Radverkehr, Öffentlicher Verkehr, Fußverkehr und Sharing-Angebote effektiv miteinander interagieren können. Multimodales Mobilitätsverhalten, wie Bike & Ride oder MaaS, sollte gefördert werden, da es zur Verringerung von Pkw-Fahrten beiträgt, insbesondere in ländlichen Gebieten die Nutzung von Bahn und Bus erleichtert, in städtischen Zentren den Autoverkehr reduziert und letztendlich zum Klimaschutz beiträgt.

Das Ziel 4 „Den Anteil der Pkw-Wege zu reduzieren und den Anteil klimaneutraler Straßenfahrzeuge zu erhöhen“ wird durch positive Anreize und Bewusstseinsbildung für den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr, den Radverkehr und den Fußverkehr angestrebt. In ländlichen Gebieten, in denen der Pkw unverzichtbar ist, sollen alternative Verkehrsoptionen gefördert werden, insbesondere für kurze Wege. Eine schrittweise Umstellung auf klimaneutrale Antriebssysteme sowie die Förderung von Fahrgemeinschaften und Carsharing sollen eine effizientere Nutzung des Pkw ermöglichen. Zudem wird angestrebt, den Platzbedarf von Autos in städtischen Gebieten zu reduzieren, um den öffentlichen Raum für andere Zwecke zugänglich zu machen.

Das Ziel 5 „Die Erreichbarkeit für die Menschen in der Steiermark sichern“ bildet einen zentralen Aspekt innerhalb der Mobilitätsstrategie für die Steiermark und umfasst verschiedene Maßnahmen zur Sicherstellung einer optimalen Zugänglichkeit für die Bevölkerung zu regionalen Zentren und Versorgungseinrichtungen. Die Erreichbarkeiten für die Bevölkerung mit dem Pkw sind grundsätzlich bereits gut bis sehr gut bzw. aufgrund der vorgegebenen Siedlungsstruktur und Entfernungen und aufgrund der bereits vorhandenen Straßeninfrastruktur kaum verbesserbar. Ziel ist es jedoch sicherzustellen, dass alle Regionalen Zentren der Steiermark über hochwertige Straßenverbindungen (Straßenkategorie B) an das Schnellstraßen- und Autobahnnetz und damit an die steirischen Zentralräume angebunden sind. Weitere hochrangige regionale Verbindungen sind der Straßenkategorie C1 zuzuordnen, während teilregionale Versorgungszentren mit Landesstraßen der Kategorie C2 an das nächste Regionale Zentrum anzubinden sind. Die Erhaltung und gegebenenfalls Weiterentwicklung dieses Straßennetzes in entsprechender Qualität ist von zentraler Bedeutung für die Sicherung der Erreichbarkeit für die Menschen in der Steiermark, sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für Rad- und Fußgängerverkehr. Es ist daher wichtig, dass die Kategorisierung der Landesstraßen an die Netzstruktur der Zentralen Orte angepasst wird und die jeweiligen Funktionen und örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt.

### Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm

Das **Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Steiermark** hat für den Zeitraum 2020-2025 das Ziel, ein gemeinsames **Verständnis von Verkehrssicherheit** zu schaffen, die Zusammenarbeit mit relevanten Behörden und Organisationen zu stärken und Verkehrssicherheitsthemen in der Bevölkerung zu fördern. Das Programm basiert auf einer umfassenden Analyse der Unfallsituation und definiert Ziele und Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallrisiken. Darüber hinaus **zeigt es infrastrukturelle Verbesserungen** und polizeiliche Maßnahmen zur Sensibilisierung der Bevölkerung auf.

Mit dem Steirischen Verkehrssicherheitsprogramm 2020-2025 soll es:

1. 25 % weniger Getötete im Straßenverkehr
2. 25 % weniger Schwerverletzte und
3. 10 % weniger Unfälle mit Personenschaden geben.

Die Steirische Verkehrssicherheit wird über **drei Säulen** geregelt.

1. **Infrastruktur:** Basis für alle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Straßenbau und bei der Straßenerhaltung
2. **Bewusstseinsbildung:** Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer (Eigenverantwortung, Perspektivenwechsel, Respekt, Risikoverhalten)
3. **Legislative & Überwachung:** gesetzliche Regeln, Überwachung durch die Polizei, Sensibilisierung der Öffentlichkeit

Der Vergleich der Schwerverletzten in den Jahren 2010 und 2018 zeigt eine deutliche Verlagerung zwischen den Zielgruppen, insbesondere mit einem **starken Anstieg bei Radfahrern** und einem bemerkenswerten Rückgang bei PKW-Lenkern. Diese Veränderungen sind auf die Zunahme des Radverkehrs und auf Unfallursachen wie Ablenkung oder Missachtung von Regeln zurückzuführen. Zwischen 2010 und 2018 sank die Gesamtzahl der Unfälle in der Steiermark weiters um neun Prozent, wobei es einen deutlichen Rückgang auf Landesstraßen L und B gab, während die Unfälle auf "Sonstigen Straßen" im Freiland hingegen zunahmen.

Für die einzelnen Verkehrsgruppen gibt es unterschiedliche Prinzipien, die in diesem Verkehrssicherheitsprogramm definiert sind.

- PKW: Anhaltebereitschaft, Erklärung Assistenzsysteme, Kindersicherung,
- LKW: Verantwortungsbewusstsein, Schärfung Aufmerksamkeit „toter Winkel“
- Moped: Fahrsicherheitstrainings, Analyse Unfallursachen, Bewusstseinsbildung
- Verkehrsplaner: Verkehrssichere Gestaltung der ÖV-Haltestellen, Bedürfnisse zu Gehende und Radfahrende, Lückenlose Radwege

Die Verkehrsplanung in urbanen Gebieten soll sich vermehrt auf die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden konzentrieren. Dazu ist eine Neuausrichtung des Modal Split erforderlich, um diesen Verkehrsteilnehmern mehr Raum zu geben. Dies erfordert die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und eine Neuverteilung der vorhandenen Verkehrsflächen, um den zu Fuß Gehenden und Radfahrenden Priorität einzuräumen, auch wenn dies zu Lasten des Individualverkehrs geht.

### Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030

Die **Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030** adressiert die drängenden Themen des **Klimawandels** und der zukünftigen Energieversorgung in der Region. Sie skizziert einen klaren Kurs und setzt Schwerpunkte, um den kommenden Herausforderungen zu begegnen. Darüber hinaus legt sie den Rahmen für eine dynamische Umsetzung fest, die flexibel genug ist, um sich den ständig wandelnden Anforderungen anzupassen.

Die Klima- und Energieziele beinhalten:

- **Reduzierung der Treibhausgasemissionen** um 16 % im Vergleich zum Stand von 2005 im Nicht-Emissionshandelsbereich.
- Die Deckung des Gesamtenergieverbrauchs zu mindestens 34 % aus erneuerbaren Energiequellen.

Für das Jahr 2030 sieht der Vorschlag der EU-Kommission für Österreich folgende Ziele vor:

- Eine Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 36 % gegenüber dem Stand von 2005 im Nicht-Emissionshandelsbereich.

Zu den **acht Bereichen** der Klima- und Energiestrategie 2030 zählt die **Mobilität**. Hierbei wird ein Fokus auf den **Ausbau von Radinfrastruktur sowie ÖV** gelegt aber auch **Forcierung der aktiven Mobilität und Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene** angedacht. Dazu zählen Maßnahmen wie Mobilitätskonzepte, Bildungsangebote, Berücksichtigung Mobilität in Raumordnung, Angebotsverbesserung des ÖVs und der Ausbau von Schieneninfrastruktur.

Mit diesen Maßnahmen sollen die Gesamtemissionen im Nicht-Emissionshandelsbereich (aktuell 46 % Mobilität) reduziert werden.

### Klimawandelanpassungsstrategie Steiermark 2050

Die **Klimawandelanpassungs-Strategie Steiermark 2050** wurde entwickelt, um die Steiermark auf die zukünftigen klimatischen Bedingungen vorzubereiten und **negative Auswirkungen des Klimawandels zu mildern**. Die Studienergebnisse zeigen, dass für die Steiermark mit einer weiteren Temperaturzunahme von etwa 1,4°C bis 2050 zu rechnen ist. Mit der Strategie sollen Anpassungsmaßnahmen entwickelt werden, um die Resilienz der Region zu stärken und Chancen zu nutzen, die sich aus dieser Klimaveränderung ergeben.

Zu den **Maßnahmen** zählen:

- *Effiziente Bebauungsplanung und nachhaltige Flächennutzung:* Der steigende Wohnbedarf (u.a. in Graz) erfordert eine effiziente Raumplanung und Bebauungsplanung, die auch den Auswirkungen des Klimawandels standhält. Maßnahmen zur Reduzierung der Flächenversiegelung und zum Schutz vor Extremwetterereignissen müssen verstärkt berücksichtigt werden
- *Identifizierung gefährdeter Verkehrsbereiche:* Um die Gefährdung durch den Klimawandel im Verkehrsbereich zu reduzieren, müssen gefährdete Verkehrsbereiche identifiziert werden. Dies erfordert die Zusammenführung vorhandener Daten und die Erstellung eines Gefährdungskatasters mit Zukunftsprognosen mithilfe eines GIS-Systems. Die Schritte zur Umsetzung umfassen die Festlegung von Risikoparametern, die Zusammenführung vergangener Ereignisse, die Anpassung von Klimaszenarien und die Einbindung aller relevanten Akteure.
- *Sicherstellung Behaglichkeit ÖV:* Dies erfordert Maßnahmen wie den Witterungsschutz und die Beschattung von Haltestellen sowie die Klimatisierung im öffentlichen Verkehr. Diese Aspekte sollten bei der Vergabe von Aufträgen berücksichtigt und bei bestehenden Einrichtungen nachgerüstet werden. Zudem ist eine verbesserte Information der Fahrgäste, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden notwendig, um eine schnelle Entscheidungsfindung in Bezug auf die Wahl des Verkehrsmittels oder der Route zu ermöglichen.
- *Ausarbeitung Ausfallspläne:* Um auf unvorhergesehene Ereignisse vorbereitet zu sein, ist es wichtig, dass verschiedene Verkehrsträger besser zusammenarbeiten, Ausfallspläne entwickeln und die Flexibilität der Bevölkerung in Bezug auf die Wahl des Verkehrsmittels und der Route erhöhen. Dazu zählen auch die Möglichkeit der Nutzung multimodaler Verkehrssysteme.
- *Ausbau des Tourismus:* Um das Tourismusangebot an die Veränderungen des Klimawandels anzupassen und zu stärken ist der Ausbau wetterunabhängiger Angebote sowie die Förderung nachhaltiger und vielfältiger Tourismussoptionen zu forcieren. Der Städtetourismus in Graz wird als Alternative zu wetterabhängigen Angeboten ausgebaut, um auch bei ungünstigem Wetter attraktive Möglichkeiten für Besucher zu schaffen. Die Verschränkung mit den umliegenden Tourismusregionen ist dabei von großer Bedeutung, um gemeinsame Vermarktungsstrategien und Angebote zu entwickeln. Um den Ganzjahrestourismus auszubauen und attraktive ganzjährige Tourismusangebote zu schaffen, konzentriert sich die Steiermark darauf, wetterunabhängige Optionen zu erweitern, nachhaltige Tourismusangebote zu fördern und die Vielfalt ihrer Regionen zu betonen, während gleichzeitig junge Zielgruppen verstärkt angesprochen werden und zusätzliche Angebote in Nebensaisonen geschaffen werden.

### Landesstrategie Elektromobilität und Aktionsplan 2021 – 2050

Bei der 21. Klimaschutzkonferenz in Paris im Dezember 2015 wurde ein weltweites Klimaschutzabkommen vereinbart, das darauf abzielt, die Erderwärmung auf maximal 2°C zu begrenzen und sogar auf 1,5 °C zu beschränken, wobei Netto-Null-Emissionen ab 2050 angestrebt werden. Die **Landesstrategie Elektromo-**

**bilität 2030** der Steiermark zielt darauf ab, Elektromobilität sinnvoll und effektiv zu fördern, unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrskonzepte, regionalen Mobilitätspläne und der Klima- und Energiestrategie (KESS 2030) des Landes.

Die Strategie konzentriert sich auf **zwei Hauptbereiche**: die **Stärkung des Umweltverbunds und den Technologietransfer zu Elektromotoren**, die mit erneuerbarer Energie betrieben werden. Elektromobilität wird insbesondere im motorisierten Individualverkehr gefördert und Maßnahmen wie der Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Förderung von Elektrofahrzeugen werden bereits umgesetzt.

Elektromobilität ist derzeit nicht für alle Einsatzbereiche geeignet, aufgrund begrenzter Ladeinfrastruktur und Reichweitenrisiken. Eine rasante Verbesserung ist jedoch in letzter Zeit bemerkbar. Die Landesstrategie priorisiert daher spezifische Anwendungsgebiete, darunter öffentliche und betriebliche Flotten, Taxis, City-Logistik, individuellen Berufsverkehr, Privatverkehr, Linien- und Reisebusse sowie Güter-Straßenverkehr.

Die Landesstrategie Elektromobilität verfolgt **vier Ziele**, dazu zählen:

1. *Steigerung des Anteils und der Anzahl an E-Fahrzeugen*: Eine Zunahme des Anteils von E-Fahrzeugen für ein- und zweispurige Fahrzeuge wird beabsichtigt, während gleichzeitig, die Verkehrswege von mehrspurigen Fahrzeugen auf sämtliche Formen einspuriger Fahrzeuge zu verlagern sind.
2. *Ausbau der Ladeinfrastruktur*: Eine bedarfsgerechte, intelligente und international interoperable Ladeinfrastruktur.
3. *Steigerung der Anzahl intermodaler Schnittstellen mit Elektromobilität*: Intermodale Schnittstellen mit E-Ladeinfrastrukturen und Angeboten für E-Mobilität erleichtern sowohl Pendlern als auch Freizeitreisenden die Verbindung zwischen öffentlichem Verkehr und individueller Mobilität, insbesondere an gut ausgestatteten Standorten wie P&R- oder B&R-Anlagen sowie kombinierten Mobilitätszentren im urbanen Raum.
4. *Stärkung des Bewusstseins für E-Mobilität*: Verständnis und positive Imageförderung der E-Mobilität als Begleitung zu technischen und rechtlichen Maßnahmen.

Die Steiermärkische Landesregierung beschloss 2016 die Landesstrategie Elektromobilität Steiermark 2030, die Ziele für 2020 und 2030 festlegt und als Leitfaden für die Förderung von Elektromobilität dient. Aktionspläne in verschiedenen Perioden werden umgesetzt, wobei der vorliegende **Aktionsplan 2021–2025** 27 Maßnahmen in **drei Schwerpunktbereichen** enthält:

1. *Vorbildfunktion im öffentlichen Bereich:*

Die Landesverwaltung setzt Maßnahmen um, um ihren Fuhrpark auf Elektrofahrzeuge umzustellen, basierend auf Bedarfsanalysen und Monitoring. Gleichzeitig wird die Ladeinfrastruktur ausgebaut. Mitarbeiter werden durch Schulungen und Informationskampagnen auf Elektromobilität vorbereitet. Klima-Energie-Coaches dienen als Multiplikatoren für Bewusstseinsbildung. Darüber hinaus werden Standorte mit Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur übersichtlich dargestellt, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen für Dienstfahrten zu erleichtern. Die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur an Abstellanlagen werden entsprechend den Richtlinien festgelegt und umgesetzt.

2. *Ausbau der Infrastruktur und Förderung von Elektrofahrzeugen:*

- a. Ausstattung von Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs mit Elektromobilitätsangeboten: ÖV-Schnittstellen sind entscheidend für Pendler und Freizeitreisende. Daher ist es wichtig, attraktive Elektromobilitätsangebote an diesen Punkten zu schaffen. Ein Maßnahmenkatalog und Screenings sollen dabei helfen, die Elektromobilität zu fördern, und mindestens 75 ÖV-Schnittstellen mit Elektrofahrzeugangeboten auszustatten.
- b. Umstellung des öffentlichen Verkehrs auf alternative Antriebe: Durch den Fokus auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Busse und Planung der entsprechenden Ladeinfrastruktur kann eine Umstellung des öffentlichen Verkehrs auf alternative Antriebe gelingen. Das Ziel ist die Erfüllung der Richtlinienvorgaben (Richtlinie (EU) 2019/1161) im öffentlichen Verkehrsbereich bei der Vergabe öffentlicher Aufträge.

3. *Bewusstseinsbildung und Vernetzung:*

- a. Elektromobilitätspaket für Private: Das Fördern einer positiven Haltung gegenüber Elektromobilität in der Bevölkerung ist entscheidend für einen Wandel hin zu nachhaltigerer Mobilität. Dies beinhaltet die Bereitstellung von Informationen zu Elektrofahrzeugen, Ladeinfrastruktur, Tarifen und Fördermöglichkeiten sowie die Erstellung von Informationen, die Durchführung von Kampagnen und Veranstaltungen, zielgruppenspezifische Angebote sowie Beratungen.
- b. Elektromobilitätspaket für Gemeinden: Dazu zählen die Schulung von Gemeindebediensteten sowie die Förderung von Elektromobilitätsinitiativen, wie z.B. e-Car Sharing und öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur, um das Bewusstsein in der Gemeinde zu stärken. Die Umsetzung beinhaltet die Erarbeitung von Informationsmaterial, die Unterstützung von Kampagnen und Veranstaltungen sowie Beratungsangebote für Gemeindebedienstete.
- c. Elektromobilitätspaket für Betriebe: Ziel ist es, Unternehmen zu unterstützen und zu informieren, insbesondere in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Fördermöglichkeiten und Innovation. Durch Beratungen und Anreizsysteme für MitarbeiterInnen sowie die Einbindung von Multiplikatoren soll ein Mobilitätswandel gefördert werden. Die Umsetzung beinhaltet begleitende Beratungen, Unterstützung bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge und die Bereitstellung von Informationsmaterialien.
- d. Elektromobilitätspaket für Wohnbauträger und Hausverwaltungen: Mit diesem sollen die Elektromobilität in Wohngebäuden gefördert und Lademöglichkeiten geschaffen werden.

Durch Schulungsangebote, standardisierte Checks und Beratungen bei Hausversammlungen sollen Wohnbauträger und Hausverwaltungen befähigt werden, Elektromobilität in ihren Objekten zu integrieren.

- e. Elektromobilitätspaket für Tourismusregionen: Dieses Paket zielt darauf ab, die Elektromobilität in Tourismusregionen weiter zu fördern. Es umfasst die Bereitstellung von Elektro-Leihfahrzeugen vor Ort, den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Vernetzung verschiedener Tourismusregionen. Durch regelmäßige Treffen und die Etablierung von Pilotregionen soll das Bewusstsein für Elektromobilität gestärkt und die Anzahl der beteiligten Regionen erhöht werden
- f. E-Carsharing Forcierung: E-Carsharing-Anbieter sollten unter einer einheitlichen Dachmarke zusammengebracht werden, um Synergien zu nutzen und eine übersichtliche Plattform für Qualitätsangebote zu schaffen. Maßnahmen wie die Festlegung von Qualitätskriterien, regelmäßiger Erfahrungsaustausch und die Schaffung von Anreizsystemen sollen das Bewusstsein für E-Carsharing in der Bevölkerung stärken.

Diese Maßnahmen sollen jährlich evaluiert und in einem Monitoringbericht dokumentiert werden.

### Wirtschaftsstrategie 2030

Die Covid-19-Pandemie und geopolitische Unsicherheiten prägen die gegenwärtige und zukünftige wirtschaftliche Entwicklung der Steiermark. Die **Wirtschaftsstrategie 2030** konzentriert sich auf Innovation, Nachhaltigkeit und die Stärkung des Wirtschaftsstandorts durch Vernetzung und Förderung von Jungunternehmen, während Herausforderungen wie das Wachstum der Ballungszentren und demografische Veränderungen berücksichtigt werden.

Die Wirtschaftsstrategie 2030 der Steiermark zielt darauf ab, Innovation in Unternehmen zu fördern, die Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu stärken, einen attraktiven Start-up-Standort aufzubauen, steirische Unternehmen im Bereich Nachhaltigkeit zu positionieren und die Förderung auf zukünftiges Wachstum auszurichten.

Zu den drei Kernstrategien zählt *die Standortentwicklung und das Standortmanagement*: Diese Strategie fokussiert sich auf die Stärkung der Kernkompetenzen in Bereichen wie Werkstoffe, Maschinen und Digitaltechnologien und die Etablierung innovativer Dienstleistungskonzepte. Die Steiermark setzt auf drei Leitmärkte: Mobility, Green-Tech und Health-Tech.

Die Mobility-Branche in der Steiermark ist maßgeblich durch den Klimawandel und die Notwendigkeit zur Reduktion von Treibhausgasemissionen geprägt. Dies erfordert eine umfassende "Mobilitätswende", angetrieben durch autonome Systeme, öko-freundliche Innovationen und innovative Antriebstechnologien.

Die Standortentwicklung in Graz und der Obersteiermark zielt auf die Schaffung internationaler Leuchtturmprojekte mit hohem Innovationsanspruch ab. Dies umfasst die **Entwicklung von Wissenszentren, Campus-Arealen und Forschungs- und Technologieparks**. In Bezirkszentren und Wachstumsachsen sollen hochwertige Standortflächen entwickelt und die Standorte gestärkt werden, während in ländlichen Regionen Initiativen zur Nutzung vorhandener Stärken und zur Sicherung der Versorgung und Arbeitsplätze im Fokus stehen. Maßnahmen zur Flächenwiedernutzung sind dabei von zunehmender Bedeutung.

### Zusammenfassung der Rahmenbedingungen auf Landesebene

Die Strategien und Programme zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Steiermark teilen das übergeordnete Ziel, die Mobilität nachhaltiger, effizienter und sicherer zu gestalten, um die Lebensqualität der Menschen zu verbessern und gleichzeitig den ökologischen Fußabdruck zu reduzieren. Durch den Ausbau und die Verbesserung von Radwegen und Fußgängerzonen wird nicht nur die umweltfreundliche Fortbewegung gefördert, sondern auch die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung unterstützt. Darüber hinaus wird der öffentliche Verkehr gestärkt, um eine attraktive Alternative zum Individualverkehr zu bieten. Investitionen in den Ausbau von Bus- und Bahnnetzen sowie die Schaffung von Park & Ride-Möglichkeiten erleichtern den Zugang zum öffentlichen Verkehr und fördern dessen Nutzung. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt liegt auf der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, um die Straßen zu entlasten und die Umweltbelastung zu verringern. Durch Investitionen in die Schieneninfrastruktur und die Förderung von Logistikzentren werden effiziente und umweltfreundliche Transportlösungen geschaffen. Auch die Schaffung einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowie die verstärkte Bewusstseinsbildung und Beteiligung der Bevölkerung bei der Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen wird in unterschiedlichen Strategien festgelegt. Neben infrastrukturellen Maßnahmen sind auch die Bewusstseinsbildung und Beteiligung der Bevölkerung von großer Bedeutung. Durch Informationskampagnen, Schulungen und Bürgerbeteiligungsprozesse werden die Menschen über nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten informiert und dazu ermutigt, aktiv an der Planung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen teilzunehmen. So wird eine breite Akzeptanz und Unterstützung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Steiermark geschaffen.

#### 3.2.4 Steirischer Zentralraum

Die Strategische Ausrichtung in Form eines Regionalen Entwicklungsleitbildes im **Regionalen Entwicklungsprogramm für die Region Steirischer Zentralraum** basiert auf Zusammenarbeit auf regionaler Ebene, Stärkung von Wirtschaft und Forschungsstandorten und dem Ziel „Mobilität lenken – Umwelt denken“. Mehrere Aktionsfelder präzisieren dieses Leitbild und beinhalten u.a. Leitprojekte wie die langfristige Sicherung und Entwicklung (Ausbau der Zubringerfunktion zu internationalen Drehkreuzen) des Flughafens Graz, der Ausbau der Ostbahn oder die Attraktivierung von S-Bahn und Regionalbus bzw. Mikro-ÖV in Verbindung mit einem massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Weitere wichtige Festlegungen, wie die zentralörtliche Funktion oder die festgelegten Vorrangzonen werden in Kapitel 2 erläutert.

Die **Regionale Entwicklungsstrategie für den Steirischen Zentralraum** wurde für den Zeitraum 2020+ erstellt, um das bestehende Regionale Entwicklungsleitbild von 2014 abzulösen und darauf aufzubauen. Dieser Prozess basiert auf einer Analyse der regionalen Trends und Herausforderungen, der Bewertung der Umsetzung des bisherigen Leitbildes unter Berücksichtigung der Arbeitsprogramme der letzten Jahre, einem Beteiligungsprozess regionaler Akteure zur Festlegung von Leitthemen und Leitprojekten sowie einem internen Prozess im Regionalmanagement als Managementeinheit der Regionalentwicklungsgesellschaft und potenziellem Projektträger.

Im Rahmen der Erstellung der Regionalen Entwicklungsstrategie wurde die Umsetzung des Regionalen Entwicklungsleitbildes 2014+ bzw. der in den 15 Aktionsfeldern umgesetzten Projekte analysiert. Dabei wurde festgehalten, dass im Aktionsfeld Mobilität die meisten Projekte umgesetzt wurden.

Gemäß der Entwicklungsstrategie stellen sich **folgende Herausforderungen** für den Steirischen Zentralraum:

- Einbettung der großen transnationalen Infrastrukturprojekte (Koralmbahn, Semmering-Basistunnel, neuer TEN-Korridor) in das regionale und lokale Verkehrssystem
- Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen in der stadt- und gemeindegrenzenüberschreitenden Mobilität
- Ungünstige ÖV-Erschließung am Stadtrand und im Umland von Graz
- Die neuen Möglichkeiten der E-Mobilität im Zweiradverkehr nutzen
- Trend zu multimodalem Mobilitätsverhalten stellt eine Chance für Regionen dar
- Ohne weitere Mobilitätsverhaltensänderungen wird der motorisierte Verkehr weiterwachsen
- Große Ungewissheit über die Mobilität der Zukunft
- Neue Herausforderungen für Logistik und Lieferverkehr durch Online-Handel

Das Thema Mobilität & Verkehr blieb nach wie vor ein strategisches Leitthema unter dem Titel „Bedarfsge-rechte Mobilität und intelligente Verkehrslösungen ermöglichen“ (siehe Abbildung 81); es werden **drei prio-ritäre strategische Ziele** definiert, denen auch mögliche Maßnahmen zugeordnet werden:

1. Stärkung des Anteils des ÖV und des kombinierten Verkehrs
2. Erhöhung des gemeindeübergreifenden Radverkehrsanteil
3. Unterstützung des multimodalen und vernetzten Verkehrsverhaltens.

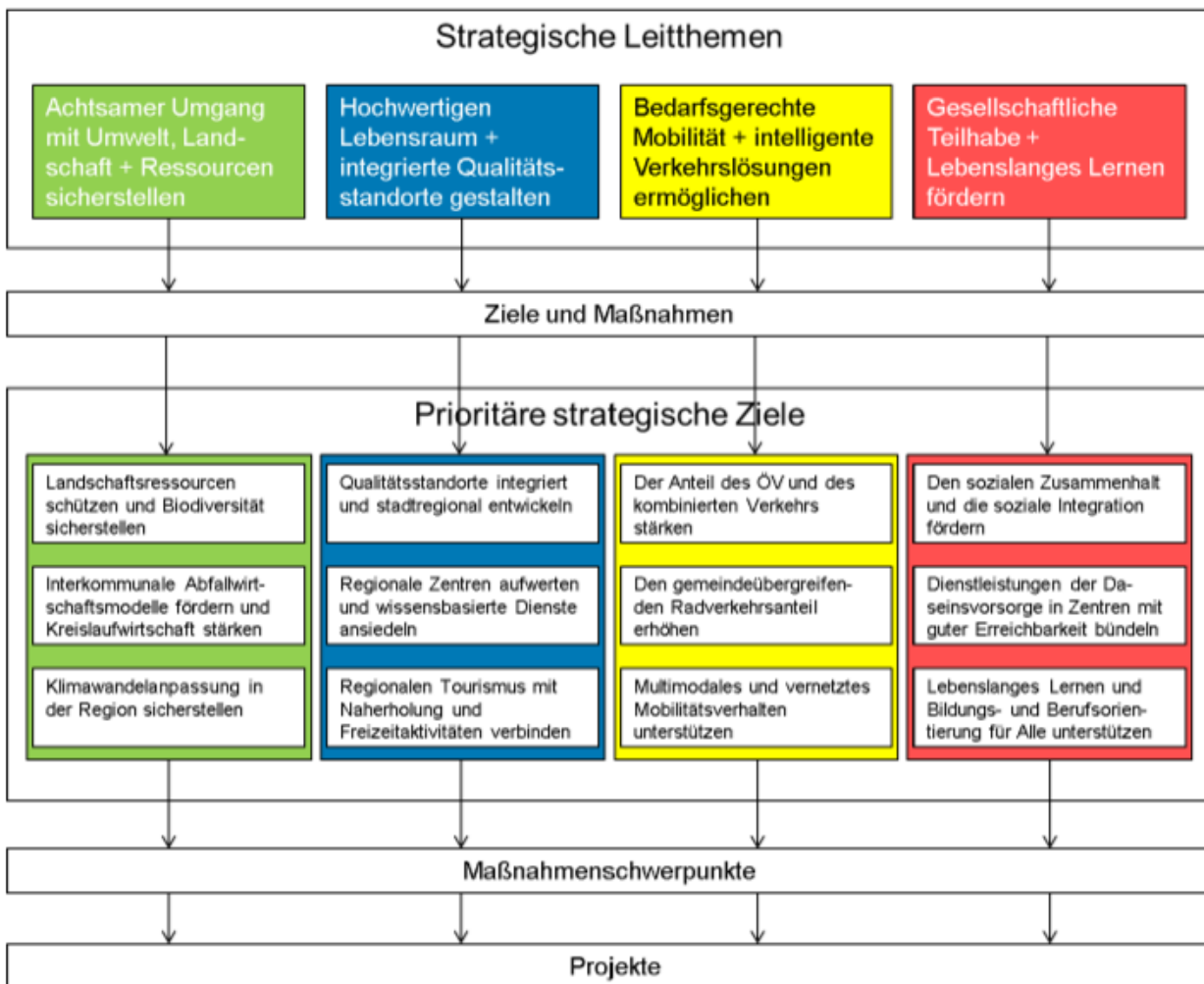


Abbildung 81: Vorschlag zur Architektur der Entwicklungsstrategie für den Steirischen Zentralraum 2020+, (Rosinak&Partner, 2019)

### 3.2.5 Kleinregionale Ebene

Der **Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040**, der im Jänner 2024 von der Steiermärkischen Landesregierung beschlossen wurde, ist integraler Bestandteil des vorliegenden Mobilitätsplans und fasst die künftige Verkehrsstrategie für die Region GU-Süd zusammen. Die Mitgliedsgemeinden der GU-Süd sind Hart bei Graz, Raaba-Grambach, Gössendorf, Hausmannstätten, Vasoldsberg und Fernitz-Mellach.

Übergeordnete Zielsetzung ist die Verbesserung der Lebensqualität in der Region sowie die Entlastung der Ortsgebiete, die Stärkung der aktiven Mobilität und des ÖV, die Sicherung der Multimodalität und der Erreichbarkeiten, der Erhalt und die Weiterentwicklung von Grün- und Freiflächen, die Reduktion der Treibhausgasemissionen und ein energieeffizienter Ressourceneinsatz.

Verkehrsplanerischer Maßnahmen gemäß dem Regionalen Entwicklungsprogramm sind die A2-Anschlussstelle Hart bei Graz, die Bahnverbindung zwischen Feldkirchen, Raaba und Gleisdorf sowie der Ausbau des S-Bahnnetzes und der Steirischen Ostbahn. Der Bau einer „Spange Grambach“ an der B73 hängt davon ab, wie die geplanten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Geschwindigkeitsreduktion in Ortsgebiete-

ten, weitere Optimierung des Busverkehrs, Ausbau und Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs, etc.) wirken und sich der Verkehr zukünftig entwickelt. Hierfür wurde im Rahmen des Aktionsplans ein laufender Evaluierungsprozess für Radverkehr, ÖV und Kfz-Verkehr vorgesehen.

Die im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen sind im nachstehenden Stufenplan (Abbildung 82) schematisch dargestellt. Die Abbildung zeigt die zeitliche Abfolge der Umsetzungsschritte in drei Stufen (2023–2032) sowie die inhaltlichen Handlungsfelder in den Bereichen aktiver Verkehr, Öffentlicher Verkehr, multimodale Angebote und Infrastrukturprojekte.

GU Süd „Stufenplan“ – Mobilitätswende entwickeln und evaluieren

Stufe 1		Stufe 2		Stufe 3					
23	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	HF 01 Fußverkehr attraktivieren Fußverkehrskonzepte Erstellen ( 3-Jahresplan zur Förderung einreichen)		HF 01 Fußverkehr attraktivieren Umsetzung der Maßnahmen – Mindestlaufzeit 3 Jahre			HF 01 Fußverkehr attraktivieren Umsetzung der Maßnahmen – Mindestlaufzeit 3 Jahre			
HF 02 Radverkehr ausbauen Etappe 1 laut Radverkehrskonzept umsetzen, Vorbereitung Etappe 2			HF 02 Radverkehr ausbauen Etappe 2 laut Radverkehrskonzept umsetzen, Vorbereitung Etappe 3			HF 02 Radverkehr ausbauen Etappe 3 laut Radverkehrskonzept umsetzen			
HF 03 Busverkehr optimieren Überblicksplan 2023 bewerten, Haltestellen sukzessive nach einheitlichem „GU-Süd“ Standard erneuern			HF 03 Busverkehr optimieren Haltestellen sukzessive nach einheitlichem „GU-Süd“ Standard erneuern			HF 03 Busverkehr optimieren Haltestellen sukzessive nach einheitlichem „GU-Süd“ Standard erneuern			
HF 04 Geschwindigkeiten im Ortsgebiet reduzieren Verengung Tempo 30 auf Landesstraßen									
	HF 05 Ortszentren transformieren Mögl. der Neugestaltung prüfen, Entwurfs-, Gestaltungs- und Beteiligungsprozess		HF 05 Ortszentren transformieren Neugestaltung der Ortszentren entlang der Landesstraßen – Fokus auf Verkehrsberuhigung, Aufenthalts- und Lebensqualität			HF 05 Ortszentren transformieren			
HF 06 Multimodale Knoten / Sharing-Angebote umsetzen Aktuelle Angebote aufzeigen, neue Standorte auswählen, Car- und Bike-Sharing in jeder Gemeinde zur Verfügung stellen, etc.			HF 06 Multimodale Knoten / Sharing-Angebote umsetzen Angebote bewerten und evaluieren; Erweiterung nach Bedarf			HF 06 Multimodale Knoten / Sharing-Angebote umsetzen Angebote bewerten und evaluieren; Erweiterung nach Bedarf			
			HF 07 A2-Anschlussstelle Hart bei Graz Planung und Genehmigungsverfahren inkl. Ortsanfrage Pachern Zentrum (Variante „lang“)			HF 07 A2-Anschlussstelle Hart bei Graz Umsetzungsbeginn inkl. ÖV Hart „lang“, Übernahme der Landesstraße ins Gemeindestraßennetz, Rückbau im Bereich der ÖLF			
			HF 08 Spange 873 Neu Start der Einreichplanung und Genehmigungsverfahren in Abhängigkeit der Mobilitätsevaluierung (HF 11)			HF 08 Spange 873 Neu möglicher Umsetzungsbeginn, Übernahme der Landesstraßen ins Gemeindestraßennetz, Rückbau und Verkehrsberuhigung			
			HF 09 Steirische Ostbahn NEU Wiederaufnahme und Fortführung der Planungen, Freihalten der Trassenachsen, etc.			HF 09 Steirische Ostbahn NEU Start der Einreichplanung und Genehmigungsverfahren, Umsetzungsstart, etc.			
				HF 10 S-Bahn-Neubaustrecke Murpark – Fernitz – Südbahn Trassenwahlverfahren, Potenzialanalysen, Variantenstudien, etc.		HF 10 S-Bahn-Neubaustrecke Murpark – Fernitz – Südbahn Start der Einreichplanung und Genehmigungsverfahren, etc.			
	HF 11 Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung Evaluierungssystem etablieren: ÖV-Fahrgastzahlen, Radzählstelle, Kfz-Zählstellen		HF 11 Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung Kfz-Verkehrserhebungen durchführen (analog zu 2022), Entwicklung der Radzählstellen und ÖV-Fahrgastzahlen aufzeigen			HF 11 Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung Kfz-Verkehrserhebungen durchführen (analog zu 2022), Entwicklung der Radzählstellen und ÖV-Fahrgastzahlen aufzeigen			
HF 12 Berücksichtigung Aktionsplan in Raumplanungsinstrumenten Raumplanerisches Gütesystem für die bestehenden Planungskorridore, fachliche Empfehlung für die weitere Berücksichtigung			HF 12 Berücksichtigung Aktionsplan in Raumplanungsinstrumenten			HF 12 Berücksichtigung Aktionsplan in Raumplanungsinstrumenten			
HF 13 Kommunikation und Bewusstseinsbildung Aktuelle Angebote und Förderungen aufzeigen, über laufende Entwicklungen informieren, Beteiligungsprozesse starten, etc.			HF 13 Kommunikation und Bewusstseinsbildung Aktuelle Angebote und Förderungen aufzeigen, über laufende Entwicklungen informieren, Beteiligungsprozesse starten, etc.			HF 13 Kommunikation und Bewusstseinsbildung Aktuelle Angebote und Förderungen aufzeigen, über laufende Entwicklungen informieren, Beteiligungsprozesse starten, etc.			

Stand: 02.11.2023  
verkehrplus, IAS

Abbildung 82: Stufenplan Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2023)

## 4 Verzeichnisse

### 4.1 Abkürzungsverzeichnis

Tabelle 17: Glossar, (eigene Darstellung, Dezember 2025)

Begriff	Definition
EW	Einwohner:innen
Pkw	Personenkraftwagen
mIV	motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
km	Kilometer
SZR	Steirischer Zentralraum
RMP	Regionaler Mobilitätsplan
Kfz	Kraftfahrzeug

### 4.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überblick Gemeinden Steirischer Zentralraum, (eigene Darstellung, 2025).....	6
Abbildung 2: Strukturbild und Funktionsschema für die Steiermark gemäß der LES Steiermark 2030, (Amt der Stmk. Landesregierung, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung).....	7
Abbildung 3: Regionale Zentren und Entwicklungsachsen gemäß der LES Steiermark 2030, (Amt der Stmk. Landesregierung, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung) .....	8
Abbildung 4: Strukturmodell Steirischer Zentralraum, (Regionales Entwicklungsleitbild Steirischer Zentralraum 2014+) .....	10
Abbildung 5: Bevölkerungsstand pro Gemeinde 2023, (eigene Darstellung, September 2025).....	12
Abbildung 6: Prognostizierte Bevölkerungsveränderung pro Gemeinde absolut (2021 - 2040), (eigene Darstellung, September 2025).....	15
Abbildung 7: Prognostizierte Bevölkerungsveränderung pro Gemeinde relativ (2021 - 2040), (eigene Darstellung, September 2025).....	16
Abbildung 8: Industriell gewerbliche sowie touristische Schwerpunkträume, gemäß der LES Steiermark 2030, (Amt der Stmk. Landesregierung, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung).....	18
Abbildung 9: Beschäftigte am Arbeitsort im Steirischen Zentralraum, Stand 2021, (eigene Darstellung, September 2025).....	19
Abbildung 10: Beschäftigte am Wohnort im Steirischen Zentralraum, Stand 2021, (eigene Darstellung, September 2025).....	20
Abbildung 11: Binnenpendler relativ im Steirischen Zentralraum, Stand 2021, (eigene Darstellung, September 2025).....	21
Abbildung 12: Veränderung der Erwerbsbevölkerung („Workforce“) und der erwerbsfernen Bevölkerung („Out of Labour Force“) in der Steiermark (15 bis 65 Jahre) – 2008 bis 2021, Prognose 2022 bis 2040; (AMS, 2022) .....	22

Abbildung 13: Veränderung der Erwerbsbevölkerung (15-65 Jahre) in den steirischen Bezirken – 2040 zu 2022; (AMS, 2022).....	23
Abbildung 14: Die elf steirischen Erlebnisregionen; (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2020)...	24
Abbildung 15: Touristische Ankünfte in der Erlebnisregion Raum Graz 2001 – 2024, (Landesstatistik Steiermark, 2025) .....	26
Abbildung 16: Touristische Übernachtungen in der Erlebnisregion Raum Graz 2001 – 2024, (Landesstatistik Steiermark, 2025) .....	26
Abbildung 17: Anzahl der touristischen Ankünfte im Steirischen Zentralraum 2021, (eigene Darstellung, September 2025).....	27
Abbildung 18: Anzahl der touristischen Übernachtungen im Steirischen Zentralraum im Jahr 2021, (eigene Darstellung, September 2025).....	28
Abbildung 19: Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen in den Bezirken der Steiermark in m <sup>2</sup> pro Person, (ÖROK, 2023) .....	29
Abbildung 20: Versiegelung und gesamte Flächeninanspruchnahme je Bezirk in m <sup>2</sup> pro Person, (ÖROK, 2023).....	30
Abbildung 21: jährliche Pkw-Dichte (Kfz je 1.000 EW) im Steirischen Zentralraum zwischen 2001 und 2024, (Statistik Austria; eigene Darstellung) .....	33
Abbildung 22: Zulassung von E-Fahrzeugen in Österreich zwischen 2010 – 2023, (Statista, 2024, eigene Darstellung) .....	34
Abbildung 23: Luftgüte Graz Jänner - November 2024, (Umweltbundesamt, 2024) .....	35
Abbildung 24: Luftgüte Österreich 2023, (Umweltbundesamt, 2024) .....	35
Abbildung 25: links Modal Split der steirischen Bezirke im Vergleich, (Steiermark Unterwegs 2024, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2024); rechts: Modal Split der Grazer Wohnbevölkerung 2024, (ZIS+Partner, 2024).....	36
Abbildung 26: Mobilitätsplan Graz 2040, (Stadt Graz, 2024) .....	36
Abbildung 27: Modal Split im Werktagsverkehr nach Altersklassen, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025) .....	37
Abbildung 28: Verkehrsmittelaufteilung nach Altersklassen, (ZIS+P, 2024).....	38
Abbildung 29: Weganteile der Verkehrszwecke der Grazer Wohnbevölkerung, (ZIS+P, 2024).....	39
Abbildung 30: Ziele und Handlungsfelder, Masterplan Gehen – Graz, (Rosinak, 2024) .....	41
Abbildung 31: Übersicht Soll-Fußwegenetz gemäß Masterplan Gehen – Graz, (Rosinak & Partner, 2024) .....	42
Abbildung 32: Gemeinden mit Radverkehrskonzepten im Steirischen Zentralraum, (eigene Darstellung, 2025) .....	43
Abbildung 33: links: Bestandsnetz, rechts: Masterplan Radoffensive Graz 2030, (Artgineering, 2021).....	44
Abbildung 34: Binnenpendler pro Gemeinde im Steirischen Zentralraum, (eigene Darstellung, September 2025).....	45
Abbildung 35: Pendlersaldo 2021 pro Gemeinde im Steirischen Zentralraum, (eigene Darstellung, September 2025).....	46
Abbildung 36: Wegzweckverteilung des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs nach Richtung und Verkehrsweg, (TU Graz, 2023).....	47

Abbildung 37: Stadtgrenzüberschreitende Personen (Korridorabschnitte), TU Graz, Mobilitätserhebung stadtgrenzüberschreitender Verkehr Graz & Zentralraum Steiermark auf Basis von anonymisierten Mobilfunkdaten, 2023) .....	48
Abbildung 38: Stadtgrenzüberschreitende Personen korridorfein QZ-basiert nach Verkehrsmittel, (TU Graz, Mobilitätserhebung stadtgrenzüberschreitender Verkehr Graz & Zentralraum Steiermark auf Basis von anonymisierten Mobilfunkdaten, 2023).....	49
Abbildung 39: links: Tagessumme der grenzüberschreitenden Personen je Korridor; rechts: Modal Split, (TU Graz, 2023).....	50
Abbildung 40: Quellrelationen des stadteinwärts stadtgrenzüberquerenden Verkehrs auf der Straße, (TU Graz, 2023).....	51
Abbildung 41: Quellrelationen des stadteinwärts stadtgrenzüberquerenden Verkehrs auf der Schiene, (TU Graz, 2023).....	51
Abbildung 42: ÖV-Güteklassen Haltestellenkategorie und Distanzklassen, (ÖROK, 2023).....	52
Abbildung 43: Güteklassen mit Qualitätsbeschreibung und räumlicher Zuordnung, (ÖROK, 2023) .....	53
Abbildung 44: Aufteilung der Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen Werktag mit Schule im Steirischen Zentralraum, (ÖROK, 2023, eigene Darstellung) .....	54
Abbildung 45: ÖV-Güteklasse Werktag Schule, (eigene Darstellung, September 2025) .....	55
Abbildung 46: ÖV-Güteklasse Werktag Ferien, (eigene Darstellung, September 2025).....	56
Abbildung 47: Mindestangebot ÖV im Steirischen Zentralraum, (eigene Darstellung, September 2025) ...	57
Abbildung 48: Zielvorgaben des schienengebundenen Nahverkehrs in der Steiermark 2025+, (Verbund Linie; 2024).....	58
Abbildung 49: Fernverkehr 2025+, (ÖBB; 2018).....	59
Abbildung 50: Ausschnitt ÖBB Zielnetz 2040, (BMK und ÖBB, 2024).....	60
Abbildung 51: Zielfahrplan 2040 (Mobilitätsstrategie Steiermark 2025+, 2024) .....	61
Abbildung 52: Auszug RegioBus-Netz Steiermark, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025) ...	62
Abbildung 53: links RegioBus Graz-Südwest, rechts: RegioBus Graz-Südost, (Verbund Linie, Dezember 2025).....	65
Abbildung 54: Anteil der Erwerbsspendelnden bei großen Arbeitgebern nach Bezirk und ÖV-Güteklasse, (Kovacic et al., 2022, eigene Darstellung).....	67
Abbildung 55: ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte (> 50 Beschäftigte am Arbeitsort im 100 x 100 m Raster), (Kovacic et al., 2022) .....	69
Abbildung 56: tim-Standorte und öffentliche Ladestationen, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, Mai 2025) .....	70
Abbildung 57: Mikro-ÖV im Steirischen Zentralraum, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, September 2025).....	71
Abbildung 58: Übersicht Haltepunkte flux, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, 2025) .....	72
Abbildung 59: Darstellung Abholungen flux-Haltestelle pro Stunde bzw. Wochentag, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, 2025) .....	73
Abbildung 60: Hotspots der Abfahrts- (Origin) und Ziel-Fahrten (Destination) im 250-m-Raster. Dargestellt sind nur Zellen mit $\geq 30$ Fahrten; rot = beide Kriterien. Zeitraum: 07/2024–01/2025, (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, September 2025).....	74

Abbildung 61: Haltestellennutzung Start & Ziel, Zeitraum 07/2024 – 01/2025, (eigene Darstellung, Oktober 2025).....	77
Abbildung 62: OD-Verbindungen zwischen Haltestellen, Richtung nicht dargestellt, Zeitraum 07/2024 – 01/2025 (eigene Darstellung, Oktober 2025) .....	78
Abbildung 63: Landesstraßennetz, (eigene Darstellung, Jänner 2026) .....	79
Abbildung 64: Belastungsplan 2019, Zählstellendaten 2021 und 2022, (eigene Darstellung, September 2025) .....	80
Abbildung 65: B70 Packer Straße, Ortsumfahrung im Abschnitt Mooskirchen – Krottendorf, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2023).....	81
Abbildung 66: Streckengraphik 2020, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2023) .....	82
Abbildung 67: Straßenverkehrsunfälle mit Kindern und Alkoholisierten nach Bezirken im Jahr 2024, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025).....	83
Abbildung 68: Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet und im Freiland nach Bezirken im Jahr 2024, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025) .....	84
Abbildung 69: Verunglückte nach Verletzungsgrad und Art der Beteiligung bei Straßenverkehrsunfällen 2024, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025).....	85
Abbildung 70: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Bezirken und Intensitätsindikatoren, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2025) .....	86
Abbildung 71: links: Übersicht der transeuropäischen Korridore, TEN-V-Revision 2023, Anhang III: Europäische Verkehrskorridore, (Europäische Kommission, 2023).....	89
Abbildung 72: Kernnetz, erweitertes Kernnetz und flächendeckendes Schienenpersonenverkehrsnetz (Ausschnitt); TEN-V-Revision 2023, Anhang I: Karten des Gesamtnetzes sowie der erweiterten Kern- und Kernnetze, (Europäische Kommission, 2023) .....	90
Abbildung 73: Kernnetz, erweitertes Kernnetz und flächendeckendes Straßennetz (Ausschnitt); TEN-V-Revision 2023, Anhang I: Karten des Gesamtnetzes sowie der erweiterten Kern- und Kernnetze, (Europäische Kommission, 2023).....	90
Abbildung 74: Anteil Pkw-Fahrten und Fußwege nach Weglängen, (BMK, 2016) .....	93
Abbildung 75: CO2-Reduktion durch klimaaktivmobil – Radprojekte, (BMLFUW, 2015) .....	94
Abbildung 76: Modal Split im Personenverkehr nach Wegen gemäß dem Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, (BMK, 2021).....	96
Abbildung 77: Ziele der Sharing-Strategie, (BMK, 2023) .....	97
Abbildung 78: Erreichbarkeit ÖV-Haltestellen Steiermark, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Mikro-ÖV Strategie, 2016).....	103
Abbildung 79: Wirtschaft, Bildung und Verkehr im Grazer Zentralraum gemäß dem Masterplan Güterverkehr Steiermark, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2022) .....	104
Abbildung 80: Leitziele der Mobilitätsstrategie 2024+, (Rosinak & Partner, 2024) .....	106
Abbildung 81: Vorschlag zur Architektur der Entwicklungsstrategie für den Steirischen Zentralraum 2020+, (Rosinak&Partner, 2019) .....	115
Abbildung 82: Stufenplan Aktionsplan Mobilität GU-Süd 2040, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2023).....	116

### 4.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Steirischer Zentralraum, (Statistik Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 17, Stand: 01.01.2025, eigene Darstellung).....	11
Tabelle 2: Prognostizierte Bevölkerungszunahme gemäß ÖROK-Prognose 2022 von 2021 bis 2030 bzw. 2040 im Steirischen Zentralraum.....	12
Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung Steirischer Zentralraum gemäß ÖROK-Prognose 2022, (eigene Darstellung) .....	13
Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2021 und 2030 bzw. 2040 gemäß ÖROK-Prognose 2022, (eigene Darstellung) .....	14
Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung zwischen 2021 und 2030 bzw. 2040 gemäß ÖROK-Prognose 2022, (eigene Darstellung) .....	14
Tabelle 6: Touristische Eckdaten des Steirischen Zentralraums im Jahr 2024, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung – Abteilung 12 – Wirtschaft, Tourismus, Wissenschaft und Forschung   Referat Tourismus) .....	25
Tabelle 7: Pkw-Dichte im Steirischen Zentralraum, (Statistik Austria, 2025, eigene Darstellung).....	33
Tabelle 8: Bevölkerung mit ÖV-Erschließung (30min), (ÖROK 2024, eigene Darstellung).....	40
Tabelle 9: Bevölkerung mit ÖV-Erschließung (50min), (ÖROK 2024, eigene Darstellung).....	40
Tabelle 10: Aufteilung der Bevölkerung gesamt und anteilig nach Güteklasse (Werktag Ferien und Werktag Schule), (ÖROK ÖV-Güteklasse 2022, Rasterdaten Bevölkerung GIS-Steiermark 2019, eigene Darstellung) .....	54
Tabelle 11: ÖV-Mindestangebote für Siedlungskerne, (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 2024, eigene Darstellung).....	56
Tabelle 12: ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 50 Erwerbpendelnden (Kovacic et al., 2022, eigene Darstellung).....	68
Tabelle 13: Top-10 Start-Haltepunkte nach Fahrten (07/2024–01/2025), (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, Oktober 2025).....	75
Tabelle 14: Top-10 Ziel-Haltepunkte nach Fahrten (07/2024–01/2025), (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, Oktober 2025).....	75
Tabelle 15: Top-10 Start–Ziel-Paare (bidirektional) nach Fahrten (07/2024–01/2025), (Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, eigene Darstellung, Oktober 2025) .....	76
Tabelle 16: Prognose Verkehrsbelastung B67, (eigene Darstellung, 2025) .....	82
Tabelle 17: Glossar, (eigene Darstellung, Dezember 2025) .....	117

## 4.4 Quellenverzeichnis

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 18A, Gesamtverkehr und Projektierung (2008): Das Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008 +.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Landes- und Gemeindeentwicklung und Abteilung 18 Verkehr (2010): Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz-Umgebung (RVK Bezirke G-GU), Juni 2010, Endbericht.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Gesamtverkehrsangelegenheiten (Hrsg.) (2016): Regionaler Mobilitätsplan, RMP Teilregion Voitsberg (Steirischer Zentralraum), Dezember 2016, Endbericht.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung (2016): Regionales Entwicklungsprogramm für die Region Steirischer Zentralraum, LGBl.Nr. 87/2016.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 - Verkehr und Landeshochbau (2016): Mikro-ÖV Strategie Steiermark.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Hrsg.), Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (2016): Radverkehrsstrategie Steiermark 2025.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (2019): Steirisches Verkehrssicherheitsprogramm 2020 – 2025, Strategien und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf steirischen Straßen.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung (2020): Tourismusstrukturreform, Pressemappe November 2020.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 12 Wirtschaft, Tourismus, Wissenschaft und Forschung, Referat Wirtschaft und Innovation (2022): Wirtschaftsstrategie 2030. Graz.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung (2022): Landesentwicklungsstrategie Steiermark 2030.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau (2022): Masterplan Güterverkehr Steiermark, Endbericht Oktober 2022.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (2023): Fußverkehrsstrategie Steiermark 2030+.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Amt der Steiermärkischen Landesregierung Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau (2024): Mobilitätsstrategie Steiermark 2024+.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 12 Wirtschaft, Tourismus, Wissenschaft und Forschung, Referat Tourismus (2025): TOURIS – Steiermark: Daten & Fakten.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 17 (2025): ATLAS zur LANDESENTWICKLUNG Steiermark.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung, Referat Statistik und Geoinformation (2025): Steiermark, Straßenverkehr 2024, Kfz-Bestand, Neuzulassungen und Unfälle, Heft 3/2025 Steirische Statistiken.

Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau (2025): Steiermark Unterwegs 2024, Mobilitätsverhalten der Steirerinnen und Steirer.

Arbeitsmarktservice Steiermark (2022): Arbeitsmarkttrends 2022 in der Steiermark und in den steirischen Bezirken. Graz.

Artgineering (2021): Masterplan Radoffensive 2030, im Auftrag der Stadt Graz, Abteilung 10/8 Verkehrsplanung und des Landes Steiermark, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau. Graz.

BMK - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II / Infra 2: Infrastrukturplanung (Hrsg.) (2016): Österreich unterwegs 2013/2014, Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich: Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor, Nachhaltig – resilient – digital. Wien.

BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2023): Sharing Strategie im Personen-Mobilitätsbereich. Wien.

BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021): Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030. Wien.

BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und ÖBB (2024): Zielnetz 2040 – Das Bahnnetz der Zukunft): Präsentation vom 25. Jänner 2024

Europäische Kommission (2023): Onlinebeitrag vom 19.12.2023, abgerufen am 26.02.2024

*Vorläufige Einigung über ein nachhaltigeres und widerstandsfähigeres transeuropäisches Verkehrsnetz bringt Europa näher zusammen, Onlinebeitrag der Generaldirektion Mobilität und Verkehr*

[https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/provisional-agreement-more-sustainable-and-resilient-trans-european-transport-network-brings-europe-2023-12-19\\_en?prefLang=de](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/provisional-agreement-more-sustainable-and-resilient-trans-european-transport-network-brings-europe-2023-12-19_en?prefLang=de)

Europäische Kommission (2011): Weißbuch zum Verkehr: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. Luxemburg.

Europäische Union (2016): Übereinkommen von Paris.

Kovacic, Andronic, Kirchmayr-Novak (2022): ÖV-Erreichbarkeit großer Arbeitsplatzstandorte in Österreich – Endbericht. In: Verkehr und Infrastruktur, 67. Wien.

ÖAMTC (2016): Abkommensunfälle auf Freilandstraßen – Unfallgeschehen und Maßnahmenvorschläge. Februar 2016. Wien.

ÖROK (2022): ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050: Bevölkerung. Schriftenreihe Nr. 212, Wien.

ÖROK (2023): ÖV-Güteklassen/ÖV-Erschließung der Bevölkerung. Zusammenfassung.

ÖROK (2023): Flächeninanspruchnahme und Versiegelung in Österreich, Kontextinformationen und Beschreibung der Daten für das Referenzjahr 2022. Dezember 2023. Wien.

ÖROK (2024): ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse 2023/24. Wien.

Rosinak & Partner (2019): Regionale Entwicklungsstrategie für den Steirischen Zentralraum, Endversion.

Rosinak & Partner (2024): Mobilitätsstrategie Steiermark 2024 +, im Auftrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung Abteilung 16 – Verkehr und Landeshochbau, Graz/Wien.

Rosinak & Partner (2024): Masterplan Gehen Graz, Endbericht. Graz, 10.01.2024.

Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH (2022): Der Steirische Zentralraum im Interview, Stadt-Land-Beziehungen einer Region. Graz.

Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH: Homepage tim Österreich, abgerufen am 14.05.2025, online unter: <https://www.tim-oesterreich.at/steirischer-zentralraum>.

Sammer G., Röschel, G.: Mobilität älterer Menschen in der Steiermark; Homepage der Uni Graz; abgerufen am 18.03.2024, online unter: <https://homepage.uni-graz.at/de/gerald.schoepfer/steirischer-seniorenreport/inhaltsverzeichnis/mobilitaet-aelterer-menschen/>.

Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung (2024): Mobilitätsplan Graz 2040.

Stadt Graz (2024): Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2024.

Statistik Austria (2025), Kfz-Bestand 31.12.2024.

Technische Universität Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen (2023): Mobilitätserhebung stadtgrenz-überschreitender Verkehr Graz & Zentralraum Steiermark auf Basis von anonymisierten Mobilfunkdaten, Ergebnisbericht.

verkehrplus (2018): Analyse: Regionale Mobilität Steirischer Zentralraum, im Auftrag der Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH, Graz im April 2018.

Verkehrsverbund Steiermark (2023): Verbund Linie – Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Steiermark. 16.11.2023, TU Graz, Institut für Straßen- und Verkehrswesen.

WKO Steiermark (2016): Datensatz Taxiberechtigungen in der Steiermark mit Standort und Fahrzeugzahl (Stand 10/2016). Sparte Transport und Verkehr. Graz.

ZIS+P (2022): Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2021, im Auftrag der Stadt Graz, Verkehrsplanung. Präsentation der Ergebnisse 10.05.2022



Firmensitz  
Reininghauspark 5 / Tür 3  
8020 Graz

Niederlassung Klagenfurt  
St. Ruprechter Straße 90 / 1. Stock  
9020 Klagenfurt a.W.